

NDB-Artikel

Schiemann, Max Ingenieur, Elektrotechniker, * 10.9.1866 Breslau, † 2.2.1933 Wurzen (Sachsen).

Genealogie

V →Albert (1837–97), Versicherungskaufm. in B., S d. →Carl Gottlieb (1801–72), Schneidermeister in Königsberg, u. d. Caroline Siemand (1794–1891 ?), aus Glückshofen;

M Malvine (1840–1907), T d. Friedrich August Oloff, Maler in Königsberg, u. d. Wilhelmine Brückenfelder;

• Frankfurt/Oder 1892 Elisabeth (1871–1949), T d. →Theodor Bahlmann (1837–86), aus Krakau, Kaufm. in Bernau, u. d. Caroline Bock (* 1840), aus Anklam;

S →Erich (1897–1956), Ing., zuletzt in Mannheim, T Hildegard Scheidges (1899–1979), Musikpäd., zuletzt in Berlin;

N →Günther (1899–1967), Dr. phil., Industriechemiker, Erfinder, u. a. d. „Schiemann-Verfahrens“ z. Herstellung aromat. Fluorverbindungen, 1956 o. Prof. f. Techn. Chemie an d. TH Hannover (s. Nassau. Biogr.; Hann. Professoren).

Leben

S., dessen Biographie bislang nur lückenhaft erschlossen ist, studierte Elektrotechnik an der TH Berlin-Charlottenburg und arbeitete danach bei Siemens u. Halske (S & H) in Berlin, wo er sich mit elektrischen Straßenbahnen beschäftigte, bei der Fa. Bachstein in Berlin und bei der Dresdener Straßenbahn. 1900 gründete er ein eigenes Ingenieurbüro in Dresden. 1901 nahm die „gleislose Bielatalbahn“ als Deutschlands erste Oberleitungsbuslinie zwischen Königsstein (Sächs. Schweiz) und Königsbrunn den fahrplanmäßigen Betrieb auf, bei der ein von S. entwickelter „Stangenstromabnehmer“ verwendet wurde. Obwohl das „System Schiemann“ seine technische und wirtschaftliche Brauchbarkeit bewies, wurde die Bahn drei Jahre später wieder abgebaut. Zusammen mit Fritz Momber gründete S. 1904 die „Gesellschaft für Gleislose Bahnen Max Schiemann & Co.“ in Wurzen (Sachsen). 1905 folgte der Auftrag zum Bau einer Bahn für die „Elektrische gleislose Bahn Ahrweiler GmbH“ (Rheinland-Pfalz), die 1906–19 erfolgreich verkehrte. Die Betriebslänge betrug 5,3 km und die Betriebsspannung 550 V. Die Kontaktstangen hatten eine Länge von 5,5 m, der Antrieb eine Leistung von 27 kW. Weitere gleislose Bahnen baute S.s Unternehmen in Hamburg-Altona und Blankenese sowie in Frankreich (Lyon-Charbonnieres), Italien (Pirona), Norwegen (Drammen) und England (Leeds, Bradford). Bahnprojekte in Algerien|(Algier und Oran) und in Südtirol (Brixen) wurden wegen des Kriegsbeginns abgebrochen. In

Großbritannien knüpfte S. Geschäftskontakte mit der „Railless Electric Traction Company“, die in den 1920er Jahren zur Verbreitung seines Systems im Commonwealth führten. Vor allem infolge des 1. Weltkriegs blieben S. durch den Wegfall von Märkten wirtschaftliche Erfolge versagt. Mit dem Ausscheiden von Mombert wurde 1926/27 die Produktion von gleislosen Bahnen eingestellt. Die Oberleitungsbusse nach dem von S. erfundenen System erlebten in den 1930er Jahren v. a. in den USA und in England eine Blütezeit.

Werke

Bau u. Betrieb elektr. Bahnen, Straßenbahnen, 1895;

Elektr. Fernschnellbahnen d. Zukunft, 1897, ²1909;

Die elektr. Autobahnen, Gleislose Motorbahnen mit elektr. Stromzuführung, 1902, ²1923;

Bau u. Betrieb elektr. Bahnen, 2 Bde., 1900/03;

Tb. f. Monteure elektr. Bahnen u. Fahrzeuge“, 1923;

|

Nachlass

Nachlaß: Dt. Mus., München.

Literatur

S. Matthes, Leben u. Werk M. S.s, in: Elektrie 5, 1963, H. 5, S. 103 f.;

W. Krämer, in: Heimatkal. d. Kreise Wurzen, Oschatz u. Grimma 1966, S. 55-58;

R. Klinkhardt, Die Wurzener Industrie 1797-2001, 2005 (P);

Lex. Elektrotechniker.

Autor

Wolfgang Mathis

Empfohlene Zitierweise

, „Schiemann, Max“, in: Neue Deutsche Biographie 22 (2005), S. 745-746 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
