

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

Im ganzen war der Bestand des Feldheeres an Kraftfahrzeugen im Laufe des ersten Kriegsjahres auf das Fünffache gestiegen. Er betrug am 22. August 1915 rund 8600 Personenkraftwagen, 10 400 Lastkraftwagen und 1700 Krafträder. Dementsprechend war auch der Betriebsstoff- und Material-Verbrauch angewachsen. Er belief sich allein beim Feldheere für den Juni 1915 auf 4655 Tonnen Benzin, Benzol und Benzolspiritus¹⁾, 322 Tonnen Öl, 15 334 Reifendecken, 25 102 Reifenschläuche und 1823 Vollreifen.

Die Deckung dieses gewaltigen Bedarfes begegnete bei der angespannten Rohstofflage immer größeren Schwierigkeiten. Die Bereitstellung des erforderlichen Betriebsstoffes wurde zwar durch die Wiederbesetzung des galizischen Mineralöl-Gebietes erleichtert. Auch durfte eine weitere Steigerung der Benzolerzeugung erwartet werden, was insofern besonders ins Gewicht fiel, als mit der Herstellung von Benzolspiritus im bisherigen Umfange künftig nicht gerechnet werden konnte, weil die Spiritusbrennerei immer mehr zugunsten der Verwertung der Kartoffel als Nahrungsmittel²⁾ eingeschränkt werden mußte. Für Schmieröl schließlich hatte man Ersatzmittel aus Steinkohlenteer, Braunkohlenteer-Rückständen und anderen Stoffen gewonnen. Andererseits aber waren die Bestände an Rohgummi nahezu aufgebraucht, die Regenerierung von gebrauchtem Gummi hatte keine befriedigenden Ergebnisse gezeitigt, und die Versuche zur Herstellung künstlichen Gummis befanden sich noch im ersten Stadium.

So wurden weitere Einschränkungen im Material- und Betriebsstoff-Verbrauch zur zwingenden Notwendigkeit. Die anfangs verhältnismäßig sehr große Zahl der überplanmäßigen Kraftfahrzeuge wurde ständig verringert, die der planmäßigen wiederholt herabgesetzt. Liebesgabentransporte auf Kraftfahrzeugen und Kraftwagenfahrten zur Heimat wurden verboten. An der Westfront setzte man vom 1. September 1915 ab für jedes Fahrzeug eine monatliche Höchstmenge an Betriebsstoff fest und regelte danach die Zuweisung an die Armeen. Außerdem wurden regelmäßige Bestands- und Verbrauchsnachweisungen befohlen. Lastkraftwagen durften zur Schonung der Bereifung nur mit 80 Prozent ihrer Ladefähigkeit ausgenutzt werden; für die Zukunft war Holzeisenbereifung, zunächst für die Hinterräder, vorgesehen; Anhänger wurden bereits vom Frühjahr 1915 ab nur noch mit Eisenbereifung geliefert. Im übrigen stimmten Generalquartiermeister und Kriegsministerium Ende 1915 darin überein, daß die

¹⁾ Ein Gemisch von Benzol mit 25 Prozent Spiritus, das seit dem Sommer 1915 hergestellt wurde und im allgemeinen gute Dienste geleistet hat.

²⁾ S. 355.