

Hindernisse durch den Verkehr

Noch ehe die Kaiser-Wilhelm-Gedächtnis-Kirche in den zwanziger Jahren zu einem Verkehrshindernis abgestempelt wird, ist es gerade der Nahverkehr, der auch immer wieder Probleme für die Kirche aufwirft.

Durch den Bau der Untergrundbahn:

„Der Polizei-Präsident

Charlottenburg, den 25. April 1901

An den
Gemeinde-Kirchenrat

Die Bauausführung der Untergrundbahn bringt eine zeitweilige Veränderung des Grundwasserspiegels mit sich.

Da hierdurch eventuell die Wirksamkeit der Blitzableitungsanlage der Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche in Frage gestellt werden kann, so gebe ich dem Gemeinde-Kirchenrat hiervon Kenntnis und stelle eine Untersuchung und eventuelle Tieferlegung der Grundplatten ergebenst anheim.

gez. Unterschrift“

Generalia 1897-1901

Eine weitere Untergrundbahnlinie soll gebaut werden

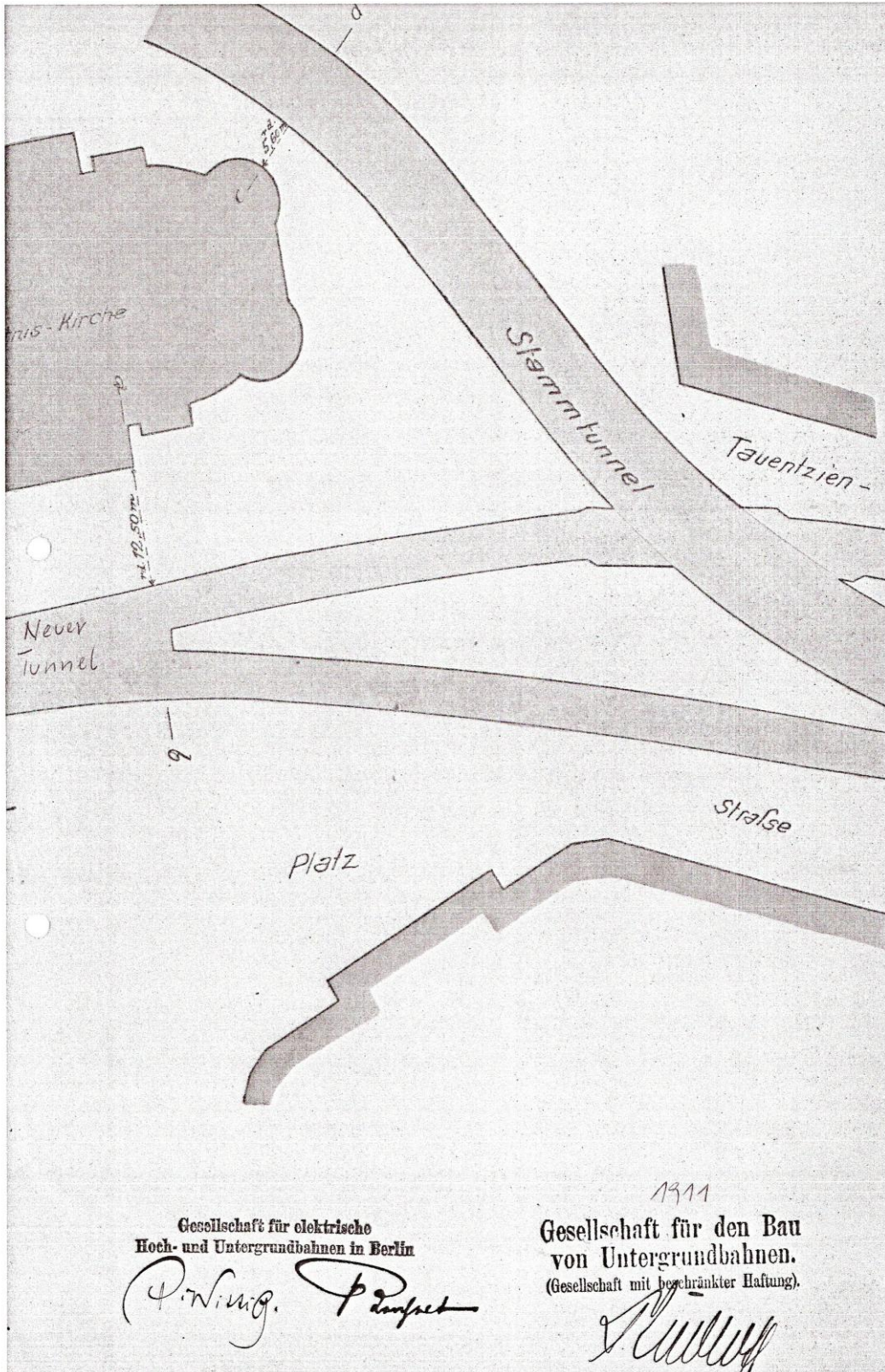
Aus dem Protokoll einer Sitzung des Kuratoriums am 5. September 1911, an der je ein Vertreter der Hochbahngesellschaft (Direktor Bousset), der Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen (Direktor Rudloff) und der Stiftung Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche (Baurat Hetzel) teilnehmen, erfährt man von dem beabsichtigten Bau eines weiteren U-Bahn-Tunnels, der nunmehr die Südseite der Kirche betrifft (unter dem Kurfürstendamm). Er nähert sich „nur“ bis auf 12,50 m dem Fundament der Kirche, im Gegensatz zum nördlichen Tunnel, der nur 5,60 m entfernt ist. Auszug aus dem Protokoll:

„Diese Abzweigungslinie führt vom Wittenbergplatz durch die Tauentzienstraße zu beiden Seiten der bestehenden Untergrundbahn bis zum Auguste-Viktoria-Platz, wo das neue nördliche Gleis den bestehenden Tunnel unterfährt und zusammen mit dem neuen südlichen Gleis in einem Abstand von 12,50 m an der Südseite der Kirche vorbei nach dem Kurfürstendamm geleitet wird.“

So von den Untergrundbahnen umgeben, verwundert es nicht, wenn man in der Kirche immer wieder das Rumpeln hört und spürt. Es macht auch Rundfunkaufnahmen von Kirchenmusiken nur schwer möglich.

(Akte des Kuratoriums 1907 - 1914)

Zeichnung des Tunnelverlaufs



Durch die Elektrifizierung der Straßenbahn:

Die Dampfstraßenbahn soll elektrifiziert werden. Sein Konsortium stellt am 14. April 1898 einen Antrag an den Königlichen Polizeipräsidenten, die notwendigen Oberleitungen zu genehmigen.

Ebenso schreibt das Konsortium am 20. Mai an den Evangelischen Kirchenbau-Verein, zu Händen Herrn Freiherrn von Mirbach, mit der Bitte, die Oberleitung am Auguste-Viktoria-Platz zu gestatten.

Der Polizeipräsident hat Bedenken, dass die Oberleitungen das Bild der Kirche stören könnten und richtet sich dieserhalb am 3. Mai 1898 an den Oberhofmeister Freiherrn von Mirbach mit der Bitte um seine Stellungnahme:

„Der Polizei-Präsident

Berlin, den 3. Mai 1898

An den Oberhofmeister Ihrer Majestät der Kaiserin
Herrn Freiherrn von Mirbach Excellenz, hier

Das Berliner Dampfstraßenbahn-Konsortium beabsichtigt, den Dampfbetrieb auf allen seinen Linien in elektrischen Betrieb umzuwandeln und hat gebeten, hierfür durchweg oberirdische Stromzuführung in Anwendung bringen zu dürfen. Diesem Antrag stehen, soweit der Auguste-Viktoria-Platz in Betracht kommt, von meiner Seite Bedenken entgegen, da ich der Meinung bin, daß die Wirkung der Kaiser Wilhelm-Gedächtniskirche, überhaupt des ganzen Platzes, der nach der Vollendung des von dem Baurath Schwechten entworfenen, dem Style der Kirche sich anschließenden, mit der Errichtung der Hochbahn zusammenhängenden Baulichkeiten eine einheitliche künstlerisch Ausgestaltung erfahren wird, die ihn zu einem besonderen Schmuck der Umgebung von Berlin machen dürfte, durch das Drahtnetz der Oberleitung arg beeinträchtigt werden wird. Ich habe daher das Konsortium verständigt, daß ihm bei Ertheilung der Konzession die Bedingung werde auferlegt werden, auf dem Auguste-Viktoria-Platz die oberirdische Stromzuführung zu vermeiden, also entweder die Wagen mit Accumulatoren auszurüsten und auf dem Platz automobil zu fahren oder eine unterirdische Stromzuführungsstrecke nach dem von der Firma Siemens und Halske zwischen der Hollmann- und Behrensstraße angewandten System einzubauen.

Dem gegenüber hat der Vertreter des Konsortiums, Herrmann Bachstein, in der Eingabe vom 14. v. M. darauf hingewiesen, daß ihm vor dem Bau der Kaiser Wilhelm-Gedächtniskirche Zusicherungen gemacht worden seien, die die Auflage jener Bedingung als eine Härte erscheinen lassen würde.

Euer Excellenz ersuche ich ergebenst, sich über die vorletzten Absatz der Eingabe enthaltenen Behauptungen gefälligst zu äußern, auch mir mittheilen zu wollen, ob etwa der Kirchenvorstand bzw. Euer Excellenz die Zulassung der Oberleitung auf dem Auguste Viktoriaplatz für unbedenklich erachten.

.....

von Windheim“

Die Antwort des Freiherrn von Mirbach erfolgt am 25. Mai 1898:

„An den Königlichen Polizei-Präsidenten
Herrn von Windheim Hochwohlgeboren

Euer Hochwohlgeboren beehre ich mich auf das gefällige Schreiben vom 3. d. M. ganz ergebenst Folgendes zu erwidern:

Der Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmer Herrmann Bachstein hat sich s. Zt. durch die unentgeltliche Verlegung seiner Bahnlinien auf dem Auguste-Viktoria-Platz zu Gunsten der Kaiser Wilhelm-Gedächtniskirche so entgegenkommend bewiesen, daß ihm damals von dem Vorstand des Kirchenbau-Vereins zugesichert wurde, daß seinen etwaigen Eisenbahn-Anlagen, falls der Betrieb kein störendes Geräusch verursachte, keine Schwierigkeiten bereitet werden sollten. In Anbetracht dessen, daß Herrn Bachstein der elektrische Bahnbetrieb durch Accumulatoren sehr beträchtliche Kosten verursachen würde, sowie ferner mit Rücksicht darauf, daß die unterirdische Stromzuführung sich nicht vollständig bewährt hat, muß man seitens des Kirchenbau-Vereins die Bitte Herrn Bachsteins, die oberirdische Stromzuführung verwenden zu dürfen, berücksichtigt werden.

.....

Auch Seine Majestät der Kaiser haben Sich mit dieser Genehmigung für den Herrn Bachstein einverstanden erklärt.

Freiherr von Mirbach“

Antwort des Polizeipräsidenten am 5. Juni 1898:

„.....

Ich hatte mich zu dieser Mittheilung für verpflichtet erachtet, werde jedoch, sofern Euer Excellenz mich nicht umgehend anderweit benachrichtigen, annehmen, daß derdortweilige Standpunkt unverändert bleibt.

von Windheim“

Es folgt ein Telegramm aus Marienbad am 10. Juni 1898:

„An den Oberhofmeister Ihrer Majestät der Kaiserin und Königin Herrn Freiherrn von Mirbach Excellenz, Berlin Am Lustgarten 3.

Ew. Excellenz für die bewilligte Oberleitung meinen herzlichsten Dank.

Herrmann Bachstein“

So kann dann auch am 4 Juli 1899 der Direction der Großen Berliner Straßenbahn eine ähnliche Genehmigung erteilt werden:

„An die Direction der Großen Berliner Straßenbahn

Der Direction beehre ich mich ganz ergebenst mitzutheilen, daß nach Allerhöchster Genehmigung Seine Majestät der Kaiser und König die Baukommission der Kaiser Wilhelm-Gedächtniskirche beschlossen hat, der Großen Berliner Straßenbahn zu gestatten, die elektrische Bahn um die Nordseite der Kirche in derselben Weise mit Oberleitung herumzuführen, wie dies auf der Südseite der Kirche geschehen ist. Die Baukommission knüpft hieran nur die Bedingung, daß die die Leitung tragenden Pfähle genau in derselben Weise im romanischen Style ausgebildet werden, wie die Pfähle auf der Südseite, sowie daß ihre Aufstellung im Einvernehmen mit der Baukommission erfolgt.

.....

Freiherr von Mirbach“