

FLIEGENDE SCHEIBEN UND VIKTOR SCHAUBERGER

- EINIGE ÜBERLEGUNGEN

Norbert Harthun

[Originaltext; 2003 ‚gescannt‘ aus ‚Kosmische Evolution‘ 1979;
H. 4; S. 121-126. Leicht überarbeitet; u.a. Layout etwas geändert.]

Nach dem Krieg kamen die "Fliegenden Untertassen" als Begriff in Mode. Dieses Schlagwort geht auf äußerst irdische Flugscheibenmodelle des dritten Reiches zurück. In der Folgezeit wurde dieser Begriff mit dem des "UFO" (unidentified flying object) der Militärszene vermengt. Die Kunde von den sagenhaften, fliegenden Scheiben der letzten Kriegstage verschmolz mit Meldungen über rätselhafte Flugobjekte aller Art (Kugeln, Zigarren usw.), denen man auch außerirdische Herkunft zubilligt. Hier geht es nur um die Prinzipien der historischen fliegenden Scheiben.

Viktor Schaubberger hat an Modellen /1/ neuartiger Flugscheiben gearbeitet (Bild 1). Doch erfuhr er erst nach dem Krieg durch eine Zeitungsmeldung (Das neue Zeitalter Nr.31; 27. Juli 1956) von einem (angeblichen) Start unter fremder Regie, den er einem Freund (H. Jaeger) gegenüber brieflich kommentierte /2; Zitat 22/. Das Modell wurde dort so beschrieben: "Die 'fliegende Scheibe' hatte einen Durchmesser von 50 Meter; und am äußersten Rand verstellbare Stahldüsen (Strahl-?), der äußere Ring drehte sich um eine feststehende Kanzel, in die Kommandoelemente, Kontrollgeräte, Treibstoff und Traglasten eingebaut waren. Durch das schnelle Vordringen der Roten Armee mußte der weitere Bau von 'fliegenden Scheiben' eingestellt werden."

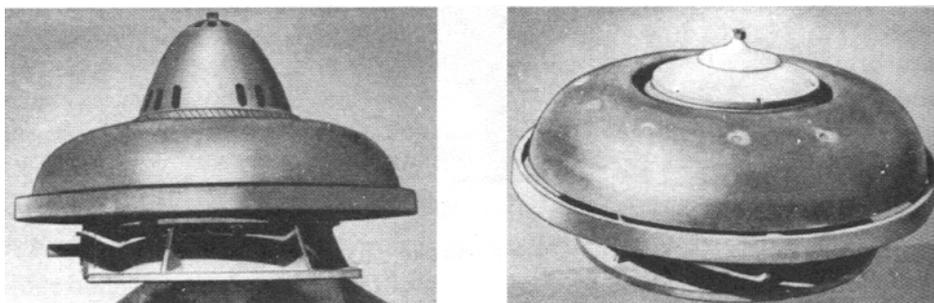


Bild 1 Schaubergers Versuchsmodelle von fliegenden Scheiben aus Kupfer

Über ein unbemanntes Modell (so riesig ist es wohl nur durch einen Druckfehler geworden - man denke an die Materialknappheit der letzten Kriegsmonate!) ist der Bau fliegender

Scheiben im 3. Reich offensichtlich nicht hinausgekommen; hören wir dazu den authentischen Zeugen Viktor Schaubberger selbst, er schreibt darüber in einem Brief vom 28.2.56 an Herrn F. J. Strauß (damals noch Bonner Minister): "...und hatte mich beim SS-Standartenführer Ziereis im KZ Mauthausen zu melden und als Dienstverpflichteter zu entscheiden, ob ich bereit sei, an der Entwicklung diamagnetischer Antriebskräfte mit zugeteilten KZ-Ingenieuren zu arbeiten oder aufgehängt zu werden. -Ich zog ersteres vor, und ca. ein Jahr darauf ging unerwarteter Weise die erste "Fliegende Untertasse" beim ersten Versuch hoch, prallte am Plafond, der Werkstatt derart auf, daß sie z.T. zertrümmert wurde.

Wenige Tage darauf erschien eine amerikanische Abteilung, die genau orientiert war und alles beschlagnahmte. -Und nach einer eingehenden Untersuchung wurde ich in Schutzhaft genommen und ca. neun Monate von sechs Gendarmen scharf bewacht. - Ein wichtiger Teil dieses Gerätes wurde von den Russen in meiner Wiener Wohnung gefunden. - Darauf (wurde ich) dreimal aufgefordert, nach Wien (damals war Wien noch von den Russen besetzt - d. Bearb.) zurückzukehren, worauf meine Bewachung seitens der Amerikaner verschärft wurde. - Da weder die Amerikaner noch die Russen mit diesen gefundenen Einzelteilen etwas anzufangen wußten, und meine früheren Konstrukteure, die man mitnahm, versagten, -ließ man mich mit dem strengen Verbot, mich mit atomaren Forschungen weiter zu befassen, wieder laufen"/5/.

Es sind also Modelle geflogen, und die eigenen Konstrukteure haben ohne Viktor Schaubberger nichts zustande gebracht - vom "Fall Prag" vorläufig abgesehen!

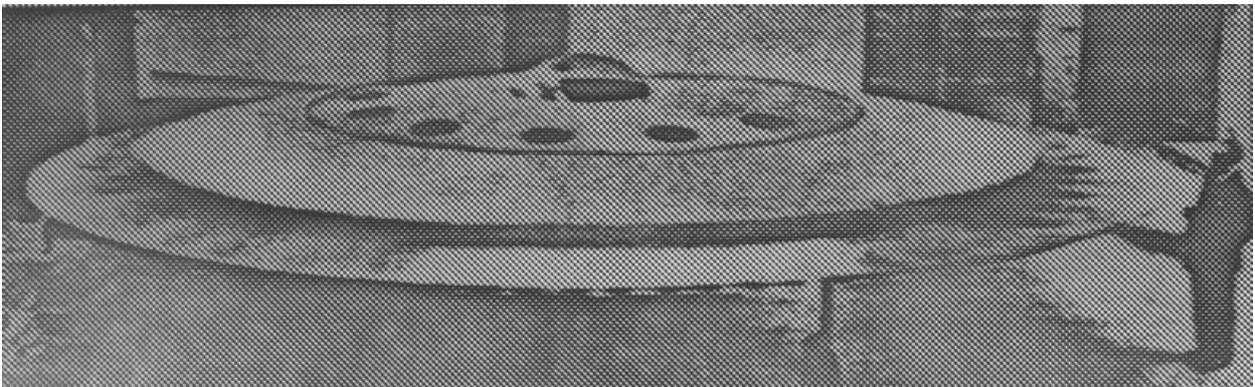


Bild 2 a „An einer fliegenden Scheibe arbeitete Anfang der 50er Jahre auch der bekannte französische Konstrukteur René Couzinet. Bei seiner Konstruktion sollten zwei aus vielen Einzelblättern gestehende, gegenläufige Rotoren, den erforderlichen Auftrieb liefern“.

Aus seinen Berichten über andere Projekte geht immer wieder hervor, daß ohne seine Gegenwart bzw. sein Eingreifen "nichts richtig lief"; ein deutlicher Hinweis darauf, daß nur die Intuition Schaubergers von Fall zu Fall ausschlaggebend war, ähnlich einem Bildhauer, der einfach "sieht" wo das Werkzeug angesetzt werden muß und dies auch nicht gleich allgemeingültig in Lehrtexte fassen kann.

Viktor Schauburger hat nie verraten, wie seine "Flugscheiben" arbeiteten Wir haben aber doch einen vagen technischen Hinweis von ihm, nämlich wie man es nicht machen soll /2/; Zitat 23/. Glücklicherweise gelang es, Bilder von dem kritisierten Modell (Bild 2 a) zu bekommen /4/. Man kann einen sehr flachen Diskus mit zwei aus vielen Einzelblättern bestehenden Rotoren erkennen, die aus dem Diskus herausragen und den äußersten Ring bilden /5/. Ein weiteres Modell (Bild 2 b) besaß auch noch zwei vertikale Leitwerke je auf Ober- und Unterseite, Rotoren sind nicht zu erkennen /4/.

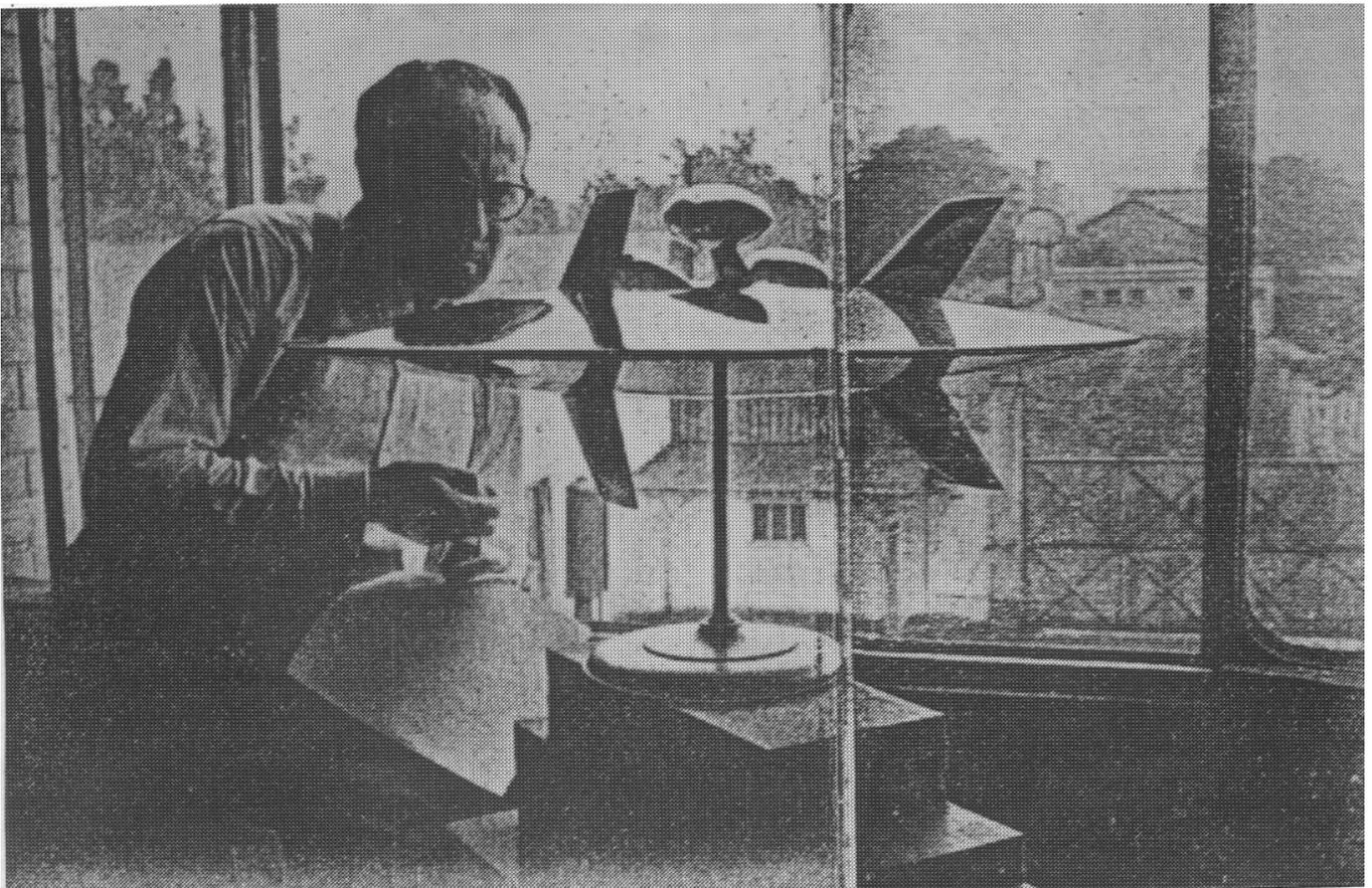


Bild 2 b „In aller Stille arbeitet Couzinet an seiner Erfindung. Die Tragfähigkeit der Untertasse soll doppelt so groß sein, wie die eines Flugzeugs: Damit stünde eine Revolutionierung der Luftfahrt unmittelbar vor der Tür“.

Dieser Bauform gab Schaubergers also keine Chancen, wir können sie als "flachen Hubschrauber" bezeichnen; denn die Auftriebserzeugung ist mit der der Hubschrauber voll vergleichbar. Das Prinzip der projektierten Prager Flugscheibe ist in /5/ als Werkszeichnung (Bild 3) veröffentlicht - wiederum ein "flacher Hubschrauber" und mit Datum 1941. Die Beschreibung aus "Das neue Zeitalter" trifft genau darauf zu. Schaubergers hatte kein Bild und hat offensichtlich die Beschreibung nicht sorgfältig gelesen (hatte er als "insider" nicht nötig). Sonst hätte ihn die Ähnlichkeit zum (späteren) Couzinet-Modell, das er für untauglich (in seinem Sinne) hielt, irritieren müssen. Sicher hätte er die angeblichen Flugleistungen konsequenterweise angezweifelt!

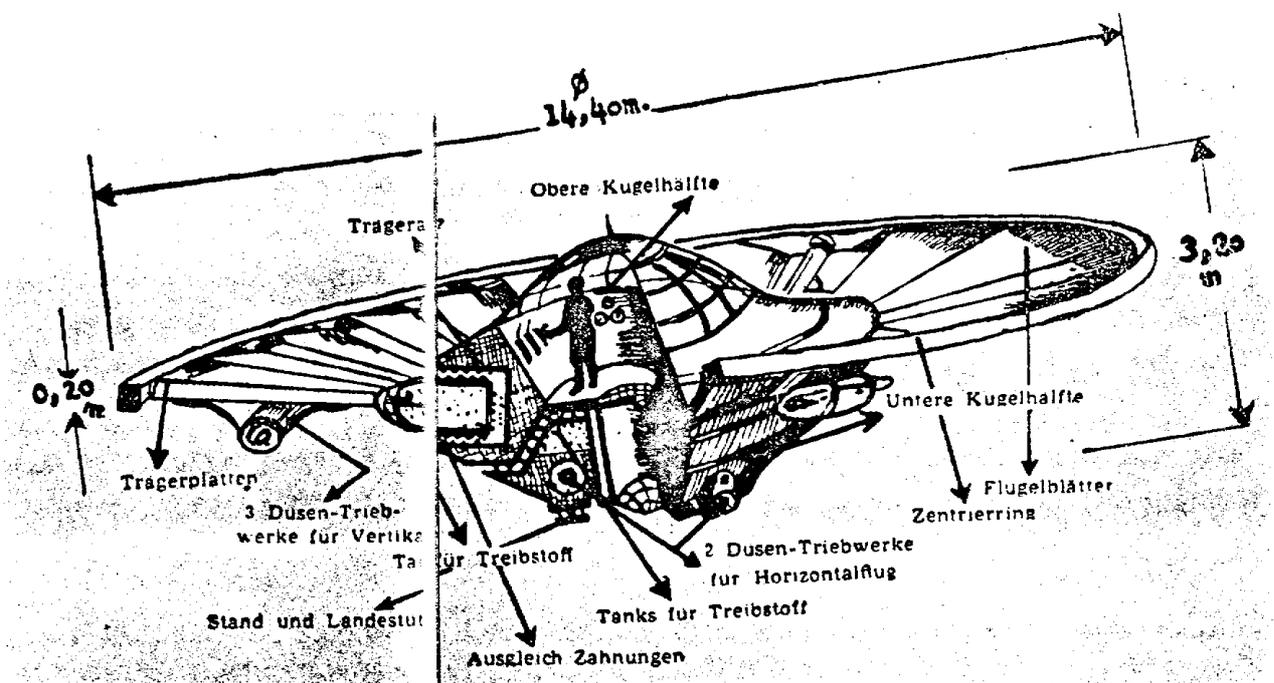


Bild 3 Schriever-Habermohlsche Flugscheibe

Schaubergers Modelle waren von der Form her keine Scheiben, sondern eher umgekehrte "Schüsseln", recht wuchtig und fast plump (Bild 1). Der Antrieb befand sich praktisch innen, unter der "Schüssel", welche aber oben Luftschlitze besaß. Die zwei bekannten Ausführungen sind in der Form etwas unterschiedlich. Die Auftriebserzeugung (Strömungsführung) ist offensichtlich völlig; anders als die der "flachen Hubschrauber". Es kann sich unserer Ansicht nach im 'Fall Prag' nur um ein Zusammenkochen durchgesickerter Geheimberichte um die Schriever-Habermohlsche Flugscheibe mit den Gerüchten über Schaubergers erfolgreiches Modell gehandelt haben. Als Würze steuerte die Fama noch ein paar Wunschzahlen dazu bei („50 Meter Durchmesser“).

Dies würde auch widerspruchsfrei zu Viktors eigenen Erfahrungen passen, daß ohne ihn keiner zurecht kam. Wenn nicht Strömungsexperten die Schaubergerschen Anregungen aufgreifen, scheint ein Geheimnis unwiederbringlich verschollen!

Pikanterweise haben die Amerikaner, die Viktor und seinen Sohn Walter 1958 in die USA gelockt /6/ und mehrere Monate dort festgehalten hatten - Geräte, Modelle und Unterlagen (5 Seekisten) blieben dort - 1965 eine "Flugscheibe" gebaut, die von der Form her als einziges Gerät dieser Art den Schauberger-Modellen nahe kommt /5/(Bild 4).

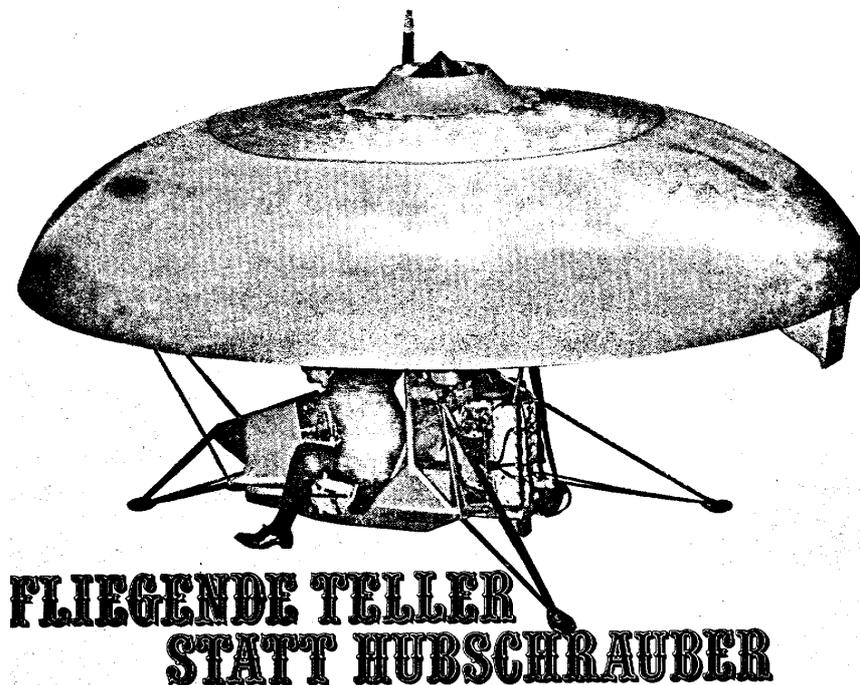


Bild 4 „Rund zwei Jahrzehnte nach Schrievers Überlegungen zu einem 'Flugkreisel' baut die amerikanische Firma Astro Kinetics in Houston, Texas, 1963 ein an einen 'fliegenden Teller' erinnerndes Versuchsgerät (oben). Eine 'Untertasse' mit 4,27 Meter Durchmesser dient bei dem Vehikel als Auftriebskörper. Ein durch einen 132-PS-Kiekhäfer-Mercury-Motor angetriebener Impeller (innen liegender Propeller) - in der Mitte der 'Untertasse' - sorgt für den erforderlichen Auftrieb, den der 'Aerokinetics Lift Mark I' für den Flug benötigt. Die Manövrierfähigkeit des ungewöhnlichen Luftfahrts entspricht laut Hersteller der eines herkömmlichen Hubschraubers. Man versprach sich von dieser Konstruktion jedoch ein besseres Leistungs/Gewichts-Verhältnis als bei Helikoptern. Außerdem sollten die Wartungskosten gegenüber Hubschraubern auf etwa ein Viertel der bisherigen Aufwendungen gesenkt werden. Astro Kinetics sah damals für ihre 'fliegenden Teller' einen großen Markt. Geräte mit 30 Meter 'Untertassendurchmesser', von acht E-75-Turbotriebwerken angetrieben, sollten Lasten bis zu 46 000 Kilogramm transportieren können. Gedacht war vor allem an einen verstärkten Einsatz im militärischen Bereich. Aber auch als Zubringer im zivilen Flugbetrieb sollte der 'fliegende Teller' im Luftverkehr der Zukunft eine Rolle spielen“.

Auch dieser fehlgeschlagene Versuch beweist, daß man Schauberger nicht begriffen hatte. Zum Schluß wollen wir uns jedoch darauf besinnen, daß Schaubergers Lehrmeisterin stets die Natur unmittelbar war. Ihre Bewegungsarten, Formen und Strukturen inspirierten ihn ! Suchen wir also in Kenntnis seiner Modelle eine Naturform, die einem Tier angehört, das vom Auftrieb abhängig ist: es ist die Qualle (Bild 5)/7!! Ohne An- und Auftrieb kein Leben für sie.

Die Form "stimmt" einigermaßen, doch fehlen die oberen Strömungsöffnungen; dafür pulsiert die Qualle aktiv, wobei das technische Modell starr ist. Nun, auf ähnliche Weise ließ sich Lilienthal vom Schwingenschlag der Vögel nicht irritieren und baute doch das erste Flugzeug (Hanggleiter) dem Vogelflügel nach.



Bild 5 Kompaßqualle

Hier ist für den Nachwuchs unserer Strömungstechniker sicherlich noch viel zu forschen und möglicherweise kann Schaubergers Geheimnis neu entdeckt werden!

(Bemerkung: Als dieser Aufsatz entstand, waren dem Autor noch keinerlei Überreste oder Teile von Geräten aus Viktors praktischen Experimenten bekannt. Diese tauchten erst in den 90-er Jahren auf. Informationen: www.pks.or.at . Norbert Harthun, April 2003).

- /1/ Aloys Kokaly; UFO's gibt es nicht, wohl aber Flugscheiben; Implosion Nr.25
- /2/ Uwe Fischer; Funktionsprinzipien von Bio-Maschinen - Schauberger-Zitate aus Briefen an H. Jaeger; Kosm. Evol. 1979 Nr.4
- /3/ Heinrich Malzkorn; Werden wir morgen in "Fliegenden Untertassen" reisen?; Das Weltgewissen (1956) Nr. 5 April
- /4/ Münchener Illustrierte Nr. 31 vom 4.8.56

(Herrn B. Vaegs sei hier für seine Bemühungen herzlich gedankt!)
- /5/ hobby 1977 Nr.26
- /6/ Hellmuth Hoffmann; 'Viktor Schauberger - Energie der Zukunft: Implosion'; Magazin 2000 Nr. 6; 1979
- /7/ Tierfreund 1977 Nr.9 S 29/9