

## **Terms and Conditions**

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

### Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

### Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

### *Kraftfahrwesen und Traintruppe*

Mehr als beim Eisenbahnwesen erhoben sich im Rahmen der Wehrmacht selbst schwerwiegende Probleme im Bereiche der unmittelbaren Nachschubeinrichtungen. Futternot und Pferdemangel auf der einen Seite, großer Pferdebedarf für die vermehrte Artillerie und für die durch die Bedürfnisse des Stellungskrieges gesteigerten Transportmengen auf der anderen, machten einen grundlegenden Wandel im Trainwesen unvermeidlich.

Man hatte schon seit Kriegsbeginn nicht gesäumt, Motorzug und Kraftwagen in wachsender Zahl in den Dienst des Heeres zu stellen. Bis Mitte 1917 war die Gesamttonnage der Autotruppe verzehnfacht worden; im Frühjahr 1918 betrug sie etwa 12.000 Tonnen.

Der naheliegende Gedanke, den Nachschubdienst völlig zu motorisieren, kam nach dem damaligen Stande der Technik schon wegen der Verschiedenartigkeit und Mangelhaftigkeit zahlreicher Verkehrswege auf den einzelnen Kriegsschauplätzen nicht ernsthaft in Frage. Es wäre dadurch auch nur eine Ersparnis von 100.000 Pferden und damit eine kaum fühlbare Linderung der Futternot eingetreten. Aber von allem anderen abgesehen, wäre schon die öst.-ung. Industrie gar nicht zu einer so plötzlichen Massenerzeugung von Kraftwagen befähigt gewesen. Es mußte ihr vielmehr schon als eine höchst ansehnliche Leistung angerechnet werden, daß die Heeresleitung von Mitte 1917 an mit einer monatlichen Fertigstellung von sechs Autokolonnen zu je 20 Lastkraftwagen — außer den für die schwere Artillerie und für die Fliegerverbände erforderlichen Kraftfahrzeugen — rechnen konnte.

Diese Leistung, die schon das Ergebnis einer erheblichen Produktionssteigerung darstellte, erlaubte immerhin die Aufstellung eines Planes, demzufolge ein Drittel aller fahrenden Staffeln durch motorische Feld-, Roll- und Seilbahnen und ein zweites Drittel durch Autokolonnen ersetzt werden sollte. Ein noch stärkerer Ausbau des Kraftfahrwesens hätte schon daran scheitern müssen, daß es an dem hierzu nötigen Benzin gefehlt hätte. Auch die Frage der Bereifung verursachte schon bei dem vorhandenen Stande von Kraftfahrzeugen trotz allen Einschränkungen der Personenautos und trotz Anwendung von Ersatzmitteln nicht geringe Schwierigkeiten.

Bis Juni 1918 gab es bereits 266 Autokolonnen. Mit Ausnahme der für den Transport von Kranken und der für die Feldpost bestimmten