

Beweise oder Vermutungen?

Deutsche Flugscheibenkonstrukteure im Zweiten Weltkrieg

Phantome, Lügner, Versager oder erfolgreiche
Luftfahrtpioniere?

Inhalt

Vorwort des Herausgebers

- I. **Flugscheiben - Fiktion oder Realität?**
 - I.1 Flugscheiben - was ist das?
 - I.2 Flugscheiben - eine realitätsferne Fiktion?
- II. **Deutsche Flugscheibenpioniere - Phantome, Lügner, Versager?**
- III. **Das Dritte Reich und die Flugscheibenwaffe - Märchen oder Wahrheit?**
 - III.1 Gab es reichsdeutsche militärische Kampfscheiben?
 - III.2 Zehn Indizien dafür, dass die Flugscheiben im Orbit tatsächlich ihren Ursprung im Dritten Reich gehabt haben könnten
 - III.3 Der Auftrag von „ganz oben“ zum Flugscheibenbau
 - III.4 Die Führungs- und Organisationsstruktur für Herstellung und Einsatz von Flugscheiben
 - III.5 Die Zeugen für den reichsdeutschen Flugscheibenbau aus den Reihen der Beteiligten
 - III.6 Zur Projektierung, Entwicklung, Konstruktion und zum Bau von reichsdeutschen Flugscheiben
 - III.6.1 Konstrukteure, Testpiloten und sonstige Involvierte
 - III.6.2 Zu dem geheimnisumwitterten Projekt „V-7“ Zu bekannten Projektgruppen und deren

Objekten: die Flugscheibe des Wernher von Braun / der Schrieverische „Flugkreisel“ / der Miethesche „Flugdiskus“ / die Habermohlsche „Mokkatasse“

III.7 Der angebliche Kampfeinsatz reichsdeutscher Flugscheiben im Zweiten Weltkrieg

III.8 Die Berichte der Waffenkontrolleure zu reichsdeutschen „Wunderwaffen“

III.9 Hinweise auf die Herkunft der nach 1945 beobachteten Flugscheiben Die USA und die Sowjetunion als Hauptziel und Spielfeld der unbekanntes Flugscheibenmacht nach dem Zweiten Weltkrieg

IV. Die Prüfung von Personen, Projekten und Standorten auf Echtheit

IV.1 Zur Echtheitsprüfung der angeblichen Flugscheibenkonstrukteure und anderer Beteiligten

IV.1.1 Jeder wollte es gewesen sein

IV.1.2 Zu den Entscheidungsträgern und Managern des Projektes „Vergeltungswaffe 7“

IV.1.3 Prüfung der Echtheit von Leitern und Mitarbeitern des Projektes „Vergeltungswaffe 7 (V-7)“

IV.1.4 Eine „Konstruktors“-Verschwörung?

IV.2 Wo wurde konstruiert, gebaut und getestet?

V. Prüfung auf echte Beweise für die Entwicklung/Konstruktion, den Bau, die Tests von Flugscheiben des Projektes „V-7“ im Dritten Reich

VI. FAZIT zur Prüfung reichsdeutscher Flugscheibenkonstruktion, -bau und -einsatz im Zweiten Weltkrieg

VII. **Anhang**

Dossiers

Hortens Nurflügler

BMW-Flügelrad

Verzeichnis der Tabellen

Literaturverzeichnis

Quellen und Anmerkungen

Vorwort des Herausgebers

In den entwickelten Ländern der Erde begannen kühne Visionäre bereits Anfang des 20. Jahrhunderts über aerodynamisch günstigere Formen für Flugzeuge nachzudenken, sie zu entwickeln und damit zu experimentieren.

Das geschah vor allen Dingen in Frankreich, den USA, Kanada, Großbritannien und auch in Deutschland.

Die Arbeiten waren mehr oder weniger von Erfolg gekrönt. In Deutschland war man, wenn man den Behauptungen einiger angeblicher Flugscheibenkonstrukteure und Augenzeugen aus den frühen 1950er Jahren folgt, damit am weitesten gelangt.

Die Einen behaupteten, es sei 1945 noch zu Testflügen gekommen, andere gaben an, deutsche Flugscheiben seien ab 1944 sogar im Luftkampf mit Flugzeugen der Alliierten beobachtet worden.

Und als, ab 1947 beginnend, in den USA immer wieder Flugscheiben beobachtet und auch abgestürzte Flugscheiben geborgen worden sein sollen¹ kam es zum großen Rätselraten, wer da wohl der unbekannte Betreiber einer Flugscheibenflotte sein könnte.

Nachdem zunächst selbst in den USA und in der Sowjetunion das Dritte Reich unter Verdacht stand, und sich in Deutschland 1950 beginnend bis etwa 1954 angeblich Beteiligte am Flugscheibenbau meldeten und bestätigten, dass es deutsche Flugscheiben gegeben habe², zeigte sich bald darauf, dass diese Leute auf mysteriöse Weise verschwanden oder für eine Beteiligung an Projekten in anderen Ländern eingekauft wurden.

Zugleich nahmen die Beiträge in den Zeitungen ab, welche sich mit einem deutschen Hintergrund der Flugscheiben beschäftigten. Das aus den USA vorgegebene Narrativ zu Flugscheiben lautete nun, es handele sich möglicherweise um außerirdische Flugobjekte. Zugleich aber wurde die außerirdische Herkunft mit allen Mitteln der Medien lächerlich gemacht. Das Thema sollte auf diese Weise (vorsätzliche Verwirrung) aus dem Bewusstsein der Menschen verschwinden. Und wie weit das gelungen ist, äußert sich zum Beispiel darin, dass in den Medien die historischen Fakten zu Flugscheiben im Dritten Reich nicht mehr bekannt sind oder einfach ignoriert werden, wenn zum Thema publiziert wird und wenn als angeblich einzige deutsche Flugscheibe das aus Sperrholz gebaute Rundflugzeug des Bauern Artur Sack genannt wird und alle Flugscheibenkonstrukteure als Phantome oder als Lügner abqualifiziert werden.

Richtig wütend sind die Reaktionen, wenn eine reichsdeutsche Urheberschaft der ersten Flugscheiben, die noch vor 1947 entstanden, behauptet wird. Dabei sind diese speziellen Rundflugzeuge ein Resultat der technischen Evolution von Flugzeugen und nichts Mysteriöses, technisch Unfassbares oder gar bössartige Faschistenteknik.

Und auf der anderen Seite der Barrikade stehen die Flugscheibengläubigen, die sich an jedes kleine Indiz klammern, welches ein Hinweis darauf sein könnte, dass die UFOs in aller Welt nach 1945 in geheimen Basen weiterentwickelte Flugscheiben des Dritten Reiches sein könnten.

Unsere Herangehensweise als Historiker an die von uns bearbeiteten Themen kann nicht die pauschale Abqualifizierung solcher Behauptungen sein, ohne die Aussagen zu prüfen und auch nicht die Ignoranz den Berichten von Augenzeugen gegenüber. Und sie kann ebenso nicht die kritiklose Übernahme der angeblichen Beweise für eine Realität reichsdeutscher Flugscheiben sein.

Wir gehen immer ergebnisoffen an die Untersuchung historischer Ereignisse heran, selbst wenn wir zum gleichen oder teilweise ähnlichen Ergebnis gelangen sollten.

Ja, es ist aufwendig, solide zu recherchieren und es gibt Kräfte, die es an den Hintergründen und Zusammenhängen der Geschichte Interessierten schwer machen, zur Erkenntnis zu gelangen.

Es gelang tatsächlich, die Spuren zu den einstmals (und noch immer?) real existierenden deutschen Flugscheiben zu verwischen. Bis 1959 fand man zum Beispiel im militärtechnischen Taschenlexikon der Bundeswehr den Hinweis und die Erklärung zu deutschen Flugscheiben. Danach war das Lexikon von dieser Information bereinigt worden. Und 1960 wurden überraschend in den USA und anderswo die Arbeiten an Rundflugzeugen bzw. Flugscheiben als angeblich erfolglos eingestellt.

Das Thema wäre eigentlich ideal für investigative Journalisten. Aber entweder werden diese ausgebremst von ihren Ressortleitern oder es gibt nur noch solche Autoren, die auf der Journalistenschule in der Nähe von Relotius saßen und erfundene Geschichten, die vom Inhalt her ihren Vorgesetzten bis hinauf zum Herausgeber des Blattes ins Konzept passen, produzieren. Wir sind keine Journalisten.

Nachdem wir bereits in mehreren anderen Bänden unserer Reihe „Beweise oder Vermutungen“ Facetten des historischen Geschehens in den letzten Monaten des nationalsozialistischen Regimes in Deutschland untersucht und Vieles vom Kopf auf die Füße gestellt haben, haben wir uns in diesem Band dem Thema „Flugscheiben in Deutschland“ zugewandt.

Der uns selbst gestellte Untersuchungsauftrag lautete, vier Fragen zu klären:

Erstens:

Gab es vor 1945 Personen in Deutschland, die Rundflugzeuge, bzw. Flugscheiben konstruiert haben?

Zweitens:

Wurden in Deutschland bis zur militärischen Kapitulation der Wehrmacht 1945 Flugscheiben für die Wehrmacht gebaut?

Drittens:

Gab es 1945 einsatzbereite, erfolgreich getestete deutsche Flugscheiben?

Viertens:

Befanden sich deutsche Flugscheiben während des Zweiten Weltkrieges im Kampfeinsatz gegen die alliierte Luftwaffe?

Die Resultate unserer Arbeit stellen wir hiermit vor.

Weitere Veröffentlichungen in unserer Reihe „Beweise oder Vermutungen?“

BAND I

Alfred H. Mühlhäuser (Hrsg.): Die Totgesagten leben länger: Der ungeklärte Todesfall Hitler. Beweise oder Vermutungen, Band I. Books on Demand. Norderstedt, 2017. 204 S.

ISBN 9783744813822

Als Anfang Mai 1945 Suchtrupps sowjetischer Geheimdienste das Gelände der Reichskanzlei und insbesondere den Führerbunker betraten, folgten sie dem Befehl Stalins, Hitler und andere Größen des Dritten Reiches gefangen zu nehmen. Möglichst lebend, um sie vor das Kriegsverbrechertribunal stellen zu können, und wenn das nicht gelingen sollte, dann eben tot.

Beides gelang ihnen nicht. Das Einzige, was die sowjetischen Ermittler nach einigen Tagen fanden, das waren zwei verkohlte Leichen, die als die Leichen von Hitler und seiner Frau durch die Geschichtsbücher geistern. Von diesen Leichen wissen wir heute, dass sie absolut nichts mit Hitler und möglicherweise auch nichts mit Eva Braun zu tun hatten. Höchstens indirekt, insofern nämlich, als sie vermutlich als Köder dienen sollten, um eine weitere Suche nach Hitler aufzugeben.

Für unsere Beschäftigung mit diesem Thema sind die in die Legion gehenden Veröffentlichungen über eine Flucht Hitlers und seine Verortung nach 1945 in verschiedensten Teilen der Erde nicht entscheidend gewesen, wenngleich

sie natürlich auch auf der Basis des ungeklärten Todesfalles Hitler entstanden sind. Anstoß für unsere Forschungen gab uns dagegen die Tatsache, dass es von Anfang an Zeugen der Ereignisse am 30.04.1945 im Führerbunker gab, welche behaupteten, es könne keine Hitlerleiche geben, weil diese völlig verbrannt sei und ihre Überreste aufgrund von Bombenabwürfen und Granateinschlägen beseitigt seien.

Damit könnte man sich zufriedengeben. Allerdings wird das forschersiche Interesse geweckt dadurch, dass trotz der angeblich spurlosen Beseitigung Hitlers unbeschädigte Zahnprothesen und Kiefer sichergestellt worden sein sollen, mit denen der Tod Hitlers angeblich unzweifelhaft nachgewiesen werden konnte. Und das Erstaunliche: Sie wurden bei genau den Leichen „von Hitler und Frau“, die es gar nicht geben dürfte, gefunden. Allein das war schon äußerst verdächtig. Die Russen waren sich ebenfalls nicht sicher, ob es die Leichen von Adolf und Eva Hitler waren, sie konnten es auch nicht wirklich nachweisen, aber sie waren damals froh, überhaupt zwei Leichen gefunden zu haben, die sie als die von Hitler und seiner Frau stammend ausgeben konnten, ohne dass sie jemals ein Angehöriger von Hitlers Hofstaat oder gar erst ein unabhängiger ausländischer Gutachter gesehen hätte.

Grundlage des wackeligen Beweisgebäudes für Hitlers Bunkertod war vor allem die Befragung von Zeugen aus Hitlers Umfeld. Es gab Zeugen, die ihre Zeugenschaft für bestimmte Ereignisse am 30.04.1945 im Führerbunker leugneten. Und es gab angebliche Zeugen, die gern dabei gewesen wären bei dem, was geschah, und die, obwohl es eben nicht so war, dennoch gern über ihre angeblichen Beobachtungen berichteten.

Das Auffallende bei der Auswertung der Zeugenaussagen war, dass diese so unglaublich widersprüchlich waren. Es hätte sich also aufgrund

verwirrender und eindeutig falscher Zeugenaussagen und fehlender Beweise für Hitlers Tod eine offensichtlich vertuschte Flucht aus dem Bunker den Untersuchungsorganen und den Autoren entsprechender Veröffentlichungen geradezu aufdrängen müssen. Diese Tatsache veranlasste aber kaum einen der zahllosen Autoren, die sich mit dem Thema befassten, an der Behauptung, Hitler habe einen Suizid begangen und seine Leiche sei verbrannt worden, in irgendeiner Weise zu zweifeln. Es besteht nach wie vor und heute umso mehr, da selbst die ehemaligen Hauptbeweise für Hitlers Tod (Schädelbruchstück, Kiefer und Prothese) nicht mehr greifen, begründeter Zweifel an der bekannten Darstellung vom Tode Hitlers am 30.04.1945 im Führerbunker der Reichskanzlei. Das veranlasste uns, zu versuchen, mehr Licht in das Dunkel des Falles zu bringen und mit diesem analytisch-synthetischen Informationsmittel auch Anregung für weitere Forschungen zu liefern.

Die bekannten Ermittlungsergebnisse wurden kritisch hinterfragt und die von den sowjetischen Untersuchungsführern und in ihrem Gefolge auch von zahlreichen Autoren angeführten angeblich „begründeten Vermutungen“, „handfesten Indizien“ und „unwiderlegbaren Beweise“, wurden massiv erschüttert und mussten als falsch charakterisiert werden.

I. Flugscheiben - Fiktion oder Realität?

I.1 Flugscheiben - was ist das?

Aus dem militärtechnischen Taschenlexikon der Bundeswehr von 1958:

„Flugscheibe

Arbeitsausdruck für einen kreisförmigen Flugkörper, der aus deutschen Entwicklungen bis zum Jahre 1944 flugfähig geworden war. Ein kugelartiges Mittelstück nimmt die Besatzung auf, ein auftriebsfördernder flacher Ring ist zentrisch um das Mittelstück angeordnet, der am Außenrand viele in ihrer Wirkungsrichtung verstellbare Düsen aufweist. Durchmesser des Flugkörpers 44 m. Kann unkonventionelle Flugbewegungen auf Quer- und Hochachse ausführen; soll 1944 bereits 2000 km/h und 12000 m Höhe in wenigen Minuten erreicht haben.“³

In den 1930er Jahren war die Zeit reif für die Weiterentwicklung der noch jungen Welt der „fliegenden Kisten“. Entwickler in verschiedenen Ländern beschäftigten sich damit.

Erste Modelle von Flugzeugen, die praktisch nur aus Flügeln bestanden (Nurflügler) oder überhaupt keine Flügel besaßen und deren Rumpf kreisförmig war (Rundflugzeuge, Drehflügelflugzeuge, Drehflugkörper bzw. Kreisflügelflugzeuge, Flügelräder oder Kreisflugzeuge⁴ wurden angeblich seit den 1920er Jahren, nachweislich aber auf jeden Fall in den 1930er Jahren, gebaut.

Eine Flugscheibe ist ein Flugzeug, welches nicht über alle üblichen Teile (wie Rumpf, Flügel, Leitwerk), verfügt, weil das alles entweder integriert ist oder nicht benötigt wird und

das von der Form her vollkommen oder nahezu eine Scheibe darstellt.

Eine solche Flugscheibe wird meist aus der Mitte des Objektes gesteuert. Ein Laufwerk mit Rädern wurde nur anfangs benötigt, ausfahrbare Standfüße sind während des Fluges in die Scheibe hineingezogen.

Alles was herkömmliche Flugzeuge benötigen und für jeden Betrachter sichtbar aufweisen, befindet sich also entweder im scheibenförmigen Rumpf oder in dem scheibenförmigen Flügel, je nach Sicht der Dinge.

Ab den 1940er Jahren, mit dem Aufkommen der Raketentechnik und den sich daraus ergebenden enormen Geschwindigkeiten, wurde den Flugzeugkonstrukteuren klar, dass kreisförmig konstruierte Flugzeuge, verbunden mit

einem Düsenantrieb auf Basis der Raketentechnik und unter Verzicht auf einen Kolbenmotor, die Revolution in der Flugzeugtechnik bedeuten würden. Und diese Revolution, die enorme Vorteile mit sich zu bringen versprach, wollten sie wagen.⁵

In den 1940er Jahren gelang das nur in Ansätzen. In den frühen 1950er Jahren versprachen sich viele enthusiastisch berichtende Journalisten, aber auch Ingenieure vom Bau und vom praktischen Einsatz von „Scheibenflugzeugen“ äußerst große Vorteile sowohl für den zivilen Bereich, als auch für das Militär.

Zugleich gab es aber auch große Zweifel, ob runde Flugzeuge Vorteile gegenüber herkömmlich gestalteten Flugzeugen haben könnten. Das erinnerte ein wenig an die Worte, die Kaiser Wilhelm II. zugeordnet werden, der, als das Auto auf die Bühne der Weltgeschichte trat, gesagt haben soll: „Das Automobil hat keine Zukunft. Ich setze auf das Pferd.“

Wegen der vielen geäußerten Zweifel an der Flugfähigkeit von Rundflugzeugen generell, hat ein Technikjournalist im Jahr 1950 von einem Sachkundigen anhand der Angaben

eines der enthusiastischen Techniker prüfen lassen, ob eine solche Scheibe überhaupt fliegen könne. Das konnte der befragte Luftfahrtfachmann ganz klar bestätigen.⁶

Aus den Veröffentlichungen der frühen 1950er Jahre ist bekannt, welche Vorteile von neuartigen Rundflugzeugen erhofft wurden: Man erwartete zivile wie auch militärische Vorteile.

Sowohl für die zivile, als auch für die militärische Verwendung ging man davon aus, dass Rundflugzeuge schneller und effizienter sein würden, weil sie durch ihre Bauweise aufgrund des geringeren Luftwiderstandes eine größere Geschwindigkeit erreichen können und zudem weniger Motorkraft und damit weniger Treibstoffe (egal welcher Art) benötigen.

Ein Autor erklärte es so: „Es war eigentlich nur die logische Fortsetzung einer Ideenreihe, die von den bisher üblichen, aber durch ihren großen Luftwiderstand den Erfordernissen höherer Geschwindigkeit nicht mehr gewachsenen Flugzeugen zum sogenannten Nur-Flügel-Flugzeug und weiter zur Flugscheibe führte. Genau wie ein enormer Unterschied besteht zwischen den Entfernungen, die eine von einem Leichtathleten gestoßene Kugel und ein von dem gleichen Athleten geschleuderten Diskus zurücklegten, so musste die kaum mehr einen Luftwiderstand hervorrufende Scheibe schneller werden als je ein Flugzeug zuvor war.“⁷

In der britischen Zeitschrift „Royal Air Force Review“ hieß es im Jahre 1953: „... dass sehr reale Gründe dafür vorliegen, bei der Konstruktion von Flugzeugen mit doppelter Schallgeschwindigkeit eine mehr tellerähnliche Form anzuwenden, da sie für das ausschlaggebende Problem des Widerstandes eine annehmbare Lösung bietet.“⁸

Den militärischen Vorteil von Rundflugzeugen sah man darin, dass, wie 1954 Berichtende⁹ einschätzten:

- „... sie infolge ihrer enormen Geschwindigkeit selbst von der besten Flaksperre fast niemals abzuschießen sein werden;
- sie „... sowohl als Fernaufklärer über den feindlichen Linien ...“, als auch „... als Träger hochexplosiver Sprengstoffe“ eingesetzt werden können;
- sie „als Luftaufklärer sehr gut geeignet sind, weil „... sie wegen der nach unten verstellbaren Düsenvorrichtung praktisch über einem besonders interessanten Ziel in der Luft stehen bleiben und ihre Beobachtungen machen können...“;
- sie als „... Bombenträger unbemannt ... eine erheblich größere Sprengstoffmenge mit sich führen ... (können) „... als ein bemanntes und mit Waffenausrüstung beschwertes Flugzeug;
- sie, sollte „... wider Erwarten doch einmal eine derartige fliegende Scheibe durch einen Zufallstreffer der gegnerischen Flak getroffen und abgeschossen werden, so stürzt sie senkrecht ab und zerschellt zweifellos am Boden so gründlich, dass der Gegner aus ihren Bruchstücken keine entscheidenden Schlüsse mehr ziehen kann...“;
- sie auch als schnelle Kuriermaschine hätte eingesetzt werden können;
- sie, als größere Scheiben mit einem Durchmesser von über 40 Metern, als Mannschaftstransporter hätte eingesetzt werden können;
- sie als Kampfscheibe, ausgerüstet mit einer Kraftstrahlkanone, hätte Luftkämpfe führen können.

Die möglichen Vorteile wären also vielfältig. Deshalb begann man die Flugscheiben zu bauen.

Warum aber, so wird zu Recht gefragt, fliegen dann bis heute die zivilen und militärischen Flugzeuge nicht in der Form von Scheiben? Wir wissen es nicht.

Feststellen können wir aber: Flugscheiben sind kein „Hexenwerk“ sondern das Ergebnis der Schöpferkraft visionär denkender interessierter Laien und versierter Flugzeugingenieure, welche über den Tellerrand herkömmlicher Technikbetrachtungen auf dem Gebiet der Luftfahrttechnik schauten und handelten. Einer von ihnen, der in Frankreich lebende rumänische Flugscheibenpionier Coanda sagte in den 1950er Jahren:

„In der Luftfahrt haben wir uns zu lange erlaubt an die Prinzipien eines Drachens zu glauben. Seit 1909 wollte ich in eine andere Richtung voranschreiten. Die einzige Zukunft der Luftfahrt liegt in der ‚fliegenden Untertasse‘.¹⁰

Coanda hatte bereits 1909 das erste Düsenflugzeug entwickelt, welches tatsächlich auch 1910 flog. Bei diesem Flugzeug hatte er den nach ihm benannten „Coanda-Effekt“ angewendet, der darin besteht, dass durch die Umlenkung des Düsenstrahls mittels Klappen ein zusätzlicher Auftrieb erzeugt wird. Ab 1933 wandte er den Düsenantrieb mit Coanda-Effekt auch auf ein Flugscheibenmodell an, welches auch tatsächlich funktioniert haben soll.¹¹

1947 wurden erstmalig von verschiedenen Augenzeugen unabhängig voneinander Fluggeräte am Himmel der USA beobachtet¹², welche ganz offensichtlich den bis 1945 in verschiedenen Ländern der Erde entstandenen Rundflugzeugen in jeder Beziehung deutlich überlegen waren. So weit überlegen, dass man sogar zu der Auffassung gelangte, sie könnten nicht von dieser Erde stammen. Diese merkwürdigen Fluggeräte sind entweder völlig runde Scheiben oder Scheiben mit einem abgetrennten Segment anzusehen. Dabei werden Flugscheiben unterschiedlicher Größe und Form beobachtet. Bezogen auf den Stand der Beobachtungen von 1970

schrieb ein deutscher Autor: „Die Größe der bisher beobachteten Geräte wird mit 16, 42 und 75 Meter Durchmesser angegeben, und die Flugkörper sollen jetzt eine Geschwindigkeit bis zu 7.000 Stundenkilometer entwickeln.“¹³

I.2 Flugscheiben - eine realitätsferne Fiktion?

Am 06.07.1947 erklärte ein Vertreter der Army Air Forces in einem US-Journal das Folgende:

„Wir sind ... völlig verwirrt und die Scheiben sind definitiv keine Luftwaffen-Experimente. Wir wissen absolut nicht, was diese Dinger sind. Wir wünschten uns, es wäre so, aber wir sind genauso verwirrt über sie wie jedermann.“¹⁴

Da Flugscheiben (als unidentifizierte fliegende Objekte = UFOs) von den Regierungen in aller Welt ignoriert werden oder Wegerklärungsprogramme finanziert und Beobachtungen und Beobachter lächerlich gemacht werden und weil die Masse der Menschen die Position vertritt: Was ich nicht mit eigenen Augen gesehen, und vielleicht auch noch, was ich nicht selbst berührt habe, das kann ich nicht glauben, haftet dem Thema Flugscheiben der Ruch einer realitätsfernen Fiktion an. Tatsächlich aber gibt es genügend Beweise für ihre Existenz und Indizien für die irdische Herkunft zumindest eines Teiles von ihnen.

Im Jahre 1950 und in den Folgejahren wurde durch zahlreiche Zeitungsberichte über die durchaus sehr irdische Herkunft von Flugscheiben geschrieben und es wurde ganz normal mit diesem Thema umgegangen. In der Frankfurter Allgemeinen Presse hieß es im April 1950: „Die ‚Fliegenden Untertassen‘ sind nichts weiter ... als das neueste Produkt der modernsten Flugtechnik.“¹⁵ Und: Die „Fliegende Untertasse“ ist ein Nur-Flügel-Flugzeug mit Flüssigkeits-Raketenantrieb.“¹⁶

In einer anderen Zeitung erklärte ein Autor nüchtern, worum es sich rein technisch bei den Flugscheiben handelte: „Hubschrauber und Nur-Flügel-Flugzeug = Fliegende Untertasse“. Und wieder ein anderer Autor schrieb, was auch nicht falsch ist: „Es handelt sich eigentlich um eine neue Form des Hubschraubers.“¹⁷

Diese und andere Autoren haben mit solch klaren Positionen Flugscheiben der Mystik entkleidet und in das Tageslicht der unspektakulären Realität gerückt. Allerdings wurde damit nicht geklärt, von wem diese Flugscheiben stammten und stammen.

Ein deutscher Autor schrieb vorsichtig: „Es dürfte heute schwer festzustellen sein, welche Nation in der Entwicklung des mit Raketenantrieb versehenen Nur-Flügel-Flugzeuges, in Form sogenannter ‚Fliegender Untertassen‘ die größten Fortschritte erzielte. Zweifellos werden auch deutsche Erfinder und Konstrukteure entscheidenden Anteil daran haben.“¹⁸

Es handelt sich also um Fakten, wenn man von deutschen Flugscheiben spricht.

Die Behauptungen der Faktenleugner besagen dagegen:

- Es gab niemals deutsche Flugscheiben, außer dem einer Scheibe kaum ähnelnden Rundflugzeug eines Artur Sack.
- Die im Zusammenhang mit deutschen Flugscheiben bekannt gewordenen Personen mit den Namen Mieth, Schriever, Habermohl, Belluzzo und Klein sind Phantome oder Lügner oder Versager.
- Die deutsche Wehrmacht verfügte über keine neuartigen runden Flugzeuge, die als Vergeltungswaffe zum Einsatz kamen oder kommen sollten.

Diese Behauptungen wollen wir im Weiteren untersuchen. Dazu werden wir zunächst prüfen, ob es tatsächlich so ist, wie behauptet, dass es außer Artur Sack und seinem flugunfähigen Sperrholzrundflugzeug in Deutschland niemanden gegeben habe, der sich mit Rundflugzeugen beschäftigte und dabei auch noch zumindest einigermaßen erfolgreich war.

Weitere Veröffentlichungen in unserer Reihe „Beweise oder Vermutungen?“

BAND II

Alfred H. Mühlhäuser (Hrsg.): Die Bunkerverschwörung vom 30.04.1945: Wiederaufnahme eines nur scheinbar gelösten Fall politischer Kriminalität. Books on Demand. Norderstedt, 2017. 336 S.

ISBN 9783743109810

In den letzten Jahrzehnten sind zahllose Bücher erschienen, in welchen der Tod Hitlers am 30.04.1945 in seinem „Führerbunker“ so dargestellt wird, wie er von seinen Gefolgsleuten, den meineidigen Zeugen, dargestellt und von unkritischen Historikern, Buchautoren und Journalisten akzeptiert wurde. Und es sind auch zahlreiche Bücher erschienen, in denen eine Flucht Hitlers und ein jahrelanges Überleben Hitlers in sicherer Entfernung vor der Rache der Alliierten behauptet wurde. Unsere Recherchen haben eine mit hochgradiger Wahrscheinlichkeit erfolgte Verschwörung im Führerbunker aufgedeckt. Am 30.04.1945 wurde in Hitlers Bunker der letzte Akt einer von langer Hand geplanten Verschwörung inszeniert, der zahllose Historiker, Journalisten, Buchautoren auf den Leim gegangen sind, weil nicht vorurteilsfrei recherchiert wurde, sondern die wohlfeilen Informationen der angeblichen Zeugen, welche das Kapitel Hitler abschließen halfen, gern entgegen und für bare Münze genommen wurden. Von wissenschaftlichem Herangehen bei diesem Gegenstand historischer Forschung kann in Deutschland kaum die Rede sein. Wissenschaftlich gerungen wurde nur zu den Fragen: Hat sich Hitler

erschossen oder vergiftet oder gar beides? Hat sich Hitler selbst umgebracht oder ließ er sich dabei helfen? Ist Hitlers Leiche völlig zu Asche verbrannt (spurlos, oder - wie passend - bis auf für eine Identifizierung wichtige Bestandteile seines Gebisses) oder blieb eine verkohlte Leiche übrig? Kaum ein Historiker ließ auch nur den geringsten Zweifel daran zu, dass Hitler am 30.04.1945 von eigener Hand verstarb.

Die Verschwörung hätte jedem ernsthaft herangehenden Forscher auf die Füße fallen müssen, so offensichtlich war sie aufgrund fehlender Beweise für Hitlers Tod und aufgrund der widersprüchlichen und vielfach nachweisbar falschen Aussagen der Zeugen. Wir konnten aufgrund unserer Untersuchungen nachweisen, dass Hitler nicht am 30.04.1945 und auch nicht im Bunker starb, dass ihm offensichtlich die Flucht gelungen war, ob nun bald darauf in sicherer Entfernung zu sterben, damit seine Leiche nicht als die Hitlers erkannt werden konnte oder ob vor einer Verurteilung zu fliehen, weil die Verschwörung weit größere Dimensionen hatte. Auf jeden Fall sind die bisherigen Darstellungen von Ort und Zeit des Todes Hitlers ganz offensichtlich falsch.

Die Bunkerverschwörung war ein komplizierter und raffiniert eingefädelter Kriminalfall. Heute, 70 Jahre danach, haben wir durch unsere Untersuchungen ist der Fall durch unsere Arbeit aufgeklärt worden.

II.
Deutsche Flugscheibenpioniere -
Phantome,
Lügner, Versager?

In verschiedenen Ländern der Erde haben Menschen mit Visionen und kühne Tüftler bereits nach dem Ersten Weltkrieg versucht, neue Flugzeuge mit ungewöhnlichen Formen zu konstruieren.

Auch in Deutschland, das ja ebenfalls ein Land mit klugen Köpfen war, wurde versucht, neuartige Flugzeugformen, wie Nurflügler (siehe Dossier „Hortens Nurflügler“) und Rundflugzeuge zu konstruieren und zu bauen.¹⁹

Das war also alles nichts Ungewöhnliches in dieser Zeit.

Als Beispiel für Deutschland sei hier ein Hobbykonstrukteur genannt, der bereits erwähnte Landwirt Arthur Sack (*1900/ † 1964), aus Machern bei Leipzig. Er konstruierte, vermutlich ab 1938, nacheinander mehrere Flugobjekte mit einem scheibenförmigen Rumpf (AS-1 bis AS-6).

Arthur Sack stellte am 27. und 28.07.1939 bei einem Flugwettbewerb in Leipzig-Mockau sein Modell eines Kreisflügelflugzeuges vor. Er startete außer Konkurrenz. Die Veranstaltung war der „Erste Reichswettbewerb für Flugmodelle mit Verbrennungsmotoren“. Die Ausschreibung erwartete einen Mini-Aufklärer. Der Wettbewerb erfolgte aus Geheimhaltungsgründen in aller Stille. Keiner der Bewerber erreichte mit seiner Vorstellung das vorgegebene Ziel. Auch das kleine Objekt von Arthur Sack nicht. Es war nicht von allein startfähig, sondern musste von Hand aus gestartet werden. Es flog nur einige Hundert Meter und die Landung erfolgte nicht gerade sanft. Dennoch wurden Sack durch den Generalluftzeugmeister General Udet Fördermittel in Aussicht gestellt, diese sind aber wohl doch nie bei ihm angekommen.²⁰

So begann er mit eigenem Geld mitten im Krieg eine manntragende Variante in Ganzholzbauweise auf seinem Bauernhof zu bauen. Für die statischen Berechnungen und

für die Konstruktion nahm er als Laie die Hilfe eines Ingenieurs der Mitteldeutschen Motorenwerke in Leipzig in Anspruch.²¹

Die Tests der AS 6 V1 durch Militärpiloten erfolgten auf dem Militärflughafen Brandis. Die Testpiloten nannten das Objekt „Fliegender Bierdeckel“. Dieser „Fliegende Bierdeckel“ (oder auch „Blattlaus“) war keine Kombination aus Hubschrauber und Düsenflugzeug, wie die im Krieg und nach dem Krieg gebauten echten Flugscheiben, was ganz deutlich daran wird, dass er mindestens 600 Meter Startstrecke benötigte, also überhaupt nicht senkrecht starten konnte.²² Bei Startversuchen im Jahre 1944 kam es nur zum kurzen Abheben, aber nicht zu einem wirklichen Start und Flug. Überhaupt alle dokumentierten Tests missglückten.

Die AS 6 V1 zerschellte schließlich bei einer Bruchlandung.²³ Beim Einmarsch der US-Amerikaner fanden sich keine Spuren des Projektes mehr.

Es handelte sich bei den Modellen von Arthur Sack nicht im eigentlichen Sinn um Flugscheiben, sondern es waren Flugzeugmodelle, wie üblich, mit Propeller am Bug und Leitwerk. Der Unterschied zu anderen herkömmlichen Flugzeugen bestand darin, dass der üblicherweise lang gestreckte Rumpf zu einem Kreis geformt war und gleichzeitig die Flügel ersetzte.

Dennoch argumentieren die Kritiker der Flugscheibenlegende immer wieder gern mit den flugunfähigen Modellen von Sack, um die Behauptungen von den flugfähigen Modellen eines Miethe und eines Habermohl zu widerlegen. Das ist unredlich.

Nach dem Krieg, zu Anfang der 1950er Jahre, gab es in Deutschland verschiedene Mächteternkonstrukteure von Flugscheiben. Einer davon war Hans-Joachim Brux, „... der gegen Kriegsende im Junkers-Ausweichwerk Brandis bei

Leipzig Versuchsflugzeuge in Tellerform gesehen haben will
...“²⁴

Brux fühlte sich aufgrund seiner Beobachtung ebenfalls zum Flugscheibenkonstrukteur berufen. Er wandte sich an die Presse und präsentierte einem Reporter sein kleines Modell, indem er es in die Luft warf. Dabei blieb es dann auch. Man hörte niemals mehr etwas von ihm und dem Rundflugzeug, welches er angeblich bauen wollte.

Dagegen gab es andere Personen, die ebenfalls in den 1950er und 1960er Jahren entweder aufgrund der Meldungen über fliegende Scheiben oder weil sie im Krieg selbst bereits mitgearbeitet hatten an Flugscheiben, begannen, solche zu konstruieren.

Und dazu gehörten dann auch Andreas Epp, der nachweislich zumindest Flugscheibenmodelle zeichnen konnte und Heinrich Fleißner, der tatsächlich Flugscheiben zu konstruieren in der Lage war.

Tabelle 1: Einige deutsche Rundflugzeugpioniere