

Da ich die nächste Zeit auf Reisen sein werde, kann es sein, daß es zu Unterbrechungen in der Veröffentlichung der Artikel kommt.

Herwig Duschek, 23. 8. 2012

www.gralsmacht.com

972. Artikel zu den Zeitereignissen

Zur Geschichte der geistigen Mission des Deutschtums (61)

(Ich schließe an Artikel 971 an.)

Zur Weltraumtauglichkeit deutscher Entwicklungen schreibt Johannes Jürgenson¹:

Die Antriebstechnik für Weltraumflüge war vorhanden und funktionierte, wie der Weltraumflug der A4 /V2 zeigte. Es gibt Hinweise, daß auch an bemannten Stratosphären- bzw. Weltraumflügen gearbeitet wurde, wie Gehring und Rothkugel schreiben: „Zeitzeugen wie der Flugscheiben-Testpilot Roelicke behaupteten, die Erde aus dem Weltraum oder zumindest aus sehr großer Höhe gesehen zu haben. Das deutet auf eine Weltraumtauglichkeit oder zumindest Tauglichkeit für sehr große Flughöhen von Flugscheiben hin. Weltraumtauglichkeit setzt das Vorhandensein von Druckkabinen und Druckanzügen für die Besatzung voraus. Nach Aussagen einiger Zeitzeugen wie Oberingenieur Klein waren Druckkabinen und Druckanzüge in Flugscheiben vorhanden. Die technischen Voraussetzungen waren bereits einige Jahre zuvor geschaffen worden: Schon 1931 hatten die Junkers-Werke eine luftdicht abgeschlossene Pilotenkabine gebaut und getestet.

Bis 1945 haben sich neben den Junkers-Werken noch andere Einrichtungen wie die „Lilienthal Gesellschaft“ oder die „Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt“ erfolgreich mit der Entwicklung von als „Höhenkammern“ bezeichneten Druckkabinen befaßt.² Druckanzüge waren seit Beginn der vierziger Jahre in Deutschland vorhanden.³ Der von der Firma „Hetze & Draeger“ entwickelte Druckanzug wurde in der Unterdruckkammer der bereits im Zusammenhang mit der Flugkreiselersprobungsstelle Rechlin getestet. Dieser Druckanzug war weltweit der erste mit Gelenken ausgestattete zur Verbesserung der Beweglichkeit. Auch in der Flugmedizin wurden Untersuchungen durchgeführt, um die körperlichen Reaktionen in großer Flughöhe zu erkunden.⁴“ (S. 71 ff)

Die Luftfahrtforschungsanstalt (LPA) in Volkmarode/Braunschweig besaß einen 400 m langen unterirdischen Stollen, dessen Ein- und Ausgänge jeweils durch einen Gutshof getarnt waren. Der Stollen diente zu Windkanalmessungen neuer Fluggeräte. Man konnte durch Absaugen der Luft zu Testzwecken die Atmosphäre in 10.000 m Höhe und höher simulieren.⁵

¹ Das Gegenteil ist wahr 2, S. 110/ 111, Argo 2003

² Unter Anmerkung 84 steht im Text: *Muttray: „Anlage und konstruktiver Aufbau der Höhenkammern“, 1941*

³ Unter Anmerkung 85 steht im Text: *Seeler: „Pressure suits and pressure cabins in German aviation“, 1950*

⁴ Unter Anmerkung 86 steht im Text: *Benzinger: „Physiologische Grundlagen für Bau und Einsatz von Stratosphärenflugzeugen“, 1943*

⁵ Unter Anmerkung 87 steht im Text: *Renato Vesco: Intercettateli Senza Sparare“, 1968, U Mursia & Co, Milano*

Über die Technik der Flugscheiben schreibt Johannes Jürgenson⁶:

(Überlegungen zu einem Flugkörper in Kreisform) ... wurden im Deutschland der 30er und 40er Jahre in zahlreichen Versuchsprojekten realisiert. Informationen darüber waren lange verschollen und wurden in den letzten Jahren von Autoren wie Zunneck, Gehring, Rothkugel, Kreipl u.a. ausgegraben und veröffentlicht. Es gab eine Vielzahl von Projekten, die meist unabhängig voneinander und mit unterschiedlichem Erfolg vorangetrieben wurden. Ich möchte exemplarisch ein paar davon herausgreifen, zu denen verlässliche Unterlagen vorliegen:

- Der Ingenieur Joseph Andreas Epp hatte sich dem Flugzeugbau verschrieben. Er konstruierte 1941 ein 60 cm-großes Modell einer Flugscheibe, das seinen Testflug erfolgreich absolvierte. Das Modell wurde nach Peenemünde geschickt, wo sich seine Spur verliert⁷ Dort soll aber der Testflug einer sechs Meter messenden Flugscheibe stattgefunden haben, die Wernher von Braun mit Dr. Ringleb entwickelt haben soll, und die eventuell einen Nuklearantrieb hatte.⁸ Wernher von Braun hat nie einen Hehl daraus gemacht, daß in Peenemünde Flugscheiben getestet worden waren, obwohl er hinzufügte, sie seien nicht ausgereift gewesen.⁹ Von Epp stammt auch eines der wenigen authentischen Photos einer Flugscheibe vor 1945, das er im August 1944 in der Hohen Tatra gemacht hatte. Im Herbst 1944 wurde er von einem SS-Offizier konsultiert, da es in Prag offenbar bei einem dortigen Flugscheibenprojekt technische Probleme gegeben hatte. In den 50er Jahren entwickelt Epp ein verbessertes Flugscheiben-Modell, den „Omega-Diskus“, dessen Antrieb 1956 patentiert wurde. Er fand jedoch keinen Geldgeber zum Bau dieser Scheibe, die zehn Passagiere aufnehmen sollte. Andreas Epp verstarb allein und verarmt 1997 im Alter von 83 Jahren.
- In Peenemünde arbeitete auch der Strömungsspezialist Heinrich Fleissner an der Entwicklung von Flugscheiben.¹⁰ Ein dort gebauter Prototyp (der gleiche wie oben?) soll 3.000 km/h schnell gewesen sein. Nach dem Krieg hat Fleissner eine Flugscheibe patentieren lassen, fand jedoch ebenfalls keine Geldgeber. 1954 mußte er sein Patent kostenlos den USA überlassen.¹¹
- Dr.-Ing. Heinrich Richard Miethel stellte 1939 erste Überlegungen über das Prinzip des Flügelrades an. Er arbeitete offenbar bis 1943 in Peenemünde und anschließend in Breslau und/oder bei Prag. Die von ihm entwickelte Flugscheibe wurde von einem rotierenden Düsentriebwerk angetrieben. Nach dem schweren englischen Bombenangriff auf Peenemünde wurden verschiedene Projekte ausgelagert, z.T. nach Wiener Neustadt (wo eine 5-Meter-Flugscheibe Testflüge bis nach Wien gemacht haben soll), Breslau und die Gegend um Prag, wo offenbar gegen Kriegsende die Flugscheibenforschung konzentriert wurde. Abgesehen vom Prager Projekt (s.u.) soll er eine nicht-rotierende Scheibe von 42 m Durchmesser für drei Mann Besatzung gebaut haben.¹² Diese wurde in Peenemünde am 17.4. 1944 unter dem Namen „Überschall-Hubschrauber V7“ getestet und soll im zweiten Versuch eine Höhe von 24.200 m erreicht haben, mit Hilfe von zwölf

⁶ Das Gegenteil ist wahr 2, S. 114-118, Argo 2003

⁷ Unter Anmerkung 89 steht im Text: Eckardt, Gehring: „Flugscheiben über Peenemünde?“, 2001, Amun-Verlag

⁸ Unter Anmerkung 90 steht im Text: Interview mit Ing. Georg Klein im „Tagesanzeiger für Stadt und Kanton Zürich“, 1954

⁹ Unter Anmerkung 91 steht im Text: Persönliche Mitteilung eines ehemaligen Mitarbeiters von Braun, der in den 70er Jahren mit ihm befreundet war.

¹⁰ Unter Anmerkung 92 steht im Text: R. Sandner: „Der Vater der fliegenden Untertasse war ein alter Augsburg“, 1980, Schwäbische Neue Presse, Augsburg, Nr. 19 vom 2.5. 1980

¹¹ Unter Anmerkung 93 steht im Text: US Patent No.: 2,939,648

¹² Unter Anmerkung 94 steht im Text: Interview mit Ing. Georg Klein in der „Welt am Sonntag“ vom 26.4. 1953

probegeflogen, wie von Zeugen bestätigt wurde.¹⁶ Am 14. Februar 1945 soll eine 12,6 Meter-Version (andere Quellen sprechen von 14,4 Metern), das „BMW-Flügelrad II V1“, erstmals bemannt geflogen sein. Das Flügelrad tauchte in SS-Akten unter der Kennziffer „VM 2233“ auf und war unter SS-General Kammler zur Serienfertigung in Thüringen vorgesehen. Bei der Kapitulation der Wehrmacht war die Gegend um Prag noch in deutscher Hand¹⁷, und die Prototypen wurden ausgelagert oder vernichtet, um nicht in Feindeshand zu fallen. Miethe setzte sich zunächst nach Ägypten ab, wohin auch andere Deutsche geflüchtet waren, und war in den 50er Jahren angeblich am Bau des „AVRO-Cars“, einer (absichtlich?) mißlungenen amerikanischen Flugscheibe beteiligt. Belluzzo kehrte nach Italien zurück und veröffentlichte vor seinem Tod 1952 mehrere Artikel zum Thema Flugscheiben. Habermohl verschwand; Gerüchte besagen, er sei in die Sowjetunion verschleppt worden. Schriever soll in den 50er Jahren auf mysteriöse Weise verstorben sein. „Nach einer glaubwürdigen Zeugenaussage wurde Schriever 1964 noch gesehen. Es ist mittlerweile bekannt, daß Schriever bis 1966 in den USA auf einem geheimen Stützpunkt gearbeitet hat.“¹⁸

Die verschiedenen Hinweise zeichnen ein deutliches Bild von dem technischen Aufbau, der offenbar in mehreren Varianten erprobt wurde: ein Propellerrad (Flügelrad) rotiert um die feststehende, kreiselstabilisierte zentrale Einheit. Zum Start wurden offenbar zwei oder drei tangential angebrachte Feststoffraketen als „Hilfsmotor“ verwendet, wodurch die Flugscheibe senkrecht abhob, offenbar mit viel Lärm. In der Luft wurde zur Vorwärtsbeschleunigung ein Raketen- oder Turbinentriebwerk verwendet, wobei das Flügelrad durch das Phänomen der Autorotation keinen Antrieb mehr benötigt und trotzdem durch sein Profil den nötigen Auftrieb liefert. Mit einem Zusatzantrieb, wahrscheinlich dem bekannten Walter-Antrieb, war auch Schweben in der Luft und sanfte Landung möglich. Soweit der Stand der „konventionellen“ Flugscheibentechnik, deren Erprobung in Peenemünde Wernher von Braun bestätigt hat.

Diese Technik erklärt aber nicht den geräuschlosen und leistungsfähigen Antrieb der „modernen“ Flugscheiben (Gralscheiben). Es muß neben den bekannten Forschungen ein völlig anderes System entwickelt worden sein: mit ungewöhnlichen Beschleunigungen, seltsamem Leuchten und extrem hohen Geschwindigkeiten ...

Mit den Ausführungen Jürgensons – die noch erweitert werden könnten – ist der Nachweis erbracht, dass bis Ende des zweiten Weltkrieges an der Entwicklung der Flugkörper in Kreisform (z.T. bis zur Flugfähigkeit) gearbeitet wurde.

Ein Flugkörper in Kreisform ist auch eine Gralscheibe¹⁹, wenngleich sie sich von einer Flugscheibe u.a. durch die Menschen²⁰, die sie bedienen unterscheidet. Die Gralskraft (Raumkraft, Urkraft, Vril) ist nicht mit einem irdischen Prinzip vergleichbar. Die Grals-Kraft ist ein kosmisches Prinzip, wie die Sonne ein kosmisches Prinzip ist, aber im Irdischen seine Wirkungen hat.

Der Mensch ist als Geist ein kosmisches Wesen. Durch den kosmischen Menschen bewahrt sich das kosmische Leben in der Grals-Kraft. Das kosmische Leben ist ursprünglicher

¹⁶ Unter Anmerkung 98 steht im Text: www.luftarchiv.com/domain/ufo

¹⁷ Siehe Artikel 970 (S. 2)

¹⁸ Unter Anmerkung 99 steht im Text: *Anmerkung des Webmasters von www.luftarchiv.com*

¹⁹ Die ersten Modelle der Gralscheiben waren Rundflügler. Später wurden auch andere Formen entwickelt (ich behalte auch bei diesen Modellen den Begriff der „Gralscheibe“ bei).

²⁰ Siehe Artikel 872 (S. 5-8)

ist als das irdische Leben. Die Grals-Menschen dienen der kosmischen Christus-Sonne, um in sich das Christus-Leben („Ich bin das wahre Leben“) zur Wirksamkeit kommen zu lassen. Diese kosmische Christus-Sonne ist überkonfessionell.

Weiter schreibt Johannes Jürgenson²¹: *Obwohl auch die Spuren der „konventionellen“ Flugscheiben, gewissermaßen der ersten Generation, von den Deutschen und (was davon übrig war) später von den Alliierten verwischt worden sind, hat man doch deren Konstrukteure (Epp, Mieth, Belluzzo, von Braun, Fleißner u.a.) 1945 den Alliierten überlassen²², wahrscheinlich deshalb, weil man inzwischen über eine bessere Technik verfügte. Das würde erklären, warum man über die konventionellen Flügelräder nur spärliche, über die neuartigen Scheiben aber gar keine technischen Quellen findet. Lediglich die zahllosen Sichtungen und Zeugenaussagen bestätigen die Existenz und technischen Möglichkeiten dieser zweiten Generation von Flugscheiben.*

Gemeint sind hier die Gralsscheiben. Die Entwicklung derselben ging offensichtlich parallel zur Flugscheibenentwicklung – erstere war aber schon 1942 ausgereift²³.

Johannes Jürgenson schreibt weiter: *Es gibt mehrere Orte, die als Produktionsstätten und zur Erprobung von Flugscheiben in Frage kommen: von Peenemünde wissen wir es, außerdem bietet sich die Erprobungs-Stätte der Luftwaffe Rechlin mit zwei Flughäfen an, 60 km südwestlich von Peenemünde gelegen. Ab 1943 lag die Gegend jedoch zu sehr in Reichweite feindlicher Bomber, so daß vieles nach Süden verlagert wurde. Das Gebiet um Prag war ideal, da es in Böhmen auch viele Zulieferbetriebe, Feinmechanik-Werkstätten sowie die Skoda-Werke gab.*



Auch die Wiener Neustädter Flugzeugwerke, die die Me 109 in Lizenz bauten, werden im Zusammenhang mit dem Flugscheibenbau erwähnt. Dort soll eine Abteilung unter Leitung der SS eine flugfähige Scheibe entwickelt haben. Breslau wird ebenfalls genannt, in dessen Umgebung unterirdische Anlagen ausgebaut worden waren. Daß Breslau beim Vorrücken der Roten Armee zur Festung erklärt und relativ lange gehalten wurde, könnte darauf hindeuten, daß dort besonders wichtige Dinge gefertigt und bis zu ihrem Abtransport geschützt werden mußten.

²¹ Das Gegenteil ist wahr 2, S. 118-120

²² Diese gehörten offensichtlich nicht der Gralsmacht an.

²³ Siehe Artikel 970 (S. 1)

Dasselbe gilt für Thüringen, das zum „Schutz- und Trutzgau“ ernannt worden war. Im Jonastal und beim Truppenübungsplatz Ohrdruf gab es ausgedehnte Stollensysteme, wo die V1, A4/V2 und andere kriegswichtige Technik (A9/A10) unterirdisch montiert wurde. In Ohrdruf hatte man schon 1935 unterirdische, getarnte autarke Nachrichtenzentralen gebaut, und 1944/45 wurden die unterirdischen Anlagen erweitert, als Rückzugsort für das Oberkommando der Wehrmacht. Dazu kam es nie, weil Hitler sich weigerte, Berlin aufzugeben. Es gibt mehrere Aussagen von Zeitzeugen²⁴ die auf den Bau von Flugscheiben in der Gegend hinweisen. Auch die Namen von Schriever und Miethe werden genannt. Bei Luisental und Rippersroda sollen 1944 Testflüge von „Rundflugzeugen“ stattgefunden haben.

Thüringen muß das Hochtechnologiezentrum Deutschlands gewesen sein, da u.a. auch die wichtigsten Stätten der Atomforschung dort lokalisiert wurden ... Die ausgedehnten Stollensysteme erlaubten bis zum Schluß eine von Bomben relativ ungestörte Produktion. Vor dem Eintreffen der Amerikaner wurden die Anlagen, die nicht ausgelagert werden konnten, von der SS vernichtet. Die Stolleneingänge wurden gesprengt oder versiegelt, getarnt und mit Sprengfallen gesichert. Dennoch sollen sechs fertige Atombomben von den Amerikanern hier erbeutet worden sein sowie „sieben Flugobjekte, welche sie noch nie gesehen hatten.“ Heimatforscher versichern, daß große Teile der unterirdischen Anlagen bis heute nicht entdeckt sind, teils aufgrund hervorragender Tarnung, teils aus Angst vor Sprengfallen ...

(Fortsetzung folgt.)

²⁴ Unter Anmerkung 100 steht im Text: siehe Zunneck: „Die totale Manipulation“