

## NDB-Artikel

**Müller, Wilhelm** Eisenbahn-Ingenieur, \* 10.12.1882 Miesenheim bei Andernach (Rhein), † 17.2.1956 Aachen. (evangelisch)

### Genealogie

V Johann (kath.), Ackerer in M.;

M Anna Maria Assenmacher (kath.);

- Berlin-Friedenau 1933 Helma Draeger.

### Leben

Nach dem Besuch des humanistischen Gymnasiums begann M. an den Technischen Hochschulen Karlsruhe und Danzig das Studium des Bauingenieurwesens. Als Regierungsbauführer und -baumeister gewann er 1910-21 praktische Erfahrungen im Bau und Betrieb von Eisenbahnen in Kattowitz, Halle und Mainz und gehörte 1921-24 als Regierungsbaurat und „Hilfsarbeiter“ der Bauabteilung im Preuß. Ministerium der öffentlichen Arbeiten (dem späteren Reichsverkehrsministerium) an. 1918 promovierte er an der TH Darmstadt zum Dr.-Ing. mit der Arbeit „Neue zeichnerische Methode zur genauen Erdmassenermittlung bei Eisenbahn- und Straßenbauten als Ergebnis einer Fehleruntersuchung der üblichen Weise der Berechnung“. 1920 veröffentlichte er die Abhandlung „Ein einheitliches zeichnerisches Verfahren zur Ermittlung der Fahrzeiten, der Zugförderungsarbeit sowie des Kohlen- bzw. Stromverbrauchs“, mit der er sich an den TH Darmstadt und Berlin-Charlottenburg habilitierte. An letzterer war er seit 1922 als Privatdozent tätig. 1924 wurde er als o. Professor für Eisenbahn- und Verkehrswesen an die TH Dresden berufen, wo er bis 1933 blieb. Anschließend folgte er einem Ruf an die TH Berlin. Von 1946 bis zu seiner Emeritierung 1953 wirkte er an der TH Aachen, war dort 1947 Dekan der Fakultät für Bauingenieurwesen und 1948-50 Rektor. M. gehörte 1949-56 dem Wissenschaftlichen Beirat des Bundesministeriums für Verkehr an.

In den mehr als 30 Jahren seiner Lehr- und Forschungstätigkeit widmete sich M. der wissenschaftlichen Untersuchung der Grundlagen des Eisenbahn- und Verkehrswesens; es gelang ihm, auf diesem weiten Gebiet die Zusammenhänge von Raum und Zeit mit den damaligen mathematischen und physikalischen Mitteln in neuen graphischen Darstellungen zu durchleuchten und seinen Studenten verständlich zu machen. Die Ergebnisse dieser Arbeit kamen seinen Vorschlägen zur betrieblichen und wirtschaftlichen Gestaltung der baulichen Verkehrsanlagen zugute. Er begann seine Untersuchungen mit der Beobachtung des Transports von Erdmassen für den Bahnbau, der sich damals noch überwiegend auf Schmalspurgleisen abwickelte. Ein Kennzeichen

seiner Methoden zur Erfassung der Vorgänge bei der Bewegung von Fahrzeugen war der „Zeitwinkel“, mit dem es ihm gelang, aus Leistungskurven der Antriebsmaschinen Zeitelemente für die Transportvorgänge zu entwickeln. Indem er die Erkenntnisse über die Bewegung von Einzelfahrzeugen und ganzen Zügen verband, machte er den Zusammenhang zwischen den ortsfesten Anlagen der Fahrbahn und den darauf bewegten Fahrzeugen auf neue Weise deutlich. Dabei galt sein besonderes Interesse dem im Eisenbahngüterverkehr wichtigen Rangierdienst; seine Studien über die Gestaltung des Ablaufberges in Flachbahnhöfen und über die „Abrollanlagen“ in Gefällbahnhöfen (z. B. Dresden-Friedrichstadt) lieferten einen wichtigen Beitrag für die Ausbildung moderner Verschiebebahnhöfe. Sowohl im Reiseverkehr als auch im Transport von Gütern auf der Eisenbahn hat M. durch grundlegende Analysen der mit hohen Kosten verbundenen Fahrzeugbewegungen beim Rangieren die Wirtschaftlichkeit dieses Dienstzweiges wesentlich gefördert. Den Kern seiner Arbeit bildete die von ihm so bezeichnete „Fahrndynamik“. Damit gelang es ihm – etwa in seinem vom Verein mitteleurop. Eisenbahnverwaltungen preisgekröntem zweibändigen Hauptwerk „Fahrndynamik der Verkehrsmittel“ (1940) –, die beiden Hauptbereiche des technischen Eisenbahnwesens, die festen Anlagen der Fahrbahn und die Bewegung der Schienenfahrzeuge, zu einem Gesamtsystem zusammenzufassen.]

### **Auszeichnungen**

Dr.-Ing. E. h. (TH Darmstadt 1951);

Bundesverdienstkreuz (1953).

### **Werke**

*Weitere W* Neuere Methoden f. d. Betriebsunterss. d. Bahnanlagen, 1935;

Massenermittlung, Massenverteilung u. d. Kosten d. Erdarbeiten, 1944;

Erdbau, Linienführung, Gestaltung u. Erdarbeiten d. Verkehrswege, 1948;

Eisenbahnanlagen u. Fahrndynamik, 2 Bde., 1950/52;

Art. „Erdbau“ u. „Eisenbahnwesen“, in: Taschenbuch f. Bauingenieure, hrsg. v. F. Schleicher, 1955;

ca. 120 Aufsätze u. a. in: Verkehrstechn. Woche;

Organ f. d. Fortschritte d. Eisenbahnwesens;

Verkehrstechnik;

Internat. Archiv f. Verkehrswesen.

### **Literatur**

R. Grassmann, in: Internat. Archiv f. Verkehrswesen 4, 1952, S. 562-64;

K. Hirschfeld, in: Der Bauing. 27, 1952, S. 450 f. (P);

H. Nebelung, ebd. 31, 1956, S. 155 (P);

E. Schultze, in: Bautechnik 29, 1952, S. 350 f.;

Eisenbahntechn. Rdsch., Sonderausg. 7, Rangiertechnik, H. 16, Dezember 1956, S. 60 (P);

Verz. d. Hochschullehrer d. TH Darmstadt, I, bearb. v. Ch. Wolf u. M. Viefhaus, 1977;

Pogg. VII a.

### **Autor**

Alfred Schieb

### **Empfohlene Zitierweise**

, „Müller, Wilhelm“, in: Neue Deutsche Biographie 18 (1997), S. 484-485  
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/>



---

02. Mai 2025

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften

---