

NDB-Artikel

Kemann, Gustav Verkehrsplaner, * 10.6.1858 Heresbach bei Mettmann, † 9.2.1931 Berlin.

Genealogie

V Gottfried, Landwirt u. Gutspächter;

M Amalie Hölken († vor 1930);

• Elise Börnemann († 1928);

2 T.

Leben

Nach Besuch der Gewerbeschule in Barmen studierte K. 1878-82 an der Bauakademie Charlottenburg. Die Reifeprüfung holte er 1879 am Realgymnasium zu Münster nach. 1882 bestand er das Bauführer-Examen (1. Staatsprüfung) mit Auszeichnung, praktizierte dann bei der Westerwaldbahn und legte 1886 die Baumeisterprüfung (2. Staatsprüfung) ab. Dann arbeitete er bei den Preußischen Staatseisenbahnen, zunächst beim Bau der Oberwesterwald-Bahn, dann in Entwurfs und Außentätigkeit bei der Eisenbahndirektion Frankfurt/Main. Mit gewonnenen Stipendien konnte K. 1887-88 zwei Reisen nach London machen. Auf Grund seines zweiten Aufenthaltes veröffentlichte er 1892 ein Werk über den Verkehr Londons. 1889-91 arbeitete er in der Eisenbahnabteilung des Ministeriums für öffentliche Arbeiten in Berlin. In dieser Zeit führten ihn Reisen nach Nord- und Südamerika. Ihr Ergebnis war ein Gutachten über die argentinische Nordostbahn für die Deutsche Bank. Die Gründlichkeit, mit der K. in London den Verkehr studierte, machte ihn bald zu einem führenden Kenner des städtischen Verkehrswesens.

1891-96 ging K. als Regierungsrat ins Reichspatentamt in Berlin. Jedoch war die Fachwelt so sehr auf ihn aufmerksam geworden, daß ihn Max Steinthal 1896 als beratenden Sachverständigen für planerische, wirtschaftliche und technische Verkehrsfragen in die Deutsche Bank berief. Diese nahm sich gerade der Finanzierung in- und ausländischer Verkehrsprojekte an, darunter des Berliner U-Bahn-Projektes, das sehr kapitalintensiv und risikoreich erschien. Sie fand in K. den Nahverkehrsfachmann, der feststellen sollte, ob und inwieweit die Beteiligung an Verkehrsunternehmen ratsam sei. 1897 berechnete und plante K. die erste Berliner U-Bahn-Strecke Warschauer Brücke-Zoologischer Garten, die Siemens & Halske ausführte. So wurde K. zum modernen Verkehrsplaner in Deutschland. Durch systematische Untersuchung der Verkehrsbeziehungen und des Übergangsverkehrs von bestehenden Verkehrsmitteln aus sowie des möglichen Neuverkehrs entsprechend zunehmender Bevölkerungsdichte

konnte er die Wirtschaftlichkeit der ersten Berliner U-Bahn 1897 nachweisen und darüber hinaus eine Verlängerung ihrer ersten Linie bis „Knie“ neu planen. Sie wurde 1902 mit 11,2 km Länge eröffnet. Danach setzte K. die Linienplanung der Berliner Hoch- und Untergrundbahn fort.

Anlässlich der Berliner Städtebau-Ausstellung 1910 beteiligte sich K., zusammen mit den Berliner Städtebau-Ingenieuren →Joseph Brix, →Ewald Genzmer und Paul Wittig von der Hochbahngesellschaft, an einem Wettbewerb zur Bebauung von Groß-Berlin; sie gewannen den 1. Preis. Auf der Internationalen Ausstellung für Eisenbahn- und Landverkehr 1911 in Buenos Aires erhielt K. ein Ehrendiplom für seine Mitarbeit an deren Zustandekommen. Ein weiteres Verdienst K.s war die Einführung eines selbsttätigen Signalsystems bei der Berliner Hoch- und U- Bahn gegen den hartnäckigen Widerstand der deutschen Signalfachleute vor dem 1. Weltkrieg. Vorbild war ihm das Londoner Signalsystem, dem gegenüber er in Berlin bereits Verbesserungen einführen konnte. Durch K.s neue Signaltechnik wurde eine wirtschaftliche Betriebsweise von Stadtbahnen erst möglich. 1923 entwarf K. im Auftrage des Reichsverkehrsministers, der Stadt Berlin und der Hochbahngesellschaft die Regelung des Groß-Berliner Ortsverkehrs, nachdem die erste Verkehrsampel auf dem Potsdamer Platz aufgestellt worden war. Die Londoner Untergrundbahn-Gesellschaft ließ K. wirtschaftliche Untersuchungen über ihre Röhrenbahnen anstellen, ebenso die elektrische Bahn Rotterdam-Den Haag-Scheveningen. Bemerkenswert ist, daß seine Berechnungen meist sehr genau zutrafen. 1927 arbeitete er eine Verkehrsuntersuchung der Rheinisch-Westfälischen Städtebahn aus. Er beriet zahlreiche in- und ausländische Großstädte, wie Hamburg, Köln, London, Wien, New York und Buenos Aires, in Verkehrs- und Schnellbahnfragen. Vor allem aber blieb er dem Berliner Schnellbahn- und Verkehrs-Wesen verbunden und trug viel zur Weiterentwicklung des U-Bahnnetzes bei. Er meldete sogar Patente auf betriebstechnische Einzelheiten von Verkehrsanlagen an, zum Beispiel die breiten Gummileisten zwischen den Türen der U-Bahnwagen zur Vermeidung von Verletzungen. Verkehrsrückgang und ungünstige Wirtschaftslage veranlaßten die Berliner Verkehrs-Gesellschaft im Herbst 1930, K. mit Vorschlägen für eine Tarifreform zu beauftragen. Es wurde sein letztes Gutachten.]

Auszeichnungen

Dr.-Ing. E. h. (TH Berlin 1918), Geh. Baurat (1913).

Werke

Der Verkehr Londons mit bes. Berücksichtigung d. Eisenbahnen, 1892;

Die Berliner Elektrizitätswerke bis Ende 1896, 1897;

Gutachten betr. d. Errichtung u. d. Erweiterung d. Berliner Hoch- u. Untergrundbahn, 1900-02;

Zur Eröffnung d. elektr. Hoch- u. Untergrundbahn in Berlin, 1902;

Buenos Aires u. s. Personenverkehr, 1907;

Zur Frage d. Wirtschaftlichkeit städt. Schnellbahnen, in: Glasers Ann. 62, 1908, Nr. 734;

Unterss. üb. d. Wirtschaftlichkeit d. Gr. Berliner Straßenbahn, 1910;

Zur Schnellverkehrspol. d. Großstädte, 1911;

Elektr. Schnellbahn Berlin-Hamburg, 1905;

Elektrisierung u. Ausbau d. Wiener Stadtbahnen, 1911;

Der Londoner Verkehr nach d. Ber. d. engl. Handelsamtes, 1909;

Unterss. üb. d. Verkehrsverhältnisse d. Hamburger Straßenbahn, 1913;

Ausbau d. Hamburger Schnellbahnnetzes, 1915;

Die selbsttät. Signaleinrichtungen d. Berliner Hoch- u. Untergrundbahn nebst einige Vorläufern, 1921;

Ber. üb. d. Regelung d. Groß-Berliner Ortsverkehrs, 1923;

Unterss. üb. d. Verhältnisse d. Straßen-Eisenbahn-Ges. in Hamburg, 1923;

Die Rhein.-Westfäl. Städtebahn, 1928;

|Die Hamburger Hochbahn AG, 1929;

Die Berliner Verkehrs-AG, in: Verkehrstechnik 48, 1931, H. 15, S. 185-88.

Literatur

P. Lenke, in: Der Stadtverkehr 16, 1971, 3, S. 111 (P);

W. Cauer, in: Verkehrstechn. Woche 25, 1931, H. 13, S. 189 f.;

K. A. Müller, in: Verkehrstechnik 12, 1931, H. 8, S. 111 (P);

VDI-Zs. 75, 1931, Nr. 10, S. 297;

Rhdb. (P).

Autor

Hans Christoph Graf von Seherr-Thoß

Empfohlene Zitierweise

, „Kemmann, Gustav“, in: Neue Deutsche Biographie 11 (1977), S. 480-482
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Mai 2025

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
