

WAFFEN-ARSENAL Band 155
VK: 12,80 DM

Band 155

Waffen-Arsenal

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte



**HEERESÜBLICHE
KRAFTFAHRZEUGE
UND ANHÄNGER DER REICHSWEHR**
Wolfgang Fleischer



Ein Dürkopp-Sanitätskraftwagen mit Anhänger nach der Werksabnahme. Fahrzeuge dieser Bauart blieben trotz der, wegen Benzin- und Gummimangel, bestehenden Einschränkungen bei den Sanitätsdiensten während des Ersten Weltkrieges im Einsatz. (WF)

Ein deutscher 3 to Heereslastwagen transportiert französische Kriegsgefangene ins Hinterland. Aufnahme vom Sommer 1917. Deutschland konnte im Ersten Weltkrieg an allen Fronten niemals mehr als 40 000 Kraftfahrzeuge einsetzen. Die Alliierten verfügten allein in Frankreich und Belgien über 200 000. (WF)



Waffen-Arsenal

BAND 155

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte



Krupp-Daimler Panzerwagen der Reichswehr in einem Manöver in den 20er Jahren. (BA)

HEERESÜBLICHE KRAFTFAHRZEUGE UND ANHÄNGER DER REICHSWEHR

Wolfgang Fleischer

PODZUN-PALLAS-VERLAG • 61200 Wölfersheim-Berstadt

QUELLEN- UND LITERATURVERZEICHNIS

- BA RH 8/v. 906 (Nr. 766/29 T 2 III C 1 g. Kdos. "z" vom 24. 5. 1929, Betr.: E-Programm-Organisationskriegsspiel);
- H.Dv. 471, Handbuch für Kraftfahrer, Berlin 1939, 1942;
- Deiß, W.: Das Deutsche Soldatenbuch, Zweiter Band, Leipzig o. J.;
- Ellis C./Bishop D.: Transportfahrzeuge des 1. Weltkrieges, München 1970;
- Felger, F.: Was wir vom Weltkrieg nicht wissen, Leipzig 1938;
- Oswald, W.: Kraftfahrzeuge und Panzer der Reichswehr, Wehrmacht und Bundeswehr, Stuttgart 1990;
- Oswald, W.: Deutsche Autos 1920-1945, Stuttgart 1987;
- Schwarte, M.: Die Technik im Weltkriege, Berlin 1920;
- Spielberger, W.J.: Die Motorisierung der Deutschen

- Reichswehr 1920-1935, Stuttgart 1979;
- Rabenau, P. von: Seekt-Aus seinem Leben 1918-1936, Leipzig 1940;
- Voß, W. von: Wir vom Verkehr - Die Entwicklung der Preußischen Verkehrstruppen, Berlin 1913;

BILDVERZEICHNIS

Bundesarchiv (BA) 6, Cayè (CK) 17, Fleischer (WF) 56, Rahne (RH) 2, Militärhistorisches Museum (MHM) 2;

Das Titelbild zeichnete Heinz Rode.

DANKSAGUNG

Der Autor dankt für die Unterstützung bei der Bearbeitung dieses Heftes, Herrn Cayè von der Heeresgeschichtlich Militärhistorischen Sammlung Holtenau, Frau Reimer, Frau Wetzig und Herrn Thiede, sämtlich vom Militärhistorischen Museum Dresden.



Krupp-Daimler Geschützkraftwagen Kw. 19 in Feuerstellung. (WF)

© 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
ISBN: 3-7909-0533-X

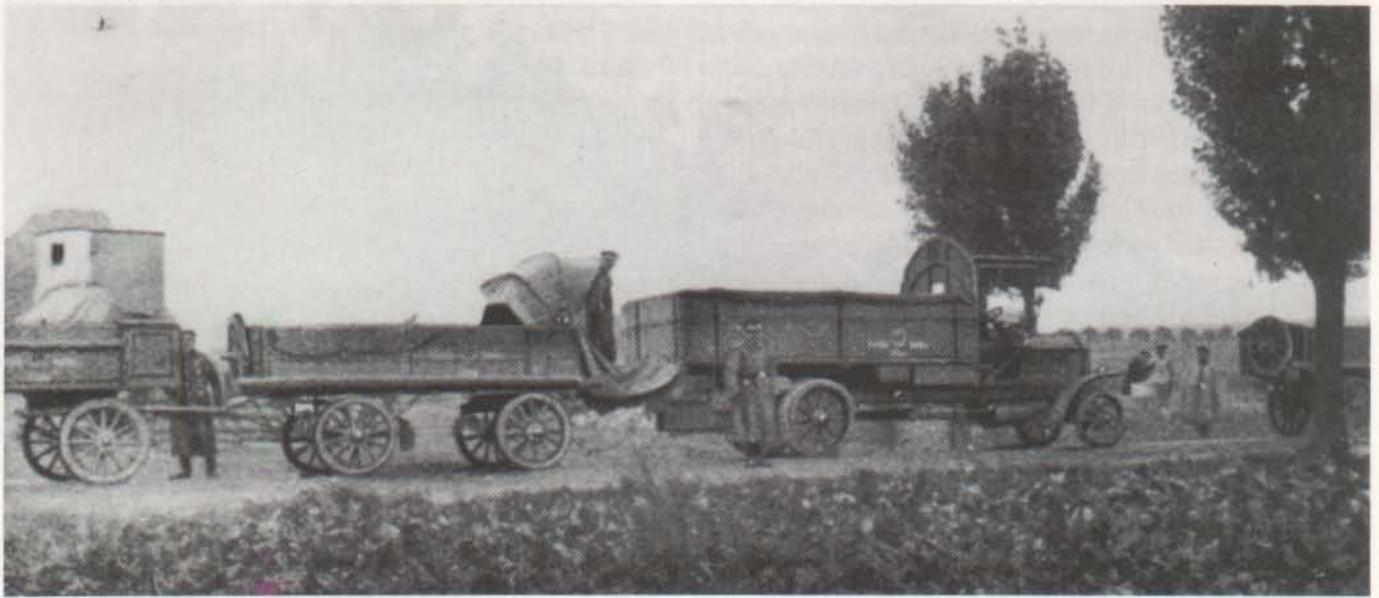
Das WAFFEN-ARSENAL
Gesamtredaktion: Horst Scheibert

Technische Herstellung:
VDM Heinz Nickel, 66482 Zweibrücken

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 Erprobung von Armeelastzügen durch die Versuchsabteilung der Verkehrstruppen. Bis 1907 waren 158 verschiedene Lastwagentypen überprüft und als subventionswürdige Fahrzeuge zugelassen. Erst 1908 hat man die Bestimmungen dafür wesentlich verschärft. (WF)

In Deutschland war der Gedanke, Motorfahrzeuge für militärische Zwecke zu nutzen, vor dem Ersten Weltkrieg auf keine allzugroße Begeisterung gestoßen. Man hatte erst im Gefolge langer Versuche durch die Versuchsabteilung der Verkehrstruppen spezielle Armeelastzüge entwickelt, die auf der Zugmaschine und dem Anhänger zusammen 6.0 t Nutzlast fortbewegen konnten. Dabei erreichten sie immerhin 8-12 km/h. Zum Vergleich: Ein vierspännig gefahrener schwerer Proviantwagen 05 durfte mit 1,2 t beladen werden; 6 km/h war die übliche Marschgeschwindigkeit. Die Vorteile lagen ganz eindeutig bei den motorgetriebenen Fahrzeugen. Trotzdem löste „mot“ nicht „hot“ ab. Erreicht werden konnte lediglich, daß in der Wirtschaft Unternehmer, die für ihre Betriebe Lastzüge beschafften, die den Forderungen der Verkehrstruppen entsprachen, einen Anspruch auf mehrere tausend Mark Subventionen hatten. Dafür sollten die Fahrzeuge im Kriegsfall an die Verkehrstruppen abgegeben werden. Am 1. Oktober 1911 waren 611 Subventionslastzüge vorhanden. Obwohl diese Zahl bis zum ersten Weltkrieg anstieg, reichte sie natürlich nicht aus, um größere Anteile am Transportaufkommen des Heeres zu übernehmen. Unvergleichlich größere Mengen transportierten die Eisenbahn und die bespannten Feldfahrzeuge. Grundsätzlich konnten die Kraftfahreinheiten aber im Kriegsverlauf ihre Nützlichkeit unter Beweis stellen, wenn es auch nicht gelang die Versäumnisse der Vorkriegszeit auszugleichen.

Ähnlich sah es bei der Nutzung von Personenkraftwagen aus. Hier gab es jedoch keine speziellen Konstruktionen und die größtenteils requirierten zivilen Fahrzeuge genügten nicht den militärischen Anforderungen.

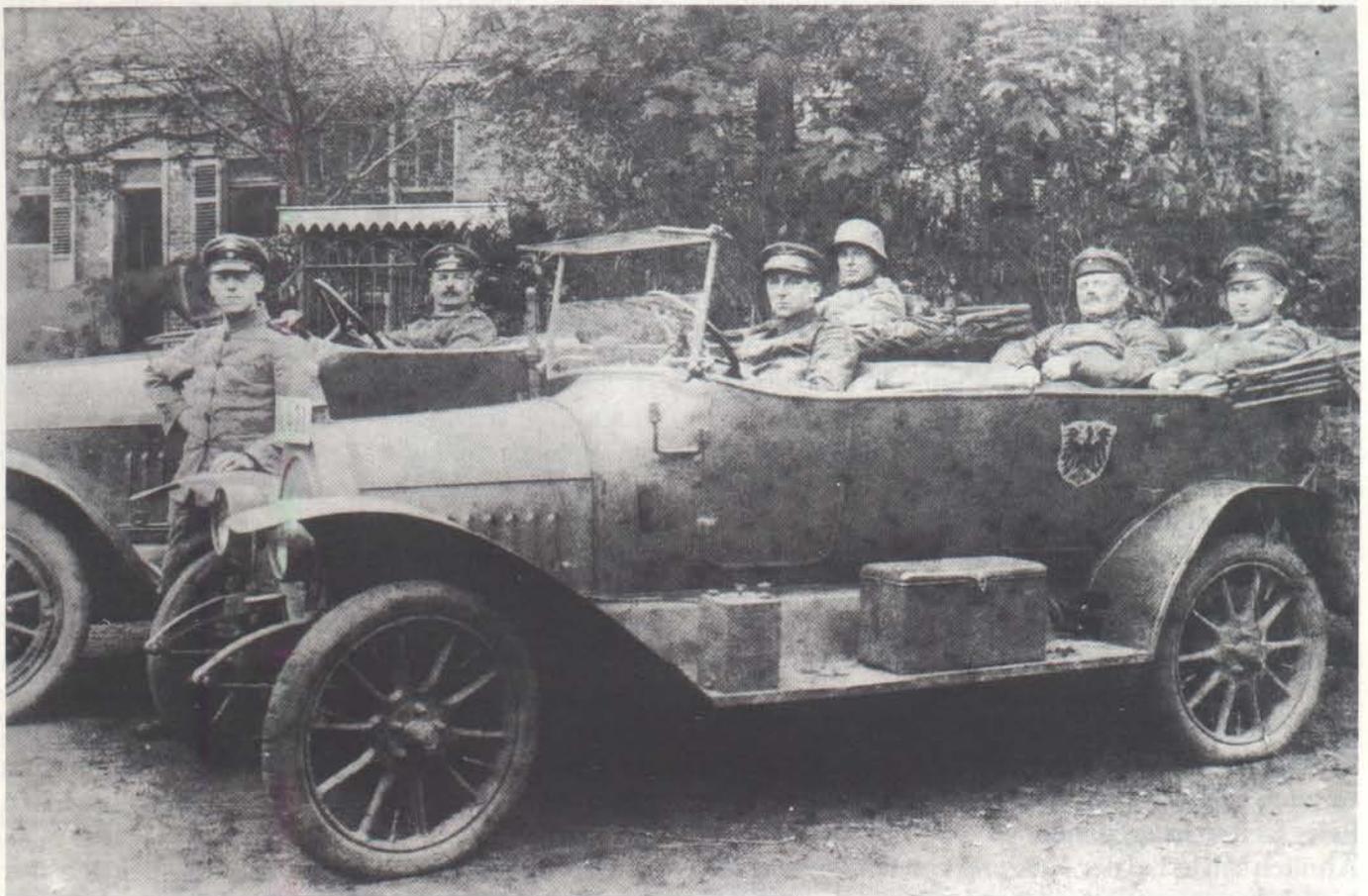
Interessante Entwicklungen ergaben sich während des Krieges auf dem Gebiet spezieller motorgetriebener Artilleriezugmittel für die schwere Artillerie des Heeres. Insgesamt erreichte die Heeresmotorisierung in Deutschland nicht das vergleichsweise hohe Niveau der Streitkräfte Englands und Frankreichs. Notlagen in der Industrie, Rohstoff- und Arbeitskräftemangel taten ein Übriges, um den einmal entstandenen Unterschied zu vertiefen.

Nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg war man in Deutschland bemüht, die bei den Verkehrstruppen gesammelten Erfahrungen auszuwerten. Die Fehler aus der Vorkriegszeit sollten nicht wiederholt werden. Allerdings erschwerten nun die Bestimmungen des Versailler Vertrages die Arbeit. Der Fahrzeugbestand war erheblich reduziert. Die Entwicklung und Beschaffung moderner geländegängiger- und gepanzelter Fahrzeuge wurde eingeschränkt bzw. ganz verboten. Mißtrauisch wachten die Siegermächte, allen voran Frankreich, über die Einhaltung des Vertragswerkes. Dazu hatte am 15. September 1919 die Interalliierte Militärkontroll-Kommission ihre Arbeit aufgenommen. Sie konnte jederzeit und ohne Voranmeldung Inspektionen durchführen. Das bedeutete für die Truppe, kaum allradgetriebene oder gepanzerte Fahrzeuge, und an Panzerkampfwagen war zunächst überhaupt nicht zu denken. Neuentwicklungen wurden nachhaltig behindert und mußten unter strengster Geheimhaltung vorangetrieben werden.

In der Reichswehr entstand die Inspektion der Kraftfahrtruppen, in der zeitweise sogar motorisierte und pferdebespannte Nachschubeinheiten zusammengefaßt wurden. Es gab sieben Kraftfahrabteilungen, für jede Infanteriedivision des Heeres.



Angehörige des II. Bataillon/Infanterieregiment 464 beim Transport in Richtung Arras, Aufnahme vom Sommer 1917. Mit Hilfe der Kraftwagenkolonnen konnten frische Kräfte verhältnismäßig schnell an die Frontabschnitte geworfen werden, die vom Durchbruch gegnerischer Truppen bedroht wurden. (WF)



12 000 Personenkraftwagen brachte das deutsche Heer auf dem Höhepunkt der Kraftentfaltung zum Einsatz - hier ein 10/30 PS NSU. (WF)

res eine. Übrigens tat der spätere Generaloberst H. Guderian, ab 1943 Generalinspekteur der Panzertruppen, im Jahr 1922 als Hauptmann in der 7. (bayerischen) Kraftfahrabteilung Dienst.

Um mit der internationalen Entwicklung auf dem Gebiet der Heeresmotorisierung theoretisch verbunden zu bleiben, erhielt die Lektüre ausländischer Militärzeitschriften, der Fachliteratur und der Dienstvorschriften ein besonderes Gewicht. Natürlich blieb man auch auf dem Gebiet der Fahrzeugentwicklung nicht untätig. Prototypen geländegängiger und gepanzerter Kraftfahrzeuge entstanden. Den gedanklichen Rahmen dazu hatte der damalige Chef der Heeresleitung, Generaloberst von Seeckt bereits Anfang der 20er Jahre in einigen grundsätzlichen Überlegungen für den Wiederaufbau einer Wehrmacht abgesteckt. Von Seeckt schrieb: „Die Waffentechnik ist unter Heranziehung der Wissenschaft dahin zu fördern, daß technische Vervollkommnung Zahl und Ausbildung ausgleicht. Verbindung mit Technik und Industrie ist herzustellen und zu halten,...“ Ein typi-

sches Beispiel für die Umsetzung dieser Gedanken, ist das erste Motorisierungsprogramm der Reichswehr, welches 1926 vorlag. Im Rahmen dieses Programms erhielten namhafte Firmen Aufträge zur Entwicklung schwerer Personenkraftwagen, leichter Lastkraftwagen mit 1,5 t und schwerer Lastkraftwagen mit 3,0 t Nutzlast. Vom 1,5 Tonne, dessen Entwicklung bei Mercedes-Benz, Büssing-NAG und Magirus lief, wurden in den folgenden Jahren ca. 6000 Fahrzeuge gebaut. Mit der Konstruktion und dem Bau von Sechsrad-Geländelastwagen der 3,0 t-Klasse hat das Heereswaffenamt die Firmen Henschel, Büssing-NAG und Krupp betraut. Später kam noch Mercedes Benz hinzu.

In einem Organisationskriegsspiel - unter diesem Tarnnamen lief das Entwicklungsprogramm der Reichswehr beim Truppenamt - vom 24. Mai 1929, sind die auch auf das Gebiet der Heeresmotorisierung übertragbaren Grundsätze genannt.

- „Vereinheitlichung und Vereinfachung zur Fertigung und Verwendung,



März 1920 in Berlin. Truppen der Marinebrigade rollen während des Kapp-Lüttwitz-Putsch durch die Straßen. Die Vorderachse des 3 to Armeelastwagens ist mit gefederten Stahlrädern bestückt, eine Folge des in Deutschland im Ersten Weltkrieg bestehenden akuten Mangels an Gummireifen, der bis in die Nachkriegszeit hinein anhielt. (WF)



Zwei behelfsmäßig hergestellte Panzerwagen der Freikorpsstruppen auf Lastkraftwagen-Fahrgestellen. Der Gefechtswert solcher Fahrzeuge, bei denen in der Regel unvergütete Stahlbleche verarbeitet wurden, blieb gering. Ihre Existenz beförderte in der Reichswehr den Gedanken gepanzerte Radfahrzeuge zu beschaffen; ebenso wichtig war die Auswertung von Einsatzerfahrungen. (WF)



Die Gegenrevolution in Berlin im März 1920
Ein Panzerauto in der Potsdamer Straße

Eine weitere Form eines Behelfs-Panzerkraftwagen im März 1920 in der Potsdamer Straße in Berlin. (WF)



Häufig übten die Kraftfahrabteilungen der Reichswehr in Manövern das Verlegen von Infanterie- und Artillerieeinheiten. Aufnahme aus der zweiten Hälfte der 20er Jahre. (WF)

- weitgehende Ausnutzung von Gerät der Friedenswirtschaft, Berücksichtigung der Rohstofflage und des Fehlens von
- Spezialmaschinen,
- Beschränkung auf die dringendsten und wichtigsten Entwicklungen“.

In der zweiten Hälfte der 20er Jahre kristallisierten sich folgende Arbeitsschwerpunkte heraus:

1. Die Erarbeitung theoretischer Grundlagen über die Organisation, Technik und Taktik des Einsatzes motorisierter Truppenkörper. Einbezogen wurden in- und ausländische Erfahrungen. Erkenntnisse dieser Arbeit sind in der Fachpresse und -literatur veröffentlicht und diskutiert worden.
2. Grundlagenforschung, Entwicklungsarbeit und Erprobungen in Teilbereichen der Kraftfahrzeugindustrie. Das betraf die Gebiete Treib- und Schmierstoffe, Motoren- und Antriebsanlagen, Bremsen, Federung, Bereifung u.a.m. Ein Beispiel: Laut Postbuch der Inspektion für Waffen und Gerät wurden im Januar 1928 Reifen der Firma Vorwerk & Sohn/Barmen für Versuche in Kummersdorf-Schießplatz angeliefert.
3. Die Auswahl, Erprobung und im Falle der Eignung, Beschaffung von Kraftfahrzeugen aus der zivilen Wirtschaft. Als Beispiel soll hier die Anschaffung von Hanomag-Industrieschleppern für die Reichswehr genannt werden. Sie waren noch Ende der 30er Jahre als Zugmittel für Pontonwagen Pf. 12 bei den Brückenkolonnen zu finden.

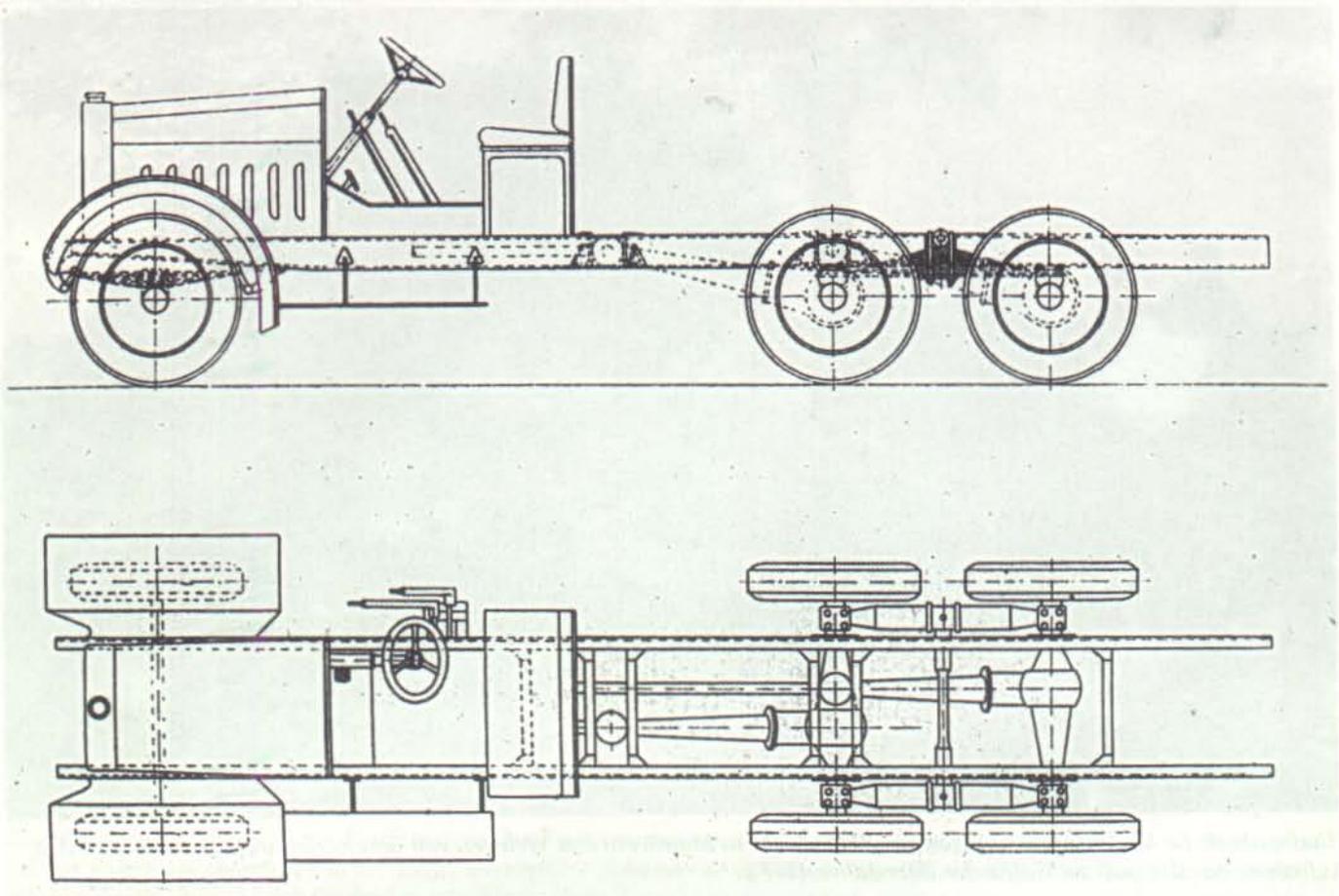
4. Die Konstruktion von Spezialfahrzeugen. Im Entwicklungsprogramm von 1929 heißt es dazu: Falls keine andere Möglichkeit für die motorisierte Fortbewegung schwerer Artillerie und der Flak gefunden werden kann, müßten schwere Zugmaschinen entwickelt werden. Ähnliche Auffassungen wurden zur Entwicklung spezieller Feuerleit-Fliegerabhör-, Tankerkennungs- und Schallmeßfahrzeugen vertreten. Alles besonders wertvolle Geräte, deren Nutzung an eine hohe Beweglichkeit und Zuverlässigkeit gebunden war.

5. Die Entwicklung gepanzerter Radfahrzeuge für Aufklärungs- und Führungszwecke. Hier entstand mit dem mittleren gepanzerten Personenkraftwagen (4x2) Adler Standard 6 und dem schweren Panzerspähwagen (6x4) Mercedes-Benz G 3 a(p), Büssing-NAG G 31 (p) und Magirus M 206 (p) eine erste Fahrzeuggeneration. Eine Besonderheit stellte die Entwicklung von Panzeratruppen auf Kraftfahrzeugen dar.

6. Die Entwicklung verschiedener Sonderanhänger, darunter solche für Scheinwerfer, für Pioniermaterial u.a.

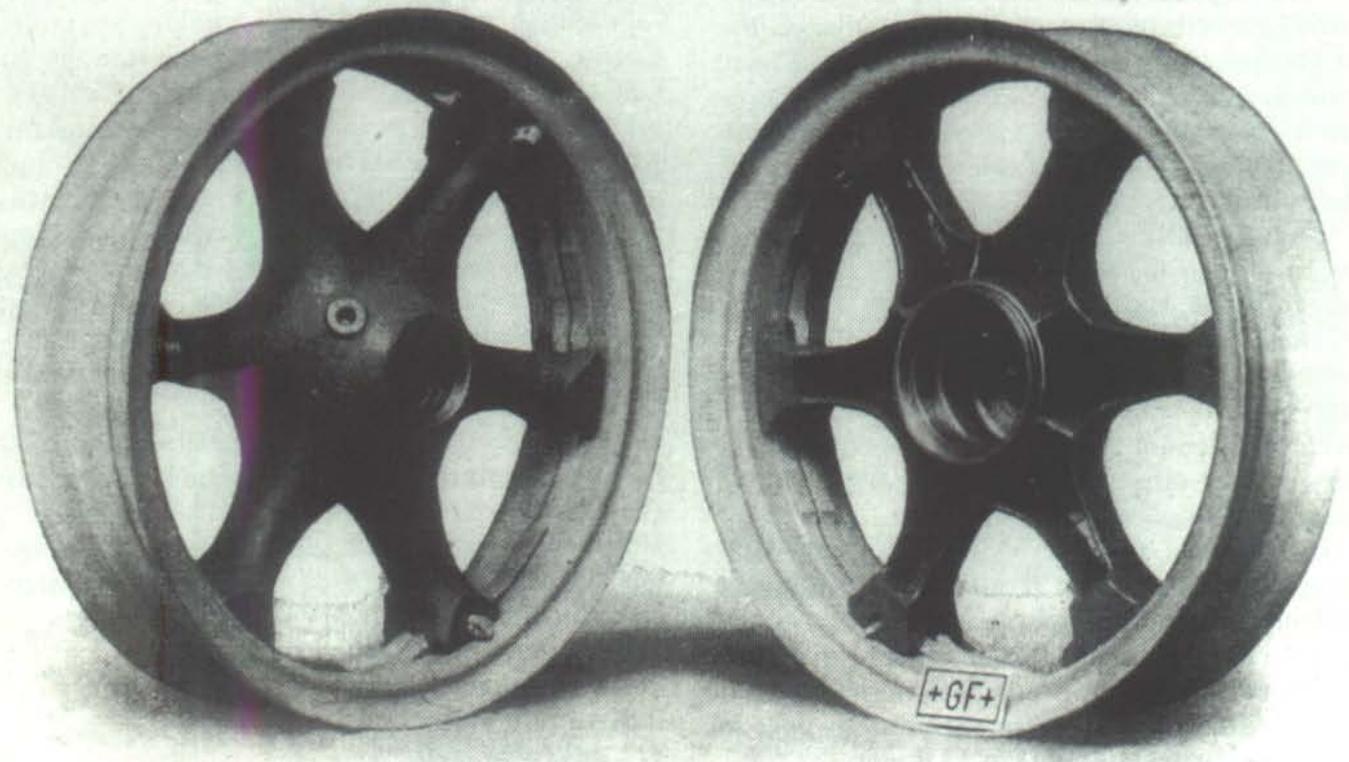
Hinsichtlich der Fahrzeugarten, die in der Reichswehr genutzt wurden, ergab sich folgende Unterscheidung:

1. Personen- und Kleinkraftwagen.
2. Krankenkraftwagen.
3. Kraftomnibusse.
4. Lastkraftwagen.



Das Fahrgestell eines Dreiachswagen der Büssing-NAG. Prinzipdarstellung aus dem Handbuch für Kraftfahrer, welches 1928 vom Reichwehrministerium, Inspektion für Waffen und Gerät, bearbeitet und herausgegeben wurde. (WF)

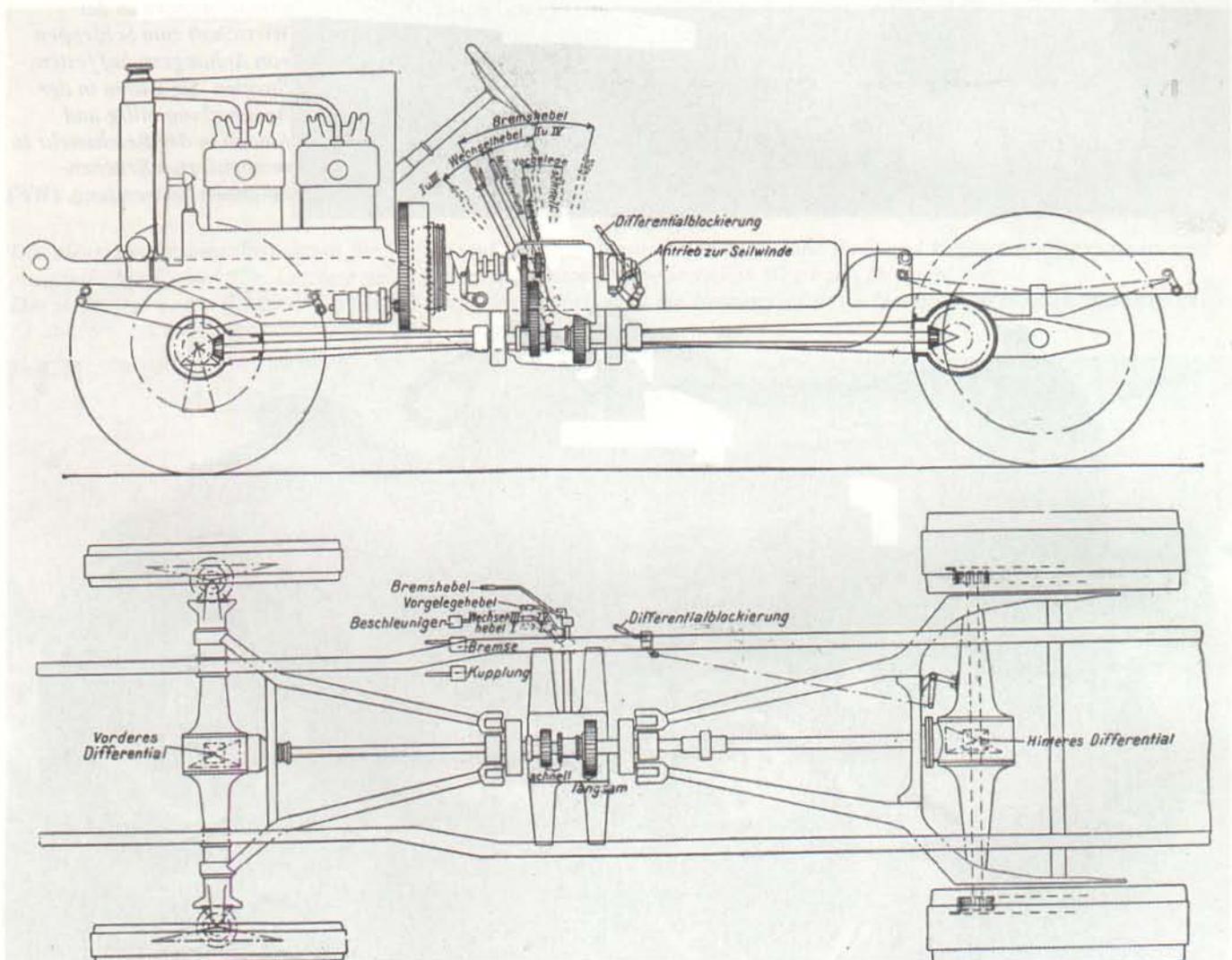
Wegen der größeren Widerstandsfähigkeit gegen Belastungen aller Art, auch gegen Witterungsunbilden, ging man in den 20er Jahren von den bis dahin üblichen Holzrädern für Kraftfahrzeuge, auf Scheiben-, Draht- und Stahlspeichenräder über. Im Bild ein Simplex-Stahlguß-Hinterrad für Luftbereifung zur Verwendung an Lastkraftwagen (Vorder- und Rückansicht). (WF)



5. Anhänger (einschließlich Feldküchen, Beleuchtungs- und Betriebsstoffanhänger).
6. Krafträder.
7. Kraftzugmaschinen.
8. Sonderkraftfahrzeuge der Artillerie.
9. Sonderkraftfahrzeuge der Nachrichtentruppe
 - a. omnibusartige,
 - b. nach Art der gewöhnlichen Lastkraftwagen.
10. Gepanzerte Kraftwagen (gp. Kw.).

Einen recht guten Überblick über den, bis Ende 1932 erreichten Stand der Entwicklung auf dem Gebiet der Heeresmotorisierung vermittelt ein "Bilderatlas der heeresüblichen Kraftfahrzeuge nebst Charakteristik (Ergänzung zu Wehramt Nr. 6350/32 g.Kdos. St.A.N. v. 1.12.32)". Demnach waren bis zu diesem Zeitpunkt auch auf kraftfahrzeugtechnischem Gebiet wichtige Voraussetzungen geschaffen worden, um den Bedürfnissen der Reichswehr entsprechen zu können. Wenn auch die Umstände, welche die mehrjährigen Entwick-

lungsarbeiten begleitet hatten, keine Ideallösungen (Allradantrieb, Vierradlenkung usw.) zugelassen hatten, so wurden doch die Konturen der zukünftigen Kraftfahrzeugausstattung der Reichswehr sichtbar. Sicherlich beeinflusste der Versailler Vertrag mit seinen Einschränkungen die konkrete Entwicklungsarbeit und die Beschaffung nachteilig. Andererseits wurde es möglich, die Entwicklung in der Kraftfahrzeugindustrie zunächst zu beobachten, um sich dann für moderne technische Lösungen zu entscheiden. Neue Konzepte mußten ohnehin zugrunde gelegt werden; die Reichswehr verfügte kaum über Fahrzeugbestände, die den weiteren Unterhalt gerechtfertigt hätten. Daraus ergab sich ein wesentlicher qualitativer Unterschied zu den Armeen der Siegerstaaten des Ersten Weltkrieges, die wie in Frankreich einen großen Fahrzeugbestand aus der Zeit vor 1918 bis zum Ende der 30er Jahre verwenden mußten.

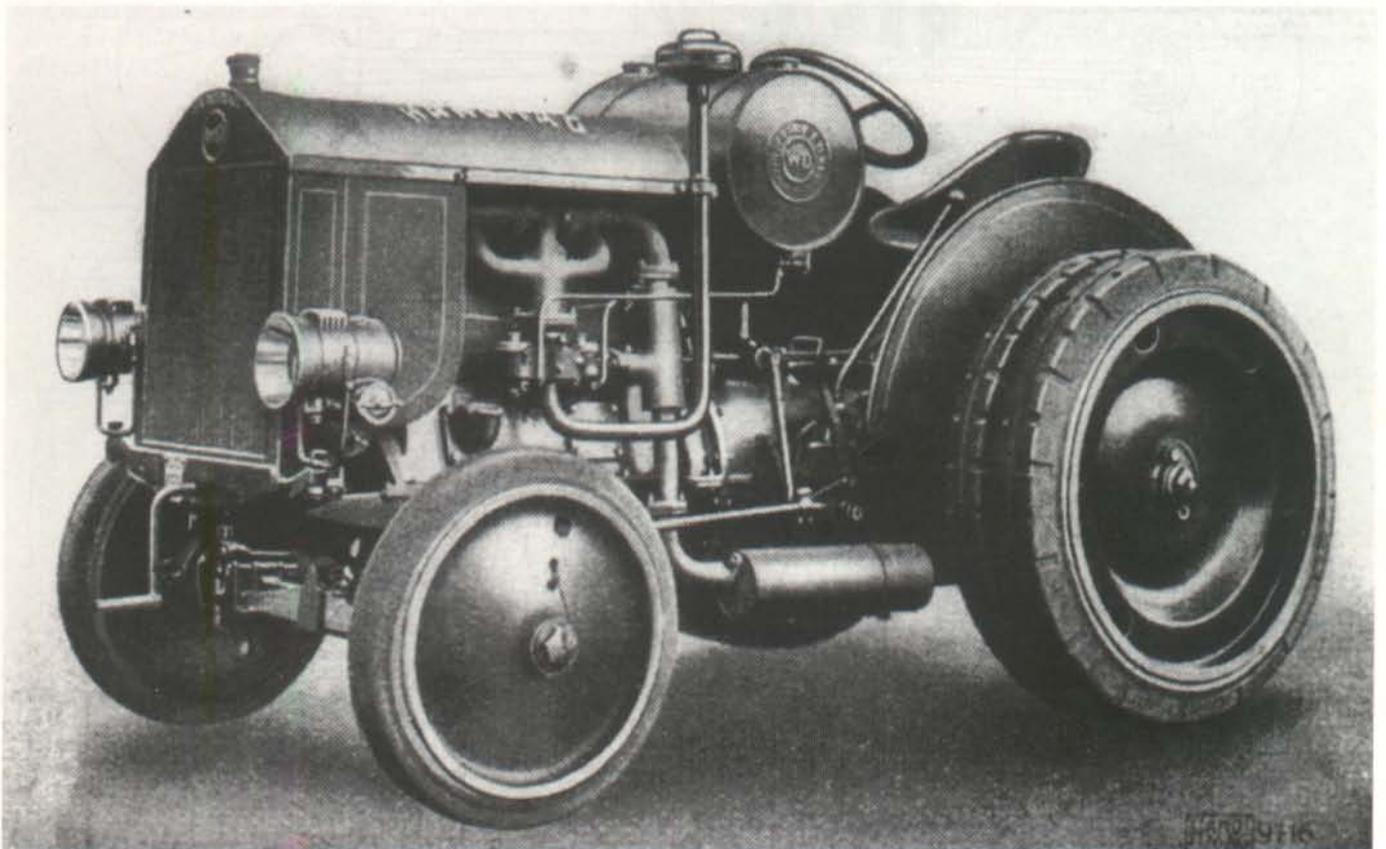


Schematische Darstellung des Vierradantriebes, Entwicklungsstand erste Hälfte der 20er Jahre. (WF)

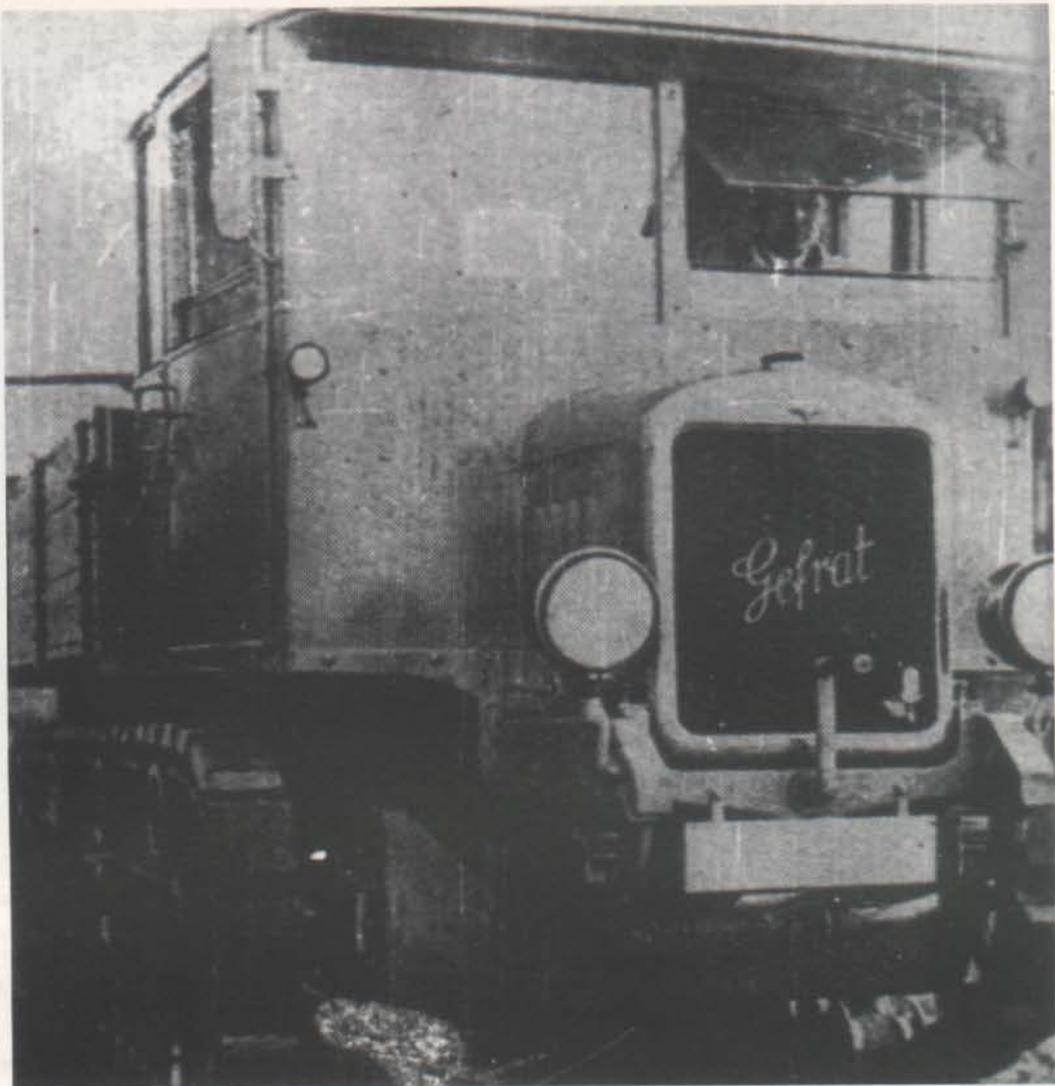


Links:
 Grundsätzliche Versuche
 betrieb das Heereswaffen-
 amt, Inspektion für Waffen
 und Gerät zur Ermittlung
 der für Militärfahrzeuge
 zweckmäßigsten Reifenart,
 des Profils und zu allen
 Problemen, die mit der
 Wartung zusammenhingen.
 (WF)

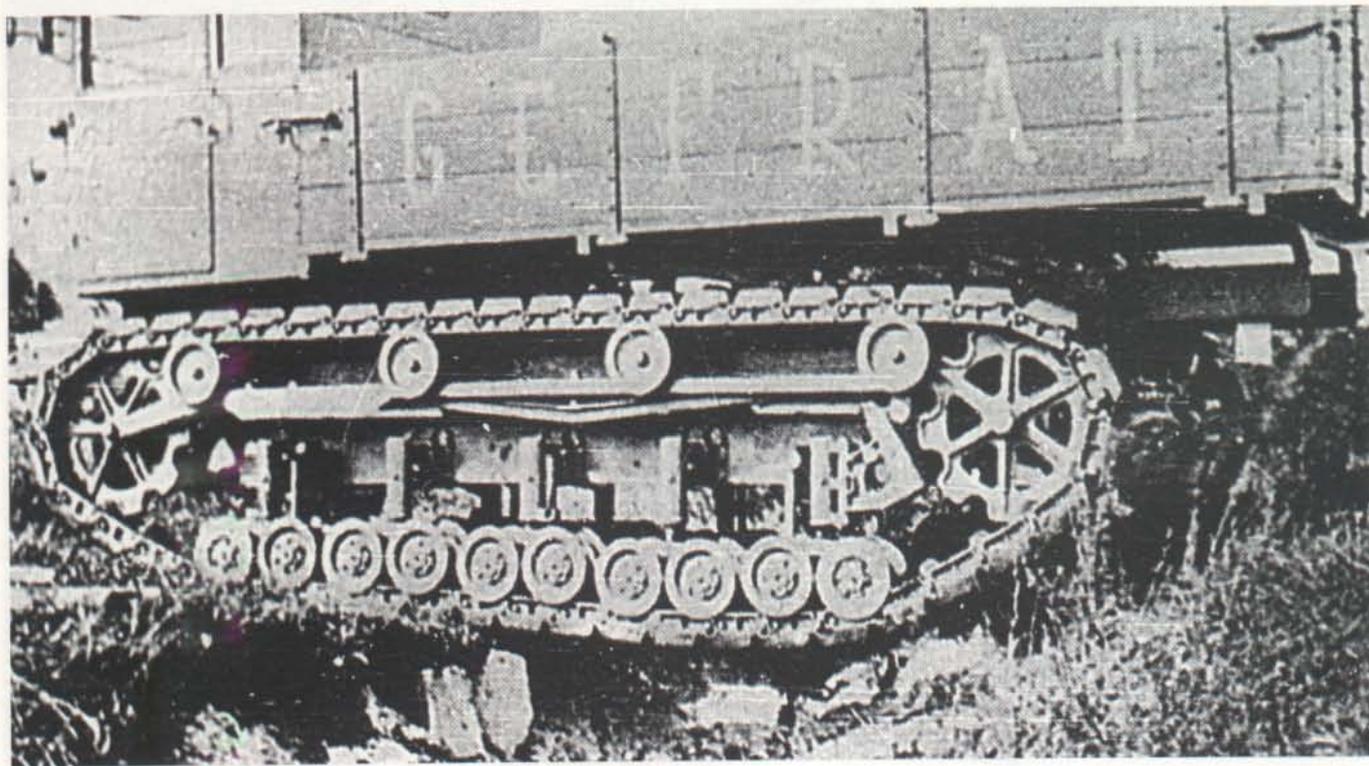
Unten:
 Industrieschlepper
 Hanomag. Fahrzeuge dieser
 Bauart dienten in der
 Wirtschaft zum Schleppen
 von Anhängern auf festen
 Straßen. Sie waren in der
 Anschaffung billig und
 fanden in der Reichswehr in
 motorisierten Brücken-
 kolonnen Verwendung. (WF)



Rechts:
Vorderansicht des
Gefrat-Ketten-
schleppers, einer
Entwicklung, die Mitte
der 20er Jahre vorange-
trieben wurde. (WF)



Das Heereswaffenamt, Inspektion für Waffen und Gerät, untersuchte verschiedene Rad- und Kettenschlepper aus in- und ausländischer Produktion. Letztere gelangen oft auf einem abenteuerlichen Weg nach Deutschland. Der im Bild gezeigte Kettenschlepper lief unter dem nichtssagenden Namen Gefrat (= Gesellschaft für Frachttransport). Er ähnelt stark russischen Schleppern der 30er Jahre (WF)





Manövereinlage: Im Angesicht der Schiedsrichter schieben Soldaten einen aus der Wirtschaft ausgeliehenen Lastkraftwagen. (RH)

Unten:

Ausprobiert wurde alles, wie hier zu sehen: Eine 3,7-cm Pak L/45 mit aufgelegten Schneeketten (Befestigung!) auf einem Lastkraftwagen 2,5 to Ford. Manöverbild, 30er Jahre. (RH)



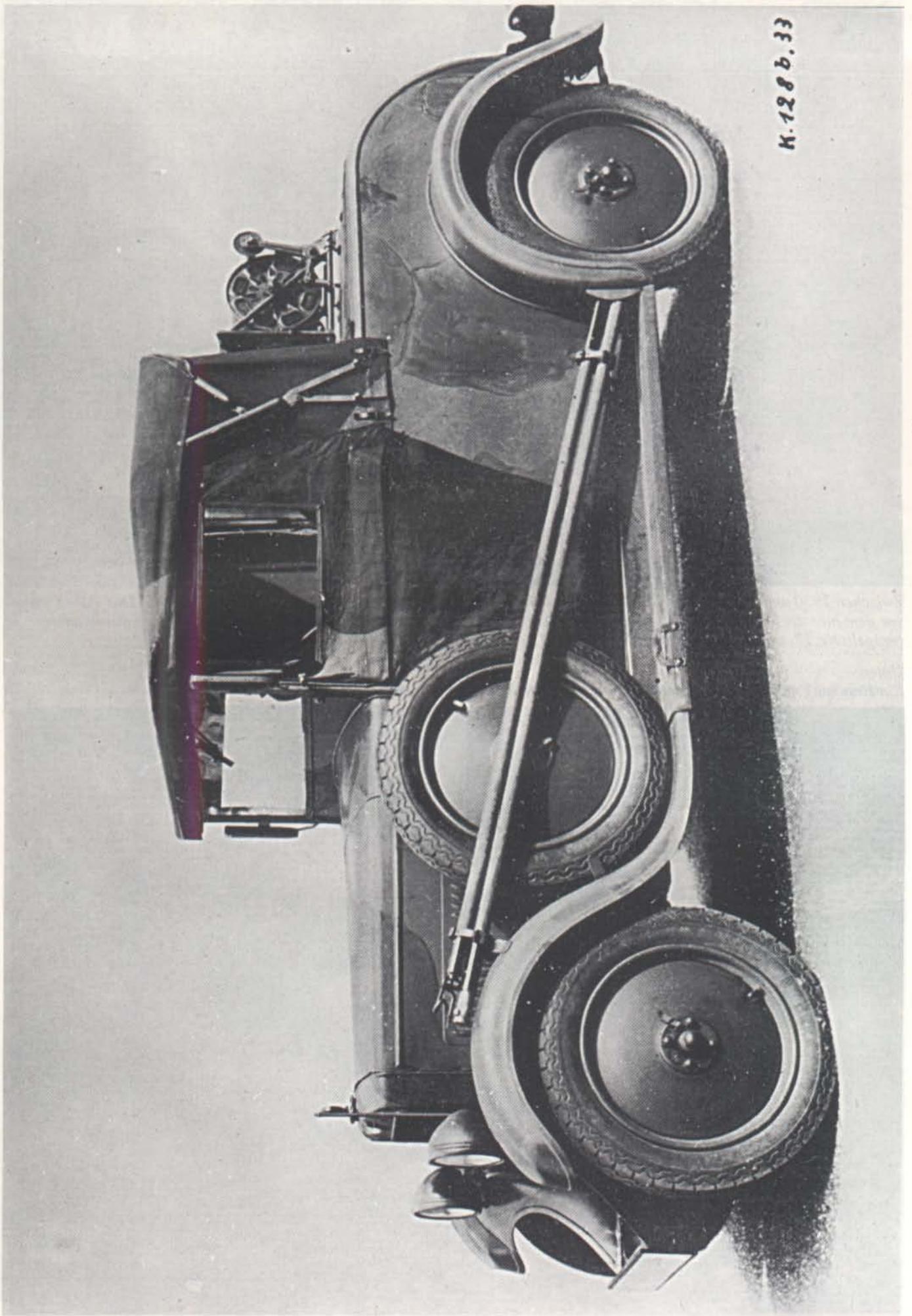


Zwischen 1930 und 1931 beschaffte die Reichswehr eine Anzahl Personenkraftwagen Hanomag 4/20 PS. Das Fahrzeug, vor dem hier die bei einem Unfall blessierte Besatzung posiert, wurde bereits mit dem Buntfarbenanstrich ausgeliefert (erdgelb Nr. 17, braun Nr. 18 und grün Nr. 28). (CK)

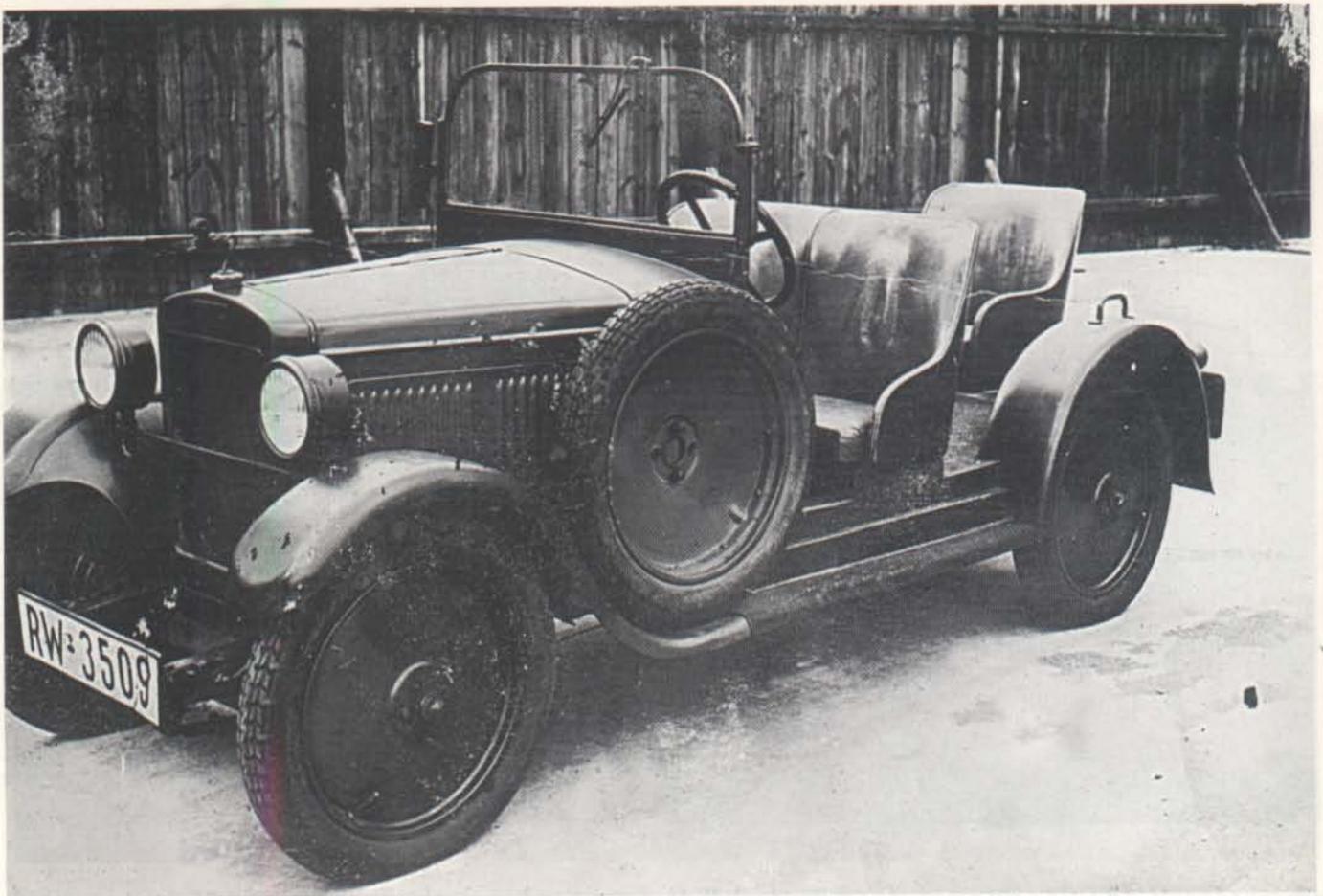
Unten:

Ein Hanomag 4/20 PS als kleiner Fernsprechwagen mit zwei Sitzen und Gerätekasten. (WF)





K-128 b. 33



Oben: Der Hanomag 4/20 PS als leichter geländegängiger Personenkraftwagen Kfz. 1. mit drei Kübelsitzen, Windschutzscheibe und ohne Seitentüren. (WF)

Linke Seite:
 Kleiner Fernsprechkraftwagen Kfz. 2. Die Sonderaufbauten für diesen Typ lieferten Magirus (Ulm) und die Vereinigten Werkstätten für Karosserie- und Wagenbau (München). (WF)



Rechts:
 Der Adler-Favorit ist zwischen 1929 und 1932 in geringer Zahl von der Reichswehr beschafft worden. Der 4-Zylinder-Motor leistete 35 PS. (CK)



Oben und unten: Ab 1933 gefertigt wurde der Wanderer W II, der sich im Einsatz gut bewährt hat. 2844 Fahrzeuge waren hergestellt worden. Verwendet wurden sie als Kommandeurwagen und in den Panzerabwehrkompanien der Infanterieregimenter als Zugmittel für die 3,7-cm-Pak L/45. (WF)

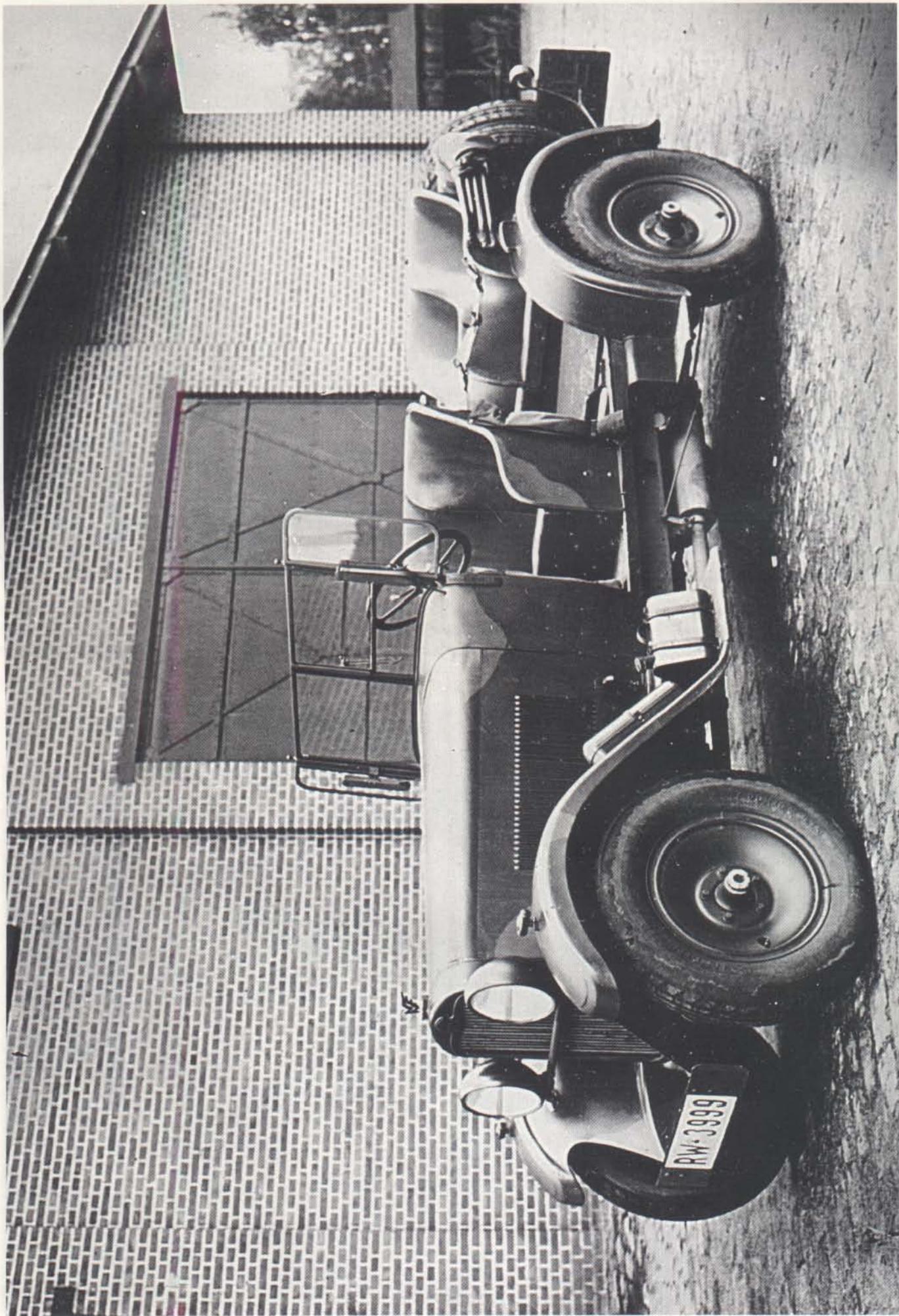


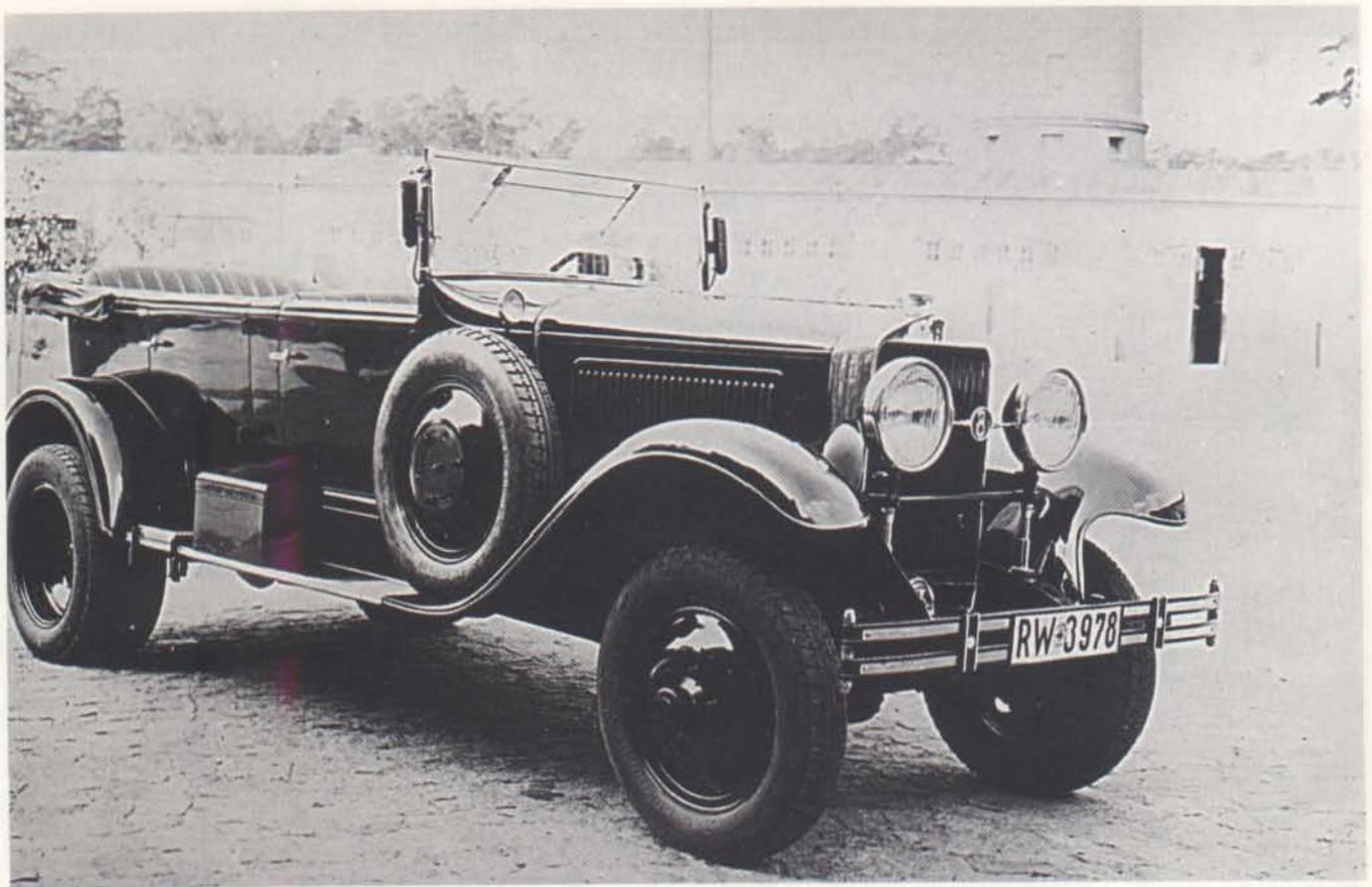


1926 beschaffte die Reichswehr eine kleine Zahl von Sechsrad-Geländewagen, darunter fünf Horch 8. Das Gesamtgewicht lag bei 4680 kg, ein 8-Zylinder-Horchmotor mit 80 PS Leistung kam zum Einbau, der dem Fahrzeug eine Geschwindigkeit von maximal 70 km/h verlieh. (CK)



Rechts:
 Weitere Entwicklungen von Sechsrad-Geländewagen kamen von Daimler-Benz in Gestalt des G 1 und G 3, weiterhin von den Selve-Automobilwerken AG in Hameln. Der im Bild gezeigte G 3 entstand auf dem Lastkraftwagen-Fahrgestell 1,5 to. (BA)





Oben: Als schwerer geländegängiger Personenkraftwagen Kfz. 21 lief in geringer Zahl der Horch 8 Typ 350. Er hatte Allradantrieb, einen 80 PS starken Motor und konnte 5-6 Mann aufnehmen.

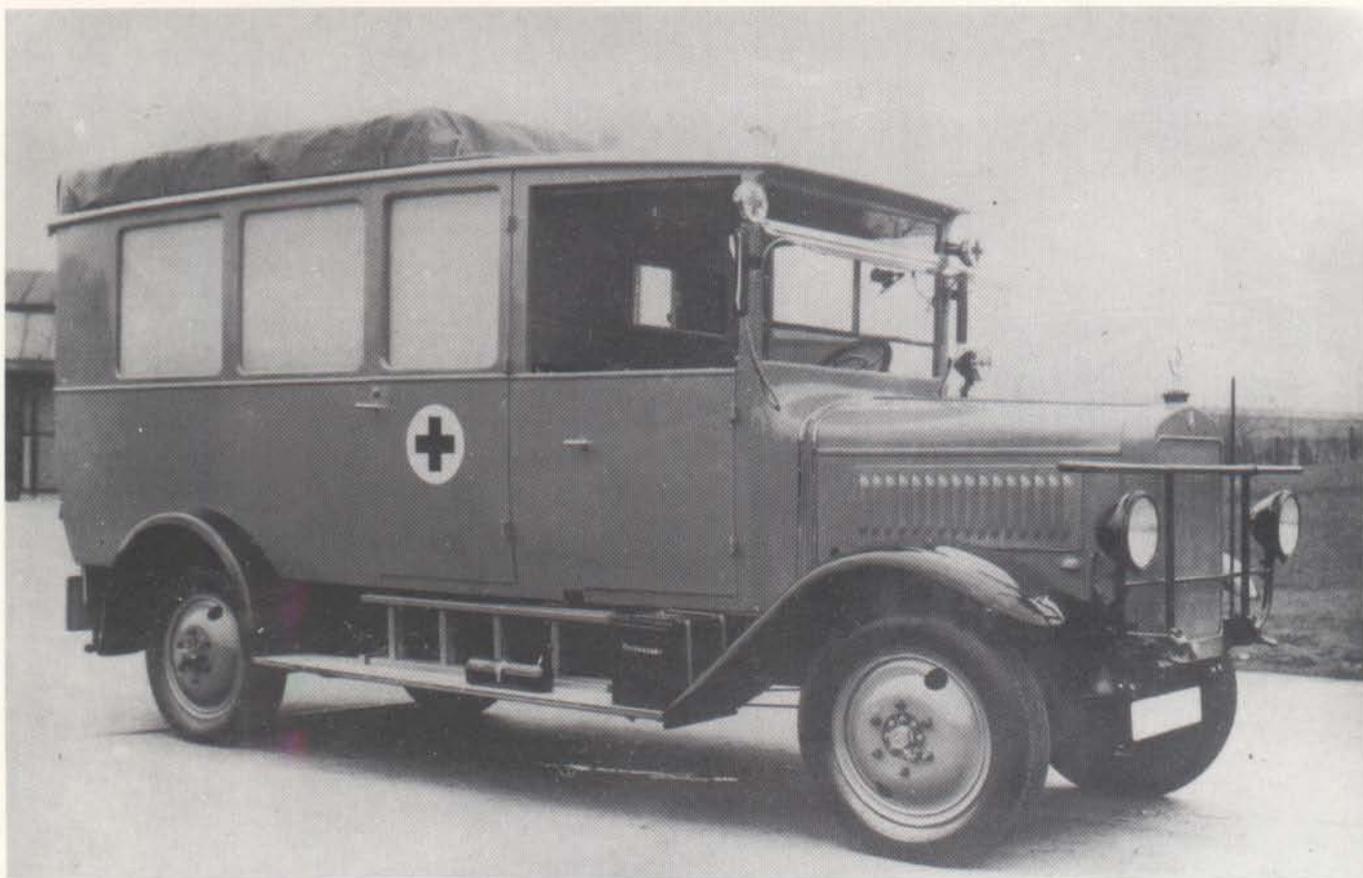
Linke Seite:

Einer der ersten Wanderer-Kübelwagen W-11. Die Reserveräder waren doch hinten am Fahrzeug angebracht. Die offizielle Bezeichnung lautete mittlerer geländegängiger Personenkraftwagen Kfz. 11. Er hatte vier Kübel-sitze, eine verstellbare Windschutzscheibe mit seitlichen Schutzteilen, ein zusammenlegbares Verdeck. Als Kfz. 12 besaß das Fahrzeug eine Zugvorrichtung für die 3,7-cm-Pak L/45 und den Sd. Anh. 32. (WF)



Rechts:

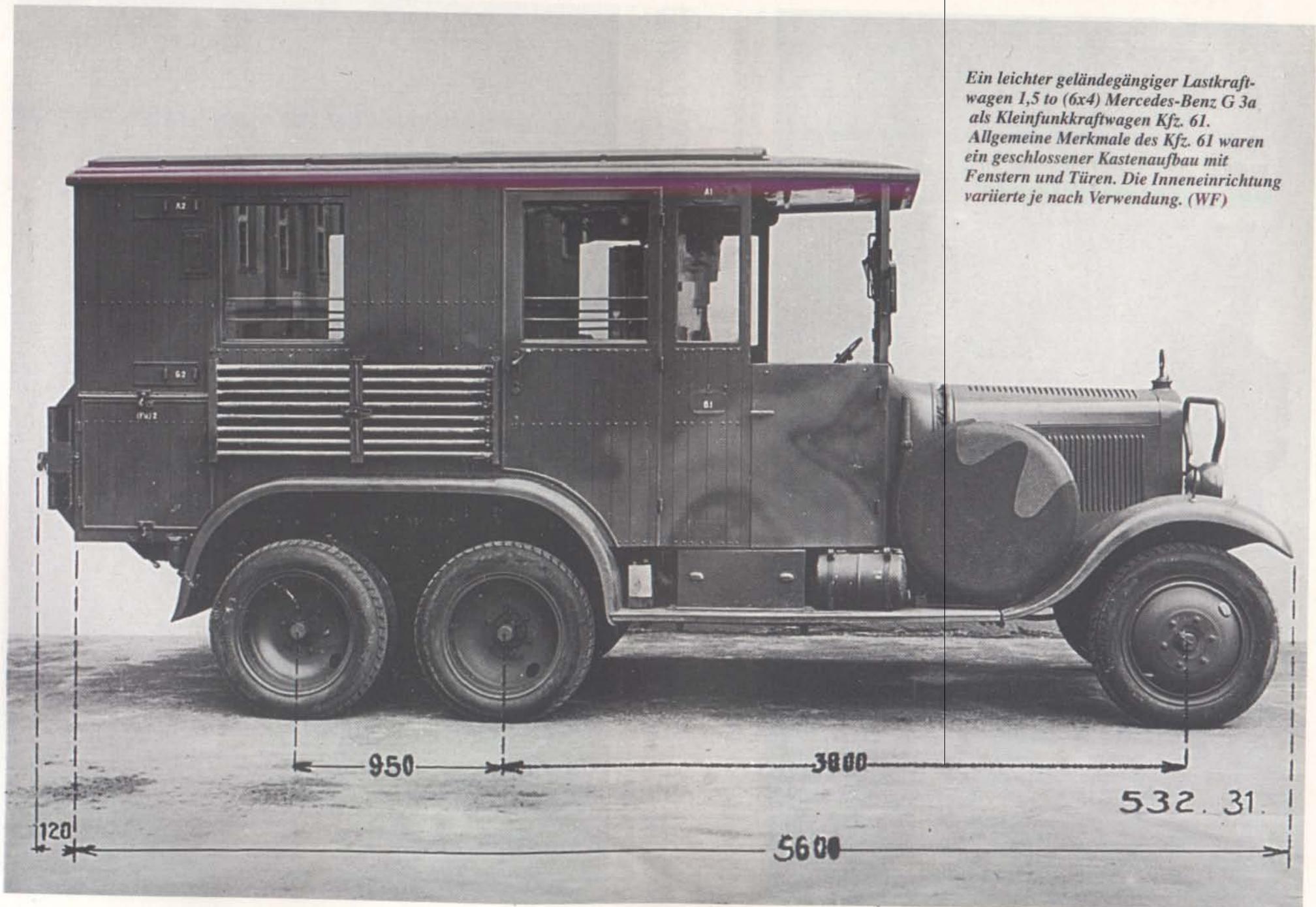
Der Horch-Sechsrad-Geländewagen bot fünf bis sechs Mann ausreichend Platz. (CK)



Der Krankenkraftwagen Kfz. 31. Merkmale dieses Fahrzeuges, für welches mehrere Typen handelsüblicher Lastkraftwagen genutzt wurden, waren ein geschlossener Kastenbau mit Fenstern, Seiten- und Hintertüren, Gepäckgitter. Die Inneneinrichtung variierte je nach Verwendung. (WF)



Eine Fernschreibstelle (mot) in Betrieb. Als Fernschreib-Kraftwagen Kfz. 61 hat man die leichten geländegängigen Lastkraftwagen Mercedes-Benz G 3a, Büssing-NAG G 31 und Magirus M 206 verwendet. (WF)



Ein leichter geländegängiger Lastkraftwagen 1,5 to (6x4) Mercedes-Benz G 3a als Kleinfunkkraftwagen Kfz. 61. Allgemeine Merkmale des Kfz. 61 waren ein geschlossener Kastenaufbau mit Fenstern und Türen. Die Inneneinrichtung variierte je nach Verwendung. (WF)



Die Fahrzeuge einer Beobachtungsabteilung der Artillerie vor dem Ausmarsch ins Manöver. Darunter vier Kfz. 61. (WF)

Unten: Als Flak-Mefstrupp-Kraftwagen Kfz. 74 kamen mittlere geländegängige Lastkraftwagen Henschel 33 D 1, Krupp L 3 H 63 und Büssing-NAG 3 GL 6 zur Verwendung. Allgemeine Merkmale waren ein offener Pritschenaufbau mit Spriegel und Plane, zwei Längsbänke und Vorrichtungen zur Unterbringung von Zusatzteilen zum Kommandogerät. (WF)

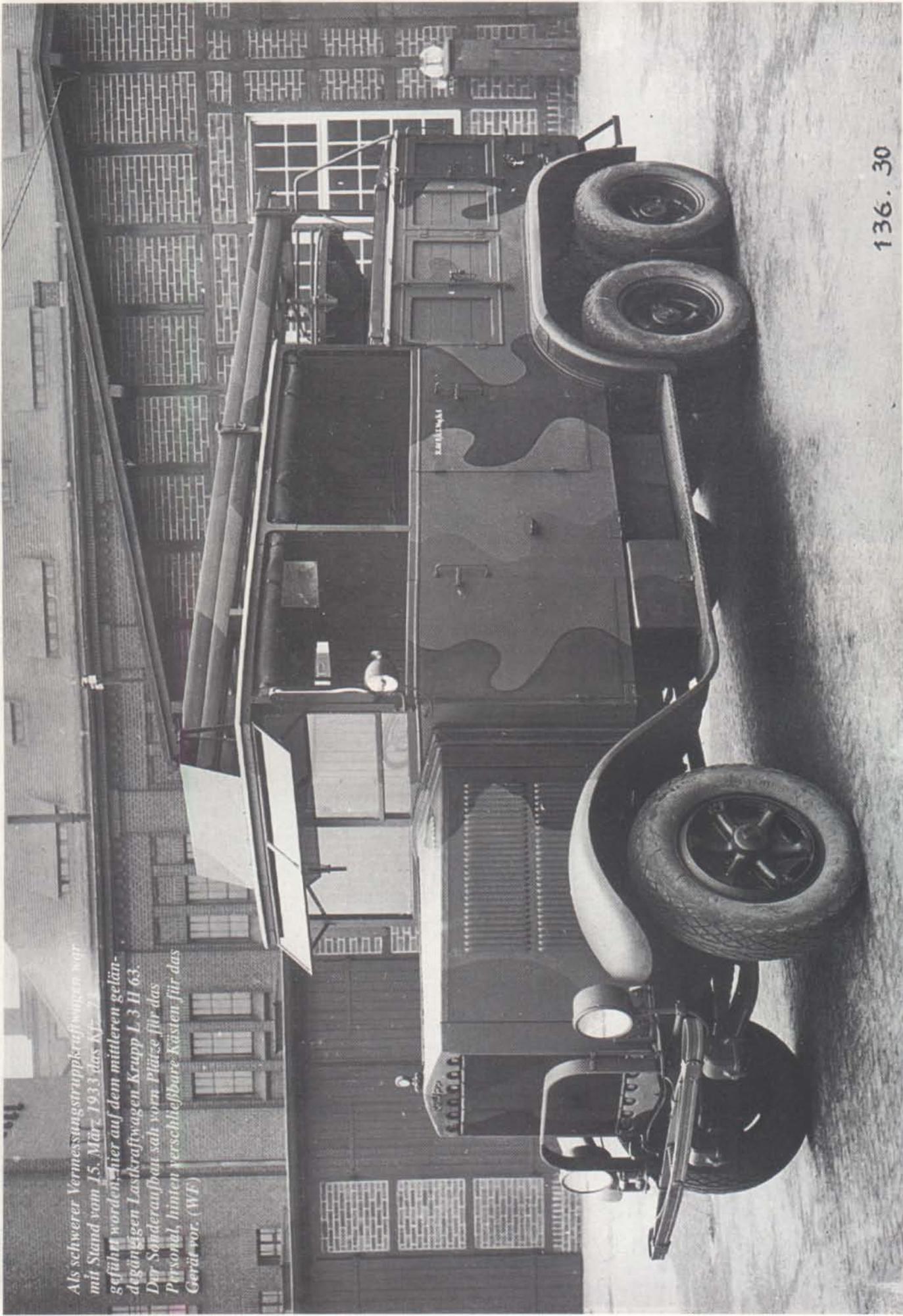




Wir von der Kraftfahrtruppe! An Selbstbewußtsein mangelte es den Spezialisten in den Kraftfahrabteilungen der Reichswehr nicht. Erinnerungsfoto von einer Übungsfahrt 1929. (CK)

Später, in der Kraftfahrzeug-Nummernliste für Lastkraftwagen der Wehrmacht tauchte er nicht mehr auf - der Triebwerk-kraftwagen Kfz. 75. Allgemeine Merkmale waren ein offener Pritschenaufbau mit Vorrichtung zum Befördern von Flugzeugtriebwerken und mit Kran zum Ein- und Ausbau. Bei dem Fahrzeug handelt es sich um einen Büssing-NAG Typ 3 GL 6. (WF)





Als schwerer Vermessungstruppkraftwagen war
mit Stand vom 15. März 1933 das Nr. 74
geführt worden. Hier auf dem mittleren gelän-
degängigen Lastkraftwagen Krupp L 3 H 63.
Der Sonderaufbau sah vorn Plätze für das
Personal, hinten verschließbare Kästen für das
Gerät vor. (WF)

136. 30



Die Fahrschule macht Pause. Neben der Beschaffung geeigneter Kraftfahrzeuge widmete man in der Reichswehr der umfassenden Schulung geeigneten Personals zu Kraftfahrern große Aufmerksamkeit. (CK)

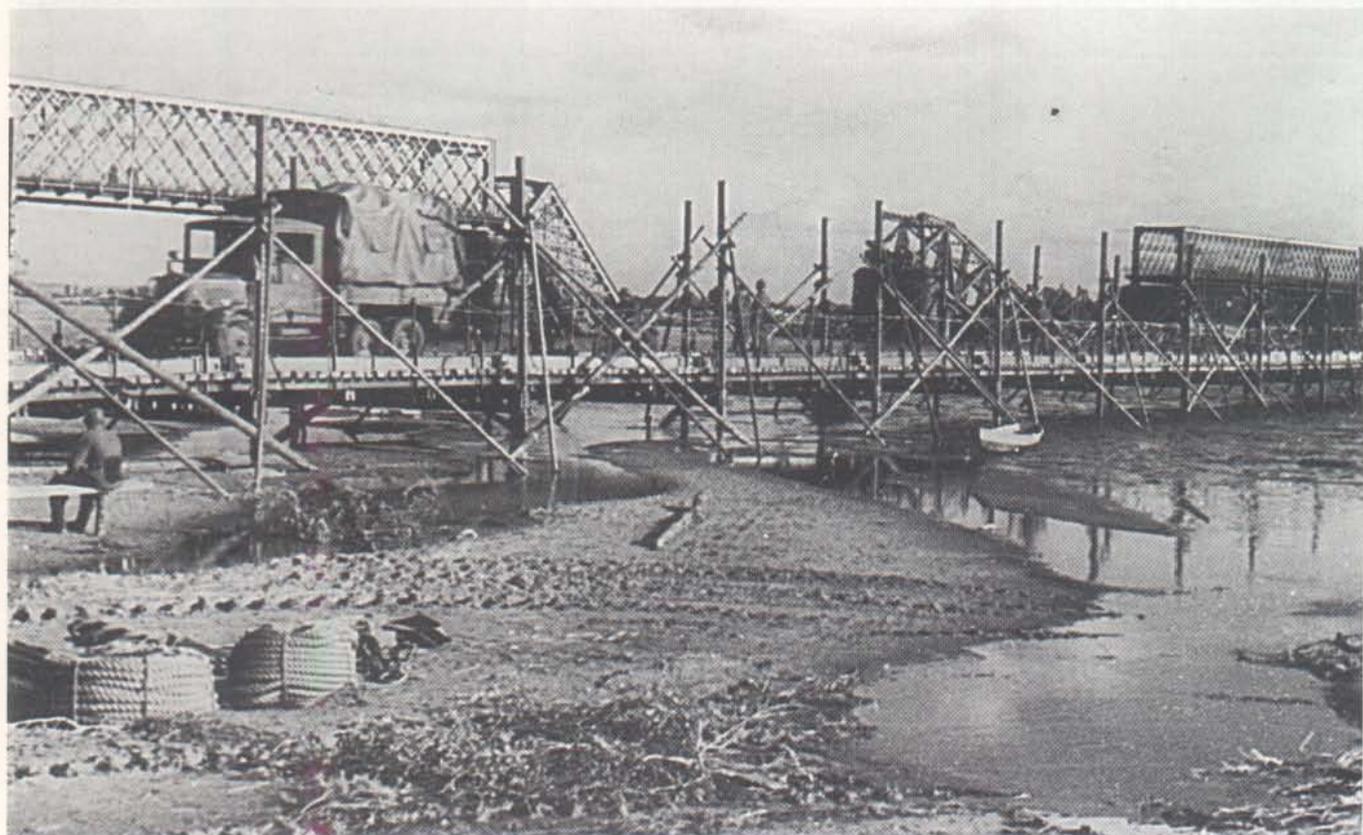
Auf insgesamt 15 verschiedene Verwendungsformen hatte man sich beim Kfz. 72 festgelegt. Darunter zählte der Befehlskraftwagen, der Wetterkraftwagen, der Wetter- und der Funkhorkraftwagen. Der geschlossene Kastenaufbau mit Fenstern und Türen konnte je nach Verwendungszweck ausgestattet werden. (WF)

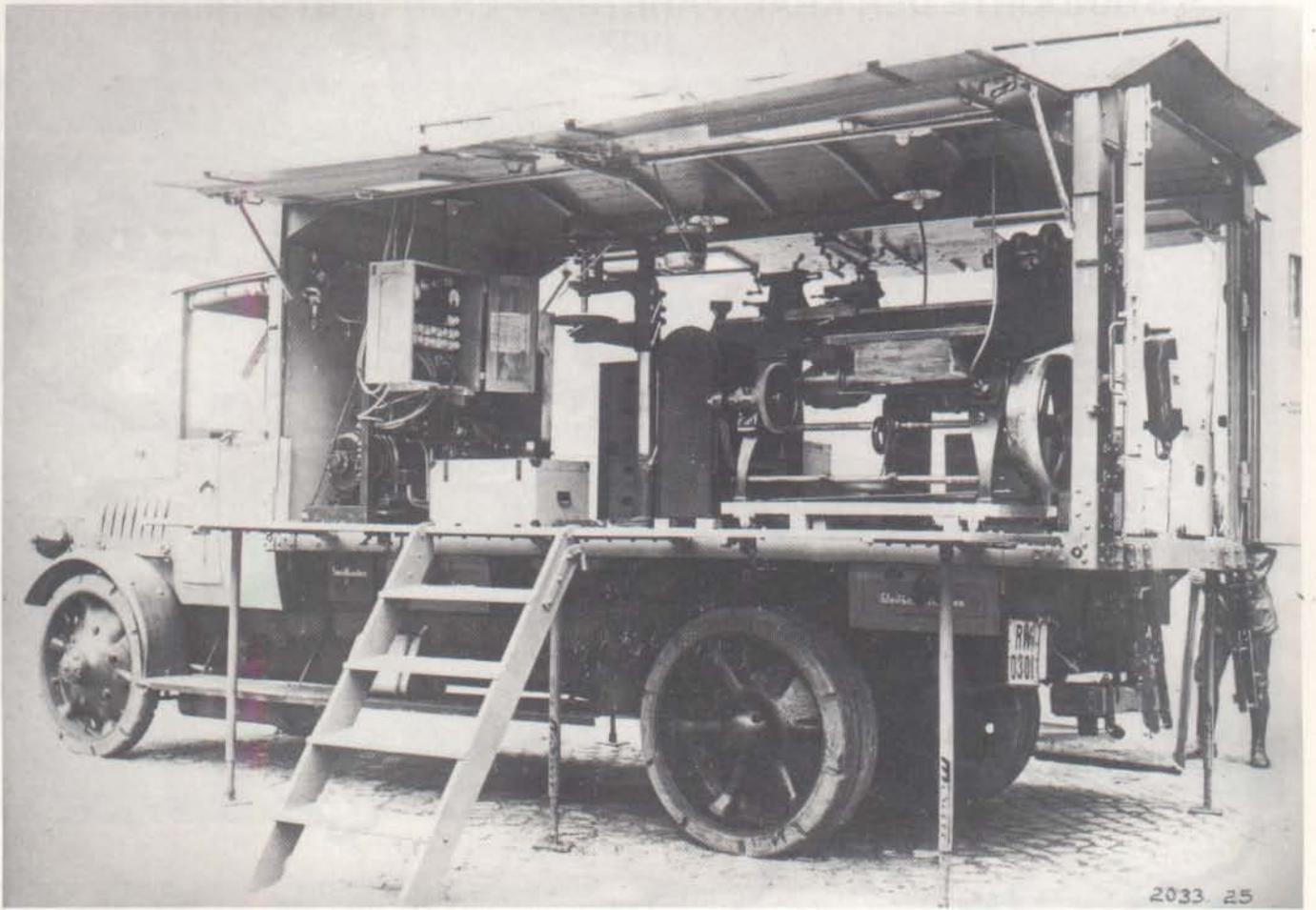




Vom mittleren geländegängigen Lastkraftwagen (6 x 4) Henschel Typ 33 D 1 wurde zwischen 1933 und 1941 eine größere Anzahl hergestellt. Diese Aufnahme entstand in der zweiten Hälfte der 30er Jahre. (MHM)

Gehörte im Sommer 1941 schon zu den Veteranen - der Henschel 33 B 1, der zwischen 1928 und 1934 in beachtlicher Zahl für die Reichswehr gebaut wurde. Aufnahme vom Juli 1941, Ostfront. (WF)

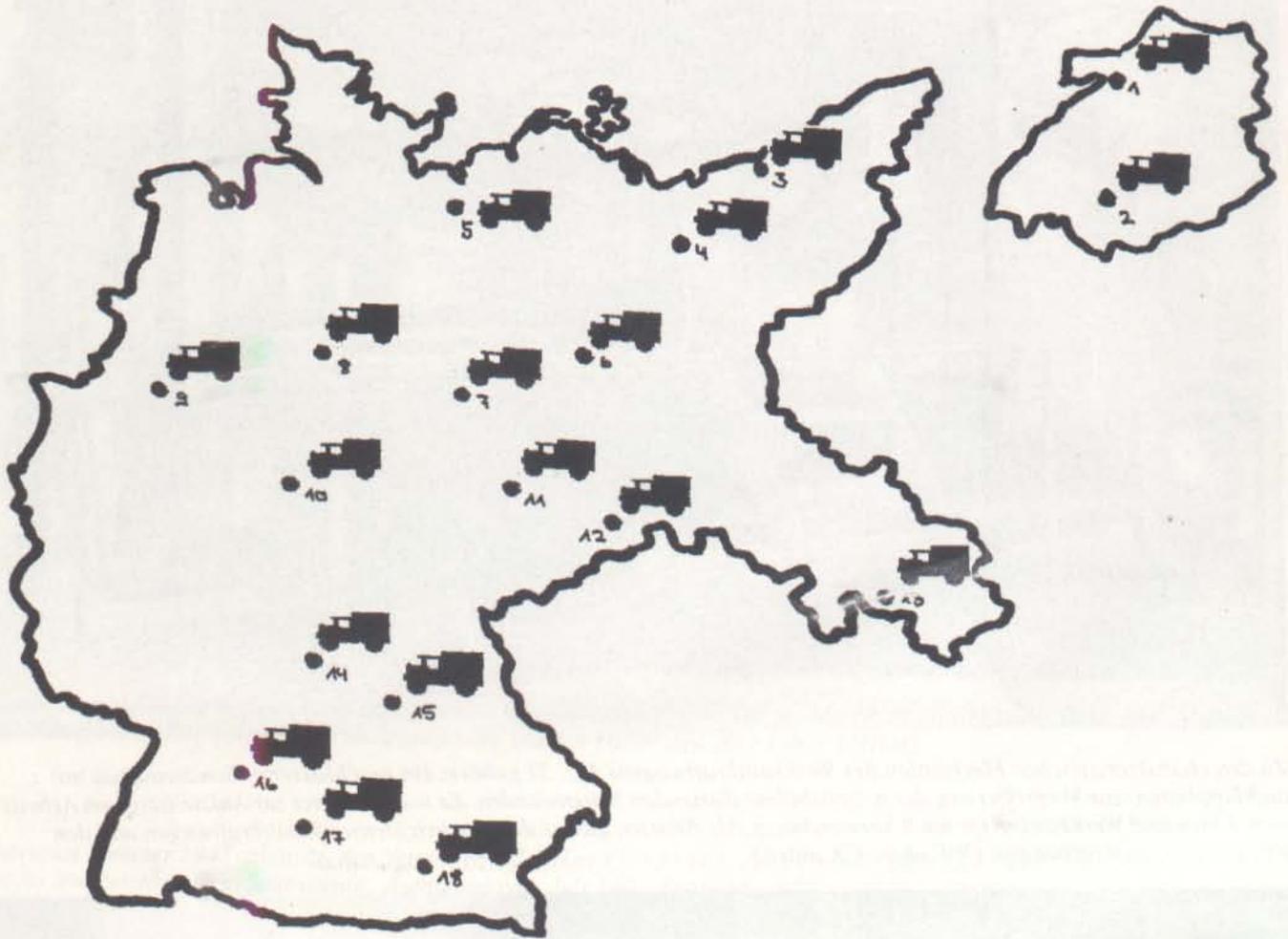




Zu den charakteristischen Merkmalen des Werkstattkraftwagens Kfz. 51 gehörte ein geschlossener Sonderaufbau mit aufklappbaren, zur Vergrößerung der Arbeitsbühne dienenden Seitenwänden. Er war geeignet zur Aufstellung von Arbeitsmaschinen und Werkbänken (je nach Verwendung). Als Abarten gab es den Nachrichtenwerkstattkraftwagen und den Fliegerwerkstattkraftwagen. (WF oben, CK unten)



STANDORTE DER KRAFTFAHRTRUPPEN IN DEUTSCHLAND 1927



1 = Königsberg

2 = Allenstein

3 = Kolberg

4 = Stettin

5 = Schwerin

6 = Berlin-Lankwitz

7 = Magdeburg

8 = Hannover

9 = Münster

10 = Cassel

11 = Leipzig

12 = Dresden

13 = Neiße

14 = Würzburg

15 = Fürth

16 = Stuttgart-Cannstatt

17 = Ulm

18 = München



Oben und unten:
Manöverbilder Anfang der 30er Jahre. Die Kraftfahrer trugen Lederzeug, einen Schutzhelm aus Leder und eine Schutzbrille. (CK)



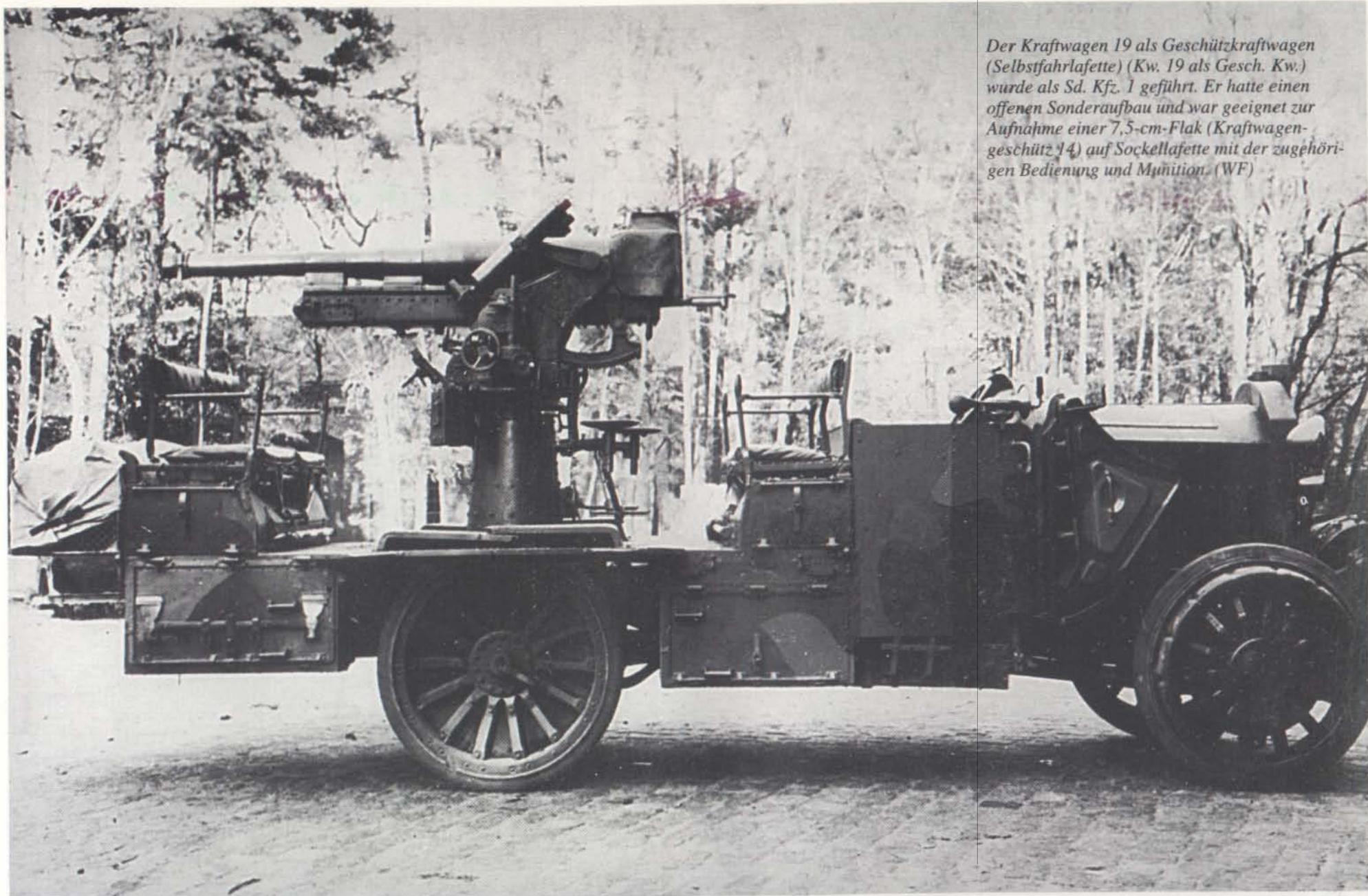


Die Zugmaschine Krupp-Daimler lief als Sd. Kfz. 2 mit offenem Sonderaufbau mit Spriegel und Plane für Personal und Gerät. Sie hatte Allradantrieb, eine Seilwinde und eine Sonderanhängerkupplung. (WF)



*Oben und unten:
In den Geschütz-Kraftwagenbatterien fanden KD-1-Zugmaschinen auch zum Munitionstransport sowie als Bergfahrzeug Verwendung.*





Der Kraftwagen 19 als Geschützskraftwagen (Selbstfahrlafette) (Kw. 19 als Gesch. Kw.) wurde als Sd. Kfz. 1 geführt. Er hatte einen offenen Sonderaufbau und war geeignet zur Aufnahme einer 7,5-cm-Flak (Kraftwagengeschütz 14) auf Sockellafette mit der zugehörigen Bedienung und Munition. (WF)



Ein Geschützkraftwagen wog 11,25 t. Neun Mann Besatzung gehörten zu jedem Fahrzeug. Jede Geschütz-Kraftwagenbatterie verfügte über vier Sd. Kfz. 1. (CK)

Unten: Ausfahrt zum Übungsschießen. Gut zu erkennen ist die stabil gehaltene Seilwinde und die Gestaltung der vollgummibereiften Räder. (CK)

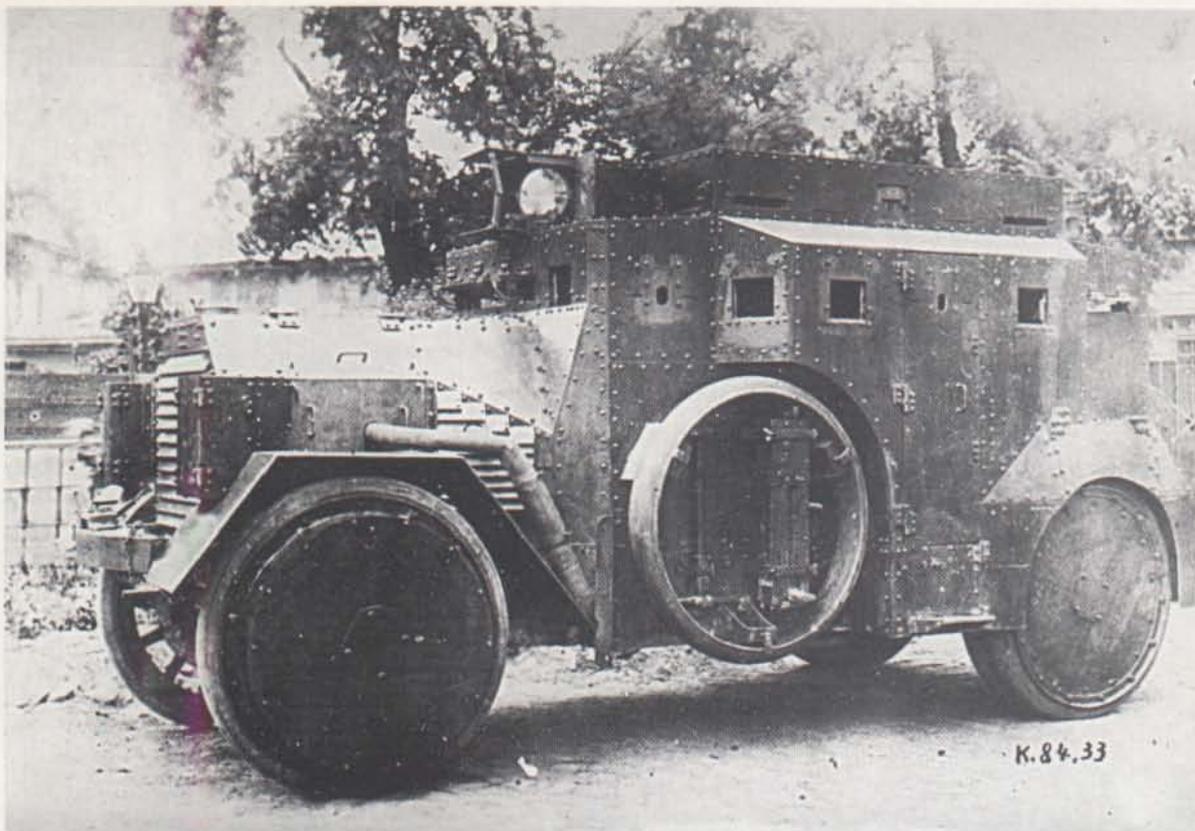




Entsprechend eines Schreibens des Wehramtes der Reichswehr vom 25. März 1929 war für den Zeitraum 1930 bis 1932 das Umseelen der Rohre von 120 Flakgeschützen von 7,7-cm auf 7,5-cm vorgesehen. Davon waren 80 für den Aufbau auf Kraftwagen 19 (Sd. Kfz. 1) vorgesehen. Nur 28 durften offiziell geführt werden. (CK)



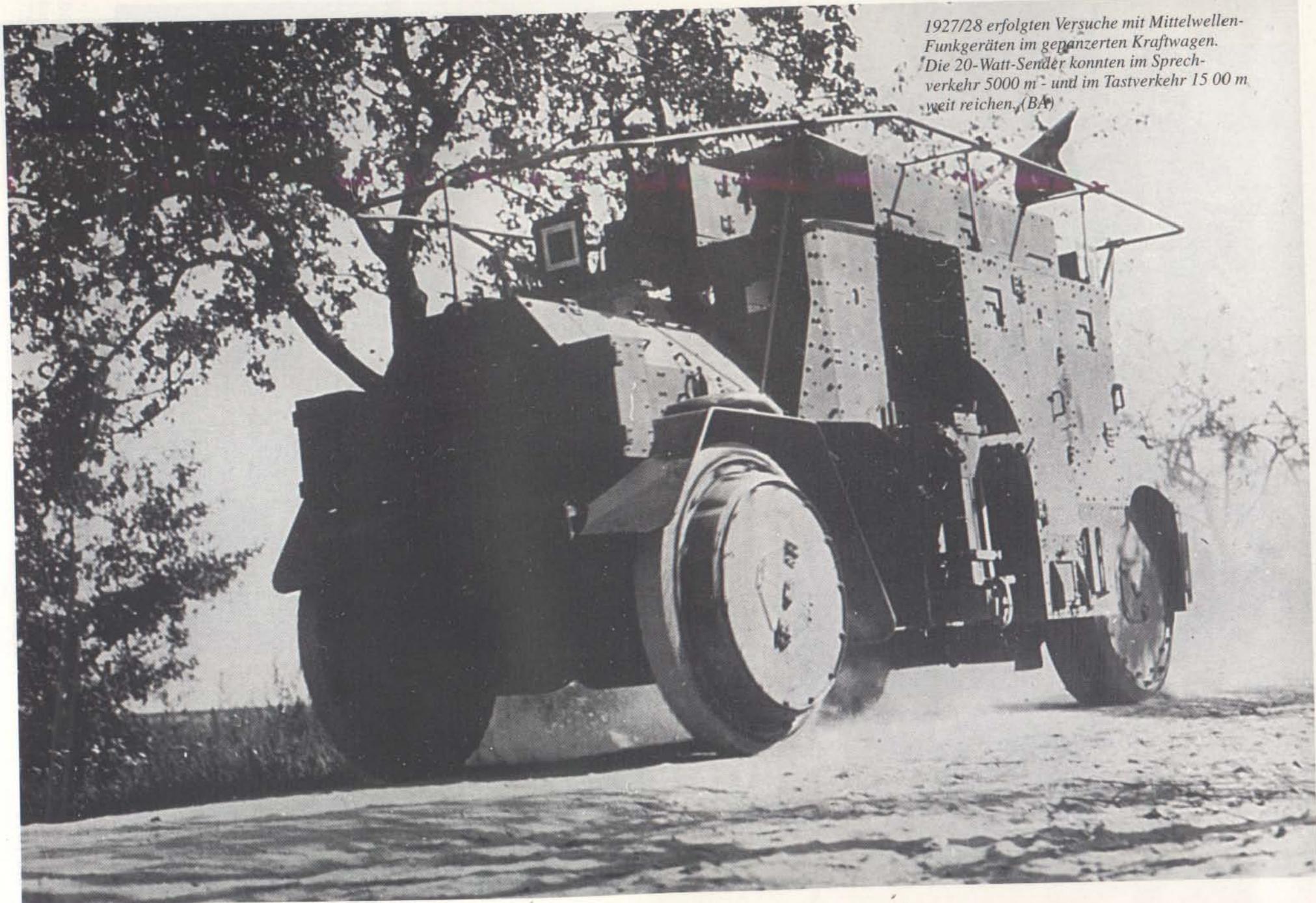
Die Geschützkraftwagen wurden als besonders wertvoll angesehen, weil sie bei der Abwehr von Flugzeugen und Panzerkampfwagen gleichermaßen beweglich und wirkungsvoll zur Geltung gebracht werden konnten. Zum Verschuß kamen eine 7,5-cm-Kanonengranate und eine 7,5-cm-Kanonengranate mit Panzerkopf und Lichtspur. (CK)



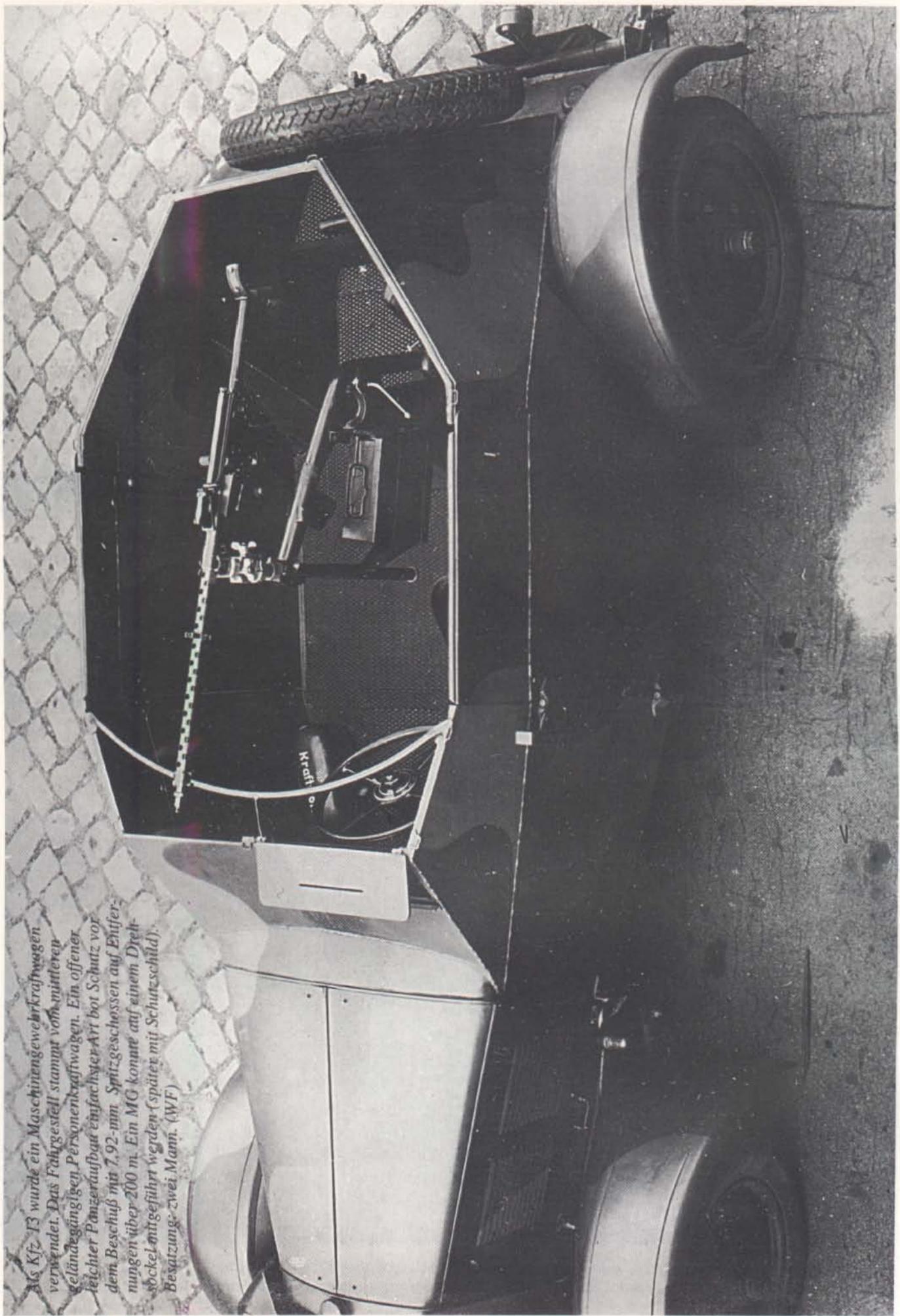
Unter der Bezeichnung gepanzerter Kraftwagen Sd. Kfz. 3 verwendete die Reichswehr das Sonderfahrzeuggestell von Krupp-Daimler, welches zusätzlich mit einer Rückwärtssteuerung versehen war. Der geschlossene Panzeraufbau war sicher vor dem Beschuß mit 7,92 mm schweren Spitzgeschossen (sS). Sehslitz und Sehluken waren vorhanden (letztere zur Aufnahme von Maschinengewehren vorbereitet). Es konnten 12 Mann ohne - oder 6 Mann mit Maschinengewehr transportiert werden. (WF)

Rechts:
 Der Reichswehr waren 105 gepanzerter Kraftwagen zugebilligt worden (15 für jede Division). Wegen des geringen Gefechtswertes sind jedoch nur insgesamt 45 durch Umbau und Neubau angeschafft worden. Die vorbereitete Lafettierung von vier schweren Maschinengewehren mußte vor den Augen der Interalliierten Kontrollkommission verborgen werden. (WF)





1927/28 erfolgten Versuche mit Mittelwellen-
Funkgeräten im gepanzerten Kraftwagen.
Die 20-Watt-Sender konnten im Sprech-
verkehr 5000 m² und im Tastverkehr 15 000 m
weit reichen. (BA)



Ms Kfz 13 wurde ein Maschinengewehrkraftwagen verwendet. Das Fahrgestell stammt vom mittleren geländegängigen Personenkraftwagen. Ein offener leichter Panzeraufbau einfachster Art bot Schutz vor dem Beschuß mit 7,92-mm Spitzgeschossen auf Entfernungen über 200 m. Ein MG konnte auf einem Drehsockel mitgeführt werden (später mit Schutzschild). Besatzung: zwei Mann. (WF)

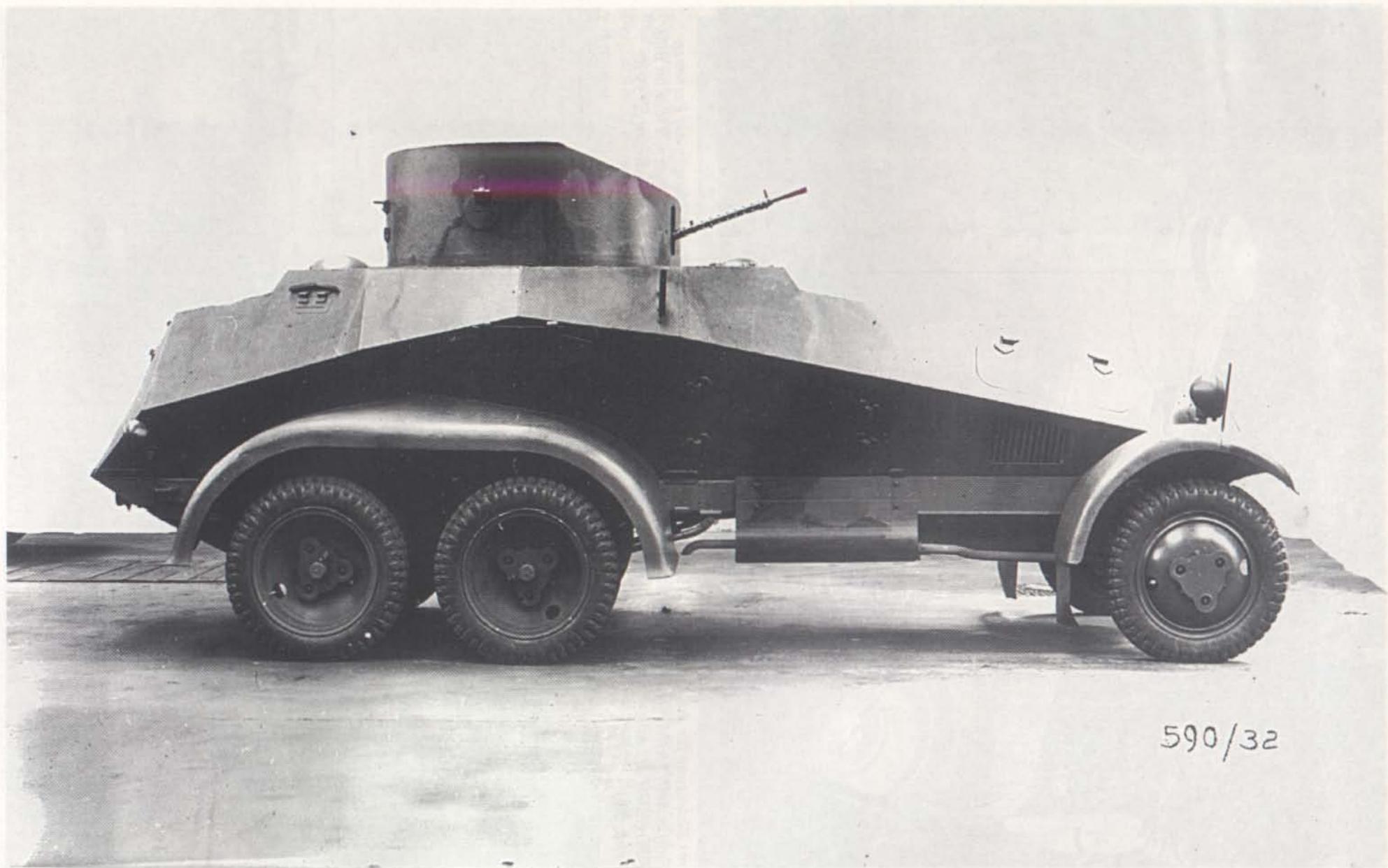
Digitized by Google



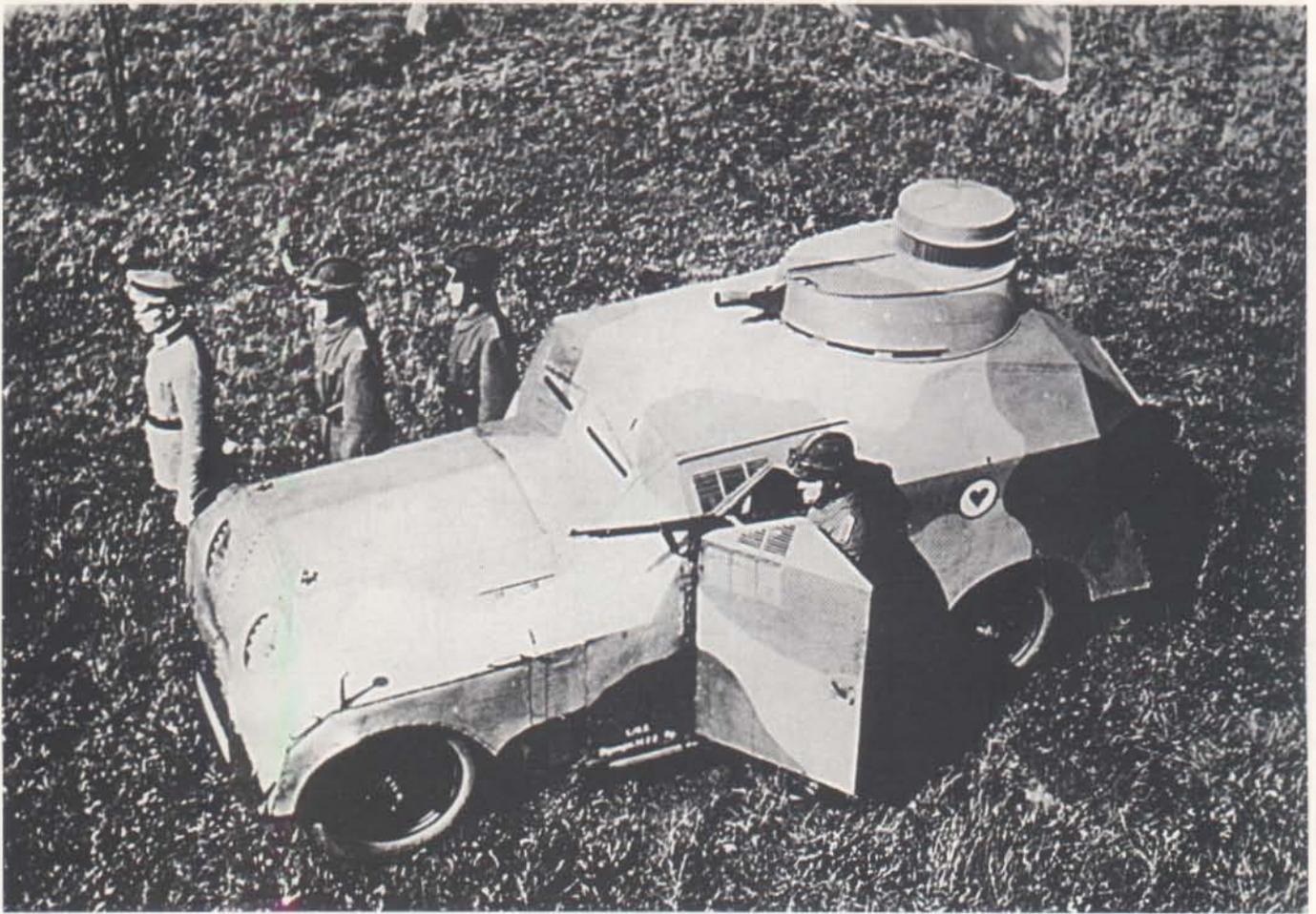
Bis 1934 sind bei Daimler-Benz in Berlin-Marienfelde 147 Maschinengewehrkraftwagen Kfz. 13 und weitere 40 Funkkraftwagen Kfz. 14 hergestellt worden. Sie leisteten wertvolle Dienste beim Aufbau der Panzeraufklärungsabteilungen und waren noch 1939 im Einsatz. (WF)



Vom gepanzerten Kraftwagen Kfz. 67 und dem gepanzerten Funkkraftwagen Kfz. 67 a (später Sd. Kfz. 231 und 232) sind zwischen 1930 und 1936 ca. 1000 Stück für die gepanzerte Aufklärungstruppe beschafft worden. Im Bild der gepanzerte Funkkraftwagen Kfz. 67 a. (WF)



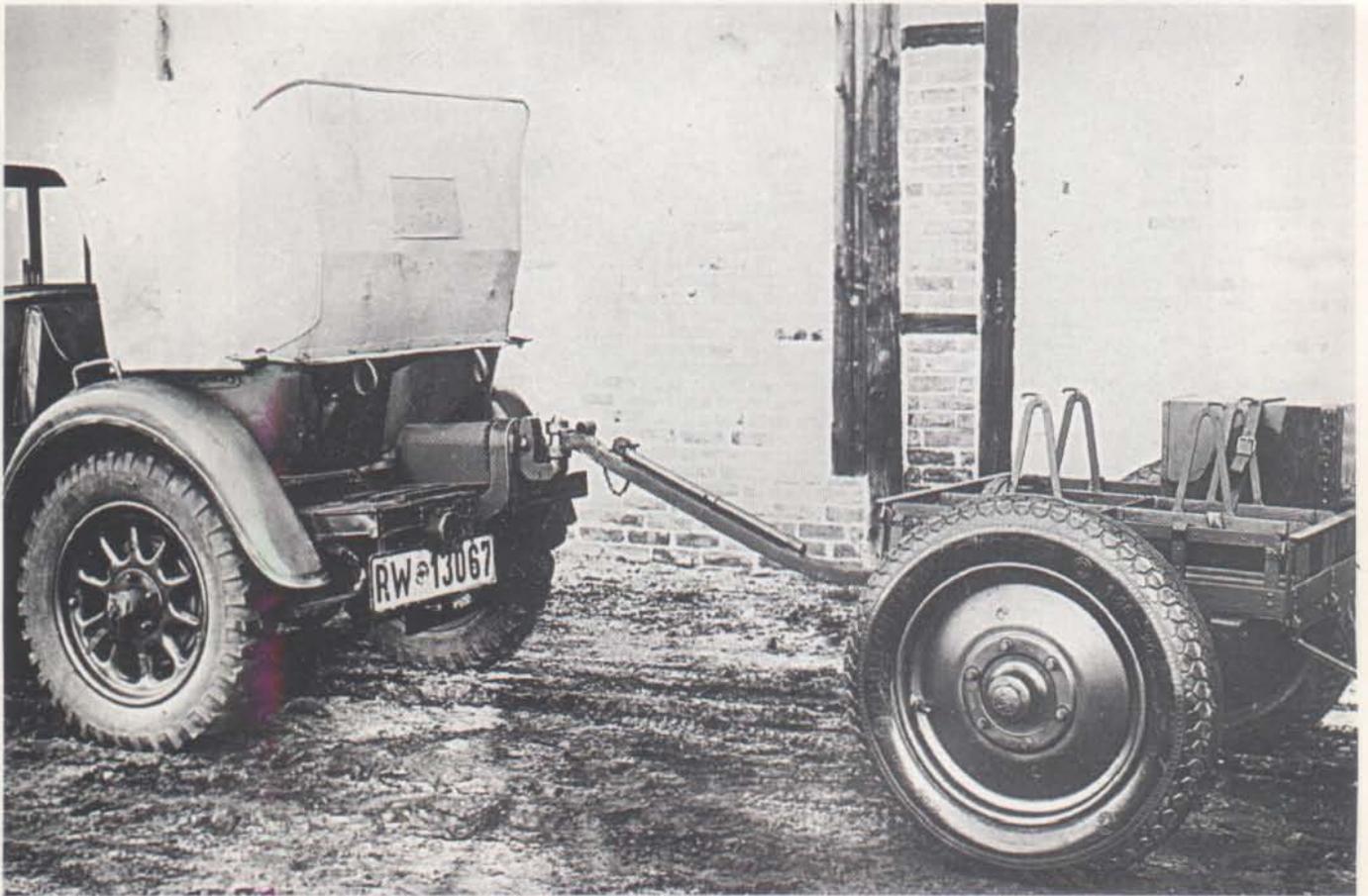
Der gepanzerte Kraftwagen Kfz. 67 entstand auf dem Fahrgestell der leichten geländegängigen Lastkraftwagen von Daimler-Benz, Büssing-NAG und Magirus. Er hatte einen geschlossenen, gegen 7,92-mm-Spitzgeschosse mit Kern (Smk) schützenden Panzeraufbau mit Drehturm. Mit Stand vom 15. März 1933 war die Bestückung mit einem überschweren Maschinengewehr (2-cm) und einem Maschinengewehr 13 in Aussicht gestellt. (WF)



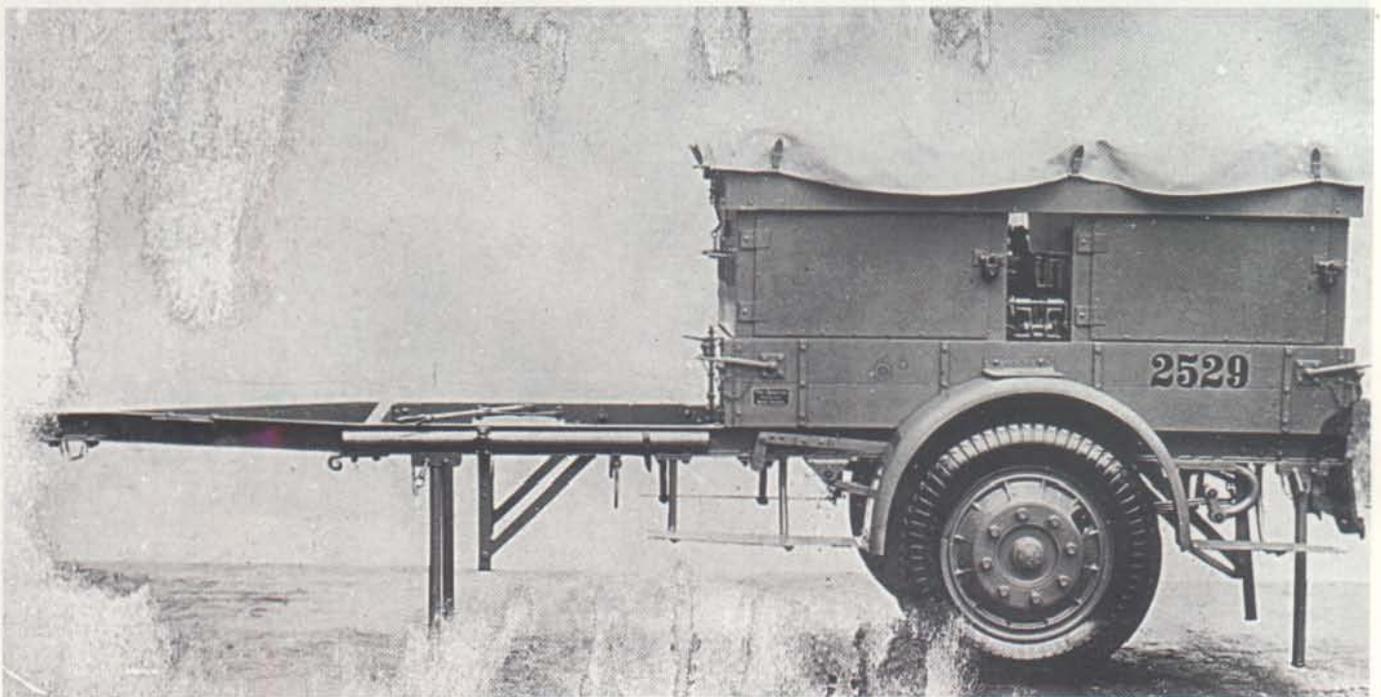
*Oben und unten:
Von besonderer Bedeutung für die Ausbildung in der Reichswehr waren die Kampfwagen-Nachbildungen auf Personenkraftwagen-Fahrgestell. Stellvertretend für die vielen, teils behelfsmäßig hergestellten Panzerattrappen soll hier im Bild die auf dem Fahrgestell des Adler "Standard 6" gezeigt werden. Sie hatten vier Mann Besatzung und wurden ab 1930 hergestellt. (beide BA)*



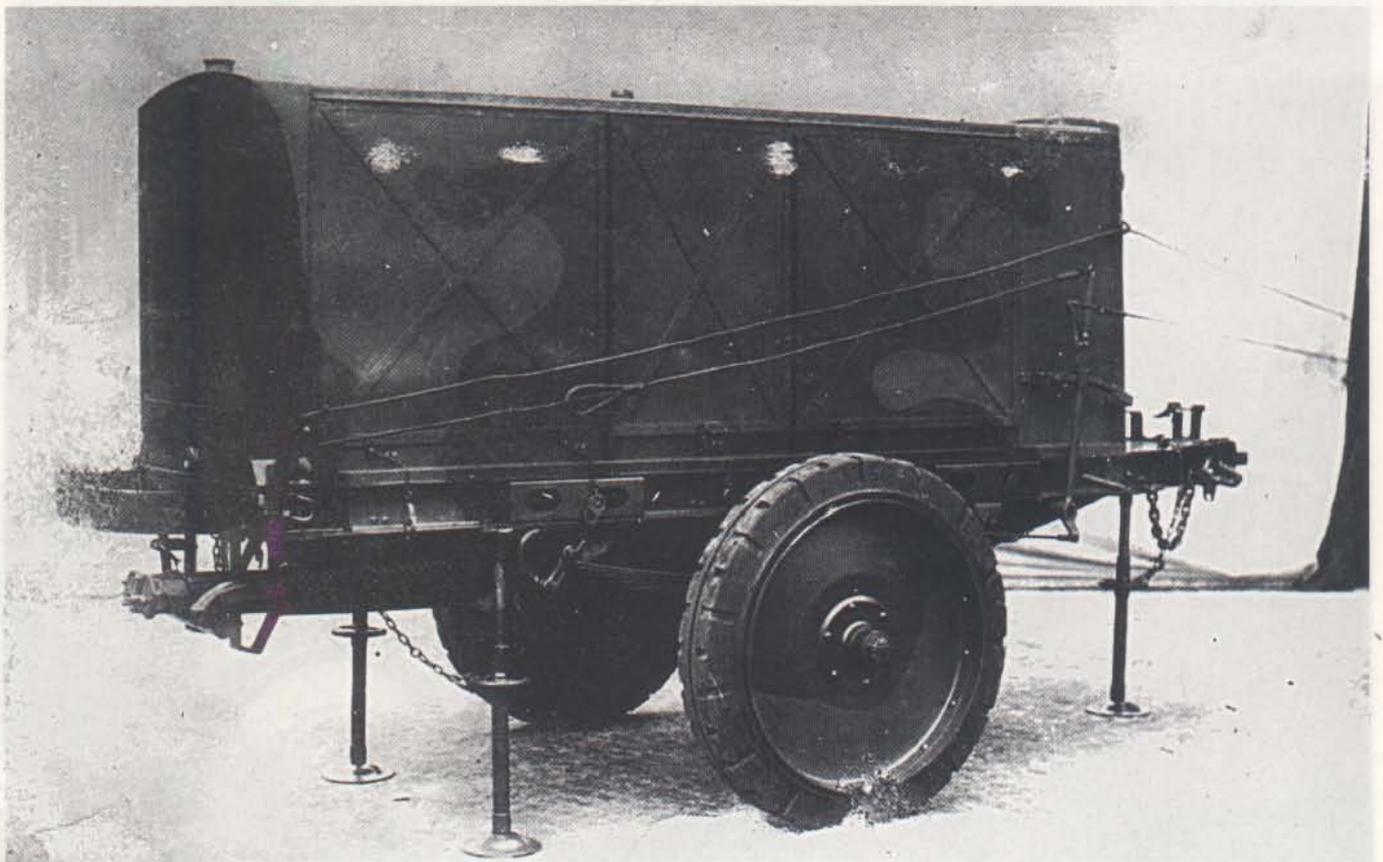
ANHÄNGER



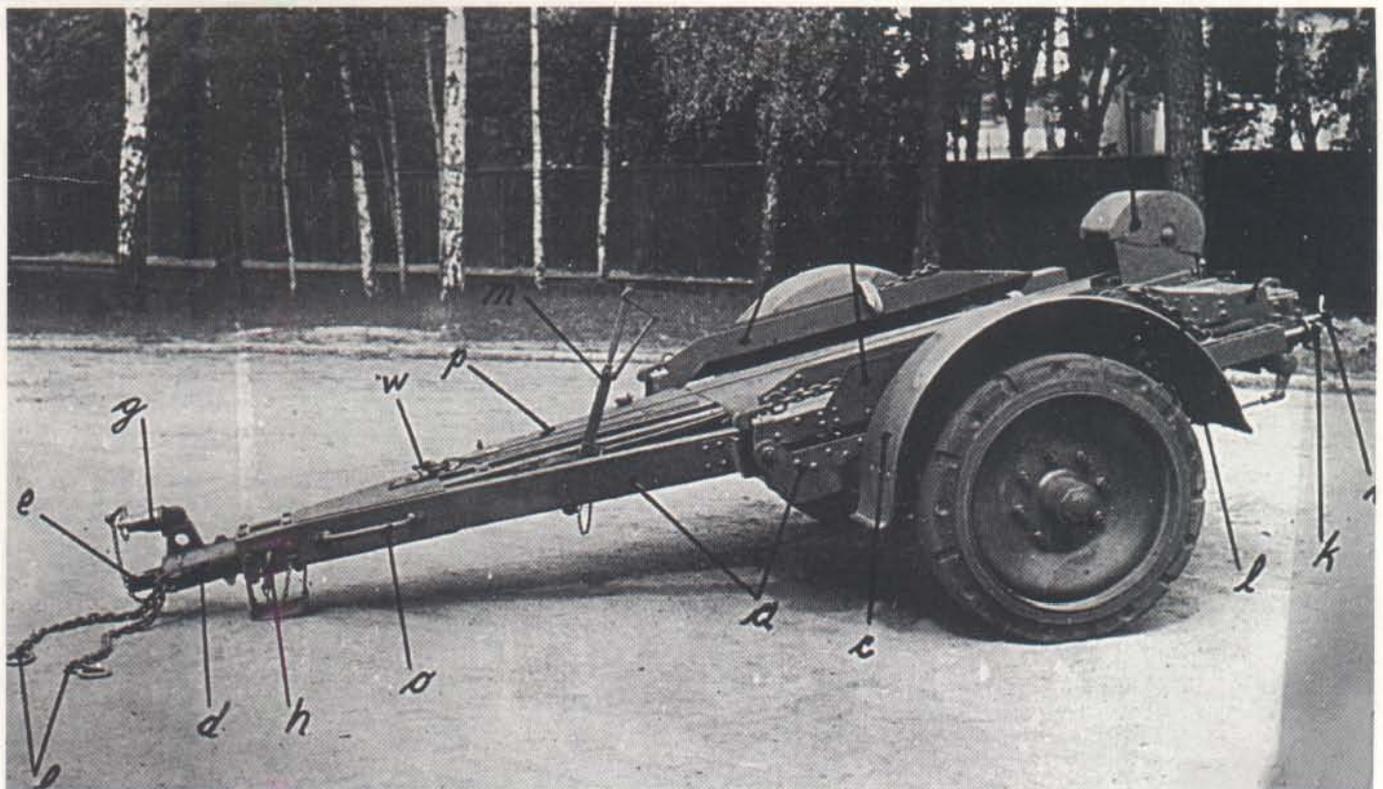
Sonderanhänger (Sd. Ah.) erhielten im Rahmen des Motorisierungsprogramms der Reichswehr eine besondere Bedeutung. Im Bild zu sehen ist ein Sd. Ah. 32 im Zug hinter einem mittleren Personenkraftwagen Kfz. 12 mit gefederter Anhängerkupplung. Der Sd. Ah. 32 diente zum Transport von Munition für die 3,7-cm-Tak (3,7-cm-Tankabwehrkanone, später 3,7-cm-Panzerabwehrkanone L/45). (WF)



Der Anhänger (einachs.) für Telegraphenbau Sd. Ah. 21 fand bei Nachrichteneinheiten Verwendung. Ein leichter Sonderaufbau war mit vier Geräteschränken und einem Aufsatzkasten versehen, die Telegraphenbaugeräte aufnehmen konnten. (WF)

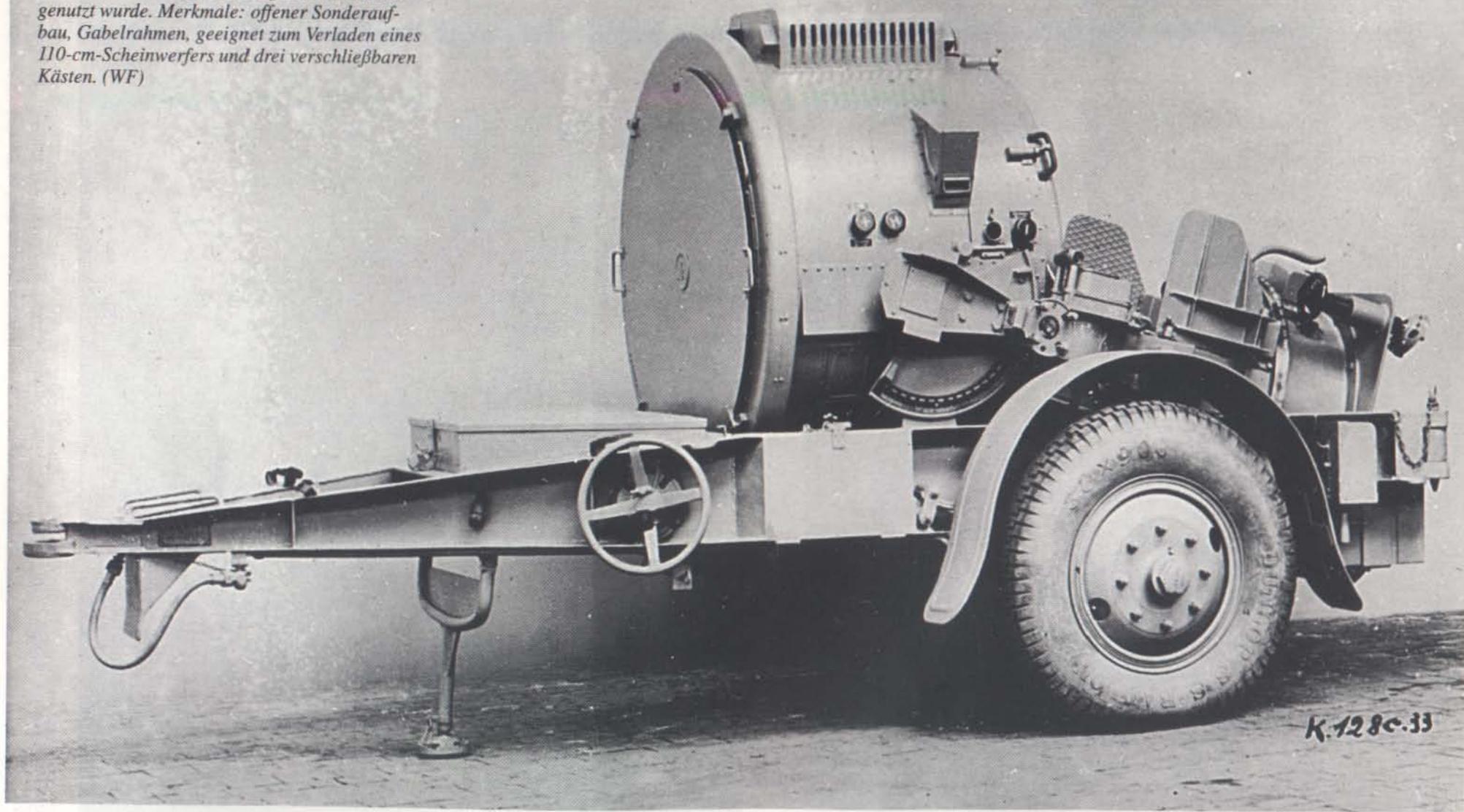


Mit Stand vom 15. März 1933 noch ohne die übliche Sonderanhänger-Nummer versehen - der Maschinensatz 110 V (16,5 kW), welcher bei Flugabwehreinheiten als Kraftquelle für den 110-cm-Scheinwerfer diente. Der Maschinensatz war auf einem Rahmen fest gelagert und durch eine seitlich aufklappbare Blechhaube geschützt. Als Zugmittel dienten mittlere Lastkraftwagen. Ähnlich war der Maschinensatz 220 V für Artilleriebeobachtungseinheiten. (WF)



Bei motorisierten Artillerieabteilungen, die zunächst noch Geschütze nutzen mußten, die für den Pferdezug eingerichtet waren, kam der Sd. Ah. I zur Verwendung. Er wird charakterisiert als Anhänger (einachs.) für leichte und mittlere Geschütze, hatte einen offenen Sonderaufbau mit Vorrichtungen zum Verladen und Festlegen von Geschützen. Als Zugmittel vorgesehen waren leichte oder mittlere geländegängige Lastkraftwagen. (WF)

Zu den heeresüblichen Anhängern gehörte auch der Sd. Ah. 2, der als Anhänger (einachs.) für 110-cm-Scheinwerfer bei Flugabwehreinheiten genutzt wurde. Merkmale: offener Sonderaufbau, Gabelrahmen, geeignet zum Verladen eines 110-cm-Scheinwerfers und drei verschließbaren Kästen. (WF)



K.128c.33



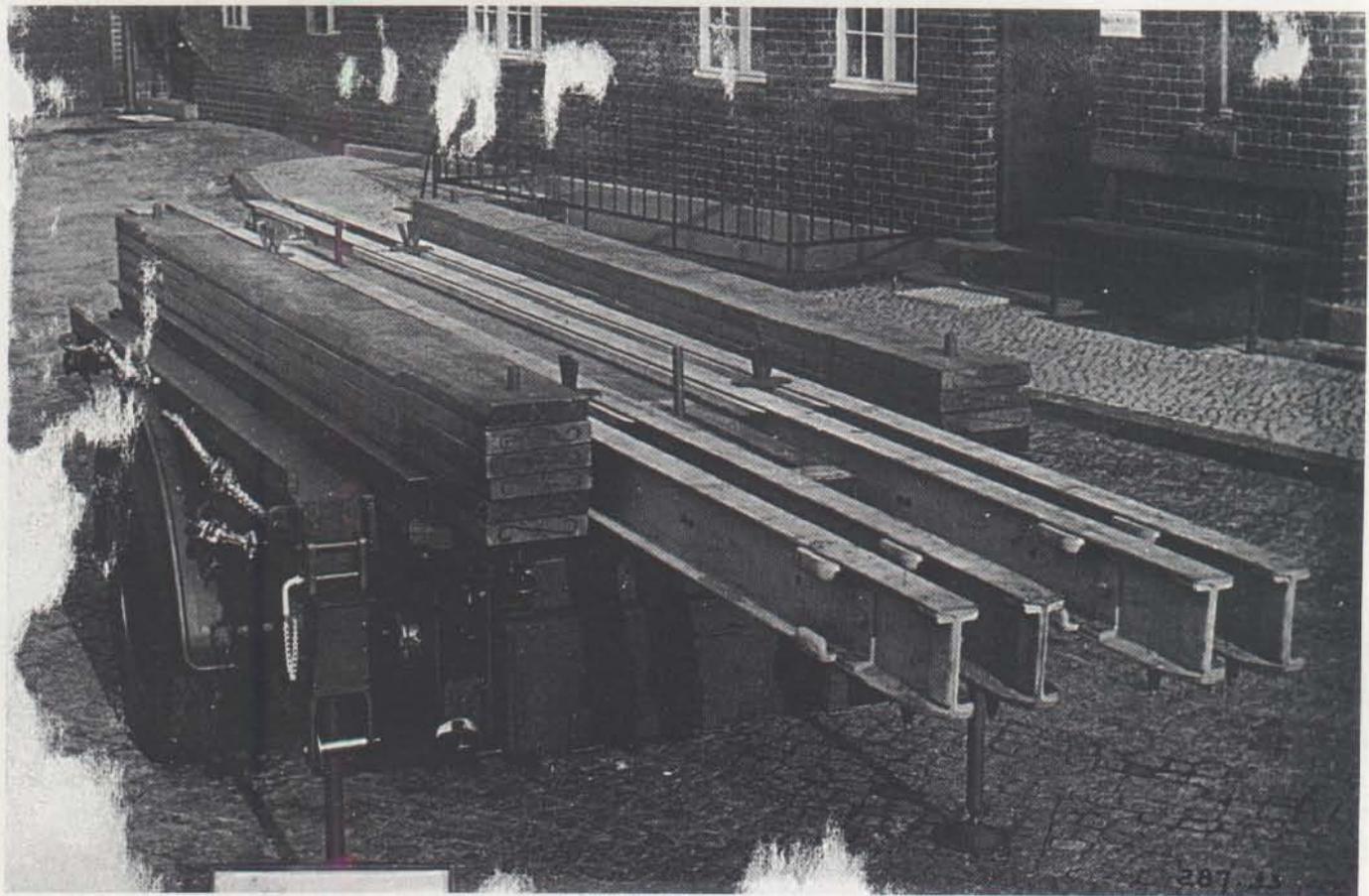
Bei den motorisierten und teilmotorisierten Pionierbrückenkolonnen verwendet wurde der Ah. 13 (=Anhänger einachs.) für Motorboot. Er besaß einen offenen Rahmenaufbau mit einer Vorrichtung zum Verladen und Zuwasserbringen eines Motorbootes. (WF)



Neben dem Ah. 13 kamen bei den Pionierbrückenkolonnen Sd. Ah. 14 und die Sd. Ah. 111 und 112 für Pontobrückengerät zum Einsatz. (WF)



Ein mittlerer geländegängiger Lastkraftwagen 3 to (6x4) Büssing-NAG Typ 3 GL 6 mit angehängtem Sd. Ah. 14. Pioniere sind dabei das Brückengerät abzuladen und für eine Brückenauffahrt zu montieren. (WF)



Anhänger (einachs.) für Brückengerät Sd. Ah. 14. Das einachsige Sonderfahrgestell mit Doppelbereifung hatte einen tiefliegenden, abstürzbaren Rahmen mit Vorrichtungen zum Verladen und Festlegen von Brückengerät. Unter dem Rahmen befand sich ein Kasten für Zubehör- und Vorratssachen. (WF)



Bei dem Beleuchtungsanhänger Ah. 51 handelte es sich um einen 2,5-tö-Anhänger mit geschlossenem Kastenaufbau, mit Inneneinrichtung für eine Kraftzelle, für die Ladeeinrichtung und Beleuchtungsgerät. Der Aufbau ähnelte dem der Kfz. 41 (Beleuchtungskraftwagen) und Kfz. 51 (Werkstattkraftwagen). (WF)

KRAFTRÄDER



Krafträder waren in der Anschaffung und Unterhaltung billig und spielten deshalb in der Reichswehr mit ihrem knapp bemessenen Etat eine wichtige Rolle. Die Ausbildung der Soldaten wurde intensiv betrieben und ging, wie im Bild zu sehen, nicht ohne Karambolagen ab. (CK)



Die Ausstattung mit Krafträdern war sehr vielgestaltig. Vertreten waren die Marken Victoria, BMW, Zündapp und NSU. Selbst die leichten Krafträder von DKW (im Bild Vorgänger des DKW RT 125) wurden als Verbindungs- und Meldefahrzeuge genutzt. (CK)

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

DEUTSCHE PANZER 1935 - 1945 Technik, Gliederung und Einsatzgrundsätze der deutschen Panzertruppe

Wolfgang Fleischer

Gestützt auf umfangreiche Recherchen und auf ausgewähltes Bildmaterial stellt der Autor die Entwicklung der deutschen Panzerwaffe zwischen 1935 und 1945 aus sehr unterschiedlichem Blickwinkel dar.

In zehn Jahren durchlief die ursprünglich als Kraftfahrkampftruppe bezeichnete Panzertruppe die bemerkenswerte Entwicklung von eher bescheidenen Lehr- und Ausbildungseinheiten zu einer kriegsentscheidenden Waffe.

Panzerkrieg bedeutet nicht nur das ungestüme Vorwärtsdrängen großer Panzerverbände, sondern es war auch der Krieg der Ingenieure, der Krieg in den Werkshallen, das Ringen zwischen Angriff und Verteidigung auf dem Gefechtsfeld und schließlich der Kampf zwischen Quantität und Qualität.

160 Seiten - 17x24 cm-300 Abbildungen

46,--DM

Wolfgang Fleischer

Deutsche PANZER 1935-1945



Technik, Gliederung und Einsatzgrundsätze
der deutschen Panzertruppen

PODZUN - PALLAS

Wolfgang Fleischer

Die Heeresversuchsstelle Kummersdorf



Maus, Tiger, Panther, Luchs, Raketen
und andere Waffen der Wehrmacht
bei der Erprobung

PODZUN - PALLAS

DIE HEERESVERSUCHSSTELLE KUMMERSDORF

Maus, Tiger, Panther, Lux, Raketen und andere
Waffen der Wehrmacht bei der Erprobung
Wolfgang Fleischer

Der Name Kummersdorf ist untrennbar verbunden mit zahlreichen Waffen, Fahrzeugen und Ausrüstungen.

Hier wurde vor dem Ersten Weltkrieg der 42-cm-Mörser "Dicke Berta" erprobt, hier unterzog das Heereswaffenamt das erste moderne Panzerabwehrgeschütz, die 3,7-cm-Pak L/45 harten Tests, hier begannen die Experimente mit den ersten Pulver- und Flüssigkeitsraketen. Ergebnisse dieser Arbeiten fanden wenige Jahre später als "Nebelwerfer" und "Vergeltungswaffe 2" Eingang in das deutsche Heer. Hier drehten die ersten deutschen Panzerkampfwagen, getarnt als Landwirtschaftsschlepper, ihre Runden, gefolgt von den Panzerkampfwagen III und IV, den "Panther"- und "Tiger"-Kampfwagen, usw.

200 Seiten • Format 17x24
-ca. 300 Abb.

49,80 DM

Robert E. Witter

Die deutsche Militärpolizei im Zweiten Weltkrieg

PODZUN-PALLAS

DIE DEUTSCHE MILITÄRPOLIZEI IM ZWEITEN WELTKRIEG

Robert E. Witter

Entstanden aus einberufenen Polizisten, wurde die "Feldgendarmerie" im Kriegsverlauf durch Überstellung von Unteroffizieren und Mannschaften aus Wehrmachtseinheiten verstärkt. Diese Männer durchliefen eine militärpolizeiliche Ausbildung. Doch der Militärpolizist wurde nicht nur zu rückwärtigen Diensten herangezogen sondern nahm auch aktiv an vielen Kämpfen auf allen Schlachtfeldern des Krieges teil.

Diese Neuerscheinung gibt umfassend Auskunft über Entstehung, Aufstellung, Uniformen, Ausstattung, Bewaffnung, Einsatz, Vorschriften usw. der Feldgendarmerie.

A 5 - 112 S. kart. 90 Abb. 24,80 DM

Horst Scheibert

PARADEN der Wehrmacht



Berlin 1934-1940

PODZUN - PALLAS

PARADEN DER WEHRMACHT Berlin 1934-1940

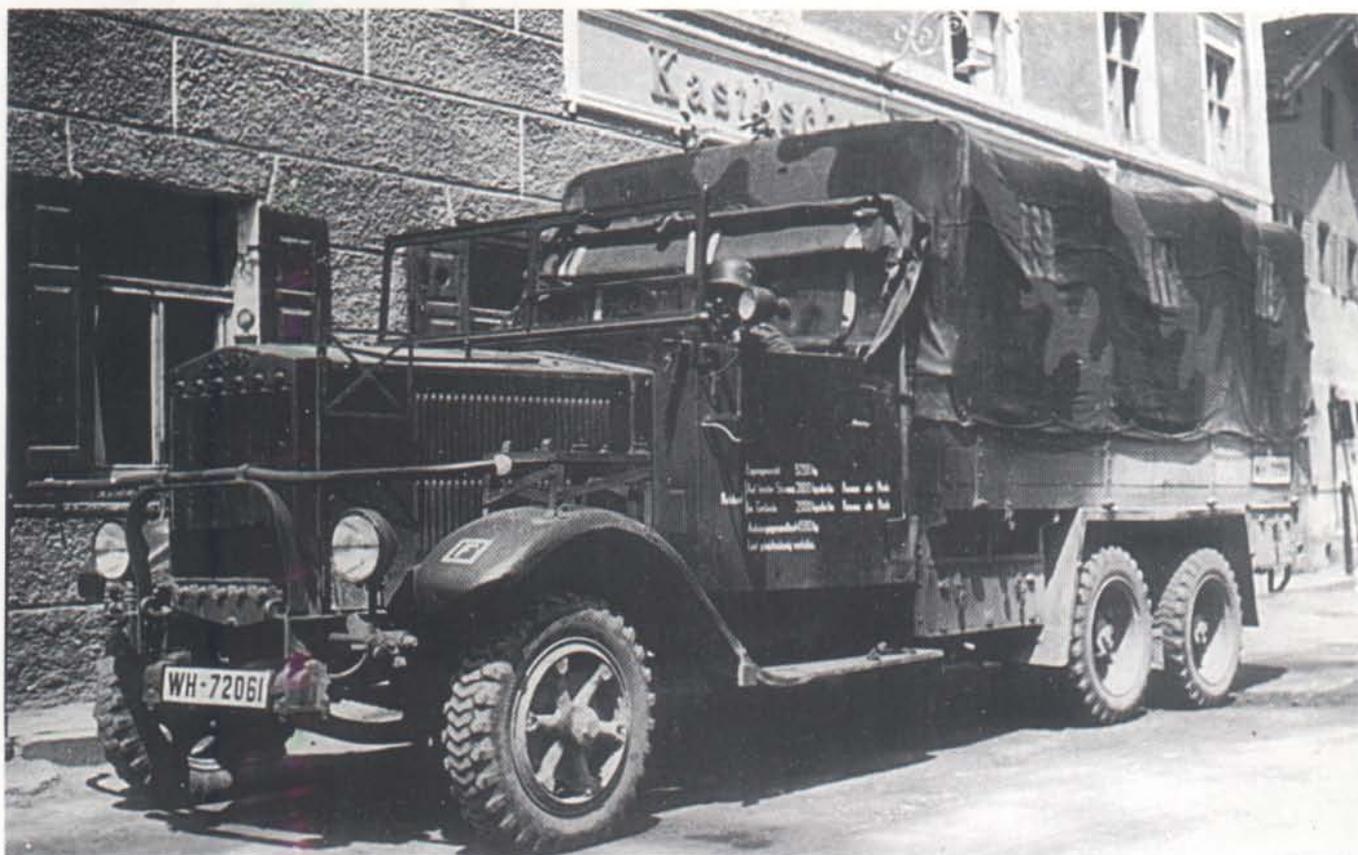
Horst Scheibert

Paraden der Wehrmacht in Berlin waren Höhepunkte der Demonstration von Macht und Stärke in der damaligen Zeit und zeigten Waffen, Gerät und Uniform der beteiligten Truppenteile in Hochglanz.

Für Modellbauer ist hierbei von besonderem Interesse, daß diese Paraden in den Jahren des Aufbaus der Wehrmacht stattfanden, und somit vorrangig frühere Ausführungen - darunter auch Prototypen - insbesondere bei der Panzertruppe - gezeigt wurden.

Pappband • 80 Seiten • ca. 120 Abb. • 17x24 cm

39,80 DM



Oben und unten: Die mittleren geländegängigen 3 to Lastkraftwagen von Krupp, Büssing-NAG und Henschel, die im Rahmen der Motorisierungsprogramme der Reichswehr entstanden waren, zeichneten sich durch eine hohe Qualität aus und sind in der Wehrmacht bis in den Zweiten Weltkrieg hinein verwendet worden. Wenige erlebten sogar noch das Ende des Krieges. Im Bild der Krupp L 3 H 63 beim Heer (oben) und der Krupp L 3 H 163 bei der Luftwaffe (unten). (beide WF)



Waffen-Arsenal Band 155

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



Vorbereitung auf eine Inspektion. (WF)

PODZUN-PALLAS-VERLAG • 61200 Wölfersheim-Berstadt