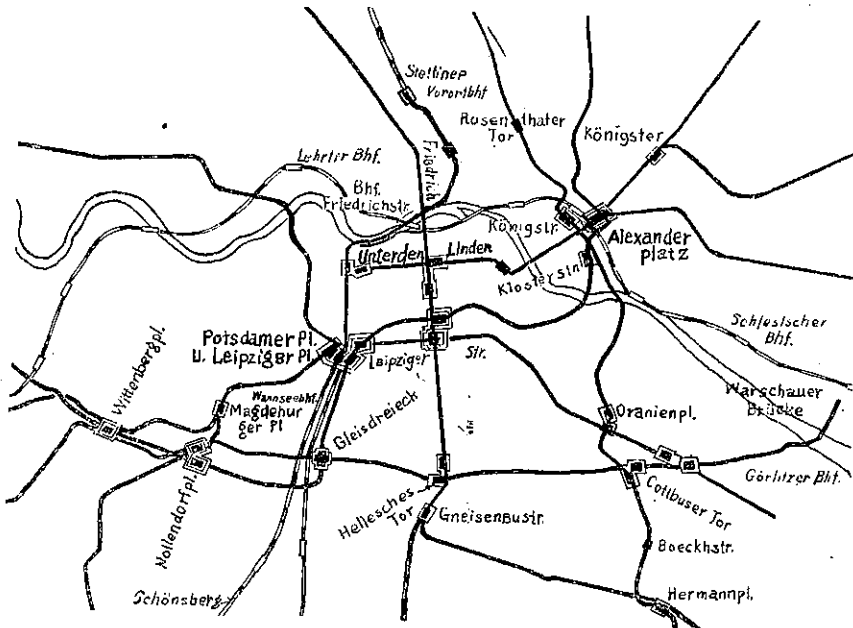


Alexander 廣場の改造(伯林)

(本文は 1927 年地下鐵建設着手當時の構造及地下鐵工事により促進せられたる廣場改造案と最後決定案を述べ、暫定的形態より都市計畫的に濟崩しに完成せんとする建築線計畫等に就て論じたるものである。Verkehrstechnik 5. August, 1932 所載, 筆者 Magistratsoberbaurat Leipold 氏。)

Alexander Platz は Potsdamer Platz と相對し共に伯林に於ける交通上最重要なる焦點に當る(第一圖)。この兩中心間には古來最大の交通量を有する Leipziger Strasse—Spandauer Strasse—Rathaus—Königstrasse なる路線がある。本交叉點は市内と東北部を結び、殊に南北交通上第一の Alexander Strasse の通過點である。こ

第一圖 伯林高速鐵道網(計畫線を含む)



の改造は如何なる案もその工費多額なるため實現するに至らなかつたが、地下鐵建設に伴ふ一部街廓の除却が行はれて問題の解決を容易ならしめ最近成案し決定着工せられたのである。

第二圖は 1927 年地下鐵建設着手當時の廣場平面圖である。當時は警察に於ける交通取締により Prenzlauer Strasse (北部より市内へ) Neue Königstrasse (市内より北部へ) Landsberger Strasse (西へ) Keiserstrasse (東へ) の一方交通路線(Einbahnstrasse)を指定、廣場の交通緩和を圖つてゐたが、各路線の狭小と路面電車の單線化等障害も少くなかつた。之より先伯林に於ける主要交叉點は概ね改良を施され Alexander Platz に關しても種々の改造案が公表せられた。

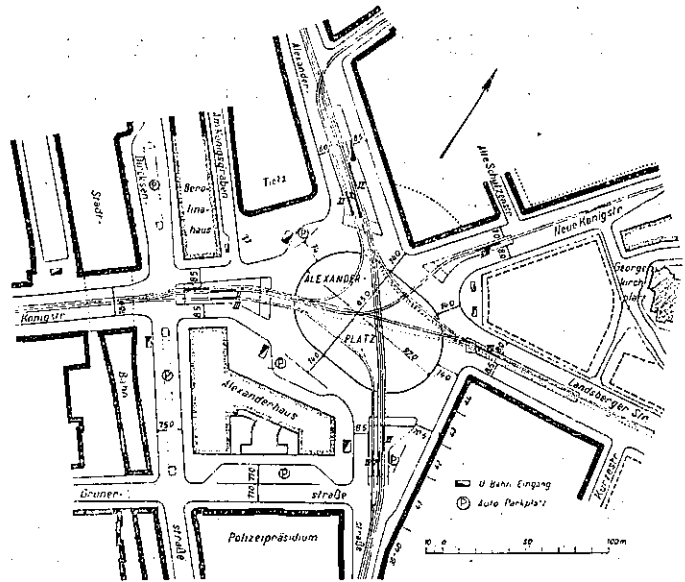
第一案は Alexander Platz, Dircksen Strasse 及 Grunerstrasse の 3 線間に存する街廓を除却し、130 m 直徑の中央綠地を設け、電車、自動車共完全なる循環交通たらしめる。この中心綠地は Neue Königstrasse—Königstrasse, Dircksenstrasse, Grunerstrasse 及 Alexander Strasse により廓せられる方形の中央に置き各交會街路はこの中心綠地に切線たらしむ。而して Königstrasse と Grunerstrasse 及 Alexander Strasse と Dircksen Strasse は各一對の一方交通路線たらしむ。

第二案は第一案に比し Königstrasse を双方交通とし Alex. St. と Direk. St. は本廣場より Jannowitz 橋間のみを一方交通となす外 Direk. St. と Königgraben 間の建物を Tietz 百貨店の建築線迄後退せしめ、所謂 Aschinger 街廓の除却は斷念して之に代つて Polizeipräsidium と同幅の方形街廓を設ける。而してこの街廓は König. St. を軸に Tietz 百貨店と對稱に後退して設け、この間に於て循環交通たらしむ。

この兩案は共に地下鐵建設により取壊すべき建築敷地の利用少く工費多額なる爲實現性乏しかつた(第三圖)。

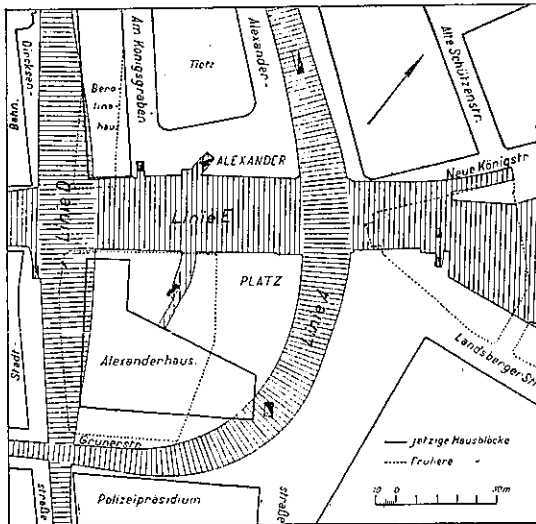
都市計畫的改造——茲に於て Stadtbaurat Dr. Ing. Wagner 氏は Fluchtlinienplan を樹てた。即ち Königstrasse の延長を軸とし直徑 144 m の圓を有する交通環を設け、各交會街路は皆双方交通とし、交通車輛はすべて直徑 100 m の中央アイランドの廻りを循環せしめ、路面電車は直通とし中央アイランドを通る(第四圖)。本

第二圖 1927 年地下鐵建設工當初に於ける廣場圖

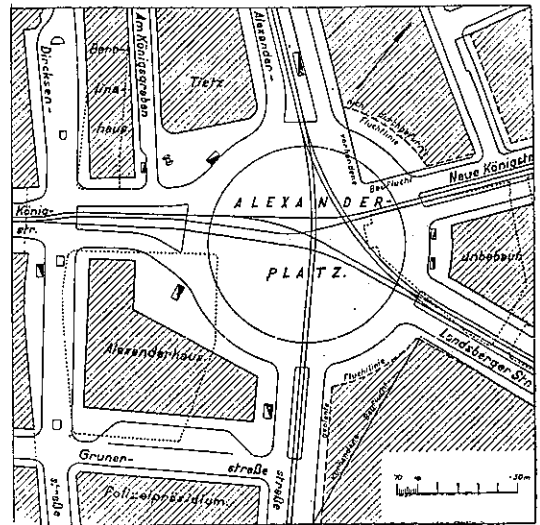


第三圖 地下鐵用地圖

- A 線 既營業線
- D 線 1930 年營業開始
- E 線 1931 年同上



第四圖 決定せる終局改造計畫圖



案は 1928 年都市交通関係者の同意を得、公安相 (Volkswohlfahrtsminister) は之を局部修正して同意し、同年 6 月 3 日決定を見た。

伯林交通協會は新建築線により剪除せる土地を買収すると共に廣場附近建築物計畫を懸賞募集し Arokt. Brüder Luckhaff 氏案當選した。即ち廣場の周圍は建築線に沿ひ 8~9 階とし、全部を一時に建築せず逐次建築する案を定めた。

交通上の新設計——決定せる本廣場の改造は多額の工費を要するを以て今直ちに全部を築造すること無く漸進的解決策として一應之を暫定計畫とし建築物の改造ある毎に部分的改良を施し決定計畫(第四圖)に到達せしめんとするものである。本立案の標準は

1. 路面電車により惹起さるゝ交通遲退を防ぐこと
2. 交通車輛に對し明瞭なる路線表示
3. 歩行者交通の安全確保
4. 強制無き交通統制
5. 乗合の待合所特設
6. 歩行者の流れ、駐車場及沿道受益者相互關係

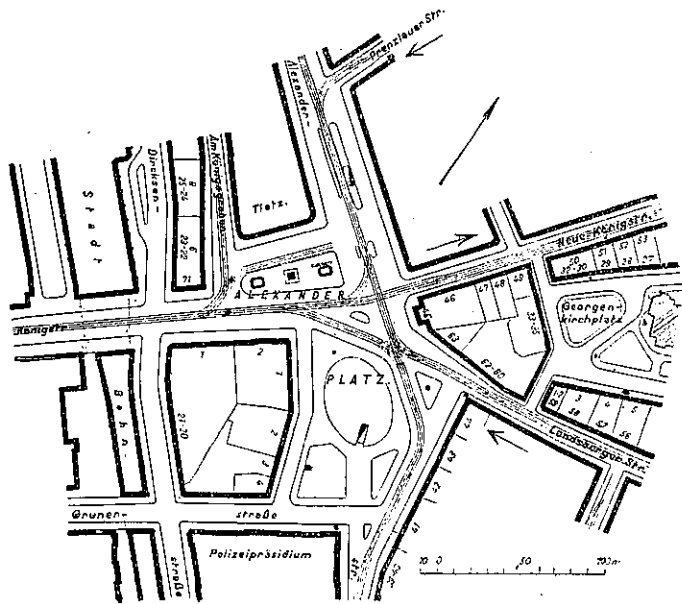
之に基いて定められた暫定案は第

第五圖 着工せられる暫定計畫圖

五圖の通りである。

中心に對し非對稱的に楕圓形アイランド(長さ 97 m, 幅 63 m)を設け之を圍つて 14 m の環路を置く。各交會街路は片側車道の幅員(電車線を除く)を 8.5 m 標準とし中央に細長いアイランドを設け其先端を横斷安全地帯に充てる。

路面電車は合計 80 臺/時、四方向即ち西-東北、西-東、北-東及北-南相互間に分れ、各線は 13~28 臺/時である。將來は更に高い數字を示すものと考へられる。電車が環路を横斷する時間を成る可く少くして自動車交通の遲退を防がなが爲に數方向に分岐する線路は環路の手前に於ける停留場に於て既に分岐し置き同方向の電車を相隣りて並列せしめ一齊に環路を渡る様工夫してゐる(第五圖)。



(藤芳義男抄譯)