

# 試訳:ガス車(証拠の批判的評価)

イングリッド・ヴェッカー

歴史的修正主義研究会試訳

最終修正日:2006年8月7日

本試訳は当研究会が、研究目的で、Ingrid Weckert, *The Gas Vans: A Critical Assessment of the Evidence*, Gauss, Ernst, *Dissecting the Holocaust. The Growing Critique of 'Truth' and 'memory'*, (Ed.), Theses & Dissertations Press, Capshaw, AL, 2000 を試訳したものである。ただし、試訳したのは、下記のオンラインの増補・改訂版である。また、文中の図版、写真は省略した。

誤訳、意識、脱落、主旨の取り違えなどもあると思われるので、かならず、原文を参照していただきたい。

online: <http://vho.org/GB/Books/dth/fndwagon.html>

[歴史的修正主義研究会による解題]

「ガス車(gas -van)」は、「殺人ガス室」とならんで、ナチス・ドイツの蛮行の象徴であった。しかし、今日まで、この「ガス車」の実物が登場したこともない。ホロコースト正史文献には、わずか1枚の写真だけが、「ガス車」を撮影したものとして掲載されているが、それも、たんにザウラー社の貨物トラックを写したものにすぎず、それが「ガス車」であるとはまったく判断できない。「ガス車」の「実在」を立証しているとされているのは、ニュルンベルク裁判に提出されたドイツ側資料(ベッカーからラウフあての書簡)と戦後に登場した国家保安中央本部のノート、および「目撃証言」だけである。ヴェッカーは、これらの文書資料 および「目撃証言」を丹念に批判的に検討し、ドイツが「ガス車」を使って人々を殺戮したという告発は噂にすぎないと結論する。論集『ホロコーストの解剖』の論文。

## 1. 問題と研究状況

民族社会主義ドイツに対する告発のなかに、1941年、1942年に、いわゆる「ガス車」が、そこに閉じ込めた犠牲者を殺害する目的で使われたという話がある。排気ガスを、気密状態に封印された車に注入することによって行なわれたというのである。また、この「ガス車」は安楽死施設(精神病院)で使われたとともに、東部戦線で特別行動部隊によって、とくにクルムホフ強制収容所で使われたということになっている。

「ガス車」は研究書のなかにも数多く登場しているが、その実態が批判的に検証されたり、ましては存在に疑問がよせられたこともない。つい最近では、マテアス・ベアが研究状況を概観しているが<sup>1</sup>、彼の概観については適時に言及することになる。残念ながら、紙面の関係で、全体的な分析をすることはできない。現在の研究状況のなかでしっかりとした検証が必要であると思われる点だけに焦点をむけなくてはならない。すなわち、「ガス車」問題での証拠を批判的に評価することである。

第三帝国で「ガス車」が議論の対象となったことを示す資料はない。「ガス車」という用語は戦後のものである。「ガス車」の証拠として提出されている資料には、“*Sonderwagen*”, “*Sonderfahrzeuge*”, “*Spezialwagen*” [いずれも「特別車両」と翻訳できる]か “*S-Wagen*”とある。現代史家はこの「特別車両」という単語が、その中身を秘密にしておかなくてはならない特殊な車両にちがいないと推測している。ベアは次のように記している。

「*Sonderbehandlung*(特別措置)、すなわち殺害というコード言語との関連は、…明らかである。」<sup>2</sup>

しかし、このことが「明らか」であるのは、事情を知らない人々、とくにユダヤ人が第三帝国で大量に殺戮されたという信念にもとづいてだけ、「ガス車」が実在したと結論している人々に対してだけである。したがって、証明されるべき事実は前もって確定してしまっており、現実を反映した議論として提出されているのである。実際には、ドイツ国防軍には、“*Sd. Kfz 1*” から “*Sd. Kfz 250*” まで 100 以上のさまざまな “*Sonder-Kraftfahrzeuge*” (特別自動車) が存在していた。<sup>3</sup> 用途に合わせた特別な装備を持つ車両は「特別自動車」だったのである。ここには、たとえば、“*Maultier*” (後輪がスプロケット車輪と取り替えられていた)、大砲や対空砲の運搬車両のような重貨物自動車だけではなく、ガス戦争に備えた部隊のためのガス検知・除去車両——幸いなことに、第二次世界大戦ではガス兵器は使われなかったため、必要とされなかった——も含まれていた。その生産と装備内容は、ドイツ国防軍の他の車両と比べても、とりたてて秘密ではなかった。「特別自動車」という単語を自動的にユダヤ人の殺戮と結びつけることは、無知に他ならない。

“*S-Wagen*” (S-車両) という言い方もある。ベアは “*S*” が *special* か *sonder* (すなわち、「特別」) の短縮形であると考えているが (403 頁)、これは正しくない。“*S*” は “*Schell-Typ*” であり、駆動形式をさしている。

「標準的な車両形式は S タイプとして知られており、A タイプはその他の点では S タイプと同一であるが、全輪駆動である。」<sup>4</sup>

それゆえ、“S”は、搭乗者を殺害する車両と同一ではない。

「ガス車」説の根拠として広く引用される第三帝国時代の文書が二つある。一つは、ニュルンベルク裁判に資料PS-501として提出された1942年5月16日の書簡であり、もう一つが、コブレンツの連邦文書館ファイル R58/871 の1942年6月5日付の国家保安中央本部のノートである。

これらの資料以外には、民族社会主義者裁判の被告と証人の陳述——自分たちは「ガス車」を目撃したとか耳にした——と、起訴状や判決文のなかの文章があるだけである。

ペーアは次のように述べている。

「司法制度と歴史学は別の目的を追及しているために、歴史家が批判的に検証せずに判決を利用することは認められない。歴史家にとっては、目撃証言は他の資料のあいだのギャップを埋めるのを助けてくれるがゆえに、もっとも重要である。しかし、その特別な性質のために、目撃証言には文書証拠に等しい価値を与えることができるし、適切な原則が守られれば、歴史研究のなかで有効に利用しうる。本質的な前提条件は、証言や資料を典拠に照らし合わせて批判的に検証し、可能ならば何時どこであっても、証言と資料との結びつきを確認することである。」<sup>5</sup>

言い換えれば、証人の供述は、批判的な検証を受けた資料によって確認されなくてはならないということである。この原則は、ほかの目撃証言とは矛盾しているために、疑問の余地がある内容の目撃証言にはとくに適用される。後述するように、「ガス車」についてはかなり疑問の余地がある証人の供述があり、このことを検討することになるであろう。

今日まで、明らかに「ガス車」として使用された車両はまったく発見されていない。チェルムノ強制収容所近くのポーランドの町コニンは、ガス車を記念碑として使っているという話があるが<sup>6</sup>、そのことは町の役人によって反駁されている。<sup>7</sup> 私はこのような車両の写真についてイェルサレムのヤド・ヴァシエム博物館とポーランドのアウシュヴィッツ博物館に問い合わせたが、両博物館とも出所不明の同じ写真のコピーを送ってきた。その写真には損傷を受けた Magirus-Deutz 型の重貨物自動車の前面が写っているが、それが犯罪目的に改造されて、使用されたことを示唆するものは何もない。<sup>8</sup> これ以外に、Magirus-Deutz 貨物自動車殺人ガス車として使われたという主張はない。この車からはナンバープレートが取り除かれているので、この車両がドイツ当局によって使われたものかどうかははっきりしていない。ヤド・ヴァシエム研究所は、私の問い合わせに、これ以外の「ガス車」の存在は知られていない、もし、ほかの写真を知っていれば、その情報を教えていただきたいと回答してきた。<sup>9</sup>

## 2. 「ガス車」報告の起源

### 2.1. ソ連の「殺人車」

ペーアは次のような説を唱えている。

「『ガス車』という用語は、第三帝国の特殊な製品、すなわち、車体の上に気密のボディが載せられており、そのなかで排気ガスによって人々が殺される大きな車両をさしている。」<sup>10</sup>

この説には反論の余地がある。ガス車なるものは、たとえ実在したとしても、「第三帝国の特殊な製品」ではない。ソ連の異論派ピョートル・グリゴレンコは、その回想のなかで「死の車」のことを記している。彼は、友人のヴァシーリイ・イヴァノヴィチ・テスリアが話してくれたことを回想している。1930年代末、このヴァシーリイ・イヴァノヴィチはオムスク監獄の囚人であり、その房から、ソ連の囚人移送、いわゆる「黒い渡り鳥」が監獄の庭に入ってくるのを観察していた。囚人グループは待機していたトラックに乗り込み、そのトラックは15分後に戻ってきた。

「看守がドアを開けた。黒煙が噴出した。死体が折り重なるように地面に倒れかけてきた。」<sup>11</sup>

ノルテはこれを「証拠」とみなしているが、この伝聞証言の資料的価値は大きくないであろう。<sup>12</sup> しかし、最近、この証言を確認する驚くべき証拠が登場している。<sup>13</sup> 1993年春、ソ連を扱った4部構成のテレビ番組が合衆国で放送された。「怪物：血塗られたスターリンの肖像」というタイトルであった。この第二部は「スターリンの秘密警察」という題であり、KGB将校であったアレクサンドル・ミハイロフが登場して、ガス車、あるいはトラックが戦前のモスクワで、イサイ・ダヴィドヴィチ・ベルクによって発明されており、KGBによって使われていたと証言した。この証言が真実であるとする、「ガス車」はドイツではなくソ連の発明であった。このことは、「死の車」や「殺人車」のことをはじめて口にしたのがソ連であったという事実にはマッチしている。

「殺人車」が始めて登場したのは、戦時中の1943年7月14-17日に開かれたソ連のクラスノダル裁判であった。7月15日から19日にかけて、プラウダ紙はこの裁判の記事を連載し、それは英訳されて、『裁判』という題で公表された。11名のウクライナ人が、ドイツ軍に協力した裏切りの罪状で告発されていた。そのうち8名が死刑を宣告され、3名が20年の懲役となった。

当時のソ連の裁判の通例どおり、被告は罪状のすべてを認めた。SS少佐クルト・ク

リストマンの指揮する特別行動部隊 D の特別コマンド 10a が 1942 年秋から、「殺人車」のなかでディーゼルの排気ガスを使ってソ連軍捕虜を殺したというのである。<sup>14</sup> ソ連証人は、「殺人車」が精神病感謝の絶滅に使われたことを確証した(pp. 4ff)。すべての証言の核心は、毒性の高いディーゼルの排気ガスが、車に閉じこめられていた人々を殺したという話である。(一酸化炭素ガスには毒性があるが、ディーゼル排気ガスは二酸化炭素のために毒性がないために)この話は虚偽であるので、それ以外の証人の証言すべてが当然疑わしい。

1ヵ月後の 1943 年 8 月 14 日、ワシントンのソ連大使館は「ドイツ・ファシスト占領軍がスタヴローポリ地区で犯した犯罪について」という報告書を公表した。<sup>15</sup> その内容は、粗野な反ドイツ虐殺宣伝である。そこには、フェニチェルという名のドイツ人捕虜の証言があり、「殺人車」の存在を確証し、車両のことを証言していた。この供述書には、フェニチェル自身もしくは証言が行なわれた環境についてはまったく記述がない。だから、この証言に事実を明らかにするような価値を与えることはできない。しかし、これらの証言は、「ガス車での大量殺戮を疑問の余地なく」確証する証拠として、ニュルンベルク裁判に提出された。<sup>16</sup> このとき、このドイツ人捕虜の名前は「E.M.フェンチェル」となっている。

1943 年 12 月 15 日から 17 日、別の裁判が、今度はハリコフで開かれた。被告は、3 名のドイツ軍捕虜と、ハリコフの特別コマンドの運転手を勤めていた 1 名のウクライナ人労働者であった。4 名全員が絞首刑を宣告され、1943 年 12 月 18 日に処刑された。裁判記録の英語版は *The People's Verdict* に掲載されている。この裁判でも、ドイツ軍は大きなディーゼル車をつかってソ連住民を殺害したという告発が登場した。またもや、被告は自分たちの罪状を認めていた。

ロシア系ユダヤ人アーサー・ケストラーは、自著 *Der Yogi und der Kommissar* のなかで次のように記している。

「ソ連の国内宣伝では極端な単純化が行なわれていたので、政治裁判での被告は自発的に罪を認めなくてはならないという伝統が生まれた。ひとたび、この伝統が確立すると、もはや引き返すことができなくなった。このために、1943 年のドイツ人戦犯に対するハリコフ裁判では、被告のドイツ軍将校がドストエフスキイの小説から抜け出したような役を演じるという奇妙な現象が生まれた。…外国人の観察者には、ハリコフ裁判(撮影され、ロンドンで上演された)はモスクワの見世物裁判と同じように現実離れしていた。被告たちは、前もって覚えてきたかのように堂々として供述し、出発点に戻る前に、わき道にそれて、まちがって検事の役割を演じてしまうということもあったからである。」<sup>17</sup>

ルードヴィヒスブルク国家司法制度中央局検事アダルベルト・リュッケルは 10 年後に次のようにコメントしている。

「ソ連がドイツ人に対して行なった裁判の規模についてはまったく信用できる情報が存在しない。しかし、被告の数は、西側占領国の法廷が告発した人々すべての数よりも何倍も多いことは確実であろう。

最初の裁判は戦時中の 1943 年 12 月 15－18 日にハリコフで行なわれた。この見世物裁判では、ドイツ軍大尉、SD 所属の SS 少尉、野戦憲兵隊上等兵、運転手として SD に協力したロシア人労働者が絞首刑を宣告され、1 日後に、ハリコフの赤の広場で公開処刑された。」<sup>18</sup>

ソ連の軍事法廷が自白をどのように引き出したかについて、リュッケルは、ドイツ国会議長あての 1965 年の司法大臣の報告書を引用している。

「自白は飢餓やときには拷問を使って引き出され、これらの自白がソ連の軍事法廷の公判の土台となった。…」

ソ連の軍事法廷に対する以上のような評価が正確であることは今日では周知の事実であり、ロシアの軍人の証言や、最近モスクワで発見された資料によって確認されている。<sup>19</sup> ソ連の崩壊後、ロシアの法廷は、1941－1945 年のあいだに戦争犯罪で有罪となったドイツ兵を大量に名誉回復し始めた。<sup>20</sup> それゆえ、1943 年のソ連裁判での証言を、「ガス車」が実在した正当なる証拠として認めることはまったく論理的ではないのである。

ソ連が 1943 年の時点でドイツをこのように告発することが重要であったのはなぜなのであろうか。1943 年初頭、ドイツ軍はカチンの森の近くで大量埋葬地を発見し、国際調査団を組織した。この調査団はソ連が有罪であることを明らかに示した。報告書は 1943 年夏に発表されたが<sup>21</sup>、まだ国外では利用できなかった。ソ連は、国際社会がポーランド軍将校の虐殺に対してどのように反応するのか知るすべがなかったので、「まさにタイミングよく」、ドイツ側を虐殺で告発するという切り札を切りたがっていた。そして、NKVD が実際に使用していたと思われる「ガス車」がドイツのものとされ、その告発を信用できるようにするために、ドイツがよく使っていたディーゼル・エンジンを備えているものとされたのである。この神話の発明者は、ディーゼル・エンジンに言及したことが、この犯罪の凶器を失わせてしまうことを知らなかった。ディーゼル・エンジンの排気ガスを注入しただけでは、搭乗者に致命的な効果を与えることはないからである(フリッツ・ベルクの章参照)。

## 2.2. ニュルンベルク裁判での「ガス車」

### 2.2.1. ロシアの告発

人々がソ連製ではなく、ドイツ製とされる「ガス車」のことを初めて耳にしたのは、ニュルンベルク裁判においてであった。ソ連がドイツ軍に対する告発を行なった。首席検事ルデンコは次のように論じた。

「…ガス車での大量殺戮は、スタヴローポリ地区でのドイツ軍占領者の虐殺行為についての臨時国家委員会報告のなかではじめて、疑問の余地なく確証された。」<sup>22</sup>

そのあと、彼は「捕虜 E.M.フェンチェル」の証言なるものを引用した。なぜ、彼なのであろうか。なぜ、クラスノダル裁判とハリコフ裁判での証言ではないのであろうか。この裁判での証言は、裁判記録やフィルムが公表されているので、批判的に検証できるのに対して、「捕虜 E.M.フェンチェル」は都合なことに、検証すべき材料がないからなのではないだろうか。いずれにしても、告発を繰り返すことが、その信憑性を高めるわけではない。

公刊されているニュルンベルク裁判資料集では、裁判議事録は全体が公表されているが、それに付属する資料は、一部が引用されているだけである。資料の多くがのちの歴史家の批判的な検証に耐えるものではないと推定する。いずれにしても、資料集からはとくに検証の必要な資料が欠けているという印象をいつも受けるのである。当該文書館（コブレンツ連邦文書館、ニュルンベルク市文書館、ワシントンの国立文書館）の文書をあたって、この状況は改善されない。ニュルンベルク裁判記録のなかに公表されていないものは、消滅してしまっているか、普通の人々が参照できないのである。ソ連が「ガス車」の証拠としてニュルンベルク裁判に提出したロシア側文書すべてが、こうして「消え去った」文書の中に多い。ソ連による告発を立証する文書資料は、ニュルンベルク裁判記録にはまったく含まれていない。

### 2.2.2. アメリカの証拠

アメリカも文書証拠を提出した。第一のものは、資料 PS-501 であり、一つの手紙といくつかのメモやテレックスからなる文書集である。そのうち、手紙だけがのちに、「ガス車」の証拠として使われている。<sup>23</sup>

第二に、アメリカは、資料 PS-501 の手紙の受取人が、自分はこの手紙を 3 年前に受け取ったと 1945 年 10 月 19 日に確証した「供述書」を提出している。<sup>24</sup>

第三に、アメリカ人は、1945 年 11 月 5 日のオットー・オーレンドルフの「供述書」を提出している。そのなかで、オーレンドルフは「死の車」の使用について記している。<sup>25</sup>

そして、第四に、マウトハウゼン強制収容所長フランツ・ツィエライスの 1945 年 5 月

22日の証言についての1946年4月8日のハンス・マルサレクの「供述書」がある。<sup>26</sup> マルサレクはこの「供述書」のなかで、マウトハウゼン強制収容所とゲーセン強制収容所のあいだに「特別に作られた車」が走っており、「そのなかで囚人は移送中にガス処刑された」(281頁)と「確証している」。マルサレクの最近の著作を読めば、この「供述」が虚偽であったことを知るであろう。彼は自著 *Geschichte des Konzentrationslagers Mauthausen* 第二版のなかで、初期の供述を黙って訂正している。彼はツィエライスの死について次のように記している。

「1945年5月23日、ツィライスは Phyrn(上部オーストリア)の猟師小屋でアメリカ軍兵士に捕まり、逃亡しようとして2発の銃弾を受けた。この傷のために、ツィライスは、1945年5月25日、ゲーセンの第131アメリカ避難民病院で死んだ。」<sup>27</sup>

マルサレクの「供述」によると、彼は5月22日から23日にかけての夜、すなわち、ツィライスがアメリカ軍兵士に発見される以前に、ツィエライスに尋問したことになっているが、ここではその尋問については何も触れていない。自著の第二版への彼の序文の一節は、1946年4月8日の自分の供述を無言で訂正したものといえるであろう。

「さらに、文書として記録されていない陳述はすべて…削除された。」

これは、有罪を認める自白が公然と無節操に偽造された典型である。

ニュルンベルク裁判に提出された証拠については、次のことを念頭に置かななくてはならない。すなわち、公判中、被告、弁護人、証人は数千の資料を見せられて、すぐにコメントしなくてはならなかった。証人席に立った人物が法廷から脅迫されることを拒んだ例はごくわずかであった。判事はいつも、「イエス」か「ノー」かですぐに回答するようにせかした。その結果、被告や証人はあきらめてしまい、きわめて安易なかたちで回答し、自分たちに見せられた資料が本物であることを認めるようになった。彼らは証拠を手にとってみようとしなかったのである。<sup>28</sup>

この状況は、裁判開始以前に尋問を受けた証人にも変わらなかった。公然と言われたわけではないが、彼らは、予定されている裁判で、検事側証人となるか、そうでなければ被告となるしか選択の道がないことを熟知していた。弁護側の反対尋問によって証言を崩されてしまいそうな証人がいた場合には、そして多くの証人がそうであったのであるが、連合国側は「供述」を発明した。

供述は尋問から作り出された。それを書いたのは尋問官であり、証人は署名を求められただけであった。したがって、供述には真理の半分しか含まれていなかった。弁護側は次のように申し立てている。

「供述は…回答として書きとめられたものを繰り返しているにすぎない。しかし、証人の供述が有効であるかどうかを結論するのに必要であるのは、回答されていない質問である。」<sup>29</sup>

さらに、検事側の目的にかなっていない証言は供述のなかに含まれもしなかった。弁護側は、供述の怪しげな性格について再三にわたって指摘したが、判事は、冷たく次のように説明した。

「法廷は、証拠に関する法技術的規則に拘束されない。法廷は、迅速かつ非法技術的手続を最大限に採用し、かつ、適用し、法廷において証明力があると認めるいかなる証拠をも許容するものである。」<sup>30</sup>

今日ではこのような事実は周知のことである。だから、歴史家が、他の資料を使って内容を確認できないようなニュルンベルク裁判資料に依然として価値を与えているとすれば、歴史家として未熟であろう。

### 2.3. 民族社会主義者裁判での「ガス車」

「ガス車」が実在したことを示す文書的証拠はほとんどない。その一方で、民族社会主義者裁判では、多くの被告や証人が、「ガス車」は実在し、多くの人々がそこで殺されたと証言している。とくに、1960年代と1970年代には、「ガス車」の使用を扱った裁判が行なわれた。それゆえ、このテーマを扱った研究書では、その記述はほとんどがこの証言にもとづいている。

第4節で、これらの証言の内容を詳しく検討するが、まず、これらの証言が証拠としての価値を持っているかどうかを検証しておこう。

裁判での証言と客観的真理との関係という根本的問題は、新しいものではない。すでに、この点でのベアの見解を引用しておいた。歴史的真理が裁判記録にあるという考え方に疑問を呈しているのは彼だけではない。この問題は、少なくともニュルンベルク裁判以来、繰り返して登場している。歴史観を公判から手に入れることができるのかという問題である。Wilhelm Raimund Beyer は次のように記している。

「法廷が確認する『真理』は歴史的真理と同じであってはならない。主要戦争犯罪人に対するニュルンベルク裁判や後続裁判、とくに司法関係裁判では、弁護側や、とりわけ、新聞記者とのあいだで激しい議論が行なわれ、裁判の真理は歴史的な真理ではないという格言が生み出された。…被告は、当該事件のいわゆる客観的出来事を証言できる立場にあっ

ても、そのようなことをしようとはしなかった。」<sup>31</sup>

もちろん、同じことが、宣誓のもとで証言を行なった証人の証言にもあてはまる。この意味合いで、ミュンヘンの現代史研究所長をつとめたこともあるマルチン・ブロシャート教授・博士は次のように述べている。

「囚人や証人の不正確で誇張された…陳述」<sup>32</sup>

アメリカのホロコースト専門家ルーシー・ダヴィドヴィチもこれを確証している。

「自分たちの経験を回想した生存者による数千の口述史が世界中の図書館や文書館に存在している。それらの質や有効性は、情報提供者の記憶、理解力、洞察力、そしてもちろん正確さにしたがって、きわめて多様である。私が検証してみた証言には、日付、関与者、場所に関して多くの誤りがあり、事件そのものについての明らかな誤解がある。」(強調—引用者)<sup>33</sup>

証人が意図的に嘘をついていたり、意図的に事実を歪曲したりしていると考えする必要はない。しかし、問題の事件が何年も前に起こり、起こったとされる事件が苦痛と恐怖をとまっていたとすれば、いったいどの程度の客観性を期待できるのであろうか。このようなケースでは、客観的な陳述、真理を物語る陳述を期待できるのであろうか。

目撃証言はその固有の性格からして、主観的な印象にもとづいている。さらに、検証されていない噂にもとづいていることも多い。多くの場合、個人の回想のなかにある空白は、第三者やメディア(新聞、書籍、ラジオ、テレビ)による話、証人が真実に照らし合わせて批判的に検証するのではなく、軽々しく受け入れてしまうような話によって埋められている。

目撃証言の信憑性という問題は、司法制度のなかで一般的で、よく知られている問題であり、民族社会主義者裁判だけに適用できるものではない。

したがって、本小論の冒頭に行なった考察が正当であろう。すなわち、目撃証言と裁判の判決を分析しなくてはならず、他の証拠がその客観的正確さを確証している場合にのみ、それに価値を与えることができる。

### 3. 重要資料の批判的評価

#### 3.1. ニュルンベルク資料 PS-501

資料ファイル PS-501 のなかのもっとも重要な証拠は、SS 少尉アウグスト・ベッカー

から SS 中尉ヴァルター・ラウフにあてた 1942 年 5 月 16 日の書簡である。ベッカー博士はベルリンの国家保安中央本部法医学研究所の化学者であり、ラウフは国家保安中央本部 II D 課長であった。

この書簡は以下の通りである[公式のニュルンベルク裁判記録の翻訳]

「野戦郵便番号 32704

B.Nr40/42 極秘

あて

SS 中尉ラウフ

プリンツ・アルブレヒト通り 8

ベルリン

グループ D と C による車両の引継ぎは完了しました。<sup>34</sup> 第一グループの車両はそんなに悪くない天候において使用できますが、第二グループに属する車両(ザウラー)は雨の日にはまったく動かすことができません。たとえば、半時間も雨が降りますと、これらの車は横滑りしてしまうので、使うことができません。まったく乾燥した天気のもとでのみ使うことができます。これらの車両を稼働させることができるかどうかという問題は処刑地点にのみかかっています。

第一に、車両をこの場所に持ってこなくてはなりませんし、それは天気が良い場合に限りです。処刑地点は一般的には主要道路から 10-15 キロほど離れたところにあり、そのために、そこにたどり着くのがもともと難しいのですが、雨のときにはまったく不可能です。処刑される人々がこの場所に運ばれるか連行されてくるならば、彼らはすぐに事態に気づき、半狂乱となってしまう。これはぜひ避けなくてはならないことです。一つだけ解決手段があります。彼らを同じ場所に集めて、追い立てるのです。

グループ D の車両については、私は、小さな方の車の側面すべてに一つの、大きな方の車の側面すべてに二つの、農家に見られるような窓をつけることで、キャビン・トレーラーのようにカモフラージュしました。しかし、この車は良く知られているので、当局だけではなく、民間人もこの車両を『死の車』と呼んでいます。このカモフラージュによって秘密を保つことができるのは短期間だけでしょう。

シムフェノーポリからタガンロークに向かう途中で、私の輸送していたザウラーのブレーキが故障しました。マリウポリの特別コマンドでは、合成オイルのブレーキ袖["*Manchette*"]とヴェスティングハウスのブレーキが何箇所かで壊れたのが発見されました。私は説得と賄賂を使って、二つのブレーキ袖の鋳型を H.K.P.(軍モータープール)に作らせました。数日後に、スタ

リノとゴルロフカに着くと、運転手は同じトラブルについて不平を言いました。行動部隊の司令官と話してから、私はマリウポリに戻り、車のために別のブレーキ袖を作らせました。これらの車のために二つのブレーキ袖が鑄造される、グループDのために6つのブレーキ袖がマリウポリに保管される、6つがグループCの車両のためにキエフのSS少尉エルンストに送られる、という話となりました。グループBとAに対しては、マリウポリから北部への輸送が難しく、時間もかかりすぎるので、ブレーキ袖はベルリン経由で手に入れることができます。行動部隊の技術者が小さな修理については処理します。修理は、自分たちの作業場で行なわれることでしょう。

この地域は平坦ではなく、道路の状態も非常に悪いので、継ぎ目やリベットは短期間で緩んでしまいます。そのような場合、車両をベルリンに持ってこなくてはならないと要請されました。ベルリンへの移送は非常に高価で、大量のガソリンを必要とするでしょう。このような費用を節約するために、私は、小さな漏洩箇所をはんだ付けするように命じました。そして、それが不可能な場合には、車両 *Pol.N* は、・・・稼動不能であると無線でベルリンに報告するように命じました。

さらに、私はガス処理のあいだ、ガスの煙で被害を受けないように、すべての人員ができるだけ離れているように命じました。この場合、私は、ガス処理の後で、何名かの行動隊員が自分の配下にある人々に車から積荷を降ろさせたという事実にあなたの関心を向けたいと思います。私は、たとえすぐではなく、将来のことであっても、この種の仕事が人々に及ぼすたちの悪い精神的・肉体的影響に当該特別コマンドの司令官の関心を向けてきました。隊員たちは、積荷を降ろすたびに頭痛を経験したと私に不満を述べました。いずれにしても、この仕事に選別された囚人はこの機会をとらえて逃亡を図る恐れがあるので、この命令は守られていません。隊員が被害を受けるのを防止するために、私は命令が的確に出されているかどうかを見守らなくてはなりません。

ガス処理は適切なやり方でなされてはいません。作業をできるだけ早く終わらせるために、運転手は最大量のガスを提供しています。このために、処刑される人々は、予想されたように、眠りにつくのではなく、窒息によって死亡しています。私の方法は、適切なときにレバーに圧力をかけることで、死がすみやかに訪れ、囚人たちが穏やかに死んでいくことを証明しました。以前にはゆがんだ表情や糞尿が見られたのですが、今では見ることはありません。

一日のあいだにグループBの方に向かいますが、そこであなたは私にもっと情報を提供することができます。

署名 ベッカー  
SS 少尉」

この文書はいくつかの点で問題をはらんでいる。まず、筆者は、文書館に何回も照会したにもかかわらず、オリジナルの書簡のコピーを手に入れることができなかった。このために、不十分な資料に依拠しなくてはならなかった。そして、これらの資料は偽造文書の印象を与えていることが判った。

本書がドイツで出版されたのちに、ピエール・マラスの本が<sup>35</sup>出版された。その210-213頁にはベッカーからラウフあての書簡のファクシミリのリプリントが掲載されており、このリプリントはオリジナルの書簡の写真コピーから作られているようである。

### 3.1.1. 資料 PS-501 の起源

筆者が所有しているのは、合衆国のワシントンの国立文書館にある二つの書簡であり、そのおのおのがニュルンベルクの検事側資料 PS-501 の異なった起源を証明している。

合衆国第 12 軍司令部の 1945 年 4 月 26 日のメモは、第 12 軍部隊が「バッド・スルザの国家保安中央本部の補給倉庫」で資料を発見したと述べている。メモによると、原本はパリの資料センターに送られた。

ニュルンベルク裁判に提出された資料に普通ついている要録の日付は 1945 年 9 月 7 日である。この文書は、資料の発見場所は、その情報源と同様にわかっておらず、イギリス検事局から受け取ったと述べている。

このことを考えると、この資料の別の起源を明らかにする文書が、ワシントンやモスクワやその他の文書館から出現することがありうるかもしれないことになる。

今のところ、資料 PS-501 の起源は知られておらず、それゆえ疑わしいということができる。このような状況であるとする、これを検事側の資料として認めることさえもすべきではない。ニュルンベルク裁判冒頭に証拠として朗読された合衆国検事局資料部長の供述によると<sup>36</sup>、ドイツの指導部を訴追するために使われる資料すべては、どこでどのように入手されたのかについての情報を付したうえで、正確に登録された。そのような認定証のない、すなわち「典拠と起源がわかっていない」資料には、証拠としての価値がまったくないからである。もしも弁護側が同じように疑わしい文書を提出したならば、法廷は即座に却下したことであろう。

### 3.1.2. PS-501 の外的特徴

#### 3.1.2.1. ゴム印と手書きの表記

書簡には、最初の頁に次のようなしるしがある。<sup>37</sup>

二つの赤いゴム印

1. Geheime Reichssache! 「極秘」、右上、場所と日付の下
2. 左下、余白、受け取り印、すなわち登録

また、次のような手書きの表記がある。

1. 右上、住所欄の横、オレンジで: *R29/5 erl.b/R*
2. その上に赤鉛筆で: *pers. Pradel n.R.*
3. 左の余白に、消すことのできないペンシルで: *Suckkel b.R p16/6*

これらの表記は、“R”はこれを5月29日に処理し、そのことを“b/R”とつづったことを示している。表記はラテン文字で書かれている。

赤い部分“*pers. Pradel n.R.*”の意味はまったく不明。この表記もラテン文字で書かれている。オレンジの部分と同じ手書きであるかどうかは明らかではない。

左余白の“*Suckkel b.R*”は“p[もしくは”P”]16/6”とつづられている。これは、草書体ドイツ文字で書かれている。“P”が6月16日に、Suckkel が“R”を見に来た[すなわち、“b”(ei)]ことを確証したことを意味しているのであろうか。

これらの三つの表記のすべてが、不明確で曖昧である。最初の表記に関してさえも、“b/R”が何を意味しているのか判らないからである。

“R”と“P”というイニシアルは、それぞれ“Rauff”と“Pradel”を指していると推測できるかもしれない。国家保安中央本部には、“Suckel”というメンバーがいるが、彼の名前は“Suckel”であり、資料にあるように、“Suckkel”ではない。

しかし、ラウフはドイツ語のテキストを一貫してラテン文字ではなく、ドイツ文字を使って書いている。彼のイニシアル“R”は、書簡の“R”とは一致しない特徴を持っていた。<sup>38</sup>彼はこれらの表記を書くことができなかつたにちがいない。さらに、あとで見るように、すべての手書きの部分は、ラウフとプラーデルが書いた本物の表記から「採用され」ている。だから、意図的な偽造がなされていると疑ってかかることは合理的である。<sup>39</sup>

### 3.1.2.2. 三つの異なったコピーがあるが、オリジナルは一つもない

今日まで筆者が持っているのはベッカーからラウフあての書簡の三つの異なった「コピー」であり、オリジナルな書簡のコピーは手に入っていない。「オリジナルコピー」はまったく存在していないのである。

三つの「コピー」は次のように異なっている。

標本 A<sup>40</sup>

ネガ写真(背景は黒でテキストは白)の写真コピー。3頁。上の端(はっきり見えるのは1、2頁だけである)には、ファイルするために穴あけ器が開けた二つの穴がある。しかし、それらはドイツの役所のやり方でのファイル穴とは異なった場所であり、不必要

に離れた場所にある。私の持っているコピーでは、3 頁目だけに、上に-3-とナンバーがふられている。

各頁には、下に文書館番号がスタンプされている:A092586-88。

1 頁の左余白に、対角線上に、「私はこの書簡を 1942 年 5 月に受け取った、1945 年 10 月 18 日、ラウフ」とある。

2 頁冒頭のテキスト第 1 行は失われている。

IMT 資料のメモ(XXX, p. 258)によると、これはベッカーからラウフにあてた「オリジナル書簡の写真コピー」であり、1945 年 10 月 18 日に、イタリアのアンコナでラウフに渡され、その信憑性が確認された。

#### 標本 B1<sup>41</sup>

おそらくオリジナルの書簡であったもののカーボン・コピーの写真。3 頁。紙の薄さは明らかであり、オリジナル書簡と写真コピーに通常使われていたような堅い紙の一部ではなく、薄いカーボン・コピー用紙の一部であったという断定的な結論が可能である(写真コピー機は薄いカーボン・コピー用紙を処理できない)。

左端には、バインダーにとじるために、穴あけ器で開けられた二つの穴がある。それは、標本 A ではラウフの受け取り確認がある場所にある。左余白は切れているか、折り目をつけられており、穴は補強されている。写真(標本 B2)では、補強の線が薄い紙を通して明らかに見ることができる。

上の端には、手書きで「…のコピー」とある(残りは判読できない)。

下に文書館番号がある:1 頁は A090025、2 頁は A090027、3 頁は A090028 である。非常に奇妙なことに、A090026 は失われている。言い換えると、資料の 2 頁目の番号は誤りである。番号をふる機械は自動的であるので、ますます奇妙である。だから、異なった資料が A090026 という番号をつけられていたに違いない。

#### 標本 B2<sup>42</sup>

標本 B1 の 1 頁の写真。紙の薄さ(薄いコピー用紙)はここではさらに明瞭である。

#### 標本 C<sup>43</sup>

綴りとタイプミスで味付けられている IMT のためにかかれたコピー。英語を話す人物によって書かれたに違いない。今日まで、ワシントンのアメリカ国立文書館のスタッフは、これが「オリジナルのコピーである」と主張している。このコピーは、標本 A、B1、B2 に非常によく似た手書きの表記を持っている。この手書きを書き直した人物がこの表記もまねたにちがいない。注意深く観察すると、これらの文書には小さな違いがあることがわかる。文書 A ではカギ括弧の引用記号が使われていないが、文書 B と文書 C では第 2 のパラグラフの冒頭と末尾に L 型の記号が二箇所使われている。しかし、

文書 B だけが>型の引用記号を三箇所を使っている(パラグラフ 1 の末尾とパラグラフ 2 の冒頭と末尾)。文書 C を書いた人物は、文書を一致させようとしていたので、できるだけ、とくに手書きの部分と記号をコピーしていたが、このことは、この人物がコピーしていた文書には L 型記号しかなかったこと、すなわち、この人物は文書 A や B 以外の文書をコピーしたにちがいないことを証明している。

### 3.1.2.3. 標本 A と B のあいだの一致

非常に驚くべきことに、A と B との印と手書きのコメントは、のちに書き加えられたと思われる引用記号を除いて、紙の同じ場所があり、正確に一致している。

すでに述べたように、A はオリジナルの書簡の写真コピーであるとされている。この意味で、コピーは、これらのコメントが書かれているオリジナルに正確に一致していると考えられる。しかし、標本 B に関しては奇妙である。標本 B は「コピー」として記述され、明らかに、オリジナルな書簡のカーボン・コピーである。コメントはそれらが受取人によって付け加えられたとの印象を与えており、一方、カーボン・コピーは発信者が通常は保管するものであるので、奇妙である。さらに、コピーが実際に受取人の手にあったとしても、このようなコメントは、両方の標本ではなく、どちらか一方だけにあるはずである。そして、まったくあり得ないことは、少なくとも二人の別の人物によって別の日(5月29日と6月16日)に書かれたに違いないこれらのコメントが、両方の紙の上で、ミリメートルにいたるまでも場所も同一に存在している。

カーボン・コピーがオリジナルの書簡と同じ署名を持っていることも異常である。ドイツの役所では一方のものに署名するのが習慣であった。コピーの方はファイル用のものだからである。

オリジナルな書簡の写真コピーとカーボン・コピーの手書きのコメントが一致していることは、これらのコメントが写真機械学的に付け加えられたものであることを示している。これが正しいとすれば、もう一つの偽造の証拠である。

### 3.1.3 資料 PS-501 の内容

書簡の中身についてコメントすることは余分であろう。それは非常に奇妙なもので、常識的には受け入れがたいものだからである。2、3の点だけを指摘しておこう。

最初に問題となっているのは、「ザウラー」社の重い車両である。それは理想的な天候条件の下で、まったく乾燥した土の上でのみ運行することができたとされている。陸軍モーター・プールが、ロシア戦線にその道路事情にまったく適していない車両を送っていたことは、驚くべきことであり、信じることができない。さらに、「ザウラー」からの軽量の車両さえも概して後部に二つの車輪を持っており、重量の車両は二軸であった。だから、彼らは、厳しい道路条件の下でさえも扱うことができたに違いないと推測する。

この文書の筆者は、「合成オイルのブレーキ袖["*Manchette*"]とヴェスティングハウスのブレーキが何箇所かで壊れた」と不満を述べている。ザウラー社の後継者シュタイル・ダイムラー・プハ社の提供している情報によると、上記のブレーキ袖とは、真空パワーステアリングのゴム製のパッキングであり、よく壊れた。上記の鑄型はそれを鑄造するために使われたのではなく、ゴムを硫化するために使われた。<sup>44</sup> それゆえ、ベッカーは自分で袖を製造することはできなかったであろう。鑄型のなかで気密の真空ゴム袖を作り出すことはロシア戦線の背後ではほとんど不可能であったろうし、製造元に硫化されていないかたちで発注して、製造元の鑄型のなかで硫化してもらわなくてはならなかったであろうからである(もしできたとしても、検査されてはいなかった)。それゆえ、「グループ B と A に対しては、ブレーキ袖はベルリン経由で手に入れることができます」というベッカーの話は、彼がベルリンやその他のドイツのどこかからそれらを発注しなくてはならないがゆえに、無意味なのである。

ついで、ベッカーは「賄賂」という手段に訴えて、この問題を解決したという。たしかに、規則を無視することによって、すなわち、非合法的にしか獲得できないものがあり、このような交換には何らかの埋め合わせが絡んでいることを誰もが認めたとしても、これを「賄賂」とは呼ばないであろう。とくに、このような行為を高級の将校、自分の上官に文字通り自慢して報告する SS 少尉など存在しえないであろう。

筆者が「ガス処理」にともなう諸問題をどのように考えているかについては、本書のフリードリヒ・ベルグ論文も併読すべきである。通常はそうであるのだが、国家保安中央本部のザウラーの車両がディーゼル・エンジンを装備していなかったという証拠がまったくない以上、ガス処刑の話に信用を寄せることはまったくできない。それはそうとして、ベッカーは、レバーの位置を変えることが犠牲者が死んでいく様子に作用すると述べているが、それはまったくナンセンスである。死亡プロセスだけがガスを満杯に提供することによって加速されるのであり、人々が死んでいく様子ではない。

#### 3.1.4. 要約

ニュルンベルク裁判に検事側資料 PS-501 として提出されたベッカーからラウフあての書簡の起源は、不明確であり、それゆえ、疑わしいものである。

書簡の最初の頁にある手書きの表記は、つじつまの合わないものであり、“R”と“P”というイニシアルが示していると思われる人物(ラウフとプラーデル)によって書かれたものではない。このことは偽造の可能性を示している。

カーボン・コピーはオリジナルな書簡とまったく同じ位置に同じ表記を載せている。これは異常なだけでなく、手書きということに関して言えば、不可能な離れ業である。少なくとも、カーボン・コピーについては、表記は写真機械学的に付け加えられたに違いない。これも偽造の可能性を示している。

書簡の内容は、とくに、この書簡が部下から上司への書簡であったという性質を考

えると、信頼できるものではない。

結局、これらの諸点はこの資料の信憑性に重大な疑問を呈する根拠となっている。

## 3.2. 供述

ニュルンベルク裁判での供述に関する全体的諸問題については、2.2.2.章を参照。

### 3.2.1. ニュルンベルク資料 PS-2348、ラウフの供述

イタリアにおけるドイツ軍の戦線が崩壊したとき、ヴァルター・ラウフはアメリカ軍の捕虜となり、アスコナに拘留され、そこで、1945年10月18日、ベッカーが1942年5月16日に自分に送ったとされる書簡の写真コピーを見せられた。彼は、その信憑性を確認するように求められた。ラウフは、書簡の左余白に対角線上に、要求された陳述を書いた。

翌1945年10月19日、彼は、この書簡が本物であることをもう一度確認する宣誓供述書をしたためた(IMT.v.XXX, pp.256-258, PS-2348)。<sup>45</sup> 供述書はすでに記したようなかたちで記録された。アメリカ軍の尋問官が質問をして、答えを書き留めたのである。ラウフは英語ができたので、尋問は英語で行われ、回答も英語でなされた。だから、ニュルンベルク裁判の資料集にはオリジナルな英語版しか入っていない。

供述書には、多くの事実関係の誤りがある。ラウフはいくつかの誤りを訂正したが、その他の誤りについてはそのままにしておいた。例えば、“Pradel”のかわりに“Pradl”というつづり、「ザウラー社」は実際にはウィーンにあったのに、ベルリンにあったことになっている。彼が圧力を受けて供述書をしたためたことは明らかである。彼がこのなかに含まれている誤りを、自分のおかれていた境遇を示唆するものとしたことも考えられる。

しかし、彼は自分が「死の車」とその作業にはまったく特別な関係を持っていなかったことを強調しようとした。基本的な罪状(「大量虐殺」)について論争するのは絶望的であることを知っており、自分自身だけを弁護することができたすべての被告にとってのごく自然な振る舞いであった。

供述書は、「私の知っている限り、これらの車はおそらく1941年に稼働していた」と述べている。コーゴンによると<sup>46</sup>、このような「ガス車」の製造計画は1941年秋以前にはまだ作られておらず、製造も1942年以降のことであった。ラウフの供述はこの説と矛盾している。

さらに、ラウフは、自分がベッカーの書簡をプラーデルに見せ、プラーデルに「この書簡のなかで不満を述べられている技術的問題を改善するように」指示したと述べている。しかし、ベッカーの書簡は、改善が必要な技術的問題についてはまったく言及していない。ベッカーは、技術的手段を求めていない。それとは逆に、彼は自分の手ですべてをうまくやったのである。彼は必要とされた変更をすでに加えており、これは技術

的欠陥ではなく、それが何を意味するとしても、アクセレーターのペダルの「不適切」使用であった。(ディーゼル排気ガスの CO 濃度がコントロール・レバーの調節によってコントロールできるという説が馬鹿げていることに関しては、本書のフリードリヒ・ベルグの論文参照。)

さらに、ラウフは次のように述べている。

「私は 1940 年 2 月から 3 月までこの技術部門[国家保安中央本部ではグループ II D]の長でした。1940 年 5 月から 1941 年 5 月までは、ドイツ海軍にいました。1941 年 9 月から 1942 年 5 月までは、プラハにいました。その後、ふたたび 1942 年 5 月から 1942 年 6 月までこの部門の長となりました。」

換言すると、国家保安中央本部でのすべての勤務期間を通じて、彼は二回技術部門の長となり、いずれも、1940 年 2 月から 3 月、1942 年の 5 月から 6 月という 1、2 ヶ月のことであった。だから、彼は、「ガス車」を供給するという彼に帰せられている役割を果たすことはできなかったことになる。ホロコースト説を採る文献によると、ラウフは 1941 年秋に、「ガス車」を供給する仕事をしていたのであるが、言い換えると、この時彼はベルリンにさえいなかったことになる。<sup>47</sup>

ラウフは、国家保安中央本部の人的な構造に関して次のように述べている。

「私の直接の上司は連隊長ジーゲルトという名前の大臣級の人物でした。彼は国家保安中央本部の第二課長でした。…連隊長ジーゲルトの直接の上司は SD の上級集団長ラインハルト・ハイドリヒでした。」

この話は事実とはマッチしていない。ジーゲルトは国家保安中央本部の集団長であり、ラウフの同僚であった。周知のように、国家保安中央本部の長はハイドリヒであった。

アメリカ人は、すでに見てきたように、この資料の「情報源と起源は知られていない」となっていたので、この書簡の信憑性を確認させようとした。ラウフは、信憑性を与えるように渡されたものに単純に信憑性を与えた。いずれにしても、彼は供述書を事実とマッチさせることには関心を向けなかった。その直後、彼はチリに移住し、1984 年 5 月 14 日に死ぬまで、その地にとどまった。

この供述書には多くの顕著な不正確さがあり、このためにこれは厳密な価値を欠いている。

したがって、資料 PS-501 の信憑性を確証した(それが供述書の目的である)ラウフの供述も、資料の内容自体と少なからず疑わしいものである。

### 3.2.2. ニュルンベルク裁判資料 PS-2620、オーレンドルフの供述

アメリカの検事団がニュルンベルクに提出した第二の供述書は、SD 長で特別行動部隊 D 司令官のオットー・オーレンドルフの供述書であった。この供述書も、一人のアメリカ人尋問官が記録し、オーレンドルフに署名させたものであった。そのなかで、彼は、自分の特別行動部隊がベルリンから「死の車」を受け取り、女子供がその車のなかでガスの「放出」によって殺されたことを認めた。供述書の日付は 1945 年 11 月 5 日であった。<sup>48</sup>

彼は、公判での証人として尋問を受けたときに、1942 年春頃、自分の特別行動部隊はベッカー博士の指揮する特殊部隊を編成し、それは「ガス車」を使ってユダヤ人の女子供とソ連の政治委員を殺害したと述べた。彼によると、10分から15分で死亡した。彼は、「ガス車」の技術的詳細については知らないと主張した。<sup>49</sup>

また、オーレンドルフはラウフあてのベッカーの書簡(PS-501)を見せられ、「自分の[オーレンドルフの]体験と大体一致している」ので、この書簡が「正確なもの」であろうと述べた。

彼の証言には二つの矛盾点がある。

1. ベッカーの書簡では、彼は、さまざまな特別行動部隊を巡察しているような、とくに南(グループ D)から北に移動している(グループ B に向かう途中)ような印象を受ける。しかし、このような活動は、オーレンドルフの証言とは一致していない。オーレンドルフによると、ベッカーは、特別行動部隊 D に特別に所属する特殊部隊の司令官であったからである。
2. ベッカーはその書簡のなかで、ザウラー型の車両についてとくに言及している。この車両はもっぱらディーゼル・エンジンを備えており、このために、排気ガスを使った殺戮にはむかなかった。しかし、ベッカーはこの欠陥については気がついていない。彼が批判しているのは、「雨の日にはまったく稼働できない」ことだけである。殺人にはまったく不適當な車両が、それにもかかわらず、ユダヤ人の女子供を殺戮するために使用され続けたのは、まったく不可解である。

オーレンドルフの供述と証言は、決定的な点で事実と矛盾しており、技術的に不可能な行為の証拠とみなすことはできない。

### 3.3 コブレンツ資料 R58/871

ニュルンベルク裁判資料 PS-501 と同様に、ファイル R58/871 もいくつかの文書からなっている。全部で 8 つの文書があるが、簡明にするために、3 つのカテゴリーに分類した。

1. 1942年3月26日のベルリンの法医学研究所あての国家保安中央本部の書簡(R58/871 fol 7.)
2. 1942年4月27日から1942年9月24にまでの国家保安中央本部とベルリンのガウプシャト車両工場 GmbH との往復書簡およびそのノートとメモ(R58/871 fol. 4-6, 8-14)
3. 1942年6月5日の国家保安中央本部のメモ(技術的修正)(R58/871 fol. 1-3)。

1の書簡はそれだけで完結しており、ここでの考察の対象とはならない。

2のグループの国家保安中央本部とガウプシャト社との往復書簡には、6つの書簡が含まれており、ウィーンのザウラー社がベルリンのガウプシャト社にシャーシを供給している車両のことを扱っている。ガウプシャト社は国家保安中央本部のために、そのシャーシにボディをつけることになっていた。

3のメモが「ガス車」が実在した証拠とみなされている。

### 3.3.1. 国家保安中央本部とガウプシャト社との往復書簡

2の国家保安中央本部とガウプシャト社との往復書簡から、次のような事件誌が再現できる。

1942年4月、国家保安中央本部は、詳細は記述されていないが、「特別車両」に速やかな荷物積み下ろし機構を装備させようとしていた。これらの車両のシャーシは、ウィーンのザウラー社からガウプシャト社に提供されており、そこで車両のボディが付け加えられた。往復書簡にはガソリン・エンジンを持つ特別モデルについてはまったく言及されていないので、これらの「特別車両」もディーゼル・エンジンであったと推測する。

国家保安中央本部のメンバーとガウプシャト社のメンバーとのあいだで、速やかな荷物積み下ろし機構とその他の製造要求点についてさまざまな協議が行なわれた。この協議の結果が、1942年6月23日の国家保安中央本部からガウプシャト社あての書簡に記録されている。次のような作業が委託された。

1. 円形のボディを 80cm(31.5)短くすること。
2. 内部のサイド・ウォール双方を覆う続いたベースを作り出すために、フロントと後部車輪ケースを拡張すること。
3. 個々の覆いを 70cm(27.5)に短くすること。
4. ドア・ポストのケース化、結果として、ドアの内部ボックスの狭隘化。
5. 以前にはドアの上にあったドア開口部の代わりに、後壁なかにスリットを開けること。

6. 床の排水口の修正。
7. 内部の照明保護の強化。

ガウプシャット社は、1942年9月18日と24日の二つの書簡でこの注文を確認した。1942年4月27日から9月24日にまたがるこの往復書簡には、論理的連続性がある。国家保安中央本部の書簡はすべて、同一の参照番号 II D 3 a (9) Nr. 668/42-121 を持っている。国家保安中央本部の書簡は、印刷されたレター・ヘッドのない真っ白の紙に書かれており、たとえば、極秘とか分類についての記号もつけられていない。テキストはすべて紙の両面に書かれており、頁が打たれているのは紙ごとであって、頁ごとではない。ガウプシャット社は自分のレター・ヘッドのついた紙を使っていた。

### 3.3.2. 1942年6月5日の国家保安中央本部の「ノート」

この往復書簡は、それ自体では関心を引くものではないが、R58/871 ファイルの3にリストアップした1942年6月5日の国家保安中央本部の「ノート」の背景となっている。この「ノート」は、「ガス車」説の証拠として引用される(ニュルンベルク裁判資料 PS-501 についで)二番目の資料である。この件に関しては、もうこれ以上第三帝国の資料は存在しない。

国家保安中央本部とガウプシャット社との往復書簡に登場する車両は、「ガス車」として使用されたとされている。しかし、この往復書簡からはこのような解釈はでてこない。それどころか、この往復書簡は、特別車両が運ぼうとした積荷が何であろうとも、少なくとも人間ではなかったことを明らかにしている。あとで、この点に戻ろう。また、ザウラー社の車両はいつもディーゼル・エンジンを装備していたという事実は、「ガス車」に使われたという説と矛盾している。

しかし、「ノート」は「ガス処理」について明確、明瞭に触れているので、「ガス車」説を立証する疑問の余地のない証拠として今日まで使われている。

#### 3.3.2.1. 外観の矛盾

「ノート」は、国家保安中央本部とガウプシャット社との往復書簡の一部であるかのような印象を与えている。その日付は、修正項目をあげた1942年6月23日の国家保安中央本部書簡の前の、6月5日である。

しかし、顕著な矛盾点がいくつかある。

1. 「ノート」の参照番号は II D 3 a (9) Nr. 214/42 g.Rs. であるが、他の書簡の番号は II D 3 a (9) Nr. 668/42-121 である。
2. 「ノート」には「極秘」というゴム印が押されている。しかし、その他の資料は「機密」とは分類されていない。

3. 日付の下に“Einzigste Ausfertigung”(唯一の、これだけの標本を意味する)という注がある。(近代ドイツ語では誤って使われるようになっていながらもかわらず)、*einzigste* という最上級はドイツ語には存在しない。*einzig* は *einzig* であり、比較級や最上級はない。
4. しかし、奇妙なことに、「唯一の」とか「これだけの標本」となっている書簡は、テキストの下線や手書きの箇所がたがいに異なっている、少なくとも、3つの「オリジナル」なかたちで存在している。一つの「オリジナル」はコブレンツの連邦文書館にある。<sup>50</sup> ここでは、登録番号、“Einzigste Ausfertigung”という注、最後の頁の *eine* という単語には下線が引いてある。最後の頁には垂直記号がつけられおり、左端に“Ju”という署名、その横に“R 10/6”, “i.A. Just” and “Lu 4/6”という署名。さらに、1頁の上には、日付の上に、“b - 12 - 14”と読める手書きの文がある。ドイツ人は普通、1をIではなく1と書くので、アングロ・サクソン系の人物がこの文を書いたのであろう。もう一つの「オリジナル」は *NS-Massentötungen durch Giftgas* の編者によって、ファクシミリのリプリントとのかたちで使われている。<sup>51</sup> ここでも。日付は初回の最初のセンテンス、4頁の最後のセンテンス/5頁の最初、最後の頁のラウフの階級と名前と同様に下線が引かれている。驚くべきことに、最後の頁の端の垂直記号は失われている。第三の「オリジナル」はリュッケルルによってファクシミリのかたちでリプリントされている。<sup>52</sup> 下線については、連邦文書館のものと同様であるが、最後の頁にある垂直記号とラウフの署名は失われている。さらに、1頁上に、別の人物が別の場所に書いた手書きの文があり、“b - 2 - 14”と読むことができる。私は、連邦文書館に問い合わせたが、文書館は自分たちのものが唯一のオリジナル文書であると主張しているので、この件は明らかにはならなかった。文書館の責任者は、文書の相違点を指摘すると非常に驚いていた。
5. 国家保安中央本部の書簡とノートは、紙の両面に書かれているが、紙にだけ頁番号が打たれており、頁ごとにではない。しかし、各頁は個別的に頁番号を打たれている。これは、少なくとも、異なったタイピストがいたことを示している。
6. 連邦文書館のオリジナル文書とされているものにあるラウフのイニシアルは PS-501 のイニシアルと非常に良く似ているが、別の文書にあるラウフの署名とイニシアルとはまったく異なっている。<sup>38</sup> 二つの文書に署名したのはラウフではない同一の人物にちがいない。ラウフの署名がドイツ語の文献にファクシミリのかたちで広まってるものから削除されているのは、このためであろうか。

### 3.2.2. 「ノート」の内容と1942年6月23日の国家保安中央本部の書簡との比較

「線を引きなおした部分」は、「作業で使われる特別車両[Spezialwagen]と製造中の車両に対する技術的修正」とある。この「線を引きなおした部分」はすでに、このような点で「ノート」と他の書簡を区別している。他の往復書簡は、ガウプシャット社がすでに使用中の車両に行なった修正についてはまったく言及していない。また、国家保安中央本部が使っている「特別車両」という用語は'Spezialwagen'ではなく、通常用語である'Sonderfahrzeuge'であった。

言語学的に分析すると、「ノート」の冒頭部分はまったく馬鹿げている。それは次のようにはじまっている。

「たとえば、1941年12月以降、3両の貨車を使って97000名が処理されたが、乗り物にはまったく欠陥が生じなかった。」

書簡を「たとえば」からはじめるのは無意味である。「たとえば」という用語は、その前にすでに何かが語られおり、そのあとで例が続く場合にのみ、意味を持つ。「ノート」の場合、「たとえば」は、「線を引きなおした部分」をさしているわけではない。「線を引きなおした部分」は必要な技術的修正に触れているが、テキストは、車両にはいかなる欠陥も生じなかったと述べているからである。技術的修正の必要性を示した事例ではまったくない。

テキストは、「処理された」「97000」が何であったのかを明らかにしていない。

6月5日の「ノート」と1942年6月23日の国家保安中央本部の書簡を丹念に比較してみれば、「ノート」が6月23日の書簡の剽窃のようなものであることがわかる。双方とも、国家保安中央本部の求めた変更について7点に分かれている。そして、「ノート」のほうは、この変更を、排気ガスを使った殺戮という意味合いで解釈している。

6月5日の「ノート」は偽造である。その作者は6月23日の書簡が書かれたのちに、それを書き、その日付を早めたのである。殺戮目的の意図が明らかになるように、さまざまな点が書き換えられ、補足されている。偽造であるという証拠の一つは、2にある6月5日の「ノート」は、6月23日の書簡では、なんと6月5日の「ノート」が書かれたとされる11日後の6月16日以前には起こりえなかったはずの国家保安中央本部とガウプシャット社の協議について触れていることである。

われわれの説を立証するために、以下の表の中で、6月23日の書簡と6月5日の「ノート」を比較・対照してみた。「ノート」は「ガス処理」すなわち人間を車両に積みこむについて記しており、6月23日の書簡は記していないが、この箇所については太字であらわしておいた。

1942年6月23日の書簡	1942年6月5日の「ノート」
<p>「1. 円形ボディは長さを 800mm[31.5]短縮すべきである。…このように短縮すれば、不都合な重さの配分が生じるという反対意見がでている。[この文章は、1942年6月16日の協議でガウプシャト社が口頭で反対意見を述べたことを示している。]結果として生じる不都合は、ガウプシャト社には不満として申し立てられないであろう。」</p>	<p>「2. 積み込みスペースを減らすことが必要であろう。それは、ボディを 1m[39]ほど短縮することで達成されるであろう。上記の問題は、すでに試みられたように、積み込みごとの品物の数を減らすことによっては、解決しえない。開いたスペースを CO で満たさねばならないので、数を減らすことは作業時間が長くなってしまからである。…</p> <p>製造元との議論のなかで、製造元は、円形ボディの短縮によって不都合な重さの配分が生じることを指摘した。しかし、作業中には、積荷が後部ドアに殺到し、いつもそこに固まってしまうために、重さの配分バランスは否応なくずれてしまう。」</p>
<p>「5. 後部ドアのスライド・カバーのついた開口部を取り除いて、上部後壁(ドアではない)の 100×10 mm[4×0.4]の開口スリットに取りかえるべきである。それらは、簡単に動かすことのできる、蝶番のついた金属板で、外から覆われるべきである。」</p>	<p>「1. 圧力の超過を防ぎながら、CO を急速に流入させるために、10×1 cm[4×0.4]の二つの開口スリットを上部後壁に取り付けるべきである。これらは、潜在的な圧力超過をみずから規制することができるようにするために、簡単に動かすことのできる、蝶番のついた金属板で、外から覆われるべきである。」</p>
<p>「6. 円形床の右正面部にある、閉めることの可能な排水穴は取り除くべきである。その代わりに、直径 200mm[9]ほどの排水穴を円形床に開けるべきである。この穴には、そこから安全に開閉できる堅牢な、しっかりした、蝶番のついた蓋をつけるべきである。」</p>	<p>「4. 車両の清掃を容易にするために[この表現は、ガス処刑された人々が糞尿と汚物にまみれており、車両を汚くしているという話のうえで組み立てられている]、しっかりと、閉めることの可能な排水穴を床の中央部につけるべきである。直径 200-300mm[8-12]ほどの排水穴蓋には、作業中に液体を排出できるようにするために[これも死んでいく人々からの糞尿を示唆している]U字型の導管をつけるべきである。」</p>
<p>「6. 内部照明は、これまでよりも強力な半球形の鉄製の保護装置で守られるべきである。」</p>	<p>「6. 照明設備にはこれまで以上に破壊からの保護装置が必要である。電球のうえの鉄格子は、電球を壊すことができないようにするために、半球形とすべきである。実際的な経験からすると、電灯は必要とされなかったのも、ま</p>

	<p>ったく取りのぞくべきであるという意見もあった。しかし、後部ドアが閉められると、すなわち、内部が暗くなると、積荷はドアの方に殺到する。暗くなると、積荷は光のほうに殺到するからである。[まったくナンセンスである。ドアが閉められれば、円形ボディの後部が一番暗くなるであろう。]さらに、暗闇の不気味な性格のためであろうか、騒動はドアが閉じられた場所で起こる。このために、作業の最初の時間以前や作業の最初のときには、明かりをつけておくことが好都合であろう。」</p>
--	---

6月23日の書簡は7つの点を含んでいる。6月5日の「ノート」も7つの点で構成されているが、そのすべてが、書簡の点一つ一つに対応しているわけではない。6月23日の国家保安中央本部の修正要求のうちいくつかはガス処刑説に適合するものではないので、取り除かれ、二つの点が付け加えられた。

たとえば、6月5日の「ノート」の3点は次のようである。

「排気管と車を結ぶ導管は、液体によって内側から腐食するために、しばしば錆びついてしまう。これを防ぐために、濾過パイプを、投入が上から下に進むようなやり方で設置すべきである。これによって液体の流入が妨げられるであろう。」

オリジナルの書簡ではまったく触れられていないのに、ここでは、排気ガスのための結合導管がテキストに加えられている。

もう一つの補足が、可動性の格子が必要であることに触れている「ノート」の7点目にみられる。テキストは次のように述べている。

「この作業を委託された会社は、…この設計が…現時点では…実現不能なものともみなしている」ために

設計は「別の会社」にゆだねられるべきである、というのである。この問題を知っている人にとっては、このことはまったく新規なことであり、他の書簡で繰り返されている委託の緊急性とも矛盾している。さらに、国家保安中央本部のメンバーは1942年5月14日のガウプシャット社の書簡の裏側に内部メモを書きとめているが、それによると、国家保安中央本部は可動性の格子無しで済ますことを決定し、「すぐ生産に取りかかること」に賛成しているのである。他の会社と協議するという事などは、まったく言及

されていない。

### 3.3.2.3. 人員輸送のための「特別車両」?

書簡だけでは、国家保安中央本部がこの「特別車両」を何のために使おうとしていたのか推定できない。しかし、これらの車両を人間の輸送に使うことができなかったことは確実である。

国家保安中央本部の往復書簡とそれに関連するメモから、この「特別車両」の円形ボディの性質について、何らかの結論を下すことができる。

1942年4月27日の国家保安中央本部のメモは、速やかな荷物降ろしの機構のためのさまざまな選択肢を探っている。(a) 円形ボディのための傾斜機構、(b) 床格子を傾斜可能とすること、(c) 可動性で、再挿入可能な格子。

円形ボディの内側の高さは、170cm(67)ほどである。床格子を車輪ケースの高さまで上げるといふ計画によって、7.5cm(3)ほど高さが低くなり、162.5cm だけになってしまう。これでは、立っている人々を輸送するには不十分である。

(b)床格子を傾斜可能とすることは、積荷を「スムーズに滑らせる」ことを期待したものであるが、床を 30-35 度傾けなくてはならない。しかし、積荷は床と天井とのあいだに少なくとも 1m(3.4)のスペースを必要とする。そうでなければ、壊れてしまうからである。このスペースのもとでは、10 度しか傾けることができず、積荷を「スムーズに滑らせる」には不十分である。したがって、「積み荷」は人間ではありえない。人間であれば、1m のスペースは十分ではないからである。

「積荷が運転手席の後ろ側の格子に向かって倒れかからないようにするために」、高さ 30-40cm(約 12-16)の傾斜した鉄格子が格子に付け加えられるべきである。

このような高さの鉄格子では、びっしりと立っている人々が運転手席の後部に倒れかかるのを防ぐことはできなかったであろう。

国家保安中央本部の製造提案は、「特別車両」の速やかな荷降ろしに関するものである。しかし、コーゴンその他の *NS-Massentötungen durch Giftgas* によると、すべてを「ガス車」という殺人車に関係させたとしても、まったく問題がないとされている。いくつか引用して、この点を明らかにしておこう。

たとえば、50-80 名が「ガス車」に詰め込まれたという(84、89、91、96、104、196 頁)。

「犠牲者は車両に詰め込まれた」(105 頁)。

「われわれは彼らを強制的にガス処刑車に押し込んだ、…[車は]人々で

ほぼ満杯であった」(91 頁)。

車はいつも「満杯であったので、ドアが開くと、死体が飛び出てきた」(90 頁)。

50—80 名という数についていえば、4.5 トン車では最大でも、せいぜい 60 名を積み込むことができるだけであることに留意しておかなくてはならない。

「車のドアが開いた。いくつかの死体が倒れかかってきた。残りの死体は囚人によって積み降ろされた。」(84 頁)。

「ドアが開けられ、死体が壕に投げ込まれた」(105 頁)。

「車の後部ドアが開けられ、死体が、まだ転がり出ていなければ、…他のユダヤ人によって運び出された」(93 頁)。

「ドアが開けられると、まず濃い煙が出てきて、ついで、もつれあった人々が出てきた」(93 頁)。

しかし、傾斜機構を備えた「ガス車」もあったという。

「車が大量埋葬地の端の方にバックし、後部ドアが開き、車体が傾斜してバックした。このようにして犠牲者は埋葬地に落ちていった」(106 頁)。

これらの目撃証言から、この「ガス車」が国家保安中央本部の「特別車両」とは同じものではありえないことが、明白である。「特別車両」を人員輸送に使うことはできないし(積みに室の高さが十分ではない)、人員を排気ガスで殺害することにも使うことができない(ディーゼル・エンジンを備えていた)からである。

#### 3.3.2.4. RS58/871 資料にある手書きのノートについてのコメント

RS58/871 fol. 13 資料は、1942 年 5 月 16 日のガウプシャト社の書簡であり、まったく信頼できる文書であるが、その裏側には、ラウフその他の手書きのコメントが数多く記されている。このノートの中身は資料 PS-501 にあるものと似ている。手書きのノートは、受け取った文書の裏側に書かれたのであろう。いずれにしても、この手書きは、PS-501 資料の中心的文書である 1942 年 5 月 16 日のベッカーの書簡にある手書きとはかなり違っている。

## 4. 目撃証言

「ガス車」説を立証しているとされる二つの資料を批判的に評価してみると、この資料にはほとんど信憑性のないことが明らかとなった。残っているのは目撃者の話である。これを検証することで、説得力のある情報を手に入れることができるであろう。

ここでは、目撃証言について念頭においておかななくてはならない一般的な留意事項については繰り返さない。2.3節を参照していただきたい。しかし、本ケースでは、別の重要な問題がある。一般的に、目撃証言は公判や予備審理の一部であり、ドイツでは、これらの記録は自由な歴史研究には利用できない。だから、そのオリジナルな私たち、すなわち、証人の口述証言という文脈の中で、証言に接することはできない。別のところで引用されている抜粋だけに接することができるだけである。だから、当然、間違った解釈が生まれてしまう。研究者たちは自分がたずさわっているテーマだけに興味を持っており、それにしたがって、資料を選別する。それゆえ、私たちが引用できるのは、すでに他の研究者が選別した目撃証言の一部であり、全体的な文脈を判断するすべがない。このために、事実関係だけを扱った部分に限定することとする。

「ガス車」に関する大量の目撃証言は、これらの車が実在した証拠として受けとられている。だから、これらの証言をとくに注意深く検証しなくてはならない。

#### 4.1 ロシアの「殺人車」

ロシアの「殺人車」が私たちの関心のなかに登場したのは、クラスノダルとハリコフの裁判での、内容が一致した証言を介してであった。<sup>53</sup>

被告と証人は「殺人車」をほぼ同様に描いている。

- ・ 暗灰色の、箱型重貨物自動車
- ・ 大きな二軸の重貨物自動車
- ・ 5、7トン
- ・ ディーゼル・エンジン
- ・ 6気筒エンジン
- ・ トタン板で裏打ちされた内部
- ・ 後部には、気密の二重ドア
- ・ ドアのゴムの縁取り
- ・ 床には、(木造)の格子
- ・ 下部には、排気パイプとつながった一つか二つの導管
- ・ 通常の囚人輸送車や運搬車の外観
- ・ 60-70名を搭載
  - ・ 「殺人車」、「死の車」、「黒い渡り鳥」と呼ばれていた

これらの証言が非常に良く似ているので、そのこと自体が証言の信憑性を保証して

いるという解釈があるが、実際には、これはソ連の尋問方法によってそうなったのであり、証言にはまったく価値がない。証人すべてがディーゼル・エンジンのことを強調しているが、ディーゼル・エンジンでは大量殺戮は不可能なので、そのことが、証言には価値のないことを明らかにしている。

証人の話を検証することは事実上不可能である。にもかかわらず、いくつかの証言は、ドイツの裁判所の判決に取り入れられてきたのである。

## 4.2. 民族社会主義者犯罪裁判での「ガス車」

### 4.2.1. さまざまなタイプの「ガス車」

資料集 *NS-Massentötungen mit Giftgas*<sup>46</sup> の 81ff.にある話によると、「ガス車」として使われた車両は、ガウプシャト社が特別に改造したボディを備えた国家保安中央本部の特別車両であったという。すでに検討したように、この説には根拠がない。

しかし、証人が語っているのはザウラーの「ガス車」だけではない。一つのモデルだけではなく、さまざまな形式の「ガス車」についても証言している。

ザウラーの「ガス車」が一貫して5トン車として語られているという事実を無視すれば、50名の積載量<sup>54</sup>と80名の積載量<sup>55</sup>という二つの大きさの車が存在していた。実際には、3.3.2.3節で見てきたように、ザウラーの重貨物自動車の最大積載量は4.5トンであり、せいぜい60名を収容できるだけである。

もう一つの「ガス車」は、ダイヤモンド社製造のアメリカのトラックであったという話である。それは3トンモデルであり、やはり、25-35名の積載量<sup>56</sup>とそれより大きい50名の積載量<sup>57</sup>という二つの大きさのものがあつた。

「ガス車」とされるその他の車両タイプは、「中型ルノー」<sup>58</sup>、Magirus-Deutz<sup>59</sup>、Opel-Blitz<sup>60</sup>である。100名を収容する部屋を持つ「巨人車」を目撃したという証人もいる。<sup>61</sup>

また、“*Kaisers Kaffee-Geschäft*”というロゴをどちらかの側面につけた「移動車のようなもの」も存在したという。<sup>62</sup> しかし、同じ車を目撃したという別の二人の証人はこのロゴには気づかなかつたという。<sup>63</sup> これらの特別車両の概観は、ケースごとに異なつて描かれている。「後部に大きな鉄製ドアを持つ大きな金属板の、窓のない車両。…ポンベが車の下に設置されており、パイプがそこから内部に入っていた」<sup>64</sup>という証言もあるが、別の証人は、「大きな気密トレーラーを持つ機能的トラクター」であつたと証言している。<sup>65</sup>

### 4.2.2. 「ガス車」の記述

車の形や大きさがきわめてさまざまに記述されている以上に、その装備や外観についても、ひどく食い違っている。コーゴンの著作は、食い違っている話の醜い集積である。

車のボディは「窓がなかった」。<sup>66</sup> 「のぞき穴や窓ガラスがあり、そこから中をのぞくことができた。」<sup>67</sup> 窓やのぞき穴があり、「運転手席から車内を除くことができた。」<sup>68</sup> 「ペンキで偽の窓が描かれていた。」<sup>69</sup>

「ガス車」のドアについても、次のような証言がある。車の後部には大きなドアがあった。<sup>70</sup> 二つのドアか二重ドアがあった。<sup>71</sup> このドアは「気密にすることができた。」<sup>72</sup> それは「かんぬきで閉められていた。」<sup>73</sup> 「ボルトで閉められていた。」<sup>74</sup> 南京錠で鍵をかけられており、その鍵は運転手席にぶらさがっていた。<sup>75</sup> 「上と真ん中と下の三箇所、3つのねじ」で閉められていた。<sup>76</sup>

「ガス車」のボディは標準モデルであったことを考えると、このようなひどく異なった外観であるのは驚くべきことである。さらに、さまざまな証人が目撃したという同一の特別車両に対して、話が食い違っている。

しかし、ほとんどすべての証人がまったく触れていないことがある。すなわち、囚人をガス処刑した装置についてである。ここでの中心的なテーマである「ガス車」の特徴は、目撃証言からまったく欠落しているのである。

このテーマのもう一つの側面は、「ガス車」が精神病患者の殺害(安楽死)およびクルムホフ/チェルムノ収容所で使われたという話である。このような告発には文書資料的証拠はまったく存在しない。目撃証言があるだけである。この証言を検討することは本小論の目的ではないが、これまで検証してきた証言と同じように信憑性に欠けていると言っておけば十分であろう。

結局のところ、冒頭のこと以上には何もわかっていないのである。目撃証言も、「ガス車」が実在し、人員の殺戮のために使われたという決定的証拠を提供していない。

#### 4.3. 目撃証言の本当の問題点

数年前、私はトレ布林カ絶滅収容所の詳細を調査するために、イエルサレムのヤド・ヴァシエム研究所を訪ねた。驚いたことに、イスラエルの責任者は、1985年7月10日/11日に次のように話してくれた。

「私たちはかなり以前から、『トレ布林カ絶滅収容所』のようなものが存在しなかったことを知っていました。イスラエルの科学者、歴史家、地理学者は再三にわたって、証人が証言している場所を調査しました。詳しく調査しても、絶滅収容所が実在したという痕跡は一つも発見されませんでした。このような収容所やそこで起きた事柄は、あとで発見しうるような痕跡を残しているにちがいません。しかし、そのような痕跡はありません。トレ布林カについての本当の問題点は目撃証言なのです。」

このような評価は「ガス車」にもあてはまる。しかし、「ガス車」を目撃したという人々

全員が、意図的に嘘をついた、すなわち、偽証したと考えるのは現実的ではないだろう。彼らは何らかの車、トラックを目撃したにちがいない。そして、彼らは、その車を、何らかの理由で、異常なもの、危険なものとみなしたのであろう。

もっとも単純な説明は、トラックや車がある場所から別の場所に運んでいき、証人は、人々が車に乗り込んで、戻ってこなかったのを目撃したというものであろう。この事実を「ガス車」と結びつける発想は、戦後に浮かんだものであろう。

すでに明らかにしたように、殺人車を意味する「ガス車」という用語は第三帝国には存在しなかった。しかし、「ガス車」、「ガス処理車」、「ガス発生車」と呼ばれるさまざまな特別車両は存在した。F.P. ベルクは(本書の)彼の章で、この車両について詳述している。

何よりも証人の想像力をかきたてたのはさまざまな種類の「特別車両」であったであろう。とくに、ポーランドとロシア戦線の後方地帯では、ドイツ軍はチフスに対処しなくてはならなかった。同じ問題が強制収容所やゲットーにも存在した。この危険を取り除くことが焦眉の課題であった。大量に残っている当時の文献がこのことを明らかにしている。<sup>77</sup> ガス処理車、短縮してガス車は、可動式の細菌駆除ステーションとしてよく使われていた。「ガス処理車」という用語は、その作業手順による。チフス菌の媒介者であるシラミは、青酸で絶滅(ガス処理)されたからである。その他の駆除方法も存在したが、HCN による燻蒸がもっとも適切な手段として推奨されていた。衣服の細菌駆除ステーションには人々の害虫駆除ステーションが付属していた。その場しのぎの措置として、移動車が改造されて、この目的のために使われ<sup>78</sup>、これを目撃して、「ガス車」とみなした証人もいた。

この意味合いで興味深いのは、「ペンキで描かれた偽の窓」のことを話している証人がいることである。これは、ニュルンベルク裁判資料 PS-501 に登場する「窓」の名残である。事実、“*Bekleidungs-Entgiftungs-Kraftwagen*”(衣服消毒車)、Sd. Kfz. 93 には「窓シャッター」があった。<sup>79</sup> これは通常は、「霧部隊」(防空用の煙幕を作り出す霧発生装置作業部隊)の管轄下にあった。これらの消毒車は、「ガス処刑」装置ではなく、化学兵器が散布したり、霧発生機が使った化学物質で汚染された衣服を中和するための装置であった。<sup>80</sup>

国家保安中央本部の特別車両を消毒目的で使うこともできなかった。いずれにしても、SS 上級集団長は、国家保安中央本部が「害虫駆除車」を自分に提供してくれたと1942年4月に明言している。<sup>81</sup>

こうした車両が、噂(ゲットーや収容所という閉ざされた空間ではすぐに広まることが知られている)の広がりとともに、憶測の発生源となったにちがいない。戦後の物語は、証人の知識の欠落を際限のない記事と噂話で補完して、定着していったのであろう。

ヤド・ヴァシエム研究所の責任者の発言ほど、目撃証言の抱えている問題点を指摘しているものはない。この暗い側面に光をあてることが、何ものにも拘束されない、自

由な歴史研究の責任であろう。

## 5. 結論

「ガス車」についての証拠を批判的に評価した結果、次のようなことが明らかとなった。

ソ連軍将校によると、人員を排気ガスで殺害する「殺人車」はすでに 1930 年代にソ連に登場していた。1943 年、ソ連は、ドイツ軍がこのような「殺人車」を使って数千のソ連市民を殺害したと主張した。この告発が言及している車両は、その排気ガスには致死量の一酸化炭素が含まれていないディーゼル・エンジンを備えた重貨物自動車であった。この告発にもとづいて、ウクライナ人とドイツ軍捕虜が、法律に反して処刑された。

ニュルンベルク裁判で、ソ連はこの告発を繰り返し、アメリカの検事も供述書と資料 PS-501——今日まで「ガス車」説が依拠している二つの資料のうちの一つ——という文書資料を提出して、この告発を支持した。われわれは、供述書も PS-501 も証拠となる資料ではないことを明らかにしてきた。1970 年代、コブレンツの連邦文書館から、もう一つの資料 R58/871 が突然登場し、「ガス車」の存在を立証するものとされた。われわれは、これが偽造であることを明確に示した。

1960 年代と 1970 年代には数多くの民族社会主義者犯罪裁判が開かれ、そこでは、「ガス車」説が、お互いに矛盾していたり、まったくナンセンスなこともある目撃証言によって確認されたという話となった。われわれは、中立的な評価という方法で目撃証言の抱えている問題点を明らかにし、目撃証言が信憑性を獲得するには、批判的な検証に耐える事実と文書資料によって、その信憑性が確認されなくてはならないという結論に達した。「ガス車」のケースでは、このような検証に耐える目撃証言は一つもなかった。

一般的に言えば、「ガス車」の存在を立証しているとされる証拠には、まったく事実関係を明らかにするような価値はなく、ドイツ人は「ガス車」を使って数千名を殺害したという主張は、まさに噂にすぎない。

---

<sup>1</sup> M. Beer, "Die Entwicklung der Gaswagen beim Mord an den Juden", *Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte* 35(3) (1987) pp. 403–417.

<sup>2</sup> *Ibid.* p. 403, note 5.

<sup>3</sup> W. Oswald, *Kraftfahrzeuge und Panzer der Reichswehr, Wehrmacht und Bundeswehr*, Motorbuch, Stuttgart 1990, p. 435; W.J.L. Davies, *German Army Handbook*, Arco Publishing, New York 1973 を参照。R. Frank, *Lastkraftwagen der Wehrmacht*, Podzun-Pallas, Friedberg 1992 を参照。

<sup>4</sup> W. Oswald, *op. cit.* (note 3), p. 177; cf. W.J. Spielberger, *Spezial-Panzer-Fahrzeuge des deutschen Heeres*, Motorbuch, Stuttgart 1977, p. 153f.; *Die Halbkettenfahrzeuge des deutschen Heeres*, 2<sup>nd</sup> ed., *ibid.*, 1984, p. 170f. (explanation of abbreviations)

- 
- <sup>5</sup> M. Beer, *op. cit.* (note 1), p. 404.
- <sup>6</sup> Letter of M. Beer to P. Marais, November 20, 1987, facsimile in P. Marais, *Les camions à gaz en question*, Polemiques, Paris 1994, pp. 294f.
- <sup>7</sup> Letter of the municipal administration to P. Marais, May 24, 1988, facsimile in P. Marais, *ibid.*, p. 296.
- <sup>8</sup> G. Fleming, *Hitler und die Endlösung*, Limes, Wiesbaden 1982, pictorial section に掲載されている。
- <sup>9</sup> ヤド・ヴァシエムからの書簡のファクシミリは P. Marais, *op. cit.* (note 6), pp. 209f に掲載されている。ドイツの雑誌 *Der Spiegel*, no. 27, March 27, 1967 は、「ナチスのガス車」の証拠を提示せずに、まったく疑わしい赤十字の貨物自動車の後部写真を掲載している。P. Marais, *ibid.*, p. 195 を参照。
- <sup>10</sup> M. Beer, *op. cit.* (note 1), p. 403
- <sup>11</sup> P. Grigorenko, *Erinnerungen*, Bertelsmann, Munich 1981, pp. 275f.。U. Walendy, “*Das verbrecherische System*”, *Historische Tatsachen* no. 48, Verlag für Volkstum und Zeitgeschichtsforschung, Vlotho 1991, pp. 35f.を参照。この資料は引用前文を含んでいる。第二次大戦前に、ソ連がガスを使って大量殺戮を行なった件についての興味深い報告は、W. Bobrenjow, W. Rjasanzwe, *Das Geheimlabor des KGB*, edition q, Berlin 1993 (ISBN 3-86124-224-9), pp. 43, 171 にある。この情報については Gerd Selbach に負っている。最近、W. Strauß は (*Staatsbriefe*, 8(9) (1997), p. 19, online: [vho.orgD/Staatsbriefe/Strauss8\\_9.html](http://vho.orgD/Staatsbriefe/Strauss8_9.html)) で、ソ連の収容所の囚人が殺害されたソ連の実験ガス室などの信じられないような虐殺行為を記述しているロシアの出版物について報告している。Dantschik Baldajewa, *GULag Zeichnungen*, Zweitausendeins, Frankfurt 1993
- <sup>12</sup> E. Nolte, *Streitpunkte*, Propyläen, Berlin 1993, p. 476, note 31
- <sup>13</sup> 以下の情報については、本書のアメリカ人寄稿者 Fritz Berg に謝意を表したい。彼はまた、アメリカ人であることにより、ドイツ人よりも容易に資料を収集することができ、それを私たちに提供してくれているが、この機会を借りて謝意を表しておきたい。
- <sup>14</sup> *The Trial in the Case of the Atrocities Committed by the German Fascist Invaders and their Accomplices in Krasnodar and Krasnodar Territory, July 14 to 17, 1943*, Foreign Languages Publishing House, Moscow 1943, pp. 2f.
- <sup>15</sup> *Soviet War Documents, Information Bulletin*, Embassy of the Union of Soviet Socialist Republics, Special Supplement, Washington DC, December 1943, p. 171.
- <sup>16</sup> International Military Tribunal, *Trial of the Major War Criminals*, IMT, Nuremberg 1947, (further on as *IMT*), v. VIII, p. 572
- <sup>17</sup> A. Koestler, *Der Yogi und der Kommissar*, Bechtle, Esslingen 1950, pp. 259f.
- <sup>18</sup> A. Rückerl, (ed.), *NS-Verbrechen vor Gericht*, C.F. Müller, Heidelberg Heidelberg 1984, pp. 99f (the first edition of 1979 was titled *Die Strafverfolgung von NS-Verbrechen*).
- <sup>19</sup> A.E. Epifanow, Hein Mayer, *Die Tragödie der deutschen Kriegsgefangenen in Stalingrad von 1942 bis 1956 nach russischen Archivunterlagen*, Biblio, Osnabrück 1996, pp. 71-77, 105-129; cf. “*Freisprüche für die Wehrmacht*”, *Focus* 49/1996, p. 25
- <sup>20</sup> *Ibid.*, p. 105.
- <sup>21</sup> *Amtliches Material zum Massenmord von Katyn*, Comp. a<sup>nd</sup> ed. from documentary evidence, on commission by the Foreign Office, Eher Nachf., Berlin 1943.
- <sup>22</sup> *IMT*, v. VII, p. 572.
- <sup>23</sup> *IMT*, v. XXVI, pp. 102-110.
- <sup>24</sup> PS-2348, *IMT*, v. XXX, pp. 256-258.
- <sup>25</sup> *IMT*, v. XXXI, pp. 39-41.
- <sup>26</sup> PS-3870, *IMT*, v. XXXIII, pp. 279-286.
- <sup>27</sup> H. Marsalek, *Die Geschichte des Konzentrationslagers Mauthausen*, Österreichische Lagergemeinschaft Mauthausen, Vienna 1980, p. 200, note 15.
- <sup>28</sup> W. Maser, *Nürnberg, Tribunal der Sieger*, Droemer Knauer, Munich 1979, chapter “*Das Beweismaterial*”, pp. 106ff.
- <sup>29</sup> *IMT*, v. II, p. 389 (German edition).
- <sup>30</sup> *IMT*, v. II, p. 288 (German edition). Cf. Charter of the International Military Tribunal, Article 19.

- 
- <sup>31</sup> W.R. Beyer (ed.), *Rückkehr unerwünscht*, dtv, Munich 1980, p. 180.
- <sup>32</sup> M. Broszat, "Zur Kritik der Publizistik des antisemitischen Rechtsextremismus", *Aus Politik und Zeitgeschichte*, B19 (1976), p. 5.
- <sup>33</sup> L. Dawidowicz, *The Holocaust and the Historians*, Harvard UP, Cambridge, Mass., 1981, pp. 176-177.
- <sup>34</sup> ニュルンベルク翻訳の誤訳。オリジナルのドイツ語資料には"Die Überholung der Wagen bei der Gruppe D und C [...]"とあり、「グループ D と C [の場所での] 車両のオーバーホール」という意味であり、「グループ D と C による車両の引継ぎ」ではない。これは、ニュルンベルク翻訳を難解なものとしている数多くの誤訳と文法的誤り、綴りの誤りの最初の事例に過ぎない。すべての特質がこの翻訳のなかに保持されてきた。
- <sup>35</sup> P. Marais, *op. cit.* (note 6). この本には、その他多くの重要資料のファクシミリが掲載されている。
- <sup>36</sup> PS-001a, *IMT*, v. XXV, pp. 2-7.
- <sup>37</sup> スタンプの色やさまざまな色鉛筆の情報は、*IMT*, v. XXVI, p. 102 にあるオリジナル資料の記述から抜き出したものである。
- <sup>38</sup> PS-2348 についてのラウフの確認イニシアルを参照。P. Marais, *op. cit.* (note 6), pp. 211、供述書やその他の書簡 RS58/871 の確認イニシアルを参照。P. Marais, *op. cit.* (note 6), pp. 134, 140, 151 を参照。
- <sup>39</sup> たとえば、1942 年 5 月 14 日の Gaubschat から国家保安中央本部への手紙(R 58/871, fol. 13)の後ろの頁を参照。
- <sup>40</sup> National Archives, rec. no. 238; PS-2348; P. Marais, *op. cit.* (note 6), pp. 211-213 を参照。
- <sup>41</sup> National Archives, rec. no. 238; PS-501.
- <sup>42</sup> ワシントンの国立文書館の展示ケースに展示されているもの。Marais, *op. cit.* (note 6), p. 210 を参照。
- <sup>43</sup> National Archives, Washington, PS-501; P. Marais, *op. cit.* (note 6), pp. 208f を参照。
- <sup>44</sup> Letter from Steyr-Daimler-Puch Aktiengesellschaft to P. Marais, January 1, 1987, facsimile in P. Marais, *op. cit.* (note 6), p. 310.
- <sup>45</sup> PS-2348, *IMT*, v. XXX, pp. 256-258.
- <sup>46</sup> E. Kogon, H. Langbein, A. Rückerl (eds.), *NS-Massentötungen mit Giftgas*, Fischer, Frankfurt/Main 1983, p. 82.
- <sup>47</sup> 詳しくは、E. Kogon et al., *ibid.*, pp. 82f. の記述を参照。ここでは、ラウフの主張する事実がまったく無視されている。彼の個人ファイル(筆者はそのコピーを所持している)には、彼のももとの職種が「海軍士官」であったとある。彼は、1937 年に個人的な理由から海軍を去って、国家保安中央本部に移った。しかし、1940 年 5 月に海軍に戻り、1 年後に海軍大尉としてそこを離れた。1941 年秋から 1942 年 5 月まで、彼の話にもあるように、プラハに滞在していた。1942 年 6 月に、北アフリカで SD の勤務に就き、そのあとで、イタリアに移り、少なくとも、1944 年 5 月、イタリア戦線が崩壊するまでそこにいた。したがって、その目的ないまだ不明であるこれらの車両の設計と製造にどのようにして関与していたのか明らかではない。
- <sup>48</sup> PS-2620, with notes, *IMT*, v. XXXI, p. 41.
- <sup>49</sup> *IMT*, v. IV, pp. 311-355. esp. pp. 322ff., 331f.
- <sup>50</sup> P. Marais, *op. cit.* (note 6), pp. 156-160 を参照。
- <sup>51</sup> *Op. cit.* (note 46), pp. 333-337; cf. P. Marais, *op. cit.* (note 6), pp. 232-236.
- <sup>52</sup> A. Rückerl (ed.), *NS-Prozesse*, C.F. Müller, Karlsruhe 1972, pp. 209-213; cf. P. Marais, *op. cit.* (note 6), pp. 237-241.
- <sup>53</sup> *The People's Verdict*, Hutchinson & Co., London 1944, pp. 8f., 49, 50, 65, 69, 77f., 85, 89f.; cf. also note 11, and the report in the *Moscow News* no. 7, July 1990, quoted in U. Walendy, *op. cit.* (note 11), p. 21; also J.C. Ball, *Air Photo Evidence. Auschwitz, Treblinka, Majdanek, Sobibor, Bergen Belsen, Belzec, Babi Yar, Katyn Forest. World War II photos of alleged mass murder camps*, Ball Resource Services Ltd., Delta/BC, Canada, 1992, pp. 9 and 13, who mentions the "Black Ravens" used by the Soviets in Katyn.
- <sup>54</sup> E. Kogon et al. (eds.), *op. cit.* (note 46), p. 84.
- <sup>55</sup> *Ibid.*, p. 98.

- 
- <sup>56</sup> *Ibid.*, p. 84.
- <sup>57</sup> *Ibid.*, p. 98.
- <sup>58</sup> *Ibid.*, p. 114.
- <sup>59</sup> G. Fleming, *op. cit.* (note 8), pictorial section.
- <sup>60</sup> M. Beer, *op. cit.* (note 1), p. 414.
- <sup>61</sup> E. Kogon et al. (eds.), *op. cit.* (note 46), p. 108.
- <sup>62</sup> *Ibid.*, p. 63.
- <sup>63</sup> E. Klee, *"Euthanasie" im NS-Staat*, Fischer, Frankfurt/Main 1983, p. 107.
- <sup>64</sup> E. Kogon et al. (eds.), *op. cit.* (note 46), p. 64.
- <sup>65</sup> E. Klee, *op. cit.* (note 63), p. 107.
- <sup>66</sup> E. Kogon et al. (eds.), *op. cit.* (note 46), pp. 64, 96.
- <sup>67</sup> *Ibid.*, p. 84.
- <sup>68</sup> *Ibid.*, p. 115.
- <sup>69</sup> *Ibid.*, p. 102.
- <sup>70</sup> *Ibid.*, pp. 64, 85, 95, 96, 104.
- <sup>71</sup> *Ibid.*, pp. 88, 91, 93, 99, 102, 105, 114, 125, 126.
- <sup>72</sup> *Ibid.*, pp. 63, 88, 91, 105.
- <sup>73</sup> *Ibid.*, p. 85.
- <sup>74</sup> *Ibid.*, p. 95.
- <sup>75</sup> *Ibid.*, pp. 126, 127.
- <sup>76</sup> E. Klee, *op. cit.* (note 63), p. 107.
- <sup>77</sup> Cf. e.g.: L. Gassner, *"Verkehrshygiene und Schädlingsbekämpfung"*, *Gesundheits-Ingenieur* 66(15) (1943) pp. 174ff.; H. Kayser, *"Ärztliche Erfahrungen bei der Planung, dem Bau und Betrieb von Durchgangslagern für ausländische Arbeitskräfte"*, *Arbeitseinsatz und Arbeitslosenhilfe* 24(21) (1943) pp. 127ff.; F. Konrich, *"Über die Sanierungsanstalten der deutschen Kriegsgefangenenlager"*, *Gesundheits-Ingenieur* 64(29) (1941) pp. 399–404; J. Mrugowsky, *"Die Seuchenlage im europäischen Teil der UdSSR"*, *Zeitschrift für Seuchenabwehr, Wohnungshygiene und Schädlingsbekämpfung* 34(12) (1942) p. 115; E. Pappenheim, *"Fehler beim Bau von Entlausungsanstalten"*, *Gesundheits-Ingenieur* 66(16) (1943) pp. 183f.; G. Peters, *Die hochwirksamen Gase und Dämpfe in der Schädlingsbekämpfung*, F. Enke, Stuttgart 1942; G. Peters, W. Rasch, *"Die Blausäure als Entlausungsmittel in Begasungskammern"*, *Der praktische Desinfektor* 33(9) (1941) pp. 93–96; F. Puntigam, *"Hygienische Gesichtspunkte bei der Auswahl des Platzes für ein zu errichtendes Durchgangslager mit Entlausungseinrichtungen für ausländische Arbeitskräfte"*, *Arbeitseinsatz und Arbeitslosenhilfe* 6(3) (1942) pp. 27f.; F. Puntigam, H. Breymesser, E. Bernfus, *Blausäuregaskammern zur Fleckfieberabwehr*, Sonderveröffentlichung des Reichsarbeitsblattes, Berlin 1943; F. Puntigam, H. Pichler, *"Raumlösungen von Entlausungsanstalten"*, *Gesundheits-Ingenieur* 67(6) (1944) pp. 139–145; J. Rupper, *"Die Seucheninsel Polen"*, in Jost Walbaum (ed.), *Kampf den Seuchen! Deutscher Ärzte-Einsatz im Osten*, Deutscher Osten, Cracow 1941; H. Weidner, *"Die Organisation der Läusebekämpfung im Hauptkommissariat Baranowitsch, Weißbruthenien"*, *Der praktische Desinfektor* 34(4) (1942) p. 35; R. Wohlrab, *"Flecktyphusbekämpfung im Generalgouvernement"*, *Münchener Medizinische Wochenschrift* 89 (1942) pp. 483–488; E. Wüstinger, *"Vermehrter Einsatz von Blausäure-Entlausungsgaskammern"*, *Gesundheits-Ingenieur* 67(7) (1944) pp. 179f.
- <sup>78</sup> G. Peters, W. Rasch, *op. cit.* (note 77), p. 94: 「当座の間に合わせの燻蒸施設が必要とされている場所で、移動車を害虫駆除目的で使う試みがなされた。」
- <sup>79</sup> W. Oswald, *op. cit.* (note 3), p. 210; cf. John Milsom, *German Military Transport of World War Two*, Arms & Armour Press, London/Hippocrene Books, New York 1975, p. 145, Ill. 261: *"Henschel 33G 1, clothing decontamination truck, Kfz 93."*; R. Frank, *op. cit.* (note 3), p. 93.
- <sup>80</sup> 霧発生機は、濃縮硫酸(その粘性のために oleum と呼ばれる)や無水硫酸をきわめて薄い霧状のものに変えて、空気中に放出する装置である。この危険な物質が大気中の湿気と結びついて、結果とし

---

て本物の霧が発生する。使用される酸性の高い硫酸は人間にも危害を加える。このために、特別車両 93 がその場に待機しており、霧発生機の作業員は温水か用意されている中和剤( $\text{NaHCO}_3$ )で速やかに自分を洗い流す。連合国は、このような霧にもかかわらず、正確に爆弾を投下するのを学ぶようになったので、このやり方は戦時中に放棄された。この情報については、O.W. Grussendorf に負っている。このほか、この特別車両のもう一つの任務は、化学兵器による攻撃からの防御であった。

Oberkommando des Heeres (ed.), *Die Nebeltruppe*, Waffenhefte des Heeres, Deutscher Volksverlag, Munich 1941, p. 24; Adolf Röpneck, *Die Geschichte der Raketenartillerie von den Chinesen bis zu den Deutschen über ignis volans bis zur V-2*, pub. by author, Bad Aibling 1960, p. 129 を参照。

<sup>81</sup> E. Kogon et al. (eds.), *op. cit.* (note 46), p. 107.