

Robert Gawęł

Muzeum Krakowa, Oddział Muzeum Podgórze /
Museum of Kraków, Podgórze Museum



<https://orcid.org/0000-0001-5947-9229>

„Moi Panowie, jedziemy na manewry!” Przygotowanie zmotoryzowanych oddziałów armii austro-węgierskiej do działań wojennych

Summary

“My gentlemen, we’re going to manoeuvres!” Preparation of motorized troops of the Austro-Hungarian army for the war

When motor vehicles appeared within the range of interest of the army elites, a whole array of activities aiming at introduction of those vehicles to military service commenced. The procedure itself was similar to any other army, the difference, however, consisted in its intensity. Upon initial tests and personnel trainings, the most important trial was using automobiles and motorcycles during manoeuvres. Manoeuvres were what could most thoroughly check the vehicles themselves, as well as the personnel training level and their cooperation with non-motorised units.

In the Austro-Hungarian Empire, the first automobile tests were carried out as early as late 19th century. In 1896, a passenger car was tested, while in 1898, long-standing trials of the first lorry took place. Following those initial tests, motor vehicles began to participate in manoeuvres of various level on a yearly basis. Obviously, the largest number of motor vehicles appeared on the imperial manoeuvres organised each year.

The driving force behind the motorisation of the Austro-Hungarian Army was Robert Wolf, an artillery officer transferred in 1904 to manage the newly established Automobile Department at the Military Technical Committee. On his initiative, tests of the most

crucial technical solutions took place. They were: automobiles equipped with cable winches invented by Wolf, so-called road trains, all-wheel drive vehicles and the first armoured vehicle constructed in Vienna Daimler works.

Despite all those efforts, the Austro-Hungarian Army eventually entered the Great War campaigns in 1914 without any properly motorised units. The reasons for this were numerous, however, the basic one seemed to be aversion to motor vehicles felt by a considerable part of the army elites, as well as high cost of purchase and operation of the vehicles.

Keywords: army, Austro-Hungarian Empire, motorisation, military manoeuvres

Streszczenie

Wraz z pojawieniem się w kręgu zainteresowań wojskowych elit pojazdów mechanicznych uruchomiony został cały zestaw działań mających na celu wprowadzenie ich do służby wojskowej. Mechanizm działania podobny był we wszystkich armiach świata. Różnice polegały tylko na ich intensywności. Po pierwszych testach i szkoleniach kadry najważniejszym sprawdzianem było użycie samochodów i motocykli w trakcie manewrów. To one pozwalały w najpełniejszy sposób sprawdzić zarówno same pojazdy, stopień wyszkolenia kadry, jak też ich współgranie z niezmotoryzowanymi formacjami.

W monarchii austro-węgierskiej pierwsze testy samochodów miały miejsce jeszcze pod koniec XIX w. W 1896 r. sprawdzano samochód osobowy, a w 1898 przeprowadzono długotrwałe próby pierwszego samochodu ciężarowego. Po tych pierwszych testach samochody zaczęły rokrocznie brać udział w różnego szczebla manewrach wojskowych. Z przyczyn oczywistych najwięcej ich pojawiało się na organizowanych co roku manewrach cesarskich.

Motorem napędowym motoryzacji armii austro-węgierskiej był Robert Wolf, oficer artylerii oddelegowany w 1904 r. do kierowania nowo utworzonym Wydziałem Samochodowym przy Komitecie Wojskowo-Technicznym. To z jego inicjatywy doszło do testowania najważniejszych rozwiązań technicznych: samochodu wyposażonego w wyciągarkę linową jego pomysłu, tzw. pociągów drogowych, pojazdów z napędem na wszystkie osie, oraz pierwszego samochodu pancernego skonstruowanego w wiedeńskich zakładach Daimlera.

Mimo tych wszystkich starań ostatecznie armia austro-węgierska przystąpiła do działań wojennych w 1914 r. bez odpowiednio zmotoryzowanych oddziałów. Przyczyn takiego stanu było wiele, ale podstawowym wydaje się niechęć do pojazdów mechanicznych znaczącej części elit wojskowych oraz wysokie koszty związane z zakupem oraz eksploatacją samych pojazdów.

Słowa kluczowe: armia, Austro-Węgry, motoryzacja, manewry wojskowe

Wartość armii zależy w głównej części od sprawności nie tylko prostych żołnierzy, ale i korpusu oficerskiego. Aby jedni i drudzy mogli jak najlepiej wypełnić swemu zadaniu, urządza się co roku manewry pojedynczych korpusów i wielkie manewry cesarskie, a oprócz tego, co czas pewien ćwiczenia pewnych oddziałów. Celem tych ćwiczeń jest należyte wykształcenie żołnierzy i oficerów. Ćwiczenia te bowiem urządzone są zupełnie w ten sposób, jakby się odbywały w czasie wojny. Chodzi więc w nich przede wszystkim o szybkie orientowanie się oficerów w sytuacji i o szybkość, z jaką żołnierze wykonają ich rozkazy¹.

Cytat z „Nowości Ilustrowanych” 1905 r. poświadcza powszechną opinię, że manewry były niezbędnym uzupełnieniem teoretycznego szkolenia żołnierzy, które realizowano w koszarach, a także miejscem testowania nowych technologii, przed wprowadzaniem ich do armii i w trakcie. Nie inaczej stało się z pojazdami mechanicznymi, które zaczęto wprowadzać, wzorem innych państw, do armii austro-węgierskiej jeszcze pod koniec XIX w.

Problematyka związana z rozwojem austro-węgierskiej motoryzacji jest mało znana zarówno badaczom poświęcającym się studiom nad dziejami motoryzacji, jak i techniki w ogóle. Co za tym idzie, jest też mało spopularyzowana wśród szerszego grona odbiorców, w tym miłośników i pasjonatów tej dziedziny. Od lat zajmując się historią rozwoju motoryzacji w monarchii austro-węgierskiej, staram się analizować różne jej aspekty. Przetawiony tutaj tekst ma na celu zaprezentowanie obecnie mało znanej kwestii wprowadzania pojazdów do armii austro-węgierskiej i użycia ich podczas dorocznie organizowanych manewrów.

Pierwsze próby z wykorzystaniem samochodu przeprowadzono w 1896 r., użyto w tym celu samochodu osobowego marki Daimler². Dwa lata później przeprowadzono próby samochodu ciężarowego, dostarczonego przez austriacką firmę Bierenz, Fischer & Cie. Zbudowano go z części wyprodukowanych przez fabrykę Daimlera w niemieckim Cannstatt³. Testy odbywały się przed komisją złożoną z oficerów Sztabu Generalnego oraz Wojskowego Komitetu Technicznego i trwały 275 dni. Próby dotyczyły wykorzystania pojazdu zarówno jako ciągnika artyleryjskiego, jak i transportera amunicji⁴. Zainteresowanie wojskowych zmotoryzowanym transportem było wynikiem problemów, jakie nastroczał transport konny. Przykładem

¹ *Ćwiczenia pionierów i trenu korpusu przemyskiego*, „Nowości Ilustrowane” 1905, R. II, nr 41, s. 8.

² W.J. Spielberger, *Kraftfahrzeuge und Panzer des Österreichischen Heeres 1896 bis heute*, Stuttgart 1976, s. 12.

³ *Ibidem*.

⁴ W. Stavenhagen, *Der gleislose Kraftwagen in militärischer Beleuchtung. Für Offiziere aller Waffen des Heeres, der Marine und der Schutz-Truppen*, Oldenburg i. Gr. 1908, s. 93.

tego miało być zdarzenie, do którego doszło w 1878 r. Podczas transportu konnymi wozami owsa z Banja Luki do Travnika furaz przygotowany dla koni został zużyty szybciej niż przewidywano. W związku z tym zwierzęta karmiono transportowanym owsem. W efekcie dowieziono do celu uszczuplony ładunek, z którego kolejna część zużyta musiała być w drodze powrotnej⁵.

Ważnym krokiem w motoryzacji armii austro-węgierskiej było utworzenie w 1904 r. Wydziału Samochodowego przy 7 Sekcji Komitetu Wojskowo-Technicznego⁶. Kierowanie nim powierzono Robertowi Wolfowi⁷, który w 1900 r. odelegowany z 9 Pułku Artylerii⁸ został członkiem Wojskowego Komitetu Technicznego⁹. Powszechnie znany był, sięgający 1896 r., jego entuzjazm dla kwestii związanych z motoryzacją oraz jego zdolności organizacyjne. Wolf jednocześnie piastował stanowisko wiceprezesa Austriackiego Automobilklubu¹⁰.

Kolejnym działaniem mającym zapewnić wojsku odpowiednie kadry do używania pojazdów mechanicznych oraz dostarczyć samych pojazdów mechanicznych (samochodów i motocykli) było utworzenie zmotoryzowanych korpusów ochotniczych: automobilowego w 1906 i motocyklowego w 1907 r.¹¹ Członkowie obu korpusów zobowiązani byli do obycia w przeciągu czterech lat dwóch dziesięciodniowych ćwiczeń. Za udział w tych ćwiczeniach mieli otrzymywać specjalne wynagrodzenie¹². Oba korpusy ochotnicze powstały z inicjatywy kierownictwa Austriackiego Automobilklubu¹³.

Kluczowym dla motoryzacji oddziałów armii austro-węgierskiej był 1909 r., kiedy ostatecznie określono zasady organizacji wojsk samochodowych w czasie pokoju¹⁴. Uznając samochód za niezbędny środek transportowy w nowoczesnej armii, zdecydowano, że najlepszym rozwiązaniem będzie posiadanie w czasie pokoju tylu samochodów, ilu potrzebnych było do niezbędnej obsługi poszczególnych jednostek wojskowych. W myśl tych samych założeń w przypadku wybuchu wojny niezbędna liczba pojazdów miała być pozyskana na drodze poboru ze źródeł cywilnych¹⁵.

⁵ W.J. Spielberger, *op. cit.*, s. 15.

⁶ J. Augustowski, *Wojska samochodowe w Austrii, Niemczech i Rosji podczas wojny światowej*, „Bellona” 1932, R. XIV, t. XL, s. 170.

⁷ W. Stavenhagen, *op. cit.*, s. 96.

⁸ *Major Robert Wolf*, „Allgemeine Automobil-Zeitung” [dalej: „AA-Z”] 1906, Bd. VII, Nr. 44, s. 2.

⁹ W. Stavenhagen, *op. cit.*, s. 94.

¹⁰ *Ibidem*.

¹¹ J. Augustowski, *op. cit.*, s. 170.

¹² *Ibidem*, s. 172.

¹³ *Major Robert Wolf*, „AA-Z” 1906, Bd. VII, s. 2.

¹⁴ J. Augustowski, *op. cit.*, s. 170.

¹⁵ *Ibidem*, s. 171.



1. Major Robert Wolf, Szef Wydziału Samochodowego przy 7 Sekcji Komitetu Wojskowo-Technicznego oraz wiceprezes Austriackiego Automobilklubu (Źródło: Allgemeine Automobil-Zeitung 1906, Bd. VII, Nr. 44, s. 1, <https://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=aaz&datum=19061104&zoom=33>, dostęp: 1 III 2022)

Praktycznie aż do wybuchu wojny działania nad wojskowym wykorzystaniem pojazdów mechanicznych w monarchii austro-węgierskiej przebiegały wielotorowo. Obok rozlicznych prób technicznych, pokazów i teoretycznego szkolenia przyszłej kadry istotnym elementem był udział pojazdów mechanicznych w dorocznych manewrach na różnych szczeblach armii austro-węgierskiej. Pamiętać należy przy tym, że w myśl ustaleń z 1909 r. pewna, stosunkowo niewielka liczba pojazdów używana była w wybranych jednostkach wojskowych rozsianych po terenie całej monarchii. Zdarzało się również, że wojskowi do celów służbowych używali nawet swoich własnych, prywatnych pojazdów. Przypadek taki opisano w liście nadesłanym w lipcu 1900 r. do redakcji fachowego tygodnika motoryzacyjnego „Allgemeine Automobil-Zeitung”. Jego autorem był Conrad Hulicka, który miał przydział służbowy do fabryki amunicji w Wöllersdorf i z racji tego pełnił funkcję ogniomiistrza na strzelnicy artyleryjskiej w podwiedeńskim Steinfeld. Autor listu, nadsyłając

stosowną fotografię¹⁶, informował redakcję o tym, że podczas ćwiczebnych strzelań zamiast konia używa swojego prywatnego samochodu. Codziennie dojeżdżał nim na strzelnicę, a tam w trakcie służby wykorzystywał go do wypełniania przydzielonych mu zadań. Przemierzał on bezdroża poligonu pomiędzy stanowiskami artyleryjskim a celami, gdzie detonował niewybuchy. W sumie pokonywał on codziennie dystans około 14 km. Na koniec listu napisał:

Przekonałem się, że dla moich celów pojazd mechaniczny jest bardziej praktyczny niż koń, ponieważ oprócz tego, że generalnie poruszam się szybciej, mogę zabrać ze sobą w samochodzie ładunki wybuchowe i przydzielonego mi do nich człowieka, co przy długich dystansach i krótkim czasie [na ich pokonanie – R.G.] jest bardzo trudne¹⁷.

Jednak to udział w manewrach pozwalał na najdokładniejsze ocenienie przydatności pojazdów mechanicznych w działaniach wojennych, na oswojenie się z nimi najszerszemu gronu żołnierzy oraz przećwiczenie zarówno obsługi pojazdów, ich napraw, jak i działań logistycznych związanych z przejazdami na miejsce manewrów i z powrotem do koszar. Jak czytamy w „Nowościach Ilustrowanych” z 1905 r.:

Istota manewrów polega na ćwiczeniach wojska w celu praktycznego obeznania dowódców i żołnierzy z działaniami wojennymi, oswajając nadto z trudami i niewygodami podczas marszu. Każde manewry są marszem przedsięwziętym z należytymi ostrożnościami wojskowymi, a kończą się udanym, czyli tzw. „markowanym atakiem”. [...]

Odbywają się one [manewry austriackie – R.G.] w kilku różnych okolicach monarchii, tak, że każdy prawie korpus odbywa manewry dla siebie. Ponadto odbywają się rok rocznie wielkie manewry, w których bierze udział kilka garnizonów, tzw. „manewry cesarskie”, a na które zazwyczaj i cesarz przybywa¹⁸.

Prawie na każdych z tych manewrów dochodziło do pionierskich, a czasami nawet spektakularnych dokonań.

W 1878 r. 17 i 18 korpus wykorzystywał samochody do transportu broni w górzystym terenie. Rok później, podczas manewrów w Karyntii, wojskowa

¹⁶ Fotografia reprodukowana w czasopiśmie nosi podpis: „porucznik Ferdinand Kober; porucznik Conrad Hulicka; kapitan Daniel Schmidt, kapitan R. Haage; Oficerowie I Regimentu Artylerii Fortecznej w Wiedniu”. Przedstawia ona pierwszych z dwóch wymienionych, siedzących w dwuosobowym lekkim samochodzie na tle trzech dział i stojących przy nich pozostałych oficerów.

¹⁷ *Das Automobil auf dem Schietzfelde*, „AA-Z” 1900, Bd. I, Nr. 28, s. 11–12. Wszystkie tłumaczenia z niemieckiego, jeśli nie zaznaczono inaczej – R.G.

¹⁸ *Manewry X. korpusu* „Nowości Ilustrowane” 1905, R. II, nr 39, s. 6.

ciężarówka pokonała co prawda zamierzoną trasę przez Taury, ale zadanie zostało wykonane jedynie częściowo. Zbyt duże nachylenie terenu miało wpływ na ograniczenie możliwości transportowych¹⁹.

W kolejnym roku manewry cesarskie miały miejsce w Galicji. Teren ich organizacji, na którym chciano również ocenić przydatność samochodów dla celów wojskowych, nie został wybrany przypadkiem. Ówczesne, galicyjskie drogi stanowiły bowiem spore wyzwanie dla pojazdów mechanicznych²⁰.

Jeszcze przed ich rozpoczęciem doszło do spektakularnego wydarzenia. Kapitan Robert Wolf z Komitetu Wojskowo-Technicznego wraz z Augustem Wärndorfem, dyrektorem fabryki Leesdorfer Automobilwerke pokonali samochodem tej marki trasę z Wiednia do Przemyśla, liczącą 920 km. Podróż trwała 32 godziny. Następnie pojazd ten podczas trwających dziesięć dni manewrów pokonał dystans 1500 km, poruszając się nie tylko po drogach, ale również łąkach, polach, a nawet kartofliskach²¹. Oprócz tego samochodu wykorzystywano w trakcie manewrów jeszcze kilka innych. Z Leesdorfer Automobilwerke dostarczono do tych prób dwa samochody osobowe napędzane silnikiem o mocy 9 KM: model Duc i model Duc-Tonneau. Do tego dwa samochody ciężarowe napędzane silnikami również o tej samej mocy. Fabryka Daimler-Motor-Kommandit-Gesellschaft z Wiener Neustadt wysłała do testowania jednomiejscowy samochód napędzany silnikiem o mocy 6 KM i dwa ciężarowe (lżejszy i cięższy). Także jeden z najstarszych producentów samochodów w monarchii, Nesselsdorfer Wagenfabrik dostarczył dwa samochody osobowe²².

Poważny wypadek, jaki wydarzył się na galicyjskich manewrach, zakończył nieoczekiwanie próby pojazdów mechanicznych. W wyniku spłoszenia koni przez jadący samochód wywrócił się powóz z sędziami polubownymi, oceniającymi przebieg manewrów²³. Mimo to w raporcie Komitetu Wojskowo-Technicznego podsumowującego powyższe próby wypowiedziano się pozytywnie o przydatności samochodów do celów wojennych²⁴. Opierając się na tych doświadczeniach z wykorzystaniem samochodów dla celów wojskowych, fabryka Daimlera w Wiener Neustadt opracowała nowy model wojskowej ciężarówki²⁵.

¹⁹ W. Stavenhagen, *op. cit.*, s. 94.

²⁰ *Automobilistische Manöverbilder*, „AA-Z” 1900, Bd. I, Nr. 43, s. 15.

²¹ W. Stavenhagen, *op. cit.*, s. 94.

²² *Ibidem*.

²³ *Manewry cesarskie*, „Kurier Lwowski” 1900, R. XVIII, s. 5.

²⁴ W. Stavenhagen, *op. cit.*, s. 94.

²⁵ *Ibidem*.

Wraz z pozytywnymi wynikami przeprowadzonych testów armia przejęła inicjatywę w swoje ręce. W miejsce samochodów oferowanych przez producentów na manewrach pojawiły się samochody przez nią zamawiane. W 1901 r. planowano zamówienie czterech samochodów²⁶, mających wziąć udział w manewrach zorganizowanych na terenie południowo-zachodnich Węgier. Ostatecznie jednak wzięło w nich udział pięć samochodów osobowych i dwa ciężarowe różnych marek²⁷. Samochody prowadzone były zasadniczo przez fabrycznych kierowców, z wyjątkiem jednego, w którym zasiadł wojskowy kierowca, wcześniej przeszkolony w fabryce Nesselsdorfer. Jeden z tych pojazdów, przydzielony oficerowi dowództwa korpusu, pokonał w trakcie manewrów dystans około 1000 km w trudnym terenie²⁸. Pozostałe przejeżdżały do 170 km ze średnią prędkością 30 km/h²⁹. Samochody ciężarowe otrzymały zadanie obsługi dostaw mąki dla potrzeb polowej piekarni i transportu upieczonego z niej chleba dla żołnierzy biorących udział w manewrach. Postanowiono bowiem sprawdzić, jak w warunkach zmieniającej się lokalizacji piekarni, wynikającej z dynamicznej sytuacji na polu walki, sprawdzą się mające ją obsługiwać samochody. Próby te potwierdziły pełną przydatności samochodów do zadań zaopatrzenia żywnościowego w warunkach polowych. Niejako przy okazji rozwiązano pojawiające się u części wojskowych obawy co do tego, że podczas transportu mąki i chleba samochodami przewożony ładunek przesiąknie zapachem spalin z silnika pojazdu³⁰. Podczas tych manewrów samochody potwierdziły generalnie przydatność dla celów wojskowych. Wykonując powierzone im zadania, pokonując przy tym dystanse 40–50 km³¹, poruszały się nawet tam, gdzie z trudem jechano na rowerach, uznawanych ówczesnie za pojazdy o wysokiej zdolności pokonywania ciężkiego terenu.

W 1902 r. manewry wojskowe odbyły się ponownie na Węgrzech, w okolicach Sasvár. Podczas nich użyto pojazdów mechanicznych różnych marek z dwoma rodzajami napędów: spalinowym i parowym³². Wykorzystywano je do transportu żołnierzy i ładunków, przy czym wykazały się one dużą przydatnością, jednocześnie pokonując trudne, karpackie trasy³³. Jednym z pojazdów był, dostarczony przez zakłady K.u.K. Hochwagenfabrik Jakob Lohner & Co., samochód osobowy

²⁶ *Wiedeń 18 marca*, „Czas” 1901, R. LIV, nr 64, s. 3.

²⁷ *Militärische Automobilismus*, „AA-Z” 1902, Bd. III, s. 9.

²⁸ W. Stavenhagen, *op. cit.*, s. 95.

²⁹ *Ibidem*.

³⁰ *Militärische Automobilismus*, „AA-Z” 1902, Bd. III, s. 12.

³¹ W. Stavenhagen, *op. cit.*, s. 95.

³² *Automobile bei den Manöwer der österr. =ung. Armee im Jahre 1902*, „AA-Z” 1903, Bd. IV, Nr. 30, s. 23.

³³ W. Stavenhagen, *op. cit.*, s. 95.

z napędem hybrydowym. Firma przekazała go do dyspozycji arcyksięcia Franciszka Ferdynanda. Kierowcą tego samochodu był inżynier Ferdinand Porsche, powołany do odbycia służby na manewrach jako rezerwista. Porsche był konstruktorem prowadzonego przez siebie samochodu³⁴. Przejechał nim 714 km, wykonując do pięciu przejazdów dziennie i poruszając się po trudnym terenie³⁵. Dwa pozostałe samochody, mające napęd spalinowy oraz parowy, również wywiązały się z postawionych im zadań³⁶. Służyły one głównie do szybkiego dostarczania raportów, obsługi rowerzystów oraz wyjazdów rozpoznawczych. Dzięki nim wyższym dowódcom dano możliwość szybkiego przemieszczania się, a oficerom sztabu generalnego prędkich, osobistych interwencji³⁷. Samochody prowadzone były na przemian przez żołnierzy i kierowców fabrycznych. Ci pierwsi przed manewrami przeszkoleni zostali przez producentów. Mimo że wyniki szkolenia były pozytywne, zalecono, aby żołnierze nie przekraczali prędkości 30 km/h. Uznano bowiem, że czterotygodniowe szkolenie, które odbyli było niewystarczające do pełnego opanowania jazdy samochodem.

Jednak najważniejszym z testów, które przeprowadzono podczas tych manewrów, były próbne przejazdy ciężarówki produkcji Österreichische Daimler Motorenengesellschaft. Po raz pierwszy w armii austro-węgierskiej zamontowano na nim wciągarkę linową, opracowaną przez kapitana Roberta Wolfa³⁸. Pojazd przydzielono do 5 Korpusu Armii, by zapewniał dostawy paszy dla koni. W wyniku prób przeprowadzonych w obecności arcyksięcia Fryderyka i generalicji uznano, że wciągarki stanowić powinny niezbędne wyposażenie pojazdów wojskowych³⁹. Takie rozwiązywanie umożliwiające wyciąganie samochodów z opresji podczas jazdy w terenie po dziś dzień jest rozwiązaniem powszechnie stosowanym w znaczącej większości samochodów terenowych.

Podczas manewrów nie obyło się bez trudności w eksploatacji samochodów. Parowa ciężarówka sytemu Komarek w wyniku opadów deszczu i ślizgania się jej kół na rozmięklej nawierzchni nie wywiązała się z powierzonego jej zadania transportu chleba. Ten sam pojazd podczas innego z przejazdów musiał go przerwać. Skończył się bowiem zapas wody, niezbędnej do wytwarzania napędzającej go pary⁴⁰. Inna z parowych ciężarówek miała ograniczony zasięg działania z racji swojego ciężaru.

³⁴ K. Ludvigsten, *Ferdinand Porsche. Ulubiony inżynier Hitlera*, przekł. G. Siwek, Warszawa 2021, s. 24–25.

³⁵ *Automobile bei den Manöwer...*, „AA-Z” 1903, Bd. IV, Nr. 30, s. 23.

³⁶ *Ibidem*.

³⁷ *Ibidem*, s. 24.

³⁸ *Ibidem*.

³⁹ *Ein Militär-Lastwagen mit Seilwinde*, „AA-Z” 1902, Bd. III, Nr. 39, s. 7.

⁴⁰ *Automobile bei den Manövern der österr.=ung. Armee im Jahre 1902*, „AA-Z” 1903, Bd. IV, Nr. 30, s. 25.

Był on zbyt duży, aby mogła pokonywać mosty na swojej drodze⁴¹. Tu nie tyle zawodła technika, co logistyczne przygotowanie i inżynierskie rozpoznanie tras przejazdu.

Rok 1903 przyniósł kolejną nowość. Podczas manewrów użyte zostały motocykle w liczbie 12 sztuk. Wyniki tej próby przekroczyły znacząco oczekiwania co do ich przydatności w warunkach pola walki. Znaczący wpływ na taki stan rzeczy miało niewątpliwie przeszkolenie motocyklistów w produkujących je fabrykach. Na sześć tygodni przed manewrami skierowano tam dwóch oficerów, czterech podoficerów oraz kilku żołnierzy. W czasie tych praktyk pokonali oni motocyklami dystans ponad 1000 km⁴². Na manewrach wykorzystano motocykle zarówno w dzień, jak i w nocy, na drogach utwardzonych, gruntowych i bezdrożach, również w czasie opadów deszczu. Podczas testów osiągnięto kilka niezwykłych wyników, które wtedy wzbudziły pełen podziw wśród wojskowych. Jeden z kierowców pokonał dystans 132 km w ciągu czterech godzin, całkowita wydajność jednego kierowcy oscylowała w granicach do 800 km, przeciętna prędkość, jaką osiągnęto wynosiła 38 km/h (wliczając w to jazdy terenowe)⁴³. Również samochody osobowe i ciężarówki mogły poszczycić się dobrymi rezultatami. Samochód marki Spitz przejechał w ciągu manewrów 507 km, wcześniej pokonując odległość 700 km w czasie dojazdu do miejsca manewrów. Ciężarowy Turgan-Foy przewiózł łącznie 40 ton ładunku, pokonując dystans 305 km, służąc głównie do transportu mięsa z rzeźni i dostaw chleba. Co jednak było najważniejsze, nie zdarzył się na terenie manewrów żaden wypadek samochodowy, i jak podkreślano w podsumowaniu: „samochody nie spłoszyły żadnego konia”⁴⁴.

Zdobywane z roku na rok doświadczenie związane z użyciem pojazdów mechanicznych sprawiło, że coraz bardziej zwracano uwagę na kwestię odpowiedniego przeszkolenia żołnierzy w zakresie prowadzenia pojazdów. W podsumowaniu manewrów w 1903 r. podkreślono dwie kwestie. Po pierwsze, stwierdzono, że naprawdę zadowalające wyniki szkoleń w fabrykach motoryzacyjnych osiągają tylko pojedynczy żołnierze, posiadający szczególne predyspozycje. Pozostali natomiast wymagają znacznie dłuższego szkolenia w tym względzie⁴⁵. Po drugie, poruszono kwestię kosztów związanych z przeprowadzaniem szkoleń. Większość z fabryk, nie

⁴¹ *Ibidem*.

⁴² *Automobile bei den Manövern der österreichisch=ungarischen Armee*, „AA-Z” 1903, Bd. IV, Nr. 41, s. 11.

⁴³ *Ibidem*, s. 11–12.

⁴⁴ *Ibidem*, s. 12.

⁴⁵ *Die Verwendung von Automobilen bei den Manövern im Jahre 1903*, „AA-Z” 1904, Bd. V, Nr. 19, s. 31.

miała na podporządkowaniu wolnych pojazdów do przeprowadzenia szkoleń, tylko musiała je specjalnie dla tego celu wyprodukować. Ponadto dochodziły do tego koszty paliwa, zużycia materiałów eksploatacyjnych, jak i samych pojazdów oraz napraw spowodowanych uszkodzeniami i wypadkami. Dlatego też szkolenie praktyczne zaczęto odbywać w wojsku. Pozwalało to jednocześnie na dostosowanie szkolenia kierowców do specyficznych potrzeb wojska, przy jednoczesnym przeprowadzaniu „eksperymentów z wszelkiego rodzaju pojazdami samobieżnymi w bardziej efektywny sposób”⁴⁶. Konkluzją powyższych stwierdzeń było jednoznaczne określenie potrzeby utworzenia wojskowego „kursu samochodowego w połączeniu z warsztatem naprawczym”⁴⁷.

Poza powyższym manewry 1903 r. pozwoliły na wnioski natury czysto techniczno-eksploatacyjnej. Jeden z samochodów osobowych, czteremiejsowy Daimler austriackiej produkcji, po zakończeniu manewrów odbył podróż powrotną do Wiednia z południowych Węgier, gdzie odbywały się manewry. Dystans 582 km pokonano w czasie 27 godzin i 30 minut. W trakcie jazdy doszło do wielokrotnego uszkodzenia ogumienia w samochodzie. Upatrywano tej usterki w sporym obciążeniu samochodu (pięć osób, około 80 kg bagażu i zapas paliwa), połączonego z wysoką temperaturą powietrza. Jako zalecenie na przyszłość wskazano konieczność schładzania od czasu do czasu opon przez polewanie ich zimną wodą. Doszły do tego liczne awarie zapłonu, usuwane na bieżąco przez szofera. Tutaj podkreślono, aby w przyszłości jego konstrukcja pozwalała na możliwość szybkich napraw w warunkach polowych⁴⁸.

W trakcie tych manewrów ponownie użyto ciężarówki z napędem parowym. Pokonano nią łączny dystans 305 km (44 godziny jazdy), używając jej zarówno jako samodzielnego transportera, jak i ciągnika z doczepionymi przyczepami. Zużyto do tego 2,4 tony węgla, 15 razy napełniano zbiornik wody. Ilość paliwa wynikała z tego, że aby pojazd był w każdej chwili szybko dostępny, musiał być cały czas utrzymywany pod parą. W efekcie stwierdzono, że pojazdy tego typu z wojskowego punktu widzenia mają ograniczoną przydatność⁴⁹. Najważniejsze jednak okazało się to, że jednoznacznie oceniono przydatność dla celów wojskowych samochodów osobowych i motocykli. Te pierwsze pozwalały na szybki transport osób, „które muszą dawać lub odbierać ustne rozkazy lub wyjaśnienia” oraz przeprowadzać osobiste rozpoznanie sytuacji. Natomiast motocykl wywiązywał się doskonale z zadań łącznikowych nawet przy znacznym dystansie, przy deszczowej pogodzie,

⁴⁶ *Ibidem*.

⁴⁷ *Ibidem*.

⁴⁸ *Die Verwendung von Automobilen...*, „AA-Z” 1904, Bd. V, Nr. 19, s. 32.

⁴⁹ *Ibidem*.

poruszając się drogami gruntowymi i również podczas nocnych przejazdów. Potwierdziły to zarówno manewry na Węgrzech, jak i odbywające się tego samego roku manewry w Galicji⁵⁰.

W 1904 r. w wyniku odwołania manewrów cesarskich skrócił się czas, a co za tym idzie, i zakres zaplanowanych na ten rok testów. Mimo to, uwzględniając również wyniki uzyskane w latach poprzednich, jednoznacznie potwierdzono przydatność samochodów osobowych i motocykli dla celów wojskowych⁵¹. Podkreślano jednak, że konieczny jest w przyszłości wyeliminowanie już na samym początku pojazdów zbyt słabych i mało użytecznych. Stwierdzono, że całkowicie wykluczone powinny być samochody osobowe z silnikami o mocy poniżej 8 KM. Także w przypadku motocykli zdecydowano o konieczności wyeliminowania z wojskowych prób starych oraz zbyt słabych modeli. Za konieczne uznano również, aby firmy, których pojazdy głównie użytkowane są podczas manewrów, stworzyły odpowiednie zapasy części zamiennych. Miały by one być zlokalizowane podczas manewrów w specjalnie zorganizowanych magazynach polowych⁵².

Tego roku szczególną uwagę skupiono na kwestiach z użytkowaniem pojazdów transportowych. Na etapie planowania manewrów założono przydzielenie do 14 Korpusu zmechanizowanej grupy transportowej, składającej się z ciężarówki należącej do wojskowego Magazynu Prowiantowego w Wiedniu, pociągu drogowego⁵³ z ciągnikiem mającym napęd na jedną oś oraz eksperymentalnego pociągu drogowego, ciągniętego przez pojazd z napędem na obie osie. Ostatecznie jednak w związku z nieukończoną budową tego ostatniego użyto jedynie dwóch pierwszych pojazdów. Mimo wspomnianego już odwołania manewrów cesarskich w przeprowadzonych manewrach marszowych ciężarówka pokonała w ciągu 16 dni dystans 465 km, a pociąg drogowy 465 km w 18 dni⁵⁴. Same testy uznano za bardzo pouczające i pod pewnymi względami niemal fundamentalne dla dalszego rozwoju wojskowych pociągów drogowych. Przeprowadzone próby nie dały jednak jednoznacznej odpowiedzi na temat przydatności pociągów drogowych w służbie wojskowej. Głównym i decydującym czynnikiem w tym względzie było ukształtowanie terenu, w którym takie pojazdy w przyszłości miałyby się poruszać. Zdecydowanie stwierdzono, że powinien to być obszar o niewielkich różnicach wysokości. W przypadku terenów górskich ruch miał się jedynie odbywać po drogach

⁵⁰ *Die Verwendung von Automobilen...*, „AA-Z” 1904, Bd. V, Nr. 19, s. 33.

⁵¹ *Automobile Fahrzeuge bei den österr.=ungarn. Manövern im Jahre 1904*, „AA-Z” 1905, Bd. VI, Nr. 20, s. 21.

⁵² *Ibidem*, s. 15.

⁵³ Mianem pociągu drogowego określano pojazd mechaniczny ciągnący od dwóch do trzech przyczep transportowych.

⁵⁴ *Automobile Fahrzeuge...*, „AA-Z” 1905, Bd. VI, Nr. 20, s. 15.

budowanych zgodnie ze sztuką inżynierską, bez zbyt stromych nachyleń. Co ciekawe, uznano że sama jakość dróg nie jest w tym przypadku istotna. Miało to zostać potwierdzone poprzez przejazdy po drogach źle utrzymanych oraz polnych⁵⁵. Jednocześnie wyciągnięto wnioski dotyczące samej konstrukcji pojazdu. Stwierdzono, że w przyszłości powinien on posiadać mocniejszy silnik, mieć zmienione podwozie w celu zwiększenia zdolności pokonywania stromych podjazdów oraz usuniętą blokadę mechanizmu różnicowego⁵⁶. Pociąg drogowy testowany w 1904 r. został zbudowany przez zakłady Daimler-Motorenengesellschaft w Wiener-Neustadt i pierwotnie bezpłatnie udostępniony wojsku do testów, które rozpoczęły się w grudniu 1903 r. Ich wynik był na tyle pomyślny, że Ministerstwo Wojny zakupiło go już wiosną 1904 r. Po zakończeniu manewrów pociąg drogowy został skierowany do stałej służby wojskowej w wiedeńskim wojskowym Magazynie Prowiantowym⁵⁷. W tym samym roku doszło jeszcze do jednej, niezwyklej próby z udziałem samochodu. W trakcie ćwiczeń wojskowych urządzono pogoń samochodów za lecącym balonem. Jeden z samochodów na dystansie 100 km stracił do lecącego balonu 55 minut⁵⁸. Nie udało się niestety ustalić, jakie pobudki kierowały organizatorami tego testu i czemu miał on służyć.

W 1905 r. manewry odbywały się na terenie Czech i Tyrolu. Podczas nich używano sporej liczby pojazdów mechanicznych. W większości samochody osobowe, których użyto, należały do oficerów rezerwy. Przydzieleni zostali oni z ich prywatnymi samochodami do poszczególnych sztabów i tam wykonywali przydzielone im zadania. Jednocześnie nie powiodła się całkowicie próba pozyskania samochodów na zasadzie najmu. Przyczyn dopatrywano się w niepełnej ewidencji pojazdów i ustaleniu zbyt niskiej wysokości rekompensat przewidzianej dla ich właścicieli⁵⁹. Jednak pojazdy, które udało się pozyskać, były bardzo intensywnie użytkowane i to również w terenie górzystym, przy złej pogodzie, zarówno w dzień, jak i w nocy. Ich kierowcy wywiązywali się należycie z postawionych zadań, przekazując rozkazy, przeprowadzając rozpoznanie pozycji, przewożąc oficerów dozorujących kwatery. Jednocześnie nie odnotowano żadnych wypadków z udziałem tych automobili. Było to efektem udzielonych przed manewrami instrukcji dotyczących zasad przejeżdżania przez miasta, poruszania się w terenie oraz przy napotkaniu na drodze koni i zaprzęgów. W efekcie wszyscy wyżsi dowódcy jako konieczne wskazywali posiadanie w swoich oddziałach samochodów osobowych. Niestety mimo kłopotów

⁵⁵ *Ibidem*, s. 21.

⁵⁶ *Ibidem*, s. 20.

⁵⁷ *Ibidem*, s. 16.

⁵⁸ W. Stavenhagen, *op. cit.*, s. 96.

⁵⁹ *Automobile Fahrzeuge bei den österreichisch=ungarischen Manövern im Jahre 1905*, „AA-Z” 1906, Bd. VII, Nr. 22, s. 8.

z pozyskiwaniem samochodów prywatnych na drodze najmu stwierdzono, że w przyszłości konieczne będzie korzystanie dla celów wojskowych jedynie z takich pojazdów. Zdawano sobie przy tym sprawę z faktu, że brak ich specjalnego wyposażenia sprawia, iż takie pojazdy nie są dobrze przygotowane dla celów wojskowych⁶⁰.

Podobnie jak samochody osobowe, dobrze spisały się motocykle. I także w tym przypadku stwierdzono, że zbyt słabe silniki powodowały kłopoty w eksploatacji, szczególnie utrudniały długotrwałe podjazdy po pochyłościach terenu. Powstające przy tym przeciążenia zmuszały do przerywania jazdy i schładzania silnika. Kolejnym doświadczeniem była kwestia stabilności pojazdu w trakcie jazdy. Tutaj poprawiało sytuację dołączanie wózków bocznych, a stosowanie nakładek antypoślizgowych na opony podnosiło jakość własności trakcyjnych i zmniejszało zużycie ogumienia. Generalnie motocykle dobrze wywiązywały się z zadań patrolowych i łącznikowych, szczególnie tam, gdzie były korzystne warunki komunikacyjne: „W odniesieniu do samochodów osobowych, a następnie motocykli z przyczepami⁶¹, manewry pokazały, że wypróbowane przez kilka lat środki transportu po raz kolejny w pełni udowodniły swoją sprawność wojskową”⁶².

Jednak za największy sukces manewrów z 1905 r. uznano, że wszystkie typy testowanych pojazdów transportowych wykazały niewątpliwą przydatność dla potrzeb ewentualnych działań wojennych⁶³. Podczas manewrów użyto dwóch różnych ciągników marki Daimler z napędem na tylną oś⁶⁴, ciągnika marki Raaber z napędem na obie osie⁶⁵ oraz samochodu ciężarowego marki Daimler. Konstrukcja pojazdów wynikała z doświadczeń zdobytych na manewrach w 1904 r. Oba ciągniki tylnonapędowe nie posiadały blokady mechanizmu różnicowego. Nowszy z nich dodatkowo napędzany był mocniejszym silnikiem i miał powiększone koła napędowe oraz doczepiono do niego nowy model przyczep. Ciągnik z napędem na obie osie był całkowicie nową konstrukcją, której nie udało się zbudować przed manewrami w roku poprzednim. Ciężarówka podczas manewrów była używana łącznie przez 19 dni i pokonała dystans 787 km. Przewiozła ona w tym czasie ładunek o łącznej masie 42,7 tony. Ciągników tylnonapędowych używano przez 30 i 32 dni (nowszy model), pokonując odpowiednio 1153 i 1321 km. Przewiozły one łączny ładunek 91 i 105,3 ton. Podobnie jak w przypadku samochodów osobowych, nie zanoto-

⁶⁰ *Ibidem*, s. 8.

⁶¹ Tj. wózkami bocznymi.

⁶² *Automobile Fahrzeuge...*, „AA-Z” 1906, Bd. VII, Nr. 22, s. 17.

⁶³ *Ibidem*.

⁶⁴ Pojazd o starszej konstrukcji nazwano „Muster I”, a nowszy „Muster II”.

⁶⁵ Pojazd został skonstruowany i wyprodukowany w węgierskiej fabryce Raaber Waggonfabrik.

wano wypadków z udziałem pojazdów transportowych⁶⁶. W 1905 r. samochody zostały wykorzystane również na manewrach niższego szczebla, np. X korpusu (przemysłowego)⁶⁷. Niestety nie wiadomo, jaka była ich liczba, jakie wykonywały zadania, i jak się z nich wywiązały.

Tego samego roku doszło do niecodziennego wydarzenia. Austriacki Automobilklub wraz z działającym przy nim Stowarzyszeniem Motocyklistów zorganizowały wojskowe ćwiczenia z udziałem motocykli i samochodów osobowych. Inicjatorem i pomysłodawcą był kapitan Robert Wolf, on też przygotował plan ćwiczeń. Miały one potwierdzić taktyczną i bojową zdolność oddziałów motocyklowych⁶⁸ i rozwiać obawy elit wojskowych o to, że „motocykl jest zbyt delikatny, zbyt skomplikowany, zbyt hałaśliwy, a także zbyt ciężki do wykorzystania na polu bitwy”. Mimo niesprzyjających warunków⁶⁹, w jakich realizowano ćwiczenia, zakończyły się one sukcesem. Postawione przed oddziałami zadanie obsadzenia mostu przed dotarciem tam wroga zostało w pełni wykonane⁷⁰. Wzięło w nich udział 70 oficerów w roli obserwatorów i oceniających oraz 200 kadetów podzielonych na dwa oddziały motocyklowe. Każdemu z oddziałów przydzielono po dwa karabiny maszynowe i dwa pojazdy amunicyjne. Jako cel wyznaczono im zajęcie mostu w Tullnerbach przed przybyciem nieprzyjacielskiej kawalerii. Oddziały poruszając się z prędkością 40 km/h osiągnęły cel i na 49 minut przed przybyciem nieprzyjaciela mogły przystąpić do barykadowania i prowizorycznego ufortyfikowania mostu. W podsumowaniu przeprowadzonych ćwiczeń stwierdzono, że użycie bocznych wózków w motocyklach pozwoliłoby na zdwojenie siły ognia⁷¹ oddziału wyposażonego w motocykle.

Manewry cesarskie w 1906 r. odbywały się na terenie Śląska w okolicach Cieszyna. Brało w nich udział „90 batalionów piechoty, 60 zwadronów jazdy, 40 baterii artylerii polowej i fortecznej, cztery baterie konnej artylerii, dwa oddziały z karabinami maszynowymi, osiem kompanii pionierów, w całości 68 tys. ludzi”⁷². Do tej rzeszy żołnierzy regularnej armii dołączyła garstka automobilistów z Ochotniczego Korpusu automobilowego, który powołano do życia tego samego roku. Niestety brak jest jakichkolwiek informacji o tym, jaki wpływ na te decyzje miały pozytywne

⁶⁶ *Automobile Fahrzeuge...*, „AA-Z” 1906, Bd. VII, Nr. 22, s. 15.

⁶⁷ *Manewry X. korpusu*, „Nowości Ilustrowane” 1905, R. II, nr 39, s. 6.

⁶⁸ Panowało wtedy przekonanie, że motocykl nadaje się jedynie do służby łącznościowej.

⁶⁹ Opady deszczu, poprzedzające ćwiczenia, sprawiły, że drogi były śliskie i rozmiękłe, co utrudniało poruszanie się pojazdów i ograniczało znacząco ich prędkość.

⁷⁰ *Militärische Erprobung von Automobilen und Motorrädern*, „AA-Z” 1905, Bd. VI, Nr. 43, s. 13–14.

⁷¹ W. Stavenhagen, *op. cit.*, s. 98.

⁷² *Cesarskie manewry*, „Kurier Lwowski” 1906, R. XXIV, nr 217, s. 4.

doświadczenia z manewrów w 1905 r., odnoszące się do użycia prywatnych samochodów należących do oficerów rezerwy. Z Wiednia do Cieszyna wyjechało 11 ochotników, przy czym tylko jeden z nich udał się w drogę swoim samochodem. Pozostali odbyli podróż koleją w specjalnie do tego wynajętym wagonie. Przy okazji eskapady zaprezentowali oni po raz pierwszy publicznie swoje nowe umundurowanie. Ponieważ ich krój przypominał raczej uniformy armii brytyjskiej i niemieckiej, wzbudzały one powszechne zainteresowanie podróżujących tym samym pociągiem oficerów regularnej armii. Większości ochotników towarzyszyli szoferzy, również umundurowani. Samochody⁷³ podróżujących koleją ochotników zostały przewiezione na pole manewrów transportem kolejowym. Po dotarciu na miejsce przydzielono ochotników do poszczególnych oddziałów: dwóch do naczelnego dowództwa i po dwóch do dowództwa każdego korpusu i dywizji⁷⁴. Ich udział został doceniony przez Ministerstwo Wojny, które po zakończonych manewrach wystosowało pisemne podziękowania do cesarsko-królewskiego Dowództwa Austriackiego Ochotniczego Korpusu Automobilowego⁷⁵.

Atrakcją manewrów w 1906 r. był samochód pancerny⁷⁶, z napędem na wszystkie cztery koła⁷⁷. Prace nad jego konstrukcją rozpoczęto w 1904 r., by rok później zaprezentować go najpierw na manewrach armii pruskiej. Na polach pod Cieszynem zaprezentowano jego zmodyfikowaną wersję, uzbrojoną w dwa karabiny maszynowe⁷⁸. O tym pojeździe donosił „Kurier Lwowski”:

Manewry rozpoczęły się we czwartek 30 sierpnia. Obydwie armie wysłały przodem olbrzymie masy kawalerii, której zadaniem było wybadać pozycje przeciwnika. Kawaleria generała Horsetzky'ego objęła przestrzeń od Opawy, Frydka i Freiberga, zaś generał Fiedler rozesał patrole w stronę Bielska i Żywca, przy czym dużą rolę odegrał opancerzony automobil, który na przestrzeni 45 kilometrów w szalonej jeździe zdołał zbadać placówki nieprzyjaciela, a następnie wrócił do oddziału karabinów maszynowych, po raz pierwszy występujących w armii austriackiej i oddziału cyklistów, ustawionego nad rzeczką Stonawką⁷⁹.

⁷³ Osiem samochodów marki Mercedes, po jednym marek Spitz, de la Biure oraz Bock & Hollender. Wszystkie te samochody osobowe należały do grupy pojazdów wysokiej klasy, napędzanych mocnymi silnikami.

⁷⁴ *Abreise des Freiwilligen Automobil-Korps zu den Manövern*, „AA-Z” 1906, Bd. VII, Nr. 35, s. 10.

⁷⁵ *Dank des Reichs-Kriegsministerium*, „Offizielle Mitteilungen des Österreichischen Automobil-Club” 1906, Bd. VII, Nr. 41, s. 1.

⁷⁶ *Wojenna zabawa*, „Kurier Lwowski” 1906, R. XXIV, nr 240, s. 2.

⁷⁷ K. Ludvigsten, *op. cit.*, s. 34.

⁷⁸ *Ibidem*, s. 35.

⁷⁹ *Wojenna zabawa...*, s. 2.

Inicjatorem budowy tego opancerzonego pojazdu był kapitan Wolf⁸⁰. Pod koniec tego samego roku, wobec zasług na polu motoryzacji armii austro-węgierskiej został on mianowany na stopień majora⁸¹.

Podczas wspomnianych manewrów pojazdy mechaniczne wykorzystywane były po raz pierwszy do ułożenia linii telegraficznych. Podjęto również z ich użyciem próby transportu ciężkiej artylerii i amunicji dla niej. Ponadto tak jak w latach poprzednich, do zadań transportowych wykorzystane zostały samochody ciężarowe, a wraz z nimi pociągi drogowe, składające się z ciągnika kołowego z przyczepami transportowymi. Korpus pierwszy miał do dyspozycji po jednym takim zestawie z Magazynów Prowiantowych w Wiedniu, Pradze i Grazu oraz ze Składu Artyleryjskiego w Krakowie. Korpusowi drugiemu przydzielono pociąg drogowy „Beantek” oraz pociągi drogowe z Magazynu Artyleryjskiego i Magazynu Prowiantowego w Wiedniu oraz pociąg z ciągnikiem z napędem na cztery koła. Pierwsze trzy pojazdy były wyposażone w dwie przyczepy, a ostatni w trzy. Do każdego z pociągów drogowych przydzielono motocykl z wózkiem bocznym, z którego rozpoznawano warunki drogowe i mosty na trasie przejazdu danego zestawu transportowego⁸². Każdy z takich zastawów transportowych odpowiedzialny był za dostawy owsa dla dywizji kawalerii. W efekcie obliczono, że jest to najbardziej ekonomiczna forma tego typu transportu⁸³. Swoją przydatność dla służby wojskowej wykazały ponownie motocykle pokonując dzienne przebiegi rzędu 60 km oraz samochody osobowe z dziennymi przebiegami rzędu 100 km⁸⁴.

W „Allgemeine Automobil-Zeitung” w informacji na temat manewrów w 1907 r. pisano m.in.:

W minionym roku mieliśmy tak dobre doświadczenia z pojazdami mechanicznymi, że wydział motoryzacyjny Wojskowego Komitetu Technicznego w Wiedniu postanowił przeprowadzić w tym roku ćwiczenia samochodowe wszystkimi dostępnymi siłami. Oczywiście nie chodzi tylko o korzystanie z samochodów osobowych, ale przede wszystkim z ciężarówek⁸⁵.

W efekcie Wojskowy Komitet Techniczny skierował na manewry transport kolejowy składający się z 32 wagonów załadowanych różnorodnymi pojazdami mechanicznymi. Oprócz pojazdów transportowych, samochodów osobowych i motocykli

⁸⁰ W. Stavenhagen, *op. cit.*, s. 96.

⁸¹ *Major Robert Wolf*, „AA-Z” 1906, Bd. VII, Nr. 44, s. 2.

⁸² W. Stavenhagen, *op. cit.*, s. 96.

⁸³ *Ibidem*, s. 97.

⁸⁴ *Ibidem*, s. 96.

⁸⁵ *Die Automobile bei den Kaisermanövern*, „AA-Z” 1907, Bd. VIII, Nr. 35, s. 2.

zarówno bez wózka bocznego, jak i z nim, w transporcie znalazły się: samochód warsztatowy, trzy lekkie samochody ciężarowe do przewozu benzyny w beczkach, przyczepy do przewozu węgla i wody dla parowych ciągników drogowych. Pośród nich największą nowością stanowił samochód warsztatowy wyposażony w kompletną kuźnię, ślusarnię, tokarkę, wiertarki oraz prądnicę napędzaną silnikiem samochodu dla potrzeb wytwarzania prądu elektrycznego do nocnego oświetlenia warsztatu. Wszystkie te pojazdy miały obsługiwać podczas manewrów 25 tys. ludzi i 2 tys. koni⁸⁶. Wszystkie pojazdy, z wyjątkiem dwóch, były własnością armii. Istotnym elementem zapewniającym właściwą eksploatację pojazdów w trakcie manewrów było zorganizowanie składów węgla dla pojazdów z napędem parowym oraz benzyny dla pojazdów napędzanych silnikami spalinowymi⁸⁷.

W efekcie doświadczeń zdobytych na tych manewrach, jeszcze w tym samym roku zostały zamówione dwa nowe typy ciężarówek napędzanych silnikami spalinowymi. Po pierwsze, model ciężkiej ciężarówki z napędem na cztery koła, wyposażony w wyciągarkę linową z przodu pojazdu, napędzaną silnikiem samochodu i urządzeniem na kołach tylnych pełniącym funkcję rezerwowej wyciągarki. Po drugie, do służby wprowadzono lekkie samochody mogące odgrywać zarówno rolę sanitarek, transportera amunicji strzeleckiej lub transportu żywności. W Klosterneuburgu natomiast zostały uruchomione centralne warsztaty samochodowe. Ich zadaniem było samodzielne naprawianie i obsługiwanie pojazdów wojskowych⁸⁸.

Kolejny rok okazał się mało przychylny dla spraw motoryzacyjnych w armii austro-węgierskiej. W połowie lutego podano do publicznej wiadomości informację Ministra Wojny o okrojeniu budżetu na wydatki „konieczne i nagłe”. Z planowanych 20 mln ministerstwo otrzymało 7 mln koron⁸⁹. Drugą istotną kwestią poruszoną przez tego samego ministra była motoryzacja armii. Poinformował on, że co prawda dotąd nie wybrano typu samochodu odpowiadającego warunkom wojennym, ale „prawdopodobnie tegoroczne manewry w sprawie tej zadecydują”⁹⁰.

W świetle informacji dotyczącej ograniczeń w budżecie Ministerstwa Wojny istotnym elementem motoryzacyjnego wsparcia jednostek biorących udział w manewrach był Ochotniczy Korpus automobilowy. Udział tej formacji w manewrach w 1908 r. został doceniony przez arcyksięcia Franciszka Ferdynanda, który wyraził swoje uznanie w liście skierowanym do jej dowództwa⁹¹. Podkreślając poświęcenie

⁸⁶ *Ibidem*, s. 2.

⁸⁷ R. Wolf, *Militärischer Automobilismus 1907*, „AA-Z” 1908, Bd. IX, Nr. 8, s. 8.

⁸⁸ *Ibidem*.

⁸⁹ *Komisja wojskowa*, „Kurier Lwowski” 1908, R. XXVI, nr 76, s. 6.

⁹⁰ *Ibidem*.

⁹¹ *Erzherzog Franz Ferdinand and as Freiwilligen-Automobilkorps*, „Offizielle Mitteilungen des Österreichischen Automobil-Club” 1908, Bd. IX, Nr. 40, s. 6–7.

i gorliwe wypełnianie powierzonych zadań, docenił wysiłek finansowy poniesiony przez ochotników w związku z dostarczeniem pojazdów do służby na manewrach⁹².

Oprócz wspomnianych już wolontariuszy w samochodach osobowych, pełniących głównie służbę łącznikową, udział w manewrach wzięły również liczne samochody ciężarowe⁹³:

Najpierw dwie lokomotywy drogowe⁹⁴ przewiozły 200 ton ładunku do magazynu w pobliżu Bjelovaru, około 20 kilometrów na północny wschód od Agram, a następnie rozpoczęło pracę 21 różnych ciężarówek, z ładunkiem przewożonym do Nagykanizsa. Równocześnie z magazynów codziennie dostarczano żywność maszerującym dywizjom. Następnie każdej z dywizji 13. Korpusu przydzielono grupę pojazdów mechanicznych, które zaopatrywały swoje dywizje w żywność podczas trzydniowych manewrów cesarskich.

Samochody były bardzo zajęte; wydajność marszowa poszczególnych pojazdów wynosiła od 40 do 80 kilometrów dziennie⁹⁵.

Przy tak dużej intensywności ruchu pojazdów nie mogło się odbyć bez wypadków lub choćby drobnych awarii. Dlatego też po raz pierwszy w manewrach został wykorzystany samochód warsztatowy, który wchodził do akcji wtedy, gdy obsługa zepsutego pojazdu nie była w stanie naprawić go we własnym zakresie. Pełnił on ciągłą służbę całą dobę, poruszając się z miejsca na miejsce z prędkością 26 km/h⁹⁶. Ten bogato oprzyrządowany pojazd był przykładem tego, że gdy wypracowane zostały kierunki realizacji podstawowych zadań (służba łącznikowa i zwiadowcza oraz transport) skierowano uwagę na specjalne pojazdy mechaniczne. Kolejnym nowym typem samochodu były lekkie ciężarówki, które zamiennie (po przekonfigurowaniu przestrzeni ładunkowej) mogły być używane do transportu rannych i amunicji strzeleckiej⁹⁷. Całym tym zestawem pojazdów dowodzili wówczas major Robert Wolf i nieznanymi z nazwiska rotmistrz oraz przydzieleni im do pomocy oficerowie z Wydziału Samochodowego przy Komitecie Wojskowo-Technicznym. Poszczególnymi pociągami drogowymi dowodzili natomiast kapitanowie i podwładni oficerowie, którzy wcześniej ukończyli wojskowy kurs samochodowy⁹⁸.

⁹² *Ibidem*, s. 7.

⁹³ *Die Lastenautomobile bei den österreichisch-ungarischen Kaisermanövern*, „AA-Z” 1908, Bd. IX, Nr. 51, s. 15–18.

⁹⁴ Ciągników z napędem parowym, sześcioma przyczepami transportowymi i jedną cysterną na wodę do własnego silnika parowego.

⁹⁵ *Die Lastenautomobile...*, s. 15.

⁹⁶ *Ibidem*, s. 16.

⁹⁷ *Ibidem*.

⁹⁸ *Ibidem*, s. 18.



2. Przejazd wojskowego pociągu drogowego na manewrach w 1908 r. Na zdjęciu widoczni są cywile obserwujący wydarzenie i ich prywatne samochody stojące na poboczu
(Źródło: zbiory własne autora)

„Kurier Lwowski” z 1909 r. podał informację o jeszcze jednej próbie nowego wykorzystania transportu samochodowego.

Znakomite wyniki dały [...] próby dokonane na większą skalę w 1908 r. Na automobile, przeznaczonym do przewożenia ciężarów, umieszczono 12-centymetrową baterię systemu Mossera z całą potrzebną amunicją i artylerzystów. Cały ten tabor wozowy miał na oznaczoną godzinę znaleźć się we wskazanym miejscu, przedsięwzięcia dokonano z precyzją⁹⁹.

O ile udział pojazdów mechanicznych w manewrach cesarskich był dobrze udokumentowany, m.in. dzięki publikacjom w fachowym „Allgemeine Automobil-Zeitung”, o tyle trudno jest dotrzeć do ewentualnych informacji na temat pojazdów biorących udział w manewrach niższego szczebla. Jedną z takich informacji lokalnych przynosi notatka w „Głosie Rzeszowskim” z lipca 1909 r.:

Podróż sztabu generalnego. W tych dniach przybędzie do Rzeszowa szef sztabu generalnego, generał piechoty Conrad v. Hötendorf i zastępca tegoż generał major Rudolf Langer. Ponadto bierze udział w tych ćwiczeniach [...] oddział ochotnicze-

⁹⁹ *Automobile w służbie wojskowej*, „Kurier Lwowski” 1909, R. XXVI, nr 397, s. 5.

go korpusu automobilistów i dwa motorowe pociągi ciężarowe. Podróż ta w obrębie 10. (przemyskiego) korpusu odbywa się w czasie od 7 do 17 lipca br.¹⁰⁰

Podany w tym wypadku lakonicznie wykaz pojazdów mechanicznym pozwala dzięki wcześniejszym opisom przypuszczać, że samochody osobowe korpusu ochotniczego pełniły jak zwykle funkcje łącznikowe, a oba pociągi drogowe były odpowiedzialne za dostawy żywności i ewentualnie obroku dla koni.

Pod wieloma względami 1909 r. był szczególnie dla wojskowej motoryzacji w monarchii austro-węgierskiej. Zapowiedzią tego były dwa krótkie anonse prasowe, zamieszczone w jednym z sierpniowych numerów „Kuriera Lwowskiego”¹⁰¹. Informowały one o znacznej liczbie pojazdów mechanicznym biorących udział w cesarskich manewrach, mających odbyć się na Morawach, i ograniczeniach, jakie w związku z tym były przewidziane dla ruchu samochodów. Planowano bowiem na czas przemarszów wojsk zamknąć całkowicie drogi marszowe dla samochodów, z wyjątkiem pojazdów wykonujących czynności służbowe. Miesiąc później nieco więcej szczegółów ujawniła „Allgemeine Automobil-Zeitung”, informując, że w manewrach weźmie udział około 120 pojazdów mechanicznych, wliczając w to samochody osobowe i motocykle. Pośród nich planowano wykorzystać 25 pociągów silnikowych z przyczepami, około 10 ciężarówek, pięć lekkich ciężarówek jako pojazdy do transportu benzyny dla korpusu i innych dowódców oraz trzy pojazdy warsztatowe¹⁰². Jak podkreślono, miała to być największa liczba pojazdów mechanicznych, użyta jednocześnie w manewrach armii austro-węgierskiej, odkąd zaczęły się one pojawiać na manewrach, przy jednoczesnej dużej liczbie jednorodnych typów tzw. zmotoryzowanych pociągów drogowych¹⁰³.

Potwierdzeniem powyższych zapowiedzi był fragment jednej z przemów podczas powitania cesarza niemieckiego na stacji kolejowej w Iglau (Jihlava). Przybył on tam, aby wziąć udział w manewrach armii austro-węgierskiej. Prezes Austriackiego Automobilklubu rzekł wtedy: „Gdyby ktoś pięć lat temu powiedział, że kiedy zagraniczny władca przybędzie na naszą stację kolejową w Iglau, nie będzie tam żadnego konia, to prawdopodobnie zostałbym internowany”¹⁰⁴. Faktycznie, na stacji nie było, jak to określono wtedy, żadnego „końskiego ogona”, wokół stały same samochody. Pośród nich znajdował się osobisty samochód cesarza Austro-Węgier, który to właśnie tego roku zdecydował się na podróżowanie automobilem. Po raz

¹⁰⁰ *Podróż sztabu generalnego*, „Głos Rzeszowski” 1909, R. XIII, nr 28, s. 2.

¹⁰¹ *Automobile w służbie...*, „Kurier Lwowski” 1909, R. XXVI, nr 397, s. 5; *Przypuszczalne zamknięcie terenu manewrów*, *ibidem*, s. 5.

¹⁰² *Das automobilistische Schwerfuhrwerk*, „AA-Z” 1909, Bd. X, Nr. 36, s. 39.

¹⁰³ *Ibidem*.

¹⁰⁴ *Die Kaisermanöver im Zeichen des Automobils*, „AA-Z” 1909, Bd. X, Nr. 38, s. 2.

pierwszy skorzystał z niego rok wcześniej, odbywając swoją pierwszą automobilowa przejażdżkę z królem Anglii¹⁰⁵. Na to, że Franciszek Józef I zdecydował się na pokazanie się w samochodzie podczas manewrów, miał wpływ zapewne fakt, że jego gość, cesarz Wilhelm II, był zagorzałym zwolennikiem motoryzacji i w związku z tym nie używał w ogóle pojazdów konnych¹⁰⁶. W efekcie pośród całego manewrowego zamieszania pojawiły się pojazdy¹⁰⁷ orszaku dworskiego obu cesarzy, a dla ich sprawnej obsługi został zorganizowany specjalny serwis dworskich pojazdów¹⁰⁸.

Jak co roku obsługę łącznikową podczas manewrów pełnili członkowie austriackiego Ochotniczego Korpusu Automobilowego, wspomagani tym razem przez ochotników węgierskich. Wszyscy oni mieli wyznaczony jeden punkt zborny, z którego dopiero udawali się do wyznaczonego miejsca służby. O jego dokładnej lokalizacji dowiadawali się dopiero po wyruszeniu z punktu startowego, po otwarciu otrzymanej na starcie koperty z przydziałem służbowym. Zawierał on lokalizację, do której miał się udać, oraz szczegóły dotyczące oddziału, w którym miał służyć. Dyżur każdego z ochotników rozpoczynał się między piątą a szóstą rano i trwał do godz. 19.00 i w tym czasie wolontariusz musiał bez przerwy pozostawać do dyspozycji. Dystanse, jakie pokonywali ochotnicy, dochodziły do 150 km. Jazdy nie ułatwiały maszerujące kolumny wojsk, oraz blokowanie dróg przez przeciwnika i konieczność korzystania z objazdów bocznymi drogami¹⁰⁹. Zdarzały się jednak również przejazdy nocne w celu jak najszybszego dostarczenia przesyłki do odległego punktu jej odbioru¹¹⁰.

Szybkość przemieszczania się samochodami miała też swoje zabawne konsekwencje. Jeden ze sztabów został nagle zmuszony na zmianę swojej lokalizacji i przesunięcie się na odległość 20 km od miejsca stacjonowania. Oficerowie zatem wsiedli w samochody i pośpieszyli w nowe miejsce. Niestety na pierwotnym miejscu pozostała kuchnia polowa, mająca zaprzęg konny. Na nowym miejscu kadra oficerska zorientowała się, że prawdopodobnie w tym dniu pozostanie bez obiadu. Sytuację uratował hrabia Kornisch, który przyczepiwszy linami kuchnię polową z gulaszem do swojego samochodu, przewiózł ją na nowe miejsce postoju sztabu. W efekcie tego zdarzenia podjęto prace nad opracowaniem wojskowego „samochodu kuchennego”¹¹¹.

¹⁰⁵ *Ibidem*.

¹⁰⁶ *Ibidem*.

¹⁰⁷ W tym samochody ciężarowe, które m.in. przewoziły bagaż Wilhelma II.

¹⁰⁸ *Die Kaisermanöver...*, s. 4–8.

¹⁰⁹ *Ibidem*, s. 14.

¹¹⁰ *Ibidem*, s. 15.

¹¹¹ *Der Automobil-Küchenwagen in der Armee*, „AA-Z” 1910, Bd. XI, Nr. 24, s. 13.



3. Wojskowe pociągi drogowe biorące udział w manewrach w 1909 r., zaparkowane na rynku w czeskim Litovelu (niem. Littau)
(Źródło: zbiory własne autora)

Ramię w ramię z ochotnikami automobilistami służbę na manewrach w 1909 r. pełnili ochotnicy motocykliści. Jako całkowicie nowa służba, nosząca podobnie jak automobilści mundury kroju odbiegającego od munduru regularnej armii brni byli częstokroć za oficerów armii japońskiej¹¹². W sumie w manewrach wzięło udział 71 motocyklistów przydzielonych do dwóch korpusów. Łącznie podczas manewrów pokonali oni dystans 21 300 km, częściowo podczas jazd nocnych. Do trudów służby należały też przypadki spowodowane schwytaniem motocyklistów przez przeciwnika. Postępowano tak czasami w sposób mało wymyślny, układając na drodze głązy lub blokując ją samochodami osobowymi. W jednym z przypadków skończyło się na upadku motocyklisty i połamaniu żeber¹¹³.

Generalnie manewry 1909 r. potwierdziły w sposób niekwestionowany znaczącą rolę pojazdów mechanicznych w działaniach bojowych. Niestety, jak już wspominałem, właśnie w tym roku podjęto ze względów finansowych decyzję, żeby armia posiadała jedynie tyle pojazdów, ile będzie niezbędne do funkcjonowania jej poszczególnych jej oddziałów¹¹⁴.

¹¹² *Das Freiwilligen-Motocyclistenkorps bei den Manövern*, „AA-Z” 1909, Bd. X, Nr. 41, s. 8.

¹¹³ *Ibidem*.

¹¹⁴ J. Augustowski, *op. cit.*, s. 170.



4. Cywile obserwujący manewry cesarskie w 1909 r.

(Źródło: Allgemeine Automobil-Zeitung 1909, Bd. X, Nr. 40, s. 9, <https://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=aaz&datum=19091003&zoom=33>, dostęp: 1 III 2022)

Wydaje się, że ta decyzja spowodowała spadek liczby pojazdów biorących udział w manewrach. Generalnie, do 1909 r. publikowano w miarę szczegółowe relacje z ich przebiegu, omawiając udział w nich pojazdów mechanicznych. W 1910 r. sytuacja się zmieniała, informacje dotyczą głównie udziału ochotników. Na tę sytuację może mieć też wpływ fakt, że samochód zasadniczo się opatrzył i jego udział w manewrach był oczywisty. Nie bez znaczenia było prawdopodobnie to, że miejsce technicznej nowinki, wykorzystywanej w celach wojskowych, zajął aeroplan¹¹⁵. Mimo że podczas manewrów w południowej części Węgier samolot zdominował manewry, to w manewrach w Galicji i na północy Węgier nie został już w ogóle wykorzystany. Zdecydował o tym górzysty i gęsto zalesiony teren ich odbywania. Tutaj ponownie wróciły do łask samochody. W sumie do dyspozycji poza samochodami osobowymi było 40 samochodów ciężarowych, każdy z przyczepą. Przetransportowano je koleją m.in. do Przemyśla, a dobry stan dróg wokół tego miasta pozwalał na osiągnięcie prędkości około 100 km/h¹¹⁶. Mimo trudnego terenu i dużych szybkości

¹¹⁵ W efekcie skupiająca się dotychczas na sprawach motoryzacyjnych „Allgemeine Automobil-Zeitung” zaczęła coraz częściej poruszać kwestie związane z lotnictwem.

¹¹⁶ A. Hildesheimer, *Bei den Armeemanövern*, „AA-Z” 1911, Bd. XII, Nr. 40, s. 9.

(jak na tamte czasy) obyło się bez wypadków z udziałem tych ciężarówek. Natomiast w razie awarii mogły one liczyć na samochody warsztatowe. Istotną rolę odgrywały również pojazdy transportujące benzynę¹¹⁷. Pośród licznych wyzwań, jakie stawiano kierowcom, był m.in. nocny przejazd jednego z nich. Kierowca pokonał wtedy dystans 100 km, z wyłączonymi reflektorami, jedynie przy świetle księżyca¹¹⁸. Trudy służby łagodziła nieco wprowadzona po raz pierwszy tego roku do służby na manewrach samochodowa kuchnia polowa (samochód ciągnący kuchnię). Dzięki niej oficerowie mogli zjeść bez problemu śniadanie w Przemyślu, a obiad w oddalonym od niego o 90 km Rymanowie. Kuchnia poruszała się bardzo sprawnie, choć drogi miały duże nachylenie, osiagając na równinach prędkość 50 km/h.

W swojej relacji z udziału w tych manewrach w roli kierowcy ochotnika Arnold Hildesheimer poruszył kilka istotnych kwestii związanych ze służbą samochodową w wojsku. Zdarzyło mu się bowiem, że z jego własnej winy zabrakło paliwa w samochodzie. Sytuację skomplikował dodatkowo fakt, że kierowca nie miał w pojeździe węża do dotankowania samochodu z ciężarówek przewożących paliwo w beczkach. Zdarzenie to było przykładem tego, że nawet takie drobiazgi wpływają na skuteczność wykonywania powierzonych kierowcom zadań. Inną kwestią było racjonalne wykorzystywanie samochodów. Arnold Hildesheimer sprowadził ją do następującej zasady: „Tam gdzie nie może jechać kolej, jedzie samochód, a tam gdzie samochód jechać już nie może, mogą interweniować koń i jeździec, aby pomóc”¹¹⁹. Uzupełnieniem może być tutaj ocena wzajemnej rywalizacji pomiędzy samolotem a samochodem jako środkiem transportu, w której to samochód nadal wychodził zwycięsko dzięki możliwości wykorzystania go w trudnym terenie¹²⁰.

Poważny problem w ruchu samochodów stanowił stan techniczny dróg. O ile drogi główne były niezłej jakości, o tyle drogi boczne okazywały się niekiedy w bardzo złej kondycji – wąskie, ze słabymi poboczami, grożącymi unieruchomieniem samochodu, który mógłby zawadzić o nie kołem. Osobny problem stanowiła ogólnie stosowana konstrukcja jezdnii, z wszechobecnymi przyzmiami żwiru na poboczach, które zagrażały bezpieczeństwu, szczególnie podczas nocnej jazdy. Szczególnie zła była sytuacja w Galicji¹²¹. Całości dopełniało współistnienie na drodze pojazdów konnych i mechanicznych. Cały czas, mimo że pojazdy mechaniczne były już powszechnie stosowane, wymagana była bowiem pod tym względem szczególna ostrożność. Dla wojskowych woźniców wydano instrukcję nakazującą przepuszczanie

¹¹⁷ *Ibidem*, s. 12.

¹¹⁸ *Ibidem*, s. 9.

¹¹⁹ *Ibidem*, s. 12.

¹²⁰ *Ibidem*.

¹²¹ *Ibidem*, s. 14.

samochodów prawą stroną, zjeżdżając na lewą stronę drogi¹²². Jednocześnie nakazano im, aby zatrzymywali samochody jedynie wtedy, gdy konie byłyby tak płochliwe, że trzeba by je było sprowadzić z drogi, w skrajnych przypadkach – zasłaniając oczy i uszy¹²³.

Kolejne lata cechuje jeszcze większy brak informacji na temat udziału pojazdów samochodowych w manewrach armii austro-węgierskiej. Relacje sprowadzały się często jedynie do takich zapisów, jak ten z 1913 r.:

Nie trzeba dodawać, że samochody i samoloty zostały oddane do użytku również podczas tegorocznych wielkich manewrów wojskowych w Czechach Południowych. Park samochodowy składał się zarówno z ciężarówek, jak i samochodów osobowych, które służyły do szybkiej komunikacji na polu manewrowym. [...] Oczywiście w manewrach wzięły udział c.k. Ochotniczy Korpus Automobilowy i c.k. Ochotniczy korpus Motocyklowy. Panowie częściowo zostali przydzieleni do sztabu kontroli manewrów, częściowo przydzieleni do poszczególnych korpusów i jak najlepiej wywiązywali się ze stawianych im żądań¹²⁴.

Warto jednak zauważyć w tym okresie wzrost działań mających na celu wyszkolenie obu korpusów ochotniczych, automobilowego i motocyklowego. Zapewne wynikało to z utrwalonej pozycji tych formacji. Miały one w wypadku wojny zapewnić sprawne funkcjonowanie na poziomie dowodzenia armią i jej poszczególnymi jednostkami. W tym celu organizowane zostały tak zwane jazdy ćwiczebne. Niektóre z nich zaplanowano ze sporym rozmachem. Tak działo się w przypadku jazdy próbnej na trasie Berlin–Wiedeń, zorganizowanej wspólnie z niemieckimi ochotnikami, a mającej na celu przeciwiczenie jazdy długodystansowej. Innym razem, w maju 1913 r. zorganizowano jazdę nocną. Wzięli w niej udział ochotnicy w samochodach i na motocyklach, również motocyklach z wózkami bocznymi – w sumie kilkadziesiąt pojazdów jadących różnymi, wcześniej ustalonymi trasami. Całość zakończyła się paradą i wspólnym uroczystym śniadaniem¹²⁵.

¹²² W monarchii austro-węgierskiej obowiązywał lewostronny ruch kołowy.

¹²³ A. Hildesheimer, *op. cit.*, s. 14.

¹²⁴ *Automobile und Luftschiffe im Manövern*, „AA-Z” 1913, Bd. XIV, Nr. 40, s. 20.

¹²⁵ *Nächtliche Übungsfahrt des K. k. Freiwilligen-Motorfahrzeugerkorps*, „AA-Z” 1913, Bd. XIV, Nr. 21, s. 19–43.

„Nowości Ilustrowane” z 1905 r. donosiły:

Jak wiadomo, żołnierze, którzy wysłużyli już 3 lata, po manewrach odchodzą do domów. Kiedy się więc manewry kończą, radość ich z tego powodu nie ma granic. Wszyscy cieszą się, śpiewają i z utęsknieniem liczą nie dni, ale i godziny nawet, które ich dzielą od dnia powrotu na łono rodziny¹²⁶.



5. Pamiątkowa pocztówka wydana z okazji jazdy ćwiczebnej korpusu ochotniczego w maju 1914 r.

(Źródło: zbiory własne autora)

Odchodzili do cywila również ci, którzy mieli do czynienia z pojazdami mechanicznymi, obsługiwali je, skończyli kursy samochodowe. W efekcie przenosiło się więc szkolenie wojskowe na sferę cywilną także w kwestiach popularyzacji motoryzacji w gospodarce całej monarchii i życiu codziennym społeczeństwa. Niewątpliwie miało to wpływ na stan ogólnego wykształcenia technicznego społeczeństwa monarchii. Szczególnie ważne było to w jej najbardziej zacofanych cywilizacyjnych zakątkach.

¹²⁶ *Manewry X. korpusu*, „Nowości Ilustrowane” 1905, R. II, nr 39, s. 6.

Bibliografia (Bibliography)

Źródła drukowane

Stavenhagen W., *Der gleislose Kraftwagen in militärischer Beleuchtung. Für Offiziere aller Waffen des Heeres, der Marine und der Schutz-Truppen*, Oldenburg i. Gr. 1908.

Prasa

„Allgemeine Automobil-Zeitung” 1900, 1902–1911, 1913.

„Czas” 1901.

„Głos Rzeszowski” 1909.

„Kurier Lwowski” 1900, 1906, 1909.

„Nowości Ilustrowane” 1905.

„Offizielle Mitteilungen des Österreichischen Automobil-Club” 1906, 1908.

Opracowania

Augustowski J., *Wojska samochodowe w Austrii, Niemczech i Rosji podczas wojny światowej*, „Bellona” 1932.

Ludvigsten K., *Ferdinand Porsche. Ulubiony inżynier Hitlera*, przekł. G. Siwek, Warszawa 2021.

Spielberger W.J., *Kraftfahrzeuge und Panzer des Österreichischen Heeres 1896 bis heute*, Stuttgart 1976.

Notka o autorze

Dr inż. arch. Robert Gawel – architekt i muzealnik, kustosz Muzeum Podgórze, jednego z oddziałów Muzeum Krakowa.

Zainteresowania badawcze: historia motoryzacji austro-węgierskiej, dzieje techniki pożarniczej w Polsce do 1950 r. oraz urbanistyczny rozwój Wolnego Królewskiego Miasta Podgórze.



r.gawel@muzeumkrakowa.pl; rergieg@gmail.com