



UFO-Beobachtungen

Sichtungen - Dokumentationen - Beurteilungen

Über die Genese des Reichsflugscheiben-Mythos

Wissenssoziologie und Möglichkeiten der Grenzwissenschaften

Phantomraketen über Mitteleuropa

Literatur

Inhalt

Editorial97

UFO-Beobachtungen



02.09.2019, 27305 Bruchhausen-Vilsen -
Uenzen98

Über die Genese des Reichsflugscheiben-Mythos



anhand der Presserezeption der 1950er
und 1960er Jahre im
deutschsprachigen Raum101

Phantomraketen über Mitteleuropa

114

Literatur

Unidentifizierbare Flugobjekte über
Deutschland und die mutmaßlichen
Absichten ihrer Insassen118
AUSSERIRDISCH122
Magisches am Himmel125

Impressum

Herausgeber

*Gesellschaft zur Erforschung des
UFO-Phänomens (GEP) e. V., gegr. 1972*
Postfach 2361, 58473 Lüdenscheid
Telefon: (0 23 51) 2 33 77
Telefax: (0 23 51) 2 33 35
e-Mail: redaktion@jufof.de

Bankverbindung

Postbank NL Dortmund (BIC PBNKDEFFXXX)
IBAN: DE87 4401 0046 0018 3814 64

Redaktion und verantwortlich im Sinne des Presserechts

Hans-Werner Peiniger, Danny Ammon

Namentlich gekennzeichnete Beiträge und die
Aussagen in den Literaturhinweisen und
Anzeigen müssen nicht unbedingt den
Auffassungen der GEP entsprechen. Für
unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos
wird nicht gehaftet. Das jufof erscheint alle zwei
Monate auf nicht-kommerzieller Basis; der
Abdruck von Beiträgen erfolgt daher honorarfrei.

Hinweise für Autoren

www.jufof.de/ueber-das-jufof/autorenhinweise

Bezugspreis

1 Jahr (6 Ausgaben): 27,00 €
zzgl. Porto: national 11,00 €, international 22,00 €
Für GEP-Mitglieder ist der Bezug im
Mitgliedsbeitrag enthalten. Das Abonnement
verlängert sich um ein Jahr, wenn es nicht drei
Monate vor Ablauf schriftlich gekündigt wird.
Es gelten unsere AGB.

Anzeigenpreise

Bitte fordern Sie unsere derzeit gültige Preisliste
an. Sachgebundene Kleinanzeigen sind bis zu
sechs Zeilen für Abonnenten und bis zu zehn
Zeilen für Mitglieder kostenlos!

Nachdruck

Auch auszugsweise nur mit schriftlicher
Genehmigung der GEP e. V. und unter Zusendung
eines Belegexemplars zulässig.

Druck

bis500 Druck, 98693 Ilmenau
© 2021 GEP e. V.

Editorial

Liebe Leserschaft,

Am 25. Juni wurde der lang erwartete UFO-Bericht der US-Regierung veröffentlicht. Dessen Ankündigung und eine Äußerung des ehemaligen US-Präsidenten Barack Obama haben einen wahren UFO-Hype ausgelöst. Auch wir wurden von zahlreichen Medien um ein Statement gebeten. Inzwischen hat sich der Hype wieder etwas gelegt und sich die Gemüter beruhigt. Der veröffentlichte Bericht hat einen Umfang von enttäuschenden neun Seiten und enthält keine spektakulären Detailinformationen. Letztendlich spiegelt er sogar das Ergebnis unserer Arbeit wider. Ja... auch wir haben einen gewissen Anteil an ungeklärten Fällen. Aber ebenso wie in dem Bericht, spekulieren wir aufgrund dieser Fälle nicht über außerirdische Besucher. Was der Bericht enthält, welche Schlüsse sich daraus ergeben haben und wie sich das zu unserer Arbeit in der GEP verhält haben wir in einem 13-minütigen YouTube-Video zusammengefasst: <https://youtu.be/OnAFepZtjfy>.

Der bereits erwähnte Anteil an ungeklärten Sichtungen liegt bei uns in der GEP bei schwankenden 3 bis 5 Prozent. Ein neues Fallbeispiel finden Sie im vorliegenden **jufof**. GEP-Mitglied und Fallermittler Mattis Lüthmann berichtet über einen interessanten Fall, den er vor Ort untersucht hat und den wir als PROBLEMATIC UFO klassifiziert haben.

Im Rahmen unserer Arbeit wollen wir u. a. auch einen sachlichen und aufklärenden Gegenpool zu Verschwörungstheorien bieten. André Kramer beschäftigt sich mit dem populären Mythos der Reichsflugscheiben. Er hat sich auf die Suche nach den Ursprüngen dieses Mythos begeben und dabei die Presseberichterstattung der 50er und 60er Jahre ausgewertet.

1946 erschienen in Skandinavien vermehrt Berichte über raketenähnliche UFOs, die man in der Presse als Geister- oder Phantomraketen bezeichnete. GEP-Mitglied Ulrich Magin beschäftigt sich in seinem Aufsatz mit der Frage, ob es auch in Mitteleuropa solche Berichte gab.



Rezensionen runden diese Ausgabe des **jufofs** ab.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich noch einmal auf unsere Preisrätsel hinweisen. GEP-Mitglieder haben hier, meistens exklusiv, die Möglichkeit, ein Exemplar des vorgestellten Buches zu gewinnen. Die bisher bei uns eingehenden Lösungen waren jedoch von der Menge her überschaubar. Die Gewinnchance ist also recht hoch. Eine E-Mail mit dem gesuchten Lösungswort reicht. Machen Sie doch einfach mal mit...

Aufgrund der Corona-Pandemie mussten wir auf persönliche Kontakte verzichten. Gleichzeitig gab es Überlegungen, wie wir die Mitglieder besser in unsere Arbeit integrieren oder daran teilhaben lassen können. Wir haben verschiedene Videokonferenzen eingerichtet, die wir über die Plattform DISCORD realisieren. Neu ist, dass wir jetzt einen virtuellen Stammtisch einrichten, der an jedem dritten Donnerstag im Monat stattfinden wird. Hier können sich ab 19 Uhr (mit oder ohne Kamera, Ende offen) die Mitglieder ohne festes Thema virtuell treffen, sich austauschen und diskutieren. Schauen Sie doch einfach mal vorbei.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre und bleiben Sie gesund.

Ihr Hans-Werner Peiniger

UFO-Beobachtungen

Dokumentationen – Beurteilungen

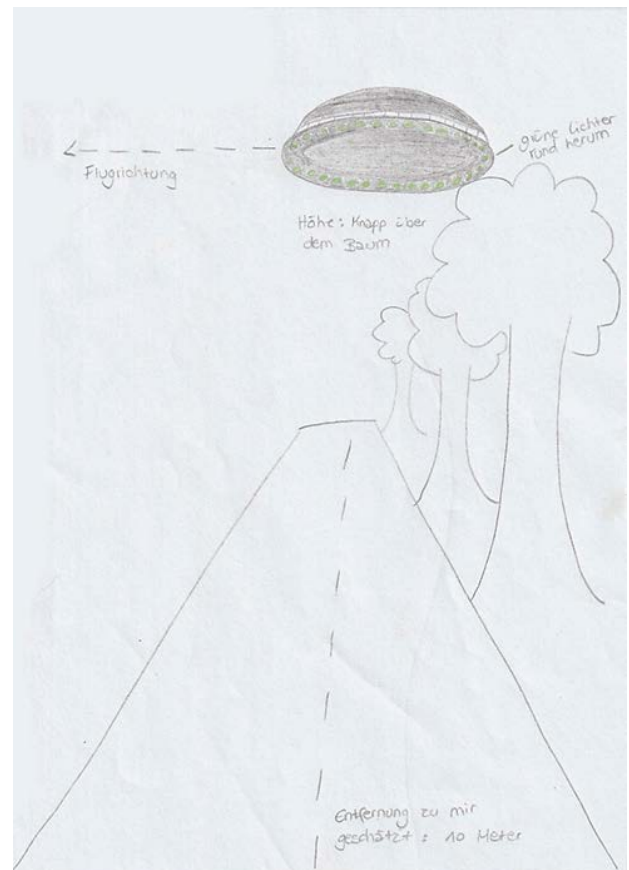
Ungewöhnlicher Flugkörper über Bruchhausen-Vilsen - Uenzen

FALLNUMMER: 20190902 A
 DATUM: 02.09.2019
 UHRZEIT: 23:35 - 23.55 Uhr
 PLZ, ORT: 27305 Bruchhausen-Vilsen-
 Uenzen
 LAND: Deutschland
 ZEUGEN: Ein verlobtes Paar
 KLASSEFIKATION: CE I
 BEURTEILUNG: PROBLEMATIC UFO
 IDENTIFIKATION: keine
 ERMITTLUNGEN: ruhen
 ERSTKONTAKT: Falldatenbank, 03.09.2019
 UNTERSUCHER: Mattis Lühmann

Sachverhalt

In der fast wolkenlosen Montagnacht des 2. Septembers 2019 befand sich ein verlobtes Paar, welches anonym bleiben möchte, in getrennten Autos und auf unterschiedlichen Straßen, auf dem Heimweg in Richtung Bruchhausen-Vilsen, in Niedersachsen, Deutschland. Die 23-jährige Zeugin kam aus Richtung Schwarme und befand sich um etwa 23:38 Uhr gerade auf einer von weiten Feldern umgebenen Straße, dem Uenzer Damm, kurz vor Uenzen, als plötzlich ein großes Objekt vor ihr auftauchte. Es kam hinter einem Baum, der rechts neben der Straße stand hervor und flog von rechts nach links über die Straße. Im ersten Augenblick dachte sie an einen Hubschrauber oder einen Flugzeugabsturz, aber realisierte schnell, dass es gar nicht wie ein Hubschrauber oder Flugzeug aussah. Sie beschrieb, dass es bloß 10 Meter von ihr ent-

fernt war und nur knapp über den Baum hinweg flog, so tief, dass sie Angst hatte, damit zusammenzustoßen. Es war ein großes, rundes, aber nicht flaches Objekt, mindestens so groß wie ein Pkw. Des Weiteren war das Objekt dunkel, aber hatte viele durchgehend leuchtende grüne Lichter rundherum an der Unterseite sowie ein etwa mittiges, klares, schwaches Licht. Außerdem bemerkte die Zeugin eine Rotation an dem Objekt.



Skizze der Zeugin

Obwohl sie das Autoradio ausgeschaltet hatte, konnte sie außer ihrem eigenen Motorengeräusch keine anderen Geräusche und auch keinen starken Wind, wie man es



Fotomontage (Auf der Straße der Begegnung)

bei einem Hubschrauber vermuten würde, wahrnehmen. Das Merkwürdige ist, dass sie das Objekt nicht schon bevor es vor ihr über dem Baum auftauchte, rechts über den Feldern gesehen hatte.

Das Objekt flog dann in gerade Flugbahn, vielleicht so schnell wie ein Hubschrauber, obwohl es ihr im ersten Moment ziemlich langsam erschien, weiter über die Felder. Sie hatte es bis zu einer Minute durch die Frontscheibe und das Seitenfenster beobachten können. Sie beschleunigte, weil sie Angst hatte und kontaktierte über Handy direkt ihren Verlobten, der sich auf einer anderen Straße, etwa vier Kilometer von ihr entfernt befand. Währenddessen bemerkte sie plötzlich so etwas wie ein Auto oder einen Trecker mit eingeschalteten Scheinwerfern neben ihr auf dem Feld, wovon sie aber nur das Licht sehen konnte, was ihr noch mehr Angst machte. Zu ihrem Schrecken berichtete ihr Verlobter außerdem, dass auch er gerade ein merkwürdiges Flugobjekt beobachten würde. Er kam gerade aus Richtung Martfeld und war in einem kleinen Ort namens Kleinborstel südöstlich seiner Verlobten unterwegs.

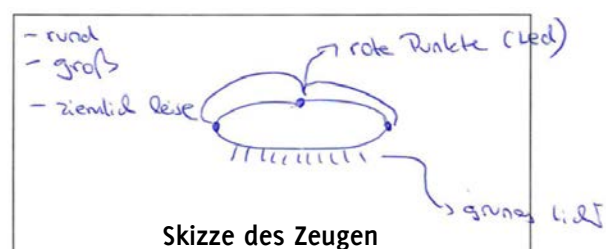
Gegen 23:45 Uhr bemerkte er rechts von der Straße ein grünes schimmerndes Licht. Er sah, wie es in etwa 15 bis 20 Metern Entfernung direkt über ein Gebäude flog, unge-

fähr doppelt so hoch wie dieses. Und auch er beschrieb es als ein großes rundes Objekt, so groß wie ein kleines Flugzeug, mit einem grünen Lichtkegel an der Unterseite. Außer dem grünen Licht hat er aber auch drei rote blinkende Lichter an der Oberseite des Objekts gesehen. Es rotierte um sich selbst und es waren keine Geräusche, außer seinem eigenen laufenden Motor zu hören, selbst mit heruntergefahrenem Seitenfenster

nicht. Auch hier bewegte es sich von rechts nach links über die Straße und flog in gerade Flugbahn und gleichbleibender Geschwindigkeit weiter.



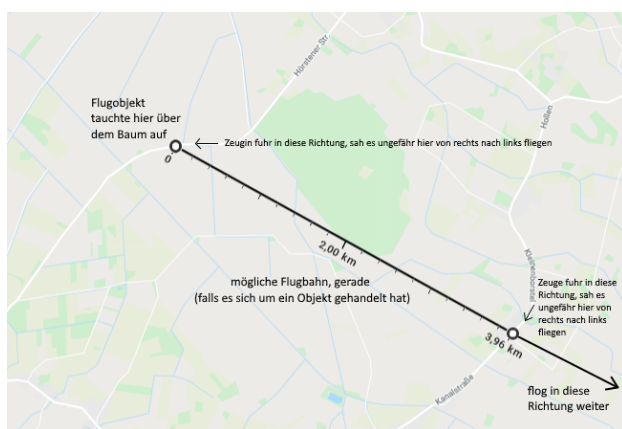
Entfernung der Sichtungsorte



Skizze des Zeugen

Er sah es durchs Seitenfenster und bog die nächste Straße links ab, um es weiterzuverfolgen. Das Objekt flog links von ihm in einiger Entfernung in vielleicht 15 bis 20 Metern Höhe gerade über die Bäume und

Felder hinweg. Er beschleunigte und versuchte mitzuhalten, aber es flog zu schnell für ihn. Es bewegte sich immer weiter geradeaus in Richtung Hoya, bis er es nach mehreren Minuten nicht mehr sehen konnte. Leider kam keinen der beiden Zeugen während der Sichtung ein anderes Auto entgegen. Zu Hause angekommen erzählten sich die beiden, was sie beobachtet hatten und vermuteten, dass sie beide dasselbe Objekt gesehen haben. Einen Tag später wurde die Sichtung bereits von der Zeugin in der Falldatenbank eingetragen.



Mögliche Flugbahn des Objekts

Mitte Dezember wurde dann ein Artikel in einer Lokalzeitung zu den Sichtungen vom 2. September veröffentlicht¹, daraufhin haben wir zwei Hinweise erhalten.

Zwei Freunde wollen ebenfalls in der Gegend, im August oder September, ein grünes helles stillstehendes Leuchten über einer Baumreihe, etwa 300 Meter von ihnen entfernt, gesehen haben. Plötzlich, sagt der Melder, habe es sich bewegt und sie haben es mit dem Auto in Richtung Schwarme verfolgt, wo sie es aber bald verloren.

Ein anderer Hinweisgeber meinte, dass in der Gegend und zu dem Zeitraum öfters zwei Hubschrauber unterwegs waren, von denen mindestens einer grün beleuchtete Rotoren hatte. Die Person sei selber einmal fast von einem solchen Hubschrauber überflogen worden und hat erst bei größerer

Annäherung ein Geräusch hören können.

Diskussion und Beurteilung

Im November war ich persönlich vor Ort und habe die beiden Zeugen befragt, die unbedingt anonym bleiben wollten, um nicht als Spinner dazu stehen. Wir sind alle Orte mehrmals abgefahren und mir wurde genau beschrieben, wie sich alles abgespielt hat. Ich halte die beiden Zeugen für sehr glaubwürdig und glaube, dass sie ihr Erlebtes nach bestem Wissen wiedergaben. Wenn sie sich bei der Beschreibung des Flugobjekts oder ihrer Erinnerung nicht mehr sicher waren haben sie es auch zugegeben.

Die Größe und die Geschwindigkeit des Flugobjekts würden für einen Hubschrauber sprechen und die Rotoren könnten für die wahrgenommene Rotation verantwortlich gewesen sein, obwohl die Rotation unten an dem Objekt gewesen sein soll. Auch die Farben rot und grün sprächen für ein herkömmliches Fluggerät, da sie bei diesen für gewöhnlich als Positionslichter verwendet werden. Jedoch stimmen die Anordnung der Lichter, die beschriebene Form, der nächtliche Tiefflug und die Geräuschlosigkeit nicht mit einem Hubschrauber überein. Merkwürdig ist auch, dass die Zeugin das beleuchtete Objekt nicht schon rechts von den Bäumen über dem offenen Feld bemerkte. Die beiden Zeugen kamen dem Objekt recht nahe und der Zeuge konnte das Objekt sogar für kurze Zeit mit offenem Seitenfenster verfolgen, ohne das Flugobjekt als Hubschrauber identifizieren zu können.

Auf Internetportalen zur Nachverfolgung von Flugverläufen wurde kein Flugverkehr in der gefragten Region zur gefragten Zeit registriert.

Weil das gesichtete Objekt doch einige anormale Charakteristika aufweist, möchte ich den Fall als PROBLEMATIC UFO klassifizieren. Die Ermittlungen ruhen, aber ich hoffe immer noch auf weitere Hinweise oder gar auf eine Klärung der Sichtung.

Mattis Lühmann

¹ www.kreiszeitung.de/lokales/diepholz/bruchhausen-vilsen-ort52437/ufo-niedersachsen-raetselhafte-himmelserscheinung-13344252.html

Über die Genese des Reichsflugscheiben-Mythos anhand der Presserezeption der 1950er und 1960er Jahre im deutschsprachigen Raum

André Kramer

Einleitung

In meinem Buch „Vorsicht Verschwörung“ befasste ich mich vor einigen Jahren auch ausführlich mit dem bis heute populären Mythos, in Deutschland seien während des Zweiten Weltkriegs scheibenförmige Flugzeuge mit geradezu fantastischen Eigenschaften entwickelt worden. Je nach Lesart seien diese von deutschen Ingenieuren und Erfindern oder gar von Aliens vom Aldebaran entwickelt worden. Manchmal werden sie noch heute von den geflohenen Nazis selbst gesteuert, manchmal wurde die Technik von den Russen und/oder Amerikanern weiterentwickelt. In diesen Varianten wird der Mythos heute zumindest dargestellt.

In meinem Buch gehe ich im Wesentlichen auf die Ausgestaltung dieses Mythos ein und auf die Protagonisten (und deren ideologische Absichten) dahinter.

Nachdem Danny Ammon mich mit dem italienischen UFO-Forscher Maurizio Verga bekanntmachte, der gerade an einer ausführlichen Aufarbeitung zum Reichsflugscheibenmythos arbeitet und ich ihm in regem Austausch mit der deutschsprachigen Presserezeption der 1950er Jahre versorgte, die mir vorlag und die ich auftreiben konnte, begann ich mich vermehrt für die Ursprünge des Mythos zu interessieren.

Ich nahm mir die deutschsprachigen Presseberichte also selber noch einmal vor und erstellte eine Tabelle zu den einzelnen

angeblichen Erfindern und weiterer Protagonisten, die in diesem Kontext immer wieder in der deutschsprachigen Presseberichterstattung der 1950er und vereinzelt 1960er Jahre auftauchten. Bereits hier lässt sich eine Art Evolution des Mythos erkennen, dessen „Kern“ offensichtlich nicht mehr darstellt, als eine Reihe gescheiterter Erfinder und mutmaßlicher Betrüger, die in Nachkriegszeiten offenbar mit wilden Geschichten und hochtrabenden Behauptungen Aufmerksamkeit und Geld gewinnen wollten.

Die Welt, in der der frühe Mythos der Fliegenden Untertasse als deutsche Erfindung gedeihen konnte

Die Nachkriegszeit in Deutschland war geprägt vom Wiederaufbau, einem Umgang mit Schuld und Verarbeitung der Niederlage Deutschlands. Gleichzeitig wurden die Schrecken des Krieges durch den entflammten Konflikt zwischen Ost- und West wach gehalten. 1949 war es zur Gründung zweier Staaten in Deutschland gekommen.

Die Menschen suchten ihren Platz in der neuen Gesellschaft und unter den veränderten Bedingungen. Einige konnten sich gut positionieren und ein normales Leben weiterführen. Anderen wiederum gelang es nach dem Krieg nicht, beruflich wieder Fuß zu fassen.

Eine Zeit des Fortschrittsglauben und der Zukunftsangst war angebrochen. Die techni-

schen Innovationen dieser Zeit, hier sei auch die wegweisende und gleichzeitig brandgefährliche Atomenergie zu nennen, sorgten sowohl Hoffnungen als auch für Ängste.

Mit dem Ende des Krieges war der Nationalsozialismus natürlich noch lange nicht aus allen Köpfen vieler Menschen vertrieben. Viele überzeugte Nazis wurden noch immer mit hohen Ämtern vertraut und die Schmach der Niederlage wird an vielen von ihnen genagt haben.

Die Fliegenden Untertassen haben die Bühne betreten

Der Sommer 1947 war in den USA auch geprägt von den Fliegenden Untertassen, die zunächst jedoch nur recht zaghaft Eingang in die deutschsprachige Presse erhielten. Schnell wurden jedoch auch erste Sichten aus Europa berichtet.

Die Einschätzungen zu dem Phänomen variierten zwischen vorsicht-abwartend, das Ganze für Nonsense zu erklären oder der Annahme, hier wären beeindruckende technische Innovationen am Himmel zu sehen. Außerirdische waren hierbei schnell eine beliebte These zur Herkunft der Scheiben am Himmel. Eine solche Annahme passte gut zum Zeitgeist und war durch Science-Fiction-Literatur aber auch wissenschaftliche Spekulationen rund um eine vermeintliche Marszivilisation vorbereitet.²

Auch der gewaltige technische Fortschritt durch Erfindungen wie der Raketentechnik und natürlich auch der Atomenergie schürten sowohl Hoffnungen als auch Ängste. Die Vorstellung bemannter Raumfahrt wurde realistisch und bereits zu Beginn der 1960er Jahre umgesetzt.

Doch auch eine andere Idee rund um die fliegenden Untertassen schwelte mit und wurde ab Anfang der 1950er Jahre auch in der Presse ausgesprochen: Könnte es sich bei den Fliegenden Untertassen um völlig neue Flugzeugkonstruktionen handeln? Und wenn ja, welche Nation könnte der Urheber

dieser fantastischen Erfindungen sein?

Das Narrativ der weiterentwickelten Nazi-Geheimwaffe war hierbei nicht ausschließlich naheliegend und so wurden zu Beginn auch andere Nationen verdächtigt, die Untertassen-Hysterie durch spektakuläre neue Flugzeuge angeheizt zu haben.

Deutsche Erfinder „lösen“ das Geheimnis um die fliegenden Untertassen... oder auch nicht

Ab März 1950 tauchen dann erste Gerüchte darüber auf, bei den Fliegenden Untertassen könnte es sich um von den Siegermächten weiterentwickelte Flugzeuge handeln, die ursprünglich in Nazi-Deutschland entwickelt wurden. Eine ganze Reihe von angeblichen Erfindern und weiterer Gewährsleute tritt hier erstmals in die Öffentlichkeit, um „das Geheimnis um die Herkunft der Fliegenden Untertassen“ zu lösen.

Der frühere österreichische Kronprinz, Otto von Habsburg, äußerte sich gegenüber der Presse dahingehend, dass er glaube, bei den Scheiben am Himmel handle es sich um russische Flugzeuge für topographische Aufnahmen. Die Russen hätten, so vermutet er, deutsche V-Waffen-Technologie erbeutet und weiterentwickelt.³

Im gleichen Monat trat der Ingenieur und ehemalige Wirtschaftsminister der faschistischen Regierung um Mussolini, Giuseppe Belluzzo an die Öffentlichkeit. Er behauptete, bei der Entwicklung der Fliegenden Untertassen habe es sich um eine Kooperation zwischen Hitler und Mussoli gehandelt. Belluzzo selbst sei der Konstrukteur einer solchen Scheibe von zehn Metern Durchmesser gewesen. Die Pläne seien 1943 bei Mussolinis Flucht nach Norditalien verschollen.⁴ Auch der Spiegel zitierte Belluzzos Behauptungen. So habe er erklärt:

„Der Durchmesser der rotierenden Leichtmetallscheibe betrug zehn Meter. Als

² Vgl. Verga 2020, S. 31 ff.

³ Vgl. o. A. 1950 (1 & 2)

⁴ Vgl. o. A. 1950 (3)

*Treibstoff wurde eine Mischung aus komprimierter Luft und Naphta verwendet, wie bei den Düsenflugzeugen. Das komprimierte Gas strömte aus zwei entgegengesetzt an der Scheibe angebrachten Strahlrohren, der Apparat wurde in rotierende Bewegung versetzt und bewegte sich in der Luft weiter.*⁵

Belluzzos Scheibe habe eine Bombenlast von 5000 Kilogramm tragen können,⁶ und als seinen technischen Mitarbeiter benennt er den Ingenieur Kurt Schnittke.⁷

Auch Kurt Schnittke meldete sich dann in einem Interview zu Wort. Laut Schnittke seien einige andere Flugscheibenkonstrukteure nach Kriegsende in die Sowjetunion gegangen und die Zeitung spricht von den ersten Sichtungen Fliegender Untertassen vor drei Jahren in Polen, Finnland und Schweden und vermutet hier russische Weiterentwicklungen der Technik.

Während Belluzzo angab, es habe sich um ein deutsch-italienisches Gemeinschaftsprojekt gehandelt, das von Hitler und Mussolini dann fallengelassen wurde, behauptete Schnittke, dass das so nicht stimmen würde und die Deutschen hier sehr viel investiert hätten.

Er habe ab 1943 gemeinsam mit seinem Kollegen Rentel bei Messerschmidt in Augsburg Modellversuche mit Flugscheiben unternommen. Rentel sei später in die Sowjetunion gegangen und vermutlich der Urheber der fliegenden Scheiben.

Zunächst hätten sie mit Sprengsätzen versehene Drehflügler nach Vorbild von Samenkörnern in der Luft entwickelt. Dann habe Schnittke einen Drehflügler von 26 Metern Länge entwickelt, der mit einem Düsenantrieb versehen gewesen sei. Diese dienten dem Senkrechtstart, der bei späteren Versuchen das Flugzeug angeblich in 15000 Metern Höhe brachte.⁸

Zu diesem Herrn Rentel konnten keine weiteren Informationen gefunden werden.

Interessant ist jedoch schon hier, dass die Aussagen zwischen Belluzzo und Schnittke variieren. Sowohl in den Details, dem politischen Rahmen, aber auch darin, wer der eigentliche Entwickler gewesen ist.

Doch zur gleichen Zeit tauchten noch andere Flugzeugkonstrukteure auf, die behaupteten, sie hätten die Fliegenden Untertassen während des Kriegs erfunden.

Einer der bekannten angeblichen Flugscheibenentwickler ist sicherlich Rudolf Schriever. Auch dieser hat 1950 für sich in Anspruch genommen, der eigentliche Erfinder der Fliegenden Untertassen zu sein. Der Spiegel berichtet, dass Schriever 1950 in Bremerhaven lebend, UFO-Geschichten sammle, weil er fest davon überzeugt sei, dass es sich um Weiterentwicklungen seiner Konstruktion des „Flugkreisels“ handle.⁹ 1942 sei er erstmals die Idee hierzu gekommen, ein Jahr später betraute er tschechische Ingenieure in Prag mit statischen Berechnungen. Der Flugkreisel habe einen dreiteiligen Aufbau gehabt: Eine abgeflachte Kugel als Gondelaufbau mit Kommandostand und Kontrollgeräten, ein drehbares Gondelunterteil und eine rotierende „Schaukelblattscheibe“ drum herum. Der Durchmesser der Scheibe betrug 14,40 Meter mit drei Antriebsdüsen an der Unterseite. 4200 km/h Geschwindigkeit und Reichweite von 6000 Kilometern sollten erreicht werden. Seine Pläne waren 1945 kurz vor Abschluss, doch dann kamen die Russen am 15.04.1945. Im Gartenhaus der Schwiegereltern konstruierte er nach Kriegsende weiter, doch bei einem Einbruch am 04.08.1948 wurde alles gestohlen.¹⁰ So zumindest seine Schilderung.

In anderen Darstellungen dieser Zeit variieren auch hier die Details. So heißt es etwa, er habe sich bereits 1941 mit dieser Konstruktion befasst,¹¹ und in einem telefonischen Interview habe Schriever angegeben, seine Konstruktion habe eine Höchst-

⁵ Vgl. o. A. 1950 (4)

⁶ Vgl. o. A. 1950 (5 & 6)

⁷ Vgl. o. A. 1950 (7)

⁸ Vgl. ebd.

⁹ Vgl. o. A. 1950 (8), S. 34

¹⁰ Vgl. a. a. O., S. 35

¹¹ Vgl. Santier 1950

geschwindigkeit von 4600 km/h bei einem Aktionsradius von 6400 Kilometern erreicht. Seine, noch vor Kriegsende angefertigten Baupläne, seien von Unbekannten aus seinem Labor gestohlen worden. In einem Safe in Prag hinterlegte Kopien seien vielleicht den Russen in die Hände gefallen, deren Maschinen die Scheiben am Himmel auch seien. Derzeit arbeite er als Chauffeur in Bremerhaven, könne aber zusichern, innerhalb von sechs Monaten einen solchen Flugkreisel herzustellen.¹²

Später heißt es auch, zwischen 1941 und 1945 habe er den „Flugkreisel“ konstruiert. Fliegende Untertassen seien Fortentwicklungen nach seinen Plänen, die am 14. Mai 1945 in Regen im Bayrischen Wald beim Landwirt Prestel gestohlen wurden. Dort sei er nach seiner Flucht aus Prag untergekommen. Er habe jetzt Angebote aus vielen Ländern der Welt zum Bau seines Flugkreisels. Am 15.07.1941 habe er mit ersten Entwicklungsarbeiten begonnen. Am 02.06.1942 sei das erste Modell fertiggestellt worden. Ein Testflug, angetrieben von kleinen Raketen, sei ein voller Erfolg gewesen. Später in Prag sei ein großer Prototyp gebaut worden. Die Spannweite betrug 14,40 Meter und seine Spitzengeschwindigkeit betrug etwa 4000 km/h.¹³

Bereits 1954 wird seine Konstruktion als Fakt behandelt und „Schriewer“ als einer der Flugscheibenkonstrukteure bezeichnet.¹⁴

Neben Belluzzo wird dann auch ein weiterer Italiener zum Flugscheiben-Entwickler erklärt. Francesco Tallei soll 1942 ein rotierendes scheibenförmiges Flugzeug erfunden haben. Diese sei zunächst unbemannt gewesen, eine Kabine auf einer Scheibe von etwa 30 Metern Durchmesser.¹⁵ Auch Behauptungen zu weiteren Orten der Produktion/Unterbringung von Flugscheiben tauchen 1950 auf. Ein Norddeutscher namens Hans Joachim Brux gibt an, gegen Kriegsen-

de im Junkers-Ausweichwerk in Brandis bei Leipzig zwei Untertassen-Flugzeuge gesehen zu haben, die man „fliegende Bierdeckel“ oder „Blattlaus“ genannt habe,¹⁶ und an anderer Stelle wird ein anonymes Leser zitiert, der angibt, 1944 sei nahe Riga eine als Spezialklinik getarnte Forschungseinrichtung betrieben worden, in der ein völlig neuartiger Raketentreibstoff entwickelt wurde. Dieser und andere wurden in Deutschland versuchsweise für einen saturnförmigen Flugkörper getestet, konnten allerdings nicht die benötigte Wirksamkeit aufweisen.¹⁷

1952 treten in der Presse dann weitere Protagonisten auf den Plan. Bezugnehmend auf einen Artikel in der französischen Zeitung „France Soir“ wird der in Tel Aviv lebende deutsche Ingenieur Dr. Richard Miethe zitiert, der vermutet, sollten fliegende Untertassen überhaupt existieren, dann würde es sich um russische Maschinen handeln, die auf einer Konstruktion basieren, die sein Team und er in Breslau zum Kriegsende hin fabrikationsreich entwickelt hätten und die unter dem Projektnamen V 7 gebaut wurde. Die V 7 hätte eine Reichweite von 21000 Kilometern gehabt. Die Russen hätten seiner Aussage nach mehrere Antriebsaggregate dieser Entwicklung nach Kriegsende erbeutet und drei seiner Kollegen in ein Industriezentrum jenseits des Urals gebracht.¹⁸

Weiter heißt es, die V 7 sei ferngelenkt gewesen, aber Hitler habe erst nach der Rhein-Überquerung der Patton-Armee entschieden, eine Serienproduktion in einer unterirdischen Anlage in Süddeutschland zu starten.¹⁹

Richard Miethe sei von einer amerikanischen Fluggesellschaft beauftragt worden, die von ihm 1944 entwickelte V 7 nachzubauen und habe vor, dies auch zu tun.

Diese habe in 16 Sekunden eine Höhe von 20000 Metern erreicht und einen Akti-

¹² Vgl. o. A. 1950 (9)

¹³ Vgl. o. A. 1953 (1), S. 1350

¹⁴ Stäger 1954

¹⁵ Vgl. o. A. 1950 (10)

¹⁶ Vgl. o. A. 1950 (4)

¹⁷ Vgl. Ng 1950

¹⁸ Vgl. o. A. 1952 (1 bis 4)

¹⁹ Vgl. o. A. 1952 (2)

onsradius von 41000 Kilometern gehabt.²⁰

Zwei Jahre später kommt es dann zur Verknüpfung von Miethes Aussagen und jenen Schrievers. Parallel zu der Entwicklung von Rudolf Schriever habe in Breslau und in Prag 1941 ein zweites Flugscheiben-Projekt existiert. Dieses sei dem Ministerium von Albert Speer untergeordnet gewesen und die Konstruktion sei die „Miethische Flugscheibe“ gewesen. Konzipiert als Bombenträger für Langstreckenflüge, sei dies der Vorläufer der fliegenden Untertassen. Sie habe einen Durchmesser von 42 Metern gehabt und sei von Düsen angetrieben worden. Die Scheibe sollte unbemannt sein. Diese Scheiben seien 1944 und Anfang 1945 noch in Breslau und in Prag gebaut worden. Im April 1945 fand ein ferngesteuerter Probeflug statt. Die Scheibe sei dann nach Ausfall der Fernsteuerung verschwunden und erst Jahre sei von britischen Truppen das Wrack in Spitzbergen gefunden worden. Dieses sei zur Untersuchung zu den Avro-Werken gebracht worden. Deren Konstruktion (das Avrocar) basiere auf der Technik der Mietheschischen Flugscheibe.²¹

Stäger berichtet, Miethes Konzept war 42 Meter im Durchmesser, angetrieben von 12 Strahltriebwerken, startend von schräg ansteigender Spezialpiste. Angeblich sei eine Scheibe von Stettin gestartet und in Spitzbergen zerschellt. Miethe sei jetzt Konstrukteur in Kanada als Mitarbeiter von John Frost am Avrocar.²² Auch 1955 wird der angebliche Spitzbergen-Absturz nochmal erwähnt.²³

Miethe kommt in Bezug auf das „kanadische Untertassenprojekt“, dem Avrocar, an anderer Stelle nochmal eine besondere Bedeutung zu.

In Schweden versuchte 1952 ein weiterer Akteur Aufmerksamkeit mit Flugscheiben aus reichsdeutscher Entwicklung zu erlangen. Bezugnehmend auf einen Artikel in der schwedischen Boulevard-Zeitung „Aftonbla-

det“, heißt es in mehreren Presseberichten, der Oberingenieur Klein habe der schwedischen Luftwaffe Baupläne einer reichsdeutschen Flugscheibe überreicht. Die Konstruktion sei von zwei Turbinen angetrieben worden und habe einen rotierenden Ring innenliegend gehabt. Die Scheibe soll über einen Durchmesser von 14,5 Metern verfügt haben. Die schwedische Luftwaffe bestätigte den Erhalt der Pläne, lehne eine Zusammenarbeit mit Klein jedoch ab, da man die Konstruktion für undurchführbar halte.²⁴

Weitere Informationen werden 1953 geliefert und dann kommt es auch zur Verknüpfung mit weiteren angeblichen Flugscheibenkonstrukteuren. So sei Klein am 14.02.1945 selbst Zeuge des Starts einer bemannten Flugscheibe in Prag gewesen, die in 3 Minuten eine Höhe von 12400 Metern erreicht habe und Spitzengeschwindigkeiten 2200 km/h.

Die Entwicklungsarbeit habe 1941 begonnen und bis Ende dieses Jahres seien drei Konstruktionen fertiggestellt gewesen. Ein Prinzip habe auf Richard Miethes Entwicklung basiert, eine nicht rotierende Scheibe mit einem Durchmesser von 42 Metern und eine weitere, rotierende Variante stamme von Habermohl und Schriever.

Die Prager Exemplare wurden vor dem Einmarsch der Russen zerstört. Ein Exemplar in Breslau von Miethe sei den Russen in die Hände gefallen. Habermohl sei seit der Besetzung Prags verschollen und Schriever sei kürzlich verstorben. Miethe soll nach seiner Flucht aus Breslau nun in den USA tätig sein.²⁵

1954 wird auch berichtet, Reichswehroffizier Horst Pinkell sei der Urheber eines deutsch-russischen Untertassenprojekts während des Zweiten Weltkriegs gewesen und von den Russen nach Zusammenbruch der Zusammenarbeit zu den heutigen fliegenden Untertassen weiterentwickelt worden. Das Prinzip basiere auf der Theorie der „Hemmstrahlen“ des Deutschen Levetzow,

²⁰ Vgl. o. A. 1952 (3 & 4)

²¹ Vgl. o. A. 1954 (1)

²² Vgl. Stäger 1954

²³ Vgl. Graphint 1955

²⁴ Vgl. o. A. 1952 (5 bis 8)

²⁵ Vgl. Keller 1954

einer Antigravitation, die sich durch kosmische Strahlung herstellen lässt. Der Reichswehroffizier Horst Pinkell soll hier den praktischen Wert dieser Theorie erkannt haben. Er sei nach Zusammenbruch der deutsch-russischen Zusammenarbeit nicht nach Deutschland zurückgekehrt. Das in Kanada entwickelte Avrocar soll nach dem gleichen Prinzip funktionieren.²⁶

1954 tauchen auch erste esoterische Behauptungen rund um Flugscheiben auf und die Idee von Neuschwabenland als arktischer Rückzugsort versprengter Nazis wird angerissen bzw. vorerfunden. Der französische Wüschelrutengänger Georges Grondeau konnte nämlich seiner Aussage nach mittels seiner übernatürlichen Kräfte herausfinden, dass Hitler vor Kriegsende an den Südpol floh und dort die fliegenden Untertassen baut, die vom Magnetfeld der Erde angetrieben werden (und von dortigen gewaltigen Benzinlagern).²⁷

Die Riege der „wahren Erfinder“ der fliegenden Untertassen ist damit noch nicht am Ende. 1957 meldet sich ein angeblicher Ingenieur namens H. Fister zu Wort und berichtet, er sei der eigentliche Erfinder der Fliegenden Untertassen. Er habe bereits an den Pulverraketen AKAT 1 und AKAT 2 gearbeitet und sei dann auf die Idee gekommen, dass alleine die Verbrennungsgase eines Raketenkörpers als Abwehrwaffe fungierenden könnten. Eine rotierender tellerförmiger Flugkörper könnte sich so, ähnlich einer Kreissäge, durch feindliche Flugzeuge schneiden. Seine Idee wurde vorerst abgelehnt, sodass er diese in eigener Regie in einem Labor in einem Dorf in der Oberpfalz umsetzte. Vom Stab Goebbels bekam er dann doch den Auftrag zum Bau seiner Fliegenden Untertasse und war im Februar 1945 schon fast fertig. Die Scheibe hatte einen Durchmesser von 7,1 Metern und 0,95 Meter Höhe. Sie sollte eine Geschwindigkeit von 3000 Kilometer/h erreichen, eine Steiggeschwindigkeit von 14000 Metern/Minute

und eine Maximalhöhe von 30000 Metern erreichen. Während des Baus des Prototyps, wurden die Pläne aber durch den Einmarsch der Alliierten gestoppt. Diese hätten die Pläne dann weiterentwickelt.²⁸

Recht spät tritt dann Jan Andreas Epp auf das Parkett, konnte aber in Kreisen der „Flugscheiben-Szene“ bis heute eine gewisse Popularität bewahren. Der Flugzeugkonstrukteur Epp arbeite an dem Modell des „Omega-Diskus“, einem scheibenförmigen Flugzeug, das die Leistungen aller bekannten Flugzeuge übertreffen könne. Bereits 1953 habe er ein Düsenflugzeug entwickelt, das schneller fliegen kann als alle bislang bekannten Flugzeuge, wie es heißt.

Epp wird als „Nachkriegs-Düsenflugzeugkonstrukteur“ bezeichnet, und es heißt weiter, er habe sich nach Kriegsende mit der Konstruktion neuartiger Flugzeuge auseinanderzusetzen begonnen.²⁹ Davon, dass er bereits zu Kriegszeiten den Omega-Diskus konstruiert habe, steht im Text nichts. Dies ändert sich Mitte der 1960er Jahre. Epp wirbt in Genf um eine Million Franken für den Bau seines Omega-Diskus. Diesen habe er bereits in der Vorkriegszeit entworfen und 1939 sei er in Prag gebaut worden. Dieser hätte eine Geschwindigkeit von 2000 km/h erreicht. Bei zwei Mann Besatzung sei der Durchmesser des Flugzeugs 12 Meter gewesen. Das Deutsche Reich habe *„später keine Gelegenheit mehr gehabt, das Projekt weiter zu entwickeln“*. Die Pläne seien dann den Russen in die Hände gefallen.³⁰

Alles in allem erhalten wir also ein sehr widersprüchliches Bild der angeblichen Reichsflugscheiben. In den 1950er Jahren traten eine Reihe von Einzelpersonen auf, die behaupteten, die Konstrukteure von Flugzeugen zu sein, die der weiterentwickelte Ursprung der Welle von Fliegenden Untertassen sein könnten. Wer hier was auf welchem technischen Prinzip basierend er-

²⁶ Vgl. Bethke 1954

²⁷ Vgl. o. A. 1954 (2)

²⁸ Vgl. Schüngel 1957

²⁹ Vgl. o. A. 1958

³⁰ Vgl. o. A. 1965

funden haben will, variiert sehr stark. Nicht nur das, auch wo und unter welcher Schirmherrschaft diese Entwicklungen stattgefunden haben sollen, unterscheidet sich massiv. Mal sind es rein deutsche Erfindungen, ein anderes Mal wieder Kooperationen mit Mussolini oder gar mit Stalin.

Beweise bleiben uns all diese Konstrukteure und weitere Gewährsmänner schuldig. Im Fall von Klein habe das schwedische Militär sogar eine Zusammenarbeit abgelehnt, weil die ihnen übermittelten Baupläne technisch nicht umsetzbar waren. Auch der 1953 verstorbene Rudolf Schriever und Jan-Andreas Epp konnten mit ihren Konstruktionen keine Geldgeber akquirieren. Eine Ausnahme soll Richard Miethe gewesen sein, der angeblich bei den Avrowerken in Kanada angestellt wurde.

Bevor wir hier tiefer ansteigen, soll noch einmal betrachtet werden, wie sich führende Rüstungsingenieure in den 1950er Jahren zu den Fliegenden Untertassen äußerten.

Die Kontroverse um die fliegenden Untertassen in den Statements deutscher Techniker des Dritten Reichs

Mit Ausnahme von Guiseppe Belluzo, hat sich kaum ein höherrangiger Politiker und/oder Techniker aus der Zeit des Zweiten Weltkriegs positiv zur Entwicklung von Reichsflugscheiben geäußert. Natürlich wurden aber einige von ihnen zur Angelegenheit der fliegenden Untertassen befragt und im Kontext der Frage nach der Realität reichsdeutscher Flugscheiben sind deren Sichtweisen mehr als interessant.

Der österreichische Physiker Hermann Oberth hat die maßgebliche Grundlagenarbeit für die Raketentechnik der V-2 geliefert und mit seiner Arbeit Wernher von Braun zu seinen weiteren Entwicklungen inspiriert.³¹ Später arbeiteten beide zusammen in Peenemünde (und in Nachkriegszeiten auch in den USA).³²

Oberth war zeitlebens ein überzeugter

Nazi und in den 1960er Jahren sogar zeitweise Mitglied der NPD, wie uns Wikipedia informiert.³³

Oberths Arbeitsplatz, seine Position und seine Ideologie, all das wären gute Gründe, sich positiv zu Flugscheibenentwicklungen des Dritten Reichs zu äußern. Sei es, weil es sie wirklich gab, oder aus ideologischen Gründen. Tatsächlich war er faszinierend von den fliegenden Untertassen. Doch erteilte er diesen als deutsche Flugzeugentwicklungen immer wieder eine Absage. 1950 erklärte er, in Peenemünde habe man sich mit der Konstruktion scheibenförmiger Flugzeuge nicht befasst.³⁴ In einem Interview 1952 betonte er nochmals, er habe weder während des Krieges in Peenemünde noch danach an einer Untertassenkonstruktion gearbeitet.³⁵ Tatsächlich glaubte Oberth, UFOs hätten einen außerirdischen Ursprung, wie er in Interviews immer wieder angab.³⁶

Ein weiterer Mitarbeiter Wernher von Brauns in Peenemünde war der Ingenieur Dr. Walther Johannes Riedel.³⁷ Auch Riedel arbeitete nach dem Krieg in den USA weiter und auch Riedel war davon überzeugt, hinter den fliegenden Untertassen würden sich außerirdische Raumschiffe verbergen und so gründete er sogar eine UFO-Forschungsgruppe in den USA.³⁸

Und der opportunistische Vater der Mondlandung, Wernher von Braun persönlich? Hier berichtet die Kölner Rundschau 1952, bezugnehmend auf einen Artikel in der schwedischen Boulevard-Zeitung „Aftonbladet“, unter Aufsicht Wernher von Brauns sei in Peenemünde eine Flugscheibe entwickelt und 1944 erfolgreich getestet worden. Ein stabilisierender Ring sei demnach um die Scheibe von 42 Metern Durchmesser rotiert und es sei eine Höhe von 300 Kilometern erreicht worden. Die USA würden über die Pläne verfügen, aber auch Russ-

³¹ Vgl. Weyer 2006, S. 12 f.

³² Vgl. a. a. O., S. 31

³³ Vgl. Wikipedia o. J.

³⁴ Vgl. o. A. 1950 (11)

³⁵ Vgl. Beierlein 1952

³⁶ Vgl. Kulbe 1953 und o. A. 1954 (3)

³⁷ Vgl. Weyer 2006, S. 32

³⁸ Vgl. o. A. 1953 (2)

land sei im Bilde. Grenzen durch die Energiezufuhr, würden durch die Atomenergie bald kein Problem mehr sein.³⁹ Von Braun bestätigte dieses Gerücht nicht. Er stand den Fliegenden Untertassen äußerst skeptisch gegenüber. Er glaubte auch nicht an eine außerirdische Herkunft der UFOs, sondern hielt sie schlicht für Verwechslungen mit konventionellen Himmelserscheinungen.⁴⁰ Von Braun hatte sich zeitlebens auf die Raketentechnik konzentriert und war in Peenemünde mit der Entwicklung der V-2 mehr als ausgelastet.

Die die es also nachweislich hätten wissen müssen, wären im Krieg Fliegende Untertassen in Peenemünde konstruiert worden, verneinten dies entschieden und hatten selbst vollkommen andere Vorstellungen von der Natur der UFOs (Außerirdische oder nicht als exotisches Phänomen existent).

Um also hier noch Potenzial für Peenemünder Reichsflugscheiben zu sehen, bedürfte es schon arg spekulativer und konstruierter Verschwörungstheorien.

In diesem Zusammenhang ist auch interessant, wie Einzelaspekte aus der Berichterstattung zum Teil schlicht rekombiniert werden. In Peenemünde sei eine Flugscheibe entwickelt und getestet worden, die einen Durchmesser von 42 Metern aufwies, einen inneren Ring hatte und eine Höhe von 300 Kilometern erreichte? Den gleichen Durchmesser soll auch die Flugscheibe von Richard Miethe gehabt haben, die angeblich aber in Prag gebaut und 1945 getestet wurde. Und 300 Kilometer Höhe, das erscheint arg übertrieben, schließlich würde das bedeuten, das Flugzeug hätte in der Thermosphäre operieren können. Zum Vergleich: die ISS operiert in 400 Kilometern Höhe!

Bedenkt man, dass die Originalquelle eine schwedische Boulevardzeitung war, dann kann man hier durchaus von einer Zeitungsente ausgehen. Sensationen ver-

kauften und verkaufen sich gut. Und so basieren wahrscheinlich die meisten Berichte die hier wiedergegeben wurden auf den Aussagen von Wichtigtuern und sensationslüsternen Zeitungsreportern.

Doch betrachten wir nochmal einen ganz realen Kern rund um scheibenförmige Flugzeugkonstruktionen.

Die echten fliegenden Untertassen

In den 1940er und 1950er Jahren war das Flugzeug noch eine äußerst junge Erfindung und man experimentierte mit allerhand Flugzeugformen. Auch die Scheibenform gehörte hierzu.

Tatsächlich existiert auch eine nachweisbare scheibenförmige Flugzeugentwicklung aus Deutschland! Wir erinnern uns an den Norddeutschen Hans Joachim Brux, der angab, während des Krieges in Leipzig zwei scheibenförmige Flugzeuge gesehen zu haben. Diese hätten „fliegender Bierdeckel“ oder „Blautlaus“ geheißen. Fliegender Bierdeckel, das war der Spitzname der Sack AS-6, einem experimentellen Flugzeug aus Holz, das 1944 bei den Mitteldeutschen Motorenwerken in Leipzig gebaut wurde.⁴¹ Der Name „fliegender Bierdeckel“ rührt womöglich daher, dass der Erfinder der Sack AS-6, Arthur Sack, 1937 bei einem Modellflugzeugwettbewerb zugegen war, bei dem es ein weiteres scheibenförmiges Modell gab, dessen Erfinder, Freiherr Peter von Schalscha-Ehrendfeld, sich von den Flugeigenschaften fliegender Bierdeckel inspirieren ließ.⁴² Es ist nicht ausgeschlossen, dass Aspekte der Sack AS-6 auch auf dieser Erfindung beruhen. Laut einer anderen Version nannten die Testpiloten das Flugzeug „fliegender Bierdeckel“. Die Flugversuche zeigten allerhand Probleme und die Sack AS-6 erwies sich als Misserfolg.

³⁹ Vgl. o. A. 1952 (9)

⁴⁰ Vgl. o. A. 1954 (3)

⁴¹ Vgl. Miranda; Mercado 1992, S. 3 f.

⁴² Vgl. a. a.O., S. 5

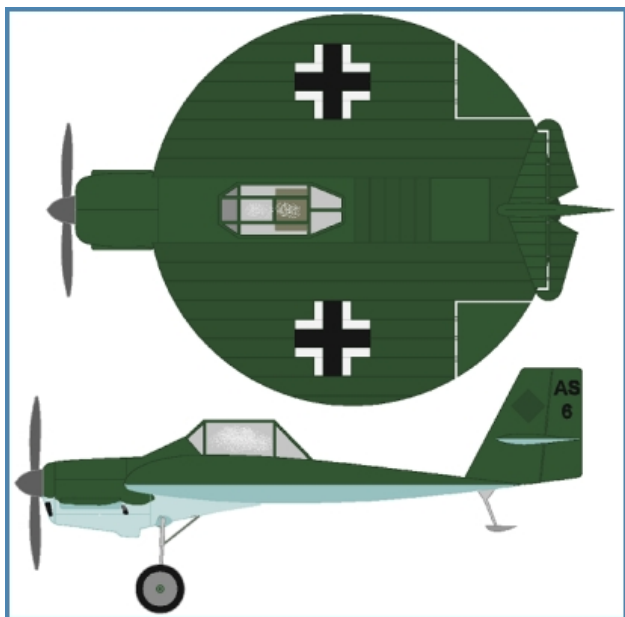


Abb. 1: Die Sack AS-6 des Arthur Sack
(KN Sack AS6 1944 - Category:Sack AS 6
- Wikimedia Commons)

Bei der Sack AS-6 handelt es sich um das einzige Rundflugzeug der Deutschen zu Kriegszeiten, das sich glasklar nachweisen lässt!

Doch auch in anderen Ländern versuchte man sich an Flugzeugen in Untertassenform. Tragisch ist die Geschichte des bekannten französischen Flugzeugerfinders René Couzinet, dessen Selbstmord 1956 durch die Presse ging. Er hatte zuerst seine Frau und dann sich erschossen.

Dieser Selbstmord wird in einen Zusammenhang mit seinem erfolglosen Versuch gesehen, eine von ihm erfundene scheibenförmige Flugmaschine finanziert zu bekommen. Er habe 1953 ein Modell seiner Konstruktion von 8 Metern Durchmesser der französischen Regierung vorgestellt. Die von ihm veranschlagten 300 Millionen Frank zum Bau der echten Maschine, die Platz für drei Menschen haben sollte und von zwei Düsen angetrieben wurde, wurden ihm jedoch nicht bewilligt. In den Monaten vor seinem mutmaßlichen Suizid soll er bereits verhaltensauffällig geworden sei, dreimal meldete er der Polizei, auf ihn sei ein Anschlag verübt worden. Die Polizei hielt diese Behauptungen für eine Ausgeburt der Fan-

tasie.⁴³ Auch die Kasseler Zeitung berichtet über diesen Fall. Einige Details der „Untertasse“ variieren. Hier ist die Rede von zehn Metern Durchmesser und dass die Scheibe über vier Düsenantrieben verfügt habe. Für seinen Freitod werden auch weitere finanzielle Probleme verantwortlich gemacht.⁴⁴ Die Paranoia des Erfinders sollen eingesetzt haben, nachdem ein Flugzeug das er entwarf und mit dem er erstmals den Atlantik im Nonstopflug überquerte, durch einen Sabotageakt zerstört wurde.⁴⁵

Die USA wiederum, bauten sie tatsächlich noch in den 1940er Jahren. Ihr Flugzeug hieß aber nicht Fliegende Untertasse, sondern bekam den Spitznamen „Fliegender Pfannkuchen“. Die XF5U war ein kreisförmiges Flugzeug, das mittels zweier Propeller verfügte, die aber flugtechnisch enttäuschte und so wurde das Projekt nach einigen Testflügen wieder eingestellt.⁴⁶



Abb. 2: Die XF5U, der „fliegende Pfannkuchen“ der USA

(V-173_Clearly_Showing_All-Flying_Tail_with_Anti-Servo_tabs.png (701 421) (wikimedia.org))

Im Zuge der massiven Presseberichterstattung zu UFOs 1950, wurde auch in Deutschland immer wieder diskutiert, ob die XF5U nicht der reale Hintergrund über die Sichtungen Fliegender Untertassen sein könnte.

Der amerikanische Radiomoderator Henry Taylor veröffentlichte in den „United States

⁴³ Vgl. Kageneck 1956

⁴⁴ Vgl. o. A. 1956

⁴⁵ Vgl. o. A. 1957

⁴⁶ Vgl. Wehrmann 2014

News“ nämlich die (als Tatsache verkaufte) Vermutung, die XF5U, bzw. eine Weiterentwicklung von dieser, sei der Ursprung der überall gesichteten Fliegenden Untertassen. Die US-Navi dementierte dies.⁴⁷

Interessanter im Kontext von der Frage nach deutschen Untertassenentwicklungen während des Zweiten Weltkriegs, ist das amerikanisch-kanadische „Avrocar“-Projekt.

Auch dieses Projekt stieß auf Interesse in den Medien. Ironisch merkte der Weser Kurrier 1960 an, begleitet von einem freigegebenen Foto, dass die Fliegende Untertasse jetzt Realität sei, jedoch nicht von Marsmenschen geflogen würde, sondern ein neues experimentelles Flugzeug sei,⁴⁸ das Hamburger Abendblatt nimmt einen Bericht über die Auswertung der US-Luftwaffe zu UFO-Sichtungen zum Anlass, ein Foto vom Avrocar abzdrukken und die Fliegende Untertasse als Inspiration für dessen Entwicklung zu behaupten.⁴⁹

Die uns interessierende Rezeption des Avrocar betrifft aber die angebliche Mitwirkung von deutschen Flugscheibenkonstruktoren wie Richard Miethe.

Vorab soll aber kurz die Frage beantwortet werden, worum es sich bei dem Avrocar handelte:

Der britische Flugzeugkonstrukteur John Frost, der ab 1947 für die kanadischen Avrowerke arbeitete, arbeitete an verschiedenen scheibenförmigen Flugzeugen, Er studierte UFO-Berichte und machte sich Gedanken über deren technische Umsetzbarkeit,⁵⁰ und konnte in einer kleinen Entwicklungsschmiede der Avrowerke verschiedene dbzgl. Projekte verfolgen.

Am bekanntesten ist hierbei das ab 1951 in Entwicklung befindliche V2-9AV-Avrocar geworden, das einem Luftkissenboot vergleichbar, dicht über dem Boden schweben sollte. Das Projekt wurde zunächst gemeinschaftlich von der kanadischen Regierung und den USA finanziert. Frost interviewte in

Deutschland 1953 sogar, namentlich leider nicht überlieferte Zeugen angeblicher Scheiben-Entwicklungen aus Kriegszeiten. Jack nimmt jedoch an, dass hier wenig in die weiteren Entwicklungen eingeflossen sein dürften:

„Da die Arbeiten an Avrocar schon weit fortgeschritten waren, ist ein Einfluss der deutschen Angaben auf das kanadische Projekt wohl unwahrscheinlich.“⁵¹

Womöglich basieren auf diesen Interviews auch die ab 1954 publizierten Gerüchte, Richard Miethe habe für Jack Frost gearbeitet oder gar, die Avrowerke hätten an einem in Spitzbergen havarierten Scheibenobjekt der Deutschen gearbeitet.

Zumindest liegen nirgends unabhängige Belege hierfür vor. McClure hält sogar die reale Existenz von Miethe (und Habermohl) für fraglich.⁵²

Doch selbst unter einer spekulativ-hypothetischen Annahme, Miethe und oder andere deutsche Flugscheibenentwickler wären tatsächlich Teile von John Frosts Team gewesen. Wie ging es mit seinen Entwicklungen weiter?

Ab 1954 stellte die kanadische Regierung die Förderung für das Avrocar ein, die USA unternahmen jetzt die komplette Finanzierung.

Parallel zum Avrocar, arbeitete das Frost-Team ab 1952 auch an Project Y, bei dem es sich um eine große Flugscheibe handeln sollte, die in großen Höhen operiert. Die Förderung wurde jedoch schnell eingestellt, da die technische Machbarkeit angezweifelt wurde.⁵³

Es folgte jedoch durch das Interesse der USA das Project Y2 als scheibenförmiger Abfangjäger, das auch unter den Namen Silver Bug, Ladybird, Project 1794, MX1794 und PR89221 bekannt wurde und das sich ab 1954 in der Entwicklung befand. Ab Ende

⁴⁷ Vgl. o. A. 1950 (12 bis 16)

⁴⁸ Vgl. o. A. 1960

⁴⁹ Vgl. o. A. 1962

⁵⁰ Vgl. Zuk 2001, S. 28 und Jack 2016, S. 75

⁵¹ Jack 2016, S. 76

⁵² Vgl. McClure 2005, S. 27

⁵³ Vgl. Jack 2016, S. 76

1955 wurde der Bau eines Prototyps mit einem Durchmesser von 10,76 Metern und einem Gewicht von 12,4 Tonnen geplant, das eine Reichweite von 1600 Kilometern und eine Geschwindigkeit von Mach 4 (mehr als 4900 Stundenkilometer) erreichen sollte. Viele technische Probleme begleiteten die Entwicklung und so wurde das Projekt dann 1959 endgültig eingestellt.⁵⁴

Das kleinere Avrocar befand sich jedoch weiter in Entwicklung. Sein Aus kam erst 1961, nachdem die Testflüge aufgrund der Instabilität und schlechten Manövrierbarkeit auf ganzer Linie enttäuschten.

Eine ausführliche Videokompilation zu den Testflügen lässt sich bei YouTube finden.⁵⁵

Also, selbst wenn die Expertise oder gar konkrete Mitarbeit deutschen Konstrukteure mit in die Entwicklungen der Avrowerke eingeflossen sein sollten, unterstreichen sie noch einmal, dass hier keine wegweisenden technischen Durchbrüche erzielt wurden, sondern die Konstruktionen in Sackgassen endeten.



Abb. 3: Das kanadische Avrocar in Aktion
(File:Avrocar 3.jpg - Wikimedia Commons)

Bis heute fliegen, abgesehen von unbemannten Drohnen, keine bemannten Untertassen-Flugzeuge aus irdischer Herkunft über unseren Himmel. Hätte es solche Entwicklungen, und sei es auch nur auf dem

Papier, bereits zu Kriegszeiten gegeben haben, die technisch machbar und sinnvoll waren, dann müsste, selbst bei Unkenntnis dieser Pläne, in den vergangenen fast 80 Jahren irgendwer auf eine parallele Idee gekommen sein und eine Umsetzung hätte stattgefunden. Das ist aber offensichtlich nicht der Fall.

Fazit: Funktionierende Flugscheiben aus Reichsdeutscher Produktion sind eine Konstruktion

Die vielen Veröffentlichungen die heute zu den angeblichen Reichsflugscheiben existieren, sind im Grunde genommen nichts weiter, als Konstruktionen, deren Grundlage nichts anderes ist, als die hier rezipierten Aussagen angeblicher Flugscheibenkonstrukteure in den 1950er und partiell 1960er Jahren.⁵⁶

Erste Darstellungen der behaupteten Flugscheibenentwicklungen finden sich bereits in den 1950er in Büchern über die Waffen und Geheimwaffen der Deutschen im 2. Weltkrieg. In geradezu schwärmerischer Weise werden bereits hier die Zeitungsartikel zum Anlass genommen, eine Technikgeschichte der Fliegenden Untertassen aus Deutschland zu behaupten und als Fakt darzustellen:

„Nur langsam sickert die Tatsache durch, die Wahrheit, daß deutsche Forscher und Wissenschaftler bereits während des Krieges die ersten Schritte zu diesen »Fliegenden Untertasse« getan und solcher an das Wunderbare grenzenden Fluggeräte auch gebaut und erprobt haben.“⁵⁷

Hier ist wohl eher der patriotische Wunsch der Vater des Gedankens.

Aus angeblich eigenständigen Erfindungen werden dann nach und nach Gemeinschaftsprojekte. Während die Kernaussagen

⁵⁴ Vgl. a. a. O., S. 78 ff.

⁵⁵ Vgl. US National Archives 2014

⁵⁶ Ausgenommen die „esoterischen“ Vrill- und Haunebu-Scheiben, die auf einem anderen Narrativ basieren, siehe hierzu auch Kramer 2015, S. 83 ff.

⁵⁷ Luser 1958, S. 146

der Erfinder zunächst vornehmlich darauf hinausliefen, lediglich erste Versuchsmodelle entworfen zu haben, werden zunehmend einsatzfähige V-Waffen mit überragenden Eigenschaften in der Literatur behauptet. Da ich an bereits zitierte Stelle ausführlich auf diese Mythen eingegangen bin, soll hier ein exemplarisches Beispiel für diese spätere Konstruktion erfolgen, die geradezu bizarr anmutet, wenn man wie hier geschehen, die ursprüngliche Quellenbasis und die dahinterstehenden Aussagen betrachtet. Bei Bill Zuk finden wir folgende Aussage zu deutschen Flugscheibenkonstruktionen:

“German ‘Krautmeteors’ based on the work of scientists Bellonzo, Schriever, Miethe and Victor Schauburger. Schauburger developed the ‘flying hat’ type disc; the final version was the Bellozo-Schriever-Miethe Diskus.”⁵⁸

Besonders bizarr mutet an, dass sich hier auf den Spiegel 30, 1950 bezogen wird, in dem diese Informationen gar nicht so zu finden sind.

Interessant ist hier auch der Fall Jan Andreas Epp. Epp trat erst sehr spät als angeblicher Flugscheiben-Erfinder in die Öffentlichkeit. Seine Geschichte variierte er hierbei immer weiter und beeinflusste durch die zunehmende Konstruktion des Flugscheiben-Mythos, erwuchs er in der Selbstdarstellung zunehmend zum Ur-Erfinder eben jener Flugscheiben. In seiner Autobiographie behauptet er sodann, dass die geheimen Flugscheibenentwicklungen in Wahrheit auf seinen Ideen und Modellen basierten, die er bereits in den späten 1930er Jahren entwickelte.⁵⁹

Epps Versuche, seine „Entwicklungen“ in den 1950 und 1950er Jahren gewinnbringend zu vermarkten, scheiterten vollends. Im Nachwort seiner Autobiographie heißt

es, er verstarb 1997 verbittet und verarmt in seiner heruntergekommenen Ein-Zimmer-Wohnung in Rosenheimhausen.⁶⁰

Was am Ende bleibt, das sind unbewiesene und widersprüchliche Aussagen verschiedener Erfinder, deren Existenz und behauptete Biographie oft unbewiesen sind, und zu deren Behauptungen keinerlei externe Beweise vorliegen.

Dabei soll hier nicht daran gezweifelt werden, dass die ein oder andere „Flugscheibenskizze“ und das ein oder andere Modellprojekt vielleicht tatsächlich ange-dacht worden sein könnten. Denn wie bereits ausgeführt, gab es in den 1940er und 1950er Jahren von verschiedenen Nationen durchaus Interesse an „exotischen“ Flugzeugformen. Ihre Umsetzung erwies sich, auch begründet durch den damaligen Stand der Technik, jedoch als erfolglos.

Auch zu bedenken ist, dass die Behauptungen in einer Zeit aufkamen, in der viele Personen auch mit Armut zu kämpfen hatten, wenn es ihnen nicht gelang, in der Nachkriegszeit wieder beruflich Fuß zu fassen. Die Zeitungen indes bezahlten gut für spektakuläre Nachrichten, die hohe Auflagen versprachen:

„Der Spiegel-Bericht war der Zündfunke für eine ganze Reihe von Berichten, in denen verschiedene ‘Konstrukteure’ ihre, natürlich streng geheimen, aber phantastischen Kriegsprojekte gegen gutes Geld der Öffentlichkeit preisgaben.”⁶¹

Das Resultat ist ein Mythos, der vor allem in rechtsextremen Kreisen seine Runden macht, immer weiter ausgestaltet wird und auch einer Verarbeitung der Niederlage der als überlegen geglaubten Nazi-Deutschen dient. Hätte man nur ein wenig mehr Zeit gehabt, so ist die Botschaft, dann wäre der Krieg nicht verloren gewesen. Zum Glück war er es.

⁵⁸ Vgl. Zuk 2001, S. 34; Schauburger war ein österreichischer „Erfinder“, den ich auch an anderer Stelle behandle, vgl. Kramer 2015, S. 91 ff.

⁵⁹ Vgl. Epp 2002, S. 75 ff.

⁶⁰ Vgl. a. a. O., S. 137 f.

⁶¹ Vgl. Jack 2016, S.

Quellen

Beierlein, Hans R.: Professor Oberth erklärt: So würde ich die „Fliegende Untertasse“ konstruieren. In: Frankfurter Abendpost 19.08.1952

Bethke, Martin: Das Geheimnis der legenden umwobenen Flugkörper gelüftet: Es gibt „fliegende Untertassen“. Seit 1947 kleine Geschwader gestartet – West und Ost bereits im Wettstreit – Von Deutschen Vorarbeit geleistet. In: Kasseler Zeitung 11.01.1954

Epp, Jan Andreas: Die Realität der Flugscheiben. Edition EFODON. Peiting: Michaels Verlag 200

Graphint: Gibt es «Fliegende Teller»? In: SMUV-Zeitung Band 54, Nr. 11, 16.03.1955

Jack, Uwe W.: Das geheime UFO-Fluggerät Project 1794. In: FliegerRevueX Nr. 62/2016

Kageneck, August Graf: Französischer Flugzeugkonstrukteur erschoss sich: Fliegende Untertasse war sein Schicksal. In: BILD 19.12.1956

Keller, Dr. Werner: Erste Flugscheibe flog 1945 in Prag – enthüllt Speers Beauftragter. Interview unseres wissenschaftlichen Mitarbeiters Dr. Werner Keller mit Oberingenieur Georg Klein. In: Welt am Sonntag 26.04.1953

Kramer, André: Vorsicht Verschwörung! Verschwörungstheorien, UFOs, Atlantis und Paläo-SETI im Lichte rechts-extremer Unterwanderung. Lüdenscheid: Gesellschaft zur Erforschung des UFO-Phänomens e.V. 2015

Kulbe, Eberhard: Besuch bei Professor Hermann Oberth in Schloss Pfürzing bei Nürnberg: V-2 Erfinder tüftelt neue Pläne aus. Die Wissenschaft will den Westen verteidigen helfen. In: Kasseler Zeitung 22.08.1953

Lusar, Rudolf: Die deutschen Waffen und Geheimwaffen des 2. Weltkrieges und ihre Weiterentwicklung. 2., stark überarbeitete und erweiterte Auflage. München: J. F. Lehmanns Verlag 1958

McClure, Kevin: Der Nazi-UFO-Mythos. In: UFOZINE. Das Unbekannte entdecken. Ausg. 31: Das Reich der Flugscheiben, Nr. 03/2005

Miranda, J.; Mercado, P.: Deutsche Kreisflügelflugzeuge. In: Flugzeug Profile Nr. 23, 1992

Ng., C. W.: „Fliegende Teller – zischende Raketen“ Besuch von fremden Planeten? – Technischer Fortschritt? – Täuschungen? Eine Artikelserie über ungelöste Probleme unserer Zeit. In: Offenbach Post 30.03.1950

o. A.: Otto von Habsburg über die „Fliegenden Untertassen“. In: Salzburger Volkszeitung 11.03.1950 (1)

o. A.: „Made in Russia“? In: Mittelbayrische Zeitung 13.03.1950 (2)

o. A.: Das musste ja kommen: „Fliegende Untertassen“ bereits während des Krieges. In: Abendpost 25.03.1950 (3)

o. A.: Untertassen: Sie fliegen aber doch. In: Der Spiegel 30.03.1950 (4)

o. A.: „Fliegende Untertassen“. In: Tiroler Bauern-Zeitung 30.03.1950 (5)

o. A.: Fliegende Scheiben – Wirklichkeit. Schon 1942 wurde an Rotations- und Turbofliegern gearbeitet. In: Salz-

burger Nachrichten 01.04.1950 (6)

o. A.: Fliegende Untertassen eine deutsche Erfindung. In: Die Strasse Nr. 15, 09.04.1950 (7)

o. A.: Untertassen: Sie fliegen aber doch. In: Der Spiegel 30.03.1950 (8)

o. A.: „Die fliegende Untertasse ist keine Sensation!“ sagte der ehemalige Luftwaffeningenieur Schriever und bot seine Pläne den USA an. In: Neue Zeit 14.05.1950 (9)

„Fliegende Untertassen“: Revolution in der Luft. Es gibt eine rotierende und eine nicht rotierende Type. Interessanter Erklärungsversuch eines Wiener Technikers. In: Neues Österreich 23.04.1950 (10)

o. A.: Atom-Untertassen, sagt deutscher Forscher. Sachverständiges Urteil eines erfahrenen Wissenschaftlers vom Stab Peenemünde. In: Abendpost 15.04.1950 (11)

o. A.: Pfannkuchen Typ XF f U. »Fliegende Untertassen« ein revolutionäres Flugzeugmodell. In: Der Kurier 04.05.1950 (12)

o. A.: Fliegende Untertassen keine Mondgespenster. Amerikanisches Magazin versucht das Geheimnis zu lüften. In: Westfälische Nachrichten 05.04.1950 (13)

o. A.: Spuk oder Wirklichkeit? Berichte über »Fliegende Untertassen« und ein Dementi. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung 05.04.1950 (14)

o. A.: Die phantastische »XF 50«. Neue Enthüllungen über die »Fliegenden Untertassen«. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung 12.04.1950 (15)

o. A.: „Fliegende Untertassen“ – amerikanische Düsenflugzeuge? Ein amerikanisches Magazin will „begründete Beweise“ dafür besitzen – Ein Modell aus dem Jahre 1942 soll bereits 100 Probeflüge durchgeführt haben. In: Neues Österreich 05.04.1950 (16)

o. A.: Fliegende Untertassen – Deutsche V 7. In: Weser Kurier 07.06.1952 (1)

o. A.: Fliegende Untertasse = V 7 sagt deutscher Konstrukteur. Reichweite 21000 km – Scheibenform. In: Frankfurter Nachtausgabe 07.06.1952 (2)

o. A.: „Fliegende Untertassen“ von Deutschen erfunden. In: Kasseler Zeitung 14.06.1952 (3)

o. A.: Erfinder der fliegenden Untertassen. In: Passauer Neue Presse 14.06.1952 (4)

o. A.: Pläne für „fliegende Untertassen“. Angebot eines deutschen Ingenieurs an die schwedische Luftwaffe. In: Westfälische Nachrichten 02.10.1952 (5)

o. A.: Pläne für „Fliegende Untertassen“? In: Hamburger Abendblatt 02.10.1952 (6)

o. A.: Pläne für »fliegende Untertasse« in Schweden? In: Frankfurter Rundschau 02.10.1952 (7)

o. A.: Schweden will es ganz genau wissen: Fliegende Untertasse soll deutschen Vater haben. In: Höchster Kreisblatt 02.10.1952 (8)

o. A.: Riesen-„Untertasse“ A-7 war das Ziel. Schwedische Zeitung: Erstes Modell startete schon 1944 in Deutschland. In: Kölner Rundschau 10.10.1952 (9)

o. A.: Fliegende Untertasse in Deutschland erfunden. Flugkapitän Schriever: „Hätten wir weiterarbeiten kön-

nen, wären sie heute bei uns wie warme Semmeln im Brotkorb zu sehen“. In: Deutsche Illustrierte Herbst 1953 (1)

o. A.: Eine neue „Saucer“-Welle in USA: Kreuzen bemannte Raumschiffe anderer Planeten in der Stratosphäre des Erdballs? Ernsthafte Diskussionen um die „fliegenden Untertassen“ leben wieder auf. In: Essener Allgemeine Zeitung 06.03.1953 (2)

o. A.: Deutsche erfanden „Fliegende Untertassen“. Als Geheimwaffe im zweiten Weltkrieg konstruiert, aber nie zum Einsatz gekommen. In: 7-Tage 19.-24.04.1954 (1)

o. A.: „Hitler baut am Südpol Untertassen“. In: Passauer Neue Presse – Niederbayrische Zeitung 19.10.1954 (2)

o. A.: Braun glaubt nicht an Untertassen. In: Hamburger Abendblatt 02./03.10.1954 (3)

o. A.: Die Tragödie des René Couzinet. Der französische Konstrukteur der „Fliegenden Untertasse“ wählte mit seiner Frau den Freitod. In: Kasseler Zeitung 27.12.1956

o. A.: Die Tragödie eines verkannten Erfinders. In: Stern 12.01.1957

o. A.: „Omega Diskus“ erhält Propeller- und Düsenantrieb. „Fliegende Untertasse“ ist sehr wendig/ Den Bau selbst finanziert. In: Bremer Kurier 28.05.1958

o. A.: Fliegende Untertasse ohne Marsmenschen. In: Weser Kurier 05.08.1960

o. A.: Vögel, Flugzeuge, Ballone und Schwindel. Untersuchung über „Fliegende Untertassen“. In: Hamburger Abendblatt 08.02.1962

o. A.: „Ich erfand die fliegende Untertasse“. Deutscher Techniker offeriert sein Projekt in der Schweiz. In: Die Presse 10.08.1965

Santier, Dipl. Ing. G.: Wir konstruierten fliegende Teller. In: Kristall Nr. 9, 1950

Schüngel, Otto: Fliegende Untertassen – eine deutsche Erfindung. Wiener Ingenieur lüftet endlich das Geheimnis. Warum schweigen die Vereinigten Staaten? – Die Wahrheit über die unbekannten Flugobjekte. In: Kasseler Zeitung 07.06.1957

Stäger, Dr. A.: Flugscheiben von der Idee zur Wirklichkeit. In: Der Schweizerische Metallarbeiter 23.12.1954

US National Archives: Avrocar Continuation Test Program and Terrain Test Program, 06/01/1960 - 06/14/1961. Auf: [Avrocar Continuation Test Program and Terrain Test Program, 06/01/1960 - 06/14/1961 - YouTube](#) 03.04.2014, gesichtet am 07.06.2021

Verga, Maurizio: Flying saucers in the sky. 1947: when UFOs came from Mars. Wroclaw: Amazon 2020

Wehrmann, Johannes: Chance Vought XF5U Skimmer. Auf: [www.luftfahrtmuseum-hannover.de/images/wehrmann/Chance_Vought_XF5U_Skimmer.pdf](#) 2014, gesichtet am 02.06.2021

Weyer, Johannes: Wernher von Braun. 4. Auflage. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt 2006

Wikipedia: Hermann Oberth o. J., gesichtet am 07.06.2021

Zuk, Bill: Canada's Flying Saucer. The story of Avro-Canada's secret projects. Ontario: Boston Mills Press 2001



André Kramer, Jahrgang 1982 und Sozialpädagoge in der Sozialpsychiatrie, ist seit Jahren in der Grenzwissenschaft als Autor aktiv. Er ist Vorstandsmitglied und Pressesprecher der GEP und hat u. a. das Buch „Vorsicht Verschwörung!“ verfasst.

Phantomraketen über Mitteleuropa

Ulrich Magin

Geisterraketen und das Jahr 1946 assoziiert man gemeinhin mit Schweden oder Skandinavien, auch, dass die Welle Griechenland erreichte, ist bekannt. Wie aber steht es mit Mitteleuropa?

Niederlande

Anfang September liefen in Nijmegen Gerüchte über „fliegende Granaten“ um, am 10. September 1946 wurden „fremdartige Lufterscheinungen“ vor allem im Osten des Landes gemeldet: In Zwolle wurde eine Feuerkugel gesehen, in Vriezenveen ein leuchtendes Torpedo, in Enschede, Twente, waren es „leuchtende Raketen“. (Paijmans, S. 131) Vriezenveen und Enschede liegen nahe an der deutschen Grenze, vielleicht hat damals im Emsland auch jemand etwas bemerkt.

Der Bericht wird auch in Loren Gross' umfangreicher Studie zum Geisterraketen-Phänomen aufgeführt: „Holland, 14. September [das Datum des Zeitungsartikels, nicht das der Sichtung]: Ein fliegender Feuerball mit Schweif wurde nachts über Nord- und Ostholland gesichtet. Der Bericht wurde in mehreren Provinzzeitungen veröffentlicht. Viele sahen das Phänomen, insbesondere die Bewohner der niederländisch-deut-

schen Grenze. Das Objekt raste mit hoher Geschwindigkeit in einer geschätzten Höhe von 400 Metern lautlos von Ost nach West.“ Gross (S. 66) gibt als Quelle eine Meldung von Reuters aus Den Haag an. Diese Beobachtungen wurden selbst in Skandinavien noch in der Presse berichtet, etwa unter dem Titel „Fliegende Feuerkugeln über den Niederlanden“ (*Stockholms-Tidningen*, 15. September 1946; nach Bartholomew; S. 182)

Möglicherweise dieselbe Beobachtung listet Gross (S. 67) ein zweites Mal aus einer anderen Quelle, dem *Sunday Express* aus London vom 18. September 1946, auf „Fliegende Feuerbälle mit leuchtenden Schweifen, die geräuschlos mit hoher Geschwindigkeit fliegen, wurden nachts über den Norden und Osten Hollands gemeldet.“

Über „Geisterbomben über Holland“ soll das *Helsingborgs Dagblad* noch einmal am 29. September 1946 berichtet haben (nach Bartholomew; S. 182).

Deutschland

Aus Deutschland gibt es nur knappe Hinweise, die ich dem Buch von Loren Gross entnehme. Er schreibt (Gross, S. 67):

„Aus Deutschland kam am Dienstag, dem 17. [September 1946], vom britischen Militär die Nachricht, dass über der britischen Besatzungszone ein Objekt des gleichen Typs wie in Schweden beobachtet wurde.“. Als Quellenangabe steht. „Herford, Deutschland, 17. September 1946. (TT)“. Das könnte *The Times* aus London sein, der Bericht stammt demnach aus der Umgebung von Herford in Nordrhein-Westfalen

Kurz darauf lesen wir bei Gross: „Um 21:05 Uhr flog ein Feuerball über den Bezirk Pinneburg [Pinneberg?]. Er kam aus dem Südosten, war weiß, hatte einen Schweif und bewegte sich mit großer Geschwindigkeit.“ Auch hier ist die Quelle ein britischer Zeitungsbericht, nämlich der *Daily Telegraph* aus London vom 18. September 1946.

Deutsche Zeitungen umfassten 1946 nur vier Seiten und enthielten fast ausschließlich amtliche Bekanntmachungen und

Kleinanzeigen, aber in den von mir einsehbaren Exemplaren fand ich keine Berichte über ungewöhnliche Himmelsbeobachtungen.

Österreich

Zumindest eine Sichtung wurde unter der Schlagzeile „Geisterbombe über Österreich“ im *Svenska Dagbladet* am 13. September 1946 auf seiner letzten Seite gemeldet:

„Nach einem anderen, bislang unbestätigten Bericht, den wir erhalten haben, überflog am Donnerstagnachmittag [12. September 1946] ein mysteriöses Raketengeschloß Graz in Österreich, in der britischen Besatzungszone. Das Geschloß befand sich in großer Höhe in nordwestlicher Richtung.“ (Gross, S. 66; Bartholomew, S. 187)

Schweiz

Darauf, dass es in der Schweiz Beobachtungen gegeben hat, weisen Erwähnungen in mehreren UFO-Büchern hin. John Keel schreibt über Geisterraketen: „Sie wurden über den Bergen der Schweiz gesehen, wo sie geschickt durch die Täler und Schluchten rasten“ (Keel, S. 136) und Jacques Vallée erwähnt einen Bericht der Zeitung „Epoque“ vom 29. August 1946, der Beobachtungen von Geisterraketen in der Schweiz auflistet, allerdings ohne Details. (Vallée, S. 51)

Tatsächlich liegt aus der Eidgenossenschaft eine Meldung vor, allerdings aus der frankophonen Schweiz, die ich dank der kräftigen Hilfe der UFO-Forscher Bruno Mancusi und Gilles Durand genauer beschreiben kann.

Zunächst aber soll, zumindest nach einem Sciencefiction-Roman, im Januar 1946 kurz vor einem Erdbeben „etwas hell Leuchtendes den Himmel von Bern“ überflogen haben. (Zeigfreid und Fanthorpe) Ob der Bericht frei erfunden oder Dokumenten entnommen ist, konnte ich nicht feststellen, er klingt auch sehr unspezifisch.

Der eigentliche Fall, der in französischsprachigen, englischen und italienischen

Medien erschien, und auf den sich mit großer Sicherheit Keel bezieht, ereignete sich am 11. Juli 1946 bei Gryon (Waadt), wo eine noch junge Rhone vorbeifließt, bevor sie in den Genfer See mündet.

Der erste Pressebericht dazu erschien im *Feuille d'Avis*, Lausanne, am 13. Juli 1946. „Über die Flugmaschinen. M. Alfred Anex, der Bahnhofsvorsteher von Gryon, schreibt uns:

„Bezugnehmend auf Ihren Beitrag vom 14. über ‚Geheimnisvolle Flugmaschinen in Schweden‘. Am Donnerstagabend [11. Juli 1946] um genau 20.45 Uhr bemerkte ich ein vergleichbares Objekt, etwa so groß wie ein Stern oder ein Planet, sehr hell, bei Tageslicht, aber ohne Spur.

Da ich über keinen Vergleichspunkt verfügte, lässt sich die Höhe und die Geschwindigkeit des Objekts schwer schätzen, ich würde sagen, sie betrug zwischen 200 und 400 Kilometer in der Stunde. Ich entdeckte es überraschenderweise, als ich versuchte, eine Liberator zu erkennen, die von Ost nach West flog. Die Maschine flog in 15 bis 20 Sekunden aus Südwesten Richtung Nordosten. Ein vorbeikommender Freund war genauso erstaunt wie ich.“

Die Meldung wurde, so Bruni Mancusi, von der Londoner *Daily Mail* aufgegriffen – und offenbar aufgebauscht, denn am 15. Juli 1946 reagierte *Feuille d'Avis de Lausanne* auf Seite 18 „sarkastisch“ auf die britische Zeitung, weil sie berichtet habe, dass die Russen jetzt Bombentests über den Alpen durchführten. Weder von Russen noch von Flugbomben sei die Rede gewesen, stellte das Schweizer Blatt fest. Auch *L'Impartial* aus La Chaux-de-Fonds berichtete am 15. Juli 1946 über „Des bombes volantes en Suisse?“, griff also vermutlich den *Daily Mail*-Artikel auf.

Diese Meldung habe ich auch noch nicht gefunden, sie wird aber von Loren Gross (S. 14) nach dem in Oslo erscheinenden *Aftenposten* vom 12. Juli 1946 zitiert: „Das eigenartige Objekt wurde entdeckt, als es mit den hohen Geschwindigkeit von geschätzt

400 Stundenkilometern über das Schweizer Rhonetal flog, wie der Korrespondent der *Daily Mail* aus Genf mitteilte. Der Bahnhofsvorsteher einer Bergbahn beobachtete in der Stadt Gryon einen Liberator-Bomber, der in einer Höhe von 15.000 Fuß flog, als er eine ‚fliegende Bombe‘ bemerkte. Der Bahnhofsvorsteher beschrieb das Objekt als einen großen Stern, der nach Nordosten flog. Trotz des klaren Himmels war kein Rauchsweif zu sehen, den das Objekt nach sich zog. Der Reporter der *Daily Mail* konnte das Phänomen ebenfalls beobachten.“

Wohl auf dem Artikel der *Daily Mail* basiert ein Pressebericht der Zeitung *Light* aus San Antonio in Texas, der ebenfalls am 15. Juli 1946 erschien. Er erklärt – mit Berufung auf London – dass die Sowjets gerade „emsig Raketenbomben bauen und testen“: „Aus Genf wird gemeldet, dass über dem Rhonetal Objekte gesehen wurden, von denen man annimmt, es seien Flugbomben.“ *Light* vermutet, die Russen hätten mit Plänen der Nazi-Forscher aus Peenemünde Flugbomben gebaut, die nun über der gesamten Ostsee getestet würden. In Schweden habe man jüngst Überreste einer solchen Rakete geborgen. Die Sowjets verlegten sich daher auf Versuche in „unbewohnten Gebieten der UdSSR“. „Was die vorliegende Beobachtung angeht, so handelt es sich um eine isolierte und unfassbar vage Meldung. Das Rhonetal liegt eigentlich im Süden Frankreichs, obwohl die Rhone in der Schweiz entspringt. Der Bericht nennt aber das Land nicht wirklich, auch wird keine Quelle angegeben – und auch keine Details.“ Die Zeitung irrte natürlich: Die Sichtung war tatsächlich über dem Schweizer Rhonetal erfolgt.

Und natürlich brachte bereits M. Anex seine Beobachtung mit den Geisterraketen in Schweden in einen Zusammenhang, nicht erst die *Daily Mail*! Die Zeitung *Feuille d'Avis de Neuchâtel* fragte am 16. Juli 1946, ob die von den Russen gestarteten „fliegenden Bomben“ nun auch die Alpen erreicht hätten.

ten. Nach der *Daily Mail* berichtete die italienische Zeitung *Il Grigione italiano* am 17. Juli 1946 ebenfalls über den Vorfall, fügte aber nichts hinzu außer der Überschrift „Atombomben über den Alpen?“ und der Angabe, der Bahnhofsvorsteher habe einen Besucher aus London auf das Objekt aufmerksam gemacht (der dann der *Daily Mail* berichtete?).

Einen letzten Bericht zu dem Vorfall fand Mancusi in der *Straits Times* aus Singapur (am 24. Juli 1946).

„Seltsames Licht über der Rhone. Ein seltsames Licht, dass mit 250 Meilen die Stunde das Rhonetal überflog, hat zu der Vermutung geführt, dass die Russen fliegende Bomben über den Alpen testen.

Ähnliche Objekte sind vor kurzem in Schweden abgestürzt.

Der Bahnhofsvorsteher von Gryon an der Bez-Gryon Villars-Bergstrecke betrachtete eine Liberator in 10.000 Fuß Höhe über dem Dent du Midi im Kanton Waadt, als er die ‚fliegende Bombe‘ bemerkte.

Er beschrieb sie als ‚riesigen Stern, der sich in Richtung Nordosten bewegte‘. Trotz hellem Sonnenschein und obwohl es keine Rauchfahne nach sich zog, war das Objekt deutlich zu erkennen. Der Bahnhofsvorsteher machte einen Besucher aus London darauf aufmerksam, der das Geschoss ebenfalls deutlich sah.“

Man sieht: Die Daten zu dem Vorfall sind äußerst knapp, eine Zeitung kopierte die andere, außer dem von M. Anex geschriebenen Leserbrief (und einem Zeugenbericht in der *Daily Mail*) scheint es keinen weiteren Wortmeldungen von Augenzeugen gegeben zu haben. Der Bericht, der ein Licht schildert, wurde nach und nach und immer stärker, zunächst von dem Bahnhofsvorsteher, dann auch von den berichterstattenden Medien, in den Kontext der schwedischen Berichte eingefügt. Dass dieses Licht gleich zu mehreren „Geisterraketen“ wurde, die „geschickt durch die Täler und Schluchten rasten“, ist wieder eine dieser Erfindungen von John Keel, an denen sein Werk so reich

ist – nimm etwas Unspektakuläres und baue es auf!

Weitere Sichtungen sind in einer Auflistung von Presseartikeln impliziert, die mir Gilles Durand zur Verfügung stellte. So stellte *Feuille d’Avis de Neuchâtel* am 29. August 1946 die Frage: „Meteor? Fliegende Bombe?“, wobei es auch um eine skandinavische Sichtung gehen könnte, und am 24. Oktober 1946 beschrieb die in La Chaud-de-Fonds erscheinende Zeitung *L’Impartial* „ein mysteriöses Phänomen im Himmel über Basel“. Um diese Zeit erschien auch der Zeitungsartikel, den Vallée anführt.

Frankreich

Am 13. September 1946 wurden über dem lothringischen Nancy zwei leuchtende Kugeln beobachtet, die langsam und geräuschlos flogen und eine Spur hinterließen. (Pajmans, S. 131)

Geisterraketen wurden also auch über Mitteleuropa gesehen, die Meldungen sind jedoch recht vage, und die Identifikation des Objekts von Gryon wie auch der in den Niederlanden gesehenen Lichtkugeln als Meteore ist zumindest nicht unwahrscheinlich. Meine eigene Suche nach deutschen Berichten in hiesigen Zeitungen hat bislang noch keinen Erfolg gehabt.

Literatur

Anon.: Red’s Test Rocket Bombs. *Light*, San Antonio, Texas, 15. Juli 1946; zitiert nach www.saturdaynightuforia.com/html/articles/articlehtml/ghostrocketsof1946.html

Bartholomew und Howard: *UFOs & Alien Contact*. Amherst: Prometheus Books 1998

Gross, Loren: *UFO’s A History: 1946: The Ghost Rockets*. Privately Published: Fremont, California, 3 Aufl. 1988

Keel, John: *Operation Trojan Horse*. London: Abacus 1973

Pajmans, Theo: *Kosmisch netwerk*. Deventer: Ankh-Hermes 1996

Vallée, Jacques: *Anatomy of A Phenomenon*. New York: Ballantine 1974

Zeigfreid, Karl, Fanthorpe, Lionel und Patricia: *Android*. 2013

Ich danke Hans-Werner Peiniger für die Bereitstellung der Broschüre von Loren Gross.



Ulrich Magin, geb. 1962, arbeitet als freier Autor, Übersetzer und Lektor. Neben Büchern über moderne Sagen hat er Romane sowie Artikel für Magazine wie »Reader's Digest«, »Bild der Wissenschaft« und »Spektrum der Wissenschaft« geschrieben. Er ist GEP-Mitglied, hat u. a. das Buch „Von Ufos entführt“ verfasst und ist Autor zahlreicher jufof-Beiträge.

Korrektur

zum jufof 255, 3/2021: 87 (linke Spalte unten): "Leugnung und Radikalisierung". Hier hat wohl die automatische Rechtschreibkorrektur zugeschlagen. Richtig muss es heißen: "Leugnung und Ridikülisierung"!



Bei dem vorliegenden Buch handelt es sich um den dritten IGAAP-Bericht, der Beiträge zur wissenschaftlichen UFO-Forschung enthält. Bei der IGAAP (www.igaap-de.org) handelt es sich um die „Interdisziplinäre Gesellschaft zur Analyse anomaler Phänomene e.V.“, die 2014 aus der MUFON-CES e.V. hervorgegangen ist und von dem bekannten UFO-Forscher Illobrand von Ludwiger geleitet wird.

Fast die Hälfte des Bandes besteht aus einem von M.F.A. Frank J. Schäpel zusammengestellten „UFO-Sichtungskatalog des nordwestdeutschen Raumes“. Er enthält 478 dokumentierte Fälle, die bis in das Jahr 2014 gehen und den Klassen „A (unidentifizierte Flugkörper mit festen Strukturen), B (kugelförmige Lichter oder irreguläre leuchtende Massen, die keine nennenswerten physikalischen Wirkungen auf die Umgebung ausüben und meistens nachts gesehen werden) und C (paranormale Lichterscheinungen und/oder Geschehnisse, die an besonderen Orten (meist religiösen Zentren) und in der Umgebung von Personen mit paranormalen Fähigkeiten auftreten)“ zuzuordnen sind. In diesen Katalog hat Schäpel auch einige interessante GEP-Fälle aufgenommen, die bei uns ungeklärt sind oder die wir mit „Ungenügende Daten“ abgeschlossen haben.



Literatur Rezensionen

Illobrand von Ludwiger (Hrsg.), Frank J. Schäpel (Mitwirkende), Michael A. Landwehr (Mitwirkende):

Unidentifizierbare Flugobjekte über Deutschland und die mutmaßlichen Absichten ihrer Insassen

IGAAP-Bericht Nr. 3

Der Katalog ist chronologisch gegliedert. Zu jedem Fall werden die Charakteristika und Eigenschaften des Beobachteten mit etwas unübersichtlichen Klassifikationen, Kategorien und Abkürzungen versehen, die immer wieder einen Blick zurück in die Legende erforderlich machen. Aber anders hätte ein solcher Katalog wohl auch nicht umgesetzt werden können. Um die geografische Verteilung der UFO-Fälle zu zeigen, liegt dem Band eine ausfaltbare Karte des nordwestdeutschen Raums bei, die es in dieser Form wohl in Deutschland noch nie gegeben hat. Tatsächlich zeigen sich einige Ballungsgebiete, in denen die entsprechenden Fälle vermehrt registriert worden sind.

In seiner Einführung zu dem Katalog weist Schäpel auf viele grundsätzliche Probleme hin, die sich bei der Umsetzung seines Projekts gezeigt haben. So ist die Quellenlage zu vielen Fällen ungenügend und manche Fälle sind aufgrund ihrer Komplexität schlecht mit ein paar Kategorien abzubilden. Wichtig war es Schäpel, sein Vorgehen und die Quellenlage möglichst offen und transparent zu machen, damit *„sich jeder Leser selbst ein Urteil zu ihm fragwürdig erscheinenden Fällen oder Einordnungen bilden“* kann.

Einige Einschränkungen machen deutlich, dass der Katalog nicht vollständig alle registrierten ungeklärten Fälle bis 2014 abbilden kann. Aber er zeigt die Vielfalt der Fälle und vor allem auch, dass es in Deutschland viele ungeklärte, interessante und spannende Fälle gibt, die ein existierendes UFO-Phänomen in Deutschland belegen. Mehr aber auch nicht...

Über den Nutzen solcher Kataloge kann man sich streiten. Aber wie will man sonst einen Überblick über interessante UFO-Vorfälle in einem Buch darstellen? Ich denke, dass hier Frank J. Schäpel einen brauchbaren Weg gefunden hat und uns über das umfangreiche Quellenverzeichnis eine tiefergehende Einsicht in die Fälle möglich ist.

Im folgenden Beitrag *„Über die möglichen*

Absichten der Insassen von UFOs“ können wir erkennen, dass der bekannte UFO-Forscher Illobrand von Ludwiger nicht mehr ergebnisoffen das UFO-Phänomen erforscht, sondern dass er bereits zu einem Ergebnis gekommen ist, dass sich fest in sein ufologisches Weltbild eingebrannt hat. Für ihn ist es ein Fakt und zweifelsfrei bewiesen, dass UFO-Phänomene auf außerirdische Besucher zurückzuführen sind. Und wer nicht dieselbe Erkenntnis erlangt hat, der hat sich einfach nicht ausreichend informiert. Das hat für mich schon fast ideologische Züge.

Also während wir Uninformierten noch wertfrei, neutral, ergebnisoffen und intersubjektiv vorgehen und die Gültigkeit von UFO-Theorien und -Hypothesen anhand empirischer Erfahrungstatsachen überprüfen⁶² oder überhaupt erst einmal versuchen solche zu formulieren, sieht sich von Ludwiger bereits von Außerirdischen umgeben. Da muss man natürlich nicht mehr über die Möglichkeit ihrer Anwesenheit diskutieren, sondern eher über ihre Absichten. Was wollen sie hier auf unserem blauen Planeten? Von Ludwiger hat erkannt, dass die Insassen von UFOs *„tunlichst jede Information über sich selbst vermeiden und bemüht sind, ihre Handlungen vor uns geheim zu halten.“* Warum sie dann nicht auch ihre Fluggeräte vernünftig tarnen, so dass sie auffällig am Himmel zu sehen sind, bleibt dann wohl ein Rätsel.

Für den in letzter Zeit häufig verwendeten UAP-Begriff hat von Ludwiger auch eine eigene Definition. Es handelt sich hierbei um Lichter, die von „medial begabten Menschen“, z. B. Billy Meier, erzeugt werden oder durch Konzentrationsübungen herbeimeditiert werden können, wie es z. B. Dr. Steven Greer mit seinem CE-5-Protokoll lehrt. Lese ich das wirklich? Von Meier und von Greer? Puh... Bei den UAPs, die laut von Ludwiger auch als Irrlichter oder in den USA als Orbs bekannt sind, handelt es sich um reine Energieformen, also um keine Transportmittel, sprich bemannte Flugkörper.

⁶² <https://de.wikipedia.org/wiki/Ideologie>

Im Folgenden wird deutlich, dass von Ludwiger praktisch fast allen UFO-Berichten Glauben schenkt, sie als Fakt betrachtet und diese gar nicht mehr kritisch hinterfragt. Denn einen einzelnen Bericht kann man anzweifeln, aber nicht eine Vielzahl gleichlautender Berichte. Das heißt für mich, wenn zahlreiche Betroffene von einem nächtlichen Besuch Außerirdischer im typischen Grey-Aussehen berichten (Bedroom-Visitor), dann wird nicht mehr nach einer gemeinsamen psychologischen Ursache gesucht, sondern die Erzählungen werden zu Tatsachen und die Betroffenen wurden tatsächlich von Außerirdischen heimgesucht.

Von Ludwiger beschreibt ja im Wesentlichen das erforderliche Vorgehen bei der Untersuchung des UFO-Phänomens und ja, auch seine Kritik in Richtung bestimmter Skeptiker ist sicherlich berechtigt. Aber das letzteres kann man nicht einfach über einen Kamm scheren und welche Skeptiker sind hier genau gemeint? Entscheidet von Ludwiger, wer dieser Kategorie zuzuordnen ist? Die GEP hat er ja bereits in diese Schublade gesteckt, aber gerade wir entsprechen nicht seinem Vorwurf, *„so gut wie keine wissenschaftlichen Quellen“* zu zitieren. Das kann man ebenso gut auch den UFO-Befürwortern vorwerfen. Man muss m. E. das Ganze also differenzierter sehen und nicht „Hier sind die Guten, die informierten UFO-Forscher und hier sind die Bösen, die uninformierten Skeptiker“.

Dass von Ludwiger irgendwie den kritischen Blick auf das UFO-Phänomen verloren hat, wird auch in den folgenden Kapitel erkennbar. Alle halbwegs etwas ausführlich dokumentierten Fälle werden zu alle möglichen Annahmen als Beleg herangezogen. Da finden sich Fälle, die seiner Ansicht nach belegen, dass UFOs Zeitreisen beherrschen, dass uns eine Vielzahl an außerirdischen Rassen von verschiedenen Planeten besuchen, einschließlich Reptiloide, dass UFO-Insassen aus „Raum-Zeit-Projektoren“ entsteigen usw. Zu jeder noch so absurden

Annahme findet von Ludwiger entsprechende Belegfälle. Die Fülle unterschiedlicher Fälle, in denen vermeintliche Außerirdische verschiedene Handlungen vollziehen, führt dann dazu, dass von Ludwiger zu den Handlungen passende Beweggründe der Außerirdischen konstruiert. Daraufhin kommt er zu dem Schluss, dass wir gegenwärtig von verschiedenen außerirdischen Rassen besucht werden, die „in wechselnden Zusammensetzungen im Innern von UFOs gemeinsam zusammenarbeiten“, darunter große Graue, kleine Graue, menschenähnliche Wesen, Reptiloide, Insektoide usw.

Es ist schon absonderlich, wie von Ludwiger hier argumentiert. Das geht soweit, dass er glaubt, dass Entführungen am 1. April ausgeführt werden, damit niemand anschließend das bizarre Geschehen glaubt oder dass Außerirdische mit riesigen roten kugelförmigen Fluggeräten bevorzugt zur Silvesternacht fliegen (Himmelslaternen) oder dass sie sich hinter einem Re-Entry einer russischen Raumsonde verstecken. Wie kann man das als Leser nur ernst nehmen und wie weit soll dieser Unsinn noch gehen?

Zu den Men-in-Black-Berichten weiß er, dass es sich hier um menschliche Alien-Helfer handelt, die früher UFO-Zeugen unter Druck setzten und Beweismaterial wie Fotos u. a. vernichteten, um die Anwesenheit Außerirdischer zu verschleiern. Heute sei das nicht mehr notwendig, weil die Außerirdischen inzwischen erkannt hätten, dass man den UFO-Berichten und dem Bildmaterial eh keinen Glauben schenkt. Daher gäbe es auch heute keine Men-in-Black-Berichte mehr.

In den nächsten Kapiteln und Sachabschnitten zitiert von Ludwiger zwar interessante Fälle, nutzt sie aber wieder, um über die Motive der Außerirdischen und den Zweck ihrer Aktivitäten zu spekulieren. Aber so ganz konsistent sind die Handlungen nicht. Mal wird den Zeugen Schaden zugeführt, dann wieder finden „zufällige und

absichtliche Heilungen an Einzelpersonen“ statt.

Auch wenn die Außerirdischen überall aktiv sind und deren Handlungen von Zeugen beschrieben werden, gibt es nach von Ludwiger ein „universelles galaktisches Gesetz“, dass „direkte Eingriffe in die Evolution eines fremden Planeten“, in diesem Fall in die der Erde, verhindert. Also werden wir Menschen von den Außerirdischen so beeinflusst, dass wir „die Ziele der Aliens ausführen, in der Annahme, dass dies aufgrund“ unserer „eigenen Entscheidung“ erfolgt. Von Ludwiger spricht hier den Umweltschutz an, denn unsere Erde soll für die Außerirdischen, die ihn inzwischen als ihren Lebensraum ansehen, sauber bleiben.

Da die Außerirdischen beim Versuch im Umweltschutz mit Regierungsvertretern zusammenzuarbeiten, scheiterten, werden nun einzelne Menschen entführt und „ganz individuell auf die Notwendigkeit des Umweltschutzes aufmerksam“ gemacht. Natürlich hat von Ludwiger auch dafür bestätigende UFO-Berichte gefunden und vermutet, dass es sich bei den wichtigsten entführten Personen wahrscheinlich um „Entscheidungsträger in Politik und Wirtschaft“ gehandelt hat.

Tja... so kann man sich die Realität auch zurechtbiegen.

Damit leitet der Autor zu einem Kapitel über, dass „die irdische Klimakatastrophe als Bedrohung für Menschen und UFO-Insassen“ betrifft. Die folgenden Abschnitte habe ich dann überblättert, weil uns deren Inhalte auch tagtäglich in den Medien begegnen. Ja! Wir müssen etwas gegen die Änderung des Klimas unternehmen und mehr auf unsere Umwelt achten. Wir sollten allerdings nicht dabei auf die Unterstützung von Außerirdischen hoffen.

Zum Schluss kommt der Autor auf einen Menschen zu sprechen, dessen Behauptungen ihn wohl sehr beeindruckt haben: Jim Sparks. Sparks will zahlreiche Entführungen erlebt haben und kann sich bewusst, ohne Hypnose, an das jeweilige Geschehen erin-

nern, er habe „einen regelrechten Unterricht erhalten, um die Denkweise der UFO-Insassen zu lernen.“ Und dessen Erkenntnisse spiegeln sich auch im Weltbild von Illobrand von Ludwiger wider. Wichtigste Erkenntnis: „mit Menschen haben sie im Allgemeinen kein Mitleid.“ Wenn sie also genug Menschen entführt haben, um uns Genmaterial abzuzapfen und eine ausreichende Menge an Alien-Hybriden erzeugt haben, geht es vielleicht in die nächste Phase: Abwarten, bis die Menschen an der Klimakatastrophe untergehen und Übernahme der Erde durch umweltangepasste Alien-Hybride.

Beim Lesen des Beitrages kam in mir das Gefühl auf, dass Illobrand von Ludwiger jegliches kritisches Denken verloren hat und er nun zwanghaft bemüht ist, sein festgefahrenes ufologisches Weltbild und seine unverrückbaren Hypothesen mit Fallbeispielen und zweifelhaften Behauptungen anderer zu belegen.

Das Buch endet mit einem Beitrag von Michael A. Landwehr, der uns die **„Möglichkeiten des Reisens in einem 6-dimensionalen Universum“** nahe bringt. Schon in seinen Vorbemerkungen macht er deutlich, dass er sich mit diesem Aufsatz in den „Bereich der spekulativen Physik“ begibt. Aber da in der 6-dimensionalen Physik nach Burkhard Heim Phänomene möglich sind, die sowohl bei UFO-Phänomenen aufgetreten sein sollen als auch bei paranormalen Ereignissen, geht er davon aus, dass Heims Theorie durchaus im Bereich des Möglichen anzusiedeln ist.

Michael L. Landwehr stellt sich anschließend der Frage, wie ein hypothetischer Raumfahrer in einem 6-dimensionalen Universum navigieren müsste, um von einem Ort zum anderen zu gelangen. Denn die Navigation würde sich von der bekannten im 3-dimensionalen Raum erheblich unterscheiden. Es wird kein Zielort wie in einem Navigationsgerät ausgewählt, sondern man würde verschiedene bekannte „Muster in

den Transdimensionen“ wählen, die am ehesten mit dem Zielort übereinstimmen. Man begibt sich dann nicht mehr im üblichen Sinne auf eine Reise, sondern das „Raumschiff“ wird zeit- und weglos ortsversetzt bzw. zum Zielort projiziert. Zur Umsetzung dieses abstrakten Konzepts wäre eine Technik erforderlich, die die von Illobrand von Ludwiger formulierte Projektor-Theorie technisch möglich machen soll. Diese ist jedoch so fernab von unserer herkömmlichen Technik, dass Sie und ich deren Realisierung auf jeden Fall nicht mehr erleben werden.

Fazit: Der IGAAP-Bericht hat Höhen und Schwächen, wobei m. E. die Schwächen weit überwiegen. Insbesondere verhindert der meiner Ansicht nach höchst spekulative Beitrag von Illobrand von Ludwiger und dessen auf mich grotesk wirkendes ufologisches Weltbild jeden wissenschaftlichen Ansatz zur Erforschung des UFO-Phänomens.

Hans-Werner Peiniger *****

365 Seiten, broschiert, ill., ISBN 978-3982038117, 28,00 (zzgl. Porto)

IGAAP e.V.

www.igaap-de.org

83620 Feldkirchen-Westerham, 2020

Aufgrund der großen Nachfrage war die erste Auflage bereits nach kurzer Zeit vergriffen! Es wurde inzwischen in geringer Auflage nachgedruckt, so dass man bei Interesse möglichst zeitnah bestellen sollte.

Bestellung

(1) Direktversand per Rechnung für 28,- EUR zzgl. 3,- EUR Versandkosten (Deutschland). Bitte richten Sie ihre Bestellung in diesem Fall an buchbestellung@igaap-de.org (bitte vollständigen Namen, vollständige Adresse und gewünschte Stückzahl angeben)!

(2) Über amazon.de: 31,90 EUR zzgl. Versandkosten:

Avi Loeb

AUSSERIRDISCH

Intelligentes Leben jenseits unseres Planeten

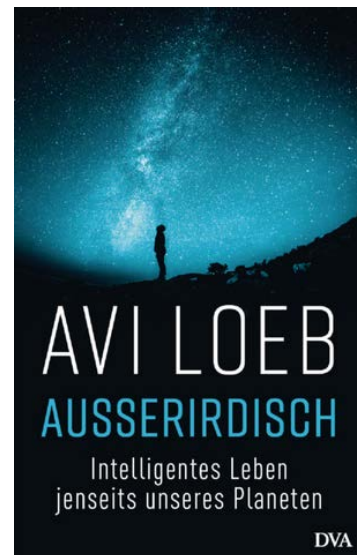
Ein Buch über das interstellare Objekt 1I/ʻOumuamua



©Lotem Loeb

Der Legende nach wird Galileo Galilei der berühmte Satz „*Und sie bewegt sich doch!*“ zugeschrieben. Avi Loeb, Professor für Astrophysik an der Harvard University, sagt „*Und es wick doch ab!*“

Loeb's Werk macht an vielen Stellen deutlich, dass sich die Geschichte wiederholt: Wenige gegen alle. Die Mehrheit seiner Berufskollegen wollen das Offensichtliche nicht zulassen, die vorliegenden Fakten nicht ihrem logischen Schluss zuführen.



Die Menschheit machte einen Quantensprung bei der Erkenntnis, dass die Erde nicht im Mittelpunkt der Welt steht. Nun zählt Loeb auf, welche Vorzüge die Menschheit von der Erkenntnis hätte, dass

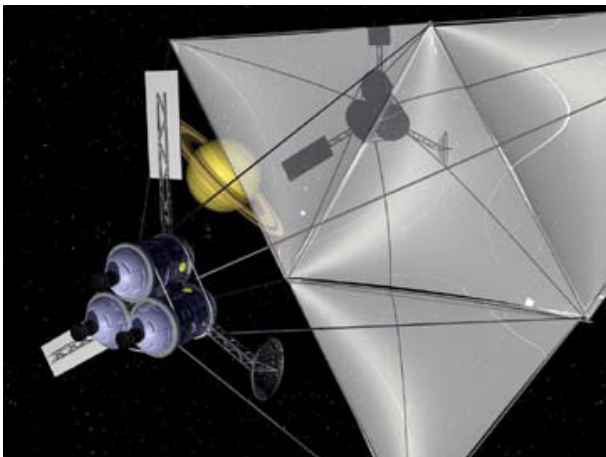
wir nicht die ersten Kreaturen in unserer Galaxis sind, die technisches Gerät in die Tiefen des Weltalls schicken konnten. Nicht weniger als der Untergang der Menschheit könnte verhindert werden, wenn wir erkennen würden, dass selbst uns technisch hoch überlegene Zivilisationen untergegangen sind; nur wenn wir Demut zeigen, können wir unserem eigenen Untergang noch entgehen.



Künstlerische Darstellung von 'Oumuamua

Quelle: <https://www.eso.org/public/images/eso1737a/>

Bild: © ESO/M. Kornmesser

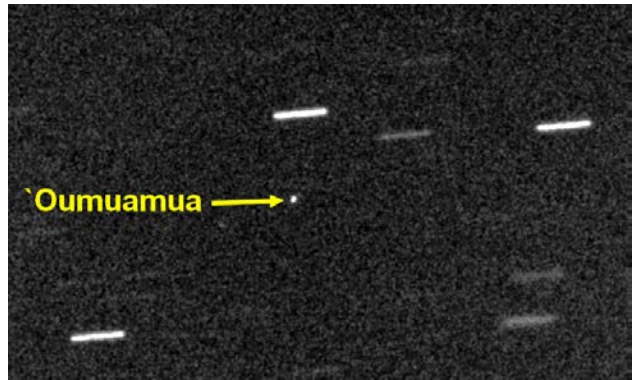


Künstlerische Darstellung eines Sonnensegels

Quelle:

<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Solarsail.jpg>

Seine „Lichtsegel-Hypothese“ lautet: Das interstellare Objekt 1I/ʻOumuamua, das 2017 unser Sonnensystem durchquert hat, war kein natürliches Objekt sondern ein (wahrscheinlich inzwischen nicht mehr aktives) Lichtsegel, das vor sehr langer Zeit von einer (inzwischen untergegangenen) Zivilisation erbaut wurde.



1I/ʻOumuamua, aufgenommen mit dem 4,2-Meter-William-Herschel-Teleskop auf den Kanarischen Inseln am 28.10.2017

Quelle: <https://en.wikipedia.org/wiki/'Oumuamua>

Einige seiner Argumente sind im Folgenden zusammengefasst:

- 'Oumuamua ist mit einer Wahrscheinlichkeit von 91% scheibenförmig und nicht zigarrenförmig (wie in künstlerischen Abbildungen meist dargestellt).
- 'Oumuamua hatte während der Beobachtungszeit stets eine gleichbleibende Drehgeschwindigkeit, obwohl Berechnungen zufolge eigentlich Ausgasungen die beobachteten Abweichungen von der Flugbahn hätten erklären sollen, welche aber wiederum die Drehgeschwindigkeit hätten beeinflussen müssen.
- Die als Erklärung herangezogenen Ausgasungen wurden von keinem einzigen Teleskop beobachtet, obwohl mindestens eines dieser Teleskope technisch perfekt dafür ausgelegt ist, sogar geringe Ausgasungen zu detektieren und diese eigentlich hätte anzeigen müssen.
- Die für die Abweichung von der berechneten Flugbahn erforderliche Kraft nahm in etwa mit dem Quadrat der Entfernung von der Sonne ab. Ausgasungen könnten 'Oumuamua nicht in Form dieses gleichförmigen Potenzgesetzes antreiben, der Druck des Sonnenwinds auf ein Lichtsegel jedoch schon.
- 'Oumuamuas Geschwindigkeit befand sich vor der Reise in unser Sonnensystem exakt in lokaler Ruhe bezogen auf den sog. „Geschwindigkeits-

Positionsraum“. Die Wahrscheinlichkeit für diese Geschwindigkeit liegt bei 0,2 Prozent.

Alle beobachteten „Anomalien“ lassen sich problemlos (also ohne irgendwelche Verrenkungen, die man anstellen muss, um von einem natürlichen Objekt auszugehen) erklären, wenn man die Idee zulässt, dass `Oumuamua ein Lichtsegel ist. Falls `Oumuamua doch ein natürliches Objekt sein sollte, wäre dieses so exotisch, dass es noch außergewöhnlicher wäre als die Idee eines Lichtsegels. Die Wahrscheinlichkeit für ein natürliches Objekt liegt demnach, selbst mit konservativer Rechenart, bei weniger als eins zu einer Billion.

In der ersten Hälfte des Buches beschreibt Loeb genau diese technischen Details. Ein Kapitel widmet er dem Projekt „Breakthrough Starshot“, Loeb ist Vorsitzender dessen Beratungskomitees. Diese Initiative hat es sich zum Ziel gesetzt, ein Lichtsegel mit einer Flugzeit von nur 20 Jahren nach Alpha Centauri zu schicken. Ein Schelm, wer nun Böses denkt. Loeb stellt jedoch glaubhaft dar, dass er mit seinem Vorstoß keine Werbung für sein Projekt machen will. Mehr noch, die Parallelen verdeutlichen umso mehr, wie begrenzt die prinzipiellen Möglichkeiten der interstellaren Raumfahrt offensichtlich sind. Sowohl die unsrige als auch außerirdische Zivilisationen haben eine identische Technologie gewählt, um Informationsträger in die Weiten des Weltalls zu schicken.



Lichtsegel aus dem Projekt „Breakthrough Starshot“
Quelle: <https://www.youtube.com/watch?v=xRFXV4Z6x8s>

In der zweiten Hälfte des Buches beschäftigt sich Loeb mit dem philosophischen Impact, den ein Zulassen seiner Lichtsegel-Hypothese auf die Gesellschaft hätte, mit dem SETI-Projekt und mit den Möglichkeiten von Raumfahrtzivilisationen „Samen“ zu streuen. Offensichtlich sind viele Naturwissenschaftler der Meinung, dass die Öffentlichkeit erst dann informiert werden sollte, wenn die gesammelten Hinweise hieb- und stichfest sind. Dieser Sichtweise widerspricht Loeb entschieden: *„Damit unsere Zivilisation reifer werden kann, müssen wir uns in den Weltraum wagen und nach anderen suchen. Da draußen könnten wir entdecken, dass wir nicht die Einzigen sind, sondern dass wir auch weit davon entfernt sind, die Klügsten zu sein.“*

Um andere Planeten zu „besamen“, könnte man zudem unzählige mit einfachem Leben ausgestattete Vehikel bauen, diese mit Lichtsegeln ausstatten und um einen „kurz“ vor der Supernova stehenden Stern „parken“. Dann braucht man nur noch ein paar Jahrtausende warten und die Supernova würde die „Samen“ mit nahezu Lichtgeschwindigkeit in alle Regionen der Galaxis befördern. Einige von ihnen würden auf bewohnbaren Planeten landen und damit den Startschuss für Leben ermöglichen. Loeb traut sich also, die prinzipiell verfügbaren Möglichkeiten auszumalen, ohne die Pfade des technisch Machbaren dabei zu verlassen; Warp-Antrieb nützt niemandem, wenn er nicht technisch realisierbar ist. So lasst uns denn das erste Lichtsegelfahrzeug bauen, will das Buch dem Leser mit jeder seiner Zeilen vermitteln.

Technisch-wissenschaftlich interessierten Lesern dürfte der erste Teil des Buches wohl besser gefallen; es wäre dem Thema angemessen gewesen, hierauf einen größeren Schwerpunkt zu legen. Die Ausflüge in seine Kindheit, Karriere und Familiengeschichten machen das Buch eher langatmig, diese Art des Bücherschreibens ist im angloamerikanischen Raum ja aber nicht unüblich.

Schwierig nachzuvollziehen ist zudem seine Festlegung darauf, dass die Zivilisation der Erbauer des Lichtsegels wohl inzwischen untergegangen ist. Was spricht aber dagegen, dass die Erbauer nur noch nicht willig sind, ihre Erkenntnisse mit uns zu teilen? Wenn diese Raumfahrtzivilisation weise ist, würde sie der Menschheit hoffentlich ausreichend Zeit geben, mit neuen Technologien verantwortungsvoll umzugehen und nicht für egoistische Zwecke zu nutzen. So lasst uns denn mit Demut erkennen: „Und es wich doch ab!“

René Rübenhagen *****

272 Seiten, 13,5 x 21,5 cm, 15 s/w Abbildungen, ISBN: 978-3-421-04866-0, Preis 22,00 €

Deutsche Verlags-Anstalt

www.randomhouse.de

München, 2021

Bestellbar hier: <https://amzn.to/2MjqsAf>

Preisrätzel

Hier haben exklusiv **GEP-Mitglieder** die Möglichkeit, ein Exemplar des rezensierten Buches „**AUSSERIRDISCH - Intelligentes XXXXX jenseits unseres Planeten**“ zu gewinnen.

Senden Sie uns das fehlende Wort aus dem Titel an info@ufo-forschung.de oder per Post an die GEP, Postfach 2361, 58473 Lüdenscheid. Einsendeschluss: **30.09.2021**

Unter allen richtigen Einsendern verlosen wir ein Exemplar des Buchs. **Teilnahmeberechtigt sind nur GEP-Mitglieder!** Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Wir danken dem DVA-Verlag (Penguin Random House) für die Buchspende!

Hinweis

Bitte informieren Sie uns stets über die Änderung Ihrer Anschrift oder Bankverbindung

Thomas Ritter

Magisches am Himmel

Von Außerirdischen, Zeitreisenden und militärischen Experimenten



Der 1968 in Freital, in der damaligen DDR, geborene Ritter, ist in der grenzwissenschaftlichen Szene kein Unbekannter. Seit Anfang der 1990er Jahre ist er für seine redaktionelle Mitarbeit an verschiedenen Fachzeitschriften, seinen Beiträgen in einschlägigen Anthologien zur Thematik sowie als Autor diverser Monografien bekannt. Zudem betreibt er einen Reiseservice, welcher vor allem durch Angebote bezüglich der mysteriösen Palmblattbibliotheken in Südostasien geläufig ist.

Beim Betrachten des neuen Werkes fiel mir zunächst der holprige Text auf der Rückseite ins Auge: „*Seit Jahrtausenden fremde Flugobjekte derartig häufig gesichtet (...) Doch auch in den Tiefen der Ozeane wurden unbekannten U-Boote gesichtet wurden. (...) doch die Identität jener Macht, welche sie lenkte, blieb bislang aber ebenso unbekannt (...).*“ Zum Glück spiegelt sich die Qualität dieses Klappentextes nicht im Buch wieder.

Das vorliegende Buch unterteilt sich in acht Kapitel.

Im ersten Kapitel geht es um Drohnen über Deutschland. Hierbei stellt sich die Frage, wann dieses Kapitel verfasst wurde,

so schreibt der Autor (S. 5) über Entwicklungen des Dritten Reichs in Peenemünde vor mehr als 50 Jahren, dabei feierten wir 2020 das 75-jährige Kriegsende. Konkret geht es dem Autor hierbei um die sogenannte V1, welche sogar noch früher, ab 1942 entwickelt wurde. Auf Seite 6 wiederum berichtet er davon, dass die Bundeswehr die Drohne CL-289 einsetzt, dabei wurde diese bereits 2009 außer Dienst gestellt und zu einem Luftfahrtgesetz, welches Drohnen im Luftverkehr mit berücksichtigt, schreibt der Autor, dass dieses nun in den Ausschüssen beraten werde, obwohl das Gesetz seit fast 10 Jahren in Kraft ist (S. 7f.).

Geschichtlich zeigt sich dieser Teil sowohl was die Einordnung von Ereignissen in den Gesamtkontext internationaler Begebenheiten als auch was militärtechnische Entwicklungen betrifft, als nicht wirklich sattelfest. So schreibt Ritter (S. 5), dass in den späten 1970er Jahren Nachfolger der V1, Cruise-Missiles, auftauchten – jedoch lässt sich eine durchgängige Weiterentwicklung dieser Form militärischer Lenkflugkörper seit dem Ersten Weltkrieg ziehen. Auch der Aussage (S. 6): *„Seit die Konfrontation der Großmächte einer Vielzahl lokaler, nichtsdestotrotz brisanter Konflikte – als Beispiele mögen die Krieg in Afghanistan und dem Irak dienen – gewichen ist (...)“*, kann nur bedingt gefolgt werden. Zwar gibt der Autor nicht an, ob er mit dem Afghanistan-Krieg die Auseinandersetzung der 1980er oder der 2000er Jahre meint und auch gibt er nicht an, welcher Golfkrieg hier benannt wird (der Zusammenhang lässt aber auf die Konflikte seit 2001 Afghanistan und 2003 Irak schließen), jedoch hatte sich im Kalten Krieg spätestens seit der Etablierung von Atomwaffen auch auf sowjetischer Seite, die Konfliktaustragung der Supermächte auf sogenannte Stellvertreterkriege verlagert (vgl. hierbei z.B.: Greiner, Bernd; Müller, Christian Th. und Walter, Dierk (Hrsg.): *Heiße Kriege im Kalten Krieg*, Hamburg 2006).

In Kapitel 2 und 3 geht es um außerirdi-

ches Leben. Interessant hierbei ist, wie unterschiedlich Wissenschaftler die Möglichkeit einer Kontaktaufnahme zwischen Außerirdischen und Menschen einschätzen. So postuliert eine britische Raumfahrtwissenschaftlerin, dass es tatsächlich außerirdisches Leben gibt, dieses aber dem irdischen Leben nicht ähnlich sei, sondern eher die Form schwebender Quallen habe. Starke Zweifel hat diese Forscherin daran, ob wir diese jemals finden und mit diesen in Kontakt treten werden können (S. 10). Amerikanische Forscher der NASA wiederum sind sich sicher, dass wir bereits innerhalb der nächsten 20 Jahre auf intelligentes Leben im All stoßen werden (S. 11).

Im vierten Kapitel geht es um Besucher aus der Zukunft. Auch hier stellt sich wieder die Frage, wann der Text tatsächlich verfasst wurde, wenn Ritter davon schreibt, dass George Orwells Roman *„Die Zeitmaschine“* erst vor kurzem wieder verfilmt wurde (S. 13). Der letzte Kinofilm erschien 2002, der letzte Fernsehfilm 2011.

Auf Seite 20 kommt der Autor dann auch zu folgender Aussage: *„In diesem Fall zeigen erste Indizien, dass bestimmte militärische oder nachrichtendienstliche Einrichtungen der USA tatsächlich Experimente in der Zeit anstellen. Dazu sei auch auf das bereits an anderer Stelle ausführlich dokumentierte Philadelphia Experiment und das sogenannte Montauk Projekt verwiesen.“* Die Indizien indes weisen nicht in diese Richtung, wie z.B. Jacques Vallée bereits vor über einem Vierteljahrhundert ausführte, was im Buch aber nicht erwähnt wird (siehe: Vallée, Jacques: *Anatomy of a Hoax: The Philadelphia Experiment Fifty Years Later*, in: *Journal of Scientific Exploration*, Volume 8, Number 1, 1994, S. 47-71).

Statt den tatsächlichen Stand der Forschung widerzuspiegeln, versteigt sich das Buch so auf haarsträubende Aussagen: *„Wir können also zu Recht annehmen, dass zumindest von Seiten des amerikanischen Militärs bereits reale Zeitreisen unternommen werden.“* (S. 21)

Sehr gut gefällt indes das 5. Kapitel, in welchem es um ein im Einsatz verschwundenes Bataillon des 5. Norfolk Regiments im Ersten Weltkrieg geht. Eine Geschichte die alle paar Jahre wieder in diversen Büchern auftaucht. Ritter indes kommt nach einer anschaulichen Erläuterung der tatsächlichen Begebenheiten zu folgendem Schluss: *„Die Wirklichkeit des Krieges ist meist grausamer als jene Legenden, die in seinem Gefolge entstehen.“* (S. 28) Dem ist nichts hinzuzufügen.

Im sechsten Kapitel geht es um japanische Folklore. Ritter schreibt hierzu, dass es 1803 in Japan zu einen der ersten modernen UFO-Kontakte gekommen sei (S. 31). Dies widerspricht der eigentlichen gängigen Praxis, nach welcher die moderne UFO-Ära 1947 mit der Initialsichtung von Kenneth Arnold beginnt. Spannt man den Bogen weiter, so sieht man, dass es entsprechende Sichtungen und Kontakte zu jeder Zeit gegeben hat (siehe z. B. Vallée, Jacques und Aubeck, Chris: *Wonders in the Sky. Unexplained Aerial Objects from Antiquity to Modern Times*, New York City 2010). Warum nun ein Fall Anfang des 19. Jahrhunderts herangezogen wird, um das moderne UFO-Zeitalter neu zu definieren, bleibt an dieser Stelle offen.

Schwierig zu lesen bzw. zu interpretieren bleibt hier indes die Darstellung und Umrechnung von Maßangaben. Hat Ritter auf S. 19 noch Fuß in Meter und Zoll in Zentimeter umgerechnet, so lässt er an dieser Stelle davon ab. Stattdessen schreibt er auf S. 31 nun von Inch (nicht mehr Zoll) und rechnet diese nicht um. Auf S. 32 wiederum gibt er die Körpergröße in Zentimeter an, die Kantenlänge einer ominösen Schachtel hingegen in Inches.

Kapitel 7 mit dem Titel: „UFOs aus der grünen Hölle“, liest sich sehr interessant. Besonders ins Auge fallen hierbei die aggressiven Verhaltensmuster der UFOs auf den Salomon Inseln (Ozeanien), welche eine Entsprechung in Brasilien zu haben scheinen (siehe hierzu: Vallée, Jacques: *Konfron-*

tationen. Begegnungen mit Außerirdischen und wissenschaftlichen Beweisen, Frankfurt 1994; und: Pratt, Bob: *UFO Danger Zone: Terror and Death in Brazil - Where Next?*, Madison, 1996). Am Ende trifft das Kapitel aber leider in Bereiche ab (Stichworte: Reptiloide, Illuminaten), dass das Lesevergnügen eingeschränkt wird.

Im letzten und längsten Kapitel (immerhin 18 Seiten), geht es dann um USOs. Zunächst geht es um den Untergang des russischen U-Boots Kursk im Jahr 2000. Auf Seite 44 berichtet Ritter dann sowohl vom russischen Außenminister Sergejew als auch vom Verteidigungsminister Sergejew (der Außenminister der Russischen Föderation war im Jahr 2000 Igor Sergejewitsch Iwanow, der Verteidigungsminister Igor Dmitrijewitsch Sergejew).

Im Weiteren schildert Ritter zahlreiche Verletzungen des skandinavischen Küstenraums durch einlaufende vermeintliche sowjetische U-Boote in den 1970er und 1980er Jahren und kommt zu dem Schluss: *„Weder die Sowjetunion noch die NATO hatten in der damaligen Situation Veranlassung, derart massiv und dauerhaft die schwedischen Hoheitsgewässer zu verletzen.“* (S. 45) Sinnvoll wäre hier neben einer reinen persönlichen Einschätzung aber auch die Analyse anderer Institutionen gewesen (wie z.B. der Project AIR FORCE Report prepared for the United States Air Force, zusammengestellt von Gordon H. McCormick von 1990 mit dem Titel: *„Stranger than Fiction. Soviet Submarine Operations in Swedish Waters“*).

Im Folgenden geht es allerdings auch um die Mär von Hitlers Flucht in einem U-Boot. Das Verwirrung seitens der Alliierten bezüglich dem Ableben, der Leiche und dem Verbleib Hitlers nach dem Ende des Dritten Reichs bestand, wie auch Ritter (S. 49) anmerkt, ist unbestritten. Grund hierfür war jedoch ein Täuschungsmanöver Stalins, der sich durch die Verschleierung von Hitlers Selbstmord verschiedene Verhandlungsoptionen offenhielt (siehe z.B.: Joachimsthaler,

Anton: Hitlers Ende — Legenden und Dokumente, München 2004).

Natürlich fehlen dann im Weiteren auch keine Verweise auf Neuschwabenland (S. 51f.) und möglichen U-Booten aus Südamerika, zu denen Ritter schreibt: *„Natürlich sind die fremden U-Boote, die heute gesichtet werden, mit Sicherheit nicht jene Einheiten, die sich im Jahr 1945 absetzten. Doch geht man davon aus, dass diese U-Boote damals in die Marine eines südamerikanischen Staates integriert wurden als Gegenleistung für ein Asyl der Besatzungen, so erscheint es durchaus möglich, dass diese Schiffe im Verlauf der Jahrzehnte unter strenger Geheimhaltung kontinuierlich weiterentwickelt worden sind.“* (S. 58) Und weiter: *„Die unbekannten U-Boote gehören mit Sicherheit zu den modernsten Unterseeschiffen, die derzeit in den Weltmeeren kreuzen. Sie stehen im Dienst einer Macht, die weltweit seit mehreren Jahrzehnten intensive Aufklärung (...) betreibt. Die Stützpunkte der geheimnisvollen U-Boote dürften sich auf dem Territorium eines südamerikanischen Staates befinden.“* (S. 59)

Wenn eine so massive Weiterentwicklung stattgefunden hätte, muss man sich fragen, wieso diese „modernsten Unterseeschiffe“ sich im Falklandkrieg 1982 nicht bewährten. Immerhin bezieht sich Ritter auf U-Boote welche im Rio de la Plata gesichtet und fotografiert wurden (S. 57). Wenn Argentinien also Nutznießer der deutschen Technik geworden wäre und diese über Jahrzehnte weiterentwickelte und hierbei sogar Länder in Skandinavien verschreckte, hätte man einen anderen Ausgang des Falklandkrieges annehmen müssen.

Warum überhaupt in einem Buch, welches sich mit magischem am Himmel beschäftigen will, Fragen über U-Boote ein Drittel des Inhalts ausmachen müssen, bleibt Geheimnis des Autors. Möglicherweise muss heute ein Buch über Mysterien auch immer mit dem Dritten Reich kokettieren. Dies ist jedoch mit äußerster Sorge zu betrachten, vor allem wenn es sich hierbei

hauptsächlich um persönliche Meinungen handelt und die zahlreichen Fachwerke keine Erwähnung finden.

Das Preis-Leistungs-Verhältnis des Büchleins scheint mir nicht angemessen, da es nur wenig neue Informationen gibt, welche zudem weder einen roten Faden erkennen lassen, noch zum selbstgewählten Titel zu passen scheinen.

Marius Kettmann, B.A. ****

64 Seiten, pb., Din A5, ill., ISBN 978-3-95652-264-2, Preis: 8,90 €

Ancient Mail Verlag
www.ancientmail.de
Groß-Gerau, 2019

Bestellbar hier: <https://amzn.to/3kkAJ2h>

Preisrätsel

Hier haben **GEP-Mitglieder** die Möglichkeit, ein Exemplar des rezensierten Buches „**Magisches am XXXXXX**“ zu gewinnen.

Senden Sie uns das fehlende Wort aus dem Titel an info@ufo-forschung.de oder per Post an die GEP, Postfach 2361, 58473 Lüdenscheid. Einsendeschluss: **30.09.2021**

Unter allen richtigen Einsendern verlosen wir ein Exemplar des Buchs. **Teilnahmeberechtigt sind nur GEP-Mitglieder!** Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Wir danken dem Ancient Mail Verlag (Werner Betz) für die Buchspende!

Gewinne

Das Buch zu der Rezension von »Pilotensichtungen und UFO-Detektion im cislunaren Raum« aus dem Preisrätsel im **juf** Nr. 255, 3-2021, Seite 94 ff gewann Herr **XXXXXX**

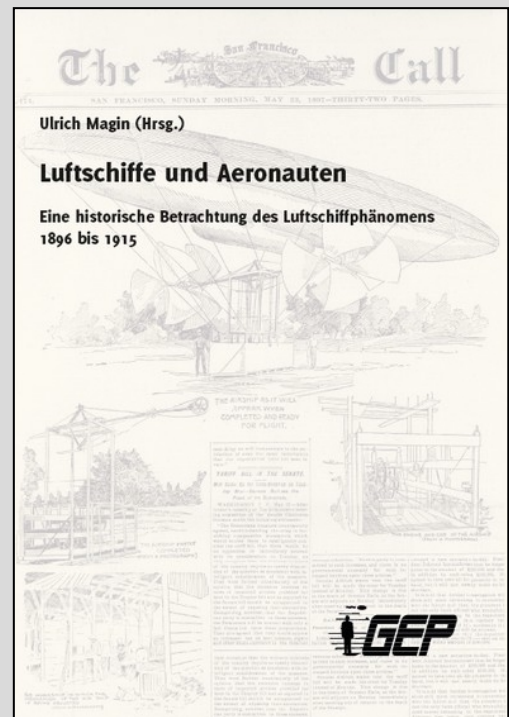
Herzlichen Glückwunsch! Ihre GEP e. V.

Ulrich Magin (Hrsg.)

Luftschiffe und Aeronauten

**Eine historische Betrachtung des
Luftschiffphänomens 1896 bis 1915**

»Seit es in den Jahren 1896 / 97 vor allem an der amerikanischen Westküste und dann im ganzen Land zu einer Welle von Luftschiff- Sichtungen kam – Beobachtungen von lenkbaren Ballons, die es zu dieser Zeit in dieser Form noch nicht gab –, ist darüber viel spekuliert worden. Von einer sozialen Panik über geheim gebliebene menschliche Erfinder bis hin zu außerirdischen Raumschiffen lauten die Deutungen. Ein überwiegender Teil der UFO-Forscher ist – ungeachtet der bevorzugten Interpretation der Ereignisse – davon überzeugt, dass diese Beobachtungen in Verbindung zum modernen UFO-Phänomen stehen.



122 Seiten, broschiert, DIN A5, Abbildungen, ISBN 978-3-923862-58-0
Preis: 10,00 € (GEP-Mitglieder 8,00 €)



Christian Czech Unidentifizierte Flugobjekte über Großbritannien

**Die UFO-Akten des MoD – Eine Dokumentation
Teil 1**

Der vorliegende Band ist der erste von vier Teilen über die ehemals geheimen UFO-Akten des MoD. Im ersten Teil werden alle veröffentlichten UFO-Sichtungen der Jahre 1981–1985 erstmals in deutscher Sprache übersetzt vorgestellt. Wir erfahren darin von Lichtern, die am Himmel Manöver vollführten, von geometrisch geformten Objekten, die gesichtet wurden, von Dreiecken, wie sie in Belgien am Himmel waren, sowie von Pilotensichtungen.

Im Anhang findet der Leser Statistiken, in denen die Sichtungen nach verschiedenen Kriterien ausgewertet wurden.

Für diesen Teil wurden insgesamt 1500 Seiten Dokumente bearbeitet.

146 Seiten, broschiert, DIN A 5, 5 Abbildungen, ISBN 978-3-923862-30-6
Preis: 12,50 € (GEP-Mitglieder 10,00 €)

Bestellungen im GEP-Shop unter shop.ufo-forschung.de oder shop.jufof.de.
Oder an GEP e. V., Postfach 2361, 58473 Lüdenscheid oder info@ufo-forschung.de.

jufof

journal für ufo-forschung

GEP

Die Gesellschaft zur Erforschung des UFO-Phänomens ist die größte als gemeinnützig anerkannte wissenschaftliche Vereinigung in Deutschland, die sich hauptsächlich mit der Erforschung des UFO-Phänomens beschäftigt. Die GEP untersucht UFO-Meldungen mit Hilfe spezieller Fragebögen, der Durchführung von Vor-Ort-Interviews und Felduntersuchungen sowie der intensiven Durchleuchtung von Hintergrundinformationen. Wir arbeiten interdisziplinär und werden dabei von zahlreichen Behörden und wissenschaftlichen Instituten unterstützt.

UFO

Ein UFO ist die mitgeteilte Wahrnehmung eines Objektes oder Lichtes am Himmel oder auf dem Land, dessen Erscheinung, Bahn und allgemeines dynamisches und leuchtendes Verhalten keine logische, konventionelle Erklärung nahelegt, und das nicht nur für die ursprünglich Beteiligten rätselhaft ist, sondern nach genauer Prüfung aller vorhandenen Indizien durch Personen, die technisch dazu in der Lage sind, eine Identifizierung nach dem gesunden Menschenverstand vorzunehmen, falls eine solche möglich ist, unidentifizierbar bleibt.

jufof

Das Journal für UFO-Forschung begleitet seit dem Jahre 1980 sachlich-kritisch das UFO-Phänomen. Als Publikationsorgan der GEP wird ein Teil jeder Ausgabe zur Dokumentation der eingegangenen Sichtungsberichte, ihrer Klassifikation und der zugehörigen Falluntersuchungen genutzt. Der zweite Teil jedes jufof enthält in einem wissenschaftlich-methodischen Stil abgefasste kompetente Fachberichte zum UFO-Phänomen, zu Falluntersuchungen sowie internationale Einzelberichte und Analysen. Abgerundet wird das jufof durch einen Rezensions- und Leserbriefteil.

UFO-Meldung

Wenn Sie ein UFO gesehen haben und dieses Ereignis näher untersuchen lassen möchten, können Sie uns auf verschiedenen Wegen erreichen: Die Meldestelle für UFO-Beobachtungen ist Tag und Nacht telefonisch erreichbar unter 02351 – 23377. Eine UFO-Meldung via E-Mail ist möglich über die Adresse info@ufo-forschung.de. Die Kontaktaufnahme direkt über das Internet ist ebenso möglich. Bitte besuchen Sie hierfür unsere Homepages unter www.ufo-forschung.de und www.jufof.de, wo wir auch im Webforum oder Chat erreichbar sind. Wir setzen uns unmittelbar mit Ihnen in Verbindung.

www.ufo-forschung.de • www.jufof.de

GEP e.V. online

(0 23 51) 2 33 77 • info@ufo-forschung.de

Meldestelle für UFO-Beobachtungen