

G. Dv. 465/1

Fahrvorschrift

(Fahrv.)

Heft 1

Allgemeine Grundsätze der
Fahrausbildung

Vom 14. 7. 1936

Nachdruck mit eingearbeiteten Deckblättern Nr. 1-40

Berlin 1941

Verlag „Offene Worte“, Berlin W 35

H. Dd. 465/1

Rehberg

Fahrvorschrift (Fahrb.)

Hest 1

Allgemeine Grundsätze der
Fahrausbildung

Vom 14. 7. 1936

Nachdruck mit eingearbeiteten Deckblättern Nr. 1-40

Berlin 1941

Verlag „Offene Worte“, Berlin W 35

- 40

Der Oberbefehlshaber des Heeres
A.H.A./In 3 VIa

Berlin, den 14. 7. 1936.

Das Heft 1 der Jahrvorschrift 1935/36 tritt mit dem Tage des Erscheinens in Kraft. Der Abschnitt Einleitung, I. Allgemeines, II. Fahrlehre — A. Allgemeines der S.Dv. 465 vom 14. 3. 1922 tritt mit gleichem Tage außer Kraft. Die übrigen Abschnitte behalten bis zur Herausgabe der in Frage kommenden Einzelhefte ihre Gültigkeit.

Fhr. v. Fritsch.

Inhaltsverzeichnis.

	Seite	Nr.
I. Ziel der Fahrausbildung ..	5	1—2
II. Grundlagen der Fahrausbildung	6	4—7
a) Fahrer	6	4
b) Pferde und Gespanne	6	5—7
III. Gang der Fahrausbildung ..	8	8—33
a) Aufbau der Ausbildung	8	8
b) Einzelausbildung von Fahrer und Pferd	8	9—19
c) Fahren im Zwei- und Mehrgespann ..	13	20—27
d) Fahren im Truppenverband (Marschordnung)	15	28—30
e) Fahren in der Marschkolonne	16	31—33
IV. Allgemeine Fahrlehre	17	34—100
a) Grundbegriffe, allgemeine Grundsätze	17	34—42
b) Fahrlehrer, Fahrbahn	22	43—49
c) Halten, Auf- und Absetzen, Anfahren, Fahren im Schritt, Trab, Galopp, Variieren	27	50—64
d) Ehrenbezeugungen	35	65—70
e) Wendungen	37	71—73
f) Aufstellen einer Abteilung in der geschlossenen Ordnung	40	74
g) Abbrechen aus der Abteilung	40	75
h) Aufmarschieren	41	76—77
i) Marsch in der Marschkolonne auf der Straße	42	78—91
k) Marsch im Gelände und über Hindernisse	50	92—100
Anhang	55	
Zeichen	57	

I. Ziel der Fahrausbildung.

1. Die Fahrvorschrift gilt für alle Waffen, die mit pferdebespannten Fahrzeugen ausgestattet sind. Sie enthält die Grundsätze für das Fahren vom Boock und vom Sattel, die Ausbildung des Fahrers, die Dressur des Zugpferdes, sowie die Hilfen und Hilfsmittel, deren man sich dabei bedient.

Unter Fahrzeug sind im nachstehenden auch Geschütz, M.G.Wagen — also alle Gespannfahrzeuge — zu verstehen.

Ziel der Fahrausbildung ist Erzielung hoher und sicherer Marsch- und Zugleistung auf der Straße und im Gelände (s. H.Dv. 300, T. F. I. Teil Nr. 269 ff.).

Die Fahrausbildung erstreckt sich auf die Entwicklung und Festigung eines gleichmäßigen Zuges sämtlicher Pferde in allen Gangarten, bei allen Bodenverhältnissen und bei Dauerbewegungen; ferner auf die Steigerung der Zugleistung, die planmäßige Ausbildung im schweren Zuge. Letzteres wird erreicht durch allmähliche Steigerung der Marschleistung und durch langsam fortschreitende Belastung der Fahrzeuge bis zur vollen kriegsmäßigen Belastung.

2. Zeitgerechte Ausführung von Truppenbewegungen beruht mit auf

der Zugfestigkeit der Gespanne und aufgewandtem, entschlossenem Fahren auf der Straße, im Gelände und über Hindernisse.

3. Folgende Ausbildungsziele sind zu erreichen:

- a) Gute Zugfestigkeit (Willigkeit) der Pferde. Sie bildet die Grundlage für jede schwere Zugleistung.
- b) Erzielung langer, ruhiger, gleichmäßiger Bewegungen in der Marschordnung. Hierbei ist auf längere Trabbewegungen in größeren Verbänden und wechselndem Gelände besonderer Wert zu legen.
- c) Gewandtes und sachgemäßes Überwinden von Hindernissen.

II. Grundlagen der Fahrausbildung.

a) Fahrer.

4. Als Fahrer sind möglichst Leute mit Liebe zu Pferden auszuwählen, die auch in ihrem bürgerlichen Beruf mit Pferden zu tun haben. Fahrer vom Sattel sollen mittelgroß und nicht zu schwer sein. Sie sollen eine gute reiterliche Figur haben und Gewandtheit besitzen. Zu Stangenfahrern sind die kräftigsten, zu Mittel- und Vorderfahrern die leichteren Mannschaften zu bestimmen.

b) Pferde und Gespanne.

5. Die Zugleistung eines Pferdes ist unverhältnismäßig größer als seine Tragfähigkeit. Die Zug-

last erschwert die Vorwärtsbewegung. Das Zugpferd kann daher auf die Dauer und besonders in tiefem Boden nur eine geringere Geschwindigkeit halten als das Reitpferd.

6. Eine wesentliche Vorbedingung für die Ausbildung und die Leistung des Pferdes im Zuge ist eine entsprechende Behandlung des Pferdes durch den Fahrer sowohl im Stalle als auch in der Arbeit. Ohne Willigkeit des Pferdes ist eine Zugleistung nicht möglich.

Richtige Belastung und Behandlung der Fahrzeuge trägt zur Schonung der Pferde wesentlich bei. Die Zuglast muß den Pferdekraften entsprechen.

Beschirrung und Anspannung, Beschaffenheit des Fahrzeuges, Verteilung der Last auf dem Fahrzeug und nicht zuletzt die Beschaffung der Wege und des Geländes spielen bei der Zugleistung eine große Rolle.

7. Die Gespanne sind so zusammenzustellen, daß Pferde mit annähernd gleichem Zugvermögen in einem Gespann gehen. Gleiche Größe, Stärke und Temperamente der Pferdepaaire ergeben die Grundlage für einen gleichmäßigen Zug.

Als Vorderpferde eignen sich ausdauernde und wendige Pferde mit Gehlust und Scheufreiheit, als Stangenpferde die kräftigsten Pferde, da diese beim Anziehen, bei Paraden und beim Bergabfahren am meisten zu leisten haben. Pferde mit

lebhaftem Temperament sind als Stangen- und Mittelhandpferde einzuspannen.

Unter dem Sattel sind möglichst rittige Pferde mit kräftigem Rücken zu wählen.

III. Gang der Fahrausbildung.

a) Aufbau der Ausbildung.

8. In der Reitbahn und auf der Fahrbahn wird die Grundlage gelegt für sicheres Fahren in jedem Gelände. Nach eingehender Einzelausbildung von Fahrer und Pferd in der Fahrbahn geht man zum schulmäßigen Fahren im Zwei- und Mehrgespänn über. Haben die Fahrer die nötige Gewandtheit erlangt, sind die Pferde zugfest geworden, so erfolgt auf kurze Zeit das Fahren im Truppenverbande. Das Fahren in der Marschkolonne bildet den Abschluß der Fahrausbildung.

b) Einzelausbildung von Fahrer und Pferd.

9. Nur eine gründliche theoretische Einzelausbildung der Fahrer vom Boß am Fahrlehrgerät, eine praktische Einzelausbildung der Fahrer vom Boß und vom Sattel gewährleisten vollen Erfolg.

Die Fahrer vom Boß dürfen erst praktisch fahren, wenn sie die im Heft 3 angegebene Leinenführung und die Hilfen am Fahrlehrgerät vollständig beherrschen.

Die Fahrer vom Sattel müssen als Reiter nach den Grundsätzen der Reitvorschrift ausgebildet sein. Je besser die Reitausbildung der Fahrer

und die Rittigkeit der Zugpferde ist, um so leichter wird die Fahrausbildung, um so größer und zuverlässiger die Zugleistung sein.

10. Die Fahrer sind zur Fürsorge für ihre Pferde zu erziehen. Für die menschliche Stimme ist das Pferd außerordentlich empfänglich. Bei jedem längeren Halt sitzen die Fahrer ab. Nach dem Absitzen sehen die Fahrer die Pferde, zuerst die Handpferde, nach, namentlich die Beine (Hufbeschlag, Stollen), dann folgt das Nachsehen der richtigen Lage der Beschirrung und des Sattelzeuges.

Auf richtigen Sitz der Beschirrung und Ausrüstung ist ständig der größte Wert zu legen, um den Pferden die Zugarbeit zu erleichtern und sie vor Verletzungen zu schützen.

11. Gründliche Kenntnis des Pferdes und der ersten Maßnahmen bei Erkrankungen und Verletzungen müssen Allgemeingut sein. Zum Unterricht hierüber sind die Veterinäroffiziere als Lehrer heranzuziehen.

12. Die Fahrer müssen so ausgebildet und erzogen werden, daß sie auch unbeaufsichtigt strenge Fahrzucht halten, gewissenhaft für ihre Pferde sorgen und sie ihrem besonderen Charakter und Temperament entsprechend behandeln.

13. Vor Beginn des Fahrens sind jedesmal Anzug der Fahrer, Buß der Pferde, Zustand und Sitz

der Pferdeausrüstung sowie das richtige Anspannen zu prüfen.

14. Die Einzelausbildung im praktischen Fahren beginnt mit dem Unterricht im Schulfahren. Einzelfahren und zeitweises Fahren in kleinen Abteilungen ist unentbehrlich und bildet die Grundlage für das Fahren im Truppenverbande. Alle Übungen erfolgen zunächst auf der Fahrbahn.

Ist bei den Übungen im Einzelfahren Gleichmäßigkeit der Pferdopaare im Zuge erreicht, so wird zum Fahren in der Gruppe und im Zuge übergegangen. Erst allmählich ist vorübergehend die ganze Einheit zusammenzustellen. Dies schließt jedoch nicht aus, daß der Kompanie- usw. Chef auch schon im Anfang seine Kompanie usw. zu einem kurzen Trab zusammennimmt, um Fahrer und Pferde an die Gleichmäßigkeit des Tempos und das Halten der Abstände zu gewöhnen. In diesem Falle ist jedoch Vorsicht geboten, sachverständige Hilfslehrer müssen den Kompanie- usw. Chef bei Beaufsichtigung der Fahrer unterstützen.

15. Jeder Unterrichtsstunde muß eine Zeiteinteilung zugrunde gelegt werden, die dem jeweiligen Ausbildungsgrade von Fahrer und Pferd entspricht. Ebenso wie in der gesamten Ausbildung müssen auch in den einzelnen Fahrstunden die Übungen in sachgemäßer Weise folgen und vom Leichteren zum Schwereren fortschreiten.

Jeder Unterricht muß mit einem freien Schritt am langen Zügel beendet werden.

Nur gründliche und langsam fortschreitende Arbeit führt zum Erfolg.

16. Beim Anfahren müssen die Pferde sich allmählich mit kräftigem Druck in das Geschirr legen, ohne hineinzuprellen. Beim Fahren vom Sattel müssen hierbei den Handpferden die Hilfen so zeitig gegeben werden, daß sie mit den Sattelpferden gleichzeitig anziehen.

Ruhiger Sitz der Fahrer, geschmeidiges Mitgehen in die Bewegungen, leichtes Führen mit gleichmäßig anstehenden Zügeln erleichtert den Sattelpferden die Zugleistung. Die Fahrer müssen sich besonders davor hüten, die Kandarenzügel einseitig und stärker als die Trensenzügel wirken zu lassen.

Ein schwer ziehendes Pferd streckt den Hals nach unten und wölbt den Rücken auf, um mit den Hinterbeinen den nötigen Nachschub leisten zu können. Mit zunehmender Schwere des Zuges wird die Aufwölbung des Rückens stärker und der Nachschub kräftiger.

17. Um gleichmäßigen Zug aller Pferde im Mehrgespann zu gewährleisten, müssen die Mittel- und Stangensfahrer oder die Fahrer vom Bock genau auf die Vorderpferde achten und hiernach die Zugleistung ihrer Pferde bemessen. Sie haben dafür zu sorgen, daß die Vorderpferde nicht die Hauptarbeit leisten. In diesem Sinne sind alle Fahrer, besonders die Stangensfahrer, auszubilden.

Die Fahrer eines Mehrgespannes fahren genau auf Vordermann, da sonst der Zug gebrochen und hierdurch trotz vermehrter Kräfteanwendung weniger geleistet wird.

18. Im Laufe der Ausbildung werden Fehler und Schwierigkeiten in stets neuer Form auftreten. Den Ursprung dieser zu erkennen und die richtigen Maßnahmen zu ihrer Abstellung, z. B. durch Ausgleich der Verschiedenheiten der Fahrer und Pferde, zu treffen, erfordert ein hohes Maß theoretischen und praktischen Könnens der Offiziere und Fahrlehrer.

19. Bei allen bespannten Einheiten ist anzustreben, möglichst viele Offiziere und Unteroffiziere im Fahren vom Boock und vom Sattel auszubilden. Den Unterricht an Offiziere erteilt ohne Rücksicht auf den Dienstgrad der erfolgreichste Fahrlehrer in besonderen Fahrstunden.

Die Offiziere bespannter Einheiten haben jede sich bietende Gelegenheit auszunutzen, selbst zu fahren. Besonders lehrreich ist das Fahren im Straßenverkehr.

Diese Fahrten sind Dienst und zählen nicht zu den Personenfahrten im Sinne der „Bestimmungen über Fuhrleistungen“. Das Bereitstellen von Gespannen und Fahrzeugen — Personenwagen des Truppenteils — zu diesen Fahrten der Offiziere regelt der Kommandeur.

Sonderlehrgänge im Fahren sollen die Kenntnis der Fahrlehre vertiefen und durchgebildete Fahrlehrer erziehen.

c) Fahren im Zwei- und Mehrgespann.

20. Mit dem schulmäßigen Fahren im Zwei- und Mehrgespann auf der Fahrbahn darf erst begonnen werden, wenn die Gespanne zugfest geworden sind und Tempo halten können. Die Übungen sind zunächst im Schritt vorzunehmen, jede Ubereilung im Gang der Ausbildung ist zu vermeiden. Häufiger Übergang auf die andere Hand ist notwendig.

21. Hand in Hand mit diesen Übungen sind die Gespanne in leistungsfähige Verfassung zu bringen. Diese wird erreicht durch regelmäßige ausreichende Bewegung, bei der besonderer Wert auf freien Schritt und gleichmäßigen Trab zu legen ist.

22. Zu Beginn der Unterrichtsstunde sind die Pferde durch Schritt oder ruhigen Trab auf gerader Linie zur Losgelassenheit zu bringen. In Unterrichtsstunden, die auf Ruhetage folgen, empfiehlt es sich, ebenfalls ruhig anzufangen und die Dauer der Trababschnitte länger zu bemessen.

23. Die Kunst einer guten Zügel- oder Leinenführung beruht auf der dauernden Erhaltung der sicheren und weichen Verbindung zwischen Fahrerhand und Pferdemaul. Hierauf ist stets zu achten.

24. Es ist mit kurzen Bewegungen zu beginnen, nach und nach zu längeren überzugehen. Die gleichen Übungen an derselben Stelle und in der gleichen Reihenfolge ausführen zu lassen, ist zu vermeiden. Die Pferde führen sonst die Übung

nicht aus Gehorsam, sondern aus Gewohnheit aus. Dies führt zu Untugenden der Pferde.

Frische, abwechslungsreiche, jede Einförmigkeit vermeidende Lehrart schafft aufmerksame, selbsttätige Schüler, eine Vorbedingung für die erfolgreiche Ausbildung.

Das Aneinanderreihen vieler schwieriger Übungen und zu lange Wiederholungen rufen bei den Fahrern durch Ermüdung Steifheit hervor und veranlassen sie, sich festzuziehen. Bei den Pferden ist Nachlassen des schwunghaften Ganges die Folge. Besonders bei Remonten sind kurze Wiederholungen, öfteres Rühren und Halten zur Schonung der Pferde erforderlich. Nützlich sind solche Ruhepausen auch als Belohnung für die Pferde.

Die Fahrer lernen am leichtesten die Schwierigkeiten und Verschiedenheiten der zu gebenden Hilfen in wechselndem Boden kennen.

25. Während des Unterrichts prüft der Fahrlehrer die an ihm vorüberkommenden einzelnen Gespanne und deren Fahrer, er ruft die etwa notwendigen Berichtigungen zu. Erst wenn der Lehrer sich von ihrer Ausführung überzeugt hat, beschäftigt er sich mit dem nächsten Fahrer.

26. Alle Anweisungen müssen dem Verständnis der Mannschaften angepaßt sein. Während des praktischen Fahrens sind nur kurze schlagwortartige Anweisungen am Platze. Längere Belehrungen gehören in den theoretischen Unterricht. Sind ausnahmsweise längere Erklärungen

während des Fahrdienstes nötig, oder treten einzelne Fehler bei mehreren Mannschaften auf, läßt der Fahrlehrer halten und versammelt die Fahrer abgelesen um sich. Die Begleitmannschaften bleiben bei den Pferden.

27. Fahrer und Pferde, die in der Ausbildung zurückbleiben, müssen besonders nachgefördert werden.

d) Fahren im Truppenverband (Marschordnung).

28. Dem Einzelfahren, dem Fahren in der Gruppe und im Zuge folgt das exerziermäßige Fahren in der Einheit (in der Marschordnung). Dies soll die Truppe zusammenschweißen und die Marschzucht festigen. Stets ist zu beachten, daß das Fahrerexerzieren nur Mittel zum Zweck und kein Selbstzweck ist. Ihm darf nur soviel Zeit gewidmet werden, wie zum Erlernen bestimmter Fahrformen unbedingt notwendig ist.

Die Fahrer sollen hierbei vornehmlich das Halten der Abstände und der Zwischenräume sowie gleichmäßige Bewegungen lernen. Beim Fahren in der Abtheilung zeigt sich am deutlichsten der Ausbildungsgrad. Fehler bei Fahrern und Pferden treten dabei klar zutage.

29. Alle Fahrzeuge müssen die befohlene Gangart gleichmäßig und ruhig entwickeln.

Das befohlene Tempo muß auch in wechselndem Boden bei allen Gespannen unverändert beibehalten werden. Kürzerwerden in tiefem Boden

und bergauf, Eilen auf festem Boden und bergab ist immer fehlerhaft (s. Nr. 37 und 38).

Häufiger Wechsel des Spitzengespannes, vor allem in tiefem Boden, ist nötig.

30. Der ruhige, fördernde, lange Trab in der Marschordnung ist planmäßig zu üben. Auch das Traben mit schweren Pferden ist möglich und im Interesse eines schnellen Einzuges der Einheit nötig. Die schweren Pferde sind daher allmählich an Trableistungen zu gewöhnen.

Voraussetzung hierfür sind jedoch ebene und feste Wege und ein ruhiges, natürliches Tempo. Ein zu schnelles Tempo verringert sehr bald die Leistungsfähigkeit der schweren Pferde.

e) Fahren in der Marschkolonne.

31. Strenge Marschzucht, Überwachen der Sattelung, der Beschirrung und des Fußbeschlages, gute Pflege und Ernährung der Pferde sind die wirksamsten Mittel zum Erhalten und Heben der Leistungsfähigkeit im Marschieren. Die Ausfälle an gedrückten und lahmen Pferden geben den Maßstab für die den Pferden und ihrer Ausrüstung vorher und während des Marsches gewidmete Sorgfalt.

Bei den sechs- und vierspännigen Fahrzeugen können die Pferde, vor allem die Stangenpferde, zu ihrer Schonung zeitweise vom Boock aus gefahren werden (s. Heft 4 Nr. 19 ff.).

32. Stetes Beobachten von Fahrern und Pferden auf dem Marsche, rechtzeitige Marscherleichterungen für schonungsbedürftige Mannschaften und Pferde, zweckentsprechende Maßnahmen beim Rasten sind Sache der Kompanie- usw. Führer. Jede durch den Zweck des Marsches nicht bedingte Anstrengung ist zu vermeiden. Derartige Fürsorge ist allein imstande, die durch Marschanstrengungen entstehenden Abgänge zu mindern.

33. Die Gesamtmarschtiefe einer fahrenden Truppe muß bei allen Bewegungen gleichbleiben. Die vorgeschriebenen Abstände einzelner Fahrzeuge dürfen dagegen vorübergehend verlorengehen. Sie sind dazu da, um Schwankungen auszugleichen.

Je größer der marschierende Verband ist, desto mehr wachsen die Anforderungen, die das Zurücklegen einer bestimmten Entfernung stellt.

IV. Allgemeine Fahrlehre.

a) Grundbegriffe, allgemeine Grundsätze.

34. Grundlinie ist eine Linie, die durch die Richtung der Vorderachse des richtig aufgestellten Richtungsfahrzeuges bestimmt wird. Ein Fahrzeug ist richtig aufgestellt, wenn die Deichsel senkrecht zur Hinterachse steht.

Zwischenräume werden nach der Seite von Deichsel zu Deichsel der Fahrzeuge gerechnet; sie betragen bei geschlossener Einheit 5 Schritte. Andere Zwischenräume müssen befohlen werden.

und bergauf, Eilen auf festem Boden und bergab ist immer fehlerhaft (s. Nr. 37 und 38).

Häufiger Wechsel des Spitzengespannes, vor allem in tiefem Boden, ist nötig.

30. Der ruhige, fördernde, lange Trab in der Marschordnung ist planmäßig zu üben. Auch das Traben mit schweren Pferden ist möglich und im Interesse eines schnellen Einsatzes der Einheit nötig. Die schweren Pferde sind daher allmählich an Trableistungen zu gewöhnen.

Voraussetzung hierfür sind jedoch ebene und feste Wege und ein ruhiges, natürliches Tempo. Ein zu schnelles Tempo verringert sehr bald die Leistungsfähigkeit der schweren Pferde.

e) Fahren in der Marschkolonne.

31. Strenge Marschzucht, Überwachen der Sattelung, der Beschirrung und des Fußbeschlages, gute Pflege und Ernährung der Pferde sind die wirksamsten Mittel zum Erhalten und Heben der Leistungsfähigkeit im Marschieren. Die Ausfälle an gedrückten und lahmen Pferden geben den Maßstab für die den Pferden und ihrer Ausrüstung vorher und während des Marsches gewidmete Sorgfalt.

Bei den sechs- und vierspännigen Fahrzeugen können die Pferde, vor allem die Stangenpferde, zu ihrer Schonung zeitweise vom Boock aus gefahren werden (s. Heft 4 Nr. 19 ff.).

32. Stetes Beobachten von Fahrern und Pferden auf dem Marsche, rechtzeitige Marscherleichterungen für schonungsbedürftige Mannschaften und Pferde, zweckentsprechende Maßnahmen beim Rasten sind Sache der Kompanie- usw. Führer. Jede durch den Zweck des Marsches nicht bedingte Anstrengung ist zu vermeiden. Derartige Fürsorge ist allein imstande, die durch Marschanstrengungen entstehenden Abgänge zu mindern.

33. Die Gesamtmarschtiefe einer fahrenden Truppe muß bei allen Bewegungen gleichbleiben. Die vorgeschriebenen Abstände einzelner Fahrzeuge dürfen dagegen vorübergehend verlorengehen. Sie sind dazu da, um Schwankungen auszugleichen.

Je größer der marschierende Verband ist, desto mehr wachsen die Anforderungen, die das Zurücklegen einer bestimmten Entfernung stellt.

IV. Allgemeine Fahrlehre.

a) Grundbegriffe, allgemeine Grundsätze.

34. Grundlinie ist eine Linie, die durch die Richtung der Vorderachse des richtig aufgestellten Richtungsfahrzeuges bestimmt wird. Ein Fahrzeug ist richtig aufgestellt, wenn die Deichsel senkrecht zur Hinterachse steht.

Zwischenräume werden nach der Seite von Deichsel zu Deichsel der Fahrzeuge gerechnet; sie betragen bei geschlossener Einheit 5 Schritte. Andere Zwischenräume müssen befohlen werden.

Abstände werden vom Ende des einen Fahrzeuges bis zu den Pferdeköpfen des folgenden Gespannes gemessen. Sie betragen, soweit nicht anders vorgeschrieben oder befohlen, 4 Schritt.

Man fährt auf der rechten (linken) Hand, wenn die rechte (linke) Seite dem Inneren der Fahrbahn zugewendet ist.

Inwendige Seite ist die nach dem Inneren der Fahrbahn zeigende.

Auswendige Seite ist die entgegengesetzte Seite.

An die Zügel stellen.

a) für das Fahren vom Sattel gilt die Nr. 17 der Reitvorschrift (S. Dv. 12, v. 18. 12. 34).

b) für das Fahren vom Bock gilt das Gesagte sinngemäß. Jedoch spricht man beim Fahren vom Bock von „an die Hand stellen“. Die Schenkelhilfen sind durch sachgemäßen und vorsichtigen Gebrauch der Peitsche zu ersetzen (s. Heft 3, Nr. 24 und 25).

Halbe Paraden sind Einwirkungen des Fahrers, durch die die Pferde entweder nur für den Augenblick verhalten, vermehrt an das Gebiß gestellt, zum Verkürzen der Gangart oder zum Übergang in eine kürzere Gangart veranlaßt werden.

Ganze Paraden bringen die im Gang befindlichen Pferde zum Halten.

35. Tempo bedeutet die gleichmäßige Geschwindigkeit, mit der ein Gespann oder eine Einheit eine bestimmte Strecke in einer bestimmten

Gangart zurücklegt. Mit diesem Begriff verbindet man die Vorstellung, daß die Tritte oder Sprünge der Pferde dauernd in demselben Zeitmaß folgen und dauernd dieselbe Länge haben.

Das Gebrauchstempo beträgt in der Minute:

im Schritt = 125 Schritt, (1 km = 10 Minuten),
im Trab = 275 Schritt, (1 km = 4,5 Minuten),
im Galopp = 500 Schritt, (1 km = 2,5 Minuten),
wobei der Schritt gleich 80 cm zu rechnen ist.

36. Takt nennt man die gleichmäßige Zeitfolge und gleichbleibende Länge der Tritte und Sprünge des Pferdes innerhalb eines bestimmten Tempos.

Gleichmäßiges und ruhiges Entwickeln der befohlenen Gangart und Beibehalten des Tempos der befohlenen Gangart sind die Grundlage für die Ordnung in der Bewegung einer fahrenden Truppe. Jeder Fahrer muß im Fahrunterricht das Gefühl für das richtige Tempo in allen Gangarten lernen.

37. Beim Trabe hängt das Tempo von Bodenverhältnissen, Steigungen und von der Größe des fahrenden Verbandes ab. Alle Trabbewegungen werden im Gebrauchstempo ausgeführt. Bei schwierigem Gelände muß das Tempo verkürzt werden. Der Führer befiehlt das Verkürzen des Tempos rechtzeitig (s. auch Nr. 29 und 94).

Der Neigung der meisten Fahrer, beim Einzelfahren das Tempo zu

beschleunigen, muß entgegengewirkt werden.

38. Nutzbringend für die Ausbildung ist das Fahrezerzieren im Verbande nur dann, wenn alle Gespanne das gleiche Tempo fahren und die Geleise genau innehalten, also auf Vordermann fahren. Das Halten der Abstände ergibt sich von selbst, sobald die Fahrer ihre Pferde in jeder Gangart vollständig beherrschen.

39. Die meisten Kommandos bestehen aus Ankündigungs- und Ausführungskommandos. Sie sind im folgenden fettgedruckt; Pausen sind durch einen Gedankenstrich angedeutet. Das Ankündigungskommando soll den Fahrer veranlassen, seine Pferde auf den mit dem Ausführungskommando beginnenden Vollzug des Kommandos vorzubereiten.

Das Ankündigungskommando zum Antreten, zum Gangwechsel usw. heißt:

a) beim Einzelfahrzeug:

„Fahrzeug“ usw.

b) bei Einheiten:

„Kompanie“ („Schwadron“, „Batterie“ usw.).

Die Ausführungskommandos sind, wo verschiedene Gangarten kommandiert werden können, durch das Wort „Gangart“ ersetzt.

40. Zur Bezeichnung der Gangarten werden folgende Ausführungskommandos gegeben:

March!

Aus dem Halten wird im Schritt angefahren. In der Bewegung bleibt die Gangart unverändert.

Schritt!

Aus der Bewegung in höherer Gangart wird zum Schritt übergegangen.

Trab!

Aus dem Halten wird im Schritt angefahren, nach wenigen Tritten wird zum Trabe übergegangen. In der Bewegung wird die Gangart entsprechend verändert.

Galopp March!

Aus dem Halten wird, wie vorstehend, zum Trabe und dann zum Galopp übergegangen. In der Bewegung wird die Gangart entsprechend verändert.

Stärker!

Die Gangart wird beibehalten, das Tempo wird verstärkt oder verkürzt.

Kürzer!

Gerade aus!

Nach dem Beenden einer Schwenkung.

Richt Euch!

Die Richtung wird nach dem rechten Flügelfahrzeug genommen.

Die Augen links!

(Nach der Mitte!)

Richt Euch!

Die Richtung wird ausnahmsweise nach dem linken Flügelfahrzeug (nach der Mitte) genommen.

Augen gerade — aus!

Das Richtungnehmen wird beendet.

41. Kurze Befehle und Kommandos können auch durch Zeichen gegeben werden (s. Tafel im Anhang), wenn die Stimme des Führers nicht ausreicht und bei Bewegungen im Gefecht.

Durch den Gebrauch der Signalfeiße kann der Führer die Aufmerksamkeit vorher auf sich lenken. Alle Zeichen werden von den Unterführern wiederholt.

Defbl. 8

Bei allen Zeichen muß die Pause zwischen Ankündigungszeichen (Hochhalten des Armes) und Ausführungszeichen um so größer sein, je länger die Einheit oder der Verband ist, damit auch die zuletzt marschierenden Teile auf das Ausführungszeichen vorbereitet sind.

42. Bei Nacht empfiehlt es sich, die Zeichen durch eine der Marschrichtung entgegen aufleuchtende Taschenlampe zu geben; unter Umständen können zur Vermeidung von Irrtümern verschiedenfarbige Lampen benutzt werden.

b) Fahrlehrer, Fahrbahn.

Defbl. 9

43. Jede Einheit muß bestrebt sein, sich einen Stamm von geeigneten Fahrlehrern heranzubilden. Es empfiehlt sich, die in Aussicht genommenen Fahrlehrer zu einem gemeinsamen Ausbildungskursus innerhalb der Regimenter oder Divisionen zusammenzuziehen. Den Unterricht erteilt ein Offizier, der Verständnis sowie Lust und Liebe zu diesem Dienstzweige hat und der bereits an einem Lehrgange bei der Abteilung III der Kavallerie-Schule teilgenommen hat. Alljährliche bei der Abteilung III

der Kavallerie-Schule stattfindende Lehrgänge sollen die Kenntnis der Fahrlehre vertiefen und durchgebildete Fahrlehrer großziehen.

44. Der Fahrlehrer muß das Fahren vom Bock und vom Sattel theoretisch und praktisch beherrschen. Er muß mit Gang und Ziel der Fahrausbildung vertraut sein und Zweck, Aufbau und inneren Zusammenhang der einzelnen Übungen kennen.

Nur wenn der Fahrlehrer die Fähigkeit besitzt, die bei der Ausführung der einzelnen Übungen auftretenden Schwierigkeiten und Fehler zu erkennen, wenn er die Eigenarten mehrerer in einem Gespann gehenden Pferde beurteilen und ihre Leistungsfähigkeit und ihre Temperamente richtig einschätzen kann, wird er in der Lage sein, die Zugleistung der Pferde in einem Gespann auszugleichen.

Jeder Fahrlehrer muß das Einfahren junger Pferde selbst ausführen und sachgemäß leiten können.

45. Nur der Fahrlehrer wird das unbedingte Vertrauen seiner Schüler besitzen, der die Durchführbarkeit seiner Anordnungen selbst beweist.

Oft kann der Fahrlehrer die gebotenen Hilfen erst angeben, wenn er persönlich die Schwierigkeiten ergründet und die Hilfen zu deren Abstellung selbst gefunden hat.

46. Die Überwachung der Einzelarbeit ist, namentlich wenn sämtliche Gespanne in freigewähl-

ten Übungen gleichzeitig fahren, für den Fahrlehrer nicht leicht. Sie erfordert große Aufmerksamkeit und Erfahrung.

47. Der Fahrlehrer soll stets seine Ruhe bewahren und bedenken, daß überlautes Kommandieren und Sprechen mit der Zeit die Aufmerksamkeit der Mannschaften abstumpft. Unbefriedigende Leistungen der Mannschaften haben meist ihren Grund in Unkenntnis und Unvermögen. Bei trägen und unaufmerksamen Mannschaften sucht der Fahrlehrer das Ehrgefühl zu wecken, ehe er eine Rüge erteilt. Lob und Anerkennung fördern die Ausbildung oft mehr als Tadel.

48. Bei Fahrbesichtigungen steht der Fahrlehrer zu Beginn und am Schluß der Besichtigung einen Schritt rechts seitwärts der Abteilung in Höhe des Vorderreiters, beim Fahren vom Bod in Höhe des Kammfissens der Stangenpferde. Er gibt das Kommando zum Abbrechen vor der Mitte der Abteilung, mit der Front zu dieser.

Der Fahrlehrer ist während der Besichtigung an keinen Platz gebunden.

49. Als Fahrbahn ist zweckmäßig ein Viereck nach Abb. 1 und Abb. 2 durch Regel (Zeichen) abzugrenzen. Die lange Seite muß mindestens doppelt so lang sein wie die kurze. Für das Fahren vom Sattel muß die kurze Seite etwa 100 m lang sein. Für das Fahren vom Bod genügen geringere Maße.

Seitbl. 10

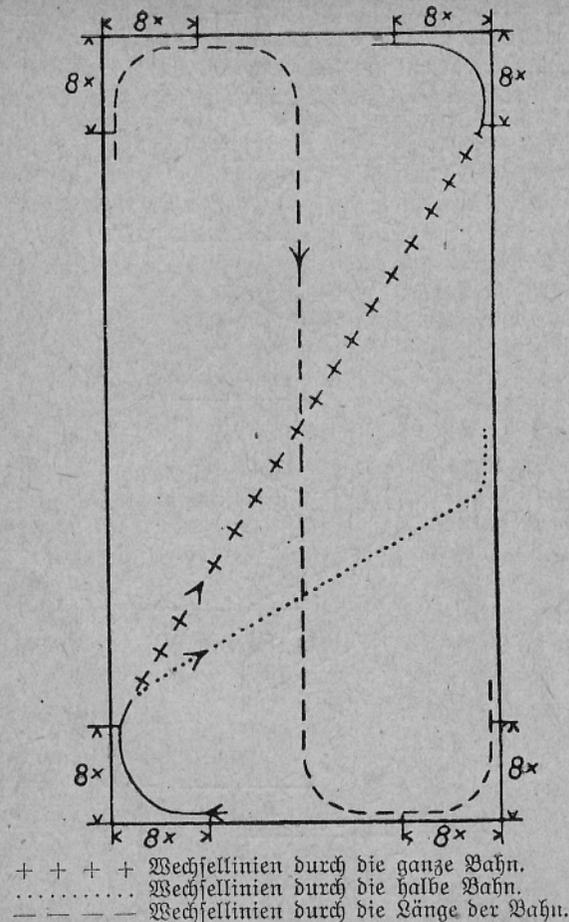


Abb. 1.

Seitbl. 11

Es empfiehlt sich, die Ecken — wenn möglich — in verschiedenem Boden anzulegen.

Zum Erlernen des Fahrens im Straßenverkehr sind durch Regel (Zeichen) Straßenzüge mit Kreuz-

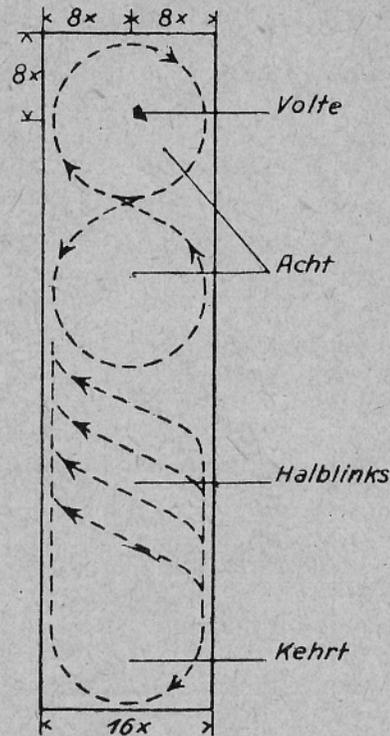


Abb. 2.

Eine Fahrbahn, deren kurze Seite nur 16 Schritt (x) beträgt.

zungen und Ecken aller Art zu kennzeichnen (Straßenbreite etwa 8 m).

Für das Einüben des richtigen Tempos müssen auf den Standort-Übungsplätzen Entfernungsmarken benutzt werden.

Seitbl. 12

c) Halten, Auf- und Abfägen, Anfahren, Fahren im Schritt, Trab, Galopp, Variieren.

50. Das richtige Aufstellen des Einzelfahrzeuges ist unerlässliche Vorbedingung für das richtige Aufstellen und Einrichten der Einheit. Richtung und Auf-Vordermannstehen hängen davon ab.

Beim Halten steht die Deichsel des Fahrzeuges senkrecht zur Hinterachse. Die Pferde stehen gleichmäßig auf allen vier Beinen senkrecht zur Grundlinie in mäßig straffen Tauen und Aufhalketten leicht am Zügel, um ein ruckartiges Hineinpressen in das Geschirr beim Anfahren zu verhindern.

Beim Mehrgespann nehmen die Fahrer Vordermann, hierzu richtet der Stangenfahrer die Mittel- und Vorderfahrer durch leisen Zuruf ein.

Die Bremsen sind im Halten angezogen.

Beim Fahren vom Bod gilt Heft 3 der S.Dv. 465 Nr. 27 Abs. 1.

51. Der Zwischenraum der einzelnen Fahrzeuge einer geschlossen aufgestellten Einheit beträgt 5 Schritt (s. Nr. 34).

52. Auf das Kommando: „An die Pferde!“ treten beim Fahren vom Bod die Fahrer

Seitbl. 13
Seitbl. 14

neben den Kopf ihrer Sattelpferde und fassen deren Leine mit der rechten Hand etwa eine Handbreite vom Gebiß, linke Leine zwischen Daumen und Zeigefinger, rechte zwischen Mittel- und Ringfinger. Die Innenleine des Handpferdes wird mit der rechten Leine des Sattelpferdes zusammen zwischen Mittel- und Ringfinger genommen. Die Fahrer rühren.

Beim Fahren vom Sattel stehen die Fahrer in der für die Reiter vorgeschriebenen Art (s. H. V. 12 Reitvorschrift v. 18. 12. 1934 Seite 31 und 32). Alle vier Zügel liegen auf dem Pferdehalse. Die rechte Hand ergreift über den linken Kandarenzügel hinweg die Trensenzügel und teilt sie mit dem Zeige- und Mittelfinger eine Handbreite hinter den Trensenringen. Die Fahrer halten in der rechten Hand außer den Trensenzügeln des Sattelpferdes den linken Trensenzügel des Handpferdes, der unter dem Halse des Sattelpferdes durchgenommen ist. In der linken Hand halten die Fahrer die Peitsche mit der Spitze nach unten.

Die Fahrer rühren.

53. Vor dem exerziermäßigen Aufsitzen (s. Nr. 55) muß das Kommando: „**Fertig zum Aufsitzen!**“ gegeben werden.

Die Ausführung erfolgt im Rühren.

Offiziere, zugführende Unteroffiziere und der Oberwachtmeister (Oberfeldwebel) sitzen auf. Die Zugführer nehmen, wenn die Einheit in Linie steht, Front zu ihren Zügen. Über den Platz der Zugführer und Begleitmannschaften siehe die ent-

sprechenden Ausbildungsvorschriften der einzelnen Waffen.

Die Fahrer legen etwa vorhandene Deichselstützen ein, wobei den Stangenfahrern die vor ihnen befindlichen Fahrer durch Anheben der Deichsel helfen.

Danach treten die Fahrer wieder an ihre Pferde (s. Nr. 52).

54. Beim exerziermäßigen Einüben des Aufnehmens der Kreuzleine beim Fahren vom Bock kann zum Aufsitzen nachfolgendes Kommando gegeben werden: „Aufsitzkommando: „Zum Aufnehmen der Kreuzleine fertig zum Aufsitzen!“ Hierauf machen die neben den Sattelpferden stehenden Fahrer rechts und treten gleichzeitig einen Schritt rechts seitwärts, so daß sie in Höhe des Kammtissens ihres Sattelpferdes, etwa einen halben Schritt von diesem entfernt stehen.

Dann nehmen sie die Kreuzleine nach Heft 3 Nr. 11 auf und treten neben die Vorderachse. Sitzen die Fahrer nach dem Abmessen der Leinen nicht sofort auf, so legen sie mit der linken Leine eine Schleife unter dem linken Daumen, die sie während des Aufsitzens durch geringes Aufheben des Daumens durchgleiten lassen.

Auf das Ausführungskommando: „Aufgesessen!“ steigen die Fahrer möglichst geräuschlos auf den Bock, ergreifen die Peitsche mit der rechten Hand 12–15 cm vom Ende und nehmen rasch ihren Platz auf der rechten Seite des Sitzes ein. Die Füße werden mit zusammengenommenen Hacken gegen das Fußbrett gestellt, so daß die Fußspitzen nicht über den oberen Rand des Fußbrettes hinausragen, die Hände nehmen die Gebrauchshaltung (Heft 3 Nr. 17) ein.

Die Fahrer sitzen still.

55. Zum exerziermäßigen Aufsitzen wird das Kommando: „(Einheit) — aufgesessen!“ gegeben.

Die Fahrer vom Bock verfahren nach Nr. 53 und 54. Die in Nr. 54 genannten Tätigkeiten gehen ohne Pausen ineinander über. Das Legen der Schleife erübrigt sich dann.

Beim Fahren vom Sattel verfahren die Fahrer zunächst nach Nr. 53, machen dann rechts-um, ergreifen mit der rechten Hand über den Hals des Sattelpferdes hinweg den linken Trensenzügel des Handpferdes, den die linke Hand reicht, treten rechts seitwärts und nehmen die Zügel des Sattelpferdes, den linken Trensenzügel des Handpferdes und die Peitsche in die linke Hand. Dann sitzen sie auf (s. H.Dv. 12 v. 18. 12. 1934 Seite 33—35), nehmen Zügel und Peitsche vorübergehend in die rechte Hand, stecken mit der linken Hand das Gewehr in die Tragevorrichtung, ergreifen Zügel und Peitsche wieder mit der linken Hand, stecken die rechte Hand durch die Handschlaufe der Peitsche, ziehen die Peitsche durch die linke Hand und lassen sie am rechten Handgelenk zwischen beiden Pferden herabhängen. Hierauf ordnen sie die Zügel des Sattelpferdes nach H.Dv. 12 v. 18. 12. 1934 Nr. 14, fassen den linken Trensenzügel des Handpferdes (Handschlaufe) mit der rechten Hand, wie den Zügel einer Wassertrense, jedoch den kleinen Finger über den Zügel, und stellen die rechte Hand, Daumen nach oben, in Höhe der linken zwischen beide Pferde.

Die Fahrer sitzen still.

56. Nach dem Aufsitzen bleiben auf das Kommando: „Rührt Euch!“ die Fahrer aufrecht sitzen, ihnen ist freiere Bewegung gestattet. Sobald

auf dem Marsche „Rührt Euch!“ befohlen ist, darf, wenn nicht anders angeordnet ist, gesprochen, gesungen, geraucht und gegessen werden.

57. Auf das Kommando: „Stillgeessen!“ stellen die Fahrer ihre Pferde leicht an die Zügel (beim Fahren vom Bock gilt Heft 3 der H.Dv. 465 Nr. 27 Abs. 1) und nehmen die vorgeschriebene Haltung ein. Einwandfreier Sitz und richtige Handstellung sind unter allen Umständen zu fordern. Sitz usw. der Fahrer vom Sattel siehe H.Dv. 12 v. 18. 12. 1934 Nr. 11, Sitz, Haltung und Handstellung der Fahrer vom Bock siehe Heft 3 Nr. 14.

58. Zum Absitzen legen auf das Kommando: „(Einheit) — Abgeessen!“ beim Fahren vom Bock die Fahrer, nachdem sie die Bremse angezogen haben, die Peitsche mit dem Griff nach der Sattelseite auf den Bocksit, steigen rückwärts vom Bock, die Leinen in der linken Hand, Blick nach den Pferden, legen die Schleife gem. Nr. 54 und treten — die Leinenenden über dem linken Unterarm — links neben die Vorderachse. Der Begleitmann, der zuerst abgeessen ist, steht links neben dem Fahrer.

Beim Fahren vom Sattel legen die Fahrer die Zügel des Sattelpferdes in die rechte Hand, heben mit der linken das Gewehr aus der Tragevorrichtung, nehmen Zügel und Peitsche wie zum Aufsitzen in die linke Hand, ziehen die rechte Hand aus den Schlaufen des linken Trensenzügels des Handpferdes und der Peitsche und sitzen ab. Dann treten sie neben den Kopf des Sattelpferdes,

nehmen in die rechte Hand den Trensenzügel des Sattelpferdes und den linken Trensenzügel des Handpferdes und halten in der linken Hand die Peitsche mit der Spitze nach unten.

Die Fahrer stehen nach dem Absetzen still.

59. Auf das Kommando: „**Rührt Euch!**“ nach dem Absitzen wird gerührt. Etwa vorhandene Deichselstützen werden ausgelegt.

Offiziere, zugführende Unteroffiziere und der Oberwachtmeister sitzen ab.

a) Beim Fahren vom Bod stecken die Fahrer die Leinen, doppelt gelegt, von hinten nach vorne unter die Oberblattstrippe des Kammkissens.

b) Beim Fahren vom Sattel befestigen die Fahrer die Trensenzügel des Handpferdes und die Peitsche am Aufhängerriemen des Sattels ihres Sattelpferdes.

Darauf sehen die Fahrer Pferde, Zäumung, Sattelung, Beschirung, die Stangenfahrer außerdem das Fahrzeug nach. Die Stangenfahrer melden das Ergebnis dem nächsten Vorgesetzten.

60. Soll im Rühren auf- oder abgesehen werden, so erfolgt das Kommando: „**Aufsetzen!**“ oder „**Absetzen!**“ Alle sitzen auf oder ab. Nach dem Auf- und Absetzen wird gerührt.

61. „**(Einheit) — (Gangart)!**“ Alle Pferde des Gespannes müssen gleichmäßig und zunächst im Schritt anziehen, auch wenn aus dem Halten angetrabet werden soll. Nachgeben der Fahrerhand oder Nachgeben mit der Zügelfaust muß den Pferden das Anziehen erleichtern.

Ein ruhiges Anziehen und ein gleichmäßiger

Zug im Schritt auch bei tiefem Boden und mit voll belasteten Fahrzeugen muß erreicht werden.

Das Tempo im Schritt ist so zu bemessen, daß alle Pferde ohne Zuckeln mitkommen können. Anfangs muß das Spitzengespann den Schritt kurz wählen und erst allmählich zulegen.

62. „**(Einheit) — Trab!**“ Alle Trabbewegungen werden im Gebrauchstempo (275 Schritt in der Minute) ausgeführt. Es wird grundsätzlich leicht getrabet, wenn nicht das Aussetzen besonders befohlen wird.

63. „**(Einheit) Galopp — Marsch!**“ Der Galopp ist im allgemeinen nur von einzelnen Gespannen, beim Fahren vom Sattel auch in der Marschordnung zu üben. Seine Anwendung in der geschlossenen Einheit zu Paradezwecken für vom Sattel gefahrene Einheiten kann in Frage kommen. In Ausnahmefällen kann der Galopp zum Überwinden von eingesehenen oder beschossenen Räumen auf dem Gefechtsfelde dienen. Der Galopp soll in erster Linie Schneid und Entschlußkraft der Fahrer fördern.

Beim Fahren vom Sattel erleichtert der Stangenfahrer das Angaloppieren, wenn er durch Verstärken des Trabes den vorderen Pferden für kurze Zeit lose Taue schafft. Beim Einüben des Galopps muß die Stärke des Galopps durch die Gespanne selbst bestimmt und erst allmählich der vorgeschriebene Galopp erreicht werden. Zum Üben des Galopps wählt man zu Anfang am besten

einen großen Kreis und geht von diesem auf die gerade Linie über.

Das Einüben des Galopps im Mehrgespann vom Sattel vollzieht sich am schnellsten und ruhigsten, wenn Fahrer und Pferde beim Einzelreiten gelernt haben, aus dem Trab ohne Über-eilen anzugaloppieren.

64. „(Einheit) — (Gangart!)“ oder „(Einheit) — **S-a-l-t!**“ Der Übergang zur nächstniedereren Gangart oder zum Halten ist durch halbe Paraden einzuleiten, jede gewaltsame, plötzliche Hilfe ist zu vermeiden.

Beim Fahren vom Sattel ist das Über-einstimmen des Stangen-, Mittel- und Vorderfahrers bei Paraden schwierig und daher schon beim Einzelfahren häufig zu üben. Die Stangenpferde müssen den ganzen Druck des nachrollenden Fahrzeuges aufnehmen. Bleiben Vorder- und Mittelpferde zu lange im Zuge, so erschweren sie den Stangenpferden das Aufhalten, werden sie zu früh oder zu stark pariert, so treten sie leicht über die herunterhängenden Taue, die Stangenpferde über die herunterhängende Vorderbracke. Verletzungen der Pferde, Ausfallen der Gespanne sind die Folge.

In Übereinstimmung mit den halben Paraden ist die Bremse zu gebrauchen. Zu plötzliches, starkes Bremsen unterbricht die Vorwärtsbewegung und verprellt die Pferde; zu spätes oder zu geringes Bremsen erschwert den Stangenpferden durch Nachrollen des Fahrzeuges das Aufhalten.

Die Deichsel darf bei Paraden nicht hochschnellen.

Dies ist immer ein Zeichen dafür, daß die Paraden und Bremsen nicht in Übereinstimmung waren.

Beim Übergang zum Halten soll die Marschlänge einer Truppe nicht länger oder kürzer werden als vorgeschrieben. Das Spitzfahrzeug darf daher weder zu plötzlich noch zu langsam parieren.

Beim Fahren vom Bod werden die Paraden durch entsprechendes Verkürzen der Leinen ausgeführt (s. Heft 3 Nr. 28).

d) Ehrenbezeugungen.

Im Halten.

65. Befinden sich bei Annäherung eines Vorgesetzten Führer oder Mannschaften einer abgesetzten Abteilung noch nicht an ihren vorgeschriebenen Plätzen, so muß dem Kommando: „**Stillgestanden!**“ das Kommando: „**An die Pferde (Fahrzeuge)!**“ vorangehen. Die Ausführung erfolgt nach Nr. 52.

Soll auf Antreten an den vorgesehenen Plätzen verzichtet werden, so lautet das Kommando: „**Achtung!**“ Jeder steht dann auf der Stelle still mit Front und Blick zum Vorgesetzten.

66. Nähert sich ein Vorgesetzter einer bereits an den Pferden (Fahrzeugen) stehenden abgesetzten Abteilung, so stehen auf das Kommando: „**Stillgestanden!**“ die Mannschaften an den Pferden und Fahrzeugen still. Die Führer stehen an ihren vorgeschriebenen Plätzen.

Auf das Kommando: „**Augen — rechts! (Die Augen — links!)**“ wird der Vorgesetzte von Jedem angesehen. Geht oder reitet der Vorgesetzte an der Einheit entlang, so wendet Jeder Kopf und Blick

nach ihm. Der Kopf ist wieder geradeaus zu nehmen:

a) in der Linie bei trupp- oder fahrzeugweiser Aufstellung, d. h. bei Zwischenräumen zwischen den einzelnen Teilen, sobald der Vorgesetzte das nächste Fahrzeug oder den nächsten Trupp erreicht hat,

b) in der Marsch- oder Exerzierordnung, sobald der Vorgesetzte seitlich am Mann vorbei ist, so daß dieser ihn nicht mehr sehen kann.

Auf das Kommando: „Rührt Euch!“ wird dann wieder gerührt (s. Nr. 59).

67. Für haltende aufgesessene Abteilungen wird, sofern bisher gerührt wurde, zur Erweisung der Ehrenbezeigung das Kommando: „Stillgeessen!“ gegeben. Es folgt das Kommando: „Augen — rechts! (Die Augen — links!)“ Die Ausführung erfolgt nach Nr. 57 und 66, 2. Abs.

Im Marsch.

68. Beim Marsch wird zur Ehrenbezeigung auf das Kommando: „Stillgeessen! — Augen — rechts! (Die Augen — links!)“ der vorgeschriebene Sitz eingenommen. Jeder folgt dem Vorgesetzten unter Drehung des Kopfes mit dem Blick, bis die Augen rechts (links) genommen sind.

Ist der Vorgesetzte seitlich am Mann vorbei, so daß dieser ihn nicht mehr sehen kann, so nimmt jeder den Kopf von selbst wieder geradeaus.

Im „Rührt Euch!“ erfolgt der Vorbeimarsch am Vorgesetzten unter Beibehalt aller Marscherleichter-

rungen. Auf Anordnung des Führers wird der Vorgesetzte in aufrechter Haltung angesehen.

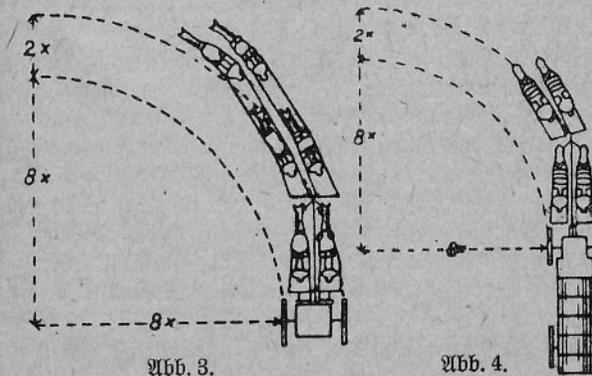
69. Die Ehrenbezeigung wird allgemein durch das Kommando: „Augen geradeaus!“ beendet.

70. Die Mannschaften auf Rücksitzen von Fahrzeugen behalten bei Ehrenbezeigungen Kopf und Blick geradeaus.

e) Wendungen.

71. Kommando: „(Einheit) — links (rechts) um — Marsch!“ oder „(Einheit) — halblinks (halbrechts) — Marsch!“ oder „(Einheit) — kehrt (rechtsum kehrt) — Marsch!“

Ist genügend Raum vorhanden, so wird die Wendung so gefahren, daß das innere Vorderrad einen Bogen von 8 Schritt Halbmesser beschreibt (s. Abb. 3 und 4). Die Wendung beginnt in der Bewegung unmittelbar nach dem Kommando; aus dem Halten erst, nachdem das Fahrzeug eine Fahrzeuglänge geradeaus in Bewegung gesetzt ist.



Auf: „(Einheit) kehrt — Marsch!“ wird links-um kehrt gemacht.

72. Beim Mehrgespann werden die Vorder-, Mittel- und Stangenpferde n a c h e i n a n d e r in die Wendung und nach dieser in die neue Richtung geführt.

Je fester der Boden und je stärker die Gangart, um so weniger brauchen die Vorder- und Mittelpferde am Zuge teilzunehmen und daher das von den Vorderrädern zu beschreibende Geleise nach außen zu überschreiten. Je tiefer der Boden und je kürzer die Gangart, um so mehr müssen sie beides tun. In diesem Falle haben sie einen größeren Weg zurückzulegen und müssen daher zu stärkerem Tempo angehalten werden. Die Stangenfahrer halten mit ihren Pferden das Tempo und fahren den erforderlichen Bogen. Haben Vorder- und Mittelpferde das Geleise überschritten, so müssen sie vor vollendeter Wendung in dieses zurückkehren, da sonst die Gefahr besteht, daß die Wendung zu groß wird.

Von Anfang an ist darauf zu achten, daß das innere Stangenpferd nicht zurückhängt, also im Zuge und Tempo nicht nachläßt. Hierdurch wird der Bogen der Wendung zu klein. Das innere Stangenpferd muß (das Fahrzeug) durch die Wendung durchziehen. Die Zugleistung der Stangenpferde muß auch in der Wendung ausgeglichen sein. Dies erkennt der Fahrer daran, daß die Deichselspitze aus der Wendung hinausweist.

Im übrigen siehe die Anweisungen zum Aus-

führen der Wendungen Heft 3 Nr. 30—38, 77—83, Heft 4 Nr. 16.

73. Eine Schwenkung ist wie die entsprechende Wendung auszuführen. Der Marschrichtungspunkt ist sofort zu befehlen, z. B. „**Rechts (links) schwenkt — (Gangart!) — Marschrichtung der hohe Schornstein!**“ Es genügt auch, nur den neuen Marschrichtungspunkt „**Marschrichtung der hohe Schornstein!**“ anzugeben.

In der Marschordnung (Exerzierordnung) führt das vordere Fahrzeug die Schwenkung entsprechend aus, die folgenden Fahrzeuge schwenken, sobald sie den Schwenkungspunkt erreicht haben. Der Abstand ist zu halten, die Richtung auf Vordermann ist nach Ausführen der Schwenkung wieder aufzunehmen.

Bei der geschlossenen Einheit in Linie schwenkt das innere Flügelfahrzeug so lange, bis das Kommando „**Gerade — aus!**“ oder ein neuer Marschrichtungspunkt gegeben wird. Es verhält dabei so, daß es mit den äußeren Fahrzeugen gleichzeitig in die neue Marschrichtung gelangt. Die anderen Fahrzeuge fahren zunächst geradeaus und beginnen ihre Schwenkung einige Schritte später als das innen fahrende Nachbarfahrzeug. Sie fahren alsdann in einem Bogen, der 5 Schritt Zwischenraum vom Nachbarfahrzeug hält.

Das Kommando „**Gerade — aus!**“ ist erst zu geben, wenn das äußere Fahrzeug die gewünschte Front gewonnen hat.

R i c h t u n g ist nach dem äußeren, F ü h l u n g nach dem inneren Flügel zu nehmen. Das Schwen-

ken in der geschlossenen Einheit ist auf Ausnahmefälle (Einschwenken bei Paraden usw.) zu beschränken.

f) Aufstellen einer Abteilung in der geschlossenen Ordnung.

74. Der Zwischenraum der einzelnen Fahrzeuge beträgt 5 Schritt. Die Forderungen der Nr. 50 treffen auf das Aufstellen einer geschlossenen Abteilung in vermehrtem Maße zu. Das Aufmarschieren und Einrichten der Abteilung ist daher häufig zu üben.

Nach Aufstellen einer Abteilung ist zunächst von vorn zu prüfen, ob die Pferde senkrecht zur Grundlinie stehen und richtige Zwischenräume vorhanden sind; beim Mehrgespann müssen die Pferde auf Vordermann stehen. Dann folgt das Prüfen der Seitenrichtung.

g) Abbrechen aus der Abteilung.

75. Auf das Kommando: „**Rechts (links) dreht ab — (Gangart)!**“ fährt das rechte (linke) Flügelfahrzeug in der kommandierten Gangart geradeaus vor. Die übrigen Fahrzeuge folgen dem vorausgehenden, indem sie zunächst geradeaus fahren und sich, sobald sie Raum haben, durch Marsch halbschrittwärts hinter das Flügelfahrzeug setzen.

Wird im Schritt abgebrochen, so halten die übrigen Fahrzeuge zunächst. Soll im Trabe abgebrochen werden, so fährt jedes Fahrzeug zunächst im Schritt an.

Die übrigen Fahrzeuge folgen dem vorausgehenden, indem sie zunächst eine Pferdelänge geradeaus anfahren und dann durch Marsch halbschrittwärts hinter das Flügelfahrzeug fahren.

h) Aufmarschieren.

76. Auf das Kommando: „**Links (rechts) marschieren auf — (Gangart)!**“ bleibt das vordere Fahrzeug in der nächstkürzeren Gangart geradeaus. Wird aus dem Halten oder im Schritt aufmarschieren, so fährt das vordere Fahrzeug so lange vor, bis „**Anfang halt!**“ kommandiert wird. Die übrigen Fahrzeuge fahren an dem Vorderfahrzeug vorbei, so daß sie nach dem Einbiegen zur Front den vorgeschriebenen Zwischenraum von 5 Schritt und die gleiche Deichselrichtung haben. Nach dem Einrücken nehmen sie die Gangart des rechten (linken) Flügelfahrzeuges auf oder halten. Bei Aufmarschieren in stärkerer Gangart gehen die aufmarschierenden Fahrzeuge noch etwa 3 Schritt über die Richtungslinie hinaus, bevor sie in die Gangart des rechten (linken) Flügelfahrzeuges fallen, und nehmen dann die Richtung auf.

Soll mit größeren oder kleineren Zwischenräumen als 5 Schritt aufmarschieren werden, so ist dies besonders zu befehlen. Das Kommando lautet dann z. B.: „**Mit 25 Schritt (3 Schritt) Zwischenraum links (rechts) marschieren auf — (Gangart)!**“

77. Im abgesteckten Viereck (Fahrbahn) erfolgt der Aufmarsch auf das Kommando: „**Anfang rechts (links) dreht, links (rechts) marschieren auf —**

(Gangart)!“ Das vordere Fahrzeug macht eine Wendung rechts (links) um, fährt senkrecht auf die gegenüberliegende Seite zu und hält auf der Mittellinie, falls nicht vorher **„Anfang Halt!“** kommandiert wird. Jedes der folgenden Fahrzeuge wendet 5 Schritt von dem Punkt entfernt, wo das vorhergehende Fahrzeug abgewendet hat. Es fährt im unverminderten Tempo, bis die Vorderpferde, bei zweispännig gefahrenen Fahrzeugen die Stangenpferde, mit ihren Köpfen in Höhe der Hinterachse des rechten (linken) Nachbarfahrzeuges kommen. Die einzelnen Fahrzeuge rücken in behaltene Schritten in die Richtung ein. Hinausfahren über die Richtungslinie muß unbedingt vermieden werden.

i) Marsch in der Marschordnung auf der Straße.

78. Genaues Fahren auf Vordermann ist eine Hauptforderung. Für die nachfolgenden Gespanne gewinnt das Halten der Gleise um so mehr Bedeutung, je länger die Fahrzeug-Kolonne ist und je schwerer die einzelnen Fahrzeuge sind. Solange die Räder im weichen Boden nicht über Felgenhöhe einsinken, wird dabei den nachfolgenden Gespannen das Ziehen erleichtert. Nasser Boden verbietet oft, sumpfiger stets das Gleisefahren.

79. Bald nach dem Abmarsch ist zum Nachsatteln und Nachsehen der Beschirrung ein kurzer Halt einzulegen. Eine kleine Kaste ist stets nach $\frac{1}{4}$ Marschstunden, spätestens nach einer Marschstunde einzulegen. Die Haupttrast von

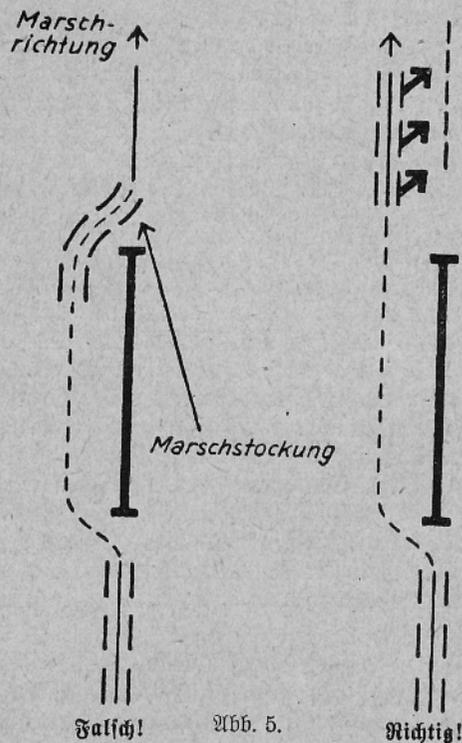
längerer Dauer wird nach dem größeren Teil der zurückgelegten Strecke gehalten, weitere Kasten nach Bedarf. Unterlassen rechtzeitiger und ausreichender Kastenladet eine schwere Verantwortung auf den Kompanie- usw. Führer.

Das Füttern der Pferde wird meistens nur während der großen Kasten möglich sein. Von Vorteil ist es, während dieser Kaste — wenn möglich — die Pferde abzuschirren. Die Umgänge müssen bei jeder Kaste, namentlich bei großer Hitze, hochgezogen und auf die Pferderücken gelegt werden. Das Tränken der Pferde kann — besonders bei großer Hitze — auch während eines kurzen Haltes erfolgen.

80. Beim Marsch auf der Straße wird im allgemeinen auf der rechten Straßenseite gefahren (s. H. Dv. 300 T. F., I. Teil Nr. 299). Falls eine Straßenseite Fliegerdeckung bietet, so ist bei Tage auf dieser zu marschieren. Bieten beide Straßenseiten Fliegerdeckung, so wird die günstigere Seite gehalten. Staubige Sommerwege sind zu vermeiden. Die andere nicht benutzte Straßenseite ist auch von Reitern freizuhalten. Soll die Straßenseite gewechselt werden, so geschieht dies auf das Kommando oder Zeichen: **„Links (rechts) heran!“** Die Ausführung erfolgt sofort durch alle Fahrzeuge gleichzeitig.

81. Werden auf der Straße andere Truppen überholt, so ist das Zurückkehren auf die alte Straßenseite nach dem Überholen erst dann vorzunehmen,

wenn das letzte Fahrzeug der Abteilung genügend weit über den Anfang der überholten Truppe vorgerückt ist (s. Abb. 5). Vor dem Überholen muß dafür gesorgt werden, daß die Bewegung nicht durch entgegenkommende Fahrzeuge gestört wird.



Falsch!

Abb. 5.

Richtig!

82. Zum Halten wird grundsätzlich rechts (links) herangefahren; in der Regel wird vorher das Kommando „Rechts (links) heran!“ gegeben (Zeichen wie bei Wechsel der Straßenseite). Die andere Straßenseite ist unbedingt auch von Reitern, Handpferden und Mannschaften freizuhalten.

83. In längeren Marschkolonnen muß den Ziehungen (Größerwerden der Abstände), Stokungen (Kürzerwerden des Tempos) oder Aufprellen (plötzlichen Stokungen mit Ausbiegen der Gespanne) vorgebeugt werden (vgl. S. 300 T. 3. I. Teil 300/301). Zur Vermeidung dieser Fehler sind folgende Regeln zu beachten:

Def. 32

- a) Bei allen Zeichen zum Antreten, zum Halten oder zur Gangartveränderung muß die Pause zwischen Ankündigungszeichen und Ausführungszeichen um so größer sein, je länger die Einheit ist.
- b) Von der Signalpfeife ist namentlich beim Aufsitzen und Antreten Gebrauch zu machen, es sei denn, daß es sich durch die Nähe des Feindes verbietet. Der Pfiff wird durch die Zugführer wiederholt.
- c) Bei jedem Antreten und beim Einnehmen einer höheren Gangart müssen alle Fahrer gleichzeitig anfahen bzw. zulegen. Das beim Fahren in der Marschordnung erforderliche Halten der Abstände und der befohlenen Gangart zwingt den Fahrer, ständig auf die Pferde einzuwirken.
- d) Die Unterführer müssen weit nach vorn sehen und bedacht sein, Ziehungen durch Ver-

stärken und Störungen durch Verkürzen des Tempos rechtzeitig auszugleichen. Muß zum Ausgleich einer Ziehung angetraht werden, so ist das Zeichen zum Traben nicht zu geben, damit von nachfolgenden Einheiten das Zeichen nicht mißverständlich weitergegeben wird. Zum Ausgleich einer Störung und zum Vermeiden des Ausprellens ist unter Verkürzen des Tempos möglichst lange die befohlene Gangart beizubehalten, da sich halbe und ganze Paradon meist durch die ganze Einheit fortpflanzen und häufiges Anziehen die Pferde ermüdet.

e) Der Anfang der Einheit muß beim Anfahren aus dem Halten und beim Antraben zunächst in etwas verkürztem Tempo fahren. Im weiteren Verlauf eines Marsches muß Störungen in der flüssigen Bewegung dadurch vorgebeugt werden, daß der Anfang bei wechselndem Gelände bergauf und auf weichem Boden im Tempo etwas zulegt, bergab und auf festem Boden das Tempo etwas verkürzt. Diese Tempoänderung ist nur vorübergehend. Beginn und Ende bestimmt der vordere Zug- usw. Führer durch Zeichen oder Zuruf an die Fahrer des vorderen Fahrzeuges.

f) Vorübergehend ausfallende Fahrzeuge fahren möglichst von der Straße herunter. Ist dies nicht angängig, dann gehen sie scharf an die für den Marsch befohlene Straßenseite

heran und halten. Mannschaften ausgefallener Fahrzeuge sitzen ab und helfen bei der Beseitigung der Ursache. Die folgenden Fahrzeuge müssen ohne Störung ausbiegen. Die Lücke ist nur auf Befehl des Führers der Einheit zu schließen. Ausgefallene Fahrzeuge müssen bald wieder Anschluß an ihre Truppe suchen. Eine höhere Gangart als Trab zum Aufrücken ist verboten.

84. Muß auf enger Straße kehrtgemacht werden, so wird dies dadurch erleichtert, daß die Fahrer jedes einzelnen Fahrzeuges kurz vor der Wendung nach der entgegengesetzten Richtung ausholen und so mehr Raum gewinnen. Auch kann nach begonnener Wendung durch Zurücksetzen des Fahrzeuges mehr Raum zum Vollenden der Wendung gewonnen werden.

Zweiteilige Fahrzeuge sind nötigenfalls abgeprokt; dabei können die Stangenpferde ausgespannt werden. Unter Umständen kann es erforderlich werden, an die Hinterachse Pferde anzuspinnen, um das Fahrzeug zunächst rückwärts zu ziehen.

85. Ist die Straße sehr schmal, so wird gehalten und „Kehrtmachen!“ kommandiert. Ausführung erfolgt fahrzeugweise. Vorder- und Mittelpferde können abgehakt, Prokfahrzeuge abgeprokt werden. Die Reiter machen, falls möglich, durch Herausreiten über den Straßenrand die Straße frei. Das nunmehr vordere Fahrzeug rückt nach dem Kehrtmachen 10 Schritte vor, die anderen Fahr-

zeuge schließen auf. Die Zugführer melden nach vorne, wenn ihre Fahrzeuge kehrtgemacht haben und wieder marschbereit sind.

Defbl. 37

86. Der Bedrohung aus der Luft*) ist durch gründlichen Unterricht der Mannschaften und durch häufige praktische Übungen Rechnung zu tragen. Da mit Luftangriffen immer zu rechnen ist, müssen alle Maßnahmen getroffen werden, um Verluste möglichst zu vermeiden. Hierbei ist besonders zu berücksichtigen, daß eine in regelmäßiger Form marschierende oder aufgestellte Fahrzeugeinheit in unregelmäßiger Geländebedeckung besonders auffällt.

87. Gegen feindliche Flieger schützt man sich in erster Linie durch Tarnung. Es ist erforderlich, die Marschstraßen und Aufstellungsplätze entsprechend zu wählen, die Fahrzeuge mit Stroh, Zweigen, Laub oder Erde — der Form und Farbe der Umgebung angepaßt — zu bedecken und darauf zu achten, daß die Radreifen in der Sonne möglichst nicht blinken, die Fahrzeuge selbst keine scharfen Schlagschatten abwerfen. Wagenplane mit Tarnanstrich schützen nur gegen Augenerkundung, nicht gegen Bilderkundung. Durch Ausnutzen jedes Schattens, vor allem der Baumschatten, wird den Fliegern das Erkennen der Marschkolonne erschwert. Das Fahren in möglichster Anlehnung

*) Vgl. S. Dv. 300 T. F. I. Teil Nr. 233—242.

an Dämme, Hecken und Mauern erschwert den Fliegern ebenfalls das Erkennen der Marschkolonne. Staubender Boden ist nach Möglichkeit zu vermeiden. Auftretender Staub ist bei Märschen am Tage durch Verkürzen der Gangart zu verringern.

88. Nachtmärsche sichern am besten gegen Fliegergefahr. Zeigen von Licht ist zu unterlassen.

89. Beim Annähern feindlicher Flieger kann Halten der Fahrzeuge im Schatten vor Sicht schützen. Kann man von der Straße herunter in das angrenzende Gelände fahren (Fehlen von Straßengräben besonders bei Feldwegen), so ist dies auf Befehl des Führers der Einheit auszuführen.

Die Rücksicht auf Fliegerdeckung darf jedoch nicht so weit gehen, daß schon das Erscheinen eines feindlichen Fliegers genügt, um Stockungen zu verursachen.

90. Das rasche geordnete Zerlegen der Einheit — dies auch in beschleunigter Gangart —, das rasche Wiedersammeln zum Weitermarsch ist zu üben.

91. Auf das Signal „Fliegerwarnung!“ regelt der Führer der Einheit das Verhalten seiner Truppe durch Befehl je nach den Umständen und der Art der Gefährdung. Muß auf der Straße gehalten werden, so bleiben die Fahrer aufgefesselt, die Bremsen sind anzuziehen.

k) Marsch im Gelände und über Hindernisse.

92. Geländeabschnitte, in denen Luftkampfstoffe haften, werden mit Pferden, für die keine Gasmasken zur Verfügung stehen, in der Regel umgangen. Entschließt sich der Führer in dringlicher Lage zum Durchmarsch, so muß er sich bewußt sein, daß er mit Pferdeverlusten zu rechnen hat. Bei Gasangriffen sind die Pferde in ruhiger Gangart aus dem begasten Gelände herauszuführen. Will man einer Begasung ausweichen, so darf dies nicht mit dem Winde geschehen.

Vor Hautverätzungen durch Gelfkreuz können die Pferde behelfsmäßig geschützt werden:

- a) beim Überschreiten vergifteten Geländes durch Umwickeln der Beine mit Stroh oder feuchten Lappen;
- b) vor dem Giftregen feindlicher Flieger durch Überlegen von Zeltbahnen, Decken oder Mänteln.

Nach dem Verlassen des vergifteten Geländes oder nach dem Angriff sind die behelfsmäßigen Umhüllungen sofort abzulegen.

Gasranke Pferde sind möglichst schnell, wenn es die Gefechtslage gestattet, schon bei bestehender Gasgefahr veterinärärztlicher Versorgung zuzuführen.

Im übrigen siehe die entsprechenden Nummern der S. Dv. 395 (Gasabwehrdienste aller Waffen).

93. Beim Fahren im Gelände und über Hindernisse sind unter Umständen die Abstände zu vergrößern, um Stockungen zu vermeiden.

Bei schlechten Bodenverhältnissen ist es nicht immer möglich, Geleise zu halten. Die Fahrer müssen vor allem ruhig sitzen und alle heftigen Hilfen vermeiden. Nötigenfalls sitzen die Begleitmannschaften rechtzeitig ab und greifen in die Speichen und leisten so Hilfe.

94. Beim Bergauffahren ist den Pferden viel Zügelfreiheit zu geben. Die Fahrer vom Sattel nehmen erforderlichenfalls den Handzügel in die linke Hand, legen die rechte mit der Peitsche über den Sattel des Handpferdes, gehen mit dem Oberkörper gut mit, behalten die Unterschenkel treibend am Gurt. Heftiger und übermäßiger Gebrauch der Peitsche ist schädlich. Bergauf fährt man, wenn angängig, schräg, bei längeren, sehr steilen Steigungen in Zickzacklinien. Kurze, steile Hänge sind senkrecht zum Hang und in verstärkter Gangart mit genügend vergrößerten Abständen zu fahren.

Es ist besonders darauf zu achten, daß Vorder- und Mittelpferde, auf der Höhe angekommen, energisch weiterziehen, da sonst die Stangenpferde den letzten, oft schwierigsten Teil allein überwinden müssen und unter Umständen mit dem Fahrzeug hängenbleiben.

Längere Strecken bergauf sind im Schritt zu überwinden. Rechtzeitiges Absitzen der Begleitmannschaften ist anzuord-

nen. An geeigneten Stellen sind Atempausen einzulegen. Hierbei ist die Bremse anzuziehen. Die Räder sind durch Steine usw. festzulegen.

95. Bergab wird im Gelände in der Regel senkrecht zum Hang gefahren. Es wird so stark gebremst, daß alle Pferde, ohne zu ziehen, mit schwach durchhängenden Tauen und leicht anstehenden Aufhalketten ihren ruhigen Gang beibehalten. Genügt die Bremse nicht, so müssen die Stangenpferde aufhalten, nötigenfalls die Mannschaften helfend eingreifen. Bei längeren Strecken bergab erleichtert das Verkürzen der Umgänge und der Aufhalketten den Stangenpferden das Aufhalten.

96. Beim Überschreiten einesalles gilt das in Nr. 94 und 95 Gesagte, jedoch müssen hier Vorder- und Mittelpferde nach Überwinden des Kammes aus dem Zuge genommen werden, um die Deichsel nicht zu tief herunterzuziehen und somit den Stangenpferden das Ziehen zu erschweren.

97. Gräben durchfährt man in der Regel senkrecht zur Böschung. Die Vorderpferde müssen so rechtzeitig aus dem Zuge genommen werden, daß sie das Aufhalten der Stangenpferde, sobald das Fahrzeug mit seinem Schwergewicht den Grabenrand überschritten hat, nicht behindern. Hat das Fahrzeug die Grabensohle erreicht, so nehmen sämtliche Pferde, ohne in das Geschirr zu prellen, den Zug wieder auf, wobei die Vorderpferde scharf vorwärts gehen müssen, um ein Hochschnellen der Deichsel zu vermeiden.

Schräges Durchfahren von tiefen Gräben führt bei Proßfahrzeugen leicht zum Umkippen des Hinterrfahrzeuges, es darf daher, wenn es sich nicht vermeiden läßt, nur mit abgeseffenen Begleitmannschaften ausgeführt werden.

Geringe Erdarbeiten, z. B. Abstecken von steilen Grabenrändern, können das Überwinden von Hindernissen oft wesentlich erleichtern.

98. Leichtes Holz wird meist im Schritt durchfahren. Der Weg ist von den vorausreitenden Fahrzeugführern zu wählen. Wichtig bleibt, daß beim Wenden des Mehrgespannes den Stangenpferden die Deichsel durch die Vorder- und Mittelpferde nicht fortgezogen wird. Diese können daher nur zeitweise, bei Stellen, die kein sehr genaues Wenden erfordern, am Zuge teilnehmen.

99. Glatteis zwingt auf gewölbten Straßen zum Aufsuchen der Straßenmitte — wenn nicht andere Rücksichten dies verbieten —, um das seitliche Begrutschen der Pferde und des Fahrzeuges zu verhindern. Die Pferde sind kürzer als sonst zu führen. Vor Wendungen ist das Tempo wesentlich zu verkürzen. Die Bremse wirkt bergab meist nur ungenügend, Hemmen mit Langbaum oder Reifig und Ähnlichem, das man vor die Hinterräder wirft, wird dann notwendig. Alle Begleitmannschaften müssen dabei rechtzeitig absteigen. Umwickeln der Hinterräder mit Bändern aus Stacheldraht schützt eine Zeitslang gegen Gleiten.

100. Bei sehr schwierigem Boden und Steigungsverhältnissen ist Vorspann nötig. Auch kann es sich empfehlen, die zweiteiligen Fahrzeuge abzuprohen und getrennt zu fahren. Es ist notwendig, den Vorspann rechtzeitig anzuwenden, da die Pferde sonst überanstrengt werden, den Zug verweigern und so für den schweren Zug verdorben werden.

Zweispännigen Fahrzeugen legt man ein anderes Zweigespann mit Bracke, mehrspännigen entweder zwei Pferde mit langen Verbindungstauen oder Pferde nach Abb. 6 vor.

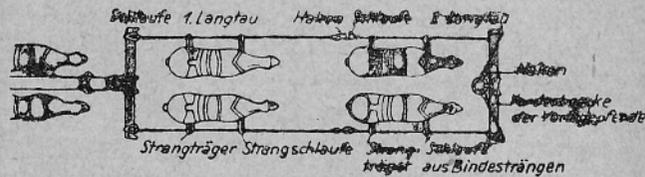


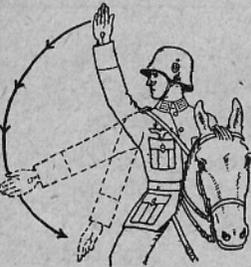
Abb. 6.

Die Geschirrtäue und langen Verbindungstäue sind nicht mitgezeichnet.

Anhang.

Zeichen.

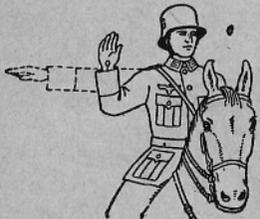
Zeichen	Ausführung	Bedeutung
 Abb. 1	Arm hochheben a) vom Führer (dabei Pfiff): b) vom Unterführer: c) in der Bewegung auf- gefessen):	„Achtung!“ (Ankündigungs- zeichen) „Verstanden!“ oder „Fertig!“ , „Fahrbereit!“ „Stillgeessen!“
 Abb. 2	Arm einmal hochstoßen: daselbe mehr- mals a) aus dem Galten: b) in der Bewe- gung:	„Aufpassen!“ „Marsch!“ (An- fahren) „Nächst höhere Gangart!“

Zeichen	Ausführung	Bedeutung
 <p>Abb. 3</p>	<p>Hochgehobenen Arm mehrfach seitwärts langsam senken:</p>	<p>„Nächst niedere Gangart!“</p>

 <p>Abb. 4</p>	<p>Hochgehobenen Arm wiederholt scharf nach unten stoßen</p> <p>a) in der Bewegung: b) im Halten:</p>	<p>„Halten!“ „Abfassen!“</p>
--	---	----------------------------------

Zeichen	Ausführung	Bedeutung
 <p>Abb. 5</p>	<p>Zeigen mit Arm in eine Richtung (in der Bewegung):</p>	<p>„Folgen!“ „Marschrichtung!“</p>

 <p>Abb. 6</p>	<p>Hochgehobenen Arm mehrmals hin- und herschwenken</p> <p>a) aus der Marschordnung: b) aus dem „Rührt Euch!“:</p>	<p>„Rührt Euch!“ „Marschordnung!“</p>
--	--	---

Zeichen	Ausführung	Bedeutung
 <p data-bbox="548 619 616 644">Abb. 7</p>	<p data-bbox="712 411 882 528">Arm mehrmals in Schulterhöhe seitwärts stoßen nach einer Seite:</p>	<p data-bbox="898 411 1041 464">„Rechts (links) heran!“</p>

Weitere Zeichen können von Fall zu Fall vereinbart werden.

Weitere Zeichen siehe auch die Ausbildungsvorschriften der einzelnen Waffen.