Zeitschrift: Protar

Herausgeber: Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes

Band: 11 (1945)

Heft: 6

Artikel: Der Motorwagendienst im Luftschutz

Autor: Buchegger

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-363104

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Protar

Schweizerische Zeitschrift für Luftschutz
Revue suisse de la Protection antiaérienne
Rivista svizzera della Protezione antiaerea

Offizielles Organ der Schweizerischen Luftschutz-Offiziersgesellschaft - Organe officiel de la Société suisse des officiers de la Protection antiaérienne - Organo officiale della Società svizzera degli ufficiali di Protezione antiaerea
Offizielles Organ des Schweizerischen Luftschutz-Verbandes - Organe officiel de l'Association suisse pour la Défense aérienne passive - Organo officiale dell'Associazione svizzera per la Difesa aerea passiva

Redaktion: Dr. MAX LÜTHI, BURGDORF - Druck, Administration und Annoncen-Regie: BUCHDRUCKEREI VOGT-SCHILD AG., SOLOTHURN
Jahres-Abonnementspreis: Schweiz Fr. 10.—, Ausland Fr. 15.—, Einzelnummer Fr. 1.—. - Postcheck-Konto Va 4 - Telephon Nr. 2 21 55

Juni 1945 | Nr. 6 | 11. Jahrgang

Inhalt — Sommaire

Seite
Der Motorwagendienst im Luftschutz. Von Hptm. Buchegger, Basel 115
Versuche mit englischen Stabbrandbomben. Von Hptm. Clar, Basel. 120
Segelflugzeuge im Kriegseinsatz. Von Heinrich Horber, Frauenfeld 121
Besteht Blitzgefahr beim Luftfahrzeug? Von Heinrich Horber, Frauenfeld 123
Après six ans de guerre. Par le Dr L.-M. Sandoz . . 125
Pour les ailes marchandes de demain. Par le cap. Ernest Næf 128
Bundesratsbeschluss betreffend Teilrevision des Militärversicherungsrechtes 130
Offiziersbeförderungen 132
Schweiz. Verband der LO-Rechnungsführer 132
Schweiz. Luftschutz-Offiziersgesellschaft 134

Nachdruck ist nur mit Genehmigung der Redaktion und des Verlages gestattet.

Der Motorwagendienst im Luftschutz

Von Hptm. Buchegger, Basel

Ob die Einheiten des örtlichen Luftschutzes über Motorfahrzeuge verfügen müssen, ist eine Frage, die entschieden ist.

Die Notwendigkeit, den Luftschutz mit Motorfahrzeugen arbeiten zu lassen, wirft eine Anzahl von Problemen auf, deren wichtigste die unten aufgeführten sind:

I. Ausbildung der Motorfahrer;
II. Ausrüstung der Motorfahrer;
III. Ausbildung des Motorfahrerkaders;
IV. Motorfahrzeuge, ihre Eignung und ihr Aufbau;
V. Motorfahrzeugdefekte und der Reparaturdienst;
VI. Ausbildung der Militär-Automechaniker;
VII. Taktische Grundregeln;
VIII. Einordnung des MWD in die Luftschutzeinheiten;
IX. Was muss das Kader der Luftschutzeinheiten vom MWD wissen?
X. Ausbildung des Luftschutzkaders zur Einführung in den Dienst mit Motorfahrzeugen.

I. Ausbildung der Motorfahrer.

Allzu oft herrscht die Ansicht vor, für Leute, die fahren können, sei eine Sonderausbildung nicht nötig. Dieser Einstellung muss im Interesse der Kriegsbereitschaft mit aller Entschiedenheit entgegengetreten werden. Denn nicht um das Fahren und den Motorfahrzeug-Unterhalt unter normalen zivilen Verhältnissen handelt es sich, sondern um die Aufrechterhaltung der Bereitschaft und der Fahrsicherheit unter abnormalen, d. h. den Kriegsverhältnissen. Um dieser Forderung gerecht werden zu können, ist die besondere Ausbildung nötig. Drei Ziele sind es, die erreicht werden müssen.

1. Der Fahrzeugunterhalt.

Die Aufzählung der einzelnen Arbeiten und deren Reihenfolge erübrigt sich. Beides ist in der «Ausbildungsvorschrift für die Motortransporttruppe 1. und 2. Teil» enthalten und wird in diesem Sinne in den Ausbildungskursen instruiert. Selbstverständlich können in den kurzen Kursen aus Angehörigen anderer Berufe keine Automechaniker gemacht werden. Was erreicht werden soll und auch muss, ist die Fähigkeit, die Störungen am Motorfahrzeug rechtzeitig zu erkennen.

Was dem Nichtfachmann als Fahrer Schwierigkeiten macht, ist die Feststellung, wann mit eigener Kraft nicht mehr weitergefahren werden darf, trotz dringlichem Auftrag. Wird z. B. ein vorerst leichtes Klopfen im Motor überhört oder falsch gedeutet, so kann es leicht zu schweren Lagerschäden führen, deren Behebung sehr viel mehr kostet, als wenn man rechtzeitig aufgehört hätte zu fahren. Ein Knacks im Getriebe, nicht beachtet, kann das ganze Getriebe ersatzreif machen. Rechtzeitig nachgeschaut, hätten die grossen Kosten sich vermeiden lassen. Angst vor einem

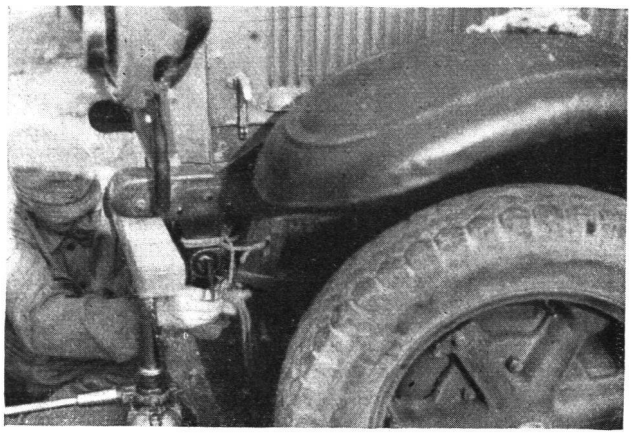

Abb. 1.

Ein Federbolzen ist gebrochen. An Stelle desselben ein Steckschlüssel, ein Stück Holz, ein Stück Seil, und die Fahrt kann wenigstens langsam und vorsichtig einige Zeit weitergehen.

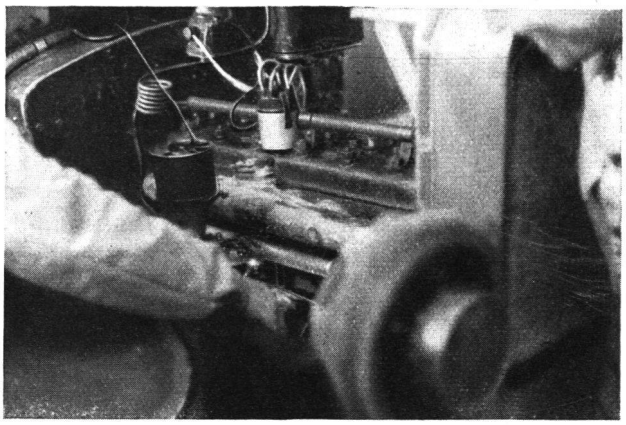

Abb. 4.

Eine Decke, ein Sack oder auch ein Uniformkittel, besser Stücke von Ueberkleidern, richtig angewendet, auch Sand und Erde, ersticken das Feuer. Ist ein Feuerlöscher vorhanden, um so besser. Im Dienst sollten alle Motorfahrzeuge, auch requirierte, mit einem kleinen Feuerlöschapparat ausgerüstet sein.

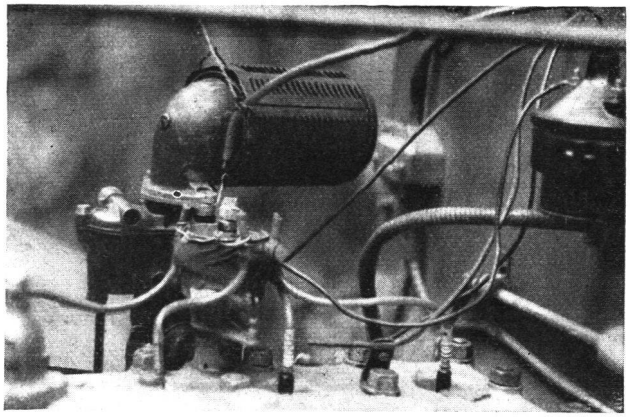

Abb. 2.

Durch Geschoßsplitter ist am Verteiler der Kopf und der sogenannte Rotor weggerissen. Aus trockenem Holz einen andern Rotor geschnitzt, ein Stück Draht und einiges Isolierband zum Festmachen der Zündkabel, und die Fahrt kann weitergehen. Ein Stück Holz, Draht und Isolierband gehören zur Ausrüstung jedes Motorfahrzeuges.

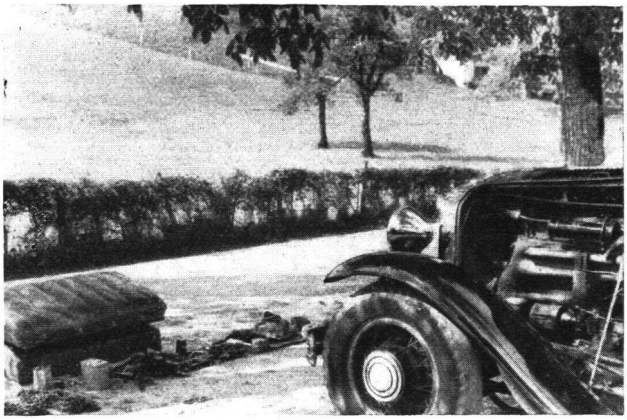

Abb. 5.

Parkdienst. Zur Kontrolle des Werkzeuges und des Zubehörs wird alles herausgenommen und vor dem Motorfahrzeug geordnet hingelegt.

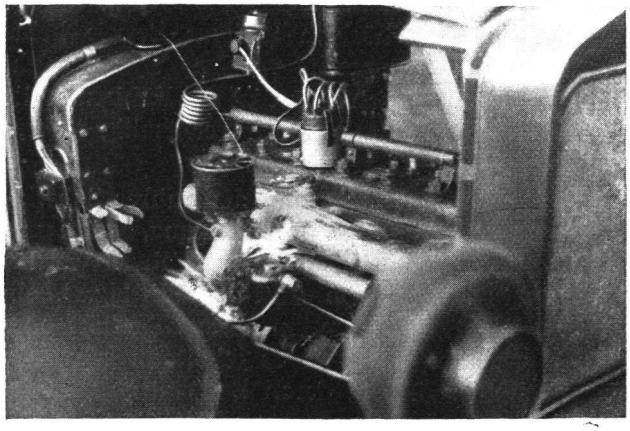

Abb. 3.

Es brennt! Vergaserbrand. Sofort bekämpft, eine ziemlich harmlose Sache. Siehe nächste Abbildung.

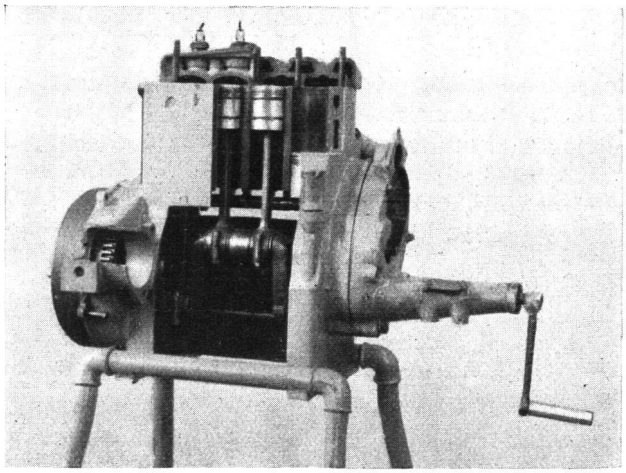

Abb. 6.

Ein anderes Unterrichtsobjekt. Aufgeschnittener Motor zur Demonstration des inneren Aufbaues und der Wirkungsweise der Einzelteile.

kleinen Vergaserbrand lässt das ganze teure Motorfahrzeug verbrennen. Die Zahl der Beispiele liesse sich beliebig vermehren. In allen Fällen ist auch zu bedenken, dass im Ernstfalle der Ersatz äusserst schwer zu beschaffen ist. Einige Bilder geben schwachen Aufschluss über allerlei Möglichkeiten.

2. *Fahren.*

Der Fahrer, der die zivile Fahrprüfung bestanden hat, ist noch keineswegs ein guter Fahrer. Es mangelt ihm die Erfahrung. Man vergegenwärtige sich als Parallele nur das übrige Leben. Lehrabschlussprüfung, Studienabschluss und nachheriger Eintritt ins praktische Leben. In allen Fällen rasch und sicher reagieren braucht lange Erfahrung. Mancher lernt es in bezug auf das Motorfahrzeuglenken überhaupt nie. Das gilt schon für den normalen zivilen Verkehr auf guten Strassen.

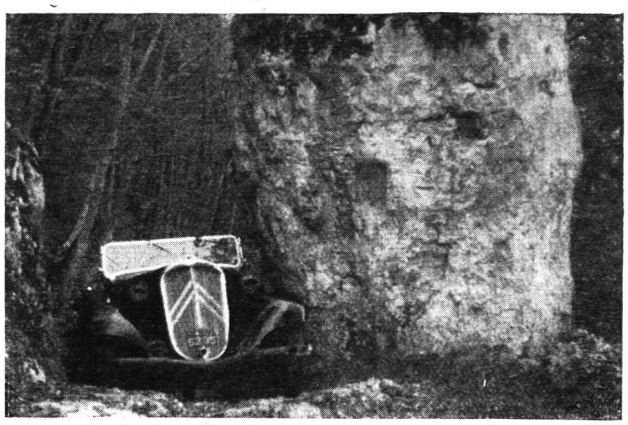

Abb. 7.
Enge Passage und am Boden grössere und kleinere Steine. Vergleich zu zerstörten Strassenzügen.

Abb. 8.
Folgen unzuverlässigen Wagenunterhaltes nach dem Einrücken am Vortage. Die Kupplung rutscht. Das Fahrzeug bleibt ausgerechnet an der engsten Stelle und an starker Steigung eines Waldweges stecken und blockiert alle nachfolgenden Motorfahrzeuge.

Abb. 9.
Eine Brücke ist zerstört. Der Weg muss durch den Bach genommen werden.

Wieviel mehr Uebung, Erfahrung und rasches Reaktionsvermögen muss aber vom Militärfahrer (lies auch Motorfahrer des Luftschutzes) verlangt werden. Er muss Situationen meistern, die ihm Polizeistrafen eintragen würden, würde er sich im zivilen Leben in die gleichen Situationen begeben, z. B. Nachtfahren ohne Licht, Durchfahrt zwischen Hindernissen, Durchqueren von Bach- und kleinen Flussläufen, Befahren fast ungebahnter Wege und Sumpfstellen im freien und im Waldgelände. Geborstene Wasserleitungen, die Zerstörung ganzer Quartiere werden manches Hindernis bilden. Auch wird gelegentlich eine Brücke zerstört sein. Soll der Fahrer rasch und sicher abschätzen können, ob er durchkommt oder nicht, so muss ihm Gelegenheit geboten werden, solche Situationen zu üben. Auch über dieses Kapitel sollen einige Bilder einen kleinen Einblick vermitteln.

Auch wird der Fahrer hin und wieder in den Fall kommen, im Verband fahren zu müssen. Man denke an die Notwendigkeit, einer andern Luftschutzorganisation mit Mannschaft und Material aushelfen zu müssen. Es ist also auch das Fahren

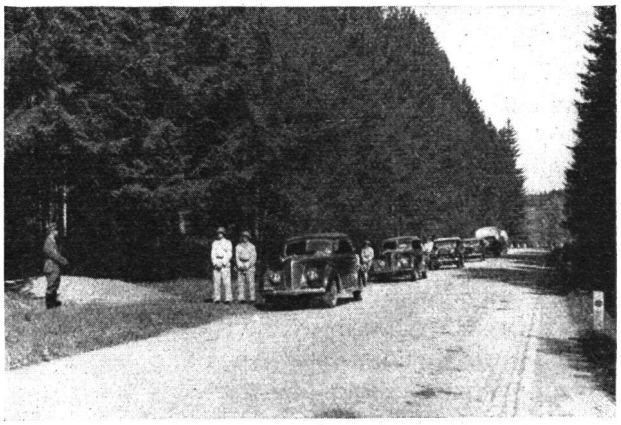

Abb. 10.
Kolonne erwartet Abfahrtsbefehl.

in der Kolonne mit den dazugehörenden Befehlen, die alle mit Zeichen gegeben werden, zu üben (siehe Abb. 10).

Zur Fahrerausbildung gehört aber noch vieles andere, so z. B. Sanitätsdienst. Der Motorfahrer soll beim Auf- und Ablad von Verletzten behilflich sein und in der Nähe seines Motorfahrzeuges die erste Hilfe leisten können. Entsprechende Uebungen werden durchgeführt (siehe Abb. 12).

Abb. 11.
Ein über eine Böschung hinunter geratenes Motorfahrzeug wird wieder flottgemacht.

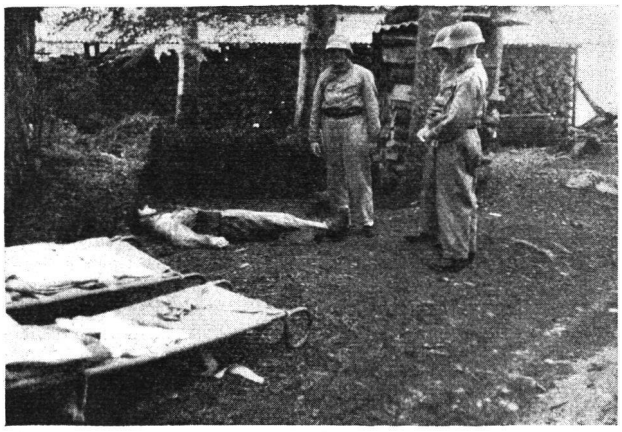

Abb. 12.

3. Soldatische Ausbildung.

Hier denken wir weniger an die schöne Achtungstellung, also an das rein Aeusserliche. Selbstverständlich sind auch diese Dinge zu üben.

Wichtig ist die Auffassung von Pflicht und Pflichterfüllung, die immer lauten wird: Zuerst die Ausführung des dienstlichen Auftrages unter allen Umständen und mit absoluter Pünktlichkeit; dann die Pflege des Materials, in unserem Falle des Motorfahrzeuges; nachher die Pflege der persönlichen Ausrüstung und zuletzt der Mann selbst. In den Kursen wird viel Zeit für diesen Teil der Ausbildung, in dem Falle besser Erziehung genannt, verwendet.

Was immer grosse Schwierigkeiten verursacht, ist die mangelnde Fähigkeit, mündlich erteilte Befehle und Meldungen richtig zu wiederholen und weiterzugeben (siehe Abb. 16). Auch ist das Verständnis für die Wichtigkeit der Rückmeldung zu wecken. Hier hilft eben nur Uebung und immer wieder Uebung; denn im Ernstfall wird selten die Zeit zur Verfügung stehen, die Befehle und Meldungen schriftlich zu übermitteln. Weiter soll auf all diese Punkte nicht eingegangen werden. Sie treten ja in allen Dienstzweigen in gleicher Form zu Tage.

II. Die Ausrüstung des Motorfahrers.

Der Motorfahrer ist wohl derjenige Luftschutzsoldat, der am ehesten in die Lage kommt, allein auf sich selbst angewiesen zu sein. Ein Fahrauftrag irgendwohin, auf dem Weg eine Panne — und schon muss er Mangel leiden, wenn sein Gepäck und seine Verpflegung sich nicht bei ihm befinden. Dass er Gepäck und Verpflegung nicht in irgendeiner Hülle mitnehmen kann, ist selbstverständlich. Es gehört einheitliche Ausrüstung dazu. Tornister, Brotsack, Gamelle und Feldflasche sind die Gegenstände, die dem Motorfahrer abzugeben sind und es ihm ermöglichen, überall zu übernachten und sich zu verpflegen.

III. Ausbildung des Motorfahrerkaders.

Alles, was für den Motorfahrer gilt, gilt in erhöhtem Masse für das Kader. Dazu hat sich die Ausbildung auf die Kenntnis der taktischen Einsatzmöglichkeiten, richtige Befehlserteilung, das Reparatur- und Nachschubwesen auszudehnen.

Jeder Korporal kommt täglich dazu, von seinem Kommandanten Fahraufträge zu erhalten, die er seinen Motorfahrern in der Form zu vermitteln hat, dass keine Missverständnisse auftreten können. Er muss wissen, dass kein Fahrer die befohlene Fahrt antreten darf, bevor letzterer genau weiss, was er zu tun hat. Innerhalb des gegebenen Rahmens hat der Korporal die Einzelbefehle zu geben. Im kleinen Rahmen, in dem z. B. der Korporal zu arbeiten hat, scheint diese Aufgabe leicht zu sein. Sie ist es aber nicht und im Ernstfall erst recht nicht. Ausserdem kann es leicht vorkommen, dass der Motorfahrer in ortsfremdem Gebiet sein Ziel sicher erreichen muss.

Da hilft nur präzise Befehlsgebung, wozu auch für den MWD das bekannte Schema:

Orientierung,
Absicht,
Auftrag, Ziel und Ausführung,
Verschiedenes

gilt. Dass zur richtigen Befehlsgebung, namentlich in unbekanntem Terrain, auch das Fach Kartenlesen gehört, dürfte selbstverständlich sein. Die Ansprüche an die richtige Befehlsgebung steigern sich natürlich mit steigendem Grad. Deshalb werden im Verlaufe eines MWD-Kurses viele taktische Uebungen durchgeführt und schon dem Unteroffizier Uebungen zur selbständigen Ausarbeitung und Durchführung übergeben. Bei diesen Uebungen spielen eingestürzte Brücken,

gesperrte Strassen, schwierige Passagen, Kommandoposten-Verlegungen, Pannen an Motorfahrzeugen, als unvorhergesehen eingestreute besondere Vorkommnisse, und Nachtfahrten eine grosse Rolle.

Ueber das Vorgehen bei vorkommenden Reparaturen muss das Kader Bescheid wissen. Hier auf Einzelheiten einzutreten, würde im Rahmen dieses Aufsatzes zu weit führen. Es sei nur festgehalten, dass jede Einheit, der Motorfahrzeuge zugeteilt sind, auch im Besitze der geltenden Vorschriften und Befehle ist. Diese Vorschriften sind zusammengefasst im Reglement MWD 44.

In einem Nachtrag, Ziffer 107, ist festgehalten, dass und wie die MWD 44 auch für Motorwagendienst im Luftschutz gilt.

In einem andern Nachtrag, der als «Weisungen für die Luftschutzorganisationen zur MWD 44» ebenfalls an alle Einheiten ausgegeben wurde, sind jene Abweichungen über die Requirierung und Entlassung von Motorfahrzeugen enthalten, wie sie für die Luftschutzorganisationen gelten. Das Kader des MWD hat diese Bestimmungen restlos zu kennen.

Um das Viele, das vom Kader des MWD beherrscht werden muss, auch wirklich zu beherrschen, ist *ausserdienstliche Aus- und Weiterbildung unbedingt nötig.* Diese ist zurzeit scheinbar nicht möglich, weil im Zivilleben sozusagen keine Motorfahrzeuge mehr zur Verfügung stehen. Der Verfasser ist aber überzeugt, dass zur Weiterbildung keine Motorfahrzeuge nötig sind. Wo die Initiative und der Wille zur Weiterbildung vorhanden sind, lassen sich viele Uebungen auf halbtägigen oder stundenweisen Fussmärschen oder mit Fahrrädern ohne weiteres und sehr gut verarbeiten. Solche Rekognoszierungen haben erst noch den Vorteil, dass man die Ortschaft und die nähere Umgebung viel besser kennen lernt als bei raschem Durchfahren mit dem Motorfahrzeug.

Sehr guten Auftrieb würde dem Interesse zur Weiterbildung die Teilnahmemöglichkeit an den «Motorwehrsportlichen Veranstaltungen» der Armee verleihen. (Siehe «Automobil-Revue» Nr. 38 vom 20. September 1944: Die ausserdienstliche Ausbildung der Motorfahrer, von Oberst E. Ruf, Chef der Motortransport-Truppe.)

IV. Motorfahrzeuge, ihre Eignung und ihr Aufbau.

Eine ideale Lösung wäre es, wenn für jeden Zweck Motorfahrzeuge mit besonderem Aufbau verwendet werden könnten, z. B. für die Feuerwehr solche, wie sie auf den folgenden Bildern dargestellt sind. Diese Motorfahrzeuge dienen gleichzeitig auch als Sanitätswagen.

Bei der Ausrüstung dieses Feuerwehrwagens ist alles zu finden, was ein Löschzug von 21 Mann bedarf. Selbst Pulmotor, Sanitätskiste, Schaumlöschgerät, Werkzeug für technischen Dienst, Beleuchtungsaggregate, Werkzeuge für

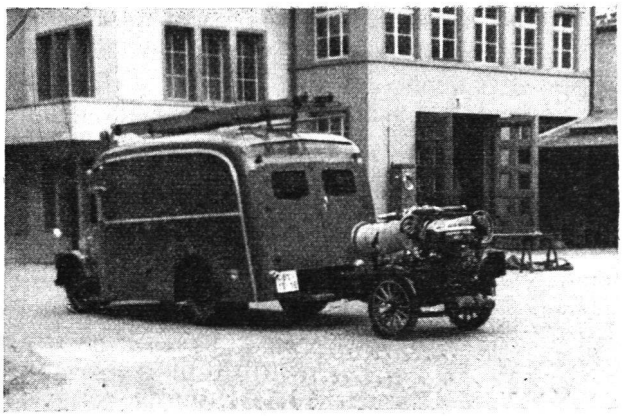

Abb. 13.
Auf der Fahrt.

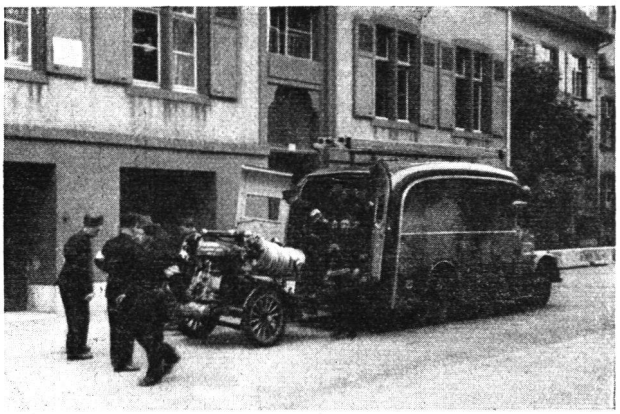

Abb. 14.
Am Bestimmungsort, aussteigen und Posten beziehen.

Abb. 15.
Inneres als Sanitätswagen eingerichtet. Die Bahren gehören zur Wagenausrüstung und sind in wenigen Minuten montiert.

Spengler und Schlosser sind vorhanden und in geschickt angebrachten Kästen untergebracht.

Für den Sanitätsdienst allein wird man, wenn möglich, gedeckte Lastwagen behelfsmässig einrichten, damit die Verletzten auf Bahren transportiert werden können. Zurzeit befinden sich in der Schweiz zu wenig der für diesen Zweck geeigneten 1½ bis 2½ Tonnen Tragkraft aufweisenden Lastwagen.

Für alle Dienstzweige sehr vorteilhaft ist das Anbringen von Anhängehaken auch an Personenwagen. Mit diesen können Kleinmotorspritzen und Werkzeugwagen bis 500 kg Gewicht mitgeführt werden.

Die Anhängehaken lassen sich wegen der Verschiedenheit der Motorfahrzeuge nicht einheitlich schon im Frieden vorbereiten. Grundsätzlich wird man sich ähnliche Lösungen ausdenken müssen, wie jene der motorisierten Infanteriekanonen sie darstellen.

V. Motorfahrzeugdefekte und der Reparaturdienst.

Es liegt im Wesen des Motorfahrzeuges, dass oft Defekte auftreten. Ein ausfallendes Fahrzeug aber kann die Wirksamkeit eines sonst richtigen Einsatzbefehls in Frage stellen, ja ganz wirkungslos machen. In jener Einheit, in der gut ausgebildete Motorfahrer vorhanden sind und dazu ihre Vorgesetzten das Verständnis für die Schwierigkeiten, d. h. die Pflege der Motorfahrzeuge, haben, wird der unvorhergesehene Versager kaum eintreten. Ist eine Reparatur nötig und benötigt sie längere Zeit, so ist der Ausfall des Motorfahrzeuges sofort dem nächsten Vorgesetzten zu melden, der seinerseits die Meldung bis zum Kommandanten weitergibt. Letzterer muss jederzeit wissen, welche Mittel ihm zur Verfügung stehen.

Wo findet der Motorfahrer aber den Fachmann zur Ausführung von Reparaturen? Die Garagen sind im Ernstfall nicht im Betrieb. Die Truppe muss daher eigene, besonders ausgebildete Fachleute haben, je mehr, desto besser. Für den Reparaturdienst sollte jede Luftschutzorganisation etwelches Werkzeug als Korpsmaterial besitzen.

VI. Die Ausbildung des Militär-Automechanikers.

Der Truppe ist mit dem Automechaniker, wie ihn der zivile Autofahrer kennt, nicht gedient. Jener hat in seiner Garage in den meisten Fällen ein reichhaltiges Werkzeug und allerlei Hilfen zur Verfügung. Anders der Militär-Automechaniker. Er hat ein bestimmtes, begrenztes Werkzeuginventar. Damit muss er das Motorfahrzeug wieder instandstellen. Er muss sich auf alle Fälle und in jeder Lage zu helfen wissen. Oft sind es gerade die guten zivilen Facharbeiter, die sofort versagen, wenn sie die gewohnten Hilfsmittel nicht zur Verfügung haben. Sie müssen also einer Ausbildungszeit unterworfen werden, die ihnen Gelegenheit gibt, die guten, aber schlummernden Fähigkeiten zum erfinderischen Arbeiten zu wecken und zu fördern.

Solche Ausbildungskurse zu 4 und 8 Wochen Dauer finden bei der Armee im Laufe eines Jahres verschiedene statt. Sobald die erforderliche Zahl von Anmeldungen vorliegt, ist es der Leitung des Luftschutzes möglich, ihre Automechaniker an solchen Kursen teilnehmen zu lassen.

So gut wie man Gerätewarte und Reparaturchefs für die übrigen Geräte ausbildet, so gut muss auch für das Motorfahrzeug der Mechaniker ausgebildet werden.

Jeder Einheitskommandant, dem Motorfahrzeuge zugeteilt sind, sollte sich zur Pflicht machen, soviel Automechaniker wie möglich zur Sonderausbildung zu senden. *(Schluss folgt.)*

Un résumé en français suivra à la fin de l'article.

Versuche mit englischen Stabbrandbomben

Von Hptm. Clar, Basel

Die vielen aufgefundenen und nicht abgebrannten englischen Stabbrandbomben vom Bombardement Basels vom 4. 3. 45 ermöglichten es uns, Versuche mit diesen Brandstiftungsmitteln anzustellen. Es handelte sich insbesondere darum, einmal festzustellen, wie lange eigentlich die Elektron-Thermitstäbe brennen und welche Wirkung die mit Sprengsatz versehenen Bomben aufweisen.

Es kamen zur Durchführung:

1. Versuche mit gewöhnlichen englischen 2-kg-Stabbrandbomben ohne Sprengsatz;
2. die gleichen Versuche mit Brandbomben mit Sprengsatz;
3. Bekämpfung derselben mit den bekannten Löschmitteln;
4. Messung des zeitlichen Ablaufes des Abbrennens englischer Stabbrandbomben.

Alle durchgeführten Versuche waren äusserst instruktiv und ergaben teilweise neue Erkenntnisse. Dabei ist zu bemerken, dass es noch eine dritte Sorte gibt, nämlich eine solche mit einem kleinen Sprengsatz im letzten Drittel der Elektronröhre. Dabei soll lediglich erreicht werden, dass das Elektron noch in vermehrtem Masse am Schlusse weggeschleudert wird.

Zum Abbrennen von Stabbrandbomben mit Sprengsatz sei folgendes mitgeteilt:

Sobald das ganze Elektron-Thermit verbrannt ist, erfolgt nach einiger Verzögerung eine starke Detonation. Sie ist ungefähr mit dem Platzen einer Eierhandgranate zu vergleichen. Sprengstücke schlugen in ca. 40 Meter Distanz in der Höhe des zweiten Stockwerkes eines nicht bewohnten Hauses ein. Die Fensterscheiben wurden wie von einem Infanteriegeschoss herrührend