

WARBIRD

Information Files Switzerland

Fremde Flugzeuge in der Schweiz 1939 bis 1945
Foreign Planes in Switzerland 1939 to 1945

Am 25. Februar 1945 stürzte die B-17 «Black Magic» beim Weiler Stäfligen ab. Es war zwar um die Mittagszeit, aber der schwarze Hintergrund in der Grafik passt irgendwie besser... [Grafik: Kuno Gross]

Notlandung vor 75 Jahren
B-17 "Black Magic"
Ein fast vergessener Motor
Hirth HM 512 A-O
Einsatz in der Wüste Libyens
PC-6 Desert Porter



Immer wieder einen Besuch wert: B-17 Museum Utzenstorf

Kuno Gross Rolf und Jolanda Zaugg, sowie Ueli Ruch empfingen die Gruppe um Hans Wronka vom CAF Minnesota Wing am Tag vor dem Besuch der Absturzstelle der „Black Magic“ in ihrem sensationellen B-17 Museum in Utzenstorf.

Bevor es ins Museum ging, konnten sich noch alle an der von Rolf Zaugg grosszügig offerierten Fleisch- und Käseplatte stärken. Das Museum ist voll von Artefakten, Wrackteilen und vor allem Ausrüstungsgegenständen der US-Luftwaffe des Zweiten Weltkrieges und ist auf die Boeing B-17 „Flying Fortress“ fokussiert.

Die Menge, und vor allem die Vielfalt, der Ausstellungsstücke beeindruckte nicht nur uns, sondern auch die Besucher aus den USA und Italien, die so etwas in der Schweiz wohl nicht erwartet hätten.



Super Constellation Non Destructive Testing

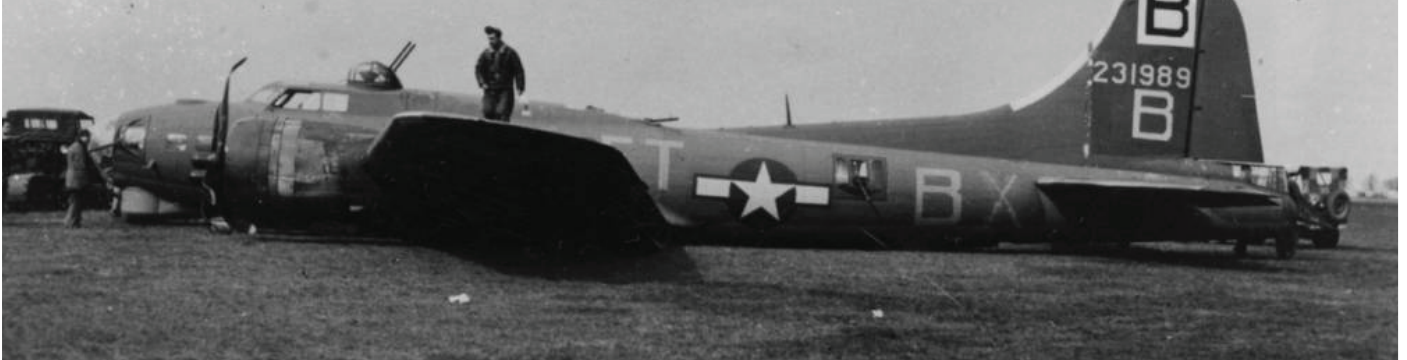
Johann Zsidy Ein Flugzeug auf dem Landweg zu transportieren ist heikel und erfordert einen grossen Aufwand, damit der Rumpf dabei ja nicht beschädigt wird. Weil die „Super Connie“ nach wie vor mit einer Schweizer Zulassung fliegen soll, hat das BAZL auch ein Transportgestell verlangt.

An diesem Gestell musste bei den Schweissstellen eine zerstörungsfreie Materialprüfung durchgeführt werden. In diesem Fall wurde eine Fluoreszenz-Eindringprüfung verlangt.

Bei der Farbeindringprüfung (PT) wird die Oberfläche des zu prüfenden Bauteils von Fett- und Ölrückständen befreit. Anschliessend wird ein Farbeindringmittel aufgesprüht, die geeignet ist, Risse (bis zu einem tausendstel Millimeter Breite) in der Oberfläche eines Werkstoffs schnell zu finden. Diese wird dann mit mithilfe von UV-Bestrahlung sichtbar gemacht. Allerdings kann es bei rauen bzw. spröden Oberflächen zu sogenannten Scheinanzeigen kommen, die tatsächlich keine Fehlstellen sind. Die Kontrolle beim Transportgestell ergab keine Anzeigen und die „Super Connie“ konnte die Schweiz kurz darauf, sicher gebettet, verlassen und nach Deutschland gebracht werden.



Beschädigt durch die deutsche Fliegerabwehr, machte die B-17G-35-BO (42-31989) am 1. April 1944 eine Bauchlandung auf dem Gebiet von Honigton in Grossbritannien. Das Flugzeug wurde repariert und danach wieder bei der 95th Bomb Group eingesetzt... bis es dann, wiederum nach Beschuss durch die Fliegerabwehr, in der Schweiz abstürzte.



Wie von selber gelandet: B-17 „Black Magic“

Kuno Gross Am 25. Februar 1945 griff die amerikanische 8th Air Force mit 1197 schweren viermotorigen Bombern von Grossbritannien aus Ziele in Süddeutschland an. Mit dabei war auch die 336th Squadron der 95th Bomb Group und darunter eine Boeing B-17 mit dem Kennzeichen ET-M und dem Spitznamen „Black Magic“.

Die deutsche „Reichsverteidigung“ war zu diesem Zeitpunkt bereits sehr geschwächt, Jagdflugzeuge kamen wegen Piloten- und Treibstoffmangel nur noch wenige zum Einsatz. So kam es, dass die Amerikaner bei diesem Angriff nur gerade fünf Flugzeuge durch Beschuss der deutschen Fliegerabwehr verloren, drei davon schafften es noch, beschädigt die neutrale Schweiz zu erreichen. Es waren die letzten Maschinen der 8th Air Force, die in der Schweiz notlanden mussten.

Die „Black Magic“, pilotiert von 2nd Lt Karel Havlik, griff zusammen mit anderen Flugzeugen Ziele in München an. Der Kugelturmschütze Sgt George J. Hintz erinnerte sich an diese Mission: „Wir waren etwa acht Minuten vom Ziel entfernt, in einer Höhe von etwa 20'000 Fuss, als unser Motor Nummer 4 getroffen wurde und sich dieser in seine Bestandteile auflösen begann. Wir verloren schnell an Höhe und drehten ab in Richtung Colmar, Frankreich. Wir befanden uns mitten in schwerem Flakfeuer, und ein Teil der Flugzeugnase wurde uns weggeschossen. Die Flügelspitzen waren ebenfalls zerschossen, und dem Heckschützen Sgt Wilbur Schra-

ner wurden seine Maschinengewehre sprichwörtlich aus den Händen geschossen. Wir warfen unsere Bomben irgendwo über einer Stadt ab, dann erhielten wir einen direkten Treffer in Motor Nummer 3 und mussten den Propeller in Segelstellung bringen.

Die Sauerstofftanks unter dem *Flight Deck* waren ebenfalls getroffen und pfliffen wie lecke Autoreifen. Der Hydrauliktank über den Sauerstofftanks leckte ebenfalls.

Als wir begannen, uns für eine Notlandung vorzubereiten, wir zogen gerade den Kugelturm am Bauch des Flugzeuges ein, da erhielten wir noch ein grosses Loch beim Funkerraum. Der Funkertisch wurde getroffen, Motor Nummer 2 hatte Feuer gefangen und die Flammen reichten über die Flügel mit den leckenden Treibstofftanks.“

Ob die letzten Treffer an der „Black Magic“ noch von der deutschen Fliegerabwehr verursacht wurden, oder ob es die Schweizer Flab war, die eventuell auch noch auf das Flugzeug schoss, nachdem es die Grenze überflogen hatte und einen Platz zum notlanden suchte, kann aus den vorhandenen Unterlagen nicht mehr festgestellt werden.

Nach Berichten von Augenzeugen überflog die B-17 um 11:45 Uhr das Städtchen Hitzkirch in Richtung Villmergen, kam also aus Ost-Südost und flog nach Norden. Dann entschied sich der Pilot zum Absprung, er hatte erkannt, dass die Maschine nicht mehr zu halten war und bereits viel zu tief flog, um noch einen Flug- oder wenigstens einen Notlandeplatz zu erreichen.

Da bis auf den Motor ganz links Aus-

ren und niemand mehr gegensteuerte, legte sich das Flugzeug in eine Rechtskurve.

Über der Gegend der Luzerner Gemeinden Schongau und Hämikon sprang die gesamte Mannschaft, neun Mann, ab. Das Flugzeug flog führerlos weiter, kam um 11:55 Uhr, diesmal aus Nordost kommend, wieder über Hitzkirch in Sicht.

Es war bereits so tief, dass man Angst hatte, es würde den Kamin der Mostfabrik treffen. Die B-17 flog über das Dorf Richensee und hatte dann, westlich des Baldeggersees, ein paar hundert Meter nördlich des Weilers Stäfli (Gemeinde Retschwil), Bodenberührung.

Bevor das Flugzeug am Waldrand des „Erlosen“, auf einem Grundstück des Bauern Lütbold aus Ermensee, zum Liegen kam, rasierte es noch mehrere Obstbäume ab. Das Flugzeug war schwer beschädigt. Da waren nicht nur die durch die Fliegerabwehr verursachten Schäden, wie die zerschossenen Motoren und das weggeschossene Kinn. Bei der Landung wurde das Höhenruder demoliert, die Heckkanel eingedrückt und der Rumpf brach etwa drei Meter vor dem Leitwerk in zwei Hälften. Auch das Fahrwerk war abgerissen und verbogen. Bereits um 12:00 Uhr war beim Territorialkommando 8 telefonisch die erste Meldung zum Absprung der Mannschaft und dann zum Absturz des Flugzeuges eingegangen.

Sofort wurden zwei Offiziere und ein Unteroffizier mit einem Personenwagen in Marsch gesetzt. Als diese in Retschwil ankamen, wurden sie bei der Poststelle angehalten und aufgefordert, sich umgehend mit dem Polizeiposten von Hochdorf in Verbindung zu setzen.

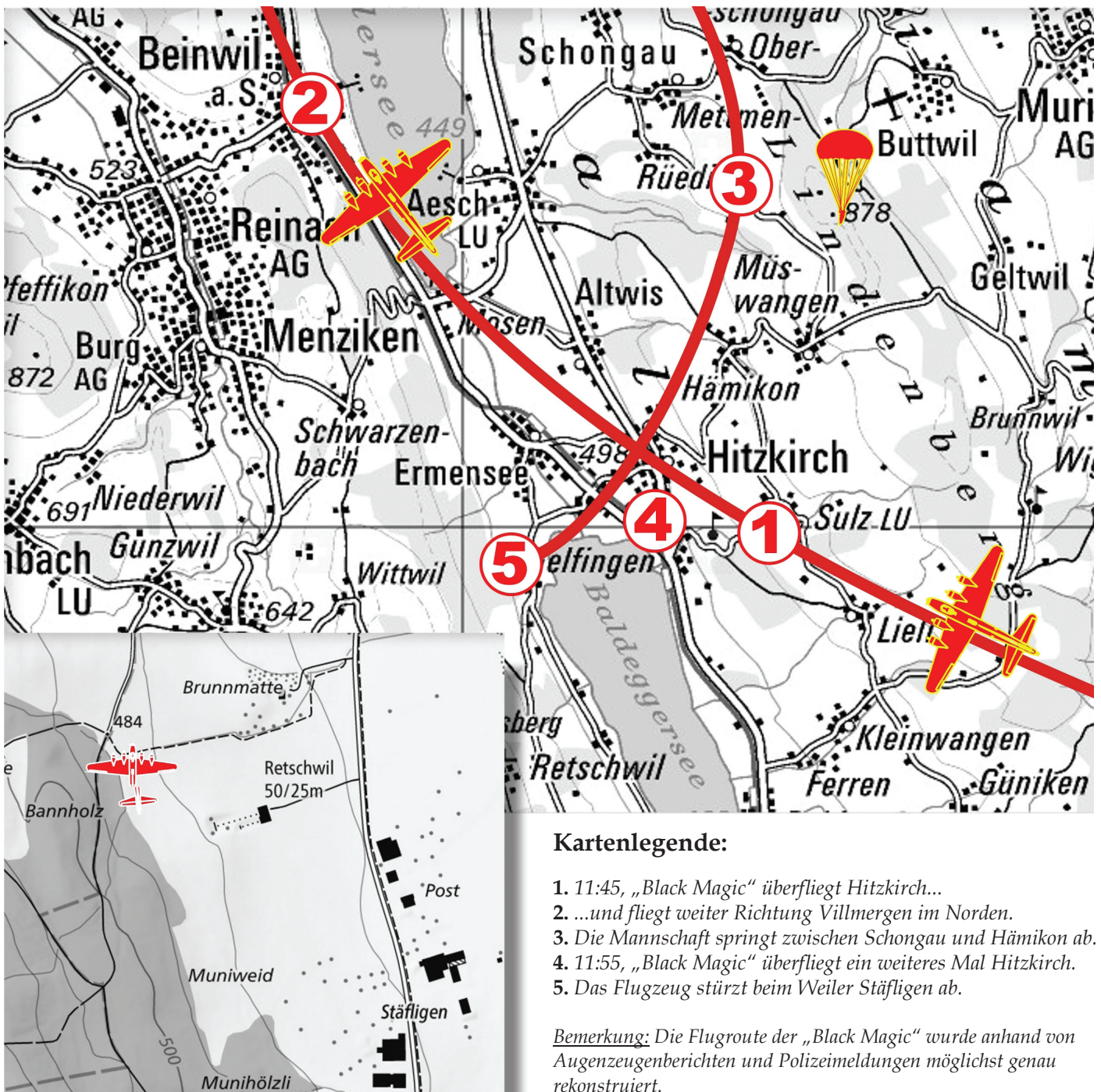
Man teilte ihnen mit, dass praktisch gleichzeitig ein zweites Flugzeug bei Müswangen abgestürzt sei. Die drei Soldaten fuhren bis zur Absturzstelle bei Stäfligen, nach einer ersten Besichtigung fuhren die beiden Offiziere weiter zur Absturzstelle von Müswangen, und Korporal Schneider blieb beim Bomber von Stäfligen. Er stellte schnell fest, dass die Ortswehren, bei denen mittlerweile der OW Kommandant von Hitzkirch den Einsatz befehligte, nicht in der Lage waren, die zahlreich hinzu strömenden Schaulustigen vom Flugzeugwrack entfernt zu halten.

Dies gelang dann Korporal Schneider, nicht zuletzt dank „günstiger Mitwirkung“ des von ihm mitgeführten Schutzhundes.

Ab 14:15 Uhr traf dann mit dem Personal der Übermittlungs Kp. 55 reguläres Militär ein, das unter der Leitung von Oberleutnant Lüthi die Absperrung der Unfallstelle übernahm. Während die Soldaten und die Mitglieder der Ortswehren die verstreut herumliegenden Flugzeug- und Ausrüstungsteile zusammentrugen, stellte Korporal Schneider die Akten und Dokumente, die sich in der Pilotenkanzel befanden, sicher.



Das Logo der 336th. Bomb Squadron



Hans Lang erinnert sich: Der Erste an der Unfallstelle

Hans Lang (†) via Theodor Lang Ich war 21 Jahre alt, als ich den Absturz eines viermotorigen USA-Superbombers bei der Gemeindegrenze Retschwil-Ermensee-Hitzkirch miterlebte. Am Sonntag, den 25. Februar 1945, sassen wir beim Mittagessen. Plötzlich hörten wir die Sirenen aufheulen, und kurz danach gab es einen gewaltigen Krach.

Mein erster Gedanke war: Hier in der Nähe hat eine Bombe eingeschlagen! Ich eilte ans Fenster, riss es auf, und staunte nicht wenig, als ich etwa 300 Meter vom Hof entfernt einen grossen Trümmerhaufen sah. Zusammen mit unserem Hund Bless war ich der erste, der bei der Unfallstelle anlangte. Aber nicht lange dauerte es, da kamen Leute aus allen Himmelsrichtungen angerannt, um die Unglücksstelle zu besichtigen. Die Ortswehren von Retschwil und Hitzkirch sperrten unter dem Kommando des Sekundarlehrers von Hitzkirch, Josef Bussmann, den Absturzplatz ab. Augenzeugen berichteten, der Bomber sei sehr tief geflogen, knapp über den Hochkamin der Mostfabrik von Hitzkirch hinweg, und habe immer mehr an Höhe verloren. Bald

knickte er bei Obstbäumen die Kronen, legte ganze Bäume um und schieferte dann etwa 300 Meter über den Boden, bis er beim Holzlagerplatz am Rande des Erlösenwaldes liegen blieb.

Eigenartigerweise war das Ungetüm nicht so schwer beschädigt. Aus einer Kammer floss Treibstoff aus, direkt in den Moosbach. Von dort floss er in den See hinaus, wo er von der später angerückten Emmener Flugplatzwehr dann angezündet wurde. Meine Cousine von der Post holte in aller Eile ein Gefäss und hoffte, etwas vom damals äusserst begehrten Nass zu retten. Doch das gelang ihr nicht. Eine Treibstoffkammer war nicht beschädigt. Später, beim Abbrechen, konnten die Armee-Mechaniker einige Fass voll abpumpen.

Aus dem Rumpf des Flugzeuges wurden viele Körbe mit Munitionsgurten getragen. Sie waren für die zwölf Maschinengewehre bestimmt.

Es stellte sich bald heraus, dass das Flugzeug führerlos war, die neun Mann Besatzung waren über Fahrwangen und Schongau abgesprungen. Das Wrack wurde in der darauffolgenden Woche abgebrochen und mit Militärlastwagen auf die Station Hitzkirch gebracht. Vier Bahnwagen des „Seetalers“ (lokale Eisenbahn) wurden damit gefüllt.

Die Schweizer „Ortswehren“ wurden 1940 gegründet und bestanden aus nicht-dienstpflichtigen Männern und Frauen, die mindestens 16 Jahre alt sein mussten. Ihre Aufgabe war es, die reguläre Armee auf lokaler Ebene zu unterstützen.



Buch-Quellen: Ian Hawkins „Courage, Honor, Victory - TA First Person History of te 95. Bomb Group“, Hans Heiri Stapfer „Strangers in a strange Land“ und Dani Egger und Theo Willhelm mit ihren Büchern, „Fremde Flugzeuge in der Schweiz 1939-1945“

Augenzeugen: Hans Lang (†) und Kurt J. Jaeger
Dokumente: Diverse Polizeiberichte und Bericht der Direktion für Militärflugplätze aus dem Bundesarchiv in Bern
Zeitungen: „Der Seetaler“ und Artikel aus diversen andere anderen Zeitungen

Dankeschön: Die Artikel um die „Black Magic“ wären nicht möglich gewesen, ohne die Hilfe und Unterstützung von Alois Lang und Annelis Furrer, Stäfligen, Roger Burri, Bettwil, Heinz Ziegler, St. Gallen, Hansjörg Engler, Aesch, Daniel Egger, Widnau und Rolf Zaugg, Utzenstorf.

Besatzung der „Black Magic“: Fallschirmabsprung

Kpl Hengartner, Ter Kdo 5 (Bericht, gekürzt) Gestützt auf Meldungen zu einem abgestürzten Flugzeug wurde sofort der Piket-Offizier des Ter Kdo 5, Hauptmann Weiss, alarmiert, der dann den Auftrag erhielt, die mit dem Fallschirm abgesprungene Mannschaft zu fassen.

Man begab sich sofort nach Bettwil, wo sich im Haus des Kommandanten der Ortswehr, Herrn Alois Wyss, bereits zwei der neun Mannschaftsmitglieder befanden. Umgehend wurden alle umliegenden Ortswehren alarmiert und bereits im Laufe des Nachmittags konnten die restlichen sieben Besatzungsmitglieder gefasst und nach Schongau gebracht werden.

Sechs von ihnen griffen die Ortswehren von Bettwil und Schongau auf, den letzten Kantonspolizist Galliker aus Aesch. Zwei der Besatzungsmitglieder hatten sich bei der Landung leichte Beinverletzungen zugezogen und waren nicht marschtauglich, daher wurden alle sieben mit einem zweispännigen Pferdefuhrwerk nach Hitzkirch geführt und dort im Restaurant „Kreuz“ untergebracht.

Um 18:00 Uhr befanden sich alle neun Besatzungsmitglieder dort und wurden dann vom Polizei-Kommando Luzern in die Flab-Kaserne von Emmen überführt. Ihre Fallschirme und die persönlichen Effekten hatten alle bei sich.

Photo: B-17 Museum Utzensdorf



Kurt J. Jaeger erinnert sich: Begegnung im Wald

Kurt J. Jaeger Ich wohnte damals in Boswil und war eben am Sonntagmorgen nach dem Besuch der Hauptmesse aus der Kirche getreten, als plötzlich ein grosses, viermotoriges Flugzeug über das Dorf donnerte. Flammen schlugen in langen Fahnen aus zwei Motoren und eine dichte Rauchwolke hinter sich herziehend, raste es ziemlich tief auf den Lindenberg zu.

Noch am gleichen Mittag wurden die älteren Schüler vom Dorfweibel aufgeboten, sich bei der Schule zu versammeln. Dort wurden wir vom Lehrer der fünften Klasse informiert, dass das grosse Flugzeug ein amerikanischer Bomber gewesen sei, und dass dieser offensichtlich abgestürzt sei. Die Besatzung hätte sich jedoch wohl zum grössten Teil mit dem Fallschirm retten können. Als Nächstes machte er uns Schülern klar, dass wir jetzt in Gruppen durch den Bergwald streifen müssten, um den Amerikanern klar zu machen, dass sie sich nicht in Nazi-Deutschland, sondern in der Schweiz befänden. Dazu mussten wir aber drei Wörter in englischer Sprache lernen und diese laut im Wald herumschreien: „This is Switzerland! This is Switzerland!“ Dann fuhr er fort: „Und wenn ihr dann einem Mann in einer fremden Uniform begegnet, der nicht Deutsch kann, so müsst ihr ihn einem der ebenfalls suchenden Soldaten übergeben, oder ihn zum Sammelpunkt beim Hof vom Lindebauer in Bettwil begleiten. Dort werden die örtliche Polizei oder Angehörige der Armee ihn dann in Empfang nehmen.“

Jetzt wurde jedem der Schüler ein kleines 1. August Papierfähnchen mit dem Schweizerkreuz in die Hand gedrückt. Kurze Zeit später war ich mit meinen Mitschülern unterwegs ins grosse Waldgebiet, über dem die Fallschirme gesichtet worden waren. Dort teilten wir uns auf. Ich ging alleine einen schmalen Waldweg entlang und war schon einige hundert Meter weit gegangen, als ich zu einem Holzsteg kam, der über einen tiefen Graben führte. Ich schrie aus Leibeskräften: „This is Switzerland!“

Dann bemerkte ich zu meinem Schrecken, wie sich direkt unter mir im Graben plötzlich das Laub bewegte, sich daraus langsam eine Gestalt erhob und stetig grösser wurde. Mich erfasste die nackte Angst, denn er war ganz schwarz im Gesicht. Ich war damals überzeugt, dass es sich um einen „Neger“, einen „wilden Mann aus Afrika“, gar einen „Kannibalen“ handeln musste, genauso, wie man es uns in der Schule erzählt hatte.

Dann bemerkte ich die Pistole, die auf mich gerichtet war. Der Mann stieg zögerlich aus dem Graben hoch und kam auf mich zu. Kaum stand er mir gegenüber, zog er aus einer Brusttasche eine flache Verpackung. „Chocolate“ sagte er mit einer tiefen Stimme. Ich aber schaute nur auf die Pistole, die immer noch drohend auf mich zeigte. Doch dann schien der fremde Mann zu begreifen. Mit einem verlegenen Grinsen senkte er die Pistole, zog etwas aus dem Griffstück heraus und reichte es mir. Dann steckte er die Pistole ins Halfter zurück. Ich nahm allen Mut zusammen und griff zögernd nach dem Magazin, das er mir entgegenhielt. Dann sagte der Mann etwas in eindringlichen Worten, das ich nicht verstand.

Aber ich sah, wie er demonstrativ die Hände in die Höhe hielt. Wollte der Mann vielleicht damit andeuten, dass er sich als Gefangener ergeben wollte? „Switzerland“, sagte der Fremde nun mit einem befreiten Lachen auf das kleine Schweizerfähnchen in meiner Hand zeigend. Vielleicht war dieser Mann gar nicht so gefährlich, dachte ich aufatmend und zeigte einladend den Weg entlang, den ich mit ihm gehen wollte, und der schlussendlich in Bettwil enden würde. Nach knapp einer halben Stunde erreichten wir zusammen den Hof vom Lindebauer. Hier wurde der Fremde freundlich von der Polizei und einem Offizier der Armee empfangen, der dessen Sprache beherrschte. Zu meiner Überraschung sah ich hier ein paar weitere Männer, die in der gleichen seltsamen Uniform steckten, wie mein eigener „Gefangener“. Ich zog das Pistolenmagazin aus meiner Hose und reichte es mit einer kurzen Erklärung dem Offizier. Sichtlich erstaunt startete dieser auf das Magazin und dann auf den Amerikaner, der nun seinerseits die leere Pistole hinlegte. „Das hast du gut gemacht, Bub“, lobte der Offizier immer wieder und klopfte mir anerkennend auf die Schulter. Doch dann wies er mich als Dank für meinen Einsatz zu einem Tisch, wo ich eine Tasse Tee und einen Nussgipfel in Empfang nehmen durfte.

Für mich war es die erste Begegnung mit einem Amerikaner, und sie ergab Gesprächsstoff für viele Tage. Ich war unter meinen Mitschülern plötzlich berühmt, hatte ich doch eigenhändig einen fremden Soldaten aus Amerika in die „Gefangenschaft“ begleitet.

Erst viele Jahre später wurde mir bewusst, dass in der US Luftwaffe zu dieser Zeit kaum Besatzungsmitglieder mit schwarzer Hautfarbe zu finden waren, und sein Gesicht eventuell von Russ und Öl oder zur Tarnung geschwärzt war.

Stäfligen bei Retschwil: Besuch der Absturzstelle

Kuno Gross Der Lindenberg und das Seetaal waren am Morgen des 10. November 2019 dicht in Nebel gehüllt. Wir wollten die Absturzstellen von Müswangen, Hämikon und Hitzkirch (Stäfligen) besuchen, aber es machte nicht den Anschein, dass wir auch wirklich etwas sehen würden.

Aber wir blieben optimistisch, und tatsächlich: Als wir in der Nähe der Absturzstelle der „Touchy Tess“, die am 25. Februar 1945 etwa 45 Minuten nach der „Black Magic“ niederging, anhielten, riss der Nebel auf und gab auch noch die Sicht auf den Wald des Lindenbergs frei, dort, wo die Mannschaft der „Black Magic“ abgesprungen war. Zu zweit vom „Swiss Wing“ waren wir mit Hans Wronka vom „Minnesota Wing“ und Freunden aus Italien unterwegs. Der Grossonkel von Hans sass als Kugelturmschütze in der „Black Magic“ und heute wollten er, sein älterer Sohn und seine Freunde endlich einmal sehen, wo das Flugzeug, abgestürzt war. Wir fuhren von Müswangen her talabwärts, hielten kurz bei der Friedenskappelle von Hämikon, wo die Plakette zum Gedenken an die Besatzung der über diesem Dorf explodierten „Lancaster“ hing. Dann hob sich der Nebel plötzlich und wir konnten sogar über das Tal hinweg zur Absturzstelle der „Black Magic“ sehen.

Alois Lang, der Vater des heutigen Landeigentümers, war bereits vor Ort. Mit ihm gekommen war Annelies Furrer, die als Kind Augenzeugin des Absturzes wurde: „Wir sassen bei Mittagessen. Es gab Kartoffelstock und Bratwurst. Der Vater war vom Militär beurlaubt und sass mit uns am Tisch, als plötzlich ein Geräusch immer lauter wurde. Wir liefen zum Fenster und sahen gerade noch, wie ein riesengrosses Flugzeug berstend über die Wiese schlitterte, Obstbäume mit sich riss und dann beim Holzplatz am Rande des Erlösenwaldes zu liegen kam.“

Es war ein spezielles Gefühl, an genau dem Ort zu stehen, wo vor knapp 75 Jahren, am 25. Februar 1945, ein Flugzeug abgestürzt war. Und den Beweis, dass wir genau am richtigen Ort standen, konnte ich Hans Wronka in Form von zwei kleinen Aluminiumteilen des Rumpfes der B-17 übergeben.

Und auch an diesem Tag konnte man wieder ein tiefes Motorengerumm hören. Aber diesmal war es kein abstürzendes Flugzeug, sondern „Swiss Wing“ Warbird-Pilot Roger Burri mit der Stinson L-5, der die Absturzstelle mehrfach überflog und auch noch einen Blumenstrauss abwarf. Sehr eindrücklich... und Frau Furrer freute sich darüber.



Oben: Roger Burri vom Swiss Wing überfliegt die Absturzstelle mit der Stinson L-5 (Das Foto ist bearbeitet). Unten: Die Gruppe an der Absturzstelle der „Black Magic“.
[Fotos: Kuno Gross]





Links: Die Absturzstelle der B-17 „Black Magic“ beim Holzlagerplatz am Rande des Erlösenwaldes. Die Stelle befindet sich zwar auf dem Gemeindegebiet von Hitzkirch, jedoch liegt sie nur etwa 300 Meter nordwestlich der alten Poststelle vom Weiler Stäfli (Gemeinde Retschwil), direkt hinter der Anlage der Pistolenschützen.

Das Foto von 1945 zeigt die Schäden an der „bauchgelandeten“ B-17 sehr deutlich, vor allem kann man an der Lage des Seitenleitwerks klar erkennen, dass der Rumpf hinter dem Tragflügel gebrochen ist. Auch die Schäden am rechten Flügel, die durch die Kollision mit Obstbäumen verursacht wurden, sind klar zu erkennen. Am linken Bildrand sieht man eventuell „Bless“, den Hund, der vom Augenzeugen Hans Lang erwähnt wird.



Links: Die Absturzstelle im Oktober 2019. Die Nase des Flugzeuges befand sich etwa dort, wo heute der Wegweiser steht.

Unten: Bereits 1945, als das Wrack der „Black Magic“ zur Verschrottung entfernt wurde, wurden alle herumliegenden Teile eingesammelt. Auch in den zurückliegenden Jahrzehnten wurde mehrfach nach verbliebenen Teilen gesucht. Heinz Ziegler aus St. Gallen und Alois Lang, dessen Familie das Grundstück gehört, suchten im Oktober 2019 trotzdem noch einmal. Die ganze Fläche wurde mit einem Detektor begangen, und tatsächlich kamen noch mehrere Metallteile zum Vorschein, die eindeutig dem abgestürzten Flugzeug zuzuordnen sind. Abgebildet sind zwei Teile der braun lackierten Rumpfbefestigung und ein Nietstück.

