



Bedarfes an Lastkraftwagen mitzuhelfen. In erster Linie war dies die Vogtländische Maschinenbau-A.-G. in Plauen i. V., kurz „Vomag“ genannt, die einen 4 t-Wagen konstruierte, der sich gut bewährte, und der nach einer verhältnismäßig sehr kurzen Anlaufzeit in bedeutenden Mengen, schließlich sogar bis zu 100 Stück im Monat geliefert wurde. Die „Vomag“ war eine alte, schon seit vielen Jahren bestehende Fabrik, die einen großen Namen hauptsächlich für die Herstellung von Rotationsbuchdruckpressen, Strickmaschinen etc. hatte.

Weiter ist zu nennen die Frankfurter Maschinenbau-A.-G. vormals Pokorny & Wittekind, die als Spezialfabrik für die Herstellung von Kompressoren und Luftdruckwerkzeugen einen großen Ruf hatte. Auch sie richtete sich für den Bau von Lastkraftwagen ein. In Sachsen gingen die Hille-Werke, die in ihren Fabriken in Dresden und Meißen hauptsächlich ortsfeste Motoren gebaut hatten, ebenfalls zum Lastkraftwagenbau über, allerdings fingen sie etwas zu spät an, und kamen dadurch im wesentlichen Maße als Heereslieferanten nicht mehr in Frage.

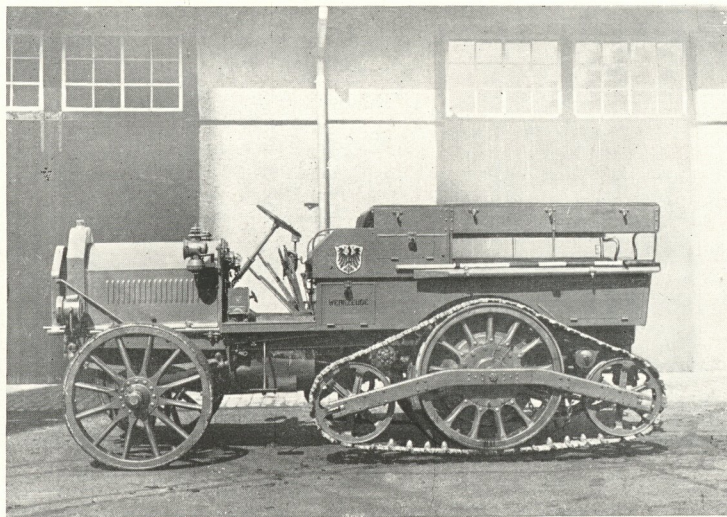


Bild 32. Militärwagen mit Radgürtel.

Ferner ist noch die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G., eine der ältesten und größten Maschinenfabriken Deutschlands, zu nennen, die im Jahre 1916 von der Firma Saurer in Arbon (Schweiz), deren in Lindau am Bodensee gelegene Zweigniederlassung übernahm und nach Nürnberg verlegte. Hier wurden unter dem Namen „Lastwagenwerke M. A. N. Saurer“ die seit vielen Jahren rühmlichst bekannten Saurer-Lastwagen hergestellt. Später wurde dann diese neue Gesellschaft aufgelöst bzw. in das Gesamtwerk der M. A. N. mitübernommen.

Wir wollen auf die bedeutenden Leistungen der deutschen Automobilindustrie im Kriege nicht näher eingehen, sondern wollen nur in einigen Bildern, die einen hauptsächlich historischen Wert für die Konstrukteure haben, zeigen, welche eigenartigen Anforderungen an die Automobiltechniker gestellt wurden, und welche außerordentliche Geistesarbeit zur Lösung aller dieser Konstruktionsaufgaben geleistet werden mußte.

Bild 31 zeigt einen Krankentransportwagen. Für die Krankenwagen wurden verstärkte Personenwagenuntergestelle genommen, die möglichst gut und weich gefedert sein mußten, die aber im übrigen gegenüber den normalen Fahrgestellen der Firmen