

Gerhard Wiechmann, *Von der deutschen Flugscheibe zum NAZI-UFO. Metamorphosen eines medialen Phantoms 1950-2020*, Paderborn: Brill Schöningh 2022, 174 S., 39,90 €, ISBN: 978-3-506-78742-2

Wer sich mit dem UFO-Thema beschäftigt, weiß, dass dieses wellenförmigen Konjunkturen unterliegt. Auf Phasen großen öffentlichen Interesses folgen mit einer gewissen Regelmäßigkeit solche, in denen das Thema lediglich in Nischen weiterexistiert. Aktuell erfahren UFOs – oder um die sich derzeit etablierende Neubezeichnung aufzugreifen: UAPs (Unidentified Aerial Phenomena) – eine durchaus ungeahnte Hochkonjunktur. Ausgelöst wurde diese durch eine Ende 2017 einsetzende Welle der Berichterstattung etablierter Medien in den USA zu einem nichtöffentlichen Programm mit der Bezeichnung *Advanced Aerospace Threat Identification Program* (kurz AATIP), welches sich entsprechenden Medienberichten zufolge der Untersuchung von UFO-Sichtungen widmete.¹ In diesem Zusammenhang wurden auch drei Videos veröffentlicht, die angeblich von US-Kampffjet-Piloten aufgenommen wurden und unidentifizierte Flugobjekte zeigen sollen – was das US-Verteidigungsministerium später offiziell bestätigte. Insgesamt führte diese Entwicklung zu einer veränderten Bewertung des UFO-Themas im öffentlichen Diskurs in den USA, die inzwischen auch auf andere westliche Länder ausstrahlt.² Die US-Administration stuft UFOs als potenzielle Gefahr für die nationale Sicherheit ein, sie sind Thema von Kongress-Anhörungen und es gibt inzwischen (wieder) eine

¹ Siehe etwa: Helene Cooper, Ralph Blumenthal und Leslie Kean, *Glowing Auras and 'Black Money': The Pentagon's Mysterious U.F.O. Program*, in: *The New York Times* v. 16. Dezember 2017.

² Vgl. Andreas Anton und Alan Schink, *Der Kampf um die Wahrheit. Verschwörungstheorien zwischen Fake, Fiktion und Fakten*, München 2021, S. 190-200, 722-762.

US-Behörde zur Untersuchung des UFO-Phänomens.³ In Deutschland, wo die Medienlandschaft dem UFO-Thema traditionell kritischer gegenübersteht als in den USA, titelte der SPIEGEL im Juni 2021: „Sind wir noch allein? Die UFO-Akten des Pentagon und die Suche nach Leben im All“. Im entsprechenden Artikel wird die Frage diskutiert, ob hinter der einen oder anderen UFO-Sichtung nicht tatsächlich Außerirdische, „Kundschafter einer hochtechnisierten Superzivilisation“ stecken könnten.⁴ Auch andere Leitmedien griffen das Thema auf und rätselten, wie die eigentümlichen Objekte zu erklären sind, die vom US-Militär beobachtet wurden. Kurzum: UFOs sind derzeit wieder in aller Munde.

Mitten in dieser neu angefachten öffentlichen Diskussion zum UFO-Phänomen erschien im letzten Jahr ein Buch des deutschen Militärgeschichtlers Gerhard Wiechmann, das sich mit einer sehr speziellen Facette der Thematik befasst: dem Mythos der „Nazi-UFOs“. Das Hauptkenntnisinteresse des Buches besteht darin, die Entstehung dieses Mythos zu rekonstruieren, also der Frage nachzugehen, wie genau die Vorstellung in die Welt kam, dass deutsche Ingenieure am Ende des Zweiten Weltkrieges im Rahmen geheimer Projekte zur Entwicklung neuer Waffen Flugscheiben konstruiert, gebaut und getestet hätten, die über bis dahin unerreichte Flugeigenschaften verfügten. Der Topos des „Nazis-UFOs“ spielt heute nicht nur im popkulturellen Kontext eine gewisse Rolle, etwa in der Science-Fiction-Komödie *Iron Sky* aus dem Jahr 2012, wo ironisch darauf Bezug genommen wird, sondern hat im Laufe der Jahre eine Entwicklung durchlaufen, die die Legende der deutschen Reichsflugscheiben weit über rechtsradikalesoterische Kreise hinaus für viele Menschen zu einer historischen Realität hat werden lassen. Es wurde also höchste Zeit, dass das Thema gründlich historisch bearbeitet wird.

³ Vgl. Andreas Anton und Fabian Vugrin. „UFOs exist and everyone needs to adjust to that fact.“ (Dis)Information Campaigns on the UFO Phenomenon, in: *Journal of Anomalistics* 22 (2022), S. 18-35.

⁴ Marco Evers, Unheimliche Begegnung der dritten Art, in: *Der SPIEGEL* v. 26. Juni 2021.

Wiechmann gliedert sein Buch in eine Einleitung, drei Hauptkapitel und Schlussbetrachtungen. Der Inhalt folgt im Wesentlichen einer chronologischen Darstellung verschiedener Ereignisse, die letztlich den Mythos des „Nazi-UFOs“ konstituiert haben. Eine Besonderheit besteht darin, dass der Autor immer wieder die Kernaussagen oder Hautargumente der von ihm analysierten Quellen in Listen zusammenfasst, was für das Verständnis der wesentlichen Einflussfaktoren für die Entstehung der Legende von den Nazi-Flugscheiben überaus hilfreich ist. Den Ursprung des Mythos verortet Wiechmann Ende der 1940er Jahre. 1947 erscheint der Science-Fiction Roman *Rocket Ship Galileo* des US-amerikanischen Autors Robert A. Heinlein, in dem drei Jugendliche auf einer Pioniermission auf dem Mond landen und dort auf Nazis treffen, die auf dem Mond eine Basis errichtet haben. Für Wiechmann ist Heinlein damit der „Erfinder der ‚Mond-Nazis‘“, die allerdings zu diesem Zeitpunkt noch „keine Fliegende Untertasse, sondern eine ‚normale‘ Rakete als Weltraumschiff benutzten“ (S. 11). Ein weiterer wichtiger Teil des Nährbodens, aus dem der Mythos des „Nazi-UFOs“ erwachsen konnte, ist das ebenfalls 1947 in Brasilien erschienene Buch *Hitler esta vivo* („Hitler lebt“) des Journalisten Ladislao Szabó. Darin behauptet der Autor, dass Hitler, Eva Braun und diverse NS-Größen am Ende des Krieges auf eine seit 1938 errichtete Geheimbasis auf der Antarktis geflohen seien. Als Begründung für seine Behauptungen führte Szabo unter anderem an, dass noch im Juli und August 1945 zwei deutsche U-Boote in den argentinischen Kriegshafen *Mar de Plata* einliefen und dass es Ende 1946 ein Großmanöver des US-Militärs in der Antarktis gab, das auf einen geheimen deutschen Militärstützpunkt hinweisen könnte. Szabós Spekulationen wurden nach 1950 kaum noch zur Kenntnis genommen, fasst Wiechmann zusammen, sollten aber später im Rahmen des Mythos vom „Nazi-UFO“ durchaus noch eine gewisse Wirkung entfalten.

Ab Anfang der 1950er Jahre tauchten in Italien und Deutschland mehrere Personen in den Medien auf, die von sich behaupteten, während des Zweiten Weltkrieges an

Geheimprojekten mitgewirkt zu haben, in denen es um die Entwicklung von Flugescheiben gegangen sei. Den Anfang machte im März 1950 der italienische Ingenieur Giuseppe Belluzzo, der nach eigenen Angaben 1941 ein Fluggerät mit einer rotierenden Scheibe erfunden habe, das als Angriffswaffe dienen sollte, aber im Krieg nicht mehr zum Einsatz gekommen sei. Kurze Zeit später griff der *SPIEGEL* die Geschichte auf und präsentierte einen gewissen Rudolf Schriever, angeblich Flugzeugbau-Ingenieur, der seinerseits behauptete, 1942 die Idee für eine Flugscheibe gehabt und 1943 Ingenieure in Prag mit technischen Zeichnungen und Berechnungen betraut zu haben. Für Wiechmann ist dieser *SPIEGEL*-Artikel „die wohl in der Literatur und im Internet am häufigsten zitierte Quelle zum Flugscheibenmythos“ (S. 32). Sein Flugkreisel könne Horizontalgeschwindigkeiten von 4.200 Stundenkilometern erreichen und hätte eine Reichweite von 6.000 Kilometern, führte Schriever im *SPIEGEL* aus. Spätestens hier, so Wiechmann, hätte der Redaktion klar werden müssen, dass

„es sich nur um die Beschreibung eines Phantasieprodukts handeln konnte, das zu den physikalischen Möglichkeiten in eklatantem Widerspruch steht.“

Schriever behauptete, die Pläne für den Flugkreisel auch nach dem Krieg noch besessen zu haben, sie seien ihm allerdings 1948 aus dem Gartenhaus seiner Schwiegereltern gestohlen worden. Statt diese abenteuerliche Geschichte in Frage zu stellen, zeichne sich der *SPIEGEL*-Artikel durch

„die Abwesenheit jeglichen kritischen reflektierenden Kommentars seitens der Redaktion aus, was weitreichende Folgen für die Zukunft haben sollte“ (S. 35),

schlussfolgert Wiechmann. Im Folgenden erschienen mehrere Artikel und Artikelserien in Boulevardzeitschriften, die die Geschichte immer weiter ausschmückten und weitere vermeintliche Erfinder und Konstrukteure der Flugscheiben ins Spiel brachten, von denen zum Teil nicht einmal klar ist, ob sie je existierten, wie etwa bei den in den entsprechenden

Texten häufig genannten Ingenieuren Richard Miethe und Otto Habermohl. Zur Verwirrung beigetragen haben dürfte die Tatsache, dass die Namen der vermeintlichen Flugscheiben-Konstrukteure in den verschiedenen Artikeln in unterschiedlichen Schreibweisen auftauchten. Aus Belluzo wurde Bellonzo, aus Richard Miethe Robert Miehter.

Einen vorläufigen Höhepunkt erreichte die Geschichte über die angeblichen Flugscheiben des ‚Dritten Reiches‘ mit einem Interview in der *Welt am Sonntag* im April 1953, damals die zweitgrößte deutsche Wochenzeitung. Interviewt wurde ein gewisser Georg Klein, der im Krieg angeblich Sonderbeauftragter des Rüstungsministers Albert Speer war, was sich jedoch nicht verifizieren lässt. Klein behauptete, im Februar 1945 in Prag Augenzeuge des Starts einer bemannten Flugscheibe gewesen zu sein, die eine Spitzengeschwindigkeit von 2.200 Stundenkilometern erreicht habe. Es seien bis Ende 1944 insgesamt drei verschiedene Typen von Flugscheiben konstruiert worden. Die Konstruktionspläne und Mitarbeiter der Projekte seien bei Kriegsende zum Teil „in russische Hände gefallen“ (S. 67). Das Interview wurde von Werner Keller geführt, der kurze Zeit später mit seinem Buch *Und die Bibel hat doch recht* (1955) weltbekannt werden sollte. Wie schon zuvor der Artikel im *SPIEGEL*, trug auch dieses Interview in der *Welt am Sonntag* maßgeblich zur Etablierung des Flugscheiben-Mythos bei. Die Popularisierung der Thematik muss dabei im Kontext des allgemeinen öffentlichen Interesses am UFO-Phänomen zu Beginn der 1950er Jahre gesehen werden. Schließlich boten die Erzählungen über die geheimen Entwicklungen von Flugscheiben in der NS-Zeit eine mögliche Erklärung für die zunehmenden Sichtungen rätselhafter Flugobjekte in den USA und Europa. Wenn Deutschland bereits im Krieg derartige Fluggeräte entwickelt hatte, warum sollten jene Fliegenden Untertassen, von denen seit 1947 laufend die Rede war, nicht Weiterentwicklungen deutscher Technologie in den USA und Russland sein? So hielt die Wochenzeitschrift 7 Tage im April 1954 fest: „Fliegende Untertassen existieren. Und ihre ersten Konstrukteure waren – Deutsche!“ (S. 73)

Im Jahr 1956 erlangten die NS-Flugscheiben ‚amtliche‘ Bestätigung, wie Wiechmann im dritten Kapitel seines Buches darlegt. Im auf militärische Fachliteratur spezialisierten Münchner J. F. Lehmanns Verlag erschien das Buch *Die deutschen Waffen und Geheimwaffen des 2. Weltkrieges und ihre Weiterentwicklung* von Rudolf Lusar, nach eigenen Angaben Major der Reserve a.D. Hier ist zu lesen, dass

„deutsche Forscher und Wissenschaftler bereits während des Krieges die ersten Schritte zu diesen ‚Fliegenden Untertassen‘ getan und solche an das Wunderbare grenzenden Fluggeräte auch gebaut und erprobt haben“ (S. 106).

Das Buch wurde grundsätzlich positiv rezensiert, beanspruchte, so Wiechmann, „aufgrund des Publikationsortes und der beruflichen Expertise des Verfassers Glaubwürdigkeit“ (ebd.) und erfuhr bis in die 1990er Jahre mehrere Neuauflagen. Die Quellen für Lusars Darstellungen der Flugscheiben waren offensichtlich Flugfachzeitschriften und Sekundärliteratur, er folgte eng den Presseartikeln Anfang der 1950er Jahre und erhob damit zweifelhafte Aussagen von vermeintlichen Augenzeugen zu historischen ‚Tatsachen‘, was weitreichende Folgen haben sollte: Ein Jahr später wurde in einer Publikation des Bundesamtes für Zivilschutz unter direktem Bezug auf Lusar über die „fliegende Untertasse der deutschen Luftwaffe“ berichtet – was die Geschichte gleichsam offiziell bestätigte. 1958 erschien unter der Ägide des Verteidigungsministeriums ein *Militärisches Taschenlexikon*, in dem die Existenz der Flugscheiben abermals als Tatsache beschrieben wurde. Diese wären 1944 flugfähig gewesen und wären nach dem Krieg „wahrscheinlich vorwiegend in russische und amerikanische Hände“ (S. 111) übergegangen. Wiechmann fasst zusammen:

„Mit Lusars Publikationen von 1956 und dem militärtechnischen Taschenbuch von 1958/61 hatten die Zeitungsenten der frühen 1950er Jahre eine phantastische Transformation erfahren: Aus einer Fiktion der Presse waren amtliche Fakten geworden“ (Ebd.)

In den folgenden Jahren wurde es etwas ruhiger um die NS-Flugscheiben. 1975 griff der Luftfahrtarchivar Hans Justus Meier das Thema in der Zeitschrift *Luftfahrt International* auf und kam zu dem Ergebnis, dass es derartige Fluggeräte nie gegeben hätte. Er begründete sein Urteil vor allem damit, dass es keinerlei Akten gäbe, die die Existenz der Flugscheiben nachweisen und dass darüber hinaus auch physikalische und aerodynamische Gründe dagegen sprächen, dass derartige fliegende Scheiben jemals gebaut, geschweige denn getestet wurden. Dass sich die entsprechende Legende dennoch derart verbreiten konnte, erklärt sich Meier wie folgt:

„In den ersten Jahren nach dem Krieg, als noch keine wirklich authentischen Dokumente über die Geheimwaffenentwicklungen des 3. Reiches verfügbar waren, hatten Aufschneider, Fantasten und verkrachte Erfinder herrliche Zeiten, denn jede, auch die unmöglichste Story, wurde begierig ‚geschluckt‘. Nur so ist es zu erklären, dass zahlreiche Meldungen, wie die über die ominösen Flugkreisel, kritiklos veröffentlicht und ebenso bereitwillig von vielen geglaubt wurden.“ (S. 121)

Damit hätte, so Wiechmann, die Legende der NS-Flugscheiben 30 Jahre nach dem Krieg begraben werden können. Doch es kam anders.

1991 erschien in dem *Oberbayrischen Volksblatt* eine fünfteilige Artikelserie über das „Geheimprojekt Flugscheibe“. Als „Erfinder“ der Flugscheibe wurde hier ein Mann namens Andreas Epp genannt, der bereits Ende der 1950er Jahre als Konstrukteur eines zwei Meter großen Flugscheiben-Modells in der Presse erschienen war. Epp behauptete, als Ingenieur bei der Wehrmacht gearbeitet zu haben. Während des Krieges sei ihm die Idee für einen scheibenförmigen Flugkörper gekommen. Er habe entsprechende Pläne an das Reichsluftfahrtministerium gesandt und von dort den Auftrag erhalten, ein Modell eines solchen Fluggerätes zu bauen. Dieses Modell habe wiederum als Grundlage für den Bau der Flugscheiben von Habermohl und Schriever gedient. Belege für all dies gibt es nicht und die Biografie von Epp erscheint ebenso nebulös

wie jene anderer vermeintlicher Flugscheiben-Konstrukteure. Dies änderte jedoch nichts daran, dass Epp im Lauf der 1990er Jahre zu einem der wichtigsten Protagonisten des Nazi-UFO-Mythos im deutschsprachigen Raum wurde. 1992 wurde Epp für eine Video-Dokumentation mit dem Titel *UFO – Geheimnisse des Dritten Reichs* interviewt, in der suggeriert wird, dass deutsche Flugscheiben in der Antarktis und im Weltraum operieren könnten. Über das Internet erlangte diese Videoproduktion nach und nach weltweite Verbreitung. 2004, sieben Jahre nach Epps Tod, verkündete die *Bild*-Zeitung, „Hitler ließ UFOs bauen“ (S. 136) und nannte Epp als deren Erfinder. Dies verleitet Wiechmann, dessen Buch sich ansonsten durch einen sehr sachlichen Stil auszeichnet, zu der sarkastischen Bemerkung:

„Man darf davon ausgehen, dass Andreas Epp, ein Baron Münchhausen des 20. Jahrhunderts, diese späte Ehrung in Deutschlands auflagestärkster Tageszeitung größte Freude bereitet hätte“. (S. 137)

Im Verlauf der 1990er Jahre vollzog sich endgültig die Verbindung der Legende der Reichsflugscheiben mit rechtsradikal-esoterischem Gedankengut, wie sie zuvor etwa bereits von dem in Kanada lebenden deutschen Autor Ernst Zündel in seinem Buch *UFOs, Nazi Secret Weapon?* propagiert wurde. Nach und nach verschmolzen die Behauptungen über ein Weiterleben Hitlers nach dem Krieg, eine geheime Nazi-Basis auf der Antarktis, das UFO-Thema und die Legende über die deutschen Flugscheiben zum „Nazi-UFO“-Narrativ, welches sich im Internet schnell verbreitete und eine Eigendynamik zu entwickeln begann – bis hin zu popkulturellen Referenzen wie *Iron Sky*.

Mit Wiechmanns Buch liegt die wohl bisher gründlichste historische Rekonstruktion der Entstehung und Verbreitung des Mythos vom Nazi-UFO vor. In penibler Kleinarbeit hat der Autor Quellen zusammengetragen und analysiert und so ein detailliertes Verständnis dafür erarbeitet, wie es dazu kommen konnte, dass eine groteske Legende zu einer Art amtlich

bestätigter Wahrheit wurde – und damit eine erhebliche Wirkung entfalten konnte. Es war letztlich eine Kombination aus verschiedenen Faktoren: Nach dem Krieg konnten etliche deutsche Luftfahrtingenieure, Techniker und Konstrukteure nicht mehr in ihrem Bereich arbeiten und nahmen jede Gelegenheit wahr, um den Wiederaufbau einer deutschen Luftfahrtindustrie zu propagieren. Darunter waren offensichtlich auch solche, die es mit der Wahrheit nicht ganz so ernst nahmen und von abenteuerlichen Geheimwaffen-Projekten in der NS-Zeit berichteten, was ihnen auch deshalb ein erhebliches Maß medialer Aufmerksamkeit bescherte, weil in der deutschen Nachkriegsöffentlichkeit die NS-Propaganda von der „Wunderwaffe“ durchaus noch gewisse Nachwirkungen entfaltete. Entsprechende Behauptungen waren schwer zu überprüfen, da Akten über deutsche Waffenentwicklungen in der Kriegszeit entweder vernichtet oder im Besitz der Alliierten waren. Hinzu kam die öffentliche Diskussion über UFOs, die Anfang der 1950er Jahre an Fahrt aufnahm und den Geschichten über die deutschen Flugscheiben zusätzlichen Auftrieb verschaffte. Am Ende waren es aber vor allem leichtgläubige, unkritische Journalisten, die aus Gerüchten eine Legende und aus einer Legende schließlich eine Wahrheit werden ließen. So gesehen ist Wiechmanns Buch über das konkrete Thema des „Nazi-UFOs“ hinaus ein Lehrstück für Prozesse der medialen Konstruktion von Wirklichkeit. Es bleibt zu hoffen, dass Wiechmanns hervorragende Bearbeitung der Thematik mehr Resonanz erzeugen wird als vorangegangene Versuche, dem Mythos des „Nazi-UFOs“ historische Tatsachen entgegenzusetzen.

Zum Rezensenten:

Dr. Andreas Anton ist Soziologe und arbeitet als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Grenzgebiete der Psychologie und Psychohygiene in Freiburg im Breisgau.