

LUFTFAHRT

UNTERTASSEN

Sie fliegen aber doch

Es handelt sich lediglich um Fehldeutungen gewöhnlicher Luftfahrzeuge, kombiniert mit einer milden Form der Massenhysterie und verführten Aprilscherzen. Das routinemäßige Beruhigungs-Dementi des US-Verteidigungsministeriums konnte jedoch nicht verhindern, daß die Meldungen über das Auftauchen der „Fliegenden Untertassen“ Ende März zur Lawine schwoilen. Von Uruguay bis zur Türkei, von Mexiko bis Oesterreich herrschte die Epidemie der fliegenden Scheiben.

Als die Kurve des fast dreijährigen Untertassen-Fiebers ihren Höhepunkt erreichte, meldeten sich die ersten „Erfinder“. So der italienische Wissenschaftler Prof. Giuseppe Belluzzo, Turbinen-Ingenieur, Fachmann für Raketen- und Geschützbau und Wirtschaftsminister unter Mussolini.

„Ich selbst habe die Pläne entworfen“, ließ er sich vernehmen. „Der Durchmesser der rotierenden Leichtmetallscheibe betrug zehn Meter. Als Treibstoff wurde eine Mischung von komprimierter Luft und Naphta verwendet, wie bei den Düsenflugzeugen. Das komprimierte Gas strömte aus zwei entgegengesetzt an der Scheibe angebrachten Strahlrohren, der Apparat wurde in rotierende Bewegung versetzt und bewegte sich in der Luft weiter.“

Bereits 1942 hätten Hitler und Mussolini Versuche mit „Fliegenden Untertassen“ durchführen lassen, die Ferngeschosse tragen sollten. „Leider“, bedauerte Belluzzo, „sind die Pläne auf der Flucht Mussolinis nach Norditalien verlorenge-

gangen.“ Gegenwärtig würden sie wahrscheinlich von „irgendeiner Großmacht zu Studienzwecken“ abgeschossen.

In Norddeutschland meldete sich Hans-Joachim Brux, ein 27jähriger Bastler, der gegen Kriegsende im Junkers-Ausweichwerk Brandis bei Leipzig Versuchsflugzeuge in Tellerform gesehen haben will, die „Fliegende Bierdeckel“ oder „Blattlaus“ genannt wurden. Für den Photoreporter des „Weserkurier“ warf Brux sogar sein neuestes Kleinmodell im Kuhstall in die Luft.

In Philippeville, Algerien, kündigte der französische Regierungsangestellte Francois Martial das Modell einer „Super-Untertasse“ an. „Meine Super-Untertasse hat einen Durchmesser von 70 Metern und kann 35 Passagiere befördern. Als Antrieb sind fünf Motoren vorgesehen.“ Damit will Martial den Gegenbeweis zu allen Untertassen-Dementis führen.

Die mußte das amerikanische Verteidigungsministerium seit dem 24. Juni 1947 in regelmäßigen Abständen veröffentlichen. An jenem Tag hatte Geschäftsmann Kenneth Arnold aus Boise, Idaho, auf einem Flug über den Mount Rainier in Washington zum ersten Male neun Untertassen-ähnliche Objekte beobachtet. „Sie flogen vollkommen geräuschlos, in Formation, so ähnlich wie der Schwanz eines Drachens. Ihre Geschwindigkeit betrug ungefähr 2000 Stundenkilometer, gab Arnold an. „Ich kann es kaum glauben, aber ich sah sie.“

Die Zeitungen trugen die Geschichte in die Runde. Wissenschaftler nahmen Stellung: „Unsinn, das sind Flecke vor den Augen.“ Kurze Zeit später meldeten sich in Seattle fünfzehn Personen, die „Fliegende Untertassen“ gesehen haben wollten. Zwei Sheriffs in Portland beobachteten 20 „Flying Saucers“, die in Kiellinie „wie der Teufel“ westwärts

flogen. Aehnliche Beobachtungen wurde aus fast allen Staaten der USA und Kanada gemeldet. Luftfahrtsachverständig registrierten die Untertassen-Saison als „Massenhysterie“, und die englische Presse stellte Vergleiche mit der Seeschlange von Loch Ness an.

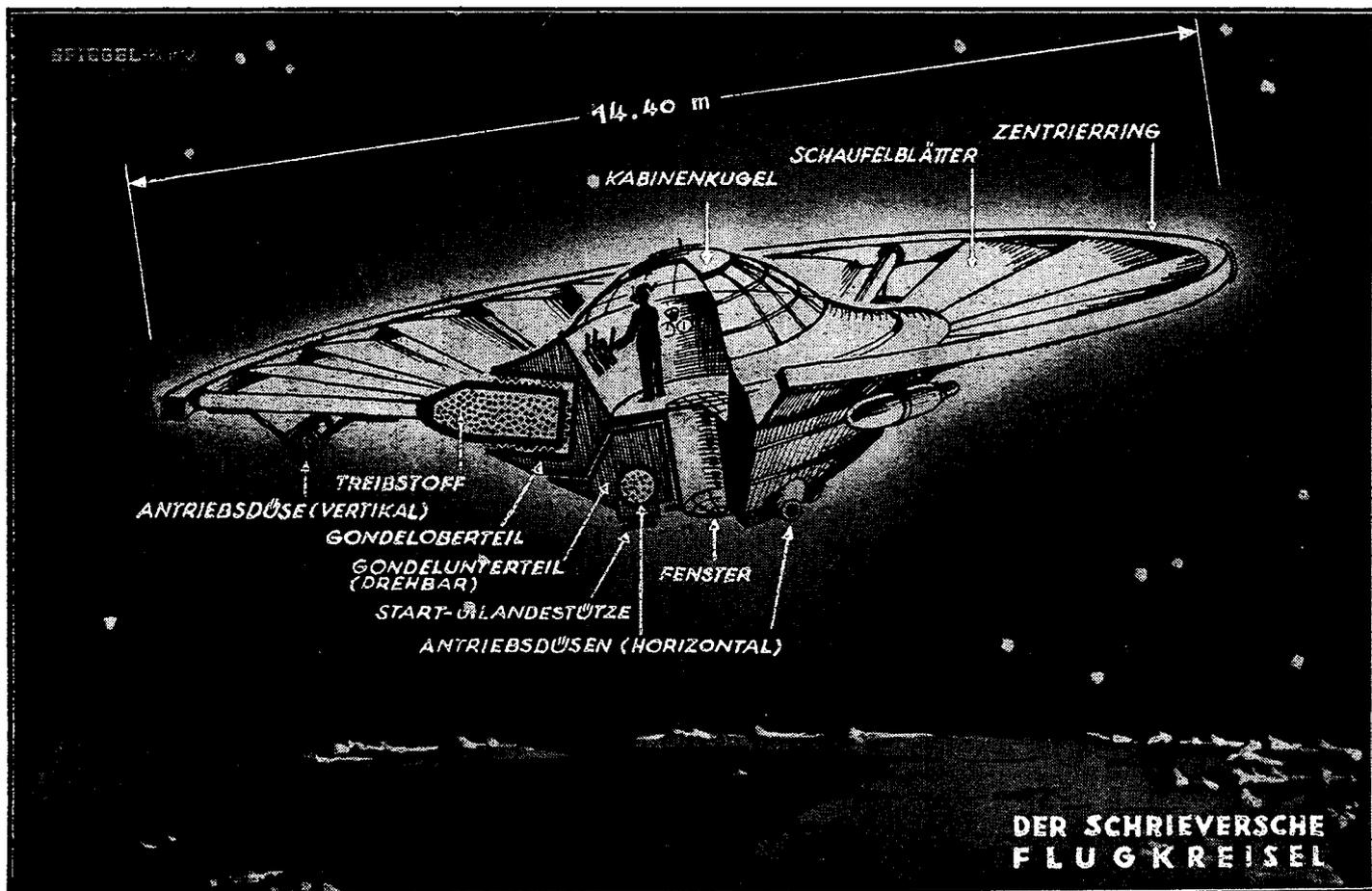
Einige Wochen vergingen, dann gabe E. J. Smith und Ralph Stevens, zwei erfahrene Flugkapitäne der United Air Lines, eidesstattliche Erklärungen ab: Au dem fahrplanmäßigen Flug Nr. 105 von Boise nach Portland hatten sie fünf „merk würdige Objekte“ gesichtet. „Sie flogen mit großer Geschwindigkeit. Ihre Oberseite schien gewellt, ihre Unterseite glatt zu sein.“

Die Wissenschaftler zogen andere Täuschungsmöglichkeiten in Betracht: Reflexion des Sonnenlichtes, Meteorikristalle, Eiskristalle, Hagelkörner. Denn die Sternwarten konnten keine ungewöhnlicher Himmelserscheinungen verzeichnen. Auch auf den Radarschirmen des US-Verteidigungsgürtels waren keine fremden Objekte gesichtet worden.

Die Wochen vergingen, neue Untertassen kamen. Kleine Kinder sahen kleine Untertassen. Ein Goldsucher in den Cascade Mountains beobachtete sechs fliegende Scheiben. „Daraufhin tanzte die Nadel meines Kompasses wie wild.“

Das Untertassen-Delirium schlug sich in den Washingtoner Regierungsstuben nieder. Die US-Luftwaffe stellte „Project Saucer (Untertasse)“ auf. Air Force-Spezialisten sollten alle Einzelheiten über die Beobachtung „unbekannter Luft-Phänomene“ sammeln. Sie waren vollbeschäftigt. Die Untertassen flogen ohne Unterlaß.

Im Januar 1948 wurde über dem amerikanischen Luftwaffenstützpunkt Godman bei Fort Knox, Kentucky, ein Objekt gesichtet, „das wie ein Trichter aussah, aus



dem oben rotes Licht herauskam“. Drei Jagdflugzeuge nahmen die Verfolgung auf. Captain Thomas F. Mantell verfolgte das Gebilde bis auf 7000 Meter Höhe. Später fand man die Trümmer seiner Maschine. „Es ist anzunehmen, daß Sauerstoffmangel als Absturzursache vorliegt.“

Im Oktober meldete Leutnant George F. Gorman von der National Guard des Staates Nord-Dakota einen Luftkampf mit einer Untertasse über dem Städtchen Fargo. „Ich befand mich auf dem Rückflug, als ich ein geheimnisvolles Licht sah, 1,30 bis 1,80 Meter im Durchmesser, weiß und vollkommen rund, mit einer Art Ausstrahlung am Rand.“ Gorman nahm Kurs auf das Licht. Das Licht nahm Kurs auf Gorman. „27 Minuten lang drehten wir uns wie verrückt im Kreise. Dann gab das Licht Gas und verschwand in nordwestlicher Richtung.“

Die Untersuchungsbeamten des „Project Saucer“ wühlten sich durch diese und 270 ähnliche Berichte aus allen Teilen der Staaten. „Ein Drittel der Meldungen sind auf optische Täuschungen durch astronomische Objekte, wie Meteore, besonders helle Sterne oder Planeten zurückzuführen“, stellten die „Saucer“-Leute fest. Andere fliegende Scheiben erwiesen sich als Positionslichter von Wetterballons.

Als weiteres Täuschungsobjekt wurden die sogenannten „Radar-Ballons“ ermittelt. Diese Ballons werden vom Signal Corps der US-Armee mit riesigen Aluminiumscheiben in einige Kilometer Höhe geschickt, um als künstliche Reflektionswände für die kurzen Radarwellen zu dienen. Passionierte Untertassenbeobachter ließen sich trotzdem nicht überzeugen: „Sie fliegen aber doch!“

Eine Gallup-Umfrage in den amerikanischen Städten ergab, daß jeder vierte Einwohner der USA an die Existenz der „Flying Saucers“ glaubt. Dann ließ das amerikanische Magazin „True“ eine publizistische Atombombe platzen: „Seit 175 Jahren steht die Erde unter Beobachtung durch lebende, intelligente Wesen von einem anderen Planeten.“

Das war das Fazit, das Luftfahrtexperte Donald E. Keyhoe nach achtmonatiger Untersuchungsarbeit für das Magazin zog. Keyhoe hatte seine Ermittlungen mit astronomischen Mitteilungen aus dem vergangenen Jahrhundert verschmolzen. Danach benutzen die Kundschafter aus dem Weltenraum drei verschiedene Flugmaschinen:

- kleine, ferngesteuerte fliegende Fernseher,
- fliegende Scheiben mit einem Durchmesser von 80 Metern, die wie irdische Hubschrauber angetrieben werden,
- große zigarrenförmige Flugmaschinen.

Nachdem Hunderte von Zeitungen und die bekanntesten Radiokommentatoren die True-story durch die Staaten und in die Welt trompetet hatten, konnte kein noch so eindringliches Dementi der amerikanischen Luftwaffe die Flut der Untertassengerüchte eindämmen.

Eine Version der Von-Mund-zu-Mund-Geschichten lief so: Seit langem schon wurde die Raketenversuchsstation in White Sands, New Mexico, von interplanetarischen Eindringlingen beobachtet. Eines Tages stürzte eines ihrer großen Raumschiffe brennend über New Mexico ab. Die 15 Besatzungsmitglieder verbrannten bis zur Unkenntlichkeit, aber einige Bordinstrumente blieben intakt. Darunter befand sich ein Empfänger, über den in kurzen Abständen geheimnisvolle Meldungen in einer unverständlichen Morsecsprache eintrafen.

Die Story geht weiter: Während die amerikanischen Experten die Wrackteile



Dankbares Objekt
1. April-Photo

untersuchten, stürzte ein zweites Raumschiff in der Nähe zu Boden. Die beiden Insassen waren tot, aber der Körper des einen war unversehrt, ungefähr 90 cm groß und von affenähnlichem Aussehen.

Dann kam eine bessere Variante in Umlauf: Die Männlein des Raumschiffes waren gar nicht tot. Fünfzehn wurden lebend gefangengenommen. Sie konnten zwar nicht sprechen, aber ein Männlein zeichnete sofort eine Karte des Planetensystems und deutete auf den der Sonne zweitnächsten Planeten. Daraufhin wurden die Herren vom anderen Stern schnell in eine Druckkammer verbracht, die, entsprechend der Venus-Atmosphäre, mit Kohlendioxyd gefüllt wurde.

Aehnliche Geschichten gab es über die Beschaffenheit der imaginären Raumschiffwracks. Da sollte festgestellt worden sein, daß die Apparate mit einem Kunststoff bespannt waren, wie er auf der Erde vollkommen unbekannt sei, daß die Metallrohre nicht zusammengeschweißt, sondern mit einer diamantharten, klebstoffähnlichen Masse verbunden und daß die Niete, Schrauben und Muttern von einer völlig neuartigen Konstruktion waren.

In der Treibhausatmosphäre der Gerüche gediehen die Blüten gerissener Geschäftemacher. Die beiden brasilianischen Kaufleute Oswaldo Silva und Cincio Souza machten Personen, „die am Erwerb einer fliegenden Untertasse interessiert sind“, das Angebot, „die Bestellung schon jetzt aufzugeben“. Silva und Souza verlangten „nur etwas Geduld und eine Anzahlung von 10 Dollar pro Untertasse“. Die beiden Untertassenhändler wurden nach kurzer Zeit verhaftet, „wegen Verbrechens gegen die Volkswirtschaft“.

In Memphis sammelten die Einwohner vor einigen Tagen eifrig „Flying Saucers“ aus Pappe. Die Inschrift lautete: „Fliegende Untertasse — bei Abgabe erhalten sie auf ein Pfund Wurst 10 Prozent Rabatt.“ Für die Photographen waren die Untertassen ein dankbares Montageobjekt für 1.-April-Bilder.

Die spanische Zeitung „Madrid“ fand eine andere Lösung: „Hitler ist mit einer Gruppe Wissenschaftler in die Himalajaberge entkommen, von wo aus er die fliegenden Untertassen losläßt.“

In Bremerhaven.-Lehe, Luisenstraße 9, II. Etage links, sammelt Fluzeugbau-Ingenieur Rudolf Schriever, Flugkapitän a. D., sorgfältig alle Meldungen über die fliegenden Scheiben. „Ich habe gleich an mein Gerät gedacht“, sagt der 40jährige, „an den von mir konstruierten Flugkreisel.“

„Die Idee stammt aus dem Jahre 1942. Damals war ich Chefpilot in Eger“, berichtet Schriever. Als er spielenden Kindern zusah, die waagrecht rotierende Propeller von einem spiralförmig gedrehten Flachdraht in die Luft schnellten, kam ihm der Einfall. „So wie diese Kinderpropeller kann auch eine runde



Erstes Photo: „... dann werden wir wohl etwas unternehmen müssen“

Scheibe, wenn sie entsprechend konstruiert wird, emporschnellen.“

Schriever brütete über den ersten Skizzen. Nach einem Jahr betraute er einige tschechische Ingenieure in Prag mit den statischen Berechnungen und den Detailzeichnungen. „Die Leute wußten damals nicht, worum es sich handelte.“

Sein Leichtmetall-Flugkreisel bestand aus drei Teilen: dem Gondeloberteil (das einer abgeplatteten Kugel glich) mit dem Kommandostand und den Kontrollgeräten, dem drehbaren Gondelunterteil und der rotierenden Schaufelblattscheibe, die dem Gerät, wie bei einem Hubschrauber, den Auftrieb geben sollte.

Die Schaufelblattscheibe des Schriever'schen Kreisels sollte einen Durchmesser von 14,40 Meter haben. An der Unterseite der Scheibe waren drei Antriebsdüsen an besonders breiten, hohlen Streben montiert, die den Brennstoff enthielten. „Die Düsen bringen die Scheibe zum Rotieren, durch die Verbrennungsgase entsteht der Eindruck einer feurigen Scheibe. Leistungen von 1650 bis zu 1800 Umdrehungen pro Minute können erreicht werden. Das entspricht einem Auftrieb von 100 Meter pro Sekunde. Bei einem normalen Jagdflugzeug sind es höchstens 25 m/sek“, ver-glich Schriever.

Die 3 Meter langen Schaufelblätter waren wie bei einer normalen Luftschraube verstellbar, so daß sie auf Steig- oder Gleitstellung eingestellt werden konnten und das Höhensteuer ersetzten. „Sobald die Scheibe arbeitet, ersetzt sie die Tragfläche.“ Sie umlief die Kommandogondel in einer Speziallagerung, die mit einer Ausgleichszahnung versehen war. Auf diese Weise wollte Schriever verhindern, daß die Gondel durch die Rotation der Scheibe in entgegengesetzte Drehung gebracht wird

Das Gondelunterteil ist um 360 Grad drehbar und enthält zwei Antriebsdüsen als Horizontal-Antriebsmittel. „Will der Pilot den Kurs ändern, so braucht er nur das Unterteil in die entsprechende Richtung zu drehen.“ Der Durchmesser der Gondel betrug, nach Schriever's Plänen, 3,60 Meter, die Höhe 3,20 Meter. Sämtlichen Berechnungen waren die Antriebsdüsen der damals gerade entwickelten Me 262 zugrunde gelegt, mit denen der 3 Tonnen schwere Flugkreisel eine Horizontalgeschwindigkeit von 4200 Kilometer pro Stunde entwickeln sollte. Seine Reichweite betrug nach Schriever's Berechnungen rund 6000 Kilometer.

Zu den Vorteilen seiner Konstruktion rechnet Schriever:

- Hervorragende Start- und Landemöglichkeiten,
- Geringer Luftwiderstand (keine Bildung von Randwirbeln) ermöglicht hohe Geschwindigkeiten,
- Verbesserte Steigfähigkeit (der Apparat kann stundenlang auf einer Stelle in der Luft verharren oder millimeterweise sinken),
- Verbilligung der Herstellung

Bis zum 15. April 1945 arbeitete Schriever an seinen Plänen. Die Zeichnungen waren abgeschlossen, Schriever wollte seine Unterlagen Hermann Goering's RLM vorlegen. Die Russen kamen eher. Schriever packte ein.

Im Gartenhaus seiner Schwiegereltern in Bremerhaven-Lehe richtete er sich eine Erfinder-Werkstatt ein. Am 4. August 1948 wurde eingebrochen. Schriever's Flugkreiselpläne und sein einziges Handmodell waren nicht mehr aufzufinden. Die betreffende Akte der Bremerhavener Kriminalpolizei schließt mit dem Vermerk: „Verfahren eingestellt Täter unbekannt entkommen.“

Seitdem hat Rudolf Schriever schon mit einigen Agenten fremder Mächte über ferne Länder und schöne Pläne parliert. Der Bremerhavener CIC achtet um so mehr auf den Krafffahrer Rudolf Schriever, angestellt beim Motor Pool der U. S. Army.

„Wenn ich die Möglichkeit hätte, würde ich so'n Ding sofort bauen und fliegen. Denn die Flugkreisel oder ‚Fliegenden Untertassen‘ sind keine Spielerei. Sie haben für die Entwicklung der Flugtechnik größte Bedeutung.“ Rudolf Schriever ist heute überzeugt, daß die Prager Ingenieure seinen Flugkreisel für eine andere Macht rekonstruiert haben. Für ihn gibt es kein Geheimnis der „Fliegenden Untertassen“.



„So'n Ding bauen und fliegen.“
Ingenieur Schriever

Inzwischen veröffentlichte die Wochenzeitung „Teen-Age Times“ in Dublin das erste Photo von fünf „Fliegenden Untertassen“ in V-förmiger Formation.

In einer ausführlichen Reportage bescheinigt die Zeitung den Untertassen, daß sie die Vorläufer von unbemannten „Hängebomben“ oder Raumstationen seien. Mit Atombombenladung könnten sie eine „feste Stellung“ über jedem beliebigen Punkt der Erdoberfläche einnehmen und bei Bedarf ferngesteuert auf das vorher angepeilte Ziel losstürzen. Die „Teen-Age Time“ glaubt, daß derartige „Hängebomben“ bereits über mehreren Hauptstädten und einigen Atombomben-Fabriken schaukeln.

Beruhigt das amerikanische Verteidigungsministerium: „Die Sicherheit der Vereinigten Staaten ist keineswegs bedroht. Sobald jedoch die fliegenden Untertassen landen sollten und kleine Männer mit Radarantennen an den Ohren herausklettern, werden wir wohl irgend etwas unternehmen müssen.“

RUNDFUNK

HÖRERMEINUNG

Kritik durch Druck

Wütende Hörerbriefe fallen aus. Die sind nicht typisch.“ Wolfgang Ernst, 28, will eine „chemisch reine“ Hörermeinung ermitteln.

Der junge Chef der Abteilung „Hörerforschung“ im Bayerischen Rundfunk erfand darum den Audimeter. 10 Stück sind bereits im Probetrieb. Weitere tausend sollen folgen. Bei Firma Wallen-Wein, München-Unterhaching, liegen sie schon auf Fließband.

Bisher arbeitete Münchens Hörerforschung mit 200 Reportern. Ihre Arbeit schlug sich in dicken Leitordnern nieder. Sie füllten bei Ernst ganze Wände. Die Unterlagen zeigten ihm, daß 80 Prozent aller Rundfunkhörer ihre Geräte nur zur Erzeugung einer Geräuschkulisse verwenden. Nur die restlichen 20 Prozent hören „bewußt“.

Wolfgang Ernst erfuhr auch, daß Jazzmusik, Morgengymnastik und „Die Stimme Amerikas“ die am wenigsten beachteten Sendungen sind. Die Morgengymnastik wird fast ausschließlich von älteren Herren und jüngeren Mädchen begrüßt. Aber das alles blieb ihm „zu allgemein“.

Forscher Ernst wünscht größere Genauigkeit. Sein Audimeter ist eine Art Uhr mit Acht-Tage-Werk. Die Feder transportiert gleichzeitig ein 3 cm breites Wachsband. Die Laufgeschwindigkeit des Bandes beträgt 15 mm pro Stunde.

Der Hörer soll nun beim Radioeinschalten einen Drehknopf auf München oder einen anderen Sender einstellen: bis zu drei Sender können gleichzeitig „angezapft“ werden. Zwei Druckknöpfe — „gut“ und „schlecht“ — ermöglichen dem Hörer die Kritik im eigenen Heim. Als Stanzloch erscheint sie im Wachsband. „Wenn ein scharfer Kritiker besonders rasant den Schlecht-Knopf drückt, halbiert er das Band“, mutmaßt Meinungstechniker Ernst.

Alle acht Tage holt ein Reporterstab die tausend Bänder zusammen. 20-streifige Auswertetische ermöglichen schnelles, einwandfreies Ermitteln der Massenkritik. Die ist bis auf eine Viertelstunde genau. Ernst hat aber schon Versuche laufen, den Meinungs Ausdruck zeitlich noch präziser zu registrieren.

Aus seinen Aufzeichnungen soll mit der Zeit eine Seekarte des bayerischen Hörergeschmacks werden, mit genau eingezeichneten Jazz-Sandbänken und Volksmusik-Fahrtrinnen. Danach könnte der Sender dann navigieren.

Trotzdem soll die audimetrisierte Meinung den Programmkurs nicht bestimmen. Die tausend Uhrkritiker werden nach Gallup's Repräsentativ-Gruppen-Methode ermittelt: Ein Arbeiter, 20-30 Jahre alt, ledig repräsentiert 1350 Arbeiter; zwei Hausfrauen über 65, verheiratet, sprechen für 4800 Hausfrauen; 15 Selbständige, 30-35 Jahre, verheiratet, für 30 400 Selbständige

Alle zwei Wochen werden diese tausend ausgewechselt. In 5000mal zwei Wochen hätte jeder der fünf Millionen bayerischer Hörer einmal audimetriert. Die erster zwei Kritiktage jedes Hörers will Hörerforscher Ernst nicht auf die Gesamt-Kritik anrechnen. „Wegen des untypisch großen Interesses an der Neuigkeit.“ Vorsorglich sollen die Reporter jeden Audimeter-Kritiker außerdem nach alter Sitte nach seiner Meinung zu jedem Programm fragen

Denn: „Es gibt keine ideale Methode der Hörerforschung. Audimeter plus Befragung kommt dem Ideal am nächsten.“