

Ein damals sensationelles Luftschiff, das der Franzose Santos-Dumont um die Jahrhundertwende erbaute. Hochentwickelte Fluggeräte wie dieses waren in der amerikanischen Öffentlichkeit unbekannt. Dennoch wurden in Amerika um die gleiche Zeit eine ganze Reihe mysteriöser Luftschiffe gesichtet.



Geheimnisvolle Flugapparate

Die Vorgänger der heutigen UFOs waren mysteriöse „Luftschiffe“, die in den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts in großer Zahl gesichtet wurden. Könnten sie nicht – wie auch manche späteren UFOs – das Werk von Ingenieuren gewesen sein, die im geheimen an vorderster Front der Luftfahrttechnik forschten?

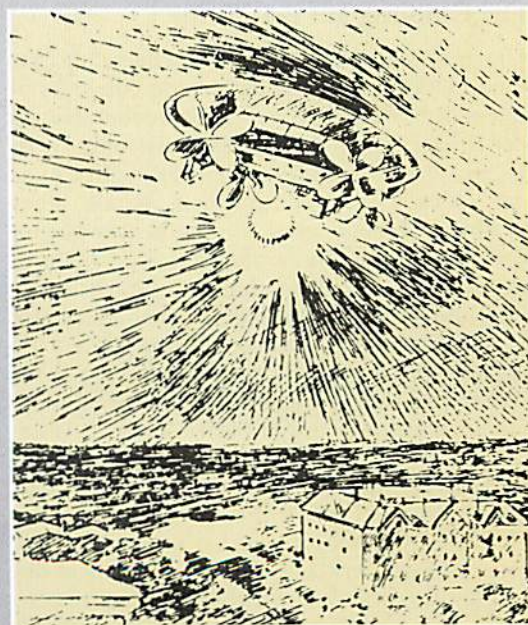
Die Erklärungsversuche, die in der Vergangenheit für UFOs abgegeben wurden, sind breit gefächert. In früheren Zeiten betrachtete man solche Flugobjekte als Heimsuchungen oder Omen aus dem Reich des Übernatürlichen, die sowohl göttlichen als auch dämonischen Ursprungs sein konnten. In unserem technischen Zeitalter vermutet man,

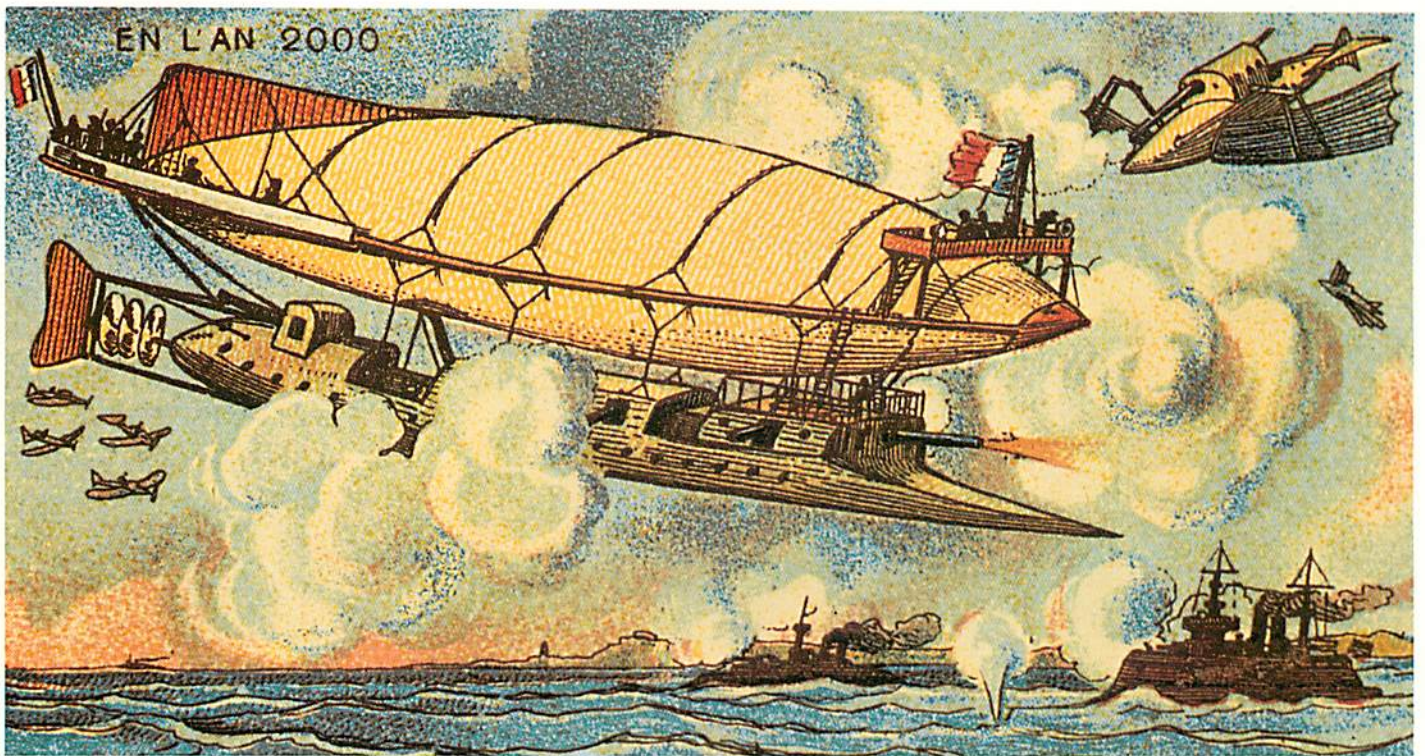
Rechts:
Ein 1896 über Kalifornien gesichtetes Flugobjekt, wie es eine Lokalzeitung wiedergab. Augenzeugen beobachteten ein dunkles Objekt, unter dem sich ein helles Licht befand und das sich der Erde näherte.

daß es sich bei den Insassen um Besucher aus dem All, Zeitreisende oder Botschafter von Bewohnern des Erdinneren handelt. Andere meinen, daß UFOs entweder Gedankenprojektionen oder aber das Ergebnis massenpsychologischen Wahns sind. Wissenschaftler, die sich mit der nüchternen Erklärung von UFOs beschäftigen, behaupten, wir hätten es mit Fehldeutungen natürlicher Phänomene oder herkömmlicher Flugzeuge zu tun. Wenn Militärsprecher sich zu dieser Frage äußern, schließen sie jedoch immer die Möglichkeit aus, daß es sich um ungewöhnliche Flugobjekte mit erstaunlichen Fähigkeiten handeln könnte, die vor der Öffentlichkeit geheimgehalten werden sollen.

Die UFOs sehr weit zurückliegender Zeiten waren vielleicht tatsächlich natürliche Phänomene, die damals sehr viel rätselhafter wirken mußten als in unserer technisierten Zivilisation: Erscheinungen wie Nebensonnen, Kometen, Meteore, nachleuchtende Wolken, Kugelblitze, Luftspiegelungen konnten kaum als das, was sie waren, erkannt werden. Es spricht jedoch vieles dafür, daß die zahlreichen Beobachtungen von „Fliegenden Untertassen“, mit denen wir es in jüngerer Zeit zu tun haben, auf etwas anderem beruhen: auf Flugkörpern, die auf *unserer Erde* gebaut wurden.

Die ersten „modernen“ UFOs waren jene „mysteriösen Luftschiffe“, die zwischen November 1896 und Mai 1897 von Tausenden von Menschen überall in den Vereinigten Staaten gesehen wurden. Zu jener Zeit waren die europäischen Erfinder ihren amerikanischen Kollegen im Bereich der experimentellen Luftfahrttechnik weit voraus, aber weder Franzosen noch Deutsche hatten es bislang geschafft, ein Luftschiff zu konstruieren, das mehr konnte als nur unkontrollierbar in der Luft zu schweben. Erst 1904 wurde das erste lenkbare Luftschiff – die *California Arrow* von Thomas Baldwin – im kalifornischen Oakland gestar-



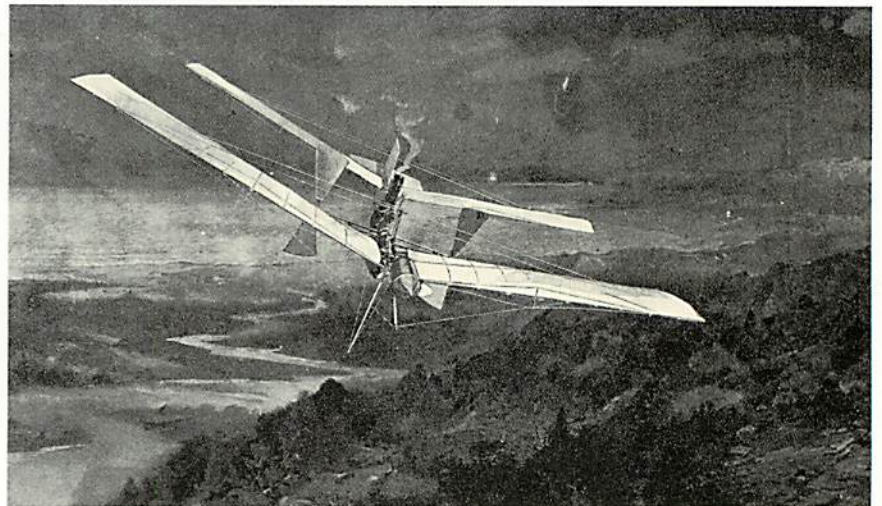


tet. Daher waren die mysteriösen Luftschiffe der späten neunziger Jahre damals genauso unerklärlich und furchterregend wie die UFOs heute.

Es ist interessant, daß die geheimnisvollen Flugkörper dieser Zeit durchweg als zylindrisch oder zigarrenförmig mit einer motorbetriebenen Luftschaube beschrieben wurden – also genau so, wie die später aufkommenden Luftschiffe aussahen. Bemannt waren sie mit Menschen, nicht mit Geschöpfen aus einer anderen Welt. Vielfach wurde berichtet, daß die Besatzungen mit den Augenzeugen sprachen, ganz gewöhnlich, um sie etwa um Wasser für ihre Motoren zu bitten.

Die Landung auf der Weide

Die im texanischen Houston erscheinende *Post* vom 21. April 1897 berichtete von einem faszinierenden Vorfall. Zwei Tage vorher hatten der Inhaber einer Brauereiniederlassung, G. B. Ligon, und sein Sohn auf der nur wenige hundert Meter entfernt liegenden Weide eines Nachbarn Lichter gesehen. Die beiden gingen der Sache nach und trafen auf vier Männer neben einem „großen dunklen Objekt“, das nur undeutlich zu erkennen war. Einer der Männer bat Ligon um einen Eimer Wasser. Er stellte sich als Mr. Wilson vor und erzählte, daß er und seine Freunde mit einem Flugapparat unterwegs seien. Sie hätten einen Ausflug „über den Golf hinaus“ gemacht und wollten jetzt zurück in die „friedliche kleine Stadt in Iowa“, wo ihr Luftschiff und vier weitere des gleichen Typs gebaut worden seien. Auf neugierige Fragen erklärte Wilson, die Flügel des Luftschiffs würden elektrisch angetrieben. Dann stieg er mit seinen Freunden wieder in



Ganz oben:
Um die Jahrhundertwende wurden die Vorstellungen, die sich die Menschen von Fluggeräten machten, ganz vom Luftschiff bestimmt. Hier die Vision eines Künstlers von einer fliegenden Panzerwaffe im Jahr 2000, die an einer verletzlich anmutenden, gasgefüllten Hülle hängt und für den Kampf gegen Flugzeuge und Schiffe eingesetzt wird.

die unten am Luftschiff angebrachte Passagiergondel und flog vor den Augen der beiden Zeugen davon.

Am nächsten Tag, dem 20. April, ging der Sheriff H. W. Baylor aus dem texanischen Uvalde hinter sein Haus, weil er dort ein seltsames Licht und Stimmen bemerkt hatte. Er stieß auf ein Luftschiff und drei Männer, von denen sich einer als Mr. Wilson aus Goshen/New York vorstellte. Wilson erkundigte sich nach einem gewissen C. C. Akers, dem früheren Sheriff des Bezirks Zavalia, den er 1877 in Fort Worth kennengelernt hatte und jetzt wiedertreffen wollte. Sheriff Baylor erwiderte überrascht, Akers wohne jetzt in Eagle Pass. Wilson, offensichtlich enttäuscht, bat ihn, Grüße zu bestellen. Die Männer aus dem Luftschiff verlangten noch nach Wasser und bestanden darauf, über ihren Besuch zu schweigen. Dann stiegen sie in die Gondel des Luft-

Weitere mysteriöse Luftschiff- Sichtungen

Die Welle der mysteriösen Luftschiff-Sichtungen in Amerika begann im November 1896, als Bürger der kalifornischen Stadt Sacramento ein über den Nachthimmel ziehendes Licht sahen. Im gleichen Monat kamen ähnliche Meldungen aus allen Teilen Kaliforniens, zum kleinen Teil aber auch aus dem Bundesstaat Washington und aus Kanada. Zuweilen erkannten die Zeugen auch ein dunkles Objekt, das die Lichterscheinung trug und die Form einer Zigarre, eines Fasses oder eines Eies hatte. Die Luftschiffe bewegten sich durchweg langsam und oft stoßweise, was auf Windantrieb hindeutete. Manche Zeitungen spekulierten, daß Erfinder hinter diesen Erscheinungen stecken, andere verbreiteten die Ansicht, daß die „Luftschiffe“ vom Mars kämen. Gelegentlich wurden solche Flugobjekte auch am Boden beobachtet. In einem dieser Fälle sahen zwei methodistische Geistliche ein „feuriges Objekt“, das abhob, als sie sich ihm näherten. Drei sonderbare große und kahlköpfige Wesen versuchten angeblich, zwei Männer auf einer Landstraße zu entführen und entflohen dann in einem zigarrenförmigen Flugobjekt.

Nach einer etwas ruhigeren Phase von zwei Monaten kamen wieder geballt derartige Meldungen aus allen Teilen der Vereinigten Staaten und aus Kanada. Ein Mann aus Michigan erzählte, eine Stimme vom Himmel habe ihn um vier Dutzend Eier-sandwiches und eine Kanne Kaffee gebeten, die dann prompt mit Hilfe eines herabgelassenen Korbes zu dem unsichtbaren Flugobjekt hinaufgezogen worden seien. Die „Hauptwelle“ endete um die Mitte des Jahres 1897. Doch später im gleichen Jahr kamen vereinzelt Berichte über ähnliche Fälle aus anderen Teilen der Welt, wie etwa Schweden, Norwegen und Rußland.



Oben:

Der deutsche Ingenieur Otto Lilienthal beim Flug mit seinem Doppelgleiter. Lilienthal war der erste, dem es gelang, lenkbare Flugzeuge zu bauen und zu fliegen. Seine Flugapparate steuerte er, indem er den Körper und die Beine entsprechend bewegte. Er starb bei einem Flugunfall im Jahr 1896, kurz nach dem hier gezeigten Flug. Seine Erfolge beflügelten andere Luftfahrt-pioniere, darunter auch die Brüder Wright.

Linke Seite unten:

Einer der Entwürfe Samuel Pierpont Langleys für ein unbemanntes Flugzeug, das von einem leichten Benzinmotor angetrieben wird. Einige seiner kleineren Fluggeräte waren tatsächlich erfolgreich, aber im Jahr 1903 stürzten zwei seiner großen Flugzeuge ab. Der entmutigte Langley, der von der Presse heftig attackiert wurde, starb wenige Jahre darauf.

schiffes. „Die großen Flügel und Propeller setzten sich in Bewegung, und das Gefährt flog in nördlicher Richtung davon.“ Auch der Geistliche der Stadt behauptete, das Luftschiff gesehen zu haben.

Zwei Tage später erwachte der Farmer Frank Nichols im texanischen Josseland von einem „schwirrenden Geräusch“. Er sah aus dem Fenster und entdeckte „helle Lichter, die von einem massigen, bizarr geformten Vehikel in seinem Kornfeld ausgingen“. Nichols wollte der Sache auf den Grund gehen, aber noch ehe er das seltsame Etwas erreicht hatte, kamen zwei Männer auf ihn zu und baten ihn um Wasser aus seinem Brunnen. Als er ihren Wunsch erfüllt hatte, luden sie ihn zur Besichtigung ein. Von den acht Besatzungsmitgliedern erfuhr er, daß das Luftschiff „mit starkem Strom“ angetrieben werde und eins von fünf Exemplaren sei, die mit der finanziellen Unterstützung einer großen New Yorker Firma „in einer kleinen Stadt in Towa“ erbaut worden seien.

Am nächsten Tag, dem 23. April, berichteten zwei weitere, als „verantwortungsbewußte Bürger“ beschriebene Zeugen in der *Post*, daß ein Luftschiff bei ihnen daheim in Kountze (Texas) gelandet sei und zwei der Besatzungsmitglieder sich als Jackson und – Wilson vorgestellt hätten.

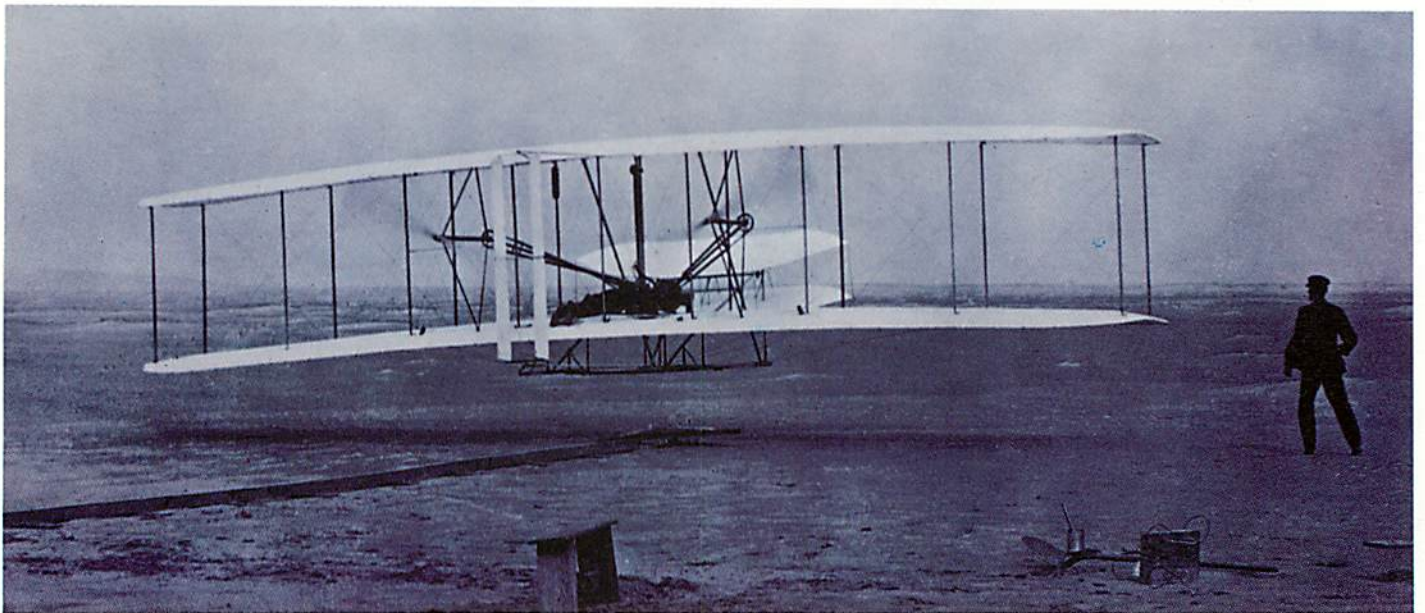
Am 27. April veröffentlichte die *Daily News* in Galveston einen Brief von C. C. Akers, in dem dieser bestätigte, daß er tatsächlich einen Mann namens Wilson in Fort Worth gekannt hätte, der aus New York stamme. Wilson sei „technisch sehr begabt“, habe damals „etwas mit Luftfahrt zu tun gehabt und an einer Sache gearbeitet, welche die Welt in Erstaunen versetzen sollte“.

Die Ereignisse von Deadwood

Kurz darauf berichtete die *Houstoner Post* im texanischen Deadwood von einem Farmer namens H. C. Lagrone, der nachts bemerkte, wie sein Pferd sich aufführte, als würde es gleich durchgehen. Als er draußen nach dem Rechten sehen wollte, beobachtete er wie ein helles weißes Licht in der Nähe über die Felder schwebte und das Terrain beleuchtete, ehe es landete. Dort stieß Lagrone auf fünf Männer. Sie füllten gerade zwei Gummisäcke mit Wasser und erzählten, ihr Luftschiff sei eins der fünf, die in der letzten Zeit in der Gegend umhergeflogen und auch bereits in Beaumont gelandet seien. Alle wären in einer „Stadt im Innern von Illinois“ (das an Iowa grenzt) gebaut worden. Mehr wollten sie nicht sagen, weil dem Flugapparat noch das Patent fehle.

Was steckte hinter diesen sonderbaren Vorfällen? Es ist nicht auszuschließen, daß die Aussagen der Luftschiffsbesetzungen stimm-

Rechts:
Louis Blériots Flugmaschine Nr. 11 nach Beendigung ihres Fluges über den Ärmelkanal am 25. Juli 1909 über den Klippen von Dover.



ten. In den späten neunziger Jahren meldeten nämlich zahlreiche Erfinder in den Vereinigten Staaten Patente auf ihre Luftschiffspläne an. Da viele jedoch Ideendiebstahl fürchteten, hielten sie ihre Konstruktionen geheim. Die aerodynamische Forschung war schon weit fortgeschritten, insbesondere in Massachusetts, wo auffallend viele mysteriöse Luftschiffe gesichtet wurden, und in New York, der angeblichen Heimatstadt Wilsons. Ein Mann wie er hätte am Massachusetts Institute of Technology die informellen Kurse über Aerodynamik besuchen können, um danach an der Cornell Universität in Ithica (New York) seine Studien zum Abschluß zu bringen.

Oben:
Der von den Brüdern Wright erbaute Flyer startet zu seinem ersten kurzen Flug und leitet damit ein neues Zeitalter ein. Am jenem 17. Dezember 1903 starteten die Brüder viermal zu den ersten gesteuerten Motorflügen in der Geschichte. Doch ist es nicht möglich, daß andere Erfinder heimlich bereits den Wrights zuvorgekommen waren und mit ihren Probeflügen jene frühen „Luftschiff“-Sichtungen auslösten?

Pioniere hinter den Kulissen

Man hörte nichts mehr von dem geheimnisvollen Mr. Wilson. Aber in den darauffolgenden Jahren schritt die Luftfahrttechnik rasch voran. 1901 war Santos-Dumont mit einem Luftschiff in weniger als 30 Minuten von St. Cloud zum Eiffelturm und wieder zurück geflogen. Zwei Jahre später starteten die Gebrüder Wright in Kitty Hawk (North Carolina) zum ersten Flug mit einem Fluggerät, das schwerer als Luft war, und 1906 begann der Amerikaner Robert Goddard mit seinen Raketenversuchen. Am letzten Dezembertag 1908 flog Wilbur Smith 123 Kilometer in zweieinhalb Stunden. Sieben Monate später überquerte der Franzose Louis Blériot den Ärmelkanal.

Ist es möglich, daß noch spektakulärere Entwicklungen stattgefunden hatten, ohne daß die Öffentlichkeit davon erfuhr? Die Vielzahl von UFO-Sichtungen zu Beginn des 20. Jahrhun-

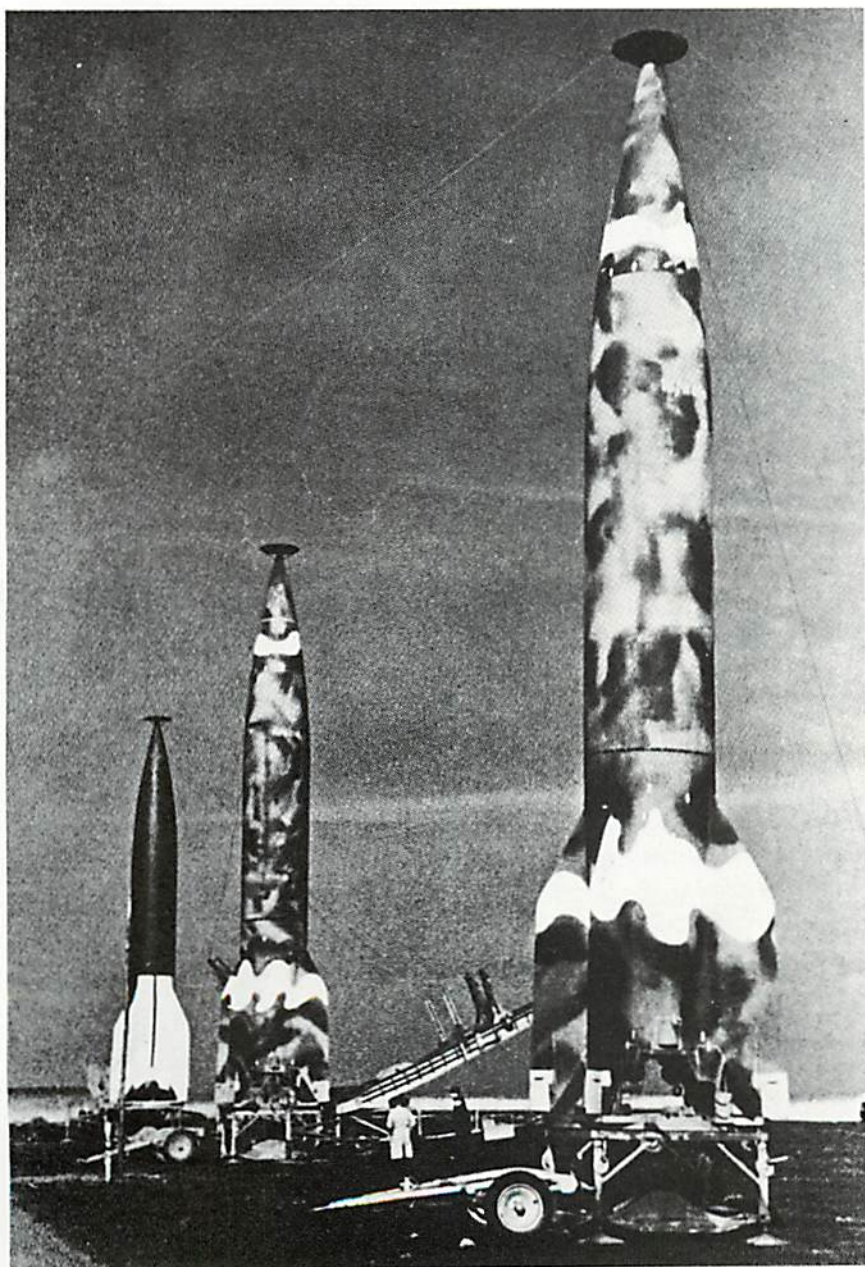
derts und die gleichzeitigen raschen technologischen Fortschritte deuten darauf hin.

Die skandinavischen Geisterflugzeuge

In den Jahren 1933/34 kam es zu einer richtigen „UFO-Welle“ in Skandinavien. Eine Vielzahl von „Geisterflugzeugen“ wurden gesichtet, deren Verhalten die Möglichkeiten der damaligen Luftfahrt weit überschritt. Sie wurden als Eindecker, zumeist von grauer Farbe, beschrieben. Manchmal sahen die Augenzeugen sogar Besatzungsmitglieder an Bord. Häufig legten die Flugzeuge mit abgestellten Motoren lange Strecken im Gleitflug zurück – für die herkömmliche Flugzeuge der Zeit ein undurchführbares Manöver. Zuweilen richteten sie helle Suchscheinwerfer auf den Erdboden.

1934 begann die schwedische Luftwaffe, die entlegenen Gebiete, über denen die Geister-

Nur 40 Jahre nach dem ersten Flug der Brüder Wright war die Luftkampftechnik bereits so weit fortgeschritten, daß die ersten raketenbetriebenen ballistischen Flugkörper auf ihren Einsatz gegen feindliche Städte warteten. Hier drei im Versuchsstadium befindliche V-2-Raketen im deutschen Forschungszentrum Peenemünde.



flugzeuge gesichtet wurden, gründlich abzusuchen. Zwei der 24 Aufklärer stürzten dabei ab. Man fand keine Spur von Flugbasen. Im April 1934 erklärte ein hoher schwedischer Offizier vor der Presse:

„Der Vergleich der Berichte ergibt, daß über unseren geheimen militärischen Sperrgebieten zweifellos ein illegaler Flugverkehr existiert ... In allen Fällen wurde gemeldet, daß die Maschinen keinerlei Hoheits- oder Kennzeichen trugen ... das ganze läßt sich unmöglich als Einbildung abtun. So stellt sich die Frage: Wer sind die Eindringlinge? Und warum haben sie unseren Luftraum verletzt?“

Die gleichen Fragen stellte man sich auch in Norwegen und Finnland, wo ähnliche Beobachtungen gemacht wurden. Sie ließen sich jedoch nie befriedigend beantworten.

Das „Zeitalter der Luftfahrt“ wuchs innerhalb weniger Jahrzehnte aus seinen Kinderschuhen heraus. Die Deutschen brachten bald die vergleichsweise hochentwickelte V 2-Rakete hervor. Ist es möglich, daß Menschen in den Vereinigten Staaten und einigen europäischen Ländern Zeugen der geheimen Luftfahrtexperimente ihrer eigenen Regierungen wurden?

Das Tempo des Fortschritts in der Luftfahrt beschleunigte sich während des Zweiten Weltkriegs noch weiter. Düsenflugzeuge, radar-gelenkte Raketen, Waffen und Bomber von ganz neuen Dimensionen wurden entwickelt, und prompt trat auch die Beobachtung mysteriöser „Flugobjekte“ in eine neue Phase: im Deutschland des Zweiten Weltkriegs.