

# Gernot L. Geise

## Geheim- und Sonderwaffen im 2. Weltkrieg

(Vortrag, gehalten am 27. April 2007 in München beim EFODON e. V.)

Da der EFODON e. V. im Herbst eine Exkursion ins Jonastal (Thüringen) plant - dem letzten und gleichzeitig geheimsten Waffenentwicklungs- und -produktionsstandort des Dritten Reiches gegen Ende des Krieges -, hier eine kleine Übersicht über deutsche Geheim- und Sonderwaffen, die überwiegend nicht mehr in Serie produziert wurden oder nur noch sporadisch zum Einsatz kamen.

Das Erstaunlichste an den noch heute teilweise futuristisch wirkenden Geheim-Entwicklungen gegen Ende des 2. Weltkrieges in Deutschland ist die Tatsache, dass zu diesem Zeitpunkt mindestens 80 % der deutschen Städte und Industrieanlagen zerstört waren. Die überwiegende Mehrzahl der männlichen Bevölkerung kämpfte an irgend einer Front, und trotzdem wurden technische Entwicklungen gemacht und Leistungen erbracht, wie sie vorher und nachher nie mehr vorkamen.

Da wurden etwa auch heute noch futuristisch aussehende Flugzeugtypen *innerhalb eines Vierteljahres* aus dem Nichts bis zur Prototypenstufe entwickelt! Da wurde trotz zerbombter Werften *täglich* mindestens ein hochmodernes U-Boot gebaut und in Dienst gestellt - wieviel Jahre dauert es heute, nur ein einziges U-Boot zu bauen?

Da wurden Erfindungen gemacht und neuartige Verfahren und Technologien entwickelt oder zumindestens angedacht, die selbst für heutige Verhältnisse völlig unrealistisch erscheinen.

Was war das für eine Generation von Menschen, denen das alles unter widrigsten Umständen gelang? Trotz Kriegseinwirkungen und Tod, trotz Hunger und Not, trotz Nationalsozialismus!

### Raketen-Entwicklungen

Die Raketenentwicklung der deutschen Seite waren wohl die heute bekanntesten Geheimwaffen-Entwicklungen, denen die Alliierten gegen Kriegsende noch nichts entgegen zu setzen hatten. Wie jeder weiß, geschah diese Entwicklung unter der Regie von Wernher von Braun und Dornberger, die mit ihrem Mitarbeiterstab, Unterlagen und Material bei Kriegsende im Rahmen der Operation „Paperclip“ in die USA verbracht wurden und später, aufbauend auf den deutschen Erkenntnissen, das US-Mondprogramm entwickelten.



Die Fieseler Fi-103p, eine bemannte V-1

Bekannt sind in der Öffentlichkeit überwiegend nur die „Flügelbombe“ V-1 (eigentlich Fi-103) und die Rakete V-2 (eigentlich A-4 = Aggregat 4).

Es gab aber noch eine ganze Reihe weiterer geheimer Raketenentwicklungen. Es wurden etwa reine Unterwasserraketen entwickelt (die US-Rakete „Polaris“ basierte beispielsweise auf der deutschen Rakete „Rheingold“), die von U-Booten unter Wasser abgefeuert werden konnten. Flugabwehrraketen von „handlichen Formaten“ bis zu laffestgestützten (wie etwa die spätere US-Rakete WAC-Corporal) waren in der Entwicklung und teilweise schon im Einsatz. Sie sollten durch eine Explosion innerhalb eines anfliegenden Bombergeschwaders durch eine Art Dominoeffekt möglichst viele Bomber gleichzeitig zum Absturz bringen.

Die Fi-103 (= V-1) war der Vorläufer aller heutigen Marschflugkörper, im Prinzip eine große Bombe, auf die oben ein Staustrahltriebwerk angebracht war. Dieses Gerät wurde gegen Kriegsende auch als bemannte Version (Fi-103R) angedacht.

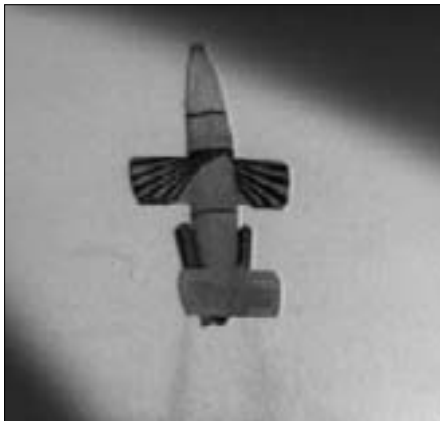
Die A-9 war eine Weiterentwicklung aus der erfolgreichen A-4 und als A-9p die erste bemannte Rakete der Welt, die mit Deltaflügeln versehen war. Sie war als Alternative wegen der noch unsicheren Ziel- und Führungssysteme der damaligen Zeit entwickelt worden und sollte mit 14,20 Metern Länge, einer Spannweite von 3,50 Metern und 16,26 Tonnen Gewicht eine bemannte Einwegbombe darstellen, ähnlich wie die bemannte V-1. Der Pilot sollte sich kurz vor dem Erreichen des Ziels mit einem Schleudersitz retten [Georg/Mehner, Atomziel New York, S. 58 f.].

Angeblich wurde unter der Leitung der SS bereits im Dezember 1944 ein Flug in die Stratosphäre durch eine bemannte A-9p durchgeführt, wobei jedoch der Pilot bei dem Versuch, aus der schnell fallenden A-9p auszusteigen, ums Leben kam. Der Start soll in der Nähe der polnischen Grenze, möglicherweise in der *Tucheler Heide*, stattgefunden haben [Georg/Mehner, Atomziel New York, S. 59 ff.].

Auch die Großrakete A-9/A-10 war eine zweistufige Weiterentwicklung der V-2/A-4-Rakete und wurde intern „Amerika-Rakete“ oder „Thors Hammer“ genannt. Es ist mindestens ein erfolgreicher Testflug der rund dreißig Meter großen mehrstufigen Flügelrakete am 16. März 1945 belegt. In Peenemünde sollen sogar vier Teststarts vorgenommen worden sein. Die Flüge seien in den Atlantischen Ozean und einer in die Erdumlaufbahn oder in den äußeren Weltraum gegangen. Das zeigt, dass diese Großraketen nicht nur auf



Die Großrakete A-9/A-10 wurde auch als „Amerika-Rakete“ oder „Thors Hammer“ bezeichnet (Zeichnung)



Die Bachem Ba 249 „Natter“, ein Raketenflugzeug, das als „Wegwerfrakete“ konzipiert war.

den Reißbrettern existierten, sondern so gut wie produktionsreif waren.

Die Fernrakete A-9/A-10 wurde teilweise auch als V-3 bezeichnet, was zu Verwirrungen führte, weil als „V-3“ bereits die Großkanone („Fleißiges Lieschen“) bezeichnet wurde, mit der von Frankreich aus England beschossen werden sollte. Außerdem wurden sowohl die deutsche Atombombe, die bemannte V-1, die U-Bootversion der V-1, die Luft-Luft-Version der Herschel HS-117 H oder die deutsche Isotopenwaffe mit „V-3“ bezeichnet. Möglicherweise handelte es sich bei der Vergabe ein- und derselben Bezeichnung für mehrere neuartige Waffensysteme um eine deutsche Verwirrungstaktik, um alliierten Agenten und Dienststellen den Überblick über die technischen und technologischen deutschen Entwicklungen zu erschweren [Georg/Mehner, Atomziel New York, S. 23].

Die Interkontinentalrakete A-9/A-10 war 26 Meter lang, hatte 100 Tonnen Gewicht und einen Startschub von 200 Mp [Zunneck, Geheimtechnologien II, S. 76]. Auch der SS-Geheimwaffenspezialist *Otto Skorzeny* bestätigte in der Nachkriegszeit, dass die „Amerika-Rakete“ Ende März 1945 „praktisch fertig war und ab Juni serienmäßig hätte hergestellt werden können“. Bis Mai 1945 wurden mindestens sieben A-10-Prototypen und vier Vorserienmodelle fertig [Georg/Mehner, Atomziel New York, S. 86 f.]. Es leuchtet ein, dass ein solches Stadium für Vorserienmodelle nur erreichbar ist, wenn entsprechende Testflüge absolviert worden sind.

Als Fortsetzung für die A-9/A-10 waren Mehrstufenraketen in der Planung: Die A-9/A-10/A-11 (sie sollte als letzte Stufe eine bemannte A-9 aus der Erdanziehungskraft befördern) und A-10/A-11/A-12 (sie sollte neben den Piloten dreißig Tonnen Frachtgut auf Satellitengeschwindigkeit beschleunigen können). Die Forschungen hierzu flossen nach Kriegsende praktisch unverändert

in das US-Raketenprogramm ein, selbst die „Mondrakete“ SATURN 5 basierte auf diesen Plänen. Das 1942 entwickelte Hochdruck-Hauptstrom-Raketentriebwerk wird bis heute in dieser Form bei der europäischen *Ariane* und in den US-Spaceshuttles verwendet.

Als Alternative zu den Flüssigkeitsraketen wurde unter der Bezeichnung V-101 im Jahr 1944 im *Skoda-Zweigwerk Pibrans* eine dreistufige Feststoffrakete entwickelt, die bei einer Länge von dreißig Metern 140 Tonnen Gewicht besaß und bei einer Schubkraft von hundert Tonnen und mehr eine Reichweite von mindestens 1800 Kilometern haben sollte. Auch diese Rakete soll mehrere Testflüge absolviert haben [Hahn].

Eine andere Raketenentwicklung war ein etwa fünf Meter langes ferngesteuertes Raketenflugzeug mit der Bezeichnung „Krach“. Dieses Gerät bestand aus Gründen der Materialknappheit überwiegend aus einer Holzkonstruktion und wurde von der *Holzbau Kissing* in Sonthofen, einem Zweigwerk der *Messerschmittwerke* in *Oberammergau*, entwickelt. Das Gerät war mit acht 55-mm-R-4-M-Raketen bestückt und sollte zur Luftabwehr gegen feindliche Bomberverbände eingesetzt werden. Nach dem Einsatz sollte es an einem Heck-Fallschirm landen und wiederverwendbar sein [Gehring/Rothkugel, Flugscheiben-Mythos, S. 68].

Die „Natter“ (Ba 249), gebaut in den *Fieseler-Werken* durch *Dr. Bachem*, war Ende 1944 die erste bemannte Rakete. Sie war eine Mischung zwischen Flugzeug und Rakete und als „Wegwerfwaffe“ für die Massenproduktion gedacht. Demgemäß bestand sie überwiegend aus einer Holzkonstruktion und besaß keinerlei Landevorrichtung. Der Pilot sollte das Gerät mit Raketenantrieb in einen anfliegenden Bomberpulk lenken, dann einen Zeitzünder aktivieren und mit dem Fallschirm aussteigen, wobei er möglichst die teuren Steuergeräte mitnehmen sollte. Daran erkennt man, dass bereits damals steckbare Komponenten gebaut wurden. Die „Natter“ sollte, während der Pilot am Fallschirm außer Gefahr war, mit der mitgeführten Sprengladung explodieren und dabei möglichst viele der Bomber zum Absturz zu bringen. Das Gerät konnte innerhalb einer Minute auf eine Höhe von 12.000 Metern steigen.

Bei der Entwicklung der „Natter“ gab es Probleme, und die ersten Testpiloten überlebten ihre Testflüge nicht, weil sie sich beim Ausstieg wegen der hohen Geschwindigkeit Gliedmaßen und das Genick brachen. Erst als ein Schleudersitz eingebaut wurde, konnte dieses Problem gelöst werden. Die Einsatzfä-



Unterwasser-Abschuss einer deutschen U-Boot-Rakete. Solche Raketen entwickelten die USA erst gegen Ende der Sechzigerjahre aus erbeuteten deutschen Geräten.

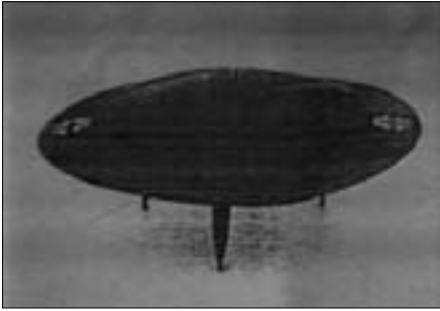
higkeit war dennoch nicht optimal, weil der Rumpf wegen Materialknappheit überwiegend aus Sperrholz bestand, das keine höheren Geschwindigkeiten aushält, ohne zu zerbrechen. Es ist nur ein einziger Kampfeinsatz in Süddeutschland bekannt, am 29.03. 1945. Es wurden nur 34 Versuchsmuster gebaut, und ein Modell der „Natter“ steht heute im Deutschen Museum in München.

Flugabwehrraketen waren etwa die „Wasserfall“, aus der die USA nach Kriegsende die „Nike“-Flugabwehrrakete entwickelte, die „Schmetterling“, die „Rheinbote“ und „Rheintochter“. Letztere war in einer Nachkriegsversion bei den US-Streitkräften noch bis Ende der 70er Jahre im Einsatz.

Direktor *Laffrenz* von der *Deutschen Arbeitsfront* hatte durch praktische Versuche nachgewiesen, dass ein U-Boot (vorgesehen waren die so genannten Elektro-U-Boote vom Typ XXI) bis zu drei größere tauchfähige Schwimmkörper schleppen konnte. Mit U 1063 wurde der Unterwasserschlepp erprobt und zeigte nur minimale Probleme. Dadurch entstand 1943 das Projekt „Schwimmweste“. Die von einem U-Boot mitgeschleppten Transport- und Verschlussbehälter sollten eine Länge von 37 Metern und einen Durchmesser von 5,50 Metern haben, bei einer Wasserverdrängung von 500 Tonnen.

Nach dem Erreichen des Zieles wäre das Heck des Schwimmkörpers geflutet worden, sodass er senkrecht im Wasser gestanden und etwa fünf Meter heraus geragt hätte. Auf einer kreiselstabilisierten Plattform wäre die A4 dann betankt und überprüft worden. Die Stromversorgung und das Startsignal sollten durch das U-Boot erfolgen.

Das Projekt sollte in Verbindung mit der *Stettiner Vulcan-Werft* erarbeitet werden. Noch am 9. Dezember 1944 fand bei der Waffen-Prüfabteilung 10 (Raketen) des Heereswaffenamtes eine



Die „Fliegende Schildkröte“

umfangreiche Besprechung statt. Bis Ende März 1945 sollten dann die Voruntersuchungen abgeschlossen sein. Im Februar 1945 wurde Peenemünde aber bereits geräumt. Auch die von der Werft begonnenen Muster konnten nicht mehr fertiggestellt werden.

Wesentlich billiger und einfacher waren relativ kleine U-Boot-Raketen, die von (allerdings aufgetauchten) U-Booten abgefeuert werden konnten. Auch für diese Entwicklung besaßen die Alliierten keine Gegenstücke.

### „Sonderwaffen“

Unter diese Begriff fielen Geräte, die sich anders nicht zuordnen ließen. Hierzu gehören etwa die fliegenden Kleingeräte wie die „Fliegende Schildkröte“ oder der „Feuerball“.

Die unbemannte Flugsonde „Fliegende Schildkröte“ wurde von der SS-E-IV in Wiener Neustadt in den Wiener-Neustädter Flugzeugwerken GmbH und in der Flugfunkforschungsanstalt von Oberpfaffenhofen entwickelt. Sie sollte in anfliegende Bomberflotten gelenkt werden. Nach Kriegsende, als die USA begannen, die reichsdeutschen Flugscheiben als „außerirdische Raumschiffe“ zu bezeichnen, diente die „Fliegende Schildkröte“ in übergroßer Darstellung als Vorlage für UFO-Darstellungen.

Auch der „Feuerball“ war eine unbemannte Flugsonde, die ebenfalls in Wiener Neustadt hergestellt wurde. Auch bei den Zeppelin-Flugzeugwerken am Bodensee soll in der Endphase des 2. Weltkriegs der „Feuerball“ hergestellt worden sein. Weiterhin sollen in den unterirdischen FIAT-Werken am Gardasee die Sonderflugprojekte „Kugelblitz“ und „Feuerball“ gebaut und erprobt worden sein.

### Flugzeuge

In der deutschen Flugzeug-Entwicklung ist ganz eindeutig feststellbar, dass gegen Kriegsende jeder Flugzeughersteller mindestens ein Nurflügel-Projekt in der Entwicklung hatte. Die damaligen Entwürfe, die durchaus zum Teil sogar in einer Kleinserie gebaut worden waren, sehen ausnahmslos auch heute, in

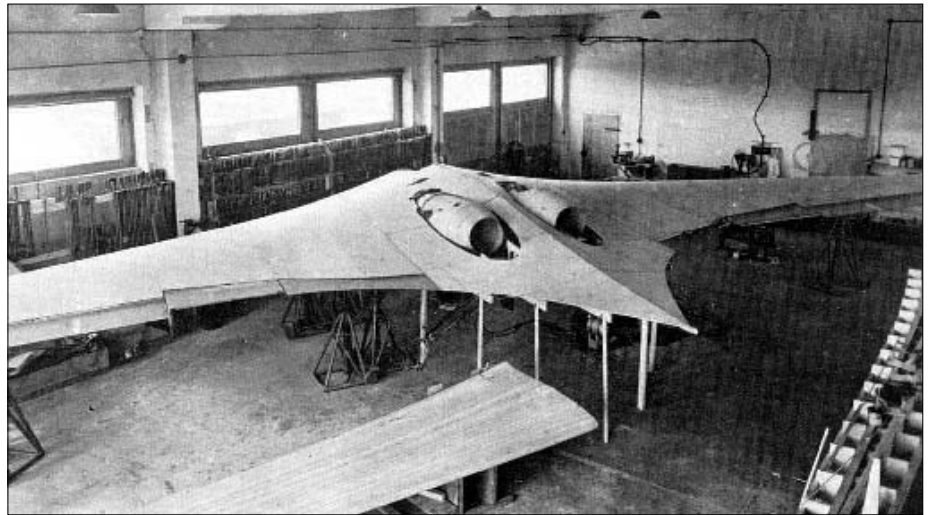
Zeiten der US-„Stealth-Bomber“ B-2 und F-117, noch futuristisch aus.

Begonnen hatte die „Ära“ der Nurflügler eigentlich mit den *Gebrüder Horten*, die als Vorreiter auf diesem Gebiet gelten. Sie hatten sich ursprünglich im Segelflugzeugbau betätigt und Nurflügel-Segler entwickelt. Daraus wurden im Laufe der Zeit immer größere Maschinen bis hin zur Ho-229, die als turbinengetriebener Nurflügelbomber bis

nach Amerika und zurück fliegen sollte und bezüglich der Flugeigenschaften auch den heutigen vergleichbaren US-Flugzeugen haushoch überlegen wäre.

Diese Horten-Flugzeuge waren bereits mit einer Anti-Radar-Beschichtung versehen und können durchaus als erste „Stealth“-Flugzeuge bezeichnet werden.

Der „Mini-Jäger“ DM-1 (P-13A) des exzellenten Flugzeugkonstruktors *Alexander Lippisch* war seiner Zeit so



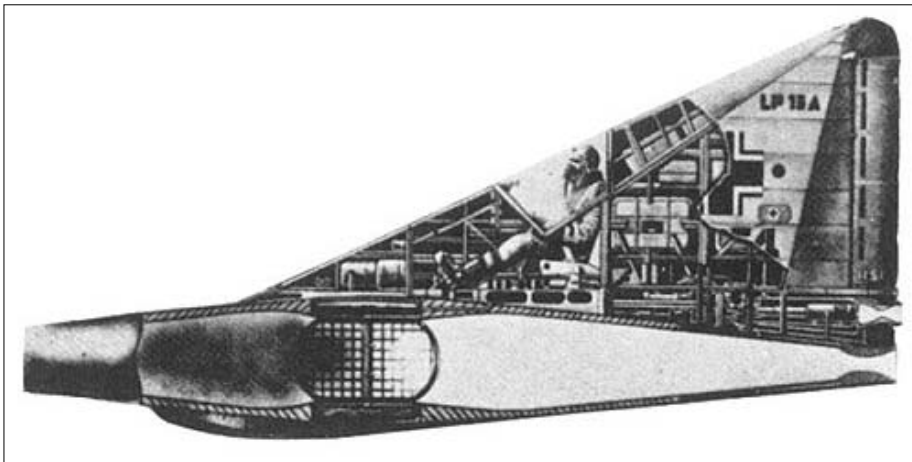
Die Horten Ho-IX in der Montagehalle.



Focke-Wulf Fw 100 (Zeichnung)



Der BMW-Strahlbomber 2 (Zeichnung)



Der „Mini-Jäger“ von Alexander Lippisch: DM-1 bzw. P-13A sollte trotz ausgefeilter futuristisch anmutender Technologie aufgrund einfachster und billigster Herstellung ein „Volksjäger“ werden.

weit voraus, dass er bis heute von den US-Technikern nicht kopiert werden konnte, obwohl sie mehrere dieser Prototypen in die USA verfrachteten, wo sie bis heute in irgendwelchen Schuppen vor sich hin rosten. Die DM-1 bestand nicht nur aus einem einzigen Deltaflügel mit aufgesetztem Seitenleitwerk, in das die Kabine des Piloten integriert war, sondern sie hatte ein spezielles RAM-Triebwerk als Antrieb, das mit zermahlener Kohle arbeitete und damit Geschwindigkeiten bis zur mehrfachen Schallgeschwindigkeit erreichen konnte. Dieses Verfahren wurde eigentlich als Notbehelf aufgrund der mangelhaften Kerosin-Versorgung gegen Kriegsende entwickelt. Dabei stellte sich

heraus, dass zermahlene Kohle, mit Öl oder anderen Zutaten zu einer Art Gel verarbeitet, eine weitaus höhere Energieausbeute besaß wie normaler Flugzeug- oder Raketentreibstoff. Dieses Triebwerk konnte bis heute nicht nachkonstruiert werden.

### Flugscheiben

Nach inzwischen ziemlich sicheren Beschreibungen von Augenzeugen wurde die Flugscheiben-Technologie als eine der an geheimsten Technologien gegen Kriegsende überwiegend im Großraum Jonatal in unterirdischen Fabrikationsanlagen vorangetrieben, nachdem diese Anlagen die einzigen Fabrikationsstätten waren, in denen trotz der stetig heran

rückenden Front noch relativ ungestört gearbeitet werden konnte.

Die Flugscheiben wurden während dieser Zeit Flugkreisel, Rundflügel-Flugzeuge oder auch Sonderfluggeräte genannt. Sie wurden nicht mehr in Serie gebaut, nur vereinzelt in einer Kleinserie von wenigen Exemplaren. Allerdings ist hier - wie auch etwa bei den Flugzeug-Entwicklungen - eine geradezu sprunghafte Weiterentwicklung feststellbar. Waren die ersten Flugkreisel noch mit einem konventionellen Antrieb ausgestattet, die sie zu einer Art verkleidete Überschall-Hubschrauber machten, wurde in den letzten Typen eine Art Elektro-Antigravitationsantrieb eingesetzt, der den Geräten fantastische Geschwindigkeiten verlieh und sogar Flüge bis zum Mond ermöglichten. Das mag für manchen Leser unglaublich klingen, was jedoch daran liegt, dass diese Technologien einerseits die höchste Geheimhaltungsstufe besaßen, andererseits von den alliierten Siegern keine Unterlagen (mehr) gefunden werden konnten. Wohin die letzten dieser Geräte verschwunden sind, oder ob sie letztendlich alle gründlich vernichtet wurden, um den Siegern nicht in die Hände zu fallen, bleibe dahin gestellt. Zumindest die USA sind bis heute anscheinend nicht in der Lage, einen vergleichbaren Antrieb zu entwickeln, sonst wäre er schon längst im militärischen Einsatz.

Ob diese Flugscheibentypen nun „Haunebu“ oder anders genannt wurden, ist dabei zweitrangig. Es wurden jedenfalls scheiben- oder besser glockenförmige Fluggeräte gebaut, die einen Durchmesser bis zu 75 Meter (!) besaßen und nach Augenzeugenberichten völlig lautlos flogen. Ob diese Riesengeräte in unterirdischen Stollen in Thüringen gebaut wurden, ist eher unwahrscheinlich, da diese Stollen nicht die benötigten Ausdehnungen besaßen. Möglicherweise kommen hier die Arado-Flugzeugwerke in Neu-Brandenburg infrage, wo diese Fluggeräte ebenfalls gesehen wurden. In Thüringen dürften kleinere Modelle gebaut worden sein. Das Problem war nicht, dass hochmoderne Fluggeräte gebaut werden konnten (was genauso für die neuartigen Flugzeuge zutrif), sondern



Die Arado-Flugzeugwerke in Neubrandenburg.



Eine Haunebu II-Flugscheibe neben einem Büssing-Lastwagen.

der Umstand, dass aufgrund der Kriegseinwirkungen einfach zu wenige Piloten zur Verfügung standen. Es ist nicht damit getan, irgend jemanden in ein Flugzeug (oder eine Flugscheibe) zu setzen und zu sagen: „Nun flieg mal!“. Piloten benötigen, um fliegen zu können, eine mehrjährige Ausbildung und Praxis, ehe sie eingesetzt werden können.

Ohne Piloten nützen die besten Fluggeräte nichts mehr. Deshalb konnten alliierte Jagdbomber gegen Kriegsende auch in aller Seelenruhe Flugplätze mit dort geparkten Me-262 (dem ersten Düsenjäger der Welt) bombardieren. Natürlich spielt hier auch die Knappheit an Flugbenzin mit hinein. Aber letztendlich gab es gegen Kriegsende einfach zu wenig Piloten, die mit den Maschinen noch starten konnten.

### Strahlenwaffen und Elektrokanonen

Insbesondere kurz vor Kriegsende wurde von Strahlenwaffen geredet (auch von „Todesstrahlen“), über die außer einigen wenigen Augenzeugenberichten jedoch keine näheren Hinweise mehr aufzufinden sind. Es ist nicht klar, um welche Geräte es sich handelte, auch nicht, wie diese aussahen, geschweige denn ihre Typenbezeichnung. Ich zitiere hierzu aus dem Buch von Gerulf von Schwarzenbeck („Verschwörung Jonastal“) aus dem Bericht eines Oberleutnants:

*„Wir durften bei vier Probeflügen diese aus 2000 Metern Höhe fotografieren. Dabei sahen wir, welche Wirkung die Strahlenwaffe hatte. Vom Flugzeug aus sahen wir, wie der Strahl abgefeuert wurde und mit welcher Genauigkeit das Ziel getroffen und vernichtet wurde. Dabei wurde bei Bittstädt einmal sogar die Strahlenwaffe an Kühen ausprobiert. Nach dem Abschuss und dem Treffen der Kühe war nur ein kurzes, helles glänzendes Licht zu sehen, dann waren die Kühe verschwunden. Wir*

*sind diese Stelle mehrmals abgeflogen, es war nichts mehr von den Tieren zu sehen, nur ein Brandfleck war vorhanden.“*

Aufgrund dieser Beschreibung erinnert der beobachtete Lichtblitz zwar an eine Laserwaffe, die völlige Auflösung der beschossenen Kühe wiederum nicht. Mit einer Laserwaffe beschossen müssten zumindest (verkohlte) Kadaverreste zurück bleiben.

Hoch energetische Strahlenwaffen wurden in Thüringen entwickelt und im Mitteldeutschen Werk bei Arnstadt unter der Überwachung durch die SS erprobt. Der US-Wissenschaftler und Journalist *Charles W. Stone* geht davon aus, dass diese von ihm „Particle Beam“ genannte Strahlenwaffe, die ihr Ziel komplett in Atome zerlegt, zumindest im Testversuch einsatzbereit war. Er will Belege dafür gefunden haben, dass in einem Labor der I. G. Farben ein solcher „Beam“ aufgebaut war, mit dem Versuchstiere, in diesem Fall Ratten, auf einige Entfernung völlig desintegriert wurden [Fäth, S. 99 f.]. Auch in der Industrie in der Nähe von Ludwigshafen soll zwischen 1943 und 1944 an dieser Technologie gearbeitet worden sein, wobei bei verschiedenen Experimenten ein Stahlwürfel und mehrere Ratten völlig aufgelöst worden seien. Der Augenzeuge *R. Schnettler* betont, dass die Versuchsobjekte nicht etwa verbrannt oder geschmolzen, sondern vollständig desintegriert wurden [Fäth, S. 101 f.].

Die Funktion erinnert stark an „Desintegratoren“ oder „Blaster“, die etwa ab den späten Fünfzigerjahren in Science-Fiction-Romanen auftauchten.

Die so genannte Elektrokanone war eine waffentechnische Novität kurz vor Kriegsende, obwohl sie schon Ende 1943 betriebsreif war, als es gelang, ein zehn Gramm schweres Projektil erstmals auf 1050 m/s zu beschleunigen. Sie wurde noch in die letzten U-Boot-Typen eingebaut und war den konventionellen

Waffensystemen der Alliierten haushoch überlegen. Sie wurde noch im Mai 1945 gegen einen US-Konvoi zwischen Grönland und Island eingesetzt und hatte auf die alliierten Schiffe eine verheerende Wirkung. Sie funktionierte nach der Art eines Linear motors, dessen Vorentwicklungen bereits 1934 begannen. Nach dem Krieg entwickelte die US-Industrie im Rahmen des SDI-Programms daraus die „Rail Gun“, die einzige bekannte Plasmawaffe der Welt, die zwei Kilogramm schwere Geschosse mit einer Mündungsgeschwindigkeit von 20 km/s verschießen kann [Henco, S. 114 f.].

### Motorstoppergeräte

Motorstoppergeräte („Motorstoppmittel“) funktionierten in der Art, dass durch eine hohe Konzentration von Mikrowellen ein herkömmliches Zündsystem behindert wird, indem der Widerstand in Zündspule, Drähten und anderen Bestandteilen erhöht wird. Das reduziert den Elektronenfluss und führt zu einem Systemausfall. Eine weitere Methode funktionierte durch von außen zugeführte Energie und damit mit einem zielgerichteten ionisierenden Feld. Dadurch wird die Luft leitfähig, der elektrische Spannungsfluss im Motor-Zündsystem wird unterbrochen und dieses deaktiviert. Möglicherweise kam hier eine Art Klystron-Röhre zum Einsatz, um das Störfeld erzeugen zu können, denn es sollen teilweise als Nebeneffekt Leuchterscheinungen aufgetreten sein.

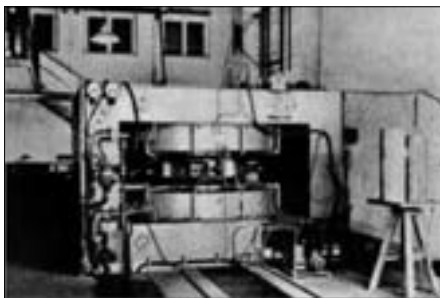
Motorstoppmittel wurden in den letzten Kriegstagen auch am Boden erfolgreich vereinzelt gegen feindliche Panzerverbände eingesetzt. An der Entwicklung und dem Bau dieser Geräte war u. a. die Hildesheimer Firma ELEMAG beteiligt [Haarmann, Wunderwaffen III, S. 24 ff.].

Bezeichnend ist, dass auch diese Entwicklungen oder Pläne davon spurlos verschwunden sind, obwohl erste Geräte schon vor dem Zweiten Weltkrieg auf dem Truppenübungsplatz Ohrdruf installiert wurden, und deren Grundlagen auf Versuche schon vor dem Jahr 1920 zurückgehen [Zunneck, Geheimtechnologien II, S. 114].

Offenbar konnte man rechtzeitig alle Unterlagen und Geräte gründlichst vernichten. Jedenfalls dürfte kein einziger Plan in amerikanische oder sowjetische Hände gefallen sein, denn sonst wären deren Armeen heute damit ausgerüstet, doch solche Waffen sind dort bis heute unbekannt. Das mag mit zum Mythos der „unglaublichen Wunderwaffen“ beigetragen haben, die immer noch gern ins Märchenland verschoben werden.

Tatsache ist, dass ich mich vor Jahren mit Augenzeugen unterhalten habe, die





Deutsches Zyklotron (Berlin, April 1945)

diese „Motorstoppmittel“ im Einsatz sahen. Einer dieser Augenzeugen hatte mir vor rund vierzig Jahren sogar geschildert, dass er ein solches Gerät, das in einen Panzer eingebaut war, selbst bedient habe. Demgemäß muss es eine relativ handliche Größe besessen haben.

## Kernspaltung und Atomwaffen

Immer noch vom Mythos umgeben ist die Entwicklung von deutschen Atomwaffen gegen Ende des Zweiten Weltkrieges. Dass auch in Deutschland an der Kernenergie gearbeitet wurde, ist unbestritten. Der „Volks-Brockhaus“ von 1936 sagt dazu aus, dass bereits 1935 bei 27 Grundstoffen sei die Atomzertrümmerung gelungen sei [Der Volks-Brockhaus, Leipzig 1936, S. 35].

Die Hauptforschungsgruppen 1944/45 waren

1) **„Das offizielle Uran-Projekt“** (Berlin) mit den militärischen Forschungszielen: Uranbombe, Isotopenbombe, Wasserstoffbombe.

2) **Das Atomprojekt der Reichspostforschungsanstalt** (Berlin-Lichterfelde) hatte folgende militärische Forschungsziele: Uranbombe, Isotopenbombe, Atomantrieb für U-Boote, atomarer Raketenantrieb.

3) **Das Atomprojekt der SS** (Ohrdruf, Bad Sachsa, Prag, Melk) mit den militärischen Forschungszielen: Uranbombe, Plutoniumbombe, atomarer Flugzeugantrieb.

4) **Nukleare Nebenforschungsgruppen** (Sigmaringen, Lofer, Dänisch-Nienhof, Bissingen, Celle) hatten die militärischen Forschungsziele: Uranbombe, Isotopenbombe, Wasserstoffbombe, radioaktive Gase, Plutoniumherzeugung.

In Deutschland befasste sich u. a. *Werner Heisenberg* mit der Kernspaltung. Er entwickelte auch einen radioaktiv betriebenen Stromerzeuger. Trotz seiner geringen Größe hatte das Gerät eine theoretische Leistung von 2 kW [Rothkugel, S. 201]. Die von *Kurt Diebner* eingeführte Methode, anstatt der von Heisenberg verwendeten Methode der Verwendung von Uranplatten in einer

Uranmaschine gewürfeltes Uranerz zu verwenden, hatte sich allerdings als erfolgreicher erwiesen [Henco, S. 56 ff.].

Atomwaffen müssen nach Aussagen von Zeitzeugen zumindest unmittelbar vor der Serienproduktion gestanden haben. Hierzu verweise ich auf die inzwischen reichhaltige Literatur, insbesondere von *Thomas Mehner*. Die deutsche Atomwaffen-Entwicklung sah offenbar keine großvolumigen Bomben vor, wie sie später von den Amerikanern gegen Japan eingesetzt wurden, auch wenn es Hinweise gibt, dass die dort abgeworfenen Atombomben erbeutete deutsche Atombomben-Prototypen waren.

Nach allem, was von verschiedenen Forschern bisher recherchiert werden konnte, ging die deutsche Entwicklung wohl eher in Richtung relativ leicht herstellbarer kleiner „Mini-Atombomben“, vielleicht ähnlich wie die heute im Einsatz befindlichen nuklearen Gefechtsköpfe, die jedoch trotzdem eine erhebliche Vernichtungswirkung erzielten. Die Atomwaffen müssen auch deshalb relativ klein gewesen sein, um sie mit den vorhandenen Möglichkeiten (den Flugzeugen) einsetzen zu können, ohne die Flugzeuge und ihre Besatzungen unnötig zu gefährden. Man vergesse nicht, dass die US-Bomber, die über Japan ihre Atombomben abgeworfen hatten, nur mit viel Glück dem von ihnen ausgelösten Inferno entkommen konnten! Das schließt jedoch nicht aus, dass größere Sprengköpfe in der Entwicklung waren, die für die in der Entwicklung befindlichen Rakete A-9/A-10 (die so genannte „Amerika“- oder „Thors Hammer“-Rakete) vorgesehen waren.

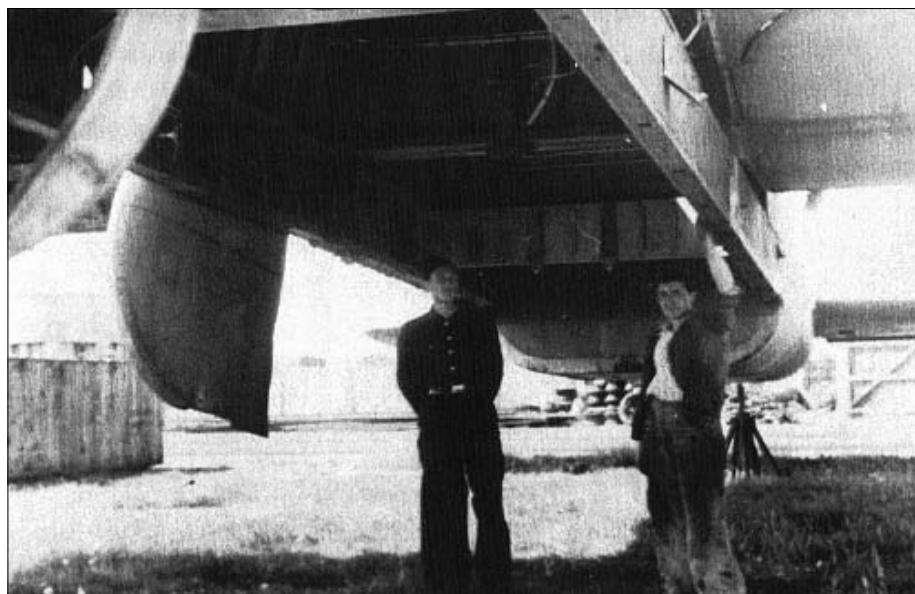
Die Nuklearwaffen wurden in *Thüringen* in der Gegend des Dreiecks *Arnstadt-Wechmar-Ohrdruf* in unterirdi-

schen Anlagen entwickelt und in dieser Gegend auch getestet [hierzu ausführlich etwa Gerulf von Schwarzenbeck „Verschwörung Jonastal“]. Auch die Fernrakete A-9/A-10 wurde hier erfolgreich getestet.

Für die Gewinnung der Grundstoffe für eine deutsche Atomwaffe müssten die Möglichkeiten bestanden haben, ein starkes elektromagnetisches Feld zu erzeugen, etwa durch den Einsatz eines großen Zyklotrons. Und tatsächlich wurden in der unterirdischen Fabrik *Weser* in der Tschechoslowakei von den Sowjets V-2-Rümpfe und riesige Zyklotrone entdeckt, die dort hergestellt wurden. Nach den Atombombenabwürfen der Amerikaner über Japan wurde die Zyklotron-Herstellung in diesem Werk unter den deutschen Ingenieuren wieder aufgenommen, die dann allerdings nach Russland verladen wurden [Fäth, S. 189 ff.].

Doch nicht nur an Kernwaffen wurde gearbeitet, sondern auch an der Energiegewinnung mithilfe von Kernreaktoren. Es soll gegen Kriegsende bereits voll funktionsfähige Kernreaktoren gegeben haben, die etwa in Thüringen in unterirdischen Anlagen eingesetzt wurden.

Mein Vater versicherte mir in meiner Jugendzeit, dass es gegen Ende des Krieges kein Geheimnis gewesen sei, dass Deutschland Atombomben besessen habe. Auch die große Vernichtungskraft dieser Bomben sei bekannt gewesen. Allerdings habe es Hitler „aus moralischen Gründen“ wegen ihrer großen Vernichtungskraft abgelehnt, diese Bomben einzusetzen. Das erscheint mir heute jedoch kaum glaubhaft, denn wenn jemand mit dem Rücken zur Wand steht und es keinen Ausweg mehr gibt, dann setzt er alles ein, was möglich ist, auch „unmoralische“ Waffen. Allerdings gibt



Der Bombenschacht des deutschen Atombombers Heinkel He 177-V38, genannt „atomares Reichsfeuerzeug“, nach Kriegsende in Prag-Rusin.



Das Einmann-Kleinst-U-Boot „Biber“ konnte unter Wasser fast so schnell fahren, wie ein Überwasserboot.

es auch andere Hinweise, weshalb diese Waffen nicht eingesetzt wurden (sollten sie schon einsatzbereit gewesen sein). Aufgrund fehlender praktischer Erfahrungen bestand nämlich die Angst vor einer unkontrollierten Kettenreaktion in der Atmosphäre. Diese Angst tauchte bis in die Siebzigerjahre im Zusammenhang mit Kernwaffenversuchen immer wieder auf.

Die Frontsoldaten hofften jedenfalls bis zuletzt auf den Einsatz der Atomwaffen als „Befreiungsschlag“, der jedoch ausblieb.

## U-Boote

Das Mini-U-Boot „Biber“ war ein Einmann-U-Boot, das mit einem neuartigen Antrieb unter Wasser fast so schnell wie ein Überwasserboot fuhr. Schon die in den letzten beiden Kriegsjahren gebauten neuen U-Boote (u. a. das so genannte „Elektro-U-Boot“) waren der alliierten „Konkurrenz“ derart haushoch überlegen, dass sie selbst im Vergleich zu heutigen U-Booten noch überragend abschneiden würden. Dank des *Walter-Schorchels* und anderer Technologien konnten schon die serienmäßig gebauten U-Boote fast unbegrenzt lange unter Wasser agieren. In der Planung war sogar ein Atom-U-Boot (mit einem Kernreaktor), das jedoch niemals gebaut wurde.

## Weitere Geheimwaffen

- Ferngelenkte kleine *Roboterfahrzeuge*, die Sprengladungen zu feindlichen Panzern befördern sollten.
- „*Krummerlauf*“, ein gebogener Gewehrlauf, mit dem „um die Ecke“ geschossen werden konnte. Visiert wurde über ein Spiegelsystem.

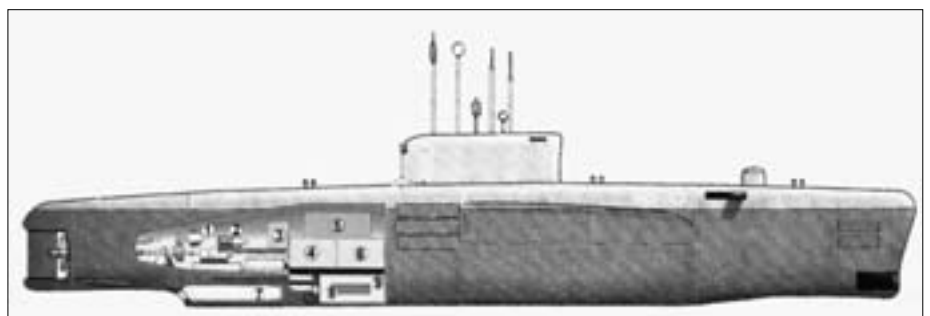
- *Pressluftgeschosse* wurden von Krupp und in Frankreich gebaut. In Frankreich, in Thüringen und auf der Krim wurden solche Waffen von den Alliierten erbeutet.
- In der Entwicklung waren außerdem so genannte *Schall- und Windkanonen*, über die jedoch nur noch vage Andeutungen vorhanden sind [Rothkugel, S. 155].
- *Wassermotoren* benötigten als Kraftstoff Wasser anstatt Benzin. Sie kamen kurz vor Kriegsende noch in VW-Kübelwagen zum Einsatz.
- *Fernlenkung* durch TV-Kameras. Was heute in US-Marschflugkörpern Standard ist, wurde in Deutschland entwickelt. Ab 1939 wurden durch Kameras gelenkte Flugkörper, darunter Raketen und Flügelbomben, mit Fernsehkameras bestückt, wobei deren Fernsehbilder bis zu 400 km weit übertragen werden konnten. Die damals entwickelte Technologie ist im Wesentlichen bis heute im Einsatz, allerdings wurden damals die Bilder mit 1029 Bildzeilen übertragen. Diese Werte wurden erst Mitte der Achtzigerjahre durch die heutige HDTV-Technologie (High Definition Television) wieder erreicht.
- *Elektromagnetischer Schutzschirm*: Dieses Feld sollte in der Lage sein, anfliegende Granaten oder Bomben zur vorzeitigen Explosion bringen oder abzulenken. An dieser Technik arbeiteten die SS und die Forschung der Deutschen Reichspost.
- „*Deflektor-Geräte*“: Die deutschen Vorstellungen während des Krieges liefen auf ein optisches Projekt hinaus, in dem durch eine Art elektromagnetisches Ablenkkfeld die Lichtstrahlen um einen zu tarnenden bzw. zu verbergenden Gegenstand herum gelenkt werden sollten, sodass selbst größere Gegenstände (etwa Panzer) unsichtbar werden sollten. Auch die Unterlagen für diese Forschungen sind anscheinend nachhaltig vernichtet worden, denn sonst wären diese Geräte heute im Einsatz.
- *Anti-Radar-Beschichtung* war eine Schutzbeschichtung für Flugzeuge, Panzer und U-Boote, die in der Lage war, Radarstrahlen zu absorbieren. Solche Beschichtungen schützten beispielsweise die U-Boot-Türme beim Auftauchen vor der feindlichen Radar-Ortung. Auch die letzten *Horten-Nurflügel-Flugzeuge* wurden damit versehen, wodurch sie bereits damals zu „Tarnkappen-Bombern“ wurden. Diese Art der Beschichtung wurde erst wieder Anfang der Neunzigerjahre von den Amerikanern neu entwickelt.

## Literatur

- Der Volks-Brockhaus, Leipzig 1936  
 Harald Fäth: „Geheime Kommandosache S III Jonastal und die Siegeswaffenproduktion“, Rottenburg 2004  
 Heiner Gehring & Klaus P. Rothkugel: „Der Flugscheiben-Mythos“, Schleusingen 2001  
 Friedrich Georg / Thomas Mehner: „Atomziel New York“, Rottenburg 2004  
 D. H. Haarmann: „Geheime Wunderwaffen II... und sie fliegen doch!“, Wetter 1983  
 Fritz Hahn: „Waffen und Geheimwaffen des deutschen Heeres“: 1933-1945“, Bonn 1998  
 Guido-Gordon Henco: „Die phantastischen Erfindungen im Dritten Reich“, Wölfersheim-Berstadt 2004  
 David Irwin: „Die Geheimwaffen des Dritten Reiches“, Kiel 2000  
 Klaus-Peter Rothkugel: „Das Geheimnis der deutschen Flugscheiben“, Zweibrücken 2002  
 Gerulf von Schwarzenbeck: „Verschwörung Jonastal“, Rottenburg 2005  
 K.-H. Zunnack: „Geheimtechnologien, Wunderwaffen und die irdischen Facetten des UFO-Phänomens“, Rottenburg 2004  
 K.-H. Zunnack: „Geheimtechnologien 2. Militärische Verwicklungen, öffentliche Manipulation und die Herkunft der ‚UFOs‘“, Schleusingen 2001

## Weiterführende Literatur

- Gernot L. Geise: „Flugscheiben - Realität oder Mythos?“, Michaels Verlag, Peiting 2005



Das Atom-U-Boot Typ XXVI war in der Planung, wurde jedoch nicht mehr gebaut, weil ein einsatzreifer Reaktor nicht fertig wurde.