

Geheime Antriebe im 2. Weltkrieg

Während und insbesondere gegen Ende des 2. Weltkrieges machte die deutsche Technologie geradezu riesige Sprünge. Es wurden Waffen und Geräte entwickelt, die auch nach heutigem Maßstab noch futuristisch wirken würden. Diese Entwicklung beschränkte sich nicht etwa nur auf Fluggeräte wie die Sagen umwobenen Flugscheiben, die als Rundflugzeuge, Kreisflügelflugzeuge oder ähnlich bezeichnet wurden (siehe hierzu auch meinen Beitrag in SYNESIS Nr. 1/2006).

Es ist aus heutiger Sicht schwierig, das dunkle Dickicht aus wuchernden Spekulationen, Wunschträumen und real vorhandener Technologie zu durchschauen. Hilfreich kann es sein, wenn es noch Zeitzeugen gibt, die mit dieser Technologie in Berührung kamen. Doch die wenigen Zeitzeugen sterben leider mehr und mehr aus. So wird die deutsche Technologie der frühen Vierzigerjahre des vorigen Jahrhunderts irgendwann im Mythos versinken. Dem entgegen zu wirken, habe ich in meinem Buch „Flugscheiben - Realität oder Mythos“ an Fakten zusammengetragen, was noch möglich war.

Antriebstechnologien

Betrachtet man das Durcheinander um die verschiedenen Flugscheibenkonstruktionen und Modelle, so scheinen folgende Antriebsmöglichkeiten vorgeherrscht zu haben:

1) Herkömmliche Antriebe mit Propellermotoren oder Strahltriebwerken, eingesetzt bei Nur- oder Rundflügelflugzeugen. Diese Fluggeräte konnten jedoch nicht in der Luft schweben (Abb. 1).

2) Das System eines um den Mittelpunkt rotierenden Schaufelrades, wobei es Variationen in der Schaufelradlänge gab. Dieser Schaufelkranz besaß teils eine umlaufende Verkleidung, teils war er komplett verkleidet, wobei Luftklappen für den erzeugten Luftstrom nötig waren. Dieses System stabilisierte sich selbst, ähnlich wie ein Gyroskop, durch die Rotation des Schaufelkranzes. Fraglich ist, wie dieser Schaufelkranz angetrieben wurde, ob durch einen zentralen Motor oder



Abb. 1: Die „Flugscheibe“ A. S. 6 des Konstrukteurs Arthur Sack war ein herkömmliches Flugzeug, das anstatt Tragflächen einen scheibenförmigen Körper besaß. Es wurde durch einen konventionellen Propellermotor angetrieben, hatte jedoch sehr schlechte Flugeigenschaften. Von der A. S. 6 wurde nur ein Modell gebaut, das bei einer Bruchlandung zerschellte.

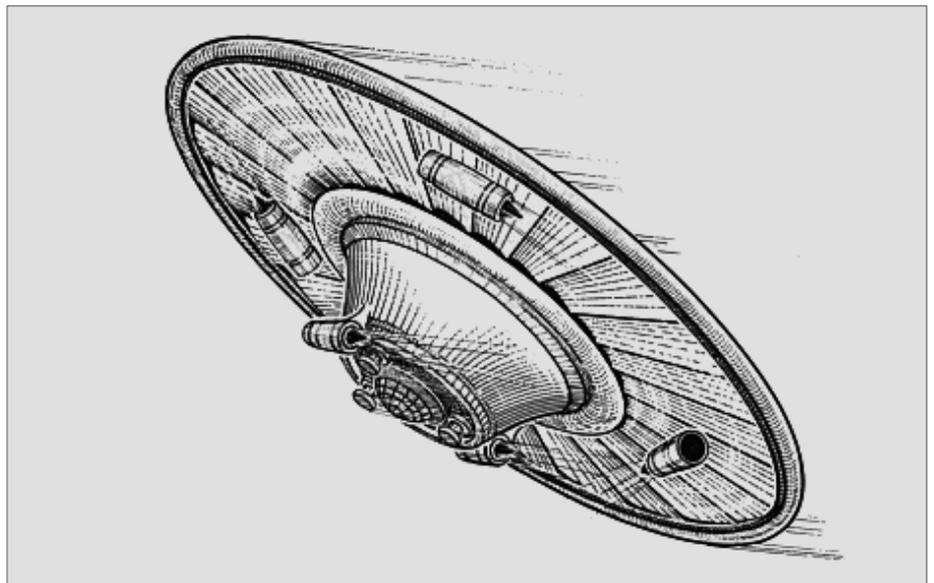


Abb. 2: Der Flugkreisel von Rudolf Schriever besaß ein um den Mittelpunkt des Flugkörpers rotierendes Schaufelkranz. Es gibt verschiedene Skizzen des Gerätes, einmal mit, einmal ohne zusätzliche Strahltriebwerke. Hier eine Version mit Strahltriebwerken, die allerdings durch die bei der Rotation auftretenden Fliehkräfte abgerissen wären. Eines haben alle Skizzen des Schrierverschen Flugkreisels gemeinsam: Sie wurden von Rudolf Schriever alle erst nach dem Krieg erstellt. Es ist fraglich, ob Schriever jemals ein flugfähiges Gerät baute oder daran beteiligt war.

durch Raketen- oder Strahltriebwerke an den Schaufelenden. Bei einer Befestigung von Strahltriebwerken, wie beim Schrierverschen Flugkreisel, dürften allerdings unüberwindbare Fliehkräfte aufgetreten sein, durch die die Antriebe aus den Verankerungen

gerissen worden wären (Abb. 2). Der Schaufelkranz muss also sinnvollerweise zentral angetrieben worden sein, während für den Vorwärtsflug durchaus am Flugkörper fest installierte Strahltriebwerke eingesetzt werden sein können. Eine Variation dieses



Abb. 3: Der Focke-Wulf-Senkrechtstarter war eine Kombination zwischen einem herkömmlichen Flugzeug und einer Flugscheibe. Er besaß eine annähernd runde Form, im Zentrum rotierten waagrecht zwei gegenläufige Propellereinheiten (Rekonstruktionszeichnung).

Systems stellt wohl der Focke-Wulf-Senkrechtstarter dar, der eine Kombination zwischen Rundflügelflugzeug und waagrecht übereinander angeordneten gegenläufigen Propellern war (Abb. 3).

3) Rotierende Schwungscheiben, wie bei der so genannten „Jenseitsflugmaschine“, können einer Stabilisierung des Gerätes gedient und wohl auch einen gewissen Auftrieb erzeugt haben, was einen Schwebeflug ermöglichte. Dieses System könnte mit zusätzlichen Triebwerken für Aufstieg und Vorwärtsflug funktioniert haben (Abb. 4).

4) „Schumann-Levitor-Antrieb“ und „Magnetfeld-Impulsor-Steuern“ hatte ich bisher ins Reich der Märchen abgeschoben, auch wenn möglicherweise grundsätzliche Berechnungen dazu angestellt worden waren. Eine Realisierung solcher Antriebe war nach meinen Erkenntnissen damals nicht denkbar. Möglicherweise wurden diese Fantasiebezeichnungen für einen Antrieb auf elektromagnetischer Basis vergeben, an dem zumindest theoretisch gearbeitet wurde. Dabei machte man sich wohl die Erkenntnisse von Biefeld und Brown aus den Dreißigerjahren zunutze [siehe: „Flugscheiben: Realität oder Mythos“, Kapitel „Der Biefeld-Brown-Effekt“], nach dem ein scheibenförmiges Gerät, das mit fünfzig- bis hundertfünfzigtausend Volt Elektroden spannung versehen wird, in den Schwebestand und zum Aufsteigen gebracht werden kann. An ähnlichen Geräten experimentierte der Engländer John R. Searl in den Sechzigerjahren [siehe: „Flugscheiben: Realität oder Mythos“, Kapitel „Die Searl-Flugscheiben“]. Heute tendiere ich dazu, dass zumindest Prototypen eines solchen Motors liefen, einfach aufgrund seiner Einfachheit.

5) Nukleare Antriebe: Hieran wurde angeblich vereinzelt gearbeitet, zumindest wurde der zukünftige Einsatz solcher Antriebe bereits in Erwägung gezogen (Abb. 5). Schon im Oktober 1942 gab das Oberkommando des Heeres bei der Forschungsanstalt der Deutschen Reichspost die Untersuchung eines Atomtriebs für Raketen in Auftrag [Gehring/Rothkugel, Flugscheiben-Mythos, S. 96].

Dabei ist es nicht eindeutig geklärt, wie eine technische Umsetzung in der Praxis ausgesehen haben könnte. Es gibt verschiedene Überlegungen dazu.

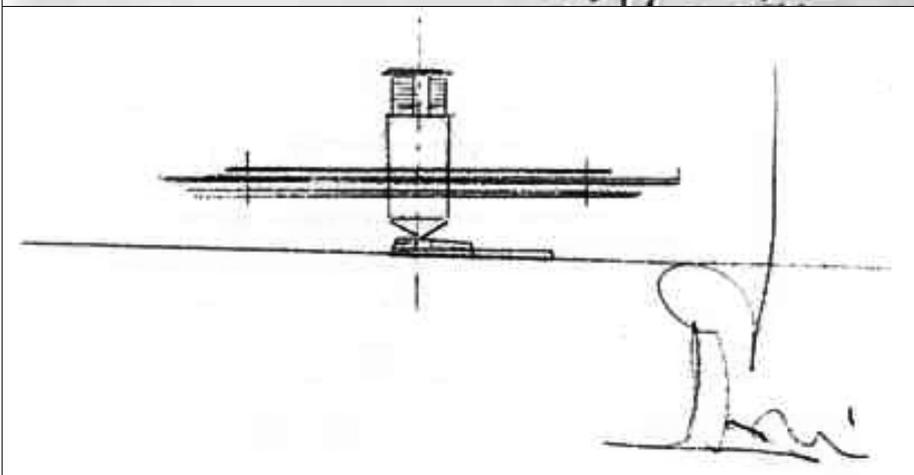
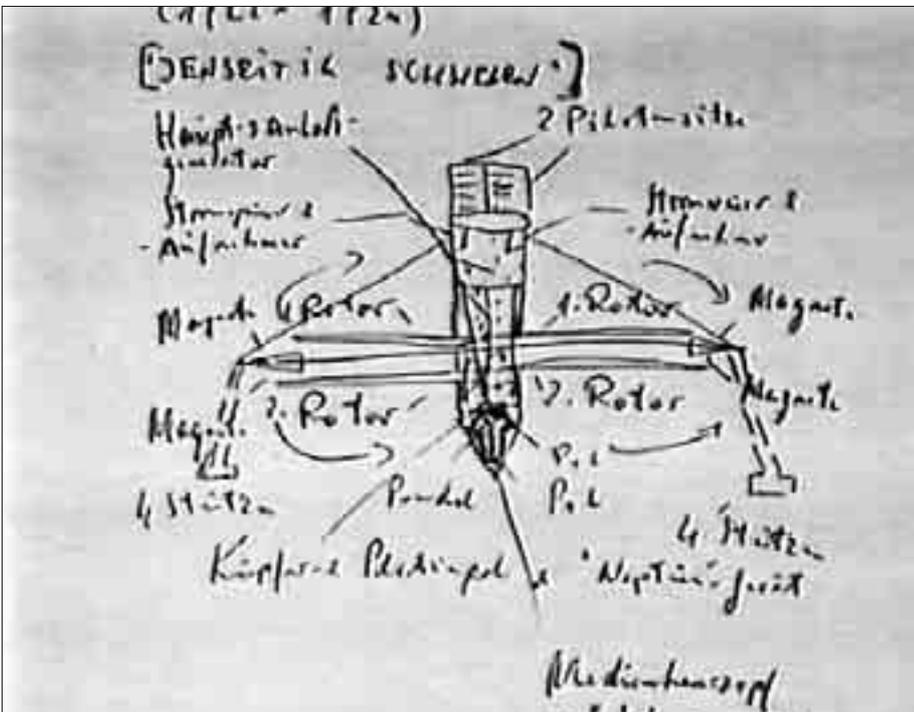


Abb. 4: Angebliche Risszeichnungen der „Jenseitsflugmaschine“. Im Inneren sollen mehrere Schwungscheiben gegenläufig rotiert haben. Hiermit könnte zwar die Gravitation mehr oder weniger aufgehoben worden sein, es ist jedoch unklar, wie der Vortrieb und die Steuerung funktioniert hat.

Geheime Antriebe im 2. Weltkrieg

Eines der Konzepte funktioniert in der Art, dass flüssiger Wasserstoff durch einen heißen Atomreaktor geleitet wird. Dabei wird der Wasserstoff auf rund zehntausend Grad erhitzt, sodass er mit 30.000 km/h aus den Düsen ausgestoßen wird [Rothkugel, S. 202].

Ein Prof. *Lehmann* soll einen thermischen Motor mit dem Isotop Paulinium entwickelt haben [Gehring/Rothkugel, Flugscheiben-Mythos, S. 75].

6) Es wurde nachweislich auch an verschiedenen exotischen Antriebsmitteln gearbeitet. Neben den herkömmlichen wie etwa Propeller- (Hubflächen-), Raketen- oder Strahlantrieben, die mit Treibstoffen betrieben wurden, wie sie im Flugzeug- und Raketenbau üblich waren, wurde aufgrund der immer prekäreren Treibstofflage fieberhaft an Ersatztreibstoffen gearbeitet, zu denen natürlich auch die entsprechenden Triebwerke entwickelt werden mussten.

Neben zu Staub zermahlener Kohle, die mit Rohöl oder Alkohol zu einer Art Gel vermischt wurde (Einsatz etwa in Ram-Triebwerken; siehe P13a [„DM-1“] von *Alexander Lippisch*) wurden auch Versuche mit so genannter Schaumkohle und einem Gallertbrennstoff unternommen. Die Versuche mit gallert- oder zellstoffartigen oder kolloidalen Brennstoffen „Galcit“ wurden vom Ministerium Speer, Oberst *Friedrich Geist*, gefördert. An der Entwicklung waren neben anderen Firmen auch die *IG Farben* beteiligt [Rothkugel, S. 83].

Ein Hauptmann *Hans Kosinsky* soll über synthetische Brennstoffe, Treibstoffe auf Kohlenstoffbasis, Naphthalin und Gallertebrennstoffe berichtet haben. Der Wiener Physiker *Karl Nowak* entwickelte einen hochverdichteten Gallerte-Brennstoff, den er am 16.03.1943 im Deutschen Patentamt eintragen ließ. Dieser Treibstoff ermöglichte eine drastische Leistungssteigerung bei Strahltriebwerken und Raketenantrieben [Gehring/Rothkugel, Flugscheiben-Mythos, S. 74 f.].

Thule-Tachyonator (Coler-Konverter)

Als Antriebsaggregat wird bei den „Vril-Scheiben“ wie auch bei den „Hau-nebus“ ein ominöser „Thule-Tachyonator“ genannt. Der Erfinder dieses Begriffs kann immerhin stolz sein, dass seine Erfindung, wohl wegen der geschickten Wortwahl, immer wieder in



Abb. 5: Projektierte Flugscheibe mit atomarem Antrieb, von der jedoch nur Pläne existieren. Modelle wurden keine mehr gebaut.

der verschwörungstheoretischen Literatur auftaucht. Allerdings gibt es außer der reinen Bezeichnung absolut weder Konstruktionszeichnungen noch sonst irgend einen Hinweis darauf, dass ein Gerät mit dieser Bezeichnung jemals existierte.

Innerhalb der SS soll es eine Gruppe gegeben haben, die sich mit der Gewinnung von alternativer Energie befasste, die SS-E-IV (= „Entwicklungsstelle IV der Schwarzen Sonne“), deren Hauptanliegen es gewesen sei, Deutschland von ausländischem Rohöl unabhän-

gig zu machen. Möglicherweise wurden hierbei wieder Halbwahrheiten mit Wunschenken vermischt, denn es ist kein Geheimnis, dass während des Krieges mit allen Mitteln nach Ersatz-Treibstoffen gesucht wurde. Die SS-E-IV soll aus den bestehenden Vril-Triebwerken und dem „Tachyonenkonverter“ von Kapitän *Hans Coler* das „Thule-Triebwerk“, das später als *Thule-Tachyonator* bezeichnet wurde, entwickelt haben. Der Coler-Konverter soll bereits in den Dreißigerjahren entwickelt worden sein. Seine Serienfer-

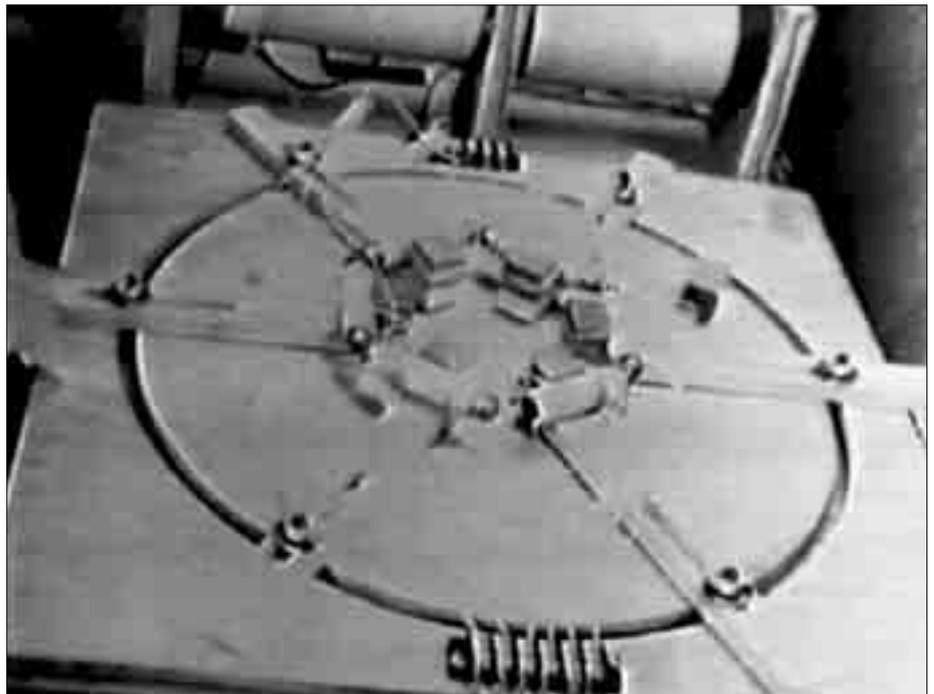


Abb. 6: Angebliches Modell oder Nachbau des Coler-Tachyonenkonverters.



Abb. 7: Eine Flugscheibe „Vril-Odin“ im Flug. Nach Aussage von Augenzeugen besaßen die scheibenförmigen Flugkörper, die gegen Ende des Krieges auf deutscher Seite gebaut worden sind, Durchmesser zwischen sieben und 75 Meter. Triebwerksgeräusche waren nur selten zu hören, meist nur ein leises Summen. Die Flugeigenschaften waren - soweit von Augenzeugen berichtet - unglaublich gut. Heute würde man sagen: Sie lagen in der Luft wie ein Brett. Damit unterscheiden sie sich deutlich von den späteren UFO-Sichtungen, denn UFOs können nur selten ruhig in der Luft „stehen“, sie schaukeln meist wie ein Blatt im Wind. Nicht so die reichsdeutschen Flugscheiben. Welche Antriebe und Stabilisatoren hier zum Einsatz kamen, lässt sich nur noch spekulieren.

tigung wurde von *Rheinmetall-Borsig* sowie in den Firmen *Siemens-Schuckert* und *Hermann-Göring-Werke* (heute *Salzgitter*) vorbereitet [Haarmann, Wunderwaffen II, S. 55].

Auch hier wurden Wunschtraum und Wirklichkeit verschmolzen. Unbestritten ist, dass es innerhalb der SS Strömungen gab, die Okkultem zugetan waren, was sich jedoch überwiegend in dem Wahn zum „Herrenmenschen“ ausdrückte, wozu beispielsweise auch die „SS-Ordensburgen“, die „Rassenhygiene“ oder das Projekt „Ahnenerbe“ mitsamt der Aufzucht von „reinrassischen Herrenmenschen“ zu zählen sind. Rein technische Entwicklungsabteilungen hat es erst gegen Ende des Krieges gegeben, aber hier wurden absolut keine futuristischen Technologien entwickelt oder bearbeitet. Das hängt einfach mit dem Zeitpunkt zusammen, denn Deutschland befand sich im Kriegszustand, täglich wurden deutsche Städte bombardiert, und die Front rückte von Tag zu Tag näher.

Futuristische Technologien wären also keinesfalls mehr vor der abzusehenden endgültigen Niederlage einsatzfähig gewesen, auch wenn sie theoretisch fertig entwickelt gewesen wären. Deshalb ist es naheliegend, dass in solchen Entwicklungsstätten an Waffen oder Waffensystemen gearbeitet

wurde, die innerhalb kürzester Zeit zum Einsatz kommen konnten, und dazu gehört auch, dass diese Systeme mit den (kaum noch vorhandenen) technologischen Möglichkeiten in Serie gebaut werden konnten. Hierzu eignen sich nun einmal nicht irgendwelche futuristischen Entwicklungen, deren Einsatz nicht absehbar ist, sondern nur Verbesserungen schon bestehender Geräte. Mit der Fernrakete A-4 (V-2) hatte man gesehen, wie zeit- und materialaufwändig die Neuentwicklung eines Gerätes ist, wobei die Wirkung als Kampfgerät den Vorstellungen und Wünschen der Führung bei Weitem nicht entsprach.

Ich fand eine Erklärung für die mögliche Funktionsweise des Thule-Tachyonators, wenn es auch mehr als fraglich ist, ob damals die technischen Voraussetzungen existierten:

„Die Scheibe hat zwei Pole, zwischen denen ein Potenzial-Gefälle erzeugt wird. Das Material dieser beiden Pole verfügt über freie Elektronen in Mengen, die größer sind als alles, was Du Dir vorstellen kannst. Der Regel-Mechanismus lässt diese Elektronen durch die beiden Kraft-Ringe fließen, die Du oben und unten im Schiff siehst. Du bist mit den Gesetzen der Elektro-Dynamik vertraut genug, um zu wissen, dass ein sich bewegendes Elektron ein Magnetfeld erzeugt. Der ungeheueren Elektronenfluss durch

die Kraft-Ringe erzeugt also ein sehr starkes Magnetfeld. Jedes Magnetfeld, das sich in seiner Intensität verändert, erzeugt ein elektrisches Feld, das in jedem Moment in der Amplitude gleich, in der Polarität entgegengesetzt und senkrecht zum Magnetfeld stehend angeordnet ist. Wenn die beiden Felder in gegenseitige Resonanz treten, wird eine Vektor-Kraft erzeugt. Der Effekt des resultierenden Feldes ist mit dem Effekt eines Gravitations-Feldes identisch. Wenn das Zentrum des resultierenden Feldes mit dem Schwerpunkt des Schiffes übereinstimmt, tritt als einziger Effekt eine Erhöhung der Trägheit oder der Masse des Schiffes ein. Stimmt der Schwerpunkt jedoch nicht mit dem Zentrum des resultierenden Feldes überein, so beginnt das Schiff, sich in Richtung auf dieses Zentrum zu beschleunigen. Da dieses System, das dieses Feld erzeugt, ein Teil des Schiffes ist, bewegt sich dieses natürlich mit dem Schiff und erzeugt ununterbrochen ein resultierendes Feld, dessen Anziehungspunkt kurz vor dem Schwerpunkt des Schiffes liegt, wodurch dieses solange beschleunigt wird, wie das Feld besteht.“

[Karl-Heinz Eichhorn, http://www.kheichhorn.de/html/body_entwicklung.html].

Das erinnert doch sehr an den in der Science-Fiction-Serie „Perry Rhodan“ verwendeten Raumschiffantrieb, indem vor das Raumschiff eine Art Schwarzes Loch projiziert wird und das Raumschiff eine Beschleunigung erfährt, weil es von dem Schwarzen Loch angezogen wird. Quasi eine Art „Münchhausen-Effekt“, der sich ja ebenfalls an den eigenen Haaren aus dem Sumpf zog.

Allerdings sollte dieses Antriebsprinzip nicht sofort ins Reich der Märchen abgeschoben werden, denn die NASA arbeitet angeblich tatsächlich an der Realisierung eines solchen Antriebes, ob er je gebaut wird oder nicht.

Aber was das alles mit Tachyonen zu tun haben soll, steht in den Sternen, denn der Begriff „Tachyonen“ wurde erst 1969 geprägt. Zuvor waren die damit bezeichneten überlichtschnellen Teilchen nicht bekannt, zumindest nicht unter dem Begriff „Tachyonen“.

Schumann SM-Levitor

Als Bezeichnung für das spätere „Vril-Triebwerk“ taucht der SM-Levitor zunächst als Antrieb für die „Jenseitsflugmaschine“ auf. Das Triebwerk soll von Prof. Dr. Wilfried O. Schumann

Geheime Antriebe im 2. Weltkrieg

von der *Technischen Universität München* entwickelt worden sein. Im Prinzip sollte die Jenseitsflugmaschine um sich herum und um ihre unmittelbare Umgebung ein extrem starkes Feld erzeugen, welches den davon umschlossenen Raumsektor mitsamt der Maschine und ihren Benutzern zu einem vom diesseitigen Kosmos vollkommen unabhängigen Mikrokosmos werden ließ. Das Feld wäre bei maximaler Feldstärke von allen es umgebenden diesseitigen universellen Kräften und Einflüssen wie etwa Gravitation, Elektromagnetismus und Strahlung sowie Materie jeglicher Art völlig unabhängig und könnte sich innerhalb jedes Gravitations- und sonstigen Feldes beliebig bewegen, ohne dass in ihm irgendwelche Beschleunigungskräfte wirksam oder spürbar würden.

Das Problem besteht aus meiner Sicht darin, dass es selbst einfachste elektronische Bauteile, die man heute in jedem Elektronik-Laden kaufen kann, noch gar nicht gab.

Ich unterhielt mich mit einem ehemaligen Kampfflieger des zweiten Weltkrieges, der auch die modernsten Flugzeuge geflogen hatte und Ingenieurwissen besitzt. Nach dessen Aussage hat er gegen Kriegsende in Neubrandenburg in den Arado-Flugzeugwerken zwei „Drehflugkörper“ in Hangars stehen sehen und sich in der Fliegerkantine des Werkes mit den Besatzungen unterhalten. Nach seiner Aussage ist er leider niemals mit einem dieser Geräte mitgeflogen, hat aber mehrmals Starts aus größerer Nähe beobachten können.

Die kleinere Flugscheibe vom „Haunebu“-Typ habe einen Durchmesser von 35 Metern und einen konventionellen Antrieb besessen, der beim Start ein „nicht unangenehmes Singen“ erzeugte. Die größere Flugscheibe, die ebenfalls etwa einem „Haunebu“-Typ entsprach, habe einen Durchmesser von etwa 75 Metern und eine Art Antigravitationsantrieb gehabt.

Während die Scheibe mit dem konventionellen Antrieb rund 4000 km/h erreichen konnte, gab der ehemalige Kampfflieger für die größere eine Höchstgeschwindigkeit von rund 50.000 km/h an, die „spielend erreicht“ werden konnte.

Meinem Einwand, dass bei solchen Geschwindigkeiten jedes Material durch die Reibung der Atmosphäre verglühen müsse, entgegnete er, durch das durch den Antrieb erzeugte „Nullfeld“, das

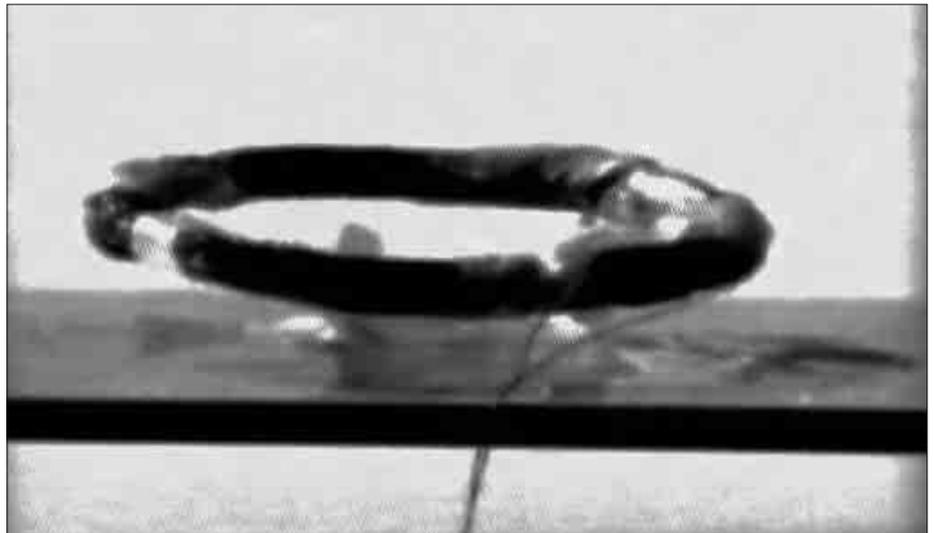
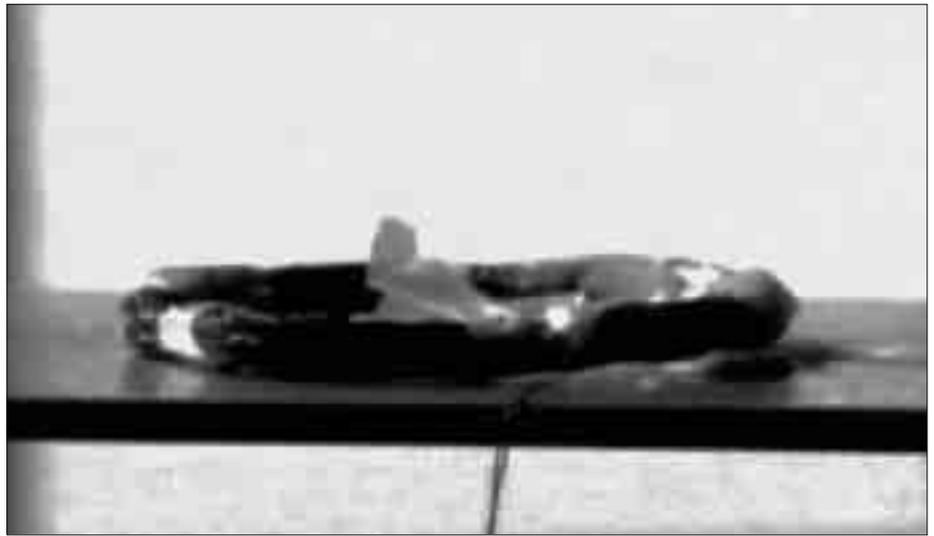


Abb. 8a und b: Experimente der US-Flugzeugfirma Lockheed zeigten, dass eine Drahtspule anfängt zu schweben (levitieren), wenn sie einer hohen Stromspannung ausgesetzt wird.

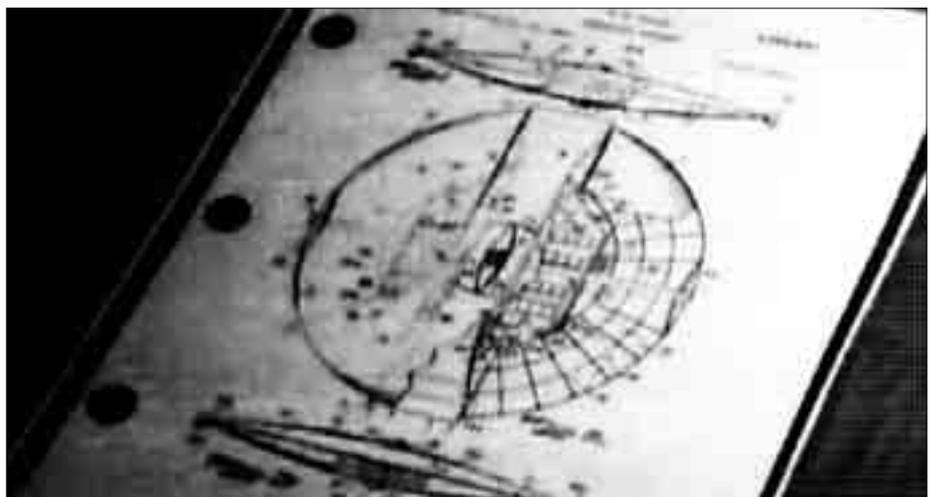


Abb. 9: Nachkriegs-Konstruktionszeichnung für eine Flugscheibe der US-Flugzeugfirma Lockheed.

sich bis um die Flugscheibe erstreckte, sei ein Abstoßungseffekt zustande gekommen, der die Luftmoleküle um die Flugscheibe herum geleitet hätte, wodurch zum einen der Reibungswiderstand aufgehoben und zum anderen wegen des fehlenden Luftwiderstandes

diese hohe Geschwindigkeiten erreicht werden konnten.

Als Ingenieur erfasste er die technischen Angaben der Flugscheibenbesatzung und erklärte mir, dass der Antrieb im Prinzip einen gesteigerten Dynamo-Effekt dargestellt habe. Wurde der



Abb. 10: Sah so eine Flugscheibe mit „Antigravitationsantrieb“ aus? (Angeblich authentisches Foto)

Antrieb eingeschaltet, baute sich durch das große Saugmoment um das Gerät ein Nullfeld (Null-Gravitation) auf, das sich richten und lenken ließ. Dabei war das Antriebsaggregat trotz der Größe der Flugscheibe relativ klein.

Bei den von ihm geobachteten Starts hätten die beiden Flugscheiben in der Luft eine stabile Lage gehabt, ohne zu schwanken, wie es beispielsweise von „UFO-Sichtungen“ bekannt ist.

Die mit dem „Antigravitationsantrieb“ ausgerüstete größere Flugscheibe sei „relativ schwerfällig“ langsam bis zu sechs- bis siebenhundert Metern aufgestiegen, um dann „ruckartig“ zu verschwinden. Im Gegensatz zu dem Gerät mit dem herkömmlichen Antrieb sei bei dem größeren Gerät keinerlei Geräusch zu hören gewesen.

Der Spritverbrauch sei aufgrund der verwendeten Technologie verschwindend gering gewesen, die Reichweite fast unbegrenzt.

Ich frage mich allerdings, wo diese Geräte abgeblieben sind. Es ist wohl recht unwahrscheinlich, dass die Besatzung diesen Flugkörper vernichtet haben soll, war er doch (und wäre selbst heute) allen anderen Flugzeugen haushoch überlegen. Die fast unbeschränkte Reichweite muss es der Besatzung erlaubt haben, beim Zusammenbruch des Dritten Reiches jeden Punkt der Erde in kürzester Zeit erreicht zu haben. Floh die Besatzung etwa nach Südamerika, wo seit den Dreißigerjahren große

Landstriche von Deutschland aufgekauft worden sind (und heute noch von der Außenwelt abgeschottet sind)? Wir wissen es nicht.

Weitere Antriebe

Dr.-Ing. *Richard Miethe* arbeitete in Dresden und ab 1943 in Breslau an einem scheibenförmigen Fluggerät, das abgesaugte Luft für einen eventuell atomgetriebenen Dampf- oder Strahlantrieb nutzen sollte. Bereits 1942 fanden Besprechungen um die technischen Fragen des Wärmeübergangs von Uran auf Wasser statt. Die Erforschung atomarer Raketenantriebe begann im Oktober 1942 bei der Forschungsanstalt der Deutschen Reichspost. [Gehring/Rothkugel, Flugscheiben-Mythos, S. 19].

Da von den Siegern des zweiten Weltkrieges keine einzige Flugscheibe oder Reste davon erbeutet wurde und wohl auch alle Pläne rechtzeitig vernichtet (oder in Sicherheit gebracht) werden konnten, lässt sich die hohe Geheimhaltungsstufe ermesen. Es ist allerdings nicht ausgeschlossen, dass von den USA eventuell doch noch Pläne oder Fluggeräte erbeutet wurden, die neben anderen bis heute unverstandenen Geräten in irgendwelchen Schuppen und Lagerhallen in den USA vor sich hinrosteten, wie es etwa mit einigen der auch heute noch futuristisch aussehenden Horton-Maschinen der Fall ist.

Auch sind die zweifellos an der Konstruktion und dem Bau dieser Geräte beteiligt gewesen Ingenieure und Techniker seit Kriegsende offensichtlich spurlos verschwunden oder erfolgreich untergetaucht. Konstrukteure wie J. Andreas Epp oder Dr. Richard Miethe sind inzwischen verstorben. Noch Lebende fühlen sich bis heute an ihren Eid gebunden und schweigen. Keinesfalls begaben sich diese hochrangigen Ingenieure in die Hand des damaligen Feindes, um ihr Wissen preiszugeben. Das machten nur zweit- und drittklassige Wissenschaftler und Techniker, letztendlich galt es damals zurecht als Vaterlandsverrat.

So sind wir heute auf Aussagen der immer weniger werdenden noch lebenden Augenzeugen angewiesen, die jene so unwirklichen Flugkörper mit eigenen Augen gesehen haben.

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. Zunneck: „Geheimtechnologien, Wunderwaffen und die irdischen Facetten des UFO-Phänomens“, Rottenburg 2004
 K.-H. Zunneck: „Geheimtechnologien 2. Militärische Verwicklungen, öffentliche Manipulation und die Herkunft der ‚UFOs‘“, Schleusingen 2001

Abbildungen: GLG-Archiv

Weiterführende Literatur

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

