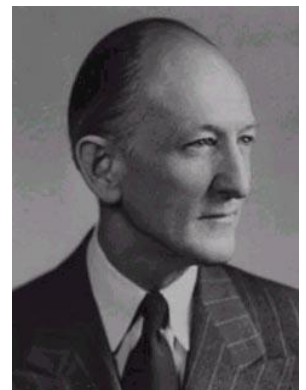


Original-Deckblatt des Taschenbuches

DIE FLIEGENDEN UNTERTASSEN EXISTIEREN

Donald E. Keyhoe

1950



Donald E. Keyhoe
Major USNC (US Navy Corps)

Vorbemerkung des Verlags (1950):

Donald E. Keyhoe, der hier über seine Untersuchung der fliegenden Untertassen berichtet, schreibt mit zwanzigjähriger Erfahrung in der Beobachtung flugtechnischer Entwicklungen. Ein Absolvent der US Naval Academy [Marine-Akademie] in Annapolis [Bundesstaat Maryland], war er Pilot beim Marine Corps, organisierte den historischen Flug von Bennett und Byrd zum Nordpol, war Berater von Charles Lindbergh nach dessen berühmten Paris-Flug und war Leiter des Informationsbüros der Luftfahrtabteilung des Handelsministeriums [aus der später die Bundesluftfahrtbehörde wurde].

**Aus dem Amerikanischen übertragen
von
Brigitte Wilcke, M.A./Sandra Poeckh
(2007)**

[Hinweis: Eckige Klammern kennzeichnen immer Zusätze d. Übers.]

VORBEMERKUNG DES AUTORS

Am 27. April 1949 stellte die US Air Force [Luftwaffe] in der Vorläufigen Studie ihres Projektes "Untertasse" fest:

„Die bloße Existenz einiger bisher unidentifizierter fliegender Objekte macht eine konstante Wachsamkeit des Personals des Projektes 'Untertasse' sowie der zivilen Bevölkerung notwendig.

Antworten ergeben sich durch solche Faktoren wie Aktivitäten im Rahmen der Lenkwaffenraketen-Forschung, Ballons, astronomische Phänomene ... Aber es gibt noch immer Fragezeichen.

Es ist ebenso in Betracht gezogen worden, daß die Untertassen ausländische Flugkörper sein könnten ... Jedoch die Atomenergieanlagen-Forschung in unserem Land läßt die irdische Existenz von Maschinen, die klein genug sind, um die Untertassen anzutreiben, als ‚höchst unwahrscheinlich‘ erscheinen.

Intelligentes Leben auf dem Mars ... ist nicht unmöglich, jedoch völlig unbewiesen. Die Möglichkeit intelligenten Lebens auf dem Planeten Venus wird von den Astronomen nicht als vollkommen unrealistisch betrachtet.

Die Untertassen sind keine Scherze. Ebenso wenig sind sie Anlaß, alarmiert zu sein.“

Am 27. Dezember 1949 leugnete die Air Force (Pressemitteilung 629-49) die Existenz der fliegenden Untertassen.

Am 30. Dezember 1949 gab die Air Force Teile des Abschnitts „Zusammenfassung“ eines geheimen Projekt-„Untertasse“-Abschlußberichtes gegenüber Pressevertretern in Washington preis. Der offizielle Bericht stellte fest:

„Es wird niemals möglich sein, mit Sicherheit zu sagen, irgendein Individuum habe kein Raumschiff oder keine Feindrakete oder irgendein anderes Objekt gesehen.“

Die Motive möglicher Besucher aus dem All diskutierend, stellt der Abschlußbericht ebenfalls fest:

„Eine solche Zivilisation könnte beobachten, daß wir auf der Erde nun Atombomben haben und zügig Raketen entwickeln. Mit Blick auf die Vergangenheit der Menschheit sollten sie wohl alarmiert sein. Gerade in der Gegenwart sollten wir daher solcher Besuche gewärtig sein.“

(Der [Vorläufige] Projekt-„Untertasse“-Abschlußbericht vom 27. April stellte fest, daß Raumfahrt außerhalb des Sonnensystems so gut wie sicher ist.)

Am 22. Februar 1950 leugnete die Air Force wiederum die Existenz der fliegenden Untertassen. An demselben Tag wurden zwei über der Navy-Flugbasis Key West gemeldete Untertassen per Radar erfaßt; laut Beschreibung manövierten sie mit großer Geschwindigkeit 75 km über der Erde. Die Air Force lehnte einen Kommentar ab. [Navy: Marine]

Am 9. März 1950 wurde eine große metallische runde Scheibe [engl. *disc*] von F-51- und Düsenkampfflugzeugen verfolgt und von einer großen Anzahl Air Force-Offizieren in Wright Field, Dayton/Ohio beobachtet. Am 18. März leugnete ein Air Force-Sprecher erneut, daß die Untertassen existieren, und hob besonders hervor, daß es sich nicht um amerikanische Lenkraketen oder Weltraumerkundungsgeräte handelte.

Ich habe alle Air Force-Untertassenberichte der letzten drei Jahre sorgfältig geprüft. Während des vergangenen Jahres habe ich an einer speziellen Untersuchung des Rätsels der fliegenden Untertassen teilgenommen.

Ich glaube, daß die Air Force-Äußerungen, so widersprüchlich, wie sie erscheinen, Teil eines komplizierten Programms sind, Amerika - und die Welt - auf das Geheimnis der runden Scheiben vorzubereiten.

1. KAPITEL

Es war ein merkwürdiger Auftrag.

Ich nahm das Telegramm von meinem Schreibtisch und las es zum drittenmal.

"NEW YORK., N.Y., 9. MAI 1949 - UNTERSUCHE DAS FLIEGENDE-UNTERTASSEN-RÄTSEL. ERSTER HINWEIS DEUTETE GIGANTISCHEN SCHWINDEL AN ZWECKS VERSCHLEIERUNG EINES OFFIZIELLEN GEHEIMNISSES. KÖNNTE LANCIERT SEIN, UM WIRKLICHE ERKLÄRUNG ZU VERDECKEN. SIEHT NACH EINER BRISANTEN GESCHICHTE AUS, KÖNNEN SIE IN WASHINGTON RECHERCHIEREN? KEN W. PURDY, HERAUSGEBER, TRUE-MAGAZIN."

Ich sah auf den Potomac [Fluß] hinaus, und mir kam die erste Untertassen-Story in den Sinn. Als Pilot war ich skeptisch gewesen, was die fliegenden Untertassen betraf. Dann trudelten Sichtsungsberichte von Piloten der Air Force und der zivilen Luftfahrt ein. Offenkundig alarmiert, hatte die Air Force Kampfflugzeuge beauftragt, die dahinflitzenden Untertassen zu verfolgen. In einer mysteriösen Jagd wurde ein Pilot getötet, und sein Tod blieb ungeklärt. Dies war vor siebzehn Monaten [Januar 1948]. Seitdem wurde das Rätsel der fliegenden Untertassen hinter einem Vorhang von Geheimniskrämerei seitens der Air Force versteckt.

Und nun dieser fliegende-Untertassen-Auftrag vom *True*-Magazin.

Vierundzwanzig Stunden später war ich in Ken Purdys Büro.

„An dieser Sache habe ich Leute zwei Monate lang arbeiten lassen“, sagte er. „Ich sollte Sie warnen - es ist eine harte Nuß zu knacken.“

„Sie meinen, es handelt sich um russische Raketen?“ fragte ich ihn. „Oder ein Geheimprojekt der Air Force?“

„Wir hatten mehrere Antworten. Keine hielt stand. Aber ich bin sicher, eine wurde absichtlich lanciert, als man herausfand, daß wir hinter der Sache her waren.“

Er erzählte mir die ganze Geschichte der Arbeit, die von den *TRUE*-Mitarbeitern geleistet worden war, und von den Sichtsungsberichten, die von kompetenten Autoren eingesandt wurden. Je tiefer er in das Rätsel eintauchte, desto gefesselter war er. Je mehr ich über die fliegenden Untertassen erfuhr, desto weniger kannte ich mich aus.

„Da gibt es einen Aspekt, den ich noch einmal überprüft haben möchte“, sagte Purdy. „Sie haben von der Mantell-Geschichte gehört?“

Ich nickte.

„In Ordnung. Versuchen Sie, die Einzelheiten des Funkverkehrs Mantells mit der Godman-[Air Force Base]-Flugüberwachung zu bekommen. Bevor er getötet wurde, beschrieb er das Ding, das er jagte - soviel wissen wir. Projekt ‚Untertasse‘ gab eine Andeutung heraus, aber sie haben das Funkprotokoll niemals der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Hier ist eine andere heiße Spur: Sehen Sie zu, ob Sie irgend etwas über ein geheimes Bild herausbekommen können, das in Harmon Field in Neufundland geschossen wurde - es war ungefähr Juli 1947. Was ich sonst noch erfahre, werde ich Ihnen mitteilen.“

Bevor ich ging, wünschte Purdy mir Glück und sagte, daß er eng mit mir zusammenarbeiten würde.

„Aber seien Sie auf der Hut vor falschen Spuren“, sagte er. „Sie werden wahrscheinlich auf Leute im Pentagon stoßen, die inoffiziell mit Ihnen reden wollen. Dies legt einem Autor Fesseln an. Passen Sie auf, daß man Sie nicht auf einen Holzweg führt. Sogar die Air Force-Äußerungen und der Projekt "Untertasse"-Abschlußbericht widersprechen einander.“

Sechs Monate lang arbeitete ich mit anderen Ermittlern an der Lösung des Rätsels der runden Scheiben. Wir prüften hundert Sichtsungsberichte und stießen dabei häufig auf die Spuren des Projekt "Untertasse"-Teams und von FBI-Agenten. Alte Berichte gaben uns phantastische Anhaltspunkte; so auch Air Force-Pläne für die Raumforschung; Raketenexperten, Astronomen, Air Force-Angehörige und Piloten teilten uns Dinge mit, die eine erstaunliche Lösung anzeigten. Viele intelligente Personen

- inklusive Wissenschaftler - glauben, daß die Untertassen Spione von anderen Planeten beherbergen.

Als diese erste Phase beendet war, wurden wir mit einer harten Entscheidung konfrontiert. Wir hatten wichtige Fakten aufgedeckt. Wir wußten, die Untertassen waren eine Realität. Wenn die Sache sorgfältig behandelt wurde, so glaubten wir, würde die Story zu einer geheimen Air Force-Politik passen.

Schließlich wurde entschieden, bestimmte alternative Schlußfolgerungen zu veröffentlichen. Die Air Force wurde über *TRUES* Absichten informiert, und es wurde kein Versuch gemacht, die Publikation zu blockieren. In der Januar-*TRUE*-Ausgabe von 1950 [erhältlich bereits am 26. Dez. 1949] berichtete ich, daß wir zu folgenden Ergebnissen gekommen waren:

1. *Die Erde ist periodisch von Besuchern anderer Planeten beobachtet worden.*
2. *Diese Beobachtung wurde in den letzten zwei Jahren bemerkenswert intensiviert.*

„Die einzige andere mögliche Erklärung“, schrieb ich, „ist, daß die extrem schnell und weit fliegenden Untertassen hier auf der Erde entwickelte Flugkörper sind. Solch ein Fortschritt (den die Air Force bestreitet) würde einen fast unglaublichen Sprung in der technischen Entwicklung sogar für die amerikanische Wissenschaft bedeuten.“

In der ganzen Nation folgten Presse- und Radiokommentare auf das Erscheinen des Artikels. Diese Publizität war offenkundig größer, als die Air Force es erwartet hatte. Innerhalb von vierundzwanzig Stunden wurde das Pentagon mit Telegrammen, Briefen und Ferngesprächen überflutet. Da die Air Force offensichtlich eine Panik befürchtete, ließ sie hastig verlauten (Pressemitteilung 629-49 vom 27. Dezember [siehe Vorbemerkung]), daß Untertassenberichte - sogar die von ihren eigenen Piloten und hochrangigen Offizieren - auf Irrtümern oder Hysterie basierten.

Jedoch drei Tage später [am 30. Dez. 1949], als klar war, daß viele Amerikaner *TRUES* Enthüllungen akzeptiert hatten, veröffentlichte die Air Force ein geheimes Projekt-„Untertasse“-Dokument [siehe Vorbemerkung], das folgende bedeutsame Äußerung enthielt:

„Es wird niemals möglich sein, mit Sicherheit zu sagen, daß irgendein Individuum ein Raumschiff, eine Feindrakete oder ein anderes Objekt nicht gesehen hat.“

In demselben Dokument erscheint eine vertrauliche Analyse des Air Force-Geheimdienstes. Es ist diese „Zusammenfassung“, die die offizielle Erwägung der Motive der Besucher aus dem All enthält. Nach der Feststellung, daß eine solche Zivilisation offenkundig viel weiter fortgeschritten sein müßte als wir, wird hinzugefügt:

„Da die am leichtesten aus der Distanz zu beobachtenden Aktivitäten der Menschheit Atombombenexplosionen sind, steht zu erwarten, daß es zwischen dem Zeitpunkt einer solchen Explosion, dem Zeitpunkt der Sichtung der Raumschiffe und der für ihren Hin- und Rückflug benötigten Zeitspanne einen Zusammenhang gibt.“

(In einem früheren Abschlußbericht [Vorläufige Untersuchung über fliegende Untertassen, 27. April 1949, siehe Vorbemerkung], der die Öffentlichkeit abwechselnd warnte und beruhigte, hatte die Air Force festgestellt, daß Raumfahrt außerhalb des Sonnensystems so gut wie sicher sei.)

Seit 1949 nahm die Anzahl der Untertassen-Sichtungen beständig zu. Die meisten der Berichte waren authentisch, was die Leugnungen der Air Force nicht widerlegen können. Im Januar wurden rätselhafte runde Scheiben über Kentucky, Indiana, Texas, Pennsylvania und mehrere andere Bundesstaaten gemeldet. Auf der Seattle-Anchorage-Route flog eine nächtliche fliegende Untertasse fünf Minuten lang neben einem Transportflugzeug her. Als der Pilot sich zu nähern versuchte, raste der seltsame Flugkörper mit irrsinniger Geschwindigkeit davon. Später berichtete der Geschäftsführer der Luftfahrtgesellschaft, daß Geheimdienstler den Piloten stundenlang befragt hatten.

„Deren Fragen nach zu urteilen“, sagte er, „wußten sie ganz genau, was die Untertassen sind, das sage ich Ihnen. Einer gab es zu, aber mehr wollte er nicht sagen.“

Ein anderer merkwürdiger Vorfall ereignete sich in Tucson/Arizona am 1. Februar. Gerade setzte die Abenddämmerung ein, als ein seltsames, grell leuchtendes Objekt in Richtung Westen über die Stadt

raste und Hunderte von Menschen in den Straßen in Erstaunen versetzte. Die Zeitung *Daily Citizen* brachte die Story am nächsten Tag mit einer zweireihigen Schlagzeile:

„FLIEGENDE UNTERTASSEN ÜBER TUCSON?

B-29-BOMBER VERFEHLT DAS OBJEKT

Fliegende Untertasse? Geheimes experimentelles Flugzeug? Oder vielleicht ein Erkundungsflugkörper vom Mars? Sicherlich entzieht sich das seltsame Fluggerät, das über Tucson in der Abenddämmerung einen Rauchschwanz hinter sich herzog, einer logischen Erklärung. Es war eine irritierende Erfahrung sowohl für kompetente Flieger als auch bodenständige Leute, die Schwierigkeiten haben, ein konventionelles Flugzeug zu identifizieren.

Wie eine Kanonenkugel schoß das grell leuchtende Objekt in ca. 9.000 m Höhe über den Himmel nach Westen, so schnell, daß es unmöglich war, einen klaren Eindruck von seiner Form oder Größe zu bekommen...

Als es seine vermutliche Höchstgeschwindigkeit erreichte, spuckte das Objekt hell gefärbten Rauch aus, aber fast direkt über Tucson schwebte es einige Sekunden auf der Stelle und blies zornig-schwarzen Rauch aus, der heller wurde, als die seltsame Rakete wieder Geschwindigkeit zulegte.

Der Funker der Flugsicherung der Davis-Monthan Air Force Base, nahm Kontakt auf mit Leutnant Roy L. Jones, der gerade in einem B-29-Bomber zu einem Flug über das Land aufstieg, und bat ihn, die Sache zu überprüfen. Jones ließ den Motor seines schnellen Luftkriegsgeräts aufheulen - aber der unbekannte Flugkörper entfernte sich immer weiter in Richtung Kalifornien.

Dr. Edwin F. Carpenter, Leiter der Abteilung für Astronomie an der Universität von Arizona, war sicher, daß das Objekt weder ein Meteor noch ein anderes natürliches Phänomen war...

Telefonzentralen bedrängt

Die Telefonzentralen des Sheriff-Büros von Pima County und der Tucson-Polizeistation wurden durch Anfragen blockiert. Hunderte sahen das Objekt. Tom Bailey, 1411 East 10th Street, dachte, es handele sich um ein großes Flugzeug, das Feuer gefangen hatte. (Eine spätere Prüfung ergab, daß kein Flugzeug vermißt wurde.) Er sagte, es schwankte von links nach rechts, als es die Berge überquerte. Bailey bemerkte auch, daß der Flugkörper über Tucson merklich langsamer wurde. Er sagte, der Rauch erschien als dünner, fast unsichtbarer Strom und gewann dann innerhalb von Sekunden an Substanz."

Dieser Vorfall hatte eine merkwürdiges Nachspiel am folgenden Tag [2. Febr.]. Die Bedeutsamkeit entging der Zeitung *Daily Citizen* nicht. Es wurde eine weitere Titel-Story gebracht mit der Schlagzeile:

"WAS SOLL DAS HEISSEN - NUR KONDENSSTREIFEN?"

Als ob sie unter Beweis stellen wollte, daß sie an den Hunderten himmelwärts gerichteter Tucson-Köpfe nicht schuld gewesen wäre, verbrachte die US Air Force gestern den Nachmittag stundenlang damit, Kondensstreifen am Himmel über der Stadt zu produzieren.

Diese Demonstration bewies zur Zufriedenheit der meisten in schlagender Weise, daß der seltsame Pfad schwarzen Rauchs, der am Mittwoch abend in der Dämmerung den Himmel durchzog, kein Kondensstreifen war und nicht von irgendeinem konventionellen Flugzeug stammte.

Das Spektakel Mittwoch nacht war vollkommen andersartig gewesen. Schwerer Rauch brodelte und wirbelte in einem breiten, schwarzen Band mit einer Mindestbreite von anderthalb Kilometern in einer schnurgeraden Linie über den Himmel. Da es keinen Beweis dafür gab, was diese fremdartige vorabendliche Manifestation verursacht hatte, und weil sogar Zeugen mit Expertenwissen unfähig waren, die Erscheinung zu erklären, bleibt die Sache ein Anlaß für interessante Spekulationen."

Es gibt starke Indizien dafür, daß diese Story absichtlich von den Nachrichtendiensten ferngehalten wurde. Die Associated Press [AP-Nachrichtenagentur] und andere Nachrichtendienste in Washington hatten keinen Bericht. Anfragen nach Einzelheiten durch Frank Edwards - Nachrichtenredakteur beim MUTUAL-Radiosender - und andere Radiokommentatoren stießen auf eine Mauer. Im Pentagon wurde mir gesagt, daß die Air Force keine Kenntnis der Sichtung oder des Kondensstreifen-Manövers hätte.

Am 22. Februar wurden zwei ähnliche glühende Objekte über der Boca Chica Navy-Flugbasis auf Key West gesehen. Ein Flieger, der zur Untersuchung in die Höhe geschickt wurde, hatte von vornherein keine Aussicht auf Erfolg, denn es war offenkundig, daß die Flugkörper sich in zu großer Höhe befanden. Im Stützpunkt verfolgten Radarbeobachter die Objekte, als sie einen Augenblick über Key West auf der Stelle schwebten. Es stellte sich heraus, daß sie sich mindestens fünfundsechzig Kilometer über der Erde befanden. Nach ein paar Sekunden beschleunigten sie und rasten außer Sicht.

Am folgenden Tag [23. Februar] meldete Kommandant Augusto Orrego, ein chilenischer Navy-Offizier, daß Untertassen über seine Basis in der Antarktis geflogen waren.

„Während der hellen antarktischen Nacht“, sagte er, „sahen wir Untertassen, eine über der anderen, die Wendemanöver mit ungeheuren Geschwindigkeiten durchführten. Wir haben Photographien, um zu beweisen, was wir gesehen haben.“

Anfang März gab mir Ken Purdy telefonisch die neuesten Recherche-Ergebnisse durch. Er hatte gerade einen Tip bekommen, daß während des Monats März mit einem rasanten Anstieg der Untertassen-Publizität gerechnet werden müßte - laut einer wichtigen Quelle in Washington. „Was dies wahrscheinlich bedeutet, wissen Sie“, sagte er, „dieselbe Sache nämlich, über die wir letzten Monat geredet haben. Aber warum bekommen wir *im voraus* einen Hinweis?“

„Es ist ein weiteres Steinchen im Mosaik“, sagte ich. „Wenn der Tip etwas taugt, dann werden sie ihr Programm hochfahren.“

Innerhalb von drei Tagen begannen Sichtsungsberichte hereinzufuten - von Peru, Kuba, Mexiko, der Türkei und anderen Teilen der Welt. Dann, am 9. März, wurde ein hellstrahlendes Objekt über Dayton/Ohio gesichtet. Beobachter auf dem Vandalia-Flugplatz riefen die Wright-Patterson Air Force Base an.

Dutzende von Air Force-Piloten sowie Bodenpersonal beobachteten die runde Scheibe, als Kampfflugzeuge aufstiegen, um sie zu verfolgen. Das mysteriöse Objekt strebte senkrecht aufwärts, schwebte für eine Weile kilometerhoch über der Erde und verschwand dann. In aller Eile wurde ein geheimer Bericht zur Zivilen Luftfahrtbehörde (*Civil Aeronautics Authority*) in Washington gesandt und dann dem Air Force-Geheimdienst übergeben.

Bald danach meldete Dr. Craig Hunter, Direktor eines medizinischen Unternehmens, eine riesige elliptische Untertasse in geringer Höhe über Pennsylvania. Er beschrieb sie als metallisch, mit einem eingeschlitzten Außenrand und einem rotierenden Innenring.

Was aber allem die Krone aufsetzte, war, daß Tausende von Menschen in Farmington/New Mexico, eine große Formation von Scheiben beobachteten, die hoch über der Stadt vorüberflogen.

Während all dieser Sichtsungsberichte weigerte sich die Air Force, die Existenz der fliegenden Untertassen einzugestehen. Am 18. März stellte sie mit Entschiedenheit geheime Raketen oder Flugkörper zur Erforschung des Raums in Abrede.

Drei Tage später [21. März] sah die Crew eines Flugzeugs der *Chicago and Southern Airline* [Fluggesellschaft] eine schnellfliegende runde Scheibe in der Nähe von Stuttgart/Arkansas. Der Flugkörper mit einem merkwürdigen blau-weiß blinkenden Licht stieg mit unglaublicher Geschwindigkeit in einem Bogen aufwärts. Die beiden Piloten sagten, daß sie beleuchtete Fenster auf der Unterseite sahen, als die Untertassen über ihnen davonflogen. Das Licht wies eine sanfte Fluoreszenz auf - dergleichen hatten sie noch nie gesehen.

Es gab einen seltsamen Aspekt bei diesem Arkansas-Vorfall. Offenkundig wurde kein Versuch gemacht, die beiden Piloten mundtot zu machen, wie es bei früheren Fluggesellschaft-Vorfällen geschehen war. Im Gegenteil wurde rasch ein Interview arrangiert, das der ganzen Nation zugänglich war. Flugkapitän Jack Adams und der Erste Offizier G. W. Anderson gaben zwei Statements ab:

"Wir sind fest davon überzeugt, daß die fliegenden Untertassen, die wir über Arkansas sahen, ein geheimes experimentelles Flugzeug waren - nicht Besucher aus dem All."

"Wir wissen, die Air Force hat in Abrede gestellt, daß an den fliegenden Untertassen etwas dran ist, aber wir sind beide erfahrene Piloten, die man nicht leicht zum Narren hält."

Als die Story erschien, diskutierte ich sie am nächsten Tag mit jemandem der Luftfahrtbehörde in Washington.

"Das ist eine komische Sache", sagte er, „die Air Force hätte diese Piloten - oder den Präsidenten der Fluggesellschaft - überreden können, den Vorfall totzuschweigen. Es sieht so aus, als *wollten* sie, daß die Story verbreitet wird."

"Sie meinen, die ganze Sache war lanciert?"

"Das würde ich nicht sagen, obwohl es so sein könnte. Wahrscheinlich sahen sie tatsächlich etwas. Aber man hat ihnen vielleicht gesagt, was sie darüber sagen sollten."

"Irgendeine Idee, warum?"

Er sah mich scharf an: "Sie und Purdy kennen wahrscheinlich die Antwort. Wenn ich raten soll, würde ich sagen, man könnte es geplant haben, um den Bericht des Navy-Kommandanten zu umschiffen - den über die Sichtungen von White Sands."

Der White Sands-Vorfall hatte viele Untertassen-Skeptiker verunsichert, weil es das Pentagon war, das den publizierten Bericht freigegeben hatte. Der Autor, Kommandant R. B. McLaughlin, war ein Navy-Offizier. Als Raketenspezialist war er auf dem White Sands-Raketen-Testgelände in New Mexico stationiert. In seinem publizierten Artikel beschrieb er drei Scheiben-Sichtungen in White Sands.

Eine der Scheiben, ein riesiger elliptischer Flugkörper, der von Wissenschaftlern mit Präzisionsinstrumenten beobachtet wurde, wies eine Geschwindigkeit von siebeneinhalb Kilometern pro Sekunde auf. Das sind 24.000 km pro Stunde. Es wurde festgestellt, daß sich der Flugkörper 84 km über der Erde befand. Zwei andere runde Scheiben, die kleiner waren, wurden von fünf Beobachtungsposten auf Hügeln des Testgeländes beobachtet. Mit unglaublicher Geschwindigkeit kreisend, flogen sie neben einer Army-Rakete her, die gerade in die Höhe geschossen worden war, und rasten dann schneller als die Rakete davon.

Der Bericht des Kommandanten McLaughlin - mit Daten und faktischen Details - wurde vom Verteidigungsministerium freigegeben. So geschah es auch mit einer späteren Rundfunksendung.

Dann erfolgte die routinemäßige Leugnung durch die Air Force.

Warum wurde McLaughlin - einem regulären Navy-Offizier, der einer Sicherheitskontrolle unterlag - erlaubt, die Geschichte bekanntzugeben? War es ein unglaubliches Versehen? Oder war es Teil eines sorgsam ausgedachten Plans? Ich glaube, es war Teil eines ausgeklügelten Programms zur Vorbereitung der amerikanischen Bürger auf eine dramatische Enthüllung.

Ein Jahr lang habe ich die Manöver derjenigen, die hinter den Kulissen dieses Programm leiten, beobachtet. In den folgenden Kapiteln habe ich versucht, die seltsamen Entwicklungen in unserer Suche nach der Antwort zu zeigen: sorgfältig gelegte falsche Spuren, Holzwege, auf die wir uns begaben, unerwartete Hilfestellungen, vertrauliche Hinweise und verblüffende Widersprüche.

Es war ein kompliziertes Puzzlespiel. Nur wer alle Teile dieses komplexen Bildes sieht, kann einen Blick erhaschen auf die Hintergründe dieses hartnäckig verschleierte Geheimnisses.

Die offizielle Erklärung steht möglicherweise kurz bevor. Wenn sie schließlich erfolgt, dann wird, so glaube ich, dem amerikanischen Volk die ausgeklügelte Vorbereitung - auch die Täuschungsmanöver - vollständig gerechtfertigt erscheinen.

2. KAPITEL

Es sind mehr als zwei Jahre vergangen seit dem rätselhaften Tod von Captain Thomas Mantell.

Mantell starb auf mysteriöse Weise auf einem Flug südlich von Fort Knox [Kentucky]. Aber bevor sein Funkgerät schwieg, gab er eine eigenartige Nachricht an die Godman Air Force Base durch. Die Männer, die sie hörten, werden sie niemals vergessen.

Es geschah am 7. Januar 1948.

Am Nachmittag starrte die in der Godman-Flugsicherung zusammengedrückte Gruppe von Air Force-Offizieren in den Himmel. Für einen Augenblick strahlte etwas durch die Bewölkung südlich des Stützpunktes.

Hoch über dem Stützpunkt kletterten drei P-51-Kampfflieger energisch aufwärts. Sie verschwanden rasch in südlicher Richtung.

Die Uhr in der Flugüberwachung zeigte 14:45 an.

Colonel Guy Hix, der Kommandant, legte sein Fernglas ab. Falls das Ding noch da war, verdeckten es jetzt die Wolken. Man konnte nichts anderes tun, als zu warten.

Der erste Alarm war von Fort Knox gekommen, als Army-Militärpolizisten eine Warnung der bundesstaatlichen Polizei weitergaben. Ein riesiges leuchtendes Objekt war am Himmel gesehen worden, das sich in die Richtung des Godman-Stützpunktes bewegte. Hunderte verblüffter Menschen hatten es in Madisonville, hundertzwanzig Kilometer entfernt, beobachtet.

Dreißig Minuten später war es über dem Stützpunkt erschienen.

Colonel Hix blickte zu den anderen Männern in der Flugsicherung. Sie schauten alle etwas benommen drein. Jeder von ihnen hatte das Ding aus dem Süden heranziehen sehen. Sein trotz der dünnen Wolken wahrnehmbares periodisches rotes Glühen schien auf eine mysteriöse Energiequelle schließen zu lassen.

Woods, der diensthabende Offizier, schätzte die Größe. Hix schüttelte mit dem Kopf. Das war nicht zu glauben. Aber irgend etwas hatte für fast eine Stunde über dem Godman-Stützpunkt gehangen. Der Kommandant drehte sich schnell um, als die Lautsprecher, auf die P-51 eingestellt, plötzlich aktiv wurden.

„Captain Mantell an Godman Tower ... Mantell an Godman Tower ...“

Die Stimme des Flugführers klang angespannt.

„Ich sehe das Ding!“ sagte er. „Es sieht metallisch aus - und es ist riesengroß!“

Der Kommandant und Woods starrten sich an. Niemand sprach.

„Das Ding fängt an zu steigen“, sagte Mantell rasch. „Es ist direkt über mir, halb so schnell wie ich. Ich versuche, näher heranzukommen.“

Fünf Minuten später erstattete Mantell wieder Bericht. Das seltsame metallische Objekt hatte an Geschwindigkeit zugenommen und flog nun mit 540 km pro Stunde oder mehr.

Um 15:08 Uhr meldete sich Mantells Flügelmann [Pilot des Flugzeugs hinter dem Flugführer der Formation]. Er und die anderen Piloten hatten das merkwürdige Objekt gesehen. Aber Mantell war ihnen davongeflogen und in den Wolken verschwunden.

Sieben Minuten vergingen - zähflüssig. Die Männer im Turm ertrugen die Stille nur schlecht. Dann, um 15:15 Uhr, meldete sich Mantell hastig. „Es ist immer noch über mir, ebenso schnell wie ich oder schneller. Ich gehe hoch auf 6.000 Meter. Wenn ich dann noch nicht näher heran bin, gebe ich die Verfolgung auf.“

Es war seine letzte Meldung.

Minuten später zerbarst sein Kampfflugzeug mit übermächtiger Wucht. Die fallenden Trümmer waren über 300 Meter Boden verstreut.

Als Mantell nicht mehr antwortete, begann einer seiner Piloten, ihn zu suchen. Er kletterte bis auf fast 10.000 Meter in die Höhe und flog hundertfünfzig Kilometer nach Süden.

Aber das Ding, das Mantell in den Tod gelockt hatte, verschwand vom Himmel.

Zehn Tage nach Mantells Tod erfuhr ich von einem seltsamen Nachspiel dieser Godman-Affäre.

Ein Bericht der AP [*Associated Press*, Nachrichtenagentur] in der *NEW YORK TIMES* erregte meine Aufmerksamkeit. Die Story, in Fort Knox publiziert, gab zu, daß Mantell starb, während er eine Untertasse verfolgte. Colonel Hix wurde als Beobachter des - noch immer unidentifizierten - Objekts zitiert. Aber kein Wort von Mantells Funksprüchen, kein Hinweis auf die enorme Größe des Dings.

Obwohl ich wußte, daß die Sicherheitsschotten wahrscheinlich dichtgemacht worden war, ging ich zum Pentagon. Als der [Untertassen-]Schrecken zum erstenmal ausbrach, im Sommer 1947, hatte ich mit Captain Tom Brown gesprochen, der mit den Untertassen-Anfragen betraut war. Jetzt war Brown versetzt worden, und niemand in der Presseabteilung gab zu, Details der Untertassen-Verfolgung Mantells zu wissen.

„Wir kennen einfach die Antwort nicht“, sagte mir ein Geheimdienstler.

„Es gibt das Gerücht“, sagte ich, „daß es eine geheime Air Force-Rakete ist, die manchmal außer Kontrolle gerät.“

„Guter Gott, Mann!“ explodierte er. „Wenn es so wäre - glauben Sie etwa, wir würden Piloten den Befehl geben, die verdammten Dinger zu jagen?“

„Nein - und ich habe nicht gesagt, daß ich dies glauben würde.“ Ich wartete, bis er sich beruhigt hatte. „Dieser Befehl, von dem Sie sprachen - ist er für alle Air Force-Piloten oder für spezielle Kampfeinheiten?“

„Ich habe nicht gesagt, daß es ein spezieller Befehl war“, sagte er rasch. „Alle Piloten haben Routine-Instruktionen für die Meldung ungewöhnlicher Dinge.“

„Man hatte Kampfflieger an der Küste alarmiert, als der [Untertassen-]Schrecken zum erstenmal ausbrach“, erinnerte ich ihn. „Sind die Befehle noch in Kraft?“

Er schüttelte den Kopf. „Nein, nicht daß ich wüßte.“ Nach einem Augenblick fügte er hinzu: „Alles, was ich Ihnen sagen kann, ist, daß die Air Force noch ermittelt. Wir kennen die Antwort wirklich nicht.“

Als ich das Geschäftszentrum verließ, stieß ich mit Jack Daly zusammen, einem von Washingtons Nachrichtenveteranen. Vor dem Krieg hatten Jack und ich Artikel für Magazine zusammen geschrieben, üblicherweise über Spionage von Achsenmächten [d.h. Deutschland und seinen Verbündeten] und über kommunistische Agitation. Ich erzählte ihm, daß ich versuchte, etwas über Mantells Tod herauszufinden.

„Irgend etwas gehört?“ fragte ich ihn.

„Nur, was in der AP-Story stand“, sagte Jack. „Aber jemand vom INS [*International News Service*, Nachrichtenagentur] sagte mir, sie hätten eine Untertassen-Story von Columbus/Ohio - and es könnte dieselbe Untertasse gewesen sein, die man in Fort Knox gesehen hat.“

„Habe ich nicht mitbekommen. Was war es?“

„Sie sichteten das Ding auf der Air Force Base außerhalb von Columbus. Es war gegen Sonnenuntergang, ungefähr zwei Stunden nach dem Tod des Piloten in Kentucky.“

„Hat es jemand verfolgt?“ fragte ich.

„Nein. Sie hatten keine Zeit zu starten, nehme ich an. Dieser Mensch vom INS sagte, es wäre höllisch schnell geflogen. So schnell wie ein Jet allemal.“

„Haben sie gesagt, wie es aussah?“

„Die Jungs von der Air Force sagten, es war so groß wie eine C-47“, sagte Jack. „Vielleicht größer. Hinten strömten orange-rötliche Abgase heraus. Sie konnten es meilenweit sehen.“

„Wenn du noch irgend etwas hörst, laß es mich wissen“, sagte ich. Jack versprach es.

„Was meinst du, was es war?“ fragte er mich.

„Ich bin mit meinem Latein am Ende. Rußland würde keine Raketen hier bei uns testen. Ich kann ohnehin nicht glauben, daß sie so etwas besitzen. Und ich kann auch nicht glauben, daß die Air Force Piloten sterben läßt, um etwas zu verstecken, was wir besitzen.“

Eine Woche später hörte ich, daß eine streng geheime Ermittlungseinheit zur Untersuchung der Untertassen-Berichte in Wright Field gebildet worden war. Als ich im Pentagon anrief, gaben sie immerhin soviel zu - aber das war's dann auch schon.

[Wright Field, später Wright-Patterson Air Force Base (AFB) war Standort des Flugtechnikgeheimdienstzentrums (*Air Technical Intelligence Center*), befaßt mit flugtechnischer Forschung und Entwicklung sowie dem Nachbau feindlicher Flugtechnik. Hier befand sich auch die UFO-Untersuchungskommission des Geheimdienstes der Air Force mit dem Code-Namen *Project Sign* (wörtl. „Zeichen“), kurz darauf umbenannt in *Project Grudge* (wörtl. Groll), die nach ihrem Bekanntwerden von der Air Force nach außen hin - in Übernahme der volkstümlichen Bezeichnung - Projekt "Untertasse" genannt wurde.]

In den nächsten Monaten machten weitere fliegende Scheiben Schlagzeilen. Zwei Piloten der Fluggesellschaft Eastern Airline berichteten von einem mysteriösen Doppeldecker-Schiff, das sie in der Nähe von Montgomery/Alabama gesichtet hatten. Ich erfuhr von zwei anderen Sichtungen, die eine im Pazifik, die andere in Kalifornien. Das zweite Objekt sah durch einen Feldstecher raketenförmig und so groß wie ein B-29-Bomber aus. Außerdem gab es Gerüchte über Scheiben, die per Radar erfaßt worden waren, aber es dauerte fast ein Jahr, bevor ich diese Berichte bestätigen konnte.

Als Purdy mir Anfang Mai 1949 telegraphierte, hatte ich die Scheiben halb vergessen. Es hatte Monate gedauert, bevor irgendeine wichtige Sichtung gemeldet worden war. Aber seine Nachricht belebte meine Wißbegierde schnell wieder. Wenn er dachte, daß die Sache heiß war, dann, so wußte ich, mußte er dafür Gründe haben. Als ich sein Büro betrat, drückte Purdy seine Zigarette aus und reichte mir die Hand. Er sah mich durch seine Brillengläser einen Moment lang an. Dann sagte er abrupt:

„Sie wissen etwas über die Scheiben?“

„Wenn Sie meinen, was sie sind - nein.“

Er bedeutete mir, mich zu setzen. Dann schwang er seinen Stuhl herum, seine Schultern nach vorne gezogen, und sah stirnrunzelnd zum Fenster hinaus.

„Haben Sie die *POST* [Zeitung] diese Woche gesehen?“

Ich sagte ihm, daß dies nicht der Fall war.

„Da geht etwas verdammt Seltsames vor sich. Fünfzehn Monate lang ist Projekt ‚Untertasse‘ bis oben zugeknöpft. Streng geheim. Dann läßt Verteidigungsminister Forrestal plötzlich die *SATURDAY EVENING POST* zwei Artikel veröffentlichen, die die ganze Sache vom Tisch wischen. Der erste Artikel liegt soeben bei den Zeitungsständen aus - und was geschieht dann?“

Purdy schwang herum und bohrte seinen Finger auf ein Dokument auf seinem Schreibtisch.

„Am selben Tag gibt die Air Force in aller Eile diesen Projekt-‚Untertasse‘-Abschlußbericht heraus, der eingesteht, daß man die Scheiben in keinem irgend wichtigen Fall identifiziert hat. Sie sagen, die Sache ist immer noch ernst genug - warten Sie eine Minute“, er durchblätterte die zusammengehefteten Papiere „um konstante Wachsamkeit seitens des Projekt-‚Untertasse‘-Personals und der zivilen Bevölkerung zu erfordern“.

„Man sollte denken, die *POST* verursacht öffentliche Aufregung“, sagte ich.

„Ich will nicht sagen, daß es eine ausgesprochene Leugnung ist“, sagte Purdy. „Der Bericht erwähnt die *POST* nicht - er widerspricht ihr einfach nur. Faktisch widerspricht der Bericht sich selbst. Es sieht so aus, als wenn sie versuchten, die Menschen zu warnen, und doch zu ängstlich wären, zu viel zu sagen.“

Ich sah auf den Titel des Abschlußberichts: „Kompendium der vorläufigen Untersuchungen über ‚fliegende Untertassen‘ durch das Luftwaffenmaterialkommando, Wright Field, Dayton/Ohio.“

„Haben die Zeitungen es schon aufgegriffen?“ fragte ich Purdy.

„Sie meinen, daß es der *POST* widerspricht?“ Er schüttelte den Kopf. „Nein, die Pentagon-Presseveröffentlichung bekam nicht viel Platz. Wie viele Herausgeber würden sich durch einen Regierungsbericht von sechstausend Seiten ackern? Selbst wenn sie es täten, müßten sie jeden Abschnitt mit der *POST*-Veröffentlichung vergleichen.“

„Wer hat die *POST*-Story geschrieben?“

Purdy zündete sich eine Zigarette an und sah wieder mit zusammengezogenen Augenbrauen auf die Wolkenkratzer.

„Sidney Shallett - und er ist vorsichtig. Er hat Forrestals Rückendeckung. Die Air Force flog ihn herum, arrangierte Interviews, vermutlich gab sie ihm interne Informationen. Er beschäftigte sich zwei Monate damit. Sie segneten sein Manuskript ab, das praktisch sagt, die Untertassen wären Unsinn. Dann äußerten sie sich gegenteilig.“

„Vielleicht hat irgendeiner von oben plötzlich entschieden, daß es die falsche Politik wäre, die Sache vom Tisch zu wischen“, schlug ich vor.

„Warum die schnelle Änderung?“ wandte Purdy ein. „Nehmen wir an, sie brachten die *POST* dazu, die Wahrheit zu verschleiern, im Interesse der Sicherheit. Es ist möglich - obwohl ich es nicht glaube. Oder sie könnten ihr einfach eine Lügengeschichte zugespielt haben. Wie dem auch sei, warum gaben sie in aller Eile diesen Widerspruch heraus, nachdem die *POST* gerade an den Zeitungsständen erhältlich war?“

„Etwas Ernsthaftes muß passiert sein“, sagte ich, „nachdem die *POST* in Druck ging.“

„Ja, aber was?“ sagte Purdy ungeduldig. „Das ist es, was wir herausfinden müssen.“

„Erwähnt der erste Artikel von Shallett den Tod von Mantell?“

„Er erklärt es perfekt. Wissen Sie, was Mantell gejagt hat? Den Planeten Venus!“

„Das ist die Erklärung der *POST*?“ sagte ich ungläubig.

„Es ist das, was der von der Air Force unter Vertrag genommene Astronom Shallett sagte. Ich habe zwei Astronomen hier befragt. Sie sagen, daß man Venus selbst dann, wenn sie am hellsten ist, während der Tageszeit kaum sehen kann, sogar wenn man danach sucht. Venus leuchtete nur halb so hell an jenem Tag, so daß sie praktisch unsichtbar war“,

„Wie konnte die Air Force erwarten, daß irgend jemand eine solche Antwort glaubt?“ sagte ich.

Purdy zuckte mit den Schultern. „Sie stellen im Abschlußbericht in Abrede, daß es sich um Venus handelte. Aber dies war es, was sie Shallett erzählt haben - daß all diese Air Force-Offiziere, die Piloten, die Staatspolizei von Kentucky und mehrere hundert Leute in Madisonville Venus mit einer mehr als 100 Meter großen metallischen Scheibe verwechselten.“

„Es ist ein Wunder, daß Shallett es geglaubt hat.“

„Ich denke nicht, daß er es geglaubt hat. Er sagt, wenn es nicht Venus gewesen ist, muß es ein Ballon gewesen sein.“

„Wie lautet die Erklärung der Air Force?“ fragte ich Purdy.

„Sehen Sie in den Bericht. Sie sagen, was immer Mantell jagte - sie nennen es ein ‚mysteriöses Objekt‘ - ist immer noch unidentifiziert.“

Ich sah mir Seite fünf des Berichtes an. Er gab Mantells Funkspruch wieder, daß das Ding metallisch und riesengroß war. Mit dem Tod von Mantell war die Lockbourne/Ohio-Meldung verbunden, die mit dem zusammenstimmte, was Jack Daly mir mehr als ein Jahr zuvor erzählt hatte. Ich las den Bericht:

„An demselben Tag, ungefähr zwei Stunden später, wurde von mehreren Beobachtern über der Lockbourne-Air Force Base in Columbus/Ohio ein Phänomen am Himmel gesehen. Es wurde beschrieben als ‚rund und oval, größer als eine C-47, in horizontalem Flug, schneller als 750 km pro Stunde‘. Das Objekt wurde vom Kontrollturm in Lockbourne für mehr als 20 Minuten beobachtet. Beobachter gaben an, daß es glühte, von weiß zu bernsteinfarben, und

einen bernsteinfarbenen Abgasstrom ausstieß, der fünfmal länger war als es selbst. Es vollführte Bewegungen wie ein Fahrstuhl,, und einmal schien es den Boden zu berühren. Kein Geräusch war zu hören. Schließlich wurde es zunehmend schwächer und sank in Richtung des Horizonts.“

Purdy drückte den Summer, um seine Sekretärin zu rufen, und sie brachte mir eine Kopie des ersten POST-Artikels.

„Sie können eine Kopie dieses Abschlußbericht der Air Force in Washington bekommen“, sagte Purdy mir. „Dies ist das einzige Exemplar, das ich habe. Aber Sie werden die gleiche Erklärung für die meisten der wichtigen Fälle finden - die Sichtungen auf der Muroc Air Force Base, den Sichtungsbericht der Luftfahrt-Piloten und die Scheiben, die Kenneth Arnold gesehen hatte - sie sind alle unidentifiziert.“

„Ich erinnere mich an den Arnold-Vorfall. Das war die erste Sichtung.“

„Sie haben Kontakte in Washington“, fuhr Purdy fort, „beginnen Sie im Pentagon. Sie wissen dort, daß wir an der Sache ‘dran sind. Sam Boal, der erste Mann für diese Sache, war da für einen oder zwei Tage.“

„Was hat er herausgefunden?“

„[Staatssekretär der Air Force] Symington sagte ihm, daß die Untertassen Unfug wären. Verteidigungsminister Johnson [Nachfolger von Forrestal ab Mai 1949] gab zu, daß sie Bilder haben - wir hörten über eine geheime Photographie, die in Harmon Field/Neufundland aufgenommen wurde. Der Hinweis besagte, daß diese Untertasse einigen Piloten und Air Force-Angehörigen dort oben einen gehörigen Schrecken einjagte.“

„Ein Major nahm Boal mit zu einem Air Force-Colonel, und Boal bat darum, die Bilder zu sehen. Der Colonel sagte, sie hätten keine. Er lief rot an, als der Major sagte, Symington hätte Boal von den Bildern erzählt.“

„Bekam Boal sie sehen?“ fragte ich.

„Nein“, brummte Purdy, „und ich wette, daß Sie sie auch nicht zu sehen bekommen. Aber versuchen Sie es auf jeden Fall. Und überprüfen Sie das Gerücht, daß einige Scheiben per Radar verfolgt wurden. Einen Fall gab es, wie es aussieht, auf einer Air Force Base in Japan.“

Als ich ging, gab Purdy mir eine Aufstellung von Sichtungsberichten.

„Einige von diesen wurden publiziert, andere haben wir selbst ausgegraben“, sagte er. „Wir haben vertrauliches Material von Luftfahrt-Piloten. Es ist ziemlich offenkundig, daß die Air Force versucht hat, es unter der Decke zu halten.“

„In Ordnung“, sagte ich, „ich werde mich auf den Weg machen. Vielleicht sind die Dinge nicht so fest weggeschlossen, jetzt, wo der Abschlußbericht heraus ist.“

„Wir haben einige Dinge über Projekt ‘Untertasse’ herausgefunden“, sagte Purdy. „Ob es nun ein Verschleierungsmanöver oder eine wirkliche Untersuchung ist - man ist ziemlich geschäftig, Dinge unter der Decke zu halten. Sie lassen Astronomen und Astrophysiker für sich arbeiten, außerdem Raketenexperten, technische Analysten und die Sondereinheit des Air Force-Geheimdienstes. Man hat uns gesagt, sie können sich an jede Regierungsbehörde um Hilfe wenden - und ich weiß, daß sie auch das FBI eingespannt haben.“

Die Sache wurde langsam größer, als ich gedacht hatte.

„Wenn die nationale Sicherheit betroffen ist“, sagte ich Purdy, „dann können sie uns im Handumdrehen zum Schweigen bringen.“

„Wenn sie es mir sagen - in Ordnung“, sagte Purdy. Er fügte grimmig hinzu: „Aber ich denke, sie machen einen schlimmen Fehler. Sie denken wahrscheinlich, daß sie tun, was richtig ist. Aber die Wahrheit könnte auf eine unerwünschte Weise herauskommen.“

Es ist möglich, dachte ich, daß die Untertassen Rußland gehören.

„Wenn es sich herausstellt, daß es sich um sowjetische Raketen handelt, dann bin ich raus aus der Sache“, sagte ich. „Wir würden das Pentagon *und* das FBI im Nacken haben.“

„Alles klar - wenn das die Erklärung ist.“ Er kicherte. „Aber Sie erleben vielleicht eine Überraschung.“

3. KAPITEL

Allein die Vorstellung von gigantischen fliegenden Scheiben war unglaublich genug. Es war fast genauso schwer zu glauben, daß derartige Raketen entwickelt worden sein könnten, ohne daß etwas davon an die Öffentlichkeit gedrungen wäre. Und doch hatten wir die A-Bombe in vergleichbarer Geheimhaltung gebaut; und ich wußte, daß wir an weitreichenden Lenkraketen arbeiteten. Es gab bereits einen Plan für eine Reichweite von viereinhalbtausend Kilometern. Unsere Überschallflugzeuge schafften ungefähr dreieinhalbtausend Kilometer pro Stunde. Unsere zweistufigen Raketen sind Berichten zufolge über dreihundertfünfzig Kilometer hoch gestiegen. Wenn insgeheim ein atomarer Antrieb entwickelt worden war, könnte dies die Geschwindigkeit und die Reichweite der Untertassen erklären.

Aber ich mußte immer wieder an Mantells Tod und die Air Force-Order an Piloten denken, die Untertassen zu jagen. Falls die Scheiben amerikanische Raketen wären, würde dies nicht zusammenpassen.

Als ich die Lobby betrat, sah ich, daß es zehn Minuten nach vier war. Ich rief ein Taxi und erreichte den "Congressional Limited" [Eilzug New York City - Washington, D.C.] in letzter Minute. Im Restaurant-Wagen begann ich, mir Purdys Aufstellung anzuschauen.

Als ich die Seiten oberflächlich durchblätterte, sah ich einige bekannte Fälle. Hier und da hatte Purdy kurze Kommentare oder Überlegungen hingekritzelt. Neben den Eastern-Airline-Sichtungsbericht über eine Doppeldecker-Untertasse hatte er geschrieben:

„Gerücht prüfen, daß gleicher Typ etwa zur gleichen Zeit über Holland gesehen wurde. Ebenso: ähnliche Meldung von den philippinischen Inseln - Datum unbekannt.“

Ich ging an den Anfang zurück. Der erste aufgeführte Fall war der von Kenneth Arnold, ein Geschäftsmann aus Boise [Idaho], der den Untertassen-Schrecken ausgelöst hatte. Arnold flog sein Privatflugzeug von Chehalis nach Yakima, [Bundesstaat] Washington, als er einen hellen Lichtschein auf seinem Flügel sah.

Als er zum Mount Rainier [Berg des Cascade-Gebirges] hinübersah, erblickte er neun hellstrahlende Scheiben, die sich gegen den Schnee abhoben, jede von der ungefähren Größe einer C-54 [Flugzeugtyp].

„Sie flogen nahe an den Bergspitzen, in einer diagonalen, kettenähnlichen Linie“, sagte er später, „es war, als ob sie miteinander verbunden gewesen wären.“

Die Scheiben schienen dreißig bis fünfunddreißig Kilometer entfernt zu sein, sagte er, und sie bewegten sich mit phantastischer Geschwindigkeit. Arnold schätzte sie auf eintausendachthundert Kilometer pro Stunde.

„Ich beobachtete sie ungefähr drei Minuten“, sagte er. „Sie flogen zwischen den hohen Bergspitzen hin und her. Sie waren flach, wie eine Pie-Pfanne, und so glänzend, daß sie die Sonne wie ein Spiegel reflektierten. Ich habe niemals irgend etwas gesehen, das so schnell war.“

[Kenneth Arnold wurde mit der Äußerung berühmt, daß sie sich bewegten wie "Untertassen, die hüpfend über das Wasser schnellen". Diese Beschreibung, die sowohl die Form der Flugkörper als auch die - offenbar an einem in niedriger Höhe über eine ruhige Wasseroberfläche geworfenen flachen Stein orientierte - Art ihrer Bewegung kennzeichnete, wurde von der Presse auf "fliegende Untertasse" verkürzt.]

Es war der 24. Juni 1947.

An demselben Tag gab es eine Untertassen-Meldung, von der wenig Notiz genommen wurde. Ein Fachmann für Mineralien aus Portland namens Fred Johnson, der hoch oben im Cascade-Gebirge arbeitete, erblickte fünf oder sechs Scheiben, die in der Sonne kurvten. Er beobachtete sie sekundenlang durch sein Teleskop, bis er plötzlich bemerkte, daß die Kompaßnadel auf seiner Spezialuhr sich wild von einer Seite zur anderen bewegte. Johnson bestand darauf, daß er nichts von dem Arnold-Sichtungsbericht gehört hatte, der nicht veröffentlicht wurde, bevor der Abend anbrach.

Kenneth Arnolds Geschichte wurde allgemein mit Amüsement aufgenommen. Die meisten Amerikaner waren sich nicht bewußt, daß das Pentagon bereits im Januar Scheiben-

Sichtungsberichte erhalten hatte. Die Nachrichten und Radiokommentare über Arnolds Bericht brachten verschiedene andere Vorfälle ans Licht, die die Beobachter aus Angst, verlacht zu werden, für sich behalten hatten.

In Oklahoma City erzählte ein Privatpilot Air Force-Ermittlern, daß er Ende Mai ein riesiges rundes Objekt am Himmel gesehen hatte. Es flog dreimal schneller als jeder Düsenjäger, sagte er, und ohne jedes Geräusch. Einwohner von Weiser/Idaho beschrieben zwei seltsame, schnell fliegende Objekte, die sie am 12. Juni gesehen hatten. Die Untertassen flogen in südöstlicher Richtung, ab und zu auf eine niedrigere Höhe fallend, dann wieder schnell aufsteigend. Mehrere mysteriöse Objekte wurden gemeldet, die mit großer Geschwindigkeit nahe von Spokane flogen, gerade einmal drei Tage vor Arnolds Erfahrung. Und vier Tage nach diesen Begegnungen war ein Air Force-Pilot nahe Lake Meade/Nevada verblüfft über den Anblick von einem halben Dutzend Untertassen, die an seinem Flugzeug vorbeirasteten.

Schon zu diesem frühen Zeitpunkt des [Untertassen-]Schreckens widersprachen die offiziellen Berichte einander. Kurz nachdem der Arnold-Vorfall [am 24. Juni] Schlagzeilen machte, gab die Air Force zu, daß sie die mysteriösen Scheiben untersuchte. Am 4. Juli äußerte die Air Force, daß keine weitere Untersuchung vonnöten war, alles beruhte auf Halluzinationen. An demselben Tag sagte Wright Field der AP-Nachrichtenagentur, daß das Luftwaffenmaterialkommando [*Air Materiel Command*] die Erklärung zu finden versuchte.

Der 4. Juli mußte hinsichtlich des Untertassen-Rätsels im Kalender rot angestrichen werden. In Portland/Oregon sahen hunderte von Stadteinwohnern - darunter ehemalige Air Force-Piloten, Polizisten, Hafepiloten und stellvertretende Sheriffs - Dutzende hellstrahlender Scheiben, die mit hoher Geschwindigkeit flogen. Die Dinger schienen mindestens 6.000 m hoch in der Luft zu sein - vielleicht sehr viel höher.

An demselben Tag wurden Scheiben gesichtet in Seattle [Bundesstaat Washington], Vancouver [Kanada] und anderen nordwestlichen Städten. Die an Zahl rasch wachsenden Sichtungsberichte wurden mit einem Gemisch aus Spott und Beunruhigung aufgenommen. Einer aus der Gruppe der Skeptiker war Flugkapitän E. J. Smith von der United Airlines [Fluggesellschaft].

„Ich werde an sie glauben, wenn ich sie sehe“, sagte er Mitarbeitern der Luftfahrtgesellschaft, bevor er am Nachmittag des 4. [Juli] in Boise abhob.

Die Sonne ging gerade unter und sein Flugzeug befand sich über Emmett/Idaho, als Flugkapitän Smith und sein Co-Pilot Ralph Stevens fünf merkwürdige Objekte am Himmel vor ihnen sahen. Smith läutete nach der Stewardess Marty Morrow, und alle drei beobachteten die Untertassen mehrere Minuten lang. Dann kamen vier weitere Scheiben in Sicht. Obwohl es unmöglich war, aufgrund der unbekanntenen Höhe ihre Größe zu bestimmen, war die Crew sicher, daß sie größer waren als das Flugzeug, in dem sie saßen. Nach ungefähr zehn Minuten verschwanden die Scheiben.

Die Air Force beeilte sich zu verneinen, daß sie irgend etwas besäße, das den von Flugkapitän Smith beschriebenen Objekten entsprochen hätte.

„Wir haben keine experimentellen Fluggeräte solcher Art in Idaho - oder irgendwo anders“, sagte ein Beamter in Washington. "Es ist uns ein vollkommenes Rätsel."

Die Navy sagte, sie hätte eine Untersuchung durchgeführt - ohne Resultat. Es hatte Gerüchte gegeben, daß die Scheiben "frisierte" Versionen des "Fliegenden Pfannkuchens" der Navy wären, einer zweimotorigen runden Flugmaschine, bekannt unter dem technischen Namen XF-5-U-1. Aber die Navy beharrte darauf, daß sie nur ein Modell gebaut hatte und es mittlerweile außer Dienst wäre.

In Chicago wiesen zwei Astronomen die Vorstellung zurück, daß die Scheiben Meteore sein könnten. Dr. Girard Kieuper, Direktor des Observatoriums der Universität von Chicago, sagte kategorisch, daß es sich nicht um Meteore handeln könnte.

„Sie sind wahrscheinlich menschengemacht“, sagte er der AP-Nachrichtenagentur. Dr. Oliver Lee, Direktor des Northwestern Observatoriums, stimmte Kieuper zu.

„Army, Navy und Air Force arbeiten im geheimen an allen möglichen Dingen“, sagte er. „Denken Sie an die A-Bomben-Geheimhaltung und die Radarsignale zum Mond.“

Als ich durch Purdys Aufstellung ging, erinnerte ich mich an meine eigene Reaktion nach dem Sichtungsbericht der United Airlines. Nachdem ich den Kommentar des Pentagon gesehen hatte, rief ich Captain Tom Brown in der Abteilung Öffentlichkeitsarbeit der Air Force an.

„Nehmen Sie dies wirklich ernst?“ fragte ich ihn.

„Nun, wir können es nicht einfach ignorieren“, sagte er, „es gibt zu viele zuverlässige Piloten, die die gleiche Geschichte erzählen - flache, runde Objekte, die in der Lage sind, normale Flugzeuge auszumaneuvrieren, und schneller fliegen als irgend etwas, das wir haben. Zu viele Geschichten stimmen überein.“

Ich erzählte ihm, daß ich gehört hatte, die Zivile Luftkontrolle in Wisconsin und anderen Bundesstaaten hätte eine Suchaktion am Himmel in Gang gesetzt.

„Wir haben jetzt einen Düsenjäger in Muroc [Kalifornien] und sechs Kampfflugzeuge in Portland [Oregon] in Bereitschaft“, sagte Brown.

„Bewaffnet?“

„Ich habe keine Meldung darüber. Aber ich weiß, daß einige von ihnen eine photographische Ausrüstung besitzen.“

Zwei Tage später erzählte mir ein Pilot von der Küste, daß einige Kampfflugzeuge bewaffnet und die Piloten angewiesen worden waren, die Scheiben herunterzuholen, wenn menschenmöglich. An demselben Tag gab Wright Field zu, daß man Meldungen von scheibenförmigen Raketen überprüfte, die kürzlich im Nordwesten des Pazifik und in Texas gesichtet worden waren.

Darauf erschien eine AP-Story am 7. Juli, die einen nicht mit Namen genannten Air Force-Beamten in Washington zitierte:

„Die fliegenden Untertassen können eines von drei Dingen sein:

Reflexionen der Sonne auf tiefhängenden Wolken. (Ein Wissenschaftler aus Washington, der um einen Kommentar gebeten wurde, sagte, daß dies kaum möglich wäre.)

Kleine Meteore, die auseinanderbrechen und deren Kristalle die Sonnenstrahlen einfangen. Allerdings würde es scheinen, daß man sie *fallend* hätte beobachten müssen und Fragmente gefunden worden wären.

Vereisung könnte große Hagelkörner geformt haben, die sich abgeflacht und sich dann ein wenig im Gleitflug bewegt haben, so daß trotz des vertikalen Fallens der Eindruck einer horizontalen Bewegung entstanden ist.“

Zu dieser Zeit beteiligte sich jeder an der Diskussion.

„Die Scheiben werden durch eine Umwandlung von Atomenergie verursacht“, sagte ein anonymer Wissenschaftler, von dem vermutet wurde, daß er zur Belegschaft des California Tech[nical Institute der Universität Kalifornien] gehörte. Das Kollegium wies dies rasch zurück.

Dr. Vannevar Bush, weltberühmter Wissenschaftler, und Dr. Merle Tuve, Erfinder der Strom-Sicherung, erklärten beide, sie würden von jedweder geheimen amerikanischen Rakete Kenntnis haben - und dies wäre hier nicht der Fall. [Bush und Tuve nahmen Spitzenpositionen in zentralen Forschungs- und Entwicklungsgremien der Regierung ein, darunter ein von Roosevelt gegründetes Gremium mit der Aufgabe, die zivile Wissenschaft und Technologie in Verteidigungsprojekte einzubinden.]

In Syracuse/New York verhöhnte Dr. Harry Steckel, der Psychiater der [militärischen] Veteranen-Verwaltung, die Unterstellung einer Massenhysterie. „Zu viele gesunde Leute sehen die Dinge. Die Regierung führt wahrscheinlich revolutionäre Experimente durch.“

Am 8. Juli wurden weitere Scheiben gemeldet. Außerhalb der Muroc-Air Force Base, wo streng geheime Flugzeuge und Geräte getestet werden, wurden sechs schnell-fliegende silber-weiße Untertassen von Piloten und vom Bodenpersonal gesehen.

An diesem Nachmittag offenbarte die Air Force, daß sie mit einem Vorfall befaßt war, in den ein Navy-Raketenspezialist mit Namen C. T. Zohm verwickelt war. Während er in einer geheimen Mission in New

Mexico war, im Zusammenhang mit einem Raketentest, hatte Zohm eine hellstrahlende silberne Scheibe über die Wüste fliegen sehen. Er durchquerte die Wüste mit drei anderen Wissenschaftlern, als er das seltsame Objekt in einer Höhe von ungefähr 3.000 m nach Nordwesten rasen sah.

„Ich bin sicher, daß es kein Meteor war“, sagte Zohm, „es könnte eine Lenkrakete gewesen sein, aber ich habe niemals von irgend etwas gehört, das so war wie dies.“

Zu dieser Zeit hatte es Untertassen-Meldungen von fast vierzig Bundesstaaten gegeben. Die Beunruhigung wuchs, und es wurde gefordert, Radar zur Verfolgung der Scheiben einzusetzen. Die Air Force antwortete, daß es nicht genügend Radar-Ausrüstungen gab, um die Nation flächendeckend damit zu schützen, daß jedoch ihre Piloten wachsam auf Untertassen achteten.

Ein Sichtungsbericht erwähnte eine seltsame Meldung von Twin Falls/Idaho. Die dort gesichteten Scheiben, so wurde gesagt, waren so niedrig geflogen, daß die Baumspitzen sich wie in einem starken Sturm wild hin und her bewegten. Jemand hatte Purdy telefonisch über eine in Richmond/Virginia von Wetterballon-Beobachtern verfolgten Scheiben berichtet. Es gab eine weitere Meldung über eine Sichtung in Hickam Field/Honolulu, und zwei Sichtungsberichte über unidentifizierte Objekte, die in der Nähe von Anchorage/Alaska gesehen worden waren.

Die Mitarbeiter von *TRUE* hatten eine Liste weltweiter Sichtungsberichte niedergeschrieben. Sie beinhaltete viele Fälle, die mir neu waren, Meldungen von Paraguay, Belgien, der Türkei, Holland, Deutschland und den skandinavischen Ländern. Unter das Memo hatte Purdy geschrieben: „Weiterhin das Gerücht überprüfen, daß die Sowjets ebenfalls ein Projekt Untertasse haben. Könnte lanciert sein.“

Von der Masse der Sichtungsberichte hatte John DuBarry, der für Luftfahrt zuständige Herausgeber von *TRUE*, methodisch ein Durchschnittsbild der Scheiben erarbeitet: „Im allgemeinen wird berichtet, daß sie rund oder oval sind (dies könnte ein elliptisches Objekt von hinten gesehen sein), metallisch aussehen, hellstrahlend - entweder weiß oder silberfarben. Sie können sich mit extrem hoher Geschwindigkeit bewegen, auf der Stelle schweben, rasant beschleunigen und normale Flugzeuge ausmanövrieren.“

Die Lichter werden gewöhnlich einzeln gesehen, nur sehr wenige Formationen werden gemeldet. Sie scheinen die gleiche Geschwindigkeit, Beschleunigungskapazität und Manövrierfähigkeit aufzuweisen. In mehreren Fällen waren sie in der Lage, Air Force-Flugzeugen in nächtlichen Begegnungen auszuweichen.“

Als ich mir die Fälle ansah, bemerkte ich, daß Purdy und seine Mitarbeiter mindestens fünfzig Berichte ausgegraben hatten, die nicht in den Zeitungen erschienen waren. (Einige wenige von diesen stellten sich als inkorrekt heraus, aber ein Vergleich mit den am 30. Dezember 1949 herausgegebenen Air Force-Fallberichten zeigte, daß *TRUES* Unterlagen alle wichtigen Fälle enthielten.) Diese Vorfälle beinhalteten Berichte von elf Air Force-Basen und vierzehn amerikanischen Flughäfen, Meldungen von Schiffen auf See und Dutzenden von Begegnungen durch Luftfahrt- und private Piloten.

Die Augenzeugen schlossen Army-, Marine Corps- und Air Force-Offiziere ein, Bundesstaats- und Stadtpolizei, FBI-Agenten, Wetterbeobachter, Schiffskapitäne, Astronomen und Tausende von guten, soliden amerikanischen Bürgern. Ich erfuhr später, daß viele Augenzeugen vom FBI in die Mangel genommen worden waren, um Berichte von Spinnern auszumerzen.

Am Ende war ich ziemlich verblüfft, die Beweislage war eindrucksvoller, als ich erwartet hatte. Es war klar, daß viele Sichtungsberichte vollständig unterdrückt oder zumindest aus den Zeitungen herausgehalten worden waren. Es war ominös. Was immer die Erklärung [für die Sichtungen] sein mochte - die Sache war ernst genug, um sorgfältig unter der Decke gehalten zu werden.

Wenn es sich um eine sowjetische Rakete handeln sollte, dachte ich, Gott hilf uns. Sie hatten eine Menge von Nazi-Wissenschaftlern und Kriegsgeheimnissen an sich gebracht. Und die Deutschen waren uns in Sachen Lenkraketen weit voraus gewesen. Aber warum sollten die Sowjets uns eine Vorwarnzeit von zwei Jahren geben, indem sie die Dinger ganz offen über Amerika testeten? Es machte keinen Sinn.

4. KAPITEL

Am nächsten Morgen ging ich zum Pentagon. Ich erwartete nicht, viel zu erfahren, aber ich wollte sichergehen, daß wir nicht etwa der [nationalen] Sicherheit ins Gehege kamen.

Ich hatte mit Al Scholin und Orville Splitt in der Zeitschriften-Sektion der Öffentlichkeitsabteilung zusammengearbeitet, und ich dachte, sie würden mir ebenso viel erzählen wie jeder andere. Als ich eintrat, kam ich unverblümt auf mein Anliegen zu sprechen:

„Wie stehen die Chancen, eure Projekt-,Untertasse'-Unterlagen zu sehen?“

Al Scholin verzog keine Miene. Splitt sah mich einen Moment an und grinste dann.

„Du meinst doch wohl nicht, daß diese Dinge tatsächlich existieren?“

„Vielleicht“, sagte ich. „Wie steht es damit, mir Zugang zum Projekt ‚Untertasse‘ zu verschaffen?“

Al schüttelte den Kopf. „Es ist noch immer als geheim eingestuft.“

„Schau, Don“, sagte Splitt, „warum willst du dir mit dem Untertassen-Kram zu schaffen machen? Es ist nichts daran.“

„Das hört sich sehr anders an, als was die Air Force 1947 gesagt hat“, antwortete ich.

Er schob dies mit einem Achselzucken beiseite: „Die Air Force hat zwei Jahre mit der Prüfung dieser Dinge zugebracht. Jeder, von Symington abwärts, wird dir sagen, daß die Untertassen Unsinn sind.“

„Das ist nicht, was Projekt-,Untertasse‘ im April-Abschlußbericht [1949] sagt.“

„Dieser Bericht wurde lange vorher abgefaßt“, sagte Splitt, „sie haben ihn unter Zeitdruck veröffentlicht.“

„Dann haben sie jetzt alle Antworten?“

„Du weißt, daß nichts daran ist“, entgegnete Splitt.

„In diesem Fall“, sagte ich, „sollte Projekt ‚Untertasse‘ nichts dagegen einzuwenden haben, wenn ich die Akten und Bilder sehe.“

„Welche Bilder?“

„Das Bild, das in Harmon Field/Neufundland aufgenommen wurde, um damit den Anfang zu machen.“

„Oh, das Ding“, sagte Splitt. „Es war nichts daran, nur ein Schatten auf einer Wolke. Jemand hat dich veräppelt.“

„Wenn es nur ein Wolkenschatten ist, warum kann ich es dann nicht sehen?“

Splitt begann ärgerlich zu werden.

„Sieh, du weißt, wie lange es dauert, die Geheimhaltung von irgend etwas aufzuheben. Sie sind einfach noch nicht dazu gekommen. Nimm mich beim Wort, die fliegenden Untertassen sind Unsinn. Ich habe Sid Shallett [den mit der Air Force kooperierenden Journalisten, siehe 2. Kap.] bei einigen seiner Interviews begleitet. Was er in der *POST* geschrieben hat, ist absolut richtig.“

„Es ist eine komische Sache mit dem Abschlußbericht vom 27. April“, sagte ich, „die Art und Weise, wie er der *POST* widerspricht.“

„Ich sage dir doch, es war ein alter Bericht -“,

„Das würde ich nicht sagen“, schaltete sich Al Scholin ein. „Die Air Force behauptet nicht, daß sie alle Antworten hat. Aber sie hat erwiesen, daß eine Menge der Sichtungsberichte schlechte Scherze oder Irrtümer waren.“

„Noch einmal“, sagte ich, „die Air Force hat am 27. April öffentlich gesagt, daß die Sache ernst genug ist, daß jedermann wachsam sein sollte. Und sie geben zu, daß die meisten Dinge in den wichtigen Vorfällen immer noch unidentifiziert sind. Einschließlich der Untertasse, die Mantell verfolgt hat.“

„Diese Godman-Field-Sache war eine Art Halluzination“, beharrte Splitt.

„Ich nehme an, alle jene Piloten und Godman-Field-Offiziere waren hypnotisiert? Um die Tausende von Leuten in Madinsonville und Fort Knox gar nicht zu erwähnen?“

„Entspannt euch, Jungs“, sagte Al Scholin, „ihr habt beide ein Recht auf eure Meinungen.“

„Oh, natürlich“, sagte Splitt. Er sah mich an - sein Grinsen war wieder da. „Es ist mir gleichgültig, ob du denkst, sie wären vom Mars.“

„Wir sollten nicht vom Wesentlichen abweichen“, sagte ich. Sagen Sie mir dies: bekam Shallett irgendeinen geheimen Vorgang in Wright Field zu sehen?“

„Absolut nicht.“

„Dann mußte er die Air Force in allem beim Wort nehmen?“

„Nicht ganz. Wir arrangierten einige Interviews für ihn.“

„Noch eine Sache - und werdet nicht ärgerlich. Wenn alles Unsinn ist, warum haben sie dann Projekt ‚Untertasse‘ nicht beendet?“

„Wie soll ich das wissen? Wahrscheinlich will niemand die Verantwortung auf sich nehmen.“

„Dann muß irgend jemand ganz oben denken, daß es nicht alles Unsinn ist“, sagte ich.

Splitt lachte: „Denk' doch, was du willst.“

Bevor ich ging, informierte ich sie darüber, daß ich für *TRUE* arbeitete.

„Ich möchte dies als offizielle Mitteilung verstanden wissen“, sagte ich. „Sollten Sicherheitsfragen involviert sein - falls ihr mir sagt, daß es etwas ist, woran ihr arbeitet, werde ich selbstverständlich davon Abstand nehmen.“

Al Scholin sagte betont: „Es handelt sich nicht um ein Air Force-Fluggerät, falls es das ist, was du meinst.“

„Einige Leute glauben, es wäre russisch.“

„Falls es das ist, weiß ich nichts davon“, sagte Al, „und auch die Air Force nicht.“

Nachdem ich die Zeitschriften-Abteilung verlassen hatte, versuchte ich es bei mehreren Offizieren, die ich kannte. Zwei von ihnen stimmten Splitt zu. Der dritte nicht.

„Man hat mir gesagt, daß alles Unsinn ist“, sagte er, „aber man hat den Eindruck, daß sie versuchen, sich selbst etwas einzureden. Sie verhalten sich wie Leute in der Nähe eines Geisterhauses. Sie schwören, es ist kein Geisterhaus - aber sie gehen nicht näher heran.“

Später fragte ich einen Major der Sicherheit nach einem Exemplar des Projekt-„Untertasse“-Berichtes.

„Sie sind im Augenblick vergriffen“, sagte er. „Ich werde Ihnen in der nächsten Woche eins zusenden.“

Ich fragte ihn geradeheraus, was die Untertassen seiner Ansicht nach wären.

„Ich bezweifle, daß irgend jemand die volle Antwort kennt“, sagte er ernst. „Es ist ein wenig Hysterie im Spiel gewesen, auch ein paar Irrtümer. Aber viele Sichtungsberichte sind von zuverlässigen Piloten, einschließlich unserer eigenen, gemacht worden. Man kann sie nicht einfach mit Gelächter abtun.“

Als ich nach Hause fuhr, dachte ich darüber nach, was ich gehört hatte. Alles, was ich erfahren hatte, war, daß die Air Force gespalten zu sein schien. Aber dies konnte ein Verschleierungsmanöver sein. In weniger als vierundzwanzig Stunden erhielt ich meinen ersten verdächtigen Tip. Es war ungefähr zehn Uhr morgens, als mein Telefon klingelte.

„Herr Keyhoe? Hier spricht John Steele“, sagte die Stimme am anderen Ende. (Aufgrund der merkwürdigen Rolle, die er spielte, jetzt und später, habe ich seinen wirklichen Namen nicht benutzt.)

„Ich bin ein ehemaliger Air Force-Geheimdienstoffizier. Ich war auf dem europäischen Kriegsschauplatz während des Krieges.“

Ich wartete. Er zögerte einen Augenblick.

„Ich hörte, Sie wären mit dem Problem der fliegenden Untertassen befaßt“, sagte er schnell. „Vielleicht habe ich Informationen, die Sie interessieren würden.“

„Hätten Sie etwas dagegen, mir zu sagen, wer Ihnen erzählt hat, daß ich damit befaßt bin?“ fragte ich.

„Niemand direkt. Ich habe es im Presseklub nur zufällig erwähnen hören. Offen gesagt, die fliegenden Untertassen interessieren mich schon seit 1945.“

Dies verblüffte mich, aber ich sagte es nicht.

„Haben Sie irgendeine Idee, was sie sein könnten?“ fragte Herr Steele.

„Nein. Ich habe gerade damit begonnen zu recherchieren. Aber ich würde mich freuen zu hören, was Sie mir mitzuteilen haben.“

„Ich mag sehr falsch liegen“, sagte Steele, „aber ich habe mich immer über die ‚Foo-Jäger‘ gewundert, die unsere Piloten gegen Ende des Krieges über Europa gesehen haben.“

Ich dachte eine Sekunde nach. „War das nicht eine Art von Flugabwehrrakete, die vom Boden abgeschossen wurde?“

„Nein. Der Geheimdienst hat niemals eine wirkliche Erklärung gefunden, so weit ich weiß. Sie waren eine Art runder Fluggeräte, und sie haben unsere Flieger wirklich einige Male gejagt. Wir dachten, sie wären etwas, das die Nazis erfunden hatten - und ich denke dies immer noch.“

„Wer schießt sie denn dann gegenwärtig ab?“

„Es sind offensichtlich entweder die Russen oder wir selbst. Wenn es die Sowjets sind - nun, das ist es, was mich beunruhigt. Ich glaube nicht, daß die Sache wie ein Witz behandelt werden sollte, so wie gewisse Leute im Pentagon es tun.“

Ich starrte auf das Telefon und versuchte, mir ein Bild von dem Anrufer zu machen.

„Ich würde es gern mit Ihnen besprechen“, sagte ich, „vielleicht haben Sie etwas Interessantes.“

„Ich habe Ihnen eigentlich schon alles gesagt, was ich weiß“, antwortete Steele. „Es gab da einen Geheimdienst-Bericht - Sie sollten vielleicht versuchen, ihn zu sehen zu bekommen - er müßte sich in den Akten des 8. Bomben-Geschwaders [Fort Worth/Texas] befinden.“

„Warten Sie eine Minute“, sagte ich, „geben Sie mir Ihre Nummer, für den Fall, daß ich etwas finde.“

Er gab sie mir ohne Zögern. Ich dankte ihm und hängte ein, noch immer verwundert.

Wenn es der Versuch war, eine Falschmeldung zu lancieren, war es ein ziemlich plumptes Vorgehen. Allein die Erwähnung seiner früheren Air Force-Geheimdienst-Verbindung bot Anlaß zum Argwohn, es sei denn, er zählte darauf, daß seine unverhohlene Offenheit ihn zerstreuen würde.

Und was hatte es mit dem Presseklub auf sich? Dieses Detail schien zu bedeuten, daß Steele ein Zeitungsmensch war. Konnte es sich vielleicht nur um einen Versuch handeln, mich anzuzapfen und sich einen heißen Tip über TRUES Ermittlungen zu verschaffen? Doch dies würde ebenso plump sein wie die andere Möglichkeit. Natürlich konnte er es ernst meinen. Aber ganz gleichgültig, welche Motive er hatte - es sah nicht gut aus. Aber wer hatte ihm über mich erzählt?

Ich dachte eine Minute darüber nach. Dann nahm ich den Telefonhörer auf und wählte Jack Dalys Nummer.

„Jack, kennst du irgend jemanden mit Namen John Steele?“ fragte ich ihn. „Ich glaube, es ist ein Zeitungsmensch.“

„Niemand, den ich kenne“, sagte Jack. „Warum, was ist los?“

Ich erklärte es ihm und fügte hinzu: „Ich dachte, daß du ihn vielleicht kennst, und daß er von dir über mich gehört hätte.“

„Himmel, nein“, sagte Jack, „du solltest wissen, daß ich keine derartigen Tips durchsickern lasse.“

„Es war kein Tip - ich habe bis jetzt keine Ahnung, worum es sich handelt. Übrigens, als du beim STAR warst - hast du da irgend etwas über die ‚Foo-Jäger‘ geschrieben?“

„Nein, das war, nachdem ich gegangen war. Es hätte ohnehin Bill Shippen gemacht.“

Ich sagte ihm, daß ich in STARS Archiv recherchieren würde. Jack wollte mich dort um drei Uhr treffen und in der Zwischenzeit zusehen, daß er etwas über Steele herausfinden konnte.

Jack kam ein wenig zu spät, und ich ging die STAR-Akte über die Foo-Jäger durch. Die meisten Fakten waren in einer Story vom 6. Juli 1947 zu lesen:

„Während der Endphase des zweiten Weltkriegs waren Kampfflieger in England überzeugt, daß Hitler eine neue Geheimwaffe besaß. Amerikaner nannten diese Geräte ‚Foo-Jäger‘ oder ‚Kraut-Feuerbälle‘.“

Einer der Air Force-Geheimdienstler, die derzeit damit beauftragt sind, den Untertassen-Schrecken zu untersuchen, war ein Offizier, der Äußerungen von Air Force-Personal prüfte, daß runde Foo-Jäger über Europa und auch auf der Bomber-Route nach Japan gesehen worden waren.

Es wurde berichtet, daß Geheimdienstoffiziere niemals eine zufriedenstellende Erklärung für Meldungen über fliegende Silberbälle und runde Scheiben über dem von den Nazis besetzten Europa im Winter 1944/45 finden konnten. Später meldeten die Besatzungen von B-29-Bombern auf dem Weg nach Japan ähnliche Objekte.

In Europa hüpfen einige Foo-Jäger plötzlich von den Flügelspitzen der alliierten Kampfflieger und spielten in halsbrecherischen Manövern Fangen mit ihnen. Andere erschienen in präzisen Formationen, und bei einer Gelegenheit sah eine ganze Bomber-Besatzung ungefähr 15 Objekte ihnen in einiger Entfernung folgen, wobei ihr seltsames Leuchten an und aus ging. Ein Foo-Jäger verfolgte Lieutenant Meiers von Chicago bei einer Geschwindigkeit von 450 km/Std. einige 30 Kilometer weit das Rhein-Tal hinunter, wie ein AP-Korrespondent berichtete. Geheimdienst-Offiziere glaubten zu der Zeit, daß die Bälle möglicherweise radargelenkte Objekte wären, hinaufgeschickt, um die Zündung zu stören oder das Radar-Netzwerk der Alliierten zu täuschen.

„Es gibt keine Erklärung für ihre Erscheinung hier, es sei denn, die Objekte wären zwecks geheimer Tests importiert worden.“

Ich las den letzten Absatz zweimal. Dies sah nach einer heißen Spur für eine Erklärung aus, trotz der Leugnungen der Air Force. Es gab noch eine andere, weniger angenehme Möglichkeit. Die Russen konnten das Gerät gekapert und insgeheim weiterentwickelt haben, indem sie Nazi-Wissenschaftler benutzten, um ihnen dabei zu helfen. Vielleicht waren die Nazis nahe daran gewesen, eine atomgetriebene Maschine zu bauen, auch wenn es ihnen nicht geglückt war, die Bombe zu bauen.

Jack Daly kam herein, während ich den Artikel noch einmal las.

„Ich habe ein paar Dinge über Steele herausgefunden“, sagte er, „er schreibt für eine kleine Presseagentur, und ich habe festgestellt, daß er in der Air Force war. Ich glaube, er war ein Captain. Leute, die ihn kennen, sagen, daß er OK ist - geradeheraus.“

„Dies würde ihn noch nicht davon abhalten, mir einen falschen Tip zu geben, falls jemand ihm gesagt hat, daß es richtig wäre, es zu tun.“

„Mag sein“, sagte Jack, „aber warum sollten sie diese Foo-Jäger-Geschichte verbreiten wollen?“

Ich zeigte ihm den Zeitungsausschnitt. Er las ihn und schüttelte den Kopf.

„Das sieht ganz anders als Scheiben mit einem Durchmesser von 30 Metern.“

„Wenn wir das Prinzip haben, oder Rußland es hätte, wäre es vielleicht nicht zu schwer, große zu bauen.“

„Ich kann es immer noch nicht glauben“, sagte Jack, „diese Dinger sind auf der ganzen Welt gesehen worden. Wie könnten sie sie über so weite Entfernungen hinweg kontrollieren - und sicher sein, daß sie nicht dort abstürzen würden, wo jemand sie finden und ihnen ihr Geheimnis entlocken könnte?“

Wir überlegten hin und her, ohne zu einem Resultat zu kommen.

„Ich gäbe etwas darum zu wissen, worum es Steele geht“, sagte ich, „wenn du noch mehr über ihn hörst, gib’ mir Bescheid.“

Jack nickte. „Ich werde sehen, was sich machen läßt. Aber ich kann nicht zu tief graben, sonst könnte er davon erfahren.“

Auf dem Weg hinaus, fand ich eine Telefonbude und rief Splitt an.

„Foo-Jäger?“ sagte er. „Sicher, ich erinnere mich an diese Geschichten. Du denkst, sie sind deine fliegenden Untertassen?“

Ich konnte ihn förmlich kichern hören.

„Ich gehe nur verschiedene Aspekte durch“, sagte ich. „Hat nicht das 8. Bombengeschwader [Fort Worth/Texas] die Foo-Jäger untersucht?“

„Ja, und sie fanden nichts, um das Pilotengarn zu erhärten. Nur Kriegsnervosität, offensichtlich.“

„Wie steht’s damit, daß ich den Geheimdienst-Bericht sehen kann?“ fragte ich.

„Warte eine Minute.“ Splitt ließ mich zweimal so lange warten, dann kam er zurück. „Tut mir leid - ist Verschlusssache.“

„Wenn all diese Dinge Unsinn sind, warum ist er dann nicht zugänglich“, begehrte ich zu wissen. Ich wurde wieder ärgerlich.

„Sieh, Don“, sagte Splitt, „ich mache die Vorschriften nicht.“

„Sicher, ich weiß - tut mir leid“, sagte ich. Ich hatte die Vorstellung, ihn zu fragen, ob er John Steele kennen würde, aber ich legte statt dessen auf. Es hatte keinen Sinn, mir den Kopf durch die Wand der Air Force zu wollen.

Am nächsten Tag entschied ich mich, den Mantell-Vorfall von Anfang bis Ende zu analysieren. Es sah so aus, als wäre er der Schlüssel zu der Frage einer geheimen Air Force-Rakete. Wenn nicht eine Fehlleistung im Spiel war, nämlich daß Mantell und seine Piloten versehentlich den Befehl erhalten hatten, die Scheibe zu verfolgen - wäre es kaltblütiger Mord.

Ich konnte nicht glauben, daß irgendein Air Force-Offizier einen solchen Befehl geben würde, wie geheim das Geheimnis auch immer wäre.

Aber jetzt wollte ich es herausfinden, wenn möglich.

5. KAPITEL

Mehr als zwei Wochen recherchierte ich die Tragödie von Godman Field. Eine Tatsache ragte von Anfang an heraus: Der Tod von Mantell hatte einen tiefgreifenden Effekt auf viele in der Air Force. Dutzendmal, wurde mir gesagt:

„Ich dachte, die Untertassen wären ein Witz - bis Mantell bei der Verfolgung eines solchen Dings in Fort Knox getötet wurde.“

Viele ranghohe Offiziere, die über den Untertassen-Schrecken gelacht hatten, hörten auf zu spotten. Einer von ihnen war General Sory Smith, jetzt stellvertretender Leiter der Abteilung für Öffentlichkeitsarbeit der Air Force [Pentagon]. Zu einem späteren Zeitpunkt meiner Untersuchungen sagte mir General Smith:

„Es war der Mantell-Vorfall, der mich stutzig gemacht hat. Ich kannte Tommy Mantell sehr gut - und auch Colonel Hix, den Kommandanten von Godman. Ich wußte, sie waren beide intelligente Männer - nicht die Sorte, die unter Einbildungen leidet.“

Fünfzehn Monate lang schwieg die Air Force beharrlich. In der Zwischenzeit begannen Gerüchte zu kursieren. Eines besagte, Mantell wäre erschossen und sein Körper von Kugeln durchlöchert worden; seine P-51, ebenfalls von Kugeln durchlöchert, wäre einfach auseinandergefallen. Ein anderes Gerücht lautete, Mantell wäre durch eine rätselhafte Kraft getötet worden, dieselbe Kraft, die auch sein Kampfflugzeug vernichtet hätte. Die Air Force, so die Gerüchte, hätte die Wahrheit verschleiert und Mantells Familie erzählt, er hätte wegen Sauerstoffmangels das Bewußtsein verloren.

Als ich Letzteres nachprüfte, fand ich heraus, daß dies tatsächlich die Erklärung war, die Mantells Mutter gegeben worden war. Kurz nach seinem Tod wurde ihr von Offizieren der Standiford Air Force Base gesagt, daß er bei der Verfolgung des eigenartigen Objektes zu hoch geflogen wäre.

Shallett beschrieb in seinen Artikeln in der *SATURDAY EVENING POST* die Rekonstruktion des Falles durch Projekt „Untertasse“. Mantell, so hieß es, war in eine Höhe von 7.500 m aufgestiegen, trotz seines festen Entschlusses, die Jagd bei 6.000 m zu beenden, da er ohne Sauerstoffausrüstung flog. Bei ungefähr 7.500 m, so zitierte Shallett die Air Force-Ermittler, mußte Mantell das Bewußtsein verloren haben. Danach stieg sein steuerloses Flugzeug weiter bis auf 9.000 m und stürzte dann ab. Zwischen 6.000 m und 3.000 m, behauptete Shallett, begann die P-51 auseinanderzubrechen, offensichtlich wegen übermäßiger Geschwindigkeit. Das leuchtende Objekt, das Mantell in diesen fatalen Aufstieg hineinhypnotisiert hatte, so Schallett, war entweder der Planet Venus oder ein Ballon der Navy zur Erforschung kosmischer Strahlung.

Der Projekt-„Untertasse“-Abschlußbericht der Air Force vom 27. April 1949, der der Öffentlichkeit kurz nach dem ersten *POST*-Artikel vorlag, stellte folgendes fest:

„Fünf Minuten nach Mantells Verschwinden aus seiner Formation kehrten die zwei anderen Flugzeuge zur Godman AFB zurück. Wenige Minuten später nahm eines die Suche wieder auf, dabei ein Gebiet von 150 Kilometern südlicher Richtung bis hinauf zu einer Höhe von fast 10.000 m abdeckend, fand jedoch nichts.“

Die anschließende Untersuchung zeigte, daß Mantell wahrscheinlich in einer Höhe von 6.000 m wegen Sauerstoffmangels das Bewußtsein verlor und bereits vor dem Aufprall erstickt war.

Das mysteriöse Objekt, das der Flieger bis zu seinem Tod verfolgte, wurde zunächst als der Planet Venus identifiziert; jedoch eine weitere Überprüfung erwies, daß die Höhen- und Winkel-Verhältnisse [Azimut] der Venus und des Objektes in zugrunde gelegten Zeitintervallen nicht übereinstimmten.

Es wird weiterhin als ‚Unidentifiziert‘ betrachtet.“

Die Venus-Erklärung, obwohl nun verneint, verblüffte mich. Es war offenkundig, daß die Air Force ernsthaft erwogen hatte, diese Erklärung anzubieten, und sie dann aufgegeben. Augenscheinlich hatte irgend jemand die Signale durcheinander bekommen und Shallett die fallengelassene Erklärung verwenden lassen. Und aus irgendeinem unbekanntem Grund hatte die Air Force es für zwingend erachtet, die Venus-Story sofort zu dementieren.

In diesen ersten Wochen des Recherchierens traf ich auch in anderen Fällen auf die Venus-Erklärung. Mehrere Air Force-Offiziere wiederholten sie so rasch, daß sie wie ein Repertoire-Alibi wirkte. Aber angesichts der Vorfälle bei Tageslicht war sie nahezu albern.

Ich hatte Kenntnis von einigen Vorkommnissen im zweiten Weltkrieg, als Bomber-Besatzungen und Flugabwehrschützen manchmal Salven auf die Venus abschossen. Aber dies geschah meistens in der Nacht, wenn der Planet am hellsten leuchtete. Und mehr als einer gestand später ein, gefeuert zu haben, um die langen Stunden der Langeweile zu unterbrechen. Da feindliche Flugzeuge keine Lichter mitführten, gab es meines Wissens keinen authentischen Fall, in dem ein Bord- oder Bodenschütze tatsächlich geglaubt hätte, Venus wäre ein feindliches Flugzeug.

Als ich den Bericht des Astronomen durchging, las ich die Schlußfolgerung:

“Es kann auf keinen Fall Venus gewesen sein. Sie müssen sehr um eine Erklärung verlegen gewesen sein, da sie es sogar an erster Stelle nahelegten.”

Monate später fand ich in dem geheimen Projekt-„Untertasse“-Abschlußbericht, veröffentlicht am 30. Dezember 1949, die offizielle Bestätigung der Ansicht dieses Astronomen. Da sie besonders zum Mantell-Vorfall paßt, zitiere ich sie jetzt:

„Wenn die Venus am hellsten ist, kann man sie während des Tages sehen, sofern man genau weiß, wohin man sehen muß. Aber am 7. Januar 1948 war die Venus nur halb so hell. Wenn allerdings die atmosphärischen Bedingungen ungewöhnlich gut sind und das Auge vor direkter Sonneneinstrahlung geschützt ist, könnte die Venus als außerordentlich winziger Lichtpunkt gesehen werden ... Jedoch ist die Chance, ausgerechnet zum richtigen Himmelspunkt zu sehen, ziemlich gering.

Es ist inoffiziell erklärt worden, daß das Objekt ein Ballon der Navy zur Erforschung kosmischer Strahlung war. Wenn dies erhärtet werden kann, ist es als Erklärung zu bevorzugen. Wenn man jedoch die Annahme akzeptiert, daß Meldungen von verschiedenen anderen Lokalitäten sich auf dasselbe Objekt beziehen, müßte jedwedes Fluggerät dieser Art viele Kilometer hoch gewesen sein - ca. 40 bis 75 km -, um deutlich und fast gleichzeitig von ca. 260 km voneinander entfernten Orten gesehen werden zu können.

Falls alle Berichte sich auf ein einziges Objekt beziehen, könnte gemäß der Expertise dieses Ermittlers kein menschengemachtes Objekt groß genug und weit genug entfernt sein für eine annähernd gleichzeitige Sichtung. Es ist jedoch ganz unwahrscheinlich, daß so viele verschiedene Personen zum besagten Zeitpunkt die Möglichkeit gehabt haben könnten, die Venus am Tageshimmel zu sehen. Es scheint daher sehr viel wahrscheinlicher zu sein, daß es sich um mehr als ein Objekt handelte.

Die Sichtung könnte zwei oder mehr Ballons (oder Flugzeuge) betroffen haben, oder sie könnte die Venus und Ballons betroffen haben. Aus obengenannten Gründen scheint die letztere Erklärung wahrscheinlicher zu sein.”

Zwei Dinge ragen aus seinem Bericht heraus:

1. Das offenkundige Bestreben, *irgendeine* Erklärung - wie weit hergeholt auch immer - für die Sichtung Mantells zu finden.
2. Die Unmöglichkeit, daß Venus - ein winziger Lichtpunkt, allenfalls sichtbar unter Schwierigkeiten - das riesengroße metallische Objekt war, das Mantell beschrieb und von Godman-Field-Offizieren gesehen wurde.

Da Venus eliminiert war, machte ich mich an die Ballontheorie. Ich war Ballon-Pilot gewesen, bevor ich lernte, Flugzeuge zu fliegen, und so bewegte ich mich hier auf einigermaßen vertrautem Boden.

Shalletts alternative Theorie, daß Mantell einen Forschungsballon der Navy gejagt hatte, wurde von Lesern, die mit Ballon-Operationen nicht vertraut waren, ausgiebig wiederholt. Wenige kamen auf die Idee, die fraglichen Geschwindigkeiten, Höhen und Entfernungen zu überprüfen.

Ballons zur Erforschung kosmischer Strahlung haben keinen Antrieb, man läßt sie mit dem Wind treiben. Diesen besonderen Navy-Typ läßt man auf einem Stützpunkt in der Nähe von Minneapolis

aufsteigen. Der Gas-Sack wird vor dem Start nur mit einem kleinen Prozentsatz seiner Helium-Kapazität gefüllt.

Auf einem Routineflug steigt der Ballon sehr schnell zu einer sehr großen Höhe auf - 30 km hoch. Zu diesem Zeitpunkt ist der Gas-Sack zu voller Größe angeschwollen, ungefähr 30 m lang und 20 m im Durchmesser. Zu einer vorbestimmten Zeit wirft ein Gerät den Instrumentenbehälter unter dem Ballon ab. Die Instrumente kommen mit einem Fallschirm herunter, und der Ballon, der schnell steigt, explodiert durch die plötzliche Expansion.

Manchmal hat ein Ballon ein Leck, und er bleibt relativ niedrig. Auf den ersten Blick könnte dies als Erklärung der Kentucky-Sichtungen erscheinen. Wenn der Ballon niedrig genug wäre, würde er - direkt von unten gesehen - wie ein großes rundes Objekt wirken. Einige Augenzeugen könnten seinen Durchmesser vielleicht anstatt auf 20 m - was den Tatsachen entspräche - auf 75 m oder mehr schätzen. Aber diese Unfähigkeit, einen Ballon richtig zu erkennen, würde eine unglaublich schlechte Sehfähigkeit auf seiten trainierter Beobachter - Bundesstaatspolizei, Militärpolizei, die Godman-Field-Offiziere, Mantell und seine Piloten - bedeuten.

Captain Mantell war schon zu Kriegszeiten Pilot, mit über dreitausend Flugstunden. Er war darauf trainiert, ein entferntes feindliches Flugzeug im Bruchteil einer Sekunde zu identifizieren. Seine Sehfähigkeit - sowie die seiner Piloten - war perfekt. Im hellen Tageslicht konnten sie eine Identifikation eines Ballons während ihrer dreißigminütigen Verfolgung nicht verfehlen.

Colonel Hix und die anderen Godman-Offiziere beobachteten das Objekt längere Zeit mit Spezialferngläsern. Es ist lächerlich anzunehmen, daß sie es nicht als Ballon identifiziert hätten.

Ein Ballon mit einem Leck wäre vor seinem Erscheinen über Godman Field in niedriger Höhe dahingetrieben, mehr als hundertfünfzig Kilometer. (Ein Leck, groß genug, um ihn aus großer Höhe herabzubringen, hätte bewirkt, daß er gelandet und gefunden worden wäre.) Dahintreibend in niedriger Höhe, wäre er von mindestens mehreren hunderttausend Menschen gesehen worden. Viele hätten ihn als Ballon gemeldet. Aber selbst wenn man dies ignoriert, hätte es sich nicht um einen Ballon in niedriger Höhe handeln können. Der schnelle Flug von Madisonville, das abrupte Anhalten und einstündige Verharren über Godman Field, die schnellen Beschleunigungsschübe, die Mantell meldete, machen es unmöglich. Um die 135 Kilometer von Madisonville nach Fort Knox in 30 Minuten zu fliegen, hätte ein Ballon eine Windgeschwindigkeit von 270 km/Std. gebraucht. Nach der Reise mit dieser Hurrikan-Geschwindigkeit hätte er dann zu einem abrupten Stillstand über Godman Field kommen müssen. Als die P-51 sich näherte, hätte er seine Geschwindigkeit wieder auf 270 km/Std. steigern müssen und schließlich auf mehr als 540 km/Std., um vor Mantell davonzufiegen zu können.

Die drei Kampfflieger verfolgten das mysteriöse Objekt eine halbe Stunde lang. (Ich habe mehrere Male Ballons mit einem Flugzeug verfolgt und sie innerhalb von Sekunden überholt.) In direkter Verfolgung mit 540 km/Std. hätte Mantell aufgeschlossen und der am Schwanz seines Kampffliegers entstehende Luftstrom hätte die Vorwärtsbewegung des Ballons gestoppt.

Aber selbst wenn man diese unwahrscheinlichen Faktoren akzeptiert, gibt es am Ende eine Tatsache, die die Ballon-Erklärung zunichte macht. Das seltsame Objekt war verschwunden, als Mantells Flügelmann direkt nach Mantells Tod den Himmel absuchte. Wenn es sich um einen Ballon gehandelt hätte, der eine Stunde lang stationär war in großer Höhe und hell genug leuchtete, um durch die Wolken gesehen werden zu können, wäre er in derselben ungefähren Position sichtbar geblieben. Aus einer Höhe von ca. 10.000 m würde er aufgrund der klareren Luft sogar noch heller gewesen sein.

Aber das mysteriöse Objekt war vollkommen verschwunden in jenen wenigen Minuten. Eine Suche, die 150 Kilometer abdeckte, konnte keine Spur entdecken.

Ob hoch oder niedrig, ein Ballon hätte den Augen des Piloten nicht entgehen können. Er wäre außerdem weiterhin von Godman Field aus und anderen Punkten durch die Lücken in den Wolken sichtbar gewesen.

Ich wies einen Air Force-Offizier im Pentagon auf diese Dinge hin. Am nächsten Tag rief er mich an:

“Ich habe es herausgefunden. Das Zeiteinstellungsgerät schaltete sich ab und der Ballon explodierte. Deshalb hat der Pilot ihn nicht gesehen.”

„Das ist ein merkwürdiger Zufall“, sagte ich, „daß er in den fünf Minuten nach Mantells letzter Meldung explodierte.“

„Zufall oder nicht, es ist offenkundig die Erklärung“, sagte er.

Als ich die Sache nachprüfte, fand ich:

1. Niemand in dem Kentucky-Gebiet hatte einen herunterkommenden Fallschirm gemeldet.
2. Es wurde kein Instrument zur Erforschung kosmischer Strahlung oder ein Fallschirm in dem Gebiet gefunden. [Aufschriften informierten mögliche Finder über die Anlaufstelle. Manchmal wurde ein kleiner Finderlohn in Aussicht gestellt.]
3. Keine Instrumente wurden aus dieser Region zur Navy zurückgebracht. Und *alle* zu jener Zeit hinaufgeschickten Ballons und Instrumente waren *protokolliert* worden.

Selbst wenn es sich um einen Ballon gehandelt hätte, würde dies die *späteren* Meldungen vom 7. Januar - die gleichzeitigen Sichtungen, von denen Professor Hynek im Projekt-„Untertasse“-Bericht spricht - nicht erklären. Dies schließt das Ding ein, das auf der Lockbourne Air Force Base zwei Stunden nach Mantells Tod gesehen wurde. [Siehe 2. Kap.]

Offenkundig konnte die Untertasse, die mit einer Geschwindigkeit von 750 km/Std. über der Lockbourne Air Force Base gesehen worden war, kein Ballon gewesen sein. Auch wenn sich in diesem Gebiet mehrere Ballons befunden hätten (und dies war laut offiziellen Aufzeichnungen nicht der Fall), könnten sie nicht den gemeldeten Kurs eingehalten haben. In einigen Fällen hätten sie mit enormer Geschwindigkeit gegen den Wind fliegen müssen.

Was war dann aber das mysteriöse Objekt? Und was tötete Mantell?

Sowohl die Air Force als auch die *POST*-Artikel spekulierten, daß Mantell seine Bewußtlosigkeit leichtfertig herbeigeführt hatte.

Da irgendeine Erklärung gegeben werden mußte, könnte dies eine annehmbare Lösung zu sein scheinen. Aber Mantell war für sein besonnenes Urteilsvermögen bekannt. Als Pilot in Kriegszeiten war er mit den Zeichen von Anoxia (Sauerstoffmangel) vertraut. Daß er seine Höhen-Toleranzgrenze kannte, beweist seine mit Entschiedenheit erklärte Absicht, die Verfolgung bei 6.000 Metern aufzugeben, da er keine Sauerstoffausrüstung mitführte.

Mantell hatte ein Höhenmesser, um ihn zu warnen. Aus Erfahrung hätte er die erste Wahrnehmungstrübung, Einengung seiner Sicht und andere Zeichen eines Sauerstoffmangels erkannt. Trotzdem wurde die Erklärung „Bewußtlosigkeit“ von vielen Amerikanern als plausibel akzeptiert.

Während meiner Untersuchung des Mantell-Vorfalles sprach ich mit mehreren Piloten und Lufttechnik-Ingenieuren. Einige von ihnen bezweifelten, daß eine P-51, die in 6.000 m Höhe abzutauchen beginnt, so gründlich zerstört worden wäre.

„Aus einer Höhe von 9.000 m, ja“, sagte ein Ingenieur. „Wenn es darum ginge, die Sache wegzu erklären, würde ich zuallererst eine große Höhe wählen. Aber ein steuerloses Flugzeug sinkt nicht notwendig, wie Sie wissen.“

Es könnte vom Kurs abkommen und sich drehen oder spiralenförmig herunterkommen, und ein paar sind sogar gelandet. Außerdem - wenn das Flugzeug bei 6.000 Metern anfang zu sinken, würde der Pilot nicht zu lange bewußtlos sein. Mit ziemlicher Sicherheit käme er zu sich, sobald er wieder dickere Luft atmen würde - sofern man zugibt, daß er überhaupt bewußtlos wurde, was nur eine Vermutung der Air Force ist. Ich verstehe nicht, warum sie so überzeugt sind, daß Mantell starb, bevor er am Boden aufprallte - es sei denn, sie wissen etwas, was wir nicht wissen.“

Einer aus der Gruppe von Piloten sagte unverblümt:

„Es sieht in meinen Augen nach einem Verdeckungsmanöver aus. Ich denke, daß Mantell genau das tat, was er sagte - er flog näher heran. Ich glaube, er ist entweder mit dem Ding kollidiert, oder - was wahrscheinlicher ist - sie haben ihn zur Strecke gebracht, weil sie dachten, er versuchte, sie herunterzuholen, wenn er dermaßen auf sie losging.“

Auch wenn man die Bewußtlosigkeitsantwort akzeptiert, ist damit noch nicht erklärt, was Mantell eigentlich verfolgt hat. Es ist möglich, daß er aus lauter Aufregung über das riesige mysteriöse Objekt ohne zu überlegen über die Gefahrengrenze hinaus aufstieg, obwohl eine solche Handlungsweise seinem Charakter überhaupt nichts entsprach.

Aber die *Identität* des Dings bleibt - offiziell - ein Rätsel. Wenn es irgendein merkwürdiges Testgerät oder eine Lenkrakete war - wem gehörte sie dann? Air Force-Offiziere hatten mir wiederholt erklärt, daß sie einen solchen Flugkörper nicht hätten. General Carl Touhy Spaatz, der ehemalige Air Force-Chef [ungefähr zwei Jahre zuvor, Mitte 1948, pensioniert], hatte öffentlich darauf beharrt, daß während seiner Dienstzeit eine solche Waffe nicht entwickelt worden war. Staatssekretär [der Air Force] Symington und General Hoyt Vandenberg, {44} gegenwärtig [Stabs-]Chef der Air Force, hatten sich genauso vehement geäußert.

Natürlich konnten offizielle Leugnungen erwartet werden, falls es sich um ein hochrangiges Staatsgeheimnis handelte. Aber falls es ein geheimer Flugkörper wäre - würde es dann in aller Öffentlichkeit getestet werden, für Tausende sichtbar?

Wenn es sich um einen Air Force-Flugkörper handelte, würde ich nur eine Erklärung für den Godman-Field-Vorfall sehen: Das Ding war ein derart abgeschirmtes Geheimprojekt, daß nicht einmal [der Godman-Kommandant] Colonel Hix davon etwas wußte. Dies würde bedeuten, daß die meisten oder alle Air Force Base-Kommandanten ebenso wenig über das Geheimprojekt informiert wären.

Könnte es sich um ein Navy-Experiment handeln, das vor der Air Force geheimgehalten wurde?

Ich recherchierte ein wenig.

Admiral Calvin Bolster, Chef der flugtechnischen Forschung [der Navy], war einer meiner Klassenkameraden in Annapolis [US Naval Academy in Annapolis/Maryland] gewesen. So auch Captain Delmer S. Fahrney, Leiter des Lenkraketen-Programms der Navy. Fahrney war in Point Mugu, der Raketentestbasis in Kalifornien, und ich konnte ihn nicht aufsuchen. Aber ich kannte ihn als sorgfältigen, gewissenhaften Offizier. Ich kann nicht glauben, daß er einen solchen Flugkörper, bemannt oder nicht, über einer Air Force Base schweben lassen würde, ohne dessen Kommandanten zu warnen.

Ich suchte Admiral Bolster auf. Seine Verneinung schien echt, es sei denn, er hätte seit unseren früheren Tagen eine Pokerface-Mentalität entwickelt. Ich war sicher, daß er mir die Wahrheit sagte.

Die einzige andere Alternative war Rußland. Es war unglaublich, daß sie einen solchen Flugkörper entwickeln und ihn dann den Blicken der US Air Force-Offiziere aussetzen würden. Es könnte photographiert und seine Geschwindigkeit sowie Manövrierfähigkeit eingeschätzt werden, es könnte abstürzen oder von einer Flugabwehrrakete abgeschossen werden. Das Geheimprojekt wäre in einem einzigen derartigen Testflug preisgegeben.

Es gab noch eine andere Erklärung. Das Ding sollte gar nicht gesehen werden, sondern war außer Kontrolle geraten. In diesem Fall wäre die lange Schwebephase über Godman Field durch die Notwendigkeit von Reparaturen innerhalb der fliegenden Untertasse oder Reparaturen am [in Rußland stationierten?] Fernsteuerungsapparat verursacht worden.

Falls es sich um einen Air Force- oder Navy-Flugkörper handelte, würde dies die offizielle Besorgnis erklären; selbst wenn keine Fahrlässigkeit vorlag, würde die verantwortliche Stelle für Mantells Tod geradestehen müssen. Falls der Flugkörper aus Rußland gekommen war, würde die Air Force natürlich versuchen, diese Tatsache aus Angst vor einer Hysterie der Bevölkerung zu verheimlichen.

Aber wenn der Flugkörper amerikanischen Ursprungs war, bedeutete dies, daß das Projekt „Untertasse“ ein Täuschungsmanöver war. Während es vorgab zu ermitteln, würde es in Wahrheit Sichtungsberichte unterdrücken, falsche Erklärungen abgeben und das Geheimnis auf jede mögliche Weise bewahren. Außerdem müßte dann der eingestandene Befehl an die Air Force-Piloten, die Scheiben zu verfolgen, eine Täuschung sein. Statt dessen müßte es einen geheimen Befehl geben, merkwürdige Objekte im Luftraum zu meiden.

Als ich mit meine Recherchen beendet hatte, war ich mir einer Sache sicher: Diese spezielle Untertasse mußte real gewesen sein.

Ich war fast sicher, was einen anderen Punkt betraf: daß das Ding über 45 Kilometer hoch gewesen war während seines Fluges. Ich stellte fest, daß es *nach* Mantells Tod gleichzeitig von Madisonville, Elizabethtown und Lexington gemeldet worden war - über eine Entfernung von 260 Kilometern. (Professor Hyneks Analyse bestätigte dies später.)

Wie niedrig das Ding gewesen war, während es über Godman schwebte und Mantell es verfolgte, war in keiner Weise zu bestimmen. Aber alle Indizien wiesen auf einen schnellen Aufstieg nach Mantells letzter Meldung hin.

Hatte Mantell der Godman-Flugsicherung mehr gesagt, als die Air Force zugab? Ich ging wieder zum Pentagon und fragte nach einem ungekürzten Protokoll der Meldungen des Flugführers. Ich wurde rasch abgewiesen. Die Berichte, so wurde mir gesagt, waren noch als geheim eingestuft. Anfragen nach Bildern des P-51-Wracks und nach einem Bericht über den Zustand von Mantells Körper liefen ebenfalls ins Leere. Ich hatte gehört, daß einige Photographien von der Godman-Field-Untertasse von außerhalb der Flugsicherung gemacht worden waren. Aber die Air Force bestritt jede Kenntnis solcher Bilder.

Während ich herumrätselte, erinnerte ich mich an John Steele, den ehemaligen Geheimdienst-Captain. Falls er ein Kuckucksei war, das mir ins Nest gelegt werden sollte, wäre es interessant, ihm die verschiedenen Erklärungen vorzulegen und seine Reaktion zu beobachten. Als ich ihn anrief, um ein gemeinsames Essen vorzuschlagen, war Steele sofort einverstanden. Wir trafen uns im Occidental auf der Pennsylvania Avenue. Steele war jünger, als ich erwartet hatte - nicht über fünfundzwanzig. Er war ein großer Mann mit einem Bürstenhaarschnitt und gebaut wie ein Football-Spieler. Auf den ersten Blick erwartete ich eine gewisse Kumpelhaftigkeit. Statt dessen gab er sich fast würdig.

„Ich muß mich bei Ihnen entschuldigen“, sagte er mit teilnahmsvoller Stimme, nachdem wir unsere Bestellung aufgegeben hatten. „Sie wissen wahrscheinlich, daß ich für eine Presseagentur schreibe?“

Ich fragte mich, ob er herausgefunden hatte, daß Jack Daly sich über ihn erkundigt hatte.

„Als Sie den Presseklub erwähnten“, sagte ich, „nahm ich an, daß Sie in diesem Geschäft sind.“

„Ich fürchte, Sie dachten, daß ich auf einen heißen Tip aus war“, Steele sah mich ernsthaft an, „ich arbeite nicht an der Story - ich bin vollauf beschäftigt mit anderen Dingen.“

„Vergessen Sie's“, sagte ich.

Er schien sehr bestrebt, mich zu beruhigen. „Ich habe mir eine Zeitlang Sorgen gemacht wegen der Untertassen. Ich rief Sie neulich nachts aus einer Eingebung heraus an.“

„Gut, daß Sie's getan haben“, sagte ich, „ich kann jeden Tip brauchen.“

„Hat's Ihnen denn geholfen?“

„Ja, obwohl die Dinge immer noch nicht zusammenpassen. Aber ich kann Ihnen soviel sagen: Die Untertassen sind real, zumindest eine von ihnen.“

„Welche?“

„Das Ding, das Captain Mantell in der Nähe von Fort Knox verfolgt hat, bevor er starb.“

„Oh, das.“ Steele sah auf sein Brötchen herunter, das er gerade mit Butter bestrich. „Ich dachte, dieser Fall wäre vollständig erklärt. Hat er nicht einen Ballon gejagt?“

„Die Air Force sagt, es ist noch immer unidentifiziert.“ Ich berichtete ihm, was ich erfahren hatte. „Offensichtlich haben Sie recht - es ist entweder eine amerikanische oder eine sowjetische Rakete.“

„Nach dem, was Sie mir erzählt haben“, sagte Steele, „kann ich nicht glauben, daß es eine Rakete von uns ist. Es muß eine russische sein.“

„Sie wären ganz schön dumm, sie hier bei uns zu testen.“

„Sie sagten, sie wäre wahrscheinlich außer Kontrolle gewesen.“

„Diese spezielle, vielleicht. Aber es sind mehrere hundert bei uns gesehen worden. Wenn sie gemerkt hätten, daß ihre Kontrollen verrückt spielen, würden sie die Tests nicht weiterlaufen lassen, bis sie die Sache korrigiert hätten.

Der Kellner kam mit der Suppe, und Steele schwieg, bis er wieder gegangen war.

„Ich kann immer noch nicht glauben, daß es unsere eigene Waffe ist“, sagte er langsam. „Sie würden keine Air Force-Piloten alarmieren, um die Dinger zu jagen. Und ich weiß zufällig, daß sie dies tun.“

„Es ist etwas Merkwürdiges mit dieser Raketengeschichte“, sagte ich, „die Untertasse wurde zur selben Zeit von Leuten zweihundertsechzig Kilometer weiter weg gesehen. Um so hoch zu sein am Himmel und immer noch auszusehen wie 75 Meter im Durchmesser, muß es riesengroß gewesen sein.“

Steele antwortete einen Augenblick lang nicht.

„Offensichtlich war es eine Illusion“, sagte er schließlich. „Ich würde diese Schätzungen verwerfen.“

„Auch Mantells und die der Godman-Field-Offiziere?“

„Da sie die Höhe nicht kannten - wie konnten sie akkurat schätzen?“

„Um von Punkten, die so weit auseinander liegen, gesehen werden zu können, mußte es über 30 Kilometer hoch gewesen sein“, sagte ich ihm, „es mußte riesig sein, um überhaupt gesehen werden zu können.“

Er schüttelte den Kopf: „Ich kann nicht glauben, daß diese Berichte stimmen. Es muß zu verschiedenen Zeiten gesehen worden sein.

Ich ließ das Thema fallen.

„Woran arbeiten Sie gerade?“ fragte Steele nach einer Minute oder zwei.

Ich sagte, daß ich dies noch nicht entschieden hätte. Eigentlich plante ich einen Trip and die Küste, um Piloten zu interviewen, die fliegende Untertassen gesehen hatten.

„Was würden Sie tun, wenn Sie herausfänden, daß es nicht sowjetische Raketen sind?“ fragte Steele. Er klang fast ein wenig zu beiläufig.

„Wenn die [nationale] Sicherheit involviert wäre, würde ich still halten. Aber die Air Force und die Navy schwören, daß sie solche Dinger nicht haben.“

Steele sah mich nachdenklich an.

„Wissen Sie, *TRUE* könnte etwas ans Tageslicht zwingen, das besser geheim bliebe.“ Er lächelte ironisch. „Ich merke, es klingt etwas seltsam, da ich die Russen ins Spiel brachte. Aber falls es nicht die Russen sind - obwohl ich immer noch denke, sie sind es -, gäbe es nichts, worum wir uns Sorgen machen müßten.“

Ich war jetzt fast sicher, daß er ein Kuckucksei war, das mir ins Nest gelegt werden sollte. Während der restlichen Zeit des gemeinsamen Essens versuchte ich, etwas aus ihm herauszubekommen, aber für Steele war die Unterredung beendet. Als wir uns trennten, sprach er eine kaum verhohlene Warnung aus:

„Sie und *TRUE* sollten Ihrer moralischen Verpflichtung eingedenk sein, ganz gleichgültig, was Sie finden. Selbst wenn es kein akutes Sicherheitsproblem gibt, könnten doch Gründe bestehen, sich still zu verhalten.“

Nachdem er mich verlassen hatte, versuchte ich mir einen Reim auf das Gespräch zu machen. Wenn die Air Force dahinter steckte, konnten sie von meiner Intelligenz nicht viel halten. Oder sie waren in einer solchen Eile gewesen, um etwas von *TRUES* Ermittlung erfahren, daß sie keine andere Wahl hatten, als Steele zu benutzen. Natürlich war es auch möglich, daß er sein eigener Auftraggeber war.

In jedem Falle war sein Zweck offenkundig. Er hoffte, daß wir die Erklärung mit den sowjetischen Raketen schluckten. Täten wir es, müßten wir stillhalten, selbst wenn wir absolute Beweise fänden. Offensichtlich wäre es gefährlich, *diese* Story zu drucken.

Wenn ich zurückdachte, erinnerte ich mich an Steeles offenkundigen Versuch, den Mantell-Vorfall vom Tisch zu bekommen. Ich war jetzt überzeugt. Die Godman-Field-Affäre mußte einen wichtigen Aspekt bergen, den ich übersehen hatte. Er könnte vielleicht sogar der Schlüssel zum ganzen Rätsel der fliegenden Untertassen sein.

6. KAPITEL

Kurz nach meiner Unterredung mit Steele flog ich zur Küste. Drei Wochen lang recherchierte ich Sichtungen, die von einem Luftfahrt- und einem privaten Piloten und anderen kompetenten Augenzeugen gemeldet worden waren.

Zunächst waren die Luftfahrt-Piloten nicht bereit zu reden. Die meisten von ihnen erinnerten sich an das Hohngelächter, das auf veröffentlichte Sichtungsberichte von anderen Luftfahrt-Piloten gefolgt war. Ein Pilot erzählte mir, daß er angewiesen worden war, seine Erfahrung für sich zu behalten - ob durch das Unternehmen oder die Air Force wollte er nicht sagen. Aber die meisten von ihnen waren schließlich bereit zu reden, sofern ich ihre Namen nicht preisgeben würde.

Ein Luftfahrt-Pilot - ich werde ihn Blake nennen - war einer Untertasse bei Nacht begegnet. Er und sein Co-Pilot sahen das im Mondlicht glänzende Objekt einen dreiviertel Kilometer entfernt zu ihrer Linken.

„Wir waren auf ungefähr 3.600 m“, sagte er, „als wir dieses Ding neben uns herfliegen sahen. Es hatte keine Positionslichter, aber wir konnten sehen, daß das Mondlicht von etwas wie hellem Metall reflektiert wurde. An seiner Seite war ein Glühen wie von einer Art Licht oder Abgas.“

„Konnten Sie seine Form erkennen?“ fragte ich.

Blake grinste schief. „Denken Sie, wir hätten's nicht versucht? Ich schnitt ihm den Weg ab. Es wandte sich in dieselbe Richtung. Ich zog hoch um ungefähr 90 Meter, und es tat dasselbe. Schließlich öffnete ich die Drosselklappen und schnitt ihm wieder den Weg ab, wobei ich hochziehen wollte, falls wir zu nahe kämen. Ich brauchte mir keine Sorgen zu machen. Das Ding stieß plötzlich rötliche Flammen aus und zog nach oben außer Sichtweite. Es war innerhalb weniger Sekunden verschwunden.“

„Dann muß es gesteuert worden sein“, sagte ich.

„Wenn nicht, hatte es eine Art von Radar-Echo-Gerät, das es ausweichen läßt, wenn irgend etwas in seine Nähe kommt. Es zog mit jeder Bewegung gleich, die ich machte, bis auf die letzte.“

Ich fragte ihn, was die Untertasse seiner Meinung nach war. Blake zögerte, dann grinste er leicht.

„Nun ja, mein Co-Pilot denkt, es war ein Raumschiff. Er sagt, kein Pilot hier auf Erden könnte so viele Gs aushalten, als das Ding nach oben weg raste.“ [G: Gravitationsmaßseinheit, 1 G: Gravitation der Erde]

Ich hatte von „Marsmenschen“-Vorstellungen über die Untertassen gehört, aber dies war ein erfahrener Pilot.

„Sie glauben es nicht?“ fragte ich.

„Nein“, sagte Blake, „ich schätze, es war ein neuer Typ von Lenkrakete. Wenn das Ding so viele Gs entwickelte, wie mein Co-Pilot Chuck denkt, dann muß es sich auf einem Strahl und ferngelenkt bewegt haben.“

Später fand ich heraus, daß zwei andere Piloten die gleiche Idee hatten wie Chuck. Ein Flugkapitän befürchtete, die Untertassen waren russischer Herkunft, sein Co-Pilot dachte, sie gehörten der Air Force oder der Navy. Ich traf einen Luftfahrt-Beamten, der empört darüber war, daß solche Raketen in der Nähe von Flugschneisen getestet wurden.

„Selbst wenn sie irgendein Gerät haben, das sie ausweichen läßt“, sagte er, „besteht meiner Ansicht nach ein Risiko. Es wird die Hölle los sein, wenn so ein Ding jemals auf ein Passagierflugzeug trifft.“

„Sie fliegen schon seit zwei Jahren herum“, hob ein Luftfahrt-Pilot hervor, „und niemanden sind sie bisher zu nahe gekommen. Ich denke nicht, daß die Sache sehr gefährlich ist.“

Als ich die Küste verließ, flog ich nach New York. Ken Purdy rief John DuBarry herbei, *TRUES* Luftfahrt-Redakteur, damit er sich die Einzelheiten anhörte. Purdy nannte ihn „John, den Skeptiker“. Nachdem ich ihm erzählte, was ich erfahren hatte, nickte Purdy.

„Was sind die Untertassen Ihrer Meinung nach?“ fragte DuBarry.

„Sie müssen Lenkraketen sein“, sagte ich, „aber es bleiben einige merkwürdige blinde Flecken in dem Bild.“

Ich hatte eine Liste mit möglichen Erklärungen abgefaßt und las sie den beiden vor:

„Nummer eins, die Untertassen existieren nicht. Sie sind verursacht durch Irrtümer, Hysterie und so weiter. Nummer zwei, sie sind russische Lenkraketen. Drei, sie sind amerikanische Lenkraketen. Vier, die ganze Sache ist ein schlechter Scherz, ein Trick psychologischer Kriegführung.“

„Sie meinen ein Trick von uns?“ sagte Purdy.

„Sicher. Um die Sowjets denken zu lassen, wir könnten sie mit Lenkraketen erreichen. Aber ich glaube nicht, daß dies die Lösung ist - ich habe es einfach nur als eine der Möglichkeiten aufgelistet.“

DuBarry dachte ernsthaft darüber nach.

„Zunächst einmal müßte man Tausende von Leuten in die Sache einbeziehen, damit die Scheiben oft genug gemeldet würden, um Schlagzeilen zu machen. Man müßte *irgendeine* Art von Flugkörper haben, vielleicht etwas, das von hochfliegenden Bombern abgefeuert wird, um den Gerüchten Substanz zu geben. Sie würden sicherlich noch mehr tun, um es an den Mann zu bringen. Und es würde die weltweiten Sichtungen nicht erklären. Außerdem würde Mantell nicht bis zum äußersten gehen, nur um einen offiziellen Schwindel durchzuführen.“

„John hat recht“, sagte Purdy, „überhaupt ist es zu plump. Es würde durchsickern wie durch ein Sieb, und der dümmste Sowjet-Agent würde es durchschauen.“

Er sah wieder auf meine Liste. „Streichen Sie Nummer eins. Es gibt zu viele kompetente Zeugenaussagen, ganz abgesehen von der offenkundigen Tatsache, daß da etwas verschleiert wird.“

„Dann bleiben russische oder amerikanische Raketen“, sagte ich, „wie Steele zuerst nahelegte. Aber es gibt einige Punkte, die einfach nicht zur Raketentheorie passen würden.“

„Sie haben eine der Antworten ausgelassen“, sagte Purdy.

„Welche?“

„Interplanetarisch.“

„Sie machen Witze!“ sagte ich.

„Ich sagte nicht, daß ich daran glaube“, sagte Purdy, „ich sage nur, daß es möglich ist.“

DuBarry beobachtete mich. „Ich weiß, wie Sie sich fühlen. Mir ging es genauso, als Ken es zum erstenmal gesagt hat.“

„Ich habe so etwas schon vorher gehört“, sagte ich, „aber ich habe es niemals ernstgenommen.“

„Vielleicht interessiert Sie dies“, sagte Purdy. Er gab mir eine Notiz von Sam Boal:

„Habe gerade mit D. gesprochen“, lautete die Notiz (D. ist ein prominenter Designer eines weltberühmten Flugzeugs [Donald W. Douglas, 1892-1981, gründete die Douglas Aircraft in 1920; vielfach Vertragsunternehmen des Pentagon.]), „er glaubt, die Scheiben könnten interplanetarisch sein und daß die Air Force dies weiß - oder es zumindest argwöhnt. Ich lege Zeichnungen bei, die zeigen, wie seiner Meinung nach die Scheiben operieren.“

„Er ist nicht der erste, der uns dies erzählt hat“, sagte Purdy, „wir haben dasselbe von anderen Ingenieuren gehört. Über ein Dutzend Luftfahrt-Piloten glaubt, sie kommen aus dem All. Und es gibt einen Raketexperten in Wright Field, der das Projekt ‚Untertasse‘ gewarnt hat, daß die Dinger interplanetarisch sind. Deshalb schreibe ich es nicht ab.“

„Haben Sie die Projekt-‚Untertasse‘-Vorstellungen über Raumfahrt gelesen?“ fragte DuBarry mich. Ich antwortete, daß mein Exemplar mich noch nicht erreicht hatte. Er las mir einige markierte Absätze aus seinem Exemplar des Vorläufigen Abschlußberichts vor:

„Es hat Spekulationen gegeben, daß die Phänomene im Luftraum tatsächlich eine Form des Eindringens von anderen Planeten sein könnte ... die Existenz von intelligentem Leben auf dem Mars ist nicht unmöglich, aber vollkommen unbewiesen ... die Möglichkeit von intelligentem Leben auf dem Planeten Venus wird von Astronomen nicht für vollkommen

unvernünftig gehalten ... Wissenschaftler räumen ein, daß sich lebende Organismen in chemischen Umgebungen entwickeln könnten, die uns fremd sind ... in den nächsten fünfzig Jahren werden wir fast mit Sicherheit beginnen, das All zu erforschen ... die Möglichkeit, daß Raumfahrer auf Planeten leben, die zu Nachbarsternen gehören, ist viel größer als die Möglichkeit raumfahrender Marsmenschen. Nummer eins kann als fast sicher gelten ...“

DuBarry reichte mir den Bericht. „Hier - ich kenne ihn praktisch auswendig. Nehmen Sie ihn mit sich. Sie können ihn mir später zurücksenden.“

„Ich weiß, die Raumfahrt-Vorstellung klingt zunächst albern“, sagte Purdy, „aber es ist die einzige Lösung, die alle Sichtungen erklärt - speziell die im letzten Jahrhundert.“

Er bat DuBarry, mir ihre Unterlagen über historische Berichte zu geben. Während John sie holte, fuhr Purdy fort:

„Seien Sie vorsichtig mit diesem Steele. Nach dem, was er über ‚moralische Verantwortung‘ gesagt hat, bin ich sicher, daß er ein Kuckucksei ist.“

Ich dachte an Steeles Warnung. Ich erzählte Purdy: „Wenn er die Weltraum-Sache im Kopf hatte, dann hat er vielleicht recht. Es könnte eine Panik auslösen, die die Orson-Welles-Angelegenheit wie ein Picknick erscheinen lassen würde.“

[Heutzutage weiß kaum jemand etwas über die Panik, die Orson Welles' Radiosendung „Invasion vom Mars“ 1938 auslöste, was zur Zeit der Abfassung dieses Buches nur etwa zehn Jahre zurücklag. Das Hörspiel war wie eine Live-Reportage aufgemacht. Viele Zuhörer glaubten, es handelte sich um die Reportage über tatsächliche Vorgänge. Massen von Menschen flohen mit ihren Autos aus den Städten, es gab ein Verkehrschaos, die Polizeistationen wurden von hysterischen Menschen überflutet. - Die Sendung fand kurz darauf in Leserbriefabteilungen großer Zeitungen ein ungewöhnliches Echo. Einige Leserbriefschreiber beschwerten sich empört und forderten, daß es solche Sendungen nicht geben dürfe. Andere Zuhörer, denen der Hörspielcharakter nicht entgangen war (dies wurde mehrfach angesagt), kritisierten oder verspotteten die aus Unaufmerksamkeit oder Leichtgläubigkeit in Panik Geratene. (Howard Koch: THE PANIC BROADCAST, Verlag Avon Publishers, 1971)]

„Sicherlich“, sagte Purdy. „Wir müssen die Sache vorsichtig behandeln - falls es sich als die Wahrheit herausstellen sollte. Aber ich glaube, die Air Force macht einen Fehler, wenn es das ist, was sie verstecken. Es könnte auf dem falschen Wege herauskommen und ernste Konsequenzen haben.“

John DuBarry kam mit den Unterlagen über alte Sichtungsberichte zurück. „Es ist vielleicht von Interesse für Sie zu wissen“, sagte er, „daß die Air Force alle diesen alten Sichtungen ebenfalls geprüft hat.“

Die Vorstellung war immer noch schwer zu glauben für mich.

„Diese Raumfahrt-Annahmen könnten ein Trick sein“, sagte ich, „die Air Force könnte in diese Richtung weisen, um das Lenkraketen-Geheimnis zu verstecken.“

„Ja, aber später stellen sie die Sache mit dem Weltall in Abrede“, sagte Purdy, „es sieht so aus, als ob sie versuchten, die Menschen in Alarmbereitschaft zu versetzen, um die Sache dann herunterzuspielen, damit sie nicht ängstlich werden.“

Als ich die historischen Unterlagen in meiner Briefftasche verstaute, reichte Purdy mir einen Brief von einem Ermittler namens Hilton, der im Südwesten tätig gewesen war. Ich überflog seinen Bericht.

Hilton hatte von einigen ungewöhnlichen nächtlichen Sichtungen in New Mexico gehört. Die Story wurde unter der Decke gehalten, aber er erfuhr einige Details von einem Piloten in Albuquerque.

Eines dieser mysteriösen „fliegenden Lichter“ war in Las Vegas am 8. Dezember 1948 gesehen worden, gerade einmal einen Monat bevor Mantell in Kentucky getötet wurde. Es war zu dunkel, um die Form hinter dem Licht auszumachen, aber alle Augenzeugen waren sich über die Flugmanöver einig. Das Ding war mit enormer Geschwindigkeit aufgestiegen, wobei seine Aufwärtsbewegung durch ein helles grünes Licht sichtbar war. Obwohl das grüne Glühen viel heller war als jedes Positionslicht eines Flugzeugs, wurden alle Flugpläne sorgfältig recherchiert.

„Ich denke, sie versuchten, es einem Düsenjäger zuzuschreiben“, sagte der Albuquerque-Pilot zu Hilton, „aber es waren keine Düsenjäger in der Nähe. Allerdings stieg das Ding zu schnell auf. Es muß annähernd 1.350 km/Std. draufgehabt haben.“

Die Air Force hatte auch Ballonflugzeiten nachgeprüft - offensichtlich nur für die Unterlagen, da kein Ballon auch nur annähernd so enorm schnell geflogen wäre wie die Untertasse. Wieder kamen sie zu keinem Ergebnis.

„Wenn man die Art und Weise bedenkt, wie dies unter der Decke gehalten wurde, „ kommentierte Hilton, „dann scheinen sie über diese Gruppe von Sichtungen besorgt zu sein. Ich habe zwei Berichte gehört, daß das FBI irgendwie in der Sache drinsteckt, aber das ist alles, was ich erfahren konnte.“

„Sehen Sie zu, daß Sie eine heiße Spur finden“, sagte Purdy zu mir. „Daß das FBI tätig wird, ist mir ein Rätsel. Was ruft die auf den Plan?“

Ich sagte, ich würde versuchen, es herauszufinden. Aber es dauerte fast vier Monate, bevor wir die Lösung erfuhren. FBI-Angehörige waren Augenzeugen gewesen. (Dies wurde später in einem verschwommenen Querverweis des endgültigen Projekt-„Untertasse“-Berichts [30. Dez. 1949] zugegeben. Aber alle offiziellen Erklärungen der gesichteten seltsamen grünen Lichter wurden sorgfältig gelöscht. Die Fälle, die es betraf, waren 223, 224, 225, 226, 227, 230 und 231, die wir später besprechen werden.)

„Wenn Sie nach Washington zurückfahren“, sagte Purdy, „sehen Sie zu, welche Reaktion Sie auf die interplanetarische Version erhalten.“

Ich hatte eine ziemlich genaue Vorstellung davon, wie die Reaktion ausfallen würde, aber ich nickte. „OK, ich werde die Flagge auf meinem Raumschiff setzen und bin schon unterwegs.“

„OK - motzen Sie's ein bißchen auf“, sagte Purdy, „aber verkaufen Sie es nicht zu billig. Wenn es wahr sein sollte, wäre es die größte Story seit Christi Geburt.“

7. KAPITEL

Es war dunkel, als der Flughafen-Zubringer La Guardia Field erreichte. Ich wollte einen früheren Flieger nehmen, aber DuBarry hatte mich überredet, bis zum Abendessen zu bleiben.

Wir waren ins Algonquin neben TRUES Bürogebäude gegangen. Während des Essens fragte ich John, was er über die Weltraumfahrt-Erklärung dachte.

„Oh, es ist möglich“, sagte er vorsichtig, „wenn man Zeit und Raum in Betracht zieht, ist es schwer zu glauben, aber wenn wir die Erkundung des Raums innerhalb eines Zeitraums von fünfzig Jahren planen, besteht kein Grund, daß Völker von irgendwelchen anderen Planeten es nicht tun könnten. Natürlich - wenn sie uns schon seit über einem Jahrhundert beobachten, wie jene alten Sichtungen anzuzeigen scheinen, dann müssen sie uns weit voraus sein, wenigstens was den technischen Fortschritt betrifft.“

Später sagte er nachdenklich: „Obwohl es möglich ist, mag ich diese Erklärung überhaupt nicht. Stellen Sie sich nur einmal den Einfluß vor, den es auf die Welt hätte. Wir müßten unser ganzes Leben umorientieren - und die Dinge sind schon kompliziert genug.“

Als ich am Einlaß stand und darauf wartete, daß der Aufruf zu meinem Flugzeug erfolgte, dachte ich über diesen Aspekt nach. Angenommen, Weltraumfahrt war die Lösung - was ich noch nicht glauben konnte -, welche Auswirkung würde dies auf die Welt haben?

Es war schwer auszumalen. Es hing so viel von den Besuchern aus dem Weltraum ab. Was würden sie bezwecken? Würden sie friedlich oder feindlich sein? Warum hatten sie die Erde während der jüngstvergangenen Jahre so intensiv beobachtet?

Mir fielen hundert Fragen ein. Wie würden die Wesen aus dem Weltall sein? Wären sie den Männern und Frauen auf der Erde ähnlich - oder furchterregende Kreaturen, die die durchschnittlichen Amerikaner - einschließlich meiner Person - in Furcht und Schrecken versetzen würden?

Es war offenkundig, daß sie uns in vieler Hinsicht weit überlegen sein würden. Aber ihre Zivilisation könnte vollkommen anders sein. Evolution könnte ihren Geist und möglicherweise ihren Körper auf eine Weise entwickelt haben, die wir vielleicht nicht einmal zu begreifen imstande wären. Vielleicht könnten wir uns nicht einmal mit ihnen verständigen.

Was würde es für uns bedeuten, wenn wir Kontakt mit Wesen von einem fernen Planeten bekämen? Würden die Erdbewohner verängstigt sein, oder - falls es sich um eine friedliche Mission handelte - wären wir sehr angetan von dem Gedanken eines großen Abenteuers? Es würde vollständig von den Motiven der Weltraumbesucher abhängen und davon, wie die Welt auf eine solche Entdeckung vorbereitet wäre.

Je mehr ich darüber nachdachte, desto phantastischer schienen die Dinge.

Und doch war es noch gar nicht so lange her, daß das Fliegen mit Flugzeugen für den Traum eines Idioten gehalten wurde. Diese Szene hier auf dem La-Guardia-Flughafen wäre 1900 als pure Phantasie erschienen - die riesigen Constellations und DC-6, die Doppeldecker-Stratosphärenkreuzer, die hereinrauschen aus dem ganzen Land, die großen Schiffe der Pan-American, die zu allen Punkten des Globus aufsteigen. Wir sind einen weiten Weg gegangen in den sechsundvierzig Jahren, seit die Wright-Brüder zum erstenmal geflogen sind.

Aber Weltraumfahrt?

Die Gate-Wache überprüfte mein Ticket, und ich ging zum Washington-Flugzeug hinaus. Es war ein Luxusschiff, eine viermotorige DC-6 für 52-Passagiere, die flugplanmäßig eine Stunde nach dem Aufstieg in der Hauptstadt ankommen würde. Gegen Morgen würde dieses Flugzeug, die Aztec, in Mexico City landen.

Das Paar, das vor mir die Gangway hinaufging, war in den Sechzigern. Vor fünfzig Jahren - was hätten sie wohl gesagt, falls jemand diesen Flug vorausgesagt hätte? Die Antwort auf diese Frage war leicht: zu jener Zeit gab es in den Liederbüchern der Gymnasien ein wohl bekanntes Lied mit dem Titel „Darius Green und seine fliegende Maschine.“ Darius war, wie es scheint, ein einfacher junger Mann, der doch tatsächlich dachte, er könnte fliegen.

Fünzig Jahre. Das war der Zeitraum, den es nach Schätzung der Air Force dauern würde, bis wir anfangen könnten, den Weltraum zu erforschen. Würden die Amerikaner diese Weltraumfahrt genauso als Tatsache akzeptieren wie jetzt die Leute, die dieses Flugzeug bestiegen? Die Jungen wahrscheinlich, die Älteren würden - in aller Regel - ein bißchen vorsichtiger sein.

In der ovalen Sitzecke im hinteren Teil des Flugzeugs nahm ich den Ordner mit den alten Sichtungsbereichten heraus. Als ich ihn durchblättere, sah ich Auszüge von astronomischen und wissenschaftlichen Journalen sowie offiziellen Zeitschriften aus dem neunzehnten Jahrhundert. Die meisten der frühen Sichtungen hatten sich in Großbritannien und auf dem Kontinent ereignet, und es gab ein paar Sichtsungsberichte, die über die ganze Welt verstreut waren. Die amerikanischen Meldungen fingten nicht vor dem letzten Abschnitt des Jahrhunderts an.

Die DC-6 setzte sich in Bewegung und hob ab. Ein paar Minuten lang schaute ich auf die funkelnden Lichter Manhattans und dann New Yorks unter mir. Der Turm des Empire-State-Gebäudes erhob sich über uns, als das Flugzeug über dem East River in die Kurve ging. Wir kletterten schnell, und der gewohnte Anblick Manhattans nahm die Form einer mit Millionen Lichtern bespickten Landkarte an.

Jede große Stadt, die vom Nachthimmel aus gesehen wird, hat einen gewissen Zauber, am meisten New York. Was würde ein Weltraum-Mann denken, wenn er diese strahlend erleuchtete Stadt sähe, die turmhohen Wolkenkratzer? Hätten andere Planeten auch solche Städte - oder etwas Neues und Rätselhaftes für einen Besucher aus dem All?

Ich wendete mich wieder den alten Sichtungsbereichten zu und blättere, bis ich die amerikanischen Berichte fand. Einer der ersten Vorfälle ereignete sich in Bonham/Texas im Sommer des Jahres 1873.

Es war heller Tag, als ein seltsames schnellfliegendes Objekt am Himmel im Südwesten der Stadt erschien. Für einen Moment starrten die Leute von Bonham auf das Ding und trauten ihren Augen nicht. Das einzige Fluggerät, das sie damals kannten, waren treibende Ballons. Aber dieses Ding war riesengroß und so schnell, daß seine Umrisse fast verschwommen waren.

Verängstigte Farmer krochen unter ihre Wagen. Stadtbewohner flüchteten in die Häuser. Nur ein paar wenige beherzte Seelen blieben auf der Straße. Das rätselhafte Objekt umkreiste Bonham zweimal, raste dann nach Osten und verschwand. Die Beschreibungen der eigenartigen Maschine reichten von rund oder oval bis zigarrenförmig. (Die Einzelheiten der Bonham-Sichtung wurden mir später durch Frank Edwards, den Nachrichtenredakteur des Radiosenders MUTUAL-NETWORK, bestätigt, der den Fall untersuchte.

Vierundzwanzig Stunden nach dem Bonham-Vorfall erschien ein ebenso beschriebener Flugkörper bei Fort Scott/Kansas. Soldaten auf dem Exerzierplatz gerieten in Panik und flüchteten, als das Ding über ihren Köpfen dahintraste. Nach wenigen Sekunden verschwand es in kreisförmiger Bewegung nach Norden.

Bis jetzt hatte ich angenommen, daß der Ausdruck „Untertasse“ von Kenneth Arnold herrührte. Jedoch eigentlich hatte John Martin, ein Farmer nahe Denison/Texas, ein Flugobjekt als erster mit einer Untertasse verglichen. Die DENISON DAILY NEWS vom 25. Januar 1878 bringt den folgenden Bericht:

“Von Herrn John Martin, einem Farmer, der einige 9 Kilometer südlich dieser Stadt lebt, erfahren wir die folgende merkwürdige Geschichte: Dienstag morgen, während der Jagd, wurde seine Aufmerksamkeit von einem dunklen Objekt hoch im südlichen Himmel erregt. Die seltsame Form und die Geschwindigkeit, mit der das Objekt sich zu nähern schien, fesselten seine Aufmerksamkeit, und er strengte seine Augen an, um zu erkennen, was es war.

Als er es zuerst bemerkte, schien es ungefähr das Ausmaß einer Orange zu haben, die kontinuierlich an Größe zunahm. Nachdem er einige Zeit hingeschaut hatte, wurde Herr Martin blind vom langen Hinsehen und hörte auf, es zu beobachten, um seinen Augen eine Ruhepause zu gönnen. Als er wieder hinschaute, was das Objekt fast über seinem Kopf und bemerkbar an Größe gewachsen, und es flog durch die Luft mit einer wunderbaren Geschwindigkeit.

Als es direkt über ihm war hatte es die Größe einer großen Untertasse und befand sich offensichtlich in großer Höhe. Herr Martin dachte, daß es - soweit er es beurteilen konnte - einem Ballon ähnelte. Es flog so schnell, wie es gekommen war, fort und war rasch außer Sicht. Herr Martin ist ein Herr von unbezweifelbarer Aufrichtigkeit, und dieses eigenartige Vorkommnis, falls es sich nicht um einen Ballon handelte, verdient die Aufmerksamkeit unserer Wissenschaftler."

In den Unterlagen sah ich eine Notiz, die DuBarry geschrieben hatte:

„Ich würde die sehr frühen Sichtungsberichte mit Vorsicht betrachten. Zum Beispiel den vom 9. August 1762, der einen eigenartigen spindelförmigen Körper beschreibt, der mit hoher Geschwindigkeit der Sonne entgegenfliegt. Ich erinnere mich, daß Charles Fort dies[e Sichtung], neben anderen frühen Sichtungen, als Beweis für Raumschiffe akzeptierte. Aber dieses spezielle Ding könnte ein Meteor gewesen sein - Meteore waren damals fast unbekannt. Die späteren Berichte sind überzeugender, und es ist auch leichter, die Quellen zu prüfen, insbesondere bei jenen von 1870 an.“

Von 1762 bis 1870 waren die Sichtungsberichte dürftig. Einige beschrieben mysteriöse Lichter am Himmel; einige wenige erwähnten runde Objekte, bei Tageslicht gesehen. Obwohl sie nicht so vollständig dokumentiert waren wie spätere [Sichtungen], wurde mir eines deutlich. In jenen Tagen gab es weder Telegraphen noch Telephone oder Radio, die die Nachrichten rasch verbreitet und eine Flut von Gerüchten ausgelöst hätten.

Eine Sichtung in Schottland konnte nicht die Ursache einer ähnlichen Sichtung einen oder zwei Tage später im Süden von Frankreich sein.

Beginnend im Jahre 1870 gab es eine Serie von Sichtungsberichten, die sich bis zur Jahrhundertwende erstreckte. In der LONDON TIMES vom 26. September 1870 war die Beschreibung eines merkwürdigen Objekts, das den Mond überquerte. Es wurde als elliptisch bezeichnet, mit einer Art Leitwerk, und es brauchte fast dreißig Sekunden, um seinen Vorbeiflug am Mond zu vollenden. Dann, im Jahre 1871, wurde ein großer runder Körper über Marseilles/Frankreich gesichtet. Dies war am 1. August. Es bewegte sich langsam über den Himmel, offensichtlich in großer Höhe, und es war ungefähr fünfzehn Minuten sichtbar.

Am 22. März 1880 wurden mehrere hellstrahlende Objekte gemeldet, die über Kattenau/Deutschland gesehen wurden. Kurz vor Sonnenaufgang gesichtet, wurden sie als vom Horizont aufsteigend und sich von Ost nach West bewegend beschrieben. Der Bericht wurde im britischen NATURE MAGAZINE, Bd. 22, S. 64 veröffentlicht.

Der nächste Sichtungsbericht in den Unterlagen erwähnte kurz ein eigenartiges rundes Objekt, das am Himmel über Bermuda gesehen wurde. Die Quelle für diesen Bericht war die BERMUDA ROYAL GAZETTE. Dies war im Jahre 1885. Im gleichen Jahr meldeten ein Astronom und andere Augenzeugen ein gigantisches Objekt im Luftraum bei Adrianopolis/Türkei. Am 1. November überquerte eine fremdartige Erscheinung den Himmel. Beobachter beschrieben es als rund und vier bis fünfmal so groß wie der Mond.

Diese Schätzung ist dem Vergleich mit einer Orange in Denison/Texas gleich, das Objekt mußte tatsächlich riesig sein, um in großer Höhe gesehen werden zu können.

Am 19. März 1887 fielen zwei seltsame Objekte in den See nahe einem holländischen Segelschiff. Nach der Beschreibung des Kapitäns C. D. Sweet war eines der Objekte dunkel, das andere hell leuchtend. Das leuchtende Objekt fiel mit einem laut röhrenden Geräusch; der Schiffskapitän war sicher, daß es kein Meteor war.

In Neuseeland wurde ein Jahr später eine oval geformte Scheibe hoch über dem Kopf dahinrasend gemeldet. Dies geschah am 4. Mai 1888. Ungefähr zwei Jahre später wurden mehrere große Flugkörper, die über Holländisch-Ostindien gesichtet wurden, gemeldet.

Die meisten Berichte beschrieben sie als ziemlich dreieckig, unten ungefähr 30 Meter und an den Seiten ca. 60 Meter breit. Aber einige Beobachter meinten, sie könnten länger und schmaler gewesen sein und unten abgerundet - dies würde mit neueren Berichten über kegelförmige Objekte, die oben abgerundet waren, übereinstimmen, die am amerikanischen Himmel gesehen worden waren.

Am 26. August 1894 meldete ein britischer Admiral die Sichtung einer großen Scheibe mit einem Vorsprung wie eine Schwanzflosse. Und ein Jahr später gab es in England und Schottland einen regelrechten Boom von Berichten über dreieckige Objekte, die denen glichen, die in Holländisch-Ostindien gesehen worden waren. Obwohl viele Regierungsbeamte sich über die Geschichten mokierten, beharrte mehr als ein Astronom auf seiner Überzeugung, daß die mysteriösen Dinger aus dem Weltall kommen könnten. Da Flugzeuge und Zeppeline damals unbekannt waren, gab es niemanden auf Erden, der für sie verantwortlich sein konnte.

1897 nahmen die Sichtungen in den Vereinigten Staaten zu. Einer der sonderbarsten Berichte beschrieb einen Vorfall, der am 9. April begann. Ein riesiger zigarrenförmiger Flugkörper wurde in großer Höhe fliegend im Mittelwesten gesehen. Kurze Flügel standen von den Seiten des Objekts ab, so berichteten zwei Astronomen, die es durch ihr Teleskop beobachteten.

Fast eine Woche lang wurde der Besucher aus der Luft im mittleren Westen bis hinunter nach St. Louis und so weit westlich wie Colorado gesehen. Mehrere Male wurden rote, grüne und weiße Lichter im Himmel pulsieren gesehen; einige Augenzeugen dachten, die Besatzung dieses merkwürdigen Flugkörpers versuchte der Erde etwas zu signalisieren.

Am 15. April verschwand das Ding - was immer es war - aus dem mittleren Westen. Aber am 19. April erschien dasselbe Objekt - oder ein ähnliches - über West Virginia. Früh am Morgen wurde die Stadt Sistersville durch das Gellen der Sägemühlepeife geweckt. Denjenigen, die das Haus verließen, bot sich ein eigenartiges Bild. Von einem torpedoförmigen Objekt über den Köpfen zeigten gleißende Suchscheinwerfer nach unten und glitten über die Landschaft. Das Ding schien ungefähr 60 Meter lang zu sein, etwa 9 Meter im Durchmesser, mit stumpfen Flügeln sowie roten und grünen Lichtern an den Seiten. Fast zehn Minuten lang kreiste der Besucher aus der Luft über der Stadt, schwang dann gen Osten und verschwand.

Der nächste Sichtungsbericht wurde im Wetter-Magazin der US-Wetterbehörde veröffentlicht. Auf Seite 115 in der Märzangabe von 1904 steht ein Bericht über eine seltsame Sichtung am Meer. Am 24. Februar 1904 wurde ein mysteriöses Licht über dem Atlantik von der Besatzung des US-Dampfschiffs „Supply“ gesehen. Es bewegte sich schnell und offenkundig in großer Höhe. Der Bericht wurde von Lieutenant Frank H. Schofield von der US Navy bestätigt.

Am 2. Juli 1907 ereignete sich eine befremdliche Explosion am Himmel in der Nähe von Burlington/Vermont. Einige Zeugen beschrieben ein fremdartiges, torpedoförmiges Ding, das über ihnen kreiste. Kurz nachdem es gesehen worden war, raste ein rundes leuchtendes Objekt vom Himmel herunter und explodierte. (Wetter-Magazin, 1907, Seite 310.)

Ein anderer zigarrenförmiger Flugkörper in niedriger Höhe über Bridgewater/Massachusetts wurde 1908 gemeldet. Wie dasjenige von Sistersville wies auch dieses Suchscheinwerfer auf, die vor und zurück über die Landschaft glitten. Nach ein paar Augenblicken stieg der Besucher steil aufwärts und die Suchscheinwerfer erloschen blinkend.

Für 1909 lag kein Bericht in Amerika vor, obwohl ein eigentümliches Flugobjekt in der Nähe der Galapagos-Inseln gesichtet wurde. Aber eines Morgens im Januar 1910 verblüffte ein großer, silberner, zigarrenförmiger Flugkörper Chattanooga. Nach ungefähr fünf Minuten raste das Ding fort und erschien kurz danach über Huntsville/Alabama. Es erschien am nächsten Tag abermals über Chattanooga, wendete sich dann nach Osten und wurde nicht mehr wiedergesehen.

In POPULAR ASTRONOMY beschrieb ein Dr. F. B. Harris am 27. Januar 1912 ein pechschwarzes Objekt, das er den Mond überqueren sah. So viel er sagen konnte, war es von gigantischer Größe - obwohl es andererseits keinen Weg gab, die Entfernung von ihm oder vom Mond mit Sicherheit zu bestimmen. Mit wohlbedachter Untertreibung sagte Dr. Harris: „Ich denke, in jener Nacht trat ein sehr interessantes und merkwürdiges Phänomen auf.“

Ein seltsamer Schatten wurde in Fort Worth/Texas am 8. April 1913 auf den Wolken bemerkt. Er schien durch einen großen Körper verursacht zu sein, der bewegungslos über den Wolken schwebte. Die Wolkendecke bewegte sich, der Schatten verblieb in derselben Position. Dann änderte es die Größe, wurde kleiner und verschwand dann, als ob es vertikal aufwärts gestiegen wäre. Ein Bericht hierüber wurde in der Zeitschrift der Wetterbehörde, Nr. 4-599, gebracht.

1919 waren Zeppeline wohlbekannt in den meisten Teilen der Welt. Als ein zeppelinförmiges Objekt über Huntington/West Virginia im Juli jenes Jahres erschien, entstand keine große Aufregung. Man glaubte, es wäre ein amerikanisches Kleinluftschiff, obwohl die Dunkelheit - es war elf Uhr nachts - die Beobachter verunsicherte. Aber eine spätere Prüfung erwies, daß es kein amerikanisches Kleinluftschiff war und auch nicht aus irgendeinem Land stammte, das solche Flugkörper produzierte.

Eine Zeitlang danach gab es wenige authentische Sichtungsberichte. Dann, im Jahre 1934, hatte Nicholas Roerich, der Leiter der amerikanischen Roerich-Expedition nach Tibet, ein bemerkenswertes Erlebnis, das auf das Untertassen-Rätsel verweist.

Auf Seite 361-362 seines Buches ALTAI HIMALAY beschreibt Roerich den Vorfall. Die Expedition war in der Wildnis von Tibet, als ein Träger eines Morgens die ungewöhnlichen Aktivitäten eines Bussards hoch oben bemerkte. Er macht Roerich darauf aufmerksam. Dann sahen alle etwas hoch am Himmel, das mit großer Geschwindigkeit vom Norden in den Süden flog.

Als Roerich es durch ein Fernglas beobachtete, sah er, daß es oval war, offensichtlich von riesiger Größe und die Sonnenstrahlen reflektierte wie ein glänzend poliertes Metall. Während er es mit seinem Fernglas verfolgte, änderte das Objekt plötzlich die Richtung von Süden nach Südwesten. Es war in wenigen Augenblicken verschwunden.

Dies war der letzte Sichtungsbericht vor dem zweiten Weltkrieg. Als ich die Lektüre beendete, startete ich seltsam deprimiert aus dem Flugzeugfenster. Wie die meisten Menschen war ich in dem Glauben aufgewachsen, daß die Erde das Zentrum aller Dinge war - Leben, Intelligenz und Religion. Jetzt wurde dieser Glaube zum erstenmal in meinem Leben erschüttert.

Es war eine seltsame Sache. Ich konnte die Vorstellung akzeptieren, daß wir schließlich einmal den Weltraum erforschen, auf dem Mond landen und zu fernen Planeten fliegen würden. Ich hatte von den Plänen gelesen und ich wußte, unsere Ingenieure und Wissenschaftler würden irgendwie einen Weg finden. Diese Vorstellung tastete meinen Glauben an unsere Einzigartigkeit nicht an.

Jedoch angesichts dieser Beweise einer hochüberlegenen Rasse im Universum, fing mein Geist an zu rebellieren. Seit Jahren war ich daran gewöhnt, an irgendwelche möglichen Weltraumbesucher in Witzblatt-Manier zu denken - mit verrückt aussehenden Raumschiffen und grüngesichtigen Marsmännchen.

Aber wenn diese Sichtungen wahr waren, dann sah die Sache anders aus. Wir wären konfrontiert mit einer Rasse von Lebewesen, die unserer Zivilisation hundert Jahre voraus war - vielleicht tausende. In ihren Augen sahen wir vielleicht wie Primitive aus.

Meine Mutmaßungen vor dem Abheben waren müßig gewesen. Ich hatte nicht wirklich geglaubt, daß dies die Antwort sein könnte. Aber jetzt kam die Frage drängend zurück: Wie würden wir auf das plötzliche Erscheinen von Raumschiffen reagieren, die eine höhere Rasse auf die Erde brächte? Wenn wir vorbereitet und geschult wären hinsichtlich dieses großen Abenteuers, könnte es sich ohne Probleme abspielen. Unvorbereitet würden wir in Panik geraten.

Vor uns zeigten sich die Lichter von Philadelphia, und ein Gedanke schoß in mir hoch. Was hätten die Einwohner Philadelphias im Jahr 1776 beim Anblick dieser mit 450 km/Std. über ihrer Stadt fliegenden DC-6 gedacht? Was hätten ein Jahr später die Wachtposten in Valley Forge getan, wenn dieser erleuchtete Flieger über ihre Köpfe geflogen wäre?

Kopflosigkeit. Massenflucht. Dies waren die einfachen Antworten.

Aber jetzt gab es einen Unterschied. Wir waren mit modernen Wunderwerken vertraut - Radio, Fernsehen, Überschallflugzeugen - und der Aussicht auf noch mehr Wunderwerke. *Wir* könnten geschult oder wenigstens teilweise darauf vorbereitet werden, Weltraumbesucher zu akzeptieren.

In fünfzig Jahren hatten wir fliegen gelernt. Fünfzig Jahre weiter würden wir das Weltall erforschen. Warum sollten wir glauben, solche kreative Intelligenz wäre auf die Erde beschränkt? Es wäre unglaublich, wenn die Erde sich unter all den Millionen von Planeten als der einzige bewohnte Flecken im ganzen Universum erweisen würde.

Aber instinktiv kämpfte ich immer noch gegen die Überzeugung an, daß die fliegenden Untertassen Raumschiffe waren. Am Ende würden wir in Kontakt treten mit Rassen auf anderen Planeten; sie

würden unzweifelhaft eines Tages die Erde besuchen. Aber wenn es aufgeschoben werden könnte ... ein Problem, mit dem spätere Generationen zurecht kommen müßten ...

Wenn die Scheiben sich als amerikanische Lenkraketen erwiesen, wäre dies eine einfachere Erklärung.

Während ich durch den Projekt-„Untertasse“-Bericht ging, den DuBarry mir geliehen hatte, las ich die Passagen über Weltraumfahrt und hoffte, irgendeinen Hinweis darauf zu finden, daß dies ein Verdeckungsmanöver war. Auf Seite 18 fand ich in einer Erörterung über den Mars folgenden Kommentar:

„Berichte über seltsame Objekte, die am Himmel gesehen wurden, sind von einer Generation zur anderen weitergereicht worden. Jedoch glauben Wissenschaftler, daß - falls Marsianer jetzt die Erde aufsuchen, ohne Kontakt aufzunehmen - möglicherweise anzunehmen ist, daß sie erst kürzlich in der Weltraumfahrt erfolgreich wurden und ihre Zivilisation praktisch auf unserem Stand ist, und zwar weil sie es für wenig glaubhaft halten, daß irgendeine technisch vorangeschrittene Rasse hierher käme, ihre Fähigkeit in mysteriöser Weise zur Schau stellte und doch jedesmal einfach wieder abzöge, ohne jemals Kontakt aufzunehmen.“

Es könnte dafür mehrere Erklärungen geben. Die Marsianer könnten unfähig sein, in unserer Atmosphäre zu leben, mit Ausnahme ihrer hermetisch abgeschlossenen Raumschiffe. Sie - oder eine Rasse von einem anderen Planeten - könnten uns in Abständen beobachtet haben, um unseren langsamen Fortschritt im Auge zu behalten. Bis wir in die Nähe ihres Zivilisationsniveaus kämen oder in irgendeiner Weise ihre Besorgnis erregten, würden sie wahrscheinlich keinen Grund für den Versuch einer Kontaktaufnahme sehen. Irgendwie beruhigte mich diese Argumentation ein wenig, obwohl sie voller Schwachstellen war.

Als ich weitersuchte, fand ich andere Kommentare zur Frage der Weltraumfahrt. Auf einer Seite gab die Air Force zu, es wäre so gut wie sicher, daß Weltraumreisende von Planeten aus operierten, die sich außerhalb des Sonnensystems befänden. Ich entdeckte diesen Satz: „Obwohl Besuche aus dem Weltall für möglich gehalten werden, erscheinen sie zugleich als höchst unwahrscheinlich.“

Wie lautete die Antwort? War dies nur eine kursierende Diskussion von Möglichkeiten, schlecht abgefaßt, oder war es ein Hinweis auf die Wahrheit? Es könnte der erste Schritt dazu sein, Amerika auf eine Offenlegung vorzubereiten. Es konnte ebenso ein sorgfältig ausgedachter Trick sein.

Dieser ganze Abschlußbericht konnte darauf abgestellt sein, eine geheime Waffe zu verheimlichen. Falls die Air Force oder die Navy tatsächlich eine geheime Rakete hätten - welchen besseren Weg gäbe es, die Aufmerksamkeit davon abzulenken? Auf den Zug der alten Sichtsberichte könnte man aufgesprungen sein, um Weltraumfahrthinweise untermauern zu können.

Dann ging mir plötzlich ein Licht auf.

Selbst wenn es ein Verdeckungsmanöver war - was war mit jenen alten Berichten?

Sie waren immer noch ungelöst. Es gab nur eine einzige mögliche Erklärung dafür - es sei denn, man täte die Sichtungen als Lügen ab. Dies würde bedeuten, viele zuverlässige Augenzeugen - Navy-Offiziere, Handelsschiffskapitäne, Forschungsreisende, Astronomen, Minister und verantwortungsbewußte öffentliche Bedienstete zu diskreditieren.

Neben all diesen hatte es dort, wo große Gruppen die Objekte gesehen hatten, tausende anderer Augenzeugen gegeben.

Die Lösung schien unausweichlich, aber ich hielt sie zurück. Ich wollte sie nicht wahrhaben, mit all den Veränderungen, die sie bringen könnte, den unvorhersehbaren Auswirkungen auf unsere Zivilisation.

Wenn ich mit den Recherchen fortfuhr, würde ich vielleicht Belege für eine andere Erklärung der gegenwärtigen Untertassen finden.

DuBarry hatte noch eine weitere Sammlung von Sichtsberichten in den Umschlag gelegt. Diese Serie deckte die Phase des zweiten Weltkriegs und darüber hinaus ab, bis hin zum Ausbruch des Untertassen-Schreckens in den Vereinigten Staaten. Einige davon - über die Foo-Jäger - kannte ich schon. Diese waren mit den Berichten über die mysteriösen Raketen über Schweden

zusammengeheftet. Die ersten schwedischen Sichtungen waren während der Frühphase des Kriegs aufgetreten. Die meisten der sogenannten „Geister-Raketen“ wurden nachts gesehen; sie bewegten sich mit enormer Geschwindigkeit. Da sie aus der Richtung von Deutschland kamen, glaubten die meisten Schweden, die Erklärung wäre, es handelte sich um Lenkraketen.

Während des Sommers 1946, nachdem die Russen Peenemünde, die Raketentestbasis der Nazis, eingenommen hatten, wurden wiederum Geister-Raketen über Schweden gemeldet. Einige hatten kehrtgemacht, so wurde gesagt, und waren in Richtung sowjetischen Gebiets geflogen. Praktisch alle wurden bei Nacht gesehen, und daher wurde keine als fliegende Scheibe beschrieben. Statt dessen wurde von ihnen gesagt, daß sie farbige Lichter waren, rot, grün, blau und orange, häufig verschwommen aufgrund ihrer hohen Geschwindigkeit.

Aber es gab eine rätselhafte Schwierigkeit. Mysteriöse Lichter, manchmal auch fliegende Untertassen, wurden gleichzeitig über Griechenland, Portugal, der Türkei, Spanien und sogar Französisch-Marokko gemeldet. Entweder gab es zwei Erklärungen oder irgendeine Nation hatte Raketen mit einer unglaublichen langen Reichweite entwickelt.

Im Januar 1947 verringerten sich Geister-Raketen-Sichtungen in Europa auf weniger als eine pro Monat. Seltsam genug, ereignete sich die von Projekt „Untertasse“ zugegebene Sichtung in diesem selben Monat. Die ersten von Projekt „Untertasse“ beschriebenen Vorfälle von 1947 fanden in Richmond/Virginia statt.

Es geschah ungefähr Mitte April. Ein Richmonder Wetterbeobachter hatte einen Ballon gesehen und verfolgte ihn mit einem Fernrohr, als ein eigenartiges Objekt sein Gesichtsfeld überquerte. Er schwang das Fernrohr herum und schaffte es, das Ding trotz seiner hohen Geschwindigkeit zu verfolgen. (Die tatsächliche Geschwindigkeit und Höhe - letztere anhand eines Vergleichs der Ballonhöhe zu verschiedenen Zeiten bestimmt - sind niemals veröffentlicht worden. Die Air Force hat ebensowenig den Bericht dieses Beobachters über die Größe des Objekts veröffentlicht, die, so gab Projekt „Untertasse“ zu, präziser war als die Schätzungen der meisten Augenzeugen.)

Um den 17. Mai 1947 herum wurde eine riesengroße ovale Untertasse, zehnmal länger als ihr Durchmesser, von Byron Savage, einem Piloten aus Oklahoma City, gesichtet. Zwei Tage später wurde eine weitere schnellfliegende Untertasse bei Manitou Springs/Colorado gemeldet. Während der kurzen Zeit seiner Beobachtung wurde gesehen, daß sie zweimal die Richtung änderte und mit unglaublicher Geschwindigkeit manövrierte.

Dann, am 24. Juni, erfolgte Kenneth Arnolds berühmter Bericht, der den Untertassen-Schrecken auslöste. Den Rest der Geschichte wußte ich nun schon fast auswendig.

Als die DC-6 in Washington landete, faßte ich einen Entschluß. Da es unmöglich war, die meisten der alten Sichtungen nachzuprüfen, würde ich mich auf bestimmte kürzliche Berichte konzentrieren - Fälle, in denen die Objekte als Raumschiffe beschrieben worden waren.

Als ich auf ein Taxi wartete, sah ich hinauf zum Himmel. Es war eine klare Sommernacht ohne eine einzige Wolke. Hinter dem niedrigen Hügel zum Westen konnte ich die Sterne sehen.

Ich kann mich noch jetzt daran erinnern, wie ich dachte: *Falls es wahr ist, dann werden die Sterne niemals mehr dieselben sein.*

8. KAPITEL

Am nächsten Morgen, im hellen Tageslicht, hatte die Vorstellung von Weltraumbesuchern irgendwie ihre Bedrohlichkeit verloren. Wenn die Scheiben Raumschiffe waren, so hatten sie wenigstens, soweit mir bekannt war, keine Anzeichen von Feindseligkeit gezeigt. Natürlich war da Mantell; aber falls er von irgendeiner Waffe an Bord einer Scheibe abgeschossen worden war, konnte es Selbstverteidigung gewesen sein. In den meisten Fällen zogen sich die Untertassen beim ersten Zeichen einer Verfolgung zurück.

Ich spürte noch immer Widerstände dagegen, die Weltraumfahrt-Erklärung zu akzeptieren, trotz der alten Berichte. Aber mir fiel beständig der berühmte Flugzeugbauer ein, der dachte, die Scheiben wären Raumschiffe, an die Luftfahrt-Piloten, die Purdy erwähnt hatte, an Blakes Co-Piloten Chuck...

Ich erinnerte mich jetzt daran, daß Blake verlegener als nötig war, als er von Chuck erzählte. Vielleicht war er selbst derjenige, der glaubte, die Untertassen wären Raumschiffe, statt seines nicht anwesenden Co-Piloten.

Nach dem Frühstück ging ich die Liste der Sichtungen seit Juni 1947 durch. Da waren mehrere Untertassen, die tatsächlich als projektilähnliche Schiffe beschrieben worden waren. Der berühmteste aller Fälle war der der Eastern Airlines.

Es war 8:30 abends am 23. Juli 1948, als eine DC-3 der Eastern Airlines von Houston/Texas abhob zu einem Flug nach Atlanta und Boston. Der Flugkapitän war Clarence S. Chiles. Während des Krieges hatte er dem Lufttransportoberkommando angehört, mit dem Rang eines Lieutenant Colonel. Er hatte 8.500 Flugstunden absolviert. Sein erster Offizier war John B. Whitted, ein B-29-Kriegspilot. Beide Männer waren in der Eastern Airline als umsichtige, konservative Piloten bekannt.

Es war eine helle Mondnacht mit ein paar über den Himmel verteilten Wolken. Die DC-3 befand sich dreißig Kilometer westlich von Montgomery, als um 2:45 Uhr morgens ein hellstrahlendes projektilähnliches Objekt die Fluglinie entlangraste.

Chiles sah es zuerst und hielt es für ein Düsenflugzeug. Aber im nächsten Augenblick sahen beide Piloten, daß es kein Düsenjäger war.

„Es bewegte sich in südwestlicher Richtung“, sagte Chiles später, „unserem Kurs direkt entgegengesetzt. Was immer es war, es raste uns entgegen mit enormer Geschwindigkeit. Wir scherten nach links aus. Es scherte ebenfalls scharf aus und flog in ungefähr 1.000 m Entfernung rechts an uns vorbei. Dann sah ich, daß es keine Flügel hatte.“

Das rätselhafte Schiff flog an Whitteds Seite und er sah es aus ziemlicher Nähe.

„Das Ding war ungefähr 30 m lang, zigarrenförmig und flügellos“, beschrieb er es. „Es hatte ungefähr den doppelten Durchmesser einer B-29 und keine vorstehenden Seitenflossen.“

Kapitän Chiles sagte, die Kabine sah aus wie eine Pilotenkanzel, mit Ausnahme ihrer unheimlichen grellen Beleuchtung.

„Ein intensiver dunkelblauer Schein kam von der Seite des Schiffes“, berichtete Chiles. (Es wurde später von Ingenieuren nahegelegt, daß der fremdartige Lichtglanz von einem ungewöhnlichen Antrieb erzeugt worden sein könnte.) „Es lief die gesamte Länge des Rumpfes entlang - wie ein blaues fluoreszierendes Licht. Der Abgasausstoß war eine orange-rote Flamme mit einer am äußeren Rand vorherrschenden helleren Farbe.“

Beide Piloten sagten, die Flamme erstreckte sich über 9 bis 15 Meter hinter dem Schiff. Als es vorbeiflog, bemerkte Chiles eine Schnauze ähnlich einem Radarpol. Er und Whitted sahen zwei Fensterreihen.

„In dem Augenblick, als es vorbeiflog“, sagte Chiles, „zog der Pilot hoch, als hätte er die DC-3 gesehen und wollte uns ausweichen. Es gab einen enormen Flammenausbruch am hinteren Ende. Es raste in die Wolken, und sein Düsenausstoß schüttelte unsere DC-3.“

Chiles' Schätzung der Geschwindigkeit des rätselhaften Schiffes lag zwischen 750 und 1000 km/Std.

Als das Objekt verschwand, ging Chiles zurück in die Kabine, um nach den Passagieren zu sehen. Die meisten schliefen oder dösten. Aber ein Mann bestätigte, daß sie ihre Sinne beisammen hatten. Dieser Passagier, Clarence McKelvie von Columbus/Ohio, sagte ihnen (und einem Projekt-„Untertasse“-Team später), daß er einen hellstrahlenden Lichtstreifen am Fenster vorbeirasen sah. Es war zu schnell geflogen, als daß er irgendwelche Details hätte sehen können.

Die AP [Associated Press, Nachrichtenagentur] interviewte McKelvie bald nach der Landung und brachte folgende Story:

„Kennett Square, Pennsylvania, 24. Juli (AP). Clarence L. McKelvie, stellvertretender geschäftsführender Herausgeber der AMERICAN EDUCATION PRESS sagte, daß er der einzige Passagier des Eastern-Airline-Fluges Houston-Boston war, der nicht schlief, als der Phantomflugkörper gesichtet wurde.

„Ich sah weder Umriß noch Form,“ sagte McKelvie, „ich war auf der rechten Seite des Flugzeugs und plötzlich sah ich diesen fremdartigen unheimlichen Lichtstreifen von meinem Fenster aus. Es war sehr intensiv, nicht wie ein Blitz oder irgend etwas anderes, das ich jemals gesehen habe.“

Der Mann aus Columbus sagte, er war zu verblüfft und das Objekt bewegte sich zu schnell, und so konnten sich seine Augen nicht darauf einstellen.“

In Washington insistierten Air Force-Offiziere darauf, sie könnten kein Licht in die mysteriöse Angelegenheit bringen. In Santa Monica [Los Angeles/Kalifornien] erklärte General George C. Kenney, zu der Zeit Leiter des Strategischen Luftoberkommandos [Strategic Air Command], die Air Force hätte nichts entfernt Ähnliches wie das beschriebene Schiff.

„Ich wünschte, es wäre der Fall“, sagte General Kenney den Reportern, „ich würde es auf jeden Fall gern sehen.“

Die veröffentlichte Story dieses „Raumschiffes“ löste einen weiteren [Untertassen-]Schrecken aus - und auch die üblichen Sticheleien über spinnerte Piloten. Aber Chiles und Whitted waren keine Spinner; sie waren sehr respektierte Piloten. Die Bestätigung durch den Passagier unterstützte ihre Sache. Aber selbst wenn alle drei als einer Täuschung aufgesessen betrachtet wurden, konnten die Air Force-Ermittler nicht um die Sichtungsberichte der Robbins Air Force Base herumkommen.

Gerade einmal eine Stunde vor dem DC-3-Vorfall raste ein eigenartiges flammendes Objekt südwärts über den Nachthimmel über Robbins Field in Macon/Georgia. Beobachter auf der Basis staunten nicht schlecht, als sie einen riesigen, flügellosen Flugkörper über ihren Köpfen dahinfliegen sahen, der einen mehrfarbigen Abgasstrom hinter sich ließ. (Die Beschreibung der Augenzeugen deckte sich mit der von Chiles und Whitted.) Das Geister-Schiff verschwand rasch; alle Beobachter waren sich darüber einig, daß es sich ganz wie ein normales Flugzeug aus der Sicht verlor.

Während ich an diesem Fall arbeitete, gab mir ein Kontakt in Washington einen interessanten Hinweis.

„Innerhalb von achtundvierzig Stunden nach der Eastern-Sichtung erstellten Air Force-Ingenieure eilig Zeichnungen und Höhenvermessungen des ‚Raumschiffes‘, erarbeitet anhand dessen, was die zwei Piloten ihnen erzählt hatten.“

Ob dies stimmte oder nicht, ich fand heraus, daß die Air Force-Ingenieure tatsächlich die wahrscheinliche Geschwindigkeit und den Auftrieb des unheimlichen Flugkörpers berechnet hatten. Das Schiff, so wurde festgestellt, bewegte sich innerhalb der Grenzen der aerodynamischen Gesetze für Flugmanöver in unserer Atmosphäre. Hier das Air Force-Statement:

„Die Anwendung der Prandtl-Theorie des Auftriebs weist darauf hin, daß ein Rumpf mit den von Chiles und Whitted beschriebenen Dimensionen eine Last tragen könnte, die dem Gewicht eines gleich großen Flugzeugs unterhalb der Schallgeschwindigkeit vergleichbar ist.“

Vier Tage nach Veröffentlichung der Raumschiff-Geschichte wurde ein Navy-Sprecher mit dem Hinweis zitiert, es könnte eine verirrte Stratosphären-Rakete von den Testgeländen in New Mexico gewesen sein. Der kurze Report erschien auf der Editoren-Seite des WASHINGTON STAR am 28. Juli 1948. Er lautet folgendermaßen:

„Die Navy sagt, daß ihre Techniker eine 3.000-km/Std.-Rakete in New Mexico getestet haben. Wenn sich eine Rakete verirrt, könnte sie in kurzer Zeit unseren Kontinent überqueren.“

Auf den ersten Blick schien mir dies die richtige Erklärung des Chiles/Whitted-Vorfall zu sein. Aber nach ein paar Minuten sah ich, daß es so gut wie unmöglich war.

Erstens werden Raketen in White Sands mit äußerster Vorsicht abgeschossen und kontrolliert. Es hat keine Meldung über eine derartige verirrt Langstreckenrakete gegeben.

Zweitens, sollte eine solche Rakete sich verirrt haben, würde dies sicherlich starke Beunruhigung in White Sands erregt, bis man herausgefunden hätte, wo sie gelandet war. Hunderte Menschen würden darüber etwas gewußt haben; mit Sicherheit wäre die Sache durchgesickert.

Drittens, eine derartige Rakete hätte von White Sands nach Macon/Georgia fliegen und dann im Süden dieser Stadt über vierzig Minuten lang kreisen müssen. (Wenn sie die in Robbins Field beobachtete Geschwindigkeit beibehalten hätte, wäre sie an Montgomery vorbeigeflogen lange bevor die DC-3 dieses Gebiet erreichte.) Außerdem hätte die Rakete dem Flugzeug gemäß dem Bezeugen der beiden Piloten mit einer scharfen Kurve ausweichen müssen, um dann in die Wolken zu rasen. Keine Stratosphären-Testrakete hat die dafür notwendige automatische Steuerung.

Und wenn die Rakete von White Sands sich verirrt hätte, würde die Fernsteuerung der Basis sie nicht mehr lenken.

Das „Raumschiff“ der Eastern Airlines war demgemäß keine entwischte Rakete. Aber es könnte sich um einen neuen Flugzeugtyp handeln, etwas Revolutionäres, das in absoluter Geheimhaltung entwickelt worden war.

Auch andere Luftfahrt-Piloten hatten fliegende Untertassen gemeldet, die die Flugwege entlangrasten, jedoch hat meines Wissens keiner ein projektilähnliches Objekt beschrieben. Chiles und Whitted insistierten, das Geister-Schiff wäre keine Scheibe gewesen, und der Bericht von Robbins Field stimmte mit diesem Punkt überein. Menschengemacht oder nicht, es schien ziemlich sicher, daß es mehr als einen Untertassen-Typ gab.

Je mehr ich die Beweislage studierte, desto schwerer war es zu glauben, daß dies ein auf der Erde hergestelltes Schiff war. Ein solches flügelloses Raketen-Schiff setzte eine enorme Düsenkraft voraus, um es in der Luft zu halten. Selbst unsere neuesten Düsenbomber konnten nicht einmal anfangen, sich dieser Leistung zu nähern.

Als ich mich wieder dem vorläufigen Report von Projekt „Untertasse“ zuwandte, fand ich starke Indizien dafür, daß die Air Force beunruhigt war. Projekt-Teams hatten in ihren Ermittlungen 225 militärische und zivile Flugpläne durchsucht. Nach neun Monaten erstatteten sie Bericht darüber, daß das rätselhafte Objekt kein konventioneller Flugkörper war.

Am 27. April 1949 gab die Air Force zu, daß es Projekt „Untertasse“ nicht möglich war, eine Erklärung zu finden.

„Aber Wright Field arbeitet noch daran“, sagte mir ein Air Force-Offizier. „Chiles und Whitted sind verantwortungsbewußte Piloten, und McKelvie steht in dem Ruf, überlegte Äußerungen zu machen. Selbst ohne die Robbins Field-Bestätigung würde niemand in Zweifel ziehen, daß sie etwas gesehen haben.“

Das Chiles/Whitted-„Raumschiff“ war nicht das erste dieses Typs. Ein anderer flügelloser Flugkörper wurde im August 1947 von zwei Piloten einer Alabama-Fluglinie gesehen. Es war in Bethel/Alabama, kurz nach Sonnenuntergang, als ein riesiges schwarzes flügelloses Objekt ihren Kurs kreuzte. Seine Silhouette hob sich gegen den Abendhimmel und wirkte größer als eine C-54. Die Piloten sahen keine Flügel, Motoren oder Düsenabgase.

Sie hefteten sich an die Fersen des Geister-Schiffes und versuchten, ihm zu folgen. Aber mit ihrer Geschwindigkeit von ca. 250 km/Std. blieben sie rasch zurück. Eine sorgfältige Überprüfung ergab, daß sich keine anderen Flugzeuge in der Nähe befanden, die mit dem seltsamen Objekt hätten verwechselt werden können.

Silvester 1948 wurde ein ähnliches raketenförmiges Objekt in Jackson/Mississippi gesichtet. Es wurde zuerst von einem ehemaligen Luftwaffen-Piloten und seinem Passagier gesehen und später

von Augenzeugen am Boden. Bevor der Pilot beginnen konnte, sich ihm zu nähern, zog das seltsame flügellose Schiff davon. Von 350 auf 750 Std./km beschleunigend, verschwand es rasch.

Außer diesen beiden bereits verzeichneten Fällen hatte ich die Hinweise, die Purdy mir gegeben hatte. Ein flügelloses Schiff wurde anscheinend drei oder vier Tage vor der Chiles/Whitted-Sichtung beobachtet; wie das Ding, das sie meldeten, war das unidentifizierte Objekt ein Doppeldecker-„Raumschiff“, aber es flog mit noch höherer Geschwindigkeit. Zuerst rannte ich gegen eine Mauer, als ich diese Geschichte überprüfen wollte. Dann fand ich einen Hinweis, der bestätigte, daß es sich um einen ausländischen Sichtsungsbericht handelte. Es stellte sich heraus, daß er von Den Haag stammte.

Der Hinweis war richtig gewesen. Dieses flügellose Doppeldecker-Schiff wurde am 20. Juli 1948 gesichtet - drei Tage vor dem Eastern Airlines-Vorfall. Augenzeugen hatten berichtet, daß es sich in großer Höhe befand und sich mit phantastischer Geschwindigkeit bewegte.

Während ich an diesem Bericht arbeitete, konnte ich einen anderen Hinweis bestätigen. Wir hatten das Gerücht über eine Raumschiff-Sichtung in Clark Field/Philippinen gehört. Obwohl ich das Datum nicht erfahren konnte, fand ich heraus, daß es einen solchen Sichtsungsbericht tatsächlich gab.

(Im abschließenden Projekt-„Untertasse“-Bericht [30.12.1949] war der Versuch, diese Sichtung wegzuerklären, peinlich deutlich. In der Analyse dieses Vorfalls, Nr. 206, sagt die Luftwaffe:

„Wenn die Fakten korrekt sind, gibt es keine astronomische Erklärung. Einige Aspekte begünstigen die Hypothese eines Tageslicht-Meteors: schneeweiße Farbe, Geschwindigkeit schneller als ein Düsenjäger, das röhrende Geräusch, die Ähnlichkeit zur Himmelsschrift [mit Rauch- oder Wasserdampfausstoß von Flugzeugen an den Himmel „geschriebenen“ Zeichen] und die Tageszeit. Aber die Manöver, falls sie wirklich stattfanden, widersprechen dem sehr stark: Die Manöver in Wolkenbänke hinein und wieder heraus, 180-Grad-Kurven und anderes. Möglicherweise waren dies Illusionen, die dadurch verursacht wurden, daß die Objekte abwechselnd zwischen Wolken gesehen wurden. Der Eindruck eines Rumpfes mit Fenstern könnte sogar noch eher eine Einbildung gewesen sein.“

Mit dieser Vermutung listete Projekt „Untertasse“ die Sichtung als offiziell erklärt auf. Der Fall des Raumschiffes über Den Haag blieb unerklärt.)

Als ich die Vorfälle von Jackson und Bethel recherchierte, sprach ich mit zwei Beamten der Zivilen Luftfahrtbehörde. Einer von ihnen war Charley Planck, zuständig für Öffentlichkeitsarbeit. Wie ich feststellte, hatten die betroffenen Piloten einen guten Ruf, und Männer der Zivilen Luftfahrtbehörde, die sie kannten, wiesen die Schwindel-Theorie zurück.

„Charley, es gibt da das Gerücht, daß Luftfahrt-Piloten angewiesen wurden, ihren Mund zu halten“, sagte ich Planck, „wissen Sie irgend etwas darüber?“

„Was meinen Sie - angewiesen von der Luftwaffe oder von den Gesellschaften?“ fragte er.

„Von der Luftwaffe und der Zivilen Luftfahrtbehörde.“

„Wenn die Zivile Luftfahrtbehörde eingeschaltet hat, ist die Sache ganz oben anzusiedeln“, sagte Charley. „Ich denke, es geht eher von den Gesellschaften aus - mit oder ohne Nachhilfe von der Luftwaffe.“

Während wir uns unterhielten, kam ein Beamter von einer anderen Behörde herein. Da der Hinweis, den er mir gab, nicht offiziell war, werde ich ihn Steve Barrett nennen. Ich kannte Steve recht gut. Wir waren beide Piloten mit militärischem Training, unsere Pfade hatten sich während des Kriegs gekreuzt, und ich sah ihn ab und zu auf Flughäfen in der Washingtoner Umgebung.

Als der Untertassen-Schrecken zum erstenmal ausbrach, war Steve davon abgestoßen. „Verdammte Narren, die versuchen, ins Rampenlicht der Öffentlichkeit zu kommen!“ schnaubte er. „Und die Amerikaner fallen auf einen Schwindel herein! Sogar die Luftwaffe wird nervös.“

Ich war ein wenig überrascht, daß er die Scheiben nun für real hielt.

„Wie kommt's?“ fragte ich.

„Die Radarprotokolle“, sagte Steve. „Ich weiß von einem halben Dutzend Fällen, in denen sie die Dinger verfolgt haben. Einer spielte sich in Japan ab. Das Ding kletterte so schnell in die Höhe, daß zuerst niemand den Radarbeobachtern glaubte. Dann bekamen sie mehr Berichte, einen von Kanada, einen anderen von New Mexico, und ein Marine-Zerstörer hat wohl eine Untertasse im Nordatlantik verfolgt.“

„Was fand man heraus?“ sagte Charley Planck.

Steve zuckte die Schultern. „Ich kenne nicht alle Erklärungen. Was immer sie sind, sie können sich höllisch schnell fortbewegen.“

Ich hatte die Eingebung, daß er etwas zurückhielt. Ich wartete, bis sein Gespräch mit Charley beendet war, und ging dann mit ihm den Korridor herunter.

„Glaubst du, die Untertassen sind Lenkraketen?“ fragte ich.

„Wenn ich das dächte, würde ich darüber nicht reden“, erwiderte er mit Nachdruck. „Das ist nicht auf dich gemünzt. Aber man hat mich letztes Jahr in die Sicherheitsebene für einige geheime elektronische Projekte eingestuft, die eventuell in Lenkraketen Anwendung finden werden.“

„Das wußte ich nicht, Steve.“

„Es ist in Ordnung“, sagte er, „ich habe nichts gegen eine Unterhaltung einzuwenden, weil ich nicht glauben kann, daß die Untertassen Lenkraketen sind. Vielleicht waren ein paar von denen, die unten im Südwesten [z.B. New Mexico] gesehen worden sind, unsere Testraketen, aber dies erklärt nicht die Radarberichte in Kanada oder Japan.“

„Ich habe bereits von einem Radar-Vorfall in Labrador gehört“, erzählte ich Steve. Er sah mich schnell an.

„Wo hast du das aufgeschnappt?“

„TRUE hat es an mich weitergegeben“, sagte ich.

„Sie haben Schwierigkeiten gehabt, die Dinger zu verfolgen, weil sie sich so schnell bewegten, sagte Steve, „es hört sich verrückt an, aber man mir gesagt, daß sie mehr als 15.000 km in der Stunde erreichen.“

„Du glaubst es?“

„Nun ja, es ist nicht unmöglich. Diese Untertassen wurden in einer Höhe von über 75 km verfolgt, wo es kaum Luftwiderstand gibt.“

Die Lifttür öffnete sich. Steve wartete, bis wir das Geschäftsgebäude verlassen hatten.

„Da ist noch etwas anderes, das mich überzeugt hat“, sagte er. „Wenn die Jungs vom Radar nicht völlig falsch liegen, sind einige der Untertassen riesengroß. „Ich sehe nicht, daß eine Lenkrakete einen Durchmesser von 150 m haben kann.“ Er blieb einen Augenblick stehen. „Ich nehme an, dies wird dir verrückt erscheinen ...“

„Du glaubst, sie sind interplanetarisch“, sagte ich.

Steve war rasch auf dem Rückzug. „Bisher konnte ich es nicht glauben, aber es ist nicht so abwegig, wie es klingt.“

Ohne Namen zu nennen, erzählte ich ihm von dem Flugzeugkonstrukteur und den Luftfahrt-Piloten.

„Sie sind in guter Gesellschaft“, erwiderte Steve, „kennst du das Luftwaffen-Institut?“

„Sicher - das ist die Luftwaffenschule unten in Montgomery.“

„Vor sechs Monaten sprach ich mit einem Offizier, der dort Schulungen abhielt.“ Steve sah mich todernst an. „Er sagte mir, daß sie jetzt lehren, daß die Untertassen wahrscheinlich Raumschiffe sind.“

9. KAPITEL

Drei Tage nach meinem Treffen mit Steve Barrett ging ich an Bord eines Mainliner 300 [Passagierflugzeug], und es begann eine neue Phase der Untertassen-Ermittlungen. Wenn ich zurückkehrte, so hoffte ich, würde ich die Wahrheit über Projekt „Untertasse“ wissen.

Als das Schiff in westliche Richtung brummte, ungefähr 4.000 m über den Alleghenies [Gebirgszug], dachte ich darüber nach, was Steve mir gesagt hatte. Ich meinte, daß er mir über die Radarverfolgung erzählt hatte. Und ich war ziemlich sicher, daß er die Sache mit dem Air Institute glaubte. Aber ich war nicht so sicher, daß die Geschichte den Tatsachen entsprach.

Es dürfte sich kaum um einen Scherz gehandelt haben, Steve machte man nicht so leicht etwas vor. Es war wahrscheinlicher, daß einer der Offiziere des Instituts oder vielleicht mehrere glaubten, die Untertassen wären Raumschiffe, und daß sie nur ihre persönliche Meinung äußerten. Es war nicht anzunehmen, daß das Institut eine offizielle Erklärung für etwas abgab, das Projekt „Untertasse“ als noch immer ungelöst deklarierte.

Wenn es möglich wäre, einen Blick auf die Arbeitsweise von Projekt „Untertasse“ werfen zu können, könnte ich schnell sagen, ob es sich um eine wirkliche Untersuchung oder ein vorsätzliches Verdeckungsmanöver für etwas anderes handelte. Was auch immer es war, die Mauer der offiziellen Geheimhaltung verbarg es noch immer.

Routinemäßig hatte ich das Pentagon wieder einmal angerufen und um ein Gespräch mit einem Projekt-Offizier gebeten. Wie erwartet, wurde ich abgewiesen. Die einzige Alternative war, eine Geschichte auszugraben durch Gespräche mit Piloten und anderen, die vom Projekt-Team befragt worden waren. Ich hatte verschiedene Anhaltspunkte, und TRUE arrangierte einige Interviews für mich.

Mein erster Aufenthaltsort war Chicago, wo ich den Vertreter einer Passagierfluggesellschaft und zwei Frachtfluglinienpiloten traf. Letztere traf ich zuerst. Da beide nur im Vertrauen mit mir sprachen, werde ich nicht ihre richtigen Namen benutzen. Den einen - aus dem Mittelwesten stammend und mir bereits bekannt - werde ich Pete Farrell nennen, den anderen, der in Kriegszeiten Ausbilder war, Art Green.

Pete war ungefähr einunddreißig Jahre alt, untersetzt, blauäugig, mit einem sympathischen, intelligenten Gesicht. Art Green war ein wenig älter, ein schlanker, sonnengebräunter und unentwegt beschäftigter Mann mit einer energischen Stimme. Pete war während des Kriegs bei der Luftwaffe gewesen; jetzt war er Teilhaber einer Flugausbildungsschule und Pilot der Air National Guard. [Air National Guard (ANG): Nationale Luftüberwachung. Entstehung nach dem ersten Weltkrieg; Hauptaufgabe ist die Verteidigung des Luftraums der USA; Einsätze auch bei Naturkatastrophen oder Bürgerunruhen; seit 1947 als eigenständige Reserveeinheit der US Air Force zugeordnet und Beteiligung an Flugeinsätzen außerhalb der USA.] Green arbeitete für eine Flugchartergesellschaft. Wir trafen uns im Palmer House. Art Green mußte nicht eigens aufgefordert werden, um über Projekt „Untertasse“ zu sprechen. Nachdem er eine während eines West Coast Right gesichtete Scheibe gemeldet hatte, wurde er vom Projekt-„Untertasse“-Team ausgiebig ausgequetscht.

„Sie haben mich praktisch auseinandergenommen“, sagte er ärgerlich, „sie stellten mir eine Menge Fangfragen. Einige von ihnen haben die Aufgabe herauszufinden, ob jemand ein Märchen erzählt. So wie sie mit mir umgingen, könntest du denken, ich hätte einen Mord begangen.“

„Dann versuchten sie mir einzureden, ich hätte einen Ballon gesehen oder vielleicht auch ein Flugzeug, das in einer Kurve die Sonne reflektierte. Ich habe ihnen gesagt, sie sollten zum Teufel gehen - ich wußte, was ich gesehen hatte. Nach siebzehn Jahren habe ich genug Erfahrung, um ein Flugzeug oder einen Ballon zu erkennen, wenn ich sie sehe.“

„Haben sie es geglaubt?“ fragte ich.

„Falls es nicht der Fall war, haben sie es sich nicht anmerken lassen. Zwei von ihnen benahmen sich, als wenn sie glaubten, ich wäre geisteskrank. Der andere - ich glaube, er gehörte zum Luftwaffen-Geheimdienst - verhielt sich anständig. Er sagte, ich sollte mich über die Flugtechnik-Mediziner nicht aufregen, es wäre nur ihr Job, die Spinner herauszufiltern.“

„Und zu allem Überfluß fand ich später heraus, daß das FBI mich überprüft hatte, um herauszufinden, ob ich ein Lügner oder nicht ganz richtig im Kopf wäre. Sie gingen zu meinem Chef, zu Leuten in meiner Nachbarschaft und sogar den Piloten in meiner Einheit. Meine Einheit zieht mich damit immer noch auf. Ich würde keine Untertasse mehr melden, und wenn sie durch mein Cockpit flöge.“

Pete Farrell war persönlich noch keinem Projekt-„Untertasse“-Team begegnet, aber er nannte ein paar interessante Gesichtspunkte. Einige der Informationen stammten von Luftlinien- oder Privat-Piloten des mittleren Westens, teilweise von National Guard-Kontakten.

„Eins ist sicher“, sagte Pete, „Guard-Piloten bekommen dieselben Anweisungen wie die Luftwaffe. Wenn wir irgend etwas Seltsames herumfliegen sahen, hatten wir alles zu tun, um es zu identifizieren.“

„Was ist damit, zu versuchen, eins herunterzubringen? Ich habe gehört, daß dies in einer Anweisung stand.“

Pete zögerte für eine Sekunde: „Hör zu, ich habe dir all dies erzählt, weil es in den Zeitungen stand. Aber ich bin noch in der Guard. Ich kann über die Anweisung selbst nichts sagen. Sie war vertraulich.“

„Also, ich bin nicht in der Guard“, sagte Art Green. Er zündete sich eine Zigarette an und blies das Streichholz aus. „Warum sehen Sie sich nicht den Gorman-Vorfall an? Und finden heraus, was es mit dem Kriegsgericht auf sich hat.“

Ich hatte von dem Gorman-Vorfall gehört, aber diese Sache mit dem Kriegsgericht war mir neu. Gorman, so erinnerte ich mich, war ein Kampfflieger in der North Dakota Air National Guard. Er hatte eine irritierende Begegnung mit einem seltsamen, schnellfliegenden „Licht“ über dem Fargo-Flughafen im Herbst 1948.

„Der Fall ist auf meiner Liste“, sagte ich Green, „aber ich erinnere mich nicht an irgend etwas über ein Kriegsgericht.“

„Es stand nicht in den Zeitungen. Aber alle Piloten dort wissen davon. In seinem Bericht sagte Gorman etwas über den Versuch, das Ding zu rammen. Es kursiert die Meinung, daß Anweisungen der Luftwaffe besagen, dies solle versucht werden. Wie dem auch sei, es kam in die Zeitungen, und Gorman wäre fast vor ein Kriegsgericht gestellt worden. Wenn seine Familie nicht einigen Einfluß hätte in dem Bundesstaat, hätte die Luftwaffe es wohl forciert.“

„Sind Sie sich sicher?“ fragte ich, „Sie wissen, wie schnell solche Dinge aufgebauscht werden.“

„Fragen Sie Gorman“, sagte er, „oder fragen Sie einen der Piloten in Fargo.“

Bevor ich sie verließ, prüfte Green noch einmal meinen Bericht über seine Sichtung, den Hilton übermittelt hatte. Wie in der Mehrheit der Fälle hatte er nur eine Scheibe gesehen. Sie hatte in sehr großer Höhe auf der Stelle geschwebt, in der Sonne glänzend, und war mit plötzlicher Beschleunigung in nördlicher Richtung fortgerast.

„Ich könnte nicht sagen, wie groß oder schnell sie war“, sagte Green, „aber wenn sie so hoch war, wie ich denke, muß sie ziemlich groß gewesen sein.“

Pete sagte mir später, daß Green glaubte, die Scheibe wäre mindestens 25 km hoch gewesen, da sie sich weit über den Wolken in 9 km Höhe befand.

„Es ist fast nicht zu glauben“, sagte Pete, „das Ding muß erheblich größer gewesen sein als eine B-29 und die Geschwindigkeit über 3.500 km/Std.“

„Sie wissen, was über die Mantell-Untertasse gesagt wurde“, erinnerte ich ihn, „einige der Leute von Godman Field sagten, sie war mindestens 90 m im Durchmesser.“

„Ich habe gehört, daß sie zweimal so groß war“, sagte Pete.

„Kennst du irgendeinen Piloten von der Kentucky National Guard?“ fragte ich.

„Einen oder zwei“, sagte Pete, „aber sie konnten mir nichts sagen. Es wurde zu schnell der Mantel des Schweigens darüber gedeckt.“

An dem Abend sprach ich mit dem Mitarbeiter der Luftfahrtlinie, den ich gut genug kannte, um ihn beim Vornamen zu nennen. Ich fragte ihn ohne Umschweife:

„Dick, falls Sie Anweisung haben, nicht darüber zu reden, dann sagen Sie es mir einfach. Ich versuche herauszufinden, ob Projekt ‚Untertasse‘ Luftfahrt-Piloten zum Schweigen verpflichtet hat.“

„Sie meinen diejenigen, die etwas gesichtet haben? Vielleicht in einigen wenigen Fällen. Aber die meisten Piloten wissen, was Captain Emil Smith von United [Airlines] und Piloten der Eastern [Airlines] passierte. Sie schweigen, damit man nicht über sie lacht. Die Luftfahrtgesellschaften mögen es auch nicht, wenn ihre Piloten öffentlich darüber sprechen.“

„Ich habe von mehreren Fällen gehört“, sagte ich, „in denen der Geheimdienst der Luftwaffe offensichtlich Piloten davor gewarnt hat zu reden. Zwei der Fälle klingen ziemlich drastisch.“

Er gestikulierte. „Könnte sein. Ich bestreite nicht, daß Luftfahrt-Piloten - und dies schließt unsere ein - diese Dinge die ganze Zeit sehen. Sie haben sie auf der Seattle-Alaska-Route gesichtet und zwischen Anchorage und Japan. Ich weiß von mehreren Untertassen, die Piloten zwischen Honolulu und dem Kontinent gesehen haben. Fragen sie bei Pan American [Airways] nach - Sie werden sehen, daß deren Piloten sie ebenfalls gesehen haben.“

„Was geschieht mit jenen Berichten?“

„Sie werden zur Abteilung Operationen [des Geheimdienstes] geschickt“, sagte Dick. „Natürlich, falls etwas wirklich Wichtiges passiert, kann der Pilot die Flugsicherung anfunken, bevor er landet. Dann informiert die Zivile Luftfahrtbehörde die Luftwaffe, und sie schicken einige Geheimdienstoffiziere, um die Piloten zu befragen. Wenn die Sache nicht zu heiß ist, kommen Leute von Wright Field - reguläre Projekt-‚Untertasse‘-Teams. Ansonsten schicken sie den nächsten Geheimdienstoffizier, um die Sache vorübergehend zu verfolgen.“

Ich fragte ihn, ob er an einer dieser Befragungen jemals teilgenommen hätte. Dick verneinte.

„Aber ein paar Piloten haben mir später darüber erzählt. Sie sagten, die Leute von der Luftwaffe wären ziemlich sauer wegen der Sache, sie attackieren alles, was die Jungs über die Dinge sagen - wie es manövrierte und so weiter.“

„Was sind die Untertassen nach Meinung Ihrer Piloten?“

Dick grinste mich an wenig ironisch an. „Warum fragen Sie mich? Captain Blake sagt, daß Sie Informationen aus erster Hand erhalten.“

„Es war keine Fangfrage“, protestierte ich, „wir werden keine Namen oder Quellen nennen, sofern die Betroffenen es nicht wollen.“

„Sicher, ich weiß“, sagte Dick, „aber Sie haben die Antwort bereits. Einige Piloten sagen interplanetarisch, andere sagen Lenkraketen. Wenige - sehr wenige - denken noch immer, es sei alles Unsinn, weil sie keine gesehen haben.“

„Was glauben Sie?“

„Ich kenne die Antwort nicht“, sagte Dick, „aber ich bin mir über eines sicher: entweder die Luftwaffe hütet ein großes Geheimnis, oder sie ist reichlich verängstigt, weil sie die Antwort nicht weiß.“

Während der nächsten Wochen besuchte ich einige nordwestliche und in der Gebirgsgegend gelegene Staaten. Obwohl ich hauptsächlich etwas über Projekt „Untertasse“ herausfinden wollte, stolperte ich über zwei Sichtungen, die nicht auf meiner Liste waren.

Eine von ihnen war auf der Fairfield Suisan Air Force Base in Kalifornien vorgefallen. Ein Mann aus Seattle, der dort stationiert war, nannte mir die Details. Es passierte in einer Dezember-Nacht 1918, in der ungewöhnlich starke Winde über die Basis fegten. Teilweise erreichten die Böen mehr als 100 km/Std. Plötzlich raste ein merkwürdiger Feuerball ins Blickfeld, auf einer Höhe von 300 m. Als die Männer auf der Basis es erstaunt beobachteten, schoß das mysteriöse Licht abrupt himmelwärts. In unglaublich kurzer Zeit erreichte es eine Höhe von 6.000 m und verschwand.

„War hinter dem Licht irgendein Umriß zu sehen?“ fragte ich den Mann aus Seattle.

„Niemand sah einen Umriß“, antwortete er, „das Ding sah aus, wie ich sagte - ein Feuerball, der sich blitzschnell bewegte.“

„Zog es Rauch hinter sich her?“

„Wie eine Maschine oder ein Düsenjäger?“ Er schüttelte den Kopf. „Nicht im mindesten. Und es gab kein Geräusch von sich, sogar nicht einmal, als es nach oben schoß wie nichts.“

„Haben Sie von irgendwelchen Erklärungsversuchen gehört oder später von Berichten?“

„Irgendein Major, der es nicht gesehen hatte, sagte, es müßte ein Ballon gewesen sein. Jeder mit ein bißchen Verstand konnte sehen, daß dies verrückt war. Kein Ballon ist jemals so schnell aufgestiegen - und außerdem bewegte sich das Ding gegen den Wind.“

Der zweite Vorfall ereignete sich in Salmon Dam/Idaho. Als wir das Datum erfuhren, klang es bekannt. Ich überprüfte meinen Sichtungungs-Ordner und sah, daß es sich um denselben Tag des seltsamen Vorkommnisses bei den Twin Falls/Idaho [„Zwillingswasserfälle“] handelte.

Beim Twin Falls-Vorfall wurde die Scheibe von Beobachtern in einem Canyon gesichtet. Hier gab es eine interessante Abweichung von der üblichen Beschreibung. Die Scheibe war himmelblau, oder vielleicht reflektierte ihre glänzende Oberfläche den Himmel aufgrund des Blickwinkels. Obwohl es sich nicht nahe der Baumwipfel befand, sahen die Beobachter mit Erstaunen, daß die Bäume sich wild hin und her bewegten, als die Scheibe darüber hinwegraste, als ob die Luft durch den raschen Vorbeiflug des Objekts ins Brodeln geraten wäre.

In Salmon Dam hörten zwei Kohlearbeiter an demselben Tag ein röhrendes Geräusch und starrten in den Himmel. Mehrere Meilen entfernt kreisten zwei hellstrahlende Scheiben mit hoher Geschwindigkeit.

„Es war, als ob zwei runde Spiegel im Himmel herumwirbelten“, so wurde einer der Männer später zitiert, „es konnte sich nicht um gewöhnliche Flugzeuge gehandelt haben, so rund, wie sie waren. Und sie flogen zu schnell.“

Während dieses Teils meiner Reise wurde mir auch berichtet, daß eine Untertasse in einen Bergsee gefallen war. Dies hörte ich aus zweiter Hand. Es hieß, der einsame Zeuge wäre zu seinem Auto geeilt, um seine Kamera herauszuholen, als die Scheibe sich näherte. Als sie sich dem Wasser näherte, war er so verblüfft, daß er das Bild zu machen vergaß, bis die Scheibe ins Wasser schlug. Diese Geschichte klang so fadenscheinig, daß ich mir nicht die Mühe gab, sie aufzulisten.

Monate später bestätigte ein Washingtoner Zeitungsmann zumindest einen Teil der See-Geschichte. Als er es zuerst erzählte, dachte ich, daß er sich auf die Schippe hatte nehmen lassen.

„Ich habe das Seemannsgarn gehört“, sagte ich, „erzählen Sie mir nicht, daß Sie es glauben.“

„Ich komme aus Idaho“, sagte er, „und ich kenne zufällig den Kameraden, der das Bild machte. Vielleicht war es keine Scheibe, aber irgend etwas fiel in diesen See.“

„Haben Sie das Bild gesehen?“

„Ja, im Pentagon.“ Auf meinen erstaunten Blick hin fügte er hinzu: „Das war lange bevor sie die Schotten dichtgemacht haben. Ich sprach mit einem Air Force-Offizier über diese See-Geschichte, und er zeigte mir das Bild.“

„Was war darauf zu sehen?“

„Man könnte nicht viel darüber sagen - nur eine große Fontäne und etwas Verschwommenes, wo irgend etwas ins Wasser tauchte. Vielleicht würde ein Vergrößerungsglas Genaueres zeigen, aber ich hatte keine Gelegenheit, es zu versuchen.“

Es war Anfang 1950, als er mir dies erzählte. Ich fragte im Pentagon nach, ob dies Bild in den Wright Field-Unterlagen wäre, und falls ja, ob ich es sehen könnte. Meine Anfrage erregte verblüffte Blicke. Niemand erinnerte sich einer solchen Photographie. Und selbst wenn es in den Projekt-„Untertasse“-Unterlagen wäre, könnte ich es nicht sehen.

Dies geschah mehr als zwei Monate nachdem Projekt „Untertasse“ offiziell abgeschlossen worden und seine Geheimnisse angeblich alle preisgegeben worden waren.

Der Rest meiner Interviews während dieser Reise von 1949 half mir, das Bild der Projekt-„Untertasse“-Operationen abzurunden.

Einige Augenzeugen schienen aus Angst nicht zu reden; einige wenige lehnten es rundheraus ab. Ich fand keinen Beweis für Druckausübung von offizieller Seite, aber ich hatte häufig das Gefühl, daß bedeutsame Hinweise übergangen wurden.

Obwohl ein oder zwei Augenzeugen Ressentiments gegenüber den Methoden der Ermittler zeigten, schienen die meisten von ihnen sich mehr über die verlorene Zeit zu ärgern. Ein Mann war zuerst von der Polizei befragt worden, dann vom Büro des Sheriffs; ein Air Force-Team fragte ihn stundenlang aus, kam am nächsten Tag noch einmal wieder, und schließlich führte das FBI eine Charakterüberprüfung durch. Was er mir über die Befragung durch die Air Force erzählte, bestätigte eine der Äußerungen von Art Green.

„Ein Captain vom Geheimdienst versuchte mir weiszumachen, ich hätte einen Wetterballon gesehen. Ich rief den Flughafen an und ließ sie die Ballonaufstiegspläne durchsehen. Am nächsten Tag sagten sie mir, daß kein Aufstieg in diesem Gebiet in Frage käme. Wie dem auch sei, der Wind stand falsch, weil das Ding, das ich sah, den Wind in einem Winkel von 45 Grad schnitt.“

Andere Augenzeugen sagten mir, daß Ermittler Vögel, Meteore, Reflexionen auf Wolken, Sternschnuppen und Leuchtkugeln als Erklärung des Gesehenen ausgaben. Ich erfuhr von einem Piloten, der zu seiner Verblüffung eine Gruppe von Scheiben an seinem Flugzeug vorbeirasen sah. Air Force-Ermittler behaupteten später, daß er durch einen Vogelschwarm oder möglicherweise eine Ansammlung von Ballons geflogen wäre.

Auf dem Rückflug nach Washington las ich noch einmal die von der Air Force über Projekt „Untertasse“ veröffentlichten Informationen. Plötzlich erregte eine vertraute Formulierung meine Aufmerksamkeit. Ich las den Absatz noch einmal:

„Eine vorläufige Untersuchung der mehr als 240 heimatlichen und 30 ausländischen Vorfälle durch Astrophysiker Hynek zeigt, daß eine Gesamtanzahl von 30 % wahrscheinlich als astronomische Phänomene wegerklärt werden kann.“

Wegerklärt.

Ich ging den Abschlußbericht Zeile für Zeile durch. Auf Seite 17 fand ich dies:

„Die verfügbaren vorläufigen Berichte zeigen jetzt, daß eine große Anzahl von Sichtungen als gewöhnliche Vorkommnisse, die aufgrund menschlicher Irrtümer mißinterpretiert wurden, wegerklärt werden kann.“

Auf Seite 22 stolperte ich über eine weitere Verwendung dieser Formulierung:

„Die offensichtliche Erklärung für die meisten der gemeldeten kugelförmigen Objekte, wie bereits erwähnt, ist, daß sie meteorologische Ballons oder ähnliche Ballontypen sind. Dies erklärt jedoch nicht, daß sie mit hoher Geschwindigkeit fliegen oder manövrieren. Aber ‚Untertasse‘-Leute verweisen darauf, daß die Bewegung als optische Illusion oder tatsächliche, durch Gasverlust verursachte Geschwindigkeitszunahme des Ballons, später von Beobachtern übertrieben, wegerklärt werden kann ... Es gibt Dutzende möglicher Erklärungen für die Dutzende gemeldeter unterschiedlicher Sichtungstypen.“

Wegerklärt ... Es muß nichts bedeuten. Es könnte sich einfach um eine unglückliche Wortwahl handeln. Aber angenommen, die wahre Mission von Projekt „Untertasse“ wäre, etwas zu verschleiern. Oder daß sein Zweck wäre, etwas Ernsthaftes zu untersuchen und es gleichzeitig zu verschleiern, Schritt für Schritt. Die Projekt-„Untertasse“-Teams würden dann die Meldungsberichte überprüfen und zugleich versuchen, die Aufmerksamkeit von der Wahrheit abzulenken, indem sie mehrere Erklärungen anboten, die die Sichtungen erklären sollten. In Wright Field würden Analysten und Geheimdienstoffiziere das große Bild erarbeiten und plausible Erklärungen auszuarbeiten versuchen, die, falls notwendig, sogar veröffentlicht werden könnten.

„Wegerklären“ würde eines der Hauptziele des Projekt-Personals sein. Dieses Wort würde wahrscheinlich in den Diskussionen der Mittel und Wege benutzt; es würde unzweifelhaft in geheimen offiziellen Papieren verwendet werden. Und da dieser veröffentlichte vorläufige Bericht auf der

Grundlage von zensierten geheimen Unterlagen erarbeitet worden war, könnte der Gebrauch jenes vertrauten Worts übersehen worden sein, da es, wenn man oberflächlich liest, harmlos erscheint. Wenn der Abschlußbericht hastig zusammengeschustert wurde, könnte die Verwendung dieses sprechenden Worts leicht erklärt werden, und so auch die seltsamen Widersprüche des Berichts.

In einem Gedankenexperiment verankerte ich die Vorstellung, daß Projekt „Untertasse“ eine Verschleierungseinheit war, fest in meinem Kopf. Dann ging ich noch einmal zurück und las die obengenannten Zitate. Der Effekt war fast verblüffend.

Es war, als ob ich vertrauliche Vorschläge für die Ablenkung des Interesses und die Wegerklärung der Sichtungen las - Vorschläge, von Projekt-Mitgliedern gemacht und wahrscheinlich zu Kommentierungszwecken verteilt.

„Warte eine Minute“, sagte ich zur mir selbst, „vielleicht bildest du dir nur etwas ein.“

Indem ich versuchte, zu einem neutralen Blickwinkel zurückzukehren, durchkämmte ich die anderen Details der Projekt-Operationen, wie sie im Abschlußbericht beschrieben waren.

Der Projekt „Untertasse“ ins Leben rufende Befehl wurde am 30. Dezember 1947 unterschrieben. (Der tatsächliche Code-Name war nicht „Untertasse“, aber da die Air Force aus irgendwelchen Gründen den Namen noch nicht veröffentlicht hat, habe ich mich an ihren Gebrauch von „Untertasse“ gehalten.)

Am 22. Januar 1948, zwei Wochen nach dem Tod von Captain Mantell, nahm das Projekt offiziell seine Arbeit auf. (Vorläufige Ermittlungen auf der Godman Field Basis waren von dortigen Geheimdienstoffizieren durchgeführt worden.) Projekt „Untertasse“ wurde vom Air Materiel Command [Luftwaffenmaterialkommando des Verteidigungsministeriums im Pentagon, Washington, D.C.] in Wright Field [Dayton/Ohio] eingerichtet.

Es wurden Verträge mit einem Astrophysiker (Professor Joseph Hynek), einem weiteren prominenten Wissenschaftler (noch unidentifiziert) und einer Gruppe von sachverständigen Experten (Rand Corporation [Vertragsunternehmen der Luftwaffe]) abgeschlossen. Es wurden Arrangements getroffen für Dienstleistungen seitens des Luftwaffen-Wetterdienstes in Andrews Field, der US-Wetterbehörde, des Elektronischen Laboratoriums der Cambridge Field Station, des AMC Aero-Medical [„luft-medizinischen“] Laboratory, der Armee und der Marine, des FBI, der Handelsbehörde, der Zivilen Luftfahrtbehörde und verschiedener anderer Regierungs- und Privat-Agenturen.

Aber die Schwindelvorkommnisse und die Briefe von Spinnern [von der Air Force stets in den Vordergrund gestellt] spielen in Wahrheit eine untergeordnete Rolle in Projekt „Untertasse“.

In Wahrheit ist es ein ernsthaftes, wissenschaftliches Geschäft konstanter Ermittlung, Analyse und Einschätzung, das bisher Indizien für die Schlußfolgerung erbrachte, daß der Untertassen-Schrecken größtenteils kein Schrecken ist, sondern zurückgeführt werden kann auf astronomische Phänomene, konventionelle Luftobjekte, Halluzinationen und Massenpsychologie.

Aber die bloße Existenz einiger bisher unidentifizierter fliegender Objekte erfordert eine unaufhörliche Wachsamkeit des Projekt „Untertasse“-Personals und der Zivilbevölkerung. Die Ermittlungen werden verstärkt, wenn Beobachter Vorfälle so rasch wie möglich der nächsten Militärinstallation oder der Zentrale des AMC direkt melden.

Ein Standardfragebogen wird ausgefüllt unter der Anleitung von Ermittlern. In jedem Falle werden Zeit, Ort, Größe und Form des Objekts, ungefähre Höhe, Geschwindigkeit, Manöver, Farbe, Länge der Sichtungszeit, Geräusch etc. sorgfältig notiert. Diese Informationen werden zusammen mit irgendwelchen Fragmenten, Bodenphotographien, Zeichnungen etc. an die Zentrale des Air Materiel Command weitergeleitet. Hier treten gut ausgebildete, sachverständige Teams in Aktion. Die Informationen werden analysiert und in „Zusammenfassungen“ festgehalten, auf Karten und Grafiken übertragen und in das bereits vorhandene Material integriert, so daß ein bequem erfaßbarer Überblick entsteht.

Jeder Vorfall wird in doppelter Ausfertigung an andere ermittelnde Stellen und Behörden weitergeleitet, einschließlich technischer Laboratorien des Air Materiel Command. Er wird in Beziehung zu vielen Faktoren untersucht wie beispielsweise den Aktivitäten in der Lenkraketenforschung, der Wetterlage, den Aufstiegen von Atmosphärenforschungsballons,

kommerziellen und militärischen Flügen, Zugvögelschwärmen und Myriaden anderer Gesichtspunkte, die Erklärungen liefern könnten.

Im allgemeinen sind die fliegenden Objekte in vier Gruppen unterteilt: fliegende Scheiben, torpedo- oder zigarrenförmige Körper ohne sichtbare Flügel oder Leitwerke, kugel- oder ballonförmige Objekte und Lichtkugeln. Die ersten drei Gruppen sind zu Flügen auf der Basis von aerodynamischen oder aerostatischen Mitteln fähig und können angetrieben und kontrolliert werden anhand von Methoden, die den aeronautischen Ingenieuren bekannt sind. Was die Lichtkugeln betrifft, so sind ihre Aktivitäten - wenn sie nicht von einem Objekt in höheren Luftschichten fallengelassen oder das Produkt von Halluzinationen waren - nicht zu erklären.

Schließlich werden die Sichtungsberichte an die Zentrale von Projekt „Untertasse“ zurückgeschickt, oftmals mit dem Vermerk „erledigt“. Das Projekt ist jedoch noch jung - die meisten seiner Ermittlungen sind noch nicht beendet.

Im Augenblick wird eine psychologische Analyse vom Aero-Medical Laboratory des Air Materiel Command durchgeführt, um zu bestimmen, welche Prozentsatz der Vorfälle wahrscheinlich auf Irrtümern des menschlichen Gemüts bzw. Sinnesapparats beruhen. Verfügbare vorläufige Abschlußberichte zeigen mittlerweile, daß eine große Anzahl als gewöhnliche Vorkommnisse, die aufgrund dieser menschlichen Irrtümer auf Mißinterpretationen beruhen, wegerklärt werden können.

Gegen Ende der letzten Seite faßte ein Absatz den Abschlußbericht zusammen:

„Die Untertassen sind kein Scherz. Sie sind auch kein Grund zur Beunruhigung für die Bevölkerung. Viele der Vorfälle sind bereits geklärt. Meteore. Ballons. Sternschnuppen. Vogelflug. Testflugkörper etc. Einige von ihnen sind noch mit einem Fragezeichen versehen.“

Nach allem, was ich auf dieser Reise erfahren hatte, hegte ich starke Zweifel an den behaupteten Erklärungen. An allen - mit Ausnahme der „Testflugkörper“. Was meinten sie damit? Es könnte ein Hinweis auf Lenkraketen sein. Sie hatten bereits die Lenkraketenforschung an anderer Stelle erwähnt.

Aber wenn es das war, was hinter diesem aufwendigen Projekt steckte, würden sie kaum darauf hinweisen. Wenn die Antwort Raumfahrt war, dann machten diese Hinweise Sinn, sie würden Teil des Verschleierungsmanövers sein.

Ich versuchte immer noch, auf die Antwort zu kommen, als mein Flieger in den Sinkflug für die Landung in Washington übergang. Ich hatte gehofft, daß ich zu diesem Zeitpunkt die Wahrheit über Projekt „Untertasse“ wüßte. Statt dessen war es ein größeres Rätsel als zuvor.

Allerdings hatte ich herausgefunden, wie sie operierten - außerhalb von Wright Field. Einige der Vorfälle waren aufschlußreich. Jetzt war ich sicher, daß Projekt „Untertasse“ alles versuchte, um die Sichtungen wegzu erklären und die wahre Erklärung zu verstecken.

10. KAPITEL

Als ich nach Hause zurückkehrte, fand ich einen kurzen Brief von Ken Purdy vor.

Lieber Don, der Mantell-Vorfall und der Eastern [Airlines]-Vorfall sehen beide gut aus. Ich sehe nicht, wie sie sie ignorieren können. Es sieht mehr nach einer interplanetarischen Erklärung für mich aus, aber wir werden nichts über unsere Vorgehensweise entscheiden, bevor wir sicher sind. (Ich hatte zwei oder drei Gesichtspunkte vorgeschlagen, falls dies die wahre Erklärung sein würde.) Wer würde die beste Autorität sein, um unsere Theorie der Scheiben-Operation zu überprüfen und uns mehr Details über die Steuerungskontrolle zu geben? Ich hätte es gern durch zwei weitere Ingenieure geprüft. KEN

Am nächsten Tag grub ich mein Exemplar von Boals Interview mit D___, dem berühmten Flugzeugbauer, aus.

„Sicherlich sind fliegende Untertassen möglich“, hatte der Flugzeugbauer Boal gesagt, „gib’ mir genug Geld und ich werde Ihnen eines bauen. Es müßte möglicherweise ein Modell sein, weil der Treibstoff ein Problem sein würde. Wenn die Untertassen, die gesichtet wurden, von anderen Welten kämen, was durchaus nicht Science-fiction vom Schlag Buck Rogers [Hauptfigur einer TV-Serie, die im 25. Jahrhundert spielt] ist, sind sie vielleicht atomgetrieben oder durch die Energie, die die kosmische Strahlung produziert - die um vieles energiereicher ist - oder durch irgendeinen anderen Treibstoff oder eine natürliche Kraft, die unsere Forschung noch nicht entdeckt haben. Aber eine kreisförmige Flugmaschine ist durchaus machbar. Sie würde nicht die Stabilität konventioneller Flugzeuge haben, würde jedoch enorm manövrierfähig sein - sie würde vertikal aufsteigen, auf der Stelle schweben, vertikal absteigen und mit extrem hoher Geschwindigkeit fliegen können, mit dem geeigneten Antrieb. Vertrauen Sie nicht auf mein Wort - befragen Sie andere Ingenieure.“

Bevor ich einen privaten Ingenieur, den ich im Kopf hatte, ausfindig machte, ging ich zum *National Advisory Committee for Aeronautics*. Die NACA [Vorgängerin der NASA] ist Amerikas sachverständigste Quelle aerodynamischen Wissens. Ich wußte, sie hatten bereits scheibenförmige Flugmaschinen ausprobiert, und ich fragte zuerst danach. Ich fand heraus, daß zwei offizielle NACA-Abschlußberichte, die Technische Note 539 und der Abschlußbericht 431, Tests mit kreisförmigen und elliptischen Clark-Y-Flugmaschinen erörterten. Beide Papiere konstatieren, daß diese Bauweisen sich als praktikabel herausgestellt hatten.

Später sprach ich mit einem der Top-Ingenieure der NACA. Ohne ihm D___s Konzept zu zeigen, fragte ich, wie eine Scheibe wohl operieren würde.

„Sie könnte gebaut werden mit richtungsvariablen Strahltriebwerksdüsen oder Raketendüsen“, sagte er. „Die Düsen würden um den Rand herum placiert, und durch das Verändern ihrer Richtung könnte die Scheibe veranlaßt werden, vertikal auf- oder abzusteigen. Sie könnte auf der Stelle schweben, geradeaus fliegen und scharfe Kurven fliegen. Ihre Richtung und Geschwindigkeit würden durch die Anzahl der operierenden Düsen, das Energieaufkommen und ihren Neigungswinkel bestimmt. Sie könnten nach unten ausgerichtet werden, rückwärts, in seitlicher Richtung oder in verschiedenen Kombinationen. Eine horizontal fliegende Scheibe, die geradeaus fliegt, könnte schnell in eine Links- oder Rechtskurve schwenken, indem die Winkel der Düsen verändert oder die Energie eines Teils der Gruppe abgeschaltet wird. Diese Steuerungsmethode würde in der Erdatmosphäre anwendbar sein und ebenso - mit Raketenantrieb - im freien Weltraum, wo konventionelle Steuerungsmethoden nutzlos sind.“ [Diese richtungsvariablen Düsen begann man erst ein halbes Jahrhundert später zu entwickeln.]

Die Methode, die er beschrieb, war nicht die, welche D___ beschrieben hatte.

„Was ist mit einer rotierenden Scheibe?“ fragte ich den NACA-Mann. „Nehmen Sie an, Sie hätten eine mit einem stationären Zentrum und einer großen kreisförmigen Sektion, die darum herum rotiert. Der rotierende Teil würde eine speziell gewölbte Form oder Turbinenschaufeln haben.“

Er sah mich neugierig an. „Woher haben Sie die Idee mit der Krümmung?“

Ich sagte ihm, ich hätte sie von TRUE.

„Man könnte es machen“, sagte er, „die Turbinenschaufel-Methode wurde bereits ausprobiert. Es gibt einen Ingenieur in Glendale/Kalifornien, der ein Modell gebaut hat. Sein Name ist E. W. Kay.“

Er nannte mir ein paar Details darüber, wie eine speziell gewölbte oder mit Turbinenschaufeln versehene Scheibe operieren könnte, dann unterbrach er sich, um mich zu fragen, was meiner Meinung nach die Untertassen wären.

„Sie sind entweder interplanetarisch oder eine geheime Entwicklung“, sagte ich. „Wie ist Ihre Meinung?“

„Die NACA hat nicht einmal einen Beweis dafür, daß sie existieren“, antwortete er.

Als ich ein paar Minuten später das Gebäude verließ, dachte ich immer noch über diese Äußerung nach. Wenn die Air Force oder die Navy ein geheimes Scheiben-Fluggerät hätte, würde die NACA fast mit Sicherheit etwas darüber wissen. Wahrscheinlich würde jedwede scheibenförmige Rakete oder neue Typ von kreisförmigem Fluggerät zuerst im NACA-Windtunnel in Langley Field getestet worden sein. Wenn die Untertassen interplanetarisch wären, würde die NACA - zumindest Top-Beamte - wahrscheinlich an jedweder Diskussion der Arbeitsweise der Scheiben beteiligt sein. In jedem Fall könnte man davon ausgehen, daß das offizielle Auftreten der NACA-Angehörigen mit dem des Pentagons übereinstimmen würde.

Nach dem Mittagessen nahm ich ein Taxi zum Büro des privaten Ingenieurs. Wie D___ hatte er darum gebeten, daß sein Name nicht genannt würde. Der Name, den ich benutzen werde, Paul Redell, wird diesem Zweck dienen. Redell ist ein wohlbekannter Flugtechnik-Ingenieur. Er hat bei großen Flugzeugbauunternehmen gearbeitet und war spezieller Beirat für Regierungsbehörden und die Industrie. Er ist außerdem ein befähigter Pilot.

Obwohl ich ihn seit Jahren kannte, weigerte er sich zunächst, über die Untertassen zu sprechen. Dann bemerkte ich, daß er dachte, ich würde ihn zitieren wollen. Ich zeigte ihm einiges Material, das ich ausgearbeitet hatte und in dem Namen, falls gewünscht, ausgelassen oder verändert worden waren.

„Gut“, sagt Redell schließlich, „was wollen Sie wissen?“

„Alles, was Sie uns sagen können. Aber zuerst - Ihre Ideen zu diesen Zeichnungen.“ Ich zeigte ihm D___s Aufrisse und teilte ihm dann die wichtigsten Gesichtspunkte der Recherchen mit. Als ich den Vorfall mit dem mysteriösen Licht auf der Fairfield Suisan Air Force Base erwähnte, richtete sich Redell rasch auf.

„Wieder der Gorman-Vorfall!“

„Wir haben von einigen anderen ‚Licht‘-Vorfällen gehört“, sagte ich, „einer war in Las Vegas.“

„Ich kenne den Fall. Das heißt, wenn Sie das grüne Licht meinen - warten Sie ein Minute!“ Redell starrte stirnrunzelnd ein paar Sekunden ins Leere. „Sie sagen, die Fairfield Suisan-Sichtung war am 3. Dezember? Dann war die Las Vegas-Sichtung nur ein paar Tage später. Es war die erste Woche des Monats, ich bin sicher.“

„Diese Licht-Berichte haben mich verblüfft“, sagte ich, „ein Licht kann nicht von selbst herumfliegen. Und jene 60-cm-Scheiben -“

„Sie haben den Gorman-Vorfall nicht recherchiert?“ fragte Redell.

Ich sagte ihm, daß ich nicht geplant hatte, ihn auf meinen Zeitplan zu setzen.

„Lassen Sie diese Zeichnungen hier“, sagte er, „sehen Sie sich die Gorman-Sichtung näher an. Dann recherchieren Sie über unsere Pläne für die Weltraumerforschung. Ich werde Ihnen einige Quellen nennen. Wenn Sie dies erledigt haben, kommen Sie zurück und wir werden alles besprechen.“

Der „Untertassen-Luftkampf“ Gormans war in den Zeitungen beschrieben worden, der Pilot hatte berichtet, daß er ein schnell manövrierendes weißes Licht verfolgt hatte, das ihm schließlich entkommen war. Nach dem Vorläufigen Abschlußbericht von Projekt „Untertasse“ hatte dieser Fall alle Air Force-Ermittler verblüfft. Als ich George Gorman traf, stellte ich fest, daß er intelligent war, einen kühlen Kopf behielt und von jedem Detail seiner Geschichte fest überzeugt war. Ich hatte einiges über seinen Hintergrund erfahren. Er absolvierte eine College-Ausbildung. Während des

Krieges war ein Air Force-Trainer gewesen und unterrichtete französische Piloten in Ausbildung. In Fargo, seinem Heimatort, hatte er einen guten Ruf, nicht nur wegen seiner Aufrichtigkeit, sondern auch als Geschäftsmann. Erst sechszwanzig Jahre alt, war er Teilhaber einer Baufirma und außerdem der Fargo-Repräsentant für eine Eisenwaren-Ladenkette. Obwohl ich dies alles wußte, fand ich es zunächst schwer, einige Details seines Luftkampfes zu glauben. Aber das Bodenpersonal bestätigten sie.

Es war ungefähr neun Uhr abends am 1. Oktober 1948. Gorman, jetzt ein Air National Guard-Leutnant, hatte sich auf einem Übungsflug in einer F-51 Kampfmaschine befunden. Die anderen Piloten auf diesem Übungsflug waren bereits gelandet. Gorman war gerade vom CAA-Mann [*Civil Aeronautics Administration*, Zivile Luftfahrtbehörde] des Fargoer Flugplatzes die Landeerlaubnis erteilt worden, als er ein sich rasch bewegendes Licht unter seinem kreisenden Kampfflugzeug sah.

Von seiner Höhe auf 1.350 m sah es wie das Schwanzpositionslicht eines schnell fliegenden Flugzeugs aus. Es schien ihm ungefähr 300 m hoch zu sein und sich mit ca. 375 km/Std. zu bewegen. Gorman rief den Kontrollturm, um seine Landeerlaubnis zu überprüfen. Man sagte ihm, daß das einzige andere Flugzeug in der Umgebung einer Piper Cub war. Gorman konnte den Umriß der Cub unter sich klar gegen das hell erleuchtete Feld eines nächtlichen Fußballspiels erkennen.

Aber die Cub war nicht in der Nähe des merkwürdigen Lichts.

Als das mysteriöse Licht über das Fußballfeld raste, bemerkte Gorman ein eigenartiges Phänomen. Statt die Silhouette eines Flugzeugs zu sehen, erkannte er überhaupt keinen Umriß um das Licht. Im Gegensatz dazu konnte er den Umriß der Cub deutlich sehen.

In der Zwischenzeit hatte der Flugsicherungskontrolleur L. D. Jensen das merkwürdige Licht ebenfalls entdeckt. Besorgt, daß es eine Kollision geben könnte - auch er hatte, wie er später sagte, das Licht für das Schwanzpositionslicht eines Flugzeugs gehalten -, richtete er sein Fernglas darauf. Wie Gorman war er unfähig, einen Umriß nahe dem Licht zu unterscheiden. Ebensovienig konnte dies ein anderer CAA-Mann, der mit ihm im Kontrollturm war, ein Einwohner von Fargo namens Manuel E. Johnson.

Gorman flog mit seiner F-51 auf das Licht zu, das in regelmäßigen Abständen blinkte.

„Als ich ihm näherkam“, sagte er Projekt-„Untertasse“-Leuten später, „wurde es plötzlich beständig und ging in eine rasende, scharfe Kurve. Es war rein weiß und rund mit einem Durchmesser von 15 bis 20 Zentimetern.“

„Ich dachte, es würde sich dem Kontrollturm nähern. Ich flog mit einem Ladedruck von sechzig hinter ihm her, aber ich konnte das Ding nicht einholen.“

Gorman berichtete, daß seine Geschwindigkeit bei voller Kraft 525 bis 600 km/Std. betrug. Während der Manöver, die folgten, sahen beide CAA-Männer vom Kontrollturm zu. Jensen benutzte starke Nachtferngläser, jedoch war noch immer kein Umriß nahe dem mysteriösen Licht sichtbar. Der phantastische Luftkampf setzte sich zwanzig Minuten lang fort. Gorman beschrieb ihn detailliert:

„Als ich versuchte, die gleiche Kurve wie das Licht zu fliegen, wurde ich vorübergehend bewußtlos, wegen der enormen Geschwindigkeit. Ich bin in ganz guter körperlicher Verfassung, und ich glaube, es gibt nicht viele Piloten, wenn überhaupt einen, die die Kurven und die Geschwindigkeit des Lichts ausgehalten und bei Bewußtsein geblieben wären.“

Während der scharfen Manöver kletterte das Licht rasch in die Höhe und vollzog dann wieder eine Linkskurve.

„Ich riß meine Maschine in eine scharfe Kurve und versuchte, ihm den Weg abzuschneiden“, sagte Gorman, „zu dieser Zeit waren wir auf einer ungefähren Höhe von 2.000 m. Plötzlich machte es eine scharfe Wendung nach rechts, und wir flogen direkt aufeinander zu. Kurz bevor wir zusammenstießen, habe ich wohl die Nerven verloren. Ich ging nach unten, und das Licht flog in ungefähr 150 m Abstand über meiner Kanzel vorbei.“

Als der Zusammenstoß zum zweitenmal bevorzustehen schien, schoß das Objekt nach oben. Gorman kletterte ihm mit Vollgas hinterher.

Genau zu dieser Zeit sahen zwei andere Augenzeugen - ein Privatpilot und sein Passagier - das schnell fliegende Objekt. Der Pilot war Dr. A. D. Cannon, ein Augenarzt; sein Passagier war Einar Nelson. Dr. Cannon sagte Ermittlern später, daß das Licht sich mit hoher Geschwindigkeit bewegte. Er dachte, es könnte ein kanadisches Düsenkampfflugzeug von jenseits der Grenze sein. (Eine sorgfältige Recherche bei kanadischen Luftfahrtbeamten schloß diese Erklärung aus.) Nachdem sie auf dem Flugplatz gelandet waren, beobachteten Dr. Cannon und Nelson das Licht wieder, sahen es die Richtung wechseln und verschwinden.

In der Zwischenzeit machte Gorman verzweifelte Anstrengungen, das Ding abzufangen. Er war jetzt entschlossen, es zu rammen, da sich nichts Solides hinter ihm zu verbergen schien, das einen gefährlichen Zusammenstoß verursachen könnte. Wenn sein Kampfflieger funktionsuntüchtig werden würde, oder wenn er in Flammen aufginge, konnte er mit dem Fallschirm abspringen.

Jedoch trotz des schnellen Aufstiegs der F-51, war das Licht schneller. In 4.200 m Höhe fing Gormans Flieger an zu stottern. Er machte einen letzten Versuch und kletterte auf ungefähr 6.000 m. Kurz darauf wendete sich das Licht in Richtung Nord-Nordwest und verschwand sehr schnell.

Während des Luftkampfes bemerkte Gorman keine Abweichung an seinen Instrumenten, so der Abschlußbericht von Projekt „Untertasse“. Weder bestätigte Gorman dies, noch verneinte er es, als ich mit ihm sprach. Aber er stimmte dem Rest des Statements des Projekts zu. Er bemerkte keine Geräusche, keinen Geruch und keine Abgase.

Gormans Bemerkungen über das Rammen des Lichts erinnerte mich an das, was Art Green [Pseudonym, Pilot] gesagt hatte. Als ich Gorman über das Gerücht mit dem Kriegsgericht fragte, sah er mich forschend an.

„Wo haben Sie dies gehört?“

„An verschiedenen Orten“, erwiderte ich, „in Chicago, in Salt Lake City - tatsächlich haben wir es überall gehört.“

„Es ist nichts dran“, erklärte Gorman. Er wechselte das Thema.

Einige Zeit später erzählte mir ein Pilot von Fargo, daß es Ärger wegen der Story mit dem Rammen gegeben hätte.

„Aber es war nicht Gormans Schuld. Irgend jemand anders gab den Bericht an die AP [Associated Press, Nachrichtenagentur]. Der Nachrichtenartikel sagte nicht wirklich, daß es eine Air Force-Order gab, es zu rammen, aber dieser Gedanke machte die Runde, und wir hörten, daß Washington protestierte. Gorman hatte dadurch eine ziemlich harte Zeit für eine Weile. Einige der Zeitungen machten seine Geschichte lächerlich. Und die Projekt-„Untertasse“-Teams setzten ihm sehr zu. Ich schätze, sie versuchten, ihm Angst zu machen, damit er sagt, er hätte sich geirrt, es wäre ein Ballon gewesen.“

Als ich Gorman danach fragte, stritt er ab, daß er von den Projekt-Teams hart angefaßt worden wäre.

„Klar, sie stellten tausend Fragen, und eins ist sicher, sie glaubten zuerst, es könnte ein Schwindel gewesen sein. Aber das war, bevor sie die anderen, die es gesehen hatten, befragten.“

„Hat jemand etwas von einem Ballon gesagt?“ fragte ich beiläufig.

„Zuerst waren sie sicher, daß es ein Ballon war“, antwortete Gorman, „wissen Sie, es war ein Wetterballon hier auf den Weg gebracht worden. Sie kennen die Sorte - die mit der angezündeten Kerze. Die Projekt-Teams sagten, ich hätte diese Kerze gejagt und mir die Manöver des Lichts nur eingebildet - mit meinen eigenen Bewegungen verwechselt, wegen der Dunkelheit.“

Gorman grinste. „Sie hatten die Sache schon fast unter Dach und Fach - aber dann sprachen sie mit George Sanderson. Er ist der Wetterbeobachter. Er verfolgte den Ballon mit einem Fernrohr, und er zeigte ihnen seine Aufzeichnungen. Die Zeit und die Höhen stimmten nicht, und die Windrichtung war verkehrt. Der Ballon trieb in die gegensätzliche Richtung. Beide Kontrollturm-Operateure erhärteten dies. Damit war die Wetterballon-Idee gestorben.“

Der nächste Schritt der Projekt-„Untertasse“-Ermittler bestand darin, sich nach irgendeinem unidentifizierten Flugzeug umzusehen. Auch dies schlug fehl. Offenkundig war dies nur Routine; den

Umriß eines konventionellen Flugzeugs hätte Gorman mit Sicherheit gesehen und so auch die Männer im Kontrollturm.

Eine astronomische Überprüfung durch Professor Hynek schloß Sterne, Feuerbälle und Kometen aus - ein von vornherein zum Scheitern verurteilter Erklärungsversuch. Die einzige andere konventionelle Erklärung, wie der Projekt-Abschlußbericht später ausführte, waren Halluzinationen. Angesichts all der Augenzeugenberichte mußten Halluzinationen ausgeschlossen werden. Schließlich gaben die Ermittler zu, daß sie keine Lösung hatten.

Der erste Projekt „Untertasse“-Abschlußbericht vom 27. April 1949 ließ das „mysteriöse Licht“ von Gorman unidentifiziert.

In der SATURDAY EVENING POST vom 7. Mai 1949 analysierte Sidney Shallett im zweiten seiner Artikel über fliegende Untertassen den Gorman-Vorfall. Shallett legte diese Lösung nahe: Gorman hatte einen der gigantischen Navy-Ballons zur Erforschung kosmischer Strahlung gejagt. Jeder dieser riesengroßen Ballons ist beleuchtet, damit nachts fliegende Flugzeuge nicht mit den Gassack oder den darunter hängenden Instrumenten kollidieren. Shallett schloß, daß Gorman unter einer Kombination aus Höhenschwindel und Verwirrung wegen des beleuchteten Ballons gelitten hatte.

Wie bereits gesagt, werden diese riesigen Navy-Ballons vor ihrem Aufstieg in Minneapolis mit einer kleinen Menge Helium gefüllt. Sie steigen dann schnell auf sehr große Höhen, es sei denn, es gibt eine Leckage. Mit Shalletts Worten: *„Diese Ballons fliegen hoch und schnell ...“*

Fargo ist ungefähr 150 Kilometer von Minneapolis entfernt. Normalerweise hat ein Ballon zur Erforschung kosmischer Strahlung schon eine sehr große Höhe erreicht, wenn er so weit getrieben ist. Die einzig mögliche Erklärung für eine Sichtung in niedriger Höhe wäre eine größere undichte Stelle.

Wenn ein undichter Ballon in Fargo bis zu 300 m herabgesunken wäre, hätte er sich entweder auf dieser Höhe gehalten oder wäre weiter gesunken. Das mysteriöse Licht war auf dieser Höhe und in schnellem Flug gesichtet worden. Wenn der Umriß einer Cub gegen das erleuchtete Fußballfeld sichtbar war, hätte der massive Umriß selbst eines teilweise zusammengesackten Ballons sich wie ein Elefant abgezeichnet. Bereits vor dem Aufstieg sind die teilweise gefüllten Gassäcke fast 30 Meter groß. Die Zuschauermenge des Fußballspiels hätte mit Sicherheit einen solchen monströsen Umriß oben im Lichtkegel der Flutlichter gesehen, da die Plastikballons Lichtstrahlen hell reflektieren. Die beiden CAA-Männer [in der Flugsicherung], die durch ihre Ferngläser sahen, hätten ihn auf keinen Fall übersehen.

Wenn die Ballon-Erklärung richtig sein sollte, hätte der undichte Gasbeutel schnell auf ca. 5.000 m aufsteigen müssen - nachdem der Heliumverlust ihn auf 300 m heruntergezwungen hatte. Als Ballon-Pilot weiß ich, daß dies unmöglich ist. Der Projekt-„Untertasse“-Abschlußbericht sagt unzweideutig:

„Das Objekt wendete und kletterte schneller als die F-51, war zu einem viel steileren Aufstieg fähig und hielt eine konstante Aufstiegsrate bei, die die Möglichkeiten des Air Force-Kampfflugzeugs bei weitem übersteigt.“

Ein undichter Ballon? Mehr und mehr gelangte ich zu der Überzeugung, daß Verteidigungsminister Forrestal einige Zeitungsherausgeber überredet hatte, daß es ihre patriotische Pflicht wäre, die Erklärung zu unterdrücken - wie immer sie lautet.

Dieser Gedanke begann mich wegen meiner Beteiligung an den Recherchen zu beunruhigen. Vielleicht hatte John Steele doch recht, und wir sollten nicht versuchen, die Lösung zu ergründen. Aber ich hatte Purdy bereits gesagt - und er hatte zugestimmt -, daß, wenn die nationale Sicherheit betroffen wäre, wir die Sache komplett ad acta legen würden.

Als ich Gewißheit hatte, daß die Ballon-Erklärung falsch war, fühlte ich mich sehr verwirrt. Die Vorstellung eines körperlosen Lichts war unter all dem, worauf ich bis jetzt gestoßen war, am schwersten zu verdauen.

Und doch waren da die anderen Licht-Sichtungsberichte - der eigenartige Vorfall von Fairfield Suisan Field, die seltsamen grünen Lichter in Las Vegas und Albuquerque. Und da war die Begegnung, die Lieutenant H. G. Combs eines Nachts über Andrews Field nahe Washington, D.C., hatte.

Dieser Vorfall war am 18. November 1948 passiert, sechs Wochen nach dem Erlebnis von Gorman. Combs, der mit einem anderen Lieutenant namens Jackson flog, setzte um 21:45 Uhr gerade mit seiner T-6 zur Landung an, als ein merkwürdiges Objekt in seiner Nähe zu sehen war. Es sah aus wie ein grauer Globus, von dem ein ungewöhnliches, verschwommenes Licht ausging.

Combs verfolgte das eigenartige Objekt mehr als zehn Minuten lang, und die ganze Zeit hindurch schien es jeder Bewegung, die er machte, auszuweichen. Einmal bewegte es sich seiner Einschätzung nach mit annähernd 900 km/Std. In einem letzten Versuch zu erkennen, was es war, zog Combs seine T-6 in einem steilen Winkel nach oben und richtete seine Landungsscheinwerfer auf das Objekt. Bevor er es jedoch richtig sehen konnte, raste das Globuslicht in östlicher Richtung davon und verschwand.

Da Combs' Bericht in den Zeitungen zu lesen gewesen war, hatte Projekt „Untertasse“ es offenbar für klug gehalten, eine gewisse Erklärung abzugeben. Als ich sie las, im Vorläufigen Abschlußbericht, war ich erstaunt. Hier der abschließende Satz:

„Das Rätsel war gelöst, als das Objekt definitiv als eine Kombination mehrerer Ballons zur Erforschung kosmischer Strahlung identifiziert wurde.“

Auch nur ein einziger der gigantischen Ballons wäre als Erklärung schwer zu akzeptieren gewesen. Combs war sicher, daß er, als er auf das Licht zuflog, fast mit ihm zusammengestoßen war. Aber eine Kombination mehrerer Ballons! Ich versuchte, mir auszumalen, wie die T-6 am nächtlichen Himmel hin und her flog und kurvte - mit mehreren riesigen Ballons, die ihr im Wege waren. Es hätte an ein Wunder gegrenzt, wenn Combs durchgekommen wäre, ohne mit einem von ihnen zu kollidieren, selbst wenn jeder Ballon beleuchtet gewesen wäre. Aber er hatte nur *ein* Licht gesehen, ebenso Lieutenant Jackson. Dies würde bedeuten, daß alle übrigen Ballons unbeleuchtet gewesen wären - ein unglaublicher Zufall.

Erst Monate später stellte ich fest, daß Projekt „Untertasse“ diese „Lösung“ zurückgezogen hatte. Im endgültigen Abschlußbericht wurde dieser Vorfall - Nr. 7 - in der Gruppe der „Unidentifizierten“ aufgeführt. Wie die Ballonkombination als Erklärung überhaupt in den ersten Abschlußbericht kam, ist immer noch ein Rätsel.

Als ich mit Gorman sprach, sagte ich ihm, daß ich verblüfft gewesen war über die Vorstellung eines am Himmel manövrierenden Lichts, das keinen Rumpf hatte, um es zu tragen.

„Ich weiß“, sagte er, „ich war zuerst auch betroffen.“

„Sie meinen, Sie kennen die Lösung?“ wollte ich wissen.

„Es ist nur meine persönliche Meinung“, sagte Gorman, „aber ich möchte nicht, daß es in die Zeitungen kommt. Wissen Sie, ich bin durch all diese Fragen, die mir die Projekt-Teams gestellt haben, auf einen Gedanken gekommen. Wenn meine Ahnung sich als richtig erweist, spreche ich hier vielleicht über ein offizielles Geheimnis.“

Ich versuchte, ihm irgendeinen Hinweis zu entlocken, aber Gorman lächelte nur und schüttelte den Kopf.

„Soviel kann ich Ihnen erzählen“, sagte er, „da es ohnehin in den Zeitungen steht. Es war ein Verstand hinter jeder Bewegung, die das Licht machte. Es war nicht irgendein radargelenktes Gerät, das dafür sorgte, daß es meinem Schiff auswich.“

„Wie können Sie dies wissen?“

„Weil es mehrmals unterschiedlich reagierte. Wenn es sich um eine mechanische Kontrolle gehandelt hätte, wäre es jedesmal, wenn ich ihm nahekam, auf die gleiche Weise ausgewichen oder hochgeklettert. Statt dessen war es so, als würde eine Intelligenz jeden Schritt dirigieren wie beim Schachspiel, und immer war es mir einen Schritt voraus. Vielleicht können Sie sich den Rest selber denken.“

Das war alles, was ich aus ihm herausbekommen konnte. Es beschäftigte mich, weil Combs' Bericht in die gleiche Richtung wies. Ich spürte eine starke Versuchung, die Pläne zur Weltraumerforschung zu überspringen und Redell zu erzählen, was Gorman mir gesagt hatte. Aber Redell war ein gründlicher Mann, und er mochte nicht gedrängt werden.

Widerstrebend gab ich die Idee auf. Ich hatte das Gefühl, Redell kannte die Lösung des mysteriösen Lichts, und es war nicht leicht, es auf später zu vertagen, sie zu erfahren.

Der Brief, der von Art Green kam, während ich an den Weltraumplänen arbeitete, machte die Sache nicht leichter.

Lieber Keyhoe, hörte gerade über Ihren Besuch in Seattle. Das Ding von Fairfield Suisan ist das gleiche, verschiedene Air Force-Piloten haben mir davon erzählt. Wenn Sie nach Fargo fahren, fragen Sie Gorman, was man gefunden hat, als man das Schiff mit einem Geigerzähler prüfte. Wenn er sagt, daß das Ergebnis negativ war, dann muß er Order bekommen haben. Ich weiß es zufällig besser. Es grüßt Sie, ART GREEN.

11. KAPITEL

Als ich unsere Raumfahrtpläne recherchierte, war mein erster Schritt, nach einer offiziellen Ankündigung zu suchen. Ich entdeckte, daß Verteidigungsminister James Forrestal am 29. Dezember 1948 dieses offizielle Statement veröffentlichen ließ:

„Das Erdsatelliten-Programm, derzeit von jeder Waffengattung [Land-, Luft-, Wasserverteidigung] gesondert durchgeführt, wurde dem Lenkraketen-Komitee zur Koordination zugewiesen. Damit ein integriertes Programm gewährleistet ist, hat das Komitee empfohlen, daß die laufenden Bemühungen auf Untersuchungen und Komponentenausführung beschränkt werden. An jede der drei Waffengattungen sind wohldefinierte Aufgaben dieser Forschung übertragen worden.“

Ein Fördermittelgesetz hatte bereits Gelder für Weltraumforschungspläne bereitgestellt. Die Forschung der Air Force wurde von General Curtis E. LeMay angekündigt, dem stellvertretenden Chef der Abteilung für Forschung und Entwicklung. In einem Aufriß von Plänen für ein Zentrum für flugtechnische Entwürfe (*Air Engineering Design Center*) in Wright Field schloß General LeMay folgende Erfordernisse der Weltraumforschung ein:

„Flug- und Überlebensausrüstung für ultra-atmosphärische Operationen, einschließlich Raumfahrzeugen, Weltraumbasen und dafür vorgesehenen Gebrauchsgerätschaften.“

Die Idee der Weltraumerforschung ist natürlich nicht neu. Seit vielen Jahren haben Autoren phantastischer Fiktion Reisen zum Mond und fernen Planeten beschrieben. In jüngerer Zeit beschäftigen sich Comic-Hefte ausgiebig mit Weltraumabenteuern.

Als natürliches Resultat davon wurden die ersten ernsthaften Raketenexperimente in diesem Land als Spinnereien etikettiert, ungefähr so wie die Bemühungen, die Schallgrenze zu durchbrechen. Letzteres war von Luftfahrtingenieuren als unmöglich „erwiesen“ worden. Und was Raketenflüge betraf, so waren sie zu töricht für ernsthafte Erwägungen. Goddard und andere Raketen-Pioniere mußten einigen boshaften Spott hinnehmen, bevor Amerika erwachte und die Möglichkeiten erkannte.

In der Zwischenzeit waren deutsche Wissenschaftler weit vorangeschritten.

Ihre V-1 [V stand für Vergeltungswaffe], eine halb gelenkte Raketenwaffe für niedrige Höhen, war nur der Anfang. Sogar die zerstörerische V-2, die hoch in die Stratosphäre aufstieg, bevor sie auf England niederging, war nur ein Schritt in dem enormen Raumfahrtprogramm der Nazis. Wenn sie ein Jahr oder länger hätten weiterarbeiten können, hätte der Krieg ein grauenhaft anderes Ende nehmen können.

Als die Alliierten Nazi-Geheimnisse beschlagnahmten, wurden einige der deutschen Pläne offenbar. Unter ihnen war ein riesiger Erdsatellit. Von dieser Basis, die in einer Entfernung von ungefähr 750 Kilometern die Erde umkreisen würde, sollten riesige Spiegel das Sonnenlicht fokussieren und auf jede gewünschte Stelle richten können. Das Resultat: rasche, feurige Zerstörung jedweder Stadt oder Basis, die sich weigerte zu kapitulieren.

Die erste Veröffentlichung dieses Plans brachte den üblichen Spott. Viele Leute, einschließlich einiger namhafter Wissenschaftler, glaubten, daß es sich dabei lediglich um einen Plan zu Propagandazwecken gehandelt und sogar Goebbels ihn als aussichtslos abgetan hätte.

Dann kündigte das Pentagon das *U.S. Earth Satellite Vehicle Program* an, neben Plänen für eine Mondrakete. Der künstliche Satellit soll ein großes raketentriebenes Projektil sein. Wenn es aufsteigt, soll es eine Geschwindigkeit von ca. 3.500 km/Std. erreichen, um die Gravitation der Erde zu entkommen. Auf einer Höhe von ungefähr 750 Kilometern werden spezielle Vorrichtungen das Projektil drehen und es veranlassen, um die Erde zu kreisen. Diese Vorrichtungen werden entweder automatisch funktionieren oder per Radar vom Boden aus gesteuert. Theoretisch kann ein solches Vehikel, wenn es sich erst einmal außerhalb des Magnetismus der Gravitation befindet, für immer am Himmel herumkreisen. Sein Raketenantrieb wird ausgeschaltet; ein solcher Antrieb wird nur dann gebraucht, wenn der Satellit vom Kurs abkäme. Ein momentaner Schub von den Düsen wäre ausreichend, um ihn wieder auf seine Kreisbahn zurückzubringen.

Dieser Satellit, der die Erde in ungefähr zwei Stunden einmal umkreist, soll - so wird erwartet - als Teststation dienen. Instrumente werden lebenswichtige Informationen aufzeichnen und zur Erde senden - Effekte kosmischer Strahlung, Sonnenstrahlung, Treibstoffbedarf für Kurskorrekturen und vieles andere mehr.

Eine zweite Raumbasis in größerer Entfernung wird wahrscheinlich der nächste Schritt sein. Sie könnte bemannt oder ferngesteuert sein wie die erste. Vielleicht wird auf den ersten Satelliten eine Operationsbasis folgen, eine Art Himmelsflugzeugträger, mit anderen raketentriebenen Raumschiffen, die vom Erdshuttle aus operieren. Es wird erwartet, daß die Mondrakete uns mit Informationen über den Weltraum ausstattet, die uns schließlich ermöglichen, mit einem interplanetarischen Raumschiff aufzubrechen.

Der erste Versuch mag fehlschlagen. Der erste Satellit fällt vielleicht zurück und muß zu einer Landung auf dem Ozean gebracht werden. Oder seine Steuerungen bringen ihn vielleicht nicht in die beabsichtigte Umlaufbahn. In diesem Fall könnte er in den Weltraum weiterfliegen und verloren sein. Aber früher oder später wird man eine wirksame Steuerung entwickeln. Dann werden bemannte Raumschiffe folgen.

Einmal im freien Raum, wird es kein Hindernis durch die Gravitation mehr geben. Das Raumschiff und alles darin wird kein Gewicht mehr haben. Abschirmung wird kosmische Strahlung und Sonnenstrahlung abhalten.

Die Gefahren durch Meteoriten sind in einer wissenschaftlichen Studie teilweise zurückgewiesen worden. In dieser Studie wird es als unwahrscheinlich bezeichnet, daß ein Meteorit die dicke Außenwand unserer Weltraumvehikel, die sie unzweifelhaft haben werden, durchschlagen könnte. Jedoch trifft dies nur auf die Erdatmosphäre zu. Längere Untersuchungen, die ferngesteuerte Vehikel im Weltraum verwenden, können Jahre dauern, bevor es sicher ist, ein bemanntes Raumschiff hinaufzuschicken. Radar oder andere Geräte müssen vielleicht entwickelt werden, um sich nähernde Meteoriten schon in der Ferne zu entdecken und automatisch den Kurs des Raumschiffes zu verändern. Die erforderliche Änderung würde unendlich klein sein und nur Energie für den Bruchteil einer Sekunde erfordern.

Aber bevor wir zu interplanetarischen Reisen fähig sind, werden wir Atomenergie oder irgendeine andere Kraft nutzbar machen müssen, die heute noch nicht verfügbar ist, wie etwa kosmische Strahlung. Die Navigation bei derartig extremen Geschwindigkeiten ist ein anderes großes Problem, an dem derzeit Spezialistenteams arbeiten. Ein wissenschaftliches Projekt der Navy entdeckte kürzlich, daß unablässig seltsame Radiosignale von einem *hot spot* ["heißer Flecken", Ort besonderer Aktivität] in der Milchstraße gesendet werden; andere Spiralnebel oder „heiße“ Sterne können vielleicht in ähnlicher Weise durch irgendwelche Eigentümlichkeiten in ihrer Radiostrahlung identifiziert werden. Falls dies der Fall wäre, könnten sie als Orientierungspunkte in der Langstrecken-Weltraumfahrt benutzt werden.

Der Erdgravitation zu entkommen ist sogar jetzt schon möglich, laut Francis H. Clauser, einer Autorität für Raumfahrtpläne. Aber die Kosten wären angesichts unserer jetzigen Raketenmotoren unerschwinglich, und praktisch durchführbare Operationen müssen auf einen Hochgeschwindigkeitsraketenantrieb warten - atomar oder auf andere Art. ("Flight beyond the Earth's Atmosphere", "*Flüge außerhalb der Erdatmosphäre*", S.A.E. Quarterly Transactions, Vol. 2, No. 4, October 1948.)

Eine Zweistufenrakete hat bereits eine Höhe von mehr als 475 km über der Erde erreicht. Dies ist die *V-2-Wac Corporal*-Kombination. Die V-2-Rakete wird benutzt, um den ersten Teil des Fluges zu absolvieren, und wird abgestoßen, wenn ihr Treibstoff aufgebraucht ist. Die *Wac Corporal* fliegt dann mit ihrem eigenen Treibstoff weiter und erreicht in der dünneren Luft der höheren Luftschichten eine phantastische Geschwindigkeit.

Hunderte von technischen Hürden müssen genommen werden, bevor das erste Satellitenvehikel erfolgreich auf den Weg gebracht werden kann. Aufzeichnungen über unsere V-2-Raketen zeigen einige der Hindernisse. Beim Start wird ihre gegenwärtige enorme Beschleunigung ohne Zweifel jeden, der sich darin befindet, töten. Beim Wiedereintritt in die Erdatmosphäre wird die Spitze der V-2 heiß.

Sowohl die Beschleunigung als auch die Geschwindigkeitsdrosselung müssen kontrollierbar sein, bevor den ersten Freiwilligen erlaubt wird, ihr Leben in einer bemannten Rakete aufs Spiel zu setzen. Willi Ley, anerkannte Autorität hinsichtlich Problemen der Raumfahrt, glaubt, daß Piloten vielleicht eine vorübergehende Bewußtlosigkeit als notwendige Begleiterscheinung beim Abheben in Kauf nehmen müssen. (Zwei seiner Bücher, RAKETEN UND RAUMFAHRT sowie WELTRAUM geben faszinierende und gut durchdachte Beschreibungen dessen, was wir möglicherweise in den kommenden Jahren zu erwarten haben.)

Einige Autoritäten glauben, daß unsere Raumfahrt für lange Zeit - vielleicht für immer - auf unser eigenes Sonnensystem beschränkt sein wird. Die Reise zum Mond, heutzutage als gewaltiges Projekt betrachtet, würde relativ einfach sein, verglichen mit einer Reise in den jenseitigen Raum. Das Verlassen des Mondes, um [zur Erde] zurückzukehren, würde einfacher sein, als die Erde zu verlassen; aufgrund der geringeren Masse würde ein Verlassen der Gravitation des Mondes eine Geschwindigkeit von ungefähr 7.500 km/Std. erfordern, verglichen mit ca. 30.000 km/Std. für die Erde. Die Navigation wäre sehr viel einfacher sein. Unser Globus würde sich am Himmel viel größer und heller abzeichnen, als es beim Mond der Fall ist. Radarimpulse würden ebenfalls behilflich sein.

Das größte Hindernis beim Erreichen eines weit entfernten Planeten ist die benötigte Zeit. In der Projekt-„Untertasse“-Studie der Raumfahrt war Wolf 359 als der uns nächste Stern genannt, auf dem es möglicherweise bewohnte Gebiete gibt. Wolf 359 ist acht Lichtjahre von der Erde entfernt. Die unüberschreitbare Geschwindigkeit im Raum liegt laut Einsteins Gesetz kurz unterhalb der Lichtgeschwindigkeit von annähernd 300.000.000 Metern pro Sekunde. Bei dieser Geschwindigkeit, bemerkt Einstein, verwandelt sich Materie in Energie. Es ist eine unglaubliche Annahme, aber selbst dann, wenn Atomenergie oder eine andere Kraft wie etwa kosmische Strahlung eine Annäherung an diese Geschwindigkeit möglich machte, würde es immer noch acht Jahre dauern, bis Wolf 359 erreicht werden könnte. Die Hin- und Rückreise würde sechzehn Jahre dauern.

Es hat einige wenige Wissenschaftler gegeben, die Einsteins Gesetz in Frage stellen, obwohl keiner es widerlegt hat. Wenn die Lichtgeschwindigkeit keine absolute Grenze für Raumschiffe ist, dann könnten Reisen zu entfernten Gegenden des Universums eines Tages möglich sein.

Ansonsten könnte eine Reise außerhalb unseres Sonnensystems eine lebenslange Expedition sein. Der größte Teil der Raumfahrt würde wahrscheinlich auf die Planeten unserer Sonne begrenzt sein, den Mond, Mars, Venus, Jupiter und die anderen.

Obwohl es noch Jahre dauern kann, bis die ersten bemannten Raumschiffe die Erde verlassen, sind wir bereits mitten in der Arbeit an den Problemen, mit denen die Besatzungen konfrontiert wären. Ich erfuhr einige Details von einem Flugarzt der Navy, mit dem ich über die Probleme beim Abheben gesprochen hatte.

„Sie sind schon viel weiter“, sagte er mir, „in Randolph Field ist das luftmedizinische Forschungslabor auf einige mächtig seltsame Dinge gestoßen. Haben Sie jemals von einer ‚toten Distanz‘ gehört?“

„Nein, noch nie gehört.“

„Es klingt verrückt, aber sie haben ausgerechnet, daß ein Raumschiff schneller fliegen würde, als irgend jemand denken kann.“

„Aber Denken vollzieht sich doch zeitlos, auf der Stelle“, wandte ich ein.

„Oh, nein. Es dauert einen Bruchteil einer Sekunde, sogar beim schnellsten Denker. Nehmen wir an, das Schiff macht hundertfünfzig Kilometer pro Sekunde - und dies ist langsam, verglichen damit, was der Erwartung nach schließlich erreicht werden wird. Alles würde schneller geschehen, als Ihre Nervenimpulse registrieren könnten. Ihre Auffassung würde dem, was das Raumschiff gerade tut, immer einen Sekundenbruchteil hinterherhinken.“

„Ich verstehe nicht, was daran so bedenklich ist“, sagte ich.

„Stellen Sie sich vor, das Radar oder irgendein anderes Gerät würde Sie vor einem Meteoriten warnen, der auf Sie zuschießt. Oder möglicherweise zeigt irgendein Instrument einen Navigationsfehler an. Wenn Ihr Gehirn dies registriert hat, hat sich die Situation bereits verändert.“

„Dann müßten alle Kontrollen automatisch sein“, sagte ich. Ich erzählte ihm, daß ich von Plänen zur Vermeidung von Meteoriten erfahren hatte. „Elektronische Kontrollen wären schneller als das Denken.“

„Das ist wahrscheinlich die Lösung“, stimmte er zu, „natürlich dürfte die Sache bei einer Geschwindigkeit von hundertfünfzig Kilometern pro Stunde nicht sehr ernst sein. Aber wenn man jemals Geschwindigkeiten von beispielsweise tausendfünfhundert Kilometer pro Sekunde erreicht, könnte das mentale Hinterherhinken einen enormen Unterschied machen, ob es sich nun um einen herannahenden Meteoriten handelt oder eine Navigationsangelegenheit.“

Eines der Probleme, die er erwähnte, war der Mangel an Gravitation. Ich hatte bereits einiges darüber erfahren. Einmal der Schwerkraft der Erde entronnen, hätten Objekte im Raumschiff kein Gewicht mehr. Der leichteste Stoß könnte verursachen, daß Besatzungsmitglieder im hermetisch abgeschlossenen Abteil kreuz und quer schweben würden.

„Nehmen Sie an, Sie verschütten Kaffee“, sagte der Flugarzt, „was würde passieren?“

Ich antwortete, daß ich darüber noch nicht nachgedacht hatte.

„Das Randolph Field-Labor kann es Ihnen sagen“, fuhr er fort, „der Kaffee würde in der Luft verharren. Ebenso die Tasse, wenn Sie sie loslassen. Aber es gibt einen gewichtigeren Punkt - Ihren Atem.“

„Man würde künstliche Luft haben“, begann ich.

„Ja, sie haben dies bereits ausgearbeitet. Aber was ist mit der Luft, die Sie ausatmen? Es enthält Kohlendioxyd, und wenn Sie es vor Ihrem Gesicht stehenlassen, werden Sie es wieder in Ihre Lungen einsaugen. Nach einer Weile würde es Sie ersticken.“

„Was ist mit dem Essen?“ wollte ich wissen. „Schlucken ist teilweise Gravitation, nicht wahr?“

Er nickte. „Es ist dasselbe mit dem Trinken, obwohl die Schlundmuskeln dabei behilflich sind, die Nahrung herunterzubringen. Ich kenne die Antwort darauf nicht. Tatsächlich stellt alles um den menschlichen Körper herum ein Problem dar. Nehmen Sie die Blutzirkulation. Der Energieaufwand, der benötigt wird, um das Blut durch die Venen zu pumpen, kann fast vernachlässigt werden. Was würde dies mit Ihrem Herzen machen?“

„Ich könnte es mir nicht einmal vorstellen“, erwiderte ich.

„Genau das muß das Lufttechnische Labor tun - es sich vorstellen. Sie haben versucht, einen Weg der Reproduktion des Effekts der Null-Gravitation zu finden, aber es gibt noch keine Lösung. Wenn Sie eine Maschine bauen könnten, die die Gravitation neutralisiert, hätten Sie alle Probleme gelöst, mit Ausnahme der ‚toten Distanz‘.“

Da ist beispielsweise die Frage, ob der menschliche Körper ohne Gravitation überhaupt funktionieren kann. Durch alle Stufen der Evolution hindurch sind die Organe des Menschen an die Schwerkraft gewöhnt gewesen. Nehmen Sie die Gravitation weg, und Ihr ganzer Körper hört vielleicht auf zu arbeiten. Einige der Leute am Lufttechnischen Labor, mit denen ich gesprochen habe, glauben es nicht, aber sie geben zu, daß lange Reisen außerhalb der Gravitation merkwürdige Effekte haben könnten.

Dann ist da das Problem der Orientierung. Hier auf der Erde hängt Ihre Orientierung an dem Gefühl, das Sie durch die Gravitation haben, plus Gesichtssinn natürlich, allein die Augen verbunden zu bekommen, desorientiert einige Leute bereits. Ohne Gravitation könnte die Sache viel schlimmer sein. Und natürlich würden im Weltraum Ihre einzigen Bezugspunkte ferne Sterne und Planeten sein. Wir sind daran gewöhnt, Sterne von Punkten auf der Erde zu lokalisieren, an denen wir ihre Position kennen. Aber was ist mit der Lokalisierung im Weltraum in einem Schiff, das mit großer Geschwindigkeit fliegt? Innerhalb des Raumschiffs würde es ähnlich wie in einem Untersee-Boot sein. Wahrscheinlich wird nur die Pilotenabteilung Glasfenster haben, und diese würden abgedeckt sein, mit Ausnahme der Landung - und vielleicht sogar dann. Die Sicht nach außen könnte durch Fernsehen bewerkstelligt werden, auf diese Weise würde das Glasfenster nicht zerbrechen und die Druckluft entweichen.

Aber um auf die Untersee-Boot-Vorstellung zurückzukommen - es wäre wie ein U-Boot, mit einem großen Unterschied. Im U-Boot kann man im allgemeinen sagen, welcher Weg nach unten führt, es sei denn ein Zusammenstoß verursacht den Verlust des Gleichgewichts für einen Moment. Aber in einem Raumschiff kann man mit den Füßen an einer Stelle stehen, und ein anderes Besatzungsmitglied könnte - relativ zu einem selbst - mit dem Kopf nach unten stehen. Man könnte horizontal herumschweben, der andere vertikal. Je mehr man darüber nachdenkt, desto verrückter wird es. Aber es müssen alle diese Probleme gelöst werden, bevor die Raumfahrt in Angriff genommen werden kann.“

Um sicherzugehen, daß ich die Einzelheiten richtig verstanden hatte, recherchierte ich bei der Air Force-Forschung. Ich fand heraus, daß das Randolph Field Laboratorium an diesen und vielen anderen Problemen arbeitet.

Obwohl die Pläne noch nicht so weit gediehen sind, um sicher sein zu können, werden wahrscheinlich Tiere in Forschungsraketen hinaufgeschickt werden, um die Auswirkung des Mangels an Gravitation zu bestimmen, bevor irgendein Mensch einen solchen Flug machen wird. Die Resultate könnten per Fernsehen an die Erde zurückgeleitet werden.

Während meiner ganzen Weltraumforschungsrecherchen beschäftigte mich eine Sache: Ich traf nicht auf Widerstand. Es gab keine offizielle Verschwiegenheit über das Programm, im Gegenteil, nichts schien der Geheimhaltung zu unterliegen.

Obwohl Frieden herrschte, war dies wegen des potentiellen Kriegsnutzens eines Erdsatellitenvehikels ein wenig seltsam. Selbst wenn das Nazi-Zerstörungsszenario [ein gigantischer Spiegel im All] sich nur als Traumgebilde herausstellen würde, könnte eine Raumstation in einer Erdumlaufbahn für andere Zwecke benutzt werden. In ihrem zweistündigen Umlauf um die Erde wäre praktisch alles auf dem Globus direkt observierbar, durch starke Teleskope, oder indirekt durch eine Kombination von Radar und Fernsehen. Wenn die [eigenen] Lenkwaffenraketen in die Stratosphäre schießen würden, könnte das Radar des Satelliten sie erfassen und durch Fernlenkung auf Kurs halten.

Es gab weitere Möglichkeiten, sowohl für Angriff als auch Verteidigung. Gewöhnlich werden Projekte mit Kriegsnutzen unter der Decke gehalten oder zumindest nicht ausgiebig publik gemacht. Allerdings könnte die Erklärung sehr einfach sein: Der Bau eines Satelliten war so fern, daß kein Bedarf für Geheimhaltung zu bestehen schien. Aber wäre in einem solchen Fall das Programm überhaupt angekündigt worden?

Wenn der Zweck in Propaganda lag, sah dies nach einer schwachen Geste aus. Die Sowjetrussen wären nicht sonderlich beunruhigt durch eine Traumwaffe in vierzig oder fünfzig Jahren. Außerdem betreibt das Pentagon in aller Regel eine derartige Propaganda nicht.

Es gab nur eine konventionelle Lösung, die Sinn machte. Falls wir erfahren hätten, daß die Sowjets im Begriff waren, ein solches Programm als Propagandatrick anzukündigen, wäre es klug, ihnen zuvorzukommen. Aber ich hatte keinen Beweis für irgendeine derartige Absicht der Russen.

Das Datum der Koordinationsankündigung durch Verteidigungsminister Forrestal war der 30. Dezember 1948. Einen Tag später wurde der Befehl, der Projekt „Untertasse“ kreierte, unterzeichnet. Dies bewies gar nichts - übers Jahr betrachtet, könnte Forrestal hundert Befehle unterzeichnet haben. Ich wurde zu mißtrauisch.

Jedenfalls hatte ich nun den Gorman-Vorfall analysiert und unsere Raumfahrtpläne recherchiert. Morgen würde ich Redell sehen und herausfinden, was er wußte.

12. KAPITEL

Als ich Redells Büro anrief, stellte ich fest, daß er nach Dallas geflogen war und vor übermorgen nicht zurück sein würde. Zu der Zeit seiner Rückkunft hatte ich einen Bericht über den Gorman-Vorfall im Entwurf fertiggestellt, mitsamt meiner Antwort zur Ballon-Erklärung. Als ich Redell traf, am nächsten Morgen, bat ich ihn, sich den Entwurf anzusehen.

Redell zündete seine Pfeife an und las dann den Entwurf, ab und zu versunken mit dem Kopf nickend.

„Meiner Meinung nach ist dies eine korrekte Analyse“, sagte er, als er fertig war. „Das war ein sehr seltsamer Fall. Wissen Sie, Projekt ‚Untertasse‘ hatte sogar Psychiater hinzugezogen. Wenn Gorman der einzige Augenzeuge gewesen wäre, hätten sie, denke ich, die Sache als Halluzination abgetan. Aber wie die Sache stand, gingen sie im Vorläufigen Abschlußbericht kurz auf ihn und die CAA-Männer ein.“

Obwohl ich mich erinnerte, daß es da einen Kommentar gegeben hatte, hatte ich den Wortlaut nicht mehr im Kopf. Redell sah nach und las laut vor:

„Vom psychologischen Standpunkt warf der Gorman-Vorfall die Frage auf: Ist es möglich, daß ein Objekt ohne erkennbare Form oder bekannte aeronautische Konfiguration so erscheinen kann, als ob es mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten fliegen und intelligent gesteuert würde?“

„Halluzination könnte wie eine logische Erklärung klingen“, sagte ich, „bis man all die Aussagen überprüft. Aber es gibt einfach zu viele Augenzeugen, die Gormans Bericht bestätigen. Außerdem scheint er ein ziemlich ausgeglichener Mann zu sein.“

Redell füllte seine Pfeife wieder. „Aber Sie können es nicht ganz akzeptieren?“

„Ich bin sicher, sie sahen das Licht - aber was zum Teufel war es? Wie konnte es ohne irgendeine Art von Flügel fliegen?“

„Vielleicht tat es das nicht. Erinnern Sie sich, daß Gorman von einer seltsamen Verschwommenheit des Umrisses des Lichts sprach? Es steht im Air Force-Bericht. Es könnte sich um die Reflexion eines Flügels gehandelt haben.“

„Ja, aber Gorman hätte es sehen müssen, wenn es solide ...“ Ich hörte auf zu reden, da Redell meine verneinende Geste machte.

„Es könnte solide sein und trotzdem nicht sichtbar“, sagte er.

„Sie meinen, es war transparent? Klar, das wäre die Lösung!“

„Nehmen wir an, der Flügel war eine rotierende Plastikscheibe, absolut durchsichtig. Das unscharfe, verschwommene Aussehen könnte durch die wirbelnde Scheibe verursacht worden sein. Weder Gorman noch die CAA-Männer im Kontrollturm hätten die Scheibe selbst sehen können.“

„Paul, ich glaube, Sie haben es getroffen“, sagte ich, „ich kann mir den Rest selbst ausmalen - das Ding war ferngesteuert, per Radio oder Radar. Und von der Art zu urteilen, wie es Ringe um Gorman herum flog, muß es - wer immer es steuerte - in der Lage gewesen sein, die F-51 zu sehen, entweder per Fernseh-„Auge‘ oder per Radar.“

„Oder auf eine Weise, die wir nicht verstehen“, sagte Redell. Er fuhr mit Bedacht fort: „In all diesen Untertassen-Fällen muß man im Kopf behalten, daß wir es möglicherweise mit uns vollkommen unbekanntem Prinzipien zu tun haben - etwas vollständig außerhalb unserer Vorstellungskraft.“

Einen Moment lang dachte ich, daß er irgendeiner grundstürzenden Entdeckung der von den Sowjetrussen gefangenen Nazi-Wissenschaftler hinterherjagte. Dann erkannte ich, was er meinte.

„Sie meinen, sie sind interplanetarisch“, murmelte ich.

„Warum nicht?“ Redell schaute überrascht. „Meinen Sie dies nicht auch? Ich hatte den Eindruck.“

„Ja, aber ich dachte, Sie würden es nicht glauben. Als Sie sagten, Sie würden unsere Raumfahrtpläne recherchieren, meinte ich, Sie hätten irgendeine geheime Lenkrakete im Sinn.“

„Nein, ich hatte einen anderen Grund. Ich wollte, daß Sie die Probleme sehen, die mit einer Raumfahrt verbunden wären. Wenn Sie die interplanetarische Erklärung akzeptieren, müssen Sie dies ebenfalls akzeptieren - wer immer uns überwacht, hat alle diese Probleme vor Jahren bereits gelöst. Technisch könnten sie uns Hunderte von Jahren voraus sein, vielleicht Tausende. Es hat eine Menge damit zu tun, was sie hier wollen.“

Als ich die alten Sichtungsberichte erwähnte, stellte ich fest, daß Redell sie bereits kannte. Er war überzeugt, daß die Erde schon seit langer Zeit unter Beobachtung steht, wahrscheinlich sogar schon vor den ersten aufgezeichneten Sichtungen.

„Ich weiß, daß einige der Berichte nicht authentisch sind“, gab er zu, „aber wenn Sie auch nur einen Bericht über eine fliegende Untertasse oder ein raketenförmiges Objekt aus der Zeit vor dem zwanzigsten Jahrhundert akzeptieren, müssen Sie auch diese Grundidee akzeptieren. In den letzten vierzig Jahren könnten Sie vielleicht die Meldungen auf Flugzeuge und Zeppeline zurückführen. Aber es gab keine Propellerflugzeuge bis 1903. Entweder sind alle jene frühen Sichtungen Irrtümer gewesen, oder aber irgendeine schnelle lufttechnische Maschine ist periodisch seit mindestens zwei Jahrhunderten über die Erde geflogen.“

Ich sagte Redell, daß ich ziemlich überzeugt war, aber daß TRUE vor einem Problem stand. Die Beweislage war widersprüchlich, und teilweise schienen Lenkraketen im Spiel zu sein. Ich war sicher, wir könnten die Raumfahrt-Erklärung beweisen, aber wir durften keinerlei Waffen diskutieren, die noch geheim waren. „Ich kann nicht glauben, daß Lenkraketen die Erklärung für die Untertasse über Godman Field und den Chiles-Whittet-Vorfall oder den Vorfall von Fargo sind. Aber wir müssen absolut sicher sein, bevor wir irgend etwas drucken.“

„Gut, lassen Sie es uns analysieren“, sagte Redell, „lassen Sie uns zusehen, ob alle Untertassen als etwas erklärt werden könnten, das von der Erde gestartet wurde.“

Er griff nach Schreibblock und Bleistift.

„Nehmen wir zuerst die rotierenden Scheiben vor. Sie würde sehr viel leichter zu bauen sein als eine stationäre Scheibe mit beweglichen Düsen. Mit einer Scheibe, die mit hoher Geschwindigkeit rotiert, erhalten Sie einen enormen Schub - ob sie nun speziell gewölbt oder mit Turbinenschaufeln versehen ist -, solange genügend Luft vorhanden ist.“

„Das Helikopter-Prinzip“, sagte ich.

Redell nickte: „Der praktikabelste Antrieb wären zwei oder mehr Düsen am Rand, die Ihren rotierenden Sektor in eine Drehung brächten. Aber um für ein effizientes Arbeiten der Düsen genügend Geschwindigkeit zu erhalten, müßte Ihre Scheibe vor dem Abheben auf mechanische Weise zum Rotieren gebracht werden. Hier ist eine Möglichkeit: Sie könnten ein quadratisches Loch im Zentrum anbringen; die Startrampe für die Scheibe müßte einen quadratischen Schaft haben, der durch eine Maschine oder einen Motor gedreht wird; bei zunehmender Geschwindigkeit würde sich die Scheibe den Schaft hinaufbewegen und dann frei vertikal aufsteigen, wobei die Düsen dann die Aufgabe übernähmen, den rotierenden Sektor zu drehen.“

„Der Schub wäre enorm, viel stärker als bei irgendeinem normalen Flugzeug. Ich glaube jedoch nicht, daß irgendein Mensch die Gs, die bei einem Aufstieg mit voller Kraft auftreten würden, aushalten könnte, man müßte Fernsteuerung anwenden. Wenn die Scheibe die gewünschte Höhe erreicht hätte, könnte sie durch [von den beweglichen Düsen bewerkstelligtes] Kippen in jede Richtung gesteuert werden. Der Vorwärtsdrall des enormen Schubs würde eine sehr hohe Geschwindigkeit erzeugen. Die Scheibe könnte ebenfalls auf der Stelle verharren und vertikal absteigen.“

„Was ist mit dem Manövrieren?“ fragte ich eingedenk der Erfahrung von Gorman.

„Sie könnte sich schneller drehen, als es irgendein Pilot aushalten könnte“, sagte Redell, „natürlich könnte ein Cockpit für den Piloten in eine große Scheibe eingebaut werden, aber dann müßte es eine Möglichkeit geben, die Geschwindigkeit zu drosseln, um zu viele Gs bei scharfen Manövern zu vermeiden.“

„Die meisten Scheiben machen keinerlei Geräusch“, sagte ich, „zumindest wird dies im allgemeinen berichtet. Gewöhnliche Düsen würde man meilenweit hören.“

„Richtig, und da ist auch noch ein anderer Punkt. Strahlrohrdüsen brauchen eine Menge Treibstoff. Selbst mit einem hocheffizienten neuen Düsenprinzip sehe ich die gemeldeten langen Reichweiten nicht. Einige dieser Untertassen wurden auf der ganzen Welt gesehen. Gleichgültig, in welcher Hemisphäre sie aufstiegen - sie müßten eine Reichweite von zwölftausend Kilometer aufweisen - das ist das Mindeste -, um all diese Sichtungen zu erklären. Die einzige Lösung wäre eine neue Art Antrieb, wahrscheinlich atomar. Wir hatten mit Sicherheit keinen Atomantrieb für Flugzeuge im Jahr 1947, als die ersten Scheiben hier gesichtet wurden. Und wir haben ihn auch jetzt noch nicht, obwohl wir daran arbeiten. Selbst wenn wir einen solchen Antrieb hätten, würde er nicht winzig genug sein, um die kleinen Scheiben anzutreiben.“

„Auf jeden Fall“, sagte ich, „würden wir nicht überall mit ihnen fliegen, die Kosten wären außerordentlich hoch, und außerdem wäre da noch die Gefahr, daß jemand das Geheimnis in die Hände bekäme, wenn eine Scheibe landen würde.“

„Und das Risiko der Verletzung von Leuten durch Strahlung - stellen Sie sich vor, eine atomgetriebene Scheibe würde auf eine Stadt stürzen. Die ganze Sache ist lächerlich.“

„Das scheint die Lenkraketen-Erklärung zunichte zu machen“, begann ich, aber Redell schüttelte den Kopf.

„Scheibenförmige Raketen sind durchaus machbar. Ich rede über Reichweite, Geschwindigkeit und Manövrierbarkeit. Stellen Sie sich einen Moment lang vor, wir hätten scheibenartige Raketen mit dem neuesten Düsen- oder Raketenantrieb, entweder bemannt oder ferngesteuert. Die Frage ist: könnten solche Scheiben zu den spezifischen Sichtungen wie die von Godman Field oder Fargo passen?“

Redell machte eine Pause, als wäre ihm plötzlich ein Gedanke gekommen.

„Warten Sie einen Moment, es gibt einen noch besseren Test. Zufällig habe ich mit dem Fall persönlich zu tun gehabt. Marvin Miles - er ist ein Luftfahrt-Autor in Los Angeles - war vor einiger Zeit auf dem White Sands-Testgelände und sprach mit einem Navy-Raketenexperten, der das Lenkraketenprojekt der Navy leitete. Dieser Navy-Mann - ein Commander im regulären Dienst - erzählte Miles, daß sie da unten in dem Gebiet vier Untertassen gesehen haben.“

„Sind Sie sicher, daß es kein Witz war?“ fragte ich. Dann erinnerte ich mich an Purdys Hinweis auf den White Sands-Vorfall.

„Ich sagte Ihnen, daß ich die Sache selber überprüft habe“, sagte Redell ein wenig ärgerlich, „nachdem Miles mir davon erzählt hatte, fragte ich einen Ingenieur, der dort unten gewesen war, ob es stimmte. Er erzählte mir die gleiche Geschichte, nannte die gleichen Zahlen und all das. Die erste Untertasse wurde von White Sands-Beobachtern mit einem Theodolit verfolgt. Dann berechneten sie seine Manöver mit ballistischen Formeln.“

Redell sah mich grimmig an.

„Das Ding war ungefähr 75 km hoch. Und es war mehr als 22.000 km/Std. schnell!“

Einer der Augenzeugen, sagte Redell, war ein bekannter Wissenschaftler vom lufttechnischen Forschungslaboratorium von General Mills in Minneapolis, das mit der Navy zusammenarbeitet. (Einige Tage später bestätigte ich diese Tatsache und die elementaren Einzelheiten von Redells Bericht. Aber es dauerte noch bis Anfang Januar 1950, bis ich schließlich den Commander als Robert B. McLaughlin identifizierte und seine dramatische Geschichte erfuhr.)

„Hier sind noch zwei Dinge, die Miles mir erzählte,“ fuhr Redell fort, „dieser Navy-Experte sagte, die Untertasse hätte eigentlich elliptisch oder eiförmig ausgesehen, und während sie verfolgt wurde, stieg sie plötzlich steil aufwärts - so steil, daß kein Mensch so etwas überlebt hätte.“

„Eins ist sicher“, sagte ich, „die fünfundsiebzig Kilometer Höhe wirft die rotierende Scheibe aus dem Rennen. In der dünnen Luft da oben hätte sie überhaupt keinen Schub.“

„Richtig“, sagte Redell, „und ein Flugzeug mit beweglichen Düsen würde enorm viel Treibstoff benötigen. Ganz abgesehen davon würden die Gs einen Piloten von unserer Erde nicht zulassen.“

Laut Marvin Miles war diese White Sands-Untertasse mehr als dreißig Meter lang. (Später äußerte Commander McLaughlin, daß es 32 m groß gewesen wäre.) Wenn dies ein amerikanisches Gerät

gewesen wäre, hätte dies bedeutet, daß wir bereits viele der Probleme gelöst hätten, an denen die Erdsatellitenentwickler angeblich gerade zu arbeiten begannen. Ihre Äußerungen würden dann falsch sein - Teil eines ausgeklügelten Verschleierungsmanövers.

„Wenn wir eine so fortgeschrittene Technologie hätten“, sagte Redell, „und ich glaube nicht, daß es möglich ist - würden wir dann Vabanque spielen mit einem ferngesteuerten System? Kein solches System ist perfekt. Stellen Sie sich vor, es würde falsch funktionieren. Bei dieser Geschwindigkeit, über zweiundzwanzigtausend Kilometer pro Stunde, könnte Ihre kostbare Rakete oder das Stratosphärenschiff in ungefähr fünfundvierzig Minuten einmal halb um den Globus fliegen. Das heißt, wenn der Treibstoff dafür ausreichte. Bevor Sie die Kontrolle zurückgewinnen würden, könnte es schon ins Wasser gestürzt sein. Oder es könnte hinter dem Eisernen Vorhang [Grenze zum ehemaligen „Ostblock“, d.h. zur Sowjetunion und ihren Vasallenstaaten in Osteuropa] herunterkommen. Selbst wenn es in tausend Stücke fiel, würde es den Sowjetrussen Informationen zuspähen. Sie könnten behaupten, es wäre ein Lenkraketen-Angriff gewesen. Nahezu alles könnte passieren.“

„Es könnte eine Zeitbombe darin sein“, sagte ich, „wenn es außer Kurs oder Kontrolle geriete, würde es sich einfach selbst hochjagen.“

Redell schüttelte lebhaft mit dem Kopf: „Ich habe von dieser Vorstellung schon gehört, aber ich teile sie nicht. Was wäre, wenn die Kontrollen Ihres Flugkörpers außer Rand und Band gerieten und das Ding über einer Stadt mit vielen Einwohnern in die Luft ginge? Stellen Sie sich die Panik vor, selbst wenn tatsächlich kein Schaden entstünde. Nein, nein - niemand, der seine Sinne beisammen hat, wird ein so riesiges Raumschiff ohne Piloten herumschippeln lassen. Es wäre kriminelle Fahrlässigkeit.“

„Wenn die White Sands-Berechnungen richtig wären, war diese spezielle Untertasse keine irdische Flugmaschine. Vielleicht würden wir in kommenden Jahren ein solches Raumschiff mit atomarem Antrieb bauen. Aber nicht zum jetzigen Zeitpunkt.“

Redell ging mehrere andere Fälle durch.

„Nehmen Sie die Untertasse von Godman Field. Einmal wurde es an mehr als zweihundertfünfzig Kilometer voneinander entfernten Orten gesehen, wie Sie wissen. Um auch nur von beiden Orten aus gesehen werden zu können, müßte es gigantisch gewesen sein, größer als 75 Meter im Durchmesser. Das menschliche Auge würde selbst ein Objekt von der Größe aus dieser Entfernung und Höhe nicht erkennen können.“

Es war eine merkwürdige Sache. Ich war den Mantell-Vorfall ein Dutzend Mal durchgegangen. Ich wußte, das Objekt war riesengroß. Aber ich hatte niemals versucht, die exakte Größe des Objekts zu berechnen.

„Was meinen Sie, was es war?“ fragte ich rasch. Dies könnte der Schlüssel sein, nach dem ich gesucht hatte.

„Ich bin mir noch nicht schlüssig“, sagte Redell, „aber ich kann Ihnen eine ungefähre Vorstellung geben. Das menschliche Auge kann kein Objekt erkennen, das kleiner ist als drei Bogenminuten. Beispielsweise wäre ein Flugzeug mit einer Flügelspannweite von 30 Metern in dreißig Kilometer Entfernung nur ein Punkt sein, wenn Sie ihn überhaupt sähen.“

„Aber dieses Ding wurde klar und deutlich in 130 km Entfernung - oder mehr - gesehen, als es sich in der Mitte zwischen den zwei Städten befand. Aber dann hätte es einen Durchmesser von 300 Metern haben müssen.“

„Sogar mehr“, sagte Redell und schwieg dann einen Moment. „Wie hat sich Mantell ausgedrückt, ‚riesengroß‘?“ Ich versuchte, mir das Ding vorzustellen, aber mein Kopf weigerte sich. Eines war immerhin sicher, es war absolut unmöglich, daß irgendeine Nation auf Erden eine derart riesige Luftmaschine hätte bauen können. Wir waren Jahre - vielleicht Jahrhunderte - von einer solchen Möglichkeit entfernt.

Als hätte er meine Gedanken erraten, sagte Redell nüchtern: „Es gibt keine andere mögliche Erklärung. Es war ein riesiges Raumschiff - vielleicht das größte, das jemals in unsere Atmosphäre gekommen ist.“

Jetzt war es klar, warum so angestrengte Bemühungen gemacht wurden, das Objekt, das Mantell gejagt hatte, wegzuerklären.

„Was ist mit der Eastern Airlines-Sichtung?“ fragte ich.

„Zunächst einmal“, sagte Redell, „war es keine ferngesteuerte Lenkrakete. Ich sage es noch einmal, es würde schierer Wahnsinn sein. Stellen Sie sich vor, das Ding wäre in Macon abgestürzt. Mit der Geschwindigkeit könnte es seinen Weg durch mehrere Häuserblocks gepflügt haben - geradewegs durch die Gebäude. Es könnte Hunderte von Menschen getötet und das Leben aus der Stadt geblasen haben.“

„Wenn es eine Rakete oder irgendein geheimes Experiment war, dann war es bemannt. Aber sie testen keinen derartigen Flugkörper auf einer Route des Luftverkehrswesens. Und sie machen nicht in 15.000 Metern Höhe herum, wo die Leute die Dinger herumfliegen sehen und die Zeitungen anrufen.“

„Um ein flügelloses 30-m-Raumschiff anzutreiben, besonders bei solchen Geschwindigkeiten, würde außerordentlich viel Energie erfordern. Die Treibstoffladung müßte irrsinnig groß sein. Mit Sicherheit würde der Pilot nicht zwischen Georgia und Alabama eine Stunde lang herumkreisen und auf Flugzeuge zufliegen. Ich verbürge mich dafür, daß wir die Manöver des Raumschiffs nicht für weniger als fünfzig Millionen Dollar nachmachen könnten. Es würde eine brandneue Düsentechologie erfordern.“

Redell schwieg. Er sah mich grimmig an: „Und die Art und Weise, wie ich es aufmotzen müßte, würde eine verdammt gefährliche Flugmaschine daraus machen. Kein Pilot würde freiwillig so tief damit fliegen, er würde hoch oben bleiben, wo er eine Chance hätte auszusteigen.“

Ich erzählte ihm, was ich über die Entwürfe gehört hatte, die die Air Force angeblich beschleunigt hat.

„Natürlich waren sie besorgt“, sagte Redell, „und wahrscheinlich sind es noch immer. Aber ich glaube nicht, daß sie es sein müßten, bis jetzt hat es keine Bedrohung durch diese Raumschiffe gegeben.“

Als ich mit ihm auf den Gorman-Vorfall zurückkam, machte Redell eine Zeichnung auf seinen Schreibblock, um mir seine Vorstellung des scheibenförmigen Lichts zu zeigen. Er schätzte den transparenten Rand nicht größer als anderthalb Meter im Durchmesser ein.

„Wahrscheinlich schmaler“, sagte er, „Sie erinnern sich, daß Gorman sagte, das Licht hatte einen Durchmesser von 15 bis 20 Zentimetern? Er sagte auch, daß es Tiefe zu haben schien - so stand es im Air Force-Bericht.“

„Sie glauben, der ganze Mechanismus war hinter dem Licht versteckt?“

„Das ist nur eine mögliche Lösung“, sagte Redell. „Aber versuchen Sie einmal, sich vorzustellen, wie in diesen kleinen Raum ein Motor oder Düsenkontrollapparaturen für Rand-Düsen, dazu die Fernsteuerung und ein Fernseh-Gerät gezwängt werden sollten. Plus Treibstoff. Ich kenne keinen Ingenieur, der so etwas auch nur versuchen würde. Um so viel Ausrüstung zu tragen, müßte es sich um ein ausreichend großes Flugzeug handeln. Man könnte eine Scheibe bauen, die groß genug wäre, aber die Ausrüstung und der Treibstofftank würden dreißig oder neunzig Zentimeter groß sein, das ist das wenigste. Deshalb müssen Gormans Lichter durch irgendwelche einzigartigen Mittel angetrieben und gesteuert worden sein. Dasselbe trifft auf all die anderen Licht-Sichtungen zu, von denen ich gehört habe. Kein Rumpf hinter ihnen, hohe Geschwindigkeit und intelligente Manöver. Das Ding wurde von einem interplanetarischen Schiff gelenkt, das in großer Höhe schwebte“, erklärte Redell, „aber ich habe keine Ahnung, was für eine Energiequelle es verwendete.“

Ich hatte den Brief von Art Green ganz vergessen. Nun erzählte ich Redell, was Art über den Geigerzähler gesagt hatte.

„Ich weiß, daß sie mit einem Geigerzähler über Gormans Kampfflieger gegangen sind“, kommentierte Redell, „aber sie sagten, das Ergebnis wäre negativ gewesen. Wenn Green recht hat, ist es interessant, es würde bedeuten, sie hätten unglaublich kleine atomgetriebene Maschinen gebaut. Aber bei einer Rasse, die uns um so viele Jahre voraus ist, sollte dies nicht überraschen. Natürlich können sie auch eine andere Energie benutzen, von der unsere Wissenschaftler behaupten, es wäre unmöglich.“

Ich wollte ihn gerade fragen, was er damit meinte, als seine Sekretärin hereinkam.

„Herr Carson wartet“, sagte sie Redell, „er hat um vier Uhr einen Termin mit Ihnen.“

Als ich mich zum Gehen wandte, schaute Redell zu seinem Kalender hinüber.

„Ich breche hier nicht gern ab, es ist ein faszinierendes Thema. Was wäre mit kommendem Freitag? Ich würde gern den Rest der Berichte sehen.“

„Gut“, sagte ich, „und ich habe auch ein paar weitere Fragen.“

Als ich hinausging, machte ich mir eine geistige Notiz für den Freitagstermin. Bei dem Datum stutzte ich: es war gerade einmal drei Monate her, daß ich den Auftrag übernahm. Vor drei Monaten. Zu der Zeit war ich nur halb davon überzeugt, daß die Untertassen real wären. Wenn irgend jemand mir gesagt hätte, daß ich bald daran glauben würde, daß sie Raumschiffe sind, hätte ich ihn für verrückt erklärt.

13. KAPITEL

Vor meiner Verabredung mit Redell ging ich das ganze Material durch, das ich besaß, in der Hoffnung, einen Hinweis auf den Planeten der Weltraumbesucher zu finden. Es war allerdings möglich, daß es mehr als ein Planet war.

Projekt „Untertasse“ hatte die Möglichkeiten im Abschlußbericht vom 27. April 1949 diskutiert. Ich las diesen Abschnitt noch einmal:

Seitdem fliegende Untertassen vor fast zwei Jahren zum erstenmal Schlagzeilen machten, gab es viele Spekulationen darüber, ob die Phänomene im Luftraum möglicherweise eine Art Invasion von einem anderen Planeten bedeuten könnte.

Tatsächlich stimmen die Astronomen weitgehend darin überein, daß außer der Erde nur ein Planet unseres Sonnensystems Leben erlaubt: der Mars. Jedoch selbst Mars scheint relativ wüst und lebensfeindlich zu sein, so daß eine Mars-Rasse mehr Mühe hätte zu überleben als wir auf der Erde.

Auf dem Mars vollzieht sich ein schleichender Rückgang an Atmosphäre, Sauerstoff und Wasser, gegen den sich intelligente Wesen - falls sie dort existieren - mittels wissenschaftlicher Kontrolle der physikalischen Bedingungen geschützt haben mag. Dies könnte, so spekulieren Wissenschaftler, durch unter der Oberfläche gebaute Häuser und Städte geschehen sein, wo der atmosphärische Druck größer und damit die Temperaturextreme reduziert wären. Es gibt allerdings auch die Möglichkeit, daß sich durch Evolution ein Wesen entwickelt hat, das den Unbilden des Marsklimas widerstehen kann, oder daß die Rasse - falls sie überhaupt je existierte - untergegangen ist.

Mit anderen Worten, die Existenz intelligenten Lebens auf dem Mars, wo die dünne Atmosphäre nahezu frei ist von Sauerstoff und Wasser und die Nächte viel kälter sind als unsere arktischen Winter, ist nicht unmöglich, aber vollkommen unbewiesen.

Die Möglichkeit intelligenten Lebens ist ebenfalls auf dem Planeten Venus nach Ansicht von Astronomen nicht gänzlich undenkbar. Die Atmosphäre von Venus besteht größtenteils aus Kohlendioxyd mit niedrigen Wolken aus Formaldehydtröpfchen, und es scheint dort wenig oder kein Wasser zu geben. Jedoch konzedieren Wissenschaftler, daß sich lebende Organismen in chemischen Umgebungen entwickeln könnten, die uns fremd sind. Aber der Planet Venus hat zwei Handikaps: Seine Masse und Schwerkraft sind fast so groß wie auf der Erde (Mars ist kleiner), und seine wolkenverhangene Atmosphäre würde Astronomie verhindern - infolgedessen auch Raumfahrt.

Das letzte Argument, dachte ich, hatte nicht viel Gewicht. Wir beabsichtigten, die Gravitation der Erde zu überwinden; die Marsbewohner könnten dasselbe tun, auf ihrem Planeten. Was die wolkenverhangene Atmosphäre betraf, konnten sie irgendein System der Radio- oder Radarerforschung des Universums entwickelt haben. Wie ich wußte, erforschte die Navy den fernen Krebs-Nebel in der Milchstraße mit speziellen Radargeräten. Die gleiche Methode - oder eine stark verbesserte - könnte auf der Venus oder anderen Planeten, die von einer beständigen Wolkendecke umhüllt sind, entwickelt worden sein

Nach der Erörterung der Planeten des Sonnensystems wendete sich der Abschlußbericht des Projektes „Untertasse“ anderen Sternensystemen zu:

Außerhalb des Sonnensystems weisen andere Sterne - 22 an Zahl - Planeten auf. Unsere Sonne hat neun. Einer von ihnen, die Erde, ist ideal für die Existenz von intelligentem Leben. Auf zwei anderen gibt es die Möglichkeit von Leben. Deshalb halten Astronomen die These für sinnvoll, daß zumindest ein idealerweise bewohnbarer Planet auf jeden der 22 anderen in Frage kommenden Sterne entfallen könnte.

(Nachdem wir unsere Recherchen in TRUE veröffentlicht hatten, sagten mehrere Astronomen, daß viele Planeten bewohnt sein könnten. Einer von ihnen war Dr. Carl F. von Weizsäcker, der renommierte Physiker der Universität von Chicago. Am 10. Januar 1950 bemerkte Dr. von Weizsäcker: „Milliarden und Abermilliarden Sterne, die wir im Universum sehen, können ihre eigenen,

sie umkreisenden Planeten haben. Es ist möglich, daß diese Planeten eine Pflanzen- und Tierwelt aufweisen, die derjenigen auf der Erde ähnlich ist.“)

Nach der Beschränkung der in Frage kommenden Sterne auf zweiundzwanzig fährt der Projekt-„Untertasse“-Bericht fort:

Es ist auch die Theorie aufgestellt worden, daß der Mensch eine durchschnittliche Entwicklungs- und Fortschrittsstufe darstellt. So würde eine Hälfte der anderen bewohnbaren Planeten hinter dem Entwicklungsstadium des Menschen zurückliegen und die andere Hälfte ihm voraus sein. Es wird auch angenommen, daß von jedweder uns besuchenden Rasse zu erwarten stünde, daß sie dem Menschen weit voraus wäre. Auf diese Weise ist die Möglichkeit von Raumfahrern, die auf Planeten von benachbarten Sternen existieren, viel größer als die Möglichkeit raumfahrender Marsbewohner. Das eine kann nahezu als sicher gelten (wenn man die These akzeptiert, daß die Anzahl bewohnbarer Planeten derjenigen gleicht, die Leben ermöglichen, und daß intelligentes Leben keine Besonderheit der Erde ist).“

Der am ehesten in Frage kommende Stern war Wolf 359 - acht Lichtjahre entfernt. Ich dachte eine Minute über eine Reise über so weite Entfernungen nach. Es war fast erschreckend, wenn man die Lebensspanne des Menschen bedenkt. Allerdings könnte es sein, daß Bewohner anderer Planeten viel länger leben.

Wenn die Lichtgeschwindigkeit keine absolute Grenze darstellte, würde fast jede Weltraumreise möglich sein. Da es keinen Luftwiderstand im Weltall gibt, ginge es lediglich darum, eine Rakete für die ersten Etappen zu benutzen, um die gewünschte maximale Beschleunigung zu erreichen. In der letzten Phase müßte der Raketenschub zwecks Geschwindigkeitsdrosselung für die Landung umgekehrt werden.

In der Nacht vor meiner Verabredung mit Redell ging ich gerade einen Vorfall durch, als mein Telefon klingelte. Es war John Steele.

„Arbeiten Sie noch an den Untertassen?“ fragte er, „falls es so ist, habe ich etwas für Sie - vielleicht eine reelle Spur.“

„Ich könnte gerade eine Spur brauchen“, sagte ich.

„Ich kann Ihnen die Quelle nicht nennen, aber ich halte sie für zuverlässig“, sagte Steele, „dieser Mann sagt, die Scheiben sind eine britische Entwicklung.“

Ich war verblüfft. An die Briten hatte ich noch gar nicht gedacht. Steele redete über eine halbe Stunde, als er die Sache erläuterte.

Die Untertassen, so sagte sein Informant, wären rotierende Scheiben mit gewölbten Oberflächen - ursprünglich ein Nazi-Fluggerät. Gegen Ende des Krieges hatten die Briten alle Modelle konfisziert, in eins mit den deutschen Technikern und Wissenschaftler, die an dem Projekt gearbeitet hatten.

Die ersten britischen Modelle waren laut diesem Bericht im geheimen in England entwickelt worden. Aber die ersten Tests offenbarten ein gefährliches Steuerungsproblem, die Scheiben rasten richtungslos hinauf in große Höhen. Einige waren über dem Atlantik, andere in der Türkei, in Spanien und anderen Teilen Europas gesehen worden.

Dann verlagerten die Briten ihre Operationen nach Australien, wo ein Lenkraketen-Testgelände eingerichtet worden war. (Dieser Teil, das wußte ich, könnte wahr sein, denn es gab dort ein solches Testgelände.) Nachdem die Briten ihre Fernsteuerung verbessert hatten, bei der sowohl Radio als auch Radar zur Anwendung kam, bauten sie Scheiben mit einem Durchmesser von bis zu 30 Metern. Diese wurden über dem Pazifik gestartet, die ersten davon in östliche Richtung über offener See. In Abständen von 150 Kilometern und später 750 Kilometern wurden britische Zerstörer stationiert, die die Raketen mit Radar verfolgen und ihren Kurs korrigieren sollten. Zu einer festgelegten Zeit, wenn der Treibstoff fast aufgebraucht war, kamen die Scheiben vertikal herunter und landeten im Ozean. Da ein Teil versiegelt war, trieben die Scheiben auf dem Wasser. Dann holte ein speziell für Raketenstarts ausgelegtes Schiff sie an Bord, versorgte sie mit Treibstoff und schoß sie zurück in die Richtung einer entfernten Basis in Australien, wo sie ferngesteuert landeten.

Seitdem, sagte Steele, sind Reichweite und Geschwindigkeit der Scheiben deutlich erhöht worden. Der erste Test der neuen Scheiben wurde im Frühjahr 1947 durchgeführt, hätte sein Informant ihm gesagt. Die Briten trieben das Projekt - wegen der drohenden Haltung der Sowjetrussen - voran, denn sie wußten, daß ihre einzige Verteidigung in England in irgendeiner leistungsfähigen Lenkrakete bestand, die in der Lage war, sowjetische Raketenbasen nach einem Erstschlag zu zerstören.

Um die Reichweite und Geschwindigkeit präzise zu berechnen, war es notwendig, Beobachter in der westlichen Hemisphäre zu haben - die Scheiben überquerten nun den Pazifik. Das ideale Testgelände, so entschieden die Briten, war eines, das sich über Kanada erstreckte, wo die Scheiben [per Radar] verfolgt werden und sogar landen konnten.

Wenn der Bericht korrekt ist, sagte Steele, wurde in der menschenleeren Hudson Bay eine Basis aufgebaut. Außerdem wurden spezielle Radarstationen eingerichtet, um die Raketen in Richtung Australien und Schiffen auf dem Ozean lenken zu können. Diese Stationen waren auch daran beteiligt, Raketen von Australien herzulenken.

Einige der Scheiben-Raketen waren angeblich auf einer britischen Insel im Südpazifik gestartet worden, andere kamen den ganzen Weg von Australien. Wiederum andere, so glaubte man, wurden auf einem Mutterschiff, das zwischen den Galapagos Inseln und Pitcairn stationiert war, gestartet.

Es waren diese neuen Scheiben, die in den Vereinigten Staaten, Alaska, Kanada und Lateinamerika gesichtet worden waren, so hatte Steeles Informant ihm gesagt. Zuerst erfolgten diese Sichtungen aufgrund von Steuerungsproblemen - die Scheiben konnten manchmal ihre Höhe nicht halten, zum Teil wegen störender Radio- und Radarsignale von den überflogenen Ländern. Auf einige dieser gemischten Signale reagierend, so Steele, änderten die Scheiben bekanntermaßen ihren Kurs und flogen rückwärts, verharrten auf der Stelle, stiegen über Radar- und Radiostationen herab oder kreisten mit hoher Geschwindigkeit, bis ihr Steuerungssystem sie wieder erfaßte.

Aus diesem Grund hatten die Briten ein einfaches Detonationssystem entwickelt, das entweder ferngesteuert wurde oder unter bestimmten Bedingungen automatisch funktionierte. Auf diese Weise konnte keine Scheibe über Land abstürzen und eine Gefahr für bevölkerte Gebiete darstellen. Wenn es bis auf eine bestimmte Höhe herabkam, beschleunigte die Scheibe automatisch ihre Rotation und explodierte in großer Höhe. Wenn Radarbeobachter sahen, daß eine Scheibe vom Kurs abkam und dies nicht zu ändern war, sandte die nächste Station ein spezielles Signal hinauf, um das Detonationssystem zu aktivieren. Dies war immer dann der Fall, hatte man Steele gesagt, wenn eine Scheibe in Richtung Sibirien flog. Es hatte kürzlich ein paar Fälle gegeben, in denen von Australien gestartete Scheiben den Kontrolleuren entkam und über Europa erschienen.

Ich hörte Steeles Bericht mit einer Mischung von Erstaunen und Argwohn zu. Es klang wie ein Hirngespinnst, aber wenn es eines war, hatte man es sorgfältig erdacht, besonders die Einzelheiten, die folgten.

Zuerst, sagte Steele, waren amerikanische Verteidigungsbehörden vollkommen verblüfft über die Scheibensichtungsberichte. Dann erklärten es ihnen die Briten hastig auf höchster Ebene, als sie von den Sichtungen erfuhren. Es wurde eine Vereinbarung getroffen. Wir sollten von ihrer Forschung, den Test- und Arbeitsmodellen profitieren und im Gegenzug das Geheimnis zu bewahren helfen. Wir sollten außerdem beim Verfolgen und Steuern der Raketen Hilfestellung leisten, wenn sie über unser Land flogen.

„Und ich denke, wir zahlten noch in anderer Weise“, sagte Steele, „meine Quelle sagt, dies spielte eine große Rolle bei unserer Unterstützung der Briten, einschließlich gewisser Atomgeheimnisse.“

Dies konnte stimmen. Solche Geheimnisse zu teilen wäre all das Geld und die Lieferungen, die wir nach England geschickt hatten, wert. Wenn sowohl Amerika als auch Großbritannien eine überlegene Langstreckenrakete hätten, wäre dies das größte Hindernis für einen Krieg. Aber die großen Reichweiten in Steeles Erklärung machten die Sache unglaubwürdig.

„Wie werden sie angetrieben? Welchen Treibstoff verwendet man?“ fragte ich.

„Das ist das eine, was ich nicht in Erfahrung bringen konnte“, sagte Steele, „dieser Mann sagte mir, es wäre das am sorgfältigsten gehütete Geheimnis. Sie haben eine neue Treibstoffquelle angezapft.“

„Wenn er von atomgetriebenen Maschinen spricht“, sagte ich, „glaube ich es nicht, ich denke nicht, daß irgend jemand soweit ist.“

„Nein, nein“, sagte Steele ernst, „er sagte, das wäre es nicht. Und der Rest der Geschichte ist in sich stimmig.“

Im stillen sah ich zwei oder drei Löcher in der Geschichte, aber ich ließ es dabei bewenden.

„Wenn es britisch ist“, sagte ich, „meinen Sie, wir sollten es andeuten?“

„Ich sehe keinen Hinderungsgrund“, antwortete Steele, „die Russen kennen die Wahrheit ohne Zweifel. Sie haben überall Agenten. Es könnte den amerikanisch-britischen Beziehungen sehr nützlich sein. Jedenfalls würde es die Angst zerstreuen, daß die Untertassen sowjetische Waffen sein könnten.“

„Dann macht Ihnen diese Möglichkeit keine Sorgen mehr?“

Steele lachte: „Nein, aber es hat mich eine Weile beschäftigt. Es war eine große Erleichterung herauszufinden, daß die Untertassen britischer Herkunft sind.“

„Welche Höhe erreicht die Scheibe?“ fragte ich abrupt.

„Oh - knapp 5.000 m, mindestens“, sagte Stelle. Nach einem Augenblick fügte er rasch hinzu: „Das ist nur eine Schätzung - wahrscheinlich operieren sie viel höher. Ich habe nicht daran gedacht zu fragen.“

Bevor ich auflegte, fragte er mich, was ich von der britischen Erklärung hielte.

„Es ist sicherlich plausibler als die sowjetische“, sagte ich. Ich dankte ihm für den Anruf und legte den Hörer auf. Ich war versucht, auf die Ungereimtheiten in seiner Geschichte hinzuweisen. Aber ich tat es nicht.

Wenn er es ernst meinte, wäre es ein schlechter Dank für das, was er mir erzählt hatte. Wenn er versuchte, eine Mißinformation in die Welt zu setzen, würde es ihm keinen Schaden zufügen, wenn er dächte, daß ich sie geschluckt hätte. Als ich Redell traf, berichtete ich ihm über Steele.

„Es sieht wirklich wie ein Versuch aus, Sie von der interplanetarischen Erklärung abzubringen“, stimmte Redell zu, „obwohl er vielleicht einen Hinweis lanciert, an den er selbst glaubt.“

„Meinen Sie, es könnte an der britischen Geschichte irgend etwas sein?“

„Würden die Briten riskieren, daß eine 30-m-Scheibe auf eine amerikanische Stadt abstürzt?“ fragte Redell. „Keine Fernsteuerung ist perfekt - und auch kein Detonationssystem. Durch irgendeinen dummen Zufall könnte eine Scheibe an einem Ort wie Chicago herunterkommen und dann explodieren. Ich kann mir nicht vorstellen, daß die Briten - oder wir - riesige unbemannte Raketen in der Welt herumfliegen lassen, auf den Luftverkehrswegen und über Städten. Sicherlich könnten sie automatische Geräte dafür haben, sie von Passagierflugzeugen wegzulenken - aber was, wenn etwas defekt wäre?“

„Ich bin der gleichen Meinung“, sagte ich.

„Ich will damit nicht sagen, daß die Briten keine Langstreckenraketen hätten“, unterbrach mich Redell, „jede große Nation hat ein Lenkraketenprojekt. Aber keine Lenkrakete auf Erden kann den Mantell-Vorfall und die anderen, die wir erörtert haben, erklären.“

Ich zeigte ihm das Material, das ich über die Nazi-Scheibenexperimente hatte. Redell blätterte es durch und nickte.

„Ich kann Ihnen ein wenig mehr erzählen“, sagte er, „irgendwelche hochrangigen Nazi-Wissenschaftler waren überzeugt, daß wir von Weltraum-Besuchern beobachtet werden. Sie haben alle alten Sichtungsbereiche geprüft. Sichtungen über Deutschland um das Jahr 1940 herum haben die Sache angestoßen. Dies hat man mir erzählt. Ich glaube, dies war der erste Anstoß, ovale und kreisförmige Flügel auszuprobieren.“

Bis zu dem Zeitpunkt war niemand interessiert. Die Rotationsidee basiert auf den gleichen Prinzipien wie der Helikopter, aber niemand hatte dies auch nur ernsthaft durchdacht. Die Nazis arbeiteten weiter an den Scheiben. Außerdem begannen sie, in aller Eile Weltraumexplorationspläne zu

entwickeln - die Idee mit dem kreisenden Satelliten. Ich glaube, sie bemerkten, daß diese Raumschiffe eine starke Energiequelle benutzten, die wir auf der Erde noch nicht entdeckt hatten. Ich denke, dies ist es, worauf sie aus waren - jenes Energiegeheimnis. Wären sie erfolgreich gewesen, hätte ihnen die ganze Welt gehört. Wie die Dinge standen, ermöglichte ihnen das Weltraum-Projekt einen großen Vorsprung vor allen anderen mit Raketen.“

Als ich Redell fragte, wie die Raumschiffe seiner Ansicht nach angetrieben wurden, zuckte er die Achseln.

„Wahrscheinlich ist kosmische Strahlung die Antwort. Ihre Energie wäre sogar größer als Atomenergie. Es gibt eine andere Quelle, wie ich gehört habe, aber die meisten Leute verspotten dies. Es handelt sich um das Anzapfen elektromagnetischer Felder im Weltall. Die Erde hat natürlich ihr Magnetfeld und die Sonne auch - wahrscheinlich alle Planeten.“

Es gibt einen Mann namens Fernand Roussel, der um 1943 herum ein Buch mit dem Titel *The Unifying Principle of Physical Phenomena* („Das vereinheitlichende Prinzip der physikalischen Phänomene“) schrieb, das sich mit der elektromagnetischen Feldtheorie befaßt. Wenn er recht hat, muß es einen Weg geben, diese Kraft anzupapfen und von einem Planeten zum anderen zu fliegen, ohne Treibstoff zu benötigen. Man würde das Magnetfeld des ersten Planeten benutzen, um zu starten und dann durch das Weltall zu fliegen, bis man in das Feld des nächsten Planeten käme. Wenigstens ist es dies, was ich verstanden habe. Aber Sie wären besser beraten, bei der Atomenergie zu bleiben. Die ist bewiesen.“

Die meisten unserer Unterhaltungen drehten sich um die technische Seite des Untertassen-Problems. Aber bevor ich diesmal ging, fragte ich Redell, wie der Gedanke an Weltraum-Besucher auf ihn wirkte.

„Oh, zuerst hatte ich ein merkwürdiges Gefühl“, antwortete er, „aber wenn man es einmal akzeptiert, ist es wie mit allem anderen. Man gewöhnt sich an die Vorstellung.“

„Eine Sache beunruhigt mich“, sagte ich, „wenn ich versuche, sie mir auszumalen, erinnere ich mich ständig an die skurrilen Dinge in einigen Comics. Was glauben Sie, wie sie wirklich sind?“

„Ich habe seit Monaten darüber nachgedacht“ - Redell schüttelte langsam den Kopf - „ich habe nicht die geringste Ahnung.“

14. KAPITEL

An jenem Abend, nach meinem Gespräch mit Redell, stellte ich mir immer wieder die Frage: Wie waren sie, und was taten sie hier?

Auf der Basis der Menge von Sichtungsberichten war es möglich, eine Antwort auf die zweite Frage zu geben. Die Beobachtung der Erde folgte einem Muster. Gemäß den Berichten war Europa, die bevölkerungsreichste Region, genauer beobachtet worden als der Rest des Globus, bis ungefähr 1870; zu dieser Zeit begannen die Vereinigten Staaten mit Europa um den industriellen Fortschritt zu konkurrieren und war offenbar für die Raumschiffbesatzungen interessant geworden.

Von da an teilten sich Europa und die westliche Hemisphäre - hauptsächlich Nordamerika - die Aufmerksamkeit der Beobachter. Einige wenige Sichtungen von anderen Punkten des Globus deuten auf eine gelegentliche Überprüfung der Erde im allgemeinen. Offenkundig hatte der erste Weltkrieg die Weltraum-Beobachter nicht sehr bekümmert. Ein Grund dafür könnte sein, daß unsere lufttechnischen Operationen sich noch auf einer relativ niedrigen Höhe abspielten.

Aber der zweite Weltkrieg steigerte die Aufmerksamkeit, und sie hat sich unübersehbar von 1947 an bis zum heutigen Tag noch intensiviert. Der zeitliche Zusammenhang zu unseren Atombombenexplosionen und die V-2-Experimente in großen Höhen könnte lediglich zufällig sein, aber ich weiß von keiner anderen Entwicklung, die eine ernsthafte Beunruhigung von Einwohnern anderer Planeten darstellen könnte.

Es war eine merkwürdige Sache, sich eine weit entfernte Rasse vorzustellen, die den Fortschritt auf der Erde verfolgt. Wenn Redell recht hatte, könnte dies sogar in prähistorischer Zeit angefangen haben - ein kurzer Überblick zunächst, vielleicht einmal in einem Jahrhundert oder in noch größeren Abständen, dann allmählich zunehmende Beobachtungen, als Städte auf der Erde erschienen.

Irgendwo auf einem fernen Planeten würden Aufzeichnungen über diese lange Begutachtung vorliegen. Ich fragte mich, wie unsere Entwicklung einer weit vorangeschrittenen Rasse erscheinen würde. Sie hätten langsame Segelschiffe gesehen, die ersten Dampfschiffe, die Linien der Stahlgeleise, die unsere ersten Züge trugen.

Nach unseren ersten Fluggeräten Ausschau haltend, hätten sie die treibenden Ballons gesehen, die lufttechnische Wunder zu sein schienen, als die Montgolfiers zum erstenmal erfolgreich flogen. Mehr als ein Jahrhundert später hätten sie die langsamen, unbeholfenen Flugzeuge der 1900er Jahre bemerkt. Anhand des allmählichen Fortschritts zu den großen Flugzeugen und Bombern von heute [1950] könnten sie sich wahrscheinlich unsere nächsten Schritte in Richtung Stratosphäre und dann in den Weltraum ausrechnen.

Während der letzten zwei Jahrhunderte hätten sie ein Dutzend Kriege beobachtet, einer schlimmer als der vorhergehende, immer globalere Ausmaße annehmend. Alles zusammengenommen, könnten sie sich ein präzises Bild vom Menschen, der Erdkreatur, und dem zunehmend gewalttätigen Kampf zwischen den Erdrassen machen.

Die lange Stichprobenerhebung wies keine Anzeichen einer Bedrohung auf. Wenn es das Leitmotiv von Angriff und Zerstörung gäbe, hätten sie es lange zuvor durchführen können. Ich war fast sicher, daß jede Rasse eines anderen Planeten, die fähig wäre, den Weltraum zu durchqueren, auch die Mittel für einen Angriff hätte.

Mehr als einmal bin ich während dieser Recherchen gefragt worden: „Wenn die Untertassen interplanetarisch sind, warum sind sie noch nicht gelandet? Warum haben ihre Besatzungen nicht versucht, Kontakt zu uns aufzunehmen?“

Es war möglich, daß die Planetenrasse oder -rassen auf der Erde nicht überleben konnten, oder daß ihre Kommunikation nicht die Methode beinhaltete, die wir benutzten. Aber dies konnte ich nicht recht glauben. Eine solche überlegene Rasse wäre sicherlich in der Lage, unseren Funk oder eine mögliche andere Erfindung von uns in kurzer Zeit zu meistern. Und es sollte ebenso einfach sein, Mittel zum Überleben auf der Erde zu entwickeln, so wie auch wir bereits spezielle Anzüge und Helme für einen Aufenthalt auf dem Mond entwerfen. Auf einem Spaziergang mit einem früheren Geheimdienstoffizier erhielt ich den Schlüssel für eine wahrscheinliche Erklärung.

„Warum drehen Sie den Spieß nicht einmal um - listen auf, was wir tun wollen, wenn wir anfangen, den Weltraum zu erkunden? Dies wird Ihnen ein annäherndes Bild dessen vermitteln, was die Besucher auf der Erde tun würden.“

Natürlich sind die Einzelheiten der Weltraumpläne noch nicht ausgearbeitet worden, aber der allgemeine Plan ist klar. Nach den ersten erfolgreichen Erdsatelliten werden wir entweder eine Weltraumstation weiter draußen in Angriff nehmen oder eine Mondrakete abschießen. Wahrscheinlich werden Flüge um den Mond längeren Weltraumflügen vorangehen.

Welcher Planet wird zuerst erforscht, nach dem Mond?

Gemäß dem Air Force-Abschlußbericht ist es fast sicher, daß Planeten außerhalb des Sonnensystems bewohnt sind. Aber aufgrund der enormen Entfernungen kann es sein, daß vor den anspruchsvolleren Reisen zunächst unsere benachbarten Planeten ausprobiert werden. Mehr als ein prominenter Astronom glauben, daß Leben - vollständig verschieden von unserem - auf Planeten unseres Sonnensystems existieren könnte. Außer Mars, Jupiter und Venus gibt es weitere fünf, die wie die Erde um die Sonne kreisen.

Einer der prominenten Autoritäten ist Dr. H. Spencer Jones, Leiter der Königlichen Sternwarte Greenwich [England]. In seinem Buch LIFE ON OTHER WORLDS („Leben in anderen Welten“) weist Dr. Jones darauf hin, daß alles, was uns betrifft, das Resultat von Veränderungsprozessen ist, die Jahrtausende früher begannen und sich noch immer vollziehen. Wir können Leben nicht nur aus unserer Perspektive definieren - es kann in unvertrauten Formen existieren.

„Es ist vorstellbar“, führt Dr. Jones in seinem Buch aus, „daß es Wesen geben könnte, deren Körperzellen Silizium enthalten statt Kohlenstoff, der ein wesentlicher Bestandteil unserer Zellen und aller anderen Lebewesen auf der Erde ist; und daß sie aufgrund dieses wesentlichen Unterschiedes zwischen ihren Zellen und den Tier- und Pflanzenzellen des Lebens auf der Erde in der Lage sein könnten, bei Temperaturen zu existieren, die so hoch sind, daß keine irdische Lebensform sie überstünde.“

Nach Dr. Jones könnte auf diese Weise auf Planeten, die heißer und trockener sind als der unsere, Leben möglich sein; es könnte ebenfalls auf viel kälteren - beispielsweise Mars - existieren.

Selbst wenn eine Erforschung der Planeten unseres Sonnensystems ergebnislos verlief, würde dies die Frage beantworten, ob sie bewohnt sind. Und sie würde wertvolle Erfahrungen für die viel längeren Reisen in den Weltraum bereitstellen.

Niemand erwartet eine solche Erforschung, bevor wir ein Raumschiff haben, das zu einem Hin- und Rückflug fähig ist. Ein bloßer Hinflug würde uns nichts bringen, selbst wenn Freiwillige anbieten würden, eine solche Selbstmord-Reise zu unternehmen.

Der wahrscheinlichste Schritt wird darin bestehen, ein Raumschiff auf den Weg zu bringen, das für eine lange Reise - vielleicht ein Jahr oder zwei - durch das Sonnensystem ausgerüstet ist. Da Mars oft im Zusammenhang mit den fliegenden Untertassen genannt wird, lassen Sie uns einmal annehmen, er wäre der erste Planet des Sonnensystems, der von der Erde aus erforscht werden soll.

Wenn sich das Raumschiff Mars nähern würde, könnte es den Planeten in einer Umlaufbahn umkreisen, so wie unser geplanter Erdsatellit. Einmal in dieser Umlaufbahn, könnte es endlos ohne Treibstoffbedarf kreisen, mit Ausnahme von Kurskorrekturen.

Von dieser Raumstation aus würden unbemannte, ferngesteuerte „Beobachtungseinheiten“ mit Fernseh-„Augen“ oder anderen Datenübermittlern hinabgeschickt werden, um den Planeten aus der Nähe zu untersuchen. Wenn es einigermaßen sicher erschiene, könnte eine bemannte Einheit gesandt werden, um eine gründlichere Prüfung durchzuführen.

Solche vorläufige Vorsicht wäre unabdingbar. Unserer Weltraumkundschafter hätten keine Vorstellung davon, was auf sie zukäme. Der Planet könnte unbewohnt sein. Er könnte bewohnt sein - von einer äußerst barbarischen Rasse ohne jede Vorstellung von der uns geläufigen Zivilisation. Oder er könnte eine Zivilisation aufweisen, die uns weit voraus ist.

Die Kundschafter würden zunächst versuchen, eine allgemeine Vorstellung von dem gesamten Planeten zu erhalten. Dann würden sie versuchen, die am dichtesten bevölkerten Gebiete, ihre

Waffentypen und mögliche Fluggeräte, von denen sie angegriffen werden könnten, auszukundschaften. Sie würden das Radiowellenspektrum absuchen und Geräusche oder Signale erfassen und aufzeichnen, um die Sprache zu entschlüsseln.

Wie auf der Erde könnten sie ein Sprachengewirr hören. Der nächste Schritt bestünde darin, die am technisch fortgeschrittenste Nation auszuwählen, sie zu belauschen und ihre Sprache zu erlernen oder sie für eine nachträgliche Entschlüsselung auf der Erde aufzuzeichnen.

Unsere Astronomen haben die Marsatmosphäre bereits analysiert, aber die Kundschafter müßten ihre Ergebnisse bestätigen, um herauszufinden, ob die Atmosphäre der Oberfläche bei einer möglichen Landung ihre Atmung ermöglichen würde. Der leichteste Weg bestünde darin, bemannte oder unbemannte Einheiten hinabzusenden, um mit speziellen Apparaten Atmosphärenproben zu sammeln. Eine spätere Analyse würde ergeben, ob Erdlinge Anzüge mit Sauerstoffhelmen bräuchten, so wie wir sie für die Verwendung auf dem Mond entwerfen.

Aber bevor sie Flüge in derart niedrigen Höhen riskieren könnten, müßten die Kundschafter zunächst möglichst alles über etwaige Fluggeräte des Planeten - falls vorhanden - in Erfahrung bringen. Sie würden deren maximale Flughöhe, Geschwindigkeit, Manövrierfähigkeit und möglichst auch ihre Bewaffnung zu bestimmen versuchen. Vieles davon könnte mit hinabgesandten ferngesteuerten „Observierungs“-Scheiben - oder welchen Typ auch immer wir wählen würden - durchgeführt werden. Eine bemannte Einheit könnte sich nachts einen Überblick verschaffen, oder am Tage, wenn Wolken in der Nähe sind, um sie abzuschirmen. Über den Luftstützpunkten des Planeten schwebend, könnten die Kundschafter sich am besten ein Bild machen und auch entscheiden, ob sich die Stützpunkte für einen eigenen späteren Gebrauch eignen.

Es könnte sogar notwendig sein, marsianische Fluggeräte zu einer Verfolgung unserer Einheiten zu verführen, um ihre Leistungsfähigkeit herauszufinden. Aber unsere Kundschafter würden vor allem jedes Zeichen von Feindseligkeit vermeiden; sie würden sich eilig zurückziehen, um klarzustellen, daß sie keine kriegerischen Absichten haben.

Falls das Erscheinen unserer Kundschaftereinheiten und bemannten Fluggeräte zu heftige Reaktionen auf dem Planeten verursachten würden, müßten sie sich auf ihr kreisendes Raumschiff zurückziehen und entweder auf eine Beruhigung der Sachlage warten oder den langen Rückflug antreten. Ein anderes interplanetarisches Raumschiff von der Erde könnte später seine Stelle einnehmen und die periodischen Erkundungen wiederaufnehmen.

Auf diese Weise könnte eine enorme Menge an Informationen gesammelt werden, ohne auch nur ein einziges Mal Kontakt zu der fremden Rasse herzustellen. Wenn sie kriegslüstern oder unzivilisiert erschiene, würden wir die Mission wahrscheinlich beenden und uns den nächsten, möglicherweise bewohnten Planeten vornehmen. Wenn wir herausfänden, daß sie hochzivilisiert sind, würden wir ohne Zweifel später versuchen, Kontakt aufzunehmen. Aber es könnte lange dauern, Jahrzehnte der Beobachtung und Analyse, bevor wir zu diesem letzten Schritt bereit wären.

Wir könnten eine Zivilisation finden, die nicht ganz so fortgeschritten ist wie unsere. Sie hat vielleicht noch kein Radio und kein Fernsehen entwickelt. Dann gäbe es keinen Weg, ein detailliertes Bild zu erhalten, die Sprachen zu erlernen oder mit den Marsianern zu kommunizieren. Die Analyse ihrer Atmosphäre könnte eine große Gefahr für Erdlinge zeigen, eine Gefahr, die es unmöglich macht zu landen oder Jahre der Forschung für ihre Überwindung erfordert. Es könnte andere Hindernisse jenseits unseres gegenwärtigen Verständnisses geben.

Dieselbe Prozedur wäre auf den Rest der Planeten im Sonnensystem und entferntere Systeme anzuwenden. Da Wolf 359 der nächste Stern außerhalb unseres Sonnensystems ist, der wahrscheinlich bewohnte Planeten aufweist, würde wohl einer dieser Planeten als einer der ersten geführt, der im fernen Weltraum zu erkunden wäre. Es wäre ein gigantisches Unternehmen, es sei denn, die Lichtgeschwindigkeit könnte im Weltraum überschritten werden. Da Wolf 359 acht Lichtjahre von der Erde entfernt ist, würde ein Hin- und Rückflug selbst dann, wenn ein Raumschiff sich mit der theoretischen Höchstgeschwindigkeit - 279 km pro Sekunde - fortbewegte, über sechzehn Jahre dauern. Die eingehende Beobachtung des Planeten würde diese Zeitspanne noch verlängern.

Wenn wir von der halben Geschwindigkeit ausgehen - was bei unserem derzeitigen Kenntnisstand immer noch eine unglaubliche Errungenschaft wäre -, müßten unsere Weltraumkundschafter

mindestens zweiunddreißig Jahre diesem gefährlichen, einsamen Hin- und Rückflug widmen. Allerdings hat es niemals einen Mangel an Freiwilligen für große Unternehmungen in der Geschichte der Menschheit gegeben.

Es ist durchaus möglich, daß wir bei unserer Erkundung der Planeten des Sonnensystems einige davon bewohnt, aber nicht fortgeschritten genug finden würden, um für uns von Interesse zu sein. In Abständen könnten wir wiederkehren, um ihren Fortschritt festzustellen. In der Zwischenzeit würden unsere Astronomen diesen Planeten beobachten und zu diesem Zweck neue, bessere Teleskope entwickeln, um irgendwelche Anzeichen ungewöhnlicher Aktivitäten entdecken zu können. Eine sehr große Explosion auf einem Planeten würde sofort unser Interesse wecken.

Eine solche Explosion auf dem Mars wurde am 16. Januar 1950 von Astronomen gemeldet. Ursache und Wirkung werden noch diskutiert. Sadao Saeki, der japanische Astronom in Osaka, der das Ereignis als erster meldete, hält sie für vulkanischer Natur.

Die Explosion kreierte eine Wolke über einem Areal mit einem ungefähren Durchmesser von 1.000 Kilometern und einer Höhe von 75 Kilometern. Sie war mattgrau mit einer gelblichen Nuance und von einer anderen Farbe als die sonst üblicherweise auf dem Mars beobachteten atmosphärischen Phänomene. Saeki glaubt, die Detonation könnte jedwede auf dem Planeten existierende Lebensform vernichtet haben, aber obwohl die Teleskopkamera eine heftige Explosion aufzeichnete, glauben andere Autoritäten nicht, daß der Planet [d.h. eventuelles Leben auf ihm] zerstört worden ist.

Mars wird nun von Astronomen genau beobachtet. Wenn es weitere merkwürdige Explosionen gibt, wird man den Planeten konstant nach Hinweisen für die Ursache absuchen.

Wenn eine seltsame Explosion auf dem Mars - oder irgendeinem anderen Planeten - sich als Atomexplosion herausstellte, würde dies ernsthafte Beunruhigung auf der Erde auslösen. Stellen Sie sich einen Augenblick vor, daß es in der Zukunft geschehen wäre, nachdem wir in der Weltraumerkundung bereits Erfolge vorzuweisen hätten. Lassen Sie uns weiter annehmen, daß unsere Kundschafter zu dieser Zeit herausgefunden haben, daß Mars mit Raketen experimentiert, die große Höhen erreichen, und daß einige von ihnen dabei beobachtet wurden, wie sie mit enormer Geschwindigkeit in die obere Atmosphäre des Mars aufstiegen.

Dann kommt diese gewaltige Explosion. Eine wissenschaftliche Analyse der Wolke durch Astrophysiker hier auf der Erde beweist, es war eine Atomexplosion.

Die erste Reaktion würde ohne Zweifel eine sofortige erneute Erkundung des Mars sein. So schnell wie möglich würden wir eine Raumstation in die Umlaufbahn bringen - außer Reichweite für die Mars-Raketen - und versuchen herauszufinden, wie weit sie in der Entwicklung von Atombomben vorangeschritten sind.

Proben der Mars-Atmosphäre würden gesammelt und auf verräterische Strahlung untersucht. Kundschaftereinheiten würden mit Instrumenten zum Lokalisieren von Atombombenanlagen und möglichen Urandepots über den Planeten fliegen. Die Raketenabschußbasen würden ebenfalls genau unter Beobachtung gestellt. Wir würden versuchen zu erfahren, wie nahe die Wissenschaftler der Überwindung der Schwerkraft wären. Da die Schwerkraft des Planeten Mars weitaus geringer ist als die der Erde, müßten die Marsianer nicht so fortschrittlich sein [wie wir], bevor sie die Raumfahrt beherrschten.

Die detaillierte Bestandsaufnahme durch unsere Kundschafter der Raumstation würde wahrscheinlich zeigen, daß es keine unmittelbare Bedrohung der Erde gäbe. Es könnte hundert Jahre - vielleicht fünfhundert Jahre - dauern, bevor die Marsianer ein Problem werden könnten. Schließlich käme die Zeit, und Mars würde Kundschafter mit Raumschiffen hinaussenden. Ohne Frage würden sie entdecken, daß die Erde von einer technisch fortgeschrittenen Zivilisation bevölkert ist. Jedwede Kriegsabsicht auf ihrer Seite könnte durch eine Demonstration unserer überlegenen Raumschiffe und unserer atomaren Waffen - wahrscheinlich denjenigen des Mars weit überlegen - rasch im Keime erstickt werden. Es wäre sogar möglich, daß wir Kriege zu diesem Zeitpunkt endlich abgeschafft hätten; falls es so wäre, könnte das Versprechen, den friedlichen Nutzen unseres technischen Wissens mit ihnen zuteilen, ausreichend dafür sein, daß die marsianischen Führer mit uns gleichziehen.

Ungeachtet unserer letztendlichen Entscheidung würden wir den Planeten Mars sicher sehr genau beobachten - oder jeden anderen Planeten, der eine mögliche Gefahr darzustellen schiene.

Also, wenn wir unser Weltraumerkundungsprogramm einmal umdrehen, wird uns dies ein recht gutes Bild davon vermitteln, wie Besucher aus dem Weltall vielleicht vorgehen würden, um die Erde zu untersuchen. Eine solche Untersuchung würde an das allgemeine Muster der authentischen Berichte über fliegende Untertassen anknüpfen:

1. Weltweite Sichtungen in großen Abständen bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts.
2. Konzentration auf Europa als den fortgeschrittensten Teil des Globus bis zum Ende des 19. Jahrhunderts.
3. Häufige Überprüfung Amerikas gegen Ende des 19. Jahrhunderts, da wir uns zur Industrienation entwickelten und sich rasch Städte im ganzen Land bildeten.
4. Periodische Überprüfung sowohl Amerikas als auch Europas während der allmählichen Entwicklung von Fluggeräten seit Anfang des 20. Jahrhunderts bis zum zweiten Weltkrieg.
5. Intensivierte Beobachtung während des zweiten Weltkriegs, nachdem deutsche V-2-Raketen in die Stratosphäre abgeschossen worden waren.
6. Ständig zunehmende Beobachtung nach unseren Atombombenexplosionen in New Mexico, Japan, Bikini und Eniwetok.
7. Eine weitere Aufnahme von Beobachtungen, die den Atombombenexplosionen Sowjetrußlands folgten.
8. Fortgesetzte Beobachtung der Erde in regelmäßigen Abständen mit Konzentration auf die Vereinigten Staaten als gegenwärtig führender Nation hinsichtlich Atomwaffen. (Untertassen sind über der Sowjetunion gemeldet worden, aber die Anzahl ist unbekannt. Es gibt Anzeichen dafür, daß Rußland ein Untersuchungskommission ähnlich Projekt „Untertasse“ eingerichtet hat.)

Es gibt andere Ähnlichkeiten zum Programm der amerikanischen Weltraumerkundung, die ich angeschnitten habe. Die meisten der extrem großen Untertassen befanden sich in großen Höhen, einige davon viele Kilometer über der Erde. In dieser Höhe bestünde für ein Raumschiff keine Gefahr seitens unserer Flugzeuge, Flugabwehrkanonen und Raketen. Die kleineren Scheiben und die mysteriösen Lichter sind in niedrigen Höhen gesehen worden. Gelegentlich wurde eine größere Untertasse in kurzer Annäherung an die Erde gesichtet wie auf der Lockbourne Air Force Base in Bethel/Alabama, in Macon und Montgomery und anderswo. Es wurde vermutet, daß dies zum Zweck des Sammelns atmosphärischer Proben geschah. Es könnte auch einer persönlichen Beobachtung der Besatzungen gedient haben.

Die zahlreichen kleinen Scheiben, die im ersten Teil des UFO-Schreckens, im Jahr 1947, gesehen wurden, passen zum Muster der vorläufigen und genauen Überprüfung durch ferngesteuerte Beobachtungseinheiten. Als der UFO-Schrecken zunahm, verringerten sich eine Zeitlang die Sichtungen bei Tage, und Sichtungen mysteriöser [nächtlicher] Lichter nahmen zu. Dieses offenkundige Streben, unvoreilhaftige Aufmerksamkeit zu vermeiden, könnte durch die wiederholten Versuche unserer Piloten, die seltsamen fliegenden Objekte zu verfolgen, hervorgerufen worden sein.

Authentische Berichte haben Sichtungen über folgenden Air Force-Stützpunkten beschrieben: Chanute, Newark, Andrews, Hickam, Robbins, Godman, Clark, Fairfield Suisan, Davis-Monthan, Harmon, Wright-Patterson, Holloman, Clinton County; ebenso über Luftstützpunkten in Alaska, Deutschland und den Azoren. Ebenso sind Untertassen über Navy-Flugbasen in Dallas, Alameda, Key West wie auch über dem in Seattle gesichtet worden. Man hat ihre Manöver über dem White Sands-Testgelände, Arealen mit Atomanlagen, dem Muroc Air Base-Testgelände und der hochgeheimen Forschungsbasis nahe Albuquerque gesichtet.

Mehrfach sind Untertassen sowohl neben militärischen als auch zivilen Flugzeugen hergeflogen; ihre Aktionen weisen deutlich auf beabsichtigte Begegnungen hin, um die Geschwindigkeit und Leistungsfähigkeit unserer Flugzeuge zu erkunden.

Es scheint offenkundig, daß sowohl die Flugzeuge als auch die Stützpunkte beobachtet und in einigen Fällen durch ferngesteuerte Kontrolleinheiten oder bemannten Raumschiffen fotografiert wurden.

Obwohl ich es für unwahrscheinlich hielt, daß unsere Urandepots für Raumfahrer von Interesse sein würden, sagte mir ein Beamter aus Washington, daß eine Ortung der Erzgebiete mit Instrumenten vom Luftraum aus relativ einfach wäre.

„Die Geologische Abteilung [des Innenministeriums] hat bereits Geigerzähler für Flugzeuge entwickelt“, sagte er mir, „sie hatten jedoch Schwierigkeiten mit dem Einfluß kosmischer Strahlung, und schließlich mußten sie die Geigerzähler mit Blei abschirmen. Wenn ein signifikantes Maß an Strahlung am Boden auftritt, erhält die Besatzung ein Signal, und sie stellen den Ort auf ihrer Karte fest. Es ist ein schneller Weg, wertvolle Depots zu lokalisieren.“

Als ich ihm erzählte, was mir durch den Kopf ging, wies er auf einen Aspekt hin, an den ich noch nicht gedacht hatte.

„Wohlgemerkt“, sagte er, „ich akzeptiere die interplanetarische Lösung noch nicht so ganz. Aber angenommen, es wäre so, daß wir beobachtet werden, dann kann ich mir einen wichtigeren Grund als die Furcht vor einem Angriff vorstellen. Einige Atomwissenschaftler sagen, daß eine Super-Atombombe oder die Explosion mehrerer auf einen Schlag die Erde aus ihrer Umlaufbahn katapultieren könnte. Es klingt phantastisch, aber die Atombombe ist phantastisch. Es ist einfach möglich, daß irgendeine Rasse auf einem Planeten des Sonnensystems die Gefahr vor langer Zeit entdeckt hat. Sie hätten dann guten Grund zur Sorge, wenn sie feststellten, daß wir auf demselben Weg sind. Vielleicht gibt es andere Atomwaffen, die wir nicht kennen und die noch schlimmer sind als Atombomben - die die Erde vernichten könnten und ernsthafte Auswirkungen auf andere Planeten hätten.“

Zu jener Zeit dachte ich, es wäre müßige Spekulation. Aber seitdem haben mehrere Atomwissenschaftler den Hinweis dieses Beamten bestätigt. Einer von ihnen war Dr. Paul Elliott, ein Nuklearphysiker, der während des Krieges an der Atombombe mitarbeitete.

Laut Dr. Elliott könnte die gleichzeitige Zündung mehrerer Wasserstoffbomben in großer Höhe die Erdrotation beschleunigen oder ihre Umlaufbahn verändern. Seine Äußerung basierte auf der Energie, die die Erde von der Sonne erhält und die einer Detonationsrate von Vier-Pfund-Wasserstoffbomben pro Sekunde entspricht. Andere Atomwissenschaftler haben gesagt, daß Wasserstoffbombenexplosionen sogar einen großen Brocken aus der Erde herausschlagen könnten - mit unvorhersehbaren Folgen.

Ein dramatisches Bild dessen, was geschehen könnte, wenn die Erde weit aus ihrer Umlaufbahn gedrängt würde, zeichnet das vieldiskutierte Buch *WORLDS IN COLLISION* („Kollidierende Welten“) von Dr. Immanuel Velikovsky [1895-1979], das kürzlich von Macmillan Co. [Verlag] herausgegeben wurde. Nach vielen Jahren der Forschung präsentiert Dr. Velikovsky zwingendes Beweismaterial dafür, daß der Planet Venus, als er noch ein aus einer Eruption eines größeren Planeten entstandener Komet war, sich ziellos durch den Raum bewegte und sowohl die Erde als auch Mars heftig in Mitleidenschaft zog.

Als der Komet sich der Erde näherte, wurde sie - so *WORLDS IN COLLISION* - aus ihrer Umlaufbahn gedrängt. Eine Zeitlang war die Welt an der Schwelle der Zerstörung. Dr. Velikovsky zitiert viele authentische antike Aufzeichnungen, darunter das Quiché-Manuskript der Mayas, den Ipuwer-Papyrus der Ägypter und Visiddhi-Magga der Buddhisten [Visuddhimagga], und beschreibt die Katastrophen, die sich ereigneten. „Das Antlitz der Erde änderte sich“, schreibt er in seinem Buch. Die Darlegungen - erhärtet durch das Zend-Avesta der Perser - erzählen von gewaltigen Orkanen, einer heftigen Hebung von Landmassen der Erde, von Ozeanen, die große Landgebiete überschwemmten, während Flüsse aus ihren Flußbetten getrieben wurden. Einige dieser Ereignisse dieser Periode sind in der Bibel erwähnt.

Professor Horace M. Kallen, früherer Leiter der New School of Social Research [„Neue Schule für Sozialforschung“], bekräftigt Dr. Velikovskys Äußerungen: „Es ist meine Überzeugung, daß Velikovsky seine Thesen mit substantiellen Belegen gestützt hat und eine überzeugende Argumentation vorbringt.“

Viele andere Autoritäten befürworten dieses Werk, das sich auf eindrucksvolle Quellen stützt. Aber auch wenn diese spezielle Darstellung nicht akzeptiert würde, stimmen doch alle Astronomen darin überein, daß die Auswirkungen eines die Erde in nächster Nähe passierenden Kometen fürchterlich wären. WORLDS IN COLLISION bemerkt, daß Mars ebenso wie die Erde durch den umherirrenden Kometen aus seiner Umlaufbahn gezogen wurde. Es ist möglich, daß diese drohende Katastrophe für die Erde und den Mars auf anderen Sonnensystemplaneten bekannt ist oder auf dem Mars selber in Erinnerung blieb, falls der Planet bewohnt ist.

Die Möglichkeit von Superbombenexplosionen auf der Erde beunruhigt verständlicherweise die Einwohner anderer Sonnensystemplaneten.

Mag sein, daß dies hinter der Äußerung von Projekt „Untertasse“ über wahrscheinliche Motive von Weltraumbesuchern stand. Ich erwähnte diese Äußerung der Air Force in einem früheren Kapitel, aber es ist vielleicht von Interesse, sie hier zu wiederholen. Der Kommentar erschien in einer vertraulichen Analyse des Geheimdienst-Abschlußberichts, im ehemals geheimen Projekt-„Untertasse“-Dokument mit dem Titel „Abschlußbericht über Unidentifizierte Objekte im Luft- und Himmelsraum“. Es lautet:

„Eine solche Zivilisation könnte beobachten, daß wir auf der Erde nun Atombomben haben und zügig Raketen entwickeln. Mit Blick auf die Vergangenheit der Menschheit sollten sie wohl alarmiert sein. Gerade in der Gegenwart sollten wir daher solcher Besuche gewärtig sein.“

Da die am leichtesten aus der Entfernung zu beobachtenden Aktivitäten der Menschen Atombombenexplosionen sind, sollten wir der Beziehung zwischen dem Zeitpunkt der Atombombenexplosionen, dem Zeitpunkt der Sichtungen der Raumschiffe und der für einen Hin- und Rückflug benötigten Zeitspanne gewärtig sein.“

15. KAPITEL

Es war Anfang Oktober 1949, als ich [das Gedankenexperiment] der Umkehrung unserer Weltraum-Erkundungspläne beendet hatte. Ich verbrachte die nächsten zwei Tage damit, einen Sichtsungsbericht aus einer Stadt in Pennsylvania zu recherchieren. Wie bei drei oder vier anderen Hinweisen, die zuerst von Bedeutung schienen, stellte er sich als Blindgänger heraus.

Als ich nach Hause zurückgekehrt war, stellte ich fest, daß Ken Purdy versucht hatte, mich zu erreichen. Ich rief ihn im Verlag von TRUE an, und er bat mich, am nächsten Tag nach New York zu fliegen.

„Ich habe gerade gehört, daß eine andere Zeitschrift ebenfalls an einer Untertassen-Story arbeitet“, sagte er mir.

„Welche ist es?“ fragte ich

„Ich weiß es noch nicht. Es könnte bloß ein Gerücht sein, aber darauf wollen wir es nicht ankommen lassen. Wir müssen die Sache in der Januar-Ausgabe bringen.“

In jener Nacht sammelte ich das ganze Material zusammen. Es schien aussichtslos, es alles in einen einzigen Artikel zu zwängen, und ich wußte, daß Purdy sogar noch von weiteren Rechercheuren Berichte hatte, die in New York auf mich warteten. Als ich am nächsten Morgen dorthin flog, mußte ich plötzlich an ein Gespräch mit einem Luftfahrtbeamten denken. Es war in Washington, ich hatte ihm gerade über die Recherchen berichtet.

„Wenn sie Raumfahrer sind“, sagte er, „werden sie wahrscheinlich einige Schwierigkeiten mit der Erkundung unseres Landes auf dem Wege des Abhorchens unseres Rundfunks haben. Stellen Sie sich vor, sie schalten eine Seifenoper ein ... oder ein paar von den Krimischinken, nebst Nachrichtenendungen über Streiks und Morde und den kalten Krieg. Sie könnten auf einige der Kinderprogramme über Raumschiffe treffen. Ein paar Tage Berieselung mit dem Zeug - es könnte ihnen ein höllisches Bild von uns vermitteln.“

Außer einigen Schwindel-Berichten war dies die erste scherzhafte Bemerkung, die ich über die Raumfahrer hörte. Aber jetzt, nachdem ich ernsthaft darüber nachdachte, wurde mir klar, daß er einen wichtigen Punkt benannt hatte. Es war möglich, daß Wesen von einem anderen Planeten umdenken müßten, um unsere Art und Weise zu leben verstehen zu können. Dies geschieht nicht automatisch, trotz ihres überlegenen technischen Fortschritts. Die Evolution könnte elementare Unterschiede hervorgebracht haben. Humor beispielsweise fehlt ihrer Veranlagung vielleicht vollkommen.

Wie mochten sie sein?

Ich versuchte, mir vorzustellen, wie sie aussehen, kam jedoch nicht weit. Dr. H. Spencer Jones war mit seinem Buch LIFE ON OTHER WORLDS [„Leben in anderen Welten“] keine große Hilfe. Ich konnte mir kein Bild machen von Wesen mit vollkommen anderen Körperzellen, die es ihnen vielleicht ermöglichte, brüllende Hitze oder bittere Kälte als ganz normales Wetter zu empfinden.

Es war alles mögliche denkbar. Falls sie beispielsweise auf dem Mars lebten, konnten sie vielleicht die größere Schwerkraft auf der Erde aushalten. Unter Umständen waren sie sehr anfällig für unsere Krankheiten, insbesondere wenn sie Krankheitskeime auf ihrem Planeten ausgerottet hätten - ein natürlicher Schritt für eine fortgeschrittene Rasse.

Ich wußte, es war möglich, daß die Raumfahrer in unseren Augen eventuell grotesk aussahen. Aber ich hing hartnäckig an der Vorstellung, daß sie dem Menschen ähnlich sein würden. Dies rührte natürlich von dem angeborenen Gefühl der Überlegenheit des Menschen über alle anderen Lebewesen her. Dies leitet über in das Gefühl, daß jedwedes denkende, intelligente Wesen - ob auf dem Mars oder den Planeten von Wolf 359 - derselben Evolution unterliegen mußte.

Ich gab den Versuch auf, mir auszumalen, wie die Raumfahrer aussehen könnten. Es gab einfach keine Anhaltspunkte dafür. Aber es gab deutliche Anzeichen dafür, wie sie dachten und reagierten. Bestimmte Eigenschaften waren klar zu erkennen.

Intelligenz. Niemand konnte sie bestreiten. Es setzte eine höhere geistige Ordnung voraus, ein Raumschiff zu bauen und es zu bedienen.

Mut. Es erfordert mutige Menschen, sich den Gefahren des Weltraums zu stellen.

Wißbegierde. Ohne diese Eigenschaft hätten sie niemals daran gedacht, weit entfernte Planeten zu erkunden.

Es gab weitere Eigenschaften, die fast ebenso sicher schienen. Diese Raumfahrer wiesen offensichtlich keine Kriegslüsterheit auf; es hatte all die Jahre kein Anzeichen von Feindseligkeit gegeben. Sie waren anscheinend äußerst gewissenhaft und methodisch.

Es war noch immer kein klares Bild. Aber immerhin war es ermutigend.

Ich schaute aus dem Fenster des Flugzeugs herunter und dachte: Wie sieht dies für sie aus? Unsere Farmen, unsere Städte, die Eisenbahnschienen dort unten; die Autobahnen mit den schnellen Autos und Lastwagen; die sich windenden Flüsse und in der Ferne zur Rechten die Weite des Atlantik.

Was würden sie von Amerika denken?

Manhattan kam in Sicht, als der Pilot zur Landung ansetzte. Ein merkwürdiger Gedanke schoß mir durch den Kopf: Wie würde ein Raumfahrer reagieren, wenn er eine Broadway-Show sähe?

Nicht lange zuvor hatte ich das Broadway-Stück "South Pacific" gesehen [1949, fast 2.000 Aufführungen]. Ich konnte noch immer Ezio Pinzas brillante Stimme hören, als er „Some Enchanted Evening“ sang.

War Musik ein Teil des Lebens der Raumfahrer, oder wäre sie etwas Neues und Fremdartiges, vielleicht sogar vollkommen Abstoßendes für sie?

Sie könnten in einer kalten, intelligenten Art und Weise leben und denken, ohne den Anstrich dessen, was wir als Gefühle kennen. Für sie könnte unser Leben bedeutungslos und langweilig erscheinen. Wir selbst könnten ihnen mit unserem Äußeren grotesk vorkommen.

Aber in ihrem Fortschreiten muß es Kampf, Versuch und Irrtum, das Gefühl des Triumphes angesichts eines Erfolges gegeben haben. Sicherlich wären dies gefühlsmäßige Kräfte, die sich in den Rassen des Planeten widerspiegeln mußten. Vielleicht würden wir trotz einiger Unterschiede einen gemeinsamen Zug entdecken - das Streben denkender, intelligenter Wesen, besser zu werden.

Das Flugzeug landete und rollte zum Ausstiegs- und Entladungsareal.

Als ich die Gangway herunterging, wurde mir plötzlich etwas klar. Der letzte Rest von Furcht war verschwunden.

Es war keine persönliche Furcht vor den Besuchern aus dem Weltall. Es war eine egoistische Furcht vor den Auswirkungen auf mein Leben. Dies begriff ich jetzt.

Es dauert vielleicht noch lange, bevor sie versuchen werden, Kontakt zu uns aufzunehmen. Aber ich war überzeugt, wenn es soweit war, würde es sich um eine friedliche Mission handeln, nicht um ein Ultimatum. Es könnte sich sogar um die Mittel zur Beendigung von Kriegen auf der Erde handeln.

Aber ich hatte eine Art Anpassungsprozeß an diese Sache durchlaufen. Ich war durch sechs Monate der Vorbereitung gegangen, sechs Monate eines Weges von vollständiger Skepsis zu langsamer, endgültiger Akzeptanz.

Was, wenn ich damit durch Schlagzeilen konfrontiert worden wäre?

Selbst eine friedliche Kontaktaufnahme durch Wesen von einem anderen Planeten hätte tiefgreifende Auswirkungen auf unsere Welt. Die Story in TRUE könnte eine wichtige Rolle hinsichtlich solcher Auswirkungen spielen. Wenn sie sorgfältig abgefaßt wurde, könnte sie die Amerikaner auf eine offizielle Offenlegung vorbereiten helfen.

Aber wenn sie nicht in der geeigneten Form abgefaßt wurde, könnten wir [d.h. TRUE] die Büchse der Pandora öffnen.

16. KAPITEL

{138}An jenem Morgen entschieden wir bei TRUE endgültig, wie wir die Story behandeln wollten. Auf der Grundlage des Beweismaterials des Mantell-Vorfalles, des Chiles/Whitted-Berichts, Gormans Begegnung mit den mysteriösen Lichtern und anderer authentischer Fälle sowie Berichten von früheren Sichtungen wollten wir unsere hauptsächliche Schlußfolgerung vortragen: daß die fliegenden Untertassen interplanetarisch sind.

Als wir die Masse der Sichtungsberichte durchgingen, bemerkten Purdy und ich, daß einige Sichtungen nicht zum Muster der Weltraum-Beobachter paßten. Die meisten dieser Berichte stammten aus den südwestlichen Bundesstaaten, wo mit Lenkraketen experimentiert wurde.

Purdy stimmte Paul Redell zu, daß alle Langstrecken-Tests über Wasser oder unbewohnten Gegenden durchgeführt und alle denkbaren Geheimhaltungsvorkehrungen getroffen würden.

„Sie könnten Kurzstreckentests dort unten in New Mexico und Arizona durchführen, vielleicht in Texas“, sagte er, „aber sie würden niemals den Tod von Menschen riskieren, indem sie die Dinger überall fliegen ließen.“

„Sie haben bereits eine Strecke von 4.500 Kilometern für die längeren Tests festgelegt“, fügte ich hinzu, „sie erstreckt sich von Florida in den Südatlantik. Und die Navy-Raketen von Point Mugu werden in Richtung Pazifik hochgeschossen. Jedwede Lenkrakete, die über besiedelten Gebieten herunterkäme, wäre mit Sicherheit ein Unfall. Außerdem kann keine Rakete auf Erden diese großen Vorfälle erklären.“

Purdy nahm mit Blick auf Spekulationen über unsere Lenkraketenforschung [im Artikel] eine entschiedene Haltung ein:

„Nehmen Sie einmal an, Sie würden diese unbedeutenderen Vorfälle analysieren, die wie Raketentests aussehen. Sie könnten versehentlich etwas Wichtiges preisgeben wie ihre Reichweite und Geschwindigkeit. Denken Sie daran, was die Russen mit den Andeutungen über die Atombombe taten, die Washington herausließ.“ [Nicht Verlautbarungen von Washington, sondern Atomspione verrietten das Geheimnis an die Sowjets, beispielsweise Klaus Fuchs, der verhindern wollte, daß die USA allein diese zerstörerische Waffe besaßen.]

Schließlich wurde entschieden, daß wir die Lenkraketen kurz erwähnen wollten, zusammen mit der Tatsache, daß Militärs jedweden Zusammenhang mit den Untertassen in Abrede gestellt hatten.

„Ohnehin sind interplanetarische Reisen das Hauptthema“, sagte Purdy, „and der Mantell-Vorfall beweist schon für sich allein, daß wir von Raumschiffen aus beobachtet werden - dazu benötigen wir die alten Berichte gar nicht.“

Die Frage der Auswirkungen der Story beunruhigten uns beide. Akzeptierte die Öffentlichkeit, daß intelligentes Leben auf anderen Planeten existiert, hätte dies Folgen in fast jedem Bereich unserer Existenz - Wirtschaft, Verteidigung, Philosophie, sogar Religion. Natürlich war der unmittelbare Effekt wichtiger. Ich persönlich war der Meinung, daß die meisten Amerikaner selbst mit einer offiziellen Bekanntmachung ohne zu große Schwierigkeiten zurecht kämen. Aber ich könnte mich irren.

„Die einzige Orientierung - und dies ist nicht so gut - ist die Geschichte mit den ‚kleinen Männchen‘“, sagte Purdy, „viele Leute sind darüber in Aufregung geraten, aber sie scheinen doch eher interessiert als verängstigt zu sein.“

Die Geschichte der „kleinen Männchen von der Venus“ war eine Zeit lang Gesprächsthema gewesen. In der üblichen Version waren zwei fliegende Untertassen in der Nähe unserer südwestlichen Grenze gelandet. In diesem Raumschiff befanden sich mehrere seltsam gekleidete Männer, die nur ungefähr 90 cm groß waren. Alle drei waren tot. Als Ursache wurde gewöhnlich angegeben, daß sie nicht in der Lage waren, unsere Atmosphäre auszuhalten. Die Air Force, so wurde gesagt, hatte die Geschichte vertuscht, damit die Öffentlichkeit in kleinen Schritten mit der Wahrheit bekanntgemacht werden könnte. Obwohl sie alle Anzeichen eines ausgeklügelten Schwindels aufwies, hatten viele Zeitungen die Story ebenfalls gedruckt. Sie wurde sogar in Radiosendungen gebracht und als Tatsache hingestellt. Eine öffentliche Hysterie blieb jedoch aus.

„Es sieht so aus, als gehörten die Zeiten der Orson-Welles-Panik für die Leute der Vergangenheit an“, sagte ich zu Purdy.

„Aber es ist nichts Beängstigendes in dieser Geschichte“, wandte er ein, „die Besatzung war den Angaben nach tot, so daß jeder den Eindruck hatte, daß Weltraumbesucher eine Landung nicht überleben konnten. Aber was würde geschehen, wenn ein Raumschiff plötzlich über einer Großstadt - sagen wir New York - so tief herunterkäme, daß Millionen Menschen es sehen könnten?“

„Es könnte eine Panik verursachen,“ sagte ich.

Purdy schnaubte: „Es würde ein Wunder sein, wenn es nicht geschähe, es sei denn, die Menschen wären genügend vorbereitet! Wenn wir mit den reinen Tatsachen aufwarten und uns auf das Beweismaterial konzentrieren, wird der Ball ins Rollen kommen. Die Leute werden zumindest anfangen, darüber nachzudenken.“

Bevor ich mich nach Washington auf den Weg machte, erzählte ich Purdy von meinem kürzlichen Besuch im Pentagon. Ich hatte dort das Pressebüro der Air Force über TRUEs Absicht informiert, die Erklärung mit der Weltraumfahrt zu veröffentlichen. Niemand versuchte, mich davon abzubringen. Und mir wurde zum wiederholten Male gesagt, daß es keine Geheimhaltung gab und Projekt „Untertasse“ nichts festgestellt hatte, das die Sicherheit Amerikas bedrohte.

Diesmal hatte ich auch gefragt, ob die Unterlagen von Projekt „Untertasse“ zugänglich waren. Die Antwort lautete, daß diese Einrichtung in Wright Field [Zentrum flugtechnischer Forschung und Entwicklung] immer noch der Geheimhaltung unterlag, sowohl hinsichtlich der Unterlagen als auch der Fotografien. Dies war in der ersten Oktoberwoche [1949] gewesen.

Als ich fragte, ob es irgendwelche anderen Informationen über bereits öffentliche Vorfälle gab, war die Antwort wieder negativ. Der Abschlußbericht vom 27. April [1949] - so das Pressebüro - galt immer noch als einschlägige Bekanntmachung der Schlußfolgerungen und der Leitlinien der Air Force. Soweit man wüßte, wären keine anderen Erklärungen bezüglich der unidentifizierten Untertassen gefunden worden.

„Ich bin fest überzeugt“, sagte ich Purdy, „daß es eine offizielle Strategie des Durchsickernlassens gibt. Dies erklärt, warum [Verteidigungsminister] Forrestal unser Erdsatellitenprogramm ankündigte - lange bevor wir auch nur beginnen können, es zu bauen. Es würde ebenfalls jene Andeutungen im April-Abschlußbericht von Projekt ‚Untertasse‘ erklären.“

„Ich denke, wir werden als Versuchsballon benutzt“, sagte Purdy nachdenklich. „Wir haben sie wissen lassen, was wir zu tun beabsichtigen. Wenn sie uns daran hindern wollten, wäre dies ein Leichtes für die Air Force. Alles, was sie tun müßten, wäre, uns hinter vorgehaltener Hand reinen Wein einzuschenken und uns zu sagen, daß es unsere patriotische Pflicht wäre, darüber Schweigen zu bewahren - genauso wie sie es mit dem Uran und den Atomexperimenten während des Krieges praktizieren.“

Er hatte noch immer nicht den Namen der anderen Zeitschrift erfahren, die an der Untertassen-Geschichte arbeitete. Aber der Hinweis darauf schien verläßlich zu sein (er stellte sich später als wahr heraus), und von da an arbeiteten wir unter Hochdruck.

Als ich den Artikel schrieb, verwendete ich ausschließlich die authentischsten Sichtungsmeldungen der jüngsten Vergangenheit; alle Vorfälle fanden sich im Abschlußbericht der Air Force. Beim Mantell-Vorfall blieb ich bei der veröffentlichten Einschätzung der Größe des eigenartigen Objekts - ein rätselhaftes Schiff mit einem Durchmesser von 75 bis 90 Metern war verblüffend genug. Zuerst benutzte ich Mars, um unsere Weltraumerkundungspläne zu illustrieren. Aber Mars weckte die Assoziation der Orson-Welles-Panik. Die meisten Diskussionen über diesen Planeten hatten einen bedrohlichen Anstrich - vielleicht wegen seines kriegerischen Namens. [Mars (griech. Ares) war der Name des antik-römischen Kriegsgottes.]

Am Ende wechselte ich zu einem Planeten von Wolf 359 über. Der Gedanke an die acht Lichtjahre [Entfernung] würde einen tröstlichen Effekt auf nervöse Leser haben. Die Gefahr irgendeiner Masseninvasion würde äußerst gering erscheinen, wenn nicht unmöglich. Aber der Aspekt der Weltraumfahrt würde vor Augen stehen.

Der endgültig redigierte Artikel, der in der Verfasserzeile meinen Namen nannte, nannte die folgenden Schlüsse, zu denen TRUE gekommen war:

1. Seit 175 Jahren steht die Erde unter der systematischen Nahbeobachtung durch intelligente Beobachter von einem anderen Planeten.
2. Die Intensität dieser Beobachtung und die Häufigkeit der Besuche in der Atmosphäre der Erde sind seit den letzten zwei Jahren deutlich gestiegen.
3. Die Flugkörper, die für diese Beobachtung und den interplanetarischen Verkehr durch die Beobachter verwendet werden, sind folgendermaßen klassifiziert worden:

Typ I: kleines, unbemanntes Fluggerät von der Form einer runden Scheibe, ausgerüstet mit einer Art Fernsehen oder Impulsübermittler

Typ II: sehr große, metallische, scheibenförmige Flugmaschine, die nach dem Helikopterprinzip operiert

Typ III: zeppelinförmige, flügellose Flugmaschine, die in der Erdatmosphäre in Übereinstimmung mit der Prandtl'schen Antriebtheorie operiert

4. Die feststellbaren Beobachtungs- und Erkundungsmuster der sogenannte fliegenden Scheiben variiert nicht wesentlich von wohlwogeneren amerikanischen Plänen für die Weltraumerkundung, die erwartungsgemäß in den nächsten fünfzig Jahren beginnen wird. Es gibt jedoch gute Gründe, davon auszugehen, daß eine andere Rasse denkender Lebewesen uns mehr als zwei Jahrhunderte voraus ist.

Nach dieser Aufzählung fügte ich einen kurzen Kommentar über die Möglichkeit von Lenkraketen hinzu und die Tatsache, daß die Air Force [Lenkraketen] in überzeugender Weise als Erklärung verneint hatte. Wie Purdy vorgeschlagen hatte, ließ ich zehn geringfügigere Vorfälle weg, die meiner Vermutung nach mit der Lenkraketenforschung zusammenhängen konnten. Wenn die Veröffentlichung der Fakten über Weltraumfahrt half, die Aufmerksamkeit von irgendwelchen geheimen Tests abzulenken - um so besser.

„TRUE akzeptiert die offizielle Verneinung irgendeines geheimen Fluggeräts“, konstatierte ich, „weil die Indizien dies untermauern, insbesondere die weltweiten Sichtungen, die eine solche Überzeugung nicht stützen.“

Die meisten Leser würden natürlich wissen, daß Lenkraketenexperimente im Gange waren und TRUE sich dessen bewußt war. Aber unser Hauptzweck wäre erreicht.

Die Tatsache, daß die Erde von Lebewesen eines anderen Planeten beobachtet wurde, legte der Artikel ohne Einschränkung dar. Einige Leser würden natürlich sogar die Tatsache zurückweisen, daß die Untertassen existieren. Andere würden an der Vorstellung festhalten, daß die von der Erde stammten. Aber die Masse des Beweismaterials würde den größten Teil der Leser zum Nachdenken bewegen; zumindest würde sie eindringlich nahelegen, daß wir, Männer und Frauen auf der Erde, nicht die einzigen intelligenten Wesen im Universum waren.

Als der Artikel fertig war, probierten wir ihn an TRUES Belegschaft aus, darauf an einer handverlesenen Gruppe, die über unsere Recherchen nichts gewußt hatte. Ein Herausgeber faßte die durchschnittliche Beurteilung so zusammen:

„Der Artikel wird zu lebhaften Diskussionen führen, aber die Art und Weise, wie er abgefaßt ist, dürfte keine Panik auslösen.“

Die Januar-Ausgabe, in der Artikel erschien, sollte kurz nach Weihnachten an den Zeitungsständen ausliegen. Ich war mit meiner Familie nach Ottumwa/Iowa gefahren, um die Ferien mit meiner Mutter und meiner Schwester zu verbringen. Während ich dort war, wurde der Artikel unerwartet im Radio besprochen.

Frank Edwards, Moderator des Mutual Network Radio, machte den Anfang. Ihm folgten Walter Winchell, Lowell Thomas, Morgan Beatty and die meisten anderen Radiomoderatoren. Rasch griffen es die Nachrichtenagenturen auf, und einige Zeitungen brachten es in einem Leitartikel.

Die Resonanz war viel stärker, als ich erwartet hatte. Ich rief einen Reporter in Washington an, dessen Verbindungen bis ins Pentagon reichen.

„Die Air Force ist in heller Aufregung“, erzählte er mir, „sie wußten, daß Ihr Artikel herauskommen würde, aber niemand dachte, daß er einen solchen Wirbel machen würde. Ich glaube, sie befürchten eine Hysterie. Sie werden mit Telegrammen und Telefonanrufen bombardiert.“

In dieser Nacht, als ich für meine Rückreise nach Osten packte, berichtete er mir per Telefon über den letzten Stand der Dinge.

„Sie sind im Begriff, die ganze Sache in Abrede zu stellen“, sagte er, „aber ich habe jemanden vom Pressebüro [im Pentagon] sagen hören, daß dies vielleicht nicht ausreicht - sie versuchen, einen Weg ausfindig zu machen, der alles rasch im Keime erstickt.“

Am nächsten Tag, als ich in Chicago den Zug wechselte, sah ich die Pressemitteilung der Air Force. Sie stammte vom 27. Dezember 1949. Ohne daß TRUE genannt wurde, stellte die Air Force entschieden in Abrede, irgendeinen Beweis für die Existenz der fliegenden Untertassen zu haben. Nach der Überprüfung von 375 Sichtsberichten - so die Pressemitteilung - hätte Projekt „Untertasse“ herausgefunden, daß sie verursacht worden wären durch:

1. *Mißinterpretation verschiedener konventioneller Objekte*
2. *eine milde Form der Massenhysterie oder „kriegsbedingte Nervosität“*
3. *Individuen, die solche Meldungen fabrizieren - aus Jux oder Publizitätssucht*

Die Beurteilung der Berichte über unidentifizierte fliegende Objekte, so die Air Force, ergibt, daß sie keine direkte Bedrohung der nationalen Sicherheit der Vereinigten Staaten darstellen.

Dann kam der entscheidende Satz: Projekt „Untertasse“, so die Air Force, war beendet worden, da alle Sichtsberichte eine Erklärung gefunden hätten.

Es war klar, daß die Veröffentlichung in aller Eile geschehen war. Sie widersprach dem ausführlichen Projekt-„Untertasse“-Abschlußbericht auf ganzer Linie, der acht Monate zuvor herausgegeben worden war und bleibende Wachsamkeit gefordert hatte, nachdem eingestanden wurde, daß die wichtigsten Vorfälle ungeklärt geblieben waren. Jeder, der mit der Situation vertraut war, sah die Diskrepanz sofort.

Von Washington flog ich nach New York und fand TRUE in Aufruhr. Ferngespräche liefen ein, Briefe über fliegende Untertassen überschwemmten den Postraum, Reporter bedrängten Purdy, um mehr Informationen zu bekommen.

Eine eilige Analyse der ersten hundert Briefe zeigte einen Trend, den spätere Postsendungen bestätigten. Weniger als 5 % der Leser machten den Artikel lächerlich. Zwischen 15 und 20 % sagten, sie wären nicht überzeugt; einige wenige davon gaben zu, daß sie das Beweismaterial nicht widerlegen könnten. Ungefähr die Hälfte der Leser akzeptierte die Möglichkeit; davon sagten die meisten, daß sie keinen Grund sahen, weshalb andere Planeten nicht bewohnt sein sollten. Der Rest - zwischen 25 und 30 % - erklärte, vollständig überzeugt worden zu sein.

Sogar die Nichtgläubigen baten um mehr Informationen. Der Intelligenzgrad des durchschnittlichen Briefes war erfreulich hoch. Es kamen Kommentare von Wissenschaftlern, Ingenieuren, Verkehrs- und Privatpiloten, Professoren, Militäroffizieren und einer ganzen Bandbreite anderer Personen, einschließlich einer höheren Anzahl von Frauen, als die Leserschaft von TRUE gewöhnlich aufweist.

Mehrere vertrauliche Hinweise waren eingegangen, als ich zurückkehrte. Die meisten von ihnen stammten von gewöhnlich verlässlichen Quellen. Man gab uns Belege dafür, daß Projekt „Untertasse“ immer noch aktiv war. Da der wahre Code-Name des Projektes nicht „Untertasse“ war, konnte es fortgeführt werden, ohne die Presseveröffentlichung der Air Force Lügen zu strafen. Dieselbe Information erhielten wir in den folgenden zwei Wochen von einem Dutzend Quellen. Man sagte uns ferner, daß die Anzahl der Vorfälle nicht 375, sondern 722 betrug.

In der Zwischenzeit hatten sich mehrere Astronomen - pro und contra - öffentlich zu Wort gemeldet. Einer von Ihnen war Dr. Dean B. McLaughlin von der Universität von Michigan.

„Niemand weiß bis jetzt, um was es sich bei den Untertassen handelt“, sagte Dr. McLaughlin, „sie könnten alles sein, und ich bin bereit, mich überzeugen zu lassen, sobald Beweismaterial präsentiert wird.“

Dr. Bart J. Bok von Harvard [private Elite-Universität in Cambridge/Massachusetts] hielt sich heraus: „Es ist wohl so“, sagte er, „daß alle möglichen Dinge im Weltraum umhertreiben. Aber ich bin nicht überzeugt, daß Untertassen irgend etwas Unirdisches darstellen.“

Ein anderer Harvard-Astronom, Dr. Armin J. Deutsch, versetzte TRUE und mir einen indirekten Seitenhieb: „Ich denke, daß niemand - einschließlich der Astronomen - genügend Wissen über sie hat, um sich irgendein Urteil über sie erlauben zu können.“

Danach erfolgte der Kommentar von Dr. Carl F. von Weizsäcker - daß Milliarden von Sternen Planeten haben und davon wiederum viele bewohnt sein könnten.

Innerhalb weniger Tage sammelte sich bei uns ein riesiger Stapel von Zeitungsausschnitten an, wovon einige TRUE unterstützten, andere uns verhöhnten. Mitten darin las ich die Stellungnahmen von Wissenschaftlern über die neue universelle Feldtheorie von Einstein, die ungefähr zur der Zeit in Druck gegangen war, als True an den Zeitungsständen erschien. Eine Erörterung von Lincoln Barnett, Autor von *The Universe and Dr. Einstein*, erklärte die elementare Voraussetzung, daß Gravitation und elektromagnetische Kraft untrennbar sind. Als ich es las, dachte ich daran, was Redell gesagt hatte. Wenn die Gravitation eine Manifestation der elektromagnetischen Kraft ist - war es dann möglich, daß eine fortgeschrittene Rasse einen Weg - so einzigartig wie die Spaltung des Atoms - gefunden hatte, die Gravitation zu verändern und zu nutzen?

Es geschah während dieser angespannten Tage, daß wir die White Sands-Geschichte herausfanden. Und damit löste sich auch ein anderes Rätsel - nämlich die Identität der Zeitschrift, von der wir fürchteten, daß sie uns zuvorkommen könnte.

Das Rennen war knapper gewesen, als uns bewußt war. Die Herausgeber einer nationalen Zeitschrift hatten von Commander McLaughlin und den Sichtungen in White Sands erfahren. Zwei Redakteure hatten die Einzelheiten sorgfältig recherchiert. Überzeugt, daß der Sichtsungsbericht akkurat war, beabsichtigten sie, die Story in einer Vorabausgabe zu bringen.

Da TRUE mit der Weltraumfahrt-Story zuerst erschienen war, waren die Herausgeber mit der Veröffentlichung des Sichtsungsberichts von McLaughlin in unserer März-Ausgabe einverstanden. Die elementaren Fakten stimmten ziemlich genau mit dem überein, was Redell mir erzählt hatte.

Die ellipsenförmige Untertasse war in einer Höhe von 84 km verfolgt worden, und ihre Geschwindigkeit betrug ca. 7 km pro Sekunde. Dies bedeutete 27.000 km/Std. und war damit noch schneller, als Redell gesagt hatte. Die eigenartige Flugmaschine, mehr als 30 m lang, war so schnell aufgestiegen, wie Marvin Miles [Luftfahrt-Autor in Los Angeles, siehe 12. Kapitel] es beschrieben hatte - ein Höhengewinn von fast 30 km in 10 Sekunden.

Kommandant McLaughlin brachte in seinem Artikel die Überzeugung zum Ausdruck, daß das Objekt ein Raumschiff von einem anderen Planeten war und von beseelten, intelligenten Wesen gesteuert wurde. Er beschrieb ferner zwei kleine runde Objekte, ungefähr 50 cm im Durchmesser, die neben einer Navy-Rakete aufgestiegen waren. Nachdem sie sie einen Augenblick lang umkreist hatten, beschleunigten beide Scheiben, ließen die rasende Rakete hinter sich und verschwanden.

Nach der Auffassung von Kommandant McLaughlin kamen die Untertassen vom Mars. Er wies darauf hin, daß Mars am 16. Juli 1945 in einer Stellung war, von der die Oberfläche der Erde gut zu sehen war, und er glaubt, daß der Blitz des ersten Atombombentests in Alamogordo - nicht weit von White Sands entfernt - von mächtigen Teleskopen [auf dem Mars] erfaßt wurde.

Während der ersten Januarwoche erschien ich in der Radiosendung „Wir, das Volk“ mit Lieutenant George Gorman. Wenn ich Gorman vor den Proben sah, schien er merkwürdig verkrampft. Ich hatte das Gefühl, daß er gewarnt worden war, nicht zuviel auszulaudern. Während der Proben änderte er seine Zeilen in der Vorlage. Als die Autoren wegen eines Punktes Einwendungen hatten, sagte Gorman zu ihnen:

„Ich kann nur das sagen, was in meinem veröffentlichten Sichtsungsbericht stand - nicht mehr.“

Am Tag vor der Sendung sagte mir ein Mitarbeiter der Radiostation, er wäre angewiesen worden, ein Dementi der Air Force einzufügen. Am Nachmittag erfuhr ich, daß die Air Force beabsichtigte, die Sendung zu überwachen.

Mittlerweile brachte eine AP-Story eine weitere Mitteilung der Air Force. Im Pentagon sollte das ehemals geheime Projekt „Untertasse“ Journalisten zugänglich gemacht und Fragen zu allen Untertassen-Sichtungsbereichen beantwortet werden.

Kurz nach meiner Rückkehr nach Washington sah ich einen Artikel des INS [*International News Service*, Nachrichtenagentur], der weite Verbreitung fand. Es war ein Interview mit Major Jerry Boggs, einem Geheimdienstoffizier von Projekt „Untertasse“, der als Verbindungsoffizier zwischen Wright Field und dem Pentagon fungierte. Major Boggs war um detaillierte Erklärungen hinsichtlich der Vorfälle gebeten worden, die die Piloten Mantell, Chiles/Whitted und Gorman betrafen.

Die Erklärungen, die Major Boggs gab, erstaunten mich. Ich griff nach dem Telefonhörer und rief das Informationsbüro der Air Force an. Nach einigem Hin und Her wurde mir mitgeteilt, daß Major Boggs sich in einer seine Versetzung nach Deutschland betreffenden Sitzung befand. Ein Interview wäre so gut wie unmöglich.

„Er fand ja auch die Zeit, mit INS zu sprechen“, wandte ich ein, „alles, was ich möchte, sind dreißig Minuten.“

Später arrangierte Jack Shea, ein ziviler Pressebeamter, den ich seit einiger Zeit kannte, das Treffen. Ich sollte außerdem mit General Sory Smith, dem stellvertretenden Leiter des Informationsbüros der Air Force, sprechen.

Major Jesse Stay, ein Mitarbeiter der Presseabteilung, brachte mich zum Büro von General Smith. Beide, Jesse und Jack Shea - angenehme, zuvorkommende Burschen, die mir in der Vergangenheit geholfen hatten - versuchten ernsthaft, mich davon zu überzeugen, daß die Untertassen nicht existierten. Jesse versuchte es noch immer, als Major Boggs hereinkam.

Boggs sah aus wie ein Mann in den Zwanzigern, jünger, als ich erwartet hatte. Er war ein strammer, gut gebauter Mann mit einer wachsamen Miene. Zwei Reihen von Bändern bezeugten, daß er im Krieg Dienst getan hatte. Als Jesse Stay mich vorstellte, sah Boggs mich forschend an. Vielleicht gehörte dies üblicherweise zu seiner Art der Einschätzung von Menschen, die er traf. Aber durch unser ganzes Gespräch hindurch hatte ich das deutliche Empfinden, daß er auf der Hut war.

Ich hatte mir einige Fragen aufgeschrieben, aber zuerst sprach ich den INS-Artikel an.

„Sind Sie, was den Mantell-Vorfall betrifft, richtig zitiert worden?“ fragte ich.

Major Boggs bejahte und sah mir direkt in die Augen: „Captain Mantell verfolgte den Planeten Venus.“

Es war so unglaublich, daß ich mit dem Kopf schüttelte. „Major, Venus war praktisch unsichtbar an jenem Tag, wir haben dies von Astronomen überprüfen lassen. Ist dies die offizielle Erklärung der Air Force?“

Boggs bejahte wieder, und seine Augen wandten sich nicht von meinem Gesicht ab. Ich sah zu General Sory Smith hinüber, dann zurück zu dem Geheimdienstmajor.

„Dies steht in direktem Widerspruch zum Projekt-„Untertasse“-Abschlußbericht. Im April vorigen Jahres wurde nach einer Überprüfung von fünfzehn Monaten gesagt, daß es mit Sicherheit nicht Venus war; es blieb unidentifiziert.“

Boggs sagte langsam und unerschütterlich: „Die Sache wurde nach dem Abschlußbericht noch einmal überprüft.“

„Warum diese erneute Überprüfung, nach fünfzehn Monaten?“ fragte ich, „man muß die Ergebnisse schon damals nach Fehlern durchgesehen haben.“

Falls meine Frage Boggs ärgerte, gab er dies nicht zu erkennen.

„Es gibt keine andere mögliche Erklärung“, sagte er, „Mantell verfolgte Venus.“

17. KAPITEL

Nach Boggs letzter Antwort hatte ich einen Moment lang den Impuls, das Interview zu beenden. Ich hatte das Gefühl, einer Sphinx ins Gesicht zu sehen - einer verschwiegenen, höflichen Sphinx in Air Force-Uniform.

Ich wußte nun, warum Major Jerry Boggs für diesen überaus wichtigen Posten eines Bindeglieds zum Projekt [„Untertasse“] in Wright Field - ausgewählt worden war. Niemand würde diesen Mann jemals bei einer unkontrollierten Bemerkung erwischen, gleichgültig, welches Geheimnis er zu verbergen angewiesen wurde. Und es steckte mehr als das Ergebnis des Geheimdiensttrainings der Air Force dahinter. Sein Auftreten und seine Stimme vermittelten Überzeugtheit. Er würde jeden überzeugen, der die Godman Field-Tragödie nicht sorgfältig analysiert hätte.

Ich machte noch einen Versuch: „Glauben die Godman Field-Augenzeugen - Colonel Hix und die anderen - an die Venus-Erklärung?“

„Ich habe sie nicht gefragt“, sagte Boggs, „daher weiß ich es nicht.“

„Was ist mit dem Chiles/Whitted-Vorfall?“ fragte ich. „Sie sind mit der Äußerung zitiert worden, daß sie einen Meteor sahen - einen Boliden [großer, besonders heller Meteor], der in einem Funkenregen explodierte.“

„Das ist richtig“, sagte Boggs.

„Und Gorman verfolgte einen beleuchteten Ballon?“

Wieder nickte der Geheimdienstmajor. Ich wies darauf hin, daß alle drei Vorfälle im Abschlußbericht der Air Force vom April als unidentifiziert geführt wurden.

„Sie bearbeiteten die Vorfälle mehrere Monate lang“, sagte ich, „sind neue Tatsachen bekannt geworden?“

Boggs sagte ruhig: „Man hat gerade eine abschließende Analyse gemacht, und dabei ergaben sich die genannten Erklärungen.“

Wir sahen uns einen Moment lang an. Major Boggs wartete geduldig. Ich begann zu begreifen, wie sich ein Anwalt mit einem unerschütterlichen Zeugen fühlen mußte. Und Boggs nicht nachlassende Höflichkeit begann mich verlegen zu machen.

„Major“, sagte ich, „ich hoffe, Sie verstehen, daß es nichts Persönliches ist. Falls man Sie als Geheimdienstoffizier angewiesen hat, bestimmte Antworten zu geben ...“

Er lächelte zum erstenmal: „Es ist alles in Ordnung - ich verstecke nichts. Es gibt nur einfach kein solches Ding wie eine fliegende Untertasse, soweit wir wissen.“

„Man hat uns gesagt“, entgegnete ich, „daß Projekt ‚Untertasse‘ nicht beendet wurde, sondern nur seinen Code-Namen geändert hat.“

„Das ist nicht der Fall“, sagte Boggs betont, „die Verträge sind beendet worden, und das gesamte Personal ist anderen Aufgaben zugewiesen worden.“

„Dann war die Ankündigung nicht durch TRUES Artikel verursacht?“

General Smith und Major Jesse Stay schüttelten rasch mit dem Kopf. Boggs beugte sich vor und sah mich ernst an:

„Tatsächlich haben wir die Untersuchung bereits Monate zuvor beendet - etwa Ende August oder Anfang September. Wir haben es nur nicht geschafft, es anzukündigen.“

„Letzten Oktober“, sagte ich, „hat man mir gesagt, daß die Untersuchung noch im Gange sei. Es hieß, es gäbe keine neuen Erklärungen zu den genannten Vorfällen.“

„Das Pressebüro war noch nicht informiert worden“, erklärte Boggs schlicht.

„Es kommt mir sehr seltsam vor“, sagte ich. „Im April forderte die Air Force noch die Wachsamkeit der Zivilbevölkerung. Es hieß, das Projekt wäre neu, ein großer Teil der Arbeit noch zu erledigen.“

Jesse Stay schaltete sich ein, bevor Boggs antworten konnte.

„Don, die Presseabteilung wird die Schuld auf sich nehmen müssen. Der Abschlußbericht wurde nicht sorgfältig geprüft. Es gab einige unlogische Äußerungen darin.“

Dies war eine unglaubliche Bemerkung. Ich war sicher, Jesse wußte dies.

„Aber die von Ihnen genannten Fallberichte kamen von Wright Field. Noch am 27. April 1949 waren die größeren Vorfälle offiziell ungelöst. Dann, im August oder Anfang September, klärte sich die Sache auf, nach dem, was Major Boggs sagt. Das ist ziemlich schwer zu glauben.“

Niemand entgegnete etwas auf meine Äußerung. Major Boggs wartete höflich auf die nächste Frage. Ich nahm meine Liste hoch. Der Rest des Interviews verlief in direkter Frage-und-Antwort-Form.

Frage: Wissen Sie von den White Sands-Vorfällen im April 1948? Über die Commander R. B. McLaughlin Meldeberichte einreichte?

Antwort: Ja, wir überprüften die Berichte. Wir glauben eben nicht, was darin steht.

Frage: Einer der Augenzeugen war Charles B. Moore, der Leiter des Navy-Projektes zur Erforschung kosmischer Strahlung in Minneapolis. Er gilt als ein sehr achtbarer Ingenieur. Wußten Sie, daß er den ersten Meldebericht bestätigt - den über die Untertasse in 79 km Höhe mit einer Geschwindigkeit von 1.500 km/Std.?

Antwort: Ja, ich wußte davon. Wir glauben, daß er sich geirrt hat, wie die anderen.

Frage: Moore sagt, es war mit absoluter Sicherheit keine Halluzination. Er meint, es sollte eine eingehende Untersuchung stattfinden.

Antwort: Wir haben eine Untersuchung durchgeführt. Wir glauben schlichtweg nicht, daß sie irgend etwas sahen.

Frage: Könnte ich die vollständigen Unterlagen dieses Falles sehen? Und auch die Unterlagen des Mantell-, des Gorman- und des Eastern Airlines-Vorfall?

Antwort: Dafür bin ich nicht zuständig.

Frage: Wenn Projekt "Untertasse" beendet wurde, sollten alle Akten zugänglich sein.

Antwort: Die Zusammenfassungen wurden freigegeben, und diese können Sie sehen.

Frage: Nein, ich meine die Unterlagen selbst. Gibt es irgend einen Grund, sie mir nicht zu zeigen?

Antwort: Es wäre sehr viel Material durchzugehen. Jeder Vorfall hat eine eigene Rubrik, und einige von ihnen sind ziemlich umfangreich.

Frage: Es waren insgesamt 722 Vorfälle, nicht wahr?

Antwort: Nein, nicht annähernd so viele.

Frage: Dann ist die Gesamtzahl 375 - ich meine, die von Projekt "Untertasse" aufgezählten Vorfälle?

Antwort: Es sind ein paar mehr - so um die vierhundert. Ich kenne die genaue Anzahl nicht.

Frage: Man hat mir gesagt, daß Projekt "Untertasse" veranlaßt hatte, daß die Air Force eine Sonderorder an die Piloten erließ, die fliegenden Untertassen zu jagen. Ist dies richtig?

Antwort: Ja, es ist richtig.

Frage: Schloß dies Piloten der National Guard ein?

Antwort: Ja. Als das erste Projekt begann, fliegende Untertassen zu untersuchen, waren wir natürlich daran interessiert, eines der Dinger in die Hände zu bekommen. Wir sagten den Piloten, sie sollten alles in ihrer Macht tun, auch wenn sie eines dabei sozusagen am Schwanz zu packen hätten.

Frage: Waren irgendwelche dieser Flugzeuge bewaffnet? {151}

Antwort: Nur wenn sie wegen eines anderen Auftrags bewaffnet waren, beispielsweise aufgrund einer Schießübung.

Frage: Wir haben von einem Vorfall gehört, bei dem Kampfflugzeuge eine Untertasse bis in große Höhen verfolgten. Eines davon schoß seine Bordkanonen darauf ab.

Antwort: Sie müssen die Sache in New Jersey meinen. Das Flugzeug war aus einem anderen Grund bewaffnet.

Frage: Nein, ich meine den Vorfall, der von Luke Field gemeldet wurde. Drei Kampfflieger stiegen auf, wenn die uns berichtete Geschichte richtig ist. Offensichtlich wirbelte die Sache einigen Staub auf. Das war damals 1945.

Antwort: Kann sein. Ich weiß es nicht.

Frage: Was hat es mit dem New Jersey-Vorfall auf sich?

Antwort: Ich möchte nicht länger über irgendwelche Vorfälle sprechen, ohne die Unterlagen hier zu haben.

Frage: Hat Projekt "Untertasse" die geheimen Aufnahmen veröffentlicht?

Antwort: Was für Aufnahmen? Es gab keine, durch die sich irgend etwas Nennenswertes ergab. Vielleicht ein halbes Dutzend. Sie zeigten nichts, lediglich Flecken auf dem Film oder Wetterballons in der Ferne.

Frage: Was den Kenneth Arnold-Vorfall betrifft - haben nicht ein paar Forstbeamte seinen Meldebericht bestätigt?

Antwort: Es gab einige Leute, die behaupteten, sie hätten dieselben Scheiben gesehen. Aber wir haben später herausgefunden, daß sie im Radio darüber gehört hatten.

Frage: Haben sie nicht einige Zeichnungen angefertigt, die mit Arnolds übereinstimmten?

Antwort: Darüber habe ich nichts gehört.

Frage: Ich würde gern einen Augenblick zum Mantell-Vorfall zurückkehren. Wenn Venus so hell war - Mantell hat ja bekanntlich von einem riesigen metallischen Objekt gesprochen - warum hat nicht der Pilot, der später die Suche durchgeführt hat ...

Antwort: Es war Venus, das steht fest. Aber ich kann mich nicht an alle Einzelheiten erinnern ohne die Fallunterlagen.

Frage: Noch eine Frage, Major. Sind von Wright Field irgendwelche Meldungsberichte eingegangen, seit Projekt „Untertasse“ beendet wurde? Es gab einen Fall nach dem entsprechenden Datum, eine Passagierflugzeugbesatzung ...

An diesem Punkt schaltete sich Major Jesse Stay ein.

„Es liegt jetzt alles in den Händen der lokalen Kommandanten. Wenn sie Meldungen über irgend etwas Ungewöhnliches erhalten wollen - in Ordnung. Und wenn sie eine Untersuchung durchführen wollen, ist dies ihre Entscheidung. Aber die Meldeberichte werden von keinem Projekt-„Untertasse“-Team überprüft. Das ist endgültig nicht mehr der Fall.“

Das war's endlich, es war ein wenig wie im Gerichtssaal gewesen, und ich war froh, daß das Interview zu Ende war. Major Boggs war so unerschütterlich wie vorher geblieben. Ich entschuldigte mich für die Vielzahl an Fragen und dankte ihm, daß er dafür Verständnis gezeigt hatte.

„Es war interessant, Ihren Standpunkt zu erfahren“, sagte er. Er lächelte, immer noch die höfliche Sphinx, und ging hinaus.

Nachdem Boggs hinausgegangen war, sprach ich mit General Smith allein. Ich sagte ihm, ich wäre nicht überzeugt.

„Ich würde gern alle Unterlagen über die von mir genannten Vorfälle einsehen“, erklärte ich, „außerdem würde ich gern mit dem letzten kommandierenden Offizier oder leitenden Geheimdienstoffizier von Projekt ‚Untertasse‘ sprechen.“

„Wer der leitende Offizier war, weiß ich nicht“, sagte General Smith, „möglicherweise wurde er bereits versetzt. Aber ich sehe keinen Grund, warum Sie die Unterlagen nicht sehen sollten. Ich werde in Wright Field anrufen und Ihnen dann Bescheid geben.“

Ich wollte mich gerade zum Gehen wenden, als er mir bedeutete, mich zu setzen.

„Ich kann Ihre Empfindungen hinsichtlich des Mantell-Berichts verstehen“, sagte General Smith ernst, „ich kannte Tommy Mantell sehr gut. Und Colonel Hix war einer meiner Klassenkameraden. Ich weiß, daß keiner von beiden zu denen gehört, die Halluzinationen haben. Dieser Fall überzeugte mich, zuerst.“

„Sie glauben, Venus ist die richtige Lösung?“ fragte ich ihn.

Er schien überrascht: „Es muß so sein, wenn Wright Field es sagt.“

Als ich zur Presseabteilung zurückging, fragte ich Jack Shea nach den Fallberichts-zusammenfassungen, die Boggs erwähnt hatte. Er besorgte sie für mich - zwei Loseblätter-Sammlungen vervielfältigter Unterlagen in schwarzen Einbänden. Das waren also die „geheimen Unterlagen“!

Gegenüber der Halle, im Pressebüro, öffnete ich aufs Geratewohl einen der Einbände. Das erste, was ich sah, war dies:

„Ein Meteorologe sollte die ungefähre Energie berechnen, die nötig ist, um Wolken soweit zu verdampfen, wie sich dies in den 26 Photographien des Vorfalls zeigt.“

Photographien.

Major Boggs hatte gesagt, es gäbe keine wichtigen Bilder.

Ich steckte mir die Einbände unter den Arm und ging hinaus zu meinem Auto. Vielleicht enthielten diese Unterlagen mehr, als Boggs bemerkt hatte. Aber es war nicht wahrscheinlich. Als Verbindungsoffizier sollte er eigentlich alle Erklärungen kennen. Ich war ziemlich sicher, daß es der Fall war.

Aber ich war ebenso sicher, daß es nicht die Erklärungen waren, die er mir gegeben hatte.

18. KAPITEL

In jener Nacht sah ich die „Zusammenfassungen“ von Projekt „Untertasse“ durch. Es war eine seltsame Erfahrung.

Der erste Fall, den ich mir vornahm, war der Mantell-Vorfall. Nichts, was Boggs gesagt hatte, änderte meine feste Überzeugung. Ich wußte, daß Venus nicht die Erklärung war, und ich war sicher, daß Boggs dies ebenfalls wußte.

Der Godman Field-Vorfall war als Fallbericht 33 aufgelistet. Der Bericht erwähnt auch die Lockbourne Air Base-Sichtung. Wie bereits gesagt, wurde dasselbe merkwürdige Objekt - oder ein ähnliches - beobachtet, wie es mit 750 km/Std. über Lockbourne Field flog. Außerdem wurde es an anderen Orten in Ohio gesichtet.

Schon der erste Satz des Fallberichts 33 zeigte einen entschiedenen Versuch, das von Mantell verfolgte Objekt wegzu erklären:

„Besondere Aufmerksamkeit sollte auf alle möglichen astronomischen Körper oder Phänomene gerichtet werden, die dazu dienen könnten, das Objekt oder die Objekte zu identifizieren.“

(Es ist schon in einem früheren Kapitel einiges aus dem endgültigen Abschlußbericht von Projekt „Untertasse“ bezüglich Mantell zitiert worden. Ich wiederhole einige Absätze, die die Erklärung von Major Boggs einschätzen helfen.)

Es folgen die offiziellen Statements des Projekt-Astronomen:

„Am 7. Januar 1948 leuchtete Venus mit weniger als ihrer halben Leuchtkraft. Jedoch unter ungewöhnlich guten atmosphärischen Bedingungen und vor direkter Sonneneinstrahlung geschützten Augen könnte Venus als extrem winziger heller Lichtpunkt zu sehen sein. Es ist möglich, ihn am Tage zu sehen, wenn man genau weiß, wohin man schauen muß. Natürlich sind die Chancen, zum richtigen Punkt zu sehen, sehr gering.“

„Es ist inoffiziell berichtet worden, daß das Objekt ein Navy-Ballon zur Erforschung kosmischer Strahlung war. Wenn dies belegt werden kann, wäre es als Erklärung zu bevorzugen. Wenn sich jedoch die Meldeberichte von anderen Orten auf dasselbe Objekt beziehen, müßte sich ein derartiger Ballon ziemlich hoch befunden haben, zwischen ca. 40 bis 75 km hoch, um fast gleichzeitig an 260 km auseinander liegenden Orten deutlich gesehen werden zu können.“

Dies schloß die Ballon-Version absolut aus, wie der Ermittler durchaus realisierte. Daß er an dieser Stelle die Raumschiff-Erklärung erwogen haben mußte, zeigt sich deutlich an folgendem Satz:

„Wenn alle Meldeberichte sich auf ein und dasselbe Objekt bezogen, könnte nach Auffassung des Ermittlers für diese annähernd gleichzeitigen Sichtungen kein menschengemachtes Objekt groß genug und weit genug entfernt sein.“

Der nächste Absatz dieses Projekt-„Untertasse“-Abschlußberichts vernichtete praktisch Major Boggs Äußerung, daß Venus die einzige Erklärung war:

„Es ist jedoch höchst unwahrscheinlich, daß zufällig so viele unabhängige Personen versucht haben sollten, den Planeten Venus am Tageshimmel zu sehen. Es erscheint daher sehr viel wahrscheinlicher, daß mehr als ein Objekt im Spiel war. Die Sichtungen betrafen vielleicht zwei oder mehr Ballons (oder Flugzeuge,) oder sie betrafen Venus (in dem tödlichen Fall) sowie Ballons ... Eine solche Hypothese schließt jedoch mit Notwendigkeit zumindest zwei andere Objekte außer Venus ein, und es ist mit Sicherheit ein Zufall, daß so viele Personen sich ausgerechnet diesen einen Tag dafür aussuchten, durch ein normales Objekt in der Luft in Verwirrung zu geraten (und zwar derart, daß sie die Sache meldeten).“

An einer späteren Stelle in den Zusammenfassungen fand ich einen Bericht, der außerordentlich bedeutsam für den Mantell-Vorfall war. Dies war Fallbericht 175, in dem derselbe [astronomische] Berater versucht, eine seltsame Tagessichtung in Santa Fe/New Mexico zu erklären.

Einer der Beobachter von Santa Fe beschrieb das mysteriöse Objekt in der Luft als rund und extreme hell, „wie eine Münze am Himmel“. Der Ermittler von Projekt „Untertasse“ hat dazu folgendes zu sagen:

„Die Größe des Planeten Venus betrug -3.8 (ungefähr so wie am 7. Januar 1948). Er könnte bei Tageslicht sichtbar gewesen sein. Er würde jedoch eher einem winzigen Lichtpunkt gleichen als einer Münze. Es erscheint unwahrscheinlich, daß er überhaupt bemerkt werden würde ... In Anbetracht der Abweichungen der beiden Meldeberichte erwähne ich den Mond in der Phase des Zunehmens; bei Tage ist dies ungewöhnlich, und die meisten Menschen sind nicht daran gewöhnt, so daß sie es nicht identifizieren können. Obwohl dieser Hypothese in den Meldeberichten wenig entspricht, ist sie erwähnenswert. Es erscheint viel wahrscheinlicher, daß in diesem Fall irgendeine Art von Ballon das Objekt war.“

Die Vorfälle von Godman Field und Santa Fe waren fast identisch, was die Sichtbarkeit von Venus betraf. Im Santa Fe-Fall, über den wenig in den Medien berichtet wurde, ließ Projekt „Untertasse“ die Venus-Erklärung als praktisch unmögliche Lösung fallen. Aber im Fallbericht 33 hatte man krampfhaft versucht, Venus als riesiges leuchtendes Objekt während Mantells tödlicher Verfolgungsjagd erscheinen zu lassen.

Es gab nur eine einzige Erklärung: Projekt „Untertasse“ muß von Anfang an gewußt haben, daß Mantell ein enormes Raumschiff verfolgt hatte. Diese Tatsache allein - wenn sie zu jener Zeit in die Schlagzeilen gekommen wäre - hätte eine gefährliche Panik auslösen können. Um die Sache noch zu verschlimmern, war Captain Mantell getötet worden. Selbst wenn er während des Versuchs, das schnell steigende Raumschiff zu verfolgen, durch den Eintritt von Bewußtlosigkeit umgekommen wäre, hätten dies nur wenige geglaubt. Die Story hätte sich wie ein Lauffeuer verbreitet: Weltallbesucher töten einen amerikanischen Air Force-Piloten.

Dies erklärte die hermetischen Sicherheitsvorkehrungen bezüglich des Mantell-Vorfalles [7. Jan. 1948]. Es dauerte mehr als ein Jahr, bevor diese Sicherheitspolitik geändert wurde. Dann erschienen die ersten offiziellen Erörterungen über mögliche Weltraumbesucher [Vorläufiger Abschlußbericht vom 27. April 1949].

TRUES Pläne, die interplanetarische Lösung bekanntzumachen, hätte in ein Programm zur Vorbereitung der Menschen gepaßt. Aber die Air Force hatte nicht erwartet, daß TRUES Artikel eine nationale Reaktion auslösen würde, das war mir klar. Offenbar hatte man dort insbesondere nicht mit einer so detaillierten Analyse des Godman Field-Vorfalles gerechnet. Jetzt konnte ich mir denken, warum Boggs, Jesse Stay und die anderen so hartnäckig versucht hatten, mich davon zu überzeugen, daß wir uns geirrt hätten.

Es war sehr gut möglich, daß wir die ursprüngliche Angst der Air Force vor einer gefährlichen Publizität wiedererweckt hatten. Aber Mantell war bereits zwei Jahre tot. Neue Nachrichten hätten jetzt nicht mehr dieselbe Wirkung, selbst wenn berichtet worden wäre, daß es tatsächlich Weltraumbesucher waren, die den Piloten zu Fall brachten; und ich bezweifelte, daß dies Schlagzeilen gemacht hätte. Sofern die Air Force nicht ein paar überzeugende Details vorweisen würde, bliebe die Todesursache nach wie vor Spekulation.

Offensichtlich lag ich richtig mit meiner Annahme, daß dieser Vorfall der Schlüssel des ganzen war. Es war die erste große Sichtung im Jahr 1948 gewesen. Projekt "Untertasse" war sofort danach auf den Weg gebracht worden. Auf der Suche nach einer plausiblen Lösung, die notfalls publiziert werden konnte, hatten Beamte wahrscheinlich das Muster für die Behandlungsweise aller anderen Sichtungsberichte geschaffen. "Wegerklären" war ein logisches Programm, bis die Öffentlichkeit auf eine offizielle Bekanntmachung vorbereitet werden konnten.

Als ich andere Meldeberichte durchging, fand ich eine zunehmende Anzahl von Belegen, die diese Version erhärteten.

Fallbericht 1 - die Muroc Air Base-Sichtungen - hatte ohne Frage die Projektmitglieder bei ihrer Suche nach einer plausiblen Lösung verblüfft. Da es sich bei den Augenzeugen um Air Force-Angehörige handelte, konnten sie die Meldeberichte nicht ignorieren. Hochqualifizierte Air Force-Testpiloten und Offiziere am Boden hatten zwei silberne Scheiben mit hoher Geschwindigkeit über der Basis kreisen sehen.

Angesichts ihrer Geschwindigkeit von 450 bis 600 km/Std. wirbelten die Scheiben in erstaunlich engen Manövern umher. Da sie sich nur 2.400 m über dem Flugfeld befanden, konnten diese Kurven deutlich gesehen werden.

„Es ist verführerisch, die Objekte als gewöhnliche Flugzeuge, die unter ungewöhnlichen Lichtverhältnissen beobachtet wurden, zu betrachten“, heißt es im Fallbericht, „aber die Beweislage für die engen Kurven, sofern daran festgehalten wird, ist sehr widersprüchlich.“

Obwohl Fallbericht 1 technisch zur Gruppe der "Unerklärten" gehörte, hatte Wright Field einen letzten Versuch unternommen, die Meldeberichte wegzuerklären. Laut Air Materiel Command verhielt es sich so:

„Die Sichtungen waren das Ergebnis der Mißinterpretation von realen Stimuli, wahrscheinlich von Forschungsballons.“

In der ganzen Weltgeschichte hat es noch niemals einen Bericht über Windgeschwindigkeiten von 450 km/Std. gegeben. Um die fragliche Strecke zu durchfliegen, hätten die Ballons sich mit dieser Geschwindigkeit - oder schneller - bewegen müssen. Wenn ein 450-km/Std.-Wind in 2.400 m Höhe geweht hätte, hätte nichts auf dem Erdboden ihm standhalten können - Muroc Air Base wäre von der Landkarte geblasen worden.

Was haben die Testpiloten von Muroc an jenem Tage wirklich gesehen?

Als ich nach dem Chiles/Whitted-Bericht suchte, stieß ich zufällig auf den Vorfall der mysteriösen Lichter von Fairfield Suisan, von dem ich in Seattle erfahren hatte. Es war Fallbericht 215. Der Kommentar von Projekt "Untertasse" lautet:

„Wenn die Beobachtungen genau so waren, wie es die Zeugen beschrieben, könnte der Ball aus Licht kein Feuerball sein ... Ein Feuerball wäre nicht in 300 m Höhe in Sicht gekommen und bis auf 6.000 m gestiegen. Sofern letzteres richtig ist, gibt es keine astronomische Erklärung. Unter ungewöhnlichen Bedingungen könnte jedoch ein Feuerball durch die Perspektive so erscheinen, als würde er aufsteigen. Das Fehlen von Schweif und Geräusch unterstützt die Meteor-Hypothese nicht, aber ... schließt sie auch nicht endgültig aus. Es scheint nicht wahrscheinlich, daß irgendein Meteor oder Aurora-Phänomen so hell sein könnte.“

Dann kam eine der enthüllendsten Zeilen aller Fallberichte:

„Angesichts der fast hoffnungslosen Abwesenheit irgendeiner anderen natürlichen Erklärung muß man die Möglichkeit erwägen, daß das Objekt ein Meteor war, auch wenn die Beschreibung dazu nicht sehr gut paßt.“

Ein Luftwaffenoffizier, so erinnerte ich mich, hatte darauf beharrt, daß das Objekt ein beleuchteter Ballon gewesen war. Als ich den Geheimbericht der Air Force-Wetterbehörde prüfte, fand ich dies:

„Fallbericht 215. Sehr hohe Winde, 90 - 100 km/Std., aus Südwesten, alle Luftschichten. Schließt Ballon aus südlicher Richtung definitiv aus.“

Dieser Vorfall ist offiziell als gelöst aufgeführt.

Bei Fallbericht 19 - ein zigarrenförmiges Objekt wurde in Dayton/Ohio gesichtet - machte der Projektermittler den tapferen Versuch einer passenden Erklärung:

„Möglicherweise ein Zwillingsspaar von Feuerbällen, aber es erscheint unwahrscheinlich. Wenn man die Beschreibung bis an ihre Grenzen dehnt und Abstriche wegen eines untrainierten Beobachters macht, könnte man sagen, daß der zigarrenförmige Umriß eine durch schnelle Bewegung verursachte Illusion gewesen ist und das helle Sonnenlicht beide Objekte und die Schweife fast unsichtbar gemacht haben könnte.“

Dieser Ermittler bevorzugt diese Interpolation nicht, und auf sie sollte nur dann zurückgegriffen werden, wenn alle anderen möglichen Erklärungen fehlschlagen.“

Dieser Fall ist ebenfalls offiziell als gelöst aufgeführt.

Fallbericht 24 vom 12. Juni 1947, zwölf Tage vor [Kenneth] Arnolds Sichtung, zeigt denselben entschlossenen Versuch, eine Erklärung zu finden, gleichgültig, wie weit hergeholt.

In diesem Fall wurden zwei sich schnell bewegende Objekte in Weiser/Idaho gesichtet. Sie näherten sich zweimal der Erde und kreisten dann rasch in die Höhe. Der Projektermittler gab sich alle

erdenkliche Mühe zu erweisen, daß es sich dabei um Teile eines doppelten Feuerballs gehandelt hätte. Aber am Ende sagte er: „Trotzdem würde dieser Ermittler eine terrestrische Erklärung für den Vorfall bevorzugen.“

Es war deutlich, daß dieser Fallbericht ursprünglich nicht für eine Veröffentlichung vorgesehen war. Kein Projektermittler wäre dermaßen offen gewesen. Mit jedem neuen Fallbericht war ich mehr und mehr überzeugt, daß sie vertrauliche Diskussionen verschiedener möglicher Erklärungen darstellten, die unter den Projekt "Untertasse"-Mitgliedern die Runde machten. Wieso sie jetzt veröffentlicht wurden, war immer noch ein Rätsel, allerdings begann ich die Lösung zu ahnen.

Die Chiles/Whitted-Sichtung war als Fallbericht 144 aufgelistet. Als ich den Fallbericht zu lesen begann, fragte ich mich, ob Major Boggs „Boliden“-Erklärung fundierter war als diese anderen "astronomischen" Fälle.

Der Fallbericht begann mit diesen Worten:

„Es gibt keine astronomische Erklärung, wenn wir den Meldebericht nehmen, wie er ist. Aber die schlichte Unwahrscheinlichkeit der darin geschilderten Tatsachen, insbesondere bei der Abwesenheit irgendeines bekannten Flugzeugs in der näheren Umgebung, macht es notwendig zu prüfen, ob irgendeine andere Erklärung, auch wenn sie weit hergeholt sein sollte, in Betracht gezogen werden könnte.“

Nach diesem unverblühten Eingeständnis seiner Absichten versucht der Projektberater ernsthaft, die Raumschiffbeschreibung der zwei Piloten an einen sich langsam bewegenden Meteor anzupassen.

„Man wird es den Psychologen überlassen müssen“, fährt er fort, "uns zu sagen, ob der Schweif eines hellen Meteors den subjektiven Eindruck eines Schiffes mit erleuchteten Fenstern bewirken könnte. Wenn nur die Chiles/Whitted-Sichtung betrachtet wird, erscheint die Hypothese sehr unwahrscheinlich.“

Wie ich in einem früheren Kapitel erwähnte, sahen Beobachter auf der Robbins Air Force Base in Macon/Georgia dasselbe mysteriöse Objekt über den Himmel ziehen und vielfarbige Flammen hinter sich herziehen. Dies geschah ungefähr eine Stunde vor der Sichtung des heranrasenden Raumschiffs durch Chiles und Whitted.

Um die Meteor-Theorie zu unterstützen, bringt der [astronomische] Berater des Projekts [„Untertasse“] einen Zeitangabe-Irrtum von einer Stunde ins Spiel. Die Erklärung: Das Flugzeug befand sich in der Sommer-Zeitzone.

„Gäbe es keine zeitliche Differenz“, fährt er fort, „so muß das Objekt ein außergewöhnlicher Meteor gewesen sein ... in diesem Fall hätte er die Entfernung von Macon nach Montgomery in ein bis zwei Minuten zurücklegen müssen.“

Da ich die Zeitangaben bereits überprüft hatte, wußte ich, daß dies falsch war. Beide Meldeberichte wiesen gleichermaßen Ost-Standard-Zeitangaben auf. Und weiter hinten im Projekt-Abschlußbericht gibt der Berater diese Tatsache auch zu. Aber er wartet mit einer anderen Erklärung auf: „Wenn die zeitliche Differenz stimmt, war das Objekt irgendein konventionelles Flugzeug, auch wenn es noch so bizarr anmutete.“

Was "bizarr" besagt, wird nicht weiter ausgeführt. Um was für ein konventionelles Flugzeug es sich gehandelt haben könnte, wird ebenfalls nicht gesagt. Die Beobachter auf der Luftwaffenbasis waren verblüfft über die enorme Größe des Objekts, seine projektilartige Form und die seltsamen Flammen, die es hinter sich herzog. Mit Ausnahme der zwei Reihen Fenster stimmten die Beschreibungen der Beobachter auf der Basis und der Piloten überein. Befand sich die Flugmaschine in einer Höhe von 1.500 m oder mehr, so waren seine Fenster vom Boden aus nicht zu sehen. Alle Beobachter stimmten im Punkte der äußerst hohen Geschwindigkeit miteinander überein.

Keine der Erklärungen von Projekt "Untertasse" paßt zu den Tatsachen:

1. Das Zeitintervall von einer Stunde hat sich als richtig herausgestellt. Daher - wie der Projekt-Berater zugibt - kann es kein Meteor gewesen sein.
2. Die Augenzeugen von Robbins Field haben rundheraus in Abrede gestellt, daß es sich um ein konventionelles Flugzeug handelte. Die Air Force überprüfte 225 Flugpläne und bewies,

daß kein solches Flugzeug sich in dem Gebiet befand. Kein gewöhnliches Flugzeug hätte den grellen Lichtstreifen verursacht, der die DC-3-Passagiere und beide Piloten verblüffte.

Die Boliden-Erklärung Major Boggs ging den Weg seiner Venus-Erklärung. Ich fragte mich, ob im Falle Gormans die Erklärung mit dem beleuchteten Ballon auf dieselbe Art verschwinden würde.

Aber der Projekt-Abschlußbericht enthielt bezüglich Gormans (Fallbericht 172) lediglich eine Andeutung. Im Anhang fand sich ein kurzer Kommentar: *„Es ist zu beachten, daß Standard-Wetterballons von 76 und 165 cm sich mit 180 m und 330 m pro Minute [ca. 11 bzw. 20 km/Std.] aufwärts bewegen.“*

In den von mir erwähnten Fallberichten und so auch in allen anderen war eines unmittelbar offenkundig: Alle Augenzeugenaussagen, alle faktischen Beweise fehlten. Hier standen lediglich die erklärten Schlußfolgerungen von Projekt „Untertasse“. Ob sie mit den tatsächlichen Ergebnissen in den geheimen Unterlagen von Wright Field übereinstimmten, war auf keine Weise festzustellen.

Aber selbst in diesen nur skizzenhaften Berichten fand ich einige merkwürdige Andeutungen - Hinweise auf das, was die Projektmitglieder wirklich denken mochten.

Nach der Analyse zweier Vorfälle von Indianapolis schreibt einer der Ermittler:

„Diese beiden Vorfälle sowie die Vorfälle 17, 75 und 84 scheinen - vom Standpunkt der Beschreibung - die solidesten von allen gemeldeten Vorfällen zu sein; sie schließen Halluzinationen aus und sind am schwersten als purer Unsinn wegzuerklären.“

Fallbericht 17 betraf, wie ich feststellte, Kenneth Arnold. Jedoch wird er trotz des soeben genannten Eingeständnisses, daß dieser Vorfall nicht wegerklärt werden kann, offiziell als erledigt aufgeführt.

Mit dem Fallbericht 75 verhielt es sich wie gehabt. Es war dies der merkwürdige Vorfall von den Twin Falls/Idaho, zu dem TRUE vor Monaten einen Tip bekam. Eine mit enormer Geschwindigkeit durch einen Canyon rasende Scheibe hatte die Baumwipfel wie bei einem Hurrikan in Aufruhr gebracht. Der Fallbericht war kurz, aber ein bestimmter Satz hatte eine elektrisierende Wirkung auf mich:

„Twin Falls/Idaho, 13. August 1947“, so begann der Bericht. „Bei diesem Vorfall handelt es sich offensichtlich um nichts Astronomisches ... Zwei Aspekte machen dies deutlich: die himmelblaue Farbe und die Tatsache, daß die Bäume ‘an ihrer Spitze herumwirbelten, als wären sie in einem Vakuum’.“

Dann kam der Satz, der mich wie ein Blitz traf:

„Dieser Vorfall muß unübersehbar genau so eingeordnet werden wie die anderen echten Sichtungen von Scheiben.“

Die anderen echten Sichtungen!

War dies ein Versehen? Oder hatte die Air Force diesen Fallbericht absichtlich in den Unterlagen gelassen? Falls dies der Fall war - was verbarg sich dahinter - was verbarg sich hinter der Veröffentlichung all dieser nur allzu beredten Fallzusammenfassungen?

Ich durchblätterte die restlichen Seiten so schnell wie möglich und suchte nach anderen Hinweisen. Hier sind einige wenige der Dinge, die meine Aufmerksamkeit erregten:

Fallbericht 10 - United Airlines-Meldung ... außer Spekulationen scheint keine logische Erklärung möglich zu sein ...

Fallbericht 12 - Holloman Air Force Base, 6. April 1948 (dies war der Meldebericht von Commander McLaughlin/White Sands) - Keine logische Erklärung ...

Fallbericht 124 - Nord-Atlantik, 18. April 1948 - Radarsichtung - keine astronomische Erklärung ...

Fallbericht 127 - Grenze Jugoslawien/Griechenland, 7. Mai 1948 - Information zu dürftig ...

Fallbericht 168 - Arnheim/Den Haag, 20. Juli 1948 - das Objekt wurde viermal gesehen ... hatte zwei Geschosse und keine Flügel ... sehr hohe Geschwindigkeit, mit V-2-Rakete vergleichbar ...

Fallbericht 183 - Japan, 15. Oktober 1948. Radarexperten sollten die Beschleunigung berechnen ...

Fallbericht 188 - Goose Bay/Labrador, 29. Oktober 1948. Nicht astronomisch ... per Radar erfaßt ... Radarexperten sollten die Sichtungen begutachten

Fallbericht 189 - Goose Bay/Labrador, 31. Oktober 1948 ... nicht astronomisch ... auf dem Radarschirm beobachtet ...

Fallbericht 196 - Radarschirmsichtung ... Objekt bewegt sich entgegen Windrichtung ...

Fallbericht 198 ... Radarziel bewegt sich mit hoher Geschwindigkeit und wechselt beständig die Richtung ...

Fallbericht 222 - Fürstenfeldbruck/Deutschland, 23. November 1948 ... Objekt von Radar DF bei 8.000 m Höhe entdeckt ... kurze Zeit später kreisend bei 12.000 m ... Geschwindigkeit auf 350 - 750 km/Std. geschätzt ...

Fallbericht 223 ... siebzehn Personen sahen und meldeten Objekt ... grüner Lichtschein ... alle kommerziellen und staatlichen Flugplätze befragt ... ohne Ergebnis ...

Fallbericht 224 - Las Vegas/New Mexico, 8. Dezember 1948 ... Beschreibung exakt wie in 223 ... Lichtschein mit hoher Geschwindigkeit gemeldet ... sehr genaue Beobachtung gemacht von zwei FBI-Agenten ...

Fallbericht 231 ... ein weiterer leuchtender, grüner Lichtschein wie gerade zuvor beschrieben ...

Fallbericht 233 ... mit Sicherheit kein Ballon ... vollzog Kurven ... beschleunigte von 350 auf 750 km/Std. ...

Als ich diese Fallberichte noch einmal durchsah, machte ich eine unglaubliche Entdeckung. Mit drei Ausnahmen werden alle diese ungelösten Fallberichte offiziell als gelöst aufgeführt.

Besagte drei waren der United Airlines-Vorfall, die White Sands-Sichtung und das Doppeldecker-Raumschiff von Den Haag.

Ich begann wieder von vorn und sah alle Zusammenfassungen durch. Von zehn Fällen bestanden die Erklärungen aus reinen Vermutungen. In manchen Fällen war nicht einmal versucht worden, eine Lösung zu finden.

Obwohl von 375 Vorfällen die Rede war, endeten die Zusammenfassungen bei Fallbericht 244. Einige Fallberichte fehlten. Ich fand Hinweise auf sie in den geheimen Aufzeichnungen der Wetterbehörde der Air Force, einschließlich der Sichtungen der mysteriösen „grünen Lichter“ von Las Vegas und Albuquerque.

Von den 228 verbliebenen Vorfällen führt Projekt "Untertasse" alle als erklärt auf, mit Ausnahme von 34 Vorfällen. Diese ungelösten Fälle werden wieder aufgegriffen, um doch noch einen Versuch zu machen, sie wegzuerklären. Im Appendix führt das Materialkommando der Air Force [*Air Materiel Command*] aus:

„Es besteht nicht die Absicht, die Integrität der Beobachter zu diskreditieren, aber jeder Vorfall weist unerwünschte Elemente auf, und diese können nicht unbeachtet bleiben.“

Nach dieser floskelhaften Äußerung fährt das AMC fort, indem es das Zeugnis von sehr erfahrenen Testpiloten und Offizieren der Muroc Air Force Base umfassend diskreditiert. (Die Erklärung mit den 450 - 600 km/Std. schnellen Forschungsballons.)

Das AMC wischt sodann den Meldebericht von Flugkapitän Emil Smith und der Besatzung des United Airlines-Flugzeugs vom Tisch. Am 4. Juli 1947 wurden von Flugkapitän Smith und seiner Besatzung neun riesige fliegende Scheiben gezählt. Die seltsamen Objekte waren für ungefähr zwölf Minuten in Sicht; die Besatzung beobachtete sie die ganze Zeit lang und beschrieb sie später detailliert.

Trotz des Eingeständnisses von Projekt "Untertasse", daß es keine Erklärung hatte, ersann das AMC eine. In Übergehung der Aussagen der altgedienten Flugkapitäne führte es aus:

„Da die Sichtung bei Sonnenuntergang - wenn Sinnestäuschungen höchst wahrscheinlich sind - stattfand, könnten die Objekte gewöhnliche Flugzeuge, Ballons, Vögel oder reine Sinnestäuschungen gewesen sein.“

Nur in drei Fällen gab das AMC zu, daß es keine Erklärung hatte. Selbst hier wurde angedeutet, daß die Augenzeugen entweder verwirrt oder inkompetent waren.

In ihrer Pressemitteilung vom 27. Dezember 1949 hatte die Air Force von 375 Vorfällen gesprochen. Sie deutete an, daß alle eine Erklärung gefunden hätten. Jedoch das Gegenteil war der Fall, wie diese Fall-Sammlungen bewiesen. Fast zweihundert Vorfälle wurden als unerklärt ausgewiesen - wobei allerdings die tatsächliche Erklärung in den Unterlagen von Wright Field verborgen sein könnte.

Diese beiden schwarzen Bände verblüfften mich. Warum hatte die Air Force die Geheimhaltung dieser Zusammenfassungen der Meldeberichte aufgehoben? Warum hatte Major Boggs jene Erklärungen abgegeben, wenn doch diese Bände ihnen rundweg widersprachen?

Ich meinte den Grund zu kennen, aber es gab nur einen Weg, mir Gewißheit zu verschaffen. Die eigentlichen Wright Field-Unterlagen müßten die Lösung enthalten.

Als ich General Sory Smith anrief, klang seine Stimme ein wenig merkwürdig. „Ich habe Wright Field angerufen“, sagte er, „aber man sagte mir, Sie würden dort nichts von Bedeutung finden.“

„Heißt dies, man verweigert mir die Einsicht in die Unterlagen?“

„Nein, das habe ich nicht gesagt. Aber es besteht eine Personalknappheit. Man will keine Leute von ihren Jobs abziehen, um die Unterlagen herauszusuchen.“

„Ich würde keinerlei Hilfe benötigen“, sagte ich, „Major Boggs sagte, jeder Vorfall wäre in einem separaten Vorgang abgelegt. Man müßte mir nur die Regale zeigen, dann könnte ich die Sache in zwei Tagen erledigen.“

Ein langes Schweigen entstand.

„Ich werde noch einmal nachfragen“, sagte der General schließlich, „rufen Sie mich im Laufe der nächsten Woche an.“

Ich antwortete, daß ich dies tun würde, und legte auf. Die Nachricht von Wright Field hatte mich nicht überrascht. Aber was Smiths Verhalten betraf, war dies anders. Er hatte merkwürdig beunruhigt geklungen.

Während ich darauf wartete, etwas von Wright Field zu hören, rief mich Ken Purdy an. Er erzählte mir, daß Belegschaftsmitglieder der Zeitschriften TIME und LIFE ernsthaft die Story der „kleinen Männchen“ recherchierten. Purdy und ich waren sicher, daß es sich dabei um einen kolossalen Schwindel handelte, aber immerhin bestand eine gewisse Möglichkeit, daß irgend jemand auf ein reales Ereignis gestoßen war und den Rest der Geschichte erfunden hatte.

Die Schlüsselfigur dieser Story schien ein gewisser George Koehler aus Denver/Colorado zu sein. Am Morgen nach Purdys Anruf nahm ich ein Flugzeug nach Denver. Während des Fluges sah ich die Geschichte mit den „kleinen Männchen“ noch einmal durch. Sie hatte in mehr als hundert Zeitungen gestanden.

Laut der gängigen Version hatte George Koehler zufällig von zwei in der Nähe einer Radarstation an der Südwestgrenze abgestürzten Untertassen erfahren. Die Raumschiffe bestanden aus einem fremdartigen Metall. Die Kabine war stationär und befand sich innerhalb eines großen rotierenden Rings.

Hier ist die Story, wie sie im *Kansas City Star* stand:

„Im Flug drehte sich der Ring mit hoher Geschwindigkeit, während die Kabine stationär blieb wie das Zentrum eines Kreisels.“

Jedes der beiden von Koehler gesehenen Raumschiffe hatte eine Zweier-Besatzung. In dem sehr beschädigten Raumschiff waren diese Körper dermaßen verkohlt, daß eine Untersuchung sinnlos war. Die Besatzung des anderen Raumschiffs - obwohl ebenfalls tot, als man sie fand - waren nicht verbrannt oder unkenntlich, und als Koehler sie sah, waren sie in

gut erhaltenem Zustand. Laut Koehler zeigten medizinische Gutachten, daß diese Männer fast identisch waren mit irdischen Menschen, mit Ausnahme einiger kleiner Unterschiede. Sie waren alle 90 cm groß, blond, bartlos und ihre Zähne waren vollständig frei von Füllungen oder Löchern. Sie trugen keine Unterwäsche, sondern sie ließen ihre Körper mit Klebestreifen umwickeln.

Die Raumschiffe schienen magnetisch gesteuert und angetrieben.

Außer einem Stück Metall hatte Koehler eine Uhr oder einen automatischen Kalender in einer der Flugmaschinen gefunden.

Koehler sagte, daß die treffendste Vermutung hinsichtlich des Herkunftsorts der Raumschiffe der Planet Venus wäre.“

Als ich in Denver ankam, ging ich zu der Radiostation, in der Koehler arbeitete. Ich sagte ihm, daß wir ihm die Geschichte abkaufen und drucken würden, wenn er einen Beweis vorlegen könnte.

Als erstes wollte ich das wichtigste Beweisstück, nämlich das Metallstück, das er angeblich besaß, sehen. Koehler antwortete, daß es in eine andere Stadt geschickt worden war, um dort untersucht zu werden. Ich fragte nach Bildern der abgestürzten Untertassen. Diese befanden sich ebenfalls anderswo. So verhielt es sich dann auch mit der merkwürdigen „Weltraum-Uhr“, die Koehler angeblich besaß.

Jetzt war ich sicher, daß die Sache ein Schwindel war. Ich hatte das Gefühl, daß Koehler sich - hinter seiner über meine Forderungen anscheinend ungehaltenen Fassade - königlich amüsierte. Ich brach das Interview ab und rief Ken Purdy in New York an.

„Gottseidank hat sich das erledigt“, sagte er, als ich ihm berichtet hatte.

Doch obwohl sich herausgestellt hatte, daß die Story der kleinen [grünen] Männchen das war, was wir erwartet hatten, ein Blindgänger, hatte Koehler mir einen Gefallen getan. Ein alter Freund, William E. Barrett, ein bekannter Schriftsteller, lebte jetzt in Denver - dank Koehlers Schwindel konnte ich einen angenehmen Besuch bei Bill und seiner Familie verbringen.

Auf dem Rückweg kaufte ich auf dem Flughafen von Chicago eine Zeitung. Auf einer der Seiten stolperte ich über Koehlers Namen. Gemäß AP [Associated Press, Nachrichtenagentur] hatte er gerade zugegeben, daß die ganze Sache ein großer Spaß gewesen wäre.

Dennoch wird die Geschichte der kleinen [grünen] Männchen wieder und wieder erzählt. Offensichtlich kann nicht einmal Koehler dies jetzt noch stoppen.

19. KAPITEL

Als ich nach Washington zurückgekehrt war, hörte ich zwei Wochen lang nichts von General Sory Smith über meine Reise nach Wright Field. In der Zwischenzeit hatte Ken Purdy ihn angerufen und meine Forderung, die Projekt-Unterlagen einsehen zu können, unterstützt.

Es war unverkennbar für mich, daß Wright Field entschlossen war, mir die Unterlagen nicht zugänglich zu machen. Aber der General versuchte zu vermeiden, daß dies offiziell ausgesprochen wurde.

„Warum können Sie nicht mein Wort darauf nehmen, daß an den Untertassen nichts ist?“ fragte er mich eines Tages. „Sie diskreditieren meine persönliche Wahrhaftigkeit.“

Aber schließlich sah er, daß es keinen anderen Weg gab. Er sagte mir, daß mir offiziell die Erlaubnis, die Wright Field-Unterlagen zu sehen, verweigert wurde. Einige Zeit später rief Ken Purdy General Smith an:

„General, wenn die Air Force inoffiziell mit uns reden will, spielen wir mit. TRUE wird die Angelegenheit entweder so behandeln, wie Sie es wünschen, oder sich still verhalten.“

Ob dieses Angebot nach oben weitergeleitet wurde, weiß ich nicht. Jedenfalls geschah nichts.

Mittlerweile kamen Untertassen-Meldungen aus den ganzen Land herein. Einige kamen sogar aus dem Ausland. Einige dieser Sichtungen des Jahres 1950 wurden bereits in früheren Kapiteln erwähnt. Außer der seltsamen Geschichte in Tucson am 1. Februar gab es mehrere andere Vorfälle in jenem Monat, drei davon in Südamerika. Eine Untertasse wurde in der Nähe der Marine-Flugbasis in Alameda/Kalifornien gemeldet. Einige wurden in Texas, New Mexico und anderen Teilen des Südwestens gesichtet.

Im März erreichte die Welle der Sichtungen eine solche Höhe, daß die Air Force wieder einmal die Existenz der Untertassen leugnete. Dann erfolgte eine Meldung, daß eine fliegende Untertasse in der Nähe von Mexico City abgestürzt und das Wrack von Offizieren der US Air Force in Augenschein genommen worden war.

In Orangeburg/South Carolina beobachtete eine große Anzahl Einwohner am 10. März eine über der Stadt schwebende Scheibe. Der Beschreibung nach war sie hellsilbern und drehte sich langsam in der Luft, bevor sie verschwand. Am Tag zuvor sahen Einwohner von Nuys/Kalifornien in 120 m Höhe eine sich rasch bewegende, helle Scheibe in der Luft. Durch ein Fernglas beobachtet, schien sie einen Durchmesser von 15 m zu haben.

Scheiben wurden an verschiedenen Orten in Mexiko gemeldet, so etwa in Guadalajara, Juárez, Mazatlán und Durango. Am 12. März sahen die Besatzung sowie die Passagiere eines Flugzeuges der American Airlines eine große leuchtende Scheibe hoch über dem Flughafen von Monterrey in Mexiko.

Flugkapitän W. R. Hunt, der ranghöchste Pilot der Gesellschaft, beobachtete die Scheibe durch ein Fernrohr des Flughafens. Diese Scheibe und die meisten der anderen, die in Mexiko gesichtet wurden, waren der Beschreibung nach ähnlich wie die am 8. März in Dayton/Ohio gesichtete. Dies war eine große metallische Untertasse, die hoch über dem Flughafen von Vandalia schwebte, bis Kampfflugzeuge der Air Force und der National Guard auf sie angesetzt wurden. Die Scheibe stieg mit unglaublicher Geschwindigkeit senkrecht in den Himmel auf, verharrte dann noch einmal eine Weile länger und verschwand schließlich.

Innerhalb von vierundzwanzig Stunden wurde diese mysteriöse Scheibe als der Planet Venus "identifiziert". (Es war hellichter Tag.) Zeitungen zitierten „astronomisch ausgebildete Amtspersonen“ als die Quelle für diese Erklärung.

In der Zwischenzeit zitierte die mexikanische Regierungszeitung El Nacional "einen berühmten und achtbaren Astronomen" mit der Äußerung, daß zahlreiche über Mexiko gemeldete Scheiben „Besucher vom Mars transportierten“.

Einer der merkwürdigsten Berichte kam von der Navy-Flugbasis in Dallas/Texas. Es war ungefähr 11:30 Uhr am 16. März, als Oberbootsmann Charles Lewis eine Scheibe auf einen B-36-Bomber

zufliegen sah. Die Scheibe schien einen ungefähren Durchmesser von 6 - 7,5 m zu haben, berichtete Lewis. Mit unglaublicher Geschwindigkeit schoß sie unter den Bomber, hing dort für eine Sekunde und scherte dann in einem 45-Grad-Winkel zur Seite aus. Darauf schoß sie senkrecht in die Höhe und verschwand.

Captain M. A. Nation, der kommandierende Offizier des Stützpunktes, sagte, es war der zweite Meldebericht in zehn Tagen. Am 7. März, so Captain Nation, sah ein Flugsicherungsilotse namens C.E. Edmundson eine ähnliche Scheibe, die so schnell flog, daß sie nur unscharf zu sehen war.

„Er schätzte ihre Geschwindigkeit auf 4.500 - 6.000 km/Std.“, sagte Captain Nation, „natürlich hatte er keine Instrumente, die Geschwindigkeit zu berechnen, so daß es eine reine Schätzung ist.“

Es war einige Zeit vor diesen Ereignissen, als ich zum erstenmal das verrückte Gerücht über eine Lenkraten-Show hörte. Diese Geschichte - die jedesmal, wenn ich sie hörte, neue Details aufwies - besagte, daß die Air Force sich weigerte, die Navy einen neuen Raketentyp ankündigen zu lassen. Laut dem Gerücht versuchte die Air Force zu beweisen, daß ihre eigenen Raketen viel besser wären, um die Navy daran zu hindern, in ihre Domäne von Langstreckenbomben einzudringen. Dann trat auch die Army in diese wogende Schlacht ein, mit einer dritten Lenkrakete, so das Gerücht.

Und die fliegenden Untertassen? Lenkraketen der Army, der Navy und der Air Force, abgeschossen in Mengen über dem ganzen Land, um zu beweisen, wer die besten hätte? Ein öffentliches Raketen-Rennen - und die Generalstäbe sollten den Gewinner feststellen!

Es mutet phantastisch an, daß diese Geschichte von irgendeinem Menschen mit Intelligenz geglaubt werden könnte. Sie läuft darauf hinaus, daß die [drei] Militärzweige der vorsätzlichen, kriminellen Vernachlässigung der Gefährdung von Millionen in den Städten bezichtigt werden.

Ich bin davon überzeugt, daß einige dieser Gerüchte zu mindestens einer der publizierten Vermutungen über unser Raketenprogramm geführt haben. Eine Story nämlich, die weite Verbreitung fand, besagte, daß die über unseren Himmel sausenden fliegenden Untertassen in Wahrheit zwei Typen von Geheimwaffen wären. Eine davon ist laut Radio- und Presseberichten eine Scheibe, die durch den Raum zischt, in der Luft verharret, in eine Höhe von 9.000 m hinaufrast, auf 1.000 m herunterfällt und dann gewöhnlich in der Luft verschwindet.

Diese Untertassen, so wurde gesagt, hätten einen Durchmesser von 50 cm - 75 m. Sie wären vermutlich unbemannt - und harmlos.

Der zweite Typ, so wurde gesagt, wäre eine Düsenantriebsversion des runden Fluggeräts „Fliegender Pfannkuchen“ der Navy. Ihm wurde eine phantastische Geschwindigkeit zugesprochen.

Die „wahren Scheiben“ jedoch wären - laut dem Bericht - hauptsächlich Geräte der Air Force.

„Einige sind gelenkt, andere nicht“, sagte der Radiokommentator, der diese Story brachte, „sie können auf der Stelle verharren, nach rechts oder links ausscheren und sich wie der Blitz bewegen. Aber sie sind ausgesprochen harmlos.“

In diesen „harmlosen“ Scheiben war angeblich eine explosive Ladung, die sie zu einem festgesetzten Zeitpunkt mitten in der Luft zerstörte.

Ein paar Tage nach der Ausstrahlung dieser Sendung erklärte die Zeitschrift UNITED STATES NEWS AND WORLD REPORT, daß die Untertassen real existieren, und identifizierte sie als Modelle des „Fliegenden Pfannkuchens“ der Navy. Dieses Magazin, das trotz seines Namens keine amtliche Publikation ist, erwähnte das Prinzip des multidirektionalen Antriebs aufgrund variabler Düsen, das ich kürzlich in dem TRUE-Artikel beschrieben hatte.

Diesen beiden „Erklärungen“ der fliegenden Untertassen folgten Dementis vom Weißen Haus, der Navy und der Air Force.

Die Air Force erklärte unumwunden:

1. *Keiner der Militärzweige führt geheime Experimente mit scheibenförmigen fliegenden Objekten durch, die die Grundlage für die gemeldeten Phänomene sein könnten.*
2. *Es gibt keine Indizien dafür, daß letztere durch Aktivitäten irgendeiner ausländischen Nation bedingt sind.*

Bereits zuvor hatte Präsident Truman festgestellt, daß er keinerlei Kenntnis hätte von irgendwelchen derartigen, von den Vereinigten Staaten oder irgendeiner anderen Nation entwickelten Objekten.

Das Dementi der Navy erfolgte unmittelbar auf die erste ausgestrahlte Story. Es lautete:

„Die Navy ist weder mit der Forschung noch mit Flügen irgendwelcher düsenbetriebener, kreisförmiger Flugmaschinen befaßt.“

Die Navy fügte hinzu, daß das Modell einer pfannkuchenförmigen Flugmaschine, genannt Zimmerman-Flieger, gebaut worden, jedoch niemals geflogen war. Lediglich ein kleines, dreitausend Pfund schweres Modell flog einmal und wurde per Funk gesteuert. Dieses letztere Fluggerät wird nun als die unbemannte „Rakete“ der Navy kolportiert und wurde angeblich über unserem Land abgeschossen wie die „harmlosen“ Scheiben.

Obwohl alle diese Berichte offiziell dementiert worden waren, glauben vielleicht viele Amerikaner noch immer an ihre Richtigkeit. Ich will die Autoren dieser Stories nicht kritisieren; ich glaube, daß sie beim Recherchieren bestimmter Lenkraketenhinweise mißleitet wurden, die Schlußfolgerungen zu akzeptieren, die sie gaben.

Aber diese Geschichten, insbesondere die Berichte über riesige unbemannte Scheiben, könnten gewisse Ängste in der Öffentlichkeit geweckt haben, die ganz unberechtigt sind. Deshalb habe ich persönlich in Washington bezüglich der Gefahren durch unbemannte Raketen recherchiert. Hier sind die Tatsachen, die ich erfuhr:

1. Weder Army, noch Navy oder Air Force haben zu irgendeiner Zeit ein Lenkraketen-Rennen - wie gerüchteweise verbreitet wird - veranstaltet.
2. Keine unbemannten Raketen oder ferngesteuerten experimentellen Flugmaschinen sind über amerikanischen Städten oder dichtbevölkerten Regionen getestet worden.
3. Keine unbemannte Rakete mit gefährlichen Sprengstoffen - sei es für die eigene Zerstörung oder für andere Zwecke - ist vorsätzlich über dichtbevölkerten Gebieten abgeschossen oder getestet worden.

Was den düsengetriebenen „Fliegenden Pfannkuchen“ betrifft, wurde mir von Admiral Calvin Bolster von der Luftfahrtbehörde der Marine versichert, daß dieser Flugzeugtyp niemals produziert worden war. Ich gestehe, daß er diese Äußerung gemacht haben kann, um eine geheime Entwicklung zu verbergen, aber es gibt eine Tatsache, über die sich jeder Amerikaner sicher sein kann: Weder dieser Typ noch das funkgesteuerte kleinere Modell wurde oder wird jemals über Gebieten geflogen oder zum Start gebracht, in denen Menschen dadurch in Gefahr geraten könnten.

Alle drei Waffengattungen arbeiten tatsächlich an Lenkraketen. Sie riskieren jedoch nicht das Leben der Amerikaner durch willkürliche Abschüsse solcher Raketen in den Vereinigten Staaten.

Fast alle unsere Lenkraketen-Projekte sind geheim. Es ist jedoch möglich, bestimmte Fakten bezüglich der Entwicklung von Lenkraketen im allgemeinen zu nennen:

Die ersten erfolgreichen Langstreckenraketen wurden von den Deutschen gebaut. Es waren die Fernraketen und die V-2-Rakete. Jedoch wurde während des Krieges auch die Entwicklung anderer Typen durchgeführt. Einige von ihnen hatten ovale und runde Rumpfe. Wie schon Paul Redell sagte, gibt es schlagende Hinweise dafür, daß der scheibenförmige Rumpf darauf zurückgeht, daß die Deutschen entweder Raumschiffe oder scheibenförmige [kleinere] „Beobachtereinheiten“ gesichtet hatten. Alle Pläne der Nazis zur Weltraumerforschung folgten der Entdeckung, daß wir durch eine Rasse von einem anderen Planeten beobachtet werden.

Nach dem Ende des zweiten Weltkriegs begann das internationale Lenkraketen-Rennen mit den Briten, den Russen und uns als den Hauptkonkurrenten. Zahlreiche Typen sind entwickelt worden - Bomben mit Flügeln, kleine radargesteuerte, von Flugzeugen abgeschossene Projektile sowie Boden-Flugzeug-, Flugzeug-Boden- und Flugzeug-Flugzeug-Raketen, ausgerüstet mit Zielpeilungsgeräten.

Bei bestimmten neueren Typen beläuft sich die Reichweite auf einige hundert Kilometer. Soweit ich - nach wochenlangen Recherchen - erfahren konnte, ist keine einzige Langstreckenrakete als von russischer Herkunft identifiziert worden.

Da unser Land in bezug auf globale Verteidigungsprobleme eng mit Großbritannien zusammenarbeitet, stellt es keine Verletzung der Geheimhaltung dar zu sagen, daß wir wahrscheinlich bestimmte Lenkraketen-Informationen ausgetauscht haben. Was die britischen Langstrecken betrifft, so wie es mir jedenfalls von John Steele erläutert wurde, kann ich zwei wesentliche Tatsachen benennen:

1. Die Briten haben kategorisch in Abrede gestellt, daß sie solche Langstreckenraketen über amerikanischem Territorium testen, wo sie amerikanische Bürger gefährden könnten. Es gibt überzeugende Belege dafür, daß sie die Wahrheit sagen.
2. Es gibt keine gebaute oder in Planung befindliche britische Rakete, die die - von Captain Mantell oder den Flugkapitänen Chiles und Whitted oder den Augenzeugen der meisten großen Sichtungungen - beobachteten Objekte erklären könnten.

Dies gilt ebenso für Raketen amerikanischer Herkunft. Keine experimentellen Flugmaschinen oder Lenkraketen, selbst die in unserem Land entfernt in Erwägung gezogenen, stehen auch nur am Anfang einer Annäherung an die Dimensionen und Leistungskraft der in den genannten Fällen beobachteten Raumschiffe.

Es gibt harte Belege dafür, daß die Vereinigten Staaten in der Entwicklung von Lenkraketen so fortgeschritten ist wie irgendeine andere Nation. Durch bestimmte neuere Entwicklungen sind wir wohl in führender Position, es sei denn, vertrauliche Berichte über sowjetische Fortschritte wären vollkommen falsch.

Wenn amerikanische Wissenschaftler und Ingenieure in der Lage wären, die Quelle der Antriebsenergie der Raumschiffe herauszufinden und für unsere Zwecke zu nutzen, könnte dies sehr wahrscheinlich den Weg zur Beendigung der Gefahr von Kriegen bedeuten. Die sowjetischen Wissenschaftler sind sich darüber sehr wohl bewußt - ihre Bemühungen zur Erforschung der kosmischen Strahlung und anderer Naturkräfte sind seit den Berichten über die fliegenden Untertassen von 1947 nochmals verdoppelt worden.

Das Geheimnis des Antriebs der Raumschiffe ist wichtiger als selbst die H-Bombe. Es könnte eines Tages der Schlüssel zum Schicksal der Welt sein.

20. KAPITEL

Nach einem Jahr der Recherchen über die fliegenden Untertassen und die Verhaltensweisen der Air Force bin ich zu den folgenden Schlüssen gekommen:

1. Die Air Force war verblüfft und sehr beunruhigt, als die Scheiben 1947 zum erstenmal gesichtet wurden.
2. Die Air Force argwöhnte die Wahrheit bald nach Mantells Tod - vielleicht sogar schon vorher.
3. Projekt "Untertasse" wurde eingerichtet, um die Untertassen zu untersuchen und zugleich die Wahrheit vor der Öffentlichkeit zu verbergen.
4. Während des Frühlings im Jahr 1949 änderte sich diese Politik, die von [Verteidigungsminister] Forrestal strikt eingehalten wurde, abrupt. In den oberen Rängen wurde beschlossen, die Tatsachen allmählich durchsickern zu lassen, um die amerikanische Bevölkerung vorzubereiten.
5. Dies war der Grund für den Abschlußbericht vom 27. April 1949 und seinen Überlegungen über Weltraumbesucher.
6. Als ich den Artikel für TRUES Jan./1950-Ausgabe vorbereitete, glaubte man ihn in Übereinstimmung mit der allgemeinen Erziehungsstrategie; aber die unerwartete Reaktion der Öffentlichkeit [auf den Artikel] wurde von der Air Force als Hysterie mißinterpretiert, und dies hatte ihr hastiges Dementi bezüglich der Existenz der Untertassen zur Folge.

Weil die Air Force jede genauere Analyse des Mantell-Vorfalles fürchtete, wurde Major Boggs angewiesen, die Venus-Erklärung zu veröffentlichen; obwohl sie verneint worden war; die Air Force wußte, daß die meisten Leute dies vergessen hatten oder nichts davon wußten.

8. Nachdem Major Boggs diese Erklärung öffentlich vorgebracht hatte (zugleich mit den anderen Erklärungen des Chiles/Whitted-Vorfalles und des Gorman-Vorfalles), wurde er gezwungen, dabei zu bleiben, obwohl er wußte, daß sie falsch war und die Fallbericht-Zusammenfassungen dies auch belegen würden.
9. Die Fallbericht-Zusammenfassungen wurden an eine kleine Gruppe von Washingtoner Zeitungsreportern herausgegeben, um den Gedanken der Weltraumfahrt weiterhin zu lancieren; diese Entscheidung wurde getroffen, nachdem die Aufnahme des TRUE-Artikels der Air Force gezeigt hatte, daß die Öffentlichkeit besser vorbereitet war als gedacht.

Was die fliegenden Untertassen selbst betrifft, so glaube ich, daß in der Mehrzahl der Fälle Raumschiffe die Erklärung sind:

1. Die Erde steht seit mindestens zwei Jahrhunderten unter periodischer Beobachtung eines anderen Planeten oder anderer Planeten.
2. Diese Beobachtung intensivierte sich 1947 plötzlich, in der Folge der A-Bombendetonationen, die 1945 begannen.
3. Die Beobachtung ist Teil eines Langzeitprogramms und wird bis in alle Ewigkeit fortgesetzt werden. Kein direkter Versuch, mit der Erde Kontakt aufzunehmen, ist erkennbar. Vielleicht besteht eine unbekannte Barriere, aber es ist wahrscheinlicher, daß die Pläne der Weltraumbesucher noch nicht vollständig durchgeführt sind.

Ich glaube, daß die Air Force die Untertassen-Sichtungen immer noch untersucht, entweder unter der Ägide des Air Materiel Command oder einer anderen Pentagon-Abteilung. Es ist möglich, daß einige Air Force-Beamte immer noch eine Panik befürchten, wenn die Wahrheit offiziell verlautbart würde. In einem solchen Fall kann es wohl noch lange so weitergehen mit den üblichen Dementis, die sich mit neuen Vermutungen über interplanetarische Reisen abwechseln.

Das Erziehungsproblem wird durch zwei zwingende Erfordernisse schwieriger: Wir müssen versuchen, so viel wie möglich über die Energiequelle der Raumschiffe zu erfahren und gleichzeitig zu verhindern, daß diese Information einem irdischen Feind zugänglich wird.

Wenn plötzlich alle Meldeberichte über fliegende Untertassen der Zensur unterliegen, wird dies der hauptsächlichste Grund sein. Dies wird auch ein kleineres Problem beheben, das augenblicklich einer teilweisen Zensur unterliegt. Einige wenige Testraketen, die von einer Basis im Südwesten abgeschossen worden waren, sind von Stadtbewohnern in einiger Entfernung von den Testgeländen gesehen worden. In einigen Fällen sind ihre Meldungen - obwohl die telegraphischen Dienste sie nicht weitergeleitet haben - in die lokalen Zeitungen gekommen.

Diese [Meldeberichte über] Raketentests sind in spezifischer Weise verschieden von den Berichten über fliegende Untertassen im allgemeinen. Im Gegensatz zum Chiles/Whitted-Vorfall, zum Mantell-Vorfall und anderen Raumschiffsichtungen weisen sie deutlich ein bestimmtes Muster auf, das leicht zu erkennen ist. Nachrichten oder Radioberichte über diese Tests könnten unabsichtlich einem Feind Informationen über Typ, Geschwindigkeit und Reichweite der bestimmten Rakete geben, sobald er das Muster erkannt hat. Periodische Zensur oder sogar komplette Geheimhaltung der Sichtungsberichte werden [daher] vielleicht während des nächsten Jahres oder länger verstärkt.

Angesichts der erwähnten Zielsetzungen könnten solche Aktionen gerechtfertigt sein. Aber wann immer eine solche Zensur wieder aufgehoben wird, sollte die vollständige Wahrheit über die Weltraumbesucher verlautbart werden: alle Details von allen wichtigen Vorfällen, die Größe des Godman Field-Raumschiffs, jede versuchte Landung oder Versuche der Kontaktaufnahme durch interplanetarische Besucher und überhaupt alle anderen Einzelheiten, die jetzt offizielle Geheimnisse sind.

Ich glaube auch, daß eine bestimmte Gruppe von Scheibensichtungen in diesem Land mit den Lenkraketen zusammenhängt. Offizielle Bestätigungen können natürlich eine lange Zeit hinausgeschoben werden. Abgesehen von dieser Ausnahme glaube ich jedoch, daß den Amerikanern die Wahrheit gesagt werden sollte - jetzt.

Wenn unser Lenkraketen-Programm publik gemacht wird, werden einige Amerikaner, die nicht mit den Tatsachen vertraut sind, dies als vollkommene Erklärung [für alle UFO-Vorfälle] akzeptieren. Falls man in den oberen Rängen noch nicht bereit ist, die Weltraum-Tatsachen zu offenbaren, werden vielleicht der Mantell-Vorfall und andere Schlüssel-Vorfälle vorsätzlich bemäntelt.

Aber selbst wenn man alle Beweise - die weltweiten Sichtungen, die alten Aufzeichnungen, der Chiles/Whitted-Vorfall und andere - vollkommen außer acht lassen sollte, können die Amerikaner dem einstigen Kontakt mit Bewohnern anderer Planeten nicht ausweichen. Obwohl die Weltraumbesucher niemals versucht haben, Kontakt mit uns aufzunehmen, werden Erdbewohner über kurz oder lang zu fernen Planeten reisen - Planeten, die Wissenschaftler mit ziemlicher Sicherheit für bewohnt halten.

Das amerikanische Volk hat seine Fähigkeit, unglaubliche Dinge zu akzeptieren, unter Beweis gestellt. Wir haben das erschütternde Bewußtsein des Atomzeitalters überlebt. Wir sollten in der Lage sein, das interplanetarische Zeitalter ohne Hysterie anzunehmen, wenn es kommt.

* * *