

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

manöver 1899 war ihre große militärische Bedeutung als Beförderungs- und Nachrichtenmittel klar erkannt worden. Im Hinblick auf die zu erwartenden technischen Fortschritte im Automobilbau hatte die Heeresverwaltung indessen von der Beschaffung eines eigenen größeren Wagenparks zunächst Abstand genommen und sich von Fall zu Fall durch Ermietung von Kraftwagen geholfen. Erst im Jahre 1906 war mit dem Ankauf wenigstens eines geringen Teiles des Kriegsbedarfs an Personenkraftwagen begonnen worden. In der Hauptsache sollte dieser auf Grund des Kriegsleistungsgesetzes durch Aushebung gedeckt werden. Vom Jahre 1904 ab stand überdies das vom Kaiserlichen Automobilklub errichtete „Freiwillige Automobilkorps“ zur Verfügung, dessen Mitglieder sich mit ihren Kraftwagen zu bestimmten militärischen Leistungen auch im Kriege verpflichtet hatten.

Ihr Hauptaugenmerk hatte die Heeresverwaltung auf die Herausbildung eines militärisch brauchbaren Lastkraftwagentyps gerichtet, da die Nutzarmachung des Kraftzuges für Nachschubzwecke als besonders wichtig angesehen wurde. Jahrelang von der Versuchsabteilung der Verkehrsgruppen durchgeführte Versuche hatten den „Armeelastzug“, einen Lastkraftwagen nebst Anhänger mit einer Gesamtnutzlast von 6 Tonnen, als militärisch geeignetsten Typ erscheinen lassen. Da die hohen Kosten und das durch die fortgesetzte technische Weiterentwicklung bedingte schnelle Veralten dieses Geräts eine Bereitstellung des Mobilmachungsbedarfes schon im Frieden ausschlossen, hatte die Heeresverwaltung seine Einbürgerung in der Wirtschaft durch finanzielle Beihilfen zu fördern gesucht. Später war man auch zur Subventionierung von Einzellastkraftwagen übergegangen, nachdem sich gezeigt hatte, daß die Wirtschaft nicht genügend aufnahmefähig für den Armeelastzug und dieser auch nicht in jedem Falle verwendbar war. Für die sehr erwünschte Motorisierung des Nachschubs der Kavallerie-Divisionen kam nur ein leichteres Fahrzeug in Betracht; hierzu war 1911 ein Drei-Tonner mit höherer Geschwindigkeit, der „Kavallerie-Lastkraftwagen“, bestimmt worden, der vom Oktober 1914 ab ebenfalls subventioniert werden sollte. Die vom Generalstab weiterhin geforderte planmäßige Verwendung leichter Lastkraftwagen mit 1 bis 2 Tonnen Nutzlast, die in Deutschland weite Verbreitung gefunden hatten, war von der Heeresverwaltung in größerem Ausmaße einstweilen noch nicht in Aussicht genommen worden, weil es an Bedienungspersonal fehlte und man einen zu hohen Verbrauch an Luftbereifung fürchtete. Auch Krafträder sollten wegen der ihnen noch anhaftenden technischen Mängel nur in geringer Zahl herangezogen werden. Bei dem geringen Friedensbestand des Heeres an Lastkraftwagen und Krafträdern mußte fast der gesamte Mobilmachungsbedarf durch Aushebung beschafft werden. Vor Ausbruch des