

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

Kraftfahrzeuge je nach Bedarf herangezogen werden sollten, ging man im Jahre 1909 zur Schaffung einer festeren Kriegsorganisation des Kraftfahrwesens über. Aus den verfügbaren Armeelastzügen¹⁾ sollten Etappenkraftwagen-Kolonnen²⁾ gebildet und jeweils dem jeder Etappen-Inspektion zuzuteilenden Kommandeur der Etappenkraftwagen-Kolonnen unterstellt werden. Ferner war für jede Armee ein Etappenkraftwagen-Parc³⁾ vorgesehen, der außer mit Fahrzeugen mit fahrbaren Werkstätten sowie einem größeren Betriebsstoffvorrat ausgestattet war, und der auch für Heranziehung der in den immobilien Kraftwagendepots der Heimat anzusammelnden Fahrzeuge zu sorgen hatte. In einzelnen Festungen waren auch Festungslastkraftwagen-Parcs³⁾ zu errichten. Neben Schaffung dieser Organisationen war die Ausstattung der höheren Kommandobehörden mit einzelnen Personen- und Lastkraftwagen aus dem verfügbaren Bestande im Mobilmachungsfalle auszuhebender Fahrzeuge vorgesehen, ebenso die Zuteilung einzelner „Schnelllastkraftwagen“ an Kavallerie-Divisionen.

Über den weiteren Ausbau der Kraftfahrtruppe in der Friedensorganisation des Heeres gingen die Ansichten zunächst auseinander. Vielsach hielt man eine Art Schultruppe für ausreichend, der die Ausbildung geeigneten Personals anderer Waffengattungen im Kraftfahrdienst übertragen werden sollte. Die Fachstellen vertraten dagegen die Anschauung, daß eine technisch und militärisch geschulte besondere Kraftfahrtruppe um so unerläßlicher sei, je mehr der Kraftzug zum Ersatz oder wenigstens zur Entlastung des tierischen Zuges in der militärischen Nachschuborganisation berufen sei; wie der Train als die auf Pferdezug aufgebaute Nachschuborganisation, so bedürfe auch der „mechanisierte“ Nachschub der gleichen straffen militärischen Form. Schon frühzeitig war sogar der Gedanke an eine Verbindung zwischen Train und Kraftfahrtruppe aufgetaucht, der jedoch als „abwegig“ abgelehnt worden war. Immerhin setzten sich mit wachsender Erkenntnis der militärischen Bedeutung des Kraftfahrwesens die Ansichten der Fachstellen insoweit durch, daß die Wehrevorlage von 1911 unter Verwendung der preußischen Kraftfahr-Abteilung und von Personalgestellungen aus Sachsen und Württemberg die Bildung eines der Inspektion des Luft- und Kraftfahrwesens zu unterstellenden Kraftfahr-Bataillons (zu drei Kompagnien), außerdem die Etatifizierung und Verstärkung der bayerischen Kraftfahr-Abteilung⁴⁾ — unter gleichzeitiger Zusammenfassung mit der Luftschiffer-Abteilung — vorsah. Damit hoffte man, in etwa 10 bis 15 Jahren einen ausreichenden Bestand an geschultem Personal für die im Mobilmachungsfalle aufzustellenden Kraftfahrformationen heranbilden zu können. —

Der großen Bedeutung des Militär-Verkehrswesens wurde schließlich dadurch Rechnung getragen, daß am 1. April 1911 die Preußische Inspektion der Verkehrstruppen in eine General-Inspektion des Militärverkehrswesens umgewandelt wurde. Außer den Verkehrstruppen und ihren Dienststellen wurden ihr auch die in einigen größeren Festungen vorhandenen Verkehrs-Offiziere vom Platz unterstellt. Den Verkehrs-Offizieren lag ähnlich wie den Artillerie- oder Ingenieur-Offizieren vom Platz die Aufsicht über alle zum Militärverkehrswesen gehörenden Anlagen und Einrichtungen der betreffenden Festung ob; sie hatten die Mobilmachungsvorarbeiten zu leiten und die Friedensausbildung der zur Bedienung der Anlagen bestimmten Mannschaften zu überwachen. In Bayern blieben die Verkehrstruppen der Inspektion des Ingenieur-Korps und der Festungen unterstellt.

1) Text-Band S. 282. — 2) Über Zusammensetzung und Stärke Tabelle 20. —

3) Tabelle 13. — 4) Anhang S. 413.