

COSMIC JOKERS und das AIRSHIP-RÄ,,TSEL

Artikel

Eingetragen von:

Geschrieben am: 09.10.2007 02:17:02

von Greyhunter

Zwischen 1896 & 1897 kam es in den USA zu einer der bizarrsten UFO-Sichtungswellen der Geschichte..

Beteiligt waren daran aber nicht klassische "Fliegende Untertassen" sondern viel mehr Luftschiffe - oder Objekte die so aussahen "die aber Flugeigenschaften und Formen aufwiesen, die alles andere als "zeitgemäß" waren.

Wirklich "gern" hat man diese Berichte innerhalb der UFO-Szene nicht, da sie nicht in das "übliche Schema außerirdischer Piloten passen die uns zu Erkundungszwecken "besuchen". Viel mehr belegt diese sehr frühe UFO-Aktivität eher den "völlig surrealen Hintergrund der UFOs und die "betreibende Intelligenz" dahinter, die sich am ehesten als "Cosmic Joker" umschreiben lässt.

Einführung

Luftschiffe bestehen aus einem meist aerodynamisch geformten Auftriebskörper, der das Traggas enthält. An ihm sind je nach Bauart eine oder mehrere Gondeln befestigt. Darin, bei einigen größeren Luftschiffen auch innerhalb des Auftriebskörpers, ist Platz für die Besatzung, Passagiere, Frachtgut und die Aggregate. Triebwerke sorgen für eine Vortriebskraft, mit Leitwerken wird gesteuert.

Das Traggas verleiht Luftschiffen ihren statischen Auftrieb, da es eine geringere Dichte als Luft aufweist. Luftschiffe "schwimmen", ähnlich wie Seeschiffe auf dem Wasser, in der Luft. Daher wird die Fortbewegung von Leichter-als-Luft-Geräten als "Fahren" und nicht als Fliegen bezeichnet.

Als Traggas wird heute Helium verwendet. Früher kam Wasserstoff zu Anwendung. Helium ist teurer als Wasserstoff und bei gleichem Volumen etwa doppelt so schwer, seine Unbrennbarkeit wiegt diese Nachteile aber auf. Entscheidend für den Auftrieb ist die Differenz zwischen dem Traggas- und dem Luftgewicht. Heliumluftschiffe müssen daher - um das notwendige doppelte Volumen zu erreichen - bei gleicher Tragkraft etwa 26% größer sein als Wasserstoffluftschiffe.

Ihr großes Volumen verleiht Luftschiffen einen hohen Luftwiderstand. Die Höchstgeschwindigkeiten sind daher auf rund 100 bis 150 km/h begrenzt. Da sich das Traggas mit zunehmender Höhe noch weiter ausdehnt, beträgt die maximale Flughöhe normalerweise nur etwa 2.000 - 3.000 Meter. Eine Ausnahme bilden bzw. bildeten die speziell für Höhen

Luftschichten konstruierten unbemannten Höhenplattformen, die derzeit entwickelt werden und die Kriegsluftschiffe im Ersten Weltkrieg, die höher als die meisten damals verfügbaren Flugzeuge steigen konnten.

Bei Luftschiffen lassen sich drei grundsätzliche Bauweisen unterscheiden:

• Prallluftschiffe, die häufigste Bauform, auch Blimp genannt, erhalten ihre Form durch einen Überdruck in der Hülle. Gondel und Leitwerk sind direkt an der Hülle befestigt. Zu dieser Kategorie zählen auch Heißluft-Luftschiffe, deren Traggas wie bei Heißluftballons warme Luft ist.

• Halbstarre Luftschiffe besitzen eine zusätzliche Tragstruktur, an der Hülle, Gondel und Leitwerk angebracht sind.

• Starrluftschiffe, haben durch ein inneres Gerüst eine feste Struktur, das die Form des Schiffskörpers vorgibt. Alle Komponenten sind an diesem Gerüst befestigt. Die bekanntesten Vertreter sind die Zeppeline.

Der Begriff Hybridluftschiff wird für Luftfahrzeuge verwendet, die die Leichter-als-Luft-Technik mit der Schwere-als-Luft-Technik kombinieren. Dabei wird der benötigte Auftrieb sowohl aerostatisch [wie bei konventionellen Luftschiffen] als auch zu einem erheblichen Teil aerodynamisch [wie bei Flugzeugen] erzeugt. Hier muss allerdings erwähnt werden, dass auch konventionelle Luftschiffe meistens "schwer" operieren, d. h. einen geringen Teil [etwa 5%] des erforderlichen Auftriebes ebenfalls aerodynamisch erzeugen.

Hybride Luftschiffe bestehen z. B. aus einem konventionellen Luftschiffkörper, an den Tragflächen angebracht sind. Frühere Projekte für "zweckwertige" Hybridluftschiffe kamen nie über das Prototypenstadium hinaus und waren von meist nur bescheidenem Erfolg oder gar Versagen geprägt. Aktuell stieg am 31. Januar 2006 unter militärischer Aufsicht das Lockheed-Modell P-791 erstmals auf.

In Deutschland bilden Luftschiffe luftrechtlich eine eigene Luftfahrzeugklasse, Heißluft-Luftschiffe gelten jedoch als Ballon mit Hilfsantrieb.

Historische Entwicklung

Schon etwa im Jahr 1670 hatte der portugiesische Jesuitenpater Francesco Lana di Terzi die Idee für die Konstruktion eines "Luftschiffs". Er wollte ein Boot an luftleer gepumpten Kugeln aufhängen. Die Idee wurde nie realisiert.

Aus dem Jahr 1785 stammt ein Luftschiffentwurf von Jean-Baptiste Meusnier, das bereits alle Elemente wie Auftriebskörper mit darunter aufgehängter länglicher Gondel, Steuerruder und drei muskelkraftbetriebene Luftschrauben für den Antrieb enthielt. Es wurde jedoch nicht gebaut.

Das erste wirkliche Luftschiff, die "Giffard", führte seine Jungfernfahrt am 24. September 1852, rund fünfzig Jahre vor dem ersten Motorflug eines Flächenflugzeugs durch. Es war von Henri Giffard gebaut worden und wurde durch eine 2,2 kW [3 PS] starke Dampfmaschine, die nur 45

Kilogramm wog, angetrieben. Die Fahrt führte von Paris nach Trappes über eine Strecke von 27 Kilometern.

Die Geschwindigkeit betrug etwa 9 km/h und die Flughöhe bis zu 1800 Meter. Der Langballon, in den Giffard seine Dampfmaschine eingebaut hatte, war 44 m lang und hatte ein Volumen von 2.500 Kubikmetern. Gondel und Motor hingen an einem Balken unter dem Ballon. Gesteuert wurde mit einem dreieckigen Segel. 1857 wollte Giffard eine zweite Fahrt durchführen, dabei wurde sein Gefährt jedoch zerstört.

Fünfzehn Jahre später, 1872, erreichte der deutsche Ingenieur Paul Haenlein mit einem über 50 m langen Luftschiff eine Geschwindigkeit von 18 km/h. Es wurde von einem Lenoirschen Gasmotor angetrieben.

Weitere 12 Jahre später, 1884, bauten die Hauptleute der französischen Luftschifferschule Charles Renard und Arthur C. Krebs ein Elektroluftschiff mit Akkubetrieb und führten mehrere Fahrten durch. Am 9. August dieses Jahres gelang es ihnen zum ersten Mal, mit einem Luftschiff nach dem Start zum Ausgangspunkt zurückzukehren. Das Luftschiff „La France“ besaß als Antrieb einen Elektromotor mit einer Leistung von 6,25 kW [8,5 PS].

Es war 50,42 m lang und hatte ein Volumen von 1864 m³. Die Fahrt dauerte 23 Minuten. Sie legten dabei eine Strecke von 7,6 Kilometern in einer Höhe von bis zu 300 Metern zurück. Später führten Renard und Krebs noch weitere Fahrten durch. Dabei erreichten sie eine Höchstgeschwindigkeit von 6,2 m/s [entspricht 22,32 km/h].

Der russische Raumfahrtpionier Konstantin Eduardowitsch Ziolkowski richtete seine Überlegungen 1885 neben anderem auch auf Ganzmetall-Luftschiffe. Bereits ein Jahr später veröffentlichte er seine Studie „Theoria Aerostatika“, der 1892 die „Aerostat Metallitscheski“ [Theorie eines Ganzmetall-Luftschiffes] folgte. Bis zu seinem Tod 1935 veröffentlichte er 35 Bücher, Artikel und Schriften zur Luftschiffthematik.

In Deutschland konstruierte derweil der Leipziger Buchhändler Dr. Friedrich Hermann Wolfert einen Lenkballon. Er sollte mit Muskelkraft gesteuert werden, was sich jedoch als nicht praktikabel erwies. Mit Hilfe von Gottlieb Daimler wurde das Gefährt stattdessen mit einem Verbrennungsmotor, der so genannten „Standuhr“, mit 1,5 kW [2 PS] ausgestattet. Am 10. August 1888 startete Michael, der langjährige Begleiter von Dr. Wolfert, von Daimlers Versuchswerkstatt auf dem Seelberg in Cannstatt zu einer Fahrt nach Aldingen. Wolfert kam später bei einer Vorfahrt für die preussische Luftschifferabteilung ums Leben, als sein Luftschiff „DEUTSCHLAND“ am 12. Juni 1897 in Berlin-Tempelhof aus 600 Metern Höhe abstürzte.

Das erste Starrluftschiff wurde 1895/1896 von David Schwarz in Berlin entwickelt. Es bestand aus einem Aluminiumgerüst und war auch mit Aluminiumblech, einem damals erst seit kurzer Zeit zur Verfügung stehenden neuen Werkstoff beplankt. Er verstarb noch vor der ersten Testfahrt. Die fand am 3. November 1897 auf dem Tempelhofer Feld in Berlin statt. Das Gefährt wurde bei der Landung irreparabel beschädigt und anschließend verschrottet. Der württembergische Kavallerieoffizier Ferdinand von Zeppelin war damals Augenzeuge, kaufte die Patente und Entwürfe auf und ließ sich 1898 einen Entwurf für einen „Lenkbaren Luftfahrzeug“ patentieren.

Invasion mit heißer Luft

Es begann am 17. November 1896 über Sacramento, Kalifornien USA. Zwischen 18 und 19h tauchte ein hell strahlendes Luftschiff über der Stadt auf und überquerte sie von Nordost gen Südwest und verwirrte einige Hundert Augenzeugen, die das tief fliegende Objekt sehr gut beobachten konnten.

Damit startete eine Sichtungswelle die durchgehend bis zum Mai 1897 währte und sich von Kalifornien aus über Illinois, Indiana, Michigan, Missouri, Kansas, Oklahoma, Texas und Louisiana ausbreitete.

Heute wird gerne behauptet, dass es sich bei den Berichten lediglich um Falschmeldungen – also –Presseenten– der Zeitungen handelte, was jedoch falsch ist. Die Zeugenberichte | Zuschriften liegen teilweise heute noch vor und bei den Einsendern handelt es sich um reale Personen die damals nachweislich gelebt haben. Luftschiffe wurden populär und es wurden regelrechte –Himmelbeobachtungs-Partys– veranstaltet, was die Zahl der Berichte noch mal nach oben trieb.

Im Übrigen haben die Zeitungen die meisten Zuschriften nicht veröffentlicht, da sie oftmals als –unglaublich– angesehen wurden. Alleine die –Dallas Morning News– verzichtete auf den Druck von 500 eingesandten Reporten! Unter den Zeugen befanden sich Militärs, Geistliche, Honoratioren der Gemeinden usw. die mit ihrem Namen für den Wahrheitsgehalt ihrer Erlebnisse bürgten.

Dessen ungeachtet fanden sich aber auch diverse Skeptiker die behaupteten die Berichte lägen sich durch –Sterne, die niedrig am Himmel stehen– erklären, womit belegt wird das –Debunker– schon damals recht einfallslos und dumm bei ihrer Exegese waren.

Die Luftschiffe waren aus einer ganzen Reihe von Gründen recht ungewöhnlich: Die Geschwindigkeit wurde als –hoch–, bis –sehr hoch– angegeben. Zeugen erklärten das sich die –Besucher– am Himmel so schnell bewegt hätten wie ein Meteor, sobald sie die –Schwebe- und Beobachtungsphase– abgeschlossen hatten. Sie landeten und starteten in tiefster Nacht und hatten selbst bei stärksten Wetterbedingungen keinerlei Probleme mit der Navigation, was für ein Luftschiff sehr ungewöhnlich ist.

Da sie streckenweise von Stadt zu Stadt flogen und man die Uhrzeit der Ankunft vergleichen konnte, ergaben sich nach Hochrechnung zum Teil Geschwindigkeiten von 100 bis 150 Meilen in der Stunde. Die Größe schwankte zwischen 75 und 200 Fuß, was sich dadurch erklären lässt das verschiedene –Typen– im Einsatz waren. Wenn man die –Flugrouten– rekonstruiert ergibt sich ein stimmiges Bild, dass heißt, die Ortschaften wurden systematisch –abgeflogen–.

Sie schwebten in ausgesprochen vielen Fällen an Eisenbahnschienen und Telegraphenverbindungen entlang, ein Umstand den wir heute auch beim modernen UFO-Phänomen in ähnlicher Form beobachten können, wobei Autobahnen diese –richtungweisende– Funktion übernommen haben [ich denke da etwa an die belgische UFO-Welle von 1989 bis 1992 oder die Vorfälle am Hudson Valley, New York, zwischen 1982 und 1985!]. Auch der summende Ton den sie gelegentlich abgaben erinnert an zeitgenössische

UFO-Schilderungen.

Daneben setzten sie extrem starke "Suchscheinwerfer" ein, die sie oft auf Personen am Boden richteten. Diese waren so intensiv das sie die Umgebung taghell erleuchteten und es kaum zulieŸen ihre genaue Form zu erkennen. Auch waren "elektrische Funken" in den verschiedensten Farben um sie zu sehen.

"Licht" spielte auch bei der Kommunikation zwischen den Objekten eine Rolle, die sich auf diese Art zu verŸndigen schienen wenn sie schon mal im "Konvoi" flogen. An den Seiten befanden sich weitere Lichter, so dass man sich die Frage stellen kann woher die ganze Energie fŸr diesen "strahlenden Auftritt" stammte!

Das sicherlich bizarrste Element betrifft die Fortbewegung, denn Zeugen sahen "schlagende FlŸgel", so dass die ganze Konstruktion wirkte wie ein 1/4berdimensionaler Vogel oder eine Fledermaus. Diese FlŸgel wirkten nicht nur stabilisierend, sie waren ganz effektiv das Antriebsmoment! Aus dem Grunde wurden die technisch erscheinenden Objekte oft als "Himmelsmonster" beschrieben, da man vom Boden aus den Eindruck bekam das sich ein 1/4berdimensionaler Vogel nŸhern wŸrde.

Nicht weniger ungewŸhnlich waren auch die Berichte Ÿber die "EntfŸhrung" von KŸhen. Der amerikanische Autor Michael Busby erwŸhnt in seinem Buch "Solving the 1897 Airship Mystery" das es gleich mehrere FŸlle gegeben habe, hŸlt diese aber fŸr Scherzberichte bzw. Schwindel ["Hoaxes"], begrŸndet das aber nicht weiter. Leider verzichtete er auch auf die VerŸffentlichung der Reporte.

Ÿberhaupt vertrugen sich Luftschiffe und Tiere nicht sonderlich, da letztere beim Auftauchen ersterer regelrecht "durchdrehten". Pferde warfen ihre Reiter ab und Hunde preschten in Panik davon. Irgendein sehr merkwŸrdiger "Effekt" musste von den Airships ausgegangen sein, da sich bei einigen Zeugen buchstŸblich die Haare aufgestellt haben oder sie sich nicht mehr bewegen konnten wenn sie 1/4berflogen wurden.

Die "Humanoiden"

In zahlreichen FŸllen landeten die Luftschiffe und man konnte menschliche Piloten sehen, die entweder etwas reparierten oder aber Wasser tanken mussten. Dabei wurden den Zeugen "die die Fremden ansprachen - immer verschiedene Geschichten erzŸhlt was Herkunft und Zweck der Mission darstellen soll.

In einem Fall gab man an im Auftrag der Regierung in Washington Dynamit nach Kuba zu transportieren. In einem anderen plante man die Ÿberquerung des Atlantik um bis nach Liverpool zu kommen und dann wieder fanden sich "Okkultisten" an Bord, die ihr Luftschiff von reichen GŸnnern aus GroŸbritannien finanziert bekommen haben, wŸhrend es angeblich von franzŸsischen Ingenieuren erbaut worden sein soll.

Die Aeronauten outeten sich in vielen FŸllen auch gleich als Erfinder ihres GefŸhrts, gaben aber immer unterschiedliche Namen an, was zu verschiedenen Spekulationen fŸhrte und jeden in der Gemeinde "verdŸchtig" machte der so einen Namen trug. Auch beim Herkunftsort waren

sich die Piloten nicht immer einig, sie kamen wahlweise aus Mexiko, Texas, New York, Iowa oder dem Nordpol – man kann es sich also aussuchen.

Manchmal flogen die Luftschiffe so niedrig, dass man Sprachfetzen in Spanisch oder aber anderen – nicht zuordenbaren – Sprachen hörte, oder man vernahm laute Musik wie bei einem Konzert. Gelegentlich sah man auf den Schiffen auch die Besatzungen die hier und da einen großen Hund mit sich führten und auch Frauen wurden ausgemacht. In einem Fall wurde ein Zeuge vom Luftschiff aus mit einer Kartoffel beworfen, was belegt das sich die Besatzungen der Vehikel eher wie Koblode als Pioniere der Luftfahrt benommen haben.

Dieses bizarre Verhalten führte dann natürlich auch zu ähnlich bizarren Spekulationen in der Bevölkerung über die Herkunft der –Betreiber–™. Während die einen meinten man habe es hier mit –Marsianern–™ zu tun, vermuteten die –Bodenständigen–™ an Bord befänden sich Diebe die mit Röntgenstrahlen nach passenden Einbruchobjekten Ausschau hielten!

Wer auch immer die Piloten waren, sehr sicher im Umgang mit ihrem Vehikel schienen sie so manches Mal nicht zu sein. Am 19. April 1897 krachte etwa eines von ihnen gegen ein großes Showzelt das vor einem Hotel in Belton, Texas, aufgebaut war. Damit machte man sich unter den Einheimischen sicherlich keine Freunde, da umgehend die Fahrer- bzw. Fliegerflucht eingeleitet wurde.

Überhaupt waren die Verhältnisse damals sehr strange, so hörte ein Zeuge etwa das eines der Objekte Laute von sich gab, die an klirrende Gläser erinnerten. Da denkt man natürlich an die –Mimikry-Geräusche–™ die wir vom heutigen UFO-Phänomen her kennen. Etwa wenn in Brasilien von Fällen berichtet wird in denen UFOs Geräusche imitieren, von alten Traktoren oder Autohupen zum Beispiel.

Fallsammlung

– Ein bekannter Rechtsanwalt sieht elektrisches Licht am Himmel! – Falls das so genannte Luftschiff nur eine Illusion ist, dann aber eine clevere. Und derjenige, der sie –manipuliert– versteht sein Handwerk und muss viel Spaß haben, die Leute an der Nase herumzuführen. Keiner bezweifelt, dass ein komisches, herumfliegendes Licht gesehen wurde...zu viele Menschen haben es bisher beobachtet. Und einige der glaubwürdigsten Einwohner befinden sich unter den Zeugen. So sah z.B. ein bekannter Rechtsanwalt, der es vorzieht anonym zu bleiben, Freitagnacht, am 27. November, gegen 22.00 Uhr, ein grelles, unübliches Licht am Himmel. Er rief seine Familie und zusammen mit einigen Nachbarn konnte das Phänomen beobachtet werden. Der erste Eindruck des Anwalts war, dass es sich um eine Gruppe von Sternen handelte, aber schon bald war er überzeugt, dass dort oben Elektrizität erzeugt wurde, was auf ein Luftschiff hindeutete. Das Luftschiff, das nicht weiter entfernt gewesen sein kann als bei Sacramento - und 500-600 Fuß hoch schwebte - war für eine Stunde sichtbar und bewegte sich etwa mit 35 km/h über den Himmel. Falls es sich um eine mechanische Vorrichtung gehandelt hat, dann könnte es nicht von einer Person vom Boden aus manipuliert worden sein. Es muss eine starke Batterie besessen haben. [Woodland Daily Democrat, Kalifornien, vom 28. November 1896]

– Das Luftschiff segelt jede Nacht über Illinois und Iowa herum! – Eine große Zahl Menschen konnte das Luftschiff Samstagnacht beobachten. Zuerst war es über dem Fluss

aufgetaucht, wo man seine Strahler und kleineren Signallichter für einen Dampfer gehalten hatte. Dann aber stieg es über der Stadt auf und tanzte am Himmel herum. Mit seinen Lichtern blinkte es zum Abschied, bevor es in südlicher Richtung davonraste. 50-100 Fuß lang soll es gewesen sein. Der zigarrenförmige und metallische Rumpf glänzte im Mondenschein. Das Ding besaß ein Flagel an der Seite und bewies eindeutig, dass es total unter Kontrolle seiner Manipulatoren steht. In selber Nacht wurde es auch über Jacksonville gesehen. [Davenport Democrat, Iowa, 12. April 1897]

â€¢ â€žMysterium der Luftâ€œ: Ein eigentümlich aussehendes Objekt wurde am Morgen direkt am Himmel über der Schule [...] entdeckt. Es besaß die Form einer Schildkröte, zeigte gelegentlich einen sonst versteckten â€žKopfâ€œ und schrie dann, wie man es sonst nur beim Zahnarzt hört. Es schien ein Flagel zu haben, oder Segel, und andere Dinge, die an ein Schiff erinnerten. Aber das am meisten erstaunende Detail waren die Dutzenden rot glühenden Augen überall an seinem Körper. Zwei Farmer, die sich auf dem Nachhauseweg befanden, beobachteten ein ebenfalls erschreckendes Schauspiel in etwa 2190 Fuß Höhe über sich. Das kreisförmige Objekt am Himmel über ihnen besaß Zäune an den Kanten [wie eine riesige Säule] und bewegte sich dröhnend nach Nordosten. Am Objekt waren Seile und Schwimmwesten befestigt, was dem Objekt ein schiffartiges Aussehen verlieh. Mehrere Zeugen berichteten über eigenartige Geräusche während dieses Zeitraums. Ein ehemaliger Seemann wurde von dem Geschrei der Hörer alarmiert. Er fand das Hörnergehege im Schatten vor, denn über ihm am Himmel stand ein riesiges, hässliches â€žEtwasâ€œ, das aussah wie ein Tausendfüßler und mit seinen vielen Füßen schien es in der Atmosphäre zu paddeln. Eine Reihe elektrischer Lichter war am hinteren Teil montiert und ein verstecktes Orchester spielte Musik. Das mysteriöse Fluggerät besaß einen Schiffskompass. In einer anderen Meldung hieß es: Das Luftschiff, oder das, was eines zu sein schien, wurde von mehr als 100 Zeugen über der Stadt gesehen. Die meisten beschrieben es als ein riesiges Fass mit Rädern, und drei Segeln, die im Wind flatterten. Das Fass schien ein Leck zu haben, flog aber dennoch weiter und verschwand schließlich. [Detroit Free Press, Michigan, 14. April 1897]

â€¢ â€žDas rätselhafte Luftschiffâ€œ: Das Interesse an dem â€žLuftschiffâ€œ reißt nicht ab. Das Objekt, das starke Suchlichter besitzt und über verschiedenen Städten am Himmel segelte, muss in kürzester Zeit große Distanzen zurückgelegt haben. Ein Schiff kann aber nicht so schnell fliegen, höchstens in der Fantasie. [Cohoes Republican, New York, 17. April 1897]

â€¢ â€žLuftschiff in der Nähe von Minonk, Illinois gesehenâ€œ: Zwei Illinois Eisenbahn-Teams beschreiben eine gigantische, rechteckige Flugmaschine. Das dunkle Schiff schwebte über der Stadt und zog dann nach Bloomington ab. Kurz darauf kam der Illinois Zentral Zug an. Man berichtete, während der Zug gegen 19.00 Uhr in Minonk gestanden hatte, sei ein Luftschiff gesichtet worden. Gleiches wurde von den Passagieren eines dann eintreffenden Passagierzuges aus Chicago berichtet. Man hatte das riesige Schiff westwärts fliegen sehen. Das Rechteck habe rote und weiße Lichter besessen. An einem der letzten Tage will ein Einwohner so ein beleuchtetes Schiff aus der Nähe gesehen haben. Sechs Personen sollen ausgestiegen sein und sich mit ihm unterhalten haben. Dann sprangen sie wieder aufs Schiff und segelten durch die Lüfte davon. [Chicago Tribune, Illinois, 17. April 1897]

â€¢

Ohne Titel: Das viel erwähnte Luftschiff wurde von mehreren Einwohnern gegen 21.00 Uhr am Abend beobachtet. Es zeigte sich mit roten, weißen und grünen Lichtern, und verschwand langsam in nordwestlicher Richtung. [VANDALIA, Illinois, 16. April]

â€¢ Ohne Titel: Das Luftschiff wurde wieder gesehen. Die Lichter veränderten sich von weiß nach rot. Es flog in nordwestlicher Richtung. [WEST CHICAGO, Illinois, 16. April]

â€¢ Ohne Titel: Das berühmte Luftschiff wurde gegen 20.30 Uhr gesehen. Es schien am westlichen Horizont zu schweben. Verschiedenfarbige Lichter wurden ebenfalls berichtet. Einer der Zeugen, Professor Baldwin vom Wetterbüro, hielt es allerdings für die Venus. [CAIRO, Illinois, 16. April]

â€¢ Ohne Titel: Ein mysteriöses Licht, das gestern Nacht über die Stadt flog, wurde von vielen Zeugen als Luftschiff beschrieben. Ein dunkles Objekt hing unterhalb der Lichter. [PIERRE, South Dakota, 16. April]

â€¢ Ohne Titel: Fünftausend Zeugen sahen heute die 40 Fuß lange, 20 Fuß breite und 10 Fuß hohe Leinwand- und Holzkonstruktion, des vermeintlichen Luftschiffes. Man fand heraus, dass es von einem ansässigen Witzbold gebaut worden war. [WATERLOO, Iowa, 16. April]

â€¢ Ohne Titel: Eine Lokalzeitung berichtete diesen Morgen von einem Luftschiff, das in den Himmel eintauchte. Mehrere Zeugen haben das Loch besichtigt, das es dort am Himmel hinterlassen hatte, wo es verschwunden war. [JEFFERSON, Iowa, 16. April]

â€¢ Ohne Titel: Ein Heißluftballon oder Luftschiff mit roten und gelben Lichtern wurde gegen 21.00 Uhr von einer großen Anzahl Personen beobachtet. Es flog mit schneller Geschwindigkeit über den südlichen Teil der Stadt. [ANN ARBOR, Michigan, 16. April]

â€¢ Ohne Titel: Mehrere mysteriöse Luftschiffe waren am Morgen von mehreren Zeugen [auch Militärangehörige] über der Stadt gesichtet worden. [VINCENNES, Indiana, 16. April]

â€¢ Nachricht von einem Luftschiff: Ein Junge aus Chicago entdeckte den Beweis für die Flut von Luftschiffen. Daniel, der 12-jährige, hat das mysteriöse Luftschiff nicht gesehen, aber dennoch ein Souvenir von dessen Besuch zurückbehalten. In den Ästen eines Baumes fanden er

und ein Freund ein in braunes Papier gewickeltes Paket. Sie holten es vom Baum und packten eine Papp-Box aus, die das Überbleibsel einer Mahlzeit enthielt. An der Box befand sich eine Karte, auf der gedruckt stand: "Von dem Luftschiff Saragota, am Freitag, d.16. April 1897, abgeworfen". Die Karte war gefaltet, und besaß eine geschmückte Vorderseite. In der oberen Ecke war das Wort "Luftschiff" gedruckt, und darunter eine vergoldete Flagge, die einen Jungen zeigte, der auf einem Paar Füßeln stand. Es war wohl so etwas wie ein Tanzprogramm, auf feinem Karton und offenbar sehr teuer. Außer den aufgedruckten Teilen fand sich auf der dritten Seite folgende, mit blauer Tinte und auf Linien geschriebene Bemerkung: "21.41 Uhr -- genau nordwestlich, 2000 Fuß, 61 N. Lat, 33 Länge. Absteigend. Dichter Nebel. Nieselregen." Das war alles. Keine weiteren Informationen, keine Namen. Die Lunchbox war entweder vom Objekt gefallen, oder herabgeworfen worden. Oder, jemand hatte sie dorthin gebracht, um Leute irrezuführen. Auf jeden Fall befand sie sich an einem Platz im Park, wo sie auf jeden Fall gefunden werden würde. [Sioux Falls Argus Leader, South Dakota, 21. April 1897]

☞ "Das Luftschiff": Viele Menschen haben Sonntagnacht offenbar das so genannte Luftschiff beobachtet. Eine Lady beschrieb es als sehr groß, lang und zigarrenförmig. In der Mitte trug es eine Kabine, in welcher bunte Lichter strahlten. Das Objekt flog zwei Stunden lang über der Stadt, stand manchmal still, um sich auszuruhen, um dann schnell weiterzufliegen. Es stieg schließlich auf, 'bog ab' und segelte davon. [Salt Lake City Tribune (Utah), 28. April 1897]

Diskussion

Das Airship-Phänomen wurde gerade in den letzten Jahren kontrovers diskutiert und es wurden die unterschiedlichsten Hypothesen aufgestellt. Die bekannteste und die einzige die in Deutschland überhaupt erwähnt wird ist die der bereits erwähnten "großen Presseente" die von den lokalen Medien forciert worden soll.

Das unterstellt zum einen natürlich eine Absprache der Verleger über mehrere Staaten hinweg, zum anderen setzt es auch voraus das man sich in den Redaktionsstuben die Mühe gemacht haben muss die Leserzuschriften zu falschen " " denn diese liegen zweifelsfrei vor.

Mir ist auch nicht klar wieso diese angeblich falschten Berichte die Namen von Personen tragen die es damals tatsächlich gegeben hat. Ich wies ja schon darauf hin dass viele von ihnen in Amt und Würden waren und sicher eine gesalzene Gegendarstellung eingereicht hätten wenn die Meldung nicht den Tatsachen entsprochen hätte " nichts dergleichen findet sich aber!

Da die meisten Sichtungen echte "Nahbegegnungen" waren " also der Abstand zwischen Beobachter und dem Objekt sehr gering " ist eine Fehlinterpretation natürlicher Phänomene [Sterne, Kometen usw.] an sich ausgeschlossen und regulären Flugverkehr gab es damals nicht der zu weiteren Irritationen hätte führen können.

Man kann natürlich immer behaupten die Zeugen seien allesamt Lügner gewesen, doch aufgrund der schieren Masse von Reporten schließe ich das aus " es ist auch unverständlich wieso diese phantasievollen Zeitgenossen ab Mai 1897 plötzlich keine Lust zum flunkern gehabt haben sollen. Es gab ja auch kein "Ersatzphänomen" das die Luftschiffe in irgendeiner Form "abgelöst" hätte.

Kompliziert ist auch die Hypothese über einen genialen Erfinder, der mindestens zwei Luftschiffe erdacht und umgesetzt haben muss. Das funktioniert nicht ohne Support – also durch Geldgeber und ein Team von Arbeitern. Zwar meldeten sich in den Medien immer wieder potentielle „Erfinder“ zu Wort, doch nicht einer konnte belegen das er der „Betreiber“ der Flugvehikel ist.

Die „Welle“ begann im November 1896 und endete abrupt im Mai 1897 wie auf „Kommando“ – doch auch in den Jahrzehnten danach fand man weder die Luftschiffe, noch irgendwelche Einzelteile, noch einen Arbeiter oder Finanzier der eine „Beichte“ abgab.

Doch auch die Hypothese der UFO-Fans ist nicht viel logischer. Warum sollte eine außerirdische oder 'außerzeitliche' Intelligenz „gemeine“ Airships basteln, die sich am Himmel fortbewegen wie Vögel? Und was sollte das ganze „Theater“ in der „Peripherie“? Die Landungen, die kuriosen Aussagen der Aeronauten?

Quellen:

Michael Busby, Solving the 1897 Airship Mystery, Pelican Publishing Company, Gretna 2004 & UFOs & Co.

siehe auch :

1896-97: USA LUFTSCHIFFE ~ TEIL 1

http://www.ufos-co.de/news_artikel/ht...s/article.php?storyid=628

1896-97: USA LUFTSCHIFFE ~ TEIL 2

http://www.ufos-co.de/news_artikel/ht...s/article.php?storyid=907

Hinweis (Greyhunter): Mancher Leser wird hier sicherlich den potentiellen „UFO-Absturz“ in Aurora | Texas vermissen, jedoch geben meine bisherigen Quellen nicht viel darüber her. Allerdings soll es einen Forschungsbericht zum Thema geben, der in den USA in Buchform erschienen ist. Sobald er sich in meinem Besitz befindet werde ich dazu ebenfalls ein paar Zeilen verfassen.

Interessant ist hier aber das „Name-Game“: In Texas stürzte das UFO in Aurora [lateinisch für „Morgen“] ab, beim Roswell-Zwischenfall in Corona [lateinisch für „Krone“, angewandt für den „Strahlenkranz“ während einer Sonnenfinsternis].

Das texanische Objekt krachte auf das Grundstück der Familie Proctor, das aus Roswell 'landete' bei den Brazels, deren direkte Nachbarn die Proctors waren. Auch der Name Proctor stammt aus dem lateinischen und leitet sich von „Prokurator“ ab, womit früher ein Staatsbeamter bezeichnet worden ist.

Mit frdl Genehmigung:

Wladislaw Raab

www.greyhunter.de