

Müllerzug 1908 – 1925

Der Ingenieur und Oberleutnant Wilhelm Adolf Theodor Müller war einer der Pioniere des deutschen Elektrofahrzeugbaus. Schon 1898 beschäftigte er sich bei der Nürnberger Firma > Schuckert & Co. mit Elektro-Dreirädern, die bei der Post eingesetzt wurden.

Bekannt wurde er jedoch durch seine Straßenzüge. Die Verwendung dieser Züge erschien als Ersatz für Kleinbahnen, für große Industrie- und Montanwerke sowie für Heereszwecke als Etappenkolonnen gleich geeignet.

Der Ingenieur Müller baute ab 1907 nach eingehenden Studien des englischen Renard-Zuges (Konstrukteur: Charles Renard, 1903) bei Siemens-Schuckert einen sogenannten „gemischten“ Wagen „System W. A. Th. Müller-Siemens-Schuckert“, den die niederländische Regierung bestellt hatte. Der Wagen wurde durch einen 40-HP-Mercedes-Motor betrieben und übertrug durch einen Dynamo die Kraft auf je einen Elektromotor für jedes der 4 Räder. Vorder- sowie Hinterräder waren lenkbar. Der große Raddurchmesser (1,8 m) ermöglichte, in jedem Gelände zu fahren. Der Siemens-Schuckert-Wagen erreichte über 10 km/h und wog leer 7,5 t, beladen 10 t und vermochte 20 t Last auf Anhängern zu schleppen.

In Zusammenarbeit mit Siemens-Schuckert und Büssing entstand eine weitere benzin-elektrische Versuchsausführung, die 1907 den deutschen Militärbehörden übergeben wurde. Die Zugmaschine glich einem kleiner dimensio-

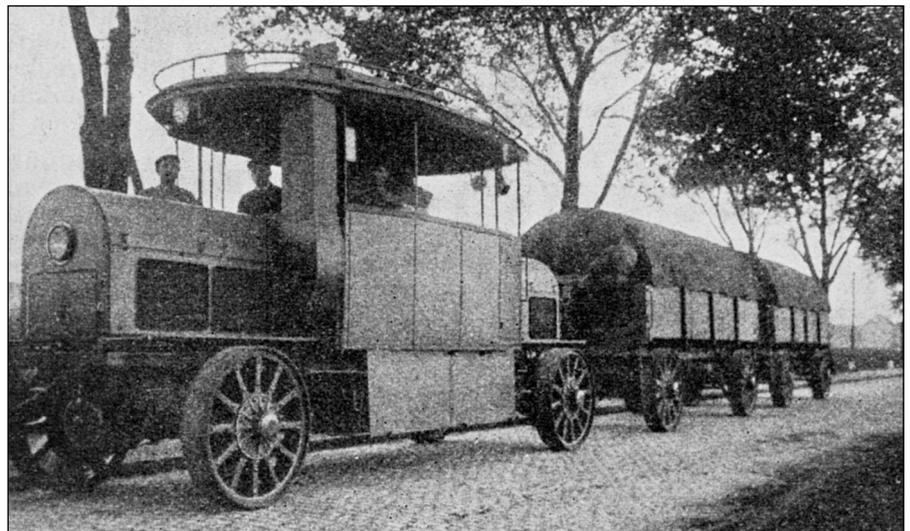
nierten Güterwagen und hatte an beiden Seiten Schiebetüren. Fünf Anhängewagen beförderten 13,5 t Nutzlast (Anschaffungspreis 90.000 Mark). Ausgerüstet war er mit zwei 50-PS-Büssing-Motoren. Sie (da war also noch ein zweiter Zug !!!) nahmen am xx Wettbewerb teil.

AAZ 1909 6 48) Bezüglich des im letzten Kaisermanöver verwendeten S.S.-Zuges: 2×60-PS-Motoren von Büssing, (*scheinen doch von Büssing gebaut*), ebenfalls Büssing-6-Zylinder-Motoren in Müller-Straßenzug

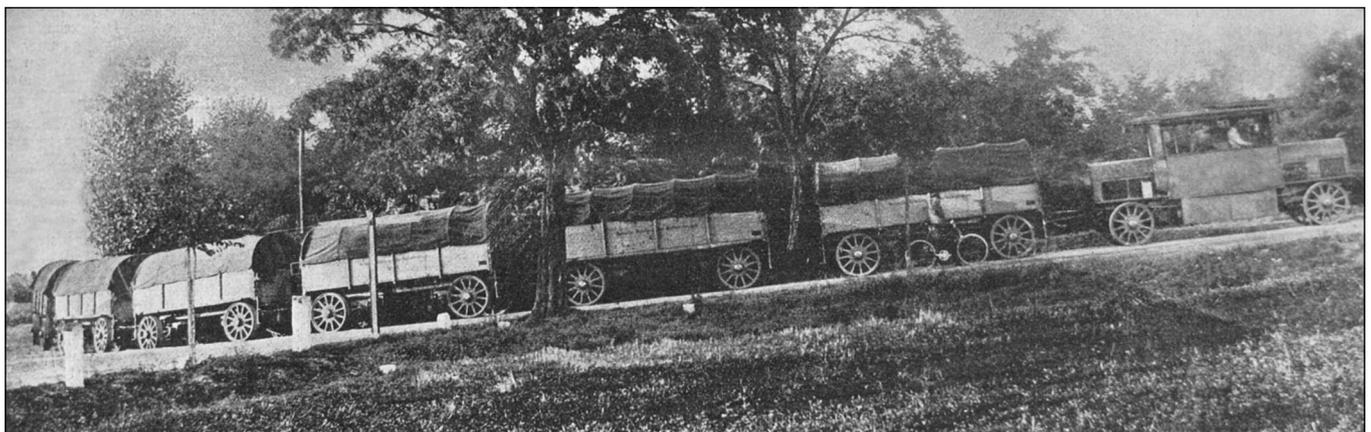
Nachdem Müller am 8. Mai 1908 von der Königlich Preußischen Versuchsabteilung der Verkehrstruppen den Auftrag zur Lieferung eines schweren Armeelastzuges erhalten hatte, gründete er zusammen mit dem Werddauer Kaufmann Wilhelm Schön am 3. August 1908 eine eigene Firma. Die Gesellschaft für Bau und Betrieb von Straßen-Güterzügen, Straßenzug-Ge-

sellschaft W. A. Th. Müller und Co., Berlin-Steglitz, Feldstraße 51 (Feuerbachstraße 23), wurde noch zum 1. September in W. A. Th. Müller, Straßenzug-Gesellschaft m. b. H., umgewandelt. Ziel waren Herstellung und Vertrieb von Straßengüterzügen sowie die Einrichtung von Betriebsunternehmungen mit Straßengüterzügen.

Im Oktober 1909 präsentierte Müller seinen neuen Straßenzug, den die Aktien-Gesellschaft für Eisenbahnwagenbau und Maschinenbauanstalt, Breslau, realisiert hatte. Der Führerwagen besaß nun zwei Motoren von zusammen 150/180 PS, die Gleichstrom-Dynamomaschinen antrieben. Die Stromübertragung zu den elektrisch angetriebenen Wagen erfolgte über Kabel durch den ganzen Zug. Ohne zu Wenden konnte der Zug mit seinen sechs Anhängern mit maximal 30,5 t Nutzlast (5–5,5 t pro Wagen) vorwärts und rückwärts fahren und eine Fahrge-

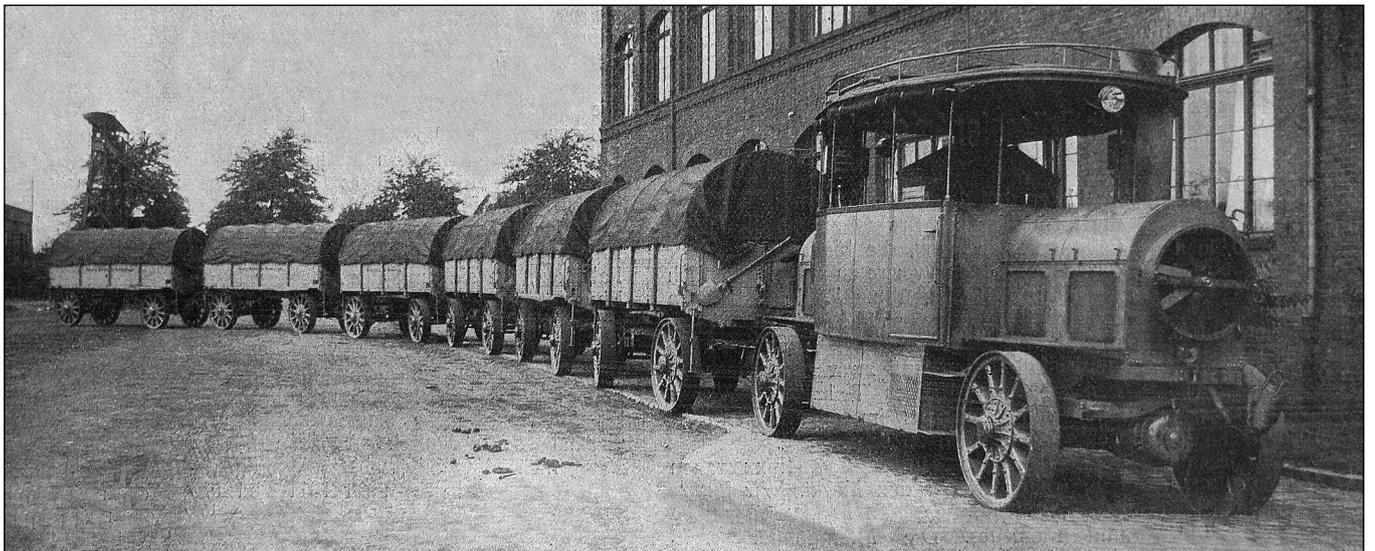


Der Müllerzug Modell 1909 bei der Erprobung

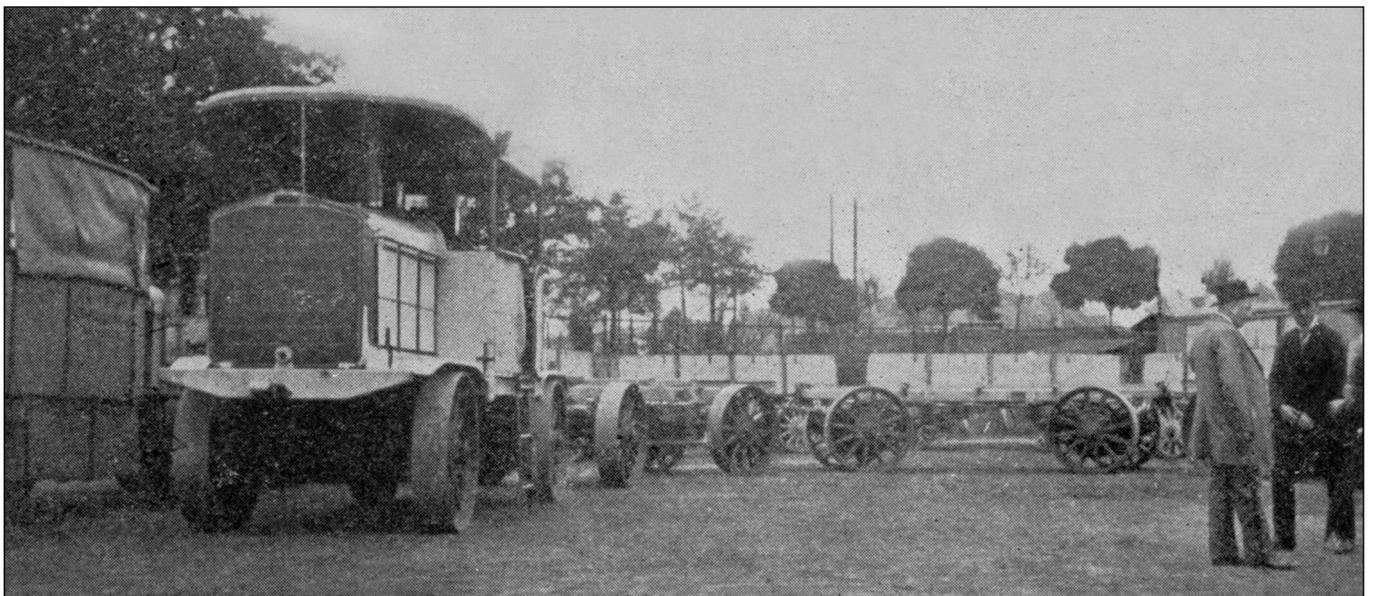


Der Müllerzug Modell 1909 bei der Erprobung

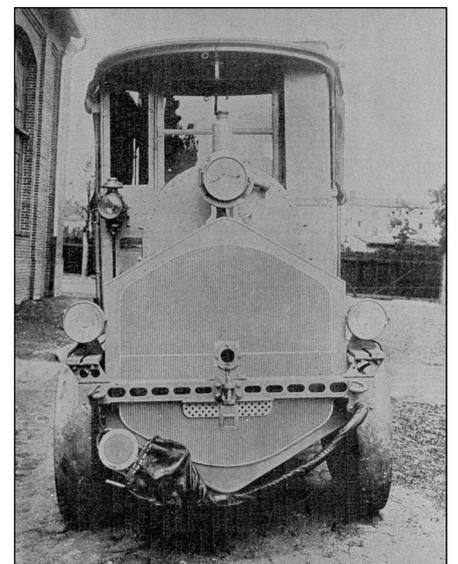
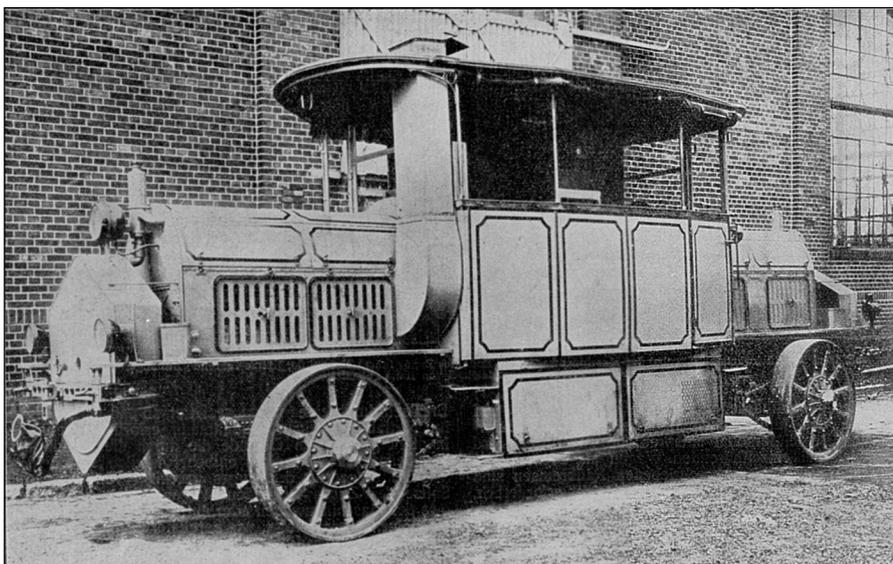
MÜLLERZUG



Der 1910 gebaute Müllerzug bei der Erprobung, an der Front ist der Ventilator für die Kühlung erkennbar.



Dieser 1911 gebaute Müllerzug ging nach Australien, wo er bis in die Zwanziger Jahre in Betrieb war.



Der Müllerzug Modell 1909 bei der Erprobung

schwindigkeit von 16 km/h erreichen. Die Nutzlast-Leistung des Müller-Zuges entsprach der einer militärischen Feldbahn. Die Zahl der Anhänger konnte auf zehn erhöht werden, womit die Nutzlast sogar auf 50 t anstieg. Zusätzlich beförderte er 8 bis 12 Personen. Auf dem letzten Wagen saß ein Bremsler.

1910 bestellte die Abessinische Regierung für eine Lastautomobil-Verbindung zwischen Addis Abeba und den Handelsort Diredaa, dem Endpunkt der französischen Eisenbahn, einen Müller-Zug. Im Juni 1911 erhielt die Dampfziegelei Constantin Hennig & Co. in Schwerin an der Warthe einen Straßengüterzug, der für den Transport von 10 200 Ziegelsteinen (36 t) eingerichtet war.

1912 ersetzte Müller die Sechszylindermotoren durch Vierzylinder-Motoren mit je 75/90 PS also zusammen 180 PS.

Kurz nach der Lieferung eines speziellen 60-t-Müller-Zugs mit zwei 125-PS-Motoren gleich 250 PS nach Australien (des leistungsstärksten Fahrzeugs seiner Zeit) brach der Erste Weltkrieg aus und stoppte somit die weitere Entwicklung. Für den Einsatz im Feld zeigten sich die normalen „Subventionswagen“ und noch mehr der „Regeldreitonner“ überlegen.

Erst Anfang der Zwanziger Jahre erreichten die deutsche Öffentlichkeit Nachrichten über das in Australien laufende Fahrzeug, das sich selbst mit bis zu 15 Anhängern (je 5 t Nutzlast), bei Fahrten durch die australische Steppe zwischen Melbourne und Wagga-Wagga bei 40 Grad Lufttemperatur gut bewährt hatte.

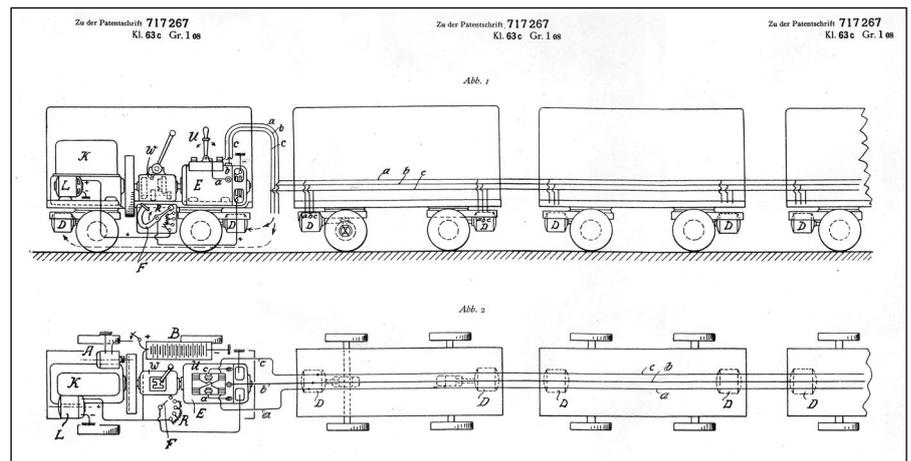
1919 kam es zwischen den Gesellschaftern und dem Chef der Firma Ober-Ingenieur W. A. Th. Müller zu Auseinandersetzungen. Die Gesellschafter übernahmen die „Form“ der Gesellschaft, während Ober-Ingenieur Müller der „Inhalt“ verblieb. Die Gesellschaft regulierte die noch aus der Vorkriegszeit vorhandenen Passiva, wandte sich dann einer anderen Tätigkeit zu und änderte den Namen in Textil-Interessen Gesellschaft m.b.H.

Die Aktiva, insbesondere der eigentliche Geschäftsbetrieb des Straßenzug-

unternehmens, blieb in den Händen von W. A. Th. Müller-Neuhaus. Das Büro befand sich zuletzt in der Kurfürstenstr. 155 und wurde zum 9. Juli 1919 in die ehemaligen Räume der Schifffahrts-Abteilung des Feldeisenbahn-Chefs, Berlin NW 40, Kronprinzen-Ufer 23, verlegt.

Die am 6. Juni 1923 neugegründete Müllerzug Aktiengesellschaft, Berlin SW 11, Dessauer Str. 28/29 (1924: Berlin SW 11, Schönebergerstr. 5), wurde nach erfolglosen Bemühungen bereits am 8. September 1925 wieder liquidiert.

Von seiner Idee ließ W. A. Th. Müller jedoch nicht ab. Am 20. Februar 1940 erhielt er sein letztes Patent, veröffentlicht wurde es am 22. Januar 1942.



Letzte Patent-Zeichnung von W. A. Th. Müller, Patent erteilt am 20. Februar 1940



Verkaufsprospekt