

## Astrale UFOs?

Das bei weitem seltsamste Phänomen des vergangenen Jahrhunderts spielte sich in den Vereinigten Staaten von Amerika ab: das Erscheinen der »Luftschiffe«. Wenngleich der Herbst 1896 und das Frühjahr 1897 als die Höhepunkte der regelrechten Sichtungswelle betrachtet werden müssen, hatte das Phänomen doch Vorläufer, die bis in die siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts zurückreichten.

Um was es sich dabei wirklich handelte, ist bis heute nicht klargeworden. Die Menschen, die zu jener Zeit lebten, waren erfüllt von dem Traum, technisch sei alles möglich oder werde schon in naher Zukunft möglich sein: Die Elektrizität hatte begonnen, ihren Siegeszug anzutreten, Dampfeisenbahnen durchquerten den Kontinent, Dampfschiffe die Ozeane, die Telegraphie hatte es fertiggebracht, in Minutenschnelle Nachrichten von einer Küste der USA an die andere zu bringen. Das neue, kurz bevorstehende Jahrhundert würde, so glaubte man, alle anderen Träume auch erfüllen können. Insbesondere den Traum vom Fliegen, von lenkbaren Ballonen, Luftschiffen oder anderer Fluggeräte.

Es gab durchaus schon konkrete Ideen darüber. Autoren des utopischen Romans wie Jules Verne hatten sie in ihren Büchern geschildert: klobige, gigantische Luftschiffe, mit flügelschwingenden Apparaturen, die etlichen Menschen Platz bieten konnten und mit denen man die ganze Welt bereisen wollte. Realisiert waren sie zu diesem Zeitpunkt noch nicht-und so, wie Verne und andere sie sich ausgedacht hatten, wären sie auch niemals realisierbar gewesen.

Das Seltsame ist - sie tauchten trotzdem auf. Und zwar in einer solchen Fülle und technologischen Bandbreite, daß man - von offensichtlichen Betrügereien abgesehen - nur zu einem Schluß kommen kann: Ende des vergangenen Jahrhunderts wurde Amerika von einer ganzen Flotte kurioser, nach heutigen technologischen Maßstäben "unmöglicher" Luftschiffe mit nicht weniger seltsamen Insassen heimgesucht.

Um den 20. März 1880 begeben sich drei Männer des kleinen Ortes Galisteo Junction (heute Lamy) in New Mexico zu einem spätabendlichen Spaziergang in die Hügel vor ihrer Stadt. Es ist dunkel, die Gaslaternen hinter den Fenstern und in den Straßen erhellen kaum mehr als die Häuserfassaden. Aber es ist fast Vollmond, und so können sie den Weg vor sich gut erkennen.

Zuerst ist es nur leise, dann immer lauter und offensichtlicher: aus westlicher Richtung dringen Stimmen zu ihnen herüber. Die drei Männer schauen sich um und sehen zu ihrem Erstaunen einen »großen Ballon«. Fast scheint es, als wollten die Leute an Bord auf sich aufmerksam machen, aber die drei aus Galisteo Junction verstehen kein einziges ihrer Worte.

»Die Konstruktion des Ballons«, schreibt wenige Tage später, am 29. März 1880, der *Santa Fe Weekly New Mexican*, »unterschied sich in jeder Hinsicht von allem, was die drei jemals zuvor gesehen hatten. Er hatte den Umriß eines Fisches, und

einmal war er so nahe, daß man wundersame Buchstaben an der Außenseite seiner Kabine erkennen konnte. Diese Kabine schien sehr elegant und die Luftmaschine selbst vollständig unter der Kontrolle seiner Insassen zu sein. Sie wurde offenbar von einem fächerförmigen Apparat gelenkt. Der Ballon war gigantisch, und in der Kabine waren, soweit es sich beurteilen ließ, acht oder zehn Personen.«

Als der »Ballon « die drei verblüfften Neu-Mexikaner passierte, wurden aus dem Inneren mehrere Gegenstände zur Erde geworfen, darunter auch ein Blumenstrauß, »eingewickelt in seidenartiges Papier, auf dem sich einige Zeichen befanden, die an jene auf japanischen Teetassen erinnern«.

Das Gefährt gewann daraufhin rasch Höhe und verschwand in der Dunkelheit der Nacht.

Eine Suchmannschaft aus Galisteo Junction entdeckte am folgenden Morgen noch eine »außerordentlich fein gearbeitete« Tasse, die im örtlichen Bahnhof ausgestellt wurde. Man verkaufte sie kurz darauf an einen angeblichen, in der Gegend arbeitenden Archäologen. Sie gilt seither, genauso wie der Archäologe, als verschollen. Das Seidenpapier muß hingegen noch länger in Galisteo Junction verblieben sein, denn wenige Tage später behauptete ein durch den Ort reisender Chinese, es handle sich um eine Botschaft seiner Verlobten. Diese sei mit dem »Luftschiff« von China aus auf dem Weg nach New York, um ihn dort zu erwarten. Schon bald würden solche Flugreisen gang und gäbe sein.

Natürlich war das Luftschiff nicht aus dem Fernen Osten, es landete auch nicht in New York. Der ominöse Chinese verließ Galisteo Junction noch am gleichen Tag und wurde nie wieder gesehen. Aber in gewisser Weise nimmt dieser Fall mit all seinen skurrilen Charakteristika bis hin zu den haarsträubenden Erklärungsversuchen schon etliches von dem vorweg, was sich in den kommenden Jahren ereignen sollte.

Als das »Luftschiff« 1880 über New Mexico erschien, war Jules Vernes Roman »Robur, der Eroberer«, in dem er ein ähnliches Fahrzeug beschreibt, noch längst nicht auf dem Markt. Er wurde erst sieben Jahre später veröffentlicht. Seit Mitte des Jahrhunderts gab es - sowohl in Europa wie in Amerika - immer wieder Patentanmeldungen für steuerbare Luftschiffe und andere Fluggeräte. Geflogen ist davon keines je, zumindest nicht über größere Distanzen. 1869 gelang es dem Kalifornier Frederick Marriott, ein schnaubendes, dampfgetriebenes, geflügeltes Vehikel über eine Meile hinweg zu steuern; es blieb bei diesem einen Flug, denn das Gerät stürzte ab. 1872 versuchte der deutsche Ingenieur Paul Haenlein, ein kohlen gasgetriebenes Luftschiff fliegen zu lassen - ohne Erfolg. Zahlreiche Erfinder, Techniker und Ingenieure bastelten und konstruierten, geschafft hat es keiner.

Erst 1900 konnte Ferdinand Graf von Zeppelin das sogenannte »Starr-Luftschiff« zum Fliegen bringen, und 1903 hoben Wilbur und Orville Wright mit ihrem

gesteuerten Doppeldecker erfolgreich ab. Für den britischen Luftfahrtexperten Charles H. Gibbs-Smith, der sich als Historiker auf die Zeit vor 1910 spezialisiert hat, ist es ein Ding der Unmöglichkeit, daß 1896 oder sogar noch in den Jahren davor irgendwo in Nordamerika oder sonstwo auf der Welt andere Fahrzeuge als Ballone geflogen sind: »Kein Typus einer steuerbaren oder überhaupt einer Maschine, die schwerer als Luft war, flog zu dieser Zeit oder besser: konnte zu dieser Zeit in Amerika fliegen.«

Geflogen sind sie dennoch, und in den beiden Jahren 1896 und 1897 so häufig, daß an ihrer Existenz eigentlich kein Zweifel bestehen kann. Die große »Luftschiff«-Welle begann im November 1896 in Kalifornien und breitete sich von dort aus über den ganzen Westen der USA und schließlich auch über die Staaten des mittleren Westens bis hinunter nach Texas aus. Dort fand sie Mitte Mai des folgenden Jahres ihr ebenso abruptes wie rätselhaftes Ende.

Fraglos hatte diese Sichtungswelle zahlreiche Väter: die Zeitungen, die Telegraphiebüros, die Eisenbahngesellschaften, Amerikaner, die sich einen Spaß machen wollten oder auch nur einer Sinnestäuschung zum Opfer gefallen waren. Das alles ist richtig, aber es erklärt nicht den Kern des Phänomens, nicht zahlreiche seiner Details, nicht die Fülle seiner Facetten.

Wenn es dagegen tatsächlich findige amerikanische oder andere Ingenieure gegeben hätte, die in dieser Zeit geradezu phantastische Fluggeräte mit nicht minder phantastischen Eigenschaften entwarfen, konstruierten und über den ganzen Kontinent fliegen ließen - warum gingen sie mit ihrer gewinnträchtigen Entwicklung nicht an die Öffentlichkeit? Wo haben sie ihre Schiffe gebaut? Warum hat niemand sie dabei beobachtet? Um Flugmaschinen wie die beschriebenen herzustellen, bedarf es großer Montagehallen oder großer offener Werkanlagen. Wo haben sie gelegen? Niemand hat sie je gesehen. Wer waren die Monteure, die Zulieferer, die Arbeiter? Warum haben sie nie darüber gesprochen? Zu keiner Zeit ist eines der beobachteten Schiffe oder sein Antrieb zum Patent angemeldet worden - warum nicht? Sie waren doch offensichtlich flug- und manövrierfähig und erfüllten damit den Traum ganzer Generationen. Was ist mit den Vorläufermodellen, die es zwangsweise gegeben haben muß? Und wo sind sie selbst geblieben, diese mysteriösen Luftschiffe? Sind sie alle nach ihrem abrupten Verschwinden im Mai 1897 abgestürzt? Wo? Ausschließlich in unzugänglichen Bergregionen, in Wüsten, über dem Meer? Ziemlich unwahrscheinlich. Warum hat man sie dann später nie entdeckt? Haben ihre Erfinder sie unisono vernichtet, zerstört, verbrannt? Aus welchem Grund? Oder ist ihr Versteck so gut und sicher, daß man es bis heute nicht gefunden hat? Was ist mit den ganzen Crew-Mitgliedern? Wo sind sie geblieben? Warum haben sie sich nie gemeldet, wenn schon die eigentlichen Konstrukteure - aus welchen Gründen auch immer - geschwiegen haben? Warum hat sich damals nicht, wie zu allen Zeiten, das Militär eingeschaltet und die lenkbaren Schiffe für seine Zwecke adaptiert? Warum hat man nie auch nur ein einziges der ominösen Geräte dingfest machen können?

Auf all diese Fragen gibt es nur zwei mögliche Antworten: *entweder* hat es sämtliche Luftschiffe nie gegeben, alle Augenzeugen haben sich geirrt, sind irgendwelchen Halluzinationen zum Opfer gefallen oder waren betrunken - *oder* es gab am Ende des vorigen Jahrhunderts ein Phänomen, dessen Kern zwar real, dessen umgebende »Schale« jedoch so schwammig, wäßrig und löchrig war, daß es sich in all den Monaten des Auftauchens sicher dahinter verbergen konnte.

Die große Zeit des »Luftschiff-Phänomens« begann am 17. November 1896. Ein »Licht, das an eine elektrische Bogenlampe erinnerte und von einer mysteriösen Kraft angetrieben« wurde, schwebte über der kalifornischen Stadt Sacramento. Hunderte von Einwohnern beobachteten, wie es - offensichtlich gesteuert - Häusern und Hügeln auswich, seine Höhe variierte und schließlich in der Dunkelheit verschwand.

Dieser »Initialsichtung« folgte zunächst in Kalifornien, dann in zahlreichen anderen Staaten der USA Beobachtung auf Beobachtung. Häufig wurden nur die starken Suchlichter gesehen. Das kann nicht verwundern, ereigneten sich die meisten Fälle doch bei Nacht oder beginnender Dunkelheit - ein Charakteristikum, das auch auf die UFO-Beobachtungen unserer Tage zutrifft und das wir bereits im »Clausthal-Zellerfeld-Fall« von 1783 kennengelernt haben (S. 92ff.). Die Intensität der beschriebenen Luftschiff-Suchlichter übersteigt dabei bei weitem die Möglichkeiten der damaligen Zeit. Einer der frühen Zeugen sagte in einem Interview dazu: »Eine spezifische Eigenheit des Lichts war die Art, in der es sich von Zeit zu Zeit veränderte. Es schien, als ob der Operateur des Suchlichts gelegentlich rote und blaue Gläser vor die Lampe schob, um so mehr Aufmerksamkeit zu erlangen ... Kein Stern hat in der Vergangenheit je etwas ähnliches getan, und ich glaube kaum, daß derzeit überhaupt jemand dazu in der Lage wäre.«

Neben dem starken Suchlicht, das fast regelmäßig beschrieben wurde, konnten aber auch noch andere Lichter an den Objekten gesehen werden: »Jene, die die Beobachtung vom *Normal-Building* (ein Gebäude in der kalifornischen Ortschaft Chico) machten, hatten vielleicht die beste Sicht auf das Phänomen als irgend jemand sonst in der Stadt. Ihnen schien das Licht die Form eines Balls zu haben, das Lichtstrahlen nach vier oder fünf Richtungen warf. Von der erhöhten Position des *Normal-Building* aus konnte auch gut beobachtet werden, wie sich das mysteriöse Objekt bewegte, so, als ob es auf den Boden herabkam, um dann wieder hoch in die Luft hinaufzusteigen. Dabei behielt es immer seinen nordwärts gerichteten Kurs bei.«

Mehrfarbige Lichtstrahlen wurden auch bei einem Luftschiff im US-Staat Washington beobachtet: »Mr. St. John sagt, daß verschiedenfarbige Lichter in alle Richtungen geschossen wurden. Sie wurden von den beiden Enden und jeder Seite des Luftschiffes ausgesandt. Manchmal wurde auch das Licht an einem Ende oder einer Seite ausgeschaltet. Einige der Lichter waren weiß, andere rot, blau und grün. Wenn alle Lichter brannten, schien das Ungeheuer der Lüfte in einen

brillanten Glanz getaucht und hatte die Erscheinung eines unbändigen elektrischen Suchlichts. Häufig schoß es verschiedenfarbige Lichtstrahlen auch aus seinem Zentrum, und diese erschienen dann wie die Speichen eines Rades.«

Typisch und darüber hinaus von Bedeutung wegen der genauen Beschreibung ist eine Beobachtung von Professor H.B. Worcester, damals Präsident des *Garden City College* von San Francisco: »Wir hatten«, berichtete er den Reportern einer Zeitung, »eine kleine Party in meinem Haus in East San Jose, und sie zog sich bis um sieben Uhr am Abend hin. Die Leute traten dann vor das Haus, um der Musik zu lauschen, und ich ging noch in den Hof, um eine Laterne zu holen. Glücklicherweise schaute ich dabei zum Himmel hinauf und sah in einigen Meilen Entfernung, vielleicht über dem College Park oder Santa Clara, ein großes Licht, das sich schnell in Richtung San Jose bewegte. Tatsächlich vermutete ich, es handle sich um das mysteriöse Licht, das die Leute überall gesehen hatten und von dem angenommen wurde, es gehöre zu einem Luftschiff.«

Professor Worcester läuft zur anderen Seite des Hauses und macht seine Gäste durch lautes Rufen auf das Licht aufmerksam. Die Leute strömen auf die Straße und vermögen es ebenfalls zu sehen, obwohl es seine Richtung inzwischen geändert hat. »Als sich das Schiff nach Südosten wandte, konnte ich zwei Lichter unterscheiden, eines hinter dem anderen. Das Licht, das ich zuerst sah, entsprach vom Umfang her einem Maschinenscheinwerfer und machte einen weißglühenden Eindruck. Es bewegte sich mit einer Geschwindigkeit von 60 bis 100 Meilen pro Stunde, bevor es hinter dem Horizont verschwand. Es gab drei Dinge, die mich beeindruckten: seine Geschwindigkeit, seine gleichmäßige Bewegung und seine offensichtlich intelligente Kontrolle. Ich habe selbst zahlreiche Feuerballone gesehen, aber dieses Licht hatte nichts mit derartigen Spielzeugen gemein. Seine Geschwindigkeit war zu groß für einen Ballon in solch einer ruhigen Nacht, und seine Bewegung zu gleichförmig.« Einer der Gäste, ein Professor Cross, ergänzte: »Ich habe oft Ballone in der Luft gesehen, aber die Bewegung dieses Lichts war in keiner Weise damit vergleichbar. Es wehte nur ein schwacher Wind aus Süden, aber dieses Lichts flog schnell in genau diese Richtung.«

Natürlich gab es für all dies auch »wissenschaftliche Erklärungen«. Der *San Francisco Chronicle* nannte das Luftschiff-Phänomen zunächst »eine der größten Schwindeleien, die jemals einer Gesellschaft entsprungen sind«, und ein Professor George Davidson machte in der gleichen Zeitung »die Erfindung einer Freimaurerschaft von Lügner« für das Ganze verantwortlich: »Ein halbes Dutzend Burschen sind zusammengekommen, haben einen Ballon mit irgendeinem elektrischen Licht daran in die Luft geschickt, und die Einbildung hat den Rest erledigt. Es ist reiner Schwindel.«

Nun, solche »Erklärungen« hören wir auch heute noch. Wetter- und erleuchtete Party-Ballone müssen in unseren Tagen als Erklärung für das Unerklärbare herhalten. Wenn man den organisierten UFO-Skeptikern glaubt, sollte sogar ein

Drittel aller UFO-Sichtungen auf PartyBallone zurückzuführen sein. Das ist irgendwie seltsam.

Ich muß gestehen, noch nie in meinem Leben einen solchen Party-Ballon im Flug gesehen zu haben - weder zur Tages- noch zur Nachtzeit. An klaren Abenden sitze ich häufig am eigenen Teleskop und beobachte den gestirnten Himmel. Es ist erstaunlich, wie viel das geübte Auge erkennen kann: Sterne, Planeten, Satelliten, die russische Raumstation MIR, Flugzeuge unterschiedlicher Größe, Höhe und Geschwindigkeit. Ein Party-Ballon war noch niemals darunter.

Natürlich gibt es solche Ballone, man kann sie bei Herstellern von »Flugbedarf« für etwa 50,- DM kaufen. Aher ihr Anteil an sogenannten »UFO-Stimuli« wird doch bei weitem überschätzt. Im übrigen scheint es auch gar nicht so einfach zu sein, ein solches Ding in die Luft zu kriegen. Letzteres mußten sogar die Verteter der bekanntesten deutschen UFO-Skeptikerorganisation am eigenen Leibe erfahren. Bei der angekündigten Flugdemonstration anlässlich der Jahrestagung der sogenannten »Gesellschaft zur wissenschaftlichen Untersuchung von Parawissenschaften« (GWUP) 1992 versuchten sie, das mit einer kleinen Flamme betriebene Gefährt in den Himmel über Darmstadt steigen lassen. Der Flug endete allerdings »wegen zu starken Windes« schon nach wenigen Metern in den Ästen eines Baums, der Ballon ging in Flammen auf. Ironischerweise könnte man sagen, hier sei nicht nur ein »UFO-Ballon«, sondern auch der Traum abgestürzt, alles, was irrational erscheint und unerklärlich ist, rational erklären zu wollen.

Neben Ballonen sind es heute in erster Linie Sterne, die als natürliche Ursachen für UFO-Beobachtungen herangezogen - und häufig mißbraucht werden. Auch das gab es schon vor hundert Jahren. Nachdem am 27. März 1897 ein blutrotes Licht über Topeka (Kansas) gesehen worden war, hatten sich am folgenden Abend zahlreiche Einwohner auf den Straßen versammelt, um die Beobachtung vielleicht ein zweites Mal machen zu können. »Der einzige Stern in der Himmelsgegend, in der das Licht in der vorangegangenen Nacht gesehen worden war, war Venus, und einige Leute, die in dieser Nacht nicht im Freien gewesen waren, äußerten die Vermutung, die Leute hätten sich von diesem Planeten täuschen lassen und daß Venus das einzige sichtbare Luftschiff gewesen sei. Aber diese Vermutung kann nicht stimmen. Vielleicht war das Licht der vergangenen Nacht wirklich kein Luftschiff, aber es war ganz sicher auch kein Stern oder Planet. Das Licht bewegte sich parallel zum Horizont und mit großer Geschwindigkeit. Sterne verhalten sich nicht so und Planeten auch nicht. Und dann, als das fremde Licht rot erstrahlte, schien Venus ein kleines Stückchen weiter rechts noch *immer* in all ihrer strahlenden Herrlichkeit am Himmel. Und als einige Beobachter Stunden später das rote Licht erneut sahen, war Venus längst hinter dem Horizont versunken.«

Ballone, helle Sterne, die Venus und Jupiter - all das waren sicher ebenso wie heute Objekte, die mit den »Luftschiffen« identifiziert und verwechselt wurden. Aber genauso wie heute darf ihr Anteil nicht überbewertet werden. Das Beispiel aus Topeka zeigt, daß man sehr wohl zwischen Himmelsobjekten wie der Venus und »fremden Lichtern« zu unterscheiden vermochte. Die Menschen des

ausgehenden 19. Jahrhunderts waren noch weit weniger »zivilisationsabhängig« wie wir, sie lebten noch in einer stärkeren Verbindung zur Natur. Und wenn man einmal von den Sichtungen in den großen Städten wie San Franzisko, Sacramento und Los Angeles absieht, waren sie auch in der Lage, helle Planeten am Himmel zu sehen und zu erkennen.

Johannes Fiebag, "Die Anderen"