

伯林に於けるオリムピック交通対策

昭和十二年十月 調査資料 第十八卷第三號

(以印刷代應寫
無斷禁轉載)

東京市 電氣局 庶務課 調査掛

寄贈
12.10.19
帝國圖書館

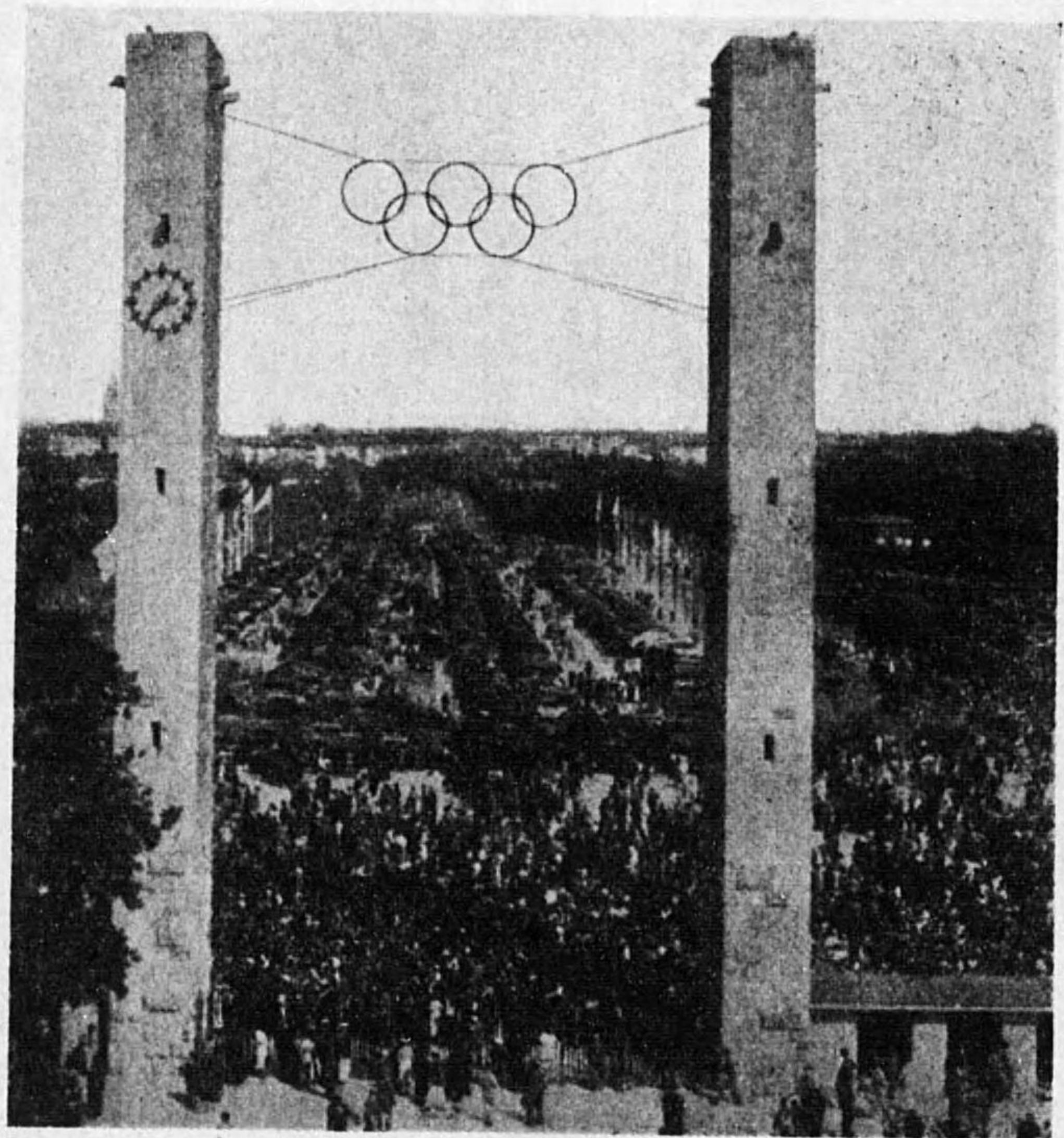
512



始



伯林に於けるオリムピック交通対策



オリンピック競技場東部よりオリンピック門及オリンピック廣場を望む

オリンピック競技場東部よりオリンピック門及オリンピック廣場を望む

伯林に於けるオリムピック交通対策

目次

はしがき	一頁
一、オリムピックに於ける伯林近距離交通	六
二、オリムピックに於ける伯林運輸會社	九
1. 競技場の交通状況並に伯林運輸會社の基本的準備	二
2. 伯林運輸會社の運轉計畫	三
イ、國立競技場への交通	二
ロ、グリニエーナウへの交通	三〇
ハ、オリムピック村への交通	三
ニ、一般交通——夜間交通	三
ホ、人員整備	三
ヘ、料金対策	三

ト、遊覽運輸對策……………五〇

チ、宣傳對策……………四三

3. 新運轉計畫の實績……………四〇

イ、地 下 鐵……………四九

ロ、路 面 電 車……………五〇

ハ、バ ス……………五三

ニ、一般交通——料金對策……………五三

ホ、遊 覽 運 輸……………五七

ヘ、オリムピック交通の量と質……………五七

三、オリムピックに於ける伯林S—鐵道……………六〇

四、國立競技場に於ける交通取締……………六五

1. 各競技種目間の協働……………七五

2. 官公所の協働……………七七

3. 組織委員會……………八一

は し が き

以下に掲載するものは一九三六年十一月五日發行「フェルケールス・テクニク(Verkehrstechnik)」誌第廿一號所載の伯林オリムピック交通に關する諸論文の要旨を抄譯せるものである。

突如たる支那事變の勃發は一九四〇年を目掛けて次第に昂騰し來つたオリムピック氣運を一瞬にして冷却し去つたかの感がある。事變の展望は吾人を驅つて戰時體制への編成變を要求し總てを戰爭目的遂行の手段たらしめずんば止まないが如くである。今や戰爭に直接關係なきもの、又は關係薄きものは戰爭の重大性の前に其席を譲り、其價值を喪失せねばならぬと云はるゝに到つた。オリムピック開催の當否も初めて此戰爭的觀點より再批判されねばならなくなつたのである。之乎非乎先に事變勃發直後陸軍に於けるオリムピック馬術選手の大會參加辭退の表明あり、之に次いで又議會に於て政府は時局重大を理由として大會不援助の態度を明にした。更に輿論も亦之等軍及政府の態度に對して今に到るも何等目立ちたる反應を示さざるより見れば新なる事變への關心の爲にオリムピックへの感興を殆ど消失し去り、軍及政府の態度を暗黙に是認せるものゝ如くである。斯くして東京オリムピックは正に生死の關頭に立つに到つたのである。

斯くの如き國民的雰圍氣の中に如此論文を紹介するは時機を失したるやの感なきに非るも敢て茲に

之を爲すは次の理由に依るものである。

一、オリムピック開催は軍並に政府に依り暗に不同意を表明せられたるも尙未だ責任あるオリムピック當局に依り公式に開催辭退又は開催不可能を決定せられたるに非ず、寧ろ當局は飽迄開催への希望を捨てず一層の熱意を以て大會決行への活動を繼續しつゝあり近時官邊に於ても漸次之に傾聴し先の態度を緩和し來れるやの趣の窺はるゝに到れること、又輿論の指導的部分には或は國際信義の立場より、或は國家の戰爭目的とオリムピック目的とが決して背馳するものに非ずとする立場より、或は又國家生活の悠久と躍進日本の意氣の宣明の必要を力説する立場より、其他又種々なる立場より開催斷行の必要を提唱されつゝあるより見れば一九四〇年オリムピック東京開催が必しも絶望に非ることこれである。

二、更に不幸にして第十二回オリムピック東京開催が不可能となれりとするも近く再びオリムピックが東京に決定せらるゝやも知れず然る場合に今日より豫め豫備知識を得て置くことは今日迄大規模且國際的催物の經驗に乏しき我國としては必しも徒爾とのみ云ふことは出來ないであらう。更にオリムピックは近く東京に來ることなしとするも國運の進展、社會の進歩と共に首都に於て國民的たると實際的たるとを問はず大規模なる催物の次第に増加することは想像に難くはない。従て又かゝる催物を中心として一時に首都人口が膨脹し、其人口の流動運営に首都交通機關が種々なる對策樹立をせねば

ならぬ機會も亦増大するに相違ないことこれである。

伯林オリムピックは近年世界に於て狭き一定地域に一時に内外より多數の人口が流入して突如人口が數倍に増大し、之等増大人口の交通處理に當局が腦漿を絞りたる好個の事例を提供するものである。従て第十一回オリムピック交通の經驗は向後オリムピック開催當事者に直接必須の教科書たるのみならず、オリムピックに關係の存否に拘らず、苟も都市交通機關に關係あるものゝ價值多き參考書たるものである。

次に本論文研究上の注意を一、二付言して置く。

伯林オリムピックに際して各國選手の示したる態度は各國夫々の國柄を示して甚だ興味深きものであつた。英佛の如き民主國の選手の態度は全く素人が趣味の爲健康の爲にスポーツを樂むといふ極めて個人的、趣味的なる淡々たる態度を示し些も他の目的に手段化されてゐたり、他から強制されてゐるといふ風は感ぜられなかつた。同じ民主國でも米國選手の態度は前者とは異り、オリムピックを大衆娛樂の一種と見、大衆と共にスポーツを享樂するといふ風であつて恰も選手は人氣あるスターの如く派手に愛嬌を振舞ひ常に嬉々たる態度であつて米國選手のある所常に觀衆の間に賑かな渦卷が起つた。之等前二者に對し獨伊の如き獨裁國の選手は國威發揚、國民精神高揚の檜舞臺に押し出されたる

國家的代表者として叱咤激勵され常に謹嚴且緊張寧ろ硬直的ですからあつたといはる。

四

由來ナチス・獨乙となれる以後の獨乙は集權的獨裁國家として社會萬般に涉り、「國民社會主義的」「獨乙的」「ゲルマン的」たることを高唱力説されてゐる、最近彼の國より舶載さるゝ文献を手にする人は「國民社會主義的」「ゲルマン的」等の文字の多きに驚くであらう。

何等イデオロギイと直接關係なき數學、物理學、工學に關する書物まで「ナチス的」「ゲルマン的」等の頭字を付けずんば止まぬのである。從て獨乙がオリムピックの如き國際的催物を國威發揚、國民精神昂揚の機會として宣傳的に之を捕へたことは想像に難くはない。

オリムピック交通を取扱へる本誌の諸論文の如きも事實を述べるといはんよりはナチス國家、オリムピック諸當事者が如何好妙適切に此大難事を處理したるかの功名談を語るに急なるが如くである。故に事實が如何に在り、如何に經過し、又如何なる困難が如何して切抜けられ又切抜けられなかつたかを冷靜に學ばんとする人々には稍々隔靴搔痒の感なきを得ないのである。之が第一の缺陷である。

更に本論文は次の三つの主要部分より成立つてゐる。即第一は伯林運輸會社のオリムピック交通對策に關し、第二はS—伯林鐵道のオリムピック交通對策に關し、第三はオリムピックに於ける交通警察に關するものよりなる。之等の論文は各々別々の著者に依りて執筆せられたるが爲か相互の間に殆ど連絡が無く或部分は重複し或部分は重要なるにも拘らず何處にも言及されてゐない。從て一體として

のオリムピック交通を有機的に理解することは極めて困難であつて、恰も伯林運輸會社とS鐵道と交通警察とが全然獨立して他と關連なく事を處理したるが如き感を與へる。之が第二の缺陷である。

されど伯林オリムピックに於ける交通對策に關する文献は極めて少く本論文の如きが殆ど唯一のものである。我々は以上の缺陷にも拘らず暫く之を以て満足せねばならぬのである。我々が若し本論文に於て第一の缺陷たる其イデオロギイ的過剩部分を適度に取捨し、且第二の缺陷たる脈絡上の不充分を他の適當なる資料（例へば本誌第十八卷第二號「伯林交通事業統制資料」）に依りて補はば我々の就いて學ぶべき尙多くのものが存することを確信するものである。敢て江湖に獎むる所以である。

五

一、一九三六年第十一回オリムピック競技と伯林近距離交通

伯林に於ける交通擔當者の前にオリムピック競技に對する交通對策を用意せねばならぬといふ差し迫つた重大問題が現れた時、關係各當事者は何れも此交通對策が恐ろしく廣範圍に涉らねばならぬであらうことは既に瞭りと認識してゐた。

オリムピック交通を成功的に達成する爲には個々の交通部門内に於て夫々の對策を慎重に樹立するの必要のあることは素よりのことであつたが、之にもまして伯林交通を全體として把握し、個々の交通擔當者の各對策が相互に結び付けられ以て各個の交通擔當者の緊密なる協働を爲し得る様に對策を樹立することが肝要であつた。斯くして始めて庶幾する所が満足に達成せらるゝものであることは自明のことであつた。

伯林國家監督官リツペルトの發議と伯林交通部長・伯林運輸會社監査役兼市會議員エンゲルの助力に依つて、オリムピックに對する交通對策を樹立する爲に伯林交通關係者を以てなる共同對策委員會が形成された。此委員會には伯林交通關係官廳以外に伯林の全交通擔當者が參加した、即伯林運輸會社、獨乙國有鐵道、遞信省、自動車運輸業者、船舶業者が參加した、更にオリムピック交通廳、オリ

ムピック資材廳、伯林—ブランデンブルグ州間運輸聯盟、旅館案内所及オリムピックの爲に特設されたオリムピック警察署も之に參加した。

私は此協同對策委員會の首席として此委員會の總の委員諸君並に之等の人々に依つて代表されたる官公署及交通業者に對し、始終公明と友誼の精神をもつて協議に參加せられしことに對し滿腔の感謝を表明せざるを得ない。尤大廣般なる諸交通が仕障なく遂行せられし所以のものは各僚友諸氏が一に其全力を盡してオリムピック競技の成功的達成に協力せられたるに由るものであつた。

委員會のなしたる力努は交通大臣に依る次の如き文面の感謝狀を以て報ひられた。

「伯林に於ける第十一回オリムピック競技の組織は一九三六年の八月を伯林に過した人々にとつては將來永く感嘆と回想の對象となるものであらう。私は伯林の交通擔當者達の努力が競技の榮ある遂行を保證するに多大の貢獻のあつたことを確認せざるを得ない。競技場へ往來する日々何十萬といふ人々の仕障なき整理を行ふ爲には人及物に對して極めて困難なる要求を課した。慎重なる組織的準備、總ての諸勢力の緊密なる結合、及全關係者の協同一致のみが首都交通史上空前の出來事を成功裡に遂行せしむることが出來たのである。將來オリムピック競技を研究する人々は必ずや伯林運輸會社の功績に絶大なる賞讃を惜しまぬであらう。私は關係諸氏に對し私の心からなる祝辭を表明し、併せて總ての關係者諸氏に私の感謝を披瀝することを私の義務と心得る。」

交通擔當者等の協同一致の實驗は大都市交通上の普通なれば解決困難なる問題も双互信頼の協同に依つて容易に解決さるゝものであるといふことを證明した。夫故に交通擔當者の協同は將來に於ても公共の安全の爲にも又交通利用者の利益の爲にも益々促進せらるゝことが望ましいものとなる。

ハノーヴァー市に於ける交通科學會議に於て交通省次官ケーニヒ氏が自治體內に於ける交通擔當者の協同の必要なる所以を力説したること、及獨乙國有鐵道總裁代理クライマン氏の之が實行に賛したるは私の深く喜びとする所である。交通利用者にも、又交通擔當者にも共に益する所多かるべき獨乙交通事業界に存する此思想の實現こそは近き將來に於ける最大の問題であらう。

伯林運輸會社々長

自動車交通事業團長

理事 ベ ニ ン グ ホ フ

一、 オリムピック競技開會中に於ける伯林運輸會社

伯林運輸會社運輸部長、工博、G・ホイエル
企劃及乗客誘致部長 W・シユナイダー

一九三六年開催の第十一回オリムピック競技は今や國際スポーツ史の中に編入された。獨乙のスポーツが此オリムピックに於て獲たる收獲は極めて廣大なるものであつて如何なる大膽なる期待をも遙に越えたるものであつた。

國民社會主義獨逸に於ては最近スポーツを以て國民教化の最良手段なりとして諸種の誘導や激勵が爲されて來たのであるが、一定の圍繞内で互に技を競ふ此オリムピック競技が齎した効果は世界が之迄此種の催しに於て未だ曾て經驗しなかつた様な深大なるものであつた。現實に當時獨逸に於ては全國民がオリムピック精神によつて緊りと捕へられ伯林競技場に行はれてゐる競技に全く心を奪はれて了つてゐた。

大衆の心を深く捕へるスポーツに對する興味と一九三六年のオリムピックをスポーツ界に於ける特殊の經驗たらしめようとの總統及政府の願望は相合して競技遂行の爲に宏大なる施設を設置せしめたのみならず、オリムピック選手の欣然たる参加を呼び起し、且海外諸國人及國內諸地方人の潮の如

き流入を齎したのである。オリンピック競技は國都の豫期した如く外人來遊の爲の偉大なる刺戟となつた。

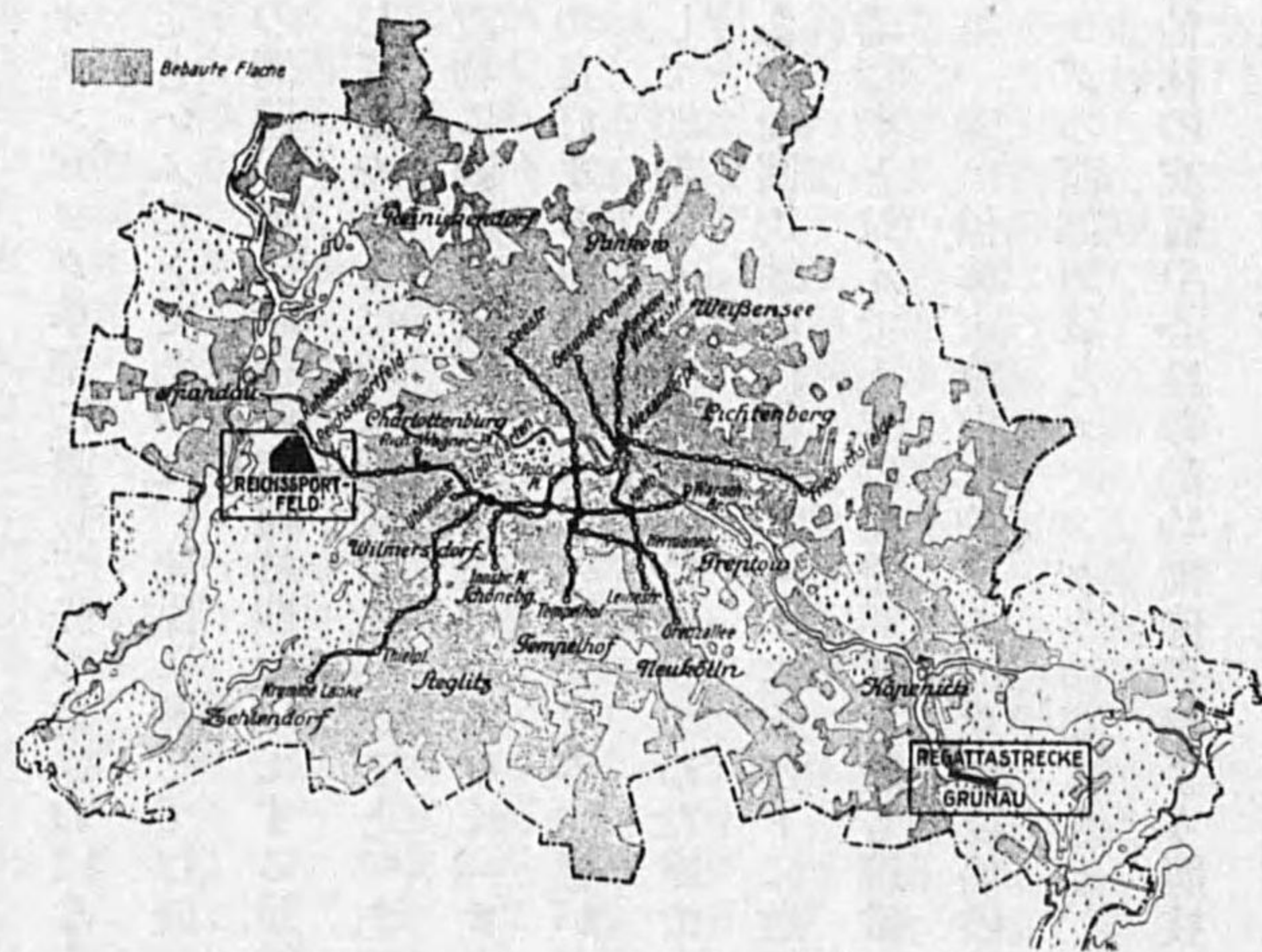
此催しに際して伯林の交通機關に異狀に重要なる役目が掛つて來たといふことは當然である。さなぐてさえ非常に複雑活潑なる伯林大都市交通に外國人の宿泊所とオリンピック競技場との間の複雑なる交通關係が追加されて來た。加之幾十萬といふ外來訪客には首都の名所舊蹟を見物する爲に交通機關利用に對する各種の欲望が発生した。従て伯林の交通機關は日常乗客以外に尙幾百萬の他の乗客を運輸せねばならなかつたといふことは何等怪むに足りない。

かゝる大衆的催しの遂行に當つては近距離交通を有効適切に處理することが何よりも重要となる。否かゝる催しを整然と實行することの成否は一に大衆運輸の可能性如何に依存するとさえ云ひ得る。伯林オリンピック開催中に於ける伯林運輸會社に課せられた問題の解決は當時問題となつた比較の先例が何んにも無つた丈に之丈困難を加へた。交通對策の準備に當つては過去に開催された類似の催しに範を得ることは不可能であつて唯堅き己自身の確心以外には頼むものは無つた。此比較先例の缺除こそは、伯林オリンピック開催中に於ける大衆交通運輸の處理に當つて得られたる經驗を徒に忘却裡に葬り去つたり、又は單に直接關係者の狹隘なる仲間中のみ死藏したりすることなく交通専門界の銘記すべき記録として保存するを必要ならしめたものである。

1. 競技場の交通狀況並に伯林運輸會社の基本的準備

オリンピック準備に際して先づ爲さねばならなかつたことは競技の爲の諸施設を建設する爲の場所選定といふことであつた。此點に關しては既に早くより人々が競技施設の爲の地所選定に際して、交通の問題、特に諸種の交通機關を以てする競技場への往來の快適なることの重要性を認識して之を熟慮してゐたことは特に感謝さるべきことであつた。國立競技場の建設者マルヒ博士が其オリンピック建設物に關する論文に於て述べたる如く、「オリンピック訪客の往來に奉止する大衆交通機關と競技場との良好なる連絡といふことに大なる注意が向けられねばならぬ」といふことは新競技施設の計畫に際して頭初より人々の意識に上つてゐた處であつた。競技場の地所の選定は既に一九一三年に競馬場のあつた圓周地の内部グリューネツルドに建てられてあつた舊來の競技場の地形に落ちた。此地は風物的特徴と並んで上述の交通問題を最も適當に解決する如くに見えた。(第一圖參照)

第一圖は伯林市域中に於ける國立競技場の位置を示す。人は此圖を見て競技場がシャルロットンブルグの西部地域とスパンダウの間であり、直接に市街地に接してゐることを發見するであらう。西部伯林の交通中心地即動物園停車場より競技場迄の距離は直線距離で僅六軒であり、伯林の最重要中心地なるポツツダムよりすら僅に直線距離九軒にすぎない。



圖一 伯林市域内に於ける国立競技場及
グリューナウ漕艇水路の位置

併し特に重要な點は国立競技場が既存の高速鐵道網に對して絶好の位置に位してゐた事であつた。競技場全體が、伯林運輸會社(BVG)に屬する地下鐵道と國有鐵道所
有の市内線(S線)とによつて圍繞せられてゐるのである。かくオリムピック大會の主たる競技場所が特に大群集の輸送に好適なベルリンの高速鐵道網と直接に連絡してゐた事は、交通問題の満足な解決に必要な主要條件の一つを完全に満たすものであつた。そしてその効果は、高速鐵道網がベルリン全市域に亘つてよく行き渡つてゐるだけに猶ほ一層目ざましいものがあつたに相違ない。

更に路面電車の配置も国立競技場には恊に恵まれた状態であつた。ベルリンの都心部からシユバンダウに行く線が国立競技場の直ぐ近くを通つて居り、それにライヒスシユトラッセには、カントシユトラッセから来る二つの系統がアドルフ・ヒットラー・プラッツ迄來て居つた。既に舊シユタデイオンに於ける催物の際にも、路面電車線は舊競走場の正門直前に在る終端停留場まで行つて居り、かくしてシユタデイオンに出入する乗客のうち路面電車によるものは實に素晴らしい多數に及んでゐるのである。

乗合自動車の方は之程うまい工合にはなつてゐなかつた。それは、こゝにやつて來る乗合自動車線はベルリン西南郊の方面から出てライヒスシユトラッセ通りのシユトイベンプラッツに終る線がたつた一つしかなかつたからである。

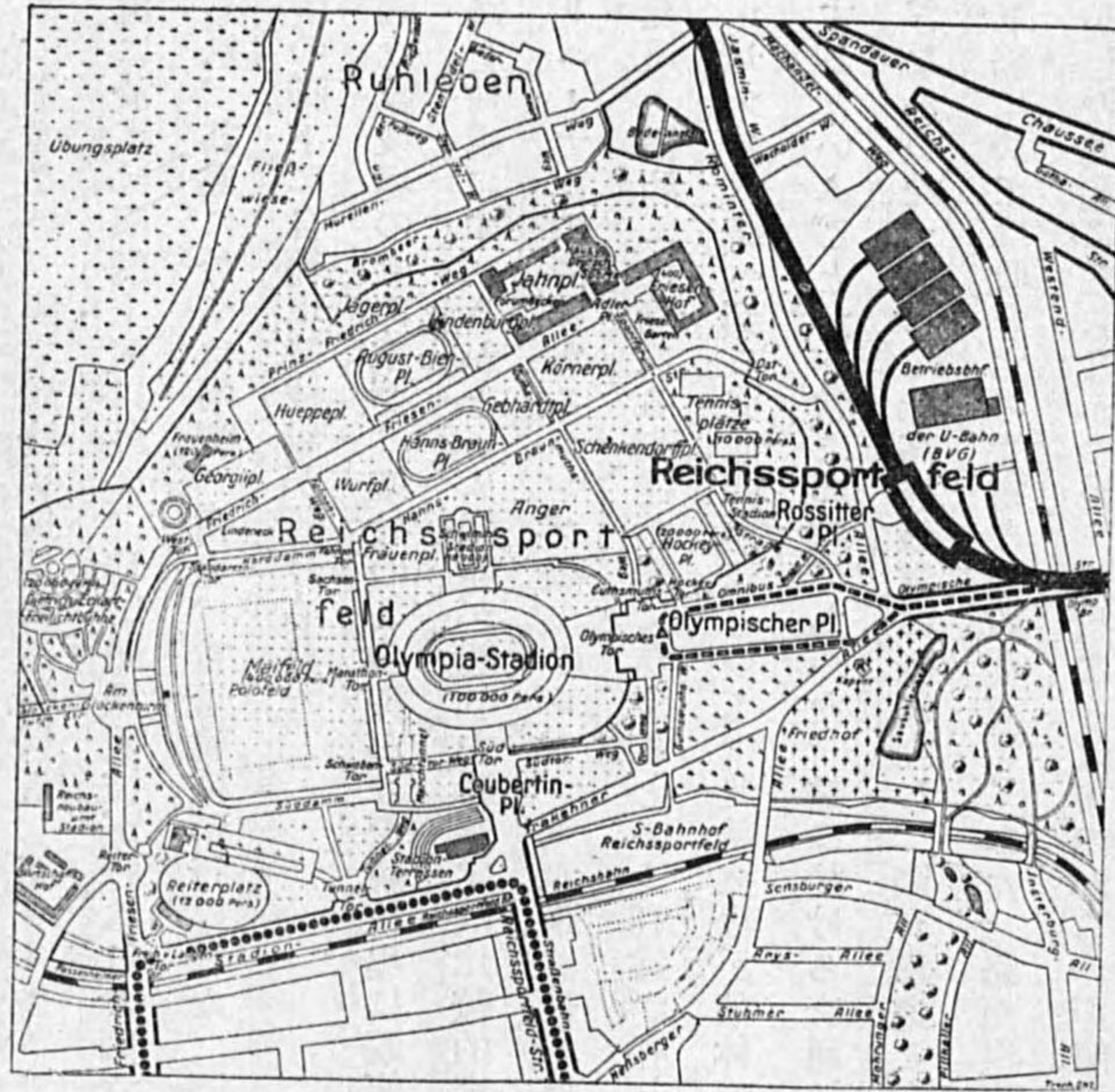
併し何といつてもオリムピア・シユタデイオンの建設に充てられた地所の交通上の位置は實に異常に良好であつたといはねばならぬ。之は正に大會の圓滑なる進行に對する本質的な要件の一であつた。けれども競技設備そのものの建造の際に於てすらやはり既に設計のときからして次のやうな點に特別に重きを置いてゐたのである。それは各個の交通機關に對して夫々その特性に應じた十分の乗客収容力ある終端停留場を特設すると共に訪客が各種交通機關の停留所に至る迄の途上で、出来るだけ歩行者の潮流や車輛交通との交叉を避けるといふことであつた。

地下鐵にあつては、國立競技場驛に近接して、一の運轉操車驛及一の廣大なる車輛工場があり、爲に地下鐵列車の仕立及準備の爲に其處に存する多數の平行軌道が利用され得たことは非常に便利なことであつた。國立競技場驛の廣場から國立競技場へ到る乗客の潮流を導く爲にロミンテル並木道及スポルト市場通の下方を通じてオリムピック廣場に通ずる特別の歩道が造られた。此オリムピック廣場は又オリムピック門即國立競技場の入口に接してゐた。

オリムピック通の終端、即國立競技場に達する正門通の終端に存するノイ・ウエストエンド地下鐵停車場には第二の入口が設けられ、又アドルフ・ヒトラー廣場停車場の上には期待される大交通群の待避地が設けられた。

路面電車に就ては競馬場道路に以前から存する軌道施設に大々の改善が加へられ、從來から存する二路線に加へて新なる一路線が建設された。運輸能力を増大する爲に路面電車の終端停留場は國立競技場の南前面に於て幅約六〇〇米が鋪裝せられ、路面電車連結準備の爲に三の路線が布設せられた。路面電車がフリードリヒ・フリーセン・並木道及國立競技場を利用して運轉せられ、且國立競技場街路の片隅に接してスタディオン並木道に存する出發驛は國立競技場の南門に面してゐたのは運轉上極めて重大なる意義が存した。

之迄乗合自動車は國立競技場迄延びてゐなかつたが人々は此乗合自動車をも協同運輸に参加せしめ



圖二 國立競技場に於ける大衆交通機關各驛

オリムピック廣場に適當な施設をなして終點を造つた。

圖二は國立競技場地域の設計圖である。之に依つて各個の交通機關の終點及停車場を知ることが出来る。新しい設計に依つて稀有に完備したる形で伯林交通に奉仕する四の交通機關即地下鐵、路回電車、乗合自動車、及國鐵が競技場の入口、オリムピック門及南門の周圍に集つてゐる。

國立競技場といふ時人は當然にオリムピック・スタディオン以外に競泳場、水球戲場、ホッケー場、テニス場及同じく競技種目と認められたる獨逸スポーツの行はるゝ獨逸スポーツ館を考

へるに相違ない。国立競技場地域に直接接近してデイトリヒ・エックアルト野外劇場が設けられ、其處に於ては演劇上演以外に、特に體操競技が行はれた国立競技場から少し離れた處に獨逸會館が設けられ、其處に於ては拳闘、角力、重量競技が行はれた。同様に国立競技場から稍離れた所、無線電信塔の脚下に自轉車競技場が設けられた。

国立競技場の次に重要且多數の人の押かけた競技場は端艇競走の爲のレガッタ水路であつた。競走水路を何處にすべきかといふ問題が起きた時選定は比較的容易であつた。既に古くから知られてゐるグリユーナウの傍にあるラング湖上のレガッタ水路は最も好適なものとして判定された。而も此水路は交通上極めて快適なる到達距離に存するといふ利益が存した。

レガッタ水路へ到る交通問題にとつては此競技場が伯林の中心から国立競技場より一層遠く離れて存するといふことが非常に問題であつた。茲に於ける交通にとつては只高速鐵道のみが問題となるにすぎなかつた。而して此高速鐵道は既に存し、國有鐵道こそ正に之である。國有鐵道はグリユーナウ停車場に於ては收容力の豊富な施設を有してゐた。路面電車は茲に於ける交通問題にとつては比較的僅かした問題にならなかつた。何故ならば市内からの距離が餘りに遠くあつたこと、而して又之が爲に要する餘りに長い交通時間は考慮せられねばならぬことであつたからである。併し補助手段として用ふる爲に苦心が拂はれた。即グリユーナウ國鐵停車場の前に路面電車の新路線が布設された。

レガッタ水路の見物棧敷の背後に接して走つてゐる此路線の上に補充車の仕立の爲の轉轍路線が設けられた。一方運轉は轉轍線の存否に拘らず單線にて行はれることが出来た。

平日の伯林交通状態に於てはグリユーナウ地方に於て何等の直接的な連絡線を有せぬ乗合自動車には適當な處に停留所が設置せられた。

オリムピック競技當日の交通の爲には尙此外の伯林市から離れて存在する若干の競技場に就て考察せられねばならぬ。即例へばワンゼーにある射撃場、ワンゼーからポツダムに到る途中のシヨーゼーにあるゴルフクラブの運動場、獨逸館の近傍にあるモムゼン運動場、遞信省運動場、グルンドブルンネン停車場に存するヘルタ・B・S・C 廣場、警察運動場、ホーヘンツォーレルンダムにある伯林スポーツ聯盟廣場、グライダー索引の爲のスターケン飛行場、騎馬教練及馬術競技の爲に存するドーベリッツ練兵場について考察されねばならぬ。併し之等の場所への交通は別に特別の建設の方策をとらずとも充分に間にあふといふべきである。何となれば右の地點の一部分は市内に存し通常の交通連絡方法を以て悠々到達することが出来るし、他の地點は其處に行はれる競技は別々の日に行はれ、且其競技への訪客の数は必しも頗る多いとは考へられないからである。

交通要具の車庫の創設といふことには特別の考慮が拂はれねばならなかつたといふことは素より然るところである。之に對しては既にこれまで收容能力ある多數の車庫を伯林運輸會社が有してゐたこ

とは極めて都合がよかつた。總計して、伯林運輸會社はオリムピック交通に對して約二七〇〇臺の路面電車、七〇〇臺の乗合自動車、一〇〇〇臺の地下鐵車を有し、其總座席數は約三五萬を有してゐた。豫期されし交通量の判斷に對しては先づ第一にオリムピック競技遂行のプログラムが各競技場の收容能力について若干の材料を提供する。各個の競技場に入場する見物人の數は第二圖から判斷せらるべきである。プログラム作成に際して既にオリムピック委員會に依り同時には餘り澤山の催物はせない様に留意せられた。此等はオリムピック交通問題に極めて好影響を與へた。プログラムを見れば、國立競技場地域に於ける催物の見物人は一定時に於ては大凡一五萬人迄止りと數へられた。併し實際には此事は永い間には二度起つたにすぎなかつた。爾餘の競技場に於ける見物人の數は極めて少數にすぎなかつた。

人は競技場への入場券所持者を以て見物人の數と見做すにしても之以外に尙招待客の來場、就中總統及宰相の來場に際して之に扈從する入場券を所持せざる人々も又見物人の中に算へ込まねばならなかつた。實際見物人の數を算定することは豫想外に困難であつて、特にブランデンブルグ門から國立競技場に到る豪華に裝飾される入場道路に幾何の見物人が立列ぶかといふことは全然見當がつかなかつたのである。併し兎に角各種公衆交通機關が到着する毎に非常に多數の人を運び込んで來るといふことは豫め考へに入れてをかねばならなかつた。

伯林に於ける交通量並に交通機關への問題に對して一般的に云つて最も重要な問題は合計幾何の訪客が國都に來るかといふことであつて、之に對しては確たる答をなすことは出來なかつた。

オリムピック交通部及宿泊部の作成せる數字は其作成報告が非常に遅れた爲に餘り利用される所が無かつた。交通對策に對する準備をなさうとする時には何時も間に合はぬ勝であつた。且又オリムピック宿泊部は伯林に於て純粹の外人として宿所を求めるか或は宿泊所に於て室を見出し且宿泊に對して對價を支拂はねばならぬ訪問客のみを知り得たにすぎなかつた。特別の統計に依つてもなければ知ることの出來ぬ知人又は親戚に宿泊する様な伯林訪問客に就ては何等據る可き數字は無かつた、だが此人口も又伯林街路及交通機關を著るしい程度に利用することは自明のことであつた。

次に國民社會主義團體「クラフト・ドルヒ・フロイデ」に依つて組織されたる伯林訪問團の參加者は非常な大群を爲してゐた。之故に彼等は「ヘルストラッセ停車場附近に特設せられた「クラフト・ドルヒ・フロイデ」町に先ず運ばれて其處から彼等は色々の道を通じて伯林に入り込み以て競技場及伯林交通機關の繁榮に頗る大なる寄與を爲した。

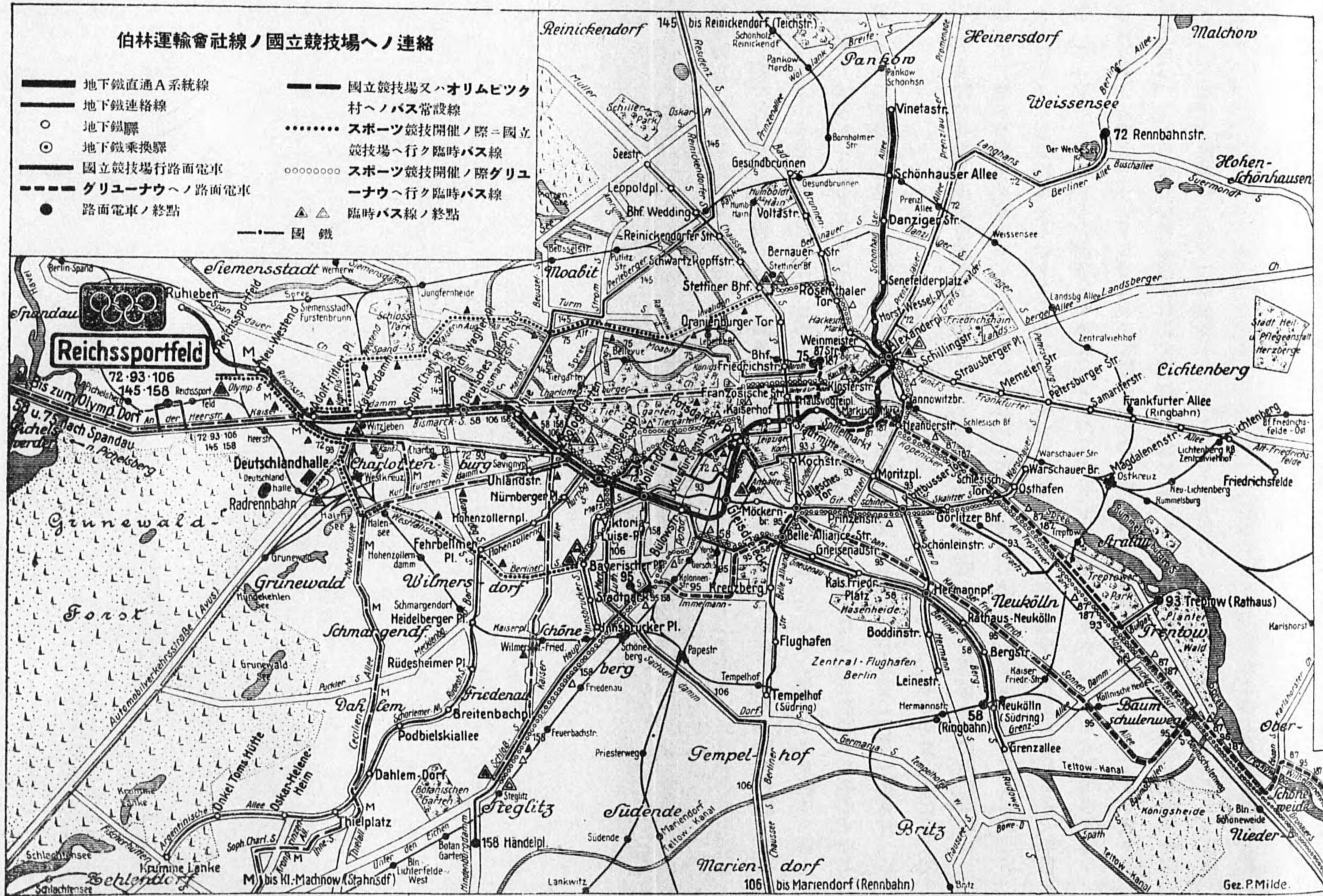
之を要するに人々はオリムピック競技場の場所選定に當つても又競技場の建設に當つても同時に大衆交通機關の需要状態に關する考慮を忘れなかつたといふこと、及警察並に伯林運輸會社をも含めて對策委員會の全參加者の協同に依るプラン作成に當つて既に圓滑なる交通處理の爲の總ての可能なる

前提が考察せられたといふことは特に述べて置かねばならぬ。併し豫期さるゝ訪客の數、及交通量の測定に關しては人々は入場券を持つて競技其者を見物する見物人の數を超過する總人數に對しては全く推定に頼らざるを得なかつた。又豫期さるゝ訪客の宿所を伯林の諸方に配分するといふことに關しては不明瞭な方針が存したにすぎなかつた。第一案は準備の行程上に於て非常に變更せしめられた。只首尾一貫して認められてゐたのは外客の大部分は伯林の西方及南方に居を占めるであらうといふことにすぎなかつた。

如此空間的にも、數量的にも不確定な材料を基礎として運輸計畫及交通對策を講ぜねばならなかつた。如此尨大な催しに對する何等の經驗も未だ有しなかつた。併し人々は兎も角全力を盡して準備を爲すべきことの必要及交通サービス提供の非常な不充分なることより生ずる危険を冒すよりはサービス提供の過剰なることこそ寧ろ撰ぶべきであるといふことは瞭りと理解してゐるべきであつた。尙又人々は全オリムピック關係者の満足の行く様に競技が圓滑に遂行することは全く交通サービス提供の如何に依存してゐること、且此サービス提供に當つては單に伯林運輸會社の利害といふことのみが考慮に入る丈ではなく否之より以上に伯林市の名聲といふことが考慮に入れられねばならぬといふことを十分に意識してゐなければならなかつた。

伯林運輸會社線ノ國立競技場ヘノ連絡

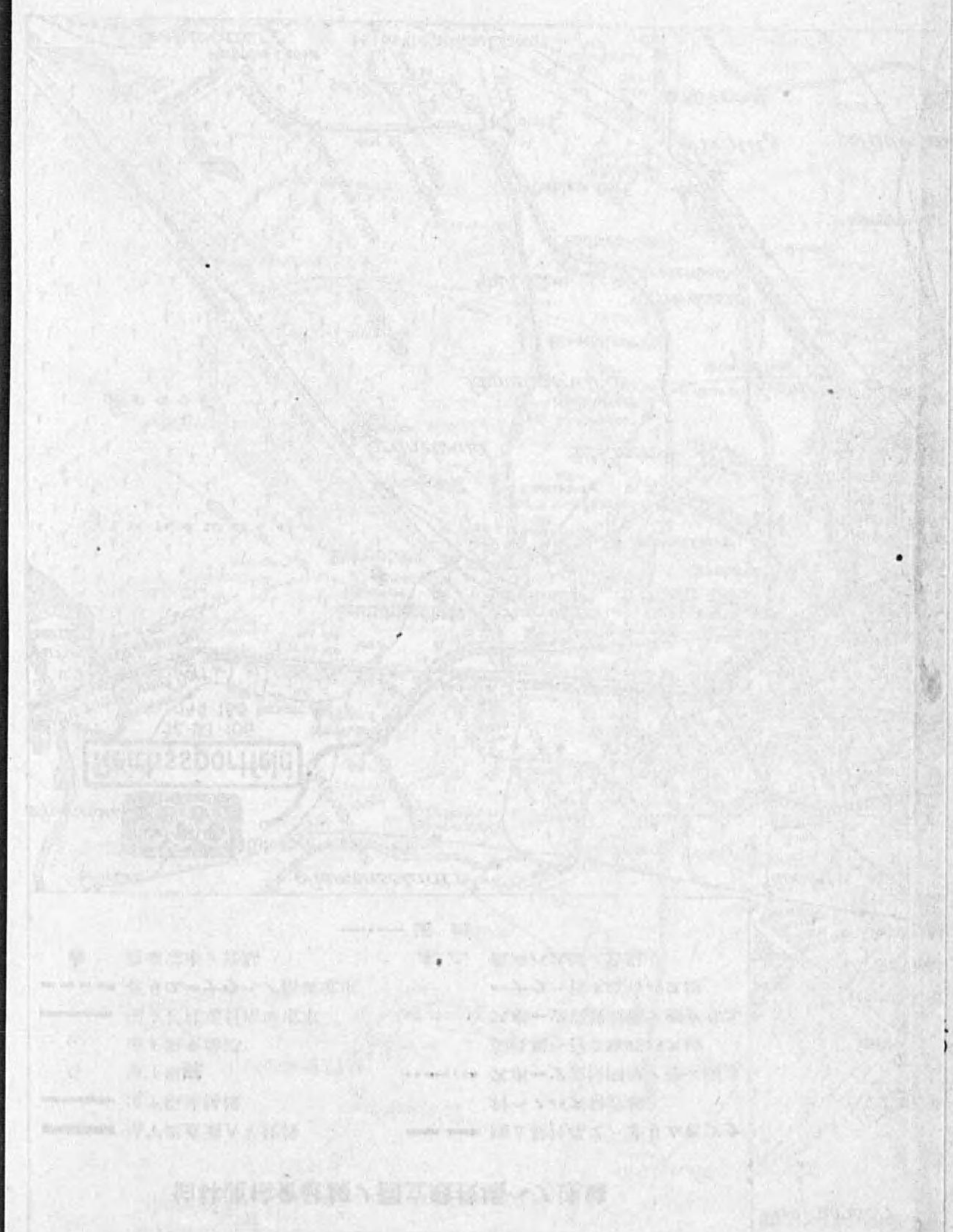
- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> — 地下鐵直通A系統線 — 地下鐵連絡線 ○ 地下鐵驛 ⊙ 地下鐵乗換驛 — 國立競技場行路面電車 - - - グリューナウヘノ路面電車 ● 路面電車ノ終點 | <ul style="list-style-type: none"> — 國立競技場又ハオリンピック村ヘノバス常設線 スポーツ競技開催ノ際ニ國立競技場ヘ行ク臨時バス線 ○○○○○○○ スポーツ競技開催ノ際グリューナウヘ行ク臨時バス線 ▲ ▲ 臨時バス線ノ終點 — 國鐵 |
|--|---|



第三圖 オリンピック開催中に於ける伯林運輸會社各線（路面電車—地下鐵—バス）連絡狀況

加之地下鐵の他の路線に於ける非常に大きな交通需要の起つた場合に於ける例へば五月一日（メーデー）に於けるテムペルホーフ線に對する突如たる交通需要の増大の場合に於て人々が之迄之に對處して來た智識が大に役立てられた。

以上の如き場合に於けるサービスの提供に對しては列車運轉巡環の流動性を確保することが最も肝要であり、且其爲によりて生ずることあるべき混亂を可及的に避けることに努力せねばならぬことは



2. 伯林運輸會社の豫定運轉方法（圖三參照）

1. 國立競技場への交通

地下鐵 國立競技場に對する交通處理に就ては、伯林運輸會社の諸交通機關中の地下鐵が最初に問題となつた。地下鐵は高速交通機關として豫期さるゝ乗客の運輸に最も適し、二分間隔八輛連結車を以て一時間に二萬—二萬五千の人を運ぶことが可能であつた。發車間隔の詰つた運轉方法の場合には事業者は人々の總ての要求を満足せしむる様に發車及配車を形成するといふことが肝要である。此際諸種の系統線よりの乗客の集合及其乗客の國立競技場への輸送に當つて問題となるA系統線に關しては丁度從來のスタディオオンに於けるこれ迄に行はれた大興行の際の交通處理から若干學ぶべき所があつた。

人々に依つて克く知られてゐた、其際停車場内に出来る丈多くの乗客を入れ込み、プラットホームを一杯に満すといふことは必要なことではない。否寧ろ交通の摩擦なき流を形成することこそ心掛く可き最も重要なことである。

之迄も手本にして引合に出された總ての大きな交通需要は、近く生ずる大交通問題に比すれば次の點に於て重要な區別がある。即之迄の大なる交通需要は一日丈而も一般に數時間丈人の雜踏が生ずる個別的な催しを機縁として生じたにすぎぬものであつた。だが來るべき催しに於ては開會から閉會迄の實際競技の行はるゝ十六日間以上の期間に渡り異常に強大なる交通需要が起るに相違ない。其際に於ける交通需要は均等の大さを持續する筈はなく競技の種目や價值に應じて非常に動搖するに相違ない。加之各路線の各地點に於ては同時に劇しい交通輻輳が生ずるであらうことを考慮に入れて置かねばならなかつた。

夫故に人々は地下鐵の對策準備に當つて運轉計畫に新しい方法を採用した。人々は最初から運輸さるべき交通量の最高度を眼中に於いた運轉計畫を樹てもしなかつたし、又豫想さるゝ交通量より少く見積つた交通量に對して建てられた運轉計畫と竝んで必要に應じて臨機應變に各列車に連絡さるゝ追加車を一定數保留して置くといふ方法も採られなかつた。さうでなくて人々は先ず中位的交通量に對しては基本運轉計畫を定め、更に之に加へて二系統の追加列車運轉計畫を定めた。將來の運轉の實施

に當つては、時々起る交通需要量の高低に應じて基本運轉計畫に依る列車間隔に第一追加系統列車に依るか或は第二追加系統列車に依るか、之とも又此第一、第二兩追加系統列車運轉に依つて填充するかといふことは運轉當事者の手中に屬することであつた。此際決定的に重要なことは、追加系統列車が基本運轉計畫に依る列車時隔の中に持込まれて而も基本ダイヤに些の變更も生ぜしめない様にするといふことであつた。追加列車運轉に依る運轉強化の場合に於ても運轉方法は其都度新に秩序付けられたり、或は樹立し直さるゝが如きことがなく、一併し實際に於ては巧妙に裝備されたる列車の危険豫防装置と信號設備とを有する地下鐵の安全無比な運轉方法の下に於ても此事は決して簡單なることではない——追加列車は自然に、豫め定められたる計畫に從て基本計畫運轉に存する隙間に引入られ又引出されねばならなかつたのである。

要之運輸當局は二十分間に基本計畫に依つてバンカウールレーベン行の四列車、第一追加計畫に依つてシュピッテルマルクト—國立競技場行の四列車、第二追加計畫に依つてアレクサンダー廣場—國立競技場行の四列車が仕立てられ、尙之に加ふるにアレクサンダー廣場—クルムリンケ行二列車を追加する様に運轉計畫を定めたのである。斯くして、運轉の最高能率の上げられたる時には一時間にルーレレーベン行通過列車十二、國立競技場行列車十二が國立競技場驛に到着する譯であつた。今一列車が八輛連結であるとするならば、一時間に二一六車が國立競技場驛に到着する譯であつた。

二四
反對方向に對しても又必然に運轉追加は全く同一の現象を呈した。既に前に強調したるが如く國立競技場驛の地下鐵工場地域にては列車を解體する爲に存する澤山の路線を使用することが出來又轉轍廣場にはすべての要求を満足せしむる第一級の轉轍装置が存在したことは運輸處理の爲に益する所が多かつた。總體として地下鐵A系統線の連絡線と見做さるべきであつたA系統線以外の地下鐵B……E各系統線上に於ける交通に對しては列車延長の應機の伸縮に依つて需要座席數を均等化する様に準備した。

路面電車 路面電車事業に就てはサービス提供に對する前提は地下鐵とは本質的に異つてゐた。此際に於ては現存路面電道路線の運轉強化が問題となつたのみならず、更に運轉の彈力の強化に依つて國立競技場への連絡を増加することがより一層の問題となつた。其際前以て豫期さるゝことは多數存する伯林各市區から國立競技場指して恐るべき多數の交通量が流れ込むに相違あるまいから伯林路面電車網の系統は大きく分岐するに相違ないことであつた。之故に既に國立競技場を通過する第五八系統線及第七五系統線の利用並に國立競技場の近傍を終點とする第七二系統線及第九十三系統線の延長運轉以外に尙新線第一〇六、一四五、及一五八各系統線が之に使用せらるゝことゝなつた。圖表第三の示す如く、路面電車の國立競技場への直通運轉組織は完成されて扇狀をなし伯林諸區から國立競技場へ向けて集中せられ又其處から戻り運轉に依つて各市區に末廣がりに放射してゐる様に組織せられ

たのである。各系統線の實際の運轉狀況は次の如くであつた。

第五八系統線

スパンダウ(市立公園)―ハーフエンブラツツ―ポツダム通―ビヘルスドルフ通―ビヘルスドルフ(ドルフ通)―ヘール通―アドルフ・ヒトラ―廣場―ソファイ―シャルロット廣場―クニ―動物園驛―ネレンドルフ廣場―マンスタイン通―ベレ・アリアンス通―ヘルマン廣場―ノイケルン驛

第七二系統線

ワイセンゼ―競馬場通―ベルリ―ナー・アレ―ラングハンス通―グスタフ・アドルフ通―プレントラウ竝木道―プレントラウ門―プレントラウ通(引返運轉)―ノイエケ―ニヒ通―ヨステイ通)―アレクサンダー廣場―ケ―ニヒ通―シユロス通―ヴェルデル通―フランス通―マウエル通(引返運轉)―マウエル通―カノニ―ル通)―ライプツイヒ通―ポツダム廣場―ポツダム通―リュツオウ通―リュツオウ廣場―シル通―ネテルベツク通―クライスト通―ウイツテンベルグ廣場―タクエンツイ―オン通―アウグステ・ヅイクトリア廣場―ハルデンベルグ通―ヨアヒムスタール通―カント通―新カント通―ウイツレ―ベン驛―東プロシア・アレ―マ―ス―レン竝木通―アドルフ・ヒトラ―廣場―カイザ―ダム―ヘール通驛―國立競技場通又はフリードリヒ・フリーゼン竝木道

— スタデイオン竝木道

第七五系統線

ハイケンフェルデ—スバンダウ(市場)—ビヘルズドルフ通—ヘール通驛—アドルフ・ヒトラー廣場—リチャード・ワゲナー廣場—クニ—アルト・モアビト・レールト驛—ドロテオン通—クプフェルグラ—ベン

第九三系統線

トレップトウ—議事堂—ブルガリア通—アム・トレップトウ公園—エルゼン通—プレス通—グラ—
—エツ通—ウイン通—オラニエン通—コツホ通—ウイヘルム通—アンハルト通—ザールランド
通—ケテン通—グロースアドミラル・フォン・ケステル通—フロツヴェル通—リュツオウ通—リュ
ツオウ廣場—シル通—ネツテルベック通—ウイテンベルグ廣場—タウエンツ—アウグス
テ・ヴィクトリア廣場—ハルデンベルグ通—ヨハヒムスター通—カント通—新カント通—ウイ
ツレーベン驛—東プロシア竝木道—マシーレン竝木道—アドルフヒトラー廣場—カイゼルダム—
ヘールストラ—セ驛—アン・デルヘールストラ—セ—國立競技場通又はフリードリヒ・フリーゼ
ン竝木道—スタデイオン竝木道

第一〇六系統線

マリエンドルフ(競馬場)—シヨーゼ—テムペルホーフ—伯林通—ドルフ通—シエーネベルグ
通—ザクセンダム—テムブルホーフ通—ミエーレン通—マルチン・ル—テル通—ル—テル通—タ
ウエンツ—アウグステ・ヴィトリア廣場—ハルデンベルグ通—クニ—ビスマルク通
—カイザーダム—ヘールストラ—セ驛—アン・デルヘール通—國立競技場通(或フリードリヒ・フ
リーセン竝木道)—スタデイオン並木道

第一四五系統線

ライニツケンドルフ(タイヒ通)—ハウプト通—レジデンツ通—市場通—ライニツケン通—フエン
通—ペルレベルグ通—ストロム通—ツルム通—ゴツコウスキイ通—フランクリン通—マルヒ通—
クニ—伯林通—ウイヘルムズドルフ通(歸路シャ—レン通—伯林通)—ビスマルク通—カイザー
ダム—ヘールストラ—セ驛—アン・デルヘール通—國立競技場通(或フリードリヒ・フリーセン
通)—スタデイオン竝木道

第一五八系統線

リヒテルフェルデ(ヘンデル廣場)—ヒンデンブルグダム—シユロス通—ライン通—ハウプト通—
アテツイエン通—ゴルツ通—ウイテルフェルド廣場—マツセン通—ノレンドルフ通—クライスト

通—タウンエンツイオン通—アウグステ・ヴィクトリア廣場—ハルデンベルグ通—國立競技場通(或
フリードリヒ・フリーセン竝木道)—スタデイオン竝木道

以上を要するに即國立競技場に於ては七の路面電車路線が利用に供せられ、更に此七線から他の路面電車線は勿論地下鐵及乗合自動車にも割引料金にて乗換が可能にせられたのである。

更に路面電車に於ては運輸對策は次の如くに形成せられた。特に強化せられた基本運輸計畫に竝んで隨時交通需要の増加状態に應じて實現せらるゝ多數の追加運輸系統が用意せられた。即第四、第七二、第九三、第五八及第七五系統路線上に多數の追加系統線が準備せられ何れも南門の終點停留場まで運轉せられた。總じて運轉方法は列車が半分又は一分間隔にて國立競技場に到着し、又催物の終了したる場合には其處から半分又は一分間隔にては發車することが出来る様にせられた。南門と國立競技場の騎士門の間に存する引込線は運轉の終了後歸還運轉の際に用ふる爲に多數の列車を集置して置く爲に用ひられた。

列車の組成は大體に於て二輛の附隨車を連結することゝせられ、かくて三輛連結車が仕立てられた。需要の大小に應じて附隨車の數を増減することの出来る爲には追加列車が何時でも使用出来る様に準備して置くことゝ共に運轉の流動性が必要程度に應ずることを保持する様配慮せられねばならなかつた。

乗合自動車 乗合自動車交通が問題となつた時始め人々は乗合自動車は現存の地下鐵及路面電車の補助機關であるべきであると考へた。市の中心から國立競技場への規則的な乗合自動車の連絡は存在しなかつたので全く新にかゝる路線が創設せられねばならなかつた。斯くてライトハウス・ステリッ—國立競技場、アンハルト停車場—國立競技場及アレクサンダー廣場—國立競技場行の三行が創設せられ適當な間隔を以て國立競技場へ向けて運轉せらるゝことゝなつた。尙特別な催しのある際に適當量の需要のある時にのみ開業さるゝ動物園驛、バイエルン廣場、ステティン驛、及ウンテルデンリンデン兵器庫の各地點から國立競技場向に運轉せらるゝ四線が準備せられた。乗合自動車路線の運轉ダイヤは次の如くであつた。

A 常時運轉路線

1. ステリッツ・ラトハウス—カイザー竝木道—動物園驛—クニ—ビスマルク通—アドルフ・ヒトラ—廣場—ライヒス通
2. アンハルト驛—ポツダム廣場—ポツダム橋—リュツオウ通—ウイテムベルグ廣場—ゲデヒトニス教會堂—クールフルステムダム—ハレンゼ—驛—アドルフヒトラ—廣場—ライヒス通
3. アレクサンダー廣場—議事堂—シユロス廣場—ウンテル・デン・リンデン—ブランデンブルグ門—クニ—ビスマルク通—アドルフ・ヒトラ—廣場—ライヒス通

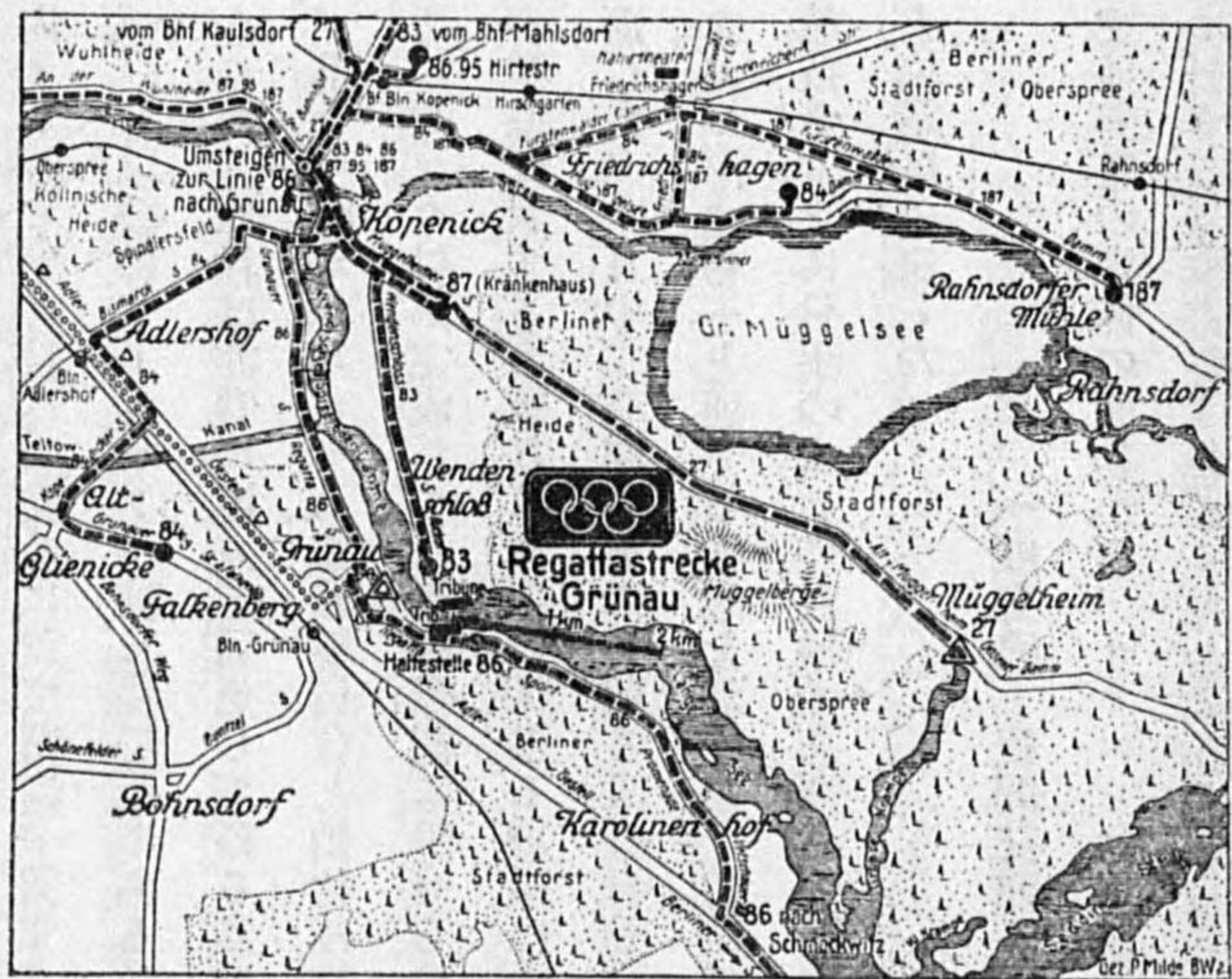
B 臨時運轉路線（特別な催物のある場合のみ）

1. 動物園驛—クニー—アドルフ・ヒトラー廣場—ライヒス通
2. バイエルン廣場—グリュエーネ・ワルド通—ウエストフアリア通—ハレンゼー驛—アドルフ・ヒトラー廣場—ライヒス通
3. ステチン驛—養老院通—アル・モアビト—カイゼリン・アウグスタ竝木道—ルイゼン廣場—エリザベス女皇通—カイザーダム—アドルフ・ヒトラー廣場—ライヒス通
4. 兵器庫—ウイター・デン・リンデン—ブランデンブルグ門—クニー—アドルフ・ヒトラー廣場—ライヒス通

乗合自動車路線は路面電車及地下鐵の連絡網の間を通り之等を補充し且中間停留場なき特別路線として運轉されたが故に云はば一種の高速運輸とも見られた。

ロ、グリーナウへの交通

グリーナウへの交通（第四圖）に對しては伯林運輸會社に依りては僅少の對策が構ぜられたにすぎなかつた。地下鐵は此對策からは除外せられた。何となれば地下鐵網はグリーナウ郊外迄は伸びてゐなかつたからである。路面電車に於ては競技場行の路面電車路線に於ける運轉の強化が準備せられた。第八六系統線はケペニクを發し直接に見物席の背面に添つて走つてゐたし又第八三系統線は途中



第四圖 グリュエーナウ競漕場に於ける交通連絡

ケペニクを通過してヴエンデンシユロスにてダーメ河北岸にオリムピックの爲に特設された見物席の背後に到達して其處に終點を持つてゐた。兩線とも伯林の方には進まず、ケペニク止りであつた。併しケペニクは多數の系統線即第八七、第一八七及第九五諸系統線にて市内及伯林南部地方並に南西部地方と連絡してゐた。

之故に第八三系統線及第八六系統線に於ける運轉強化と竝んで伯林—ケペニク行電車運轉に對しては列車間隔の適當な壓縮及車輛連結の増大が計られた。

尙乗合自動車の特別線が設けられ催物のある日に其處から國立競技場又はグリュエーナウへ向けて運轉せらるゝのであつた。

ハ、オリムピック村への交通

尚オリムピック村への交通に就て特に一言する必要がある。オリムピック村は競技の開始さるゝよりづつと以前にドーベルリッツ練兵場の後にある伯林—ハンブルグ間に横るシヨウゼー湖に臨んで建設せられた。此村は非常に遠方を通過してゐる鐵道を除けば何等の公衆交通機關も存せぬ地方に存した。第十一回オリムピック組織委員会と伯林運輸會社との協定に基き一の乗合自動車組合が設けられオリムピック村が完成して一般の參觀に供せられる以前に既に活動に入つてゐた。オリムピック競技の準備に對する廣般なる大衆の大なる興味はオリムピック村の參觀日に當つて異常なる人波の殺到を齎した。一日中二分間隔を以て連る乗合自動車の長い行列はスバンダを發し、ドーベルリッツを経てオリムピック村へと通ずる街道を進んだ。競技の實際行はるゝ時に對してはオリムピック村に宿泊する競技者、之に付添の人並に其他の訪問者の需要を満足せしむるに十分な様に運轉がなされねばならぬと協議は一決した。

ニ、一般交通—夜間交通

交通對策の準備の頭初から、オリムピック競技場行及競技場から市内への歸還の爲の乗客の交通機關に對する運輸需要は非常に大となるであらうのみならず、伯林を訪問する外客の大群も亦一般市内交通の爲の非常に大きな運輸需要を起すに相違ないであらうといふことは克く判つてゐた。此状態を

人々は極めて重大に評價し、一般市内交通の増大は恐くは競技場に於ける交通を遙に甚しく超過するであらうと考へた。之故に之が爲には必要な限り路面電車線及乗合自動車線の強化運轉を爲す様準備せられた。

此際人々は夜間交通に對して特別の注意を向けた。平常時には伯林に於ては午前三時をもつて飲食店の法定閉店時刻とされてゐたが此制限は競技の開始さるゝより前に停止せられた。爲に旅館及娯樂場は夜中開いてゐることが出来る様になつた。之に依つて期待さるゝ交通を處理するに當つて地下鐵及S鐵道は鐵道保持の立場から廿四時間運轉をせしめない爲に夜間運轉は休止せらるゝといふことを考慮に入れねばならなかつた。之故に路面電車に對する著しき夜間運轉の擴大強化が企圖された。斯くして大半の路線系統に於て晝夜運轉が些の休止もなく行はるゝに到つた。平時夜間交通を引受ける職能を有し、之故に既に晝夜運轉の多數の路線網を有してゐた乗合自動車にあつては、矢張夜間運轉の一層の強化が計畫された。

運轉状態の必要なる滑さを保持する爲には車輛の餘裕を利用するを要する。其の爲に競技期間中路面電車及乗合自動車に對する車輛配分掛を運轉本部に設けた。此運轉配分掛へは總ての休車が運轉職員及營業所から報告せられ斯くして之等の車は直に運轉強化に引出されるべきであつた。

ホ、人員整備

上述の廣般なる運轉計畫には又現業員の配備を如何するかといふ問題にも當然關係せねばならなかつた。現行の労働時間を以ては現存總現業員數を以てしても到底計畫されたる交通量を克服することは仲々困難であると思はれた。だからと云つて競技の行はる短期間の間丈現業員を新規採用することは討議に登らず、事實又現業員を仕立てるに必要な教育を考慮に入る、時到底問題になることは出来なかつたので、特別な現業員對策が講ぜられた。全交通従業員に對して既に一九三六年度に於ては特別の賜暇規定が定められた。競技の行はれる期間に對しては賜暇は許されぬこととなり以て最も重要な期間に於て全従業員が勤務に服する様にした。更に月宛労働時間を延長し、且オリムピック期間の間日労働勤務時間平均を八時間から九時間或は九時間半に引上げた。

此方法に依つて人數を増加することなくして労働力に對する増加需要を満すことが出来た。各個の營業所管内に特別の交通需要の起きた場合には各個の營業所への人員の平均化を計ることに依つて之に應ずることとした。

且又全運輸現業員はオリムピック競技の開始される一週間前に當つて既に遂行さるべき交通問題に對して特別の指導を開始せられた。「オリムピック案内」といふ印刷物が各現業員に配布され、之に基いて新交通網、乗客案内及新料金率に就て立入つた指示がなされた。

へ、料金對策

乗車料金に於ては、現實に料金の型と金額を定めるに先だつて、先づ何よりも運輸經濟上の關係を考慮せねばならなかつたのである。此の際注意せねばならなかつたのは、競技場への交通が、大體に於て、一方向きの交通となり、従つて競技場行きは超満員となるのに對して、歸りの車はガラ空きとなるといふ點であつた。此の現象は競技場が都心を離れて外方地區にあればあるだけ一層強く現はれるものといはねばならなかつた。又競技が終つて歸り客の運輸を始める迄の間各種車輛が競技場で待つてゐる時間や、更に運轉計畫の見透しが付かない場合に付きものの従業員の時間外勤務等の爲に、どうしても普通の場合よりも運轉費は嵩むものと見ねばならなかつたのである。

従つて大規模な料金引下を行ふ事は經濟上の見地から既に不可能な事が明かであつた。それでオリムピック期間中もやはり通常の料金(註)を維持する事になつたのである。けれども乗車料を一口に纏めて支拂つて置けば何度でも乗れるやうにして、外客の便宜をはかると共に、他面車掌の切符切りの努力をも軽減する爲に、一日券及十日券を設ける事とした。之には相當の危険が伴ふ事は、當時何人も認める所であつた。それは一日券などでは、その所持者が何回乗車するものか全く見當がつかないといふ點が何といつても第一の心配であつた。勿論その所持者は機會ある限り、出来るだけその利用をはかるであらう。そしてベルリンの交通機關は全市に亘つて廣く行き亘つてゐるので、その利用の機會は非常に多い筈であり、従つて始めからその利用回數は餘程多いものと覺悟してかゝらねばなら



第五圖 オリムピック一日券（一九三六年八月四日入録のもの）



第六圖 オリムピック十日間定期券（七月卅日から八月八日迄有効）

効であるが、十日券は購求の際に、その直後十日間の中の適当な日から有効となるやうに客の方で選擇出来る仕組になつてゐた。従つて十日券は前賣をする事も出来たわけであるが、一日券の方では之

なかつた。此の爲に一乗車當り収入が採算上堪え難い程の激落を來すやうな事も容易に考へられる所であつた。此の不利は、本券を利用する人々が多ければ多い程、益々甚しいものといはねばならなかつた。

（註）柏林運輸會社の料金制は原則として全交通機關共通の二十五ベニツヒ均一料金制である。即ち二十五ベニツヒの切符を買へば、之で電車にも地下鐵にもバスにも乗れ、又電車から地下鐵へも、地下鐵から電車へも無料で乗換へられる。但しバスに乗換へるには五ベニツヒの乗換券を買はねばならぬ。

従つて此の券の價額を定めるには次の二つの點に注意せねばならなかつたのである。即ち此の料金がオリムピックの本當の觀客だけに利用される限りに於ては採算を割るやうな事はなく、寧ろ幾らかの好刺戟を與へるものであるが、之には一面に於てベルリンの通常乗客及通勤客の一日券及び十日券への轉向が目立つ程の程度に上らないやうにする事が必要である。後者は乗車券の移轉を絶對的に排除する事が不可能なだけに一層重要であつた。勿論移轉を許さぬといふ事にする事は出来るが、假令さうしたとしても、寫眞添付を強制する事が不可能な以上、發行した乗車券が果してその名差の本人によつて本當に使用せられてゐるかどうかは保證出来ないわけである。

之等一切の事情を考慮に入れた結果、一日乗車券の價額は一・五〇ライヒスマルク、十日間乗車券の價額は之より一割引として一三・五〇ライヒスマルクと決定された。一日券は常に購求當日に付有

は原則として出来ない事になつてゐたのである。

第五圖及第六圖は之等の乗車券の體裁を示す。二つとも厚紙製で、一日券は薔薇色、十日券は淡青色であつた。之等の乗車券の有効期間は七月二十五日より八月二十一日までの間と定められた。高價な乗車券を携帯させては、車掌の負擔が重くなり過ぎるので、之を避ける爲に、電車とバスの車掌には一日券だけしか持たせない事とした。但し地下鐵の出札口では一日券と並んで十日券も發賣した。十日券は此の外BVG案内所、觀光局、オリムピック交通事務局及供給事務局でも、又BVGの中央乗車券販賣所でも扱つたのである。

改札は一日券では、通用日を特殊の適當な黒鉛筆で太く明瞭に十字印をつけて消し、更に誤用を避ける爲にバンチで入缺する。十日券では始めの日と終りの日とをバンチで入缺し、有効期間の前後の不通用日は黒鉛筆で太く抹殺する事とした。(第五圖及第六圖)

地下鐵では猶ほ此の外にも料金對策が講ぜられた。地下鐵では、國立競技場での催し物の終了後には非常に澤山の群衆が停車場を目掛けて殺倒するものと考へねばならなかつた。それで出札口で切符を買ふときに生ずる混雜を避ける爲に、着いた時に歸りの切符を買つて置けるやうな方法を講じた。地下鐵の普通券は他の交通機關(電車及バス)に乗換が出来るのであるが、その乗換有効時間は一時間となつてゐるので、ベルリンに於ては歸りの切符を豫め買つておく事は一般的には不可能なわけであ

る。此の難點を除くには次のやうな方策が講ぜられた。即ち地下鐵の國立競技場ライヒシュポルトフエルトで買つた乗換券は、七月三十日から八月十七日迄の期間に限り、一時間の乗換時間制限を撤廢された。切符を切るときに、時刻の所に印を入れず、翌朝の五時迄乗換が利くのである。

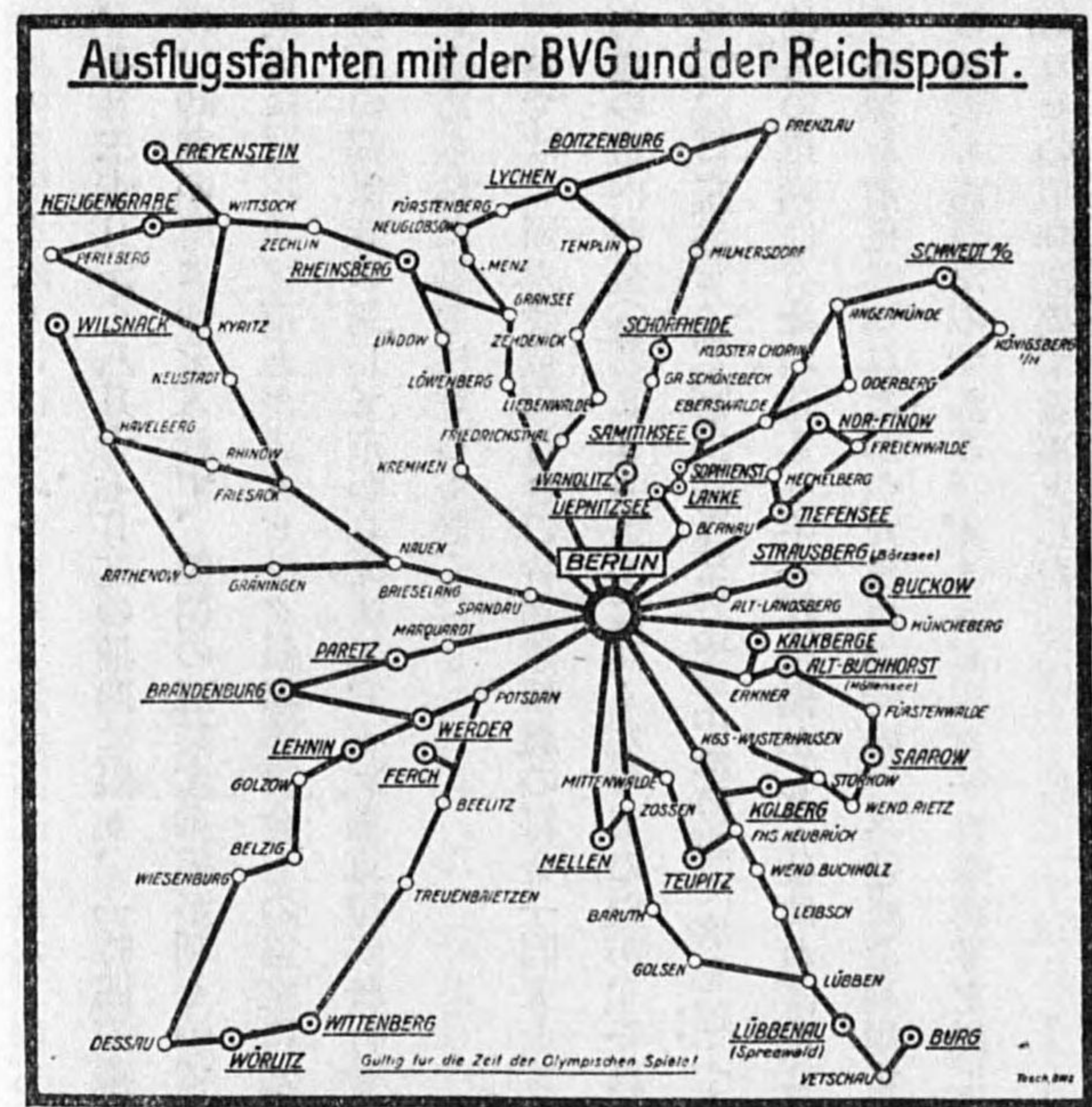
最後にベルリン市とオリムピック組織委員會との協定に基いてオリムピック大會の役員及び其他の職務上の關係者に對して市からオリムピック乗車證が發行せられ、BVGの一切の交通機關に無料乗車が認められた事を注意して置く。

バスでは、國立競技場行きの特別運轉線の料金一回五十ライヒスペンニツヒと決定した。此の金額は普通の市内料金(註)よりも遙かに高くなつてゐたが、それは之等のバス線は特殊運輸を行ふものであつて、特に快適な乗心地で競技場迄途中無停車で客を運ぶものだからであつた。併し此の外に猶ほ、手持ちの車輛は、此の時もう手一杯に働かして使はねばならぬ有様だつたから、手持車數では到底交通の増加を消化し切れなかつた爲に、此のバス連絡を利用する客が餘り多くならぬやうに料金を高くする必要もあつたのである。オリムピック一日乗車券を以て此の特別運轉線に乗るには毎回二十五ペンニツヒの追加を要する事とした。

(註) 普通のバス料金は二十五ライヒスペンニツヒである。

オリムピック村への乗車料金はその區間の長さから見て、片道六十ペンニツヒと定めた。

ト、遊覽運輸の準備



第七圖 遊覽運輸豫定線

特に大がかりな準備は遊覽運輸の方でも行はれた。ベルリンへの外來客は必しも競技場だけにしか行かないといふわけではなく、又ベルリン市内の名所だけしか見物しないといふわけでもない筈である。必ず風光明媚なベルリン郊外やブランデンブルグ縣などをも見物するものと考へるべきであつた。勿論此の目的に應ずる遊覽運輸はBVGがズツとやつて來てはゐる。併しBVGがやつて來た特別遊覽線の程度では、場席提供が不十分だと見なければならなかつた。それに、市内線の車を持つて來ようにも、時正にオリムピック

會期中で市内交通も増加してゐる筈であるから、あまり多くを期待する事は出来なかつた。似たやうな困難は貸貸バスを持つて來る場合にも付き纏ふものと見ねばならなかつたのである。

車輛の問題を調整する爲に、他の交通業者との連繋が企てられた。先づドイツ國內の他の交通業者からバスを賃借する案が真先に計畫されたが、之は採算關係を嚴密に考査した結果結局拋棄されてしまつた。併し國營郵便と、その所有バスを應急的に動員する事に關して折衝した結果は、終に此の兩交通業者の間に提携が成立する事になつた。そして之にはベルリン・ブランデンブルグ外客運輸聯盟も參加する事になつた。それは、此の聯盟は、ベルリンに於ける外人客保護と、ブランデンブルグ縣内遊覽地への外客誘致といふ二重の任務によつて、遊覽旅行のプランの作成には非常に大きな役割を持つてゐたからである。猶ほ此の外客運輸聯盟は、ブランデンブルグ縣に於ける遊覽運輸そのものの開拓を行ふのにも、そして又遊覽運輸に關係のある種々の補助的な活動即ち飲食の世話や案内の施設などをするのにも、之こそ最も適當な機關と目されてゐたのである。

かくて加盟者双方が協力して遂行すべき遊覽運輸計畫が樹立された。それは正に全體としての統一の見地から行はれる遊覽車運轉が、一部はライヒスポストに割當てられ、一部はBVGに割當てられたものである。此の場合、加盟者の各自は、夫々自己の計算に於て、自己の責任に於て運轉を行ふといふのであつた。第七圖は此の運轉計畫の範圍の廣大さと内容の充實とを示す。

貸切車に就いては、差當り一つの取極めが作られ、上掲の案による遊覽運轉に對しては、ライヒスポストとBVGの車が主として當る事となつた。但し貸切の請負の方は、大體はやはり乗合自動車營業者の手に残される事となつた。之は出来る限りは、ライヒスポストとBVGとの車により、猶ほ需要の如何によつては、出来れば此の外に猶ほ、外方のバス業者の車をもベルリンに持つて來る事になつたのである。

市内一周運轉には、之を目的として許可を受け、之を唯一の任務として居るベルリンの自動車業者達が當る事になつてゐた。

車輛の需給の調節をはかると共に、全需要を一望の下に通觀出来るやうな、統一的な業務執行の實を擧げる爲に、BVGの社屋内に俗に交通本部と稱する特別の事務所を設置して、こゝに關係交通業者から夫々専任の代表者を駐在させる事とした。貸切車の註文は全部こゝに集中して來て、それから各個の交通業者に割當てられる。同様に、特別運轉の切符賣出高及び應じ切れない残りの需要が前賣所から全部こゝに報告されて來る。そして特別運轉切符の前賣高並びに貸切車の賃金の勘定が行はれるのである。かうして此の方面に於ても、交通需要の圓滑な處理を期する上に極めて劃切な組織が保たれたやうである。

子、宣傳對策

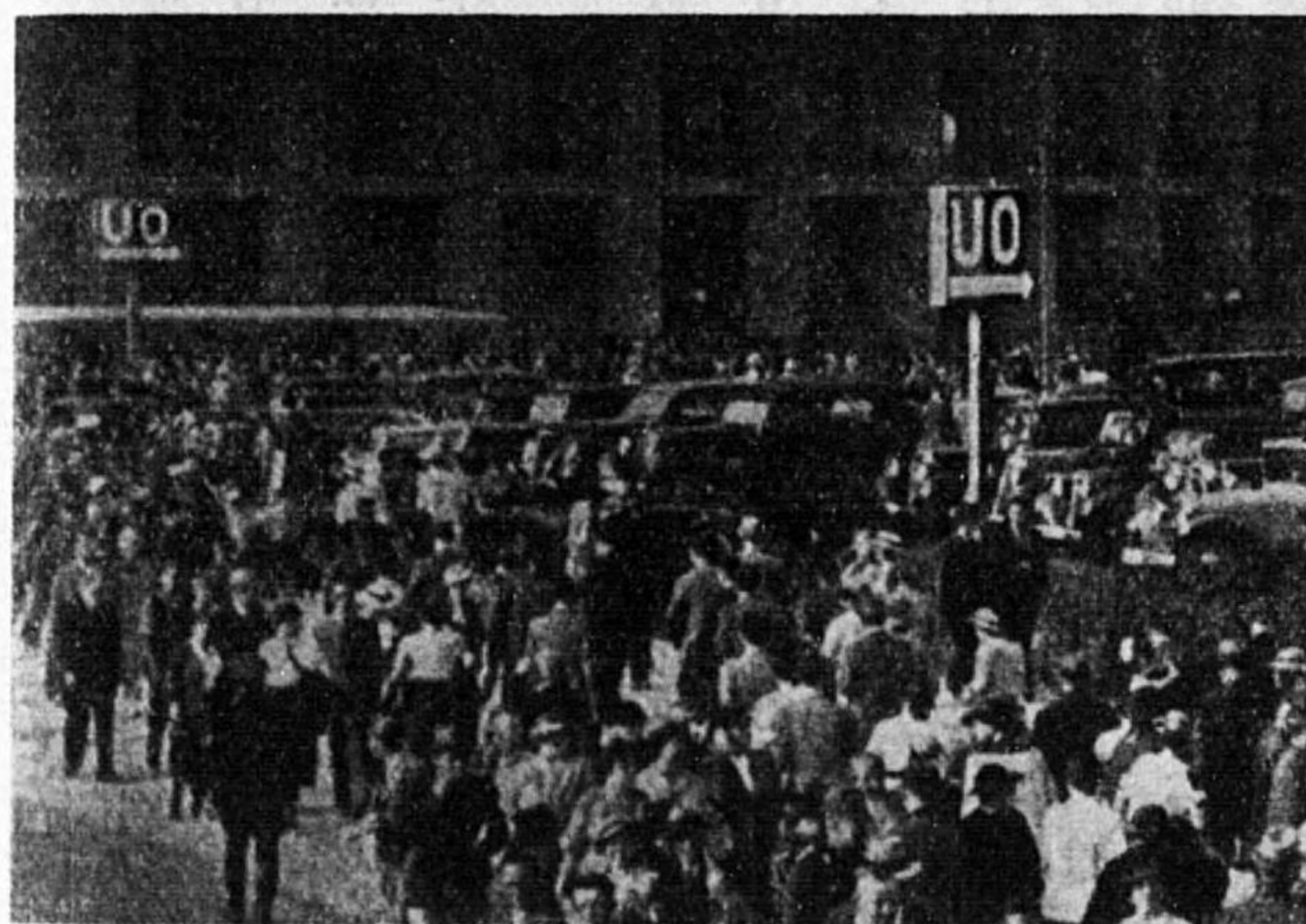
ベルリンの交通網の規模は、もと／＼廣大な上に、オリムピック運輸の準備によつて益々大きくなつてゐたので、乗客案内施設には特別の方策を講ずる必要があつた。特にベルリンにやつて來る外人客をベルリンの日常交通に慣れさせ、ベルリン近距離交通に關する一切の必要な知識を教へ込む爲には、是非とも何等かの方法を講ぜねばならなかつた。従つてどの交通業者に在つても、オリムピック準備には乗客案内對策が第一線に登場したのである。

之に就いても、各交通業者が一々別々に行動する事はとかく案内施設の過剰に陥り易く、結局交通機關の利用者に利便を與へるよりは害を與へる方が多いといふので、嬉しい事には此の方面に於ても、ベルリンの交通業者は共同行動をとる事になつた。それで各個の交通業者は別々の案内宣傳行爲をやめて、共同の乗客案内パンフレットを發行し、之に對して各業者は自己の意向により、自ら適當と思ふ案内資料を提供するといふ事に實行委員會の申合せが決定した。BVGは内容の蒐集と統一的プランによるその編纂とを引受けた。案内書は英語版、佛語版、スペイン語版をも含み、一版四十萬部を印刷した。此のパンフレットは交通警察官及びベルリンで服務する通辯人にも全部虎の巻として與へたのである。

BVGは唯、同社で普通に出してゐた交通地圖をオリムピック版として發行し、同時に前から手持ちの、袖珍地下鐵路線圖を分配しただけである。

市内交通に對すると全く同様な案内パンフレットは、やはり全交通業者の共同案内事業として、廣範圍の遊覽交通に對しても發行された。之にはライヒスポストとBVGとの共同遊覽プログラムばかりでなく、此の外にも獨逸國有鐵道、タクシ

四四



第八圖 オリンピック交通機關前に於ける雑踏。方向板は地下鐵驛(U)及バス(O)の終端驛の方向を示してゐる

ー、ハイヤーによる遊覽旅行から更にベルリン及びブランデンブルグ縣の湖水の船遊び迄含まれたのである。此の宣傳パンフレットの外に、宣傳板も造られた。之は地下鐵及びS線の停車場だとか、電車及びバスの車内だとか、郵便局だとか、其他適當な場所に掲げられたのである。

所でベルリンの交通を外來客に呑み込ませる爲にとつた方策は特に注目すべきものがあった。先づ國立競技場では、各個の催しが終つた後の交通の處理に圓滑を期する爲からだけでなく、各交通機關の停車場及び停留所に至



第九圖 伯林運輸會社のラウドスピーカー車

る道のハッキリした標示を是非共行はねばならなかつた。之に就いてBVGは、既に知られてゐた青地に白くUの字を抜いた地下鐵のしるしに倣つて、電車と乗合にも同様なるし、電車には赤地に白くST、バスは莖地に白くO—を造つた。此の交通標識は、次の停留所又は停車場の方向を示す柱

の上に載せられたのであるが、之は交通警察及びオリンピック・スタディオンの建設者マルヒ教授と協議の上で、國立競技場のまはりに多數に設けられた。(第八圖)。獨逸國有鐵道も之に加はつて、半ばBVGと共同して自分の方でも、所屬のS線停車場の道しるべを一通り設けたのである。

BVGでの新しい試みとしてラウドスピーカー、カーによつて乗客に教へるやり方が大に行はれた。國立競技場のオリンピック門の所に、各交通機關へ行く道を乗客に示す固定したラウドスピーカーが設けられた。固定的な設備が到底設けられさうにもない南門には、ラウドスピーカーの装置を施した自動車(第九圖)を駐在させる事とした。

地下鐵の國立競技場驛には、プラットフォーム用と玄関

四五

用と二つの擴聲機が取り付けられた。プラットフォームのは、發車の順序を示したり、又列車の各個所にあるまだ空いた場席を告知して占席状態の出来るだけの均等化をはかつたりするのに使はれた。又玄關に取付けたラウドスピーカは、主に到着する乗客に對して、着くと直ぐに出来るだけ樂に歸り切符が買へるやうに、空いた出札口を教へるのに使はれた。



第十圖 路面電車停留所標柱上に
取り付けられたる標示板



第十一圖 電車及バスに取付
けたる方向板

國立競技場への直通交通機關を外來客に見付け易くする爲に、電車及バスの國立競技場行の運轉系

統に屬する車には全部、獨特の外から見える吊懸板をとりつけた(第十一圖)。此の外、國立競技場への直通系統線に屬する重要停留所には、オリムピックの五輪標識及び系統番號を記した特別の板を取付けた(第十圖)。地下鐵では、國立競技場への直通運輸が行はれるA線の停車場の方向板にオリムピックの五輪のしるしをつけて、乗客がどうかして、クルンメ・ランケ行、即ち西南分岐線の列車に乗込むのを防いだ。

外人客を保護する爲に、大多數のBVG従業員に外國語の講習を施し、案内掛として交通上主要な地點に配置した。

3. 新運轉方法の結果

國立競技場に於けるオリムピック施設が完成した後、建設者を交へた組織委員會は此大建設物の使用價值を確むる爲に競技開始以前に此施設の實驗をして見ることを必要を痛感した。斯くして國立競技場其者及其付屬の諸施設に對する一般的試驗が試みられた、ベルリン市民の一定範圍の人口、就中伯林所在の大事業の所屬者が國立競技場内に催された入場隨意の催し物に招待された。此催し物は同時に準備されたる伯林運輸會社の運轉方法及機關交通及徒歩交通に適用される交通警察の定めた規則の爲の一般的試驗でもあつたのである。勿論此催物に依つては豫定運轉計畫の總てを實驗して見るこ

とは出来なかつたが、此催物への訪客の來往に對する運輸並に國立競技場並に其近傍に於ける交通の處理は確に好ましき概觀と豫定されたる方法の合理性に對する多數の結論を許すものであつた。

第一の一般的な實驗は七月五日日曜日に國立競技場にて行はれた。訪問客には大軍樂隊が提供された。七月十九日日曜日には第二回の一般的實驗が行はれることとなり、オリムピック競争路にて少年達に依る簡單なる運動競技が行はれ、同時に水泳場にてはオリムピック選手達に依る練習が行はれた。午後に行はれたる之等二の催しについて六月三十日水曜日の夕刻に最後の催しとしても一度開會祝賀體操が行はれて其時刻に於ける交通状態の概觀を得る爲の資とせられた。デイートリヒ・エツクハルト舞臺及其處に於ける催しと連關した交通については一九三六年六月廿日土曜日に既に一般的實驗が行はれた。

斯くして之等の催物に於ける經驗に依つて計畫されたる方法に僅少の變更又は補充を加ふれば良いといふことが判つた。就中又此經驗に依り、國立競技場の敏速なる開閉及觀衆の退場及各個の交通機關の停車場への誘導に對して遺憾なく配慮されてゐることが照明せられた。

オリムピック競技の終了するに及んで次のことが明となつた。各所の競技場及デイートリヒ・エツクハルト舞臺に於て催物が並行重疊して行はれ爲に閉場に及んで觀客の退場が一時に各方面に殺倒し、それに依つて交通量は異常に上昇したにも拘らず豫め爲されてゐた廣般綿密な準備計畫に依つて事態は

全く好妙正確に處理されたといふことこれである。

イ、地下鐵

既に述べたる如く、特に重大なる任務を負はされてゐた地下鐵に在つては全運轉の經過は豫期通りに旨く行つた。國立競技場への往路交通は長い時間に渡つて行はるゝが故に取立て、云ふ程の困難なくして遂行せらるゝ筈であつた。各競技の終了と共に突如として始る歸路交通にあつては國立競技場の地下鐵驛はオリムピック門から約六〇〇メートルも離れてゐるといふことは大變便利なるものとして現れた。

驛に行く歩道上には乗客が目白押しに並んで進み、爲に地下鐵驛では丁度具合よく乗車の爲の乗客配分が行はれた。而して其處には何等の停滯も起らず全く平穩に事が運ばれた。豫め定められたる増車及運轉計畫は極めて好都合に行はれた。追加列車の挿入に當つては車輛追加は其都度迅速且圓滑に運輸需要に適應せしめられ、如何なる地點、如何なる時にも列車運轉上に些の停滯も起らなかつた。

オリムピック競技の開催されてゐる全期間中國立競技場を直接結ぶ地下鐵A系統線に於て非常に交通が輻輳することは素より當然のことであつた。併し地下鐵國立競技場驛は驚くべきことに、オリムピック開催期間中ではなく既に第二回一般實驗日の七月廿六日に非常に大なる交通輻輳を持つた。此日に於ては一般實驗以外に尙國立競技場のナチス團體の「友愛社」クラフトドルヒンロイデに依る見學があつたのであ

る。其爲に多數の特別列車が仕立てられた。

オリンピック開催中に於て最も交通輻輳したのは地下鐵のホッテグダム廣場驛であつた。此驛は八月の十五日即オリンピック競技の終了の前日に此驛開設以來最高の収入を得た。次に交通量の多かつたのは國立競技場驛であり、次は獨逸博覽會が催された爲に交通需要の多くなつたカイザーダム驛であり、次は伯林西部地方にある外人居住地域に近くある爲に交通量の多くなつた動物園驛であつた。次に同じ様な理由に依つてウイテムベルグ廣場、及アドルフ・ヒトラー廣場驛に於ても交通量は増加した。後者の交通量の増加したのは其附近に存する多數の住人の居住する「友愛社街」の存するに依るものであつた。

國立競技場驛に於ける切符賣場及出札場の作業に對しては特別の注意がなされた。既述の如く切符賣場の勞力の一部をばぶく爲に歸りの切符の前賣が行はれた。歸路交通に對しては八の賣場が開かれ其處では一分間に一四〇人の乗客を片付けることが出来た。斯くして此事は歸り切符の前賣及停車場の切符賣場にて何等の手續をかけぬ集合切符に依る勞力軽減と相俟つて必然的に混雜時に於けるあらゆる停滯を避けることが出来た。ブラットホームへは一〇の開札口が開いてゐて混雜なく乗客を入場せしむることが出来た。

ロ、路面電車

路面電車交通の處理に對して先づ第一に成されたることはスタデイオン竝木道に存する終點停留場が正確に測定され、到着する列車の引返し運轉の爲に合目的に施設がなされたといふことである。其處に於ける一の軌道は基幹運轉計畫に依り運轉せらるゝ列車の交通の爲のみに用ひられ、他の二の軌道は競技場訪問者の運輸の爲に必要な追加列車の爲に用ひられた。此際市内への運轉方向の如何に依つて追加車は前以て分離された。即一方の追加車はカイザーダムの方へ行く軌道上に他の追加車はカント通の方へ行く軌道の上にあつた。

伯林の東部諸地區と國立競技場を乗換を必要とせず直接結びつける七の直通路線の組織は最も具合の良い事が實證された。オリンピック期間中ずつと七の直通線は極めて多量の乗客を有つた。

路面電車交通に取つて問題の地點はアドルフ・ヒトラー廣場であつた。其處にはカイザーダム、カント通から來る軌道が集つてゐた。最高交通輻輳時には一時間に一定方向に七〇の二輛連結列車がアドルフ・ヒトラー・プラッツを通過し、之に依つて約一四・〇〇〇人の乗客を運搬した。此交通量の大部分は國立競技場に行くものであり、殘餘は國立競技場を通過して、ピツヘルズドルフ、及スパンダウに行くものであつた。

路面電車にあつては、實際の運轉事情は極めて正確に豫め規定された通りになつた。運轉計畫に依れば列車間隔を縮少する爲に三輛連結車は輻輳時にのみ用ひ、他の時には二輛連結車を用ふるといふ

ことになつてゐた。交通運輸上から云つて三輛連結車の車隔密度の疎なる運轉の方が車輛間隔の密なる二輛連結車よりもより好都合であるとはいへオリンピックの期間中にあつては国立競技場への訪客に長い待合時間を過させずに乗車機會の頻繁なるを必要としたのである。

国立競技場向の交通の増大以外に柏林路面電車交通に於て全面的に豫期された交通量の増大が起つた。特にウンター・デンリンデン地域を通る市内各路線に於て甚しかつた。運轉は其時に需要に應じて増大せられた。

路面電車交通は豫め抱かれてゐた多くの怪念に反して十分満足なる状態に柏林交通大河の内に於て交通警察との緊密良好なる協力に依つて極めて圓滑に其任務を果すことが出来た従て混亂又は停滯の如き現象は起らなかつた。

ハ、乗合自動車

乗合自動車運轉は地下鐵及路面電車と同じ様な状態を示した。特別料金をとる特設路線は運轉方法に於ても運轉間隔に於ても交通需要並に交通量に對應せしめられた。専ら七五座席付六輪二階車が用ひられた。車輛は常に乗客が一杯であつた。乗合自動車はオリンピック場へ行く諸交通機關の流れの中に入り込み直接其入口にて乗客を下車せしめ其處から再び引返し運轉に従つた。

オリンピック廣場にある交通警察との協定に依りローミンターアレーに駐車してゐた乗合自動車は



第十二圖 オリンピック廣場に於ける柏林運輸會社所屬バスの陳列

競技終了による歸還乗客群の殺倒を滑に消化した。斯くして約一時間内に一五〇輛の車が發車せしめらるゝことが出来た。ドイツトリヒ・エクアルト舞臺にて行はれた夜の催物に對しても乗合自動車交通量の著るしく大なる部分を處理した。

乗合自動車の市區路線網に於ては全く路面電車と同じく一般的な交通増加があつたが特に之は市内行の路線に於て著るしかつた。ウンターデンリンデン表通を通過する九の乗合自動車路線にあつては同時に七〇臺迄の車が通過せしめられねばならなかつた。

ニ、一般運輸對策—料金對策

要するに、自動車交通の著しい増大にも拘らず、公共交通機關の運行は、電車の方もバスの方も、目立つ程の停滯を受けた事もなく、又與へた事もなく、到る處極めて満足に遂行されたと云つてよい。之は自動車交通の増加の最も強烈だつた西部ベルリン、ツォーロギッセン、エルガルテン、動物園、驛附近の街路に於てもやはり同様であつた。又

以前勸告を受けた儘で、其後實行を中止されてゐたクルフュルステンダムの市街軌道撤去案は、併行街路に駐車設備が出来たのと、ベルリン警視廳がNSKKの補助警察官と連絡して非常に巧妙且敏捷に活動した結果、此の繁劇地點に於ても交通の圓滑を維持する事が出来たのとで、今は全くその必要がない事が實證された。

電車とバスでやつてゐた夜間運轉は、法定閉店時刻の停止によつて夜間客が激増する事を見越して大いに擴大強化された。けれども實際に乘客が増えたのは、主に土曜日と日曜日の晩だけであつた。爾餘の日には豫定の場席提供をもつと切詰る事が出来た。併しそれでも案内書に記した終車時刻迄は乘客に乗車の機會を與へねばならなかつたので、運轉時刻は嚴重に守られたのである。

料金對策の方では、一日券及び十日券は割合に小範圍の利用しか見ず、確かに市民以外のオリムピックの實際の觀客に主として利用された。即ち料金額の決定が正に正鵠を得てゐた事が明かにされたわけである。又國立競技場行きバスの特別線料金も十分に期待を満足させるものであつた。之は此の線の採算から見て適切であり堅實であつた。特に地下鐵の國立競技場驛で歸りの切符を前賣りしたのは、前にも述べた通り、確かにヒットであつた。此の施設は非常によく利用され、歸り客の運輸を圓滑に行ふのに大變役立つた。此の處置は國立競技場で今後大きな催し物がある場合にも、否場合によつては、催しが地下鐵沿線の他の場所で行はれる場合にも、續いて採用される筈である。

又國立競技場附近に於ける交通處理方策も十分にその苦心に酬ひられるものがあつた。競技場來場者の交通機關終端點との間の交通は何等の困難もなく、圓滑に行はれた。國立競技場を造つた時から設けてあつた交通の潮流を分割する仕組は之に大變役に立つた。立て並べた道標が眼から教へるのに加えて、耳の方からも交通機關へ行く道を教へようといふ、警察とBVGと兩方で設けた擴聲設備は競技場でのラヂオ放送がない時にだけしか使へなかつたのに、それでも結構満足な働きをしてくれた。此の設備は國立競技場又はベルリンの他の場所で今後何か催し物がある場合にもそのまま使つてよいわけである。

地下鐵の國立競技場驛へ行く道が分らない客の爲に特に、オリムピック通りの終端にある地下鐵停車場ノイヴェステンド驛に行く通路を新設したのは、必しも絶對必要事ではなかつた事が判明した。此の通路の利用が少かつた事は來場者を終端停留所や停車場に導く施設が非常によく働いた證據である。

グリューナウのオリムピック・レガッタ行としては、路面電車の定期運轉線が附隨車の増結と別系統の臨時乗入れとを行つて其の機能を強化した。そして之が爲に僅かの費用で、極く適當な場所に能率的な操車場を設けたのである。又市内に在る特別バス運轉線の終點からもグリューナウ行の特別車が運轉された。

オリンピック村への交通は、六月中の多くの日曜日に最高頂に達した。之はナチス團體の「クラフト・ドゥルヒ・フロイデ」(Kraft durch Freude)が、其の頃よく日曜毎に集團的に乗つたからである。オリンピックの會期中は、バス運轉は「村」へ往來の一般交通に限られ、競技參加者の運轉は封鎖的に國防軍のバスによつて行はれた。「村」の住人が一人も居なくなると共に此のバス線は廢止された。

ホ、遊覽運轉

オリンピック運轉の他の分野では何處も彼處も豫期通りの立派な実績を挙げたのに反して、遊覽運轉はベルリンの外客用宿舍の豫約數から算出した豫想を全く裏切つた。之はオリンピック會期の前半に於ける天候が不安定で、遊覽旅行に不適當だつたせいもあるが、又ベルリン市内に見る所が多く、それに色々の娛樂施設が大いに感興を惹いた爲に、外客の多くはベルリン市内にばかり留まつて、敢えて遠い郊外に迄出掛けて行かうとしなかつたからでもある。かうして豫定の遊覽運轉の利用は満足に行はれず、運轉計畫の完全な實行は出来なかつたが、之に對して貸切バスによる非公開運轉の數は却つて多かつたのである。

車輛の調節、特別運轉用乗車券の販賣及び貸切車の請負を扱ふ爲に交通本部を設けた事は最も機宜に適つた處置であつた事が判つた。

ベルリン市内の周遊運轉及びボツダム行の遊覽運轉を大量に實行した周遊自動車業者達は非常な

好成績を報じてゐる。彼等は車輛が足りなくて、交通本部の車輛調節所の手によつて車輛陣の補強を行はねばならなかつた程である。又BVGの車との豫約によつて行はれたナチス團體「クラフト・ドゥルヒ・フロイデ」の市内周遊運轉も活潑に利用された。

へ、オリンピック交通の量と質

オリンピック大會に關係のある一切の運轉、運轉上の數字は全部正確に突きとめておかうといふので、その實行の方法は既に各種運轉對策の執行中から講ぜられてゐた。之は先づ第一に運轉統計のやり方を適當に改組するといふ事になつた。之が爲には、先づ統計上全交通量の中に含まれてゐる、即ちベルリンの一般交通実績と一緒になつてゐる固有のオリンピック交通を、出来るだけ妥當な方法で區別する方法を發見せねばならなかつた。それはかうして行はれた。先づ一般的な交通量の水準と季節とを考慮して、常態と認められるような常態交通量といふものが決定された。之はベルリン市内交通の量及びその内容別分類を含むものである。かうして月曜から土曜迄の日に當る常態週日交通量が算出された。又特に甚だしく天候に左右される日曜日に就いては、單一の常態交通量を定める事をせず、天候の全く違つた三つの日曜日をとつて、夫々の事情から見て、そのうちの最も適當なのをオリンピック會期中の日曜日と比較する事としたのである。

オリンピック交通量を定めるに就いては、更に猶ほ次の點をも考慮した。大體オリンピックの爲に

生ずる交通は唯々八月一日から十六日迄の間だけに限つたわけではなく、既に準備期間中からも、又終了後にもやはり生ずべき筈であつた。全く、オリムピックの観客は大會開會日に始めて到着したわけではない。寧ろ大部分は既に数日前からベルリンに着いてゐたものと考へるべきであつた。否もつと進んで、七月一日からも、オリムピックの爲に到る處で行はれてゐた準備や飾り付けの爲に、交通量の増加は既に歴然たるものがあつたが、之もやはりオリムピック交通といつてよからう。同様に大會終了後にも、外來客が全部、大會終了の日に直ぐベルリンを立退くと考へるわけにも行かなかつた。だからオリムピック交通は八月二十二日迄計算した。

乗車回数を定めるに就いては、元來一日券及び十日券は、一券一日當り八回の乗車あるものとして作られたものである。此の勘定は大體妥當のやうであつた。何故ならば一日券の價額が一マルク五十ペンニツヒである以上、少くとも日に六回は乗らなくては一回二十五ペンニツヒの通常券よりも損になるわけであり、従つて一日券が幾らかでも割得になる爲には、それ以上の乗車回数があるものと見ねばならなかつたからである。

かうして算出された日々の業績を一表に纏めると、論議の餘地のない程に正確な交通量一覽表が出来上つた。同様にして、算定済みの常態成績を基礎として、特にオリムピック交通の爲に充てられた運轉車料數も算出された。

而して統計調査の結果は、實際數字的にも、全ベルリンに亘つて強烈な交通増加を示したのである。七月一日から八月二十二日迄の期間に於けるBVGの輸送乗客數は總計一四三、二二七、〇〇〇人になつた。此の内で、一八、八三七、〇〇〇人がオリムピック乗客であつた。八月一日から二十二日迄の間、即ち大會開會期中と、その後二十二日迄の交通漸減期とを含む期間に就いては、實計乗客數六七、二五〇、〇〇〇人であり、此の内で一四、四一三、〇〇〇人がオリムピックによる交通増加分であつた。第一表は路面電車、乗合自動車、地下鐵道各交通機關別の交通分布状態を示す。各交通機關の交通分擔率は第二表に掲げる。

第一表 一九三六年オリムピック大會開會中に於けるBVG交通量

	總 乗 客 數		オリムピック乗客數	
	自 七八月 一日起至 八二二日 止	自 七八月 一日起至 八二二日 止	自 七八月 一日起至 八二二日 止	自 七八月 一日起至 八二二日 止
路面電車	八五、八二三、〇〇〇	三九、二九六、〇〇〇	八、八四〇、〇〇〇	六、五一七、〇〇〇
乗合自動車	二五、四七九、〇〇〇	一二、三三七、〇〇〇	四、三一三、〇〇〇	三、五一九、〇〇〇
地下鐵道	三一、九二五、〇〇〇	一五、六一七、〇〇〇	五、六八四、〇〇〇	四、三七七、〇〇〇
BVG合計	一四三、二二七、〇〇〇	六七、二五〇、〇〇〇	一八、八三七、〇〇〇	一四、四一三、〇〇〇

第二表 B V G 所屬各交通機關の乗客分擔率(パーセント)

路面電車 乗合自動車 地下鐵道	常態に於ける乗客 分擔率(一九三六年)	オリムピックによる 増加分の分擔率	一九三六・八・一―二二 の期間中に於ける全乗 客の分擔率
		六一・〇 一七・五 二一・五	四五・二 二四・四 三〇・四

六〇

本表の數字は、オリムピック大會によつて各交通機關の交通分擔率に多大の變動が生じた事を示してゐる。路面電車の分擔率は常態に於ては六十一パーセントなのに、オリムピックによる交通増加分のうち電車に來たのは、僅かに四十五・二パーセントに過ぎなかつた。之に對して、バスの方は二十四・四パーセント、地下鐵に至つては三〇・四パーセントにも達した。

日別に見ると、交通の一番繁忙だつたのは八月十五日の土曜、即ち大會閉會日の前日であつた。此の日はオリムピック競技場ではフットボールがあり、同時に水泳場では決勝戦が行はれた日である。此の日の交通量は電車二、一二三、〇〇〇人、バス七三八、〇〇〇人、地下鐵八七九、〇〇〇人であつた。之等B V G三交通機關を合計すれば一日に三、七三〇、〇〇〇人といふ恠に驚くべき交通量となる。此のうち一、三二七、〇〇〇人が本當のオリムピックによる増加交通量である。

第二番目の大繁忙日は八月八日の土曜であつた。此の日B V Gの交通機關による交通量は三、五〇一、〇〇〇人であり、而して此の内でオリムピックによる交通増加分は一、〇八八、〇〇〇人であつた。最大繁忙日が二日とも土曜日であり、且此の二日とも、單に總交通量が最高の數字を示したばかりでなく、交通増加分の割合もやはり最高記録を出して居るのは、此の兩日は一般勤勞者の終業時刻が早く、その爲に、ベルリン市民も、市内の裝飾や各競技場附近の見物に澤山乗出したからである。

外客といふ全く性質の違つた客種が加つた爲に、各乗車券種別の利用状態にも著しい變動が現はれた。常態に於てはB V G平均で四十六・三パーセントを占める短區券客の割合は四十二・五パーセントに低下した。之は短區券といふものは、元來、餘分の客たるオリムピック客のものといふよりか寧ろ本來の市民乗客及び通勤客のものである。それでベルリンに來た「お客さん」は主に二十五ペニツヒ及び三十ペニツヒの長距離の方の券種を利用した。此の券種が總交通量中に占める常態的割合は二三・九パーセントなのに、八月一日から十六日迄の期間に就いては、之が二七・五パーセントに上昇した。更にオリムピックによつて生じた交通の純増加分に就いて見ると、此の券種の割合は三七・六パーセントにも達した。回数券客も或程度の増加を示し、その割合は一六・〇パーセントから一六・七パーセントに上昇した。但し此の増加は全く路面電車だけの事である。一日券及び十日券による乗客數は兩者合せて總交通量の〇・八パーセントの割合にしかならなかつた。しかも純粹のオリム

六一

ピック増加交通量だけに就いて見てさへ、此の種の特殊券による乗客は僅かに全體の三パーセントを占めたに過ぎなかつた。日極券客の各交通機關別分布状態は大體に於て同率であつた。乗合自動車では、國立競技場行特別線の乗客数はオリムピックによる増加乗客数の十五・五パーセントに達した。彼上のやうな交通量の異常な増大に應じて、自然各交通機關の運轉量も増大した。八月一日から二十一日迄の期間に於けるBVGの總運轉車料は一六、二六七、八〇〇車料、そのうちで三、二五三、四〇〇車料が、オリムピックによる増加交通の爲に特に増發されたものである。第三表は此の運轉量を各交通機關別に示したものである。

第三表 オリムピック大會開會中に於けるBVG運轉量

BVG合計	路面電車 乗合自動車 地下鐵道	總運轉車料數	
		自一九三六・八・一 至一九三六・八・二二	上記のうちオリムピックによる 運轉增加分
一六、二六七、八〇〇	九、四四二、〇〇〇 二、七四七、一〇〇 四、〇七八、七〇〇	一、六三五、六〇〇 六五七、七〇〇 九六〇、一〇〇	
		三、二五三、四〇〇	

第四表 BVG所屬各交通機關の運轉量分布率

BVG	路面電車 乗合自動車 地下鐵道	常態 (一九三六年六月)	
		一九三六・八・一—二二日の 期間中に於けるオリムピック による増加分に付	一九三六・八・一—二二日の 期間中に於ける總運轉量に 付
一〇〇	五九・五% 一六・七 二三・八	五〇・三% 二〇・二 二九・二	五八・〇% 一六・九 二五・一
		一〇〇	一〇〇

之によるとオリムピック運輸用として特發した運轉量の全車料數に對する割合は電車一七・三パーセント、バス二三・九パーセント、地下鐵二三・五パーセントであつた。各交通機關別の運轉量分布率は第四表に示す。

之は運轉對策に屬する事柄であるが、統計は電車に於て附隨車の増發が特に著しかつた事を示してゐる。八月一日から二十一日迄の期間に於ける電車の運轉車料九、四四二、〇〇〇車料のうち五、四〇七、七〇〇車料が牽引車の分、四、〇三四、三〇〇車料が附隨車の分であつた。オリムピックによる純増加分に就いて見ると、其の内で牽引車の分は五八五、一〇〇車料であつたが、之に對して附隨車の分は一、〇五〇、五〇〇車料に達し、即ち合計では一、六三五、六〇〇車料となつた。従つて、オリムピックによ

る純運轉増加分の總運轉料に對する割合は、牽引車では僅かに一〇・八パーセントに過ぎなかつたのに、附隨車では二六・〇パーセントにも達してゐた。之が爲に牽引車運轉量と附隨車運轉量との間の相互關係はすつかり變つてしまつた。即ち常態（一九三六年六月）に於ては牽引車運轉量が六〇・九パーセント、附隨車運轉量が三九・一パーセントであつたのに對して、八月一日から二十二日迄の期間に於ては、牽引車の方のパーセンテヂは五七・三パーセントに落ちてしまひ、之に對して附隨車の方は四二・七パーセントに跳ね上つたのである。

★

敍上、統計の結果は、ベルリン近距離交通界に君臨する伯林運輸會社に於て引受くべき交通需要の量がまことに異常な大量に達した事を示してゐる。而してBVGは此の自己に課せられたる大任を、幸にも重大事故一つなく、極めて圓滑に果し得た事を誇りとするものである。之によつてBVGに屬する全三交通機關、即ち地下鐵、バス、電車何れも、最高度の能力を有し、近代的世界大都市としての如何なる大規模な交通需要をも完全に消化し得べき事が立證されたのである。

BVGは、オリムピック運輸のやうな重大任務は、全従業員の献身的努力と協心戮力によらなければ到底果し得ない事をよく知つてゐる。今回の運輸の遂行は正に左の二つの事實を裏書するものである。それは大きな任務は關係者全員の協心戮力によらなければ到底果し得ないといふ事と、一面、

ナチス的精神によつて結集された勞働・經營共同體にとつては、如何なる重大任務も毫も懼るるに足らないといふ事とである。此の意味に於て、一九三六年八月の第十一回オリムピック大會開會中に於けるベルリン近距離運輸の輝かしい成功は、偉大なるBVG従業員諸君の永久の勝利として長く顯彰されるであらう。

監査役會會長 シュタットラート Stadtrat エンゲル 及びBVG業務總長 ディレクター Direktor シュニグホッフは、従業員に對する

左の告示に於て、BVGの活動成績に對して満足の意を表した。

『従業員諸君！

一九三六年第十一回オリムピック大會は我がBVGに對しても運輸上極めて特殊重大なる任務を課したり。今、閉會後に於て此の間の事績を顧るに、此の任務は有効適切なる方法により極めて満足に遂行せられたるものといふ事を得。一九三六年八月一日より十六日に至る期間に於けるBVGの業績は獨逸の高級官省はもとより、多數の著名なる海外來遊者も特によく認むる所なり。伯林運輸株式會社の職員が懇勤と有能との點に於ても亦模範的なりとは、内外人、特に外人の遍く懷抱せる感銘なり。

BVG従事員は屢々甚だ困難なる事態に直面しながらも獨力にて巧みに其の任務を遂行せり。何人も、伯林運輸株式會社が如何なる高度の需要に對しても常に完全に之を消化し得る事業なる

事を内外の代表的人士に示すの好機を得たる事をこゝに誇る事を得べし。

六六

偉大なるオリムピック大會の執行に際して其の第一線に参じたる事はBVG職員の何人にとりても終生忘れ得ざる貴重なる思出といふべし。

繰返して云ふ。義務を遂行するの鞏固なる意志あり、喜んで責任に赴く奉仕的精神ある處、如何に大なる任務と雖も必ず之を克服する事を得るなり。我等は全僚友諸君に對してこゝに其の功績と勞苦とを顯彰し、併せて深甚の謝意を述べ。』

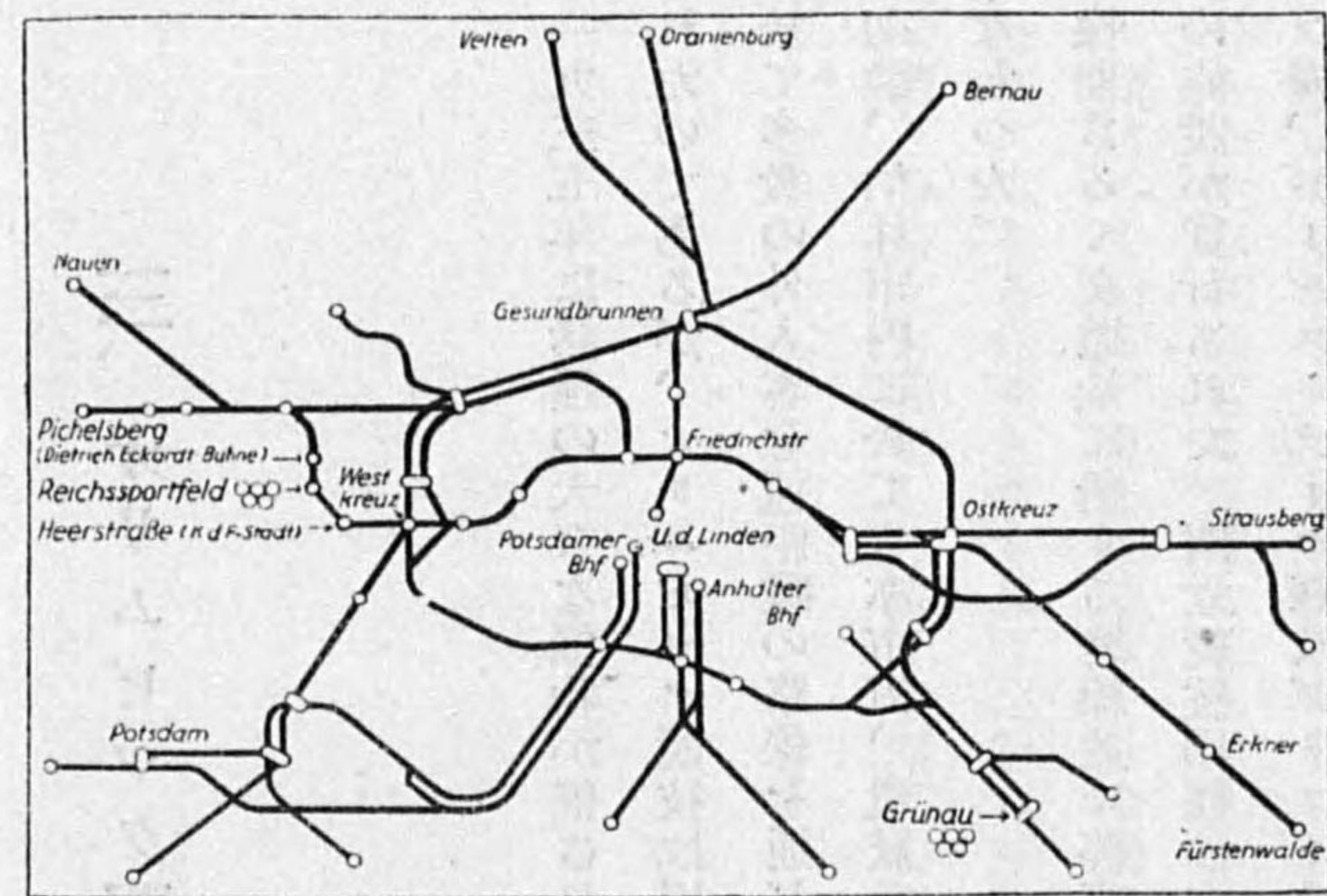
三、オリムピック開催中に於ける伯林S鐵道

(國有鐵道評議員 B・フォン・ゲルスドルフ博士)

一九三五年に諸種の大きな催物が催された際に於ける國鐵の活動は殆ど全く遠距離交通の分野に限られたのであるが、オリムピック競技は國鐵に二重の任務を課した。即伯林向け又は伯林からの交通に於て多數の外人客を遠距離の路線を通じて伯林に向けて運び來り又は伯林から運び去らねばならぬは勿論、伯林市内に於ても亦市街、環狀及郊外の各線に依つて多量の近距離交通乗客を運輸せねばならなかつた。

豫期さるゝ交通量に對する路線並に停車場の收容能力を増大する爲に多くの地點に於て收容能力増加の施設が實行された。國立競技場驛の完成は高度の能力ある停車場施設が生じた。尚ピツヘルズドルフ驛、ヘールストラッセ驛及グリユーナウ驛にて擴張工事が爲された。動物園驛の改築工事は非常に迅速に進捗したのでS鐵道に役立つ施設は競技の開始される前に既に使用せらるゝに到つた。同様

六七



第十三圖 オリムピック競技場驛を有する伯林S鐵道

にしてステツチン驛及ウンター・デン・リンデン驛の間の新設ノルド・ズユードS線の北方區間は競技開始前に完成された。(第十三圖參照)

伯林國鐵局管内のS鐵路線網に依つて處理さるゝ交通量は——此交通量は競技入場券の前賣に依つて或程度前以て勘定せられ得たのであるが——非常に大なるものであらうと豫想された。之にも拘らず此豫想されたる大交通量を處理する爲の準備は充分に出來上つてゐた。一九三六年八月に於ては四六、八〇九、〇〇〇人の旅客をS鐵に於て運輸された。一九三五年八月中に於ける運輸交通量は三四、四四五、〇〇〇人であつた。前年に比しての増加交通量は約三六%であつた。八月一日か

ら十六日迄の間に於て右の中の二八、二六一、〇〇〇人が運ばれた。

大なる交通の流れの目指す目的地は勿論、第一に國立競技場、獨逸會堂及びグリユトナウに於けるオリムピック競技場であつた。斯る地點へ向けて丈で四百萬以上の乗客を運輸した。他の多くの地點に於ても驚くべき多數の交通群の潮流が渦巻いてゐた。例へばヘルストラーセ驛に異常に活潑な交通輻輳が生じた。丁度其付近にはクラフト・ズルヒェン・ロイデ・スタット觀光團街の大なる施設があつたからであらう。更に他の交通

中心點はカイザーダムに行はれた獨逸博覽會であつて、訪客の夥しい數は(合計一三〇萬人)ウイッセルベン驛に先年催された博覽會の際の數を遙に越ゆるものであつた。更に他の交通熱點は動物園であつた。此動物園界隈は夕刻に多數の外人の好んで來る所であり、且豪華通ウンター・デン・リンデンの近くには地下鐵驛があつた。此地點に於て一九三六年七月二十八日に南北S線が開業したことは非常に大なる意義があつた。ウンター・デン・リンデン驛も亦非常に輻輳した。(九月一日から十六日迄に一七萬五千枚の切符が賣れた)。フリードリヒ通驛の新區間も亦同様に多く利用せられた。之を通じて市内も北部郊外地域とは直接に連絡してゐた。又一九三六年七月三十一日に催されたるテムペルホーフに於ける飛行大會、一九三六年八月四日に催されたるスターケンに於けるグライダ大会の様な催物も亦非常に夥しい交通を齎した。

競技期間中に於ける郊外向の散策交通は非常に劇しい増減を示した——其一部分の原因は素より天候

の如何に依つたものであるが——。此場合次のことが目立つた。特に日曜日に伯林居住者に依つて好んで行かれる多くの水浴場が極めて閑散であつて其訪客数が昨年 of 應當日曜日の之に比して低下を示したことである。又伯林滞在の外人が彼等が滞在期間中餘り市外遠くに存する地點に出掛けなかつたことであつた。彼等にとつての最も大なる吸引力ある所はポツダム of 歴史的に有名な諸地點であつた。之等に對しては其他の場所は魅力尠きものであつた。伯林とポツダムとの間には全期間を通じて毎日極めて活潑な交通があり、八月十六日に於て四萬一千五百人の旅客——之は平常の日曜日の旅客の約二倍であつた——を運び其の最高記録を造つた。

交通量の膨脹はS鐵道に於ける列車間隔の著るしき濃密度を必要とし、特に催し物の開始前の時及終了の後の時に於て劇しくあつた。此膨脹した交通量に對して座席の最高度を供給することの出来る爲に、競技の開始さるゝ直前に十一の列車が新に編入され之等の列車の裝備は最新の經驗に應じて爲されたものであつた。且又正確なる研究に依つて尙廿一列車を増すことが出来た。交通の最も輻輳する日には七六〇迄の臨時列車を運轉せられることが出来た。

之等の列車増發の爲の準備に際しては、組織委員會に依つて發表された催物の時間表が基礎となつた。催物、其開始時刻並に見物人座席の豫定數に關する計畫は明瞭に定められたにしても催物の大多數に對する豫期さるゝ交通量並に歸還交通にとつて決定的なる催物の終了時刻は不確定であつた。更

に交通の潮流が催物開始の前の長い時間に渡つて緩慢に流るゝものか之とも其開始直前の短時間に一時に推し寄せて來るか何うかも又同様に豫め確め得ないことであつた。此點に關しては催物の第一日に既に觀衆は隨分會場へ早く來るものであるといふことが判つた。他方競技の終了時刻はプログラムの終了時點の前後一時間以上の出入のあることを屢々示した。之等の條件の下に於て特別列車の運轉計畫は其時迄不明な交通需要に充分應じ得る様に十二分の弾力性を持つ様に案配せられねばならなかつた。

之故に特別列車運轉は通常運轉に對する純粹追加運轉として取扱はれ通常運轉の列車とは車を截然區別せられた。S鐵道は一時間六列車丈負擔が多くなつた場合此事から次の二重の利益が生じた。即特別列車運轉が通常列車運轉から相對的に獨立してゐることは一方の運轉状態の不規則性が他の運轉状態に影響することが妨げられ、且交通状態の如何に應じて之等の列車群を或は引入れ或は排除することが出来た。加之、此列車群の引入及排除は一日の其時々状況に應じてなすことが出来た。此事は交通の出足の状態に即應する様に爲さるべきであつた。國立競技場行の特別列車運轉に對しては其路線の最高能率を發揮する様にせられた。運轉は通常運轉計畫に基く十分間隔運轉表に依り三の列車部群に分かれた。之等の三の部群の中の二はシュレジア驛に發着する路線上に用ひられ、第三部群はシャールロッテンブルグ驛に發着する路線上に用ひられた。グリユーナウ——スバンダウ路線上に於

て同時に一〇分間隔で走る基幹列車群及國立競技場驛に發着する列車を合して一時間に二四列車を以て此電化區間の兩方向に最高輸送能力を發揮した。此二四列車中の半分は國立競技場驛より引返し、他の半分の中の六列車はビィヘルスベルグ驛にて他の六列車はスパンダウ驛にて引返した。

信號装置は二分間隔運轉を可能にするが故にS線の以遠線と國立競技場との間には六の蒸汽車を走らせる爲の列車間隔が残されてゐた。愈々運轉の實際に當つて見ると其時々交通量に對應して豫め豫定された列車の數量は全く妥當であることが判つた。局部的に存した運轉の遲滯を奴外視するならば大體に於て運轉状態は極めて正確であつて分位に到る迄間違ひがなかつた。只八月九日、日曜日に於てのみ滿員列車の發車準備が各停車場にて半分間以上を要した爲多少の停滯が生じた。S鐵道は數時間絶え間なしに一時間三六乃至四〇列車を運營して殆ど其最高能率限界まで其力を發揮する必要があつたので往にも還りにも些の息づく閑も許されなかつた。——通常此往きと還りの休止時間の利用に依つて運轉の遲滯は解消さるゝ筈であつた。若し勤務者の通勤交通とオリムピック見物人のオリムピック交通とが偶然重るが如きことが起つたならばS鐵道の四〇列車運轉の最高能力の發揮が永く持續せねばならなかつたであらう。幸にして通勤交通者の交通は時間的により多く弾力性があつたのでオリムピック交通は然らざる場合に比しより一層時間的に正確を保ち得た。

交通の流れが淀みなく處理され得た所以のものはプラットホームから外に出でんとする流れ、及プ

ラットホームに入らんとする流れを共に滑かならしめん爲に特別の方法が採られたことに依る所が多かつた。此際國立競技場、ビィヘルスベルグ、ウエスト・クロイツ、グリユウナウ及其他の重要地點に設けられたるラウド・スピーカー設備は特に事態の進行に良き影響を與へた。非常に大きな交通の波が押し寄せると期待せられた地點にはプラットホームへの合目的な出入口の設備が設けられたのは之又決定的に大きな價值を持つものであつた。ビィヘルスベルグ停車場に對しては競技の始る直前にプラットホームの西側に新しき入口及出口が一つづつ開設せられた。

國立競技場驛は豫期さるゝ交通需要を滿す爲に著るしく大改造を加へられた。降車場の西側にあつた古い切符賣場及其蔽ひ屋根は新しく改造され、其外觀は國立競技場の設備とよく調和するものであつた。切符賣場に於ける交通の潮流を滑に流しやる爲に西側入口にある蔽ひ屋根の下に兩面が賣口となつてゐる四の切符小屋が設けられた。此小屋は入つて來た乗客の流れを些も後退せしめずしてブリツヂを通じて昇降場に到らしめる。切符賣小屋と切符賣小屋の間及其側には切符を豫め所持してゐる乗客に些の妨害も無く昇降場に到らしむるに充分な餘地が残されてゐた。停車場の東側には西側に於けると同様にトラークン並木道に對して戸を閉じた廣場に於て六の切符販賣小屋が設立された。同様に多くの二重遮斷機は入口を新しき徒歩橋に通ずる、此徒歩橋は兩側の階段を通じて昇降場に導く。且又オリムピック諸競技場の停車場の交通停滯を避ける爲には乗客をして豫め切符を購入せしめて置

くことが重要なことであつた。ラウドスピーカーを通じ又は切符販賣員の特に注意を引く會圖に依つて此方法が大に利用せられた。S 鐵道交通乗客の七五%は彼等の切符を豫め乗車の爲乗込の際に又は目的停車場へ到着直後に於て購入してゐた。之故にさしも國立競技場驛に於ての歸還の際にも乗客の潮流は何等の停滯も混亂もなく處理され得たのを見ることが出来たのである。

且又S 鐵道の領域に於ては、特別の運輸方法又は料金割引方法を以てオリムピック交通に干渉する様なことは意識的に斷念せられた。さなくともさへ低廉なる通常料金に更に大なる割引を與へることは、S 鐵道に於ける切符の販賣は殆ど全く自動販賣器に依つて行はれてゐたので技術的操作の點に顧みて中止された。同一區間を規則的に乗車する乗客に對しては料金に特別の定めある一ヶ月以内定期券が發行された。競技者及其付添人は無料乗車の大特典を享受した。此場合にはオリムピック組織委員會から發行されるオリンピック證が乗車券として役立つので、之に對しては特別の防衛手段を特に講ずる必要はなかつた。

國有鐵道は他の伯林交通機關と共働してオリムピックから彼等に課せられた任務を充分に遂行した。オリムピック競技の圓滑なる進行に對する彼等の寄與は全體の見地から見て決して小さく評價せらるゝことは出来ないであらう。大衆運輸に於て伯林交通事業者等は其廣大なる交通需要を協働の組織に依つて充分に満足せしむべき能力あることを示した。

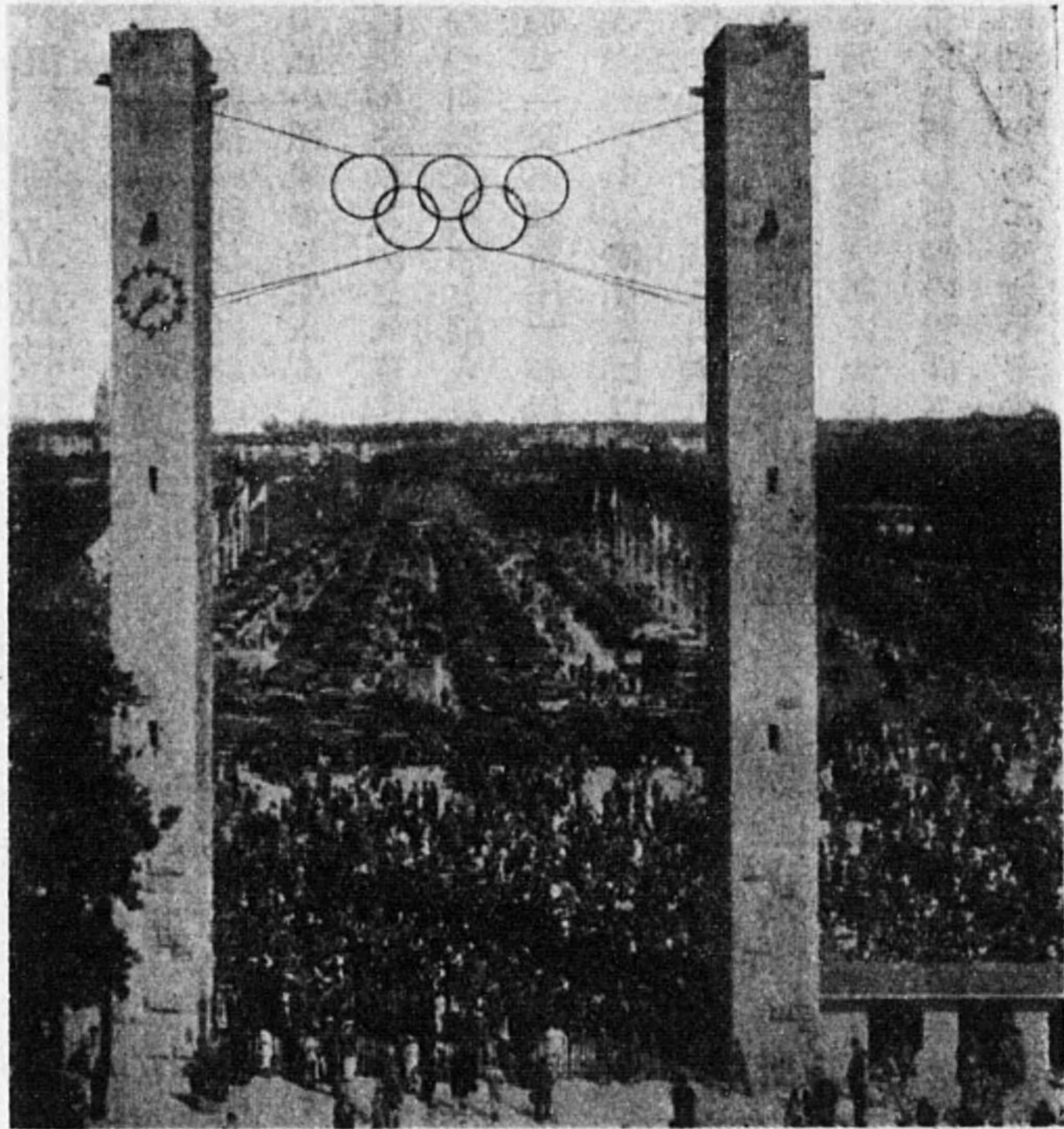
四、國立競技場に於ける交通並に其秩序

(伯林保安部長 ヴルター・テイテル)

オリムピック競技の輝しい經過は今尙まざゞと記憶に新しい。此輝しい經過を直接身を以て経験した人々は其力強い印象を終生忘るゝことは出来ないであらう。以下には、オリムピック競技が如何に伯林に於ては準備されたかを簡単に述べることゝしよう。著者は素より此事に就て述ぶるにしても交通並に其秩序の領域に範圍を限らねばならなかつた。何故ならば著者は第十一回オリムピック競技組織委員會に於て「交通及秩序」の指導責任者であつたから。

1. オリムピック競技種目間の協働

事態が圓滑に進行する爲にはオリムピックの複雑廣般な大組織の中に於ける各部分が相互に密接な連關を以て協働せねばならぬことは自明の理である。例へば「自轉車競争」部門が「自轉車競争」の立場からのみ考へて其競争路に一〇〇軒の市街道路を選択し、些も一般交通の遂行の立場を顧慮せず又警察當局も之に對し何等の干渉もせなかつたならば非常に大きな障害が生じたであらう。又競技プログラムの配列についても選手をオリムピック村から丁度其競技の爲に都合の良い時に各個の競技場へ連れ來ることの可能性についてよく熟慮する所あらねばならなかつた。且又見物人の入場、退場及



第十四圖 オリピック競技場東部地域よりオリムピック門及オリムピック廣場を望む。此廣場には通行券の要らぬ自動車2000を收容し得る駐車場あり。地下鐵國立競技場驛下車の乗客（1時間に25000人）は専らオリムピック廣場を通つて入場しS鐵道國立競技場驛下車客（1時間40000人）の大部分は又此廣場を通じて入場す

入場券管理の可能性の範圍等については良く／＼熟慮せられねばならなかつた。

交通及秩序の觀點からも亦注意さるべき様な諸點は競技組織の中には極めて多くあつた。

之に對してはオリムピック競技の最終日の出來事が引合ひに出さるべきである。乗馬競争に於て馬か大訓練試験の爲に、スタデイヨンの内部に設けられたトンネルを通つて曳き出されねばならなかつた。此トンネル道はスタデイヨンの下にある器械體操場及活動寫眞、ラデオ、衛生掛の自動車置場への唯一の通路であつた。此際既にすぎる十四日間も運轉手達に依つて何の妨げも受けず利用されてゐた約八十臺の車を置き得る具合の良い空地が問題となつた。前相談の時には乗馬競争の最終日の爲に此道を利用することは何等異議を唱ふるものはなかつた。併し大訓練試験の當日になつて審査委員會からの抗議が起つた。だといつて他の打開の道を見付けることは若干の困難が伴つた。

各競技部門は交通並に秩序の重大性を必しも充分には顧慮しなかつたことは極めて注目すべきことであつた。といふのは彼等は小さい競技に拘泥してより重大なる此事に餘り注意が及ばなかつたからである。茲に於てか交通及秩序部門の任務は此事を彼等に充分に知悉せしめて意義ある様にするといふことであつた。だが各部門數は二十一もあることであるから、時間の點のみから云つても此事の實現は必しも簡単なことではなかつた。

2. 官公所の共働

第十一回オリンピック競技組織委員会はオリンピック競技遂行に直接関係ある事項に對してのみ責任を負つた。且又オリンピックに参加した各國の選手、世話人、役員の案内、看護、其他の一般的保護について配慮すべきであつた。加之内外から特に招待された名士に對す世話をも負擔せねばならなかつた。其他の總ての事項に就ては夫々の當局の管理事項であつた。

何といつても伯林市に於ける最大の問題はオリンピックを目掛けて來る最高豫定訪客數に對して足溜場所を保證するといふことであつた。故に伯林市は如何なる場合にも困難が生じない様に一定數の宿舍を準備した。又増加するであらう食物需要に對しても亦充分なる食料品を準備してをかれねばならなかつた。以上の事と共に又之に劣らず重要なことは押しよせる大量交通の處理の爲の諸前提を作らざることであつた。

此方面に市に依つて爲されたる努力は之は大變なものであつた。交通を圓滑ならしむる爲に街路は建設され、廣場は改造された。之等の街路や廣場が必要であることはオリンピック競技の經過其者が示した。若し假にウンター・デン・リンデン電氣道路が廣げられずシャルロットンブルグ・シャウスゼー通りが建設されず又伯林の北部から南部へ通じて國立競技場地帯へ到る新道路が開設せられなかつたならば如何なる混亂が生じたことであらう。一方ルストガンテンを發し、他方ウイルヘルム・ブラッツを發しウンテル・デン・リンデン通を通過してブランデンブルグ門、シャルロットンブルグ・シャ

ウオゼー、ピスマルク通、カイザーダム、ヘールストラッセ及國立競技場通に達する(全長十二軒)豪華通の裝飾は市當局の仕事であつた。豪華通は競技開始の八日前から及競技開催中オリンピック訪客及伯林市民の人氣の集中點となつた。ウンター・デン・リンデン通には屢々夥しい人の波が押し寄せた。

伯林警察はオリンピック競技の遂行の爲に絶えず色々の方法を探り、以て車輛交通及徒歩交通の圓滑なる展開及一般的秩序の確保に肝膽を碎ねばならなかつた。伯林保安警察の力はオリンピック開催中増加した仕事を果すには充分ではなかつた。語學に堪能なる役人を全國から呼び寄せねばならなかつたし、又色々の準備的な仕事外部から舞ひ込んだ。警察は唯にオリンピック競争路、水泳場、ホッケー場、球戯場、獨乙スポーツ館及デートリヒ・エックハルト舞臺を其中に持つ國立競技場を警戒すればそれでよしといふわけではなく練習試合の行はる、他の多くの競技場をも警戒せねばならなかつた——此練習試合には屢々夥しい觀客が押し寄せた。之は國立競技場入場券が若早や一枚も手に入らなかつたからであつた。——尙グユーナウ漕艇水路獨逸館及獨逸博覽會場についても同様に警察の手を要した。獨逸博覽會は非常に觀客が押し寄せたので時々一時入場を拒絶せねばならぬ程であつた。

ナチス黨の宣傳部は目抜き通り、其他の重要地點に大掛りのラウド・スピーヤーを設けた。之等の施設によつて伯林市民は街路上に於ても重要なスポーツニュース及其他總る種類のニュースを知ることが出來た。オリンピックスタデインのラウドスピーカーと市内の中心地のラウドスピーカーとは互

に話を交換することが出来た。既にガルミツシユバルテンキルヘンの大掛りなラウドスピーカー施設は人目を驚すものであつた。伯林競技に於ても亦ラウドスピーカーは非常に大成功であることを證明した。

従來の大なる催物の際に於てはラウドスピーカー傳達には屢々混亂が生じた。此の原因は此ラウドスピーカー施設と連絡せぬラウドスピーカーの運轉の中に存した。開放した窓邊に設けたラデオラウドスピーカーに於ても似た様な障害が生じた。オリムピック競技の際には此種の障害を取除く爲に國立競技場を中心として半徑三軒区域内に於ては國立競技場のラウドスピーカー施設と連絡せぬ總てのラウドスピーカーは競技の進行中は運轉中止せらるべきであつた。ラデオラウドスピーカーの所有者には開放した窓邊でスイッチを出來る丈入れぬ様懇請した。

デイトリヒ・エツクアルト舞臺(ヘラクレス、骸子戲)及スタデイオン(大宴會、國民舞踏、軍樂隊)に於ける夜の催しを立派に遂行する時には外部から來る喧燥や音楽が聞えて來ない様にする必要があつた。故に公園看視入は公園に於ける最高の静さを保つ様にとの訓令を受けた。又酒場や公園内に於ては如何なる音樂會も催してはならなかつた。只僅に列車の通過のみが、デイトリツヒ・エツクアルト・ビーユネを妨げる音として残つた。併し遺憾乍ら之のみは何とも中止せしむる譯には行かなかつた。だが併しこゝろいふ方向に總ての物が差し向けられたことについては注意をされねばならない。

3. 組織委員會

本稿の初めに述べた通り、第十一回オリムピック大會組織委員會に於て、大會執行に關係ある一切の機關の任務は夫々適當に決定された。理論上の仕事は、オリムピック大會の始まる約四週間ばかり前に、もうスツカリ片付いてしまつた。もはや問題は之等採用された方策の實行の結果が果してどうかといふ點だけに過ぎなかつた。ガルミツシユ・バルテンキルヘンに於ける第四回冬季オリムピック大會の際には、種々の競技をやる場合、一々その競技コースや、交通整理案乃至交通輸送案が果して實際に適切であるかどうかを試験して見る機會があつた。所が國立競技場となると、差當りそんな機會など絶對にありさうもなかつた。それは、かやうな驚くべき大競技場の初開場に州對抗競技會や國內選手權大會を以てするのは不當であり、その開場式従つて初使用はどうしてもオリムピック大會でなくてはならぬといふ意見があつたからである。併しオリムピック大會の安全な執行に完璧を期したいといふのは勿論何人も望む所であつたから、オリムピア・シユタディウム及び水泳競技場を満員にして、「非公式開催」が行はれた。此の實驗は二回に亘つて行はれ、組織委員會のみならず、警察、國鐵、伯林運輸會社、衛生班、其他各關係機關から更に行商の小賣商人をも含む各種營業者の如きに迄、最も重要な示唆を與へたのである。忘れてならぬのは、澤山の技術的裝置の練習が異常に重要であつた事である。

オリンピック・シユタディオンの構造が如何なる大群衆の殺倒に對しても十分之に應じ得る事は既に實驗の時からよく分つた。十五分以内に十萬人の觀客を通す事が出來た事は大會開會中大變役に立つた。競技會の終つた後に客が出切つてしまふには大抵二十分もあれば充分であつた。入口の門(第一檢券所)とオリンピック・シユタディオンの入口(第二檢券所)との間の廣い廣場によつて觀客群の分割がよく行はれたので、こんな場合によくある、大群衆が一度に入口に押掛けるやうな醜態はつひに現出しなくて済んだ。

入場券が非常に渴望されてゐるやうな大きな催しでは、入場券の検査はいつでも難かしい問題である。オリンピック大會では會期が長く、又國立競技場の内に更に幾つもの競技場所があつたので、入場券の種類は全く大變な數に上つた。之を十分に見分けさせるには、それだけで既に検査員の周到な指導が必要であつた。オリンピック・シユタディオンの競技と午後の競技とあつたが、もと／＼入場券の種類が非常に多かつた爲に、之等に就いて一々午前券と午後券とを別々に發行する事は不可能であつた。寧ろ午前と午後とで入場券の切り方をかへて、之によつて區別する事としたのである。入場券による「ごまかし」に就いてはこんな方法が知られてゐる。一人が最終檢券所を通過済の知人達の幾枚かの入場券を持つて、又出て來て、之等の入場券を以て成るべく混み合つた所で別の人間を探すのである。入場券検査員は各入場券の切り跡をあらためて見るやうに嚴命を受けた。併し事情は寧ろ善意とはいへない事が多かつたのである。入場券なしで入場する事を知つてゐた者は確かに

少い數ではなかつた。併し幸ひ之によつて大した厄介も起らなくて済んだ。觀客席のうしろの三つの廻廊が丁度「無謀な觀客」のうつてつけの收容所となつたのである。

國立競技場の技術設備及び運用には、いつでも何千人もの人々を絶えず入れて置かねばならなかつた。(勞働者、職人、賣店従業員、掃除人夫、電機技術者及職工、照明、ラヂオ、映畫、ラウドスピーカー、郵便、衛生等)。之等の人々には皆身分證明書を與へる必要があつた。就業中の工具に無用な邪魔をする事がないやうに、目じるしとして直径五センチの金屬板を造つて、之をよく見えるやうに着用させる事とした。金屬板の番號は必ず身分證明書と一致するものでなくてはならなかつた。此の身分證明書は必ず特定人の名前を付けて發行したものである。證明書及び其の付屬金屬板が、何處でも木戸御免になつてゐるやうな場合には、證明書に更に所持人の寫眞をも添付した。併し殘念ながらオリンピック大會に於ても、やはり客が混み合ふ場合には、寫眞付證明書もあまり當てにはならぬ事が明かになつた。検査員は證明書の提示者が果して證明書中の人物と同一人なりや否やをハッキリ見定めるだけの餘裕がないのである。何處にでも通用する一般證明書の外に猶ほ各個の競技場所だけに有効な證明書もあつた。その見分けは着色のちがひによる事となつてゐたのである。

觀客の慰安及び給養方法には利害の對立があつた。組織委員會は如何なる状態に於ても常に外觀を良好に保ちたい考へであつた。ロサンジエルス大會でアメリカが見せてくれた良い例に鑑みて、組織

委員會は、觀客席に飲み物やホヤ／＼の賜詰を届けたり、又新聞、プログラム乃至徽章、記念品などを持つて行つたりする事にはどうしても同意する事が出来なかつた。商賣は觀客席からは別の側で、しかも絶對必要な程度でしか許さない方針であつた。シユタディオンの外に於ても全體の體裁を損なうやうな事柄は一切避けねばならなかつた。併し觀客大衆自身の希望は一般に觀客席でも飲食物や新聞などを手に入れたといふ方であつた。こゝで忘れてはならぬのは、商賣に直接關係のある連中が利得の好機を掴まうとして策動した事である。ありとあらゆる非難にもかゝらず、組織委員會はその立場を主張し通して遂に之に打克つた。それは既に許可を得た程度に於てすら、商賣は全體の感じを幾らか傷ける傾向があつたからである。警察は組織委員會の努力を極力支持して、國立競技場内に於て廣く商人の監督を行ふと共に、又一般市内に於ても不都合が生じないやうに注意したのである。十分な駐車場所をとるには當初から格別の注意を拂つた。オリンピック大會の經過は、之に就いて採つた方策が十分の効果を收めた事を示した。國立競技場附近に於ては、駐車場乗入れに何等の困難をも來した事はない。之は何といつても先づ駐車場問題の詳細な徹底的檢討の賜物である。

駐車場には車輛入場券を持つた車(賓客の車及び大會服務車)を收容するものと車輛入場券を持たぬ車を收容するものと別があつた。前者は全部オリンピックやフェルトツェ國立競技場街を通つて南から乗入れるのであつた。國立競技場東方の(即ち東入口直前の絶好の位置を占めた)駐車場全部もマイフェルド西方の駐

車場も何れも車輛入場券のない車の用に充てられた。車輛入場券を持つた車の駐車場は大部分一般車用の駐車場よりも悪い位置であつた。之は料金を拂ふ自動車を持つた來場客に駐車の便をはかる爲に特にさうしたのである。その代り賓客の方は駐車場所を見付けるのに何の心配も要らないといふ特典があつた。此の種の駐車場は車輛入場券を持つた車が入つて居らうと居るまいと何時でもあけて置いたのである。賓客車用及び大會服務車用の駐車場は國立競技場全體で六つあつた。

各駐車場用として夫々特別の車輛入場券が調製された。即ち

第一號駐車場—黄色車輛券(國際オリムピック委員會及び外交團)

同 —綠色車輛券(政府及ナチス黨幹部)

第二號 —赤色車輛券

第三號 —青色車輛券

第四號 —赤地に白の斜線をつけた車輛券

(右肩より左下へ)

第五號 —白地に赤の斜線十字をつけた車輛券

第六號 —真中に赤の縦線をつけた白色車輛券

其他の賓客及大會服務者

國立競技場に於ける交通整理に於ては、車を所定の駐車場所に導くには、交通警察官は唯々各駐車

場へ乗入れの時に車輛入場券を注意しさへすればよいのであつた。此の整理方法は非常な好結果を収めたのである。

上述の四角形をした車輛入場券の外に、猶ほ左のやうな種類があつた。

赤色縁取の白色圓板——此の券は國立競技場内の通路上の一切の關門を通過し、且隨意の場所に駐車する權利を有する。

青色圓板——此の券は車輛入場券のない車では通れない關門をも通り抜ける必要があるが、駐車場所は要らない、即ち商賣が濟み次第競技場内から立去る道具・食料品運搬車に對して發行された。

不等四邊形——此の車輛入場券は、例へばグリュエーナウならグリュエーナウといったやうな特定の競技場所にのみ通用する。通用する競技場所によつて地色がちがふのである。

三角形に「一、月日」又は「九、月日」といふやうな刻印のあるもの——此の車輛券は特定の日と特定の競技コースにだけ有效なものである。例へば八月九日マラソン競走に有效といつたやうな類ひである。

從來車輛入場券はいつでも風よけガラスに貼りつけられてあつた。所がオリンピックは期間が長いので、こんな付け方ではどうも車輛入場券を盗まれる恐れがあつた。之は前に例もあつた事である。だから自動車の乗り手が車を離れる際、之を封鎖しておく事が出来ない限り、車輛入場券を身に付け

て持つて行けるやうにする事が必要であつた。此の目的に充てる爲に組織委員會は車輛入場券用の特別の把持装置を考へ付いた。此の把持装置は防寒ガラス等を取り付けるのに使ふものと同じく、ゴム製の吸着器で出来てゐる。此のゴム製吸着器には又形に擴げた鋼鐵線がついて居り、之が風除けガラスに車輛入場券を押しつけてしつかりと把持するのである。

前記のやうな多種多様の色と形を持つた車輛入場券の發行は一見して繁文褥禮の感を與へる。簡單なやり方がいつでも一等よいといふ見方は今回の場合でもやはり本當であつた。各券種の効力が夫々違ふのであるから、車輛入場券關係の事は残念ながら却々簡單には片付けられなかつた。最も大切なのは車輛入場券の所持者にその券の効力を知らせる事であつた。此の爲に車輛入場券の裏面に必要な事項を書込み、更に其上に各券毎に、各駐車場の位置を示した地圖を添付した。唯々警察官と駐車場監視員とだけは總ての車輛入場券の効力・性質に通じてゐる必要があつた。それで多種多様の色と形を持つた車輛入場券の雛形を縮尺して其の効力・性質に就いて必要な説明を加えた一覽圖が調製されたのである。

★
敍上、第十一回オリンピック大會組織委員會交通及整理部に屬する廣汎なる責任分野中、二三重要な事項を収録して見た。終りに次の一つだけは是非一言しておかねばならぬ。それは、假に大會中

に大會執行に關係ある總ての機關との密接な連絡がなかつたとしたならば、之等一切の方策も到底實を結ばなかつたであらうといふ事である。それで毎日午後の競技が始まつて間もない時間にオリンピック・シュタディオンの事務室で會議が開かれたのである。此の會議は整理及び取締に當る機關を第一とし、それに其の日々の登場スポーツ部門をも加へたものであつた。共同行動にこそ効果はあるものである。(古澤)

終