

MATERIALSAMMLUNG: FLUGSCHEIBEN

Artikel

Eingetragen von:

Geschrieben am: 19.09.2007 10:10:00

von Greyhunter

Immer wieder tauchen innerhalb der "UFO-Szene" GerÄ½chte Ä½ber "Flugscheiben" auf, die angeblich im Dritten Reich entwickelt worden sein sollen. Die folgenden Texte bringen etwas Licht ins Dunkel!

Deutsche Flugkreisel Gab's die?

Als die Alliierten nach Beendigung des zweiten Weltkrieges die von ihnen erbeuteten, umfangreichen Unterlagen Ä½ber deutsche Geheimwaffen gesichtet und teilweise verÄ½ffentlicht hatten, erschienen ab 1950 in der Presse laufend Meldungen Ä½ber sogenannte "fliegende Untertassen" oder auch "Flugscheiben", die von den Deutschen wÄ½hrend des Krieges entwickelt und erprobt worden sein sollten.

Das Interesse an diesen ungewÄ½hnlichen FluggerÄ½ten war nach dem Krieg, in einer Zeit, in der man sich in Deutschland endlich Klarheit Ä½ber die geheimnisvollen V-Waffen verschaffen wollte, nur zu verstÄ½ndlich. Und diese Wissbegier wurde im Falle der Flugkreisel natÄ½rlich noch dadurch verstÄ½rkt, dass um etwa die gleiche Zeit eine Welle von Meldungen Ä½ber "Foo Fighters" und "UFOs" anliefe, denen allerdings ein ganz anderer Ursprung nachgesagt wurde.

Vorgeschichte

Bei den deutschen Flugkreiseln sollte es sich um FluggerÄ½te handeln, die durch ein um einen zentralen, nicht mitdrehenden Rumpf umlaufendes Rotor- oder Scheibensystem in der Lage sein sollten, sowohl senkrecht zu starten und zu landen als auch mit ungewÄ½hnlich hoher Geschwindigkeit horizontal oder schrÄ½g in jeder beliebigen Richtung zu fliegen - womit ein solches GerÄ½t fÄ½r militÄ½rische Einsatzzwecke natÄ½rlich hochinteressant sein musste. In den ab 1950 verÄ½ffentlichten Berichten wurden im wesentlichen zwei verschiedene Modelle solcher Flugscheiben sowie eine als V 7 bezeichnete Flak-Mine erwÄ½hnt.

Einer dieser Flugkreisel sollte von einem FlugkapitÄ½n Schriever, der andere von einem Dr.-Ing. Miethe entworfen und gebaut worden sein. Beiden Flugkreiseln wurden fantastische Flugleistungen nachgesagt. Nach diesen Berichten wurde die Idee zu dem Schrieverschen Flugkreisel im FrÄ½hjahr 1941 geboren, ein Modell - vermutlich dem bekannten Kinderspielzeug nachempfunden - im Juni 1942 geflogen und damit, nach Schrievers Ansicht, die Richtigkeit seiner Ä½berlegungen bestÄ½tigt.



Im August 1943 soll der Erfinder mit drei Vertrauten auf einem BMW-Platz bei Prag eine Grossausführung seines neuen Fluggerätes gebaut und das ursprünglich mit Luftschrauben ausgerüstete Gerät im Sommer 1944 auf Strahltriebwerke umgerüstet haben. Im April 1945 war die fliegende Untertasse angeblich zur Erprobung fertig, konnte aber vor Kriegsende (8. Mai 1945, 24.00 Uhr) nur noch einen Probelauf, keinen Erstflug, durchführen und musste am 9. Mai 1945 gesprengt werden, wonach sich sein Erbauer samt Unterlagen nach Westen absetzte.

Widersprüche

Rolf Schriever ist in den 50er Jahren verstorben. In seinem Nachlass fanden sich neben einer undatierten, von dem Erfinder offenbar nach dem Krieg verfassten provisorischen Baubeschreibung nebst rohen Skizzen seines Fluggerätes mehrere einschlägige Zeitungsausschnitte (siehe Quellennachweis, Pos. 2-9, 12-14, 16). Die ersten dieser Notizen datieren vom 30.3. und 2.4.1950. Rudolf Augsteins flinke Reporter, sonst der Konkurrenz sehr oft um mehrere Nasenlängen voraus, konnten in diesem Fall die sensationelle Nachricht über Schrievers Flugkreisel nur ganze drei Tage vor dem offensichtlich aus der gleichen Quelle schöpfenden Wochenblatt "Heim & Welt" herausbringen.

Diese beiden Veröffentlichungen mit ihrem im wesentlichen übereinstimmenden Inhalt könnten als Unterlage für ähnliche Berichte dieser Art gedient haben, die sich jedoch in manchen Punkten, zum Teil sogar erheblich, von den beiden Erstveröffentlichungen unterschieden. Bei kritischer Durchsicht des vorliegenden Materials stellt man schnell eine Vielzahl offensichtlicher Unstimmigkeiten fest. So entstand nach einer Quelle die Idee zu Schrievers Untertasse im Jahre 1942, nach diversen anderen dagegen schon 1941, während eine weitere ein ganz präzises

Datum nennt: den 15.7.1941. Nach einer Aussage flog Schrievers Modell am 1.6.1942, nach einer anderen dagegen 2 Tage später. Das Datum des Baubeginns der eigentlichen Maschine ist ähnlich unklar: einmal wird 1943, ein anderes Mal dagegen 1944 erwähnt.

Noch spannender wird's beim Datum der Fertigstellung: während ein angeblicher Augenzeuge, ein Oberring. Klein, behauptet, dass er den Erstflug des Schrieverschen Geräts am 14.2.1945 gesehen habe, gibt der Erbauer Schriever an, dass der Vogel erst im April 1945 zur Erprobung bereitstand, nicht geflogen habe, sondern vor dem Erstflug zerstört worden sei. Die Aussage des "Augenzeugen" Klein gewinnt nicht an Glaubwürdigkeit, wenn man erfährt, dass eine im Kriegstagebuch der 8. Luftflotte als Anlage noch vorhandene Wettermeldung vom 14.2.1945 für den in Betracht kommenden Raum eine sehr niedrige Wolkendecke, Regen, Schnee und schlechte Sicht verzeichnet. Das sind Witterungsbedingungen, bei denen man ein so revolutionäres Fluggerät ganz bestimmt nicht zum Erstflug starten lässt. Bei einer in 400-800 m Höhe beginnenden, 8/10-10/10 geschlossenen Wolkendecke wäre es kurz nach dem Start ausßer Sicht geraten. ...

Aber die Unstimmigkeiten gehen noch weiter. Nach einer Quelle wurde als Transportmittel bei der Flucht ein Flugzeug, nach anderer Lesart ein Auto benutzt. In einem Falle war das Flugziel München und die Firma Dornier, im anderen der Bayrische Wald, im dritten noch präziser der Ort Regen. Auch wann und wo Schrievers Unterlagen abhanden kamen, wird ganz unterschiedlich geschildert. Während dies z. B. laut "Spiegel" am 4.8.1945 in Bremerhaven geschah, passierte der Diebstahl nach anderen Quellen bereits am 14.5.1945, also wenige Tage nach dem Absetzen aus Prag, nach anderer Lesart dagegen erst Wochen später.

Technisch unmöglich

Die ganze Geschichte stimmt, wie man sieht, vorn und hinten nicht. Sie ist im Gegenteil höchst unglaubwürdig und wäre vermutlich schon in den fünfziger Jahren gestorben, wenn sich damals ein Techniker etwas näher mit dem seltsamen Vogel befasst und ein wenig gerechnet haben würde. Dabei hätte sich sehr schnell herausgestellt, dass bei den angegebenen 1800 U/min ganz gewaltige Zentripetalbeschleunigungen auftreten würden, die man in dieser Größenordnung (26200 g) sonst nur in der Waffentechnik und dort auch nur bei kleinkalibrigen Geschossen erlebt. Bei einem Triebwerksgewicht von 560 kg (BMW 003) müssten zur Aufhängung der Turbine massive Bolzen aus hochfestem Stahl verwendet werden, die, gleichmäßige Kraftverteilung vorausgesetzt, bei einer Zweipunktbefestigung jeweils 142 mm, bei einer Dreipunktbefestigung immerhin noch jeweils 116 mm Durchmesser hätten haben müssen.



Dabei hätte diese enorm schwer ausfallende Aufhängung nur für das nicht in Betrieb befindliche Strahltriebwerk ausgereicht, nicht für das laufende! Bei letzterem würden Kippmomente in der Größenordnung von 110'000 mkp auftreten. Die von Schriever konzipierte Untertasse war also in der vorgesehenen Konfiguration nicht zu realisieren. Abgesehen hiervon und von der unmöglichen Gewichtsangabe ging das auch aus anderen Gründen nicht: bei einem Fluggewicht von etwa 3 to hätte Schriever und seine Mitarbeiter etwa 2 to hochwertigen Materials, zahlreiche Instrumente und nicht weniger als fünf Strahltriebwerke beschaffen müssen.

Zu jener Zeit waren Werkstoffe und Triebwerke jedoch Mangelware, die man weder für Geld noch für gute Worte irgendwo kaufen oder gar "organisieren" konnte. Wer damals ein solches Projekt durchführen wollte, musste offiziell seinen Bedarf mit einer entsprechenden Begründung anmelden und erhielt dann gegebenenfalls die für die Beschaffung erforderlichen Papiere. In jedem Falle erhielten die zuständigen Stellen Kenntnis von dem neuen Projekt, es wurde also "aktenkundig". Trotz aller Kriegswirren sind die Unterlagen von Speers Ministerium vollständig erhalten geblieben, ebenso wie die stenografisch aufgenommenen sogenannten Milch-Gespräche

und die peinlichst genauen Angaben über Rohstoffverteilung, Personaleinsatz, Projektfortschritte usw. enthaltenden Kriegstagebücher der verschiedenen Rüstungskommandos.

Merkwürdigerweise enthält "keine" dieser Dokumentensammlungen, von denen die Milch-Besprechungen über 40'000 Seiten umfassen und das KTB des RK VIII den Zeitraum vom 15.8.1939 - 31.12.1944 lückenlos abdeckt, auch nur den geringsten Hinweis auf den Schrieverischen Flugkreisel, die Mietresche Flugscheibe oder die Flakmine V 7. Mit anderen Worten: es hat keines dieser Geräte gegeben, sie sind weder gebaut worden, geschweige denn zum Flug gekommen.

Leichtgläubigkeit kritikloser Leser

In den ersten Jahren nach dem Kriege, als noch keine wirklich authentischen Dokumente über die Geheimwaffenentwicklungen des 3. Reiches verfügbar waren, hatten Aufschneider, Fantasten und verkrachte Erfinder herrliche Zeiten, denn jede, auch die unmöglichste Story wurde gierig "geschluckt". Nur so ist es zu erklären, dass zahlreiche Meldungen, wie die über die ominösen Flugkreisel, kritiklos veröffentlicht und ebenso bereitwillig von vielen auch geglaubt wurden. Von manchen offenbar sogar noch heute, wie eine in der April-Ausgabe 1972 der Werkszeitschrift der Vereinigten Flugtechnischen Werke-Fokker GmbH, Bremen, veröffentlichte, als Ulk gemeinte Notiz gezeigt hat.

Die Meldung "Unbekannte Flugscheiben bei VFW-Fokker entdeckt" hatte durchschlagenden Erfolg: es kamen von vielen Seiten Anfragen nach weiteren Unterlagen über die im Bild vorgestellte "Geheimwaffe". In Wirklichkeit handelte es sich bei dieser um ein einfaches Modell, das aus zwei zusammengeklebten Kunststoffmanschetten für elektrische Stecker, drei Kugelschreiber-Fahrwerksbeinen, dem Sockel aus einem Plastik-Modellbaukasten sowie einigen Kleinteilen bestand. Recht martialisch mit Balkenkreuzen und Tarnfarbe bemalt sah es ganz überzeugend aus. Für manchen, wie sich gezeigt hat, schon ein bisschen zu echt.

Provisorische Baubeschreibung des Schrieverischen Flugkreisels

(Zusammengestellt anhand eines Manuskriptes des Erfinders). Der Rumpf besteht im wesentlichen aus einer linsenförmig abgeplatteten Kabinenkugel, die in der Mitte einer Flügelblattscheibe angeordnet ist und aus einer oberen und unteren Hälfte besteht. In dem oberen Teil befindet sich der Kommandostand für eine mehrköpfige Besatzung, ausgerüstet mit Bedienungs-, Navigations- und Triebwerksüberwachungsgeräten und -instrumenten, sowie die Steuerorgane.

Am bzw. im unteren Teil, das gegenüber dem oberen um 360 Grad drehbar ist, sind zwei Strahltriebwerke nebst Tanks angeordnet. Federnde, unterhalb der Triebwerke angeordnete Bauteile ersetzen das sonst übliche Radfahrwerk. In Höhe des Schwerpunktes des Gesamtsystems befindet sich an der Kabine ein ringförmiger Ansatz, in dem auf besonderen Lagern eine Schaufelblattscheibe läuft. Die Blattspitzen der 21 Schaufeln sind von einem Ring umschlossen, der nicht nur zur Stabilisierung, sondern auch zur Verminderung des induzierten Widerstandes dient. Drei unterhalb der Flügelblattscheibe angeordnete Strahltriebwerke dienen zum Antrieb der Scheibe.

Die Triebwerke sind an sogenannten Trägerplatten aufgehängt, die gleichzeitig als Kraftstoffbehälter dienen. Für Start, Landung und Senkrechtflug wird die Blattscheibe auf

1650-1800 U/min gebracht; bei 3 to Fluggewicht steigt das Gerät senkrecht mit ca. 100 m/sec. Für den Reiseflug wird die Drehzahl auf 500 U/min gedrosselt, die Steigung der Schaufeln so verändert, dass weder Auf- noch Abtrieb vorhanden ist und die beiden Triebwerke in der unteren Rumpfhälfte werden in Gang gesetzt. Im Horizontalflug erreicht das Gerät 4200 km/h. Bei Schr gstart werden alle fünf Triebwerke gleichzeitig eingesetzt. Die Steuerung um die Hochachse erfolgt durch Drehen der unteren Rumpfhälfte gegenüber der oberen.

Quellen-Nachweis

1. Schriever, Ing. Rudolf, Beschreibung "Projekt-Flugkreisel" und Zeichnungen des Erfinders, ohne Datum, in der Bremerhavener Zeit entstanden
2. "Untertassen-Flieger-Kombination", Der Spiegel, 30. März 1950
3. "Flugkreisel, irdisch", Heim & Welt, Nr. 14, 2. April 1950
4. Sautier, G., Dipl.-Ing. "Luftwaffe plante Scheiben-Flugzeuge", Quelle unbekannt, ohne Datumsangabe
5. "Fliegende Untertassen - eine deutsche Erfindung", Autorenpsudonym "Criticus", Die 7 tage, 5. Jahrgang, Nr. 26, Freitag, 27. Juni 1952
6. Meyer, G. H. "Die deutsche "Fliegende Untertasse"", Das Ufer - die Farb-Illustrierte, Nr. 18, 1. September 1952, (Fliegende Untertasse = Deutscher Flugkreisel?)
7. Keller, Dr. Werner "Erste "Flugscheibe" flog 1945 in Prag" -enthält Speers Beauftragter, Interview mit Oberingenieur Georg Klein, Welt am Sonntag, 25.4.1953
8. "Fliegende Untertassen in Deutschland erfunden", Sonderbericht der "Deutsche Illustrierte", S. 1350/51, ohne Datum
9. "Das gab's - die fliegende Untertasse der deutschen Luftwaffe" ZB, Illustrierte für Menschen im Atomzeitalter, vermutlich Nr. 25, Dezember 1953 (?)
10. Sievers, Edgar "Flying Saucer über Südafrika - zur Frage der Besuche aus dem Weltraum", Sagittarius - Verlag, Pretoria 1955
11. Luser, Rudolf "Die deutschen Waffen und Geheimwaffen des 2. Weltkrieges und ihre Weiterentwicklung, J.F. Lehmanns Verlag, München, 4. Auflage, 1962, S. 189/91 (gleicher Text in 1. Auflage, 1956)
12. "Wunderwaffen 1945"- erst heute lüftet sich der Schleier, Bild am Sonntag, 17. Februar 1957, S. 19
13. "Die UFOs - eine deutsche Erfindung", Das neue Zeitalter, 9. Jahrg., Nr. 41, 5. Okt. 1957, S. 4
14. Luser, Rudolf "Fliegende Untertassen, eine deutsche Erfindung - von Deutschen erprobt - in West und Ost weiterentwickelt.", Das neue Zeitalter, Nr.9, 1958, S. 3
15. Bericht über russische Weiterentwicklung der "Flakmine V 7", unbekannte englischsprachige Quelle, kein Datum
16. "Deutsche UFOs schon 1947/48 einwandfrei beobachtet", Das neue Zeitalter, 17. Jahrgang, Nr. 6, 6. Februar 1965
17. Hahn, Fritz, Schreiben an den Verfasser vom 12. und 14.12. 1974 [Quelle: "Luftfahrt international", Nr. 9 (Mai-Juni 1975)].

Gab es Deutsche Flugkreisel?

Während des zweiten Weltkrieges tauchten gelegentlich unbekannte Flugobjekte auf, die sich hinter die Bomber der kämpfenden Parteien hefteten und diese kurze Zeit lang verfolgten. Man gab den Objekten den Namen 'foo fighters'. Die Alliierten dachten dabei an eine deutsche, die Deutschen an eine amerikanische oder russische Geheimwaffe. Nach dem Krieg sichteten die Alliierten die von ihnen erbeuteten, umfangreichen Unterlagen über deutsche Geheimwaffen, die von den Deutschen während des Krieges entwickelt und erprobt worden sein sollen.

Man dachte, nun das Problem der 'foo fighters' gelöst zu haben. Die bisher gesichteten 'fliegenden Untertassen' waren deutsche Geheimwaffen. Was ist davon zu halten? Bei den deutschen 'Flugkreisel' soll es sich um Fluggeräte handeln, die durch ein um einen zentralen, nicht mitdrehenden Rumpf umlaufendes Rotor- oder Scheibensystem in der Lage sein sollten, sowohl senkrecht zu starten und zu landen, als auch mit ungewöhnlich hoher Geschwindigkeit horizontal oder schräg in jeder beliebigen Richtung zu fliegen - womit ein solches Gerät für militärische Einsatzzwecke natürlich interessant sein musste.

Angeblich erreichten diese 'Flugkreisel' 1944 horizontal Mach 2 bis 2,3 und stiegen vertikal in ca. zwei Minuten auf 12 km Höhe. In der Presse wurden in der Regel zwei verschiedene Modelle der 'Flugkreisel' sowie eine als 'V 7' bezeichnete Flak-Mine erwähnt. Die Konstrukteure waren der Flugkapitän Schriever und ein Dr. Ing. Miethe. Schriever hat nach seinen Berichten den ersten dieser 'Flugkreisel' in Prag fertiggestellt. Geflogen ist sein Gerät allerdings nicht. Nach Kriegsende musste er samt seinen Plänen unter abenteuerlichen Umständen aus Prag fliehen. Er schlug sich durch die amerikanischen Linien bis in den Bayrischen Wald, wo er als landwirtschaftlicher Hilfsarbeiter bei den Bauern Zuflucht gefunden hat.

Eines Tages kam er auf den Hof zurück und fand sein Quartier ausgeplündert vor. Jahre später las er Berichte über das Auftauchen von 'fliegenden Untertassen' über den USA. Von da an glaubte Rudolf Schriever zu wissen, in wessen Hände seine Pläne gefallen sind. Der frühere V-Waffen-Ingenieur Dr. Richard Miethe erklärte wörtlich: "Ich wage zu behaupten, dass fliegende Scheiben, falls sie am Himmel kreisen, in Deutschland konstruiert, nach meinen Anordnungen fertiggestellt und wahrscheinlich in Serie von den Sowjets nachgebaut wurden." Sein entwickelter Flugkreisel war eine Weiterentwicklung der V-Waffen in Scheibenform.

Die als 'V 7' bezeichnete Flak-Mine sollte angeblich mit Radarsteuerung eine Reichweite von 21000 km haben. Hitler hatte sich zu spät für eine Serienproduktion entschlossen, so dass die 'V 7' nicht mehr zum Einsatz kam. Nach Durchsicht vieler Pressenotizen, die über diese deutschen Geheimwaffen berichten, wurden allerdings viele Unstimmigkeiten entdeckt. Hier seien nur einige genannt. Im Jahre 1942 entstand nach einer Quelle der Flugkreisel von Schriever, nach diversen anderen bereits 1941. Eine Quelle nennt sogar ein präzises Datum: 15. 7. 1941. Interessanter wird es noch bei der Aussage des Obering. Klein, der behauptet, den Erstflug dieses Fluggerätes am 14. 2. 1945 gesehen zu haben.

Laut Schriever ist es aber nie geflogen, sondern wurde noch vor dem Erstflug zerstört. Im Kriegstagebuch der 8. Luftflotte befindet sich außerdem als Anlage eine Wettermeldung vom 14. 2. 45, die besagt, dass sich zum Zeitpunkt des angeblichen Erstfluges in dem in Betracht kommenden Raum eine sehr niedrige Wolkendecke, Regen, Schnee und schlechte Sicht befanden. Also wirklich keine Wetterbedingungen, bei denen man ein so revolutionäres Fluggerät zum Erstflug starten lässt. Es wäre bei einer in 400 bis 800 Meter Höhe beginnenden 8/10 bis 10/10 geschlossenen Wolkendecke kurz nach dem Start außer Sicht geraten.

Die ganze Geschichte über die deutschen Flugkreisel ist höchst unglaubwürdig, denn auch technisch war die Herstellung der Geräte unmöglich. Bei den in den Beschreibungen angegebenen 1000 U/min. mussten Zentripetalbeschleunigungen in der Größenordnung von 26200 g auftreten, die man nur in der Waffentechnik (KK-Geschosse) erlebt. Zur Aufhängung der Turbine (BMW 003 - Gewicht 560 kg) müssten massive Bolzen aus hochfestem Stahl mit einem Durchmesser von etwa 140 mm verwendet werden. Für das nicht in Betrieb befindliche Strahltriebwerk hätte diese enorm schwer ausfallende Aufhängung ausgereicht, aber nicht für

das laufende!

Bei letzterem wärden Kippmomente in der Größenordnung von 110000 mkp auftreten. In dieser Form war die Herstellung gar nicht zu realisieren. Bei einem Fluggewicht von ca. 3 Tonnen hätte Schriever etwa 2 Tonnen hochwertiges Material, zahlreiche Instrumente und fünf Strahltriebwerke benötigt. Diese kaum vorhandenen Werkstoffe und Triebwerke konnte man sich allerdings nirgends 'besorgen'. Es ging nur über den offiziellen Weg mit den erforderlichen Papieren, in denen man seinen Bedarf und eine entsprechende Begründung anmeldet. Die zuständige Stelle erhielt also davon Kenntnis und legte eine Akte an. Von Speers Ministerium sind aber trotz aller Kriegswirren die Unterlagen vollständig erhalten geblieben, ebenso wie die peinlichst genauen Angaben über Rohstoffverteilung, Personaleinsatz, Projektführung usw. In dem lückenlos abgedeckten Zeitraum vom 15. 8. 39 bis 31. 12. 44 enthalten die Dokumentationen merkwürdigerweise keine Hinweise auf die deutschen Flugkreisel.

Der schrieversche Flugkreisel ist also nie geflogen und die von Dr. Miethe entwickelte 'V 7' nicht zum Einsatz gekommen. Wenn die Amerikaner oder Sowjets tatsächlich die Pläne der deutschen 'Untertassen-Entwickler' erbeutet haben sollten, hätten sie trotzdem nicht in dem kurzen Zeitraum von nur zwei Jahren, als die ersten unbekannten Flugobjekte in Massen auftraten, die Flugapparate derartig schnell entwickeln können. Außerdem wurden von amerikanischen Bomberbesatzungen bereits während des zweiten Weltkrieges über Deutschland unbekannte Flugobjekte beobachtet. Abschließend lässt sich sagen, dass anscheinend keine deutschen 'Flugkreisel' oder 'Flugscheiben' gebaut wurden und geflogen sind. Nichts deutet darauf hin, dass die seit Jahren beobachteten unbekannten Flugobjekte (UFOs) amerikanische oder russische Weiterentwicklungen deutscher Geheimwaffen sind.

Quellen-Nachweis

'Fliegende Untertassen', R. Strehl - Oldenkott-Rees

'Luftfahrt international' Nr. 9, Mai-Juni 1975

'Die deutschen Waffen und Geheimwaffen des 2. Weltkrieges und ihre Weiterentwicklung', R. Luser, J.F. Lehmanns Verlag.

'Untertassen - Flieger - Kombination', Der Spiegel, 30. 3. 50.

'Flugkreisel, irdisch', Heim & Welt, Nr.14 v. 2. 4. 50.

'Erste Flugscheibe flog 1945 in Prag', Interview mit Ober-Ing. Klein, Welt am Sonntag, 25. 4. 53.

'Wunderwaffen 45', Bild am Sonntag, 17. 2. 57.

'Die UFOs - eine deutsche Erfindung', Das neue Zeitalter, Nr. 41, 5. 10. 57.

'Deutsche UFOs schon 1947/48 einwandfrei beobachtet', Das neue Zeitalter, Nr. 6, 6. 2. 65.

Deutsche Flugscheiben ?

In der UFO-Szene tauchen seit Jahren immer wieder Gerüchte über angeblich aus dem Dritten Reich stammende Flugscheiben auf, die als "Haunebu-Entwicklungen" bezeichnet werden. In Kombination mit diesen Beiträgen wird oftmals auch revisionistisches Gedankengut an den Mann gebracht. Doch was hat es mit diesen "Haunebus" auf sich?

Der bekannte deutsche UFO-Forscher und Schriftsteller Michael Hesemann hat hierzu im "Alien.de" Forum einige interessante Informationen eingestreut, die ich auszugsweise wiedergeben möchte: Das Wort Haunebu stammt aus dem ägyptischen und steht für die "götter-Völker" (Völker vom nördlichen Meer, von Ägypten aus die "götter"). Diese Seevölker griffen um 1190 v.Chr. unter Ramses III. Ägypten an. Sie werden als Pleti (Pelasger), Kreti (Kreter) und Dan

(Danaer) bezeichnet. Nachdem Ägypten sie besiegte, siedelten sie sich an der Küste Palästinas an... es sind die Philister der Bibel!

Der deutsche Pastor Jürgen Spanuth sah 1952 bei einer Ägyptenreise die Darstellungen der Seevölker. Weil sie Hörnerhelme trugen, folgerte er, es seien Nordgermanen und stellte die These auf, das alles sei die Vorlage für Platos Atlantisbericht ... und Atlantis hätte bei Helgoland gelegen. Seine Bücher erschienen in einem rechtsextremen Verlag und wurden in der rechten Szene begeistert aufgenommen. Damit wurde NACH 1953 (als das erste Spanuth-Buch erschien) das Wort Haunebu bei Nazis populär.

Die Haunebus sollen Tachyonenantrieb gehabt haben. Tachyonen wurden erst 1969 entdeckt und erhielten da erst ihren Namen. Die Haunebu-Dokumente sind NACHWEISBAR auf einer Schreibmaschine der 70er Jahre getippt worden, der selben Maschine, die ein Nazi-UFO-Promoter für seine ersten Manuskripte benutzte. Die Baupläne der Haunebu stammen von George Adamski, einem umstrittenen US-Kontaktler der 50er Jahre. Adamski behauptete aber, es seien venusische Raumschiffe...

erstmals hier 10.2.07, neu on top 19.9.07

Eintrag aus unserem Forum und Start zu einer Diskussion, vom Okt. 2006:

Im Visier der braunen Spinne
Rechtsextreme unterwandern die Ufo-Szene

Die Ufo-Forschung hat gerade in Deutschland einen schweren Stand. Wird in den Medien überhaupt einmal etwas zu dieser Thematik gebracht, kann man mit Sicherheit davon ausgehen, dass es entweder als unseriös abgestempelt, das Thema ins Lächerliche gezogen wird oder ausschließlich Skeptiker, selbsternannte Ufoexperten, freilich ohne wirkliche Kenntnis der Materie, in einer penetranten, oberlehrerhaften Weise ihre vorgefertigten Erklärungstheorien aus dem Hut zaubern und dem staunenden Publikum präsentieren. Ist nun dieses schon für eine seriöse, objektive Auseinandersetzung mit dem Thema nicht gerade hilfreich, so gibt es in der deutschsprachigen UFO und Paranormalo Szene eine äußerst bedenkliche Entwicklung, vielen noch gar nicht recht bewusst: Die systematische Unterwanderung durch Rechtsextremisten!

Nun dürfen wir uns jene braunen Zeitgenossen, deren Ziel die Infiltration ist, nicht als dumpfe, geistig unterbelichtete Glatzköpfe in Bomberjacken und Springerstiefeln, hasserfüllten Parolen brüllend, vorstellen. Nein, diese Sorte von Leuten ist von einer ganz anderen Art und deshalb weit gefährlicher. Es handelt sich meist um den/die netten/n Nachbar/in von nebenan, gut bürgerlich, unauffällig, mit angenehmen Umgangsformen, intelligent und eloquent, kurz gesagt jemand, mit dem man gerne Kontakt pflegt, sofern man nicht über dessen extreme politische Gesinnung im Bilde ist.

Die Neonazis der neuen Generation verfolgen ihr Ziel der Unterwanderung auf vielfältige Art und Weise. Bei der Führungsschicht treffen wir sehr oft Verleger, Autoren und Betreiber eigener Webseiten an. Diese Verlage und Schriftsteller haben sich sehr oft auf esoterische und insbesondere auf Verschwörungsliteratur spezialisiert. Es ist aber keineswegs so, dass in den Veröffentlichungen jener Autoren offen nationalsozialistische Propaganda betrieben wird, dazu sind diese Leute viel zu clever und wissen ganz genau, wie weit sie gehen dürfen, ohne mit dem

Gesetz in Konflikt zu geraten! Die Bücher sind meist sehr geschickt aufgebaut und der unvoreingenommenen Leser wird allmählich, ohne dass er es bemerkt, in die gewünschten Bahnen gelenkt.

Oft werden die Ängste des Lesers vor den Folgen der Globalisierung, vor Umweltzerstörung, vor dunklen Mächten im Hintergrund, welche die Geschicke der Menschheit lenken, thematisiert. Und zum Schluss fragt man sich, ob an den Ausführungen nicht doch etwas dran sein könnte, schließlich klingt es ja durchaus überzeugend und logisch. Spätestens dann ist man diesen 4blen Rattenfängern schon auf den Leim gekrochen, wobei ich ausdrücklich betonen will, dass gewiß nicht jeder Autor, der über globale Verschwörungen schreibt, der rechten Szene zuzuordnen ist.

In den betr. Werken ist oft durchgehend von geheimnisvollen Mächten im Hintergrund die Rede, welche unbemerkt von der ahnungslosen Bevölkerung die wirkliche politische, wirtschaftliche und wissenschaftliche Macht in ihren Händen konzentrieren. Bei diesen Mächten handelt es sich um die sogenannten Illuminaten und/oder um fremde Wesenheiten, die sich als Menschen tarnen, bzw. sie geistig und körperlich übernommen haben oder um Hybride zwischen Menschen und Außerirdischen, die alle Führungspositionen in Politik und Wirtschaft eingenommen haben. (Wobei man bedenken muss, dass auch völlig unpolitische Menschen sich natürlich mit derartigen Theorien beschäftigen, eine Unterscheidung ist schwierig und nicht jeder Interessierte ist natürlich ein Rechter. Was zählt ist also das Motiv!)

Inwieweit solche Behauptungen auf Tatsachen beruhen und sich erhärten lassen, soll aber hier nicht das Thema sein. Zu diesem Zeitpunkt ist alles noch harmlos und unverfänglich, bedenklich wird es dann, wenn der Leser nach weitergehenden Informationen sucht und dabei den Empfehlungen des Autors folgt. Sehr schnell gerät man dann an einschlägig bekannte Verlage, spezialisiert auf Machwerke von Autoren mit rechtslastiger, wenn nicht sogar offen rechtsextremer Couleur, meist im Ausland lebend, um sich der deutschen Gerichtsbarkeit zu entziehen.

Und in den Büchern dieser braunen Schreiberlinge werden dann die Dinge offen beim Namen genannt. Da sind es keineswegs mehr anonyme Mächte, die für das Elend in der Welt verantwortlich sind. Jetzt wird die Katze aus dem Sack gelassen: Mit diesen Mächten sind - wundert es? - natürlich die Juden gemeint. Daneben findet man auch Werke, die den Nationalsozialismus lobpreisen, Geschichtsklitterung betreiben, SS-Schergen verherrlichen und Adolf Hitler vergöttern.

Als unbescholtener Betroffener, Interessierter, Hobby Forscher, sollte man also auch beim unverfänglichen Stöbern in der Paranormalen u. UFO Szene des Internets die Augen aufhalten.