

# ベルリン S・U バーン 発達史

## ——第二次世界大戦までを中心に——\*

渡 邊 徹

### 1. はじめに

ドイツ連邦共和国の首都ベルリンでは、公共交通といって一般に想起されるすべてのモード、すなわち都市鉄道 S バーン (S-Bahn)<sup>(1)</sup>、地下鉄 U バーン (U-Bahn)、路面電車及びバスが運行されている<sup>(2)</sup>。しかも、週末と祝日前日には、S・U バーンの大半の路線で終夜運転が、路面電車、バスに至っては、メトロライン (MetroLinie) に指定された一部路線で平日も終夜運転が実施されているなど、同市<sup>(3)</sup>の公共交通はネットワークの面でも、オペレーションの面でも、ドイツ随一の充実度を誇っている。

---

\* 2010年4月12日原稿受理 2010年6月5日掲載承認

- (1) S バーンはStadtbahn (都市鉄道) の略称である以外に、Schnellbahn (高速鉄道) の略称でもある。この点、本稿の検討対象は都市——具体的には、ベルリンである——の公共交通史であること、またドイツにおける高速鉄道を今日的に解釈した場合、むしろ超特急ICE等と結びつきがちであることに鑑みて、本稿では都市鉄道の略称であると解することにする。
- (2) この他、船も運航されているが、一般に船が都市における公共交通機関として認識されているとはいいがたい。事実、ドイツ国内でも、船が市民の日常の〈足〉となっている地域は限られており、むしろそのような地域は例外的である。また、ベルリン州内で運航されている6路線の船のうち、3路線は季節運航であり、年間を通じて運航されている3路線にしても、輸送量はごく少ない。そのようなわけで、本論では船は除外する。
- (3) ベルリンは、一都市でありながら州としての地位を有する都市州 (Stadtstaat) である。したがって、「ベルリン市」と「ベルリン州」とは同義である。

ところで、独語によるベルリンの公共交通史の先行研究としては、まず参考文献 [14] (以下、参考文献は本稿末尾の参考文献一覧のナンバリングに従って示す) を挙げるができる。しかし、[14] はプロイセンの鉄道史研究に過ぎない。その意味では、確かに [2] ないし [5] は創成期から比較的最近まで広範に取り組んでいるが、あくまで特定の鉄道路線を対象としている。[12] はSバーン史というべきであるし、[16] にしても、いわゆる軌道系に関してよく述べられているものの、バスはどうかといえば、トロリーバスの歴史に若干の言及がみられる程度である。それ以外 ([6], [7], [8], [10], [15], [21], [24]) は、書名から直ちに察せられるように、いずれかのモードや鉄道路線をめぐる研究である。

翻って、日本語文献はどうか。[17] や [20] 等が存するが、いうまでもなく、前者の関心はもっぱらUバーンにある。後者はSバーンについても取り上げているが、路面電車やバスはこの限りでない。[1] は、交通はもとより、ベルリンの歴史にも触れているが、概観に終始する代償を支払っている。そして、日本語文献だけでなく、独語文献にも妥当することとして、必ずしも十分な分析がなされていない。

そこで、本稿では、過去の断片的な先行研究に横断的にあたっての上で、Sバーン及びUバーンの第二次世界大戦までの発達史に焦点を絞って論ずることにする。路面電車及びバスを除外としたのは、それらは他のモードに比べて路線の開設及び廃止が容易である、言い換えれば発達史的分析になじみにくいからである。また、時代区分として第二次大戦までを中心としたのは、本稿の議論の出発点である現代のベルリンの公共交通は、ドイツ再統一後の「一つのベルリン」において運営されているのであって、したがって分析対象も、分断状態にない時代を軸に据えるべきであると判断したためである。この点、確かに今日のベルリンの社会資本の発達史を検討する場合、戦後の東西分断は看過できない。しかしながら、それはベルリンがのちに東西に分断されることを前提に

整備されたものではない。ついては、さしあたり戦後の分断期は捨象して差支えないであろう。

## 2. Sバーン

### 2.1 都市間鉄道

19世紀は産業の発展がめざましく、電機のジーメンス (Siemens) (1847年)、製薬のシェーリンク (1851年)、同じく電機のAEG (Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft) (1887年) といった今日のドイツを代表する世界的企業がベルリンに設立された (ベルリン市ウェブサイト<sup>(4)</sup>, 各社ウェブサイト<sup>(5)</sup>)。こうした工業化を背景として、1838年9月22日にベルリン～ポツダム間を結ぶベルリン・ポツダム鉄道が開業した ([11] S. 143)<sup>(6)</sup>。これを皮切りに、1841年7月1日にベルリン～ユータボク間を結ぶベルリン・アンハルト鉄道が<sup>(7)</sup>, 1842年8月1日にベルリン～シュテティーン間を結ぶベルリン・シュテティーン鉄道が<sup>(7)</sup>, また10月23日にベルリン～フランクフルト (オーデル) 間を結ぶベルリン・フランクフルト鉄道が<sup>(8)</sup>, そして1846年10月15日には、ベルリン<sup>(8)</sup>～ハンブルク<sup>(9)</sup>間を結ぶベルリン・ハンブルク鉄道が相次いで開業した ([11] S. 166,

(4) [www.berlin.de/berlin-im-ueberblick/geschichte/koenigliche\\_hauptstadt.de.html](http://www.berlin.de/berlin-im-ueberblick/geschichte/koenigliche_hauptstadt.de.html) (2010年4月12日アクセス。以下、ウェブサイトへのアクセス年月日は同じ。)

(5) [w1.siemens.com/history/de/geschichte/unternehmensentwicklung\\_1847-1865.htm](http://w1.siemens.com/history/de/geschichte/unternehmensentwicklung_1847-1865.htm); [www.bayer-scheringpharma.de/scripts/pages/de/unternehmen/historie/index.php](http://www.bayer-scheringpharma.de/scripts/pages/de/unternehmen/historie/index.php); [www.aeg.de/node367.asp](http://www.aeg.de/node367.asp)

(6) この時点では、ツェーレンドルフ駅～ポツダム駅間の部分開業であり、全線開業したのは10月29日のことである ([11] S. 143)。なお、同鉄道は、その後の1846年にポツダム・マクデブルク鉄道会社によってマクデブルクまで延伸された ([11] S. 143, 145 f.)。

(7) この時点では、ベルリン・シュテティーン駅 (現北駅)～エーベルスヴァルデ駅までの部分開業であり、翌年、同鉄道は全線開業を果たした ([11] S. 178)。

(8) 当初、列車はベルリン・ハンブルク駅 (現ハンブルク駅現代美術館) に発着していたが、1884年10月からは近接するレーアター駅 (現中央駅) 発着となり、同駅は旅客駅たる役目を終えた ([5] S. 75)。

(9) 今日のハンブルク中央駅ではなく、ハンブルク・ベルゲドルフ駅である ([5] S. 25)。

178, 189, 220 f.)<sup>(10)</sup>。特筆すべきことには、それら都市間鉄道はいずれも民間資本によって建設された ([12] S. 8-11)。

## 2.2 都市鉄道

### 2.2.1 環状線

しかし、前述の都市間鉄道の駅は、今日のベルリン中央駅 (写真1) のようなあらゆる方面から列車が発着するターミナル駅ではなく、たとえばポツダム行きの列車は街の南西に立地していたベルリン・ポツダム駅 (現ポツダム広場駅) に、フランクフルト (オーデル) 行きの列車は街の西にあったベルリン・フランクフルト駅 (現ベルリン東駅) にそれぞれ発着するというように、行き先に応じたものとなっていた ([16] S. 10)。ベルリンの中心市街地には、軍人王フリードリヒ・ヴィルヘルム一世の命を受けてめぐらされた市壁が依然として残っていた ([18] S. 386; [21] S. 7, 43; [24] S. 17)。その影響で、駅舎はすべて市壁の外にいわゆる頭端式の形で置かれ ([4] S. 60; [6] S. 5)、しかも各駅は互いに連絡されていなかったから ([16] S. 10)、ベルリンを経由して他へ向かう場合、乗客はベルリンに到着後、別の駅に移動した上で列車を乗り換えなければならず、不便を強いられていた。貨物にしても、一旦、荷馬車に積み替えて他の駅に輸送せず済むよう、駅間を連絡する交通手段が求められていた ([16] S. 10; [24] S. 15)<sup>(11)</sup>。

当時、英ロンドンでも同様の問題に直面しており、駅相互を地下鉄で結ぶ計画が検討されていた ([21] S. 6)。この英国における議論が伝わると、ベルリンでも連絡線 (Verbindungsbahn) を建設することになった ([21] S. 6)。1851年10月15日、プロイセン政府によって、図1に掲げるように、シュテティエー

(10) この時点では、モアビート駅 (環状線 (後述) のボイツェル通り駅とヴェストハーフェン駅の間に所在していた駅で、現存しない) ~ボイツェンブルク駅間の部分開業であり、2か月後に全線開業した ([5] S. 32; [11] S. 220 f.; [12] S. 11; [19] S. 234)。

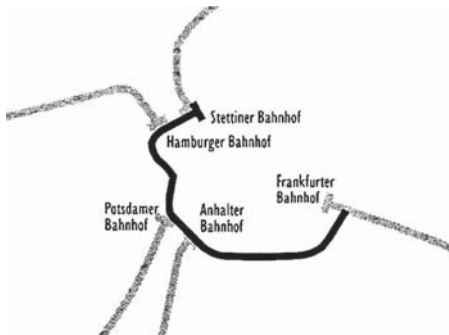
(11) 1848年の実績で、年間、35,772tの貨物が駅間輸送された ([11] S. 241)。

ン駅から市壁に沿ってハンプルク、ポツダム、アンハルトの各駅を經由してフランクフルト駅に至る全長約9.6kmの連絡線が整備された（[11] S. 246; [24] S. 21, 39）<sup>(12)</sup>。ただし、連絡線は旅客輸送ではなく、もっぱら貨物及び軍事輸送の目的で運行された（[8] S. 10, 18; [21] S. 43）。



2010年5月23日，筆者撮影。

写真1 ベルリン中央駅



出典 [21] S. 9.

図1 連絡線

(12) かねて、同年9月15日にシュテティーン駅～アンハルト駅間が部分開業している（[4] S. 61; [11] S. 246; [12] S. 14）。

ところが、この連絡線は単線であったために、街の発展とともに増大する貨物輸送の需要に次第に対応しきれなくなっていくた（〔16〕 S. 10）。それと同時に、連絡線は中心市街地の道路上に敷設されており、道路交通に支障を来していた（〔11〕 S. 304; 〔16〕 S. 10; 〔19〕 S. 243）。加えて、西部のシャルロッテンブルクは18世紀から開発が進んでいたが、新たに南西部のシェーネベルクや北西部ヴェディンク等の郊外が拓かれて都市が拡大するに従って、それら周辺地域をリンクする輸送力のある貨客両用の都市鉄道が必要とされるに至った（〔21〕 S. 7）。

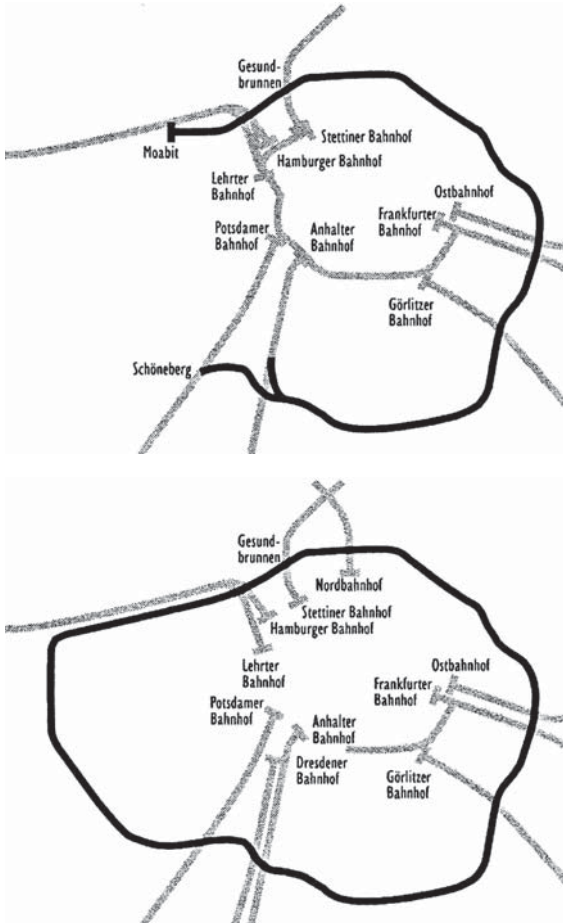
このような事情から、1867年、既存の都市間鉄道に接続しつつ、ベルリン近郊の街を結んで貨物輸送のみならず旅客輸送も行う環状線（Ringbahn）の建設が決定された（〔6〕 S. 6）。1871年7月17日に、モアビート駅からベルリン北部のゲズントブルネン駅、東部のシュトラーラウ駅（現オストクロイツ駅）、南東部のリックスドルフ駅（現ノイケルン駅）の各駅を経由して、南西部のシェーネベルク駅に至る約24.5kmの東側回廊（図2上図）で貨物輸送が開始され、翌年1月1日には旅客輸送も開始された（〔16〕 S. 10; 〔19〕 S. 243; 〔21〕 S. 44; 〔24〕 S. 41）。そうして、建設が決定されてから10年の歳月を経た1877年11月15日、未開業であったシャルロッテンブルク方面を経由する西側回廊が完成し、ベルリン周縁部を循環する一周約36.9kmの環状線が全線開業した（〔16〕 S. 10; 〔19〕 S. 243; 〔21〕 S. 8）（図2下図）<sup>(13)</sup>。

一方の連絡線は、環状線が開業する前日、とりもおさず1871年7月16日限りで廃止された（〔24〕 S. 41）<sup>(14)</sup>。今日では、シュトレーゼマン通りにわずか数メートル残されているアンハルト駅～フランクフルト駅間の線路跡が往時を偲ばせるのみである（写真2）。

(13) JR東日本・山手線が一周34.5km、同西日本・大阪環状線が一周21.7kmである。

(14) ただし、図2下図で確認されうるように、一部区間は石炭輸送の名目で1927年まで存続した（〔11〕 S. 254; 〔24〕 S. 54, 63）。

なお、現在、環状線内側のエリアがベルリン・ブランデンブルク運輸連合 (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) の運賃ゾーン A とされている。また、2008年から、低公害仕様でない自動車の環状線内への進入が制限されているなど、環状線は現代のベルリン市の都市交通政策と密接な関係にある。



出典 図1に同じ。

図2 環状線の整備プロセス



2010年5月24日，筆者撮影。

写真2 連絡線の線路跡

### 2.2.2 東西線<sup>(15)</sup>

環状線の次に求められたのは、都心に乗り入れる路線であった。開業当初、環状線は都心にアクセスする路線との接続を持たなかった——そもそも、そのような路線自体が存在しなかったのであるが——ため、旅客の利用が乏しかったのである（[21] S. 9）。

そこで、都心を横断する路線を建設するべく、1874年、プロイセン政府当局、ドイツ鉄道建設会社（Deutsche Eisenbahn-Baugesellschaft）及び新線との接続をもくろむ私鉄三社、すなわちポツダム・マクデブルク鉄道会社、マクデブルク・ハルバーシュタット鉄道会社、ベルリン・ハンブルク鉄道会社が資本参加して、建設を請け負うベルリン都市鉄道会社（Berliner Stadteisenbahngesellschaft）が設立された（[11] S. 315; [19] S. 246; [21] S. 65）。しかし、遊休地が多く、土地の収用が容易であったシャルロツテンブルクを中心に、1875

(15) 現実に「東西線」という名称が与えられていたのであれば、今日、そのように呼称されているのではなく、あくまで便宜的な表記である。具体的な路線名というなら、現5、7、9及び75号線の一部区間である。



年に着工したものの、資本不足が原因で建設は遅々として進まず<sup>(16)</sup>、ついにベルリン都市鉄道会社は解散することとなった（[11] S. 315 f, 318; [19] S. 246; [21] S. 65）。結局、新線建設事業は1878年にプロイセン政府をして承継された（[6] S. 6; [11] S. 316; [19] S. 246; [21] S. 65）。

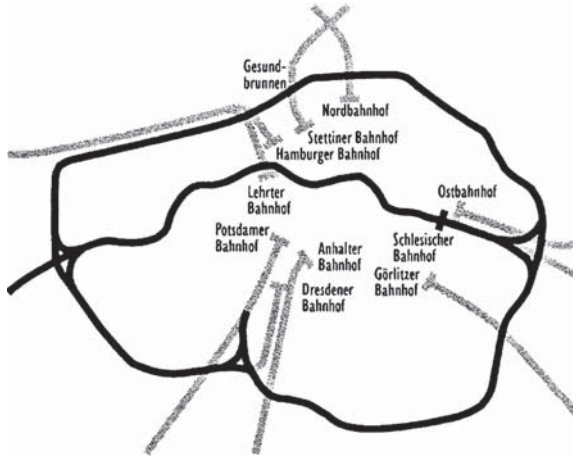
こういった経緯の末、1882年2月7日に完成した鉄道は<sup>(17)</sup>、環状線内を東西に貫き、途中、レーアター駅に接続する12.1kmの路線で（図3）、うち9.8kmは、地上に敷設した場合に都心部で多くの道路と交差しなくてはならなくなることを予見して、高架で建設された（[11] S. 319-321; [19] S. 247; [21] S. 66）。ここに、欧州で最初の高架鉄道が建設されたのである（[21] S. 66）。

いかに大部分の区間を高架で、しかも長距離列車と近距離列車とを隔てて往来させるために複々線で建設されたとはいえ、わずか12kmの区間を完成させるのに7年の歳月を費やしたことは、その途上に数々の困難があったことを端的に示しているといえよう（[18] Bd. 2, S. 734）。また、都心の手前で北へ迂回し、都市間鉄道の駅との途中接続はレーアター駅をおいてあきらめざるを得なかったこと、自ずと速度が制限される蛇行した線形を採らざるを得なかったことは、問題解決にあたって相当の妥協があったことをうかがわせるものである（[18] Bd. 2, S. 734）。線形が蛇行しているのは、用地費抑制の要請に国有地の活用をもって応えようとした結果、大選帝侯フリードリヒ・ヴィルヘルムの治世に築かれた塹壕を埋め立てたところに鉄道が敷かれたためである（[11] S. 319 f; [16] S. 10）。

---

(16) 元来、環状線西側のシャルロッテンブルク駅と同東側のシュレーゲン駅（旧フランクフルト駅）とを直線的に結び、途中でポツダム駅に接続するように通すことが計画されていた（[11] S. 319; [18] Bd. 2, S. 734）。しかしながら、当時はプロイセンがいわゆる普仏戦争に勝利して莫大な賠償金を得たこととの関係で、泡沫会社乱立時代（Gründerzeit）なるバブル期にあった。そのため、都心の地価が高騰しており（[21] S. 65）、折合いがつかなかったのである（[11] S. 319 f; [18] Bd. 2, S. 734）。

(17) 後記の通り、長距離列車が往来する複線と近距離列車が往来する複線の複々線で建設されたが、このときに完成したのは近距離列車専用の通路である。長距離列車用のそれが完成したのは、同年5月15日のことである（[11] S. 319; [19] S. 247）。



注 シュレージエン駅 (Schlesischer Bahnhof) はかつてのフランクフルト駅である (脚注16参照)。

出典 図1に同じ。

図3 東西線

それまで、都心部における市民の〈足〉はもっぱら馬車バスや馬車鉄道であったが、新たに近代的な鉄道が整備された。都心方面に乗り入れ、環状線の東西の結節点を結ぶ東西線は、環状線とともに、今日もベルリンの都市交通において重要な役割を演じている。

### 2.2.3 電化と「Sバーン」の名称の導入

ジーメンス社の創業者で電気技術者のヴェルナー・フォン・ジーメンス (Werner von Siemens) (写真3) は、1879年にレーアター駅近くで催されたベルリン産業博覧会 (Berliner Gewerbeausstellung) に、自身の発明した電気機関車を展覧した ([10] S. 8) (写真4)。一周わずか300mのトラックに出力2.2kW、最高時速7km<sup>(18)</sup>の電気機関車を走らせたものであるが、紛れもなく世

(18) まさに写真4のように、各6名が乗り合っている客車を3両牽引した場合の時速であり、電気機関車が単独で走行した場合の最高時速は13kmであった ([14] S. 101)。

界初の電気機関車であった（[10] S. 8; [14] S. 101）。電動機の技術は、その後、路面電車に昇華された（[6] S. 10）。



出典 Siemens Corporate Archives.

写真3 ヴェルナー・フォン・ジーメンス



出典 写真3に同じ。

写真4 ベルリン産業博に出展されたジーメンスの電気機関車

1898年、電気鉄道網の構築を思い描いていたジーメンスに好機が訪れた（[10] S. 8; [15] S. 14 f.）。ジーメンス・ハルスケ社（Siemens & Halske）（当

時)が、ヴァンゼー鉄道<sup>(19)</sup>の一部区間ベルリン・ヴァンゼー駅～ツェーレンドルフ駅間12kmで電気鉄道の試験走行を行う旨、プロイセン国有鉄道当局との間で合意に達したのである ([6] S. 10)。ところが、1900年7月より、足かけ2年間に渡りテスト走行が実施されたが、技術的に改善の余地のあることが露見し、電車方式の優位性を十分に証明できなかった ([16] S. 37)。

この頃、やはりベルリンに本拠を置く路面電車メーカーUEG (Union-Elektrizitäts-Gesellschaft)<sup>(20)</sup>が、第三軌条による電化を提案している ([16] S. 37)。もっとも、それは支線を含む都市鉄道、環状線、合わせて71kmに及んで電化するというもので、4,300万ライヒスマルク (Reichsmark, RM) という途方もないコストがネックになり、実現には至らなかった ([6] S. 10; [16] S. 37)。そこで、今度は規模を大幅に縮小して、ベルリン・ポツダム駅から南西に向かって、グロースリヒテルフェルデ東駅 (現リヒテルフェルデ東駅) までの9.3kmの区間 (現25号線一部区間) において、1903年7月15日から試験走行を開始した ([6] S. 10, 16; [16] S. 37)。

環状線及び東西線の輸送実績は、1897年の1億300万人から1906年の1億6,500万人と、年々増加しており、いよいよ当局は、それまで主力であった蒸気機関車を電車方式に置き換える必要に迫られた ([6] S. 11)。1909年、プロイセン国有鉄道当局は、ジーマンスの提案に基づいて、環状線、東西線、その他近郊路線、合計427.3kmに渡る区間で電車方式を本格導入することを決定した ([16] S. 39)。その後、さらなる検討を経て、1913年4月21日のプロイセン領邦議会で、「東西線、環状線及び郊外鉄道の電化に関する法律」(Gesetz über die Umstellung der Stadt-, Ring- und Vorortbahnen auf elektrischen Betrieb) が成立した ([6] S. 12)。これは、当面は東西線、環状線を電化する

(19) ベルリン・ポツダム・マクデブルク鉄道会社が1874年にベルリン南西部に建設した鉄道で、1891年に都心のベルリン・ポツダム駅まで延伸された ([12] S. 268, 270)。現在の1号線の一部区間に相当する。

(20) 1904年にAEGに吸収合併された。

総事業費2,500万RMにのぼる巨大プロジェクトであった（〔16〕 S. 39）。ところが、翌年に第一次世界大戦が勃発し、ようやく実現に向けて動き出した都市鉄道の電化計画は、それがもとで中止された（〔6〕 S. 12）。

終戦後、プロジェクトは速やかに再始動し、政府当局は1918年12月にベルリン・シュテティーン駅からベルリン北東の街ベルナウまでの22.7kmの区間（現2号線一部区間）の電化を指示した（〔6〕 S. 12, 16）。こうして、戦後のハイパーインフレの収束を待って、1924年8月8日に当該区間は電化された（〔6〕 S. 14; ベルリンSバーン（S-Bahn Berlin）社ウェブサイト<sup>(21)</sup>）。その際、直流800Vの第三軌条集電方式が採用されたが（〔6〕 S. 13）、これは今日のベルリンのSバーンに受け継がれている。市内の鉄道を一元的に運行していた国鉄のドイツライヒ鉄道（Deutsche Reichsbahn, DR）は<sup>(22)</sup>、これを皮切りに1億5千万RMもの予算を計上して<sup>(23)</sup>、東西線以下、全線で「大電化」（Große Elektrisierung）を展開し、市内の鉄道は1920年代後半から30年代前半にかけて一気に近代化を遂げた（〔6〕 S. 13; 〔8〕 S. 36）。

既存路線の電化が推進されていた1930年12月1日、東西線や環状線など、およそベルリンの都市鉄道は、「Sバーン」の統一名称の下で運行されることになった（ベルリンSバーン社ウェブサイト（脚注21に同じ））。このとき、緑地の円に白でSと記されたマークがSバーンのシンボルに制定された（ベルリンSバーン社ウェブサイト（脚注21に同じ））（写真5）。今日、このマークはベルリンだけでなく、ドイツ全国でSバーンのシンボルとして用いられている。

---

(21) [www.s-bahn-berlin.de/unternehmen/firmenprofil/zahlenundfakten.htm](http://www.s-bahn-berlin.de/unternehmen/firmenprofil/zahlenundfakten.htm)

(22) 1920年4月1日、プロイセンを筆頭に八つの領邦とライヒとの間がかねて締結されていた国有鉄道設立に関する条約が発効し、領邦レベルの鉄道経営はライヒの下に移行していた（〔14〕 S. 66）。

(23) このうち、1億RMはドイツライヒ政府が拠出したものである（〔16〕 S. 40）。



出典 ベルリン州立公文書館。

写真5 Sバンのマークが掲げられたフリードリヒ通り駅

#### 2.2.4 南北線<sup>24)</sup>

東西線、環状線に加えて、今日のベルリンのSバン網を形成する路線の一つとして看過してはならないのが南北線である。北からゲズントブルネン、フリードリヒ通り、ポツダム広場、ズートクロイツの各駅を経由するきわめて重要な路線である（図4参照）。

東西線が運行されていたのであるから、都心でそれと接続してベルリン市街を縦断する南北路線の建設構想が持ち上がったのは、けだし当然であった。古くは、1907年にジーマンスがアンハルト、ポツダム両駅とシュテティーン駅との間のミッシングリンクをトンネルで結ぶ計画を提案しているが、コストがかさみ、しかも難工事となることが予想され、具現化できると考える者は皆無であった（[21] S. 79）。

南北のルートについては、望まれながらも長らく棚上げされ、実現しないまま推移したが、1933年に突如として計画が再浮上した（[21] S. 79）。3年後にベルリンオリンピックが控えていたこともあり、翌年には早々に工事が始め

24) 先の東西線と同様、こちらも便宜的な表記である。今日の1、2、そして25号線の一部区間にあたる。

られた（[21] S. 79）。しかし、途中、ブランデンブルク門すぐ南の建設現場で崩落事故が起り、1939年10月に全線開業したときには（[16] S. 64）、オリンピックはとうに閉会しており<sup>(25)</sup>、それどころか第二次世界大戦が開戦していた。

以上でみたように、今日のベルリンのSバーンは、オストクロイツ駅やゲズントブルネン駅はじめ、各方面からの路線が乗り入れる結節点が環状線によって互いにリンクされ、東西線及び南北線でもって都心にアクセスするネットワークとして整備された（図4）。

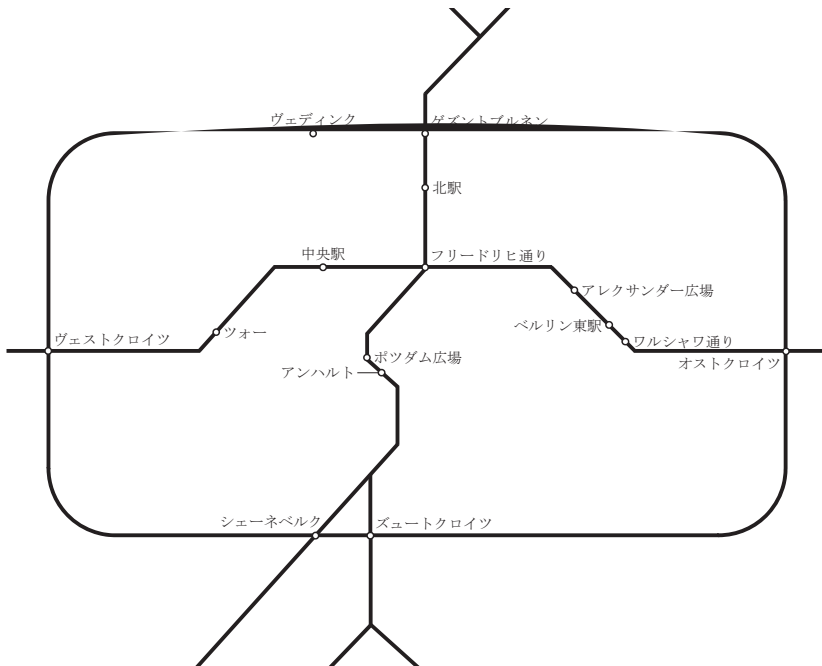


図4 今日のベルリンのSバーンの主要ネットワーク

(25) 結局、オリンピックの開幕に間に合ったのは、シュテティーン駅～ウンターデンリンデン駅（現ブランデンブルク門駅）までの区間に過ぎなかった（[8] S. 36; [12] S. 76）。

### 3. Uバーン

#### 3.1 前史

今日、ベルリンのUバーンは充実したネットワークを誇っているが、その歴史は、1880年にジーマンスが高架電気鉄道の建設を計画したときにさかのぼることができる。1880年2月14日、ジーマンス・ハルスケ社は、ベルリン南部に位置するベルアリアンス広場（現メーリング広場）から都心のフリードリヒ通りを経由してヴェディンクに至る高架電鉄の建設の許可を当局に求めた（[15] S. 14; [16] S. 27）。沿線に各産業が立地しており、輸送需要を当て込んだのである（[16] S. 27）。なお、高架方式とされたのは、建設予定地の地盤が砂地で脆く、トンネル建設に適さないと判断されたためである（[15] S. 14; [17] p.149）。

しかしながら、このジーマンスの計画に周囲から異論が噴出した（[15] S. 14）。とうとう計画を断念せざるを得なかったジーマンスは、ベルリンに電気鉄道を建設するという構想をひとまず別の形で具現した（[15] S. 15）。ベルリン南部グロスリヒテルフェルデにおいて運行した世界初の路面電車である（ベルリン運輸公社（Berliner Verkehrsbetriebe, BVG）ウェブサイト<sup>(26)</sup>）。

#### 3.2 第一次整備期

[15] は、ベルリンのUバーンのネットワークの整備プロセスを時代ごとに3期に区分して論じている。それぞれ、第一期はベルリンに初めてUバーンが開業した1902年ないし第一次世界大戦が開戦する直前の1913年、第二期は第一次大戦後の1923年から1930年まで、そして第三期は第二次大戦後である。この点、各期は間に世界大戦を挟んでおり、実際上も各期の間ではUバーンの

---

<sup>(26)</sup> [www.bvg.de/index.php/de/3903/name/Geschichte+der+BVG.html](http://www.bvg.de/index.php/de/3903/name/Geschichte+der+BVG.html)



整備は行われていない。さらに、第一期ではネットワークは主として東西に、第二期では南北に、第一期及び第二期における整備を通じて、相当の資本ストックをもって始まった第三期では補完的にといった具合に、各期で路線網の整備方針に特徴がみられる。以上より、上記の区分は妥当であると考えるので、本稿では〔15〕の整理を援用することにする。

まず、第一期におけるネットワーク整備のプロセスをみることにする。最初の提案から10年の月日が流れ、1891年にジーマンスが再度高架電鉄の建設を市当局に打診したとき、計画路線は以前とは大きく異なっていた（〔15〕 S. 18）。つまり、南北の路線から東西の路線へと変更されたのである。ジーマンス側が提示した新たな計画によると、都心の東に位置するSバーンのワルシャワ橋駅（現ワルシャワ通り駅）と都心西側の同じくSバーンのツォー駅とを結び、途中、長距離列車が発着するベルリン・ポツダム駅に地下の支線で接続する11.2kmの高架鉄道を建設するという（〔8〕 S. 14; 〔15〕 S. 18）（図4及び図5参照）。

ワルシャワ橋駅からツォー駅二つ手前のノレンドルフ広場駅までの区間では、新線建設の必要性がきわめて大きいとの調査結果も出て（〔16〕 S. 27）、いよいよジーマンスのたつての望みが叶う見通しとなった。当局との長きに渡る折衝の末、1896年3月15日にノレンドルフ広場駅～ツォー駅間を除くワルシャワ橋駅～ノレンドルフ広場駅の区間の建設及び運行の許可が下りたのである（〔15〕 S. 18）。ツォー駅までの許可が下りなかったのは、同駅そばに建つカイザーヴィルヘルム記念教会近辺の景観を損ねる恐れがあると判断されたためである（〔15〕 S. 18）。

高架電鉄の実現にめどがつくや否や、ジーマンスは資金調達に奔走した（〔15〕 S. 20）。採算が見込める路線であるということで、ドイツ銀行の資本参加を取りつけることができた（〔15〕 S. 20）。1897年4月13日、ジーマンス・ハルスケ社は、Uバーンの運行会社となるべき高架鉄道会社（Hochbahngesell-

schaft)<sup>(27)</sup>をドイツ銀行と共同で設立した（〔15〕 S. 20;〔19〕 S. 243）。また、同年、懸案であったノレンドルフ広場駅～ツォー駅間の建設についても、ツォー駅建設地を変更することで美観風致が維持されうるとして許可された（〔15〕 S. 20 f.）。

かくて、ジーメンスがベルリンの街に高架電気鉄道を建設する構想を打ち出してから20年以上の年月が経過した1902年2月18日、さしあたってシュトラウラウ門駅<sup>(28)</sup>～ポツダム広場駅間が開業した（〔8〕 S. 14;〔15〕 S. 22）<sup>(29)</sup>。これはドイツで初めての、欧州ではロンドン（1863年）、ブダペスト（1896年）、グラスゴー（同）、パリ（1900年）に次ぐ第五番目の地下鉄であり（〔15〕 S. 9）、今日の1及び2号線の一部区間に相当する。3月11日にはポツダム広場駅～ツォー駅間が開業し、25日にはシュトラウラウ門駅～ツォー駅間の直通運転が開始された（〔15〕 S. 23）。そして、8月17日にツォー駅～クニー駅（現エルンスト・ロイター広場駅）間が、12月14日にはシュトラウラウ門駅～ワルシャワ橋駅間が開業して（〔8〕 S. 14;〔15〕 S. 23）、当初の計画路線の整備が完了した（図5）。



出典 〔15〕 S. 22.

図5 ベルリン最初のUバーンの路線図

上記路線の建設が進められていた最中、クニー駅からシャルロッテンブルク

(27) 正式名称はベルリン高架・地下電気鉄道会社（Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin）である（〔15〕 S. 20;〔16〕 S. 29）。

(28) 1945年3月に第二次大戦の戦災に遭い、戦後、再建されなかったため、現存しない（〔15〕 S. 25）。今日の1号線シュレージエン門駅と終点ワルシャワ通り駅の中間にあった。

(29) これに先立つ15日、関係者を乗せて特別運行が行われた（〔15〕 S. 22）。

市庁舎まで延伸することが決定された（[15] S. 30）。これに基づいて、1906年5月14日、クニー駅からビスマルク通り駅にて北に分岐して、市庁舎に面するヴィルヘルム広場駅（現リヒャルト・ヴァーグナー広場駅）に至る1.4kmの区間が延伸された（[15] S. 30）。それと相前後して、ビスマルク通り駅からさらに西に続く2.9kmの区間の延伸が許可され、1908年3月29日、ライヒ首相広場駅（現テオドール・ホイス広場駅）まで延伸された（[15] S. 30 f.）。その後も西へネットワークを広げ、1913年6月8日に競技場駅（現オリンピック競技場駅）が開業した（[15] S. 34）<sup>(30)</sup>。

他方、東への路線網の拡充であるが、1908年10月1日、ライプツィヒ広場駅<sup>(31)</sup>からシュピッテルマルクト駅に至る2.2kmの区間が延伸され、13年7月1日にはSバーンのアレクサンダー広場駅まで、北東に約1.7km延伸され、また同月27日にはノルトリンク駅（現シェーンハウザーアレー駅）まで、北に3.3km延伸された（[15] S. 31, 36 f.）。今日の路線図と対照すると、この時点において2号線はほとんど全線開業しており、西側は終点ルーレーベン駅までの一駅分の、北側についても、パンコ駅までの二駅分の区間を残すのみである。

既存路線の延伸も然ることながら、新線の建設も進められた。ベルリン南部シェーネベルクに地下鉄を建設することとなり、1910年12月1日、ノレンドルフ駅から新駅ハウプト通り駅まで、南方へ約3kmの路線が開業した（[15] S. 31 f.）。これは今日の4号線であり、ハウプト通り駅は現在はインスブルック広場駅に改称されている。当路線は初めての公設民営方式のUバーンであった（[16] S. 31）。つまり、市町村合併前のシェーネベルク市によって建設され、高架鉄道会社が運行に従事したのである（[16] S. 31）<sup>(32)</sup>。

第一期最後の整備となったのは、次に記す新線の建設である。すなわち、

(30) ただし、1922年までは競技場で催しがある日のみの運行とされていた（[15] S. 34）。

(31) 既設のポツダム広場駅の若干北に新設された駅で、1923年にポツダム広場駅に改称された（[15] S. 31）。

(32) 当該路線は、1926年7月10日に高架鉄道会社の所有に服した（[16] S. 31）。

1913年10月13日に同時開業したヴィッテンベルク広場駅～ウーラント通り駅間とヴィッテンベルク広場駅～ティール広場駅間である（[15] S. 37）。前者は、シャルロッテンブルク市から多額の建設費補助を得て建設された路線で、本来はさらに西方のハーレンゼーに達する予定であったが、まもなく勃発した第一次世界大戦のため、実現しなかった（[15] S. 37）<sup>33)</sup>。一方、後者は、当初、高架鉄道会社が建設していたあとをヴィルマースドルフ市が引き継ぎ、ブライトンバッハ広場駅までの区間を完成させ、そこからティール広場駅までの区間をプロイセン国有地ダーレムが完成させたもので、沿線の宅地開発を目的としていた（[15] S. 37）。各々、ヴィルマースドルフ地下鉄、ダーレム地下鉄として別個に運営されていたが<sup>34)</sup>、1927年4月1日、ともに高架鉄道会社の所有となった（[16] S. 31）。

これをもって、今日の1号線全線及び3号線のほぼ全線が開業した。後者に關しては、現在の路線図と対比するに、クルメランケ駅までの3駅分が残されているが、引き続いての路線網の整備は、第一次大戦が妨げとなって一時中断された（[15] S. 40）。

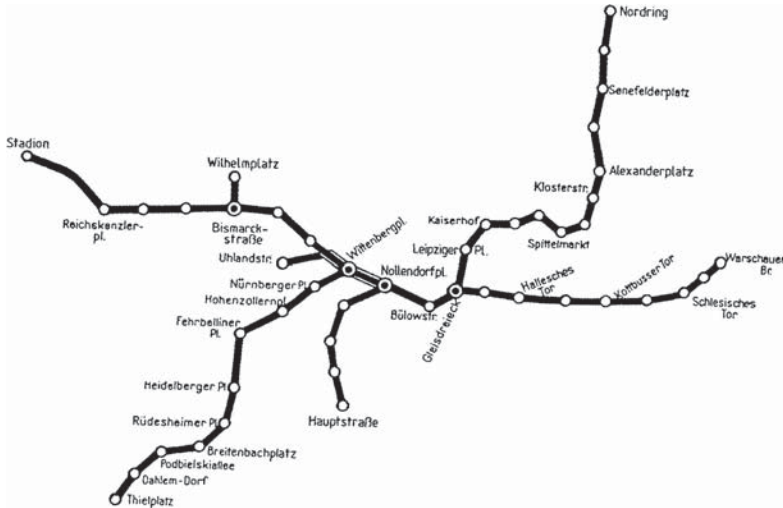
### 3.3 第二次整備期

第一期では、主に東西に延びる路線が整備された（[15] S. 40）。したがって、1922年ないし23年に始まる第二期では、南北路線の建設に力が注がれた。

実は、ベルリンを南北に縦断するUバーンの構想は、1905年にはすでに存在していた（[15] S. 41）。幾他に渡る計画変更の末、1912年1月31日、ベルリン北部ゼー通りを起点として、すでに開業していたフリードリヒ通り駅（現シュタットミッテ駅）やハレ門駅を経由しながら南下し、バルアリアンス広場駅（現メーリングダム駅）にて東に進路を変えてテンベルホーフ地区を経て、

<sup>33)</sup> 結局、ハーレンゼーまでの延伸は今日も行われていない。

<sup>34)</sup> 列車の運行にあっていたのは高架鉄道会社である。



注 1913年10月12日時点のネットワークである。

出典 [15] S. 40.

図6 第一次整備期に整備されたUバーンのネットワーク

ノイケルン地区のベルク通り駅（現カール・マルクス通り駅）に至る路線——これは、まさにジューメンスが1880年に市当局に建設の許可を申請したが棄却された路線に他ならない——の建設許可が下り、現に工事も進められていた（[15] S. 41）。

しかし、第一次世界大戦の勃発によって工期が大幅に遅れた。1923年1月30日に一部区間シュテティーン駅（現自然博物館駅<sup>(35)</sup>）～ハレ門駅間4kmが開業して以降（[15] S. 43）、漸次開業したが、結局、計画路線が全線開業したのは1926年4月11日のことである（[15] S. 43-45）。今日の6号線の主要区間と7号線の一部区間は、このときに開業したものである。なお、この路線の運行は、前年の1922年5月2日にベルリン市が設立した南北鉄道株式会社（Nord-

(35) Sバーンの駅としての旧シュテティーン駅の現在の駅名は北駅であるが（脚注7参照）、Uバーンの駅としての同駅の現駅名は自然博物館駅である。

südbahn AG, NSAG) が高架鉄道会社に委託する形で行われた ([15] S. 43, 169)。また、この年には、競技場駅とライヒ首相広場駅との間にノイヴェストエント駅が新設された ([16] S. 31)。

次は、現在の8号線にあたる新線の建設である。1912年にAEG高速鉄道株式会社 (AEG-Schnellbahn AG) が建設を請け負った ([15] S. 46)。しかるに、途中、ハイパーインフレの煽りを受けて、同社は解散を余儀なくされた ([15] S. 46)。もともと、ベルリン市が当該事業に関与していたことから<sup>36)</sup>、市がNSAGを介してプロジェクトを引き継いだため、新線建設計画は頓挫を免れ、ポッデイン通り駅～シェーンライン通り駅間のわずか二駅の区間ではあったが、1927年7月17日の開業にこぎつけることができた ([15] S. 46)。その後は順調に建設が進められて、1930年4月18日までに、北はゲズントブルネン駅から南はライネ通り駅までの10.2kmの区間の整備を終えた ([15] S. 48, 51 f)。

南北間の輸送力強化と並んで、第二期には並行路線及び支線の新設や既存路線の延伸も行われた。以下、列挙すると、1926年10月24日に開業したグライスドライエック駅～ヴィッテンベルク広場駅間、いずれも29年12月22日開業のベルアリアンス広場駅～テンベルホーフ駅間<sup>37)</sup>、ティール広場駅～クルメランケ駅間、競技場駅～ルーレーベン駅間、30年6月29日開業のノルトリンク駅～パンコ駅間である ([15] S. 49-51, 55)。これをもって、今日の1号線ないし3号線は全線開業した。

第二次大戦前、最後に建設された新線となったのは、今日の5号線の一部区間であるアレクサンダー広場駅～フリードリヒスフェルデ駅間7.8km ([15] S. 52) である。当該路線の建設計画自体は1908年からあった ([15] S. 52)。い

<sup>36)</sup> かねて、ベルリン市は590万RMに及ぶ多額の助成金をAEG高速鉄道株式会社に拠出していたばかりでなく、同社の株式の半数を保有していた ([15] S. 46)。

<sup>37)</sup> 最終的に、テンベルホーフ駅まで延伸されたのがこのときなのであって、1926年2月14日にベルアリアンス広場駅～クロイツベルク駅 (現ルフト橋広場駅) 間が、また翌年9月10日にクロイツベルク駅～空港駅 (現パラデー通り駅) 間がそれぞれ開業している ([15] S. 48 f)。

うまでもなく、第一次世界大戦とこれに付随する経済混乱のゆえに断念せざるを得なかったところ、1920年代中頃に事業計画が復活し、1930年12月21日に全線開業が実現したものである（[15] S. 52）。



注 1930年12月21日時点のネットワークである。

出典 [15] S. 53.

図7 第二次整備期までに整備されたUバーンのネットワーク

### 3.4 第二次整備期以後

ここまでで、今日、ベルリンで運行されているUバーンの大半が整備された。あとは戦後、換言すれば第二次整備期以後に整備されたものである。1958年5月31日に開業した現6号線ゼー通り駅～テーゲル駅（現アルトテーゲル駅）間<sup>(38)</sup>、既存路線であるところのメーリングダム駅（旧ベルアリアンス広場駅）～カール・マルクス通り駅（旧ベルク通り駅）間を大幅に延伸して、ベルリン

(38) かねて、ゼー通り駅～クルト・シューマッハー広場駅間が1956年5月3日に開業している（[15] S. 63 f.）。

のUバーン中で最長の路線となった現7号線等、延伸措置も講じられたが（[15] S. 63-67, 71-81）、新線の建設もなされた。1961年8月28日にレオポルト広場駅～シュピッヒェルン通り駅間が一部開業した後、76年4月30日に全線開業した現9号線がそれである（[15] S. 64 f., 72-76）。そして、2009年8月8日に開業した55号線である（写真6）。これは、新駅の連邦議会駅を經由して、中央駅とブランデンブルク門駅（旧ウンターデンリンデン駅）との間をシャトル輸送する路線であるが、2010年中にアレクサンダー広場駅まで延伸する工事に着手し、ゆくゆくは5号線として直通運転されることになっている。アレクサンダー広場駅にほど近い市庁舎前では、2016年1月に開業予定であるベルリン市庁舎駅の建設が進められている（写真7）。



2010年5月23日、筆者撮影。

写真6 Uバーン55号線





2010年5月23日，筆者撮影。

写真7 ベルリン市庁舎駅の建設現場

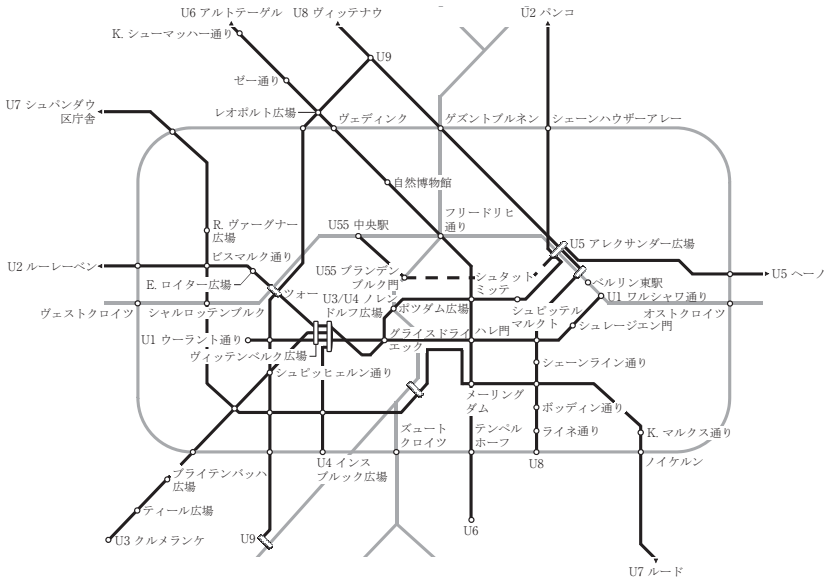


図8 今日のベルリンのUバーンのネットワーク

#### 4. むすびにかえて

第二次世界大戦までのベルリンのSバーン及びUバーンの発達史を検討した結果、次のことが明らかになった。すなわち、今日のベルリンのS・Uバーン網の原型は、戦前にすでに完成していた。現在のSバーンのネットワークは、主としてベルリン市街を外周する環状線と環状線内を東西に貫く東西線、東西線と都心で接続しつつ環状線内を縦貫する南北線の3路線で構成されていることは既述した通りであるが、それらは1930年代末までに建設されたものである。また、今日、Uバーンは55号線を除いて全部で9路線が運行されているが、そのうちの大部分は1930年の終りまでに開業しており、それ以降は補完的に路線網が整備された。

この点、2006年5月にレーアター駅跡地に中央駅が開業するなど、ベルリンの公共交通は当時と現在とで様相を異にしている面もある。そうはいつても、現代のベルリンのSバーン及びUバーンのネットワークは、基本的に戦前に作られたものであるとあってよい。

S・Uバーンはじめ、今日のベルリンの公共交通が第二次大戦前におおむね完成をみていたことは、各公共交通機関の運営主体の沿革をみることで一層明確になる。それというのは、現在、ベルリン市内及び一部でブランデンブルク州をまたいで運行されているSバーンは、ドイツ鉄道(Deutsche Bahn)グループ傘下のベルリンSバーン社が、Uバーン、路面電車及びバスは、市が100%出資するBVGがそれぞれ従事しているが、戦前はドイツ鉄道の前身というべ

きDRがSバーンを、その他のモードは当時のBVG<sup>(39)</sup>が一元的にこれを運行していた（BVGウェブサイト（脚注26に同じ））。

これを現代のベルリンのS・Uバーンについてみると、いずれも第二次世界大戦前に築かれた遺産を活用して運行されている。しかし、蛇行したSバーン東西線の線形は列車の速度低下をもたらし、非効率である。この点、東西線と並行する長距離列車用の通路についても然りである。当初の計画通り、直線に通していたならば、そうした問題は生じなかったはずであるし、中央駅も現在の都心からやや外れた不便な場所にはなく、まさに都心で利便性のよいポツダム広場に建設されていたはずである。そして、第三軌条による直流800Vという特殊な電化方式を採用しているために、現状では他の鉄道と相互乗入れできない事実も、現在のSバーンが戦前に構築されたシステムを踏襲していることに起因している。かかる不都合が存しなければ、ベルリンの公共交通網、ひいては都市構造は、自ずと今日と異なるものになっていたといっは言い過ぎであろうか。

一方、もっぱら当時の土木技術上の制約から、一部区間が高架で建設されたUバーンも問題なしとはしない。高架が土地利用の効率性を歪めているからである。それに加えて、騒音が問題視され又は景観論争を呼ぶ可能性を含んでいる。

こうして、今日のベルリンのS・Uバーンを発達史的に検討すると、第二次世界大戦までにおおむね構築されたシステムに依存しているがゆえの問題点が浮き彫りとなるのである。

---

<sup>39)</sup> そもそも、1929年に設立された当初の社名はベルリン運輸株式会社（Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft）であった（BVGウェブサイト（[www.bvg.de/index.php/de/3931/name/Geschichte.html](http://www.bvg.de/index.php/de/3931/name/Geschichte.html)））。その後、1938年にベルリン市営となった際に、ベルリン運輸公社（Berliner Verkehrs-Betriebe）に社名変更された（〔7〕 S. 27;〔10〕 S. 60;〔15〕 S. 170）。今日の社名になったのは、ドイツ再統一後の1992年のことである（〔15〕 S. 171）。なお、略称は設立当初からBVGで一貫している（たとえば、〔15〕 S. 170 f.）。

## 参考文献

- [1] 青木真美 (1998) 「ベルリンの鉄道整備の歴史とその今日的課題」『鉄道史学』第16号, pp.23-33. 鉄道史学会.
- [2] Bley, P. (1988): 150 Jahre Eisenbahn Berlin-Potsdam, Düsseldorf: Alba.
- [3] ——— (1990): 150 Jahre Berlin-Anhaltische Eisenbahn, Düsseldorf: Alba.
- [4] ——— (1992): 150 Jahre Eisenbahn Berlin-Frankfurt/Oder, Düsseldorf: Alba.
- [5] ——— (1996): 150 Jahre Eisenbahn Berlin-Hamburg, Düsseldorf: Alba.
- [6] ——— (2003): Berliner S-Bahn, 8. Auflage, Düsseldorf: Alba.
- [7] Gammrath, D./Jung, H./Schmiedeke, C. W. (1999): Berliner Omnibusse, 2. Auflage, Düsseldorf: Alba.
- [8] Gottwaldt, A. (2007): Das Berliner U- und S-Bahnnetz: Eine Geschichte in Streckenpläne von 1888 bis heute, Stuttgart: transpress Verlag.
- [9] ———/Nowak, S. (1994): Berliner Bahnhöfe - einst und jetzt, 2. Auflage, Düsseldorf: Alba.
- [10] Hilkenbach, S./Kramer, W. (1994): Die Straßenbahnen in Berlin, Düsseldorf: Alba.
- [11] Königlich preussische Minister der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.) (1896): Berlin und seine Eisenbahnen 1846-1896, Bd. 1, Berlin: Verlag von Julius Springer.
- [12] Kuhlmann, B. (2006): Bahnknoten Berlin: Die Entwicklung des Berliner Eisenbahnnetzes seit 1838, Berlin: Gesellschaft für Verkehrspolitik und Eisenbahnwesen (GVE).
- [13] Land Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung für Stadtentwicklung des Landes Berlin 2006-2009 ([www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik\\_planung/oePNV/nahverkehrsplan/download/nahverkehrsplan\\_2006-2009.pdf](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/oePNV/nahverkehrsplan/download/nahverkehrsplan_2006-2009.pdf)).
- [14] Lehmann, H. (1998): Eisenbahnen in Preußen, Düsseldorf: Alba.
- [15] Lemke, U./Poppel, U. (1996): Berliner U-Bahn, 4. Auflage, Düsseldorf: Alba.
- [16] Machel, W. D. (2004): Berliner Schienennahverkehr, München: GeraMond Verlag.
- [17] 日本地下鉄協会編 (2010) 『世界の地下鉄 151都市のメトロガイド』 ぎょうせい.
- [18] Ribbe, W. (Hrsg.) (2002): Geschichte Berlins, 2 Bde., Berlin: Berliner Wissenschafts-Verlag.
- [19] Röll, F. v. (Hrsg.) (1912): Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Bd. 2, 2. Auflage, Berlin; Wien: Urban & Scharzenberg.
- [20] 佐藤芳彦 (2001) 『世界の通勤電車ガイド』 成山堂書店.
- [21] Strowitzki, B. (2004): S-Bahn Berlin: Geschichte(n) für unterwegs, 2. Auflage, Berlin: GVE.
- [22] 鉄道建設・運輸施設整備支援機構 (鉄道・運輸機構) (2005) 『主要鉄道先進国の鉄道整備とその助成制度』 平成16年度版, 鉄道・運輸機構.
- [23] Zschocke, H. (2007): Die Berliner Akzisemauer - Die vorletzte Mauer der Stadt, Berlin: Berlin Story Verlag.
- [24] ——— (2009): Die erste Berliner Ringbahn: Über die Königliche Bahnhofs-Verbindungs bahn zu Berlin, Berlin: Verlag B. Neddermeyer.