

## 東部ドイツ自動車産業クラスターの形成土壌： アイゼナーハ地域の自動車製造業史（1）

古川 澄明

### はじめに

東部ドイツこと旧東ドイツ地域では、ドイツ再統一後の産業再建の努力を経て、半導体産業や自動車産業が地域経済の安定と発展を支える役割を担っている。自動車産業については、グローバル・プレイヤーとして国際競争で鎗を削る大手自動車メーカーや数多くの部品サプライヤー、エンジニアリング企業などが生産・サービス拠点を置き、また地域経済への行政的支援も与って、産業クラスターが地域別イニシアチブの参加を得て組織され、その実効的機能を果たしている。東部ドイツ地域では、自動車製造業が地域経済のリーディング・インダストリーのひとつとなっているだけでなく、大手自動車メーカーや関連部品サプライヤーの多くが同地域の進出先にグローバルあるいはクロスボーダーなビジネス・ネットワークにおける戦略的生産拠点のポジションを与えている。企業の戦略と産業クラスターとは有機的な結びつきを形成しており、そのダイナミズムの実態とメカニズムを解き明かすことは、学術的にも産業政策的にも興味深い課題であろう。

本稿は、東部ドイツでの自動車産業クラスターの形成土壌を明らかにするべく東部ドイツ南西部に位置するアイゼナーハ地域での自動車製造業の歴史に光を当て、この地域になぜ自動車製造業が集積しているのかを検討する。その場合に取り上げる対象は、東ドイツ時代のアイゼナーハ(Stadt Eisenach)にあって中型乗用車モデル Wartburg (バルトブルク) を製造した国営の「人民所有企業自動車製作所アイゼナーハ」(VEB Automobilwerk Eisenach<sup>1)</sup>、

1) 本稿では、インターネット・サイトに掲載された情報も傍証資料として利用している。例えば、東ドイツで発行された企業史小冊子 IFA: *Wartburg Signale. Illustrierte Sonderausgabe*, 1976 (全36頁) を、筆者は現物入手に至っていないので、インターネット・サイトでの原文紹介 (<http://www.die-besten.de/wartburg/history/zum80ten/zum80a.htm>) を利用している。

AWE)である。この企業は、戦前・戦中期まで存続したBMW社アイゼナーハ工場が東ドイツ側に残ってその工場遺産が継承されたもので、戦後の一時期、「アイゼナーハ自動車製作所」(Eisenacher Motorenwerke, EMW)の企業名で戦前BMW車モデルを引き継ぎ、乗用車EMW 340, EMW 327 およびオートバイEMW R 35を生産した。その後1952年に人民所有企業と位置づけられ、東ドイツの上記乗用車モデルを製造した。やがて1990年10月に起こった政変ことドイツ再統一によって東ドイツ国家は消滅し、同企業は市場経済社会の中での存続を可能とする競争力を持たず、その歴史を閉じた。工場跡地の一つには、アメリカ自動車メーカー、GM社のドイツ法人であるアダム・オーペル株式会社(Adam Opel Aktiengesellschaft:以下、オーペル社)が工場進出を遂げて、今日のオーペル・アイゼナーハ有限会社(Opel Eisenach GmbH, 1992-)をもってGMグループの中東欧戦略の重要生産拠点としている。そこで、本稿では、1. アイゼナーハ自動車製作所(Fahrzeugfabrik Eisenach:1896~1928), 2. BMWアイゼナーハ工場(BMW-Werk Eisenach:1928~1945), 3. 国営アイゼナーハ自動車製作所(VEB Automobilwerk Eisenach:1945~1991)の3つのパートに分けて、歴史を辿ることにする。

国営アイゼナーハ自動車製作所(略称AWE)は、今日の東部ドイツのテューリンゲン州(Freistaat Thüringen)の中央に位置するアイゼナーハにあって数奇な運命を辿った自動車メーカーであった。この企業は、歴史的に、BMW社(Bayerische Motorenwerke AG, München)と深い関係にあった。BMW社がその歴史において乗用車生産に乗り出すのは1928年にAWEの前身となったアイゼナーハ自動車製作所(Fahrzeugfabrik Eisenach)を買収することによってであった。それまでのBMW社は航空機メーカーであったが、1923年にオートバイの開発・製造も始めた。BMW社のアイゼナーハ乗用車工場は、第2次世界大戦後、東ドイツ領域となり、AWEへと継承されていくのである。そこで、BMW社の企業史からAWEの歴史を辿るのではなく、アイゼナーハ自動車製作所の出現から始めてAWEの歴史を描くことにする<sup>2)</sup>。

## 1. アイゼナーハ自動車製作所 (Fahrzeugfabrik Eisenach : 1896~1928年)

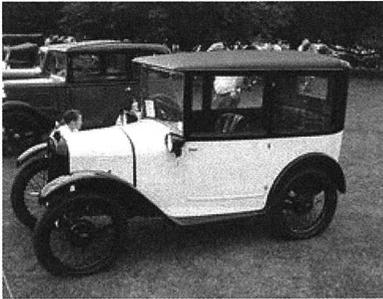
アイゼナーハ地域では、ドイツの自動車製造業史においてその黎明期にまで遡れる長い歴史が刻まれている。1896年12月3日、企業家 Heinrich Ehrhardt がアイゼナーハ自動車製作所株式会社 (Fahrzeugfabrik Eisenach Aktiengesellschaft, 1898-1921) を創設した。当初、同社は大砲や、Wartburg という商標名の自転車を製造した後、1898年には Ehrhardt がフランスの2シリンダー自動車「ドコーヴィル」(Decauville) の製造ライセンスを獲得したことで、それをモデルにして最初の三輪自動車 (商標名ヴァルトブルク Wartburg) の生産を行った。この自動車は、運転席から手動操作でエンジンを始動する装置を備えていた<sup>3)</sup>。それによって、同社はドイツでの自動車生産では、Daimler 社 (Daimler-Motoren-Gesellschaft, 1887~1926年) と Benz 社 (Benz & Cie. Rheinische Gasmotorenfabrik Mannheim, 1883~1926, 1926年に Daimler 社との企業合同により Daimler-Benz AG が誕生する) に続く第三の自動車メーカーの地位にあった。Ehrhardt の息子 Gustav Ehrhardt がアイゼナーハ工場の経営を受け継ぎ、同社は19世紀末には1,300人の従業員を抱えるチューリンゲンの大企業になっていた。

1903年、アイゼナーハ自動車製作所(株)は16/20PSの4気筒エンジン搭載車を生産した。しかし1904年、創業者 Heinrich Ehrhardt は会社が欠損を出したことから、筆頭株主との意見の食い違いによって、「ドコーヴィル」のライセンスをも一緒に携えて息子とともに同社を離れ、会社の経営陣は銀行家で構成されることとなった。自動車商標は「ディキシー」(Dixi) に変更されて1904年に商標登録され、これ以降、この商標が名声を馳せることとなる。会社名は「ディキシー製作所」(Dixi-Werke) と通称された。

- 2) Vgl. Werner Oswald: *Kraftfahrzeuge der DDR*, Motor Buch Verlag, Stuttgart 1998; Peter Kirchberg: *Plaste Blech und Planwirtschaft. Die Geschichte des Automobilbaus in der DDR*, Nicolaische Verlagsbuchhandlung, Berlin 2000; Reinhold Bauer: *Pkw-Bau in der DDR. Zur Innovationsschwäche von Zentralverwaltungswirtschaften*, Peter Lang, Frankfurt/M 1999; Achim Gaier (Hrsg.): *Personenwagen in der DDR*, Schrader Verlag, Stuttgart 2000; Hans-Otto Neubauer: *Die Chronik des Automobils*, Chronik Verlag, München 1994.
- 3) H.C.Graf von Seherr-Thoss: *Die deutsche Automobilindustrie. Eine Dokumentation von 1886 bis heute*. Deutsche Verlag-Anstalt, Stuttgart 1974, S.8, S.17.

1921年5月31日、アイゼナーハ自動車製作所(株)(通称、Dexi社)はゴータ鉄道車両製作所株式会社(Gothaer Waggonfabrik AG, 1910-1946)による合併契約によって吸収され、その独立性を失って後者の支社(Fahrzeugfabrik Eisenach, Zweigniederlassung der Gothaer Waggonfabrik AG)となる。そのさい、ゴータ鉄道車両製作所(株)は基礎資本金を1,750万マルク増額した。合併前にアイゼナーハ自動車製作所の資本金は2,750万マルクであった。同社の普通株15,000株のうち、テューリンゲン銀行(Bank für Thüringen, 旧B.M.Strupp AG, Meiningen)が保有した6,600株が従前の株主に割り当てられた<sup>4)</sup>。しかし競争と一般的な経済的苦境は大型モデルからの転換を余儀なくされた。アイゼナーハ自動車製作所(通称、Dixi工場)は1927に小型車へのモデル政策の転換を図った。イギリスのオースチン社(Austin Motor Company, 1905-1952<sup>5)</sup>)からモデルAustin Seven(写真1)のライセンスを取得して小型車タイプ3/15 DA 1を生産した。Austin Sevenモデルは1922年以降、イギリスで人気を博した2シート小型乗用車である<sup>6)</sup>。

- 4) Seherr-Thoss: *ebenda*, S.109. ゴータ鉄道車両製作所(株)もまた興味深い歴史を辿っている。第二次世界大戦後に東ドイツ側に残って1949年に国有化され、東ドイツ時代に「国営鉄道車両製作所」(VEB Waggonbau Gotha)として1983年以降、鉄道車両の製造の他に乗用車Wartburgのシャシ部品を製造し、自動車工業とも関係を持っていたが、ドイツ再統一後に民営化され、その後1997にSchmitz-Gruppeによって完全買収され、Schmitz-Gotha Fahrzeugwerke GmbHとなっている。またテューリンゲン銀行(1918-29, 旧シュトラップ銀行1878-1918)はその後すぐにドイツ銀行とディスコント銀行(1929年に両行合併)による資本参加を受け、1929年に大株主のドイツ銀行へ業務移転される(「ヘルムスドルフ地域・技術史協会」(Verein für Regional- und Technikgeschichte Hermsdorf e.V., Thüringen)のインターネット・サイト提供情報を参照 <http://www.regional-technikgeschichte-hermsdorf.de/kwh/personen/arke.html>)。
- 5) Austin Motor Companyは、Herbert Austin(1866-1941)によって1905年に創設されたイギリスを代表する自動車メーカーであった。最初は大型高級車を生産したが、第1次世界大戦後からは小型車の生産を始め、1922年には不朽の名車と言われた「セブン」を発売し、成功を収めた。1952年、ライバル・メーカーのMorris Motor Companyと新設合併し、British Motor Corporation(BMC)を結成した。同社は1959年に英国のエネルギー危機に対処するため、小型乗用車「MINI」を開発・生産し、この自動車はイギリスでもっともポピュラーな自動車となって、2000年まで製造された。BMCは1968年にBritish Leyland Motor Corporationに吸収合併された。
- 6) Vgl. Holst Ihling: *Autos aus Eisenach. Vom Wartburg zum Opel*, Motorbuch Verlag, Stuttgart 1999, S.9ff.; Holst Ihling: *Autobau in Eisenach. Bilder eines Werkes*. Stutton verlag, Erfurt 2003; Michael Stück/ Werner Reiche: *100 Jahre Automobilbau in Eisenach*, TIM Verlag, 1998; *Schrader-Motor-Chronik. Wartburg Automobile 1965-1991. Eine Dokumentation von Horst Ihling*, Schrader Verlag, Stuttgart 2000.



備考：写真1，1926 Austin 7 Box saloon  
(出所：Internet-Site, [http://en.wikipedia.org/wiki/Austin\\_7](http://en.wikipedia.org/wiki/Austin_7))

BMW社は、1928年11月14日、Gothaer Waggonfabrik AGからその支社となっていたアイゼナーハ自動車製作所（商標“Dixi”）を220万マルク（RM）の支払いと780万マルクの負債の引き受けによって買収し、乗用車製造事業に参入した。それ以降、アイゼナーハ自動車製作所はBMW社のアイゼナーハ工場となる。

1929年3月8日、アイゼナーハ区裁判所の商業登記簿において、BMWアイゼナーハ支社（Zweigniederlassung）としてのアイゼナーハ自動車製作所は抹消され、BMWアイゼナーハ分工場（BMW-Werk Eisenach）となった。同時にドイツの自動車製造史で名を馳せたブランド名Dixiも消えた<sup>7)</sup>。3年前の1926年にはダイムラー社とベンツ社が新設合併して、Daimler-Benz AG, Berlinが誕生していた。この時代には、自動車メーカーは企業合併によって生き残りの道を求めた。BMW社それ自体は、1916年7月20日、Gustav Otto Flugmaschinenfabrik GmbH (1910-1916) と Rapp-Motorenwerken GmbH, München (1913-1916) の新設合併によってBMW GmbH, Münchenとして誕生し、航空機エンジンの製造を行った。1918年8月13日、BMW社は有限会社（GmbH）から株式会社（AG）に改組された。1923年にBMW社はオートバイの製造を始めた。同社がミュンヘン（München）において乗用車の生産を開始するのは、戦後1952年のことである<sup>8)</sup>。

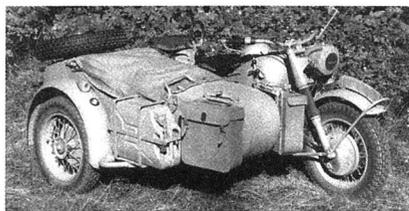
7) Ihling: *Autos aus Eisenach*, S.227. なお、Scherr-Thossは買収日を1928年11月18日としている（Scherr-Thoss: *a.a.O.*, S.150）。またBMW社が買収した同工場には、Scherr-ThossやHorst Ihlingの著書の中では、「支社」（Zweigniederlassung）という用語が使われているが、自己の法人格を有さず、独立事業を営み、本社商業登記にもとづいて工場所在地裁判所の商業登記簿に登録されていたようであるから、「分工場」と区別した。

8) Scherr-Thoss: *a.a.O.*, S.61, S. 63.

## 2. BMW-Werk Eisenach

(1928～1945年)

アイゼナーハ自動車製作所はBMW社のアイゼナーハ工場となり、独立性とブランド名Dixiは失われた。広く知られたDixi 3/15はその名前をBMW 3/15 PS



備考：写真2，BMW R75（出所：Internet-Site, <http://www.wehrmachtsgespann.de/bmwdeutsch/>）

へと変えた。このBMW 3/15 PSは3段切り替えギア変速装置を備え、15PS・747ccエンジンを搭載した。1931年、このBMW 3/15タイプの小型乗用車は、DA 1からDA 4までの4モデルで2万5,000台が生産された。1932年、BMW社は独自の3/20 AM-1のモデルの導入の数週間前にAustin社とのライセンス契約を発表した。1933年、BMWは、採算の悪い小型乗用車生産からの転換を図った。同年に6気筒・2リッターと3リッターのエンジンを搭載する自動車タイプの開発を開始し、第1号車としてカブリオレBMW 303（クーペ型乗用車）を生産した。続いて、1941年までにアイゼナーハにおいてBMW 315, BMW 319, BMW 327, スポーツカーのBMW 328といった良く知られたタイプを生産し、その総生産台数は6万2,864台になったとされる。第2次世界大戦への突入とともに、1941年にアイゼナーハ工場（従業員数約4,800人）は軍需工場へ転換され、自動車製造を中止し、オートバイの軍用生産を行った。1942年5月、サイドカー付きオートバイ、BMW R75(写真2)の生産をミュンヘンからアイゼナーハへ移し、戦争終結までに1万8,440台を生産した。1944年7月から1945年始めまでの戦争末期には、アイゼナーハ工場は4回の爆撃によってその約60～65%を破壊されたといわれる<sup>9)</sup>。

またアイゼナーハでは、BMWによる航空機エンジンの生産も行われた。1933年以降、ドイツにおける航空機生産は国家によって強力に奨励された。BMW AGは1934年に航空機エンジン部門をBMW航空機エンジン製造有限会社（BMW Flugmotorenbau GmbH）に分社化し、その2年後の1936年に

9) Vgl. Ihling: *Autos aus Eisenach*. S.228.

BMW AG と BMW 航空機エンジン製造有限会社の共同設立の形で航空機エンジン製造有限会社(Flugmotorenbau GmbH)を創設した。この会社は1939年に BMW という名称を社名に加えて BMW 航空機エンジン製作所アイゼナーハ有限会社 (BMW Flugmotorenfabrik Eisenach GmbH) となった<sup>10)</sup>。

### 3. 国営アイゼナーハ自動車製作所 (VEB Automobilwerk Eisenach :

1945~1991年)

#### (1) 国営アイゼナーハ自動車製作所の誕生 (1945~1971年)

東ドイツ時代の企業現場は国家による工業統制と工業政策の下に置かれていたので、そこで新製品開発や新規事業の提案などの行為はまったく許されなかったかのような巷説がなくもないが、歴史を掘り起こしてみると、実際には企業レベルで管理責任者やエンジニアが事業改善・改革に努力した足跡を確認することができる。

第二次世界大戦末期の1945年4月6日、アイゼナーハ地域にアメリカ軍が進攻し、市街地と BMW 工場を無血占領したので、工場の生産は5月31日には中止に追い込まれた。7月3日、ソ連赤軍が連合軍協定にもとづいてテューリンゲン (Thüringen) に進駐し、4日に BMW の会社資産を接收した。しかし早くも10月13日には、旧 BMW アイゼナーハ工場での自動車・オートバイ生産の操業再開に関する「ドイツにおけるソ連軍政命令第93号」(Befehl-Nr. 93 der sowjetischen Militäradministration in Deutschland zur „Inbetriebnahme der Automobil- und Motorradproduktion“ im ehemaligen BMW-Werk Eisenach)が発令され、それにより、11月1日から乗用車とオートバイの生産が再開された。翌1946年、ライプツィヒの春期メッセでは、乗用車321とオートバイ R35が展示された。同年8月13日には、「機械製造 “Awtowelo” ソ連株式会社」(Sowjetische Aktiengesellschaft Maschinenbau “Awtowelo”, 従業員数2,380人)への BMW アイゼナーハ工場の引渡しに関するテューリンゲン・ソ連軍政府命令第390号 (Befehl-Nr. 390) が出された。それによって、「ソ連株式

10) BMW グループ公式インターネット・サイト「歴史」参照 (<http://www.bmwgroup.com>)。



備考：SAG Awtowelo, BMW Eisenach の工場門。1945年に接収された BMW-Werk in Eisenach は「ソ連株式会社 Awtowelo」(Sowjetische Aktiengesellschaft) へ転換された。1951年までに SAG は、白と青で彩られた BMW のトレードマークを使用して生産を行った。写真の下部には、壁面に「ドイツ人民の感謝」「ソ連との永遠の友好」と書かれたプレートが見える。写真は1951年撮影で、Stadtarchiv Eisenach 所蔵。

出所：Deutsche Historische Museum (DHM) in Berlin のインターネットサイト：Lebendiges virtuelles Museum Online, [http://www.dhm.de/lemo/objekte/pict/Nachkriegsjahre\\_photo\\_Sag\\_Awtowelo/index.html](http://www.dhm.de/lemo/objekte/pict/Nachkriegsjahre_photo_Sag_Awtowelo/index.html)。LeMO (オンライン・バーチャル・ミュージアム) は、「Fraunhofer Institut für Software- und Systemtechnik, ISST」, 「ドイツ歴史ミュージアム」(Deutsche Historische Museum, DHM in Berlin) および「ドイツ連邦共和国歴史館」(Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland, HdG in Bonn) が共同でインターネットにおいて公開している、1900年から現在までの公式ドイツ史ウェブページである (Deutsches Historisches Museum, Unter den Linden 2, 10117 Berlin, Internet site, <http://www.dhm.de>; <http://www.dhm.de/lemo/>)。

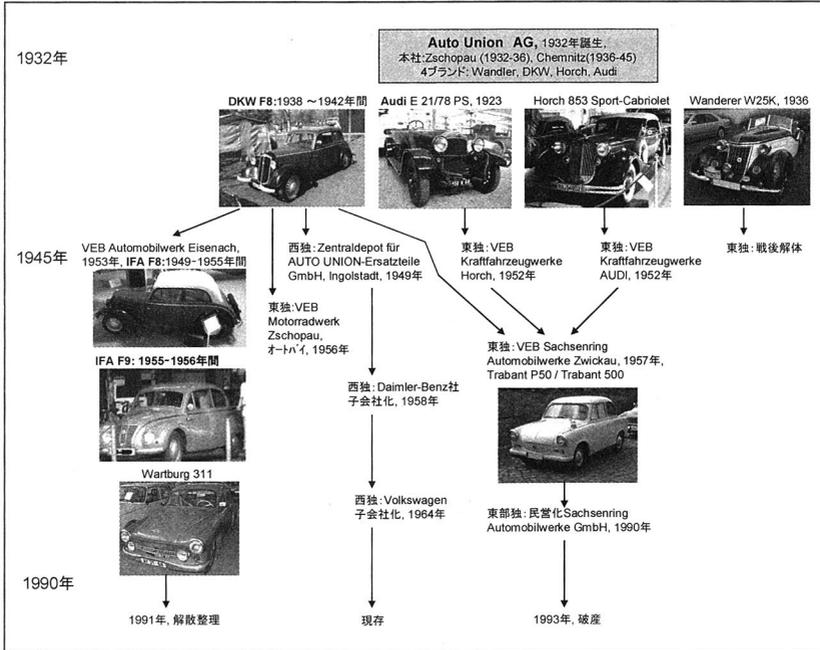
会社 Awtowelo の自動車製作所 BMW アイゼナーハ工場」(Automobil-Fabrik der sowjetischen Aktiengesellschaft Awtowelo Werk BMW Eisenach) という工場名となった。1947年12月には、戦後最初の輸出パートナー業務関係が始まり、ブラッセルの輸入総代理店 Pierreux 社に BMW 321第1号車が供給された。1948年2月25日、ブラッセル自動車ショーで戦後最初のアイゼナーハ製 BMW 321車が展示された。1948年4月、戦前モデル BMW 326の構造部品をベースに戦後最初のアイゼナーハ開発車 BMW 340のプロトタイプが紹介された。1949年6月26日、デッサウ (Dessau) 近くのアウトバーン (Autobahn)

で新開発 2 l エンジン搭載のスポーツ車 BMW S1が203.5Km/Hの非公式的な最高速度記録を出した。1949年10月7日、BMW 340のシリーズ生産が始まる。この自動車はリムジン型の他に種々のバリエーションが生産された。1952年6月5日、アイゼナーハ工場は、SAG (Sowjetische Aktiengesellschaft Awtowelo) の責任者 (Direktor) の Gawrilow によって同社から切り離され、従業員7,078人を抱える「人民所有企業」(Volkseigener Betrieb) となつて、企業名も「人民所有企業 IFA 自動車製作所 EMW アイゼナーハ」(VEB IFA Automobilfabrik EMW Eisenach) に変更された。EMW とは、Eisenacher Motorenwerk の略称である。1952年7月5日が法的な引渡し日とされた。1953年3月5日、アイゼナーハ工場において、乗用車 IFA F9 (900cm<sup>3</sup>の三気筒2サイクルエンジン搭載：Auto Union Chemnitz が1939年に開発した最終モデル) のシリーズ生産が始まった。1953年5月30日、7,788人の従業員が働き、6気筒4サイクルエンジン搭載の EMW340/2タイプの最終リムジンが生産された。BMW/EMW モデル340については、アイゼナーハ工場では、1949～1955年間に2万1,249台が生産された。1954年4月9日には、戦後生産再開以来、1,000台目の乗用車 IFA9が生産され、通算4万台目の乗用車であった。1955年12月22日、新規に開発された乗用車モデル Wartburg 311に対してドイツ民主共和国品質標示「S」が付与された。1990年のドイツ統一まで長く親しまれた乗用車モデル Wartburg が始めて登場した。1955年12月、企業名が「国营アイゼナーハ自動車製作所」(VEB Automobilwerk Eisenach, AWE) に変更され、従業員数は8,011名であった<sup>11)</sup>。この企業名は1990年6月に有限会社に改組されるまで保持されたが、ドイツ再統一の翌年に企業は廃業となった(第1図参照)。

製品モデルの変遷を略記すると、第1図の通り、1953年、3気筒2サイクルエンジン搭載の旧 DKW モデルが生産された。これは、IFA F9と命名された。その後1955年に、同じエンジンを搭載する乗用車第1号 Wartburg (タイ

11) Vgl. Ihling: *Autos aus Eisenach*. S.228ff; vgl. Automobilwerk Eisenach, in: *Wikipedia*, Internet site, [http://de.wikipedia.org/wiki/VEB\\_Automobilwerk\\_Eisenach](http://de.wikipedia.org/wiki/VEB_Automobilwerk_Eisenach); Wartburg (Pkw), in: *Ebenda*, Internet site, [http://de.wikipedia.org/wiki/Wartburg\\_%28PKW%29](http://de.wikipedia.org/wiki/Wartburg_%28PKW%29) (Stand vom 12. April 2007)。

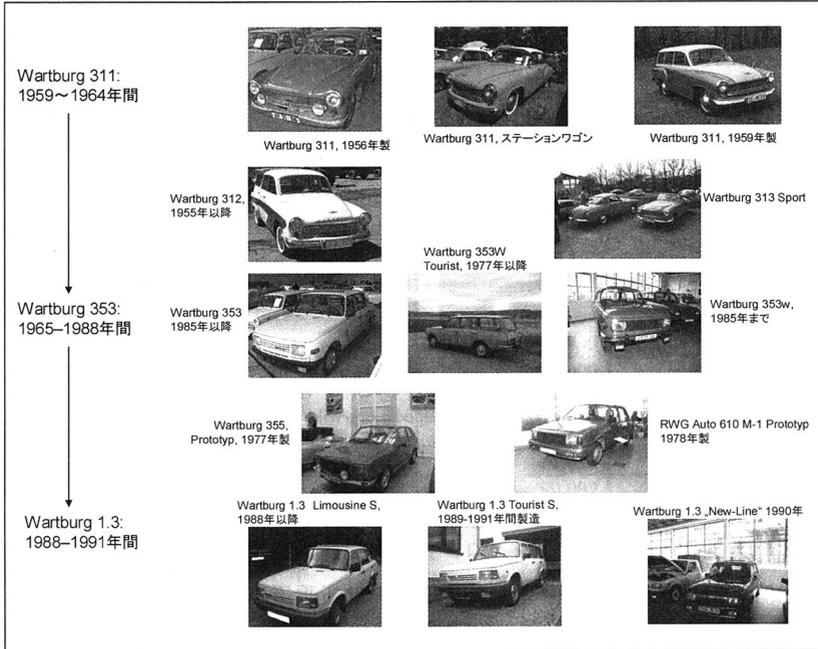
第1図 東ドイツの乗用車製造企業・同製造乗用車モデルの歴史的系譜 (1932~1993年間)



資料：次の資料を参照して作成：Ihling: *Autos aus Eisenach. Vom Wartburg zum Opel*, Motorbuch Verlag, Stuttgart 1999; Holst Ihling: *Autobau in Eisenach. Bilder eines Werkes*. Stutton verlag, Erfurt 2003; Michael Stück/ Werner Reiche: *100 Jahre Automobilbau in Eisenach*, TIM Verlag, 1998; *Schrader-Motor-Chronik. Wartburg Automobile 1965-1991. Eine Dokumentation von Horst Ihling*, Schrader Verlag, Stuttgart 2000; Wikipedia, der freien Enzyklopädie: Wartburg (Pkw), in: [http://de.wikipedia.org/...Wartburg\\_311](http://de.wikipedia.org/...Wartburg_311); DKW F9, in: [http://de.wikipedia.org/wiki/DKW\\_F9](http://de.wikipedia.org/wiki/DKW_F9); Automobilwerk Eisenach, in: [http://e.wikipedia.org/wiki/Automobilwerk\\_Eisenach](http://e.wikipedia.org/wiki/Automobilwerk_Eisenach)... 1898-1991; Auto Union, in: [http://de.wikipedia.org/wiki/Auto\\_Union](http://de.wikipedia.org/wiki/Auto_Union); Sachsenring (Unternehmen), in: [http://de.wikipedia.org/wiki/Sachsenring\\_%2Unternehmen%29](http://de.wikipedia.org/wiki/Sachsenring_%2Unternehmen%29); Automobilwerk Zwickau, in: [http://de.wikipedia.org/wiki/Automobilwerk\\_Zwickau](http://de.wikipedia.org/wiki/Automobilwerk_Zwickau).

プ311) が市場に出された。Wartburg 311モデル (900cc, 28kW=37PS) は IFA F9をベースに開発された。このモデルは、戦前1940年に Auto Union 株式会社 (AG,1932年4社, Audi 社, Wandler 社, DKW 社, Horch 社の企業合同で誕生) で開発されたモデル DKW F9から発展している。このモデルは、1965年まで改良を重ねながら製造された。

第2図 VEB Automobilwerk Eisenach 製乗用車 Wartburg モデルの系譜 (1959~1990年間)



資料：次の資料を参照して作成：Holst Ihling: *Autobau in Eisenach. Bilder eines Werkes*. Stutton verlag, Erfurt 2003; Michael Stück/ Werner Reiche: *100 Jahre Automobilbau in Eisenach*, TIM Verlag, 1998; *Schrader-Motor-Chronik. Wartburg Automobile 1965-1991. Eine Dokumentation von Horst Ihling*, Schrader Verlag, Stuttgart 2000; Wikipedia, der freien Enzyklopädie: Wartburg (Pkw), in: [http://de.wikipedia.org/wiki/Wartburg\\_%28PKW%29#Modellpalette\\_Wartburg\\_311](http://de.wikipedia.org/wiki/Wartburg_%28PKW%29#Modellpalette_Wartburg_311)

また1966年から改良エンジンを搭載する後継モデル Wartburg353のシリーズ生産が開始され、1988年以降は VW 社との提携によるはライセンス生産の VW4気筒4 サイクル直列エンジンを搭載する Wartburg1.3モデルが製造されたが、このモデルは企業廃業まで外観的に殆ど変更されることなく製造され続けた(第2図参照)。1966~1975年間に Wartburg モデル353は35万6,330台が製造され、1975~1988年間に Wartburg モデル353 W は86万8,860が製造された。その他に AWE は1955年までオートバイ EMW R 35を生産した(第1表~第3表を参照のこと)。

しかし東ドイツの乗用車製造業史を遡るとき、VW との上記提携以外に、新モデルの開発や新事業への試みがまったくと取り組まれなかったわけ



備考：写真3，Wartburg 311/0，1956年以降の製造モデル



備考：写真4，Wartburg Typ 353，1985年以降の製造モデル

出所：in: *Wikipedia*, Internet site, [http://de.wikipedia.org/wiki/Wartburg\\_%28PKW%29](http://de.wikipedia.org/wiki/Wartburg_%28PKW%29).

## (2) チェコ自動車企業「シュコダ」との提携事業の破談（1971～74年）

1964年7月15日，SED 中央委員会政治局は新乗用車モデル Wartburg353 を3段階の製造準備を経てシリーズ生産することを決定する。AWE 企業史の終末から振り返れば，このモデルはアイゼナーハで開発された最終モデルとなった。1965年6月，NSU 社のロータリーエンジンを Wartburg に搭載する予定で同社のロータリーエンジンの開発ライセンスを取得し新エンジンの開発が試みられたが，これも開発の技術的な難しさから最終的に1969年7月に解約された。1966年7月1日，新シャシーと新ボディーをもつ Wartburg353のシリーズ生産が始まる。この乗用車は，3気筒2サイクル改良型エンジンの搭載を別にすれば，自主的に全面的に新しく開発されたものであり，またその製造のために工場の全生産分野が再編成されている<sup>12)</sup>。1968年，Wartburg Tourist モデルが導入され，ボディーは「ドレスデン国営ボディー製作所」(VEB Karosseriewerk Dresden, KWD, 旧グレーザー・ボディ有限会社Gläserkarosserie

12) Horst Ihling: *Autos aus Eisenach. Vom Wartburg zum Opel*, Motorbuch Verlag, Stuttgart 1999, S.142ff., S.230.; NSU Motorenwerkehttp, in: *Wikipedia*, Internet site, [http://de.wikipedia.org/wiki/NSU\\_Motorenwerke](http://de.wikipedia.org/wiki/NSU_Motorenwerke).

第1表 乗用車 Wartburg のモデル別生産実績 1955-1991年間

製造場所：アイゼナーハ(Eisenach)自動車製造工場、および、ハレ(Halle)とドレスデン(Dresden)のボディー製造工場							
製造モデル 311		製造モデル 353		製造モデル 353 W		製造モデル 1.3	
年	台数	年	台数	年	台数	年	台数
1955	162	1966	14,005	1975	44,043	1988	12,303
1956	14,223	1967	30,438	1976	55,510	1989	70,204
製造モデル311/313-1		1968	34,873	1977	57,565	1990	63,068
1957	23,285	1969	37,447	1978	58,732	1991	7,200
1958	24,326	1970	40,411	1979	56,318		
1959	29,020	1971	43,200	1980	58,325		
1960	28,801	1972	45,676	1981	60,133		
製造モデル 311		1973	48,470	1982	61,300		
1961	30,232	1974	51,813	1983	64,000		
製造モデル 312		1975	9,997	1984	72,000		
1962	26,209			1985	74,000		
1963	30,003			1986	74,231		
1964	31,998			1987	71,520		
1965	20,669			1988	59,992		
製造モデル 312-1				1989	1,191		
1965	11,035						
1966	18,570						
1967	4,142						
小計	292,675	小計	356,330	小計	868,860	小計	152,775
						合計	1,670,640

資料：Ihling: *Autos aus Eisenach. Vom Wartburg zum Opel*, Motorbuch Verlag, Stuttgart 1999, S.246から転載，表記変更；Vgl.VEB Automobilwerk Eisenach, in: *Wikipedia*, [http://de.wikipedia.org/wiki/VEB\\_Automobil\\_werk\\_Eisenach](http://de.wikipedia.org/wiki/VEB_Automobil_werk_Eisenach).

第2表 VEB Automobilwerk Eisenach とその前身のオートバイ生産 (1930-1955年間)

製造期間	1942～1955年
Schweres Seitenwagenkrad BMW R 75	18,440 台
BMW/EMW R35	約83,000台

資料：Ihling: *Autos aus Eisenach. Vom Wartburg zum Opel*, Motorbuch Verlag, Stuttgart 1999, S.246から転載，表記変更；Vgl.VEB Automobilwerk Eisenach, in: *Wikipedia*, [http://de.wikipedia.org/wiki/VEB\\_Automobilwerk\\_Eisenach](http://de.wikipedia.org/wiki/VEB_Automobilwerk_Eisenach)

第3表 VEB Automobilwerk Eisenach とその前身企業の自動車生産台数 1898-1991年間

製造年間	製造モデル	台数
1898-1903*	Wartburg-Motorwagen	約250
1904-1927	Dixi-PKW	6,090
1907-1927	Dixi-LKW	2,622
1907-1928	Dixi-Kleinwagen DA 1	9,308
1929-1942	BMW DA 2, DA 3, DA 4, Wartburg-Sport 303,	78,768
	309, 315, 319, 319/1, 329, 320, 321, 325, 326, 327, 328, 335	
1898-1942	小計	97,038
1945-1950	戦後モデル-BMW 321	8,996
1946-1947	戦後モデル-BMW 326	16
1952-1955	BMW / EMW 327-1, 327-2, 327-3	505
1949-1955	BMW / EMW 340, 340-1, 340-2	21,083
1952	Kübelwagen IFA EMW 325-3	166
1953-1956	EMW-IFA F9	38,782
1955-1965	Wartburg 311/312	258,928
1957-1960	Wartburg-Sport 313-1	469
1965-1966	Wartburg 312-1	33,759
1966-1975	Wartburg 353	356,330
1975-1988	Wartburg 353 W	868,860
1988-1991	Wartburg 1.3	152,775
1945-1991	小計	1,740,669
	総生産台数	1,837,708

備考 \*同期間の製造台数は概数。

資料 Ihling: *Autos aus Eisenach. Vom Wartburg zum Opel*, Motorbuch Verlag, Stuttgart 1999, S.246 から転載, 表記変更; Vgl.VEB Automobilwerk Eisenach, in: *Wikipedia*, [http://de.wikipedia.org/wiki/VEB\\_Automobilwerk\\_Eisenach](http://de.wikipedia.org/wiki/VEB_Automobilwerk_Eisenach).

GmbH) により製造された。全モデルでそれまでクロームメッキされていたボディ部品が黒色にプラスチック粉末コーティングされることになった。これは、当時、深刻化しつつあった東ドイツ経済の原材料不足の現われであり、時代の好尚に適合した試みであったといわれる。

1960年代末から1970年代初めにかけて、チェコスロバキアと東ドイツの間で乗用車製造の国際分業を行い、コメコン域内向け乗用車を供給する構想が

持ち上がる。同年10月20日、SED 政治局と閣僚評議会幹部会はチェコスロバキアとの国際分業による乗用車製造を決定するが、最終的には投資額の大きさと業界内の確執によって破綻した。少し詳しく見てみよう。

1960年代後半には東ドイツにおいて国際競争力のある乗用車の製造と、そのためのエンジン開発が問題となる。AWE ではすでに1967/68年に長期的な新車開発への意向が固まっていたといわれる。それをきっかけに閣僚評議会幹部会は東ドイツでの乗用車製造業の改革問題に取り組むことになる。1968年7月17日の決議では、差し当たり年産30万台の乗用車生産を目指し、そのために2つの乗用車メーカー、つまり「国営ツピッカウ自動車製作所」(IFA 乗用車コンビナート傘下、小型乗用車トラバント Trabant 製造、VEB Automobilwerk Zwickau, AWZ) と国営アイゼナーハ自動車製作所 (AWE) による「乗用車統一モデル」(Einheit-Pkw) を製造する方針が出された。1970年5月7日の決議では、1975年以降に東ドイツの乗用車生産を「統一モデル」に集中し、少なくとも年産20万台を製造し、そのうち標準仕様車を AWZ が、また AWE が特別仕様車を引き受けるものとされた。この乗用車モデルは AWZ, AWE, チェコスロバキアの名門自動車製造企業「シュコダ」(Škoda Auto, Mlada Boleslav, 1859年創業の機械製造企業 Škoda が1925年に自動車メーカー Laurin & Klement in Mladá Boleslav を吸収合併して誕生、現在 VW グループ企業) によって共同開発し、その際に4サイクルエンジンをチェコスロバキアから、またトランスミッションを東ドイツから供給し、それらを両国双方で独自に製造するボディに組み込むことになっていた。部品企業から供給される部品や付属品については、可能な限り多くの統一的な部品を製造するものとされた。AWZ と AWE では、シュコダ・エンジンを横置き搭載するタイプ760が開発された。AWZ が2ドア・モデルを、AWE が4ドア・モデルを製造するものとされたが、デザインは AWE が望むものではなかったといわれる。さらに伝統的な縦型エンジンを載せる標準ドライブトレインの採用を予定したチェコ側の設計が問題となった。予定される国際分業では、ハンガリーの部品企業から供給される一定の部品が必要とされ、この部品供

給に応じて乗用車供給が補償されるものとされた。この国際分業は、1971年10月20日の閣僚評議会幹部会と同年11月9日のSED中央委員会政治局の決議で承認された。当初の予算見積もりでは、東ドイツは約72億マルクの巨額投資を必要としたが、しかしそれは東ドイツに負担許容できる金額ではなかったといわれる<sup>13)</sup>。

そうしたなかで、中央政府での議論の流れは方向を変え、計画は修正された。閣僚評議会議長 Will Stoph (1964~1973年間、1976~1989年11月9日間に同職) を座長とする小さなワーキンググループ (AWE 非参加, AWZ 参加) のもとに、投資を72億マルクから44億マルクへ大幅削減するだけでなく、目標設定を変更することが決められた。新しい自動車は主として AWZ で製造され、AWE は「ヴァルタースハウゼン自動車製作所」(Fahrzeugwerk Waltershausen) および2つのゴータ所在企業と協力して、トランスミッションを供給するものとされた。この共同事業プロジェクトでは、ザクセンとテュリンゲンの自動車メーカー、AWZ と AWE の間に多少なりとも存在したといわれる潜在的なライバル関係が表面化した。AWE は、投資の大幅削減によって独自の自動車製造事業から撤退を余儀なくされかねないという理由から、このプロジェクトに否定的であった。SED 中央委員会の機械製造・冶金部、計画財務部、研究開発部も同様にネガティブな見通しを持っていたといわれる。それによれば、東ドイツでの乗用車生産増強の構想では、AWE の他に、「ゴータ・ベンチレーション装置製作所」(Lufttechnik Gotha), 「ゴータ・トラクター製作所」(Traktorenwerk Gotha), 「ヴァルタースハウゼン自動車製作所」(Fahrzeugwerk Waltershausen) などの企業を部品供給企業に転換することが予定された。それはラジアルベンチレータ、ダスト排除技術、トレーラ、トラック W50、小型運搬車のマルチカー (Multica) やトレーラ HW60などに使われるアクスルの製造を中止するか、あるいは他の企業へ移転すること、つまり東ドイツの乗用車生産体制を再編成することを意味した。

13) Vgl. Ihling: *Autos aus Eisenach*. S.157-158. なお、議案は政治局の決定を経て、その後に閣僚評議会で決定された。

それに対して、東ドイツの乗用車需要や輸出にいかなる逆影響がでるのかについての見通しはなかった。最も重要な国民経済的問題は、2年間という比較的長い期間内においてに AWE や AWZ における生産転換と、それに伴って1977年の年産15万6,000台から1980年の年産9万3,000台へと乗用車生産の計画的減少が起ることであった。さらに追加的な輸入や輸出損失といった一連の問題が挙げ立てられた。しかも計画について事後的にのみ関係企業に情報が与えられたので憶測が飛び交ったともいわれる<sup>14)</sup>。

閣僚評議会のワーキンググループには AWZ が参加し、AWE は参加を求められなかった。そのことから、AWE 経営陣は、恰も AWZ がこの機会を捉えて、東ドイツでは今後 AWZ が最終アSEMBラーの地位を得て乗用車製造業が再編成されるような政策議論が進められているとの疑懼の念を抱いたといわれる。しかし AWE は自動車製造企業連合 (VVB) の管下にあったのでその企業責任者には中央行政に直接に意向を伝える発言力がなかった。そこで、AWE に代わってエアフルト (Erfurt) に置かれた SED 地区指導部と企業内党組織指導部が政治局 (したがってホーネッカー Erich Honecker) に対して、1973年3月初めに直接に AWE の将来展望に関する同企業側の意向を文書で伝えたとされる。Horst Ihling はこの文書を「アイゼナーハ具申書」(Eisenacher Papier) と呼んでいる。Ihling の紹介<sup>15)</sup>によれば、AWE 内では、かなり以前から企業の将来展望に関する幅広い議論が、とくに研究開発部門や技術部門などの技術者の間で高まっていた。その背景には、東ドイツでの乗用車生産の将来展望やそれと関連した AWE の将来的発展に関する国家的決定が久しく棚上げにされ、また乗用車「ヴァルトブルク」の生産が間もなく中止されるとの憶測的議論が出回っていたという事情があった。

つまり、乗用車製造企業 AWE は東ドイツの国家5カ年計画に基づいて与えられた達成課題を遂行中であったが、他方、党指導部・政府 (閣僚評議会) は製造現場たる AWE の意向を汲み上げることなく東ドイツの乗用車生産の

14) Vgl. *ebenda*, S.157-158.

15) この文書は Horst Ihling: *Autos aus Eisenach* の中で紹介されている (S.158-161) が、筆者は入手できなかったため、紹介文を利用する。

あり方を改革する新政策議論を進めた。そのために AWE 経営陣は同企業が乗用車製造企業として存続できなくなることに強い危惧を抱いたわけである<sup>16)</sup>。

「アイゼナーハ具申書」では、次のような意見が主張されたとされる。すなわち、新しい「統一モデル」の生産のためには、AWZ では新工場が建設される必要があるが、AWE ではその設備の91%が利用されることができる。しかし新モデルの生産に要する必要経費は72億マルクに達するものと思われ、ワーキンググループから閣僚評議会幹部会に提出された計画案は信頼に足りない。計画案の検討が示すことは、その中での AWE の位置づけを含めて、多くの提案が実現しがたいものであるか、事後に不都合な経済的結果をもたらすことである。多大の労力と時間を費やして製作された「ノッチバック・モデル」はベルリンにあるが、専門家審査のために閣僚評議会幹部会に提示されていない。企業の将来展望に関する不明瞭さは地区行政に多くの政治的影響を及ぼしかねない、というものであった。<sup>17)</sup>

この具申書は東ドイツ中央政治に影響を及ぼし、最終的に東ドイツ国家評議会議長ホーネッカー（生没年1912-1994年、同職1976-1989年、ドイツ社会主義統一党書記長）によって決着が付けられた。その際に AWE の当時の企業管理責任者 Wilhelm Hellbach は政治局に召喚され、彼は同局を前に実状を表明し、論拠をもって説得したといわれる。1973年4月3日の SED 中央委員会政治局会議において28億マルクの減額を盛り込んだ「共通車」(Gemeinschaftsauto) 製造案はホーネッカーの個人的覚書を付して否決された。巨額の投資額への懸念が提案の不承認への理由であったといわれる。Ihling の所見では、今日的視点でも、44億マルク（当初の72億マルクから28億マルクの減額）の投資でプロジェクトを実現することは難しかった。1980年代後半に Wartburg 車、Trabant 車、運搬車 B 1000 に VW エンジンを搭載するために取り組まれた VW との提携事業プロジェクト(後述)では、工場

16) Vgl. Ihling, *a.a.O.*, S.158-160.

17) Vgl. *ebenda*, S.158-160.

設備変更、部品サプライヤー側での生産能力の創出や品質の確保に要した投資額は一説ではほぼ100億マルクに上ったといわれる<sup>18)</sup>。

### (3) 新モデル開発の空しい努力 (1974~1977年)

チェコスロバキアの自動車企業シュコダとの事業提携が破綻した後、AWE は Wartburg 車にシュコダ製エンジンを搭載することを試みた。アイゼナーハでの新車開発は黙認されたが、その後間もなく、政治局と閣僚評議会により再び中止させられたといわれる。もう少し詳細に経緯を見てみよう。

AWE は Wartburg 車の後継モデルとしてプロトタイプ P360の開発を進めたが、1974年9月24日の政治局決定、10月3日の閣僚評議会決議により開発中止を命じられた。それにも拘わらず、AWE は熱心に開発を進め、1300ccないし1500ccのシュコダ製4気筒4サイクルエンジンの搭載を選択できるプロトタイプ610Gの開発を進めた。それには、さらに1289ccの4気筒4サイクルのルノー製エンジンないし、ルーマニアで生産されるルノー・ライセンスのダッチア製エンジン (Dacia-Motor) の搭載も可能であった。とくにダッチア製エンジンの調達には東欧コメコン経済圏内部では、ハードカレンシーを必要としたフランスからオリジナル・エンジンを調達するよりも安価であった。それゆえに1978年5月にダッチア製エンジンを搭載する新モデル Wartburg 610Mを提案した。このプロトタイプが製造される場合には、コンポーネントの統一化と結び付いて投資支出やコストの問題を有利に解消でき、さらにAWZとの分業を行い、4つのエンジン・バリエーションを提供することになるとして、閣僚評議会の認可を得られるものとAWEは考えたようである。しかしこの計画は徒労に終わる。ルーマニアのダッチアはAWEが求めるエンジン調達量を1978年度もその後も供給することができなかったからである。そこでAWEはダッチア製エンジンよりも高価なルノー製4サイクル・オリジナル・エンジン (1,284cc) を搭載する Wartburg 1300モデルを主として輸出向けに計画した。ルノー社は1978年にエンジン1,000基、1979年以降は年

18) Vgl. *ebenda*, S.158-160.

間1万基を供給する意向を表明したといわれる。AWEのこの計画は1978年5月6日の閣僚評議会で承認された。モデルはパンフレットにも印刷され、1978年のライプツィヒ秋季メッセで公開されることになっていた。しかし製造準備にあたって、AWEはコンビナート指導部からも政府からも十分な支援を得られなかった。努力は徒勞に終わった。最終的に政治局は1979年11月6日の決定により、乗用車 Wartburg と Trabant (トラバント、小型乗用車)のいずれの後継車モデルの開発にも許諾を与えないものとし、既存の乗用車モデル Trabant 601と Wartburg 353 Wの製造を1985年以降も続けるものとした<sup>19)</sup>。

なぜ AWE は政府の積極的な支援を得られない中で、新車開発に熱心に取り組んだのであろうか。その背景には、製品が国外に輸出されていて、国際的評価を受けるという実状があった。政府指導部と製造現場の企業側との間には、この実状に対する認識に隔たりがあった。

Ihling はそうした状況を次のように評価している。東ドイツ政府は、自動車工業をもはや基幹産業と見ていなかった。政治局の幹部はボルボ製乗用車に乗り、新車開発には関心を持たなかった。他方、「忠実なバルトブルクの顧客」は新しい自動車を買うのに18年も待たされなければならなかった。企業では事業資金の不足から摩滅した機械設備の更新ができず、研究開発資金は削減されたので、常に国際競争で進化する西側の競合車に対比して、東ドイツ製乗用車はますます大きくなる国際的な技術的格差に甘んじなければならなかった。小さな改良が仰々しく公表されただけでなく、顧客は新車に高額の支払いをしなければならなかったので、技術者やエンジニアには辛いことであった。同じ問題を、ステーションワゴンの製造を AWE から引き受けていた 2 つのボディ製造企業、「ドレスデン・ボディ製作所」(Karosseriewerke Dresden) と「ハレ・ボディ製作所」[Karosseriewerke Halle] も抱えた。そうした窮状にもかかわらず、Wartburg 353、1975年3月以降は同353 W が意外な台数で西側諸国へ輸出された。千台を超える輸出先はイ

19) Vgl. ebenda, S.162-163.

ギリス、ベルギー、デンマーク、フィンランド、ギリシャであった。この輸出は東ドイツの「運輸機械外国貿易企業」(Außenhandelsbetrieb Transportmaschinen)の商品双務決済取引によって行われた。東ドイツ通貨は外貨交換不可であったので、同国経済にとって乗用車輸出は重要な外貨収入源であった。そうした中で、輸出での主要問題になっていったのは、Wartburg 車に搭載された2サイクル・エンジンの環境汚染有害物質の放出であった。とき恰も自動車の排気ガス規制が国際的趨勢であった(米国マスキー法 Muskie Act, 1970年12月)。1974年以降、西側工業諸国への Wartburg 車の輸出は1974年の6,900台(約13%)から1977年の5,198台(9%)、1978年の4,500台(7.6%)へと激減し、外貨収入を減少させ、1979年には輸出契約がまったく結ばれなくなった。輸入国側が排気ガス規制をクリアしない乗用車の輸入を拒否したからである<sup>20)</sup>。

AWEはその後も乗用車の改良を続けたが、エンジン問題の解決は1984年にVW社と東ドイツ政府・乗用車コンビナートとの提携によるエンジンのライセンス生産事業によって初めて実現することになる。しかし1970年代の技術的発展の低迷期に、なぜか、グリーンフィールドに新プレス工場を建設するという積極的な投資が行われている。

(以下、次号へ続く)

---

20) Vgl. *ebenda*, S.162-163.