

= Ha 90 =
(Zu Abt. 3. Nr. 20.984 vom Jahre 1915.)

Z. 11 91.
Direktiven

für

Benützung von Karrenfuhrwerken

und

Karren-Trainzuggeschirren.



Wien, 1915.

Aus der Druckerei des k. u. k. Kriegsministeriums.

Direktiven für Benützung von Karrenfuhrwerken und Karren-Trainzuggeschirren.

A. Karrenfuhrwerke.

Beim Karren ist der richtigen Ausbalancierung des Fuhrwerkes das Hauptaugenmerk zuzuwenden.

Zur Erreichung dieses Zweckes muß:

1. Der Schwerpunkt der Last möglichst tief verlegt werden, wozu die schwersten Gegenstände zu unterst, die leichteren über diesen zu verladen sind.
2. Die Verteilung der Last ist derart zu bewirken, daß die Schwerpunktslinie stets vor die Karrenachse fällt, um den unumgänglich notwendigen Deichseldruck zu erreichen.
3. Der Deichseldruck darf am vorderen Ende der Gabeldeichsel bei einem Abstände derselben von 1m vom Boden gemessen nie mehr als 5—8kg betragen und wird vom Pferde mit dem Cabsattel aufgenommen.

Ein größerer Deichseldruck wirkt speziell bei gesattelten Pferden ganz besonders nachteilig auf die Extremitäten, indem namentlich bei Talfahrten dadurch die Sprunggelenke mehr beansprucht werden und dem eventuellen Sturze des Pferdes Vorschub geleistet wird.

Von ebenso nachteiliger Wirkung ist die Verlegung des Schwerpunktes hinter die Karrenachse, weil in diesem Momente die Gabeldeichseln nach aufwärts gehoben werden und dann das Pferd durch die an den Gabeldeichseln befestigte Schwunggurte an der Unterbrust (bei Talfahrten eventuell am Unterbauche) konstant gedrückt und gescheuert würde.

4. Die Gesamtzuglast für das Karrenpferd darf mit Rücksicht darauf, daß die Beherrschung des Karrens zumeist durch das Pferd selbst erfolgt, unter keinen Umständen das Eigengewicht desselben erreichen oder gar übersteigen.

Erfahrungsgemäß ist für das normale Train-Karrenzugpferd großen Schlages die Gesamtzuglast mit 350—380 kg im Maximum erreicht, wenn mit annähernder Sicherheit andauernde Marschleistungen und die Passierung normaler Fahrbahnhindernisse gewährleistet sein solle.

5. Jede Beherrschung des Karrenfuhrwerkes mit Radschuh oder Sperrkette, ebenso ein Radeinschlagprügel, verursacht eine ganz bedeutende Vermehrung des Deichseldruckes und die daraus resultierenden nachteiligen Folgen für das Pferd.

Selbst eine Backenbremse beeinflusst, wenn sie nicht richtig konstruiert, den Pferdezug durch ungleichmäßige Wirkung nachteilig.

Aus diesen Gründen muß das Pferd den Karren bei einem normalen Gefälle zumeist selbst beherrschen, daher obige Gesamtzuglast keinesfalls überschritten werden darf.

Um dem Pferde bei sehr starkem Gefälle die Beherrschung des Karrens zu erleichtern, ist an der Karrenachse ein Hemmseil (Strick) mit Knebel zum Zurückhalten des Fuhrwerkes durch Mannschaft anzubringen.

6. Wenn das Aufsitzen des Fahrsoldaten am Karren auf einem Sitzkasten oder Brett in Aussicht genommen, so ist selbstverständlich das Gewicht desselben in die Gesamtzuglast und bezüglich Ausbalancierung des Karrens (Deichseldruck) absolut mit in Rechnung zu ziehen.

Wenn abnormal ein Mann sitzend am beladenen Karren fortzubringen wäre, so ist ihm, wenn es die Ladung zuläßt, auf dieser möglichst ober der Achse ein Platz anzuweisen. Ähnlich erfolgt die Platzanweisung beim leeren Karren und ist in beiden Fällen der Ausbalancierung des Karrens strengstens Rechnung zu tragen.

7. Zum Schutze der Gabeldeichseln dürfen dieselben beim ausgespannten Karren niemals am Boden aufliegen, zu welchem Zwecke die eventuelle am Fuhrwerk befindliche Karrenstütze (beim Blessiertenkarren das Stativ) in Gebrauch zu nehmen ist.

In Ermanglung einer Karrenstütze ist die Gabeldeichsel des Karrens so weit zu heben, bis das rückwärtige untere Ende des Karrens am Boden aufsteht.

In letzterer Situation des Karrens ist auch das Einspannen vorzunehmen, indem die Bespannung unter die erhobenen Gabeldeichseln zu stellen und diese vorsichtig über das Pferd herabzuziehen sind.

B. Beschirrung für Karrenbespannungen.

Die verschiedenen Gattungen der Karren-Trainzugeschirre sind dem folgenden Komplettierungsausweise zu entnehmen.

Die Beschreibung der bei diesen Beschirrungen in Verwendung stehenden M. 78 Beschirrungsteile enthält das Dienstbuch G—2, I. Teil. Eventuelle Adaptierungen dieser Beschirrungsteile sind der Anmerkung des vorstehenden Komplettierungsausweises zu entnehmen.

Die Beschreibung, Verwendung und Anpassung der für die Komplettierung der Karren-Trainzugeschirre neunormierten Beschirrungsteile, sowie die abweichende Zusammenstellung normaler Beschirrungsteile (Fig. 15 und 16) ist folgende:

1. Gabeldeichselgürtel. (Tafel I, Fig. 1.) Dieselben werden beiderseits mit den Struppen von oben in die eckigen Einhängkloben des Seitenblattes, durch die eigene untere feste Schleife gezogen und dienen zur losen Verbindung mit den Gabeldeichselenden, wozu sie von unten um dieselben durch die kleinen Gabeldeichselklammern zu ziehen und möglichst lang in die eigenen Schnallen einzuschnallen, schließlich in die oberen Schleifen zu versorgen sind.

2. M. 12 Laufgürtel. (Tafel I, Fig. 2.) Ist ein in eigener Regie um 25 cm am Struppenstück zu verlängernder M. 78 Laufgürtel. Dieselben sind in die vorderen halbrunden Kloben (Ringe) der Seitenblätter (siehe Fig. 15) einzuschnallen.

3. Kurzer Kreuzriemen-Verlängerungsgürtel. (Tafel I, Fig. 3.) Dienen zur Verlängerung der Tragriemen des Kreuzriemens, namentlich bei Pferden großen Schlages. (Siehe Fig. 16.)

4. Langer Kreuzriemen-Verlängerungsgürtel. (Tafel I, Fig. 4.) Dient zur Verlängerung der Kreuzriemenstruppe behufs Verbindung mit dem hölzernen oder eisernen Cabsattel. (Siehe Fig. 16.)

5. M. 12 Schnallengürtel. (Tafel I, Fig. 2.) Dient zur Verbindung des Kummets mit dem hölzernen oder eisernen Cabsattel, wozu M. 78 Schnallengürtel am Struppenstück um 25 cm in eigener Regie zu verlängern sind.

6. Gabeldeichsel-Schwunggurte und lederne Gabeldeichsel-Schwunggurte. (Tafel II, Fig. 5 und 5 a.)

Beide Arten haben die Bestimmung, ein eventuelles Steigen der Gabeldeichseln zu hindern; zu diesem Zwecke ist die Schwunggurte unterhalb des Pferdeleibes beiderseits hinter der Gabeldeichsel-Traggurte um die beiden Gabeldeichseln und durch deren seitliche Gurtenklammern so kurz zu schnallen, daß sie beim Zuge eine Handbreite vom Pferdekörper absteht. (Beim Blessiertenkarren wird sie, wie aus Fig. 21 und 22 ersichtlich, unter dem Gabeldeichsel-Traghaken eingeschnallt.)

7. Gabeldeichsel-Traggurte. (Tafel II, Fig. 6.) Dieselbe dient, über den Cabsattel aufgelegt, zum Tragen der Gabeldeichseln; zu diesem Zwecke sind deren Struppen beiderseits von unten nach oben um die Gabeldeichseln durch die seitlichen Gurtenklammern zu ziehen und in die eigenen Schnallen so hoch einzuschnallen, bis die vorderen Gabeldeichsel enden in der Höhe des Zugpunktes am Kummel anstehen.

Komplettierungsausweis der Karren-Trainzuggeschirre.

Benennung		2 sp.		1 sp.		Tafel	Figur	Anmerkung	
		ohne	mit	ohne	mit ¹⁾				
		Fahrsattel kompl. Karren-Trainzuggeschirre							
Paar	M. 78 Seiten-	4	4	2	2			¹⁾ Beschirrung für Blessiertenkarren.	
	M. 78 Steig-		2		2				
Stück	schwarze Pferde-	2	2	1	1	I		²⁾ Ist ein um 25 cm verlängerter M. 78 Laufgürtel	
	ohne Kinnkette, gebrochene Stangen-	2	2		1				³⁾ ist ein um 25 cm verlängerter M. 78 Schnallengürtel.
	M. 80 Trensen-			1					
	Gabeldeichsel-			2	2			1		^{4)} Nur für Pferde großen Schlages.
	M. 12 Lauf- ²⁾	4	4	2	2			2	

Stück	Kreuzriemen-Verlängerungs-			2	2	I		⁵⁾ Mit von unten an die großen Satteltaschen angehängten je 2 Struppen zum Anschlallen der Gabeldeichsel-Schutztaschen. ⁶⁾ Für den zwei-spännigen Zug der Blessiertenkarrenpaare ist die Beschirrung der zwei einspännigen mit Fahrsattel kompl. Trainzuggeschirre mit einem Stück Deichseltragstrick zu komplettieren. ⁷⁾ Die M. 80 lange (kurze) Satteluntergurte entfällt bei Verwendung der hölz. und Impr. kompl. Cabsättel.	
	M. 78		1		1				3
	M. 12 ³⁾			1					4
	Umlaufriemen-			2	2				2
	Gabeldeichsel-Schwung-			1	1 oder 1				5 5a
	Gabeldeichsel-Trag-			1					6
	M. 78 Sattelober-		2	2					
	M. 78 Sattel-			2	2				
	M. 80 kz. o. lg. ⁷⁾ unter-			1					
	M. 78 Geschirr-		2	2					1
	M. 78 Stall-		2	2					1
	M. 80 gr. od. kl.				1 oder 1				
	Gurten-				1				

Benennung	2sp.		1sp.		Tafel	Figur	Anmerkung	
	ohne	mit	ohne	mit ¹⁾				
	Fahrsattel kompl. Karren- Trainzuggeschirre							
Stück	M. 98 Stallhalter- . . .	Ketten		2	2	1	1	
	M. 13 . . .	Kummet- leib-	Kissen	.	.	.	1	
	Stell- . . .			2	2	1	.	
	Bretzen-	Knebel		4	4	2	2	
	M. 78		Kummete	.	.	.	1	I
	Stell-			2	2	1	.	
	M. 96	Kreuz-	Leitseile	1	.	.	.	
	l. ü.			oder	1	.	.	.
l. ü.	1			.	.	.	.	7

Stück	M. 84 kz.	Peitschen	.	1	.	1		
	M. 84 lg.		1	.	1	.		
	Obergurten-	Pölster	2	1	.	.		
	M. 78 adj. Brust- . . .	Riemen	2	2	.	1		
	M. 78 Hand- pferd- . . .		Kreuz-	2	1	.	.	
	M. 78 Sattel- pferd-	1	1	1	I
	M. 78 Pack- . . . . .		.	.	.	3	
	M. 78 Rück-		2	1	.	.		
	M. 78 Steigbügel- . . .		.	2	.	2	
	M. 78 Umlauf-		2	2	1	1		
	M. 78		2	2	.	.		
	M. 12 mit Federhaken		Wider- halt-	.	.	.	1	8

Drahtseil an der

6

Benennung			2 sp.		1 sp.		Tafel	Figur	Anmerkung	
			ohne	mit	ohne	mit ¹⁾				
			Fahrsattel kompl. Karren- Trainzuggeschirre							
Stück	Bretzen- Ringe		4	4	2	2	I	.		
	hölz. ²⁾	kompl. Cab-	Sättel	.	.	1		.	9	
	eis.			1	.	10				
	Improv. ³⁾			1	.	11				
	M. 78 kompl. ⁵⁾			1	1	.				
	M. 12 Kreuzriemen-	Schleife	.	.	1	1		12		
	Gabeldeichseltrag-	Schnallen- stücke	.	.	.	2		13		

Stück	M. 78 hint.	Stöbel	4	4	2	2	I	.	
	M. 78 vord.		4	4	.	.		.	
	Lauf-	Stränge	4	4	2	2		.	
	M. 78 Zug-		4	4	2	2		.	
	adj. Deichseltrag-	Stricke ⁶⁾	1	1	.	1/2		.	
	Gabeldeichselschutz-	Taschen	.	.	.	2		14	
	M. 78 Pack-	Tornister	.	1	.	1		.	
	M. 78 äußere	Hand- Zügel	.	1	.	.		.	
	M. 78 innere		.	1	.	.		.	
M. 78 Stangen- . . . . .	.		1	.	1	.			

Schließlich sind die Struppen in den losen Schleifen zu versorgen. (Siehe Fig. 17 bis 19.)

Die Gabeldeichsel-Traggurte muß bei richtiger Länge der Zuglinie von den Gabeldeichseln im Zuge durch den Deichseldruck beiderseits senkrecht nach abwärts gezogen werden.

Wird die Gabeldeichsel-Traggurte beim Zuge nach vorwärts gezogen, so ist die Zuglinie zu kurz und würde das Pferd mit der Zeit durch Vorziehen des Cabsattels in der vorderen Sattellage gedrückt.

Wird die Gabeldeichsel-Traggurte hingegen beim Zuge nach rückwärts aus der senkrechten Lage gezogen, so ist die Zuglinie zu lang und würde das Pferd nicht nur mit dem Kummethaken, sondern auch mit dem Cabsattel in Zug gesetzt, wodurch Satteldrücke gleichfalls unvermeidlich wären.

8. Landesübliches Leitseil. (Tafel II, Fig. 7.) Dient als Ersatz für lederne Leitseile.

9. M. 12 mit Federhaken Widerhaltriemen. (Tafel II, Fig. 8.) Wird wie der M. 78 Widerhaltriemen mit dem Brustriemen verbunden und dient beim zweispännigen Zuge von Blessiertenkarrenpaaren zur Verbindung mit dem Gabeldeichsel-Widerhaltring, in welchen der Federhaken einzuhängen ist. Beim einspännigen Zuge wird dieser Widerhaltriemen mit dem Federhaken auf einem Kummethaken versorgt.

10. Kompletter hölzerner Cabsattel (Tafel III, Fig. 9).

11. Kompletter eiserner Cabsattel (Tafel III, Fig. 10).

12. Kompletter Improvisations-Cabsattel (Tafel III, Fig. 11).

Alle drei vorangeführten Cabsattel haben durch die Gabeldeichsel-Traggurte den Deichseldruck aufzunehmen. Diese Sättel sind, wie jeder andere Sattel, dem Pferderücken anzupassen und mit unterlegter Pferdedecke aufzulegen. Die Anbringung der Gabeldeichsel-Traggurte am Cabsattel ist den Fig. 17 bis 20 zu entnehmen.

13. M. 12 Kreuzriemensschleife (Tafel IV, Fig. 12). Dieselbe dient zur Polsterung des Kreuzriemens beim Befestigungspunkte beider Tragriemen und wird mit dem Kreuzriemen, wie aus Fig. 16 ersichtlich, verbunden und hat am höchsten Punkte der Krupp aufzuliegen. (Siehe Fig. 17 bis 23.)

14. Gabeldeichsel - Tragschnallenstücke (Tafel IV, Fig. 13.) Dieselben ersetzen bei der Blessiertenkarrenbeschrung die Gabeldeichsel-Traggurte und werden an die Stößelstruppen des Fahrsattels geschnallt. Beim einspännigen Blessiertenkarrenzuge werden sie mit dem achterförmigen Ring in die oberen Gabeldeichsel-Traghaken eingehängt (siehe Fig. 21 und 22) und an den Stößelstruppen so hoch geschnallt, bis die vorderen Gabeldeichselenden in der Höhe des Zugpunktes am Kummethaken anstehen. Beim zweispännigen Blessiertenkarrenzuge und bei ausgespannten Pferden werden dieselben mit dem Umlaufriemen und der Gabeldeichsel-Schwunggurte beiderseits in die rückwärtigen halbrunden Kloben der Seitenblätter, wie aus Fig. 23 ersichtlich, versorgt und vertreten in diesem Falle die vorderen Stößel.

15. Gabeldeichsel-Schutztasche (Tafel IV, Fig. 14). Sie sind im mittleren Teile zum Schutze des Fahrsoldaten gegen die Gabeldeichselschläge aus doppeltem Blankleder erzeugt und werden mit ihren Schnallenstücken an die unterhalb der großen Satteltaschen des M. 78 Fahrsattels zu diesem Zwecke angenähten Struppen geschnallt.

16. Länge der Zuglinie. Dieselbe wird durch die absolut notwendige senkrechte Richtung der Gabeldeichsel-Traggurte im Zuge bestimmt, was beim Einziehen der Zugstränge bzw. Festsetzung der Länge der Zuglinie als Grundsatz zu gelten hat.

Im allgemeinen wird bemerkt, daß die Länge der Zuglinie für normale Pferde gleich sein muß der Entfernung des vorderen Endpunktes der Gabeldeichsel bis zum Zugpunkte (Zughaken oder Bretzenknebel des Drittels) am Karrenfuhrwerk beim Zuge.

Dieselbe beträgt für normale Pferde beim Blessiertenkarren ca. 2. 10 m, bei den übrigen zwei- und einspännigen Karren ca. 2.30 m.

C. Ein- und Ausspannen der Karrenzugpferde.

a) Beim zweispännigen Zuge der Kavallerie-Maschinengewehr-, Munitions- und Requisitenkarren und anderen zweispännigen Karren wird die Bespannung zu den mit gestützter Stangendeichsel aufgestellten Karren geführt und normal nach Dienstbuch E—6, Punkt 567 bis 572 ein- bzw. ausgespannt.

Der Deichseltragstrick ist derart anzupassen, daß sich, wenn die Deichselspitze einen Meter vom Boden absteht, zwischen der Deichsel und dem gespannten Deichseltragstrick ein Spielraum von drei Fingerbreiten ergibt.

Nach dem Einspannen ist die Deichselstütze aufzuhängen, vor dem Ausspannen herabzulassen.

b) Beim einspännigen Zuge der Proviant-, Bagage-, Munitionskarren sind beim Einspannen, wenn diese Fuhrwerke nicht mit hochoberen Gabeldeichseln aufgestellt sind, die Gabeldeichseln durch Umkippen des Karrens nach rückwärts zu heben, das Karrenzugpferd vor den Karren zu führen und die Gabeldeichseln vorsichtig auf das Pferd herabzuziehen, sofort mit den Gabeldeichselgürteln durch Umfassung der Gabeldeichseln bei Durchzug der Struppen durch die vorderen Gabeldeichselklammern möglichst lose (lang) beiderseits anzuschallen (um das Pferd beim Zuge vor Übertragung der Schläge der vorderen Gabeldeichselenden auf das Kummet, speziell beim Nehmen von Hindernissen, zu schützen).

Hierauf sind die Gabeldeichseln beiderseits mit den Gabeldeichsel-Traggurten durch die seitlichen Gurtenklammern so hoch zu schnallen, daß die vorderen Gabeldeichselenden in der Höhe des Zugpunktes am Kummet anstehen, wie aus Fig. 17 —19, 21 und 22 zu ersehen ist.

Darauf wird der Umlaufriemen beiderseits in die Umlaufriemenklammern der Gabeldeichsel eingeschnallt, wobei zu beachten, daß der Umlaufriemen normal angepaßt werden muß. Ferner sind die Bretzenringe in die Zughaken (bei Dritteln in die Bretzenknebel) einzuhängen, schließlich die Gabeldeichsel-Schwunggurte hinter der Gabeldeichsel-Traggurte unter dem Pferdeleib beiderseits derart um die Gabeldeichseln in den Gurtenklammern zu schnallen, daß dieselbe beim Zuge eine Handbreite vom Pferdekörper absteht.

Im allgemeinen gilt für die Anspannung des Zugpferdes im Karren als Regel, daß das Pferd ohne Pressung zwischen Kummet und Umlaufriemen im Geschirr stehe.

Beim Ausspannen ist der umgekehrte Vorgang des Einspannens zu beobachten. Um einen Verlust von Beschirungsteilen oder ein übermäßiges Herabhängen derselben zu vermeiden, sind beiderseits die Gabeldeichsel-Schwunggurte und die Gabeldeichsel-Traggurte mit ihren Struppenstücken, wie aus Fig. 20 ersichtlich, ineinander zu schnallen, wobei sie das Seitenblatt vor der Bauchgurte aufnehmen; endlich ist der Umlaufriemen in den rückwärtigen halbrunden Kloben der Seitenblätter zu versorgen.

Nach Lösung der beiderseitigen Gabeldeichselgürtel ist die Gabeldeichsel durch Umkippen des Karrens nach rückwärts zu heben, die Gabeldeichselgürtel unter dem Kummete, wie aus Fig. 20 ersichtlich, lose ineinander zu schnallen, das Pferd zum Rangieren vorzuführen und wenn beim Karren eine Gabeldeichselstütze vorhanden, dieselbe auszulegen, um den Karren horizontal zu stellen.

c) Beim einspännigen Zuge bei der Blessiertenkarreneinheit ist vor dem Einspannen der Blessiertenkarren zum Heben der Gabeldeichseln bei den rückwärtigen Holmenden der Feldtragen niederzudrücken, das Stativ, welches den Karren beim mittleren Zughaken gestützt hat, zu entfernen und zu versorgen. Hierauf erfolgt das Einspannen wie beim einspännigen Zuge der Proviant-, Bagage- und Munitionskarren nach Punkt b) mit folgenden Abänderungen:

Nach der losen Befestigung der auf das Pferd herabgelassenen Gabeldeichseln mit den Gabeldeichselgürteln sind abweichend nun die Bolzen der rückwärtigen halbrunden Einhängkloben zu entfernen, wodurch der Umlaufriemen die Gabeldeichsel-Schwunggurte und das Gabeldeichsel-Tragschnallenstück auf jeder Seite frei werden. Hierauf werden die halbrunden Einhängkloben, den Laufstrang aufnehmend, mit den Bolzen an den Seitenblättern sofort wieder normal befestigt. Nun wird in die obere Gabeldeichselklammer zuerst auf einer Seite der Umlaufriemen (mit zugeschnalltem Umlaufriemenansatz eventuell Umlaufriemen-Schnallengürtel) dann das Gabeldeichsel-Tragschnallenstück eingehängt und die Gabeldeichsel-Schwunggurte an dieser Stelle um die Gabeldeichsel geschnallt. (Siehe Fig. 21 und 22.)

Ein Hauptaugenmerk ist der richtigen Anpassung des Kreuz- und Umlaufriemens, speziell bei großen Pferden und tiefster Stellung der Gabeldeichsel in den Stellbogen, durch Ausnützung der kurzen Kreuzriemen-Verlängerungsgürtel zuzuwenden.

Der gleiche Vorgang ist auf der anderen Pferdeseite beim Einspannen einzuhalten. Im übrigen gilt bezüglich Anpassung des Karrengeschirres das im Punkte b) Gesagte.

Beim Ausspannen ist der umgekehrte Vorgang einzuhalten. Nach dem Ausspannen, bzw. der Lösung der Gabeldeichselgürtel, ist der Karren an den rückwärtigen Holmenden niederzudrücken, um die Gabeldeichseln über das Pferd zu heben, worauf zum Rangieren das Pferd vorzuführen und schließlich die Blessiertenkarreneinheit beim mittleren Zughaken mit dem Stativ zu stützen ist, damit die Gabeldeichseln nicht am Boden aufliegen.

d) Beim zweispännigen Zuge der Blessiertenkarrenpaare ist vor dem Einspannen das Stativ, welches die verlängerten Gabeldeichseln in der Mitte stützte, zu entfernen und zu versorgen, die Deichseln durch Umkippen des Karrenpaares, bis die rückwärts vorstehenden Enden der aufgepackten Gabeldeichsel am Boden ruhen, zu erheben. Dann ist das Pferdepaar unter die erhobene Deichsel zu führen, diese zwischen die Pferde vorsichtig herabzulassen, sofort die beiden Widerhaltriemen mit den Federhaken in den Widerhaltring der Deichsel einzuhängen und der Deichseltragstrick einzulegen. Weiters ist das Einspannen nach Dienstbuch E—6, Punkt 567 bis 572 vorzunehmen.

Bei dieser Bespannungsart wird sowohl das Hand- als auch das Sattelpferd durch die Fahrsoldaten vom Sattel aus geleitet,

Beim Ausspannen ist der umgekehrte Vorgang einzuhalten, der Deichseltragstrick am Kummethaken des Zugpferdes für die Karreneinheit A zu versorgen, nach dem Aushängen der M. 12 Widerhaltriemen durch Niederdrücken des Karrenpaares am rückwärtigen Ende der aufgepackten Gabeldeichsel die verlängerten Gabeldeichseln über die Pferde zu heben, die Pferde zum Rangieren vorzuführen und dann sofort die verlängerte Gabeldeichsel in der Mitte mit dem Stativ zu unterstützen.

D. Marschverhaltungen.

Zur Schonung der Karrenbespannungen ist beim Bergauffahren die Bergstütze (wo eine solche vorhanden) auszulegen, eventuell zwei Steine zum Unterlegen unter die Räder mitzunehmen. Beim Bergabfahren ist, wenn eine Bremse vorhanden, dieselbe zu gebrauchen; wenn keine Bremse vorhanden, so ist, um der Bespannung das Beherrschen des Karrens zu erleichtern, an der Mitte des Achsstockes ein Hemmseil (Widerhaltstrick mit Knebel), zum Widerhalten durch Mannschaft, anzubringen. Bei langandauernder Steigung oder langandauerndem Gefälle der Fahrbahn hat der Fahrsoldat zur Schonung der Bespannung unbedingt abzusetzen und diese entsprechend an der Hand zu führen.

Bei sehr starken Steigungen, wo voraussichtlich die Zugkraft der normalen Bespannung nicht ausreichen sollte, haben sich die Bespannungen zweier Karren gegenseitig durch Vorspannen an den Laufsträngen (siehe Fig. 19 und 22) zu unterstützen, wobei die

Laufstränge aus den halbrunden Kloben zu lösen sind und auf die entsprechende Länge der Laufgürtel zu achten ist, damit die Zuglinie der Laufstränge nicht gebrochen und das Gabeldeichselpferd durch das Kummet nicht beschädigt werde.

Bei sehr starkem Gefälle wird es absolut notwendig sein, daß die Karren — das Hindernis einzeln passierend — durch Entgegenhalten durch Mannschaft an Hemmseilen oder Widerhaltstricken beherrscht werden.

Unter allen Umständen ist der wiederholt erwähnten gewissenhaftesten Ausbalanzierung des Karrens, Einhaltung des Deichseldruckes und der Gesamtzuglast das schärfste Augenmerk zuzuwenden.

Aus diesem Grunde ist auch mit aller Strenge das willkürliche Aufsitzen von Mannschaft auf beladene Karren hintanzuhalten.

Bei schlittbarer Fahrbahn sind die zur Ausrüstung der Karren im Winter gehörigen Schlittenkufen (Eiskette bei Talfahrten) zu verwenden. Hiezu wird bemerkt, daß die Schlittenkufen vorne und rückwärts mit Stricken oder Riemen an die Speichen des Rades, sowie an beide Enden des Tragbaumes der betreffenden Seite gut zu befestigen sind, wodurch die Fixierung der Räder erreicht wird. (Eine Fixierung der Schlittenkufe nach vorne allein kommt der Wirkung eines Radschuhes gleich und würde eine bedeutende Vermehrung des Deichseldruckes zum Nachteile der Bespannung hervorrufen.)

E. Auswahl der Pferde für Karrenbespannungen.

Zur Bespannung von Karrenfuhrwerken sind im allgemeinen kräftigere Pferde, speziell für den einspännigen Zug in der Gabeldeichsel tunlichst solche, welche an diesen Zug bereits gewöhnt sind, fürzuwählen.

Schläger sind für den Karrenzug, speziell zur Bespannung von Blessiertenkarreneinheiten aus Sicherheitsgründen absolut nicht geeignet.

Fig. 1
Gabeldeichselgürtel.

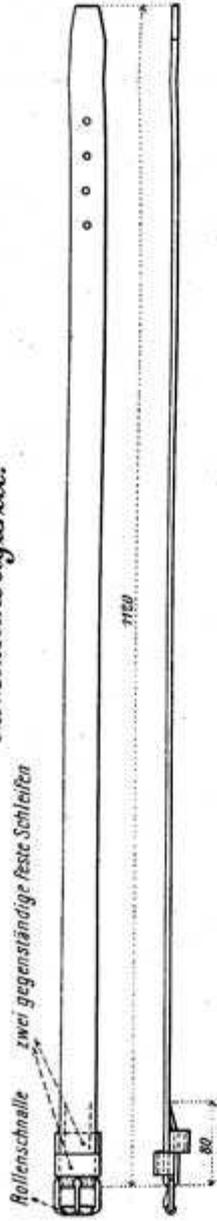


Fig. 3
kurz. Kreuzriemenverlängerungsgürtel.

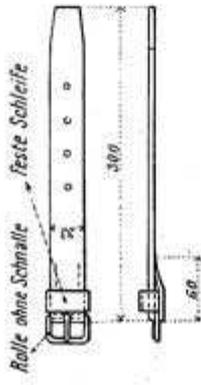


Fig. 2
M. 12 Schnallengürtel u. M. 12 Laufgürtel.
der Laufgürtel ist noch mit einem verzinnnten Halfterring versehen.

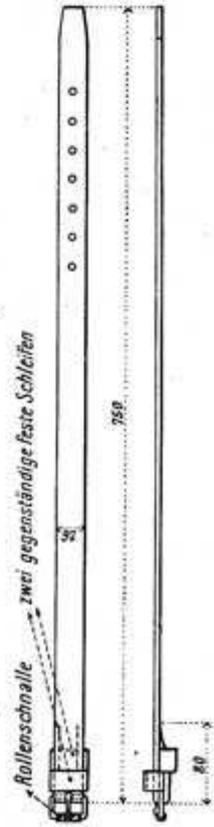


Fig. 4
langer Kreuzriemenverlängerungsgürtel.

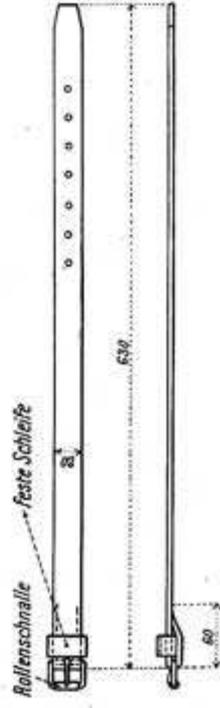


Fig. 5
Gabeldeichselschwunggürte.

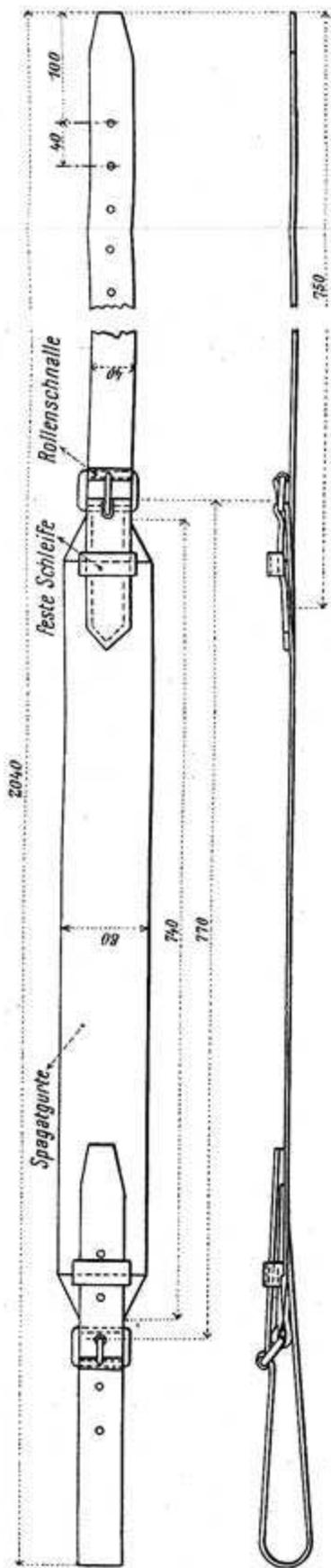


Fig. 5a
Lederne Gabeldeichselschwunggürte.

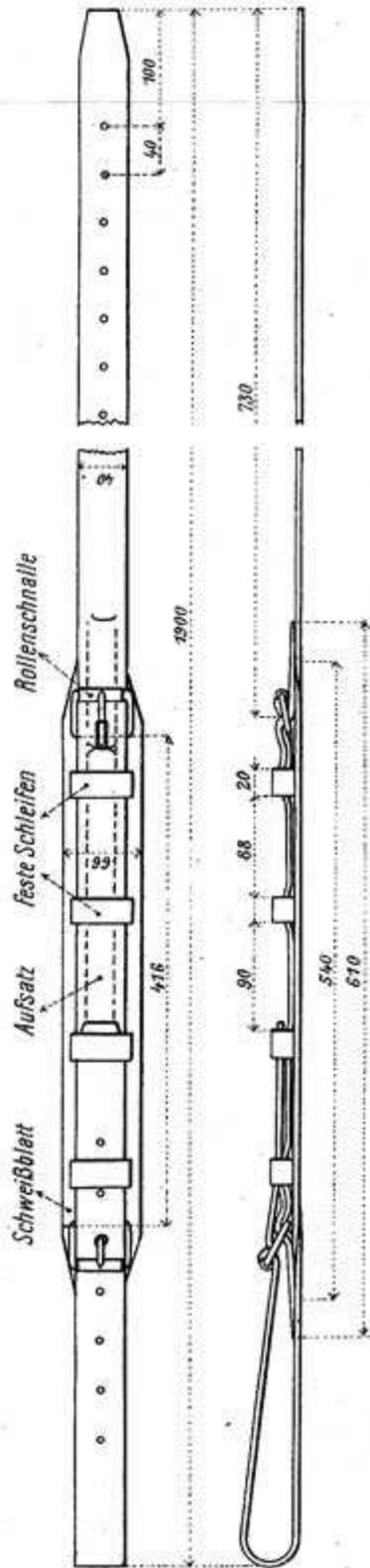


Fig. 9

kompl. adj. hölz. Cabsattel.

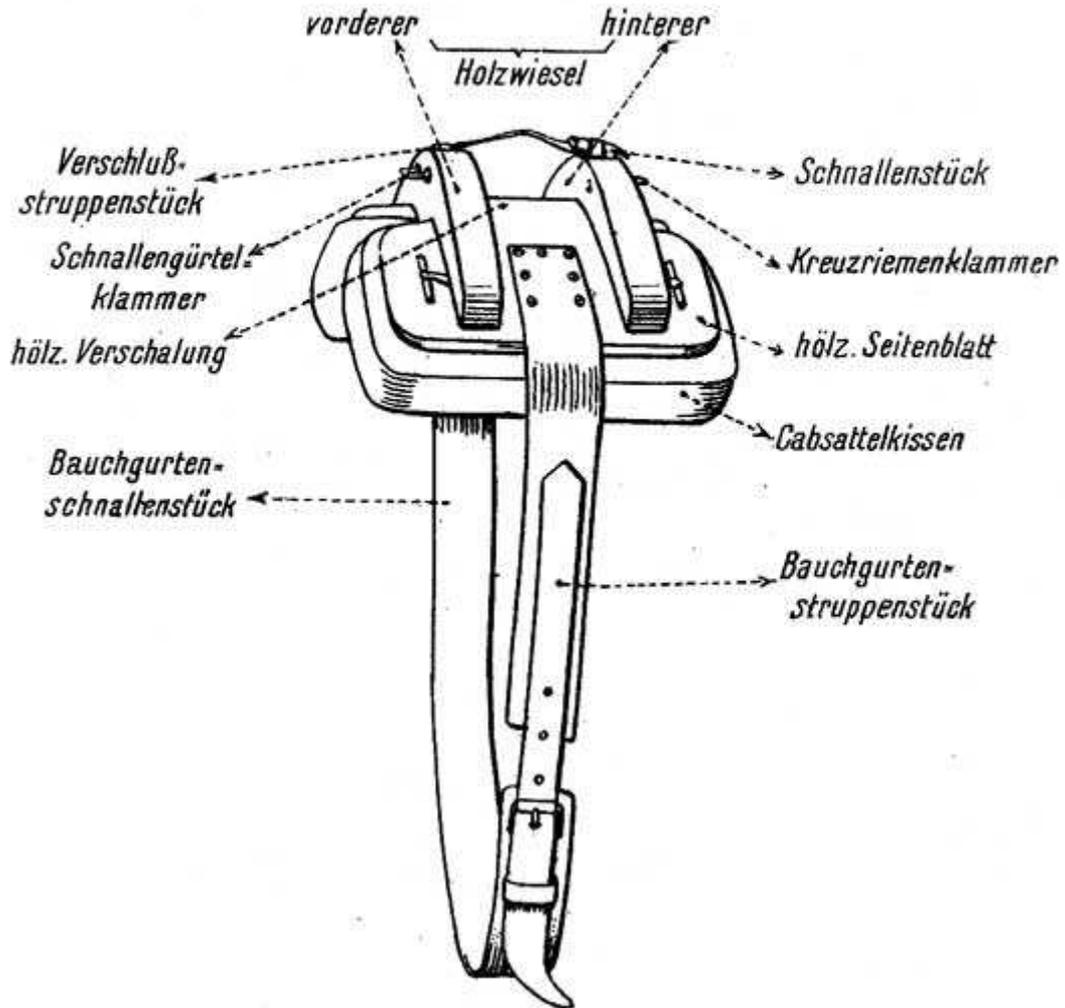


Fig.10

kompl. adj. eis. Cabsattel.

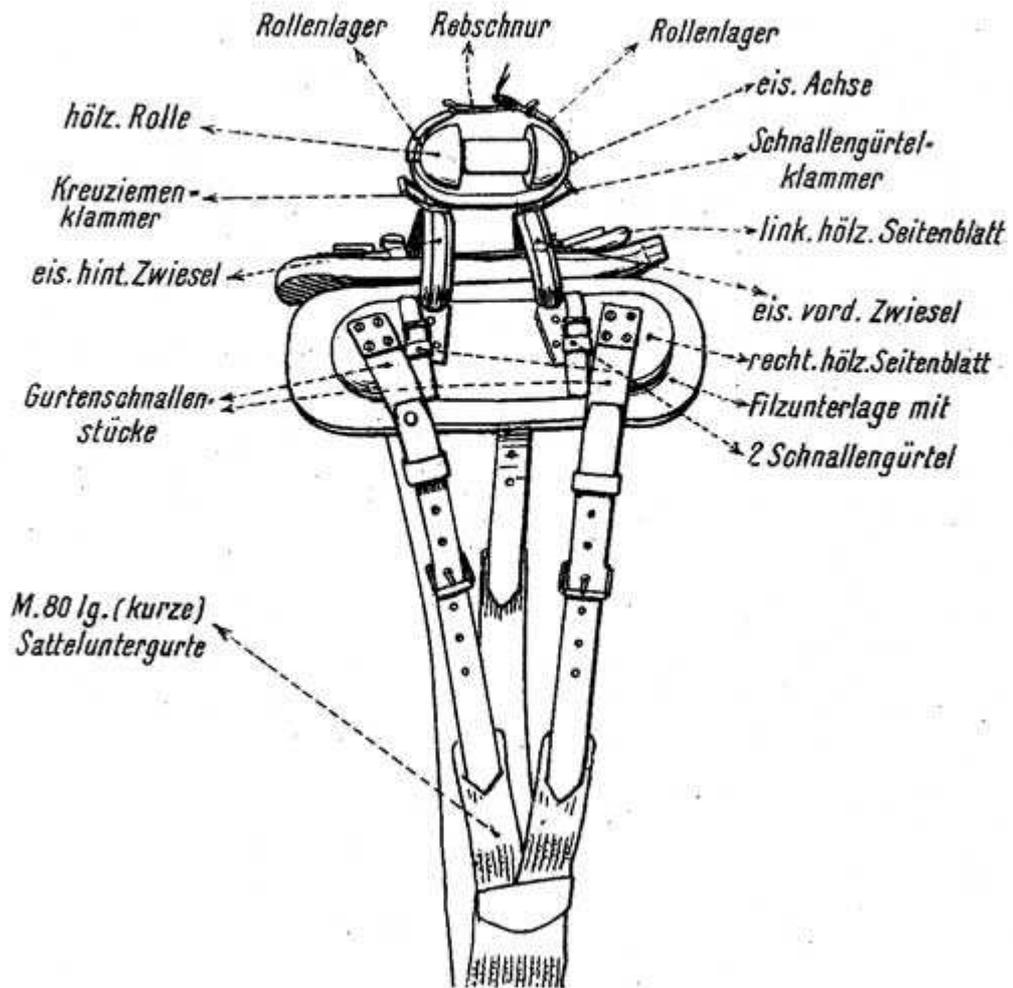


Fig. 11

Kompl. adj. Improvisations Cabsattel.
(aus a. A. Kap. Bockgestell).

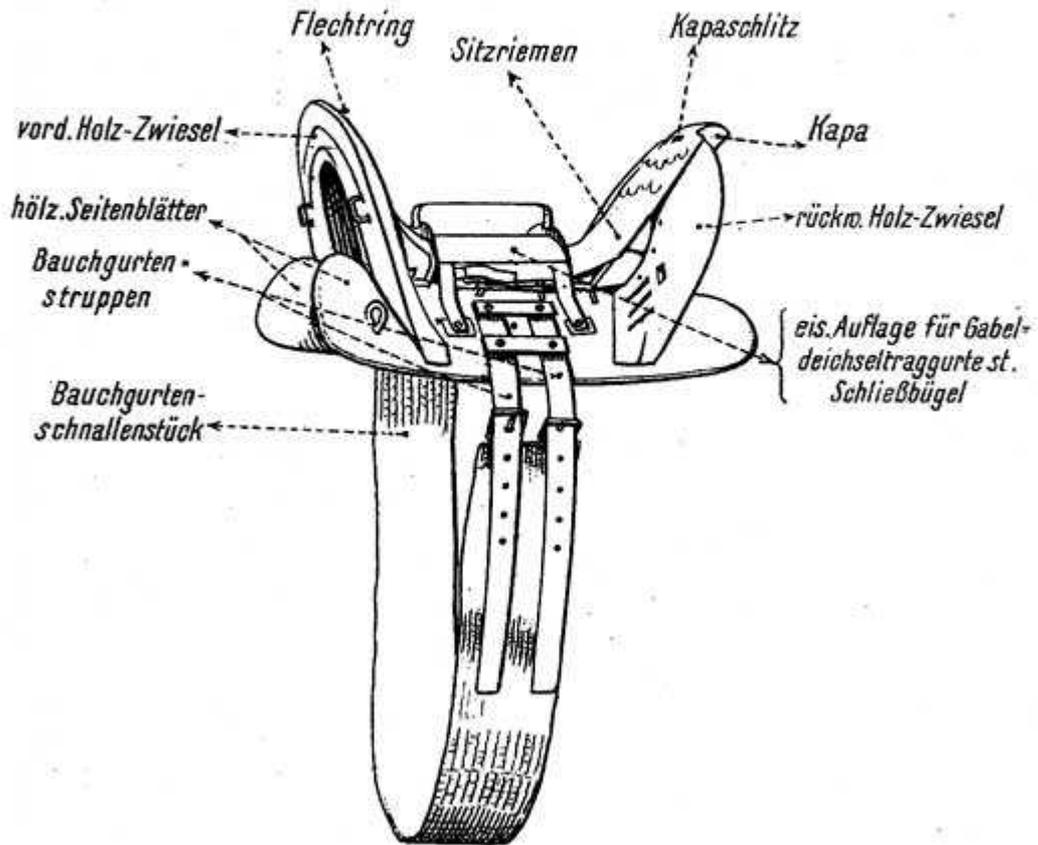


Fig. 12

M. 12 Kreuzriemenschleife.

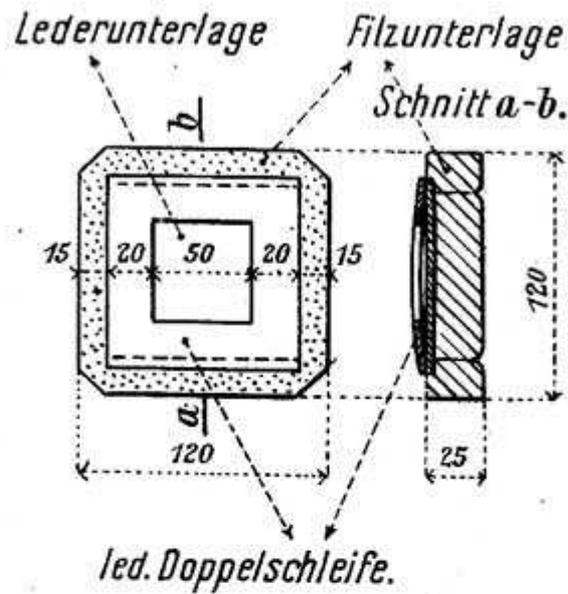


Fig. 13

Gabeldeichseltrag-
schnallenstück.

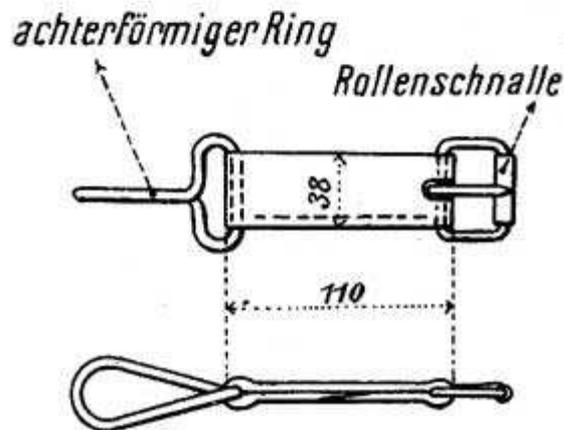


Fig. 15
adj. M. 78 Seitenblätter mit:

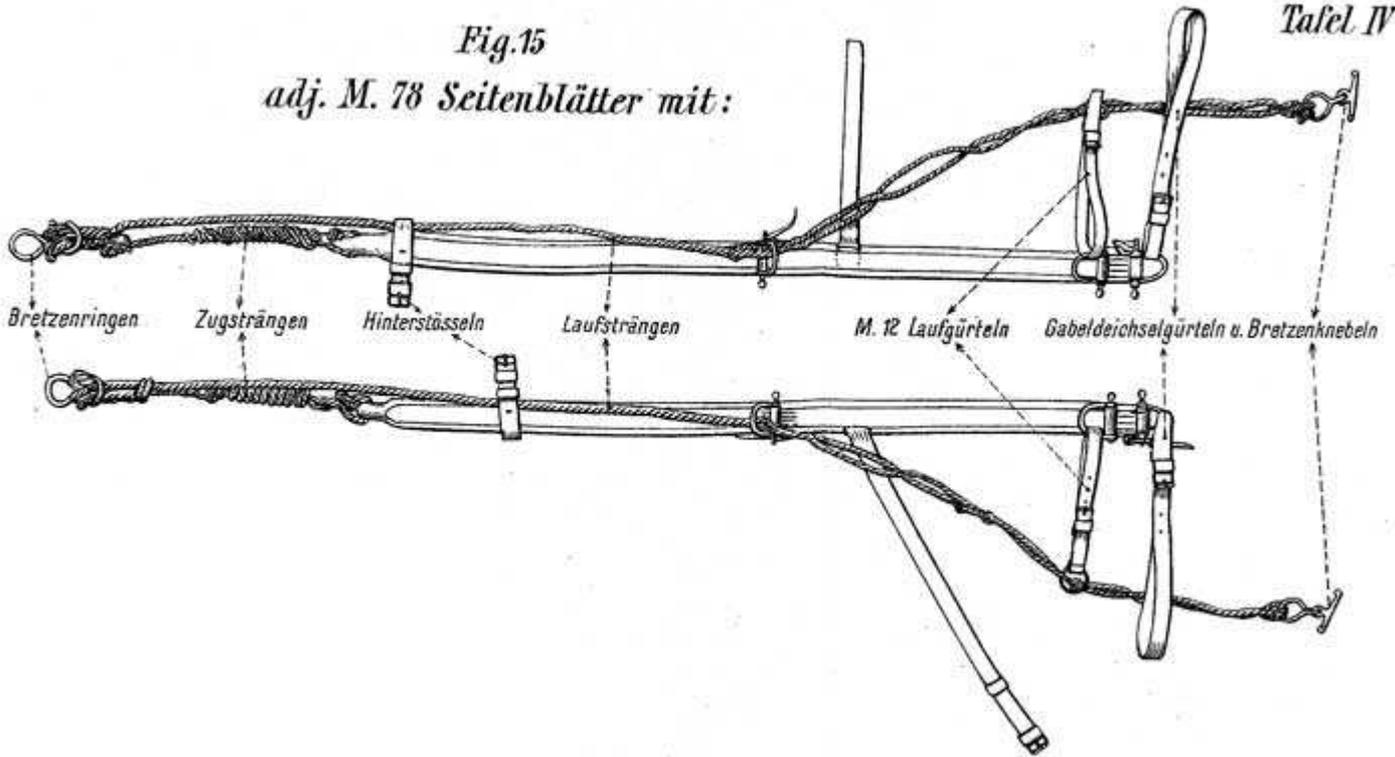


Fig. 14
Gabeldeichsel=
Schutztasche.

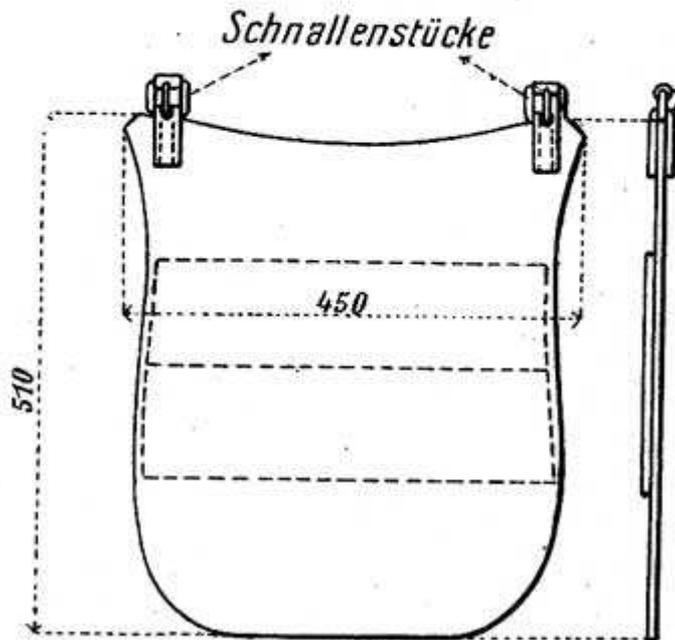


Fig. 16

adj. M. 78 Handpferdekreuzriemen mit :

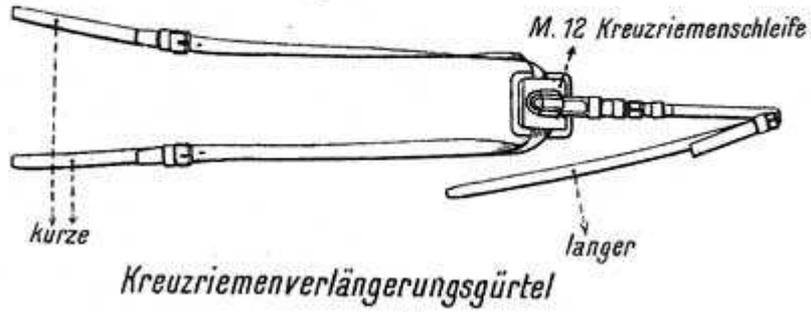


Fig. 17

mit kompl. adj. eis. Cabsattel beschirrtes Karrenzugpferd (eingespannt).

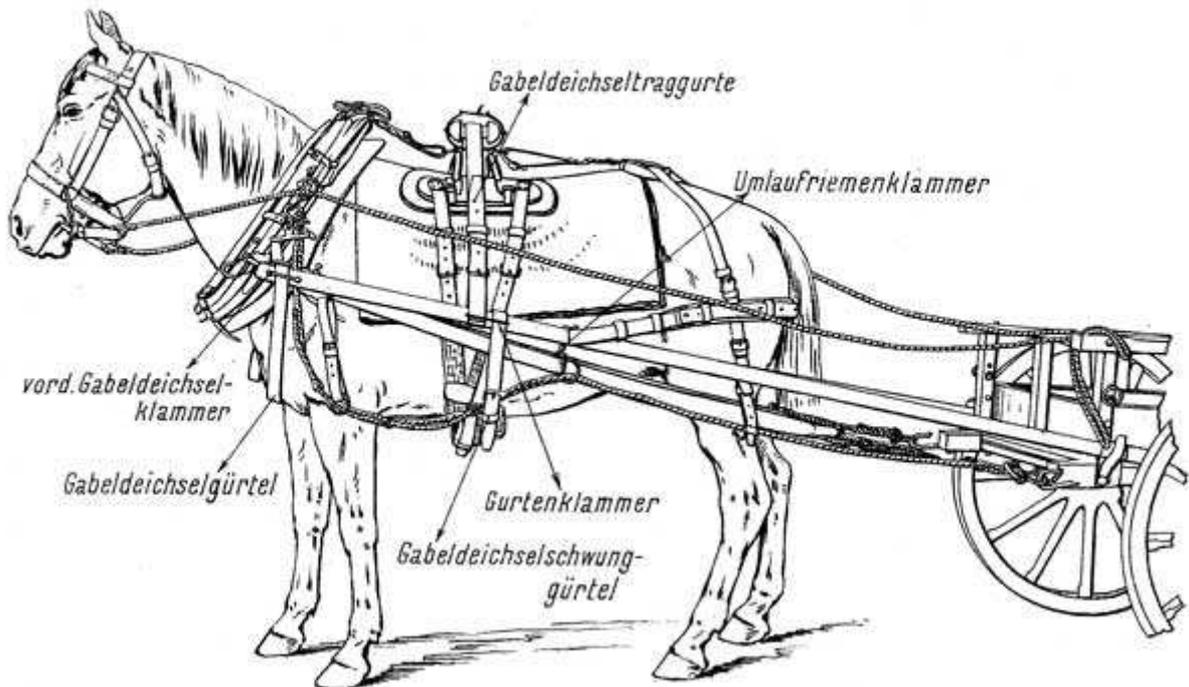


Fig. 18
 mit kompl. adj. Improv. Cabsattel beschürirtes Karrenzugpferd (eingespannt).

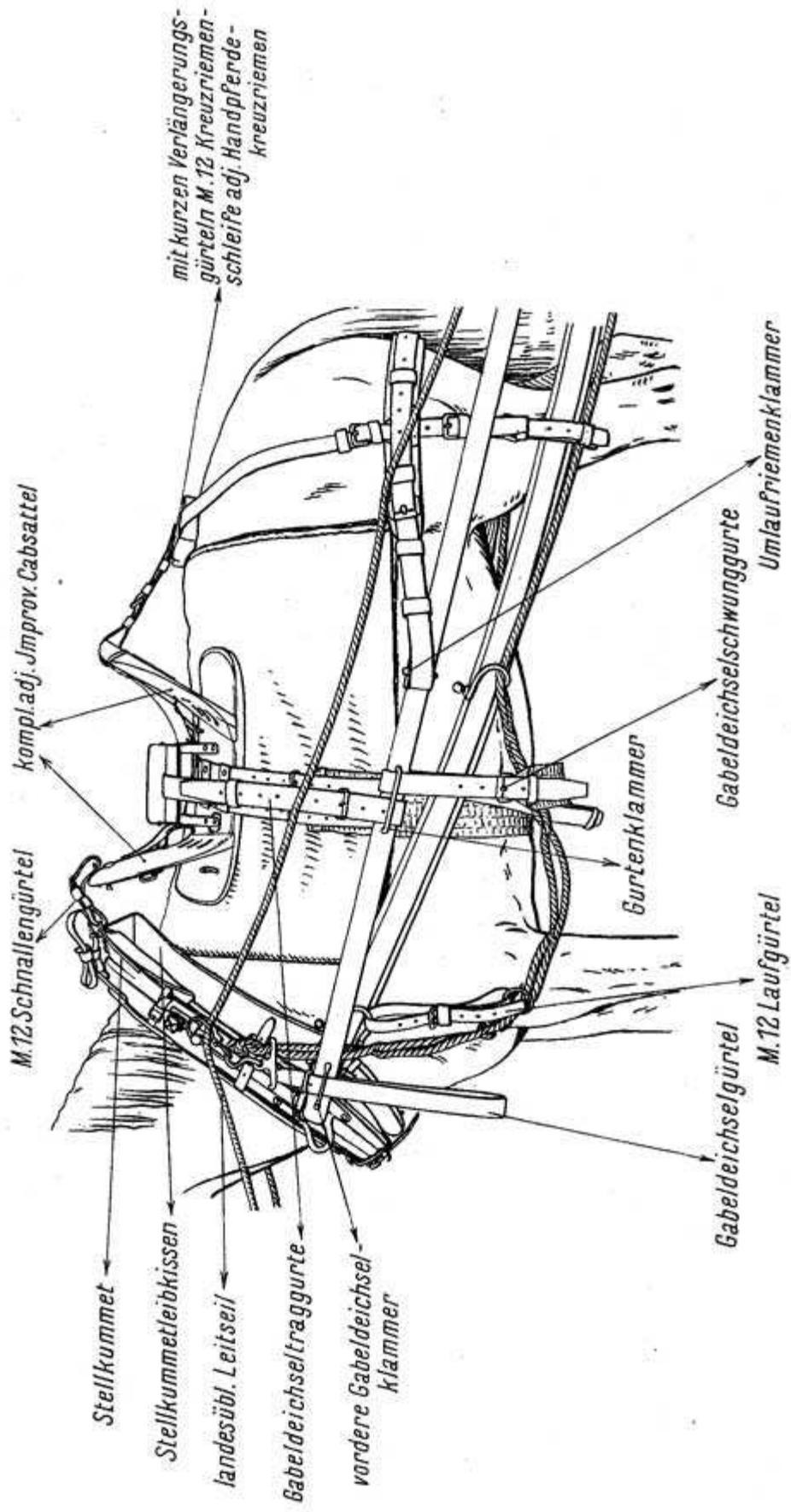


Fig. 19

mit kompl. adj. eis. Cabsattel besch. Karrenzugpferd (im 1sp. Zuge eingespannt)
mit vorbereiteten Laufsträngen zum Tandemzug, wozu Laufstränge aus dem rückw. halbrunden Kloben gelöst, um den Bruch der Zuglinie zu vermeiden.

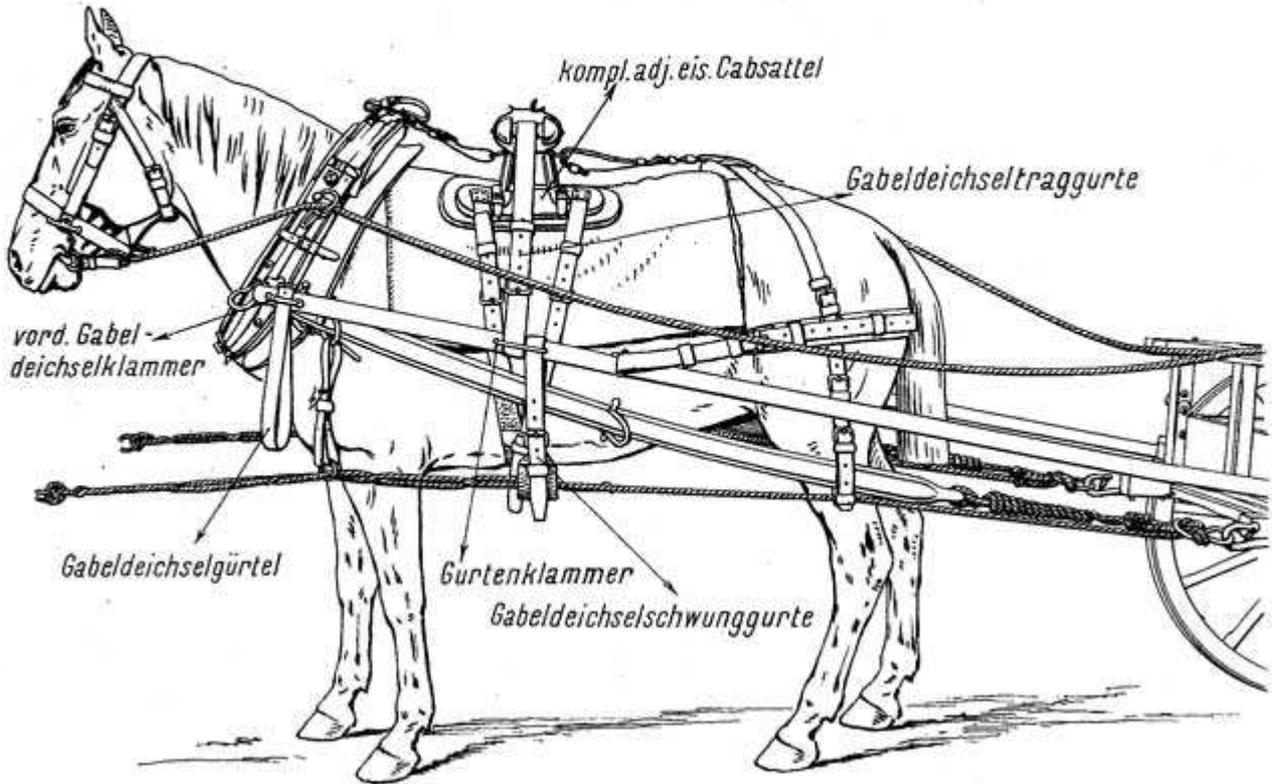


Fig. 20

mit kompl. adj. eis. Cabsattel beschürtes Karrenzugpferd (ausgespannt).

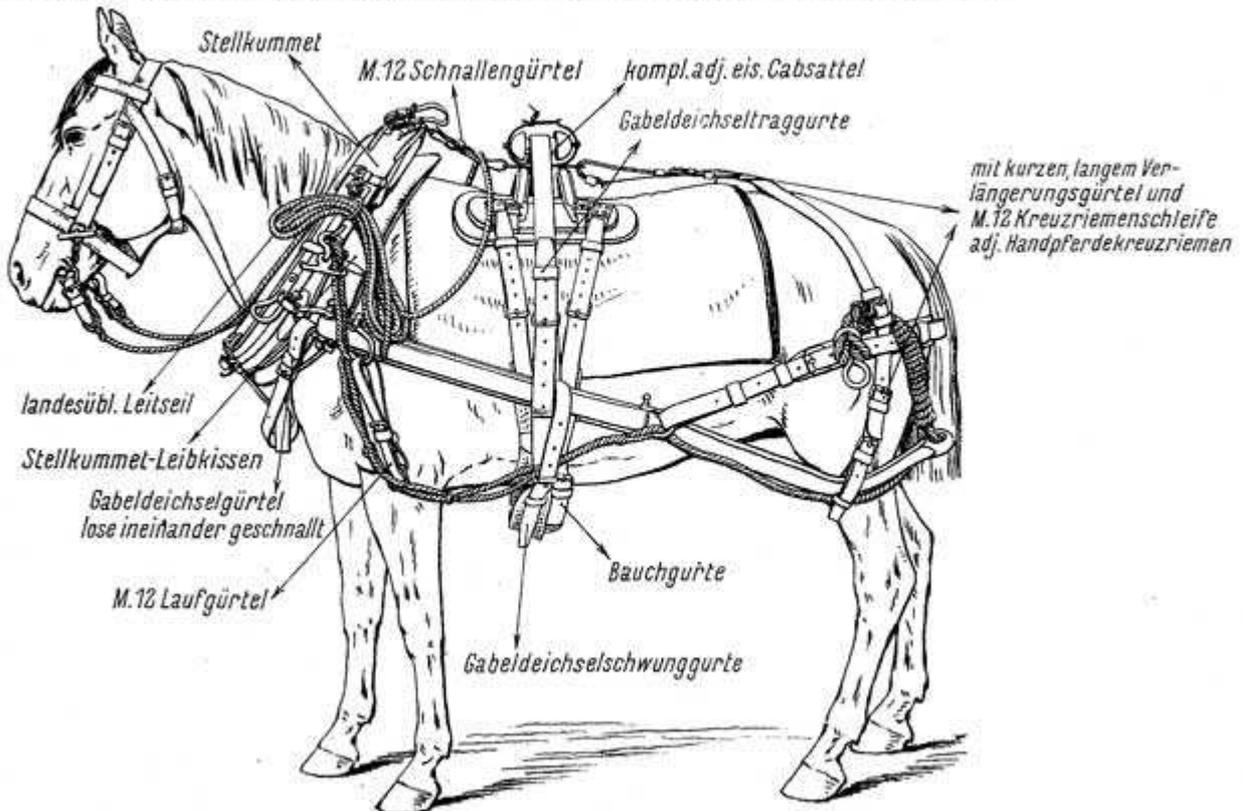


Fig. 21

besch. Blessiertenkarrenzugfeder (im 1sp. Zuge eingespannt).

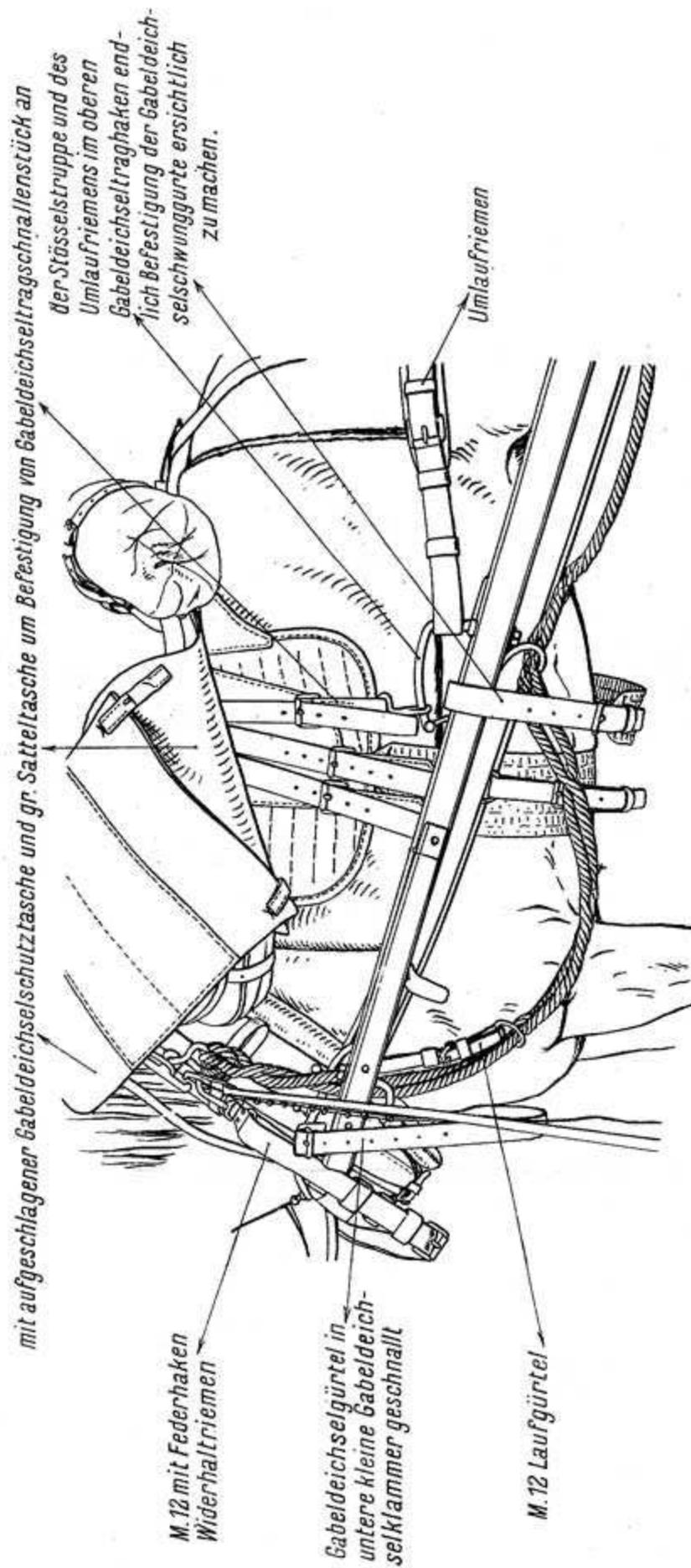


Fig. 22

besch. Blessiertenkarrenzugpferd (im 1sp. Zuge eingespannt)

mit vorbereiteten Laufsträngen zum Tandemzug wozu Laufstränge aus den rückw. halbrunden Kloben, um Bruch der Zuglinie zu vermeiden ausgelöst sind.

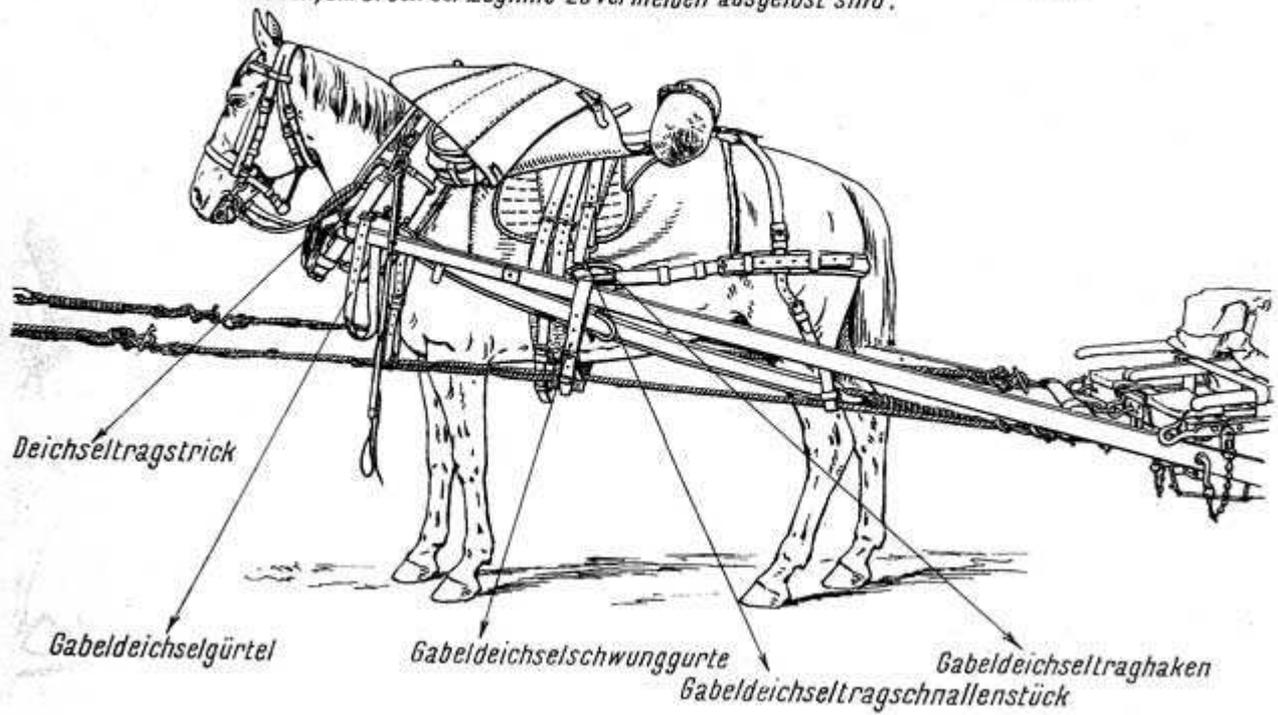


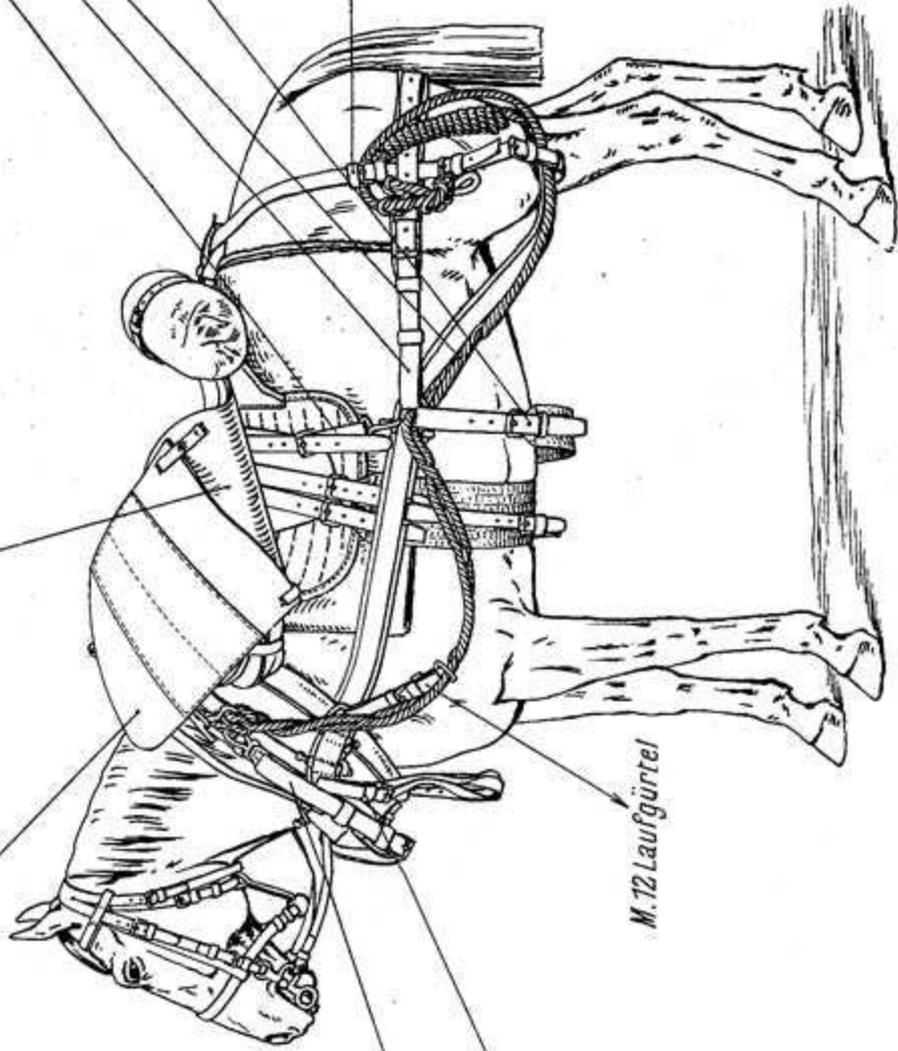
Fig. 23

besch. Blessientenkarrenzugpferd (ausgespannt oder für 2 sp. Zug bereitgestellt)

angeschnallte Gabeldeichselschutztasche und gr. Satteltasche, aufgeschlagen, um Versorgung von Gabeldeichseltragsschnallenstück,

Umlaufriemen, Laufstrang und
Gabeldeichselstrahlungsgurte
im halbrunden Kloben
ersichtlich zu machen.

mit kurzen Verlängerungsgürtel
und M. 12 Kreuzriemenschleife
adj. Handpferdekreuzriemen



M. 12 mit Federhaken
Widerhalttriemen

Gabeldeichselgürtel
(lose ineinander geschnallt)

M. 12 Laufgürtel