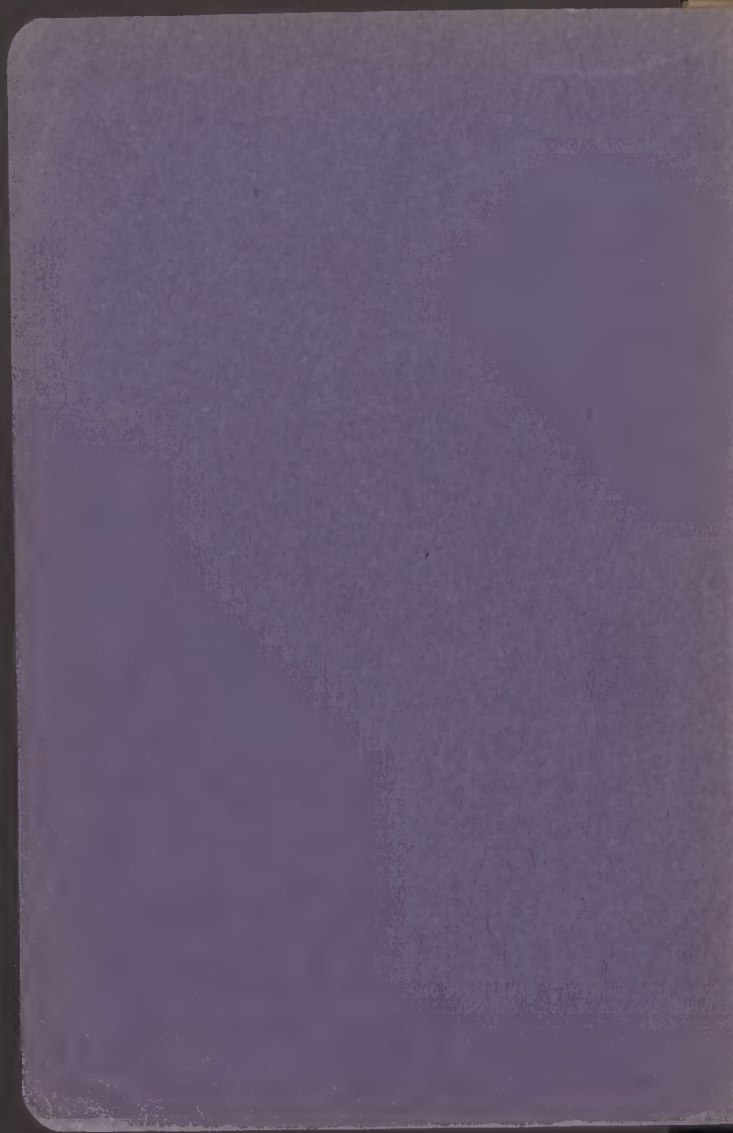


S. No. 472

**Kraftfahrvorschrift
für alle Waffen**

1938

Verlag „Offene Worte“, Berlin W 35



S. Dv. 472

Kraftfahrvorschrift für alle Waffen

1938

Verlag „Offene Worte“, Berlin W 35

355.2 = 30



I

Der Oberbefehlshaber des Heeres

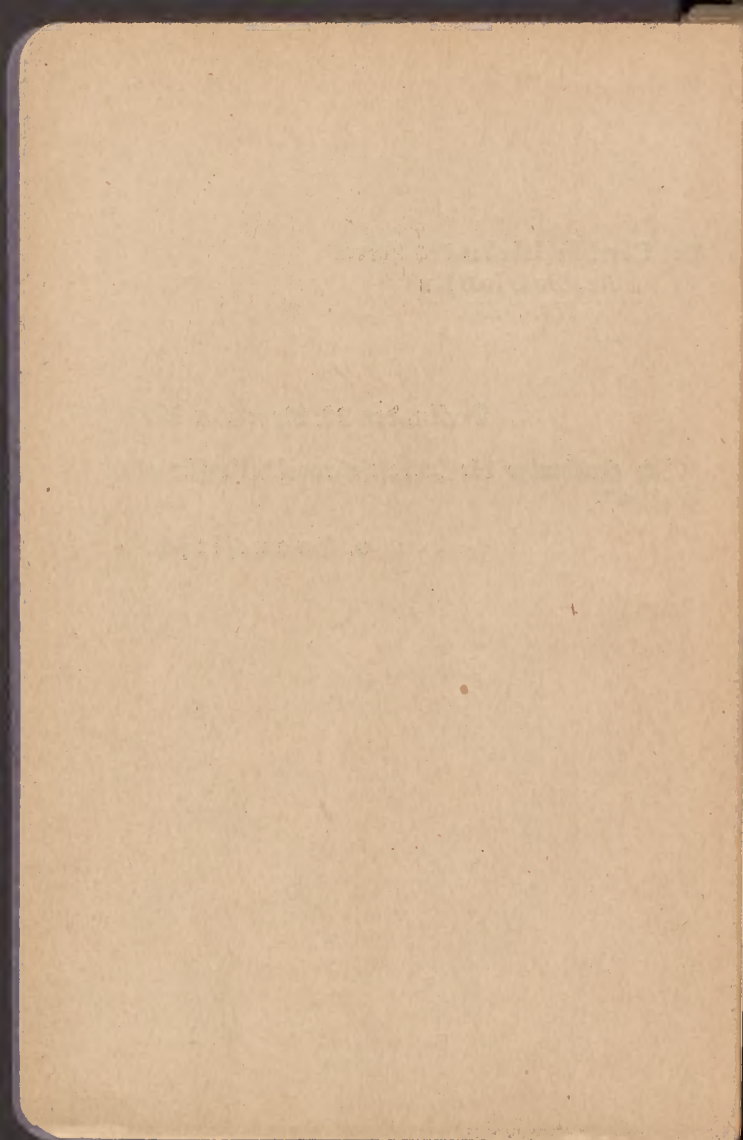
Az. 89a/b ln 6 II a

179. 11. 38.

Berlin, den 20. November 1938.

**Ich genehmige die „Kraftfahrvorschrift für alle
Waffen“.**

v. Brauchitsch.



Inhaltsverzeichnis.

I. Ziel der Kraftfahr-Ausbildung	7
II. Grundlagen der Kraftfahr-Ausbildung	7
1. Fahrer	7
2. Fahrlehrer	8
3. Wehrmacht-Kraftfahrtsachverständige	9
III. Gang der Kraftfahr-Ausbildung	9
A. Ausbildung von Wehrmacht-Kraftfahrern	9
a) Fahrausbildung allgemein	12
b) Unterricht	15
c) Ausbildung auf den einzelnen Kraftfahrzeugarten	18
Radfahrzeuge	18
Halblettensfahrzeuge	19
Volltettensfahrzeuge	20
d) Ausbildung im Geländefahren	21
Allgemeine Grundsätze	21
Fahren in schwierigem Gelände und Nehmen von Hindernissen	25
B. Ausbildung von Wehrmacht-Kraftfahrlehrern Ernennung zu Hilfskraftfahrlehrern	32
C. Ausbildung zum Fahrmeister (A)	35
D. Ausbildung zum Wehrmacht-Kraftfahrtsachverständigen (W. A. S.)	35
Hilfs-Kraftfahrtsachverständige (Hilfs-W. A. S.)	35

IV. Vorschriften über Verhalten im Fahrdienst . . .	39
A. Allgemeine Vorschriften	39
B. Verhalten bei Unfällen	41
V. Ausbildung zum Fahren im Verband	42
A. Formen der motorisierten Einheiten	42
B. Exerzieren an den Fahrzeugen, Auf- und Absitzen, Anfahren, Halt	46
C. Grundsätze für das Fahren im Verband	49
VI. Märsche motorisierter Einheiten	57
A. Allgemeines	57
B. Grundsätze für Märsche mot. Truppen	58
C. Verkehrsdienst und Verkehrszeit	64
D. Verkehrsregelung	69
E. Späh- und Warndienst	70
F. Versorgung	73
Anhang 1: Erwerb des Wehrmacht-Führerscheines	76
Anhang 2: Ernennung zum Wehrmacht-Fahrlehrer, Fahrlehrer für Halbketten- und Voll- kettenfahrzeuge und zum Fahrmeister (R)	80
Anhang 3: Ernennung zum Wehrmacht-Kraftfahr- fachverständigen	81
Anhang 4: Kraftfahrspport	83
Anhang 5: Führung von Hoheitsabzeichen, Kom- mando- und Stabsflaggen an Kraft- wagen	91
Anhang 6: Führungszeichen	93
Anhang 7: Formblatt-Übersicht	100

I. Ziel der Kraftfahrausbildung.

1. Die Leistungsfähigkeit aller motorisierten Verbände richtet sich nach dem Stand des kraftfahrtechnischen Könnens der Fahrer. Jeder Kraftfahrer ist praktisch und theoretisch so auszubilden, daß er das Kraftfahrzeug vollkommen beherrscht und sich im Verkehr vorbildlich verhält. Er muß bei allen Straßen- und Geländeverhältnissen zu jeder Tages- und Jahreszeit sowie bei allen Witterungsverhältnissen seinen Auftrag erfüllen können.

2. Die Fahrausbildung gliedert sich in Einzelausbildung, Weiterbildung und Ausbildung im Verbände.

II. Grundlagen der Kraftfahrausbildung.

3. Für die fachgemäße Ausbildung der Kraftfahrer ist der Führer der Einheit verantwortlich. Die Brauchbarkeit des Gerätes und die Verwendungsbereitschaft der Verbände werden bestimmt von dem kraftfahrtechnischen Können der Fahrer und der von ihnen erlernten Verkehrszucht.

4. Fahrer:

(A u s w a h l): Als Fahrer sind nur nüchterne, besonnene und zuverlässige Leute mit besonders ausgeprägtem Pflichtbewußtsein auszusuchen, die durch ihre Veranlagung oder kraftfahrtechnischen Vorkennt-

nisse (Zivilsführerschein) besonders hohen Anforderungen genügen.

5. (Ausbildung): Die Grundlage des kraftfahrtechnischen Könnens wird in den Fahrschulen erworben. Zum Führen von Wehrmacht-Kraftfahrzeugen berechtigt nur der Wehrmacht-Führerschein (Muster 8).

6. (Weiterbildung): Häufige Fahrübungen zu jeder Tages- und Jahreszeit auf der Straße und im Gelände tragen zu guter Marschfähigkeit und Leistung bei. Kraftfahrwettbewerbe aller Art fördern technische Kenntnisse, Gewandtheit, Sicherheit und eigene Entschlußkraft des Fahrers.

7. Fahrlehrer:

(Ausbildung): Als Wehrmacht-Fahrlehrer sind auszubilden im Kraftfahrdienst tätige Offiziere, Truppen-Ingenieure und im Kraftfahrdienst erprobte, besonders geeignete Unteroffiziere und Mannschaften, die die Fähigkeit haben, den Fahrschülern in leicht verständlicher Form die erforderlichen Kenntnisse zu vermitteln und sie zu gewissenhaften Fahrern zu erziehen. Zum Ausbilden von Wehrmacht-Kraftfahrern berechtigt nur der Wehrmacht-Fahrlehrerschein (Muster 9) bzw. eine Bescheinigung als Wehrmacht-Hilfsfahrlehrer (S. III Ziff. 102).

8. (Weiterbildung): Die Weiterbildung der Fahrlehrer geschieht durch die Truppe und erstreckt sich auf Erhaltung und Vervollkommnung der Kenntnisse und der Fahrfertigkeit sowie auf die Ausbildung zum Fahrlehrer für Sonderkraftfahrzeuge.

9. Für Unteroffiziere, die besonders befähigte und erfahrene Fahrlehrer sind, finden Fortbildungslehrgänge bei der Panzertruppenschule statt. Nach erfolgreicher Abschlußprüfung werden diese Fahrlehrer zum Fahrmeister (K) ernannt und erhalten die Fahrmeister-Urkunde (Muster 11).

10. Wehrmacht-Kraftfahrtsachverständige (W.K.S.):

(Ausbildung): Die Ausbildung der Wehrmacht-Kraftfahrtsachverständigen findet in Lehrgängen bei der Panzertruppenschule statt. Hierzu können kraftfahrtechnisch erprobte Offiziere und Truppen-Ingenieure kommandiert werden.

11. Wehrmacht-Kraftfahrtsachverständige werden nach bestandener Prüfung durch die Panzertruppenschule ernannt durch Aushändigen des Wehrmacht-Kraftfahrtsachverständigen Scheines (Muster 10).

12. (Weiterbildung): Der W.K.S. ist bei der Truppe und in besonderen Lehrgängen bei der Panzertruppenschule weiterzubilden.

13. Hilfs-Wehrmacht-Kraftfahrtsachverständige s. III Ziff. 112.

III. Gang der Kraftfahrausbildung.

A. Ausbildung von Wehrmacht-Kraftfahrern.

14. Dienststellen, die über Wehrmacht-Fahrlehrer und Lehrmittel verfügen, bilden ihre Fahrschüler selbst aus.

15. Zweck der Ausbildung ist Erlangung des Wehrmacht-Führerscheines für die betreffende Fahrzeugart und Klasse. Er wird nach bestandener Prüfung, die sich in einen theoretischen und einen praktischen Teil gliedert, erteilt. Die Prüfung ist durch einen W.R.S. bzw. Hilfs-W.R.S. abzunehmen. Die ausbildenden Dienststellen stellen den Führerschein aus und weisen ihn in einer Liste nach (Muster 12).

16. Der Kompanie- usw. Chef überträgt die Fahrausbildung einem Offizier oder einem Truppen-Ingenieur, der Fahrlehrer der betreffenden Fahrzeugklasse ist. Zu Beginn der Ausbildung belehrt der Komp.-Chef die Fahrlehrer über ihre Obliegenheiten und ihre Verantwortung. Den Unterricht über gesetzliche Bestimmungen, Verkehrsvorschriften und über durch die Wehrmacht erlassene Verfügungen erteilt ein Offizier, ein Truppen-Ingenieur oder ein Fahrmeister (R). Die praktische Ausbildung leitet der Wehrmacht-Fahrlehrer.

17. Ziel der Ausbildung ist: sicheres Fahren der betreffenden Kraftfahrzeugart auf der Straße und im Gelände, Beherrschen der technischen Einzelheiten des betreffenden Kraftfahrzeuges, handwerkliche Fertigkeit, Kenntnis der gesetzlichen und der von der Wehrmacht erlassenen Bestimmungen, sowie Verantwortungsbewußtsein gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern und Kenntnis der Behandlung und Instandhaltung des anvertrauten Fahrzeuges.

18. In einer Fahrschule dürfen, unabhängig von der Fahrzeugart, bis zu 6 Fahrschüler unter Leitung

eines berechtigten Wehrmacht-Fahrlehrers zusammengefaßt werden.

19. Soll einem Fahrer wegen mangelnder Eignung (Ausschreitungen, Trunkenheit und ähnliches, was den dauernden Entzug des Führerscheines zur Folge hat) die Fahrerlaubnis entzogen werden, so ist ein begründeter Antrag auf dem Dienstwege dem Wehrkreiskommando vorzulegen. Nach der Entziehung ist durch die Truppe die „Sammelstelle für Nachrichten über Führer von Kraftfahrzeugen“ beim Polizeipräsidium Berlin mit Angabe von Gründen zu benachrichtigen. Ebenso ist die Sammelstelle zu benachrichtigen, wenn die Entziehung wieder rückgängig gemacht wird (StBZD. § 13 Ziff. 1).

Die Entziehung des Führerscheines hat auch die Entziehung des Fahrlehrer- und W.A.S.-Scheines zur Folge.

20. Wehrgerichtliche Verkehrsstrafen über 5 RM. und Freiheitsstrafen wegen Verletzung der Verkehrsvorschriften haben die zur Ausstellung des Wehrmacht-Führerscheines berechtigten Dienststellen in den Führerschein und in die Führerscheinline einzutragen.

21. Wird ein wegen Verletzung der Verkehrsvorschriften bestrafter Zivilkraftfahrer in die Wehrmacht eingestellt, dann hat die Dienststelle diese Bestrafung auch in den Wehrmacht-Führerschein und in die Liste einzutragen.

22. Wehrgerichtlich verhängte Verkehrsstrafen sind auch in den Zivil-Führerschein einzutragen. Der Zivil-Führerschein ist zu diesem Zwecke derjenigen

zivilen Verwaltungsbehörde zu übersenden, die ihn ausgestellt hat.

23. Strafeintragungen sind zu löschen, wenn seit der letzten Eintragung zwei Jahre verstrichen sind und der Bestrafte in dieser Zeit keine eintragsfähigen Strafen erlitten hat.

24. Bei Entlassung aus dem aktiven Heeresdienst ist der Wehrmacht-Führerschein einzuziehen und dem für den Entlassenen zuständigen Wehrbezirkskommando zu übersenden. Der Entlassene erhält auf Antrag eine Bescheinigung, die er zur Erlangung eines Zivil-Führerscheines der Verwaltungsbehörde seines Wohnsitzes vorzulegen hat. In der Bescheinigung sind Betriebsart und Klassen anzugeben, für die der Wehrmacht-Führerschein erteilt war, sowie die eingetragenen Verkehrsstrafen.

Wehrmachtangehörigen, die nur den Wehrmacht-Führerschein „Klasse 2 nur für Vollkettensfahrzeuge“ erhalten haben, wird eine solche Bescheinigung nicht ausgestellt.

Der Zivil-Führerschein wird ohne nochmalige Prüfung erteilt, wenn der Antrag innerhalb von 5 Jahren nach dem Ausscheiden gestellt wird.

a) Fahrausbildung.

25. Die Ausbildung zum Erwerb des Führerscheines für Vollkettensfahrzeuge erfolgt nur auf Vollkettensfahrzeugen. In den Führerschein ist nach Ablegung der Prüfung einzutragen: „Klasse 2 nur für Vollkettensfahrzeuge“ (s. Anhang 1 Ziff. 7). Vor Erwerb des Führerscheines für Halbkettensfahrzeuge muß der Führerschein für Klasse 2 schon erworben sein.

Die Dauer der Fahrausbildung beträgt in der Regel für:

- a) Radfahrzeuge 12 Tage. In dieser Zeit sind insgesamt 200 km zurückzulegen.
- b) Halbkettenfahrzeuge 15 Tage. In dieser Zeit sind insgesamt 150 km zurückzulegen.
- c) Vollkettensfahrzeuge 24 Tage. In dieser Zeit sind insgesamt mindestens 150 km zurückzulegen.

26. Die Ausbildung ungeeigneter Fahr Schüler ist alsbald abzubrechen.

Ob bei Wehrpflichtigen, die ihre aktive Dienstpflicht erfüllen und im Besitz des entsprechenden Zivil-Führerscheins sind, eine vollständige Ausbildung notwendig ist oder eine ergänzende Ausbildung genügt, entscheidet der verantwortliche Vorgesetzte nach Prüfung durch den W.R.S.

Angehörige des Beurlaubtenstandes und sonstige zur Dienstleistung eingezogene Wehrpflichtige, die einen Zivil-Führerschein besitzen oder die Erlaubnis zum Fahren von Wehrmacht-Kraftfahrzeugen schon früher erhalten haben, sind zunächst durch einen W.R.S. oder Hilfs-W.R.S. auf ihre Kenntnisse und Fähigkeiten zu überprüfen. Nötigenfalls hat der Aushändigung des Wehrmacht-Führerscheines eine teilweise oder völlige Neuausbildung und Prüfung vorauszu gehen.

Gleichfalls ist eine erneute Überprüfung erforderlich vor Wiederaushändigung des Wehrmacht-Führerscheines bei späteren Übungen, wenn zwischen Einziehung und Wiederausgabe mehr als 1 Jahr vergangen ist.

27. Nach Möglichkeit sind Fahrerschüler von jedem die Fahrausbildung erschwerenden Außendienst zu befreien.

28. Von dem für die Ausbildung verantwortlichen Vorgesetzten sind von Zeit zu Zeit bestimmte Fahrerschulstrecken wechselnder Schwierigkeit neu festzulegen.

29. Die Fahrausbildung beginnt mit Schaltungsübungen auf hochgebocktem Kraftfahrzeug. Dabei sind Sitz und Haltung zu lehren. Nach Erhalt einiger Fertigkeit ist die Ausbildung auf nichtöffentlichen Wegen und Plätzen fortzusetzen.

Bei Radfahrzeugen ist das Fahren im Gelände erst dann zu üben, wenn auf der Straße genügend Sicherheit erlangt ist.

Bei Halbkettens- und Vollkettensfahrzeugen ist mit der Fahrausbildung in leichtem Gelände zu beginnen. Zur Straßensfahrt ist erst überzugehen, wenn im leichten Gelände genügende Sicherheit erlangt ist.

Ein Wechsel des Fahrlehrers während der Ausbildungszeit ist zu vermeiden.

Vor dem Befahren öffentlicher Straßen ist über die Verkehrsregeln zu unterrichten.

30. Nach ausreichender Fahrübung ist überzugehen zu:

Fahrübungen auf Landstraßen
Fahrübungen im Stadtverkehr
Fahrübungen im Gelände

} auf trockenen und nassen Straßen, auch mit beladenem Kraftfahrzeug und mit Anhänger (Ktw.).

Hierbei sind zu üben:

Wenden, Rückwärtsfahren, Einfahren vorwärts
und rückwärts,

Halten, Abstellen und Anfahren im Hang ab-
und aufwärts,

Fahren mit Gasmaske (nur auf nichtöffentlichen
oder wenig belebten Straßen, hierbei ist wegen
der Sichtbeschränkung besondere Vorsicht ge-
boten),

Fahren mit angehängtem Geschütz,

Fahren mit feldmarschmäßiger Ausrüstung,

Fahren bei Nacht (mit Licht, abgeblendetem
Licht*) und ohne Licht*) und bei Nebel),

Fahren bei Schnee und Eis,

Geländebeurteilung, Orientierung und Fahren
nach der Karte unter Zugrundelegen einfacher
taktischer Lagen,

Abschleppen mit und ohne Spill.

b) Unterricht.

31. Im Kraftfahrtechnischen Unter-
richt muß der Schüler in allgemeinverständlicher
Form über Bauart des Kraftfahrzeuges, seine Pflege
und die Wirkungsweise der Kraftfahrzeugteile, so-
wie über die Leistung des Kraftfahrzeuges unter-
richtet werden.

*) Dies ist ohne weiteres nur auf nichtöffentlichen
Plätzen möglich. Auf öffentlichen Plätzen ist die Absicht
rechtzeitig der Polizei anzuzeigen. Die Verantwortung
bei Abweichungen von allen allgem. gesetzl. Bestimmun-
gen trägt der Führer der Einheit (vgl. hierzu G.Dv. 270,
X).

32. Wichtig ist, daß der Fahrerschüler die richtige Bezeichnung der Hauptteile genau kennt, um sich auch bei Meldungen oder Materialansforderungen eindeutig verständlich machen zu können.

Heranziehen der Beamten des gehobenen mittleren technischen Dienstes und der Werkmeister (K) kann von großem Nutzen sein.

33. Fahrausbildung, praktische Arbeit am Kraftfahrzeug und kraftfahrtechnischer Unterricht müssen sich gegenseitig ergänzen. Als Lehrmittel dienen: Lehrmodelle, Lehrtafeln, Zeichnungen, Handbuch für Kraftfahrer (D 611), Krupp-Traktor (D 603), Merkblatt über Geländefahrzeuge auf Rädern (D 629), Gerätbeschreibungen und Bedienungsanweisungen der Firmen, Lichtbildreihen und Lehrfilme. Die verbliche Wirkung unsachgemäßer Behandlung einzelner Kraftfahrzeugteile ist an Hand verdorbener Stücke zu zeigen.

34. Im Unterricht über Gesetzes- und Verkehrsbestimmungen und Verhalten bei Unfällen muß volle Beherrschung der Gesetzes-, Verkehrs- und der von der Wehrmacht erlassenen Bestimmungen erreicht werden, soweit sie für den praktischen Fahrdienst Bedeutung haben.

35. Überprüfungen, Pflege und Wartung bezwecken Erhalten des Kraftfahrzeuges in brauchbarem Zustand.

36. Die Unterweisung umfaßt:

Prüfen des Kraftfahrzeuges auf Betriebs- und Verkehrssicherheit, Vorbereiten des Kraftfahrzeuges zur Fahrt,

Pflege des Kraftfahrzeuges während und nach der Fahrt,

Pflege des Kraftfahrzeuges nach der Betriebsanleitung und nach längeren Betriebszeiten,

Schonung des Motors bei großer Hitze, in schwierigem Gelände, beim Einfahren,

Anlassen und Inbetriebsetzen nach längeren Betriebspausen und bei großer Kälte,

Erkennen und Beseitigen von Störungen, wie sie im praktischen Fahrbetrieb vorkommen,

Nach- und Einstellmöglichkeiten von Kupplung und Bremsen, Bremsentlüftung,

Entlüftung der Kraftstoffleitung bei Dieselmotoren,

Einstellen der Scheinwerfer.

37. Häufiges Nachprüfen des Kraftfahrzeuges, besonders bei Marschpausen (technischer Halt) ist notwendig.

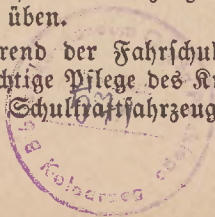
Kleine Unterlassungen oder Nichtbeseitigen geringer Fehler können weitgehende Folgen haben.

Erkennen und Beheben von Störungen sind wesentliche Voraussetzungen für die Verwendungsbereitschaft der Truppe. Dies ist häufig zu üben.

38. Von der Pflege des Kraftfahrzeuges hängen Marschbereitschaft, Betriebs- und Verkehrssicherheit, Verbrauch an Betriebsstoff und Reifen, sowie Lebensdauer ab.

39. Der Gebrauch des Werkzeuges ist mit und ohne Gasmaske zu üben.

40. Schon während der Fahrschule müssen die Grundlagen für richtige Pflege des Kraftfahrzeuges gelegt werden. Die Schulkraftfahrzeuge müssen hin-



sichtlich ihrer Pflege Muster und Vorbild sein. An Hand von Lehrmustern ist zu zeigen, welche Folgen das Nichterkennen von Störungen sowie falsche und nachlässige Pflege haben.

41. Bei Fahrschulen mit mehr als 3 Fahrschülern ist ein Teil mit Pflege- und Instandhaltungsarbeiten zu beschäftigen, während der andere Teil eingebaute Störungen sucht.

42. Bei Schulfahrten ist auch kriegsgemäßes Verhalten und Tarnung zu üben.

c) Ausbildung auf den einzelnen Kraftfahrzeugarten.

K a d f a h r z e u g e

43. Für Klasse 2 ist bis zum Erreichen einwandfreier Fahrfertigkeit auf Kraftfahrzeugen der Klasse 3 und 2 auszubilden. Dieser Ausbildungsgang muß auf dem Ausbildungsnachweis erkennbar sein. Geprüft wird auf Fahrzeugen der Klasse 2 und 3. Der Wehrmacht-Führerschein ist für beide Klassen auszustellen.

44. Für Fahrschüler, die bereits einen Wehrmacht-Führerschein der Klasse 3 besitzen, kann die Ausbildung für Klasse 2 abgekürzt werden. Die Prüfung ist dann auf die Feststellung der Kenntnisse und Fähigkeiten zur Führung eines Kfw. zu beschränken.

45. Nach Erreichen genügender Fahrfertigkeit ist auch das Auflegen und Fahren mit Schnee- und Gleitschutzketten zu üben. Das Fahren mit Anhänger und angehängtem Geschütz hat bereits vor Beendigung der Fahrschule zu beginnen.

46. Vor Einteilung eines Kraftfahrers auf einen schweren Pkw. muß ein Fahrlehrer die Eignung feststellen.

47. Inhaber des Wehrmacht-Führerscheines der Klasse 1 sind vor Zuteilung eines Krastrades mit Beiwagen dafür auszubilden. Die Fahrfertigkeit ist nach Anordnung des Kompaniechefs durch einen Fahrlehrer zu überprüfen.

48. Das Befahren von Kurven mit einem Krastrad mit Beiwagen muß im Unterricht eingehend behandelt und praktisch geübt werden.

49. Da bei Krastrad-Fahrschulen die unmittelbare Einwirkung des Fahrlehrers auf den Fahrschüler während der Fahrt nur durch Zuruf und Zeichen möglich ist, müssen bei Fehlern während der Fahrt die erforderlichen Anweisungen über Fahr- und Verkehrsregeln im Halten erfolgen.

Halbkettensfahrzeuge.

50. Zum Fahren von Halbkettensfahrzeugen sind nach Möglichkeit Fahrer auszuwählen, die sich im Fahrdienst bei der Truppe als gute Lastkraftwagenfahrer erwiesen haben.

Bei der Ausbildung sind die Bedienungsanweisungen zu beachten.

51. Im Unterricht sind zusätzlich zu behandeln:

Kenntnis derjenigen Teile, die vom Radfahrzeug abweichen, besonders Lenkung, Triebwerk und Laufwerk.

Lehrmäßig sind zu üben:

Auswechseln von Lauf- und Leiträdern,

Aus- und Einbau eines Triebrades,
Auswechseln von Kettengliedern,
Aus- und Einbau von Kettengliederinnenteilen,
Abnehmen, Auflegen und Nachstellen der Kette,
Auswechseln von Gummipolstern,
Einstellen des Lenkgetriebes,
Einstellen der Lenk- und Fahrbremsen,
Bedienung der Seilwinde.

52. Die Fahrregeln gleichen im allgemeinen denen der Vollfettensfahrzeuge (D 603). Die Handbremse ist nur als Standbremse zu benutzen.

Kurvenfahren mit Halbfettensfahrzeugen erfordert besondere Übung.

53. Die Prüfung ist innerhalb der Klasse 2 für Halbfettensfahrzeuge bis 10 t und für Halbfettensfahrzeuge über 10 t abzulegen (z. B. Zkw. Kl. 2 bis 10 t).

Der Wehrmacht-Führerschein ist entsprechend auszustellen.

Vollfettensfahrzeuge.

54. Beweglichkeit des Körpers und des Geistes sind neben guter technischer Veranlagung grundlegendes Erfordernis für den Fahrer von Vollfettensfahrzeugen. Als Fahrerschüler sind deshalb nur Leute auszuwählen, die körperlich und geistig rege sind und Gefühl und Anpassungsvermögen besitzen.

Bei der Ausbildung sind die Bedienungsanweisungen zu beachten.

55. Im Unterricht sind zu behandeln:
der Motor,
Bergasser und Kraftstoffförderung,

elektrische Ausrüstung,
Kupplung und Schaltgetriebe,
Lenkgetriebe,
Laufwerk,
Fahrersitz nebst Kontroll- und Bedienungseinrichtungen,
Wanne und Aufbau.

Lehrmäßig sind zu üben:

Auswechseln von Teilen des Laufwerkes,
Auswechseln von Kettengliedern,
Abnehmen, Auflegen und Nachstellen der Kette,
Einstellen der Bremsen,
Reinigen der Luft- und Ölfilter.

56. Die Fahrübungen beginnen mit dem Lenken und Schalten im ebenen Gelände.

Grundlage für die Ausbildung ist die D 603.

Die Prüfung ist innerhalb der Klasse 2 für Vollkettensfahrzeuge bis 10 t und für Vollkettensfahrzeuge über 10 t abzulegen. Der Wehrmacht-Führerschein ist entsprechend auszustellen (z. B. Klasse 2 nur für Vollkettensfahrzeuge bis 10 t).

d) Ausbildung im Geländefahren.

Allgemeine Grundsätze.

57. Nachdem der Fahrshüler den Führerschein erworben hat, ist mit der Ausbildung im Geländefahren zu beginnen (Grundlage D 629).

58. Hindernisse sind mit steigenden Anforderungen zu befahren.

Bei der Ausführung bespricht der Fahrlehrer mit den übrigen Fahrshülern die Fehler des Fahrers.

Er läßt sich die für das Übungsgelände gültigen Fahrregeln von den Fahrschülern erklären.

59. Beim Herumfahren um Hindernisse ist stets der einfachste und sicherste Weg zu nehmen. Jedes Mittel ist anzuwenden, um das Gerät zu schonen und vor Überbeanspruchung zu bewahren.

60. Richtige Beurteilung des Geländes bietet die Grundlagen für das Geländefahren. Sie hat die Gestaltung und Beschaffenheit des Untergrundes und die Leistungsfähigkeit des Kraftfahrzeuges zu berücksichtigen.

61. Geländefahren erfordert genaue Beachtung der Bedienungsvorschriften des Kraftfahrzeuges sowie sorgfältige Beobachtung der Anzeigeräte.

62. Die Zündung ist bei Handverstellung ständig der Drehzahl des Motors anzupassen. Zuviel Vorzündung bewirkt Zündungsklopfen und führt zum baldigen Verschleiß des Motors. Zuviel Nachzündung läßt den Motor zu heiß werden und hat starken Leistungsabfall zur Folge.

63. Vollgas ist nur zum Überwinden kurzer, übersichtlicher Strecken zu geben. Läuft der Motor bei kleinen Gängen längere Zeit auf hoher Drehzahl, so wird er zu heiß — Leistungsabfall! — Stoßweises Gasgeben wirkt auf die Kraftübertragung nachteilig. Wirken sich Stöße des Fahrzeuges auf die Bedienung des Gashebels unruhig aus, so ist — besonders im kleinsten Gang — mit Handgas zu fahren.

64. Die Kupplung muß nach der Betriebsanleitung eingestellt sein. Der Fuß gehört beim Fahren

neben die Kupplung. Bergabfahren mit ausgerückter Kupplung ist verboten.

65. Der Gang ist im Gelände stets so zu wählen, daß das Ziel in kürzester Zeit erreicht wird, ohne daß Menschen und Gerät zu Schaden kommen. Der Gang, der zum Überwinden nötig ist, muß vor dem Hindernis geschaltet werden. Schalten im Hindernis führt meist zu Materialbrüchen. Ist man über die Gangwahl nicht im klaren, so ist der kleinere Gang zu wählen.

66. Die Bremsen verdienen besondere Beachtung. Mit jeder der Fahrzeugbremsen muß das Fahrzeug in jeder Stellung zu halten sein. Anhängerbremsen müssen früher anliegen als die des Zugwagens.

67. Lasten sind gleichmäßig zu verteilen und gut zu befestigen. Bei Anhängerbetrieb muß der Zugwagen ausreichend belastet sein.

68. Ruckartige Lenkbewegungen führen zum Schleudern, scharfes Einschlagen auf weichem Boden zum Festfahren, zu Beschädigungen der Reifen und der Lenkorgane.

- a) Bei Halbkettenfahrzeugen müssen die Lenkbremsen nach der Betriebsanweisung eingestellt sein. Falsche Einstellung führt zu erheblichen Schäden der Vorderräder und der Lenkung. Lenkbewegungen sind nur in Fahrt auszuführen. Hängen die Vorderräder beim Befahren von Hindernissen in der Luft, so dürfen sie nur sanft in Geradeausstellung aufsetzen.
- b) Bei Vollkettensfahrzeugen ist die richtige Einstellung des Lenkgetriebes aus der

Betriebsanweisung zu ersehen; Steine und Baumstümpfe können die Ketten und das Laufwerk beschädigen und ein Ablaufen der Ketten (Entgleisen) bewirken.

69. Schlechte Wegestrecken und Hindernisse sind erst nach Erkundung zu befahren. Der Boden ist vorher auf Trag- und Griffestigkeit zu prüfen.

Folgende Hilfsmittel sind möglich:

- a) Schieben des Fahrzeuges durch die Besatzung; dies ist vielfach schon ausreichend.
- b) An Radfahrzeugen kann zur Verminderung des spezifischen Bodendruckes bei weichem Boden vorübergehend etwas Luft abgelassen werden. Dauerndes Fahren mit zu niedrigem Luftdruck führt jedoch zu Reifenschäden.
- c) Bei steckengebliebenen Fahrzeugen sind Bretter, Strauchwerk, Steine usw. vor die Räder zu werfen. Wenn nötig, ist der Wagen hochzuwinden und mit dem Spaten nachzuhelfen.
- d) An schmalen, weichen oder sumpfigen Stellen kommt in erster Linie der Einsatz von Kraftfahrzeugen mit Spill oder Seilwinde zum Herüberziehen der Fahrzeuge in Betracht.

70. Krastradfahrer — auch Beiwagenfahrer — sitzen ab und schieben bei eingelegtem 1. Gang mit.

Für Halb- und Vollkettenfahrzeuge gilt bei Erkundung weichen Untergrundes folgende Regel:

Gehen drei Mann in einer Spur durch den Sumpf, und der dritte Mann sinkt nicht über die Knöchel ein so ist der Untergrund befahrbar. Bleibt ein Fahrzeug trotzdem stecken, so sind vierkantige Hölzer unter die Ketten zu werfen.

71. Das Auflegen von Gleitschuz ist nur dann vorteilhaft, wenn die Bodenoberfläche festen Untergrund hat und die Vereisung kein griffiges Profil mehr besitzt. Nur Gleitschuz, der die Bodenaufgabe beträchtlich vergrößert, kann bei weichem Lehm oder Sand von Vorteil sein.

Fahren im schwierigen Gelände und Nehmen von Hindernissen.

72. Sandflächen und weicher Boden sind von Radfahrzeugen im Verlauf sonst festen Untergrundes mit Schwung zu nehmen. Vorher ist zu schalten. Der Motor darf nicht überdreht werden. Anhalten und Einschlagen ist zu vermeiden, da neues Anfahren meist Einmahlen zur Folge hat. Hat sich ein Fahrzeug festgefahren, so fährt man in der alten Spur zurück. Dabei ist weich anzufahren. Sodann wird nochmals in derselben Spur vorwärts gefahren. Dies ist so oft zu wiederholen, bis das Fahrzeug frei ist. Lenkeinschläge sind zu vermeiden. Bleiben Zugwagen mit Anhänger stecken, so wird die Last abgehängt und am langen Seil, mit dem Spill oder der Seilwinde nachgezogen.

73. Bei Halb- und Vollkettenfahrzeugen sind Lenkeinschläge nur allmählich vorzunehmen, damit die Ketten Zeit haben, sich selbst zu reinigen. Besonders beim Rückwärtsfahren ist darauf zu achten, daß kein Sand zwischen Triebrad und Kette kommt, weil diese dann aufsezt.

74. Sumpf ist mit Radfahrzeugen zu umfahren; der Versuch, durchzufahren, führt meist zum Festfahren.

Mit Kettenfahrzeugen darf Sumpf nur dann befahren werden, wenn die Tragfähigkeit des Untergrundes genau erkundet ist. Der Sumpf darf nicht mit zu kleinem Gang durchfahren werden. Wenn ein Kraftfahrzeug steckenbleibt, fährt man mit dem Rückwärtsgang in der alten Spur heraus. Dabei wird die Kupplung langsam eingerückt und sanft angefahren.

75. Bei Wasserdurchfahrten sind Untergrund und Wassertiefe in der Regel mindestens in der Breite der Fahrbahn zu erkunden und abzustechen. Bei schlammigem Untergrund ist Spurfahren zu vermeiden. Der Untergrund darf nicht aufgewühlt werden. Durch langsames Fahren vermeidet man eine zu starke Bugwelle. Die Kühlerklappen sind zu schließen, Vergaser, Kleinfüllstutzen, Entlüftungstutzen, Unterbrecher und Zündkerzen sind durch Lappen zu schützen. Ist Wasser in den Ölbehälter eingedrungen, so ist das Öl sofort zu erneuern.

76. Mehrere kurz hintereinander liegende Bodenwellen werden langsam befahren, um Brüche der Federn zu vermeiden.

77. Löcher sind zu umfahren, wenn sie voll Wasser sind und ihre Tiefe nicht zu schätzen ist. Ist ein Umweg nicht möglich, so ist nach Erkundung die beste Durchfahrtsmöglichkeit zu wählen. Einwinken durch den Beifahrer ist dabei erforderlich. Tiefe Trichter sind meist nicht befahrbar.

78. Tiefe Fahrinnen sind nicht zu befahren. Sie hindern die Fahrt stark, weil ein Herausfahren aus der Spur schwierig ist. Etwaige in

die Fahrrinne hineinragende Steine oder Baumstümpfe beschädigen Ketten und Vereisung. Man fährt grundsätzlich neben der Spur; rutscht aber das Fahrzeug hinein, so ist langsam zu fahren. An einer flachen Stelle ist die Fahrrinne zu verlassen. Fährt man schnell und versucht aus einer Fahrrinne herauszufahren, so besteht durch plötzliches Nachlassen des Fahrwiderstandes die Gefahr, daß das Fahrzeug aus der Spur herauschießt und der Fahrer die Gewalt über das Fahrzeug verliert.

79. Bei Waldwegen, die oft mit Laub bedeckt sind, sind Baumstümpfe und Baumwurzeln häufig nicht zu sehen, mithin ist Vorsicht geboten. Auch tiefhängende Äste können eine Gefahr bilden.

80. Quer zur Fahrtrichtung liegende Baumstämme, deren Durchmesser kleiner ist als die Bodenhöhe und nur ein Drittel der Borderradhöhe beträgt, sind mit Radsfahrzeugen leicht schräg in langsamer Fahrt zu überqueren. Krasträder mit Seitenwagen können schräg anfahren. Krasträder werden hinübergehoben.

Halbkettensfahrzeuge überqueren liegende Baumstämme langsam in gerader Richtung.

Vollkettensfahrzeuge fahren liegende Baumstämme schräg an. Kurz vor dem Kippen wird das Fahrzeug geradegestellt, damit das Aufsetzen auf beiden Ketten gleichmäßig geschieht. Eisenbahnschienen werden ebenso überquert wie liegende Baumstämme.

81. Rodungen mit unregelmäßig stehenden Baumstümpfen sind für Kraftwagen und Halbkettensfahrzeuge schwer befahrbar. Krasträder können sich zwischen den Baumstümpfen durchwinden.

Vollkettensfahrzeuge fahren mit einer Kette über im Wege stehende Baumstümpfe, um ein Aufsetzen des Fahrzeugbodens zu vermeiden. Hat sich ein Fahrzeug auf einem Baumstumpf festgefahren, so muß es mit Hilfe der Wagenwinde freigemacht werden. Auch können andere Fahrzeuge mit dem Seilzug helfen.

82. Kurze sanfte Steigungen nehmen alle Fahrzeuge mit Schwung.

83. Steilhänge mit scharfem Übergang oder mit schmalem Rücken werden von Kraftfahrzeugen langsam in senkrechter Richtung genommen. Schalten und Lenken ist am Hang falsch. Marschrichtungspunkte müssen gesucht werden. Gelingt das Nehmen des Hanges nicht, so ist anzuhalten, der Rückwärtsgang einzulegen und den Hang langsam rückwärts hinunterzufahren; dann ist erneut anzufahren. Der Motor darf dabei nicht überdreht werden. Mahlen die Räder, so kann eine stärkere Belastung der Triebäder oder Schieben der Besatzung helfen.

Von Kraftädern springt der Fahrer, wenn ein niederer Gang geschaltet ist, ab, läßt den Gang eingerückt und schiebt mit. Wenn ein zu hoher Gang geschaltet ist, läßt der Fahrer das Krafttrad kurz seitwärts zurückgleiten, stellt es quer, wendet, fährt hinunter und mit kleinem Gang erneut an.

Von Kraftädern mit Beiwagen springt der Begleiter ab, der Fahrer stellt das Krafttrad quer, so daß der Beiwagen bergab zeigt; der Begleiter verhindert durch Dagegenstemmen das Ab-

gleiten. Nach Schalten des niederen Ganges wird weitergefahren. Begleiter und Fahrer schieben mit.

Halbkettenfahrzeuge fahren die Steigung grundsätzlich mit kleinem Gang. Läuft das Gelände am Ende der Steigung in eine Ebene oder gar in eine Senke aus, so ist auf leichtes Aufsetzen der Vorderräder in Geradeausstellung zu achten.

Vollkettensfahrzeuge erhalten am Ende der Steigung eine leichte Lenkbewegung, so daß sie sich sanft zur Seite neigen.

Anhängelasten, die der Zugwagen nicht den Hang hinaufzieht, werden abgehängt und gegen Zurückrollen gesichert. Alsdann versucht der Fahrer den Anhänger mit Seilwinde oder Spill den Hang hinaufzuziehen.

84. Bei Bergabfahrt hat der Fahrer den Gang einzuschalten, den er benutzen würde, um den Hang hinaufzufahren. Die Bremsen dürfen nur so benutzt werden, daß Räder und Triebwerk nicht blockiert werden, um Rutschgefahr auszuschließen. Abwechselndes Anziehen und Nachlassen der Bremsen ist vorteilhaft. Häufig fängt sich das Fahrzeug selbst durch die Bremswirkung des Motors. Kurzes Vorwärtsrutschen ist ungefährlich. Wenn das Fahrzeug mit blockierten Rädern oder Ketten rutscht, so sind die Bremsen langsam zu lockern und allmählich wieder anzuziehen, weil ein blockiertes Fahrzeug keine Lenkfähigkeit besitzt. Vollkettensfahrzeuge werden am Hang über Kreuz gelenkt.

Unterhalb von hang- oder abwärts fahrenden Fahrzeugen darf sich niemand aufhalten.

85. Erdwälle mit schmalem Kamm werden von Fahrzeugen schräg und langsam angefahren. Das gleiche gilt bei Fahrt mit Anhängern. Kraftäder — auch mit Seitenwagen — überfahren Erdwälle senkrecht und langsam, ebenso Halb- und Vollkettenfahrzeuge.

86. Flache Gräben, d. h. solche ohne scharfe Kanten, werden langsam und schräg überwunden.

Kraftfahrzeuge können Gräben mit scharfen Kanten nur überschreiten, wenn die Gräben schmaler als der Radhalbmesser sind. Breitere Gräben werden nach Ausfüllen oder mit Hilfe von Brückenschienen überschritten. Kraftäder werden über solche Gräben gehoben.

87. Breite Gräben mit flachen Rändern werden gerade durchfahren. Sobald der Bug des Fahrzeuges die Grabensohle erreicht hat, wird Gas gegeben.

88. Gräben mit steilen Rändern sind vorher zu erkunden. Ränder aus losem Erdreich bröckeln beim Befahren ab; dadurch tritt eine Verbreiterung des Grabens ein.

Beim Überqueren des Grabens mit einem Halbkettenfahrzeug ist darauf zu achten, daß die Vorderräder nicht oberhalb der Radmitte an der gegenüberliegenden Grabenkante aufsetzen. Das Halbkettenfahrzeug fährt langsam und gerade an.

Vollkettenfahrzeuge fahren gerade in zügiger Fahrt über den Graben. Besitzt der Graben Aufschüttungen an den Rändern, so fährt das Kettenfahrzeug erst schräg an; auf der Aufschüttung wird das Fahrzeug senkrecht zum Graben gestellt.

Durch die Schwenkung wird die Aufschüttung abgeflacht. Ist dagegen die Aufschüttung nur auf der gegenüberliegenden Grabenseite, so wird das Überschreiten erschwert.

Dabei ist zu beachten:

Ist der Gegenrand höher, so verringert sich die Grabenüberschreitbarkeit, ist er niedriger, vergrößert sie sich.

Während des Überfahrens eines Grabens darf nicht gelenkt werden, da sonst die Beanspruchung der Kette und der Lenkeinrichtungen zu groß ist.

89. Senkrechte Hindernisse bis zu einer Höhe von 30 bis 50 cm sind von Rad- und Halbkettenfahrzeugen zu umfahren, Vollkettensfahrzeuge können solche überklettern. Der Boden muß aber so griffig sein, daß die Ketten genügend Halt haben, um das Fahrzeug zu heben. Mahlen sich die Ketten fest, so ist sofort zurückzusetzen und auf halber Spur neu anzufahren. Der Geländeabfah wird mit kleinstem Gang senkrecht angefahren. Haben die Ketten gegriffen, dann ist sofort Gas zu geben. Beim Rippen sollen beide Ketten den Stoß gemeinsam aufnehmen. Ist genug Zeit vorhanden, so sind zum Vermindern des Aufschlages Holz, Gesträuch oder Erdreich vor die Ketten zu werfen.

90. Einzelstehende starke Bäume und Mauern sind Hindernisse, die Fahrzeuge aller Art zum Umweg zwingen.

Ist ein Umgehen schwacher Bäume unmöglich, so werden sie von Vollkettensfahrzeugen mit der Stirnfläche des Fahrzeuges gefaßt und unter gleichmäßigem Gasgeben umgeworfen.

Schönungen werden mit dem Vollkettenfahrzeug in langsamer Geschwindigkeit durchfahren. Auf Baumstümpfe ist aber zu achten.

91. In Drahthindernissen darf nicht gelenkt werden, da sonst Draht und Eisenstangen in das Laufwerk geraten können.

B. Ausbildung von Wehrmacht-Kraftfahrlehrern und Hilfskraftfahrlehrern.

92. Vollmotorisierte Truppenteile von Bataillons- bzw. Abteilungsstärke und Waffenschulen bilden ihre Fahrlehrer selbst aus.

Fahrlehrer für motorisierte und teilmotorisierte Einheiten unter Bataillons- bzw. Abteilungsstärke werden nach Anordnung des Generalkommandos bei vollmotorisierten Bataillonen usw. ausgebildet.

93. Der Fahrlehrerschein wird nach einer unter dem Vorsitz des Bataillons- usw. Kommandeurs von einem W.K.S. abgehaltenen und bestandenen Prüfung erteilt. Die Ausbildungsgruppen stellen den Fahrlehrerschein aus und weisen ihn in einer Liste nach. (Muster 13.)

94. Der Abteilungs- usw. Kommandeur überträgt die Fahrlehrerausbildung einem Offizier oder einem Truppen-Ingenieur (W.K.S.). Zur Ausbildung sind vorhandene Fahrmeister (K) heranzuziehen. Diese werden bei Beginn der Ausbildung vom Bataillons- usw. Kommandeur über ihre Obliegenheiten und ihre Verantwortung belehrt.

95. Die Anwärter werden in einem Lehrgang von mindestens 6 Wochen Dauer ausgebildet. Für die Zulassung zur Ausbildung besteht keine Altersgrenze und kein Versicherungszwang, auch braucht bei der Sammelstelle nicht angefragt zu werden.

96. Ziele der Ausbildung zum Fahrlehrer für Krafdfahrzeuge, Halb- und Vollfettensfahrzeuge sind:

Bertiefen der allgemeinen kraftfahrtechnischen Kenntnisse,

Fähigkeit zum Erteilen eines sachgemäßen, leichtfaßlichen Unterrichtes an die Kraftfahr-
schüler,

Kenntnis der Hilfsmittel zur Fahrerschüleraus-
bildung,

genaue Kenntnisse der Verkehrsvorschriften,

Durchbildung im Fahren jedes Kraftfahrzeuges,
der Fahrzeugart, für welche die Ausbildungs-
erlaubnis erteilt werden soll, auf der Straße
und im Gelände,

Beurteilen und Nehmen von Hindernissen,

Streckenfahrt in unbekanntem und schwierigem
Gelände nach Wegeskizzen,

Flottmachen und Abschleppen steckengebliebener
Fahrzeuge,

Fähigkeit zum sachgemäßen Anleiten und Über-
wachen von Fahrern in allen Arbeiten
am Kraftfahrzeug und im Fahrdienst,

Verhalten bei Unfällen.

97. Die Anwärter werden schriftlich, mündlich und praktisch an einem solchen Kraftfahrzeug ge-
prüft, für das die Ausbildungserlaubnis erteilt
werden soll.

98. Gegenstände der schriftlichen Prüfung sind:

Bau, Betrieb, Pflege und Instandsetzung der Fahrzeugart, für welche die Ausbildungs-erlaubnis erteilt werden soll, 2 Aufgaben,
Kraftfahrzeug-Elektrotechnik, 1 Aufgabe,
Gesetzeskunde, Verkehrsvorschriften (eine Aufgabe über Verhalten bei einem Unfall),
2 Aufgaben.

99. Die mündliche Prüfung umfaßt dieselben Stoffgebiete, ferner Fahrregeln für die betreffende Fahrzeugart.

Dabei ist der Hauptwert auf leichtverständlichen Unterricht durch den Fahrlehreranwärter zu legen.

100. Am Kraftfahrzeug sind praktisch zu prüfen:
Erkennen und Beheben von Störungen,
Fahren, insbes. Geschicklichkeitsfahren,
Fahrunterricht mit einem Fahrschüler.

101. Die Fahrlehrer sind jährlich in Wiederholungslehrgängen kraftfahr- und verkehrstechnisch weiterzubilden. Über wichtige Neuerungen auf diesen Gebieten sind sie jeweils durch einen W.A.S. zu unterrichten.

102. Bei Bedarf dürfen die zur Ausstellung von Führerscheinen berechtigten Dienststellen einzelne bewährte Wehrmacht-Kraftfahrer zum Hilfs-Fahrlehrer ernennen. Der Hilfs-Fahrlehrer bildet einzelne Fahrschüler aus, die mit Namen und Dienstgrad in einer bei Schulfahrten mitzuführenden Bescheinigung einzutragen sind. Nach beendeter Ausbildung ist die Bescheinigung zurückzugeben.

C. Ausbildung zum Fahrmeister (R).

103. Fahrmeister (R) werden in Lehrgängen bei der Panzertruppenschule ausgebildet. Zuzulassen sind Unteroffiziere, die sich als Fahrlehrer besonders bewährt haben.

Nach erfolgreicher Abschlußprüfung werden sie durch die Panzertruppenschule zum „Fahrmeister (R)“ für Kraftfahrzeuge oder für Halbfettensfahrzeuge oder für Vollfettensfahrzeuge ernannt. Die Fahrmeister-Urkunde ist entsprechend auszustellen.

D. Ausbildung zum Wehrmacht-Kraftfahrfachverständigen (W.K.S.) und Hilfskraftfahrfachverständigen.

104. Die W.K.S.-Lehrgänge finden bei der Panzertruppenschule statt, sie dauern mindestens 6 Wochen. Geprüft werden die Teilnehmer unter dem Vorsitz des Kommandeurs der Panzertruppenschule.

105. Der W.K.S.-Schein wird von der Panzertruppenschule ausgestellt. Er gilt für Kraftfahrzeuge aller Betriebsklassen im ganzen Bereich der Wehrmacht und berechtigt zur Abnahme von Kraftfahrzeugführerprüfungen, Prüfung der Fahrlehrer, Begutachtung und Abnahme neuer oder instandgesetzter Kraftfahrzeuge, zum Abschätzen ausgesondertter Kraftfahrzeuge und Erstellen von Gutachten bei Unfällen.

106. Zu einem Lehrgang und anschließender Prüfung zum W.K.S. können Offiziere und Truppeningenieure zugelassen werden, die

- a) nach Persönlichkeit, technischer Vorbildung und Veranlagung von ihrer vorgeetzten Dienststelle für geeignet erachtet werden,
- b) den Führer- und Fahrlehrerschein aller Klassen von Kraftfahrzeugen und mindestens einen Führerschein für Halb- bzw. Vollkettensfahrzeuge besitzen und im Fahren aller Kraftfahrzeuge unter allen Verkehrsverhältnissen und im Gelände durchgebildet sind,
- c) mindestens je 5 Fahrschüler auf Kraftfahrzeugen der Klassen 1, 2 und 3 ohne Zuhilfenahme anderer Lehrkräfte mit Erfolg ausgebildet haben.
- d) Für Offiziere gilt ferner die Bedingung, daß sie mindestens 5 Jahre ununterbrochen im praktischen Kraftfahrdienst der Wehrmacht tätig gewesen sind,
für Truppen- Ingenieure, daß sie nach Ablegung der Diplomprüfung eine mindestens zweijährige Tätigkeit in einer Kraftfahrzeugfabrik oder in einem gleichartigen Betriebe und mindestens 1 Jahr im praktischen Kraftfahrdienst der Wehrmacht nachweisen können, oder daß sie mindestens 3 Jahre im praktischen Kraftfahrdienst der Wehrmacht tätig gewesen sind oder eine als gleichwertig anerkannte militärische Ausbildung durchgemacht haben.
- e) Voraussetzung für die Zulassung ist ferner die eingehende Kenntnis folgender Gebiete:
1. des Kraftfahrzeugbaues nach D 611 (Handbuch der Kraftfahrer),

2. der Grundlagen für kraftfahrtechnische Berechnungen nach D 610,
3. der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen und Verfügungen der Wehrmacht aus dem Gebiete des Kraftfahrwesens.

107. Zur Erfüllung der Forderungen unter 106 b) und c) ist den Offizieren und Truppeningenieuren, die für eine spätere Kommandierung zum W.K.S.-Lehrgang vorgesehen sind, auch Gelegenheit zum Selbstfahren zu geben. Sie sind weiterhin praktisch durch Übungen am Kraftfahrzeug (Feststellen von Schäden), ihre Behebung durch Fahrer und Werkstatt der Truppe (friedens- und feldmäßig), durch Mitwirken an der Aufstellung von Gutachten unter Anleitung durch einen W.K.S. sowie durch Teilnahme an Zuverlässigkeitsfahrten und Wettbewerben vorzubereiten. Der Kommandeur ist für diese Ausbildung verantwortlich.

108. Die in Ziffer 106 b) gestellten Forderungen sind bei der Panzertruppenschule in einer praktischen Fahrprüfung unmittelbar vor Beginn des W.K.S.-Lehrganges nachzuweisen. Von dem Ergebnis dieser Prüfung wird die Teilnahme am Lehrgang abhängig gemacht.

109. Der W.K.S. kann allen an seine Gutachter-tätigkeit gestellten Anforderungen nur dann gerecht werden, wenn er neben den technischen Kenntnissen die Schwierigkeiten des Verkehrs aus eigener Anschauung kennt. Er muß deshalb dauernd in der Fahr- und Verkehrspraxis stehen. Die Kommandeure sind dafür verantwortlich, daß den W.K.S. häufig Gelegenheit zum Fahren gegeben wird; es ist

monatlich eine Fahrleistung von mindestens 200 km nachzuweisen.

110. Dienstgrad, Name und Dienststellung der W.A.S. sind nach Bestehen der Prüfung von der Panzertruppenschule den Generalkommandos mitzuteilen.

111. Beim Ausscheiden aus der Wehrmacht ist der W.A.S.-Schein von der letzten Dienststelle an die Panzertruppenschule zurückzugeben.

Die Entziehung des Wehrmacht-Führer- oder Fahrlehrerscheines hat die Entziehung des W.A.S.-Scheines zur Folge.

112. Bei Bedarf können die Regiments- und selbst. Abteilungskommandeure der motorisierten Einheiten mit der Prüfung der Fahr Schüler beauftragen:

- a) Truppenoffiziere, die mindestens 3 Jahre als Offizier im praktischen Kraftfahrdienst der Wehrmacht tätig gewesen sind, den entsprechenden Fahrlehrerschein besitzen und nach dem Urteil eines W.A.S. über die dazu erforderlichen Eigenschaften verfügen;
- b) Truppeningenieure, die den entsprechenden Fahrlehrerschein besitzen und nach dem Urteil eines W.A.S. geeignet sind.

Diesem ist ein Hilfs-W.A.S.-Schein*) auszustellen. Er berechtigt nur zur Abnahme von Führerprüfungen.

113. Dienstgrad, Name und Dienststellung der Hilfs-W.A.S. sind von der Truppe an die Generalkommandos zu melden.

*) Der W.A.S.-Schein ist durch den Zusatz „Hilfs-“ zu ergänzen.

IV. Vorschriften über Verhalten im Fahrdienst.

A. Allgemeine Vorschriften.

114. Die gesetzlichen Bestimmungen gelten in vollem Umfange auch für die Wehrmacht mit folgenden Abweichungen:

In Erfüllung der hoheitlichen Aufgaben ist bei Truppenübungen die Wehrmacht von der Beachtung der Verkehrsvorschriften nur dann befreit, wenn nach pflichtmäßiger Prüfung durch den Leitenden oder den zuständigen Truppenbefehlshaber der Übungszweck auf andere Weise nicht erreichbar ist. In solchen Fällen hat der Leitende alle Vorkehrungen zu treffen, die zur Verhütung von Unfällen notwendig sind (s. H.Dv. 270, Ziff. 158 und 159).

Für Fahrzeuge der Polizei und Feuerwehr, die sich durch besondere Zeichen bemerkbar machen, ist schon bei ihrer Annäherung freie Bahn zu schaffen. Alle Fahrzeugführer haben zu diesem Zweck rechts heranzufahren und vorübergehend zu halten.

115. Verantwortlich für das Einhalten der Verkehrsvorschriften ist der Fahrer des Kraftfahrzeuges. Abweichungen darf nur der übungsleitende Offizier anordnen; die gesamte Verantwortung für alle Folgen geht dann auf ihn über.

116. Im Fahrdienst ist stets auf vorgeschriebenen Anzug und gute Haltung zu achten.

Auf Krasträdern ist vom Fahrer und Begleiter ungezwungener, aufgerichteter, loser Sitz mit ent-

spannten Muskeln zu verlangen. Vorlegen des Körpers auf den Lenker oder vom Begleiter auf den Fahrer sowie Schleifenlassen der Füße in jeder Wegekrümmung sind Zeichen mangelhafter Fahrtechnik.

Besatzungen*) von Kraftfahrzeugen sitzen ungenötigt aufgerichtet in leichter Anlehnung an Rückenlehnen; der Fahrer hat beide Hände fest, ohne sie anzuspannen, am Lentrad; sein Blick ist auf die Fahrbahn, die Gehwege, die Verkehrszeichen und die einmündenden Straßen gerichtet; die übrige Besatzung hat bei „Still gefessen!“ die Hände ausgestreckt auf dem Oberschenkel, bei „Rührt Euch!“ zwanglos am Körper, auf Geländekraftfahrzeugen an den Handgriffen.

Für Kraftradbegleiter im Beiwagen gilt das gleiche wie für Besatzungen von Kraftwagen. Sie unterstützen jedoch durch Verlegen des Körpergewichtes den Fahrer.

117. Zum Rühren, Sprechen und Rauchen ist besondere Erlaubnis erforderlich, vergl. Abschnitt V Ziff. 139.

Vom Sprechverbot ausgenommen bleibt die Meldung von Verkehrsbeobachtungen an den Fahrer.

Für die Abgabe der Richtungs- usw. Zeichen ist der Fahrer oder ein vom Führer hierfür bestimmter Mann der Besatzung verantwortlich.

118. Dem Fahrer ist das Rauchen während der Fahrt verboten. Ausnahmen sind vom Führer der Einheit zu befehlen.

*) Die Kraftfahrzeugbesatzung besteht aus dem Führer der Besatzung, dem Fahrer, Begleiter, Hilfsfahrer, der sonstigen Besatzung.

119. Der Fahrer, Begleiter oder Beifahrer dürfen bei Antritt der Fahrt nicht unter Einwirkung von Alkohol oder Rauschgift stehen. Hierbei ist der schärfste Maßstab anzulegen. Während der Dauer des Fahrdienstes ist ihnen jeglicher Alkoholgenuß verboten.

120. Ehrenbezeugungen erweist der Fahrer während der Fahrt nicht. Die Besatzung sitzt still, der Führer sieht den Vorgesetzten an.

121. Das Mitführen von Schußwaffen kann Einzelfahrern genehmigt werden.

122. An nichtmotorisierten Verbänden ist, besonders bei Staub, Glätte und schlechtem Wetter, langsam vorbeizufahren, wenn nicht zwingende Gründe schnelle Fahrt erfordern.

Kraftfahrzeuge mit Vorgesetzten, die rechtzeitig erkannt werden, dürfen bei Kolonnenfahrten und Truppenübungen nur überholt werden, wenn Befehl oder Dringlichkeit dies erfordern. Als Kennzeichen gelten die Kommandoflaggen, nicht der graue Wimpel (siehe Anhang 5).

123. In Rad- und Halb- bzw. Vollkettensfahrzeugen ist ein Verbandkasten, von den Krastradfahrern sind 2 Verbandpäckchen mitzuführen.

124. Fahrer und Begleiter auf Krädern und im Beiwagen fahren mit Stahlhelm.

B. Verhalten bei Unfällen.

125. Der Fahrer muß nach jedem Unfall halten und mit Unterstützung der Insassen andere Verkehrsteilnehmer warnen, falls die Straße versperert ist. Über

die Dringlichkeit der zu treffenden Maßnahmen gibt Anhang 7 Muster 3 Aufschluß, das in die Innenseite der Umschlagseite des Begleitheftes eingedruckt ist*).

126. Der Fahrer muß seiner Dienststelle spätestens am folgenden Tage eine Unfallmeldung nach Muster 1 vorlegen.

127. Von Unfällen, bei denen Dritte geschädigt sind, hat der Dienststellenleiter der Verwaltungsstelle (W.B.) sogleich eine vorläufige Mitteilung zu machen (Muster 2).

128. Die Richtlinien über das Verfahren bei Kraftfahrtsunfällen von Dienstkraftfahrzeugen in zivilrechtlicher Hinsicht (R.Rfl.) sind zu beachten.

129. Dienststellen mit Kraftfahrzeugen haben über alle Unfälle einen Nachweis nach Muster 4 zu führen.

V. Ausbildung zum Fahren im Verbands*).

A. Formen der motorisierten Einheiten.

130. Formen für Versammlung und Marsch, sowie Bewegungen am Fahrzeug sind vor Beginn der Verbandsausbildung drillmäßig zu üben.

131. Man unterscheidet:

Versammlungsformen: „Linie“, „Reihe“, „Kompanie-Kolonnen“, „Abteilungskolonnen“.

*) In Begleithefte, in denen Muster 3 fehlt, ist dieses einzukleben.

*) Für die mot. Batterien gelten die in S. 200 niedergelegten Bestimmungen.

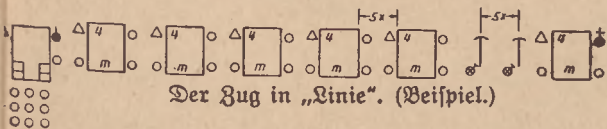
Marschform: Die aus der Reihe durch Erweitern der Abstände zu bildende „**Marschordnung**“.

Entfaltungs- und Gefechtsformen: Diese sind in den Ausbildungsvorschriften für die einzelnen Einheiten festgelegt.

Für die Versammlungsformen gelten nachfolgend festgelegte Zwischenräume und Abstände. Notwendige Abweichungen sind durch Befehl oder Zeichen (z. B. „Abstände verringern!“) anzuordnen.












132. Die „**Linie**“ ist die Versammlungsform kleiner Einheiten bis zum Zuge. Im großen Verband wird sie nur in Ausnahmefällen eingenommen.

Bild 1



Der Zug in „Linie“. (Beispiel.)

Zeichenerklärung:

- | | | | |
|---|---|---|---------------------------------------|
|  | Kompanieführer |  | Kraftfahrzeugbesatzung. |
|  | Zugführer |  | Kraftfahrer |
|  | Gruppenführer |  | Kradfahrer |
|  | Geländegängiger Lastkraftwagen (gl. Ktw.). | | |
|  | Leichter, mittlerer, schwerer geländegängiger Personenkraftwagen (l., m., s. gl. Ktw.). (Sitzzahl linke obere Ecke, Bezeichnung unten.) | | |
|  | Krafttrad. |  | Krafttrad m. Begleitsitz u. Beiwagen. |
|  | Krafttrad m. Begleitsitz. | | |

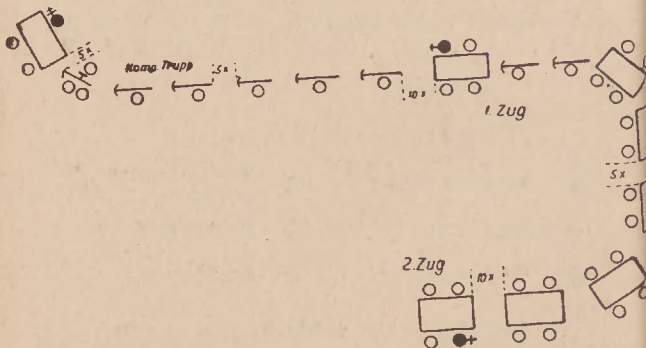
Zwischenraum von Fahrzeug zu Fahrzeug
5 Schritt, von Krastrad zu Krastrad 2 Schritt.

Zwischenräume zwischen Fahrzeug und abge-
fesselter Besatzung 30 cm, Abstand der hinter dem
Fahrzeug angetretenen Besatzung 2 Schritt.

Zur Linie wird nach links aufmarschiert, Reihen-
folge der Kraftfahrzeuge nach der Gliederung der
Einheit. Die Scheinwerfer der Kraftfahrzeuge und
die Vorderräder der Krasträder sind ausgerichtet.

133. Die „Reihe“ ist Versammlungsform insbes-
ondere beim Antreten zum Marsch. Mit ent-
sprechend erweiterten Abständen (vgl. Ziff. 131) ist
sie die „Marschordnung“.

Bild 2.



Kompanietruppe und 1. Zug in „Reihe“.
(Beispiel für Versammlungsform.)

Abstände von Kraftwagen zu Kraftwagen
5 Schritt, von Krastrad zu Krastrad 2 Schritt.
Krasträder ohne Beiwagen können auch zu zweien

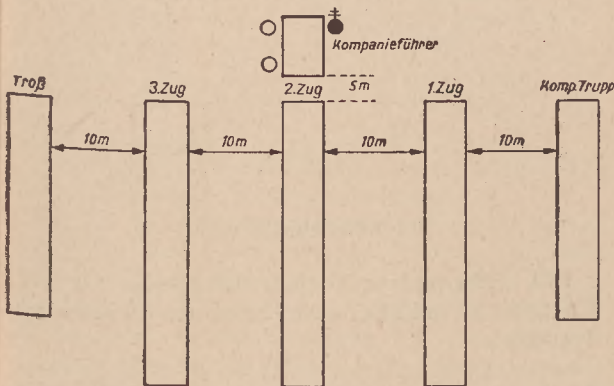
nebeneinander mit 1 Schritt Zwischenraum aufgestellt werden.

Rücksicht auf den sonstigen Verkehr kann Antreten der Besatzungen auch hinter den Fahrzeugen erforderlich machen. Dies ist z. B. durch: „Hinter die Fahrzeuge treten!“ zu befehlen.

Von der „Reihe“ zur „Linie“ wird nach links aufmarschiert.

134. Die „Kompanie-Kolonne“ ist die häufigste Versammlungsform der Kompanie. Dabei stehen Komp.-Trupp und die Züge in Reihe nach Bild 2.

Bild 3.



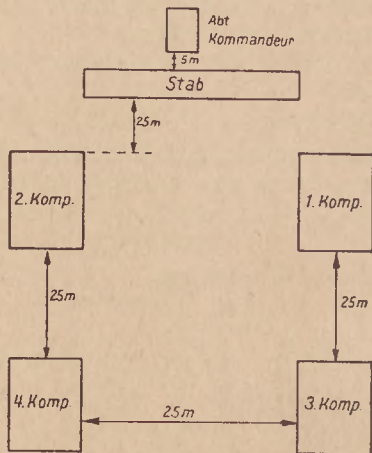
Die Kompanie in „Kompanie-Kolonne!“

Tritt der Troß mit der Kompanie an, so steht er mit gleichem Zwischenraum am linken Flügel.

135. Die „Abteilungs-Kolonne“ ist Versammlungsform. Die Kompanien stehen dabei

in Komp.=Kolonne, der Abteilungsstab vor der Mitte in Linie nach Bild 4.

Bild 4.



Die Abteilungskolonne.

136. Jede andere Versammlungsform für die Abteilung ist zulässig, wenn Lage und Gelände es erfordern.

B. Exerzieren an den Fahrzeugen, Auf- und Absitzen, Anfahren, Halt.

137. Die Besatzungen stehen vor dem Antreten in Linie zu drei Gliedern vor der Mitte der Kraftfahrzeugkolonne mit Gewehr ab. Auf das Kommando: „An die Fahrzeuge!“ begeben sich die Kraft-

er
fahrzeug-Besatzungen auf dem kürzesten Wege auf ihre Plätze nach Bild 1 und 2. Die Gewehre werden umgehängt. Sie treten je nach Befehl neben oder hinter ihrem Fahrzeug an und rühren. Der Blick ist zum Führer der Einheit gerichtet. Gegebenenfalls wird kommandiert: „An die Fahrzeuge — Marsch, Marsch!“

138. Auf das Kommando oder Zeichen: „Aufsitzen!“ sitzen die Besatzungen auf. Die Gewehre bleiben umgehängt; nur auf Befehl werden sie in den Befestigungsvorrichtungen untergebracht. Der Fahrer stellt sein Gewehr in die Gewehrstütze am Fahrzeug. Die Fahrer lassen die Motore an. Der Fahrzeugführer meldet — sobald der Motor läuft — durch Hochhalten des Armes oder Zeichen die Fahrbereitschaft seines Fahrzeuges. Es wird gerührt.

Sollen beim Aufsitzen die Motore nicht ange lassen werden, ist dieses zu befehlen.

Bei aufgefessener Bedienung werden die Motoren auf Zeichen abgestellt oder angeworfen.

Soll stillgefessen werden, ist dies besonders zu befehlen. Auf das Kommando oder Zeichen: „Stillgefessen!“ sitzt die Besatzung des Fahrzeuges un gezwungen aufgerichtet in leichter Anlehnung an die Rückenlehne und verhält sich wie bei „Achtung“.

Im Halten ist der Blick, mit Ausnahme des Führers dem Rücken zum Vorgesetzten sitzenden Leuten, zum Führer der Einheit gerichtet.

139. Beim Anfahren fährt das erste Fahrzeug geradeaus an, die übrigen folgen, so lange Raum zum Marsch haben, und nehmen ihre vorgeschriebenen Abstände ein.

Auf das Zeichen: „Rührt Euch!“ in der „Marschordnung“ darf, wenn nichts anders befohlen wird, gesungen, gesprochen, gegessen und geraucht werden. Dem Fahrer ist jedoch während des Fahrens das Rauchen verboten (Ausnahmen Ziff. 118).

Anderweitige Marscherleichterungen, wie Absetzen des Stahlhelmes, Öffnen des Kragens usw., müssen besonders befohlen werden.

140. Für jedes Kraftfahrzeug mit einer Besatzung von mehr als 2 Mann ist ein Fahrzeug-Führer zu bestimmen, der für Durchgabe der Zeichen und für die Marschordnung verantwortlich ist. Die Beachtung der allgemeinen Verkehrsregeln durch den Fahrer wird hierdurch nicht berührt.

Ehrenbezeugungen während der Fahrt und Vorbeifahrt in „Marschordnung“ werden durch das Zeichen „Achtung!“ angekündigt. Die Besatzungen der Fahrzeuge sitzen ungezwungen aufgerichtet in leichter Anlehnung an die Rücklehnen. Die Fahrer haben beide Hände fest, ohne sie anzuspannen, am Lentrad bzw. Lenker; der Blick ist auf die Fahrbahn, Gehwege und einmündenden Straßen gerichtet. Die übrigen Leute der Besatzungen haben die Hände ausgestreckt auf die Oberarmel gelegt. Ihr Blick ist auf den Führer der Einheit gerichtet, mit Ausnahme der mit dem Rücken zum Führer der Einheit sitzenden Leute. Der Führer der Einheit zeigt dann in die Richtung, in der der nächste steht und gibt damit das Zeichen: „Achtung rechts!“ („die Augen links!“). Die Besatzungen, auch die mit dem Rücken zur Fahrtrichtung sitzenden Leute, mit Ausnahme der Fahrer, folgen dem Vorgesetzten an.

Das Zeichen des Führers der Einheit: „Rührt Euch!“ beendet die Ehrenbezeigung.

141. Auf das Zeichen: „Halt!“ oder beim Halten des Bordenfahrzeuges schließen die Fahrzeuge nicht auf, sondern fahren scharf rechts heran, halten möglichst in Fliegerdeckung und schlagen die Räder nach der Straßenmitte ein. Aufgeschlossen wird erst auf besonderen Befehl.

Beim Halten auf Straßen dürfen die allgemeinen Verkehrsregeln nicht außer Acht gelassen werden. Straßengabeln, scharfe Wegekrümmungen, Schienengleise, Wegekreuzungen, Brücken, Engen, Einfahrten in Gebäude und Höfe sind freizuhalten, auch, wenn hierdurch die Abstände verlorengehen. Auf Zeichen werden die Motoren abgestellt.

142. Auf das Zeichen: „Absetzen!“ sitzen die Fahrzeugbesatzungen ab und begeben sich auf ihre Plätze. Die Gewehre werden abgenommen, Abweichungen sind zu befehlen. Auf das Zeichen: „Sammeln!“ oder das Kommando: „In Linie angetreten!“ wird in Linie zu drei Gliedern vor dem Führer der Einheit angetreten.

C. Grundsätze für das Fahren im Verband.

143. Die Ausbildung umfaßt den Marsch auf Straßen und im Gelände sowie das Fahren auf dem Gefechtsfeld.

Für das Fahren im Gefecht gelten die Ausbildungsvorschriften für die einzelnen Einheiten.

144. Im Verband sind Kommandos mit der Stimme nur im Halten und bei nicht laufenden

Motoren zu hören; auch im Einzelkraftfahrzeug reicht häufig die Stimme nicht aus.

145. Befehle sind daher durch Berührungs-, Seh- und Hörzeichen zu geben. Die technischen Mittel sind nach der Art des Verbandes verschieden.

Führungszeichen sind für alle Verbände gleich. Siehe Anhang 6.

146. Die Ausbildung beginnt mit Übungen kleiner Abteilungen (Gruppe, Spähtrupp, Halbzug, Zug).

Dabei sind zu üben:

Rasches exerziermäßiges Ausführen von Zeichen, Auf- und Absetzen, Anfahren und Halten, Geschwindigkeits-, Abstands-, Richtungsänderungen, Kehrtmachen;

Halten von Abständen und Zwischenräumen, Richtung und Anschluß im Halten und in Fahrt;

Berringern, Vergrößern der Abstände, Abbrechen, Aufmarschieren;

Verhalten auf schwierigen Wegestrecken und bei Hindernissen; Formen der Einheit und Formveränderungen.

117. Zum Anfahren aus der „Linie“ zur „Reihe“ fährt das rechte Flügelfahrzeug oder der rechte Zug auf das Zeichen des Kompanieführers zuerst an, die anderen Züge brechen auf Zeichen ihrer Zugführer ab und setzen sich in der befohlenen Reihenfolge hinter den vorderen Zug.

Abweichungen hiervon sind zu befehlen.

148. Von der „Reihe“ zur „Linie“ wird nach links oder rechts aufmarschiert. Dies geschieht in der Regel aus dem Halten.

149. Richtung und Anschluß sind beim Aufmarsch:

a) aus dem Halten nach rechts,

b) in Fahrt nach dem Kraftfahrzeug, nach dem aufmarschiert ist.

In der Reihe sind Richtung und Anschluß nach dem vordersten Fahrzeug.

Verantwortlich für die Marschrichtung und Geschwindigkeit ist der Fahrer des Anschlußkraftfahrzeuges.

150. Das Gelände kann vorübergehend Aufgeben der Abstände und Zwischenräume bedingen. Sie sind später wieder herzustellen. Verantwortlich hierfür sind die Führer der Einheiten und die Fahrer der einzelnen Kraftfahrzeuge.

151. Beim Erweitern und Verringern der Zwischenräume verhält die Anschlußeinheit (Anschlußkraftfahrzeug) so lange, bis die anderen Teile in erhöhter Geschwindigkeit den neuen Zwischenraum gewonnen und wieder die alte Marschrichtung aufgenommen haben.

152. Die Marschrichtung wird durch Schwenken oder Wenden geändert. Die Kolonne schwenkt dort, wo das Spitzkraftfahrzeug geschwenkt hat. Das Wenden führt jedes Kraftfahrzeug dort aus, wo das Zeichen aufgenommen wird.

153. Kehrtwendungen hängen von den Straßen- und Geländeverhältnissen ab.

Auf Kommando oder Zeichen: „Kehrt!“ hält jedes Kraftfahrzeug auf der Straße an und wendet. Die Führer der Besatzung oder die Begleiter sitzen

hierzu meist ab und unterstützen den Fahrer durch Einwinken.

Zug= usw. Führer setzen sich an die Spitze ihrer Einheit und melden Beenden des Kehrtmachens dem Führer des Verbandes.

Anhänger werden durch die Fahrzeug-Besatzung abgehängt, zur Seite geschoben und nach Beenden der Kehrtwendung wieder angehängt.

Das neue Spigenkraftfahrzeug fährt nach der Kehrtwendung 5 Wagenlängen vor, die übrigen Kraftfahrzeuge schließen auf. Beim Kehrtmachen auf schmalen Straßen und Wegen wird die Einheit zweckmäßig geteilt. Die einzelnen Teile machen durch Fahren in Nebenwegen oder in Einfahrten von Feldern, Wiesen, Gehöften usw. kehrt und schließen wieder auf. Zug= usw. Führer melden Beenden des Kehrtmachens dem Führer des Verbandes.

154. Im Gelände machen die Kraftfahrzeuge in Fahrt gleichzeitig kehrt.

155. Vor Gelände= usw. Hindernissen befiehlt der Führer des Verbandes, ob Gleitschutz anzulegen, die Seilwinde anzuwenden, ob das Hindernis im Ver-
bände oder in Einzelfahrt zu überwinden ist.

Bei Einzelfahrt wird Reihenfolge und Ablauf, Hilfstrupps am Hindernis, Geräteausstattung sowie Verhalten der einzelnen Teile nach Überwinden des Hindernisses befohlen.

156. Je größer der Verband ist, um so vorsichtiger muß gefahren werden. Das gilt besonders auf gefährlichen oder unübersichtlichen Wegestrecken. Die Fahrer sind hierin frühzeitig zu schulen.

157. Am Ende des Verbandes — bei Marsch mit Sicherheit noch vor der Nachspitze — fährt der Schließende. Er verfügt über die Instandsetzungseinrichtungen, Melder und je nach Art der Truppe über Leer- und Schlepplastfahrzeuge.

158. Bei ernststen Schäden entscheidet der Schließende des Verbandes, ob

das beschädigte Kraftfahrzeug an Ort und Stelle instand zu setzen,

aufzuladen, zu schleppen und beim nächsten Halt instand zu setzen,

das Kraftfahrzeug liegen zu lassen, dem Kraftwagenwerkstattzug bzw. Abschleppdienst zum Abschleppen oder Verladen zu melden und die Besatzung mit Ladung auf andere Kraftfahrzeuge zu übernehmen ist.

Die Entscheidung ist dem Führer des Verbandes zu melden.

Nach behobener Störung darf der Fahrer der Kolonne nicht mit gesteigerter Geschwindigkeit nachjagen. Er hat sich der nächsten vorüberkommenden Einheit anzuschließen. Erst beim nächsten Halt fährt er zu seiner Einheit. Folgt keine weitere Einheit, so hat er mit mäßiger Geschwindigkeit zu folgen.

159. Grundsätzlich ist die rechte Fahrbahn (Straßenseite) einzuhalten. Ohne zwingenden Grund darf die feste Straßendecke nicht verlassen werden. Soll die Straßenseite gewechselt werden, so ist das Zeichen „Links heran!“ zu geben. Auf öffentlichen Wegen ist auf den zivilen Fahrzeugverkehr Rücksicht zu nehmen.

Bei Benutzung der linken Straßenseite ist der Führer des Verbandes dafür verantwortlich, daß andere Verkehrsteilnehmer nicht zu Schaden kommen.

160. Überholenden Kraftfahrzeugen ist rasch Platz zu machen. Dabei dürfen Kraftfahrzeuge, die überholt werden sollen, ihre Geschwindigkeit nicht erhöhen. An unübersichtlichen Stellen ist das Überholen verboten.

161. Auf engen Straßen sind entgegenkommende Kraftfahrzeuge rechtzeitig durch vorausgesandte Melder (Wegeposten) zu warnen und an Ausweichstellen anzuhalten, bis der Verband vorüber ist.

162. Beim Durchfahren großer Städte ist bei der Polizeibehörde in der Regel Verkehrsregelung sicherzustellen; Geschwindigkeit und Abstände sind bei der Durchfahrt zu verringern.

An belebten Kreuzungen und Einmündungen von Straßen ist der Verkehr beim Fehlen von Polizeibeamten durch Soldaten (Wegeposten) zu regeln.

Geschlossene Verbände der Wehrmacht dürfen nur durch Polizei- und Fahrzeuge im Feuerlöschdienst unterbrochen oder sonst in ihren Bewegungen gehemmt werden. Für Fahrzeuge der Polizei und Feuerwehr, die sich durch besondere Zeichen bemerkbar machen, ist schon bei ihrer Annäherung freie Bahn zu schaffen. Alle Fahrzeugführer haben zu diesem Zweck rechts heranzufahren und vorübergehend zu halten. Marschkolonnen dürfen den öffentlichen Verkehr nicht mehr als unbedingt notwendig behindern.

In längeren Marschkolonnen müssen daher in angemessenen Abständen Lücken gelassen werden.

163. Besondere Vorsicht ist bei Überschreiten von Bahnübergängen nötig. Der Führer, der an der Spitze marschierenden Einheit (Kompanie usw.) entsendet rechtzeitig Krastradfahrer voraus, die an beschränkten Bahnübergängen mit dort befindlichen Eisenbahnbeamten Verbindung aufnehmen und in jedem Falle in der Nähe der Strecke so Aufstellung nehmen, daß nach jeder Seite ein Beobachter die Bahngleise weit übersehen kann. Bei Annäherung eines Zuges ist die Kolonne anzuhalten. Dem Führer ist Meldung zu erstatten. Zweckmäßig wird vor Überqueren viel befahrener Strecken rechtzeitig die Zugbelegung festgestellt, damit der Marsch entsprechend eingerichtet werden kann.

164. Nachtmärsche sind durchzuführen mit vollem oder abgeblendetem Scheinwerferlicht oder mit nach oben abgeblendeten Scheinwerfern der Spitzen-Kraftfahrzeuge, während die übrigen voll abgeblendete Scheinwerfer haben, wobei die Schlußlichter abgeblendet oder nicht abgeblendet sind, oder ohne Licht.

165. Bei Fahrten mit teilweise oder ganz abgeblendetem Licht der Kraftfahrzeuge oder ohne Licht sind folgende Grundsätze zu beachten:

Alle Fahrzeuge des Verbandes fahren mit gleicher Beleuchtung. Dies gilt auch für Vorgesetzte, Leitung, Schiedsrichter und Meldesahrer. Auch beim

Überholen des Verbandes darf kein helleres Licht eingeschaltet werden.

Fahrgeschwindigkeit und Abstände werden verringert.

Zeichen mit Fahrtrichtungsanzeiger haben bei Märschen während der Dunkelheit zu unterbleiben.

Fahrer und Führer (Begleiter) haben durch erhöhte Aufmerksamkeit ein Abreißen des Verbandes oder Auffahren auf die Vorderwagen zu vermeiden.

Die befohlene Straßenseite ist genau einzuhalten.

Auf Zeichen ist besonders zu achten.

Gefährliche Straßenstellen, plötzliche Richtungsänderungen, Kreuzungen sind durch Kraftstradfahrer anzuzeigen und zu sichern.

Kurze Halte erleichtern den Zusammenhalt des Verbandes.

Liegengebliebene Fahrzeuge behalten gleiche Beleuchtung des Verbandes bei, bis ihnen vom Schlusswagen der Befehl zum Einschalten der normalen Beleuchtung erteilt wird.

Nachtmärsche sind häufig zu üben.

Fahrten der Kraftfahrzeuge ohne Licht auf öffentlichen Straßen sind bei der Polizeibehörde oder beim Landratsamt zur öffentlichen Bekanntgabe des Übungsvorhabens rechtzeitig anzumelden.

166. Bei Nebel und bei starkem Staub sind die für das Fahren bei Nacht gegebenen Grundsätze sinngemäß anzuwenden. Zerlegen der Einheit in kleine, eng zusammengehaltene Gruppen kann angezeigt sein. Die Spitzenkraftfahrzeuge sollen bei Nebel mit Nebellicht fahren.

167. Bei Dunkelheit und dichtem Nebel ist im Gelände fast immer Schrittgeschwindigkeit und Vor-

ausgehen eines Erkunders zu Fuß vor dem Spitzenkraftfahrzeug, mitunter vor jedem Einzelkraftfahrzeug, notwendig. Nachtfahrten im Gelände (erkundete und bezeichnete Wege zu Bereitstellungen usw.) müssen kurz sein. Sie sind häufig zu üben.

Einhalten der Marschrichtung ist bei Dunkelheit oder Nebel meist nur mit dem Kompaß möglich.

Im übrigen ist nach VI, Abschn. B zu verfahren.

VI. Märsche motorisierter Einheiten.

A. Allgemeines.

168. Truppe und Nachschub verlieren an Wert, wenn sie infolge von Verkehrsstockungen nicht rechtzeitig an die Front gebracht werden können.

169. Verkehrsstockungen treten am häufigsten bei motorisierten Stäben, Truppen und rückwärtigen Diensten auf und machen sich bei ihnen am nachteiligsten bemerkbar.

Pflicht der Führer aller Grade und der Truppe ist es, alles zu tun, um den Marsch motorisierter Truppen reibungslos zu gestalten.

170. Mittel hierzu sind:

- a) Zweckmäßige Anordnung der Märsche motorisierter Truppen auf geeignete Straßen und Wege.
- b) Gut eingespielter Verkehrsdienst und strenge Verkehrszucht der motorisierten Truppe.
- c) Verkehrsregelung.
- d) Schonung von Gerät (Pflege) und Fahrern (rechtzeitige Ablösung).

B. Grundsätze für Märsche motorisierter Truppen

171. Märsche motorisierter Truppen sind nur durchführbar auf geeigneten Straßen und Wegen. Je geländegängiger die Kraftfahrzeuge sind, mit denen die Truppe ausgestattet ist, um so schlechter Wege können benutzt werden. Raffereine Kfz.-Ausstattung erleichtert die Auswahl der zu benutzenden Straßen und Wege.

172. Um nur geeignete Straßen und Wege für den Marsch motorisierter Truppen auszuwählen, muß

Straßen- und Wegeerkundung immer dann angeordnet werden, wenn Zweifel über die Benutzbarkeit durch die vorhandenen Kfz.-Gattungen bestehen.

Feind-Aufklärung ist stets für die Geländeerkundung auszunutzen.

Die Erkundungen erstrecken sich auf:

Straßenuntergrund und -oberfläche (feste Decke, staubfrei, Glätte, Schlaglöcher).

Straßenführung (Kurven, Steigungen, Gefälle, Ortsdurchfahrten),

Straßenbreite (ist Überholen oder Gegenverkehr möglich — wichtig für die Entscheidung, ob Einbahnverkehr angeordnet werden soll —),

Brücken (Tragfähigkeit und Breite),

Tarnungsmöglichkeit auf und beiderseits der Straße.

173. Die Grundlage für die Straßen- und Wegeerkundung geben Karten und Fliegerbilder, Auskünfte durch andere Stäbe und Truppen sowie

durch Behörden, in kleinen Verhältnissen auch durch Landeseinwohner, insbesondere Kfz.-Besitzer, Kfz.-Führer, Unternehmer usw.

171. Der Zustand von Straßen und Wegen, vornehmlich solcher ohne feste Decke, ist abhängig vom Wetter und von der Benutzung. Regen- oder Schneefall, Frost oder Tauwetter sowie starke Benutzung können die Beschaffenheit von Straßen und Wegen in kürzester Zeit von Grund auf ändern. Deshalb hat besonders bei Wegen ohne feste Decke eine Erkundung nur dann Wert, wenn sie kurz vor der Benutzung durchgeführt wird.

Andererseits muß sie so früh beendet sein, daß ihre Ergebnisse für die Marschanordnung ausgenutzt werden können.

Deshalb muß häufig von abschnittweiser Erkundung und abschnittweiser Marschdurchführung Gebrauch gemacht werden, ohne daß dadurch Verzögerungen eintreten.

175. Im allgemeinen führt die Truppe die Wegeerkundung selbst durch, weil sie am besten in der Lage ist, den Wegezustand entsprechend ihrer Kfz.-Ausstattung zu beurteilen. Jeder Offizier, Unteroffizier und Meldesahner einer motorisierten Truppe muß in der schnellen und sicheren Durchführung von Wegeerkundungen geübt und in der Lage sein, Abhilfen vorzuschlagen. Dies bedingt sorgfältige und stete Erziehung im Frieden und Krieg sowie dauernde Überwachung durch die Führer aller Grade.

176. Absicht und Wegeneß bilden die Grundlage für die Marschanordnung.

Wenn irgend angängig, sollen motorisierten Truppen besondere Straßen oder Wege zur Verfügung gestellt werden. Besonders flüssig gestalten sich die Märsche motorisierter Truppen auf „Einbahnstraßen“.

177. Müssen motorisierte Truppen in die Marschkolonne eingegliedert werden, so bewegen sie sich sprungweise. Wenn Gegenverkehr nicht gestattet werden soll, so ist dies zu befehlen. Dieses Verbot gilt auch für Fußtruppen und bespannte Einheiten, dagegen nicht für einzelne Krastradfahrer und einzelne Pkw.

Das Verbot des Gegenverkehrs kann für die ganze Marschstrecke oder einzelne Teile — Ortsdurchfahrten, enge Stellen, Brücken usw. — ausgesprochen werden. Beim Blocksystem ist eine besondere Verkehrsregelung (Abschnitt D) nötig. Ist Gegenverkehr im Blocksystem erforderlich, dann muß in beiden Richtungen in kleinen Marschgruppen und mit großen Abständen marschiert werden.

Allgemein muß jeder nicht unbedingt notwendige Gegenverkehr vermieden werden. Alle Führer haben deshalb in der Entsendung von Meldesfahrern usw. sich größte Zurückhaltung aufzuerlegen.

178. Die Reichsautobahnen gestatten für den Marsch motorisierter Truppen die gleichzeitige Benutzung von 3 Fahrbahnen. Eine Fahrbahn muß immer für den Meldeverkehr und für Führerfahrzeuge in beiden Richtungen verfügbar bleiben. Auf die äußeren Fahrbahnen sind die Truppen zu verweisen, die zuerst die Autobahn verlassen müssen.

179. Marschierende motorisierte Truppen — ebenso ihre Abstände — dürfen nie nach Länge in Kilometern, sondern nach Länge der Zeit der Straßenbelegung gerechnet werden. Eine zu Fuß marschierende Kolonne von 4 km Länge belegt eine Straße ebenso lange wie eine motorisierte Kolonne von 20 km Länge, die mit 20 km Geschwindigkeit marschiert.

Die Geschwindigkeit einer motorisierten Kolonne ist wechselnd. Sie richtet sich nach Wegeverhältnissen, Witterung, Tageszeit und Fahrzeuggattung. Das Einhalten einer gleichbleibenden Geschwindigkeit ist nicht möglich. Es ist verboten, eine Durchschnittsgeschwindigkeit zu befehlen.

180. Länge des Marschweges, Straßenzustand, Witterung, Jahres- und Tageszeit geben die Unterlagen für den voraussichtlichen Zeitbedarf des Marsches und die Festsetzung der Abmarschzeiten. Die einzelnen Teile der Marschkolonne sind so an die Marschstraße heranzuführen, daß sie sich zeitgerecht einfädeln können. Marschkreuzungen mit anderen, auch nichtmotorisierten Truppen sind hierbei zu vermeiden. Ein vorheriges Versammeln der Marschkolonne auf der Marschstraße ist nur gerechtfertigt bei Einbahnstraßen, wenn das Heranzuführen und Einfädeln aus Mangel an Wegen nicht möglich ist. Vor dem Einfädeln ist jedes längere Halten zu vermeiden. Ein kurzer Halt vor dem Einfädeln ist zweckmäßig, um das erste Nachsehen der Fahrzeuge nach dem Abmarsch aus den Unterkunftsräumen durchzuführen zu können.

181. Sonst sind Halte zum Nachsehen der Kraftfahrzeuge („Technische Halte“) mit den Halten und Rasten zusammenzulegen. Vor jedem Halt, bei dem abgesehen wird, ist die Mindestdauer des Haltes bekanntzugeben. Die Fahrer melden das Ergebnis der Nachprüfung ihrer Kraftfahrzeuge ohne weiteren Befehl.

182. Der Marschbefehl legt die Marschstraßen fest, bestimmt die Truppenfolge und regelt Zeit und Ort des Einfädelns in die Marschkolonne, sowie das Marschziel. Große Marschkolonnen können in Marschgruppen zerlegt werden, die sich mit zeitlichem Abstände folgen. Gegebenenfalls müssen mehrere Marschstraßen befohlen werden. Der Führer jeder Marschgruppe muß über die notwendigen Befehlssteile verfügen.

Rasten sind den Verhältnissen entsprechend nach Zeit oder Raum zu befehlen. Bei größeren Verbänden ist die Rast nach Zeit zu bevorzugen.

Besondere Sorgfalt ist auf das Aussuchen der Rastplätze zu verwenden.

Bei örtlich befohlenen Rasten sind die Rastplätze vorher auszusuchen und im Marschbefehl festzulegen.

Bei zeitlich befohlenen Rasten ist rechtzeitig ein Erkundungstrupp voranzuschicken, der einen geeigneten Rastplatz aus sucht und die eintreffende Truppe einweist.

Da Rasten zur Verpflegungsausgabe — bei der Länge motorisierter Kolonne zeitraubend —, zur Betriebsstoffergänzung, zum Ausruhen der Fahrer und u. U. zum Fahrerwechsel ausgenutzt werden müssen, so dürfen sie nicht zu kurz — nicht unter

2½ Stunden — angeordnet werden.

Ferner wird der Marschbefehl meistens enthalten:
Vorkommandos und Erkundungsmaßnahmen,
Verkehrsregelung,
Einbahnverkehr,
Gegenverkehr,
Berpflegung und Sanitätsdienst,
Kraftfahrtechnische Versorgung (Betriebsstoff-
empfang),
Maßnahmen für Flug- und Panzerabwehr und
Bestimmungen, mit welchem Licht nachts gefahren
wird.

Über Marschstraßen, Marschziel sowie die Ver-
kehrsregelung müssen auch alle anderen Truppen
unterrichtet werden.

183. Soweit zeitlich irgend möglich, geht dem
Marschbefehl ein **V o r b e f e h l** voraus. Er soll be-
stimmen:

Abmarschzeit, Ort und Zeit des Einfädelns, vor-
ausichtige Marschstrecke, etwa erforderliche Wege-
erkundung.

184. Motorisierten Truppen ist außer der Ruhe
täglich genügend Zeit — 2 bis 4 Stunden — für
die Pflege der Fahrzeuge zu belassen. Nach je 3 bis
5 Marschtagen ist ein Ruhetag erforderlich.

185. Besonders wichtig ist eine sorgfältige und
vorausschauende Regelung der **B e t r i e b s s t o f f -**
v e r s o r g u n g und des **I n s t a n d s e t z u n g s -**
d i e n s t e s.

Beim Tanken von Kraftfahrzeugen bei schlechter
Witterung (Regen, Schnee) sind geeignete Maß-

nahmen zu treffen, damit das Eindringen von Wasser in die Kraftstoffbehälter vermieden wird.

Bei langen Marschstrecken, auf denen Betriebsstoff ergänzt werden, oder nach Erreichen des Zieles voraussichtlich bald weitermarschiert werden muß, ferner bei schlechten Wegen, ist es zweckmäßig, Fahrzeuge mit Betriebsstoff vor auszuschicken, wenn die Lage unerwartete Richtungsänderungen ausschließt. Die Eingliederung von Fahrzeugen mit Betriebsstoff in die Marschkolonne oder Zuteilung an Truppeneinheiten wird bei Märschen die Regel sein.

Außer dem bei den Einheiten und Verbänden befindlichen Instandsetzungsgerät verfügen größere motorisierte Verbände über Werkstattzüge und -kompanien. Sie sind möglichst lange an einem Ort zu belassen. Da sie während des Marsches nicht arbeiten können, sind sie sprungweise zu bewegen.

Der Abschleppdienst muß bei großen Verbänden besonders geregelt werden.

C. Verkehrsdiens t und Verkehrs- zucht.

186. Guter Verkehrsdiens t und straffe Verkehrs- zucht in der Truppe sind die unumgänglichsten Voraussetzungen für die reibungslose und schnelle Durchführung von Märschen motorisierter Truppen.

187. Die Marschgeschwindigkeit und Marschleistung sind außer von der Beschaffenheit der Straße, Witterung und Jahreszeit abhängig von der Leistungsfähigkeit des einzelnen Fahrzeuges

und der Fertigkeit des Fahrers. Bornehmste Pflicht jedes Fahrers ist es deshalb, die Leistungsfähigkeit seines Fahrzeuges dauernd zu erhalten und seine eigene Fertigkeit zu erhöhen.

Tägliche Fahrzeugpflege, gewissenhafte Beachtung der Bestimmungen und Ausnutzung jedes Haltes und jeder Rast zur Überprüfung sind erforderlich.

188. Vor Antritt und nach Beendigung jedes Marsches ist das Fahrzeug auf Betriebs- und Verkehrssicherheit zu überprüfen. Insbesondere sind nachzusehen: Betriebsstoff, Öl, Kühlwasser, Reifendruck, Lenkung, Beleuchtung und Bremsen. Vor Antritt jeder Fahrt, besonders bei kalter Witterung, ist der Motor langsam auf Betriebstemperatur zu bringen.

189. Während des Marsches darf eine gleichmäßige Geschwindigkeit von den einzelnen Fahrzeugen nicht gefordert werden. Wechselnde Straßenverhältnisse, Steigungen, Krümmungen usw. bedingen vielmehr stets wechselnde Geschwindigkeiten der einzelnen Fahrzeuge. Daraus ergeben sich auch stets wechselnde Fahrzeugabstände. Im allgemeinen erhöhen sie sich bei wachsenden Geschwindigkeiten. Als Anhalt kann dienen, daß die Abstände sich nach der Fahrgeschwindigkeit richten. Abstände sind etwa ebenso groß (in Metern) zu nehmen, wie die Geschwindigkeit in Kilometer beträgt.

Auf den Befehl (Zeichen) „Abstände verringern!“ werden die halben, auf den Befehl (Zeichen) „Abstände erweitern!“ die doppelten Abstände genommen.

Der Zusammenhang der Einheit darf nicht verlorengelassen. Dagegen darf Geschlossenheit eine Bedingung nicht gefordert werden. Abstände von Einheit zu Einheit werden beim nächsten Mal ausgeglichen.

Im allgemeinen fährt jeder Fahrer so schnell, wie unter vernünftiger Beachtung der Sicherheit möglich. Je besser die Ausbildung der einzelnen Fahrer um so schneller fährt die Einheit. Um aber einen Zerreißen der Einheit vorzubeugen, empfiehlt es sich dem Spitzenfahrzeug eine Höchstgeschwindigkeit zu befehlen. Auf staubigen Straßen, bei Nebel, starken Steigungen, vielen Kurven und bei Dunkelheit muß das Spitzenfahrzeug seine Geschwindigkeit herabsetzen, um den folgenden Fahrzeugen das Herankommen zu ermöglichen.

190. Sichtverbindung innerhalb einer Einheit ist von jedem Fahrzeug zum vorausfahrenden und nachfolgenden Fahrzeug dauernd zu halten. Ergänzung der Sichtverbindung durch Signale und Zeichen ist zulässig. Droht die Sichtverbindung abzureißen, so ist sie durch entsprechendes Fahren u. U. auch durch Halten sicherzustellen. Der Gefahr des Abreißens an Gabel- und Kreuzungspunkten, besonders in Wäldern und Ortschaften, ist nötigenfalls durch Posten (Radfahrer) vorzubeugen. Diese Posten von der vorderen Einheit gestellt und nach deren Vorbeimarsch von der nachfolgenden abgelöst werden oder ob der Verband besonderer Trupps unter verantwortlicher Führung einsetzt hängt von der Lage ab.

Meist genügt zur Wahrung des Zusammenhaltes, wenn das Spitzfahrzeug einer Einheit bei Annäherung an eine Enge (Ortschaften) oder an schwierige Straßenstellen (Abzweigungen, scharfe Kurven usw.) seine Geschwindigkeit rechtzeitig und *a l l m ä h l i c h* verringert und nachher *l a n g s a m* wieder erhöht. Ist die Enge durchschritten, so ist noch eine angemessene Zeit zu verhalten, bis die übrigen Fahrzeuge wieder Anschluß gefunden haben.

Mindestens dem vordersten Fahrzeug jeder Einheit muß *Marschstraße* und *Marschziel* befohlen werden. Es ist anzustreben, daß *j e d e m* Fahrzeugführer *Marschstraße* und *Marschziel* mitgeteilt wird. Bei raschem Aufbruch ist dies bei der ersten Rast nachzuholen.

191. Jeder Fahrer, dessen Fahrzeug die Geschwindigkeit seiner Einheit nicht mehr halten kann oder ganz ausfällt, winkt die nachfolgenden Fahrzeuge vorbei. Am Ende seiner Einheit erhält er durch den Schließenden (Schirrmeister u. a.) Hilfe und weitere Befehle (Ziff. 158).

192. Bei jedem Halt ist die Straße vollkommen frei zu machen.

Besondere Verhältnisse, wie z. B. Gebirgsstraßen, besonders schwere Fahrzeuge, können Ausnahmen rechtfertigen.

Abgeseffene Soldaten machen die Straße frei.

Rastplätze sind vorher zu erkunden; frühzeitige Bekanntgabe der Rast an die Truppe ist erforderlich.

Wechsel der Fahrer bei längeren Märschen ist durch die Führer der Einheiten anzuordnen, und

zwar bei Kampffahrzeugen so, daß die erste Besetzung zum Kampf frisch ist.

Bei längeren Halten schließt die Einheit (Komp., Batterie usw.) in sich so auf, daß Fliegerdeckung möglichst gewährleistet ist. Die Zug-, Komp.- usw. Führer überzeugen sich von dem Zustand ihrer Fahrzeuge usw. Die gesamten Einheiten eines Verbandes schließen nur auf besonderen Befehl auf. Es ist Vorsorge zu treffen, daß beim Antreten die Verbindung nach rückwärts nicht abreißt.

193. Motorisierte Truppen dürfen andere, auch nichtmotorisierte Truppen — außer auf Befehl des gemeinsamen Vorgesetzten — nur nach vorheriger Vereinbarung mit dem Führer der zu überholenden Truppe überholen.

Vor dem Überholen sind Maßnahmen zum Absperren des Gegenverkehrs für die Dauer des Überholens zu treffen; hierfür ist der Führer des überholenden Verbandes verantwortlich.

Jeder Führer einer motorisierten Truppe, der andere Truppen überholt, ohne sich vorher zu vergewissern, daß die Weiterfahrt frei ist, macht sich strafbar.

194. Jede auf der Straße haltende Truppe hat ohne weiteren Befehl an ihrem Anfang und Ende nach Art des Blocksystems für reibungsloses Durchschleusen des beiderseitigen Verkehrs zu sorgen.

195. Überholende Einzelfahrzeuge schieben sich bei Gegenverkehr vorübergehend in die Fahrzeug- oder Marschabstände ein.

D. Verkehrsregelung.

196. Je durchdachter die Befehlsgebung für den Marsch motorisierter Truppen ist und je straffer Verkehrsdiensft und Verkehrs-zucht in der Truppe gehandhabt werden, um so weniger bedarf es des Einsatzes besonderer Verkehrsregelung.

197. Den Verkehrsordnern der Truppe — Meldefahrern usw. — sowie den Führern aller Grade motorisierter Truppen fallen dauernd die Aufgaben der Überwachung der Verkehrs-zucht der eigenen Truppe zu. Diese ist besonders wichtig bei Halten, Rasten und beim Tanken.

198. Jede motorisierte Truppe hat die Verkehrsregelung für ihre eigenen Zwecke zu übernehmen.

Hierzu rechnen entsprechend Abschnitt C Regelung des Verkehrs

beim Einfädeln,

an schwierigen Punkten (Ortsdurchfahrten, Kreuzungen, Abzweigungen),

beim Überholen.

199. Nur wo die Verkehrsregelung der Truppe selbst nicht ausreicht, setzt die Verkehrsregelung durch Organe der oberen Führung ein.

200. Derartige, von der oberen Führung angeordnete Verkehrsregelung kann erforderlich werden:

bei großen und lang andauernden Bewegungen auf den Vormarsch- und Rückmarschstraßen, wenn Engen durchschritten werden müssen, z. B. Brücken,

schwierige Ortsdurchfahrten, beschädigte
 Straßenstücke,
 bei Umleitungen,
 bei Marschkreuzungen,
 wenn Überholungen angeordnet wurden,
 zur Abriegelung von Einbahnstraßen,
 bei Bewegungen auf, zum und vom
 Gefechtsfeld,
 wenn durch Heranführen oder Verschieben von
 Einheiten Anhäufungen, Behinderungen ande-
 rer Einheiten und damit Reibungen sowie
 Störungen des Verkehrs zu erwarten sind,
 bei allen Bewegungen großer moto-
 risierter Verbände im Operations-
 und Heimatgebiet,
 bei den Bewegungen der rückwärtigen
 Dienste auf den Nachschubstraßen und
 an größeren Versorgungseinrichtungen,
 in allen Fällen, wo infolge besonderer Verhält-
 nisse Verkehrssteigerungen und
 Verkehrsschwierigkeiten zu er-
 warten sind — Feindeinwirkung, Flüchtlings-
 bewegungen, Gefangenentransporte usw. —

E. Späh- und Warndienst.

201. Der Späh- und Warndienst soll
 die Truppe gegen Überraschungen durch Luftgegner,
 Panzerfahrzeuge und durch Kampfstoff auf dem
 Marsch, bei der Rast, in der Unterkunft und auf
 dem Gefechtsfelde sichern.

Er soll der Truppe die Möglichkeit geben, sich der
 Wirkung von Luftangriffen sowie der Wirkung der

Waffen von feindlichen Panzerkampffahrzeugen zu entziehen und deren Angriffe abzuwehren.

202. Aufgabe der Luftspäher ist Überwachung des Luftraumes mit Auge und Ohr nach allen Seiten, besonders in der Richtung, aus der nach Lage und Gelände feindliche Tiefangriffe am wahrscheinlichsten sind und in Sonnenrichtung, sowie Warnen der Truppe (D 66*).

Die Luftspäher müssen gutes Seh- und Hörvermögen sowie rasche Auffassungsgabe und Entschlußfähigkeit besitzen und für ihren Dienst besonders ausgebildet sein. Vor allem ist Kenntniss der verschiedenen Angriffsformen und -arten der Fliegerverbände zu fordern. Die Späher sind mit Sonnenbrillen, Ferngläsern und Signalgerät auszustatten; sie tragen keinen Stahlhelm und kein Gepäck.

Der Spähdienst ist anstrengend und erfordert häufige Ablösung. Durch die Ablösung darf keine Unterbrechung des Spähdienstes erfolgen.

Während des Marsches sind Maschinengewehre zur Abwehr von Fliegerangriffen auf Fahrzeugen einzusetzen. Die Bedienungen dieser Maschinengewehre übernehmen gleichzeitig den Luftspäh- und Warndienst für ihre Einheit. Bei Luftangriffen eröffnen sie selbständig das Abwehrfeuer und warnen dadurch die anderen Teile der Marschkolonne.

Die Marschkolonne bleibt im Marsch, und es wird mit den auf den Kraftfahrzeugen aufgestellten M.G. auf die Flieger geschossen.

Ist ein Fortsetzen des Marsches nicht möglich, so suchen die Kraftfahrzeuge auf Befehl der Führer der

Einheiten Deckung im Gelände oder die Truppe sitzen ab, verstärkt die Flugabwehr und nimmt Deckung.

Gewehrschützen beteiligen sich an dem Abwehrfeuer nur nach dem Absitzen auf besonderen Befehl der Zugführer.

Ist der Einsatz von Maschinengewehren zur Flugabwehr nach der Ausstattung der Truppe nicht möglich, so sind besondere Luftspäher auf Fahrzeugen, die bei den Führern der Einheiten fahren, einzuteilen.

Werden bei Rasten Späher abseits der Marschstraße oder auf günstige Übersichtspunkte entsandt, so muß rasche und zuverlässige Verbindung zum Führer sichergestellt sein. Die Späher warnen den Führer der Truppeneinheit durch Sicht- oder Hörzeichen.

203. Bei der Rast, in der Unterkunft und im Gefecht geht der Späh- und Warndienst auf die zur Flugabwehr eingefesteten Waffen über und ist durch den Führer der Einheit zu regeln. Falls hierdurch keine ausreichende Sicherung gegen Überraschungen aus der Luft gewährleistet ist, sind besondere Luftspähpaare aufzustellen. Die Leute des Späh- und Warndienstes müssen bei Tage gute Sicht nach allen Seiten, bei Nacht gute Hörmöglichkeiten haben.

204. Gewarnt wird die Truppe bei der Rast und in der Unterkunft durch das Gefechtsignal „Fliegerwarnung“. Ohne besonderen Befehl suchen darauf alle nicht zur Abwehr eingeteilten Leute, soweit erforderlich, Deckung gegen Sicht und Waffenwirkung.

205. Vor feindlichen Panzerkampffahrzeugen wird der Führer der marschierenden Truppe durch

besonders hierfür eingeteilte Späher gewarnt. Diese müssen in der Lage sein, das Auftreten feindlicher Panzerkampffahrzeuge schnell und sicher durch Zeichen zu melden (D 87 Ziff. 39 u. 56).

In der Regel sind der marschierenden Truppe panzerbrechende Abwehrwaffen zugeteilt.

Einheiten, die ohne den Schutz von Panzer-Abwehrwaffen marschieren, suchen mit ihren Fahrzeugen auf das Zeichen der Späher: „Panzerwarnung“ auf Befehl des Führers Deckung gegen Sicht und Waffenwirkung auf (ist keine erreichbare Deckung vorhanden, fahren die Fahrzeuge scharf an eine Straßenseite heran und halten), die Besatzungen sitzen ab, sperren die Straße feindwärts durch Fahrzeuge oder andere Mittel und verteidigen die Sperre.

206. Das Verhalten im Gefecht regeln die besonderen Ausbildungsvorschriften.

F. Versorgung*).

207. Zur Erhaltung ihrer Schlagfertigkeit und Beweglichkeit müssen motorisierte Verbände mit den erforderlichen Bedürfnissen jeder Art versorgt werden. Nur dann können sie ihre vielseitigen Aufgaben rasch und auf weite Entfernungen erfüllen.

208. Motorisierte Verbände müssen vielfach ohne Rücksicht auf rückwärtige Verbindungen eingesetzt werden. Sie sind deshalb mit ihrer vollen Ausstattung an Munition und Betriebsstoff zu ver-

*) Anmerkung: Einzelheiten s. S. Dv. 90 — Versorgung des Feldheeres.

sehen. Erforderlichenfalls muß für gesicherte Zuführung von Munition, Betriebsstoff und sonstiger Bedürfnisse durch Vorziehen rückwärtiger Dienste unter Sicherung durch Teile der kämpfenden Truppe gesorgt werden.

209. Die Einzelkraftfahrzeuge und die motorisierten Truppen einer Division können in ihren Betriebsstoffbehältern, auf den Lastkraftwagen des Gefechtsstrosses und in der Kraftwagenkolonne für Betriebsstoff einen für 500 km reichenden Vorrat an Betriebsstoff mitführen.

Die Einzelkraftfahrzeuge der Kommandobehörden und nicht vollmotorisierten Truppen ergänzen ihren Bedarf an Betriebsstoff und Vereifung aus Tankstellen, die aus Fahrzeugen der Kraftwagenkolonne für Betriebsstoff an geeigneten Punkten eingerichtet werden, die motorisierten Truppen aus den mitgeführten Lastkraftwagen für Betriebsstoff und Gerät.

Die Tankstellen und Lastkraftwagen für Betriebsstoff und Gerät ergänzen ihren Betriebsstoff usw. aus Kraftwagenkolonnen für Betriebsstoff.

Die Kraftwagenkolonnen für Betriebsstoff ergänzen ihren Bedarf an Betriebsstoff und Vereifung:

- a) bei Eisenbahntankstellen, die in der Nähe der Ausladebahnhöfe für Nachschub eingerichtet sind,
- b) bei Betriebsstofflagern.

Aus der Heimat wird der Betriebsstoff in Be-
triebsstoffzügen zugeführt. Aus diesen
werden durch den Kraftfahrpark der Armee Betriebs-
stoffeinheiten für Eisenbahntankstellen zusammenge-
stellt oder Betriebsstofflager aufgefüllt.

210. Kraftfahrgerät wird aus dem
Kraftfahrpark der Armee ergänzt.

Für kleinere Instandsetzungen verfügt die Truppe
über Ersatzteile und Werkzeuge, die größeren Ver-
bände über Kraftwagenwerkstattzüge
oder Kompanien. Um deren Leistungsfähigkeit aus-
zunutzen, empfiehlt es sich, sie mehrere Tage an
einer Stelle und wenn möglich, in Anlehnung an
ortsfeste Werkstätten im Betrieb zu lassen. Größere
Instandsetzungen werden in Werkstätten der Heimat
ausgeführt.

211. Für Ergänzung von Betriebsstoff sowie
zum Bergen und Abschleppen bewegungsfähiger
Kraftfahrzeuge kann Aushilfe durch andere Truppen
bzw. motorisierte Truppenteile anderer Waffen not-
wendig sein.

212. Im Gefecht finden Verwundete die erste
ärztliche Versorgung auf dem nächstgelegenen Trup-
penverbandsplatz.

Verwundete motorisierter Verbände werden in
die rückwärtigen Sanitätseinrichtungen (Feld-
lazarett usw.) durch Kranken-Kraftwagenzüge und
notfalls durch zurückfahrende Leerkolonnen der
Nachschubdienste übergeführt. Kraftfahrzeuge motori-
sierter Kampfverbände werden dafür nur in seltenen
Fällen verwendet werden können.

Erwerb des Wehrmacht-Führerscheines.

1. Der Fahrshüler kann nach der vorgeschriebenen Ausbildungszeit zur ersten Prüfung zugelassen werden, wenn er die geforderten Kenntnisse und Fertigkeiten erworben hat. Die Entscheidung liegt beim Führer der Einheit.

2. Der Nachweis der Ausbildung wird vom Fahrlehrer durch den Ausbildungsnachweis (Muster 5) erbracht.

Zu Beginn der Ausbildung ist von der „Sammelstelle für Nachrichten über Führer von Kraftfahrzeugen“ beim Polizeipräsidium Berlin eine Auskunft einzuholen (Muster 6).

Angehörigen des Beurlaubtenstandes, die einen Zivilführerschein besitzen und die gemäß Ziff. 26 überprüft sind, ist bis zum Eingang der Antwort der Sammelstelle eine widerrufliche Genehmigung zum Führen von Wehrmacht-Kraftfahrzeugen bis zur endgültigen Ausgabe des Führerscheines zu geben.

Dem von der vorgesetzten Dienststelle vorzulegenden Antrag auf Zulassung zur Prüfung sind beizufügen:

- a) Auskunft der Sammelstelle,
- b) Ausbildungsnachweis,

1.

- c) ausgefüllter Wehrmacht-Führerschein mit Lichtbild und Unterschrift des Fahrerschülers,
- d) das ausgefüllte Formblatt für das Prüfungsergebnis (Muster 7).

Bei Ergänzungsprüfungen ist die Auskunft der Sammelstelle nicht erforderlich.

3. Die Prüfung gliedert sich in die mündliche Prüfung mit theoretischem und praktischem Teil und in die Fahrprüfung. Erweiterungsprüfungen sind auf den Nachweis der Kenntnisse und Fähigkeiten zum Führen der neuen Klasse zu beschränken. Bei der mündlichen Prüfung sind zu fordern: Technische Grundbegriffe, Pflege und Instandsetzen, Erkennen und Beheben von Störungen, Verkehrs- und Wehrmacht-Vorschriften.

Bei der Fahrprüfung sind zu fordern:

- Überprüfen des Kraftfahrzeuges auf Betriebs- und Verkehrssicherheit, praktisches Fahren, Anfahren, Halten, Rückwärtsfahren, Wenden, Parken,
- Schaltübungen, Fahrt auf freier Strecke (Steigungen, Gefälle),
- Fahrt im Gelände und im Stadtverkehr.

4. Der W.R.S. (Hilfs-W.R.S.) führt die Prüfung durch, trägt das Ergebnis in seine Liste ein und meldet das Ergebnis der Prüfung unter Beifügung aller Unterlagen unmittelbar an die zum Ausstellen des Führerscheins berechnigte Dienststelle.

Diese trägt — bei bestandener Prüfung — den Führerschein in ihre Liste ein und gibt ihn gestempelt und unterschrieben mit allen Unterlagen an

die Dienststelle des Prüflings zurück, die der Führerschein dem Prüfling aushändigt.

Die Unterlagen gehen zu den Personalspapieren des Geprüften. Der Erwerb der einzelnen Fahrerberechtigungen ist in die Stammrolle einzutragen.

5. Zweitschriften verlorener Führerscheine dürfen nur von der Dienststelle ausgefertigt werden, die den ersten Schein ausgestellt hat.

6. Am Tage des Ausscheidens aus der Wehrübung ist der Führerschein an die Dienststelle einzusenden, die ihn in der Liste geführt hat. Nach Streichung in der Liste ist der Schein zu vernichten.

7. Die Fahrerlaubnis für handelsübliche Kraftfahrzeuge wird im Wehrmacht-Führerschein nach den Klassen 1, 2 und 3 entsprechend der allgemeinen Verkehrs-gesetzgebung erteilt.

Die Fahrerlaubnis für Sonderkraftfahrzeuge wird im Wehrmacht-Führerschein innerhalb der Kl. 2 in folgende Gruppen unterteilt:

Halbkettenfahrzeuge bis 10 t

Halbkettenfahrzeuge über 10 t

Vollkettensfahrzeuge bis 10 t

Vollkettensfahrzeuge über 10 t

8. Die Prüfung für gepanzerte Kettenfahrzeuge ist im geschlossenen Panzerkampfwagen abzunehmen.

9. Vor Einteilung als Fahrer auf anderen Sonderfahrzeugen der Wehrmacht muß dieser dafür ausgebildet werden. Die Fahrfertigkeit ist nach Anordnung des Kompaniechefs zu überprüfen.

10. Die Sammelstelle für Nachrichten über Führer von Kraftfahrzeugen beim Polizeipräsidium in Berlin ist zu beteiligen:

- a) vor Erteilung einer Fahrerlaubnis,
- b) bei Entziehung der Fahrerlaubnis,
- c) bei Zurücknahme der Entziehung der Fahrerlaubnis.

Bei zeitweisem Fahrverbot aus disziplinarischen Gründen ist Mitteilung an die Sammelstelle nicht erforderlich.

Ernennung zum Wehrmacht-Fahrlehrer, Fahrlehrer für Halbketten- und Vollketten- fahrzeuge und zum Fahrmeister (K).

1. Nach beendigtem Fahrlehrer-Lehrgang wird eine schriftliche, mündliche und praktische Prüfung abgelegt.

Die Prüfung erstreckt sich auf eingehende Kenntnisse des Kraftfahrzeuges und seiner Einrichtungen, auf die gesetzlichen und Wehrmacht-Bestimmungen und Unfallbehandlung, auf genaue Beurteilung aller Geländearten und deren Überwindung mit dem Kraftfahrzeug sowie auf das praktische Können.

2. Das gleiche gilt für Fahrlehrer von Halb- und Vollkettenfahrzeugen. Nach bestandener Prüfung werden Fahrlehrer durch die ausbildenden Truppenteile, Fahrmeister (K) durch die Panzertruppenschule ernannt.

3. Die Ausbildungstruppenteile stellen die Fahrlehrerscheine (Muster 9) aus und weisen sie in einer Liste nach. Die Ernennung zum Fahrlehrer oder Fahrmeister (K) ist in die Personalpapiere einzutragen.

4. Beim Ausscheiden aus dem Heeresdienst ist der Fahrlehrerschein dem zuständigen Wehrbezirkskommando zuzusenden.

Ernennung zum Wehrmacht-Kraftfahrtsachverständigen.

1. In der Wehrmacht-Kraftfahrtsachverständigen-Prüfung sind nachzuweisen:

- a) allgemeine Kenntnisse über Kraftfahrzeuge, technische Entwicklung, deren militärische Beurteilung; technisch-taktische Anforderungen an Wehrmacht-Kraftfahrzeuge;
- b) eingehende Kenntnisse des Baues, des Betriebes und der Prüfung von Kraftfahrzeugen. Erkennen und Beheben von Störungen;
- c) eingehende Kenntnisse der gesetzlichen Verkehrs- und Wehrmacht-Vorschriften;
- d) vorbildliches Können im Lenken von Kraftfahrzeugen.

2. Die Teilnehmer für den W.K.S.-Lehrgang sind auf dem Dienstwege an OKH zu melden. Die Lehrgangsteilnehmer werden durch diese zum Lehrgang einberufen. Die Lehrgänge werden von der Panzertruppenschule durchgeführt.

3. Der Schein für Wehrmacht-Kraftfahrtsachverständige (Muster 10) wird von der Panzertruppenschule ausgestellt.

Er gilt für alle Betriebsarten und Klassen von Kraftfahrzeugen und für den ganzen Bereich der Wehrmacht.

4. Beim Ausscheiden aus der Wehrmacht ist der W.R.G.-Schein von der letzten Dienststelle des Ausscheidenden an die Panzertruppenschule zurückzusenden. Die Entziehung des Wehrmachtsführer- oder Fahrlehrerscheines hat auch die Entziehung des Scheines für Wehrmacht-Kraftfahrtsachverständiger zur Folge.

Kraftfahrtsport.

Der Kraftfahrtsport ist ein Dienstzweig, der besonders geeignet ist, gute Fahrer zu erziehen und sie in Geschicklichkeit, Mut und Ausdauer zu fördern.

Der Kraftfahrtsport schweißt Mensch und Maschine zu einer Einheit zusammen und schafft dadurch wertvolle Grundlagen für den Einsatz der motorisierten Truppen.

Der Soldat treibt Kraftfahrtsport:

- A) durch kraftfahrtsportliche Übungen der Truppe,
- B) durch Beteiligung an öffentlichen, kraftfahrtsportlichen Wettbewerben.

A. Kraftfahrtsportliche Übungen der Truppe.

Kraftfahrtsportliche Übungen sind bei der motorisierten Truppe regelmäßig durchzuführen. Sie sind grundsätzlich nur auf Dienstkraftfahrzeugen statt. Leutnante, Unteroffiziere und Mannschaften nehmen auf Krastrad bzw. Rad mit Beiwagen teil. Nur in begründeten Ausnahmefällen sind Abweichungen hiervon gestattet. Besondere Ausbildung von Offizieren im Kraftfahrtsport ist bei der Panzer-

truppenschule vorgelesen; die Anlage von kraftfahr-
sportlichen Übungen bei der Truppe wird solchen
Offizieren übertragen. Die Leistungen sind all-
mählich zu steigern. Im allgemeinen soll die Dauer
einer kraftfahr-sportlichen Übung zwischen 3 und
6 Stunden betragen und die Länge der Strecke
200 km nicht übersteigen.

Zu den kraftfahr-sportlichen Übungen, die der
Eigenart des Truppendienstes besonders Rechnung
tragen, gehören:

1. Einfache Zuverlässigkeitsfahr-
ten auf Straßen und im Gelände. Bewertet
wird das pünktliche Durchfahren der Kon-
trollstellen und des Zieles.

2. Einfache Orientierungsfahr-
ten.

Bewertet werden die richtig in die Karte ein-
getragenen Orientierungspunkte, außerdem
wird eine Mindestgeschwindigkeit für die zu
durchfahrende Strecke vorgeschrieben.

3. Erschwerte Orientierungsfahr-
t.

Bewertet werden die Zeiten zwischen den an-
gefahrenen Markierungspunkten. Eine Min-
destgeschwindigkeit muß von Kontrollstelle zu
Kontrollstelle eingehalten werden.

4. Geländefahrten.

In einer reichlich bemessenen Zeit müssen die
Strecke und sämtliche Geländeschwierigkeiten
und Hindernisse zurückgelegt und überwunden
sein.

5. Verfolgungsfahrten.

In einem vorausgesandten Kraftfahrzeug kennzeichnet ein Führer den Weg, den er genommen hat, durch Schnitzel oder Gips. Die Verfolger starten gleichzeitig aber etwas später als der Führer, je nach der zeitlich festgelegten Fahrstrecke.

Sieger ist der Führer, wenn er bis zum Eintreffpunkt nicht erreicht wird, sonst der Verfolger, der den Führer einholt.

6. Verfolgungsfahrten bei Nacht.

Aufgabe und Wertung wie bei den unter 5 genannten Verfolgungsfahrten. Durch Abschließen einer Leuchtpistole wird die Markierung erleichtert.

7. Verfolgungsfahrten in Form eines Kesseltreibens.

Führer wie Fahrer erhalten eine Karte, in der die Standplätze des Führers sowie der Fahrer eingezeichnet sind. Gleichzeitig wird zu einem festgelegten Ziel gestartet.

8. Verfolgungsfahrten innerhalb eines begrenzten Raumes.

Derartige Fahrten kommen nur für Krafträder in Betracht. In einem begrenzten viereckigen Raum fahren die Verfolger hinter dem Führer her und versuchen, ihm eine an der linken Schulter befestigte Schleife abzunehmen. Der Fahrer, dem das gelingt, fährt als Führer weiter.

9. Schlussfahrten.

Eine Schlussfahrt zum Abschluß der herbstlichen Geländefahrten wird ähnlich einer Geländefahrt durchgeführt.

10. Geschicklichkeitsprüfungen.

Die hierbei gestellten Aufgaben sollen das Abschätzungsvermögen, die Entschlußfähigkeit, die Geistesgegenwart, die Fahrkunst und das technische Können eines Fahrers prüfen und dabei auch das Brems- und Anzugsvermögen seines Fahrzeuges auf die Probe stellen.

Bei allen Kraftfahrspportlichen Übungen können auch Aufgaben, wie Schießen, Handgranatenwerfen usw. oder sportliche Aufgaben wie Schwimmen, Hindernislaufen usw. eingelegt werden.

B. Beteiligung an öffentlichen Kraftfahrspportlichen Veranstaltungen.

I. Regelung des öffentlichen Kraftfahrspportes.

Die öffentlichen Kraftfahrspportlichen Veranstaltungen in Deutschland unterliegen in ihrer Anlage und Durchführung den Gesetzen des deutschen Kraftfahrspportes, die von der „Obersten Nationalen Sportbehörde für die deutsche Kraftfahrt“ (D.N.S.) aufgestellt werden und deren Kenntnis für jeden Teilnehmer an öffentlichen Kraftfahrspportlichen Veranstaltungen Grundbedingung ist.

Zur Teilnahme an öffentlichen Kraftfahrspportlichen Veranstaltungen muß ein Fahrer im Besitze

eines „Nationalen Fahrerausweises“ oder einer „Internationalen Fahrerlizenz“ sein, die für die Dauer eines Kalenderjahres gelten. Ferner gilt, daß Soldaten erst dann teilnehmen dürfen, wenn sie bei Wettbewerben der Truppe erfolgreich waren.

Den „Nationalen Fahrerausweis“ erhalten Fahrer, die sich erstmals an öffentlichen kraftfahr-sportlichen Veranstaltungen beteiligen wollen oder noch nicht die Bedingungen zur Erwerbung der „Internationalen Fahrerlizenz“ erfüllen.

Die „Internationale Fahrerlizenz“ können nur Fahrer erhalten, die mindestens 3 Erfolge bei öffentlichen kraftfahr-sportlichen Veranstaltungen er-zungen haben. Als Erfolg gilt, wenn der Fahrer bei einer Zuverlässigkeitsfahrt strafpunktfrei bleibt oder zu den drei bestbewerteten Fahrern einer Wertungs-gruppe gehört.

Anträge auf Ausstellung von „Nationalen Fahrerausweisen“ und „Internationalen Fahrer-lizenzen“ sind dem zuständigen Wehrkreiskommando vorzulegen und von diesem nach Prüfung nur in dem Umfang, der der zugelassenen Teilnehmerzahl am öffentlichen Kraftfahr-sport entspricht, an OKH weiterzuleiten. Antragformulare sind bei OKH an-zufordern.

II. Dienstliche Teilnahme von Heeresangehörigen an öffentlichen kraftfahr-sportlichen Veranstaltungen.

Die dienstliche Teilnahme auf Dienstkraftfahr-zeugen regelt sich nach den vom OKH gegebenen Be-stimmungen.

III. Beteiligung von Heeresangehörigen an öffentlichen kraftfahrspportlichen Veranstaltungen.

1. Mit heeres eigenen Kraftfahrzeugen.

Die dienstliche Teilnahme von Heeresangehörigen an öffentlichen kraftfahrspportlichen Veranstaltungen ist nur mit wehrmachtseigenen Kraftfahrzeugen gestattet.

2. Mit firmeneigenen Kraftfahrzeugen.

Firmeneigene Kraftfahrzeuge dürfen nur der Panzertruppenschule zur Verfügung gestellt werden. Sie werden von dort gegebenenfalls einzelnen Heeresangehörigen als Dienstkraftfahrzeug zugewiesen.

3. Mit privateigenen Kraftfahrzeugen.

Die Teilnahme auf privateigenen Kraftfahrzeugen kann mit Genehmigung des zuständigen Truppen-Kommandeurs und des Wehrkreis-Kommandos bei jeder öffentlichen kraftfahrspportlichen Veranstaltung erfolgen, wenn der betreffende Fahrer die sonstigen Bedingungen erfüllt (Ausweis, Lizenz).

Das Fahrzeug muß jedoch im Besitze des Fahrers und auf seinen Namen zugelassen sein. Dieser Nachweis ist durch den Kraftfahrzeugbrief zu erbringen. Ferner muß das Kfz. bereits bezahlt sein. Eine Teilnahme mit Kraftfahrzeugen ausländischer Erzeugung ist nicht gestattet.

Über Zulassung bei nationalen und internationalen Veranstaltungen entscheidet das OKH.

Die Teilnahme der Fahrer auf privat-eigenen Fahrzeugen geschieht auf eigene Kosten.

Bei Unfällen kann Dienstbeschädigung angenommen werden, wenn für die Teilnahme an der Fahrt dienstliches Interesse vorliegt. Dienstliche Teilnahme an Rennveranstaltungen ist verboten, private Teilnahme nur in besonders begründeten Fällen mit Genehmigung des OKH gestattet.

4. Heeresangehörige starten grundsätzlich bei allen öffentlichen Kraftfahrtsportlichen Veranstaltungen in Uniform. Die Wehrkreis-Kommandos veranlassen einheitliche Kleidung ihrer Fahrer.

Bei nationalen und internationalen Veranstaltungen wird der Anzug vom OKH befohlen.

5. Annahme von Ehren- und Geldpreisen.

Ehrenpreise für Erfolge bei Kraftfahrtsportlichen Veranstaltungen erhält der Fahrer, Mannschaftspreise die nennende Dienststelle. Die Annahme von Geldpreisen ist Angehörigen des Heeres bei Benutzung von heeres-eigenen und dem Heere zur Verfügung gestellten Kraftfahrzeugen verboten.

6. Fahrern, die für öffentliche Kraftfahrsporthliche Veranstaltungen genannt werden, muß Gelegenheit gegeben werden, sich und ihr Fahrzeug genügend vorzubereiten.

IV. Wehrmachtmeisterschaften im Kraftfahr- geländesport.

Die Wehrmachtmeisterschaften im Kraftfahr-
geländesport werden jährlich ausgetragen.
Nähere Anweisungen gibt das OKW.

Führung von Hoheitszeichen, Kommando- und Stabsflaggen an Kraftwagen.

A. Hoheitszeichen.

1. Hoheitszeichen werden an Heereskraftwagen bei Dienstfahrten gesetzt:
 - a) wenn sich Offiziere oder Beamte im Offiziersrang in Uniform im Wagen befinden, auf der in der Fahrtrichtung linken Seite;
 - b) wenn sich Generale im Wagen befinden, die eine Kommandoflagge führen, auf der in der Fahrtrichtung rechten Seite.
2. Kraftwagen, die im Truppenverband an Übungen beteiligt sind, führen keine Hoheitszeichen.
3. Soldaten und Beamte dürfen in Uniform und in bürgerlicher Kleidung an Privatkraftwagen das Hoheitszeichen auf der in der Fahrtrichtung rechten Seite führen.
4. Das Hoheitszeichen besteht aus einem feldgrauen dreieckigen Wimpel mit eingewebtem weißem Wehrmachthoheitszeichen. Größe des Wimpels: 20×30 cm.

B. Kommandoflaggen.

1. Zur Führung von Kommandoflaggen (H.Dv. 300, II. Teil, Anhang) an Heereskraftwagen sind nur die Truppenführer, die dauernd selbständig eine Abteilung verschiedener Waffen befehligen, berechtigt.
2. Die Kommandoflagge wird auf der in der Fahrtrichtung linken Seite gesetzt.
3. Die Nr. des Verbandes, den der Truppenführer befehligt, wird auf der Kommandoflagge nicht angebracht.

C. Stabsflaggen.

1. Führer von Truppenteilen setzen bei Friedensübungen und im Kriege die Flagge ihres Stabes (Stabsflagge) (H.Dv. 300, II. Teil, Anhang).
2. Die Stabsflagge wird auf der in der Fahrtrichtung linken Seite gesetzt.
3. Auf der Stabsflagge ist die Nr. des Truppenteils nur im Frieden anzubringen.

Führungszeichen.


Bur Zeichengebung ist der Platz so zu wählen, daß Zeichen leicht aufgenommen werden können.

Die Zeichen des Führers gelten seinen Unterführern; diese sind verantwortlich für die Weitergabe — soweit erforderlich — an die unterstellte Truppe und an solche Unterführer, welche die Zeichen nicht unmittelbar aufnehmen konnten.

Ohne anderen Befehl handelt jeder wie sein Vorgesetzter.

Zusammenstellung der Führungszeichen.

a) Zeichen mit Arm, Zeichenstab oder Flaggen
(bei Dunkelheit und Nebel: Taschenlampe).

Zeichen	Ausführung	Licht*)	Bedeutung
	Arm hoch heben a) vom Führer (dabei Pfiff) b) vom Unter- und Fahr- zeugführer c) in der Be- wegung (aufgefressen)	weiß	a) „Achtung!“ (Ankündi- gungszeichen) b) „Verstan- den!“ oder „Fertig!“ oder „Fahrbereit!“ c) „Still- gefressen!“

*) Bedeutung der Farben: Grün = Marsch,
 Rot = Halt,
 Weiß = Zeichen im Halten.

Zfd. Nr.	Zeichen	Ausführung	Licht*)	Bedeutung
2.		Arm einmal hoch- stoßen dassf. mehrmals a) aus dem Galt b) in der Be- wegung	weiß grün grün	„Aufpassen!“ a) „Anfahre („Marsch b) „Schnelle
8.		Hochgehobenen Arm mehrfach seitwärts langsam senken	grün	„Langsamere“
4.		Hochgehobenen Arm mehrmals hin und her schwenken	weiß	„Rührt Euch“
5.		Arm mehrmals in Schulterhöhe nach einer Seite stoßen	grün	„Rechts (links) heran!“





*) Bedeutung der Farben: Grün = Marsch,
Rot = Halt,
Weiß = Zeichen im Schritt

Fb. undr.	Zeichen	Ausführung	Licht*)	Bedeutung
1 8. re sch lle		<p>Arm mit Zeichenstab waagrecht seit- wärts ausstret- fen oder Zeichen mit Fahrtrich- tungsanzeiger</p>	grün	<p>„Schwenken oder in Seitenweg einbiegen!“</p>
7.		<p>Arm seitlich a u f w ä r t s anwinkeln</p>	—	<p>„Abstände ver- größern!“</p>
8.		<p>Arm seitlich a b - w ä r t s anwin- keln</p>	—	<p>„Abstände ver- ringern!“</p>
ud		<p>Zeigen mit Arm in eine Richtung (in der Be- wegung) Zeigen in die entgegengesetzte, Marschrichtung mit vorausge- gangenem Zei- chen: „Achtung!“</p>	grün	<p>„Folgen! Rich- tung!“</p>
in			grün	<p>„Rehrt!“</p>

*) Bedeutung der Farben: Grün = Marsch,
Rot = Halt,
Weiß = Zeichnen im Halten.

Bfd. Nr.	Zeichen	Ausführung	Licht*)	Bedeutung
10.		Arm über dem Kopf waagrecht kreisen	grün	„Nächsthöher Form der Fechtsbereitschaft!“ (Erkundung oder Widlung)
11.		Arm seitlich ausstrecken, aus Schulter heraus seitlich kreisen a) in der geöffneten Ordnung und in der Entfaltung b) in geschlossener Ordnung, abgefessen c) bei formalen Bewegungen, aufgefessen. Dabei anschl. in Aufmarschrichtg. zeigen	weiß	a) „Sammeln!“ b) „Ohne Zeuge antreten!“ c) „Aufmarsch nach rechts oder links!“
12.		Hochgehobenen Arm wiederholt scharf nach unten stoßen a) in der Bewegung b) im Halten	rot rot	a) „Halten!“ b) „Absitzen!“

*) Bedeutung der Farben: Grün = Marsch,
 Rot = Halt,
 Weiß = Zeichen im Halt

Zfb. Nr.	Zeichen	Ausführung	Licht*)	Bedeutung
18.		Faust vor die Brust, Arm dann mehrfach scharf waagrecht seitwärts schlagen	weiß	„Straße frei!“ „Fliegerdeckung!“
14.		Unterarm quer über Kopf halten	weiß	„Motor abstellen!“
15.		Kurbelbewegung mit Arm vor dem Körper	weiß	„Motor anwerfen!“
16.		Arme vor der Brust kreuzen	—	„Gewehre zusammensetzen!“ oder „Gewehre an die Rfz.!“
17.		Ausgestreckten linken Arm in Schulterhöhe vor- und rückwärts bewegen	grün	„Erlaubnis zum Überholen!“

*) Bedeutung der Farben: Grün = Marsch,
 Rot = Halt,
 Weiß = Zeichen im Halten.

Zfd. Nr.	Zeichen	Ausführung	Licht*)	Bedeutung
18.		Linken Arm waagrecht seit- wärts ausstret- ten	rot	„Überholen ni- möglich!“
19.		Nach dem An- kündigungszei- chen: „Achtung!“ Leicht schräg ge- haltenen Arm dasselbe mit dem linken Arm oder mit in rechter Hand gehaltenem, nach links deutendem Zeichenstab		„Augen rechts!“ „Die Augen links!“
20.		Beide Arme hoch- halten, gleich zeitig scharf an- winkeln und wieder hoch- stoßen	—	a) Kräder, Gefechtsfahr- zeuge vor! b) Proßen, Nachr.-Fahr- zeuge vor!

*) Bedeutung der Farben: Grün = Marsch,
 Rot = Halt,
 Weiß = Zeichen im Halte!

b) Zeichen mit Gerät.

Rfd. Nr.	Zeichen	Ausführung	Bedeutung
21.		Tragbüchse der Gasmaske hochhalten a) durch Spähtrupp, Sicherer, Gaspürer, Beobachter b) durch Führer	a) „Gaswarnung!“ (an Führer) b) „Gasbereitschaft!“ (Befehl an Truppe)
22.		Gasmaske aus Bereitschaftsbüchse ziehen, hochhalten und schwenken oder aufsetzen	„Gasmaske aufsetzen!“

Formblatt-Übersicht.

- Muster 1: Meldung über den Kraftfahrungsfall.
Muster 2: Vorläufige Unfallmeldung.
Muster 3: Unfall-Merkblatt.
Muster 4: Nachweis der Unfälle.
Muster 5: Ausbildungsnachweis.
Muster 6: Auskunft der Sammelstelle.
Muster 7: Antrag auf Zulassung zur Prüfung
(Vorderseite), Prüfungsergebnis
(Rückseite).
Muster 8: Wehrmacht-Führerschein.
Muster 9: Wehrmacht-Fahrlehrerschein.
Muster 10: W.K.S.-Schein.
Muster 11: Fahrmeister-Urfunde.
Muster 12: Führerschein-Liste.
Muster 13: Fahrlehrerschein-Liste.

Meldung über den Kraftfahrzeugunfall

des
(Dienstgrad, Name, Truppentell usw.)

am, den 19.., um .. Uhr
(Wochentag)


an
(Ort)

Frage	Antwort	
Dienstkraftfahrzeug.		3. Verletzte.
a) Art, Fabrikat, Typ		a) von der Wehrmacht:
b) Kennzeichen		b) von der Gegenseite:
c) Fahrbefehl Nr.		
d) Fahrauftrag		
e) Breite des Fahrzeuges		4. Tote.
f) Länge des Fahrzeuges (Zug)		a) von der Wehrmacht:
g) Zahl der Anhänger		b) von der Gegenseite:
h) Hat der Zugwagen An- hängerzeichen?		
l) Beiwagen rechts oder links		
k) Beladung		
l) Inassen		5. Sachschäden.
Fremdes Fahrzeug.		a) am Wehrmachteigen- tum:
a) Art, Fabrikat, Typ		b) an fremdem Eigen- tum:
b) Kennzeichen		
c) Halter (Name, Wohnung)		
d) Fahrer (Name, Wohnung)		
e) Breite des Fahrzeuges		
f) Länge des Fahrzeuges (Zug)		6. Augenzeugen.
g) Zahl der Anhänger		(Namen und An- schriften)
h) Hat der Zugwagen An- hängerzeichen?		
l) Beiwagen rechts oder links		
k) Beladung		
l) Inassen (Name, Wohnung)		

Frage	Antwort
<p>7. Wetter:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) hell b) sonnig c) dunkel d) Regen e) Sturm f) Gewitter g) Hagel h) Schnee i) Nebel 	
<p>8. Unfallstelle:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Reichsstraße (§ 13, 1 StVO), gekennzeichnet durch StVO Anl. 1 Bild 44 oder 45 b) Hauptverkehrsstraße, gekennzeichnet durch StVO Anl. 1 Bild 52 c) Kreuzung oder Einmündung, tragen Einmündungsstr. Bild 90 usw. d) Einbahnstr. e) bestand Verkehrsregelung? (§ 13, 3 StVO) f) an Ein- und Ausfahrt (§ 17 StVO) g) in Kurve h) in Steigung i) im Gefälle k) an Bahnübergang mit Schranke l) an Bahnübergang ohne Schranke m) an Straßenbahnhaltestelle n) an Straßenbaustelle o) Breite der befahrenen Straße p) Unfallstelle rechts, in der Mitte oder links der befahrenen Straße q) herrschte großer Verkehr? r) war die Sicht behindert, wodurch? s) war die Fahrbahn beengt durch? t) ich bemerkte das Hindernis auf 	

Frage

Antwort

- | 9. | Straßenbefestigung und Zustand: | |
|-----|---|--------|
| | a) Sommerweg | |
| | b) Feldweg | |
| | c) Asphalt | |
| | d) geteert | |
| | e) Matadam | |
| | f) unbefestigt | |
| | g) Kopfsteinpflaster | |
| | h) Kleinsteinpflaster | |
| | i) Holzpflaster | |
| | k) trocken | |
| | l) naß | |
| | m) schlüpfrig | |
| | n) vereist | |
| | o) Schlaglöcher | |
| 10. | Vorhandene Verkehrszeichen 
Anl. 1 Bild Nr. | |
| 11. | Meine Geschwindigkeit betrug: | |
| | a) vor Erblicken des Hindernisses | km/St. |
| | b) nach Erblicken des Hindernisses | km/St. |
| 12. | Ich habe Warnsignale gegeben auf | m |
| 13. | Ich habe die Richtungsänderung angezeigt auf | m |
| 14. | Mein Abstand vom Vorderwagen betrug | m |
| 15. | Meine Bremsstrecke betrug | m |
| 16. | Nachtfahrten: | |
| | a) Ich fuhr mit offenen Scheinwerfern | |
| | b) Ich habe abgeblendet auf | m |
| | c) Ich fuhr ohne Licht | |
| 17. | a) Ich habe das Fahrzeug vor Antritt der Fahrt auf Verkehrs- und Betriebssicherheit geprüft | |
| | b) Ich besitze den Wehrmacht-Führerschein für das benutzte Kfz. | |
| | c) Vor dem Unfalltag habe ich ein gleichartiges Kfz. zum letztenmal gesteuert am 19.. | km |
| | d) Am Unfalltag habe ich das Kfz. gesteuert von bis | km |

Frage	Antwort
e) Ich war übermüdet. Ich habe dies gemeldet Wem?	
f) Ich habe vor Antritt und während der Fahrt an Alkohol getrunken	
g) Ich bin gegen <u>Saftpflicht</u> <u>Rückgriff</u> versichert Ich habe der Versicherungsgesell- schaft den Unfall gemeldet am.....	
h) Mein Dienststeinkommen beträgt mo- natlich	

Nur bei Schulfahrten.

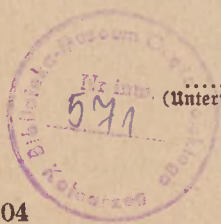
18. a) Ich besitze den Wehrmacht-Fahrlehrerschein für das Benutzen
Kraftfahrzeug
- b) Ich habe zum letzten Male Fahrschüler ausgebildet am
- c) Nach dem Ausbildungsnachweis hat der Fahrschüler vor dem
Unfalltag das Kraftfahrzeug gelenkt, auf nichtöffentlichen
Wegen km, auf öffentlichen Wegen
19. Der Unfall wurde aufgenommen durch
20. Ein Bericht über den Unfall und eine Lageplanstizze mit
Maßangaben über den Unfallort liegen bei.

2 Anlagen:

....., den 19..
(Ort)

.....
(Unterschrift)

Gedrückt:



.....
(Unterschrift des Dienststellenleiters)

enfstelle

tr.

....., den 19..
(Ort)

Vorläufige Kraftfahrzeugunfallmeldung.

Ort:
Ort:
Fahrer:
Vermögensfa.:

Gegenpartei.

Werkzeug: Halter:
Vorschrift: Fahrer:
Werkzeug:

Schaden an:

Personen:
an dem Eigentum:
Vermögensfa.:
hat die erste ärztl. Hilfe geleistet?

Angeblliche Ursachen:

.....
Fahrer ist versichert: bei der:
Vermögensprämie: Der Fahrer ist bestraft
Vermögensfa.: Blutuntersuchung ist erfolgt.

erforderlichen Unterlagen werden nachgereicht.

.....
(Unterschrift)

Merkblatt für Verhalten bei Unfällen.

(In die Innenseite des Deckels der Begleithefte*)
einzudrucken.)

1. Sofort halten bei allen Unfällen.
2. Verletzten unverzüglich Hilfe leisten.
3. Andere Verkehrsteilnehmer warnen
Straßensperrung durch den Unfall.
4. Polizei oder Gendarmerie benachrichtigen durch Fernsprecher oder Vorüberkommende.
5. Zeugen feststellen unter Angabe von Name, Wohnort, Straße, Hausnummer.
6. Geschädigte feststellen (Name, Wohnort, Straße).
7. Sachschaden feststellen (eigenen und fremden Aufzeichnungen machen und durch Zeugen beglaubigen lassen).
8. Dienststelle anrufen (nur bei schweren Unfällen). Fernsprecher der Dienststelle Nr.
Amt
9. Skizze anfertigen, die enthält:
 - a) Breite der Straße und Fahrzeuge.
 - b) Abstände der Fahrzeuge vom Straßenrand usw. messen vom äußersten Rand des Fahrzeugs).
 - c) Feststellung der Fahr-, Brems- und Schleuderspurigkeit.
 - d) Aufzeichnung über eigene und fremde Fahrweise.
 - e) Sichtverhältnisse und Straßenbeschaffenheit.
 - f) Straßenart (Hauptstraßen, Reichstraßen, Hauptverkehrsstraßen), Dreieckschild, Vorfahrt usw.

*) In Begleitheften, in denen dies Muster fehlt, einzufügen.

Dienststelle

.....

**Nachweis der Unfälle
mit Wehrmacht-Kraftfahrzeugen.**

im Rechnungsjahr 19 ..

Fsb. Nr.	Tag	Kraftfahrzeug		Führer			
		Art	Kennzeichen	Dienstgrad	Name	Beruf	Blutuntersuchung

1. Art und Folgen des Unfalls:

- a) Vorgang:
-
- b) Schäden am Dienst-Kraftfahrzeug:
-
- c) Zeugen:
- d) Gegenpartei:
- e) Schaden am fremden Eigentum:
- f) Ist der Fahrer bestraft?

2. Beurteilung des Unfalls:

- a) Vorläufige Unfallmeldung an W.V. am:
- b) Vollständige Unfallmeldung an W.V. am:
- c) Kostenrechnung an W.V. am:
- d) Schuldfrage:
- e) Bemerkung:

- 3. Unfall abgeschlossen am:
-

an
nft
bb
v
r
ich
lit
g
ba
le
be
ste
die
laff
ndi
ble

inn
ter
de
ter
g
rer
en
ent

Ausbildungsnachweis.

In wurde
 Vor- und Zuname
 Abteil
 Ausbildung im Fahrdienst auf einem Kraftfahrzeug mit Antrieb
 durch Verbrennungsmaschine der Klasse befohlen
 Er wurde vor der Ausbildung im Fahren über die einschlägigen ge-
 setzlichen und Wehrmacht-Vorschriften, die wichtigsten Bestandteile eines
 Kraftfahrzeuges und deren Zusammenwirken sowie über die Beurteil-
 ung der Verkehrs- und Betriebssicherheit des Kraftfahrzeuges und das
 Verhalten in besonderen Fällen unterwiesen.
 Die praktische Fahrausbildung erfolgte in verschiedenartigem Ge-
 biet, auch auf schwierigen, belebten Straßen und in geschlossenen
 Anlagen.
 Die von dem Fahrschüler erworbenen Kenntnisse rechtfertigen seine
 Befähigung zur Prüfung durch einen Wehrmacht-Kraftfahr-Sachver-
 ständigen oder Hilfs-W.R.S.
 Die nachstehenden Fragen werden wie folgt beantwortet:

Fragen	Antworten				
	Lfd. Nr.	Tag	km	Stunden	Klasse
1. In wieviel Ab- theilungen und wie lange wurde der Fahrschüler auf dem Kraftfahrzeug ausgebildet? 2. In welcher Kategorie der Verantwor- tung des Fahr- ers auf öffent- lichen Wegen selbst besteht?	1				
	2				
	3				
	4				
	5				
	6				
	7				
	8				
	9				
	10				
	11				
	12				
	13				
	14				
	15				
	16				
	17				
	18				
	19				
	20				
	21				
	22				
	23				
	24				
Zusammen:					

Fragen	Antworten
II.	
Welche Fahrten unter I (Angabe der lfd. Nr.) sind mit aufgesetzter Gasmaske gefahren?
Welche Arbeiten sind mit aufgesetzter Gasmaske ausgeführt?
III.	
Welche von den Fahrten unter I waren Nachfahrten (Angabe der lfd. Nr.)?
IV.	
Falls die Ausdehnung des Führerscheines für Kraftwagen auf eine andere Betriebsart oder Klasse gewünscht wird:	Betriebsart
a) Von welcher Betriebsart oder Klasse auf welche Betriebsart oder Klasse soll die Ausbildung erfolgen?	von Klasse
b) Wie sind die Kenntnisse und Fähigkeiten zur Führung der neuen Klasse?	auf Klasse
c) Ist die Ausbildung abgeführt?

Erreichte Kenntnisse:

- Technischer Unterricht
- Schalten
- Pflege und Instandsetzen
- Erkennen und Beheben von Störungen $\frac{\text{ohne}}{\text{mit}}$ aufgesetzter Gasmaske
- Fahrtsicherheit $\frac{\text{ohne}}{\text{mit}}$ aufgesetzter Gasmaske
- Verkehrs-Vorschriften

Die Richtigkeit der sämtlichen Angaben in diesem Ausbildungszeugnis wird durch die Unterschriften ausdrücklich bestätigt.

....., den 19..

.....
Unterschrift des Fahrlehrers

Die Ausbildung erfolgte in meinem Auftrage.

....., den 19..

.....
Unterschrift des Kompanie- u. s. w.

....., den. / .. 193 ..

Der umstehend näher bezeichnet hat beantragt:

ihm einen Führerschein für Kraftfahrzeuge zu erteilen.

Ist etwas Nachteiliges über den Antragsteller bekannt?

(Behörde) Truppenteil usw.

(Stempel)

Postkarte

An das

Polizeipräsident

Sammelstelle für Nachrichten über Führer von Kraftfahrzeugen

Berlin SW 29

Blichnerstraße 26

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p	q	r	s	t	u	v	w	x	y	z

Zuname

Vornamen
(Rufname
unterscheiden)

Geburtsort

Geburtsdag

Wohnort

Wohnung

.....

.....

..... Kreis

.....

..... Kreis

..... Straße

Polizeipräsidium,
Sammelstelle für Nachrichten
über Führer von Kraftfahrzeugen.

Berlin SW 29, den 193....
Blücherstraße 26.

Bei der Sammelstelle ist über den Antragsteller nichts Nachteiliges bekannt.

Sie mit welchem wird besetzt
(Vorberfele)

Hiermit wird förmlich zur Kenntnis genommen, dass die eingereichte Karte nicht zurückgegeben wird.

..... 19....
(Gruppenteil) (Datum)
..... (Ort)

Betrifft: Führerprüfung.

An.....

Beilagen¹⁾:

- 1. Ausbildungsnachweis²⁾
- 2. Führerschein³⁾
- 3. Auskunft der Sammelstelle

Ich beantrage die Zulassung des, der (Kompanie usw.)

geboren am in

Beruf: zur Führerprüfung für Klasse

¹⁾ Bei Ergänzungsprüfung nur Beilage 1 und 2.
²⁾ Muster dieser Vorchrift.
³⁾ Muster ausgefüllt, mit Unterschrift des
 Führers und mit Siegelbild in Uniform
 (Borstbild 69x74 ohne Wäpfe).

 Unterschrift

(Rückseite)

.....
 (Name, Dienstgrad des W.R.G.)

....., den..... 19.....
 (Truppentell)

Prüfungsergebnis Nr.

Der.....
 (Dienstgrad).....
 (Name).....
 (Truppentell)

geboren am..... in.....

hat heute die Prüfung als Fahrlehrer
Führer eines Kraftfahrzeuges mit.....

..... Verbrennungsmaschine Klasse.....abgelegt.
 Ergebnis der theoretischen Prüfung.....

Ergebnis der praktischen Prüfung.....

Der Prüfling hat somit die Prüfung.....

Nur gültig für die Dauer des Dienstverhältnisses
bei der Wehrmacht. (Bei der Entlassung abzu-
geben.)

Wehrmacht-Führerschein

für

den
(Vor- und Zuname)

Truppenteil usw.
.....
.....
.....

Standort:

geboren am 19.....

in

(Dunkelgraues, glattes Leinwandpapier 105/148 cm)

Der
(Vor- und Zuname)

erhält die Erlaubnis, nach bestandener Prüfung
ein Kraftfahrzeug mit Antrieb

durch

der Klasse zu führen.

....., den 19..



.....
(Verwaltungsbehörde)

.....
(Unterschrift)

Liste 19...../.....

(Brustbild des Inhabers
ohne Kopfbedeckung von vorn
oder schräg vorn) (52×74 mm)

Stempel

.....
(Eigenhändige Unterschrift des Inhabers)

(Raum für weitere amtliche Eintragungen,
insbesondere für Bedingungen der Erlaubnis oder
Ausdehnung der Erlaubnis nach Ergänzungsprü-
fungen.)

Nur gültig für die Dauer des Dienstverhältnisses
bei der Wehrmacht. (Bei der Entlassung abzu-
geben.)

Wehrmacht-Fahrleherschein

für

den
(Vor- und Suname)

Truppenteil usw.

.....

.....

.....

geboren am 19.....

in

(Gelbes, glattes Leinwandpapier 105/148 cm)

Der
(Vor- und Suname)

erhält hiermit die Erlaubnis zur Ausbildung
von Führern auf Kraftfahrzeugen der Wehrmacht
mit Antrieb durch

der Klasse

Dieser Schein ist bei Lehr- und Prüfungsfahrten
mitzuführen; er verliert bei Entziehung des
Führerscheines ohne weiteres seine Gültigkeit.

....., den 19.....



.....
(Verwaltungsbehörde)

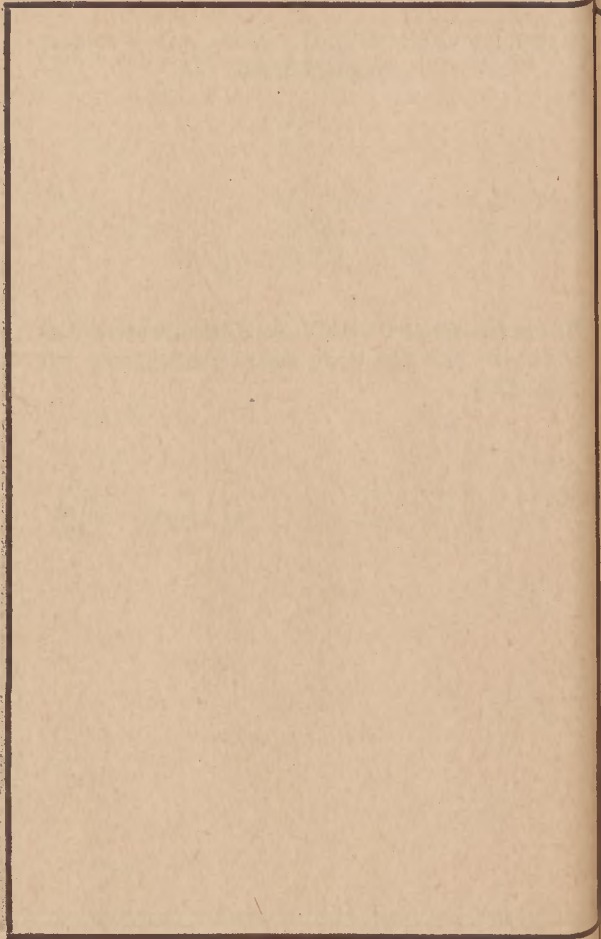
.....
(Unterschrift)

Liste 19...../.....

Eigenhändige Unterschrift (Vor- und Zuname)
des Inhabers

.....

Raum für weitere dienstliche Eintragungen, ins-
besondere für Bemerkte über Ausdehnung der
Erlaubnis.



Nur gültig für die Dauer des Dienstverhältnisses
bei der Wehrmacht. (Bei der Entlassung abzu-
geben.)

Schein
für
Wehrmacht-Kraftfahrtsachverständige
Ausgestellt für

den
(Vor- und Suname)

Dienstgrad:

Truppenteil usw.:

geboren am ... ten 19...

in

(Dunkelgrünes, glattes Seidwandpapier 105/148 cm)

Der
(Dienstgrad und Name)

.....

ist am ... ten 19...

für den Bereich der Wehrmacht zum Wehrmacht-
Kraftfahrtsachverständigen ernannt für Kraftfahr-
zeuge der Wehrmacht

aller Betriebsarten und Klassen

Der Schein ist in Ausübung des Dienstes als
Wehrmacht-Kraftfahrtsachverständiger mitzufüh-
ren; er verliert bei Entziehung des Führer- oder
Fahrlehrerscheines seine Gültigkeit.

....., den ... ten 19...

(Stempel)

Panzertruppenschule

Liste Nr.

Eigenhändige Unterschrift des Inhabers
(Vor- und Suname)

.....
(Raum für weitere dienstliche Eintragungen)

(Stempel)

.....



Der

der

ist mit Wirkung vom (gem. Prüf-Liste
Nr.) zum

Fahrmeister (K)

für

ernannt worden.

Wünsdorf, den 19...
Kreis Teltow

Panzertruppenschule

.....
(Unterschrift)

Druck von
H. Sehdel & Cie. G. m. b. H.
Abteilung Dvo-Druck
Berlin SW 61

BIBLIOTEKA
Muzeum Oręża Polskiego
w Kołobrzegu

I-571

A B C D E F G H I J K L

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22

A B C D E F G H I J K L



ISO12641-1:1995

IT8.7/2-1993

2007:04

CH0403XX

AGFACOLOR LASER AGFA

Made in Belgium

