

Waffen-Arsenal

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte



**DEUTSCHE INFANTERIEKARREN,
HEERESFELDWAGEN UND
HEERESSCHLITTEN 1900-1945**

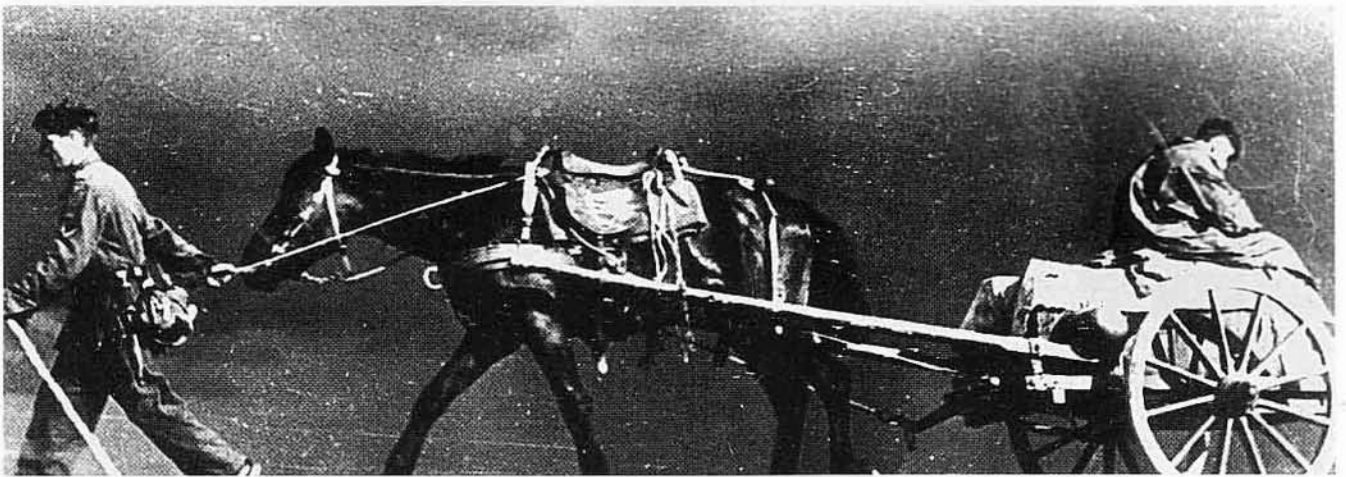
Wolfgang Fleischer



Ein naßkalter, nebliger Novembertag im Kriegsjahr 1917. Die Angehörigen einer Trainkolonne haben sich an der Spitze der langen Reihe von schweren Feldwagen 95 zu einem Erinnerungsfoto versammelt. Beachte die zusätzlich mitgeführten Futterballen.

Waffen-Arsenal ^{Band 153}

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte



Keine gemütliche Kutschfahrt. Der Krieg im Osten stellte insbesondere an bespannten Einheiten der Wehrmacht enorme Anforderungen, hinsichtlich der physischen und psychischen Belastbarkeit von Mensch und Tier. Ungezählt sind die Kadaver von Zug- und Tragtieren, welche die Schlachtfelder und Ränder der Marschstraßen säumten.

DEUTSCHE INFANTERIEKARREN, HEERESFELDWAGEN UND HEERESSCHLITTEN 1900-1945

WOLFGANG FLEISCHER

PODZUN-PALLAS-VERLAG • 61200 Wölfersheim-Berstadt

QUELLEN- UND LITERATURVERZEICHNIS

Militärisches Zwischenarchiv Potsdam

WF 03/3207, WF 03/7349, WF 03/13560, WF 03/17366,
WF 03/17377, WF 03/31/856, WF 03/35222;

D.V.E. Nr. 321 Dienstanweisung für Bagagen, Munitions-
kolonnen und Trains, Berlin 1908;

H.Dv. 11/2 Das Truppenpferd, Berlin 1938;

H.Dv. 112 Der Gefechtskarren für schweren Granatwer-
fer, Berlin 1942;

H.Dv. 465/1 Fahrvorschrift, Berlin 1936;

H.Dv. 476/1 Das allgemeine Heergerät-Fahrzeuge, Berlin
1936 und 1942;

D 193/1 Der Infanteriekarren, Berlin 1941;

D 575/2 Vorläufiger Beladeplan Gerätewagen (Hf.1)....,
Berlin 1940;

D 829 Beladeplan für den leichten Funkwagen (Nf.3),
Berlin 1941, Der Straßenwinterdienst, Berlin 1943;
u.v.a.m.

ZEITSCHRIFTEN UND PERIODIKA

Artilleristische Rundschau, Die Wehrmacht, Signal,
Militärwochenblatt

BILDNACHWEIS

Thiede (16), Fleischer (63), MHM (15);



Die Bespannung eines Beobachtungswagens Af. 12 mit dem Vorderwagen im Trab.

© Copyright, 1995

Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks
beim PODZUN-PALLAS-VERLAG GmbH,
Kohlhäuserstr. 8
61200 WÖLFERSHEIM-BERSTADT
Tel. 0 60 36 / 94 36 - Fax 0 60 36 / 62 70

Verantwortlich für den Inhalt ist der Autor.

Das WAFFEN-ARSENAL
Gesamtredaktion: Horst Scheibert

Technische Herstellung:
Buchvertrieb Heinz Nickel, 66482 Zweibrücken

ISBN 3-7909-0538-0

Vertrieb:
Podzun-Pallas-Verlag GmbH
Kohlhäuserstr. 8
61200 Wölfersheim-Berstadt
Telefon: 0 60 36 / 94 36
Telefax: 0 60 36 / 62 70

Alleinvertrieb
für Österreich:
Pressegroßvertrieb Salzburg
5081 Salzburg-Anif
Niederalm 300
Telefon: 0 62 46 / 37 21

Verkaufspreis für Deutschland: 12,80 DM, Österreich: 100.- Schilling;
Schweiz 13,80 sfr.
Für den österreichischen Buchhandel: Verlagsauslieferung Dr. Hain,
Industriehof Stadlau, Dr. Otto-Neurath-Gasse 5, 1220 Wien

DIE DEUTSCHEN INFANTERIEKARREN UND HEERESFELDWAGEN 1900 - 1945



Ein vierspännig gefahrener Feldwagen 95 in der Verwendung als Proviantwagen bei der Königlich-Sächsischen 2. Train-Abteilung Nr. 19.

Bis zur Erfindung des Verbrennungsmotors und dem Aufkommen des Automobils als militärisches Zug- und Transportmittel, bestimmten durch Muskelkraft von Zugtieren, in einigen Fällen auch von Menschen fortbewegte Fahrzeuge das Bild der Streitkräfte. In Deutschland spielten die Feldfahrzeuge, wie der allgemeine Begriff für Infanteriekarren und Heeresfeldwagen lautete, sogar bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges eine wichtige Rolle bei der Versorgung und Mobilität der Truppe. Von den über 300 Divisionen, über die Deutschland 1944 verfügen konnte, waren nur vergleichsweise wenige vollmotorisierte - oder Panzerdivisionen. In weit mehr als 200 Divisionen bestimmten mit Pferden bespannte Geschütze, Protzen und Feldfahrzeuge das Erscheinungsbild der Verbände. Die Feldfahrzeuge ähnelten, bis auf wenige Ausnahmen, den Wagen, welche um die Jahrhundertwende in das deutsche Heer eingeführt worden waren.

Vor dem Ersten Weltkrieg hatte man in Deutschland bei der logistischen Sicherstellung des Truppeneinsatzes konsequent den Weg der Spezialisierung verfolgt. Das bedeutete, Infanterie, Artillerie des Feldheeres und Fußartillerie, Kavallerie und Pioniere verfügten über spezielle, auf ihre Bedürfnisse zurechtgeschnittene Feldfahrzeuge in den Bagagen und Munitionskolonnen. Dementsprechend vielgestaltig sah dann auch die Fahrzeugausstattung aus. Ganz allgemein unterschied man die Feldfahrzeuge seinerzeit in:

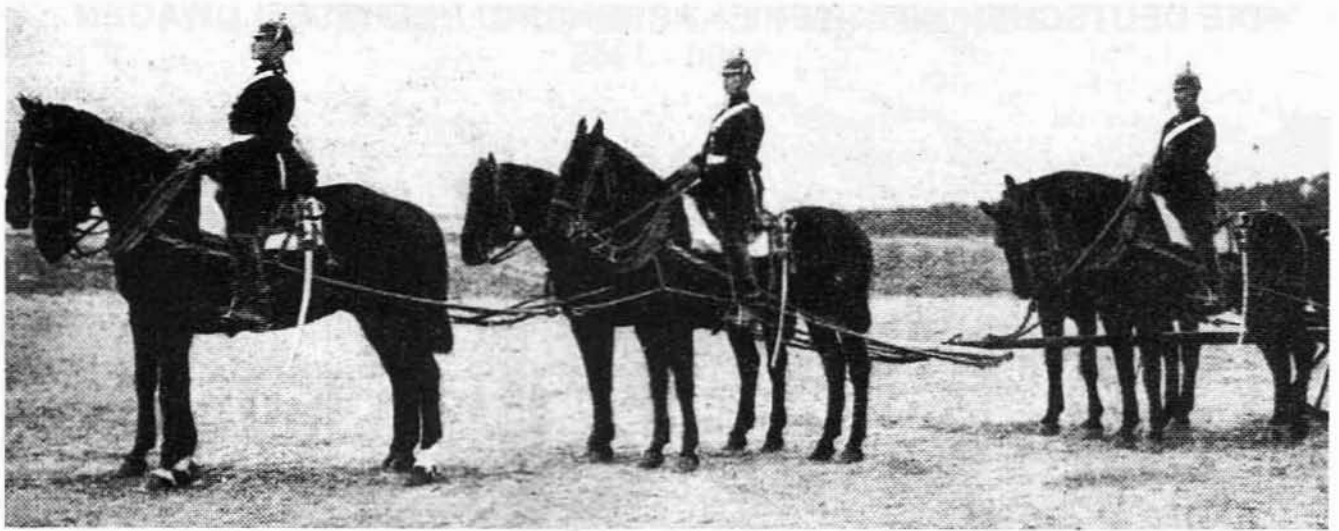
1. Protzen,
2. Wagen (mit vier Rädern),
3. Karren (mit zwei Rädern),

weiterhin nach dem verwendeten Material in:

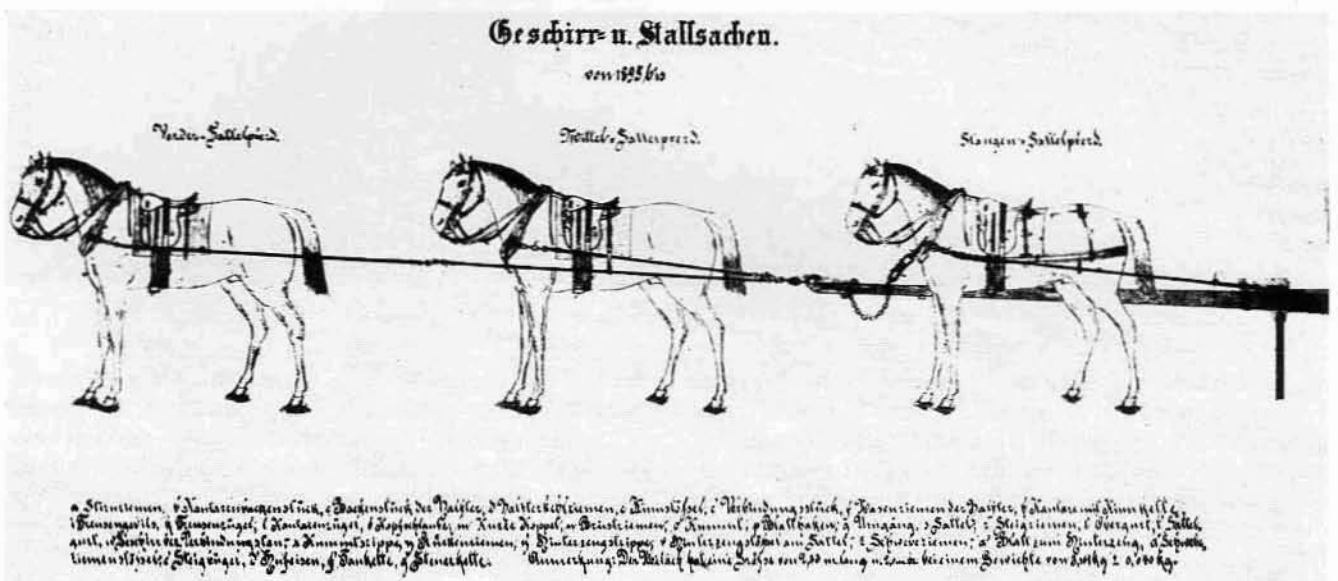
1. stählerne Fahrzeuge,
2. eiserne Fahrzeuge und in
3. hölzerne Fahrzeuge

Die weitere Unterscheidung erfolgte nach dem Verwendungszweck und der jeweiligen Ausrüstung in Munitionswagen, Patronen-, Vorrats-, Lebensmittel-, Futter- und Packwagen, Feldschmieden und Feldküchen. Und schließlich unterschied man die Fahrzeuge nach den Waffen- und Truppengattungen. Einige Feldfahrzeuge, zum Beispiel der leichte Kastenwagen, dienten als Lebensmittel- oder Packwagen in verschiedenen Waffengattungen. Andere wiederum, wie der Munitionswagen der Fußartillerie oder der Gaswagen bei den Feld-Luftschifferabteilungen, waren nur für einen ganz besonderen Zweck ausgelegt.

Wichtigstes Material zur Herstellung von Feldfahrzeugen war Holz. Vornehmlich Weißbuche fand Verwendung; die Beschläge, Schrauben und Stifte waren aus Eisen oder Stahl. Deichsel, Bracke und Ortscheite waren ebenfalls aus Holz. Erst später verwendete man dafür Stahl. Bei Protzen, Munitionswagen und Feldküchen wurde weniger Holz verwendet. Pferdebespannte Kolonnen bildeten das letzte Glied in der Nachschubkette der Truppenversorgung. Ihr Einsatz durfte nicht an Straßen gebunden sein; sie mußten auf schlechten Wegen, notfalls querfeldein und durch Trichtergelände der Truppe folgen können. Daraus ergab sich neben der Forderung nach einem möglichst geringen Gewicht (bis zu 60 % des Leergewichts mußten als Ladung mitgeführt werden), weitere allgemeine Forderungen. Hierzu zählten die Sicherheit gegen Umschlagen und die leichte Lenkbarkeit. Bei einigen Fahrzeugen waren bis zu 80-90 Grad Abweichung der Deichsel von der Mittellinie möglich. Weitere Forderungen stellte man an die Biegsamkeit und leichte Fahrbarkeit. Deshalb wurden Patronenwagen der Infanterie, Munitions- und Beobachtungswagen der Artillerie als Vorder- und Hinterwagen ausgebildet. Folgende allgemeine Faktoren beeinflussen die Geländegängigkeit und Manövrierfähigkeit:



Oben und unten: Eine vorschriftsmäßige Anspannung mit der Beschreibung der Geschirr- und Stallsachen, wie sie ab 1895 im Deutschen Heer verwendet wurden.



1. Die Einrichtung der beweglichen Teile wie Räder und Achse. Je größer die Räder waren, umso geringer war die zum Fortbringen der Fahrzeuge erforderliche Zugkraft. In Deutschland betrug die Radhöhe bei der Feldartillerie 1400 mm, bei Fußartillerie 1550 mm. Die Reifenbreite lag zwischen 65 und 76 mm.
2. Die Stetigkeit, das Einhalten der beim Fahren einmal eingeschlagenen Richtung.
3. Die Lenkbarkeit; hier wurde, wie bereits erwähnt, eine größtmögliche Abweichung der Deichsel von der Mittellinie angestrebt.
4. Die Biegsamkeit zwischen Vorder- und Hinterachse.
5. Die Fahrzeuglänge.
6. Das Verhältnis der Belastung der Vorder- und Hinterachse.
7. Die Einrichtungen zum Anbringen der Zugkraft. Gemeint sind die Deichsel, die Bracke und die Ortscheite. Die Art der Bespannung bei den Feldfahrzeugen wurde Angespann genannt. Sie war je nach Art und Bestimmung der Fahrzeuge verschieden. Grundsätzlich strebte man eine geringe Breite und Tiefe an, um die Zugkraft der Tiere besser ausnutzen zu können, ohne auf Beweglichkeit und Wendigkeit verzichten zu müssen. Auch war es von Wichtigkeit, in bestimmten Gefechtssituationen schnell ab- und anspannen zu können. Abgesehen von den einspännig ge-

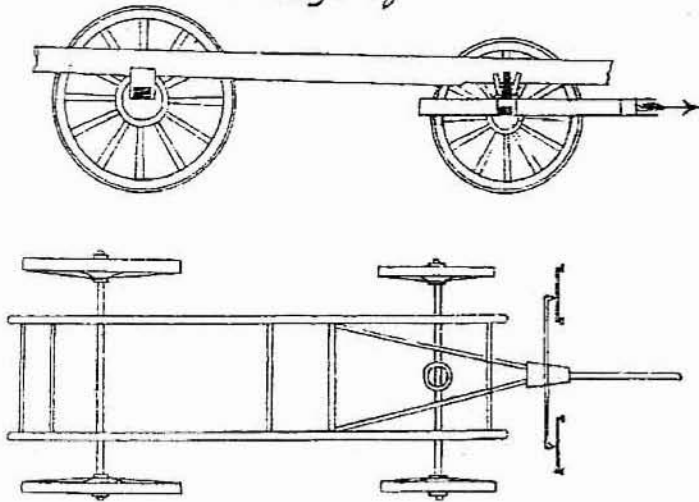
fahrenen Karren wurden die Feldfahrzeuge mit zwei bis sechs Pferden bespannt, die zu zweien nebeneinander liefen. An der Deichsel waren die Stangenpferde. Weiter unterschied man in Vorder- und Mittelpferde. Die links laufenden Pferde hießen Sattelpferde; auf ihnen ritt gegebenenfalls der Fahrer. Rechts waren die Handpferde angespannt.

Ein Sechsergespann war wie folgt eingespannt: Die Stangenpferde zogen an einer Hinterbracke und trugen die Deichsel mittels Steuerkette (Balancersystem). Die Mittelpferde zogen an der Vorderbracke, die an der Spitze der Deichsel angebracht war. Wie die Mittelpferde waren die Vorderpferde mittels langen Tauen an der Vorderbracke eingespannt.

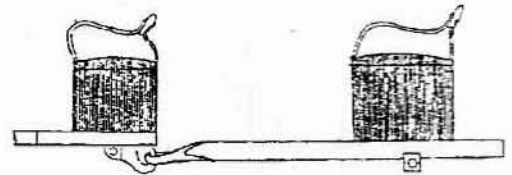
Natürlich gab es bei der Auswahl der Pferde bestimmte Regeln: Die Vorder- und die Stangenpferde sollten besonders kräftig, im Falle der Vorderpferde auch gewandt sein. Als Mittelpferde wählte man die weniger brauchbaren Tiere aus.

Durchschnittlich ergab sich für ein Pferd eine Zugleistung zwischen 400 und 600 Kg, wobei auf guten Straßen höhere Leistungen veranschlagt werden konnten. Beim Fahren aus dem Sattel mußte natürlich das Gewicht des vom Pferd zu tragenden Fahrers abgerechnet werden; es beeinträchtigte die Zugkraft des Pferdes.

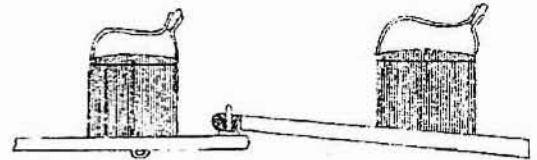
Lenkrechtssystem.



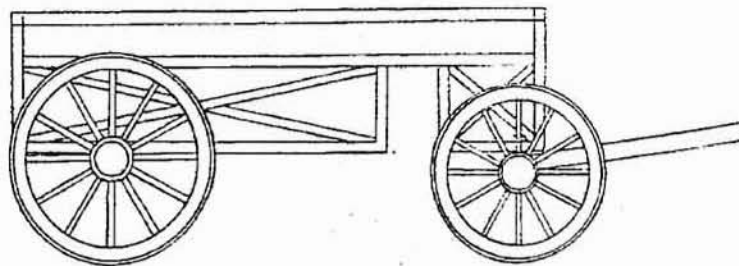
Unabhängigkeitssystem.



Balancierssystem.



Verbessertes Lenkrechtssystem.



Die Arbeitsleistung eines Pferdes konnte am Tag für etwa vier bis acht Stunden in Anspruch genommen werden; 30 Km Marschleistung an einem Tag waren möglich.

Ende des 19. Jahrhunderts bestimmte eine kaum überschaubare Vielfalt veralteter, mehrfach aptierter und neuer Feldfahrzeuge das Bild des Heeres. Einige Feldfahrzeuge standen in der Friedensperiode von 1871 bis 1914 für eine erstaunlich lange Zeit im Truppendienst, obwohl in dieser Zeit die Bewaffnung mehrfach gewechselt hatte. So schied beispielsweise der Patronen- und Packwagen c/59 erst um die Jahrhundertwende aus.

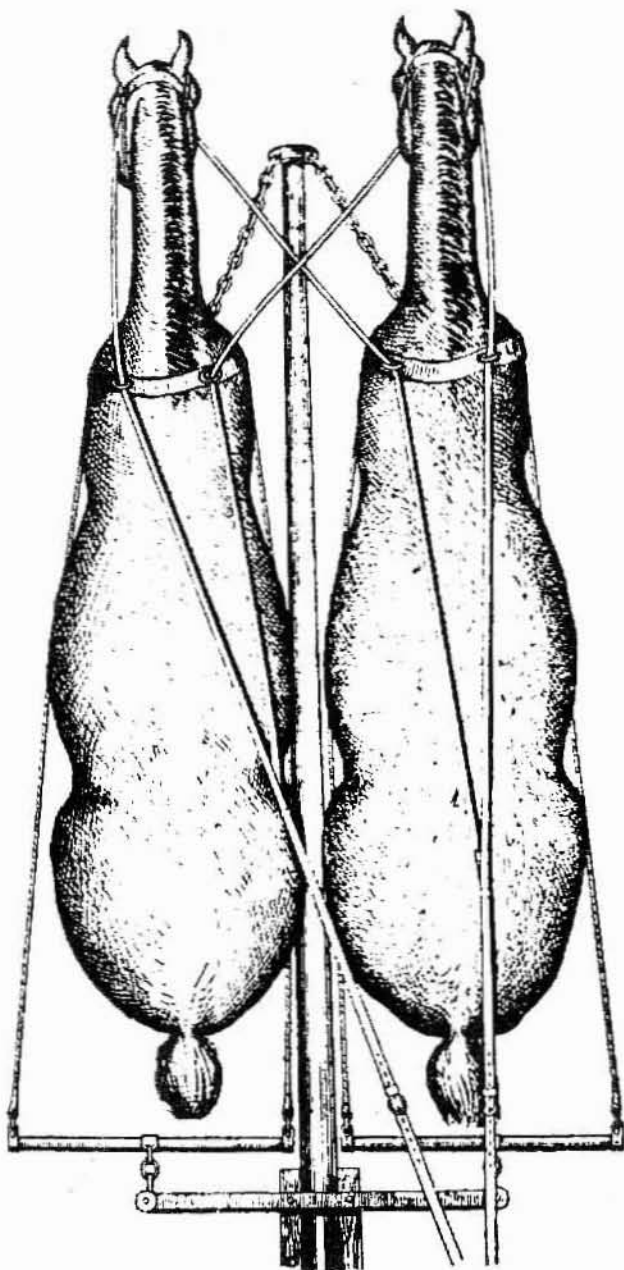
Die Vielfalt der Feldfahrzeuge belastete natürlich die Ausbildung, Unterhaltung und Nutzung der Truppe. Deshalb gab es bereits vor dem Ersten Weltkrieg Bemühungen, bestimmte Standardmodelle zu schaffen. Eine richtungsweisende Konstruktion stellte auf diesem Gebiet der Feldwagen c/95 dar. Er konnte zum Transport von Munition, Bagage, Verpflegung oder Futter für die Pferde gleichermaßen verwendet werden, außerdem war er Schreibstubenwagen u.v.a.m.

Im Kriegsverlauf ergaben sich vielfältige Veränderungen in der Organisationsstruktur des Heeres. Notgedrungen mußte die vor dem Krieg vielfach geförderte Spezialisierung bei der Versorgung der Truppe aufgegeben werden. Damit wurde auch eine Verminderung der Typenvielfalt bei den Feldfahrzeugen erzwungen. Kriegsbedingt auftretende Mangelerscheinungen bei der Fabrikation förderten diesen Prozeß in einem erheblichen Maß. Als typische Fahrzeuge mit fast universellen Einsatzmöglichkeiten kristallisierte sich der kleine Feldwagen 16 (Typ 05) und der

schwere Feldwagen 05 (auch schwerer Proviantwagen 05) heraus. Letzterer wurde geringfügig verändert als Munitions- und Proviantwagen bei verschiedenen Truppen verwendet. Von dem kleinen Feldwagen 16 gab es auch eine Variante mit gefedertem Wagenkasten. Nach der folgenden Verordnung hatten die Fahrzeuge einen feldgrauen Anstrich, der im Krieg gelegentlich durch einen mehrfarbigen Tarnanstrich ersetzt wurde.

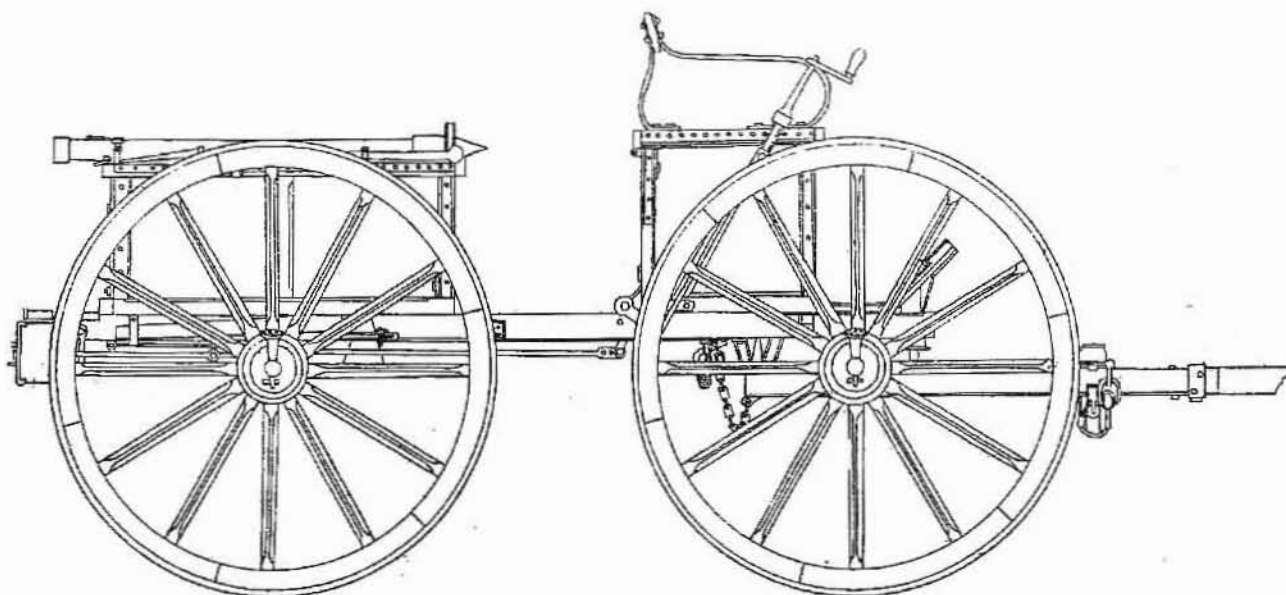
Die Einführung neuer Waffen im Kriegsverlauf bedingte aber auch, daß neue Feldfahrzeuge zur Truppe kamen. So bei der Minenwerfertruppe, wo spezielle Handkarren zum Transport der Wurfminen genutzt wurden. Für Infanteriegeschütze verwendete man die Einheitsprotze der Feldartillerie. Interessant sind solche Sonderkonstruktionen, wie Feldfunkstationen auf einachsigen Feldwagen (mit ausfahrbaren Schubkurbelmast), zweiachsige Entlausungsstationen, Scheinwerferwagen und die Behelfskonstruktion, 3,7-cm Revolverkanone als Flugabwehrgeschütz, auf einem abgeänderten Feldwagen. Fahrbare Feldküchen und Feldbackwagen waren ja bereits vor dem Krieg zur Truppe gekommen.

Nach dem Kriegsveterinärbericht des deutschen Heeres waren im Ersten Weltkrieg 1 236 000 Pferde verwendet worden. Die Verluste hat man später auf 68% geschätzt. Ein Beispiel: Im Winter 1915 zählte man auf einer 15 Km langen Wegstrecke in Serbien allein über 800 Pferdekadaver. Im Krieg sind 558 954 Pferde wegen völliger Erschöpfung behandelt worden. Weiterhin, so geht aus dem erwähnten Bericht hervor, hatten 405 101 Pferde Verwundungen davongetragen.



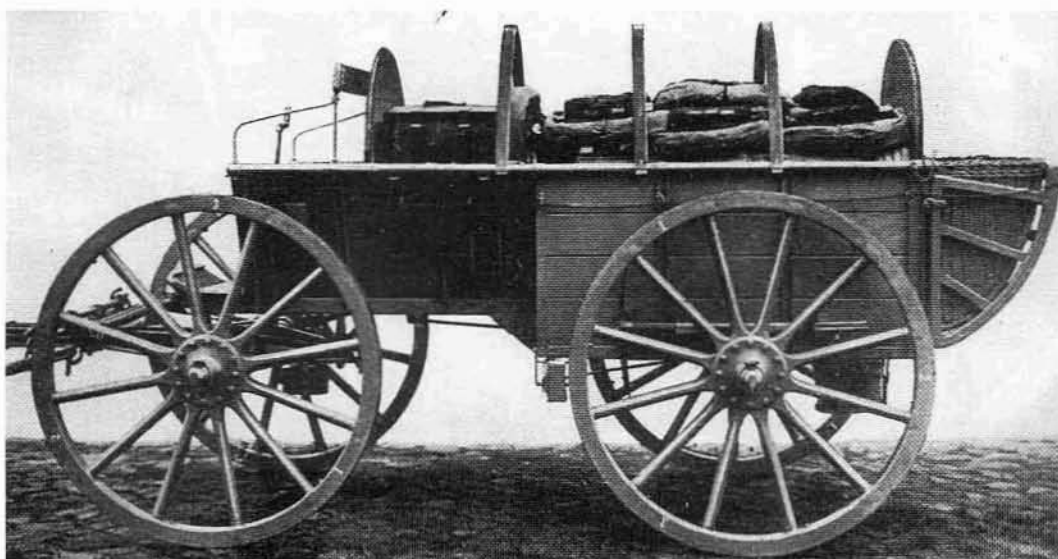
*Links:
Dieser Ausschnitt aus der Fahrlehre
zeigt, wie es aussieht, wenn die Pferde
richtig im Geschirr gehen.*

*Unten:
Der zweispännig gefahrene Kompa-
nie-Patronenwagen c/87. Er fand
Verwendung im Bestand der Ge-
fechtsbagagen von Infanteriekom-
panien und - Bataillonen. Für jeden
Schützen der Kompanie befanden sich
50 Patronen auf diesen Fahrzeugen.
Das Modell c/87 löste die Kompanie-
Patronenwagen c/59 und c/74 bei der
Truppe ab.*

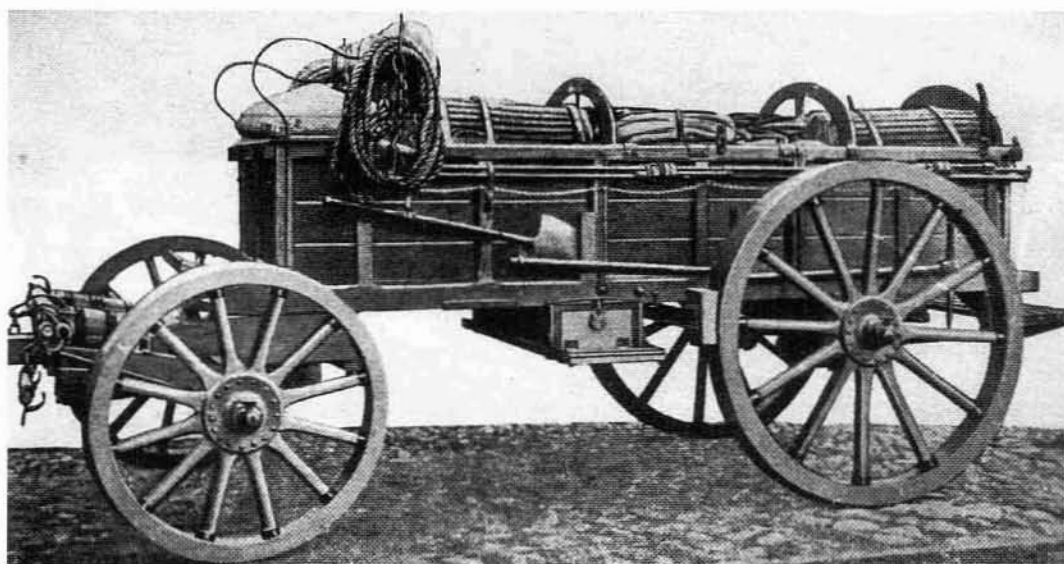


Zeigenössische Lehrtafel mit der Darstellung des Packwagen c/87 (auch c/1887) aus dem Sammlungsbestand des Militärhistorischen Museum der Bundeswehr, Dresden. Der Wagen fand auch bei Sanitätskompanien Verwendung. Achsstand 1665 mm, Gleisbreite 1530 mm.



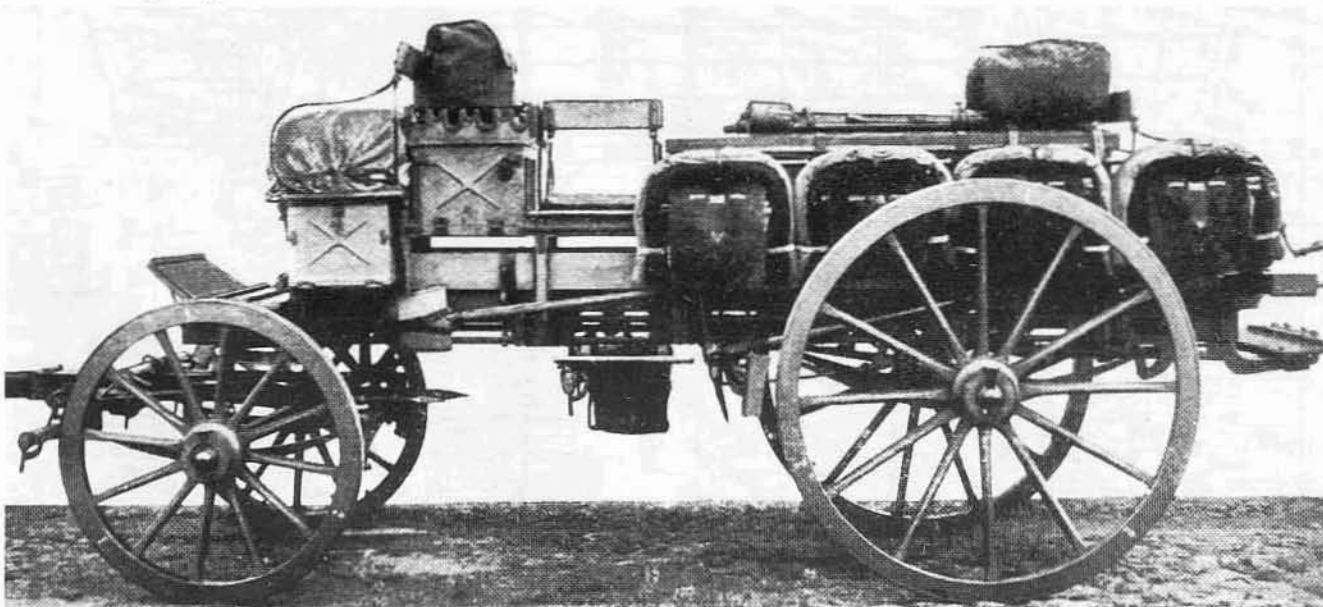


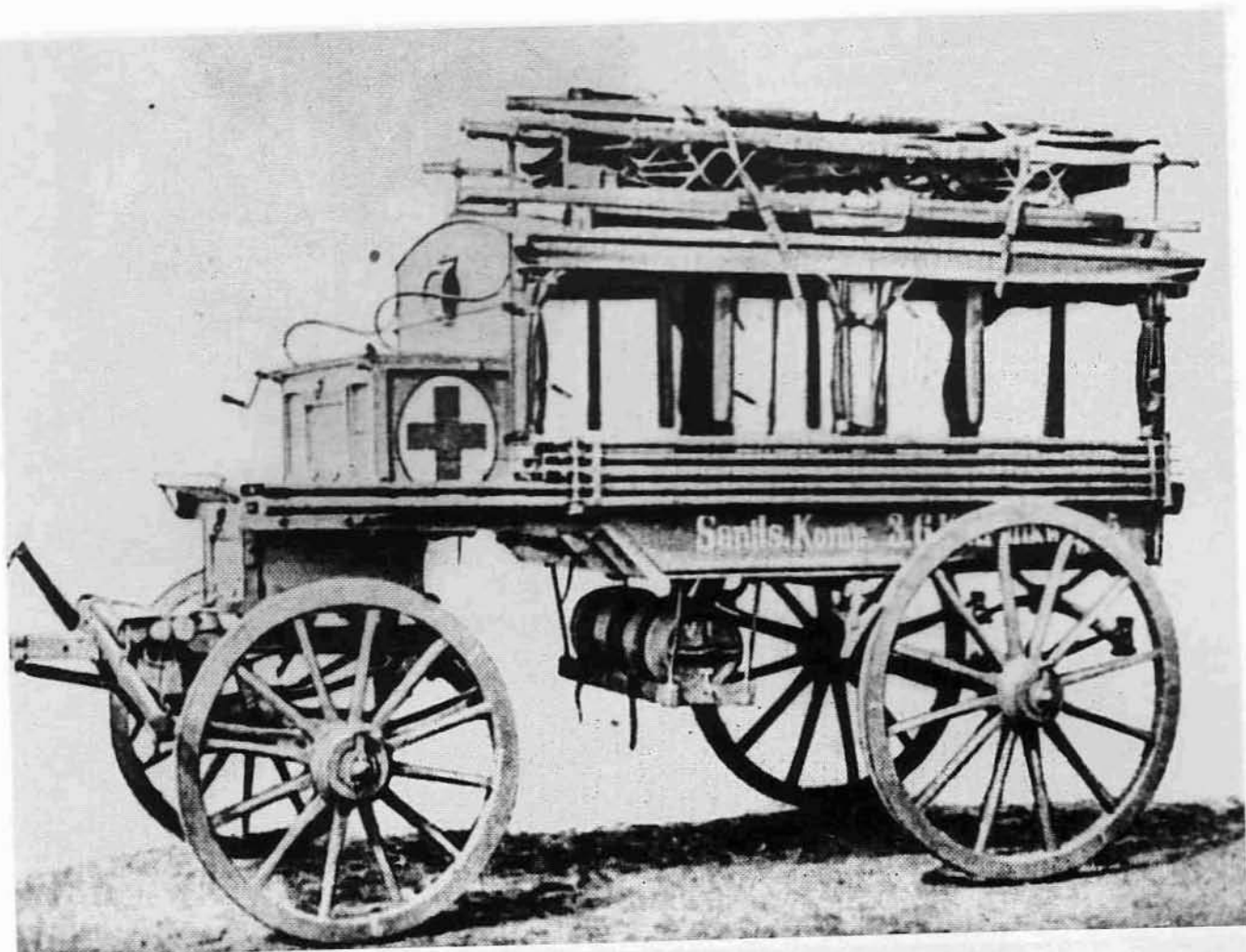
Der Packwagen 02 wurde als Nachfolgemodell bei den schweren Batterien der schweren Artillerie verwendet. Sie waren bei den großen Bagagen zu finden und wurden zweispännig gefahren.



In den Gefechtsstaffeln der mit 15-cm Haubitzen ausgestatteten schweren Batterien wurden 8, teilweise 12 Fußartilleriemunitionswagen eingesetzt. Bei den bespannten schweren Batterien hat man diesen Wagentyp noch im Zweiten Weltkrieg unter der Bezeichnung Af. 5 genutzt.

Bei der schweren Artillerie machte es sich, wegen der größeren Schußweite erforderlichlich spezielle Beobachtungswagen mitzuführen, um das Schießen der Artillerie schneller zur Geltung bringen zu können. Im Bild der Beobachtungswagen 94.





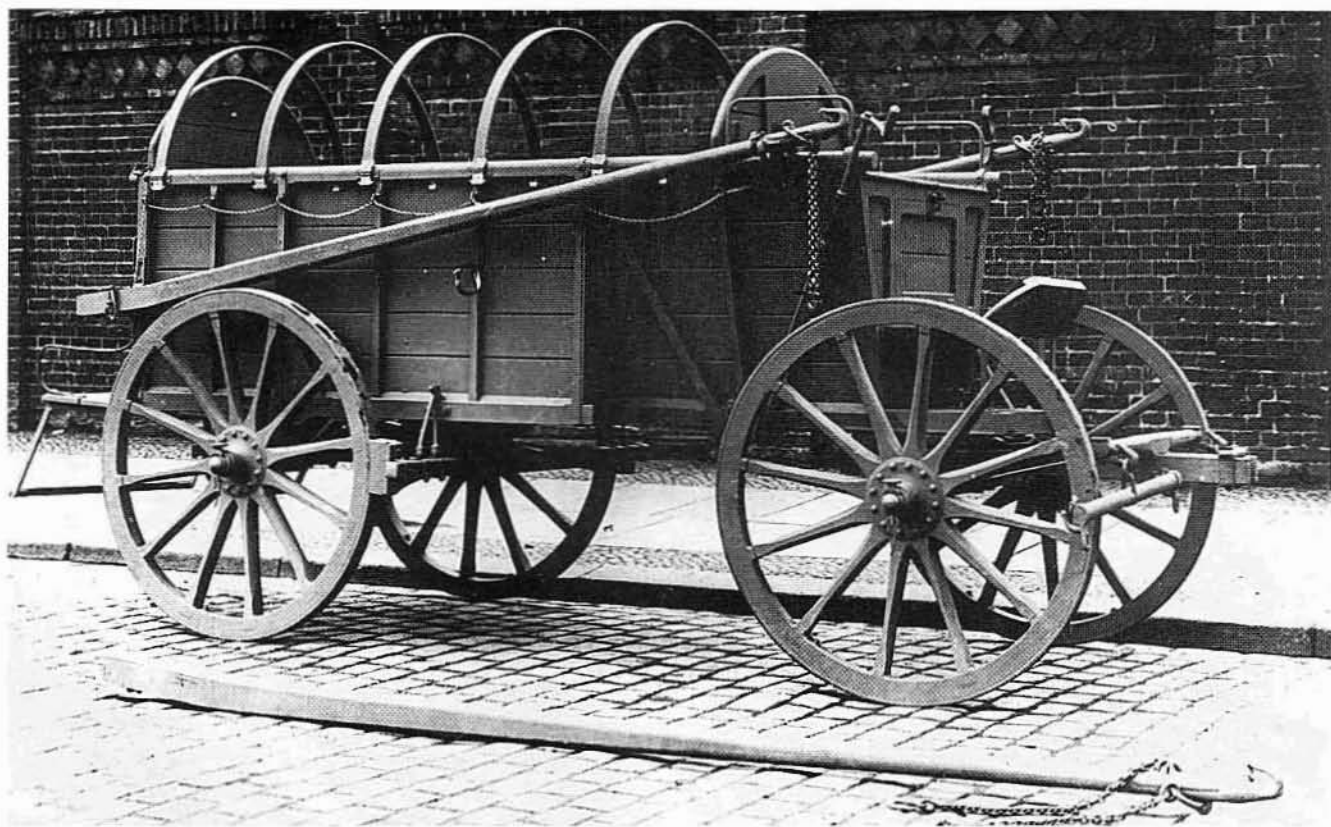
Sanitätskompanien führten insgesamt 8 zweispännige Sanitätswagen c/87 (Krankenwagen c/87). Er hatte ein Gewicht von 0,78 t und konnte zum Transport von vier Schwerverwundeten auf Krankentragen genutzt werden.

Um kurzfristig Reparaturen an Waffen und Gerät der Artillerie auf dem Gefechtsfeld durchführen zu können wurden Vorratswagen mit Ersatzteilen und Werkzeug mitgeführt. Im Bild der Vorratswagen für schwere Feldhaubitzbatterien.





Im Ersten Weltkrieg besonders bewährt hat sich der leichte Feldwagen 95. Er wog leer 0,51 t, war ohne Deichsel 3695 mm lang, 1530 mm breit und 2120 mm hoch (mit Plane).



Ein weiteres Fahrzeug, daß im Ersten Weltkrieg zunehmend das Bild der Bagagen, Trains und Munitionskolonnen bestimmte, war der schwere Proviantwagen 05. Leergewicht um 0,75 t (Maße 4200 x 1850 x 2100 mm), Zuladung bis 1000 kg. Leichte Munitionskolonnen hatten 17, -schwere Proviantkolonnen 27 vierspännige gefahrene Wagen dieses Typs. In der Wehrmacht lief er leicht modifiziert als schwerer Heeresfeldwagen Hf. 2.



Das Militärhistorische Museum der Bundeswehr, Dresden verfügt über eine Sammlung von über 20 Feldwagen und Handkarren - dazu gehört dieser hervorragend restaurierte schwere Proviantwagen 05, der in einer Mühle bei Nossen geborgen werden konnte.

VERORDNUNG NR. 36 VOM 23. JANUAR 1908 FELDGRAUER ANSTRICH DES FELDGERÄTS

Fahrzeuge des Truppen- und Trainfeldgeräts einschließlich Sanitätsfahrzeuge, des Maschinengewehrgeräts und des Feldgeräts der Verkehrstruppen sind in Zukunft bei Neubeschaffung oder vollständigem Neuanstrich feldgrau zu streichen, ebenso alle übrigen Gegenstände vorgenannten Geräts und der Ausrüstungen, die bisher grau, blau oder braun gestrichen wurden. Wegen der Verhältnisse des Etappengeräts vergl. Verladeordnung des Etappen-Sanitätsdepots.

Das Absetzen einzelner Beschläge, Nieten, Ketten usw. in schwarzer Farbe kommt in Fortfall. Diese sind ebenfalls feldgrau zu streichen.

Rückwände, Feuerhals und Schornstein der fahrbaren Feldbacköfen erhalten nach wie vor Graphitanstrich. Bestände an alten Farben sind bei Ausbesserungen aufzubrauchen.

Sixt von Arnim

Fahrbare Feldküchen wurden erstmals 1908 bei zwei Brigaden des Feldheeres eingeführt. Ihre Entwicklung ging auf einen Vorschlag der Firma Magirus zurück. Bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges hat man ca. 1000 der zweispännig gefahrenen Feldküchen an das Heer ausgeliefert.



Bei den Feldbäckereikolonnen kamen vor dem Ersten Weltkrieg noch fahrbare Feldbacköfen zur Einführung. Eine Kolonne besaß 12 der vierspännig zu fahrenden Fahrzeuge und konnte in den beiden Zügen innerhalb von 24 Stunden 23 000 Brote backen. Das war die Hälfte des Tagesbedarfs eines Armeekorps. Das im Bild gezeigte Fahrzeug ist im Militärhistorischen Museum der Bundeswehr in Dresden zu sehen.



Zeitgenössische Lehrtafel mit der Darstellung der frühen Form des fahrbaren Feldbackofens. Die Räder hatte man vom Kavallerie-Brückenwagen 05 übernommen.

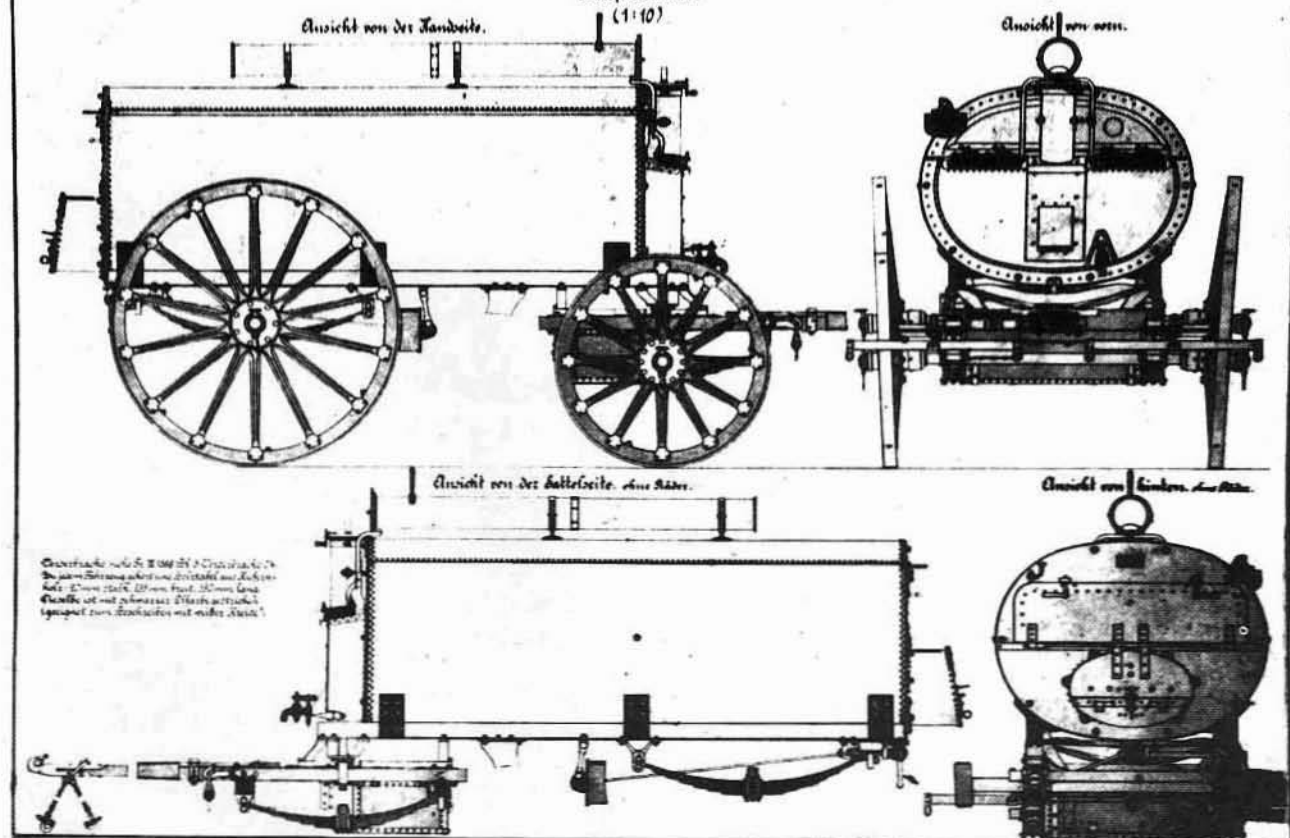
St. Schnitten- und Stampfgerät.

I. Fahrzeuge.

Blatt 1.

Fahrbarer Backofen. Hauptansicht. (1:10)

Die Räder sind die des Kavallerie-Brückenwagens 05.





*Oben:
Eine Feldbäckereikolonne bei der Arbeit. Aufnahme
aus dem Kriegsjahr 1916.*

*Unten:
Eine Trainkolonne während eines Vorkriegsmanövers
im Einsatz.*





Die sanitäre Versorgung der Soldaten spielte im Ersten Weltkrieg nicht nur wegen der zunehmenden Verluste aus dem Kampfgeschehen selbst, sondern auch wegen der zunehmenden Seuchengefahr eine große Rolle. Der rechts im Bild zu sehende Krankenwagen konnte vier Verwundete oder Kranke transportieren.

Aufstellung einer Proviantkolonne mit 36 zweispännig zu fahrenden Proviantwagen. Aufnahme vom östlichen Kriegsschauplatz aus dem Jahr 1915.





Ein vorschriftsmäßig beladener und bespannter Maschinengewehrwagen der Maschinengewehrkompanie des 11. Infanterieregiments Nr. 139 in Döbeln. Aufnahme aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg.

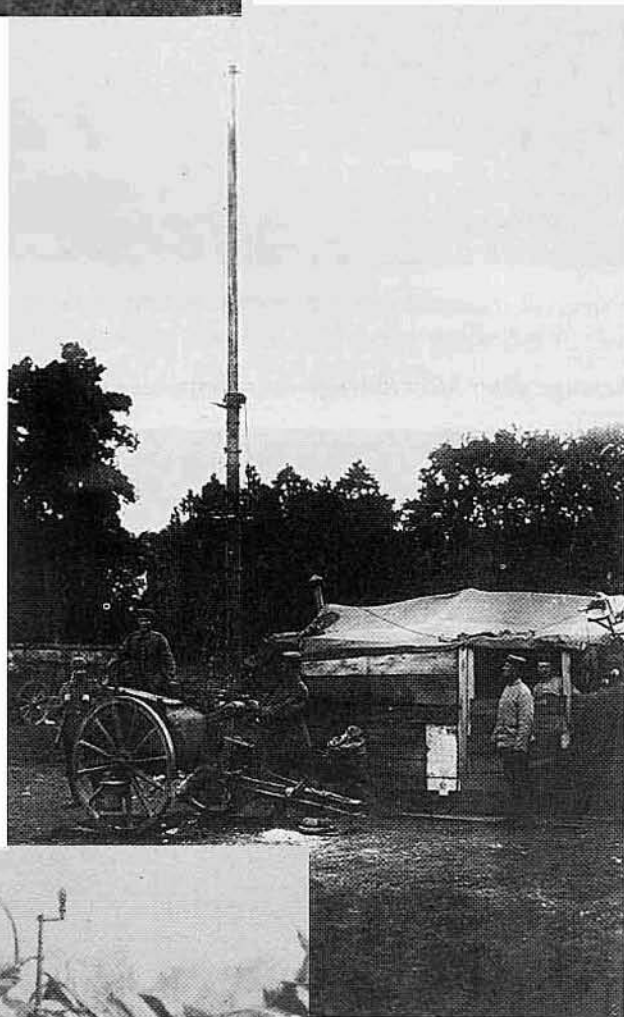
Fahrzeuge einer Maschinengewehrkompanie auf dem Marsch. Aufnahme aus den Kriegsjahren 1915/16.





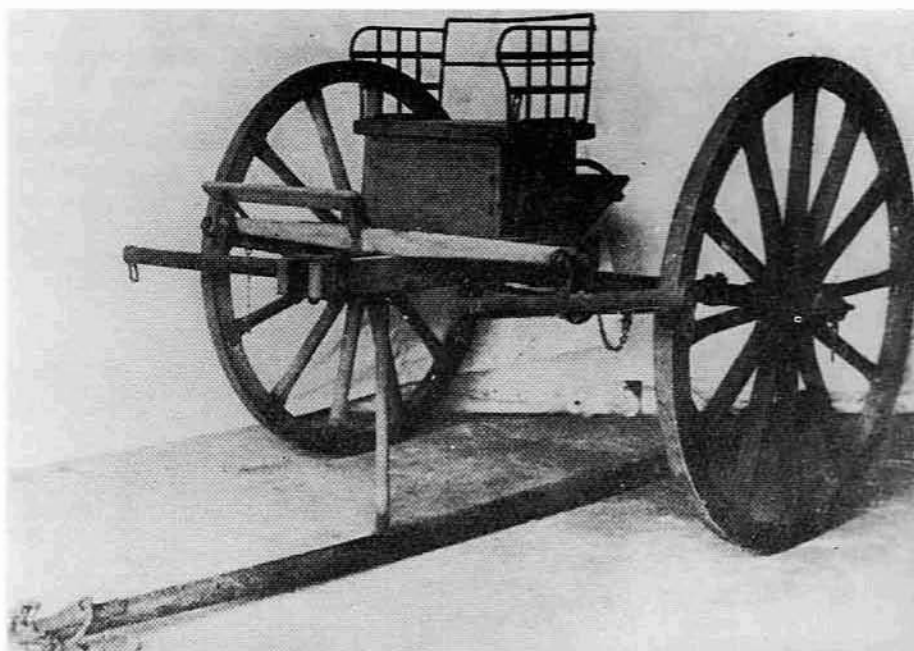
*Fahrzeuge einer Feld-
Luftschiffabteilung in
einem Vorkriegsmanöver.*

*Rechts:
Der Wagen einer Feldfunkstation mit
ausgefahrenem Schubkurbelmast.*

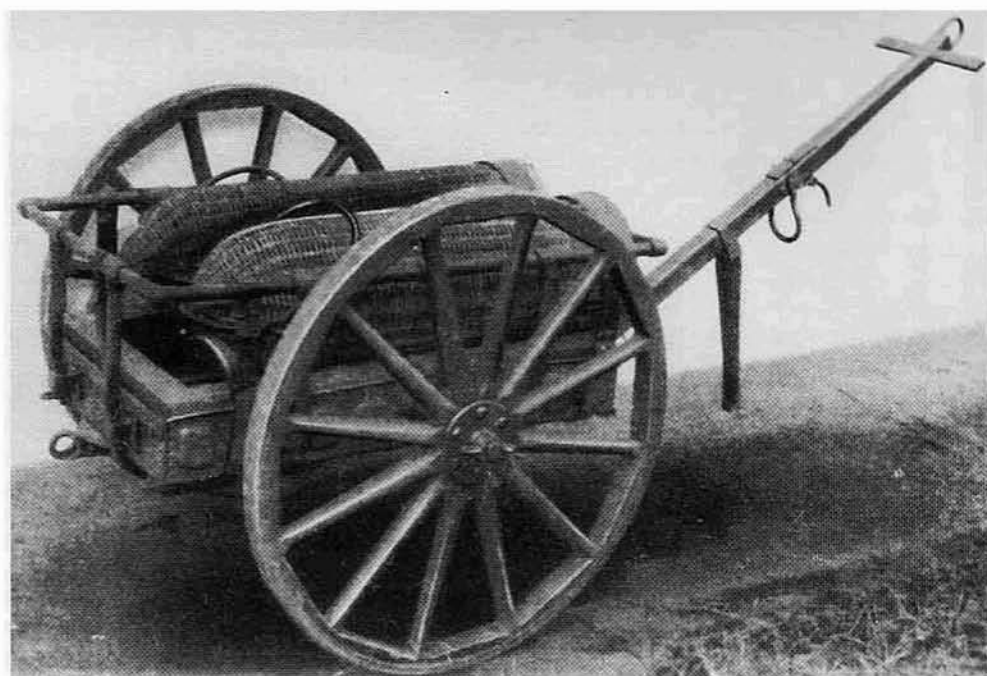


Fernschreibwagen einer Telegrafeneinheit.

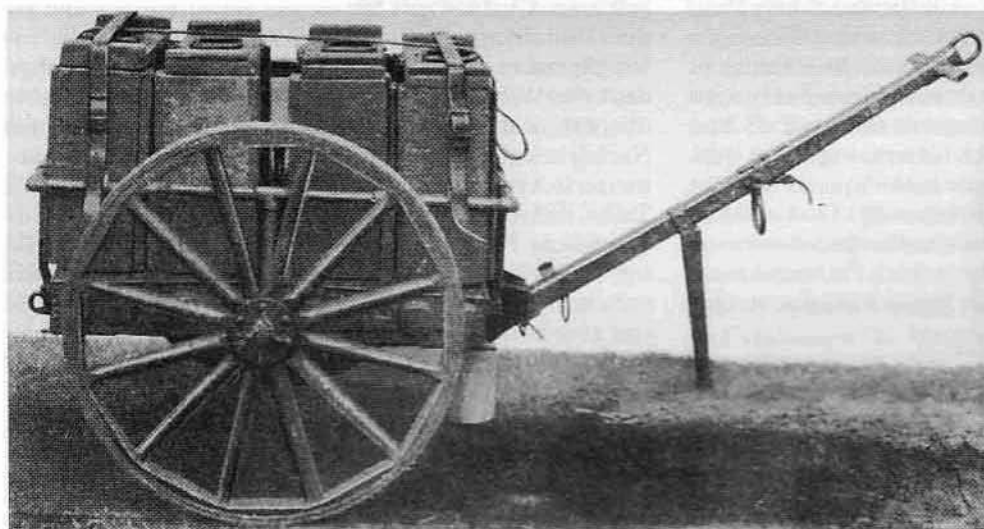




*Links:
Protzwagen für den 7,7-cm
leichten Minenwerfer.*



*Handkarren für den
Transport der Munition
für den 7,7-cm leichten
Minenwerfer im Mann-
schaftszug.*



*Handkarren für den
Transport von zwei
Minen für den 17-cm
mittleren Minenwerfer
im Mannschaftszug.*

Nächste Seite oben:

Nach den Bestimmungen des Versailler Vertrages mußten in Deutschland die überzähligen Feldfahrzeuge, die zur Ausstattung der zehn Divisionen starken Reichswehr nicht benötigt wurden, zerstört werden.



1919 - 1935

Deutschland ging aus dem Ersten Weltkrieg als Verlierer hervor. Die Bestimmungen des Versailler Vertrages hatten eine Reduzierung der Streitkräfte zur Folge, die in Gestalt der Reichswehr eine erheblich verminderte militärische Präsenz verkörperte.

Im Zuge der Streitkräftereduzierung wurde der Bestand an Feldfahrzeugen endgültig von den älteren, weniger zweckmäßigen und teils verschlissenen Modellen befreit. In Nutzung blieben beispielsweise bei der Infanterie die Maschinengewehrwagen, bei der Artillerie die Protzen, Beobachtungs- und Vorratswagen. Ähnlich sah es bei der Kavallerie und den Pionieren aus. Als allgemeines Heeresgerät klassifiziert und weiter verwendet wurden die kleinen- und schweren Feldwagen, welche im Kriege ihre Bewährungsprobe bestanden hatten. Gleiches galt für Feldküchen, wie die im Krieg eingeführte kleine Feldküche 17. Natürlich wurden die Kriegserfahrungen in der Fachpresse ausgewertet. So zum Beispiel in der "Artilleristischen Rundschau", wo in einem Beitrag ausführlich dargestellt wurde, welche Anforderungen zukünftig an schwere Zugpferde gestellt werden mußten. Praktische Veränderungen gab es nur dort, wo der spärliche finanzielle Rahmen es gestattete. Im Mai 1921 ordnete man an, kleine Feldwagen 16 (Typ 05) aus der Neufertigung mit einer nur 55 mm breiten Radform auszustatten. Als Schanzzeugwagen wurde in der Reichswehr noch der alte Feldwagen 95 verwendet. Nach einem Erlass vom 15. Februar 1923 gab es dafür zukünftig keine speziellen Halterungen für das Schanzzeug. Es sollte "... in irgendwelchen Kisten- auch Patronenkasten 88-..." untergebracht werden. Ein Versuch, Kosten zu sparen.

Neu geregelt wurde im Juni 1922 auch der Anstrich von Feldfahrzeugen, wobei man ausdrücklich zwischen solchen mit einem Buntfarb (Dreifarb-) Anstrich und einem Einfarbanstrich unterschied.

Noch im Rechnungsjahr 1927 erfolgte die Ausstattung der zahlreichen Kavallerieregimenter mit dem großen Fahnschmiedwagen. Er trat an die Stelle des noch aus dem Krieg stammenden Kavallerie-Eskadron-Schmiedwagen. Er war wegen seines geringen Fassungsvermögens nicht sonderlich beliebt gewesen und sollte nun im Wirtschaftsbetrieb

in den Standorten aufgebraucht werden.

Einige Einheiten, darunter Pionierkolonnen, führten anstelle des großen Fahnschmiedwagens den Packwagen mit Feldschmiede, der von der Truppe nach Zeichnungen des Heereswaffenamtes selbst hergerichtet werden mußte. Ein weiterer Versuch, finanzielle Mittel zu sparen.

Natürlich gab es auch Bemühungen zur Beschaffung neuer Feldfahrzeuge. Ein Beispiel: Mitte der 20er Jahre prüfte das Heereswaffenamt in Kummersdorf Feldküchen der Senking-Werke, Hildesheim.

Besondere Aufmerksamkeit widmete man der Beweglichmachung der dem Reichsheer verbliebenen Minenwerfer. Das hatte seinen guten Grund: Die Artillerie der Reichswehr war ein Torso, eine schwere Artillerie fehlte völlig. So nutzte man dann den mittleren 17-cm Minenwerfer zur Bekämpfung von Nahzielen als schwere Artillerie und den leichten 7,7-cm Minenwerfer zur Entlastung der Feldartillerie. Sie kamen in den 13 (Minenwerfer-)Kompanien zum Einsatz. Minenwerfer wurden zwei- oder vierspännig gefahren. Gleiches galt für die aus einem Vorder- und einem Hinterwagen bestehenden Munitionswagen.

Im Allgemeinverständnis unserer Zeit, war die ehemalige deutsche Wehrmacht, an deren Aufbau nach der Machtübernahme durch Nationalsozialisten im Januar 1933 mit Nachdruck gearbeitet wurde, eine vollmotorisierte und gepanzerte Armee. Dieses Bild stimmt nicht. Es war in der Tat so, daß man großen Wert auf schlagkräftige und hochbewegliche Panzerdivisionen legte. Sie bildeten im Zweiten Weltkrieg die Hauptstoßkraft des Heeres und hatten entscheidenden Anteil an den militärischen Erfolgen. Es traf aber auch zu, daß die deutsche Rüstungsindustrie gar nicht in der Lage war, eine zahlenmäßig so starke Streitkraft, wie die Wehrmacht sie darstellte, durchgängig zu motorisieren und mit den erforderlichen Treib- und Schmierstoffen zu versorgen. Deshalb bestand das Heer zu einem weitaus größeren Teil aus teilmotorisierten und bespannten Divisionen. Daran änderte sich im Krieg nicht sehr viel.

Feldfahrzeuge und das Pferd behielten also eine erhebliche Bedeutung für die fechtende Truppe und rückwärtigen Dienste. Unter diesem Begriff wurden alle zur Versor-

gung des Feldheeres erforderlichen Truppen und Dienste zusammengefaßt. Zunächst ging es darum, den verfügbaren Fahrzeugbestand zu ordnen und Zweckmäßiges auszuwählen. Bei der anlaufenden Neufertigung stützte man sich auf die im Ersten Weltkrieg bewährten Modelle. Es wurde aber auch die Fertigung einer Anzahl von Feldfahrzeugen aus Stahl vorbereitet. Alle Feldfahrzeuge erhielten Fahrzeugnummern, wobei man folgende Unterteilungen vornahm:

- | | |
|--|-------------|
| 1. Heeresfahrzeuge zur allgemeinen Verwendung, allgemeines Heeresgerät | = Hf. |
| 2. Heeresschlitten | = Hs. |
| 3. Artilleriesfahrzeuge | = Af. |
| 4. Infanteriefahrzeuge | = If., Itf. |
| 5. Pionierfahrzeuge | = Pf. |
| 6. Fahrzeuge der Nachrichtentruppe, Nachrichtenfahrzeuge | = Nf. |
| 7. Fahrzeuge der Verwaltungstruppe, Verwaltungsfahrzeuge | = Vwf. |



1936 - 1945

Nachfolgende Auflistung der Feldfahrzeuge folgt der mit diesen Hauptgruppen vorgegebenen Systematik, schließt die Krieg eingeführten Wagen ein, erhebt aber keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die mögliche Vielfalt der Verwendungsformen, die insbesondere bei den Heeresfahrzeugen zur allgemeinen Verwendung sehr groß war, kam nur an Einzelbeispielen angedeutet werden.

HEERESFAHRZEUGE (Hf.)

- Hf. 1 = leichter Heeresfeldwagen,
- Hf. 2 = schwerer Heeresfeldwagen,
- Hf. 3 = kleiner Heeresfeldwagen,
- Hf. 4 = Gebirgskarren,
- Hf. 7 = Stahlfeldwagen,
- Hf. 11 = große Feldküche,
- Hf. 12 = kleine Feldküche,
- Hf. 13 = große Feldküche,
- Hf. 14 = kleine Feldküche;

ARTILLERIEFAHRZEUGE (Af.)

- Munitionswagen 96 n/A, Munitionshinterwagen 96 n/A,
- Feldhaubitze 98, Munitionshinterwagen 98,
- Munitionswagen 38 für 7,5-cm Feldkanone 38,
- Feldkanonenprotze für 7,5-cm Feldkanone 38,

- leichte Feldhaubitze 98E,
- leichte Feldhaubitze 18 (Bespg.),
- leichte Feldhaubitze 18/40,
- schwerer Feldhaubitze-Munitionswagen,
- Af. 4 = Feldhaubitze-Munitionswagen,
- Af. 5 = schwerer Munitionswagen 02,
- Af. 7 = Rohrkarren für 10-cm Kanone 17,
- Af. 8 = Rohrwagen für 15-cm Kanone 16,
- Af. 12 = Beobachtungswagen,
- Af. 19 = Rohrwagen der schweren 10-cm Kanone 10 und der schweren 15-cm Feldhaubitze 10 (Bespg.);

INFANTERIEFAHRZEUGE (If.)

- Gebirgskarren für Einspanner M.15 zur 3,7-cm Panzerabwehrkanone M.37,
- Granatwerferkarren mit Rahmen M.24/35 für 8-cm Granatwerfer M.36,
- Munitionskarren für 8-cm Granatwerfer M.36,
- If. 3 = Maschinengewehrswagen, schwer (Bauart 08), Vorder- und Hinterwagen
- If. 4 = Maschinengewehrswagen, leicht (Bauart 08),
- If. 5 = Maschinengewehrswagen (Bauart 36) für MG 34,
- If. 8 = Infanteriekarren,
- If. 9 = Gefechtskarren für schweren Granatwerfer (8-cm),

- If.12 = Munitionswagen,
 If.12/1 = Protze für eine 3,7-cm Panzerabwehrkanone
 oder für ein 7,5-cm Infanteriegeschütz,
 If.13 = Minenwerfer-Munitionswagen,
 If.14 = Munitionswagen, Vorder- und Hinterwagen,
 If.15 = Bockwagen, Vorder- und Hinterwagen;

PIONIERFAHRZEUGE (Pf.)

- Pioniergerätewagen beim Stab Reiterregiment,
 Pf.21 = Flammenwerferfüllwagen,
 Pf.22 = Pionierhandkarren,
 Pf.25 = Handkarren für den leichten Ladungswerfer;

NACHRICHTENFAHRZEUGE (Nf.)

- Bauwagen 13,
 Leiterwagen für Fernsprechruppe,
 Kastenwagen für Fernsprechruppe,
 Nf.1 = schwerer Fernsprechwagen 35,
 Nf.2 = kleiner Fernsprechwagen,
 Nf.3 = leichter Funkwagen, Vorder- und Hinterwagen,
 Nf.4 = Kleinfunkwagen,
 Nf.6 = Funkwagen;

FAHRZEUGE DER VERWALTUNGSTRUPPEN (Vwf.)

- Vwf.1 = Backofenwagen,
 Vwf.2 = Teigknetwagen,
 Vwf.3 = Kraftquellenwagen,

Betrachten wir zunächst die Fahrzeuge des allgemeinen Heeresgerätes, die für alle Truppen- und Waffengattungen von erheblicher Bedeutung waren. Sie dienten der Beförderung von Gegenständen des Heeresbedarfs aller Art. Der leichte Feldwagen Hf.1 wurde zweispännig gefahren, wog leer 0,61 t und konnte 0,75 t Ladung aufnehmen, ohne Deichsel war er 3860 mm lang. Der Raddurchmesser betrug 1224 mm, die Radreifenbreite 55 mm. Für das Fahrzeug ergaben sich folgende Verwendungen und Abarten:

1. in der Grundform:

- Gefechtswagen,
- Munitionswagen,
- Schanzzeugwagen
- Gerätewagen,
- Vorratswagen,
- Verpflegungswagen,
- Sanitätsgerätewagen
- Veterinärvorratswagen,
- Veterinärmittelwagen, u.a.m.

2. Abarten, gefedert:

- Hf.1/1 = Nachrichtengerätewagen,
 Hf.1/1 = Pioniergerätewagen,
 Hf.1/1 = Vermessungsgerätewagen,
 Hf.1/2 = Handscheinwerferwagen (M)
 Hf.1/3 = Handscheinwerferwagen (S)

3. Abart, ungefedert:

- Hf.1/1 1 = großer Gefechtswagen,
 Hf.1/13 = großer Fahnnenschmiedwagen,
 Hf.1/14 = Packwagen mit Feldschmiede,
 Hf.1/14 = Waffenmeisterwagen,

- Hf.1/15 = Packwagen für Sanitätskompanie,
 Hf.1/16 = Bäckereigerätewagen

Der schwere Feldwagen Hf.2 hatte ein Leergewicht von 0,8 t und war für 1,2 t Ladung eingerichtet. Er wurde vier-spännig gefahren (= durchschnittliche Zugleistung jedes Pferdes etwa 500 Kg). Ohne Deichsel war der Hf.2 4250 mm lang, der Raddurchmesser war ebenfalls 1224 mm, die Radreifenbreite 70 mm. Er wurde nur in der Grundform für folgende Zwecke verwendet:

- schwerer Gefechtswagen,
- Packwagen,
- Vorratswagen,
- Verpflegungswagen,
- Lastwagen,
- Munitionswagen und nach Umrüstung als behelfsmäßiger Ersatz für Sonderfahrzeuge.

Schließlich soll noch der kleine Feldwagen Hf.3 vorgestellt werden: Er hatte in der Grundform ein Leergewicht von 0,462 t, konnte 0,61 t Ladung aufnehmen und war ohne Deichsel 3250 mm lang. Der Raddurchmesser lag bei 1100 mm, die Radreifenbreite bei 55 mm. Das Fahrzeug gab für folgende Verwendungszwecke und Abarten:

1. in der Grundform

- Munitionswagen,
- Schanzzeugwagen,
- Gerätewagen,
- Werkstattwagen,
- Vorratswagen,
- Packwagen,
- Verpflegungswagen,
- Lastwagen und nach Umrüstung für weitere Sonderzwecke.

2. Abarten, gefedert:

- Hf.3/1 = Nachrichtengerätewagen,
 Hf.3/2 = leichter Fernsprechwagen;

3. Abarten, ungefedert:

- Hf.3/11 = kleiner Gefechtswagen,
 Hf.3/12 = kleiner Fahnnenschmiedwagen.

Ein Vergleich der Ausstattung des Heeres mit Feldfahrzeugen vor dem Zweiten Weltkrieg, mit dem Stand vor dem Ersten Weltkrieg macht die, auf diesem Gebiet in knapp 40 Jahren vollzogene Entwicklung deutlich. Von der einstigen Fahrzeugvielfalt blieben drei Grundtypen übrig, die den Forderungen und Wünschen der Truppe angepaßt werden konnten. Sie waren nach wie vor aus Holz gefertigt. Erst nach den Erfahrungen des Feldzuges in Polen, im September 1939 forderte die Truppe eine durchgängige Ausstattung mit Stahldeichseln. Alle Wagen waren nach dem Protznagelsystem gebaut, die Deichsel (außer beim kleinen Feldwagen), die Hinterbracke, die Ortscheite weitgehend vereinheitlicht. Die Länge der Ortscheite betrug beim leichten- und beim schweren Feldwagen sowie der großen Feldküche 825 mm, beim kleinen Feldwagen und der kleinen Feldküche 710 mm. Die lose Vorderbracke aus Stahlrohr mit Holzfutter hatte einheitlich eine Länge von 1400 mm.



Die Bespannung eines Feldhaubitzz-Munitionswagens Af. 4 an der Ostfront im Spätsommer 1941 läßt erahnen, welchen Belastungen die Zugtiere in den vergangenen Monaten ausgesetzt waren.

Vergleicht man den Rauminhalt der drei Feldwagen ergibt sich folgendes Bild:

Wagentyp	Rauminhalt (m ³)
leichter Feldwagen Hf.1	1,3
schwerer Feldwagen Hf.2	2,0
kleiner Feldwagen Hf.3	0,75

Nach der IL.Dv.476/1 vom 22. Mai 1936 erhielten Feldwagen außen einen buntfarbenen Anstrich (Dreifarbanstrich) und innen einen feldgrauen. Das schloß die Farbgebung der Plane ein.

Feldwagen älterer Fertigung wiesen im Aufbau geringfügige Unterschiede auf.

Noch vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges kamen die ersten Stahlfeldwagen Hf.7 zur Truppe. Der Hf.7 dokumentiert im gewissen Sinne den Schlußpunkt bei der Entwicklung von Feldfahrzeugen in Deutschland. Er unterschied sich grundsätzlich: geschweißte Ganzstahlausführung, vier gummibereitete Räder, Kurbel-Schwingachse mit Schraubenfedern. Durch Anbringen einer besonderen Zuggabel konnte der Hf.7 auch als Anhänger hinter einem Lastwagen verwendet werden. Das Leergewicht lag bei 1,04 t, die Zuladung bei 1,5 t. Der Wagen war ohne Deichsel 4103 mm lang, 1810 mm breit und 2100 mm hoch. Zwei Pferde wurden vorgespannt. Die Zugbelastung für

jedes Tier lag bei 1300 Kg. Das war nach 1941, unter den unwirtschaftlichen Bedingungen des östlichen Kriegsschauplatzes entschieden zuviel. Die Truppe bemängelte gerade das immer wieder. Der Hf.7 kam ebenfalls in unterschiedlicher Verwendung zum Einsatz, so als großer Gefechtswagen Hf.7/11. Die zu befördernden Gegenstände mußten extra nach einem Beladeplan verstaut werden. Außen war ein Tarnanstrich, innen feldgraue Farbe aufgebracht.

Zu den typischen Feldfahrzeugen, die dem allgemeinen Heeresgerät zugeordnet werden müssen, zählten auch die Feldküchen. So wog die kleine Feldküche Hf.12 0,72 t, war mit dem Vorderwagen 3410 mm lang und 1125 mm breit. Die Räder und andere Teile entsprachen denen des kleinen Feldwagens Hf.3.

Wenden wir uns einer anderen Fahrzeuggruppe, den Infanteriefahrzeugen zu. Bemerkenswert war hier der 1937 offiziell eingeführte Maschinengewehrwagen If.3 mit Zwillingssockel 36.

Der Zwillingssockel nahm zwei MG 34 auf, die zum Luftzielbeschuß eingerichtet waren und insbesondere marschierenden Infanteriekolonnen Schutz vor Tieffliegerangriffen geben sollten. Eingesetzt wurde das Fahrzeug in den 4. (schweren) Kompanie der Infanteriebataillone. In dem Maße, wie Tiefangriffsflugzeuge eine größere Geschwindigkeit erlangten und besser gepanzert werden konnten, verlor das zweispännige Zwilling-Fla-MG (Kaliber 7,92 mm) an Bedeutung.

Ein anderes Infanteriefahrzeug, der If.8 verdankte seine Einführung den in den Blitzkriegsfeldzügen 1939/40 gesammelten Erfahrungen. Es hatte sich gezeigt, daß die nicht motorisierten Infanterieverbände den Panzerdivisionen

nur unter allergrößten Anstrengungen folgen konnten. Von der Infanterie wurden Marschleistungen gefordert, die sich nachteilig auf ihre Kampffähigkeit auswirkten. Ein erheblicher Teil der Munition und Verpflegung mußte dabei mitgeführt- und auf wenig leistungsfähigen, requirierten Handwagen und Karren transportiert werden. Ein entsprechendes Fahrzeug aus Stahlblech wurde als Infanteriekarren If.8 eingeführt. Am 2. August 1941 kam dazu die D 193/1 "Der Infanteriekarren, Handhabungs- und Behandlungsleitung" heraus. Es sind verschiedene Ausrüstungen bekannt geworden, mit Holzspeichenrädern, mit gummi- und stahlbereiften Scheibenrädern. Bei einer Länge von 1950 mm betrug die Breite 1000 mm und die Höhe 770 mm. Räder mit Stahlbereifung hatten einen Durchmesser von 670 mm.

Fortbewegt wurde der If.8 im Mannschaftszug oder einspännig mit einem Pferd oder Maultier. Mehrere Wagen konnten hintereinander gekoppelt werden. Fast unbegrenzt waren die Einsatzmöglichkeiten zum Transport von Munition, Verpflegung, Futter, Waffen und Ausrüstungen. If.8 waren überall zu finden: In den Nebelwerferzügen der Stabskompanie der Gebirgsjägerbataillone (bei der Munitionsstaffel als Doppelkarre für zweimal 10 10-cm Wurfgranaten), bei den im Herbst 1944 aufgestellten Korps-MG-Bataillonen u.a. zum Transport der Funkgeräte und Dechiffriermaschinen, ebenso zum Transport von Raketenpanzerbüchsen in der Panzerzerstörertruppe der Panzerjagdbrigaden, um nur einige Beispiele zu nennen. Übrigens verwendeten die Pioniere ähnliche Handkarren, u. a. zum Transport des Flammenwerfers 41 oder des leichten Ladungswerfers mit Munition.

Der Feldzug in Rußland stellte eine erneute schwere Belastung für alle Feldfahrzeuge des Heeres mit ihrer Bespannung dar. Bereits am 12. Juli 1941 berichtete General Brand, von einer Reise an der Ostfront kommend, im Oberkommando des Heeres über die schwierigen Wegverhältnisse und die starke Beanspruchung der Pferde. Futtermangel und Seuchen hatten erhebliche Ausfälle zur Folge. Dabei kam den bespannten Kolonnen für die Versorgung der Truppe wegen der Ausdehnung der Front, der komplizier-

ten Wegverhältnisse und der teils technische Schäden (Staubeinwirkung) bedingten großen Verluste an Kraftfahrzeugen zunehmende Bedeutung zu. Um die Pferdeverluste auszugleichen, stellte man in größerer Zahl, die zwar ausdauernden und anspruchlosen, aber für die schweren deutschen Feldfahrzeuge zu wenig zugkräftigen Panjepferde ein. Teils mußten, um überhaupt Nachschubgüter an die Front bringen zu können, landesübliche Fahrzeuge übernommen werden. Am 19. November 1941 notierte General Halder für einen Vertrag bei Hitler: "Stand der Divisionen: Sehr angestrengt, Pferde!"

Bereits im September 1942 wurden 54 000 Winterkufen für Feldfahrzeuge in Auftrag gegeben, um diese winterbeweglich zu machen. Man hatte aus den schlechten Erfahrungen des Winters 1941/42 gelernt. Solche Kufen, teils provisorisch von der Truppe selbst hergestellt, gab es auch für Geschütze. Weiterhin kamen Heeresschlitten in großer Zahl zur Truppe. Den Hs.1 gab es auch mit Holzaufbau als Sanitätsschlitten. Andere wurden als Plattformen für leichte Geschütze und Granatwerfer genutzt.

Die Produktion von Infanteriekarren, Feldwagen und Fahrrädern erfuhr während des Krieges eine nicht unbedeutende Steigerung. Für 1943/44 ergab sich folgendes Bild:

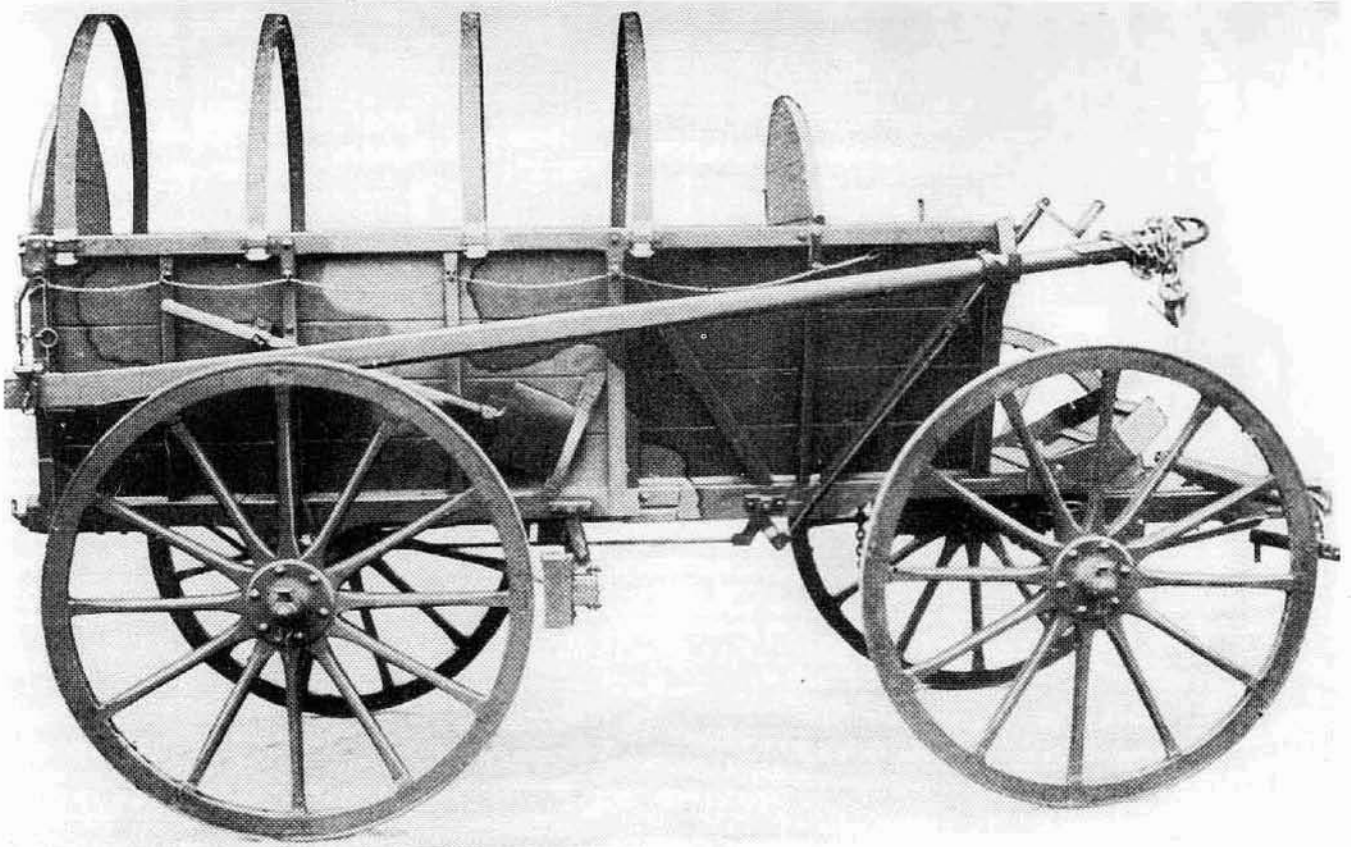
	1943	1944
Infanteriekarren	38 500 Stück	40 700 Stück
Feldwagen	120 400 Stück	150 000 Stück
Fahrräder	689 135 Stück	513 355 Stück

Dennoch zwang der Mangel an Feldfahrzeugen die Ausstattung der Divisionen zu kürzen. Eine Infanteriedivision Typ 1945 sollte demnach über 1273 Feldfahrzeuge verfügen. Für die neu aufzustellenden Volksgrenadiere divisionen waren Hf.1, Hf.2 und Hf.3 vorgesehen, weiterhin die Ersatzfeldwagen Erfa.40 und Ef.43, die vierspännig gefahren zum Munitionstransport verwendet wurden, und Panjewagen Pleskau 1 und 2. Auch die Festung-MG-Kompanie sollten 1944 mit Fahrzeugen dieser Bauart ausgestattet werden. Überall machte sich der Mangel an Arbeitskräften und Material bemerkbar. Im Sturmprogramm des Heeres vom Oberkommando des Heeres/Generalstab des Heeres, Abteilung III, vom 9. Januar 1945, hieß es unter dem Punkt 8, Allgemeine Heeresgeräte: Ausstattungsschwierigkeiten und weitgehende Entmotorisierung der Infanterie zwingen zu einer Entfeinerung und Vereinfachung der Feldfahrzeuge sowie zur befehlsmäßigen Herstellung und Beschlagnahme durch die Truppe. Damit endet die Geschichte der deutschen Feldfahrzeuge. Das ausgehende 19. Jahrhundert und die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts mit einer kaum überschaubaren Vielfalt von Feldwagen kann als die Blütezeit, aber auch als das Ende der militärischen Verwendung von Bespannfahrzeugen bezeichnet werden. Am Ende dieses Zeitabschnittes steht in Deutschland die endgültige Ablösung des Pferdes als militärisches Zugtier. Kraftfahrzeuge, Panzer und gepanzerte Fahrzeuge traten an seine Stelle.



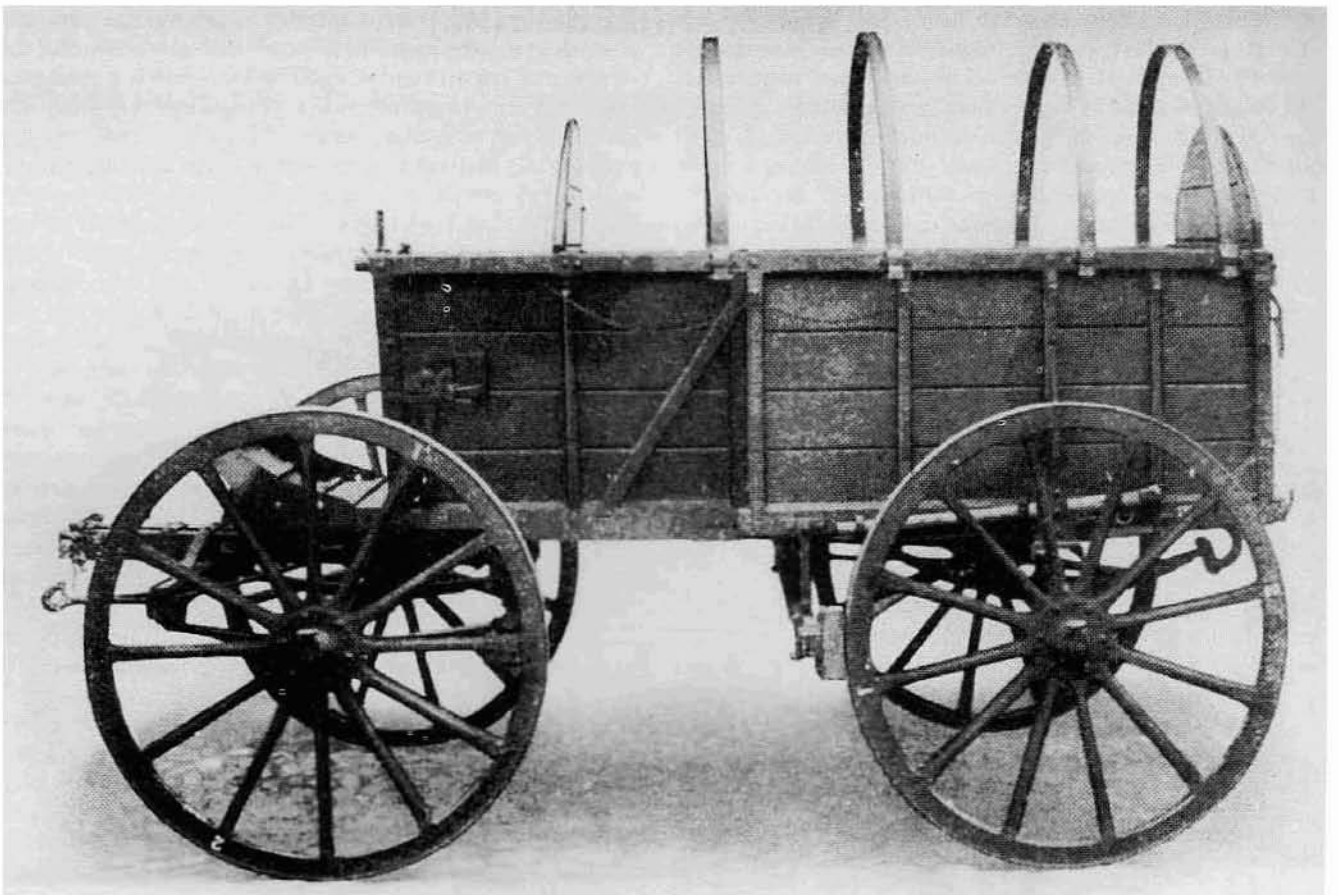
Schwerer Heeresfeldwagen Hf. 2 aus dem Bestand der 169. Infanteriedivision im Militärhistorischen Museum der Bundeswehr, Dresden.

HEERESFAHRZEUGE (Hf.)



Oben u. unten: Ein leichter Heeresfeldwagen Hf. 1, der u.a. als Gefechtswagen in den Schützenkompanien des Heeres verwendet wurde. Jeder Zug verfügte über einen solchen Wagen, ein weiterer stand zur Verwendung für die Kompanie bereit. Der Hf. 1. wurde zweispännig gefahren, wog leer 0,61 t und konnte 1360 kg Ladung aufnehmen. Er war 3860 mm lang, die Spurweite betrug 1530 mm.

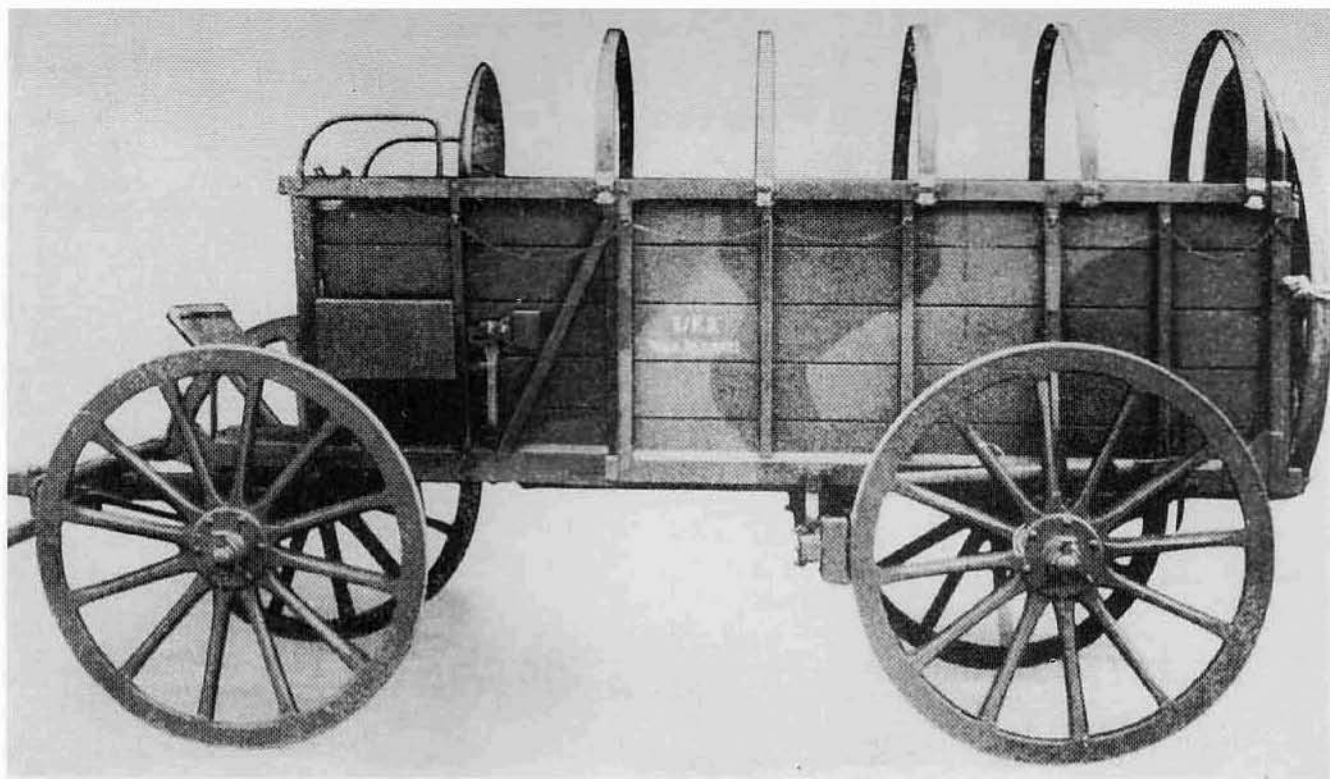




Eine der vielen Sonderverwendungen des Hf. 1. war der Bäckereigerätewagen (Hf. 1/16). Feldwagen erhielten gemäß der H. Dv. 488/1 außen einen buntfarbenen Anstrich, innen einen feldgrauen.



Als Abart des Hf. 1 lief der Leichte Feldwagen Hf. 1/1 mit einer gefederten Aufhängung des Wagenkastens.



Sehr breit war auch die Palette der Verwendungsmöglichkeiten des schweren Feldwagens Hf. 2. Häufig kam er als Munitionswagen bei der Feldartillerie bespannter Infanteriedivisionen zum Einsatz. Das Leergewicht betrug 0,8 t, beladen mußten die Pferde maximal 2,0 t ziehen. Ohne Deichsel ergab sich eine Länge von 4250 mm, die Spurweite betrug 1530 mm und der Raddurchmesser 1224 mm.

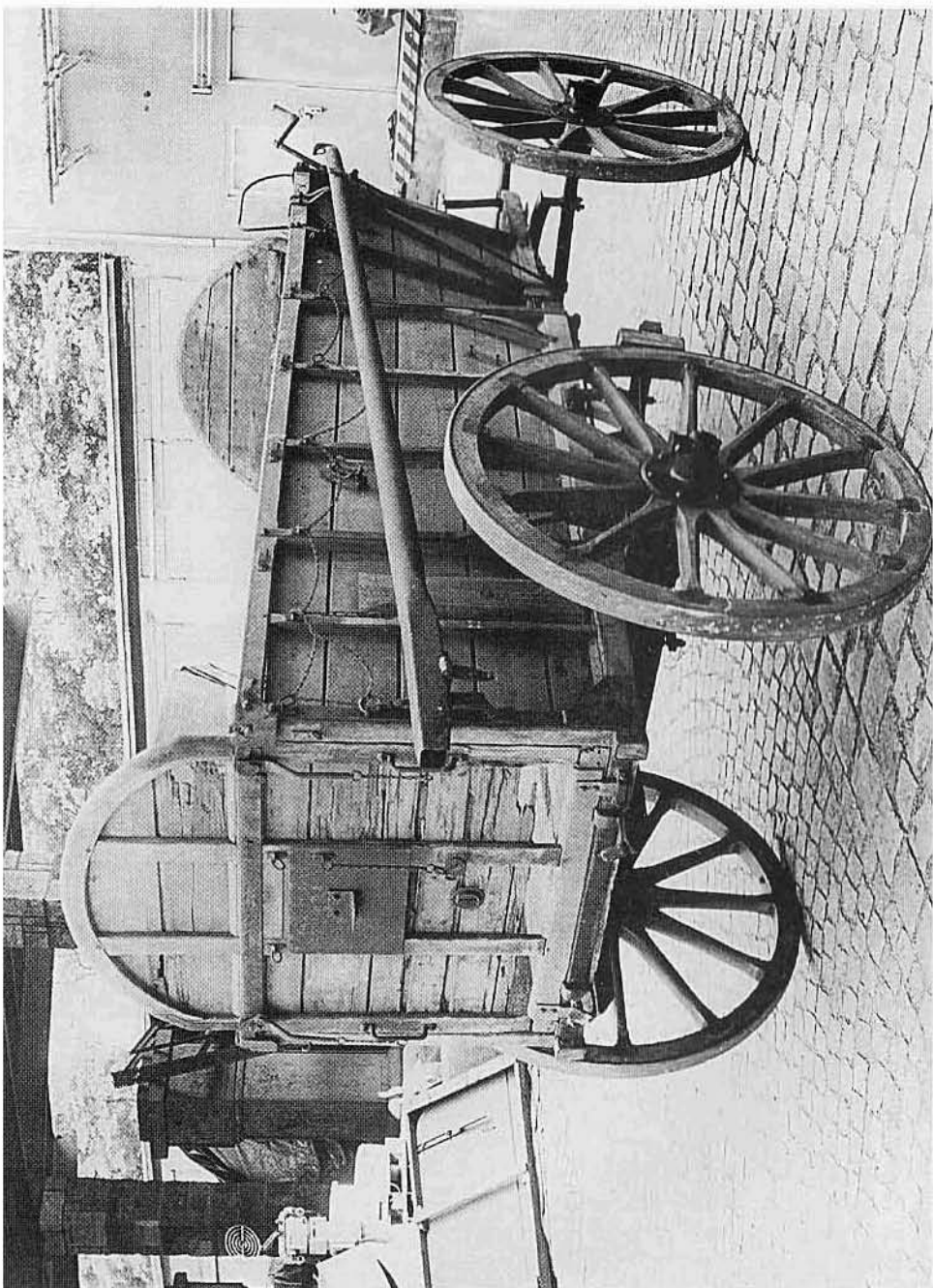
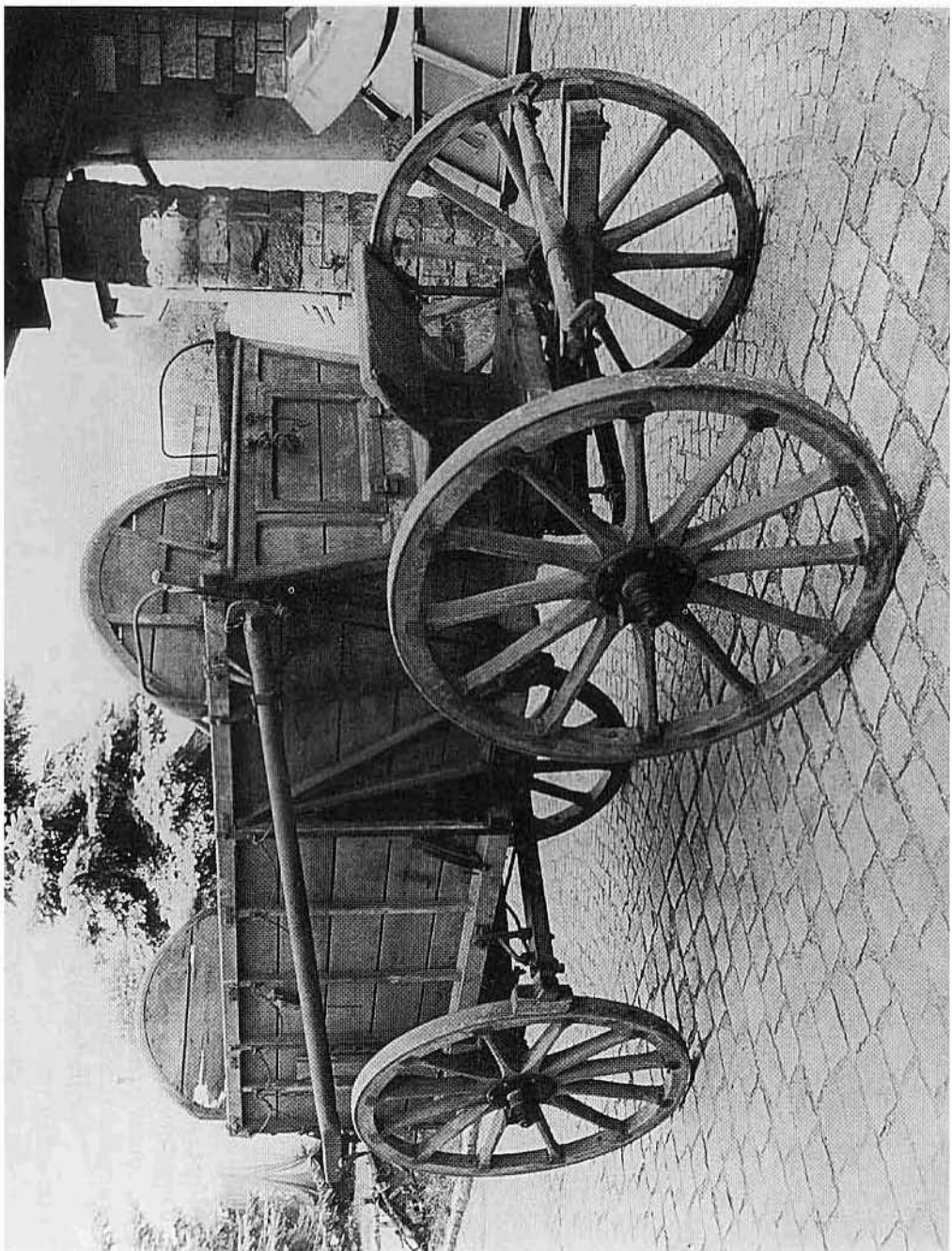
Ausmarsch des Artillerieregiments 4 aus Bautzen. Im Vordergrund ein schwerer Feldwagen Hf. 2.





Als Hersteller dieses schweren Feldwagen Hf. 2 trat die August Voges Wagenfabrik in Hannover-Linden in Erscheinung. Der Wagen gehörte vermutlich als Verpflegungswagen zum Bestand der 169. Infanteriedivision, welche von 1941 bis 1945 in Finnland eingesetzt war, und in den letzten Kriegswochen bei der 9. Armee an der Oderfront Verwendung gefunden hatte. Der Anstrich ist heeresgrau (innen und außen), vorn links und hinten ist ein hellblaues Wappen mit weißem Elchkopf aufschabloniert.





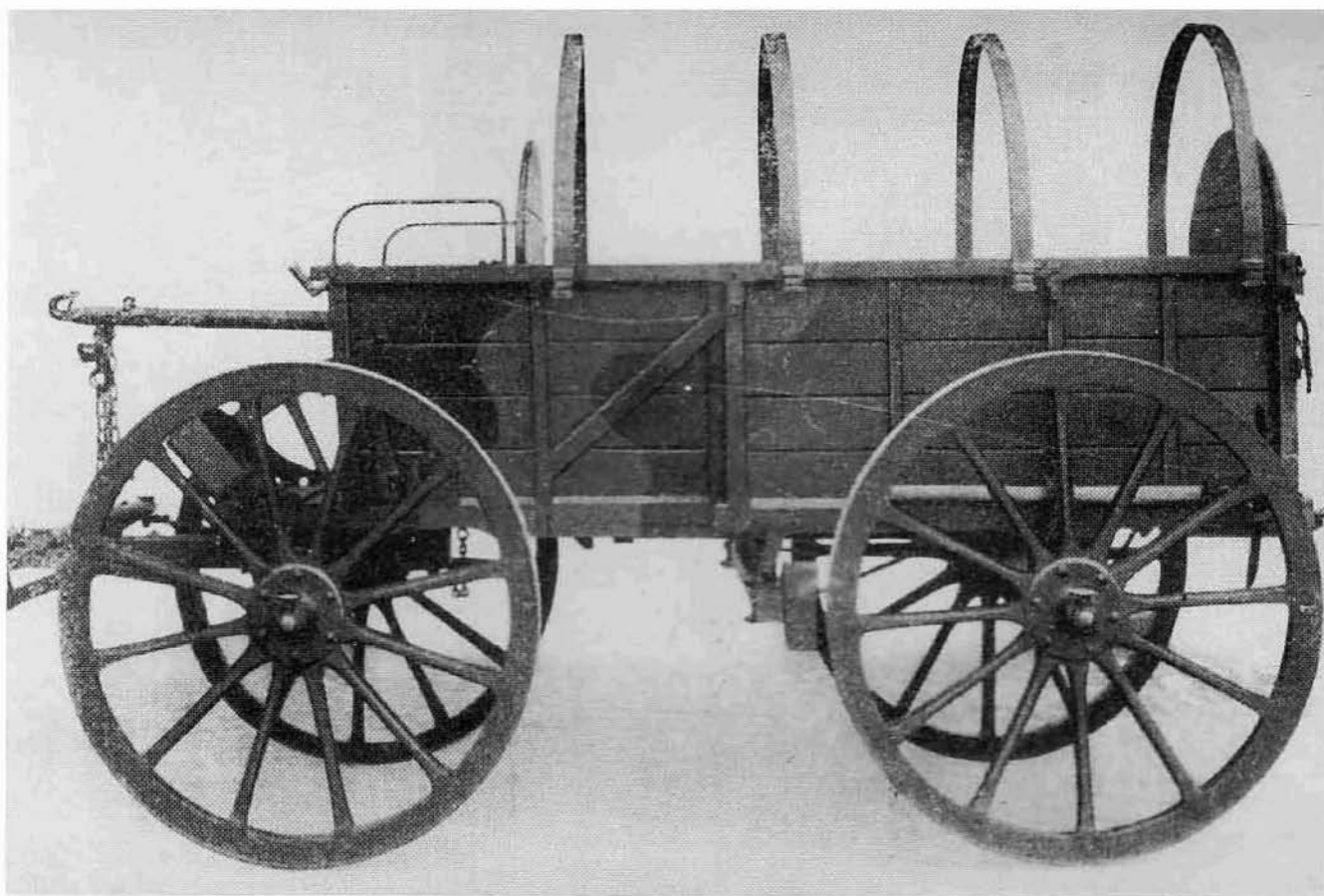


Nachschub auf verschlammten Wegen im Abschnitt der 11. Infanteriedivision bei Sinjawino, Sommer 1943. Der Hf. 2 ist mit Ballen gepreßten Futters für die Pferde beladen.

Sommer 1941 im Mittelabschnitt der Ostfront. Bei dem fast 2 t schweren Hf. 2 ergab sich eine Zugbelastung für jedes Pferd von wenigstens 540 kg. Häufig mußten deshalb zur Schonung der Tiere zusätzliche Vorgespanne bei der Bewältigung komplizierter Geländeabschnitte helfen.



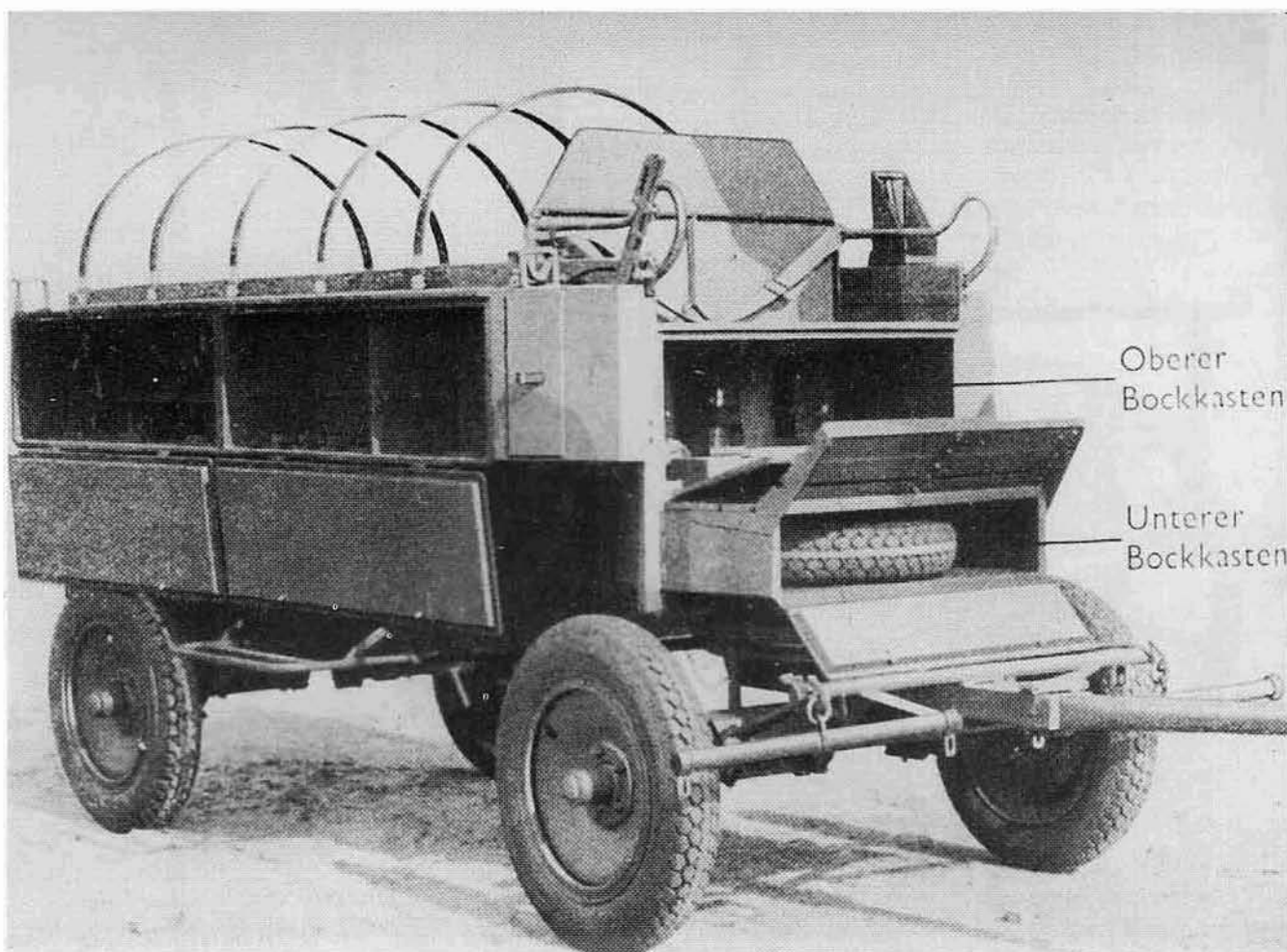
Eine Bespannung, die in der H.Dv. 465/1 Fahrvorschrift aus dem Jahr 1936 noch nicht vorgesehen war. Eine Kolonne mit schweren Feldwagen Hf. 2 im Sommer 1942 in der Donsteppe.



Den kleinen Feldwagen Hf. 3 gab es gefedert und ungefedert. Typische Verwendungsformen waren die als kleiner Gefechtswagen (Hf. 3/11) und als kleiner Fahنشmiedewagen (Hf. 3/12). In der Grundform war der Wagen leer 0,462 t - und beladen 1,542 t schwer, 3250 mm lang und hatte eine Spurweite von 1125 mm; der Raddurchmesser betrug 1100 mm.



Umladen von Versorgungsgütern vom LKW auf einen Hf. 3 bei einer Gebirgsjägerereinheit, Herbst 1942.



Der Große Gefechtswagen Hf. 7/11 hatte ein Leergewicht von 1,04 t und wog beladen maximal 2,76 t (einschließlich 70 kg Zubehör und zwei Fahrer). Ohne Deichsel war er 4103 mm lang; die Spurweite betrug 1580 mm, der Raddurchmesser 835 mm. Er konnte mit einer Zuggabel an einem LKW angehängt werden.





Krankenwagen Sf. 2 im Schlepp hinter einem Zugkraftwagen 8 t (Sd. Kfz. 7). Nordabschnitt der Ostfront im Frühjahr 1942.

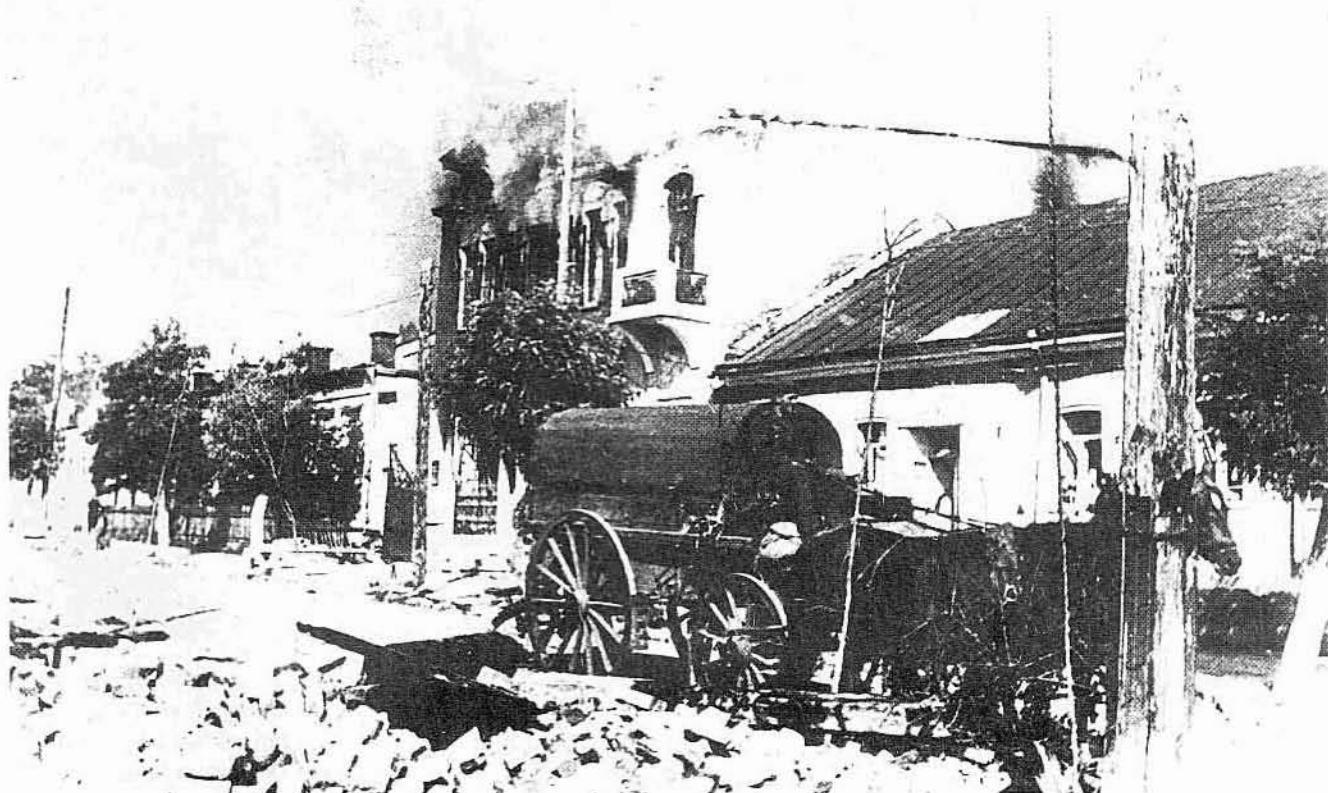


Eine weitere, in der H.Dv. nicht vorgesehene Art der Bespannung für den Hf. 7. Die durchschnittliche Zugbelastung des zweispännig gefahrenen Feldwagens lag für jedes Pferd bei 1,38 t. Erste Klagen gab es dazu bereits im September 1939 im Verlauf des Feldzuges in Polen. Unter den Bedingungen, wie sie ab 1941 in der Sowjetunion gegeben waren, steigerte sich die Kritik; der Hf. 7 stand in dem Ruf eines "Pferdemörders".



1944/45 kamen die in der Fertigung stark vereinfachten Ersatzfeldwagen Erfa. 40 und Ef. 43 und die Panzerwagen Pleskau 1 und 2 zur Truppe. Erstere ähnelten stark den in der Landwirtschaft üblichen Fuhrwerken.

Erbeutete Feldfahrzeuge, wie hier im Bild zu sehen, ein französischer Fouragewagen aus dem Jahr 1887, wurden in der Wehrmacht weiter verwendet. Aufnahme vom Juni 1941, Ostfront.





Eine kleine Feldküche hinter dem Kettenkrad (Sd. Kfz. 2) in Nordafrika 1941.

Eine Feldküche unbekannter Herkunft, die bei einer bespannten Nachschubeinheit an der Ostfront verwendet wurde. Aufnahme vom August 1941.



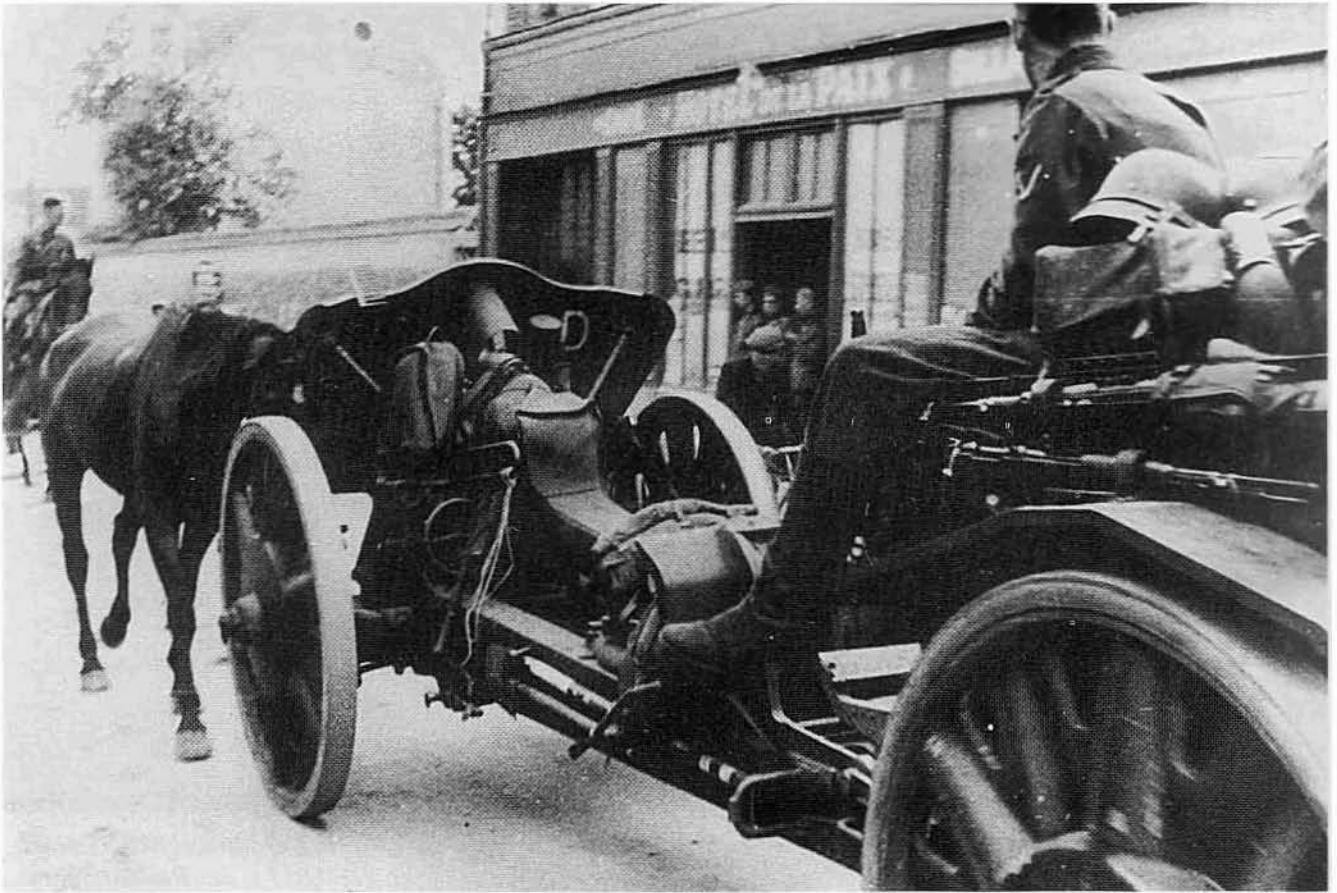


Eine kleine Feldküche beim III./Infanterieregiment 91 im Winter 1939/40 (27. Infanteriedivision). Das Gewicht der Küche lag bei 0,72 t, mit Protze war sie 3410 mm lang und hatte eine Spurweite von 1125 mm. Die kleine Feldküche Hf. 12 wurde auch bei Nachrichteneinheiten, von den Pionieren und anderen Truppen verwendet.

Ein interessantes und nicht unwichtiges Detail aus dem Soldatenalltag - der Einheitsführer und der Koch beim Verkosten der Mahlzeit. Wird's ihm schmecken? Aufnahme aus einem Manöver der Vorkriegszeit.



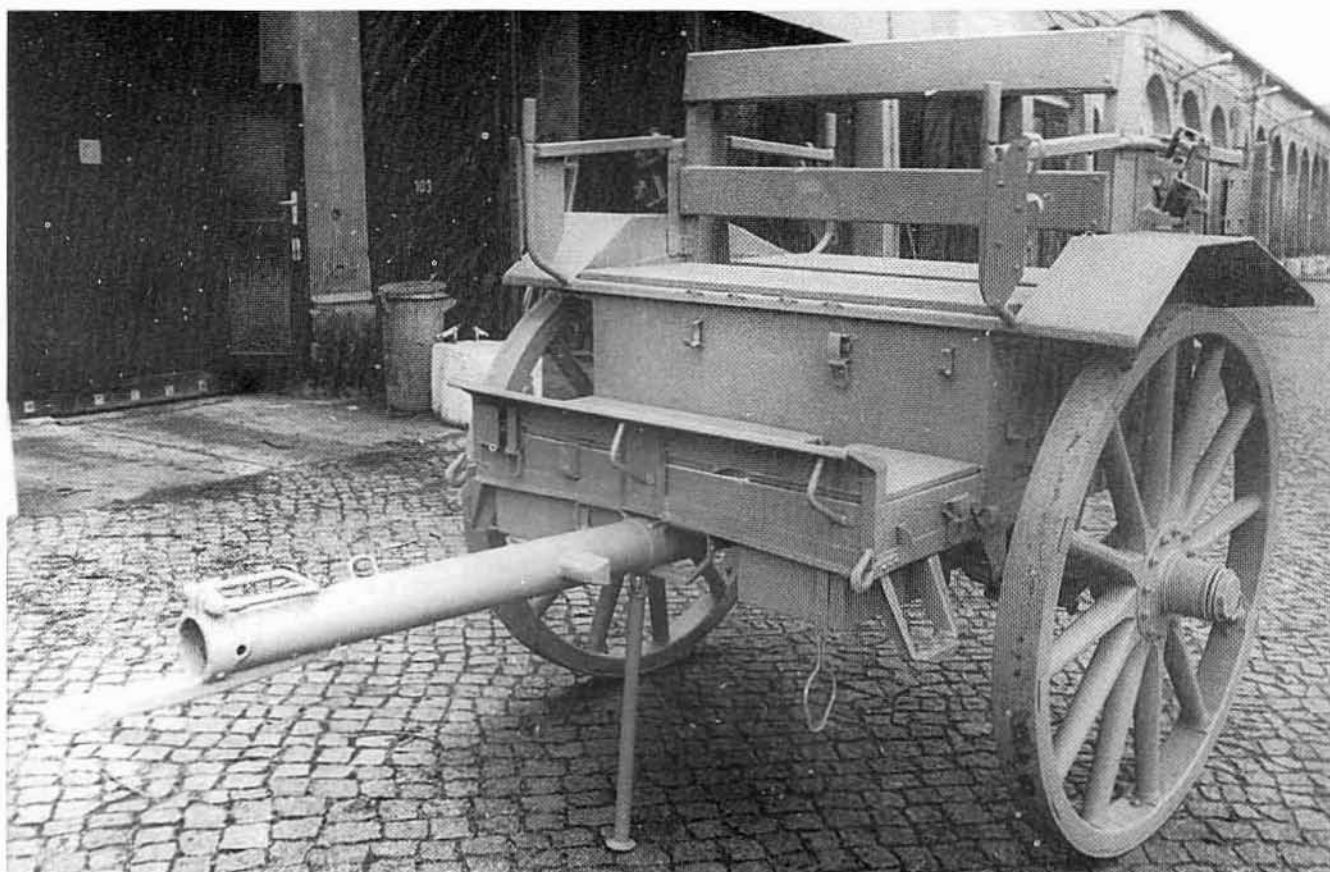
ARTILLERIEFAHRZEUGE (Af.)



Die leichte Feldhaubitze mit angehängter 10,5-cm leichten Feldhaubitze. Aufnahme aus dem Frankreichfeldzug 1940. Die leichte Feldhaubitze konnte mit langer Stahldeichsel für den Pferdezug- und mit Protzarm und Kupplungsöse für den Kraftzug verwendet werden.

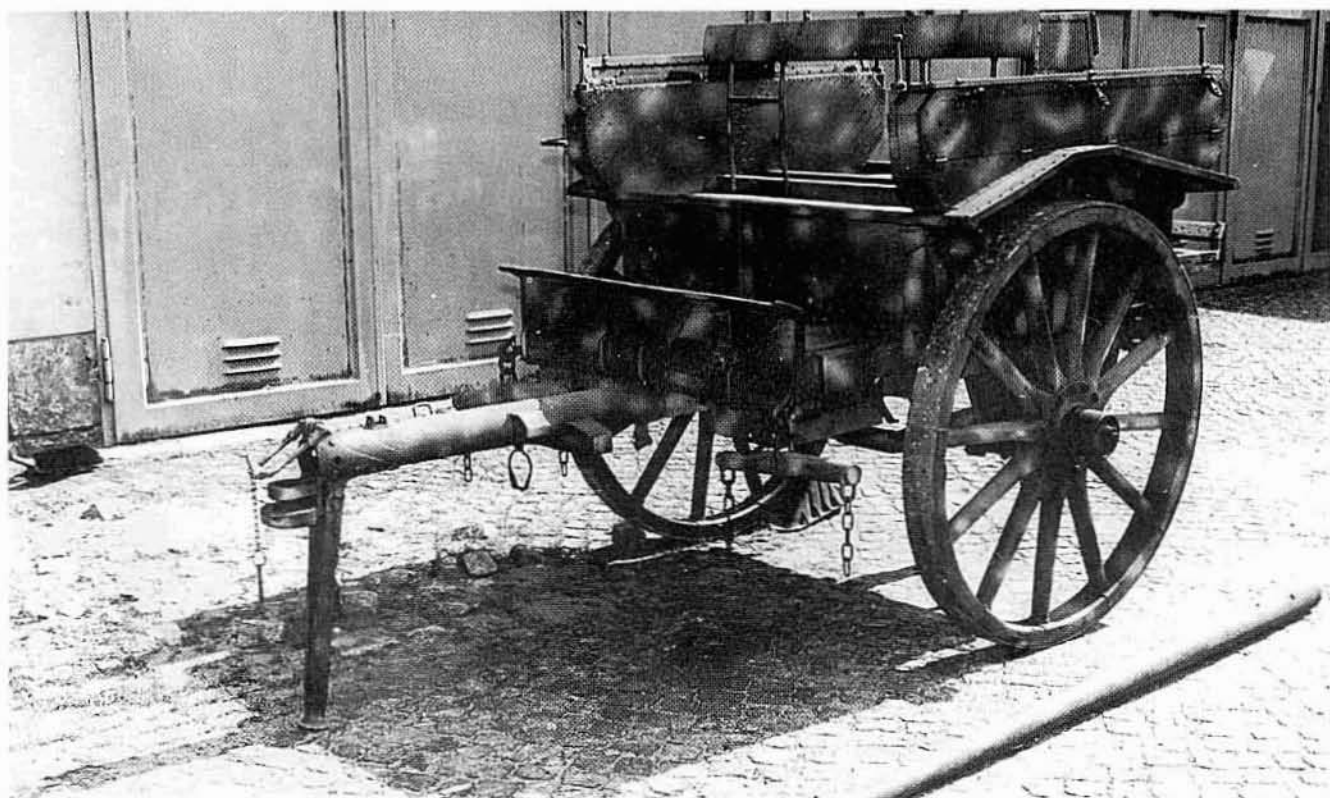
Bahnverladung im Herbst 1939. Rechts im Bild die leichte Feldhaubitze 18.





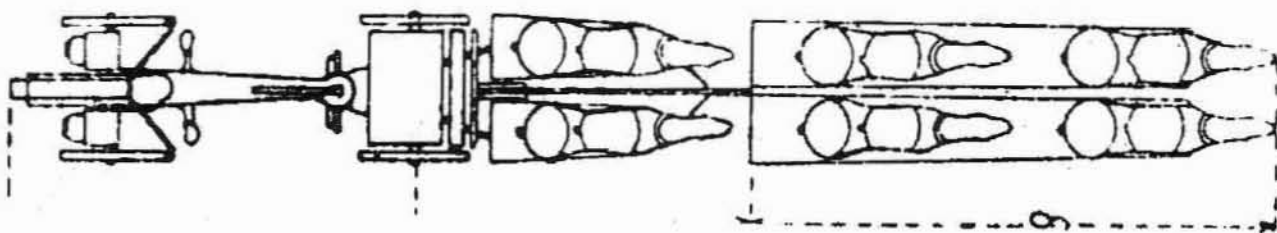
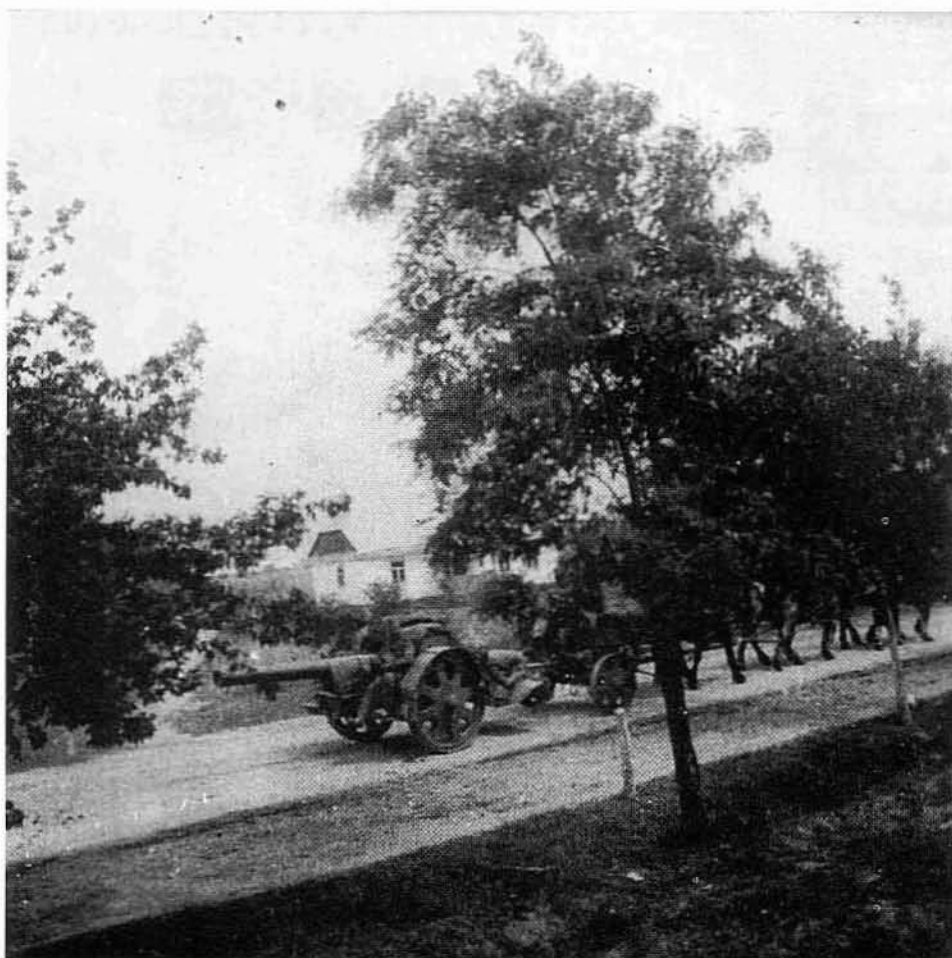
Feldhaubitzen 18/40 in dieser Form fanden bei den mit Raupenschlepper Ost (R.S.O.) beweglich gemachten leichten Abteilungen der Artillerieregimenter Verwendung. Das Gewicht lag bei 0,617 t, der Raddurchmesser betrug 1100 mm. Dieses Fahrzeug stammt aus dem Heereszeugamt Naumburg, war nach dem Krieg von einem Bauern in der Nähe von Camburg zwecks der Gewinnung von Ersatzteilen (Rädern) erworben worden. Mitte der 80er Jahre bargen Mitarbeiter des Militärgeschichtlichen Museums zwei Protzen aus einer abrißreifen Scheune. Sie hatten noch den originalen dunkelgelben Anstrich und eine mit schwarzer Farbe aufschablonierte Beschriftung.

Der Vorderwagen eines Beobachtungswagens Af. 12. Einsatz in den Batterien der Artillerieabteilungen.



Der Rohrwagen Af. 19 fand bei den bespannten schweren Kanonen- und Haubitzenbatterien zum Fortschaffen der Rohre für die schwere 10-cm Kanone 18 und für die schwere 15-cm Haubitze 18 Verwendung. Aufnahme aus dem Feldzug in Polen 1939.

Unten: Typische Anordnung einer Geschützbespannung. Für die Artillerie hat man besonders kräftige Pferde ausgesucht. An der Ostfront trat alsbald wegen Futtermangel und wegen der großen Belastungen ein akuter Mangel an solchen Zugtieren auf. Später übernahmen zumindest in den leichten Abteilungen Raupenschlepper Ost (R.S.O.) die Aufgaben der Pferde.



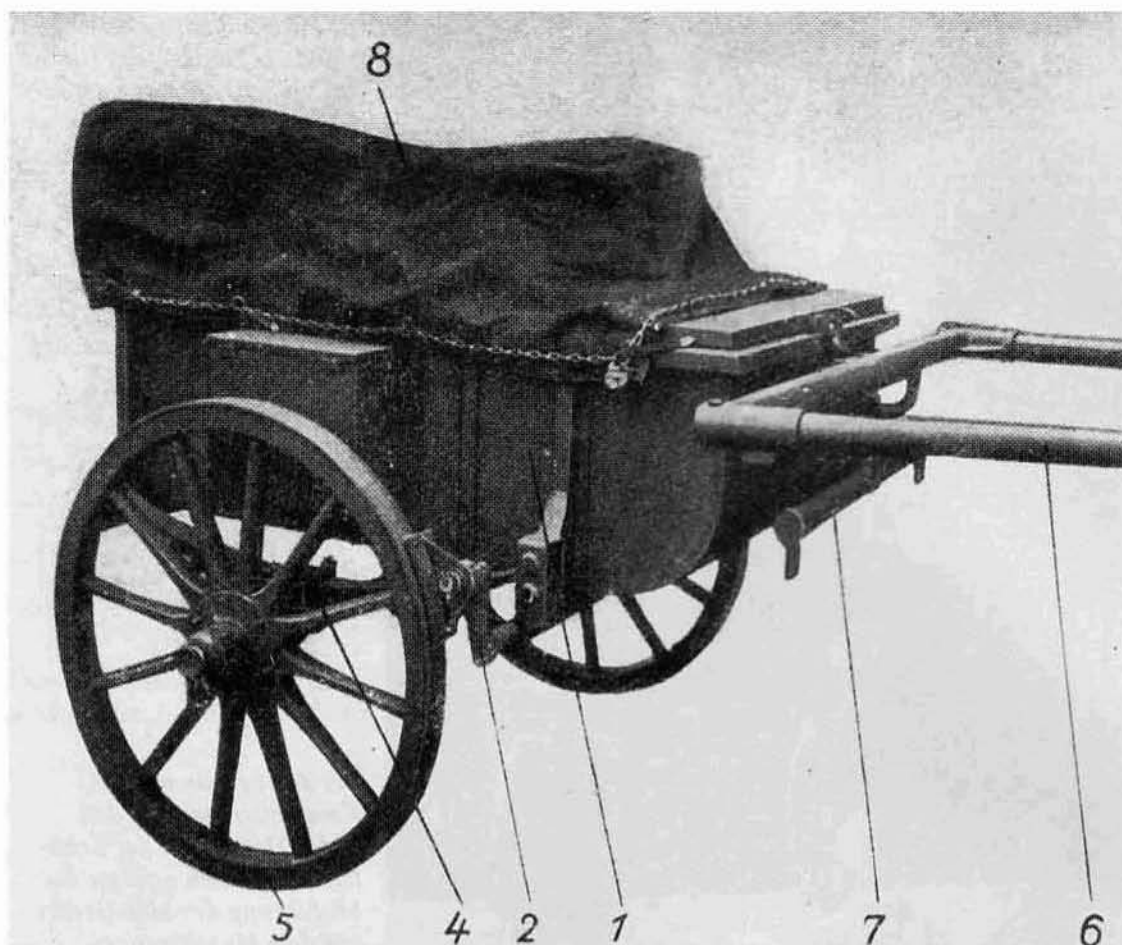
INFANTERIEFAHRZEUGE (If.)



Bei Gebirgseinheiten wurden besondere Gebirgskarren mit Mulis als Zugtiere verwendet - hier mit aufgesetzter 2-cm Flak 30 während der Siegesparade in Athen.

Der Gefechtskarren für den schweren Granatwerfer If. 9 (und If. 9/1) diente zum Transport eines 8-cm Granatwerfers 34 und dessen Munition (48 Wurfgranaten). Er hatte eine Gabeldeichsel für den einspännigen Zug. Letztere brach leicht weg und gab im September 1939 im Verlaufe des Feldzuges gegen Polen des öfteren Anlaß zur Klage.





Der Gefechtskarren war 0,2 t schwer, 3720 mm lang, 1366 mm breit und 1280 mm hoch. Es ergab sich eine Spurweite von 1125 mm, ein Rad-durchmesser von 800 mm. Der Wagenkasten wurde aus Stahlblech gefertigt.

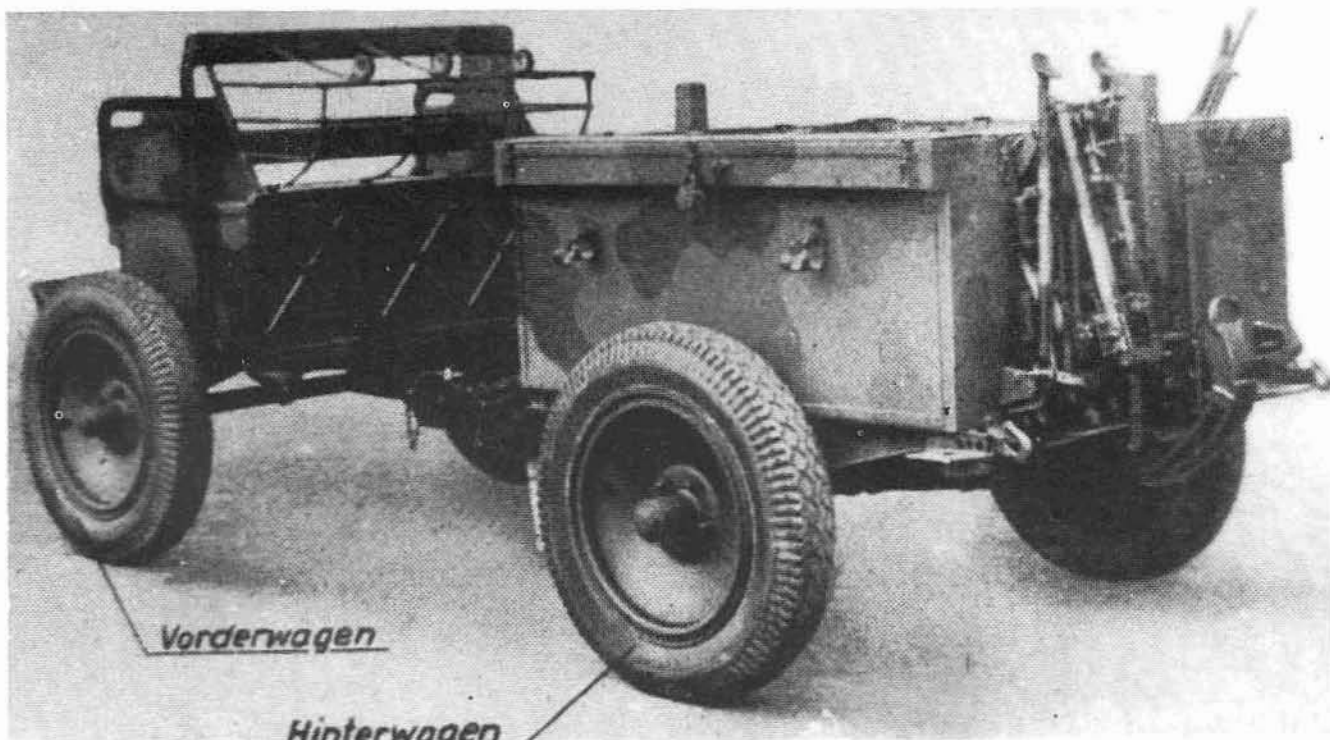


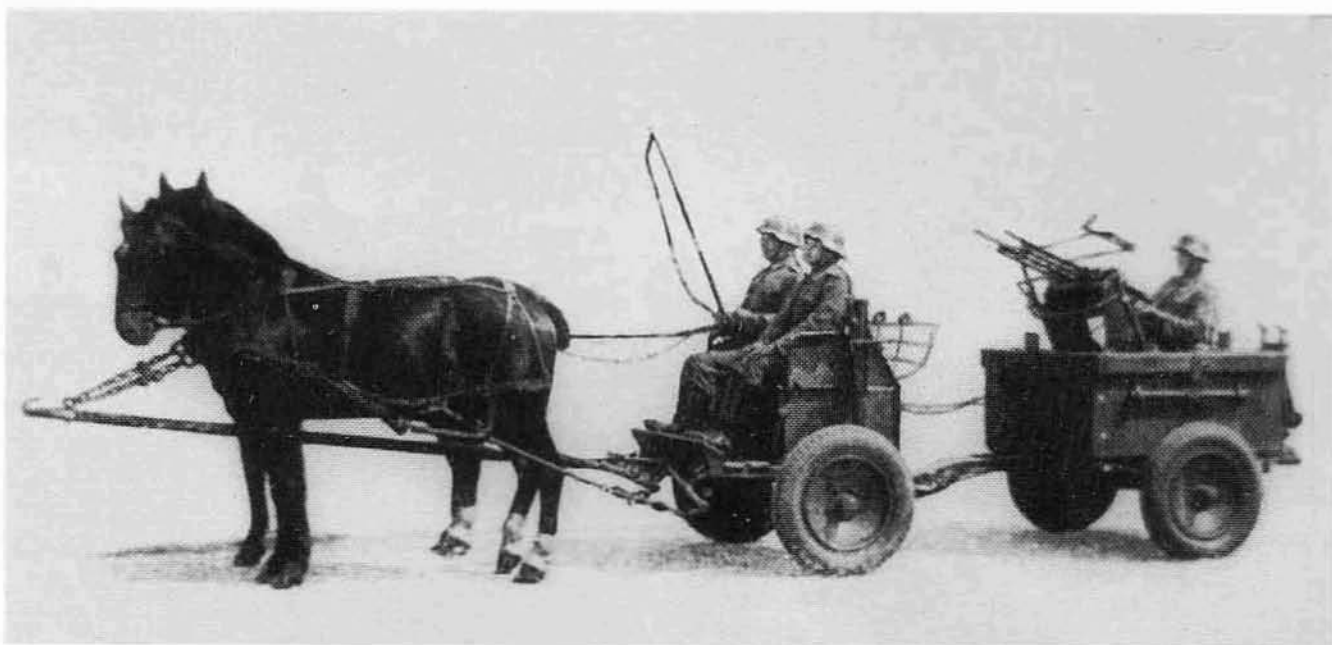
In einem Granatwerferzug mit sechs 8-cm Granatwerfern 34 wurden sechs Gefechtskarren If. 9 und drei Gefechtswagen Hf. 3/11 verwendet.



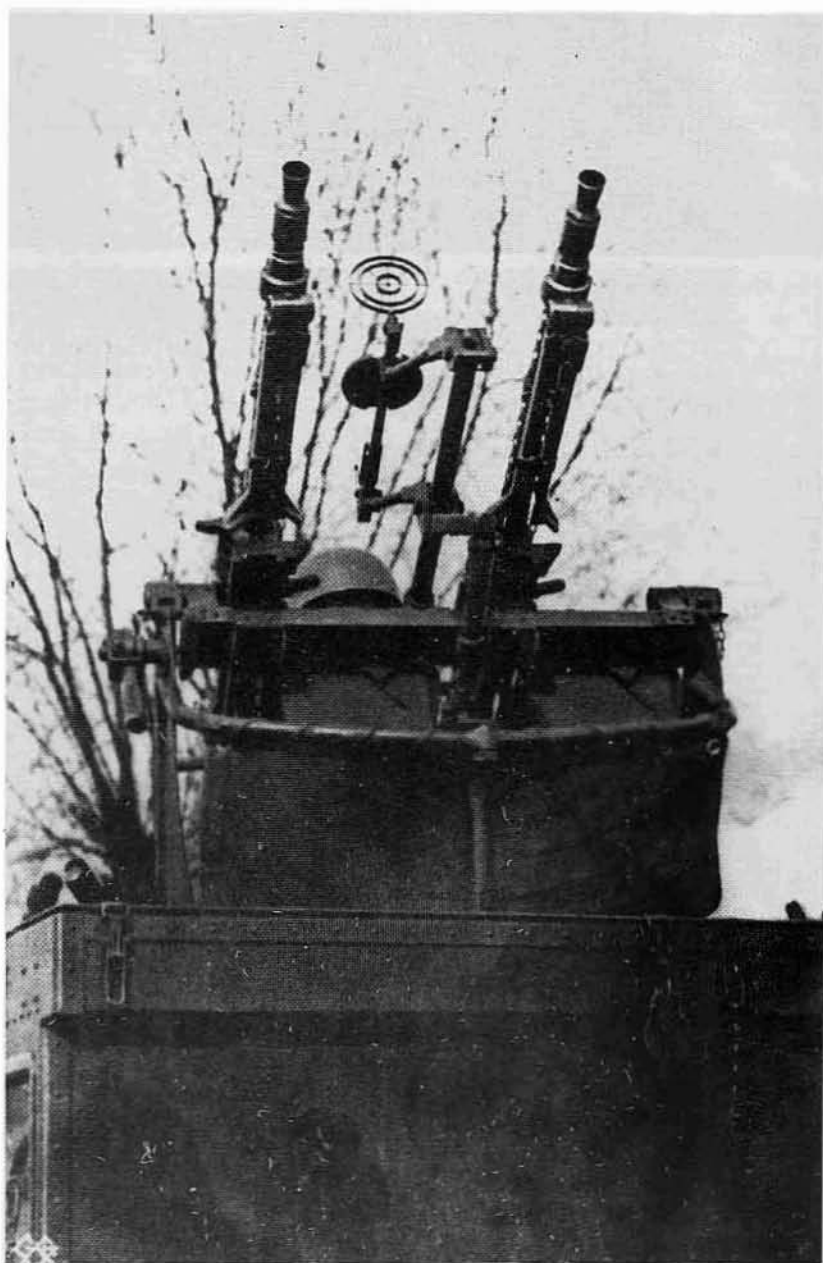
*Maschinengewehrwagen
If. 3 (Vorder- und Hinter-
wagen) mit zwei schwe-
ren Maschinengewehren
08 bei einer Parade vor
Hitler.*

*Bei den bespannten MG-
Kompanien und bei den
s.MG-Halbzügen der Schü-
tzenkompanien erfolgte die
Mitführung des MG-Geräts
auf dem Maschinenge-
wehrwagen If. 5 (Bauart 36).
Er wurde zweispännig
gefahren, konnte zwei Ma-
schinengewehre 34 mit
Maschinengewehrlafetten 34,
Zubehör und Munition
aufnehmen. Auf dem Vorder-
wagen ließ sich das Gepäck
für sechs Schützen mitführen.*





Der Maschinengewehrwagen If. 5 (Bauart 36) diente mit eingesetztem Zwillingssockel zum Schutz der marschierenden Infanterie auf dem Marsch. Der Hinterwagen konnte durch Stützen mit Kufen abgestützt werden.



Der Zwillingssockel 36 ließ sich mit zwei Maschinengewehren 34 nach der Seite um 360 Grad, nach der Höhe von -10-bis + 90 Grad schwenken. Im Krieg wurden an Stelle der Maschinengewehre 34 auch Maschinengewehre 42 verwendet.



Ein Maschinengewehrwagen If. 5 (Bauart 36) einer bespannten Infanteriedivision im Frankreichfeldzug 1940.

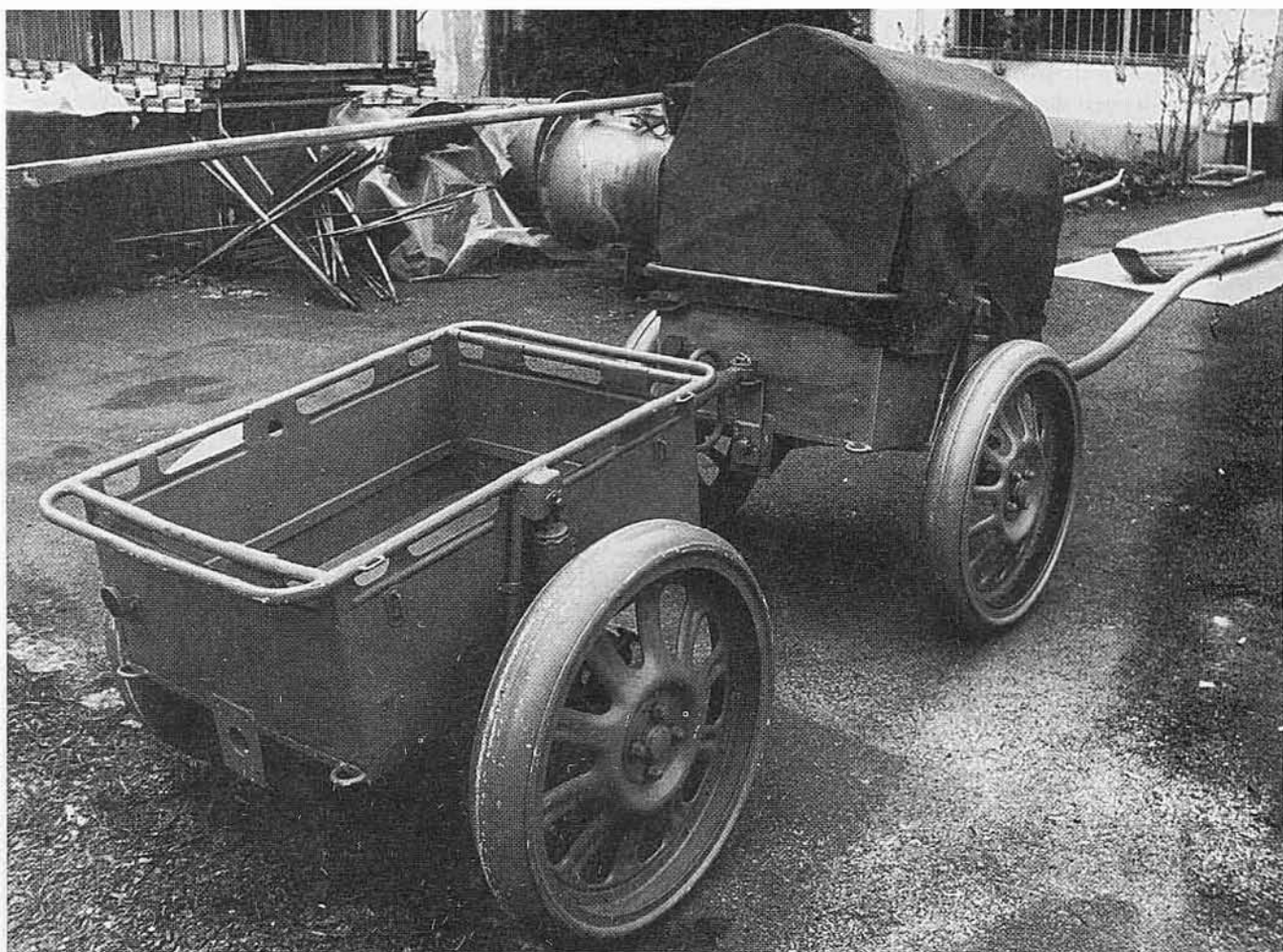
Als ein sehr vielseitig verwendbares Fahrzeug erwies sich im Kriegsverlauf der Infanteriekarren If. 8, von dem mehrere im Tandemzug zusammengekoppelt, in einer Gabeldeichsel einspännig gefahren werden konnten.





Zwei Infanteriekarren If. 8 aus dem Sammlungsbestand des Militärhistorischen Museums. Neben diesen stahlbereiften Wagen gab es solche mit Holzspeichenrädern, weiterhin mit Stahlscheibenrädern und Gummibereifung. Neben dem Transport von Nachschubgütern, wurden mit besonderen Holzaufsätzen Granatwerfer 34, Maschinengewehre 34 und 42, Panzerfäuste und Raketenpanzerbüchsen 54, weiterhin Nachrichtengerät verlastet mitgeführt.

Die Länge ohne Deichsel betrug 1190 mm, die Breite 990 mm, die Höhe 730 mm. Leer ergab sich ein Gewicht von 81,5 kg; 350 kg Nutzlast konnten zugeladen werden.



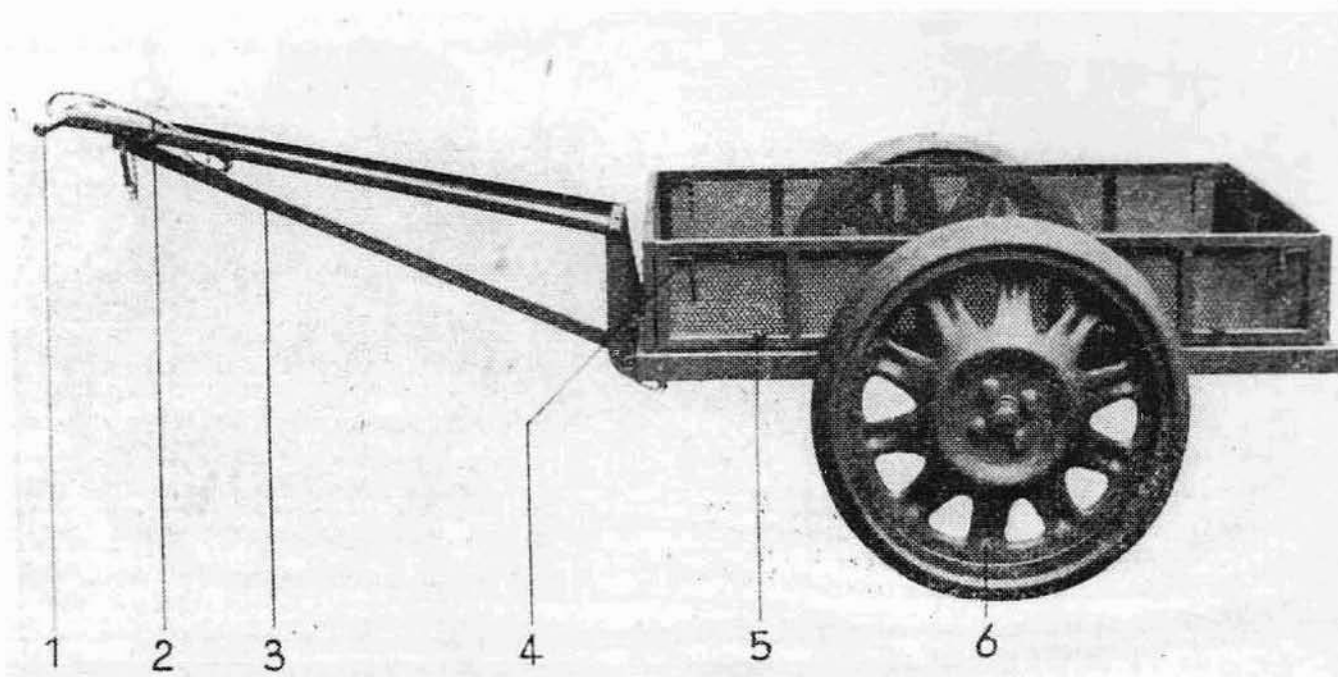


Zwei 7,5-cm leichte Infanteriegeschütze 18 mit den strukturmäßig vorgespannten Protzen für das 7,5-cm Infanteriegeschütz Itf. 12/1 (wurde auch für die 3,7-cm Panzerabwehrkanone genutzt). Links im Bild der Munitionswagen If. 12.

Abweichend von ursprünglichen Ansichten, die generell den mot. Zug für Panzerabwehrkanonen vorsahen, mußte man wegen des Mangels an geeigneten Zugkraftwagen 1942/43 wieder bespannte Infanteriepanzerjägerzüge aufstellen, in denen u.a. 5-cm Panzerabwehrkanonen 38 (im Bild 1943 bei der 11. Infanteriedivision) sechs- und vierspännig- sowie die 3,7-cm Panzerabwehrkanone vierspännig hinter der Protze Itf. 12/1 gefahren wurden.

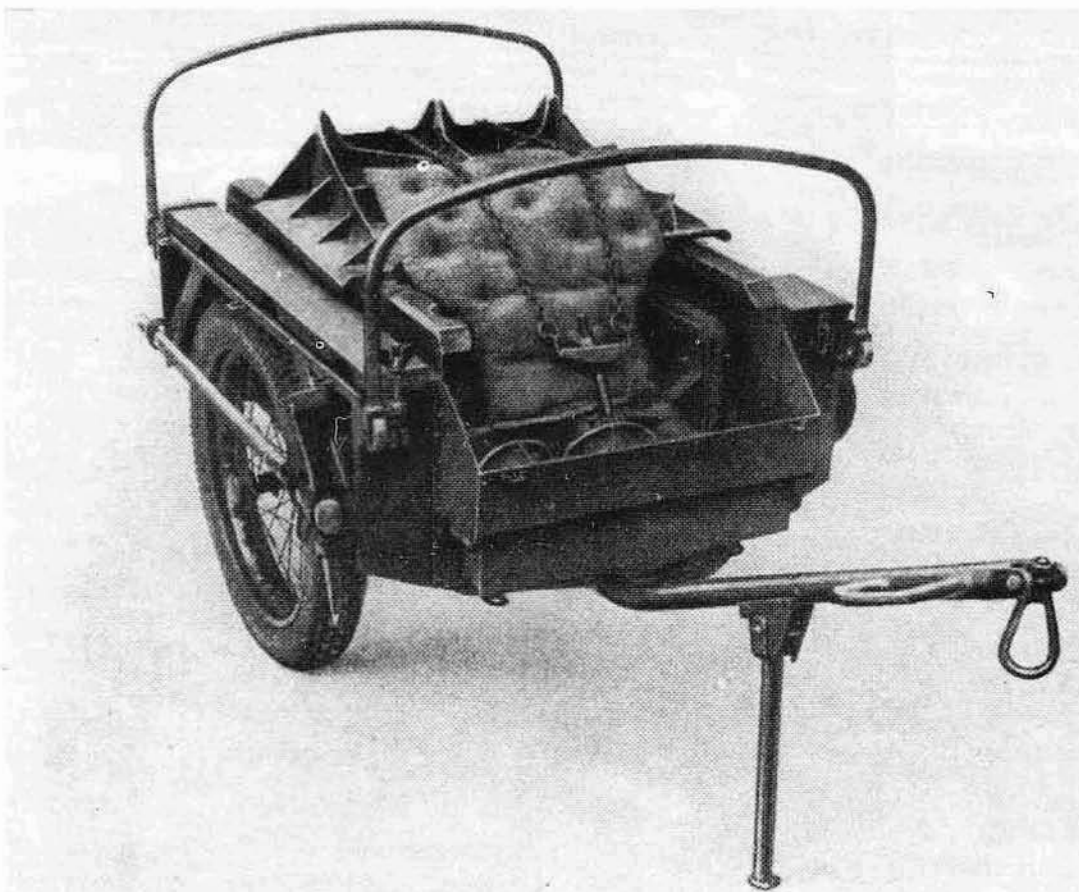


PIONIERFAHRZEUGE (Pf.)

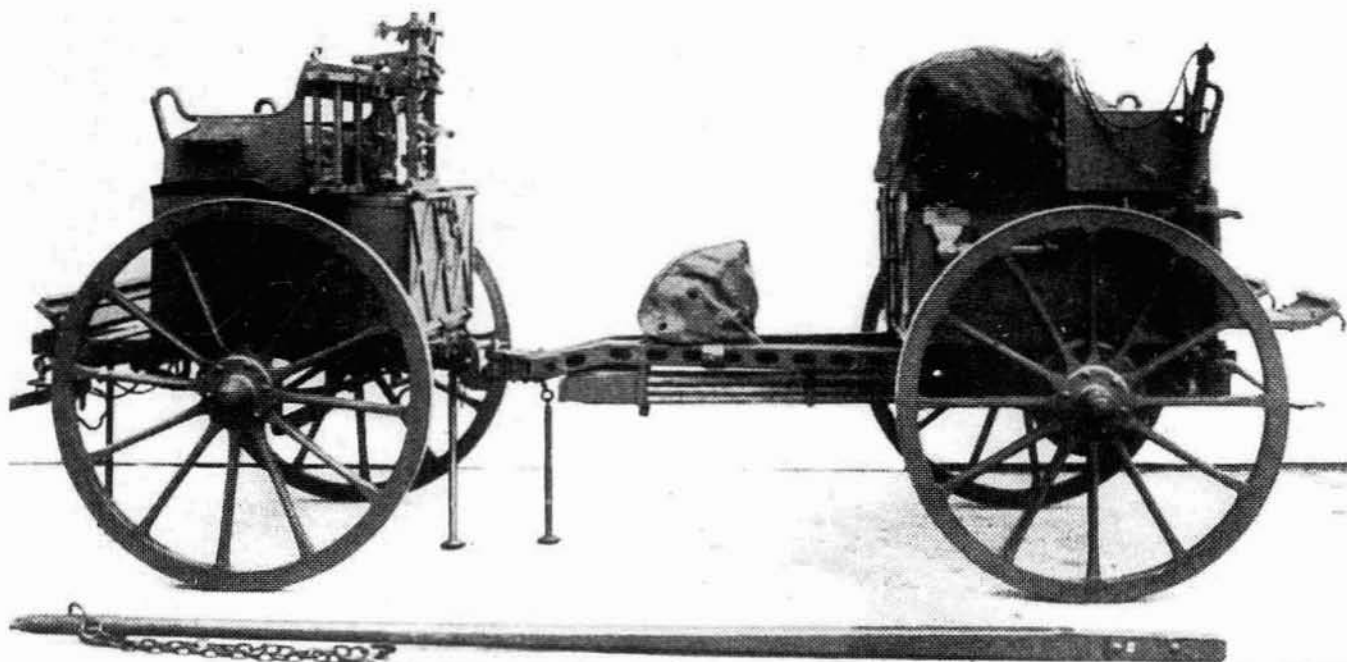


Der Pionierhandkarren Pf. 22 wurde auf dem Pionier-KLW verpackt mitgeführt und konnte im Einsatz nur im Mannschaftszug fortbewegt werden. Verwendet hat man ihn u.a. zum Transport von Flammenwerfergerät, von Spreng- und Zündmitteln, von Kleingerät u.a.m. Er war 2460 mm lang, 1140 mm breit und 870 mm hoch. Es gab Ausführungen mit Luft- und mit Stahlbereifung.

Eine Sonderwaffe der Pioniere war der leichte Ladungswerfer. Er konnte zerlegt werden und ließ sich in drei Lasten auf dem Handkarren für den leichten Ladungswerfer Pf. 25 fortbringen. Im Bild ein Pf. 25 mit der Bodenplatte des Werfers.



NACHRICHTENFAHRZEUGE (Nf.)



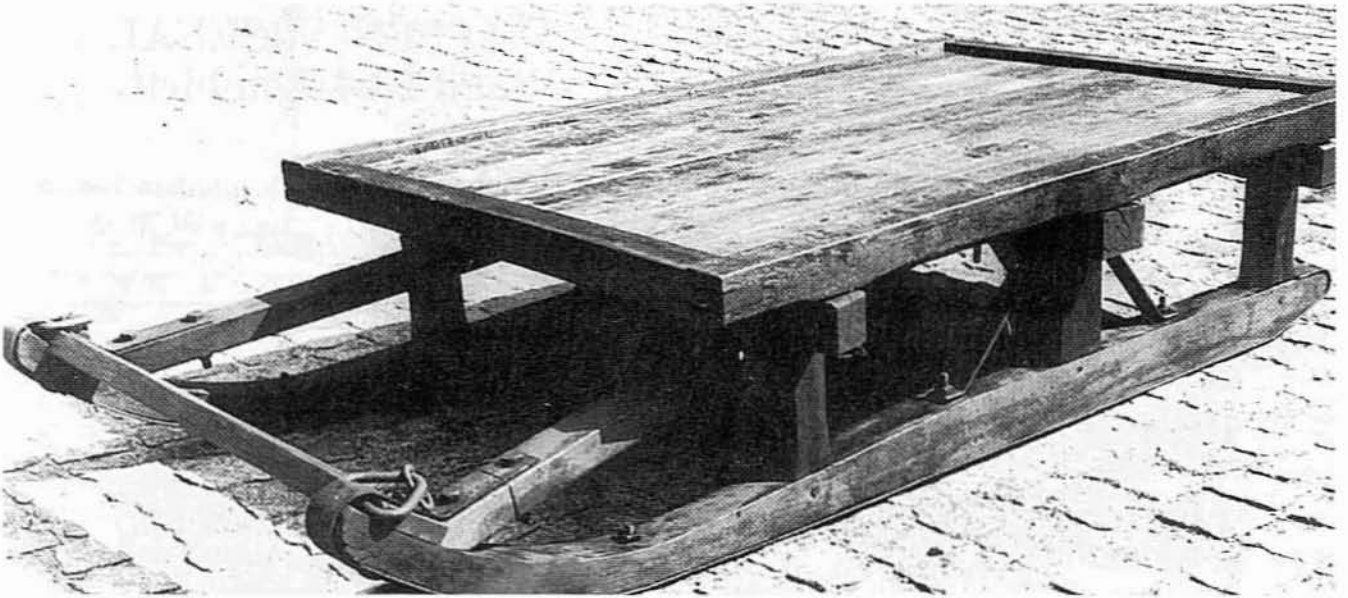
Oben: Der Infanterie-Nachrichtenwagen Nf. 7 wurde bei den Schützenbataillonen eingesetzt. Er unterschied sich geringfügig vom leichten Fernsprechwagen.



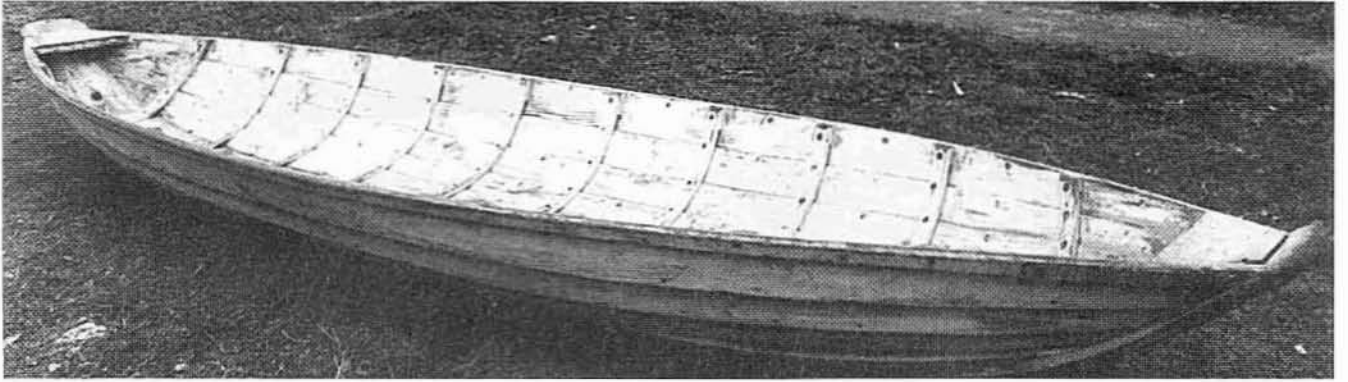
Rechts und unten: Eine Funkstelle mit leichten Funkwagen Nf. 3 in Betrieb. Ein Fernsprechwagen Nf. 2 des Artillerieregiments 4.



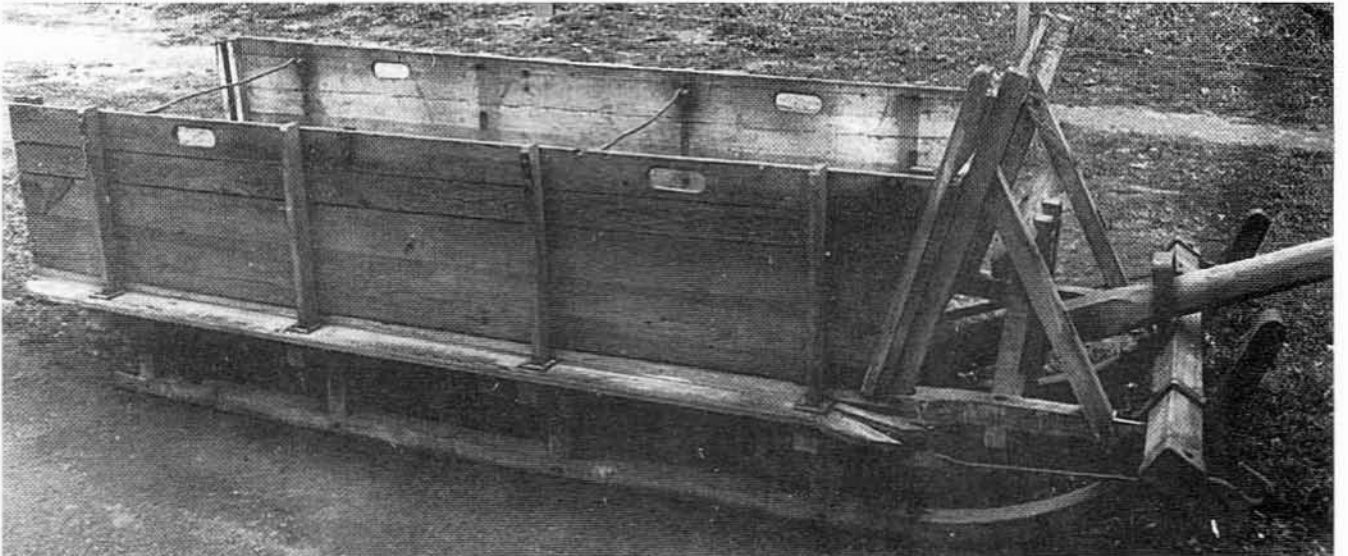
HEERESSCHLITTEN (Hs.)



Ein weiterer Heeresschlitten war dieses Fahrzeug, welches u.a. für den Transport kleiner Geschütze (2-cm Flak u.a.) genutzt wurde. Hergestellt hat diesen Schlitten Anfang 1945 ein Betrieb in Weixdorf bei Dresden.



Pulkschlitten oder Bootsakja wurde dieses leichte und niedrige Fahrzeug genannt, welches vor allem im ungebahnten Schnee leicht fortbewegt werden konnte. Die Tragfähigkeit betrug 150 kg; er hat eine Länge von 2370 mm und eine Breite von 610 mm. Damit wurden Versorgungsgüter, Waffen, Sprengmittel oder Verwundete transportiert.



Ein leichter Heeresschlitten Hs. 1 für 300 kg Tragfähigkeit aus dem Sammlungsbestand des Militärhistorischen Museum der Bundeswehr, Dresden. Er hat eine Länge mit Deichsel von 5200 mm (ohne 282 mm), eine Breite von 1340 mm und eine Höhe von 900 mm. Weiterhin gab es schwere Heeresschlitten mit 1000 kg Tragkraft.

Verkaufe auf VHS-Video

Orig. Dokumentar- und Spielfilme 1930 bis 1945
sowie DDR/UdSSR Militär/Waffentechnik-Videofilme.
L 95 anfordern!

NVFP UHDE Video&Militariavertrieb

Postfach 3734

37027 GÖTTINGEN

Tel.: 0 55 02 - 20 59

Fax: 0 55 02 - 18 33

Verkaufe WAFFEN-ARSENAL Band 1-64, komplett.

Ulrich Baumeister
81377 München

Heiglhofstr. 70-318
Tel.: 0 89/70 95 74 37

Das große Militär-Programm zum Sammeln!

Über 1000 verschiedene Modelle zum Thema
Zeitgeschichte. Steigen Sie ein in die
faszinierende Freizeitbeschäftigung Modellbau.

z.B. Tiger I Ausf. E 1

Neu

Figuren, Fahrzeuge, Gebäude,
U-Boote und
Fachliteratur.

z.B. Kübelwagen

z.B. STUG III F-8

z.B. Kübelwagen-Mannschaft

z.B. Deutscher
Adjutant

Neu!

z.B. Gebäude, Ruinen und vieles mehr!

Gutschein zum Kennenlernen



Für nur DM 10,-
(Briefm./Schein)
erhalten Sie den
großen, farbigen
Verlinden-Militär
Katalog + 1 Magazin
zum Kennenlernen
und einen
Händler-Nachweis.

2

Regelmäßig
erscheint
das Magazin
mit den vielen
Einstieger-Tips!



KAGER

Einsenden an:
KAGER GMBH
Postfach 610410
60346 Frankfurt/Main

Name _____

Straße _____

PLZ/Ort _____



z.B. Figuren der Wehrmacht





Bilder vom Einsatz bespannter Versorgungskolonnen aus dem Jahr 1941. An der Ostfront blieben die teilweise extremen klimatischen Einsatzbedingungen, verbunden mit einer schlechten Futtermittellieferung, nicht ohne Auswirkungen auf den Bestand an Zugtieren.



Waffen-Arsenal Band 153

Verkaufspreis: DM 12,80 / öS 100.-- / sfr 13,80



Auf einer Rollbahn im Süden der Sowjetunion: Die Wege einer bespannten und einer motorisierten Nachschubeinheit begegnen sich.