

Die deutschen Grenzposten und ihre Luftschiffe: 1892 bis 1908

Ulrich Magin

In den Vereinigten Staaten, in Großbritannien und Neuseeland gab es zwischen 1896 und 1913 ausgeprägte Luftschiff-Paniken mit Hunderten von Augenzeugenberichten. Was aber geschah damals in Deutschland, dem Land, in dem das lenkbare Luftschiff schließlich um 1900 vom Grafen Zeppelin erfunden wurde?

In Deutschland gab es keine Luftschiff-Paniken – es war bei der Entwicklung von Luftschiffen führend und musste keine Furcht haben, von den anderen Nationen überholt zu werden. Aber seine nächsten Nachbarn – Frankreich, Polen, in vielen Fällen das Vereinigte Königreich – fürchteten sich vor der deutschen Überlegenheit durch Zeppeline und Luftschiffe. Deshalb wohl gab es bei uns kaum Luftschiff-Sichtungen – oder, je nach Interpretation, hysterische Reaktionen auf Planeten und Sterne. Doch Deutschlands Nachbarn beobachteten ständig deutsche Luftschiffe, wo es eigentlich keine gab. Möglicherweise verbreiteten deutsche Agenten Gerüchte über Luftschiffe (etwa heimliche Erprobungen lenkbarer Flugmaschinen in der neutralen Schweiz), um bei den Feinden die Angst vor der deutschen Überlegenheit zu schüren.

Im Mai 1892, vier Jahre vor der großen amerikanischen Luftschiff-Welle, überraschte ein nächtliches Licht die Menschen an der deutschen Ostgrenze (das möglicherweise nur ein sehr heller Stern gewesen war). Sich der Gefahr bewusst, die Deutschland darstellte, hielt man dieses Licht für eine Lampe, die an einem deutschen Luftschiff befestigt war:

„LENKBARE BALLONE. Neue Berichte von Flügen über hundert Meilen.

Hat Deutschland wirklich den lenkbaren Ballon erfunden? Das wäre, darin stimmen alle Kriegsmilitärbehörden überein, eine Revolution der Kriegskunst, die Entdeckung wäre eine der wichtigsten des Jahrhunderts. Und es sieht so aus, als habe diese Revolution tatsächlich begonnen. Die Pall Mall Gazette fasst zusammen, was bis jetzt bekannt ist:

Es wird berichtet, dass jeden Abend ein Fesselballon aus der Festung Thorn aufsteigt, die rund acht Meilen von der Grenze entfernt liegt, der einen Kreisbogen beschreibt. Der Ballon ist mit leistungsstarken elektrischen Suchlichtern ausgestattet, mit denen er besonders das Bollwerk von Alexandrovo untersucht, den Weichselstrom und die Dörfer Osick und Yubitsib. Mit unterschiedlich farbigen Lichtern signalisiert er die Resultate seiner Beobachtung. Am Abend des 23. März sahen die Bewohner von Warschau einen Ballon, der über ihre Stadt segelte. Der Ballon sandte Lichtstrahlen eines elektrischen Apparates aus, mit dem der Aeronaut versehen wurde.

Nachdem er bis etwa ein Uhr morgens stationär blieb, nahm der Ballon Kurs nach Westen. Am Vorabend war ein weiterer Ballon über dem Bahnhof von Pronskoff bei Warschau gesehen worden und später über der Festung Novogeorgievsk und der Stadt Kelets. Die Besuche dieser Ballone sind außerordentlich aufsehenerregend, denn sie werden geschickt gesteuert.

Auch aus Sosnovitsy, Striemeskitsy und Gorno-Dombrova liegen Berichte vor, dass gegen Abend aus Schlesien kommende deutsche Ballone gesehen wurden. In der Nacht sandten sie Strahlen aus leistungsfähigen elektrischen Lichtern aus, die große Flächen des Landes erhellten. Es wurde beobachtet, dass die Ballone manchmal in großer Höhe bis zu vierzig Minuten stationär bleiben.“ (1)

Die gleichen Ängste herrschten in Frankreich noch im Jahr 1908 – acht Jahre, nachdem der erste Zeppelin erfolgreichen geflogen war. Nun waren solche Ängste um einiges verständlicher:

„EIN GEHEIMNIS DES HIMMELS. Spät an einem Freitagabend wurden die Einwohner einiger französischer Städte an der deutschen Grenze durch die Erscheinung eines leuchtenden Körpers in zwei- oder dreitausend Fuß Höhe überrascht, der wie ein großes Schiff mitten in der Luft aussah.

Lichtflecken wie die Fenster eines Eisenbahnwagens kamen aus seiner Seite, und nach der Meinung der meisten, die es sahen, war es ein Luftschiff, viele dachten auch, ein Meteor. Befragte Astronomen meinten, die Idee eines Asteroiden oder Meteors sei absurd, es könne nur ein Ballon oder Luftschiff gewesen sein. Das ist ohne Zweifel die korrekte Deutung der Erscheinung.

Dieses jedoch löst das Geheimnis nicht, da sich kein Luftschiff in Grenznähe befindet, es sei denn, es handelt sich um ein deutsches, bislang streng geheimes Luftschiff. Diese Vermutung wird wahrscheinlich nur schwer Glauben finden.“ (2)

Wie in der modernen UFOlogie wurden Verschwörungstheorien über die angeblichen deutschen Super-Luftschiffe verbreitet – ob es sich hier um deutsche Propaganda oder frühe Schweizer Science-Fiction handelt, auf jeden Fall berichteten die Zeitungen in der ganzen Welt von geheimen deutschen Luftschiff-Tests in der Schweiz.

Unter dem Titel „Ein lenkbares Luftschiff“ und mit Bezug auf die bereits erwähnten Luftschiffsichtungen „während der jüngsten russischen Manöver“ über „preußischen Krieg-Ballone, die auch gegen den Wind die Grenze immer wieder überquert hatten“, berichtete die englischsprachige Presse im Juli 1892, nur zwei Monate nach den Ereignissen – oder angeblichen Ereignisse – in Russland:

„Das lenkbare Luftschiff. Es scheint etwas Wahrheit in den eigenartigen Geschichten zu geben, die in der Zeit der jüngsten russischen Manöver in den Zeitungen erschienen, nach denen preußische Kriegsballone die Grenze immer wieder überquerten, und das sogar gegen ungünstige Winde.

Der folgende beglaubigte Report des Schweizer Innenministeriums schließt jeden Zweifel aus, dass die preußische Regierung im Besitz der Geheimnisse der Erfindung eines lenkbaren Luftschiffs ist. Aber das Geheimnis wurde so sorgfältig gehütet, dass die Erfindung ohne den offiziellen Bericht über die Versuche als reine Erfindung angesehen würde. Wörtlich heißt es: „Im letzten Jahr erhielten wir im Juli durch unseren Konsul eine Mitteilung der Kleinstarfshe Maschinenfabrick [sic] in Berlin, die sich erkundigte, ob es unserer Behörde möglich wäre, den für die Erprobung eines Apparates, der den Flug der Vögel nachahmt, notwendigen Raum bereitzustellen. Um seiner Nachfrage Nachdruck zu verleihen, erklärte das Unternehmen, das preußische Kriegsministerium habe einen Bonus von einer Million Mark angeboten, mittels dessen es den Apparat hergestellt habe. Sollte letzterer sich zum sofortigen Gebrauch eignen, würde diese die Belohnung ausgezahlt. Um sich dessen Leistungsfähigkeit gänzlich sicher zu sein, müssten Versuche unternommen werden, um allzu viel Aufmerksamkeit für die neue Erfindung zu vermeiden. Es sei jedoch unmöglich, Versuche in Deutschland zu unternehmen, weil das Vaterland voller französischer Spione sei, die natürlich bei schönem Wetter die Experimente bemerken würden. Bei nebeligen Wetter sei es unmöglich, den Apparat in den Ebenen Norddeutschlands zu testen, da es dort keine Leitpunkte gebe, die über die niederen Wolkenmassen ragten, um den Kurs des Flugschiffs zu steuern. Das einzige Land, das sich auf jede Art für diese Versuche eigne, sei die Schweiz. Ende Herbst, wenn die Hochebenen und die Flusstäler mit Nebel gefüllt seien, würden die Gipfel der mittleren und hohen Alpen von der Sonne angestrahlt, darüber sei der wolkenlose Himmel. Von den Tälern darunter unbemerkt, könnten Experimente von einem der kleineren Berge zum Gipfel eines höheren unternommen werden. Nach beträchtlicher Verzögerung genehmigte die Schweizer Regierung den Antrag, und der Erfinder des Luftschiffs, M. von Prigaldski, brachte ein Modell nach Bern, das er einigen wenigen Auserwählten am 8. August zeigte. Es funktionierte hervorragend.

Anwesende Experten erklärten, die Idee, den Flug der Vögel nachzuahmen, sei scharfsinnig und einfach umgesetzt worden. Gravitation, der Druck der Gummibandflügel auf die Luft sowie der Einfluss des Winds auf die schiefen Ebenen wurden so meisterlich eingesetzt, dass der abschließende Triumph in kürzester Zeit erreicht werden musste. Ein neuartiges Material, das weder beim Maschinenbau noch in Verbindung mit Aluminium je verwendet worden sei,

verringerte das Gewicht der elektrischen Akkumulatoren und anderer Teile um etwa ein Drittel.

Die einzige Schwierigkeit war nun, die Orte für die Tests zu finden. Berge, auf denen Hotels noch spät im Herbst geöffnet hatten, schieden aus. Der Bericht zählt mehrere dieser Berge auf und schreibt dann: „Mapf und Sandis wurden ausgewählt, weil sie jeweils entsprechende Gebäude aufwiesen, die günstig gemietet werden konnten. Am 28. September waren die nötigen Gerüste für Start und Landung, jeweils etwa fünf Meter hoch, fertig gestellt, die Instrumente auf die Berggipfel gebracht und die Drähte festgezogen worden. Das Luftschiff stand auf dem Mapf bereit. Kein Einzelteil wiegt mehr als 20 kg, also war der Transport nicht schwierig. Der ganze Apparat, der acht Personen befördern kann, wiegt 380 kg. Bei den Experimenten anwesend waren Herr von Prigaldski, zwei Ingenieure der Fabrik von Kleinstorf, zwei Offiziere des Luftfahrt-Ministeriums des preußischen Bahnregiments, sowie zwei Offiziere unseres eigenen Ministeriums. Zusätzlich waren zwei Ingenieure und fünf Arbeiter auf dem Mapf stationiert; ein weiterer Ingenieur und zwei Arbeiter wurden auf dem Sandis stationiert.

Die Versuche begannen am 2. Oktober, einem ruhigen Tag, die Täler lagen im Nebel, die Sonne beschien die Gipfel. Der erste Versuch verlief besser als erwartet. Der Aeraeonaut hatte zwar Probleme, die notwendige Höhe zu erreichen, einmal dort reiste er jedoch mit äußerster Geschwindigkeit. Die Reise dauerte eine Stunde und achtzehn Minuten. Spätere Versuche verringerten die Zeit auf eine Stunde und fünfzehn Minuten, fast die Geschwindigkeit einer Brieftaube. Zwischen Mapf und Sandis wurden achtundzwanzig Fahrten durchgeführt. Die Flüge wurden am 15. Oktober unterbrochen, da Teile der Schwingen repariert werden mussten, was vor Ort nicht möglich war. Das Material der Schwingen ist das einzige Problem, das noch gelöst werden muss; sie müssen sehr stark und gleichzeitig sehr leicht sein. Deshalb ist das dafür eingesetzte Material noch zu verbessern.

Der Bericht endet mit der Anmerkung, die Schweizer Regierung habe einen Vertrag mit der Fabrik in Kleinstorf geschlossen, die ausschließlich der Schweiz das Recht gewähre, die Luftschiffe zu benutzen. Um weitere Versuche durchzuführen, wurden zwei Exemplare des Apparates bestellt. Um sich Erfindung ganz zu sichern, ist jetzt ein Gesetz in Vorbereitung, das dem Staat das Recht zur Herstellung einräumt, anders als bei der Bahn und dem Telefon. Das Monopol des Staates auf die Lufthoheit ist angestrebt, denn die Luftfahrt wird über kurz oder lang den Bahnverkehr beschränken, der nur noch zum Personentransport über kurze Strecken und zur Beförderung von Waren dient. Übersetzt aus der „Abendpost“, 6. Juli 1892, durch HOKORUTANGA.“ (3)

Deutsche Wörter werden in der englischsprachigen Presse häufig verzerrt und unzuverlässig wiedergegeben. Vermutlich hieß das betreffende Unternehmen „Kleinsdorfsche Maschinenfabrik“, aber weder von dem Zeitungsbericht unabhängige Informationen sowohl über diese Fabrik noch über einen Herrn von Prigaldski konnten ergoogelt werden. Der Sandis des Berichts ist der Säntis, der über das Schweizer Ufer des Bodensees ragt, die Zeitung hieß wohl „Abendpost“, aber ein Berg namens Mapf (oder auch nur etwas im Entferntesten ähnliches) konnte ich nicht identifizieren. Es muss wohl kaum betont werden, dass weder die Deutschen (oder irgendjemand anderes) jemals ein Luftschiff mit schlagenden Flügeln hatte, und es grenzt an Torheit zu glauben, die Preußen hätten ihre geheimste Erfindung in einem fremden (und neutralen) Land getestet. Allerdings klingt die Beschreibung wie die späteren amerikanischen Luftschiff-Berichte von 1896 und 1897, die demnach auch von dieser Lügengeschichte beeinflusst sein könnten.

Es ist davon auszugehen, dass Preußen nicht ganz unzufrieden war, dass sich solche Gerüchte und Ängste über super-moderne Flugmaschinen im Umlauf befanden. Der Bericht über die angeblichen Versuche erschien bald nach den ersten Sichtungungen an Preußens Grenze. Wurden sie vom Staat selbst gestreut? Schrieb doch die *Baltimore Sun* in langen und umständlichen Sätzen:

„Die Manöver der deutschen Luftschiffe an der russischen Grenzen, über die die Sun bereits am 4. Juni nach französischen, polnischen und russischen Quellen berichtete, haben sich jüngst bestätigt. Die Aussagen ließen bereits wenig Zweifel an der allgemeinen Richtigkeit der Berichte vom 4. April, doch hatte vielleicht mancher Leser noch einige Bedenken bezüglich der praktischen Anwendung dieses einzigartigen Phänomens in der modernen Taktik, die vielleicht in einem gewissen Grad durch den Geist waren, mit dem die russische und französische Presse eine Erfindung behandelte, die Deutschland als erstes verwendete, obgleich zudem behauptet wird, sie sei entweder in Russland oder in Frankreich gemacht worden. Der offizielle Jahresbericht des Eidgenössischen Departements für das öffentliche Verkehrswesen aber, der jüngst erschien, scheint den Schleier des Geheimnisses zu lüften, der noch diese wundersamen deutschen Kriegs-Ballons umgibt und schließt scheinbar jegliche Zweifel bezüglich ihrer Realität und der tatsächlichen Entdeckung einer neuen Methode der Luftschiffahrt aus. Diese ist dazu bestimmt, den heutigen Stand des Verkehrs zumindest im Personenverkehr zu revolutionieren. Sie erklärt überdies zufriedenstellend, wie und warum die deutsche Regierung alle Mittel einsetzt, um die Testfahrten geheim zu halten, um das Luftschiff so lange wie möglich allein für den eigenen Gebrauch und eigene Zwecke zu nutzen. "

Wenn das Ausland die deutschen Luftüberlegenheit fürchtete, scheint es, dass Deutschland nur allzu gut wusste, wie man diese Ängste ausnutze.

Notes

1. *Canadian Statesman*, 4. Mai 1892; *Timaru Herald*, 14. Mai 1892, S. 3
2. *Colonist*, 21. Februar 1908, S. 4
3. *Bay Of Plenty Times*, 19. Oktober 1892, S. 4. *The Sun* (Baltimore), 4. Juli 1892, S. 6. Nach der Sun fanden die Versuche am Mapf bei Luzern statt.

Dieser Text ist entnommen aus:

Ulrich Magin: *Investigating the Impossible Sea-Serpents in the Air, Volcanoes that Aren't, and Other Out-of-Place Mysteries*. Anomalist Books 2011