

Auf der Spur deutscher Geheimwaffen

Nexus Nr. 6 – August / September 2006

Die Nachforschungen eines Journalisten mit außergewöhnlichem Zugang zu Schaltstellen des Militärs und der Rüstungsindustrie werfen ein interessantes Licht auf viele UFO-Sichtungen, besonders aus der Zeit des zweiten Weltkriegs und den Jahren danach.

Die Geschichte schweigt sich aus über die Stimmung, die in jener Nacht unter der Besatzung der über dem Rheinland patrouillierenden Northrop P-61 „Black Widow“ herrschte, aber die vorliegenden Hinweise deuten an, daß es um sie nicht zum besten stand. Es gab wohl unter den Truppen der US-Luftwaffe, die Ende 1944 in Deutschland an der Front kämpften, kaum Crews, die so eingeschworen waren wie die der Nachtjäger. Ihr Erfolg – im Ernstfall das bloße Überleben – hing vor allem von Vertrauen, intensivem Training, der Zuverlässigkeit einer technischen Vorrichtung – dem Radar –, die damals noch in den Kinderschuhen steckte, und ungetrübter Konzentration ab.

Das letzte, was Leutnant Ed Schlueter von den U.S. Army Air Forces in jener Nacht brauchte, war ein Passagier. Schlimmer noch, Ringwald gehörte nicht einmal zur Staffel, sondern war ein Geheimdienstoffizier.

Leutnant Fred Ringwald klemmte halb hinter, halb über Schlueter, der die P-61 flog, eine Position, die normalerweise der Bordschütze einnahm. Es war noch nicht lange her, daß Schlueters Einheit, die 415. Nachtjagdstaffel der 9. U.S. Army Air Force, ihre britischen Bristol Beaufighters gegen die Black Widow eingetauscht hatte. Zudem war sie erst kürzlich vom italienischen Kriegsschauplatz nach England und von dort auf die andere Seite des Kanals verlegt worden, von wo aus sie immer wieder in kurzen Etappen ostwärts über den Nordwesten Frankreichs ausschärmten, um so, gemeinsam mit den anderen Verbänden der Alliierten, die Nazis an den Rhein und ins Innere Deutschlands zurückzudrängen.

Schlueter flog den Rhein entlang nach Süden und suchte „Feindkontakt“. Die Black Widow war ein massiger Jäger, größer als die Beaufighter, und um vieles bedrohlicher in seiner Erscheinung. Zwar war die Black Widow hauptsächlich zur Anvisierung der deutschen Jäger da, die nachts aufstiegen, um die britischen „Bomber-Ströme“ zwischen England und Deutschland abzufangen, doch bot sich Schlueter auch immer wieder die Gelegenheit – vorausgesetzt, er war aufmerksam genug –, dann und wann einen Zug oder eine Lastwagenkolonne der Nazis zu erwischen. Dies war umso wahrscheinlicher, als die Nazis Truppen und Material inzwischen vor allem nachts im Schutze der Dunkelheit transportierten, da die Alliierten tagsüber eindeutig die Obergewalt am Himmel hatten. Das war seit der Landung der Alliierten am „D-Day“ fünf Monate zuvor nicht länger zu bestreiten.

Doch die nächtlichen Bombardements bargen ihre ganz eigenen Risiken. Über dem unsicheren Territorium des Rheinlands, das zwischen den Steilufern des breiten, gewundenen Stroms und dem zerklüfteten Hochland des Schwarzwalds eingeklemmt war, war die Gefahr groß, daß man seinen eigenen Geschossen hinab in die Tiefe folgte.

Es gab keinen offiziellen Bericht darüber, warum der Geheimdienstoffizier Ringwald mit von der Partie war, doch da ich wußte, daß Geheimdienstler die Angewohnheit hatten,

Informationen insbesondere den Personen vorzuenthalten, die diese am meisten interessierten, konnte ich mir gut vorstellen, daß auch Schlueter und sein Radar-Operator über Ringwalds Anwesenheit im dunkeln tappten.

Ringwald war es, der am schwarzen Himmel über dem Rheinland nach einer langen Flugphase ohne besondere Vorkommnisse schließlich das Schweigen brach.

„Was zum Teufel sind das für Lichter da vorne?“, fragte er über Funk.

„Wahrscheinlich Sterne“, sagte Schlueter, der sich auf seine Instrumente konzentrierte.

„Das glaube ich nicht“, erwiderte Ringwald. „Sie kommen direkt auf uns zu.“

Erst jetzt sah Schlueter auf und schaute aus dem Cockpit. Gegen den pechschwarzen Hintergrund stach die Flugzeugformation rechts von ihm ab wie eine Konstellation aus kleinen, hellfunkelnden Sonnen. Instinktiv steuerte er die Maschine nach rechts und nahm die Formation mit den vier Maschinenkanonen der Black Widow aufs Korn. Gleichzeitig funkte er die Bodenkontrolle an.

Die Bodenkontrolle hätte eigentlich unablässig Schlueters Auge und Ohr sein sollen, doch wenn jeder der pulsierenden Lichtpunkte vor Schlueter jeweils einen Düsenstrahl der deutschen Jäger darstellte, dann kamen etwa zehn Flugzeuge auf ihn zu, ohne daß er auch nur ein Flüstern von unten gehört hatte. Irgendwer hatte es verbockt. Doch wütend werden konnte er später. Im Moment überwogen Schock und Verwirrung. Er gab durch, daß er umgehend Informationen erbete.

„Negativ“, lautete die Antwort. „Da ist nichts in Ihrem Sektor. Sie sind allein.“

Schlueters Radar-Operator, Leutnant Don Meiers, der in einer Nische hinter Ringwald tief über dem Bildschirm seines bordgestützten Abfangradars SCR-540 kauerte, bestätigte dies. Der Himmel vor ihnen sei frei von jeglicher Flugaktivität.

Die Lichter aber waren da, und sie kamen näher. Anstatt zu fliehen, zog Schlueter den Gashebel durch und lenkte seine Black Widow geradewegs auf das erste Flugzeug des Verbands zu.

Als die beiden luftgekühlten Sternmotoren rechts und links von ihm aufheulten, wurde das Leuchten des Düsenstrahls seiner Gegner langsam schwächer, um schließlich ganz zu erlöschen. Verwirrt und erschrocken über den Verlust des Sichtkontakts und die Nutzlosigkeit von Meiers' Radar, hielt Schlueter mit der Black Widow weiter direkt auf die Formation zu. Die Besatzung machte sich bereit für das Zusammentreffen.

Schlueter ließ sein Kampfflugzeug vorsichtig in die Finsternis vor ihm gleiten, wo er die Lichter zuletzt gesehen hatte. Angestrengt hielt er Ausschau, um etwas – irgend etwas – auszumachen, das auf die Gegenwart eines anderen Flugzeugs hindeutete, wobei er mit seiner Maschine mehrmals scharf nach links und rechts ausschwenkte, um auch die toten Winkel einsehen zu können.

Doch nichts.

Er wollte gerade wenden und zum Stützpunkt zurückkehren, als Ringwald ihm sagte, daß die Lichter wieder da seien.

Schlueter schaute in die Richtung, die Ringwald ihm wies, und sah sie in weiter Entfernung. In unglaublich weiter Entfernung, aber immer noch in Reichweite des Radars. Er funkte Meiers an, aber nun hatte der Radar-Operator technische Probleme mit seinem Gerät.

Wieder bereitete sich Schlueter auf einen Zusammenprall mit dem Feind vor, aber die Lichter entglitten bereits in Richtung Nordost, wo sie sich tief in deutsches Gebiet zurückzogen und schließlich verschwanden.

Bis kurz vor der Landung herrschte Schweigen an Bord. Alle waren sich mit Schlueter und Meiers einig darin, daß es sich um eine neue Geheimwaffe der Deutschen handeln mußte, aber niemand wagte es, eine Vermutung darüber abzugeben, um was für eine Waffe es sich handeln könnte. Nichts in ihrem eigenen Arsenal konnte auch nur annähernd ein derart unheimliches, rasantes Manöver ausführen, wie sie es gerade gesehen hatten.

Aus Angst davor, zum Gespött der Staffel zu werden – und es war abzusehen, daß man ihnen Worte wie „übergeschnappt“ an den Kopf werfen würde –, entschlossen sie sich, den Vorfall nicht zu melden. Selbst Ringwald, der Spion, erklärte sich einverstanden.

Der Vorfall wird in einer Reihe von Werken über UFOs beschrieben – Werken, die sich zuvor meiner Kenntnis entzogen hatten, denn da mein Metier die trockene Materie des bodenständigen Fachjournalismus war, hatten sie nie Teil meines Universums dargestellt.

Der Vorfall bewies, daß nicht identifizierbare Flugobjekte bereits knapp drei Jahre, bevor Twining General Schulgen sein Memorandum hatte zukommen lassen und bevor diese Objekte sich ab 1947 auch über den USA zeigten, am Himmel über Deutschland gesichtet worden waren.

Ich hatte mir angewöhnt, an den Wochenenden und an meinen wenigen freien Tagen durch öffentliche Archive zu streifen, um Beweise für diese Sichtungen zu finden. Ich stieß auf Informationen über die 415. Nachtjagdstaffel wie auch über das Flugzeug, das Schlueter bei dieser Begegnung geflogen hatte. Diese halfen mir, die Lücken in dem veröffentlichten Bericht zu schließen, und sie gaben mir eine Vorstellung davon, wie verwirrt und verängstigt Schlueter und seine Crew in jener Nacht gewesen sein mußten. Ich fand auch heraus, daß Schlueters Begegnung nicht die einzige gewesen war. Immer wieder hatten Flieger der Alliierten im Winter 1944/45 von kugelförmigen Objekten am Himmel über dem Dritten Reich berichtet, die orange, rot oder weiß geleuchtet hätten. Einige führten die Lichter auf natürliche Ursachen, wie Kugelblitze oder Elmsfeuer, zurück, anderen dagegen gelang es nicht, die Erscheinungen so leichtfertig abzutun. Die Objekte schienen die Flugzeuge der Alliierten gezielt anzusteuern, so als würden sie ferngesteuert oder von einem eingebauten Kontrollsystem gelenkt.

Schritt für Schritt wurden die Berichte offizieller. In Archiven und im Internet fand ich Dutzende von ihnen.

„Um 0600 [Uhr] sahen wir in 10.000 Fuß Höhe zwei grelle Lichter vom Boden aufsteigen und auf uns zukommen“, sagte ein anderer Pilot der 415. Staffel gegenüber Geheimdienstoffizieren, nachdem er am 22. Dezember in der Nähe von Hagenau – nahe der Stelle, an der Schlueter, Meiers und Ringwald ihre Begegnung hatten – auf ähnliche Objekte

getroffen war. „Sie hielten die Höhe und hängten sich an das Heck unseres Flugzeugs. Es waren große grellorange Lichter. Sie hielten diesen Kurs etwa zwei Minuten lang, immer an meinem Heck. Sie wurden gekonnt gesteuert. Dann schwenkten sie ab, und das Feuer schien zu erlöschen.“

Zwar traten die Objekte nur hin und wieder auf, doch mehr und mehr Flieger erstatteten an die entsprechenden Instanzen Bericht. Man gab ihnen den Spitznamen „Foo-Fighters“. Der Begriff „Foo“ leitete sich von dem französischen Wort „feu“ für „Feuer“ ab und stammte aus einem US-amerikanischen Cartoon mit dem Titel Smokey Stover, the Foolish Foo-Fighter, der erstmals viele Jahre zuvor in einer Chicagoer Zeitung aufgetaucht war. Der aus Chicago stammende Meiers scheint den Begriff geprägt zu haben.

Weil die Foo-Fighters die Flugzeuge der Alliierten weder angriffen noch in ihrer unmittelbaren Nähe detonierten, war man sich einig darin, daß es sich bei ihnen um irgendwelche Geheimwaffen der Nazis handeln mußte, um machtvolle, exotische Geheimwaffen. Sie tauchten wie aus dem Nichts auf, hielten eine Weile den Kurs und verschwanden dann wieder.

Anscheinend konnte auch der Geheimdienst nicht erklären, worum es sich handelte, wie aus dem folgenden Bericht von Major William Leet, einem B-17-Piloten der 15. U.S. Air Force, über die nächtliche Begegnung mit einem Foo-Fighter – „einer kleinen, gelborange leuchtenden Scheibe“ – hervorgeht, der seinem Bomber im Dezember 1944 über die gesamte Strecke vom österreichischen Klagenfurt bis an die Adria folgte. „Der Geheimdienstoffizier, der uns befragte, gab an, es handele sich um ein neuartiges deutsches Kampfflugzeug, konnte aber nicht erklären, warum dieses nicht auf uns geschossen oder warum, wenn es unseren Kurs, unsere Flughöhe und unsere Geschwindigkeit ausspionierte, unsere Flugabwehr nicht aktiv wurde“, berichtete er.

Die meisten Begegnungen fanden nachts statt, doch manche der Objekte wurden auch tagsüber gesichtet.

Charles Odom, ein B-17-Pilot, der im Hellen einen Angriff auf Deutschland flog, beschrieb sie als „deutlich sichtbar und etwa von der Größe eines Basketballs“. Die Objekte näherten sich bis auf etwa neunzig Meter, „und schienen dann förmlich an unserer Formation zu kleben. Sie flogen eine Weile neben uns her, schwenkten dann wie ein Flugzeug ab und verschwanden“.

Ein P-47-Pilot berichtete ebenfalls, er habe westlich von Neustadt am helllichten Tag „einen goldfarbenen, metallisch lackierten Ball“ gesehen, während ein anderer in derselben Gegend eine „golden phosphoreszierende Kugel von knapp einem bis anderthalb Metern Durchmesser“ gesichtet hatte.

1992 stießen Forscher, die dem Rätsel um die Foo-Fighters auf den Grund gehen wollten, auf einen wahren Berg an Berichten, die in den Tiefen des amerikanischen Nationalarchivs in College Park, Maryland, verschollen gewesen waren. Interessant war, daß beinahe alle diese Berichte von Fliegern der 415. Nachtjagdstaffel stammten. Im Gegensatz zu dem Vorfall, an dem Schlueter, Meiers und Ringwald beteiligt gewesen waren (und der nach dem Krieg von einem ehemaligen Kriegsberichterstatter weitergegeben wurde), waren die fünfzehn „Auftragsberichte“ in ihrer ursprünglichen Form erhalten geblieben. In ihnen war die Rede von rätselhaften Abfangaktionen – von denen viele über einem dreieckigen Sektor über dem Rheinland stattgefunden hatten, dessen Grenze von einer imaginären Linie zwischen

Frankfurt am Main im Norden, Metz im Westen und Straßburg im Süden beschrieben wurde. Sie waren emotionslos und in Kurzschrift gehalten und enthielten die Originaleinträge der beteiligten Geheimdienstoffiziere.

„22. – 23. Dezember 1944 – Auftrag 1, 1705-1850 [Uhr]. Wäre um 1750 [Uhr] beinahe in eine nicht identifizierte, möglicherweise feindliche Maschine hineingestolpert; Radarkontakt von [Sektor] Q-7372 aus in etwa sechseinhalb Kilometern Entfernung. Habe überholt und konnte Kontakt nicht wiederherstellen. Abfangradar fiel aus, und Wetter wurde schlechter, kehrte daher zum Stützpunkt zurück. Habe zwei Lichter beobachtet, von denen eines in [Sektor] Q-2422 zu flackern schien.“

Ein anderer berichtete:

„13. – 14. Februar 1945 – Auftrag 2, 1800-2000 [Uhr]. Traf etwa um 1910 [Uhr] zwischen Rastatt und Bisweiler in 3.000 Fuß Höhe auf zwei Lichterpaare. Flog auf sie zu, ein Paar ging aus, das andere schoß 2-3.000 Fuß in die Höhe und ging dann aus. Nahm wieder Kurs auf den Stützpunkt, schaute zurück und sah, daß die Lichter wieder ihre ursprüngliche Position eingenommen hatten.“

Aus den Berichten ging hervor, daß die Lichter zwischen September 1944 und April 1945 gesichtet worden waren.

September. Das war zwei, vielleicht drei Monate vor Schlueters und Meiers' Begegnung mit den Objekten gewesen.

Das mochte so einiges erklären.

Als Ringwald, der Spion, in jener Nacht mit den beiden mitgeflogen war, mußte er nach etwas Ausschau gehalten haben, von dem er bereits wußte, daß es existierte.

Worum also handelte es sich?

Scheinbar wiesen diese Objekte – man konnte wohl kaum von „Flugzeugen“ sprechen – ähnliche Merkmale wie T.T. Browns Flugscheiben auf. Der historische Wert dieser Objekte liegt in der Tatsache, daß ihre „Existenz“, wenn man es so nennen konnte, von Beobachtern mit einwandfreiem Leumund vermerkt worden war, und zwar drei Jahre, bevor die erste Welle von UFO-Sichtungen über die Vereinigten Staaten hinwegschwappte. Es stimmte zwar, daß vieles zu Kriegszeiten falsch identifiziert worden war, aber da die Foo-Fighters keine solche Hysterie auslösten wie die Sichtungen in den USA 1947, waren diese Augenzeugenberichte um einiges objektiver und glaubwürdiger. Die betroffenen Personen, unter denen so mancher kampferprobte Pragmatiker war, glaubten, am Himmel über Deutschland mit einer neuen und gefährlichen Waffe konfrontiert worden zu sein. Und das Jahr 1944 scheint hierbei von besonderer Bedeutung zu sein.

Die Erfahrungen dieser Zeugen weisen Parallelen zu dem auf, was USAAF-General Twining im September 1947 General Schulgen in seinem geheimen Memorandum mitteilte: daß „Flugzeuge“, die keine Geräusche verursachen und eine metallisch glänzende bzw. reflektierende Oberfläche hatten und zu extremen Wendungen und anderen Manövern in der Lage waren, „mit dem derzeitigen Wissensstand der USA“ realisierbar seien.

Was genau hieß das?

Ich wußte es nicht, aber ich hatte das Gefühl, daß es genau das hieß, was es aussagte.

Während der nächsten Monate war das Leben beim JDW, was es immer gewesen war, seit ich Mitte der 1980er dazugestoßen war: eine Routine aus Pressekonferenzen, Flugshows, Wehrtechnikausstellungen und wöchentlichen Redaktionsschlüssen. Zwar behielt ich die Entwicklungen im Auge, die das Klima in der Rüstungs- und Sicherheitstechnik der Welt nach dem Kalten Krieg prägten, doch gedanklich war ich mit anderen Dingen beschäftigt. Mit Dingen, die ich für mich behielt.

Hatten die Deutschen etwa eine völlig neuartige Form von Triebwerk entwickelt, diese mit einer grundlegend neuen Art von Flugkörper gekoppelt und dann während der letzten Kriegsphase als neues und geheimes Waffensystem eingesetzt? Hinzu kam, daß T.T. Brown bereits in den 1920ern behauptet hatte, die Grundlage für ein auf Antigravitation beruhendes Antriebssystem entdeckt zu haben.

Ich beschloß herauszufinden, ob die Daten über die während des Krieges gemachten Sichtungen sich vielleicht mit der Arbeit deckten, mit der die Deutschen in ihren Forschungseinrichtungen und Produktionshallen beschäftigt gewesen waren.

Ende der 1950er entwickelte sich ein Buch von Major Rudolf Lusar, einem Deutschen, der während des Zweiten Weltkriegs als kommandierender Offizier in einer technischen Abteilung der deutschen Armee gedient hatte, in Großbritannien und den Vereinigten Staaten zu einem unglaublichen Bestseller.

Das Buch trug den Titel Die deutschen Waffen und Geheimwaffen des 2. Weltkrieges und ihre Weiterentwicklung.

Auf meiner Suche nach Hinweisen, die das Rätsel um die Foo-Fighters zu klären vermochten, entdeckte ich ein Exemplar dieses Buches im Leseraum des Imperial War Museum. In ihm beschrieb Lusar peinlich genau – und oft in einer Sprache, die das Ausmaß seiner Verbitterung widerspiegelte – die technischen Errungenschaften einer „kleinen, arbeitsamen und rechtschaffenen Nation, die den Krieg verlor“.

Das Buch war nicht leicht zu verdauen. Obwohl schon an Errungenschaften wie der fliegenden Bombe V-1, dem direkten Vorläufer der heutigen Marschflugkörper, und der V-2-Rakete deutlich wurde, wie weit fortgeschritten die Deutschen in ihrer technischen Entwicklung waren, war es doch vor allem die breite technologische Grundlage Deutschlands, die, wie Lusar enthüllte, wirklich zeigte, wie weit die Nazis den Alliierten in wesentlichen Bereichen vorausgewesen waren.

Düsenmotoren, Raketenantriebe, Infrarot- und Thermographiesysteme, Abstandszünder, Raketenlenksysteme ... all die Technologien, die heute ein wesentlicher Bestandteil der meisten Flugzeuge und Luftwaffensysteme sind, wurden hier aufgelistet und beschrieben. Ende der 1950er, als Lusars Buch erstmals erschien, steckten diese Technologien in Großbritannien und den USA noch in den Kinderschuhen.

Die Deutschen aber hatten bereits fünfzehn Jahre zuvor mit der Arbeit an ihnen begonnen.

Das Buch enthielt noch einen weiteren Aspekt, der so spektakulär war, daß er schon kurz nach Erscheinen des Buches Washington in höchste Alarmbereitschaft versetzte.

Dieser Aspekt umfaßte die sogenannten deutschen „Wunderwaffen“, die vom technischen Entwicklungsstand her weit jenseits der V-1 und der V-2 lagen.

Eine dieser Wunderwaffen war das „Fleißige Lieschen“, eine hundertfünfzig Meter lange rohrförmige Konstruktion aus unlegiertem Gußstahl mit einer Reihe von Pulverkammern, die den Apparat wie einen riesigen Tausendfüßler aussehen ließen. Er konnte 150-mm-Geschosse über eine Entfernung von bis zu einhundsiebzig Kilometern abfeuern – mehr als genug, um auch vom französischen Binnenland aus britische Städte beschießen zu können. Das „Fleißige Lieschen“ wurde nie eingesetzt, doch fünfundvierzig Jahre nach dem Krieg stellten britische Zollbeamte Bauteile einer fast identischen Vorrichtung, der sogenannten „Superkanone“, sicher, die an den Irak gehen sollte.

Lusar beschrieb detailliert weitere, esoterisch anmutende Technologien, die die Deutschen entwickelten, um feindliche Flieger mit Schallwellen, Luftwirbeln oder hochkonzentrierten Licht- und Druckluftstrahlen vom Himmel zu holen.

Im Jahr 1958 erteilte die US-Luftwaffe einer „speziellen Arbeitsgruppe“ des Luftwaffen-Geheimdienstes, die von einem aus Österreich stammenden technischen Berater namens Dr. Stefan Possony angeführt wurde, den Auftrag, Lusars Buch sorgfältig zu prüfen und eine Einschätzung darüber abzugeben. Das Arbeitsprojekt wurde als „geheim“ deklariert und ist erst vor kurzem ans Licht gekommen. Ich stieß während eines langen, anstrengenden nächtlichen Streifzugs darauf, als ich eine Hochleistungssuchmaschine mit mehreren, im Zusammenhang etwas ungewöhnlichen Begriffen fütterte und sie mir als Ergebnis das Projekt präsentierte.

Ein Teil von Lusars Buch widmete sich den „fliegenden Untertassen“, von denen er behauptete, sie seien das Produkt deutscher Erfinder aus Kriegszeiten. „Die beteiligten Experten und Arbeiter bestätigen, daß die ersten Projekte 1941 unter dem Namen ‚Flugscheiben‘ durchgeführt wurden“, schrieb Lusar. Im folgenden nannte er sogar die Hauptbeteiligten. Diese waren „die deutschen Experten Schriever, Habermohl und Miethe sowie der Italiener Bellonzo“. Lusar beschrieb die Flugobjekte ausführlich. Die Scheiben waren hauptsächlich in zwei Zentren entwickelt worden: Das eine lag in der Nähe der niederschlesischen Stadt Breslau im heutigen Polen und wurde von Miethe geleitet; das andere befand sich im tschechischen Prag, das damals noch deutsches Gebiet gewesen war.

Miethes Scheibe wurde als diskusförmige „Platte“ von zweiundvierzig Metern Durchmesser beschrieben, die mit „regulierbaren“ Düsenmotoren ausgestattet war. Als das Werk, in dem die Scheibe gebaut wurde, kurz davor stand, von den Russen eingenommen zu werden, sprengten die Deutschen es in die Luft, bevor sie selbst sich zurückzogen, und zerstörten so auch die Scheibe. Viele der an diesem Projekt beteiligten „Experten“ wurden jedoch gefangengenommen und nach Sibirien gebracht, wo sie ihre Arbeit „erfolgreich weiterführen“, hieß es bei Lusar.

In dem paranoiden Klima, das in den 1950ern in den USA in Sachen Sicherheit herrschte, war es dieser Aspekt gewesen, der dazu geführt hatte, daß Possony mit der Erstellung eines speziellen Geheimdienstberichts betraut worden war.

Lusar zufolge hob die andere Scheibe, die von Schriever und Habermohl entwickelt worden war, erstmals noch vor Ende des Krieges ab – und zwar am 14. Februar, in einer Einrichtung kurz vor Prag. „Innerhalb von drei Minuten erreichte man eine Höhe von

zwölftausendvierhundert Metern und eine Geschwindigkeit von zweitausend Stundenkilometern auf horizontalem Kurs“, berichtete der Autor.

Zur damaligen Zeit (gegen Ende der 1950er), als selbst die fortschrittlichsten Abfangjäger nur knapp an derartige Geschwindigkeiten herankamen, stellte dies eine unglaubliche Behauptung dar. Selbst wenn man nicht alles in dieser Darstellung für bare Münze nehmen konnte, mochte sie doch einen Funken Wahrheit enthalten.

Ich hatte Mitte der 1980er über den Tarnkappenbomber berichtet, zu einer Zeit, als dieses Flugzeug noch streng geheim war und Augenzeugen Dinge berichteten, die mit der offiziellen Flugzeugtechnologie von damals unvereinbar waren. Daher vertraute ich auch heute wieder dem Prinzip, daß wo Rauch ist, auch ein Feuer sein müsse.

Ich fand einen Verbündeten in Dr. Possony. Die US-Luftwaffe würde ihn kaum umsonst mit einem geheimen Gutachten über Lusars Behauptungen beauftragt haben. Und warum sonst hätte der gute Doktor – laut einem Kontaktmann, mit dem ich über Possony sprach, einem Forscher namens Joel Carpenter, der sich schon lange mit Lusar und Possony beschäftigte – seine Schlußfolgerungen zu diesem Thema durch den Schredder jagen sollen?

Neben den Augenzeugenberichten der Kampfflieger, die Flugobjekte gesehen hatten, die ihr technisches Verständnis überschritten, gab es also auch die Berichte über die Deutschen, die an Projekten gearbeitet hatten, deren Fortschrittlichkeit, selbst heute noch, ihresgleichen suchte. In Lusars Buch waren Namen, Daten und Orte vermerkt – zugegeben, es war nur rohes Datenmaterial, doch als Ausgangspunkt für intensivere Nachforschungen durchaus dienlich. Und obwohl Lusars Behauptungen keine direkten Beweise für eine auf Antigravitation beruhende Antriebstechnik lieferten, hatte er mit seiner Erörterung der fliegenden Untertasse – einem in Wissenschaftskreisen ebenso großen technischen Tabu – doch einen Weg hin zu einem völlig neuen Bereich der Luftfahrt gewiesen.

So wie es T.T. Brown in den 1920ern getan hatte – und Trimble 1956 [ein Wissenschaftler, von dem bereits in einem vorhergegangenen Kapitel die Rede war].

Alles schien so einfach. Man brauchte nur eine Verbindung zwischen Deutschland und der fliegenden Untertasse herzustellen, und schon hatte man die Lösung nicht nur für das Rätsel um den Antigravitationsantrieb, sondern – daraus folgend – auch die Erklärung für eines der wohl erstaunlichsten Geheimnisse des zwanzigsten Jahrhunderts: den Ursprung der UFOs. Wenn Maschinen wie die in General Twinings Memo beschriebene „nach dem derzeitigen Wissensstand der USA“ realisierbar waren, dann war es kein Wunder, daß Trimble und seine Kollegen die neue, exotische Antriebsquelle so schnell und stillschweigend wieder hatten fallenlassen.

Die Flugscheibe mußte in technischer Hinsicht ihrer Zeit so weit voraus gewesen sein, daß sie zuerst zur obersten Verschlusssache gemacht worden sein mußte, bevor man sie knapp sechzig Jahre lang sozusagen im Rampenlicht versteckte – im UFO-Mythos.

Vielleicht erklärte das auch, warum Trimble sich verhalten hatte, als sei der Leibhaftige hinter ihm her, als die PR-Abteilung von Lockheed ihn in meinem Namen kontaktierte. Der Geheimdienst dürfte ihm klargemacht haben, daß dieses eine, bestimmte Geheimnis nicht einmal ansatzweise zur Sprache kommen dürfe. Daß man nie darüber spreche. Nie.

Über mehrere Satelliten-Relays hinweg drang mir das gequälte Geschrei des drei Monate alten Säuglings und der Krach der durch die beengte Wohnung tobenden älteren Kinder ins Ohr, und dann hörte ich das Aufatmen in Lawrence Cross' Stimme, als er erkannte, daß ich es war – denn ich bedeutete einen Moment der Ruhe in einem Chaos aus Abgabeterminen, dem nächtlichen Füttern des Säuglings und Fahrten zu irgendwelchen Themenparks.

Das Kreischen des Babys wurde schwächer, als Cross mit dem Handapparat in ein anderes Zimmer ging.

Ich bedankte mich für den Tip mit LaViolette und Valone, durch die ich die wichtigsten Teile von T.T. Browns Leben und Wirken hatte zusammensetzen können. Ohne dies jedoch näher auszuführen, fragte ich ihn unumwunden, was er über die angeblich von den Deutschen während des Zweiten Weltkriegs entwickelten Flugscheiben wisse.

„Oh, Himmel“, seufzte Cross, und ich sah im Geiste, wie er sich die Augen rieb und nach einer Zigarette griff. „Wo soll ich bloß anfangen?“

Ich half ihm auf die Sprünge. In einem Moment noch hätten die Nazis diese Technologie in den Fingern gehabt, und im nächsten berichteten viele Menschen erst in Deutschland und dann in den USA, sie hätten diese Flugobjekte gesehen ...?

„So einfach ist das nicht“, sagte Cross.

„Ach, komm schon, Lawrence. Es gibt da ein Buch von Rudolf Lusar mit dem Titel Die deutschen Waffen und Geheimwaffen des 2. Weltkrieges und ihre Weiterentwicklung, in dem Namen, Daten und Orte genannt werden. Hat denn das nie irgendwer überprüft? Hast du es nie überprüft? Die Geschichte müßte doch einschlagen wie eine Bombe.“

„Sie ist schon seit Jahrzehnten im Umlauf“, erwiderte er. „Lange genug, um einen Namen bekommen zu haben.“

„Was meinst du damit?“

„Wir Insider nennen sie nur ‚die Legende‘. Sie wirkt sehr stimmig, nicht wahr? Wie eine Geschichte mit einer soliden Grundlage. Doch das ist sie nicht. Wenn man ihr auf den Grund geht, dann landet man überall und nirgends. Die beschriebenen Personen, die es tatsächlich gegeben hat, sind lange tot, und wieder andere hat es wahrscheinlich nie gegeben. Ich weiß das. Ich bin drüben gewesen und habe nach ihnen gesucht. Dasselbe haben auch Dutzende anderer Forscher getan. Die Details sind verblüffend, aber allesamt nicht belegt. Damit meine ich, daß sich in keinem Archiv auch nur der kleinste Hinweis darauf findet – kein einziges offizielles Wort, keine Baupläne, gar nichts –, daß es diese Projekte jemals gab.“

„Hast du irgend etwas an Informationen darüber?“

Er lachte, und sein Lachen ging in ein Husten über. Cross rauchte genug für die gesamte journalistische Gemeinde. Er hustete in den Raum hinein, weg von der Sprechmuschel.

„Klar. Wieviel Zeit hast du? Ich schicke sie dir per E-Mail. Es gibt noch ein anderes Buch, das du dir ansehen solltest. Von einem Italiener. Einem Mann namens Vesco – Renato Vesco. Es gibt eine englische Übersetzung mit dem Titel Intercept – But Don't Shoot. Ich glaube, es erschien erstmals gegen Ende der 1960er. Vesco steckt mittendrin, sozusagen im Herz der

Legende. Vielleicht solltest du versuchen, ihn ausfindig zu machen – falls er tatsächlich existiert, heißt das.“

Ich schwieg, und Cross fuhr fort.

„Glaub nicht alles, was du hörst, dann wirst du besser vorankommen als ich damals. Lusty hat es wirklich gegeben, aber mehr weiß ich auch nicht. Alles andere ist offen.“

Ich dachte, ich hätte mich verhört. „Lusty? Hast du Lusty gesagt?“

„Das steht für Luftwaffe Secret Technology [die geheime Technologie der deutschen Luftwaffe]. Das ist der Titel der offiziellen Akte der U.S. Army Air Force über den Stand, auf dem sich das Geheimwaffenprogramm der deutschen Luftwaffe gegen Ende des Krieges befand. In der Air Force Historical Research Agency auf dem Maxwell-Luftwaffenstützpunkt gibt es ein Exemplar dieser Akte. Aber es ist rohes Datenmaterial, das heißt, es ist nie ausgewertet worden, daher ist es auch unverfälscht und beweisbar. Ich weiß allerdings nichts über den Inhalt. Du weißt, wie das ist in unserem Beruf, ich habe nie ein Alibi gefunden, um dorthin zu kommen. Vielleicht findest du ja eines.“

„Wo ist der Maxwell-Luftwaffenstützpunkt?“

„In Alabama. Wo der Himmel so schön blau ist. Etwas, das du kaum noch kennst, was?“

Ich bedankte mich und legte auf. Cross, so wußte ich, konnte ich von nun an nicht mehr um Informationen bitten. Er hatte, vor allem durch seinen Tonfall, unmißverständlich deutlich gemacht, daß für ihn hier Schluß war.

Ich dachte an die kommenden Monate. Außer einem Kurztrip nach Washington, wo ich über ein Luftwaffen-Symposium berichten sollte, würde ich beruflich nicht in den Staaten zu tun haben, und auch das Symposium würde erst in ein paar Monaten stattfinden. Die Reise auszudehnen, damit ich einen Abstecher nach Alabama machen konnte, kam nicht in Frage.

Ich rief die Air Force Historical Research Agency auf dem Maxwell-Luftwaffenstützpunkt in der Hoffnung an, ich könnte vielleicht eine Kopie der Lusty-Akte erhalten. Theoretisch, so sagte man mir, ginge das; das Problem sei nur, daß es die Akten nur auf Mikrofilm gebe und es Monate, vielleicht sogar Jahre dauern könne, bis man dem Antrag auf Freigabe stattgeben würde, um das System durchsuchen und mir den Bericht zukommen lassen zu können. Darüber hinaus befänden sich die Lusty-Akten in einem schlechten Zustand, was es schwierig machen würde, sie zu reproduzieren. Der beste und möglicherweise einzige Weg sei, sie vor Ort einzusehen, teilte mir die Leiterin der Behörde mit. Ich legte den Hörer auf, massierte mir die Augen und verspürte zum ersten Mal seit Jahren wieder das Verlangen nach einer Zigarette.

Ich hatte mich in einer weiteren Sackgasse verrannt, die kaum begonnen hatte, als sie schon wieder endete.

Im zweiten Teil dieses Artikels, der in der nächsten NEXUS-Ausgabe erscheint, lesen Sie: Die Akte LUSTY: Belege über ultra-geheime Waffentechnologie im Dritten Reich.

[Nick Cook ist britischer Journalist und Autor für Sachbücher und Belletristik. Seit mehreren Jahren ist er als Editor für Luftfahrt bei "Jane's Defence 'Weekly" tätig. Zusätzlich arbeitet er als Berater für Raumfahrt und ist Gründungsmitglied der Vereinigung Free Energy Congress.](#)