

産業文化の旅 第三回

ビールと自動車（ドイツ・シュトゥットガルト市）

武田 竜弥

ドイツのイメージについて調査を行うと、決まって上位に入るのが、ビールと自動車である。キリンの調べ（二〇一七年）によれば、国民一人当たりの消費量ではチェコ（年間一四三・三リットル）が断トツで世界一のビール大国となるが、第四位のドイツ（同一〇四・二リットル）でもビールは日常なくてはならない飲み物である。特にわが国では、戦前ビールの醸造技術を主にドイツから学んだことから、ビールといえばドイツというイメージが強い。自動車については、もはや多言を要しないだろう。ダイムラー、ポルシェ、BMW、フォルクスワーゲン、オペル、アウディ、世界的なメーカーがずらりと並ぶ。

では、この両者を同時に楽しむにはどうしたらよいであろうか。もちろん飲酒運転は厳禁。しかしビール祭りと自動車博物館のハシゴなら問題ないだろう。実はドイツには、この組み

合わせを心ゆくまで堪能できる町が二つある。バイエルン州の州都ミュンヘンとバーデン＝ヴュルテンベルク州の州都シュトゥットガルトである。前者はドイツでも一、二を争う観光都市としてガイドブックなどでもよく取り上げられるので、ここでは「自動車発祥の地」ともいわれる後者についてご紹介したい。

シュトゥットガルトはドイツ南西部、ネッカー河畔の盆地に位置する、人口六二十万人ほどの町である。一九世紀初頭に旧ヴュルテンベルク王国の首都となり、以来、南西ドイツの中心都市として発展してきた。ぶどう畑（ヴュルテンベルクはワインの産地でもある）に囲まれた市内には、今もなお多くの歴史的建造物が残り、工業都市というにはあまりにも美しい景観を見せている。この町に、世界的に有名な二つの自動車博物館、メルセデス・ベンツ博物館とポルシェ博物館がある。

ガソリンエンジンを動力とする「自動車」が発明されたのは、一八八六年のこととされている。発明者の名は、ゴットフリート・ダイムラーとカール・ベンツ。二人はさほど離れていない町に住みながら、互いに顔を合わせることなく、それぞれ独自のやり方で、同じ年に、自動車の発明にたどり着いた。

ダイムラーは一八三四年、シュトゥットガルト近郊のシヨルンドルフに生まれた。幼い頃

から手先が器用で、一八歳で銃職人の試験に合格、シュトゥットガルトの工業専門学校などで蒸気機関について学んだ後、ヨーロッパ各地の工場で研鑽を積んだ。一八六五年、彼はロイトリンゲンの機械工場の監督に就任、そこで生涯の盟友ヴィルヘルム・マイバッハと出会う。二人は四年後、かつてベンツも勤めていたカールスルーエ機械製造に移るが、この頃からダイムラーの関心は内燃機関に向かうようになった。

一八七二年、ダイムラーはガスエンジンの開発で注目を浴びていたニコラウス・オットーのドイツ・ガスエンジン工場（現ドイツ）に入社、翌年にはマイバッハも馳せ参じた。二人はそこで、のちに「オットーサイクル」として知られるようになる四ストロークエンジンの開発に尽力した。しかし社の成功とは裏腹に、ダイムラーは次第にオットーと折り合いが悪くなり、一八八二年、同社を辞めて、シュトゥットガルト北西部のカンシュタットに自前の試作工場を開いた。無論、マイバッハも行動を共にした。

二人が目指したのは、ガスエンジンよりも小型で軽量、かつ高回転のガソリンエンジンだった。当時のガスエンジンは大きく、また主に都市ガスを用いていたため、移動用には使えなかったのである。試行錯誤の末、二人は一八八三年に新型のガソリンエンジンを開発、一八八五年にはさらに改良を加えたエンジンを二輪車に搭載して走らせることに成功した。世

界初のオートバイの誕生である。

ところがここで、二人の前に強力なライバルが現れる。C・ベンツである。ベンツは一八四四年、シュトゥットガルトの北西およそ一〇〇^{キロ}のカールスルーエで生まれた。一八六四年に同地の工業専門学校を卒業、先に述べたカールスルーエ機械製造などで機械工として経験を積んだ後、一八七一年、マンハイムに小さな機械工場を設立した。しかし出資者とのトラブルや普仏戦争後のバブルの崩壊などで会社の経営が行き詰まり、ベンツは新たな道を模索する必要に迫られた。そこで彼が活路を求めたのが、当時脚光を浴びていたガスエンジンだった。

資金不足に悩まされながらも、一八七九年、ベンツはついに自作のガスエンジンで特許を取得する。このエンジンはいまだ据置型の二ストロークエンジンだったが、売れ行きは好調で、ベンツは次のステップを考えるようになった。蒸気機関車の機関士を父に持ち、自転車を趣味としていた彼が夢見たのは、軌道によらずエンジンで自走する「自動車」だった。

一八八三年、ベンツは自らの夢を実現すべく、新たな会社を立ち上げた。そして一八八五年、奇しくもダイムラーらが世界初のオートバイを開発したのと同じ年、三輪の車にガソリンエンジンを搭載した自動車の試走に成功、翌年一月、その特許を取得した。一方、三輪で

先を越されたダイムラーにも負けてはいなかった。同じ年の一〇月、彼らは四輪の車にエンジンを取り付けた自動車を作り上げた。かくして一八八六年が自動車発明の年となったのである。(ちなみに自動車部品メーカーとして名高いポツシュが創業されたのも、同じ一八八六年、シュトウツトガルトでのことである。)

ダイムラー社とベンツ社はその後互いに競い合いながら、モーターゼーションの時代を切り拓いていった。一九〇〇年にはダイムラーの代名詞となる「メルセデス」の第一号(35PS、マイバツハ設計)が完成、一九〇九年にはベンツのレーシングカー「ブリッツェン・ベンツ」が世界で初めて時速二〇〇^{キロ}の壁を破った。

だが、華やかなライバル関係も長くは続かなかった。第一次世界大戦後の不況が、両社の経営を追い詰めていったのである。自動車の開発・製造には莫大なコストがかかる。敗戦国ドイツの企業にとって、それは重すぎる負担だった。一九二六年、両社は合併し、ダイムラー・ベンツ(現ダイムラー)となる。以後、同社から販売される自動車のブランドは、すべて「メルセデス・ベンツ」に統一された。新たな時代の始まりである。この時代のシュトウツトガルトに颯爽と現れたのが、天才設計者フェルディナント・ポルシェだった。

ポルシェは一八七五年、当時オーストリア＝ハンガリー帝国の版図であった北ボヘミアの

マッフェルズドルフで生まれた。一八歳でウィーンに出て電気機器会社のベラ・エッガーに入社、わずか四年で機械工から検査室長の地位に上った。一八九八年、彼は電気自動車の製造を手掛けていた老舗の馬車メーカー、ローナーに引き抜かれる。彼はここで、前輪ハブにモーターを組み込んだ画期的な電気自動車「ローナー・ポルシェ」や、重いバッテリーの代わりにガソリンエンジンと発電機を搭載した世界初のハイブリッドカー「ミクステ」などを開発、自動車設計者として名をなしていった。そして一九〇六年、彼はダイムラーのオーストリアにおける姉妹会社、オーストロ・ダイムラーに移籍、自動車だけでなく航空機エンジンの開発なども行い、一九一七年には同社の総支配人に上り詰めた。

ポルシェがシュトゥットガルトに居を移したのは、一九二三年のことである。この年、彼はダイムラー本社に入り、技術部長兼取締役として自動車開発の先頭に立つことになった。同社で彼は数々のレーシングカー、スポーツカーを設計し実績を上げるが、時あたかも大不況時代。ライバル会社ベンツと合併せざるをえないほど業績の悪化していた社にとって、金のかかるポルシェのプロジェクトは悩みの種となっていた。社内の反発に業を煮やしたポルシェは、一九二八年、ダイムラー・ベンツを退社、紆余曲折の末、一九三一年に自身の設計事務所を開いた。場所はもちろんシュトゥットガルトである。

しかし事務所は開いたものの、彼が理想とする自動車作りは一向に実現しなかった。一九二九年に起こった米ウォール街での株式大暴落をきっかけに世界恐慌が広がり、ドイツ経済は以前にも増して不況のどん底に落ち込んでいたのである。日々の生活にも窮する人々にとって、高価な自動車など論外だった。

苦境に陥ったポルシェに、悪魔から誘いの手が伸びてくる。ヒトラーの「国民車」計画である。一九三三年、政権を手にしたヒトラーは、一般の人でも購入できるくらいに安価で、しかも高性能な国民車（フォルクスワーゲン）の開発計画をぶち上げた。その設計者として白羽の矢が立てられたのが、ポルシェだった。根っからの技術者で政治に無頓着であった彼は、この誘いに乗ってしまう。

ヒトラーから絶大な信任を得たポルシェは、国民車の設計に着手し、一九三八年、その最終試作車を完成させた。のちに「ビートル」の愛称で親しまれ、四輪自動車の生産台数記録を打ち立てる「フォルクスワーゲン・タイプ1」の原型である。しかしこの時は翌年に第二次世界大戦が勃発したため、一般車としては量産化されず、その基本構成は軍用車に転用されることになった。またこの他にもポルシェは大戦中、戦車などの設計を行い、ナチスの兵器開発に深く関与した。



シュトゥットガルト中央駅

こうした関係が災いし、戦後、ポルシェは戦犯容疑で逮捕され、二年近くの拘禁生活を余儀なくされる。一九四七年、ようやく自由の身となったポルシェは事務所の再建に力を注ぐが、時代の主役はすでに次の世代に移っていた。息子フェリーである。一九四八年、そのフェリーが中心となって開発した自動車が生み出した車「ポル

シェ356」である。これによりポルシェ社は、単なる設計事務所から自社生産も行う自動車メーカーへと生まれ変わった。父ポルシェはその成功を見届け、一九五一年、シュトゥットガルトでその波乱に満ちた生涯を閉じた。

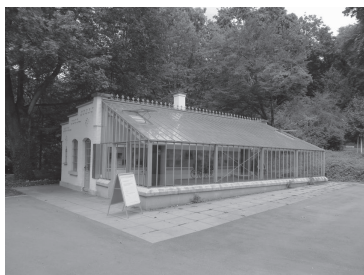
ダイムラーとポルシェの本社があるシュトゥットガルトは、自動車の歴史が刻印された町である。自動車の発明者をベンツとするなら、その発祥の地はマンハイムということになるが、少なくとも四輪の自動車に関する限り、こちらに一日の長がある。シュトゥットガルト中央駅に頭上には、ダイムラー（メルセデス・ベンツ）のエンブレムが誇らしげに掲げられている。



メルセデス・ベンツ博物館

メルセデス・ベンツ博物館は、中央駅からSバーン（都市高速鉄道）で二駅、ネッカーパーク駅から徒歩一〇分ほどのところにある。もとは一九三六年に自動車発明五〇周年を記念してつくられた施設だったが、同一〇〇周年の一九八六年に大規模な改編がなされ、さらに二〇〇六年に現在の建物となってリニューアルオープンした。DNAの二重螺旋をモチーフにしたデザイン（設計：UNスタジオ）には、自動車づくりの伝統を受け継ぐ同社の自負が感じられる。

見学は、上階からスロープを降りる形となる。ルートは「神話」（年代順）と「コレクション」（テーマ別）の二つに分かれるが、各階で繋がっているため、それぞれの関心に応じて選択が可能である。展示室は前者が七室、後者が五室である。総面積一六五〇〇平方メートルにも及ぶフロアに常時一六〇台以上の車が陳列されて



ゴットリーブ・ダイムラー記念館



同上



市電の世界

いる様は、まさに圧巻である。併設のミュージアムショップ、カフェ、レストランなども充実しており、自動車好きなら丸一日いても飽きない博物館である。

ダイムラー関連でもう一つ見逃せないのが、一八八二年にG・ダイムラーがカンシュタットにつくった試作工場である。工場とはいっても自宅のあずまやを改造した簡素なもののだが、それがまた当時の息吹を感じさせて興味深い。現在は、ゴットリーブ・ダイムラー記

念館として無料で公開されている。場所は中央駅とネツカーパーク駅の間、Sバーンのバート・カンシュタット駅から徒歩一五分、またはUバーン（地下鉄、シュトゥットガルトでは地上を走ることが多い）のウフ・キルヒホーフ駅から徒歩三分ほどのクアパーク内にある。

駅名（バート Bad はドイツ語で「湯治場」の意）からもわかるように、カンシュタットはもともと温泉地として栄えた町である。一九三三年、ここで新たな源泉が掘削された。名付けて「ゴットリプ・ダイムラーの泉」という。いささかやりすぎの感がなきにしもあらずだが、それだけダイムラーが町の誇りとなっていることだろう。

なお自動車からは離れるが、カンシュタットにはもう一つ、市電の世界という博物館がある。モーターゼーションが進むにつれ、その役割を減じていったのが市電（路面電車）である。ここには、一九世紀末からシュトゥットガルト市民の足を支えてきた市電の数々が往時のまま保存・展示されている。自動車社会の前史を知るためにも、あわせて見学してみてもいかがだろうか。

さらに時間のある方には、ショルンドルフまで足を延ばすことをお勧めする。ドイツ伝統の木組みの街並みもさることながら、ここにはダイムラーの生家が資料館として公開されている。バート・カンシュタットからならSバーンで三〇分ほどの距離である。



ポルシェ博物館

次はシュトゥットガルトのもう一つの目玉、ポルシェ博物館をご紹介します。場所は中央駅からSバーンで四つ目、ノイヴィルツハウス（ポルシェプラッツ）駅の目の前である。中央駅から見ると、メルセデス・ベンツ博物館は東、ポルシェ博物館は北西に位置する。

ポルシェが最初に自社の博物館を開設したのは、一九七六年のことである。当時の博物館は現在のの一分の一ほどの広さで、展示車数も限られていた。二〇〇四年に新しい博物館の建設が決まり、翌年着工、二〇〇九年に現在の博物館がオープンした。建物の設計を担当したのはウィーン建築事務所、デルガン・マイスル・アソシエイティッド・アーキテクトで、巨大な建造物が空中に浮遊するかのようなデザインは、国内外から大きな注目を集めた。

館内は四層からなり、受付のある一階にカフェ、レ

ストラン、ミュージアムショップなどが併設されている。床面積は五六〇〇平方メートル、展示車数は八〇台以上。規模としてはメルセデス・ベンツ博物館の半分ほどであるが、展示の充実ぶりは甲乙つけがたい。あちらに積み重ねられた歴史の重厚さがあるとするとするなら、こちらには時を超えた新しさがある。一九六四年に発表された「ポルシェ911」の斬新な美しさは、今日もなおいさかも色褪せることなく見る者を魅了する。「博物館」と「美術館」を区別することの無意味さを、ポルシェ博物館ほど実感させてくれるところはあるまい。

また国際運転転免許証をお持ちの方にお勧めしておきたいのが、ポルシェのレンタルサービス「ポルシェ・ドライブ」である。事前にインターネットで予約しておけば、当館でキーを受け取ることができる。料金は、三時間・二五〇^{ポンド}以内で一九九〜二七九ユーロ（車種による、二〇一八年四月現在）である。ドイツのアウトバーンをポルシェで走る爽快さは他では得難い体験となるであろう。但し、くれぐれもスピードの出し過ぎにはご注意ください。

さて、ビールの話がすっかり遅くなってしまった。ビールが「食品」として扱われる（酒税がかからない）ドイツには、一二〇〇以上のビール醸造所があるといわれる。つまり、ある程度の規模の町には必ずといってよいほど地ビールの醸造所があるわけで、それらを飲み歩くのもドイツ旅行の楽しみの一つである。シュトゥットガルトでは、シュヴァーベン・ブ



ビアハウスでのひと時

ロイ、ディンケルアッカー、シュトウツトガルター・ホーフブロイなどが有名である。

これほどビールが日常生活に溶け込んでいると、当然のことながら、各地でさまざまなビール祭りが催される。その中でもドイツ最大、いやおそらく世界でも最大のビール祭りといえば、ご存じミュンヘンのオクトーバーフェストである。始まりは一八一〇年。バイエルン

王国の皇太子ルートヴィヒ（のちのルートヴィヒ一世）とザクセン＝ヒルトブルクハウゼン公の娘テレゼが結婚した際、祝賀のために開かれた競馬がその由来である。一九世紀を通じて徐々に規模を拡大し、祭りの主役も競馬から地元名産のビールへと移り変わっていった。もともと、屋外でビールを楽しむにはドイツの「オクトーバー」はすでにかなり寒い。今日では、九月半ばから一〇月初頭にかけて開催されるのが通例である。二〇一七年には一八日間の会期中、六二〇万人もの人が訪れ、七五〇万杯のビールが消費されたという。

ではシュトウツトガルトの方はどうかというと、実はこ

ここではドイツ「第二」のビール祭りといわれるカンシュタッター・フォルクスフェストが開かれる。カンシュタットとはもちろん、ダイムラーゆかりのあの町である。こちらの祭りは一八一八年、時のヴェルテンベルク国王ヴィルヘルム一世が開いた収穫祭を起源とする。ここさらビールを強調しているわけではなく、むしろ「ヨーロッパ最大の見世物祭り」と称されるほどアトラクションの豊富な祭りなのであるが、ドイツの祭りにはビールがつきもので、一般には「ビール祭り」の方が通りがよい。二〇一七年の会期は一七日間で、四〇〇万人以上の人が訪れた。通常、オクトーバーフェストの一週間後に始まる。

わずが一週間の差ではあるが、ドイツの秋は時として急激に冷え込むことがある。しかしそこはカンシュタット。「ゴットリープ・ダイムラーの泉」から引いた温泉も楽しめるのである。もつとも、こちらの温泉はわが国のそれとは趣が違い、温泉プールとサウナを合わせたようなものである。飲酒後の入浴はお勧めできないが、順番を逆にすれば、まさに至福の時間を過ごすことができよう。

ともあれ、自動車の歴史に思いを馳せながら、屋外で飲むビールの味は格別である。ビールと自動車、イメージ通りのドイツがここにある。

Trip to the World of Industry and Culture

Part 3

Beer and Automobiles (Stuttgart)

Stuttgart is the capital of the state of Baden-Württemberg in southwest Germany. It is located on the Neckar river and surrounded by beautiful wine hills. In 1886, Gottlieb Daimler and Wilhelm Maybach invented the world's first four-wheeled automobile powered by a gasoline engine here. Since then, Stuttgart has developed with the automotive industry. Its more than 130-year-old history is shown in two world-famous automobile museums here, the Mercedes-Benz Museum and the Porsche Museum. Another well-known attraction in Stuttgart is the Cannstatter Volksfest. It is originally a harvest festival in autumn, but known better today as the second biggest beer festival in Germany. Beer and automobiles are two of the most popular German products and Stuttgart is one of the best cities for visitors to enjoy these two products.



武田竜弥 | Tatsuya TAKEDA
名古屋工業大学大学院工学研究科
ドイツ文学・感性社会学
教授