

Is: Wir hatten Ihnen dann gesagt, dass wir Sie zu diesem Thema interviewen werden und vielleicht aus dem Leserkreis Angaben über das verlorene Blatt eingehen.

As: Mike Brady erzählte uns ja, dass er eine besondere Anordnung gefunden hat, auch unter Verwendung einer Abschirmung, um die Magnetfeldlinien in eine bevorzugte Richtung zu lenken.

Der Fieseler "Storch" und Colers Magnetmotor

HM: Ja, genau, das hat Prof. Wilhelm Seibel auch gemacht. Er führte mir das auch in einem kleinen Experiment vor, und ich sagte, man müsse die Magnete anscharfen. Er sagte dann zu meiner Frau: *"Was Ihr Mann gerade gesagt hat, ist der Dreh!"* Dennoch hat auch er es nicht geschafft, seinen Magnetmotor zum selbstständigen Laufen zu bringen.

As: Nochmals zur Frage der Version mit 4 bis 5 PS. Da bestand doch die Idee, eine grössere Version dieses Magnetmotors zum Einbau im Fieseler-Storch zu realisieren?

HM: Ja, der Fieseler-Storch war unsere Privatmaschine, die wir jeweils in Dessau abholten. Sie bot vier Personen Platz.

As: War die Hanna Reitsch auch dabei?

HM: Ja, sie flog auch, ich kannte sie gut.

As: Flog der Fieseler-Storch mit einem Sternmotor?

HM: Es war ein normaler 4- oder 6-Zylinder-Reihenmotor, der etwa die gleichen Abmessungen und das gleiche Gewicht hatte wie der Magnetmotor von Hans Kolar, der etwa 250 kg wog. Er sollte vorn in der Haube untergebracht werden. In der Kabine war vorn Platz für zwei Personen. Wenn man sich die Sitzbreite anschaut, kommt man auf die Masse 60 x 120 cm, der Motor hatte auch etwa einen Durchmesser von 120 cm und war etwa 120 cm hoch. Es war geplant, den Motor an Stelle des 100-PS-Benzinmotors einzubauen.

Is: Wurde dies auch realisiert?

HM: Der Motor war aus dem Fieseler-Storch ausgebaut worden. Es war in den Jahren 1942-1943. 1943 war ich ja wieder mal drei Wochen

bei Walter Dornberger, nachdem ich aus dem KZ entfliehen konnte.

As: Nebenbei: Ich habe mich ja seit den siebziger Jahren mit UFOs befasst, interviewte US-Piloten, die unerklärliche Objekte gesehen hatten, und studierte in dem Zusammenhang auch die Geheimwaffen der Nazis und stiess dabei auch auf Kammler, von dem einige Entwicklungen überliefert sind. Im 1959 erschienenen Buch von R. Luser *"Waffen und Geheimwaffen des 2. Weltkrieges"* wurden auch Fluggeräte von Viktor Schauberger und anderen beschrieben. Magnetmotoren wurden darin nicht erwähnt.

HM: Sie sind auch heute noch nicht bekannt.

As: Wie ging es mit dem Magnetmotor weiter?

HM: Da war ich in der Werkstatt. Vor Arbeitsbeginn frühmorgens war der Motor mit grossen Planen überdeckt. Anwesend waren Walter Dornberger, Hans Kolar und ich. Der Motor stand auf einem kleinen Bock und lief, man brauchte eine Autobatterie zum Starten.

As: War es der Motor, der 4 bis 5 PS leistete?

HM: Nein, es war ja schon der grosse Motor, der mit 100 PS lief. Vor der Halle stand der Fieseler-Storch mit ausgebautem Motor.

As: Führten Sie Testläufe durch?

HM: Ja, es wurden Testläufe durchgeführt in der Absicht, den Motor ins Flugzeug einzubauen. Kurz, bevor der Magnetmotor in den Fieseler-Storch eingebaut werden sollte, kam ich wieder ins KZ (Sommer 1943) und konnte die Sache nicht weiter verfolgen. Walter Dornberger überwachte mich ja ständig. Ich schlief in seinem Zimmer, er setzte sich in den Stuhl daneben.

is: Dann hat aber die Bewachung doch einmal nicht geklappt?

HM: Die SS war ständig auf der Lauer, um mich zu erwischen. Wer-



Der Fieseler "Storch", wie er wegen seines hochbeinigen, starren Fahrgestells genannt wurde, wurde im 2. Weltkrieg als Verbindungs-, Beobachtungs- und Sanitätsflugzeug an allen Fronten eingesetzt. Hier sollte der Coler-Magnetmotor zum autonomen/treibstofflosen Betrieb eingesetzt werden.

ner Magirus und Wernher von Braun haben mich auch bewacht.

As: Den Wernher von Braun kennen Sie auch?

HM: Ja, gut sogar. Er nahm mich in Peenemünde zum Segeln mit, wenn er Zeit hatte, während seine Frau, die er nie aufs Schiff mitnahm, geduldig am Ufer wartete.

Rettung aus dem KZ

Is: Sie kamen also erneut ins KZ?

HM: Ja, diesmal nach Mauthausen. Dort war es ja so, dass die Nazis die Geburtsdaten von 2000 Sippenhäftlingen veränderten. Alle, die nach den Dokumenten jünger als zehn Jahre alt waren, mussten nicht in die Karteien eingetragen werden. In Mauthausen wurden 200'000 solcher Kinder ermordet.

Is: In welcher Weise konnte denn Walter Dornberger seinen Einfluss geltend machen?

HM: Es war so, dass auch ich ermordet werden sollte. Ich stand im Herbst 1944 nackt und laut betend an der Felskante. Da rief der Kommandant des KZ Mauthausen Zierreis: *"Den Buben nicht. Ich will noch länger leben. Eben kam der Funkspruch aus der Wolfschanze. Wenn dem Buben etwas passiere, habe Himmler Gift zu nehmen und alle, die an der Ermordung des Buben beteiligt seien."* Das kam so, weil Generalmajor Dornberger mit unserer Privatmaschine Fieseler-Storch zur Wolfschanze geflogen war. Er ging ohne Anmeldung zu Hitler und sagte ihm:

“Sollte dem Buben etwas passieren, hört die Waffenproduktion sofort auf”. Reichsminister Albert Speer und SS-Oberführer Hans Kammler waren dabei. So lenkte Hitler zum zweiten Mal ein. Das kann im Staatsarchiv Nürnberg nachgelesen werden. Speer und Kammler hatten beide noch moralische Empfindungen. Ich kannte beide gut genug, um das beurteilen zu können.

as: Wann hatte Hitler denn das erste Mal eingelenkt?

HM: Das erste Mal lenkte Hitler ein, als mein Onkel Grossadmiral Erich Raeder ins Kriegsverbrechergefängnis ging, um uns Sippenhäftlinge vor der Ermordung bis 1958 zu schützen. Heinrich Himmler hatte nämlich in seinen Befehlen verfügt, dass alle Sippenhäftlinge zu erschossen seien, sollten sie vor 1958 gefunden werden oder von selber zurückfinden. Das kam ja dann nach Kriegsende alles ganz anders.

As: Haben Sie Walter Dornberger nach dem Krieg nochmals getroffen?

HM: 1945 schrieb ich alle Dornbergers weltweit an, doch niemand wusste etwas von ihm. Später erfuhr ich, dass er von 1945-1947 in England eingesperrt war und keine Post erhalten durfte.

As: Recherchen zufolge durfte er 1947 nach Amerika ausreisen, wo er sicher von den Alliierten “unter Verschluss” gehalten wurde. Er war zwei Jahre als Berater der US-Luftwaffe auf dem Wright-Patterson-Flugplatz in Ohio tätig. Danach wechselte er in die Privatwirtschaft zur Bell-Aircraft nach Buffalo und war ab 1959 bis zu seiner Pensionierung in der Geschäftsleitung tätig. Im Herbst 1952 erschien sein Buch “Peenemünde - Die Geschichte der V-Waffen”. Darin stellte er die Ereignisse von Kummersdorf und Peenemünde aus seiner Sicht dar. Am 27. Dezember 1980 starb er mit 85 Jahren während eines Deutschland-Besuchs an den Folgen eines Schlaganfalls.

HM: Teilweise erfuhr ich all dies erst später. Er hatte mich aber kurz vor seinem Tod noch besucht und uns gefragt, ob wir ihm ein Zimmer vermieten könnten. Wir sagten, bei den anderen Mietern im Haus sei ein Zimmer frei, und dort spielte er mit meinem 1977 geborenen Sohn, wie

auch auf Fotos zu sehen ist. Insgesamt vier Mal war er dort, aber er zog sich immer von uns zurück. Jedesmal, wenn er kam, ging ich auf ihn zu, aber jedesmal lief er davon. Als er das erste Mal kam, war er amerikanischer Geheimnisträger. Er fuhr mit dem Mercedes vor, und da standen vor und hinter ihm amerikanische Panzer mit aufgebauten Maschinengewehren. Damals lief die ganze Nachbarschaft zusammen und rief, was ein so hoher Ami von mir wolle. Nach dem Krieg kam ich zu Hans Mauthner, der aber gewissermassen die Bewachung fortsetzte.

As: Warum waren Sie denn bei Mauthner eingesperrt?

HM: Mauthner war von 1938-1945 SS-General, ab September 1945 Beamter auf Lebenszeit. Wir hatten bis 1978 nur erfahren, dass er in der NS-Zeit beim Arbeitsdienst gewesen sei, in Holland bei den Scheinwerfern eingesetzt war und dass er Flugplätze bei der Organisation Todt gebaut hatte. Erst 1994 stellte sich bei meiner Forschung heraus, dass er Leitstellenleiter der Gestapo in Linz war, dass er zur Gestapo in Wien gehörte und bei den Nazis sechs verschiedene Identitäten hatte. Die Unterlagen liegen alle im Innenministerium in Wien. Den Namen “Hermann Mauthner” erhielt ich am 15.9.1945.

Is: Dies ist ja eine weitere “künstliche” Identität. Wann wird sich dies ändern?

HM: Das ändert sich dann, wenn unsere Willkür-Justiz aufhört, die Sippenhäftlinge zu verfolgen. Meine Frau und ich sind die ersten beiden von siebenhundert Personen, die sich laut ZDF-Historiker Guido Knopp und Sereny Gitta mit der DNA nachweisen. Alle anderen gelten bis heute für verschollen.

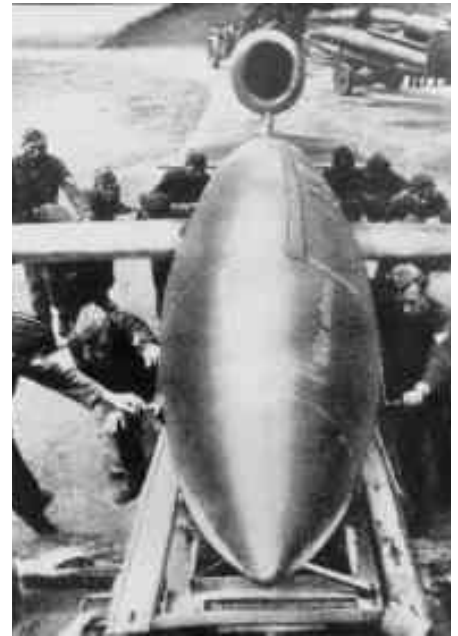
As: Kennen Sie welche?

HM: Wir stehen mit 550 in Polen und Deutschland in Verbindung.

as: Nahmen Sie auch mit Hans Kolar Kontakt auf?

HM: Auch ihn habe ich angeschrieben, er war damals noch in England eingesperrt, wie Walter Dornberger. Die Alliierten suchten Hans Kammler, aber der war ja in der Tschechei umgebracht worden.

As: Ah ja, es war verständlich, dass Hans Kammler gesucht wurde,



Der Einfluss von Walter Dornberger auf Hitler war vor allem darauf zurückzuführen, dass die von ihm und von Wernher von Braun entwickelte V1 und V2 (V = Vergeltungswaffe) gegen Kriegsende mehr und mehr an Bedeutung gewann. Von 1939-1945 galten die V1 und V2 als “Wunderwaffen”. Am 7. Juli 1943 ließ sich Hitler im Führerhauptquartier Wolfsschanze von Dornberger und von Braun über Einzelheiten der Rakete informieren, da galt die A4 - vor allem durch Intervention von Rüstungsminister Albert Speer - bereits als eine den Krieg entscheidende und mit allem Nachdruck zu fördernde Waffe.

Es war vorgesehen, die Produktion auf Peenemünde, Friedrichshafen sowie die beiden Lokomotivfabriken in Berlin-Falkensee und den Rax-Werken bei Wiener Neustadt aufzuteilen.

Nachdem sich im April 1943 Ingenieure von Peenemünde am Beispiel der Flugzeugfirma Heinkel in Oranienburg vor Ort vom Vorteil des Arbeitseinsatzes von KZ-Häftlingen überzeugen lassen hatten, wurden bei allen Serienwerken zum Bau der Raketen eigene Konzentrationslager eingerichtet.

Doch weitab von der offiziellen Kriegsrealität wurde an anderen Technologien geforscht, deren Existenz bis heute nicht bestätigt wurde: z.B. an geheimen Flugscheiben, an der “Vril”- und “Jenseits-Flugmaschine”... Forschungen rund um die Herren Schriever, Habermohl, Miethe und Bellonzo, aber da standen auch andere Namen: Walter Dornberger, Viktor Schauberger, Hans Coler.

denn wie ich aus eigenen Recherchen weiss, war er gegen Ende des Krieges zuständig für die Geheimwaffenproduktion.

HM: Er war ein fantastischer Ingenieur, ein fähiger Kopf. Weshalb er sich von Hitler so blenden liess, kann ich nicht verstehen. Auch seine Doktorarbeit war eine wirklich reife Leistung. Ich unterhielt mich auch mit Walter Dornberger darüber, der ja auch einen Dokortitel hatte. Er hatte ein Buch auf dem Gebiet der Geheimwaffen geschrieben - eine Arbeit, die bis heute nicht veröffentlicht wurde, sondern die immer noch unter Verschluss gehalten wird.

“Ich bin mit einem Vril-Flugzeug geflogen!”

As: Hat er diese Dissertation in England geschrieben?

HM: Nein, sie kam auch in Deutschland, Amerika und England heraus. Es ging um ein brisantes Thema. Sagt Ihnen der Begriff “Vril” etwas?

As: Ja, selbstverständlich!

HM: Ich bin damals in Rechlin mit dem Vril-Flugzeug geflogen!

As: Ja, was!

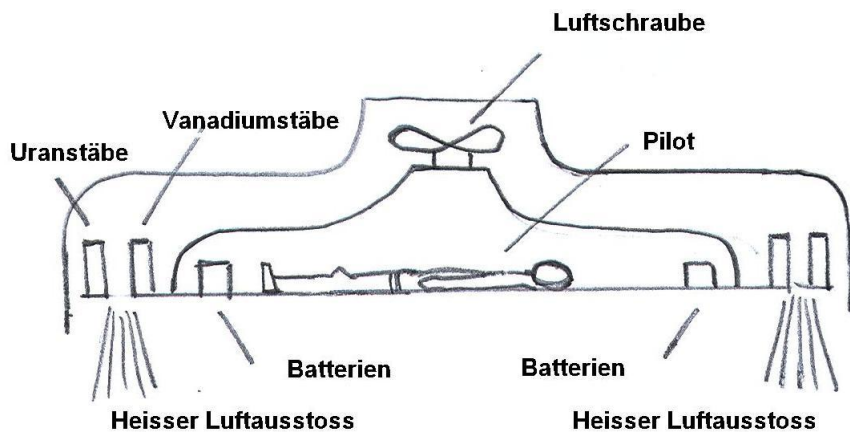
HM: Ich besuchte den Ort später mit einem leitenden Angestellten des Flugplatzes, zeigte ihm die Stelle und sagte dazu: “Hier sind sie gestartet!” Man sieht heute noch die Stelle, wo diese Fluggeräte gestanden haben. Auf der Wiese wächst dort bis heute kein Gras.

As: Gab es verschiedene Grössen solcher Flugscheiben?

HM: Es gab vier gleiche Geräte, die von Häftlingen in einem KZ bei Strassburg zusammengebaut wurden. Es gehörten auch Ingenieure dazu. Die montierten diese Flugobjekte zusammen, und das Uran-Material wurde aus der Grube gewonnen und von den Häftlingen von Hand aussortiert, dann gepresst, weil es durch das Pressen eine bessere Strahlung erhielt, und dann wurde es gebrannt. Bei dem Brennvorgang ist eines Tages die erste Atombombenexplosion passiert. Die Deutschen wussten, was passiert, wenn zuviel strahlendes Material zusammenkommt. Vor allem “Onkel Eduard”, Edward Teller, hat es gewusst!

As: Wurde Uran als Antrieb der Vril-Flugscheiben verwendet?

HM: Ich zeichne Ihnen hier eine Skizze. Oben im Dom waren seitlich



Beschreibung zu obiger Skizze einer Vril-Flugscheibe (aber auch zu der Abbildung auf Seite 5) von “Hermann Mauthner” gezeichnet und von Adolf Schneider beschriftet - “Hermann Mauthner” erzählte, dass er in einem solchen senkrecht startenden Objekt mitgeflogen sei. Zitat: “Durch die Fenster am Boden des Vril schaute man über Periskope, an die man sich gewöhnen musste. Wir lagen auf dem Rücken und hatten über uns die beweglichen 3 Periskope. Der Rand des Vril sah im Flug anders aus. Etwa 10 cm breit, 50 cm lang an den Rändern eingebördelte Blechstreifen standen am äussersten Rand nach unten, etwa 5-8 cm vom blau leuchtenden, 10 cm starken heissen Strahl entfernt. Das blaue Leuchten sah man nur, wenn hinter dem Strahl Materie, Blech, war. Die Streifen waren nach dem Ausfahren arretiert. Sie hatten eingeklappt im Stehen am Boden auch die Funktion, dass man ohne verstrahlt zu werden, von unten am Gerät arbeiten konnte, wie an den Fenstern oder am Dreibein, den Anschlüssen für die Batterien. Diese Blechstreifen waren aussen Blech und innen waren um die 10 mm starke Bleiplatten aufgenietet. Die Batterien wurden am Boden geladen. Die Beine waren Rohre und stabiler als die gezeichneten und länger zum Boden. Man konnte unterm Vril frei stehen und brauchte eine Leiter, um von unten einzusteigen und hineinzuklettern. Innen war es niedrig, man konnte nicht stehen. Die Landebeine des Objekts konnten ganz eingezogen werden. Dann lagen wir zwischen den eingezogenen Beinen. Man konnte in jeder beliebigen Höhe schweben. Die beiden Offiziere und der Fahrer links im Bild (S. 5) konnten nicht so nah am Gerät stehen, wegen der unsichtbaren Strahlung. Wir Piloten hatten dunkle Plexiglasscheiben in die Augen eingepresst bekommen zum Strahlenschutz.”

Öffnungen angebracht, da war ein Propeller, und darunter befand sich ein Elektromotor. Dann waren hier wechselweise Uransteine, auf der anderen Seite Vanadium. Das war dort so untergebracht, dass man das hineinschieben konnte und von innen her handhaben konnte. Wir sind drin gelegen, am Rand standen Batterien für den Betrieb dieses Motors da oben. Unten waren drei Füsse, die man einziehen konnte.

As: Saugte der Propeller Luft an?

HM: Der saugte kalte Luft an, und diese strömte turbulent nach unten. Die Luft wurde hier unten auf hohe Temperaturen gebracht. Der erhitzte Luftstrahl war linear ionisiert und mittels Magneten in verschiedene Richtungen lenkbar. Man konnte den Vorgang reduzieren, indem man das Vanadium, das Bremsmaterial, hier zwischen hinein geschoben hat.

As: Wirkte das Vanadium als Moderator?

HM: Ja, als Neutronen-Bremse. Diese hat man hinein geschoben, und man flog, indem man das hinein- und herausgezogen hat, einmal mehr auf die eine und einmal auf die andere Seite, und so konnte man steil hoch, aber auch waagrecht fliegen.

Is: Ich kann es gar nicht fassen. Man hört immer wieder von den Vril-Flugscheiben, aber mehr als ein Gerücht oder ein Mythos war es bisher nicht, und nun sagen Sie, dass Sie in einem solchen Objekt geflogen seien? Und wo war das?

HM: Ich bin damit wirklich geflogen, es war in Rechlin, der Erprobungsstelle der deutschen Luftwaffe (an der Müritz).

As: Wie viele Leute passten in ein solches hinein?

HM: Vier Leute.

As: Wie lange dauerte der Flug?

HM: Etwa eine halbe bis eine Dreiviertelstunde. Walter Dornberger flog nicht mit, als Verantwortungsträger



Das könnte eine Vril-Flugscheibe sein, Aufnahme von 1944 über Brandenburg. Vril wurde dem "Nazi-Mystizismus" zugerechnet, indem bisher keine Beweise für die Existenz dieser Flugscheiben geliefert werden konnten. Folgende Vril-Flugscheiben sollen gebaut bzw. geplant worden sein: Alle Flugscheiben ausser das Andromeda-Gerat sollen laut Quelle durch ein elektrogravitatives Vril-Triebwerk und einen Schumann Levitator angetrieben worden sein: Vril 1 "Jäger" (Hunter) Flugscheibe, 1941, 17 produziert; Vril 2 "Zerstörer", Flugscheiben-Projekt; Vril 3 Prototyp; Vril 4 Prototyp; Vril 5 Prototyp; Vril 6 Prototypen, zwei wurden gebaut; Vril 7 "Geist", Flugscheibe, 1944, mehrere wurden gebaut; Vril 8 "Odin" (Gott Wotan gewidmet), Prototyp, 1945; Vril 9 "Abjäger"; Prototyp, Universal-Hunter, 1945; Vril 10 "Fledermaus", Scheibenprojekt; Vril 11 "Teufel" (Devil), Scheibenprojekt; Vril Andromeda-Gerat, 139 Meter langes, zylindrisches Raumschiff; eines wurde 1945 gebaut; eines im Aufbau; exklusiv gebaut durch Abteilung SS E-V, mit 4 elektrogravitativen Thule-Triebwerken plus 8 SM-Levitatoren; Vril Andromeda-1 Freya, konfisziert 1945 durch die US Army, 1945 teilweise vervollständigt; Vril Andromeda-2 Freya, eines gebaut; Vril DORN "Verteidiger", unbemannte Delta-Flugwaffe. "DORN" als Abkürzung für Dornier, für Dornberger oder für Thorn, wurde nach dem Krieg in der Nähe von Pescara/Italy gesichtet; Vril "Magisches Auge", Prototyp.

Quelle: www.exampleproblems.com/wiki/index.php?title=List_of_milit...anufacturer&printable=ye (Hinweis: Derartige Vril-Typen hat Hermann Mauthner im Krieg nicht gesehen, erst nach dem Krieg in Zeitschriften).

durfte er nicht. Es waren aber einige Forscher aus Peenemünde als Beobachter dabei. Sie hielten grossen Abstand, standen am östlichen Waldrand. Dornberger und Kolar gingen zu den Flugscheiben, bis wir eingestiegen waren. Mitgeflogen sind nur Häftlinge. Für die Nazis war ich ein Häftling. Ich kannte auch den SS-Mann Burckhardt bei der SS-Totenkopfstandarte IV (Ostmark/Mauthausen), der in Colmar beim Bau der Vril-Flugscheiben mitwirkte. Er kümmerte sich um den Arbeitseinsatz der Häftlinge und die Beerdigung der verstrahlten Häftlinge (!). Die Flugscheiben sind übrigens auf Tiefladern aus Strassburg nach Rechlin hochgefahren worden und wurden in Peenemünde abgeladen. Bei der Flugscheibe, die auch als Kreiselfluggerät bezeichnet wurde, konnte man den oberen Teil abheben und so auch von oben hineinklettern. Am Dom waren die Schrauben zum Drehen und die Handräder angebracht, und damit wurde das Flugzeug gesteuert.

As: Wurde es von einem Piloten oder von mehreren gesteuert?

HM: Es wurde von einem Piloten, der in der Mitte lag, gesteuert, aber wir anderen hatten auch unsere Aufgaben zu erfüllen. Wir mussten zum Beispiel kontrollieren, ob die Spannungen gleichmässig verteilt waren. Es gab etwa zwölf bis fünfzehn Batterien rund herum, die zum Starten, zum Steuern und für den ganzen Betrieb verwendet wurden.

As: Wie hoch sind Sie geflogen?

HM: Genau weiss ich dies nicht, aber ich stand einmal draussen, als das Vril abflog. Da blieb es bloss einen Augenblick sichtbar, dann war es plötzlich weg, wie ein Spuk.

As: Das heisst, sie waren schneller als die damaligen Me-260?

MH: Viel schneller, die Beschleunigung war so hoch, dass wir drinnen am Boden liegend bei Start und Landung mit Atemnot zu kämpfen hatten.

As: Die Beschleunigung hatte wohl mit dem Luftausstoss zu tun.

MH: In dem Moment, als die Bremsmetalle herausgezogen wurden, wurde die Luft auf 3-4'000 Grad erhitzt, und das hat von unten wie ein hell leuchtender Kreis ausgesehen.

As: Das heisst aber, dass durch die Erwärmung der Luft ein gewaltiger Auftrieb erzielt wurde und das Flugobjekt eine Art Rückstossantrieb aufwies, aber keinen chemischen?

HM: Ja, ich hatte mal Gelegenheit, dies für den Flugzeugbauer Ludwig Bölkow aus der Erinnerung aufzuzeichnen. Er rechnete nach und sagte, es stimme, das Ding fliege mit Sicherheit gut.

Is: Wussten Sie noch von anderen Geheimentwicklungen?

HM: Ich weiss, dass eine mehrstufige New-York-Rakete unterirdisch in einem Stollen im Bau war. Ich kannte ja die A3-V2. Statt der 1000-kg-Spitze für die (geplante) Atombombe war die Rakete länger und sollte eine Bombe mit weniger Gewicht tragen.

Auf der Suche nach der eigenen Identität

Is: Wie ging es mit Hans Kolar weiter, konnten Sie ihn nach dem Krieg wieder finden?

HM: Ich schrieb an Hans Kolar in England und erfuhr, dass er dort eingesperrt war, erhielt aber keine Antwort. Ich schrieb ihm an eine mir bekannte Adresse in Kiel, erhielt aber auch keine Antwort. Dasselbe geschah ja auch mit meinen Briefen an Walter Dornberger in den USA. Alle meine Briefe von 1945-1960 wurden 1993 im Justiz-Archiv in Washington D.C. gefunden. Die liegen komplett drüben, und zwar bei einem Herrn Schwarz, heute Black. Seine Adresse habe ich dem Gericht gegeben. Er sagte, sie hätten Walter Dornberger meine Briefe nicht geben können, weil er im Schweigelager gesessen sei. Nach der Entlassung hätten sie vergessen, sie ihm auszuhändigen. Ich habe wirklich alle meine Bekannten und Verwandten, seit ich schreiben kann, angeschrieben, einige wollen meine Existenz immer noch nicht anerkennen. Andere wissen es, können aber nicht viel tun. Nehmen Sie das Beispiel am Kommandanten der Transportkompanie Dornbergers, Effenberg-Rasmussen. Er lebte nach dem Krieg ab 1945 in Höschberg bei Dresden. Er fuhr jede Woche einmal nach Nordhausen, schaute dort, wo das Bernstein-Zimmer versteckt liegt, schaute nach, und die Russen haben

Strahltriebwerk und nukleare Antriebssysteme - jenseits aller bekannten Technologien

Hinweise dafür, dass die Erklärungen von "Hermann Mauthner" über die Funktionsweise des Vril-Antriebs durchaus realistisch sein können, gibt Nick Cook im Buch "Die Jagd nach Zero Point"⁴. Dort wurden auch Informationen über bisher geheime Antriebssysteme offengelegt. Am 2. Dezember 1954 versuchte der kanadische Handelsminister C.D. Howe Spekulationen über die Existenz eines Flugscheiben-Programms von Avro abzuwiegeln, indem er einräumte, die kanadische Regierung habe zwar zwischen 1952 und 1953 tatsächlich Studien über scheibenförmige Flugzeuge gefördert, sei inzwischen aber davon abgerückt. Die Unterlagen der US-Luftwaffe, die erst Mitte der 1990er Jahre freigegeben wurden, zeigten, wie revolutionär das Konzept war, das dem Projekt Silverbug/Y2 zugrunde lag. *"Der Bauplan für das Projekt Y2 verbindet eine Reihe von Verbesserungen, die aus der Anwendung mehrerer bahnbrechender Ideen in grundlegenden Bereichen erwachsen sind"*. Darunter war ein *"Radialturbinentriebwerk von enormem Ausmass, das - in die Flugzeugzelle integriert - einen einzigen runden, flachen Flügel ergibt, der seine Erscheinung nach einem grossen Diskus gleicht"*.

Das Flugobjekt war demnach, anders gesagt, ein riesiges flaches Strahltriebwerk, bei dem die heisse Abluft, die es antrieb, aus Ritzen rund um den Rand austrat - genau so, wie "Hermann Mauthner" es für den Vril-Antrieb beschrieb. Durch den gezielten Austritt des Düsenstrahls musste der Silberkäfer in der Lage gewesen sein, auch bei hoher Geschwindigkeit spontan in jede beliebige Richtung auszuschnellen, Wendungen von hundertachtzig Grad zu fliegen oder wie eine kullernde Münze durch die Luft zu taumeln - all das, ohne den Piloten grossartig zu beeinflussen, weil die Gravitationskräfte durch den regulierbaren Schub gemindert wurden.

An anderer Stelle steht über Kammlers Amt für Sonderprojekte, dass es als modernstes, militärisches Hochtechnologiezentrum des Dritten Reiches angeschaut wurde. Sämtliche Fördergelder für die vom Kammlerstab durchgeführten Programme liefen über Wilhelm Voss, der wie Kammler direkt Hitler unterstand. Voss beschrieb, dass das, was die Wissenschaftler des Kammlerstabs entwickelten, jenseits aller Technologien sei, die bis zum Ende des Kriegs entstanden seien - Waffensysteme, die die V1 und die V2 geradezu langweilig aussehen lassen würden.

Ausserdem schrieb Steven Greer (Disclosure Project): *"Während wir (in Amerika) mit der Entwicklung thermonuklearer Waffen und den ersten Weltraumerkundungen beschäftigt waren, gab es Programme, die Antriebssysteme entwickelten, die wie Fliegende Untertassen aussahen. Daran beteiligt waren von Braun, Edward Teller, Dr. Vannevar Bush und andere. 1936 und 1937 entwickelte Goddard einige von Teslas Arbeiten weiter. Man stahl Teslas Aufzeichnungen zur Antigravitation und verkaufte sie Mitte der 1930er Jahre an die Nazis."*

ihn nicht bemerkt. Er hatte natürlich auch sein geheimes Vorgehen, indem er bis zum Hotel Schnabelburg ging, dort ass, hinaus sah und wieder abfuhr, ohne ein Wort zu sagen. 1995 fand ich ihn und fragte ihn: "Kennst du mich noch?" Er sagte: "Ich habe doch die ganze Zeit das Bernstein-Zimmer bewacht, das gehört doch dir?"

Is: Ach, das Bernstein-Zimmer gehört Ihnen?

HM: Ja, der Grund, weshalb es mir gehört, ist der Vertrag von Brest-Litovsk, der Friedensvertrag der Mittelmächte mit Russland. In diesem Vertrag hat der Zar mit meinem Vater vereinbart, dass wenn der Familie etwas passiert, jeweils der eine den anderen beerbt. Da mich mein Vater im Testament als Erbe eingesetzt hat, ist es klar, dass ich auch der Erbe des Bernstein-Zimmers bin. Mein Vater hat übrigens drei Kopien des Testaments angefertigt, die an den Vatikan, an die Sorbonne in Paris und an die Wiener Hofburg gingen. Der Inhalt des Testaments ist einigen bekannt, zum Beispiel dem letzten Papst, Paul Johan-

nes II. Bei der Seligsprechung meines Vaters, Karl I., liess er durchblicken, dass er die ganzen Zusammenhänge weiss. Prof. Joseph Alois Ratzinger, der heutige Papst Benedikt XVI., war mein Studentpfeffer. Er kennt mich sehr gut, ich habe oft bei ihm gebeicht. Er hat im Robert-Mayer-Heim in der Kapelle unten oft die Messe gelesen, und da war ich regelmässig dabei.

As: Er kennt Ihre Herkunft?

HM: Er kannte die Geschichte bereits vorher, denn als ich in München Ingenieurwissenschaften studierte, informierte ich ihn darüber, dass meine Identität nicht stimmt und ich von den Nazis mehrfach umbenannt wurde. Ich sagte damals schon, Kaiser Karl I. von Österreich müsse mein Vater sein, aber meine Mutter hätte gesagt, ich gehöre nicht zu ihnen. Die Zusammenhänge kannte auch Walter Dornberger, das wusste auch der Effenberg-Rasmussen.

Is: Wie sind Sie denn zur Gewissheit gelangt, dass Ihre Vermutung bezüglich Ihrer Herkunft stimmen konnte, zu welcher Sie ja auch entsprechende Erinnerungen hatten?

HM: Seit 1991 hatten wir auf Grund der Berichte im Fernsehen oder Radio gewusst, dass verwandtschaftliche Beziehungen mittels eines DNA-Nachweises überprüft und gegebenenfalls bestätigt werden können. Lange Zeit gab es nur ein einziges Verfahren. Aber erst 2002 waren die Methoden so weit entwickelt, dass sie als zumindest 99% sicher und überprüfbar gelten.

Is: Sie sagten ja mal, dass Sie Ihre Besitztümer, sobald Sie diese zurück erhalten, einbringen möchten, um neue Technologien zu fördern?

HM: Sicher. Sobald ich meine Identität als Erzherzog Philipp-Leopold von Habsburg-Lothringen zurückgewonnen habe, gehören mir die 80 Treuhandbriefe von Walter Dornberger, die während meinen KZ-Aufenthalt an Verwandte zur Verwahrung übergegangen sind. Diese werden zur Zeit nach dem Erbsteuer-Finanzamt auf 240 Mia Euro geschätzt. Ich bin ja im hohen Alter und will die Besitztümer nicht für mich, sondern für meinen Sohn, seine Nachkommen und die Forschung. Ich werde mich dafür einsetzen, dass

die Magnetmotoren von Mike Brady und von Prof. Szabó möglichst bald in Grossserien gefertigt werden können. Auch die Testatika der Methernitha möchte ich in den Markt bringen. Soweit man mir dort gesagt hat, wolle man nur mit Nachfahren von jemandem kooperieren, der selig gesprochen wurde, und das ist ja bei meinem Vater, Karl I., der Fall.

Is: Obwohl Sie juristisch gesehen noch nicht rehabilitiert sind, hat die Übertragung von Besitztümern offenbar bereits insgeheim angefangen. So sollen Verantwortliche bei Thyssen und bei AEG das bereits wissen?

HM: Ja, das stimmt. Ich benötigte für den Bau von Obstregalen mal eine Bohrmaschine und bestellte diese bei der AEG. Sie fragten mich, wer ich sei, und ich sagte, ich hätte mal Enne Hermann Dornberger geheissen, jetzt würde ich Hermann Mauthner heissen. Sie gaben mir zur Antwort, ich solle bei jeder Bestellung zwei bestimmte vierstellige Nummern angeben. Das sagte mir nichts, aber ab diesem Zeitpunkt gab ich immer diese Nummern an und bekam dann jeweils von der AEG zwischen 30 und 60 Prozent Rabatt. Als mein Pflegebruder Hans heiratete, wünschte sich seine Angetraute Poggenpohl-Möbel. Ich rief bei AEG an und bekam sie zum halben Preis. Kollegen der CDU bestellen ebenfalls Möbel über mich. Ich fragte mal den technischen Direktor von AEG, woher die Nummer komme. Ich fragte ihn immer wieder, und 1993 bekam ich zur Antwort, es sei die Nummer von General Dornberger. Ich fragte, warum sie mir das nicht vorher gesagt hätten. Er antwortete, Walter Dornberger hätte ihnen verboten, dies vor 1980 bekannt zu geben. Ähnliches geschah mir beim Thyssen-Konzern.

Is: Wie reagierten Sie darauf?

HM: Ich rief einmal an und sagte einem Direktor, dass es nicht üblich sei, dass ein Industriebetrieb einem Kunden bestelltes Material einfach günstiger verkaufe oder gar schenke. Sie sagte mir dann: *“Wir müssen Ihnen noch viel mehr schenken, nämlich das ganze Werk!”* Inzwischen weiss ich auch, dass die zwei vierstelligen Nummern für mich auch bei Zanussi, Electrolux, BBC, Boeing, Bell Aircraft, bei der Heidelberger

Zement und Beiersdorff, bei Rosenhof, de Havilland und Bréguet gelten.

As: Diese besonderen Bedingungen gelten offenbar im Zusammenhang mit den Treuhandverträgen von Walter Dornberger. Wie ist es denn mit Ihrem politischen Erbe?

HM: Die Verwandten aus verschiedenen Adelsgeschlechtern, die alle miteinander verschwägert sind, verweigern die Herausgabe der Besitztümer. Es ist auch schwierig, meine

Erzherzog am Kongress!

Hermann Mauthner alias Erzherzog Philipp-Leopold von Habsburg-Lothringen hat noch viel mehr Informationen über Vrill und Hans Coler! Wir haben ihn deshalb eingeladen, am Kongress das Freitagabendreferat zu halten (s. Programm S. 37)!

Rechte mit juristischer Hilfe durchzusetzen, denn teilweise sind die Juristen durch meine Verwandten beeinflusst und “gekauft”. Im Jahr 2000 wollte ich mit den Anwälten Dr. Gertrud Maltzahn und Dr. Gerster in Bad Ems durchsetzen, dass die Erbverträge ausgehändigt werden. Ohne einen Namen nennen zu wollen, hat doch eine der bekanntesten extravaganen Adelligen gesagt: *“Wir können dir deine Besitztümer nicht zurückgeben, denn würden wir das tun, so wären wir alle mittellos”*. Dabei wäre ich auch bereit zu Vergleichen.

Is: Welche Zukunftsperspektiven haben Sie und Ihre Frau?

HM: Sobald ich meinen neuen Personalausweis, Pass und Schlüssel habe, gehören mir 18 Schlösser, wozu auch das Falkensteinvermögen in Frankreich, Nähe Grenoble, gehört, auf dessen Grund ein Atomkraftwerk steht. Dann ordne ich an, dass die Atomkraft durch neue Technologien ersetzt wird. Mir fallen drei Erben zu: einerseits das Erbe von Kaiser Karl I., andererseits die Treuhandverträge von Walter Dornberger, und drittens wurde ich von Pauli Esterhazy als Verwalter der Stiftung eingesetzt, die unter anderem die Insel Mainau besitzt. Dem steht gegenüber, dass wir zur Zeit eine knappe Rente erhalten: meine Frau

2'300 Euro und ich 3'000 Euro, so dass meine Frau noch Unterricht geben muss in Latein, Englisch und Französisch. Die politische Realität ist, dass wir Ex-Sippenhäftlingen bei der deutschen Justiz immer noch kein Recht auf unsere Identität und unser Erbe haben. Trotz DNA-Nachweis wird die Herausgabe meines durch österreichischen Verfassungsbeschluss von 1925 festgelegten privaten Erbvermögens verweigert.

As: Haben Sie denn einmal versucht, Ihre Angelegenheit an die Öffentlichkeit zu bringen?

HM: Ich hatte mehrmals Kontakt mit Journalisten, auch vom Fernsehen. Diese haben aber gesagt, dass sie meine Sache publik machen werden, sobald ich rehabilitiert und von der Familie wieder akzeptiert wurde.

Is: Da vertreten wir eine andere journalistische Grundhaltung, weshalb wir uns dafür verwenden, dass Ihr Schicksal - zumindest mal im “NET-Journal” - publik wird. Wir hoffen, damit nicht nur zu Ihrer Rehabilitation beitragen zu können, sondern auch daran mitzuwirken, dass Sie sich nach Rückgabe Ihres Vermögens für die Verbreitung von neuen Technologien einsetzen können. Wir danken Ihnen!

Juristische Hilfe

Nach Rückkehr in die Schweiz setzten sich die Redaktoren mit einem befreundeten, in der Schweiz ansässigen, international tätigen Unternehmer in Verbindung, der mit hochkarätigen Anwälten zusammenarbeitet. Er war interessiert, einen seiner Anwälte auf Grund des DNA-Nachweises für Abklärungen einzusetzen, die zur Rehabilitation des Erzherzogs und seiner Frau führen sollten.

Literaturhinweise:

- 1) “Der Coler-Konverter”, Nachbauanleitung, Jupiter-Verlag, 2001
- 2) Schneider, Adolf: “Energien aus dem Kosmos”, 1994, Jupiter-Verlag
- 3) Schneider, Inge: “Neue Technologien zur Freien Energie”, 1995, Jupiter-Verlag
- 4) Cook, Nick: “Die Jagd nach Zero Point”, Mosquito-Verlag, 2006
- 5) “Die geheime UFO-Agenda der Schattenregierung”, Teil II, in “Nexus”, 6/7 2007: