

Dr Jan Pająk
UFO-EXPLOSION BEI TAPANUI IN
NEUSEELAND, 1178 n. Chr.

ISBN 0-9597946-4-6

(Monographie, Dunedin, Neuseeland, 1992)

Copyright © 1992 by Dr. Ing. Jan Pająk.

Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung und Übermittlung vorliegender Abhandlung unterliegen folgenden Bedingungen:

1. Die Abhandlung, ganz oder in Teilen, darf ohne schriftliche Zustimmung des Autors weder in Form noch Art zu Gewinnzwecken Verwendung finden; dies schließt den Nachdruck in Magazinen, Büchern, touristischen Prospekten, sowie Darbietungen im Fernsehen ein.

2. Nicht zu Gewinnzwecken vorgesehene Vervielfältigungen oder Übermittlungen (etwa Studien- oder Bildungszwecke) finden die uneingeschränkte Billigung des Autors, soweit diese kostenlos verbreitet bzw. erhältlich gemacht werden, oder soweit die Einnahmen lediglich der Kostendeckung dienen.

Veröffentlicht im Juni 1992 in Dunedin, Neuseeland, im Eigenverlag des Autors. Unter rechtlicher Verwahrung registriert bei der Nationalbibliothek von Neuseeland unter Nummer PO # (vom 16. Juni 1992)

Frei übersetzt von Lydia Kohlleppel, Hassiepen, D-5272 Wipperfürth, Deutschland; überarbeitet von Reinhard Vanoni, P.O.B. 99, Waitati, Otago, Neuseeland.

Vorliegende Abhandlung stellt die Entdeckungen des Verfassers im Zusammenhang mit dem sogenannten "Tapanui-Krater" dar, einer durch eine Katastrophe hervorgerufenen Oberflächenformation im Westen von Otago, einer Provinz im Süden Neuseelands. Gemäß der Überlieferung der ansässigen Maori-Bevölkerung wurde diese Landformation durch eine gewaltige Explosion eines außerirdischen Raumschiffs hervorgerufen. Die hier aufgeführten Erläuterungen dienen der Erweiterung, Klärung und Vertiefung des aus der vorhergehenden Abhandlung des Verfassers stammenden Belegmaterials. Letztere erschien unter dem Titel:

"Tapanui Cataclysm - an Explanation for the Mysterious Explosion in Otago, New Zealand, 1178 A.D." (Die Tapanui-Katastrophe - eine Erklärung für die geheimnisvolle Explosion in Otago, Neuseeland, 1178 n. Chr.); Dunedin, Neuseeland, 1989, ISBN 0-9597698-7-0, 37 Seiten und 26 Abbildungen.

Kopien beider Arbeiten können direkt vom Verfasser angefordert werden.

Für die Kontaktaufnahme mit dem Autor:

- Einschlägige Zuschriften (vorzugsweise in Englisch) sind zu richten an:

Dr Ing. Jan Pająk
P.O. Box 33250
Petone 5046
NEW ZEALAND

- Private Telefonverbindung: +(64-4) 56-94-820 (Wellington). Von Deutschland aus erfolgt die Anwahl Wellingtons durch (00-64-4), innerhalb Neuseelands durch (04); email: janpajak@gmail.com

AUSZUG der Monographie

There war eine leistungsfähige Explosion in Neuseeland ANZEIGE 1178. Er verursachte enorme Zerstörungen. Die die meisten der Maori- Bevölkerung wurde getötet. Moa-Vögel waren ausgestorben. Wälder wurden gebrannt. Boden telekinetised. Wegen dieses telekinetisation wachsen sogar heute Bäume in Neuseeland 5mal schneller als in Europa. Die Explosion ließ einen sehr großen Krater von 1 Kilometer im Durchmesser nahe der Gemeinde von Tapanui in Neuseeland. Die gleiche Explosion ruinierte auch den gesamten Planeten. Z.B. verschob sie die Erde auf seiner Mittellinie durch 7 Grad. Dieses der Reihe nach gefrorene Grönland und gerade geschmolzen der eisigen Brücke durch das Lager. In den Europa-Tsunamiwellen, die durch diese Explosion verursacht wurden, zerstörte die legendäre Stadt von Vineta auf der Ostsee und eine anderen Stadt Salamis in Zypern. Shleswig-Holstein Provinzen wurden überschwemmt. Das Europa wurde durch das so genannte „wenig Eiszeit“ abgekühlt. Das Beweisgeschenk nahe Tapanui gibt frei, was wirklich geschehen ist. Es zeigt an, dass dieser Schaden durch die Explosion eines UFO verursacht wurde, das als Zeitträger arbeitete.

INHALTSÜBERSICHT

Seite	Inhalt
-----	-----
A-1	A. Einführung
B-2	B. Die Raumschiffexplosion bei Tapanui 1178 n.Chr.
B-2	B1. Maori-Legenden
B-3	B2. Die Ortsnamen
C-4	C. Der Tapanui Explosion
C-4	C1. Maori-Legenden
C-4	C2. Ein großer Krater
C-4	C3. Tapanui und Tunguska
C-6	C4. Gold an der Oberfläche
C-6	C5. "Porzellansteine" und Trinitite
C-7	C5.1. "Porzellansteine" ("china stones")
C-8	C5.2. Trinitite
C-9	C6. Die Ausrottung des Moa-Vogels
C-9	C7. Magnetisierter Boden
C-9	C8. Radial liegende Baumstämme
C-10	C9. Verkohlte Baumstämme und Steppengewächs
C-10	C10. Mangel an Spurenelementen
C-11	C11. Magnetische Explosion in Bodennähe
C-12	C12. Übersicht
D-13	D. Historische Aufzeichnungen der Tapanui Explosion
D-13	D1. Die Chronik von Canterbury
E-15	E. Theorien über den Ursprung des Tapanui-Kraters
F-18	F. Das Magnocraft
F-18	F1. Konstruktionselemente
F-21	F1.1. Die Bezeichnung der Magnetpole
F-21	F2. Flugtechnik
F-23	F3. Die Leistung eines Magnokrafts
F-25	F4. Explosionsort eines Magnokrafts
F-28	F5. Drei Entwicklungsstufen
G-30	G. UFOs sind betriebsfertige Magnocrafts
G-30	G1. "UFOs SIND IN BETRIEB BEFINDLICHE MAGNOCRAFT". Formalbeweis
G-35	G2. Dauerbelege terrestrischer UFO-Aktivität
G-35	G2.1. UFO-Landestellen
G-35	G2.2. Plasmatusnels - Zeugnisse subterranean UFO-Flüge
G-35	G2.3. UFO-Unglücksstätten (Explosionstyp)
H-36	H. Der Tapanui-Krater stammt von einer UFO-Explosion
I-39	I. Temporäre Simulationen von UFOs
J-40	J. Entscheidendes Beweismaterial

- K-41 K. Die Zeitbestimmung
- L-42 L. EINE REKONSTRUKTION DES GESCHEHENS
- M-44 M. Die Explosionen - Tapanui und Tunguska
- N-49 N. WAS KÖNNEN WIR VON DEN ZWEI EXPLOSIONEN LERNEN?
- O-52 O. Zusammenfassung
- P-53 P. Publikationen
- Q-54 Q. Illustrationen (Abb. 1 - Abb. 38).
- R-92 R. WIE KOMMT MAN ZUM TAPANUI-KRATER
- S-93 S. ÜBER DEN VERFASSER
- Z-94 Z. WIE KOMMT MAN ZUM TAPANUI-KRATER
- Z-95 Abb. Z1: Der pädagogischste Weg für die Untersuchung des Tapanui Kraters

H A K A T A R A M E A -
GROSSBRAND DURCH FEUERATEM DES RAUMSCHIFFES
Sind die Maori-Legenden wahr?

Inhalt A:

Einführung:

Maori-Legenden, Dorf-, Tal- und Hügelnamen künden von einer ungewöhnlichen Explosion in weit zurückliegender Vergangenheit in der Provinz Otago auf der Südinsel Neuseelands. Vieles scheint dies zu bestätigen: Nach ca. 800 Jahren sind noch verkohlte Baumreste, "Porzellansteine" mit eingeschlossenen, oft unversehrten Blättern und Holzstücken zu finden, Gold liegt auf dem Erdboden, und der legendäre flugunfähige Riesenvogel Moa verschwindet in der Versenkung. Ein elliptischer, stark magnetisierter Krater ruft kleine Wirbelstürme hervor, und die Umgebung wird zum eigenständigen Radioempfänger. Ein außerirdisches Raumschiff explodiert und hinterläßt lebhaftere Schreckenserinnerungen, Namen und Spuren.

Inhalt B:**DIE RAUMSCHIFFEXPLOSION 1178 n.Chr. BEI TAPANUI****B1. MAORI-LEGENDEN**

Augenzeugenberichte beschreiben Einzelheiten einer schrecklichen Explosion. Es wird von einem hornförmigen Raumschiff aus dem All erzählt, das sich an der Stelle des heutigen Tapanui-Kraters in einen Feuerball verwandelte. Der Name "Tapanui" - (ta - mit kurzem, scharfem "a" - vernichtend, pa - kurz und knatternd - Explosion, nui - sehr groß), gewinnt Bedeutung : "Große vernichtende Explosion". Auf dem Hügel, unweit der heutigen Ortschaft Matura, befand sich ein befestigtes Dorf, "pa", von einem der Maori-Stämme.

Die Legenden erzählen von einem sagenhaften Führer Tamaatea (ta- ma-atea = der Mächtige aus dem Kosmos), kurz Tamau genannt. Er war es, der die Insel regelmäßig, von den Sternen kommend, in seinem Raumschiff Mata-Aho besuchte, was in der Maori-Sprache so viel wie "Strahlende Lichtscheibe" bedeutet. Tamau verfügte über magische Kräfte und konnte die ganze Erde mit Feuer vernichten. Er kam wie "ein leuchtender Stern, eine Flamme, eine Sonne".

Die Nachkommen der Festungsbewohner erzählen also von einem "übergroßen, ungewöhnlichen und hornförmigen Raumschiff, das wie die Mondscheibe glühte". Es kam über der Stewart-Insel tiefer, flog nach Osten, dann langsam und in geringer Höhe an Matura vorbei, bis es urplötzlich über dem heutigen Tapanui-Krater explodierte. Der Name "Matura" bedeutet nach einem Erklärungsmuster "Glühendes Raumschiff". In voller Länge wurde diese Geschichte von Herrn Allan Chittock aus Waikoikoi erzählt und befindet sich in der Videosammlung des Verfassers.

Mündliche Überlieferungen aus anderen Gebieten bestätigen die vorliegende Schilderung aus Matura und beschreiben ebenfalls ein leuchtendes, wie ein Horn beschaffenes kosmisches Schiff, das über Tapanui explodierte, große Zerstörungen, Tod, Feuersbrunst und das Verschwinden der Moa-Laufvögel verursachte. - Sogar der Name der Stewart-Insel, die bei den Maori "Raki-ura" (Glühender Himmel) heißt, ist mit einer (eher romantischen), aufregenden Legende verbunden. In diesem Namen sollte der Tag verewigt werden, an dem der "Kommandant des Raumschiffes der Himmelssöhne" zum Treffen mit seiner wunderschönen Geliebten, der Ehefrau des dortigen Kriegers, kommen sollte. Der Ehemann aber sah das Treffen voraus und entführte seine Frau auf die Südinsel, was den enttäuschten Kommandanten veranlaßte, eine Verfolgungsjagd aufzunehmen.

Es war ein kalter Wintermorgen. Der Wächter der Maori-Siedlung auf der Südinsel bemerkte plötzlich das zigarrenförmige Objekt im Westen und rief "Mata-ura!" (Glühendes Schiff). Alle Festungsbewohner konnten es nun sehen. Das Schiff hielt auch für eine Weile an. Sein Umfang war größer als die Festung. Danach bewegte es sich nach Osten in Richtung Tapanui. Über dem "Puke-ruau"-Hügel versuchte sich das obere Teil abzulösen, was jedoch wahrscheinlich nicht gelang. Kurz danach erschien ein sehr heller Blitz und die Erde erbebte: die Rache des Kommandanten, der die Geliebte nicht fand. Ein großer Teil der Insel wurde zerstört.

Die Erzählungen der Maori wurden jedoch von weißen Siedlern nicht ernstgenommen. Die Beschreibungen einer großen Katastrophe bei Tapanui wurden als Phantasieprodukt betrachtet. Mündliche Überlieferungen dürfen als Belegmaterial jedoch nicht ignoriert werden. Mit Hilfe neuester Methoden können wir auch das Datum der Explosion bestimmen. Eine weitere Bestätigung der beschriebenen Ereignisse finden wir in den alten Ortsnamen in der Maori-Sprache des südlichen Teiles der Südinsel.

B2. DIE ORTSNAMEN

Die Maori verbinden normalerweise Namen mit wichtigen Ereignissen. Wir können sie also zur weiteren Belegung der Katastrophe miteinbeziehen. Die Namen der Hügel, Berge, Flüsse und Dörfer beschreiben nämlich ein merkwürdiges Ereignis.

Eine Untersuchung der Maori-Namen in der näheren Umgebung des Tapanui-Kraters zeigt, daß diese sehr häufig Bedeutungsbestandteile (Morpheme) enthalten: ahi - Feuer; ka - flammenschleudernd; pa - Explosion; ta (mit einem kurzen, scharfen "a") - Zerstörer; mata - Raumschiff (Schiff aus dem Kosmos) u.s.w. Das Vorhandensein solcher Bedeutungsbausteine ist lediglich für diesen Teil Neuseelands typisch, denn in den übrigen Landesteilen scheinen sie nur selten auf. Als Beispiele mit Morphemen, wie sie oben Erwähnung fanden, mögen die im folgenden aufgeführten Namen gelten:

APARIMA, HOKANUI, HOKITIKA, HUKARERE, KAIWERA, KAKAPO, KAKAPUAKA, KAMAHI, KAPUKA, KATEA, KAUANA, KAWARU, MATAURA, OHOKA, OMARAMA, OMAKAU, OPUAKA, OTA, OTAMA, OTARAIA, OTERAMIKA, OTUREHUA, OWAKA, PAHIA, PAHIWI, PAPATOTARA, PAPATOWAI, PARAWA, PATEAROA, POMAHAKA, PUKAKI, PUKEMUTU, PUKERAU, RAKAHOUKA, TAPANUI, TAHAKOPA, TAHATIKA, TEKAPO, TEKARAMA, TIHAKA, TOKANUI, TUAPEKA, TUTURAU, WAIARIKIKI, WAIHOAKA, WAIKAIA, WAIKAKA, WAIKAWA, WAIKOIKOI, WAIMEA, WAIPAHI, WAIPORI, WAITAHUNA, WAKAPATU, WAKATIPU, WANAKA.

Die übersetzten Namen ergeben die faszinierende Beschreibung einer Riesenexplosion, deren Verlauf mit dem Inhalt der Maori-Legenden übereinstimmt (siehe Absatz 1). Einige Beispiele der wichtigsten Namen können das noch deutlicher schildern: HAKATAMAREA-(Ha-ka-tara-mea) = Feuer entzündet durch den Atem eines Flugobjektes aus dem Kosmos; HOKANUI-(Hau-ka-nui) = Luftstoß von schießenden Flammen; MATAURA-(Mata-ura) = Raumschiff, glühend; OMARAMA-(O-marama) = abgefallen vom Mond; OTARAIA-(O-tara-ia) = herabgefallenes Horn in Teile zersplittert; POMAHAKA-(Pomaha-ka) = Die Nacht vieler sprühender Flammen; PUKERAU-(Puke-ruau) = Hügel, der die Welt erschütterte; TAPANUI-(Ta-pa-nui) = zerstörende Explosion, sehr groß; TOKANUI-(To-ka-nui) = Fallendes Feuer sehr groß; WAIKOIKOI-(Wahi-koikoi) = Bereich der in Feuer gehärteten Lanzen; WAIKAKA-(Wahi-kaka) = Gegend, rot von Hitze; WAIPAHI-(Wahi-pahi) = Gebiet des explodierenden Feuers.

Die hier auftretenden Maoriwörter haben einzeln folgende Bedeutung (alphabetisch): AHI = Feuer; HA = Atem; HAU = Wind, Luftstoß; IA = brechen, zerfallen, in Teile zersplittern; KA = Schießende Flammen; KAKA (lokaler idiomatischer Ausdruck, das zweite "a" lang) = rot von Hitze; KOIKOI = Lanzen, deren Spitzen in Feuer gehärtet wurden; MAHA = viele; MARAMA = leuchtend wie der Mond; MATA = Gesicht, Erscheinung, Ding oder ein kosmisches Fahrzeug - Raumschiff; MEA = Zündung, Ursache; NUI = mächtig, gewaltig, riesig, enorm; O = ein Teil von, abgefallen von etwas; PA (kurz und knatternd) = Explosion, Detonation; PO = Nacht; PUKE = Hügel; RUAU = Erdbeben, starke Erschütterung; TA (mit kurzem scharfen "a") = Vernichter, Zerstörer; TARA = Hörner, hornförmige Raumschiffe; TO = Fallen, Sturzflug, Landen, Tauchen; URA = Glühen, Glimmern; WAI = Gebiet, Raum, Bereich, Fluß; WAHI = Territorium, Gebiet.

Diese Namen haben auch eine besondere Eigenschaft, - sie beschreiben bildhaft eine feurige Explosion so, wie es der Beobachter an ebender Stelle sehen würde. In der Nähe des Tapanui-Kraters z.B. werden hochschießende Flammen, Feuersäulen usw. beschrieben. An weiter entfernten Stellen - Glut und Hitze, fallende Feuersteine usw., sehr weit weg - ein leuchtender Himmel, Nacht vieler Feuer usw. Die Übereinstimmung der Maori-Namensgebung mit dem wirklichen Bild der Explosion bestätigt sie zusätzlich und ist von dokumentarischem Wert.

Inhalt C:

Der Tapanui Explosion

C1. MAORI-LEGENDEN

C2. EIN GROßER KRATER

Der Tapanui-Krater befindet sich auf der Südinsel von Neuseeland, im westlichen Teil der Provinz Otago. Drei folgende Städtchen bestimmen seine Lage: Tapanui, Waipahi und Mataura - siehe Abb. 1 und die Namendeutung in Kapitel B2. Die geographischen Angaben des Kraters sind: 46 04'S und 169 09'E. Beim Eingang, wo die Stoßwellen in den Krater eingedrungen sind, hat er eine dreieckige Form mit einem Winkel von ca 100 . Der Rest des Kraters erinnert an eine Ellipse, dessen Hauptachse um etwa -37 (nach Westen) von der geographischen Nordrichtung abweicht - siehe Abb. 2. und 3. Es entspricht der Richtung des magnetischen Nordpols im Jahr 1178 n.Ch. Der Krater hat die Größe von ca: 900m x 600m x 130m (Länge x Breite x Tiefe). Er befindet sich am Westhang des "Pukernau"-Hügels ("Puke-ruau"- "der Berg, der die Welt erschütterte"). Dieser Hügel besteht aus Lehm- und Quarzsand-Schichten, - der Kraterboden kommt also nicht an den Felsen. Die Neigung beträgt von der Seite des Kraters 7. Der ganze Tapanui-Krater liegt auf dem Privatbesitz von Mr.Rex Hellier aus Pukerau.

Verschiedene Eigenschaften des Kraters weisen darauf hin, daß er von einer großen Explosion stammt. Hier die wichtigsten:

a) Der Krater ist sehr groß, was auf eine freigesetzte Energie von über 70 Megatonnen TNT hinweist. Er konnte auch nur bei einer starken Explosion entstehen und nicht z.B. beim Reiben eines Objektes gegen die Atmosphäre.

b) Die elliptische Form des Kraters kommt von einer gerichteten Wirkung der Stoßwellen. Das wiederum kann nur in Zusammenhang mit einer Anhäufung von Explosionen zu erklären sein, was in der Natur nicht bekannt ist. Es mußte also technologisch zu Stande gekommen sein. Die Form des Tapanui-Kraters ist auf den Luftbildern zu erkennen, siehe Abb. 2.

c) Die Zentralachse des Kraters deckt sich genau mit der Richtung der magnetischen Meridiane aus dem Jahr 1178. Das wiederum entspricht der Neigung der magnokraftähnlichen Raumschiffe bei ihren Flügen und kann nicht vom gerichteten Absturz eines himmlischen Körpers stammen (Meteorit oder Komet). Die Ausrichtung der Kraterachse ist auf Abb. 3 zu sehen.

d) Die innere Struktur des Kraters läßt annehmen, daß es mehrere Explosionen gewesen sein mußten. Der Krater besteht nämlich aus sieben ineinander geformten Kratern, siehe Abb. 4.

e) Der Boden des Kraters ist mit abgebrannten Stämmen ausgelegt.

f) Der östliche Teil des Kraters ist mit einer Schicht von Quarzsand aus seinem Inneren bedeckt. Dieser konnte dort nur durch eine äußere Einwirkung (Explosion) hinkommen, er wurde von unten nach oben auf den Berg gebracht.

g) Der Krater hat keinen deutlichen Rand, der vom Aufprall stammen könnte. Keine größeren Bruchteile eines eventuell heruntergefallenen Himmelskörpers. Es fehlt jeder Beweis dafür, daß es ein Impact-Krater sein könnte.

C3. TAPANUI UND TUNGUSKA

Die Explosion in Tunguska, Zentralsibirien wurde von den Bewohnern beobachtet. Es

war genau 7:17:11 Uhr morgens, den 30. Juni 1908. Ein grell leuchtendes, fliegendes Objekt in Zylinderform explodierte in der Luft und wurde später als ein Raumschiff außerirdischer Zivilisation identifiziert. 2150 Quadratkilometer Taiga wurden zerstört.

Viele Bücher und Artikel wurden über die Katastrophe in Tunguska geschrieben - siehe Literatur [2] und [3], und auch mehrere Filme wurden darüber gedreht. Für viele Leser ist das also ein bekanntes Thema.

Das unbekannte Objekt detonierte in 5 Kilometer Höhe und hinterließ so keine Bruchteile, von denen wir was über seine Herkunft erfahren könnten. Das Einzige, was geblieben ist, sind umgeknickte Baumstämme, kleine Globulinen des in der Natur nicht auftretenden Minerals- Trinitite, eine geheimnisvolle Strahlenkrankheit bei der lokalen Bevölkerung und Berichte einiger Augenzeugen. Man konnte jedoch das eigentliche Geschehen in der verlassenen Gegend aus diesem Material nicht vollständig erklären.

Bis vor kurzem wurde die Tunguska- Explosion als die Einzige derartige auf unserem Planeten angesehen. Im Jahr 1987 wurde jedoch von mir in Neuseeland ein Krater gefunden, der viele Ähnlichkeiten mit dem in Sibirien hat und deswegen auch neue Aspekte in das Problem bringen kann. Dieser Krater befindet sich in der Nähe eines kleinen Städtchens Tapanui mit einigen Tausend Einwohnern auf der Südinsel von Neuseeland.

Stellen wir uns also eine genaue Kopie der tunguskischen Explosion vor, aber in kleiner Entfernung vom Boden und in einer dicht bewohnten Gegend auf der Südinsel von Neuseeland. Viele sind umgekommen und vieles wurde vernichtet. Der Schreck der wenigen überlebten Eingeborenen, Maori, konnte nicht überwunden werden. Der persönliche Kontakt zur Besatzung des explodierten Raumschiffes machte das Erlebnis noch stärker und die folgenden Generationen sollten es auch mitbekommen. Es wurde ihnen also immer wieder davon erzählt.

Diese Explosion mußte auch natürlich viele Spuren hinterlassen.

Eine der Wichtigsten ist eben der Krater selbst, der auf die gleiche Art entstanden ist, wie der in Tunguska, nur etwas früher. Es geschah den 19. Juni 1178 n. Chr. in der Provinz Otago auf der Südinsel von Neuseeland. In elliptischer Form hat dieser Krater die Größe von 900m x 600m x 130m und ist von einem dreieckigen Bereich der Vernichtung umgeben, wie das auch im Fall der sibirischen Katastrophe ist. Bis zu 350 km Luftlinie vom Krater aus wurden die verursachten Schäden dokumentiert, wobei es auch Angaben über die doppelte Entfernung gibt (vergleiche die Größe von Deutschland). Trotz der langen Zeit von über 800 Jahren, die inzwischen abgelaufen sind, kann man noch genügend Beweismaterial für den ungewöhnlichen Vorfall finden:

Die umgestürzten Bäume um den Krater herum, die alle zum Nullpunkt des Explosionszentrums gerichtet sind und deren Wurzeln auf den Krater zeigen;

Ungewöhnliches Mineral, wie Trinitit in Form von feinem Glassand;

Die "Tapanuische Grippe" mit den Symptomen einer Strahlungskrankheit;

Die Explosion selbst wurde von den einheimischen Maori beobachtet und in Legenden aufbewahrt;

Zusätzlich zu den in der sibirischen Tunguska auch dokumentierten Spuren, sind in der Tapanui-Gegend noch einige andere zu verzeichnen, wie z.B.

1. Ein sehr großer, elliptischer Krater.
2. Die magnetisierte Umgebung des Kraters.
3. Metallische Bruchstücke, die als Überreste des explodierten Raumschiffes gedeutet werden können, und
4. Keramische Steine, die oft im Innern frische, nasse Holzfragmente eingeschlossen halten.

Den Krater bei Tapanui ist den Maori seit Jahrhunderten bekannt. Nach ihrer Tradition ist an der Stelle ein Raumschiff außerirdischer Zivilisation explodiert. Von den weißen, die im XIX Jahrhundert Neuseeland besiedelten, wurden diese Erzählungen natürlich nicht ernst genommen. Diese behandelten sie nur als Produkt einer übertriebenen Phantasie der primitiven Völker.

In offiziellen Angaben wird der Tapanui- Krater als ein Erdbeben bezeichnet, ("landslip"), -so geben es auch die neuseeländischen Karten an.

Den Legenden der einheimischen Maori bin ich nachgegangen und konnte sie, durch meine Forschungen, in allen Einzelheiten bestätigen. Davor ist aber ein magnetisch angetriebenes, flugfähiges Objekt von mir ausgearbeitet worden.

Es geschah lange vor der Möglichkeit den dazu passenden Krater zu finden,- noch während meiner Tätigkeit an der Technischen Hochschule in Breslau, im Jahr 1972. Erst zehn Jahre später, 1982, konnte ich, während meiner Arbeit an der University of Canterbury (Canterbury- Universität) in Neuseeland meine wissenschaftlichen Forschungen fortführen und fand dabei genau das, was ich als Ergänzung für meine Theorie brauchte. Wenn nämlich das von mir, nach der Regelmäßigkeitstheorie vermutete, neue Antriebssystem für uns eine Zukunft ist, wäre doch möglich, daß eine andere Zivilisation diesen Schritt schon hinter sich hat. Irgendwo müßten also an einer Explosionsstelle die charakteristischen Spuren eines solchen Luftschiffes zu finden sein. Die dabei entstandenen Zerstörungen müssen sich von allen anderen natürlichen, z.B. durch Vulkanausbruch, Bodenerosion, Meteoriteneinschlag u.ä. deutlich unterscheiden und müßten leicht zu erkennen sein.

Das Zerstörungsbild habe ich theoretisch genau ausgearbeitet und dann fing ich an zu suchen. In Dunedin, einer vor kaum hundert Jahren durch Goldgräberei reich gewordenen Stadt, die nicht weit vom, in den Maori- Legenden berühmten Tapanui liegt, bekam ich die Möglichkeit eine ungewöhnliche Geschichte zu hören. Die Maori behaupten mit erstaunlicher Sicherheit, daß in uralten Zeiten ein Raumschiff der "Himmelssöhne" in der Gegend explodiert ist und fast das halbe Neuseeland dabei zerstört wurde. Intensives Studium und genaue Untersuchungen führten mich zu einer Bestätigung der Legenden und meiner Theorie.

C4. GOLD AN DER OBERFLÄCHE

Die Gegend des Tapanui-Kraters ist von leicht erreichbaren Goldlagerstätten bekannt- siehe Abb. 16. Die Otago-Provinz und die Stadt Dunedin sind durch das Goldfieber vor rund einhundert Jahren reich geworden. Das Auftreten der Goldlager ist mit der Explosion leicht zu erklären.

a). Die starken und anhaltenden Erschütterungen bei der Tapanui-Explosion brachten das schwere Gold von der Tiefe an die Oberfläche. Darüber schreibt man auch in der Literatur über Krater und starke Erschütterungen, z.B. beim Richard A. F. Grieve: "Terrestrial impact structures," Ann. Rev. Earth Planet. Sci., 1987.15, S.263-264). Das schwere Gold wurde ähnlich wie bei einem Vibrationsseparator von anderen Bestandteilen der Erde getrennt und nach oben gebracht.

b). Der Verlauf der Stoßwellen scheint sich auch in der Goldverteilung um den Tapanui-Krater zu spiegeln,- es ist nämlich konzentrisch um den Krater in großen Mengen vorhanden, wie es auf der alten Landkarte von 1906 - Abb. 16 und auf der Zeichnung in Abb. 3 gut zu erkennen ist.

c). Das Gold kommt hier vor in Verbindung mit Porzellansteinen, die an den gleichen Stellen zu finden sind (siehe auch kapitel C5.1). Auch sie stammen von der Explosion. Die Goldgräber kennen sogar einen Spruch, der ihnen beim schnellen Suchen behilflich sein soll: " Suche Gold da, wo du Porzellansteine siehst". Vor dem Rathaus in Roxburgh befindet sich ein großer Keramikstein mit einer Tasche an der Oberfläche, die einst mit reinstem Gold gefüllt war (siehe Abb. 14 "d").

C5. PORZELLANSTEINE UND TRINITITE

Vom Krater aus, in dreieckiger Form, ist eine Anhäufung von Keramiksteinen und Trinititen (siehe die Linien "C" und "T" in Abb. 3) und weisen auf eine direkte Verbindung mit der Tapanui-Explosion. Einige der Porzellansteine schickte ich dem deutschen Experten für Impact-Technik, Dr.Johannes Flebag. Er bezeichnete sie als Quarzit,

(quartzites), dh. durch hohen Druck und hohe Temperatur verwandelte Sandsteine. Ihre innere Struktur ist auch ganz anders, als die des Ortsgesteins. Der Quarz (Siliziumoxid) ist nämlich durch Eisen (genauer Magnetit = magnetisiertes Eisenoxid oder Magneteisenstein) und Mangan verunreinigt. Diese Steine haben auffallende ziegelrote oder gelbe vom Eisen und grau oder schwarz vom Mangan stammende Farben.

Durch den magnetischen Eiseninhalt erinnern diese Porzellansteine an die Funde aus der Tunguska-Explosions-Gegend. Dort wurden Magnetitteilchen in den Kügelchen der Trinitite gefunden - siehe Kapitel M.

C5.1. Keramiksteine ("china stones")

"Steine aus Porzellan" nennen sie die Neuseeländer. Ihre Herkunft stelle ich mir so vor: durch die starke Detonation wurden aus der Tiefe des heutigen Kraters verschiedene Materialien samt Lehm und Gestein in die Höhe geschleudert, durch den großen Druck zusammengepreßt, im Flug aerodynamisch geformt, in der Hitze gebacken und am Ende mit einer Glasur versehen. Danach fielen sie als nachexplosiver Steinregen runter. Äußerlich, in ihren physikalischen Eigenschaften, gleichen diese Steine dem bekannten, normalen Porzellan. Die Härte, metallischer Ton und Glasur sind gleich. Auf der Abb. 14 sind solche Steine zu sehen. Einige Besonderheiten lassen sie noch zusätzlich in Verbindung mit der Tapanui-Explosion bringen:

a). Sie liegen auf radial vom Krater Tapanui ausgehenden Linien - siehe Abb. 3, C-Linie.

b). Auf ihren ursprünglichen Lagerstellen sind Vertiefungen, die auf den Flug vom Krater hinweisen.

c). Die aerodynamische Form der Porzellansteine wird mit der Entfernung vom Krater deutlicher. In seiner Nähe sind sie noch eckig, mit scharfen Kanten und ungleichmäßig aufgebaut. Durch den kurzen Flug blieben sie ziemlich locker, die Glasur ist dünn und an der Oberfläche ist eingeschmolzener Rauch. Die weiter vom Explosionszentrum entfernten Steine haben eine mit der Entfernung wachsende tropfenartige, aerodynamische Form. Das Innere ist mehr zusammengepresst und die Glasur immer dicker (durch den längeren Flug in der erhitzten Luft).

d). Frische, organische Substanz befindet sich in vielen der Keramiksteine. Man findet da frische Blätter, Zweige, Holzstücke, Gras, Insekten, Vögel, usw. - siehe Abb. 15. Hermetisch eingeschlossene Teile, an die Luft und Bakterien keinen Zugang hatten sind nach dem Öffnen der Steine noch am Leben, (ich fand in einem dieser Steine ein Holzstück mit tropfender Flüssigkeit). In anderen nicht hermetisch verschlossenen Steinen sind die organischen Körper zerfallen und nur ein negativer Abdruck ist zu sehen. Es erinnert stark an die berühmten Hohlräume in Pompei (beim Vesuv in Italien). In der Umgebung des Tapanui-Kraters sind viele derartige Steine zu finden.

e). Die in den Steinen eingeschlossenen Pflanzen sind die aus dem zwölften Jahrhundert.

f). Magnetische Eigenschaften dieser Keramiksteine.

g). In der Glasur ist oft eingeschmolzener Rauch.

Man versucht diese Steine auf die Entstehung des örtlichen Gesteins zurückzuführen. Dieses ist aber vor 15 Millionen Jahren entstanden und enthält oft versteinerte Reste der Vorzeit.

1. Laboruntersuchungen der Keramiksteine werden aber nicht als Fragmente der felsigen Umgebung anerkannt (siehe Bericht von Dr. Flebag)

2. Frische, organische Körper in Porzellansteinen und Abdrücke von Pflanzen, die auch noch heute oft in der Kratergegend wachsen, können unmöglich ein paar Millionen Jahre alt sein.

3. Es besteht auch die Möglichkeit, daß die von den Geologen untersuchten Steine von einem Außenbereich des Kraterdreiecks stammen und so nicht die eigentlichen Porzellansteine sondern einheimische Gesteinsbrocken gemeint sind.

4. Die geologischen Untersuchungen fanden lange vor der von mir aufgestellten Explosionstheorie bei Tapanui statt und niemand konnte nach ihrer Bestätigung suchen. Im Gegenteil, - man sollte die geologische Theorie der Steinwelt unterbauen.

5. Einige Porzellansteine können natürlich auch Stücke vom Gestein aus der Kratertiefe beinhalten, es reicht also nicht aus nur die Mineralien zu untersuchen.

6. Zur richtigen Einschätzung der umstrittenen Keramiksteine ist auch notwendig, daß alle anderen Tatsachen berücksichtigt werden, nämlich folgende:

- (a) die radiale vom Krater ausgehende Zerstreung
- (b) ihre aerodynamische Form
- (c) die unnatürliche Magnetisierung
- (d) in der Glasur eingeschmolzener Rauch

Die geologischen Thesen sind also für die keramischen Steine nicht anwendbar und bestätigen somit ihre andere Herkunft- das Entstehen bei der gewaltigen Explosion eines magnetocraft-ähnlichen Objektes.

C5.2. Trinitite

Es sind feine Quarzglasteilchen die in Form kleiner Kügelchen oder Tropfen in Sandkorngröße auftreten. In der Natur kommt Trinitite nicht vor. Man konnte es bis jetzt nur bei Proben von Nuklearbomben und an den zwei großen Explosionsstellen, die auch technologischer Art sind finden: in der Tunguska (Sibirien) und bei Tapanui (Neuseeland). Die Eigenschaften von Trinitite werden genauer im Artikel von Ron Ratkevich, "Trinitite, the origin of a rare atomic mineral". Lapidary Journal, January 1981, S. 2276-2278.

In Tapanui ist Trinitite als Nebenprodukt der Explosion entstanden. Nach meiner Hypothese geschah es durch den großen Unterdruck bei der Implosion, wodurch Sand und das Erdreich aufgesaugt wurden. Die Hitze ließ sie verschmelzen und im kalten Bereich konnten sie wieder zu feinen Globulinen erstarren. Der nachexplosive Niederschlag brachte sie runter. Es entstanden große Ablagerungen, wie z.B. in der Nähe von Mandeville auf dem Waimea - Plains, im nördlichen Teil der Soothland-Provinz. Vom Tapanui-Krater sind es 30 Kilometer in Nord-Süd-Richtung an der westlichen Begrenzung des dreieckigen zerstörten Gebietes - siehe T-Linie in Abb. 7. Die Geologen nennen das "loess dunes". Diese Dünen sind etwa 1,5 Kilometer lang und 200 Meter breit, wobei die lange Achse zum Tapanui-Krater gerichtet ist (sie ist eine Verlängerung der süd-westlichen Kante des dreieckigen Kratereingangs - siehe "T/T" in Abb. 8.) Es wurden Bohrungen durchgeführt und man hat festgestellt, daß sie bis 5,5 Meter tief gehen. Am Boden wiederum fand man schwerere Glaskörnchen. Die Beschreibung dieser Ablagerungen befindet sich im Artikel des Peter McIntosh: "Aeolian Deposits in a Loess Source Area of Northern Southland". Geological Society of New Zealand NEWSLETTER, Nr.71, March 1986, S.40-41.

Nach den geologischen Theorien kommen diese Trinitite -Ablagerungen in Mandeville aus dem Kawakawa- Vulkan. Es ist aber aus folgenden Gründen nicht möglich:

a). Der letzte Kawakawa-Ausbruch war vor 2,3 Millionen Jahren. Die Dünen von Mandeville konnten unmöglich eine so lange Zeit unberührt bleiben, der Einfluß von Winden, Überschwemmungen, Gletschern, Erdbeben usw. müßte sie zerstört haben. Eine logische Erklärung für das Entstehen der Glassanddünen muß also woanders gefunden werden.

b). Die Stoßwellen der Tapanui-Explosion würden die verschiedenen Bestandteile des Erdreichs und auch die Glastropfen von Kawakawa aufsaugen und vermischen, um daraus die Dünen von Mandeville zu formen. Es ist also möglich, daß Kawakawa-Glas in umgewandelter Form auch in diesen Ablagerungen zu finden ist.

c). Im Boden des Tapanui-Kraters konnte auch Glas vom Kawakawa gewesen sein. Durch das Aufwirbeln des Erdreiches und Bilden der Trinitite-Körner kann also auch bei ungenauen Untersuchungen jetzt einiges davon noch zu finden sein.

d). Der Kawakawa-Vulkan befindet sich auf der Nordinsel von Neuseeland (nördlich von Whangarei). Das Vulkanglas müßte also eine Entfernung von über 1000 Kilometern

zurücklegen, um die Dünen bei Mandeville entstehen zu lassen. Es besteht also keine ausreichende Erklärung für die bei Mandeville auftretenden Glashügel.

e). Ich konnte keinerlei Literatur mit Ergebnissen einer Instrumentaluntersuchung in Beziehung auf die Mandeville-Dünen finden, keine Laboranalysen und keinen durchgeführten Vergleich mit dem vulkanischen Glas von Kawakawa. Man könnte also die geologische Aussage eher wie ein Wunsch, Meinung oder Annahme betrachten,- nicht als Bestätigung.

Die einzig sinnvolle Erklärung bleibt also die Verbindung mit dem Tapanui-Krater.

C6. DIE GLOBALE VERNICHTUNG DES RIESENVOGELS MOA

Es wird in der Literatur angegeben, daß durch eine cataclysmische Explosion beim Einschlag eines großen Meteoriten oder beim Vulkanausbruch größere Tierarten verschwinden.

Ein bis zu 4 Meter großer Vogel, der früher in Neuseeland lebte, verschwand plötzlich auf der Südinsel um 1178 und mehrere verkohlte Reste sind noch jetzt in der Umgebung des Tapanui- Kraters zu finden. Diese befinden sich besonders an verschiedenen Ufern natürlicher Gewässer (Flüsse, Seen und Sümpfe), auf der Seite zum Krater. Es sieht so aus, als ob sie in ihrer Vorahnung eine Gefahr vom der Stelle des heutigen Kraters spürten und versuchten wegzulaufen. Das Wasser konnten aber die nichtschwimmenden und nichtfliegenden Vögel nicht überqueren und wurden dort vom Explosionsfeuer erfaßt.

C7. MAGNETISierter BODEN

Die ganze Umgebung des Kraters ist turbulenzartig magnetisiert. Es äußert sich folgendermaßen:

- Die Kompaßnadel zeigt von Ort zu Ort eine andere Richtung. An einigen nebeneinander liegenden Stellen ändert sich die Anzeige sehr stark. Piloten ärgern sich bei Lokalflügen über das Verrücktspielen der Kompassse über dem Krater.

- Die Keramiksteine sind in der Gegend des Kraters magnetisiert, die Größeren besonders stark.

- In der Kratergegend finden verschiedene atmosphärische Anomalien statt: Tornados, Kurtinenentladungen und ungewöhnliche Winde, die wahrscheinlich durch die ionisierte Luft im Kraterumfang entstehen. Die Tornados entstehen genau überm Krater und verschwinden daneben. Die Frau des lokalen Farmers, Diane Chittok aus Walkoikoi fotografierte ein solches Tornado - siehe Abb. 12. Diese verlaufen nach dem Prinzip des elektromagnetischen Dynamos:- die elektrisierten Wolken bewegen sich über dem magnetisierten Boden und induzieren dadurch einen immer größer werdenden Strom.

- In der Umgebung finden auch ungewöhnliche Radioeffekte statt. Der Farmer Graham Davie aus Waikoikoi hört zum Beispiel auf einer Stelle seines Grundstücks plötzlich laute Radiosendungen. Der Boden wird zum natürlichen Radioempfänger durch elektromagnetische Vorgänge.

C8. KONZENTRISCH LIEGENDE BAUMSTÄMME

Eine ungewöhnliche Anordnung der alten liegenden Baumstämme in der Umgebung des Kraters fällt deutlich auf- siehe Abb. 11. Alle zeigen zum Tapanui-Krater und liegen parallel. Sogar an weiteren Stellen, in der Mündung des Matauri-Flußes, (50 Kilometer Luftlinie), und in den Tälern bei der Stadt Bluff (über 60 Kilometer weit vom Krater habe ich solche gefunden, die auch zum Krater gerichtet waren.

Eine Datierung mit radioaktivem Kohlenstoff führt wieder auf das Datum von 1178

u.Z., wie das oben schon bei anderen Gelegenheiten geschehen ist. Es ist also das Entstehungsdatum des Kraters.

Die Beobachtungen, die in Sibirien im Falle der Tunguska-Explosion gemacht wurden, - siehe Abb. 29, beweisen, daß der einzige Grund für solch eine konzentrische Auslegung der Baumstämme nur eine sehr große Explosion sein kann. Die Bäume wurden von den Stoßwellen niedergelegt.

C9. VERKOHLTE BAUMSTÄMME UND STEPPENGWÄCHS

Das Klima ist für den Waldwuchs sehr geeignet. Die ersten weißen Ansiedler fanden jedoch auf der Südinsel von Neuseeland im Jahr 1840 nur Steppenvegetation (tussock grasslands) und große, angekohlte, überall herumliegende Baumstämme, meistens von sehr wertvollen Toatua-Bäumen. Der Wald fehlte auf einem sehr beachtlichen Gebiet: vom heutigen Städtchen Bluff an der südlichen Spitze der Insel, bis zum Kaikoura- Städtchen an ihrem nordöstlichen Rand (über 700 Kilometer Luftlinie) - siehe Abb. 10.

Verschiedene Untersuchungen der Baumreste, die öfters von Wissenschaftlern mit Radioaktivkohle-Methoden durchgeführt werden, führen immer wieder auf das Datum von 1178 n.Ch. in B3 genauer beschrieben (mit entsprechenden Genauigkeitsfehlern) und zeigen, daß in dieser Zeit über zweidrittel der Südinsel aus unbekanntem Gründen einem Brand zum Opfer fiel. Im Artikel von B.P.J. Molloy and others, "Distribution of Subfossil Forest Remains, Eastern South Island, New Zealand (Verteilung nichtversteinerter Waldreste im östlichen Teil der Südinsel von Neuseeland)", New Zealand Journal of Botany, Vol. 1, Nr 1, März 1963, S. 68-77, werden solche Ergebnisse bekannt gegeben. In Centrum von Otago wurde z.B. ein Stamm auf das Jahr 1169 datiert (wobei der Fehler auf plus/minus 49 Jahre geschätzt wurde). - Veröffentlicht im Buch: "New Zealand plants and their history (Pflanzen von Neuseeland und ihre Geschichte)" von L. Cockayne, S 243, (R.E. Owen, Gouvier Printer, Wellington, New Zealand, 1967).

Der Fakt eines im zwölften Jahrhundert stattgefundenen großen Brandes auf der neuseeländischen Südinsel ist den dortigen Botanikern, Anthropologen, Zoologen und Geologen gut bekannt. Die Ursache und den großen Umfang dieses Feuers konnte man bis jetzt nicht überzeugend erklären. Es kommt aber mit dem Datum der Ansiedlung der Maori auf der Südinsel in etwa zusammen und deswegen werden auch sie für die Brände verantwortlich gemacht. Daß diese Theorie nicht haltbar ist, zeigen folgende Überlegungen:

a) Es ist schwer zu verstehen, wie ein einziges, von den Maori verursachtes Feuer über 700 Kilometer weit reichen könnte. Mehrere große Flüsse durchqueren das Land und die vielen, auf dem verbrannten Gebiet zerstreuten Reste des großen Vogels Moa, sind ein Beweis dafür, daß es überall fast gleichzeitig brannte. Bei mehreren kleineren Bränden könnten sich die starken und schnelllaufenden Vögel retten.

b) Die Maori waren in kleine, zerstrittene Stämme eingeteilt. Es war keine Nachrichtentechnik und eine Wildnis von über 700 Kilometer Länge konnten sie unmöglich in gleicher Zeit in Brand setzen. Sogar bei unserer Technik und Organisationsmöglichkeit könnte man es schwer durchführen.

c) Warum sollten die Maori ein Großfeuer legen, das für sie selbst gefährlich war? Sie wurden ja selbst, im großen Teil, Opfer dieser Katastrophe. Der große Vogel Moa, der für sie die Nahrungsgrundlage war, ist verschwunden - und auch die Wälder, die für sie Schutz und Sicherheit bedeuteten.

d) Die Baumstämme sind konzentrisch zum Tapanui-Krater ausgerichtet. Wenn das Feuer von Menschen verursacht wäre, müßten die Bäume beliebig, in verschiedene Richtungen fallen und nicht parallel, vom Krater hinweg.

C10. MANGEL AN EINIGEN MIKROELEMENTEN

Im Boden in der Nähe des Kraters fehlen einige wichtige Substanzen. Selen ist das bekannteste davon. Auch andere, wie Molybden und Kalk sind hier wenig vorhanden, siehe Abb. 13.

Selen ist sehr empfindlich auf verschiedene Reize, wie z.B. Licht, und sein Fehlen im Boden kann ein wichtiger und schnell erkennbarer Hinweis auf eine magnetische Stimulierung des Bodens durch eine starke magnetische Explosion sein.

Eine seltene Krankheit, die unter dem Namen der "Tapanui-Grippe" (Myalgic Encephalomyelitis oder ME syndrom) ist in der Kratergegend bekannt. Einzelne Fälle sind zwar auf der ganzen Erde zu notieren, das Anhäufen von diesen Erkrankungen in einem Gebiet, läßt jedoch annehmen, daß da besonders günstige dafür Faktoren sein müssen.

Für die hier besonders stark auftretende, wenig bekannte Krankheit, kann meiner Meinung nach, die magnetische Wirkung des Bodens verantwortlich sein. Wichtige, für die Gesundheit ausschlaggebende Substanzen sind dann dort nicht mehr im richtigen Verhältnis vorhanden. Das kann wiederum die Ursache für eine besonders günstige Entwicklung der Tapanui-Grippe sein. (Der Name dieser Tapanui-Grippe ist harmlos, die Krankheit selbst erinnert aber eher an eine Strahlungskrankheit, als an eine Grippe- sie verursacht nämlich eine Immunschwäche im Körper). Ich besitze leider keinen medizinischen Befund, der notwendig wäre, um den Zusammenhang zu überprüfen. In der Hoffnung, daß diese Monographie andere Wissenschaftler vielleicht dazu mal anregt, sich damit zu befassen, wurde diese Krankheit hier aufgeführt. Eine derartige Krankheit wurde nämlich auch in der Gegend der Tunguska-Explosion registriert.

Interessant wäre auch eine Untersuchung der Pflanzenmutation in der Gegend des Tapanui-Kraters, wie sie auch in der Gegend der Tunguska-Explosion festgestellt wurde.

C11. MAGNETISCHE BODENNAHE LUFTEXPLOSION

Die gegenwärtigen Experimente mit Kernwaffen ermöglichen uns weitgehend den Vorgang einer kraterbildenden Explosion zu verstehen. Demnach sind nur drei Möglichkeiten, und bei jeder einzelnen bildet sich ein ganz anderer Krater, siehe Abb. 5. Es kann eine 1).unterirdische, 2).Boden- oder 3).Luftexplosion sein.

Der Krater sieht dann entsprechend ganz anders aus.

Bei einer unterirdischen Explosion entsteht immer ein Krater der klassischen Form einer parabolischer Schale- siehe Abb. 6. In der Natur entstehen solche Krater beim Einschlagen eines schweren, festen und stabilen Himmelskörpers (z.B.eines Eisenmeteoriten). Durch seine Festigkeit und Stabilität bohrt er sich tief in den Grund. Dort wird er abgebremst und durch die Umwandlung der Bewegungsenergie in Wärme entsteht eine unterirdische Explosion. Auf der Erde gibt es einige Krater, die auf diese Art entstanden sind, - der bekannteste davon ist der Diablo- Krater aus Arizona-siehe Abb. 7.

Eine Bodenexplosion findet in der Natur statt, wenn ein Komet oder anderer "weicher" Himmelskörper mit kleiner Dichte zur Erde kommt und mit ihr kollidiert. (' *5*er Körper wird schon an der Erdoberfläche abgebremst und explodiert dann. Ein solcher Krater hat dann eine Tellerform mit einer Anhebung in der Mitte, siehe Abb. 8. Es kommt dadurch, daß der explodierende Körper an einer Seite von der elastischen und nachgebenden Luft und an der anderen Seite, vom festen harten Boden begrenzt ist. Auf den Boden wirkt also nur ein kleiner Teil der Explosionswucht, der Rest wird von der Luft aufgefangen. Der Boden wird nur wellenartig verschoben und nicht herausgeworfen, wie es bei einer unterirdischen Explosion ist.

Eine oberirdische, kraterbildende Explosion, war bis jetzt nicht bekannt. In der Natur kommt sie wahrscheinlich nicht vor und bei den Nuklearproben in der Luft ist die Energiedichte in der Luft wahrscheinlich zu klein um einen Krater zu bilden. Bis zu diesem Zeitpunkt, der Entdeckung des Tapanui-Kraters, konnte man kein einziges Beispiel für einen derartigen Krater finden. Die Folgen der Tunguska- Explosion sind uns jedoch bei der Rekonstruktion eines solchen bei einer oberirdischen Explosion entstehenden Kraters eine große Hilfe. Durch die Stoßwellen wurde der Wald um den Krater herum auf ganz

bestimmte Weise zerstört- die Ähnlichkeit mit dem neuseeländischen Krater ist auffallend, was in Abbildung 9. deutlich zu sehen ist. In beiden Fällen liegen auch die Baumstämme radial zum Explosionszentrum.

C12. ÜBERSICHT

Die Katastrophe bei Tapanui hinterließ überall Spuren. Man muß viel Energie aufwenden, um das alles, was von der Explosion übriggeblieben ist, nicht zu bemerken, weil man darüber buchstäblich stolpert. Hier noch einmal die vielen Beweismaterialien kurz zusammengestellt:

a. Die Legenden der einheimischen Maoris bestätigen es eindeutig, daß bei Tapanui ein großes Raumschiff, daß wie ein senkrecht stehendes großes Horn mit glühender Basis, wie der Mond, explodiert ist.

b. Verschiedene Namen der Flüsse, Anhöhen und Orte in der Sprache der ansässigen Maoris beschreiben eine Verwüstung durch Feuer bei einer großen Explosion. Das Wort Tapanui selbst bedeutet schon in dieser Sprache: "Ta-pa-nui"- große, vernichtende Explosion; "Wai-pa-hi"-Ort des explodierenden Feuers; "Mata-ura"-glühendes Gefährt aus dem All, und

"Puke-ruau"-der Hügel, der die Welt erschütterte- Auf seinem Hang befindet sich nämlich der Krater selbst.

c. In der historischen Notiz des Chronisten von Canterbury beschriebene Feuerausbrüche sind vermutlich von der Tapanui-Explosion stammende Lichtreflexe an der Mondoberfläche beobachtet worden (genauer in B3 beschrieben).

d. Goldlager an der Oberfläche in der Umgebung des Tapanui-Kraters. Die Fachliteratur über kraterformende Detonationen bestätigt, daß bei starken Erschütterungen schwerere Mineralstoffe, die vorher tief in der Erde verborgen waren, an die Oberfläche gebracht werden.

e. Ungewöhnliche Keramiksteine mit eingeschlossenen organischen, frischen Fragmenten, sind radial um den Krater zerstreut. Man nennt sie "china stones", Porzellansteine. Ein, in der Natur nicht vorkommendes Mineral Trinitite ist hier, genauso wie in der Tunguska und an Orten der Kernwaffenproben in großen Mengen zu finden.

f. Ein bis zu vier Meter großer Vogel ist auf der Südinsel von Neuseeland plötzlich um das Jahr 1178 verschwunden. Einen einsichtigen Grund dafür konnte man bis jetzt nicht geben.

g. Der Boden und Steine in der Umgebung des Tapanui-Kraters sind stark magnetisiert.

h. Die durch die Explosionswellen umgestürzten Bäume liegen radial zum Krater und parallel zueinander. Die Wurzeln sind dabei immer auf der Kraterseite.

i. Es fehlen seit einer längeren Zeit in der Geschichte Wälder in der Umgebung des Tapanui-Kraters, obwohl das Klima und der Boden sie begünstigen würden.

Die herumliegenden Baumstämme weisen auf einen früheren dichten Wald an der Stelle. Die Altersbestimmung mit der Methode C 14 führt auf das Jahr 1178.

j. Einige wichtige Elementarsubstanzen fehlen im Boden in der Nähe des Kraters, z.B. das auf verschiedene Reize empfindliche Selen. Die starke magnetische Wirkung während der Explosion und danach konnte diese eliminiert haben.

k. Ein großer Krater befindet sich in der Nähe der Stadt Tapanui und seine Herkunft konnte bis jetzt niemand ausreichend erklären.

l. Der Krater weist durch seine Form auf eine bodennahe Luftexplosion und erinnert so an die Tunguska-Explosion in Sibirien.

Das alles führt uns zu einem Ergebnis: eine große Katastrophe mit starken magnetischen Wirkungen besuchte zum Anfang dieses Jahrtausends unsere Erde auf der Südinsel von Neuseeland und die Ursache war ein explodierendes Raumschiff mit magnetischem Antrieb.

Inhalt D:**Historische Aufzeichnungen der Tapanui Explosion**D1. Die Chronik von Canterbury

Es existiert eine Notiz von Bruder Gervasius, (Gervase of Canterbury, 1141-1210, Autor der "Chronica") dem Chronist an der Canterbury-Kathedrale (England) unter dem Datum des 18. Juni 1178. Carl Sagan zitiert es im 4. Teil seiner Fernsehserie "Kosmos" unter dem Namen "Himmel und Hölle" ("Heaven and Hell"). Diese Beschreibung befindet sich auch im Buch von Simon Welfare und John Fairley "Arthur C. Clark's Mysterious World", William Collins Ltd., London 1980, ISBN 0-00-216536-8, S.184. Es wird eine ungewöhnliche, visuelle Störung am Mond gemeldet, die von einer Mönchengruppe der Canterbury-Kathedrale beobachtet wurde. Der Text lautet:

"In diesem Jahr, am Sonntag vor den Festspielen des hl. Johannes den Täufer, kurz nach dem Sonnenuntergang, als der Mond anfang sichtbar zu werden, wurde von fünf sitzenden und zum Mond gerichteten Mönchen ein ungewöhnliches Ereignis bemerkt: Es war ein sehr hell leuchtender Neumond, dessen Hörner wie immer in dieser Phase zum Osten zeigten. Plötzlich spaltete sich das obere Horn und aus dem Mittelpunkt der Spaltung schoß eine Flammenfackel empor, die Feuer, Glut und Funken ausspie. Der restliche Mond fing sofort an sich zu drehen und wenden wie in einer Panik. Nach den Berichten der Augenzeugen verhielt sich der Mond wie eine verletzte Schlange. Erst eine Weile später nahm der Mond seine ursprüngliche Gestalt an. Dieser Vorgang wiederholte sich sechsmal oder mehr und die Flammen beugten sich jedesmal in eine andere Richtung. Danach wurde der Mond langsam von einem Horn zum anderen, von oben nach unten, in der ganzen Länge dunkel". (i.e. "In this year, on the Sunday before the feast of Saint John the Baptist, after sunset when the moon had first become visible, a marvellous phenomenon was witnessed by some five or more men who were sitting there facing the moon. Now there was a bright new moon, and as usual in that phase, its horns were tilted towards the east and suddenly the upper horn split in two. From the midpoint of this division a flaming torch sprang up, spewing out, over a considerable distance, fire, hot coals and sparks. Meanwhile the body of the moon, which was below, writhed, as it were, in anxiety, and, to put it in the words of those who reported it to me and saw it with their own eyes, the moon throbbled like a wounded snake. Afterwards it resumed its proper state. This phenomenon was repeated a dozen times or more, the flame assuming various twisting shapes at random and then returning to normal. Then after these transformations the moon from horn to horn, that is along its whole length, took on a blackish appearance.")

Meine Erklärung ist folgende: Der erste Feuerblitz des über Tapanui explodierenden Raumschiffes wurde von der Mondoberfläche wie von einem Wölbspiegel reflektiert und machte bei den Beobachtern den Eindruck aus der Mondspalte schießender Flammen. Sofort danach verursachten die magnetischen Stoßwellen die mit Lichtgeschwindigkeit bis in die Ionosphäre ankamen die Bewegung der ionisierten Luftmassen und dadurch auch die Bewegung des Mondes. Es ist die gleiche Erscheinung wie bei einer ins wellenartig bewegte Wasser geworfenen Münze. Nach dem ersten Schiff sind der Reihe nach die nächsten Schiffe aus dem zigarrenförmigen Komplex explodiert und bei jedem wiederholte sich der gleiche Effekt der großen Flamme und der schlangenartigen Mondbewegung. Große, von der Explosion hochgeschleuderte Rauch- und Staubwolken kamen inzwischen in die höheren Luftschichten und verdeckten den Mond. (bei einer ähnlichen 1908 in Sibirien stattgefundenen Explosion sind die Stoßwellen dreimal rund um die Erde gelaufen und die hochgestoßenen Staubwolken verursachten ungewöhnliche Lichteffekte, die drei Tage lang an den meisten Orten der Erde gesehen wurden).

Es gibt auch noch eine andere Erklärung für diese Monderscheinung - die des Dr. Jack Hartung aus der New Yorker Universität (Stony Brook). In seinem Artikel "Meteoritics",

30 September 1976 (11:187-94) versucht er die ungewöhnlichen Monderscheinungen mit dem Aufprall eines Meteoriten auf der Rückseite des Mondes in Verbindung zu bringen. Es wurde ja auch, "der dadurch entstandene" Krater Giordano Bruno von der Apollo-Mission entdeckt. Es gibt aber einige Schwachpunkte in dieser Interpretation.

a). Die Mönche sahen die sprunghafte Veränderung und Vibration des Mondes. Ein Meteorit könnte natürlich durch seinen Aufprall auf den Mond, keine so große Bodenverschiebung verursachen, daß es auf der Erde mit bloßem Auge sichtbar wäre,- eher könnte man diese schlangenartige Bewegung mit der Veränderung in unserer Atmosphäre verbinden. Es sollte aber auf dem Mond, nicht in unserer Atmosphäre geschehen.

b) Der Krater Giordano Bruno liegt weit hinten im unsichtbaren Teil des Mondes,- wie konnten also die Mönche das Feuer von dieser Kollision auf unserer Seite sehen? Es ist auch kein Sauerstoff auf dem Mond, ohne Sauerstoff gibt es kein Feuer.

c) Es ist nur ein Krater,- das Feuer wiederholte sich aber sechs oder sieben mal. Es mußten also mehrere, ungefähr gleichgroße Meteoriten in gleichen Abständen den Mond getroffen haben,- also auch mehrere Krater müßten da sein. Ein einziger Meteorit kann auch in keinem Fall mehrfache, in gleichen Abständen sich wiederholende Fackeln- und Bewegungseffekte hervorrufen. (In Tapanui sind materielle, nachweisbare Spuren einer Serienexplosion. - Siehe Abb. 4)

Inhalt E:**THEORIEN ÜBER DEN URSPRUNG DES TAPANUI-KRATERS**

Es wurden bis jetzt drei davon aufgestellt: (1) die geologische, (2) die eines Meteoriten und, (3) die des außerirdischen Raumschiffs. Betrachten wir jede einzeln:

(1) In den Karten, Schul- und Sachbüchern findet man eine Begründung geologischer Art: ein Erdbeben vom Pukerua, an dessen Abhang sich der Krater befindet, sollte ihn verursacht haben.

Eine einfache Lösung, die das Thema schnell vom Tisch schafft. Alles spricht aber dagegen, - dafür muß man das gesehen haben. Die wichtigsten Gründe, die gegen diese geologische Annahme sprechen, sind die Folgenden:

a) Die Form des Kraters läßt sich geologisch nicht erklären:

- es sind 7 einzelne ineinander gelagerte Krater - siehe Abb. 4.

- ein deutlicher Rand von der Seite der vermutlichen Bodenverschiebung- der größte Teil des Kraters bleibt dadurch von starken Zerstörungen verschont, obwohl bei heftigen, nachexplosiven Niederschlägen, ein Durchbruch im Kratertrand auf einer anderen Seite des Pukerua-Hügels entstanden ist, - nämlich an der größten Neigung, siehe Abb. 4. und 2.

- ellipsenförmige Abrundungen des Kraters an beiden Enden. Es wäre ein sehr ungewöhnlicher Erdbeben, der eine so symmetrische Gestalt erzeugen kann. Der Boden müßte sich außerdem auch teilweise nach oben verschieben.

b) Der Boden in der Nähe des Kraters ist stabil. Keine einzige Verschiebung, die eine Bestätigung für diese Theorie darstellen könnte, ist zu finden. Die einmalige und besondere Form des Tapanui-Kraters wird sogar von den Piloten als Orientierungshilfe benutzt.

c) Die aus dem Krater verschwundene Erde müßte sich unter ihm befinden. Sie ist aber weg. Dieser Inhalt wurde in Form von keramischen Steinen auf die ganze Umgebung zerstreut. Unterhalb des Kraters ist aber die natürliche Bodenstruktur unberührt geblieben.

d) Folgende Tatsachen sprechen auch noch zusätzlich gegen die Bodenverschiebung,:

- verkohlte Baumreste im Krater und kein neuer Baumwuchs, weil der Boden danach wahrscheinlich nicht mehr dafür geeignet war,

- eine dicke Sandschicht über dem östlichen Rand des Kraters, der aus dem Inneren dahin geschleudert wurde. Dieser Sand müßte sich sonst gegen die Schwerkraft von selbst nach oben verschieben,

- turbulente Magnetisierung des Bodens in der Umgebung des Kraters und die magnetischen Eigenschaften der dort herumliegenden Porzellansteine,

- die ungewöhnlichen Keramiksteine mit eingeschlossenen, frischen, organischen Substanzen,

- Ungewöhnliche, atmosphärische Vorgänge im Bereich des Kraters,

e) Der Krater und die ungewöhnlichen Funde werden von den Geologen einzeln behandelt:

- der Krater ist für sie ein Effekt der Bodenverschiebung,

- die Porzellansteine sind interessante Gesteinsarten, eine Abänderung des heimischen Felsen,

- Trinitite wird als Vulkanglas deklariert

- der magnetisierte Boden wird in Verbindung mit angeblichen Magnetitern gebracht, obwohl man diese bis jetzt nicht finden konnte.

Man übersieht dabei auch, daß

- in Tapanui alles auf das gleiche Datum hinweist, wie z.B. die Untersuchungen bei den verkohlten, liegenden Baumstämmen und dem Inhalt der Porzellansteine, die Notiz in der englischen Chronik,

die Legenden der Maori,
die Ausrichtung der Achse des Kraters ...

- Es ist also eine eindeutige Verbindung zwischen einzelnen Fakten und Funden

Die geologische Erklärung hat also keinen wissenschaftlichen Charakter, weil die Bedingungen dafür nicht erfüllt sind, nämlich: "zusammenhängende Ereignisse müssen im Zusammenhang erklärt werden"

Trotz vieler Bemühungen konnte ich keine Spur von irgendwelchen Untersuchungen finden, die die geologischen Aussagen bestätigen sollten. Es hat also keiner bis zu diesem Zeitpunkt:

- die Bodenstabilität des Kraters untersucht,
- die Größe des Kraters mit der angeblich aus dem Inneren ausgetretenen Erde verglichen und
- diese Erdschichten um den Krater auf den Inhalt und die Struktur überprüft.

(2) Der Krater stammt vielleicht vom Einschlag eines Meteoriten oder Kometen ? Die Bewohner der Kratergegend fanden schon immer die geologische Erklärung sinnlos und versuchten für die ungewöhnlichen Ereignisse eine andere, nichtwissenschaftliche Begründung zu finden. Ein Meteor oder Komet soll also diesen Krater verursacht haben. Kein Wissenschaftler hat diese Theorie aufgestellt und man kann auf diese Art nur einige der vielen Ereignisse erklären. Dazu gehören z.B.

- die Gestalt des Kraters,
- die Auslegung des Kraters mit verkohlten Baumstämmen.

Folgendes aber kann man mit Hilfe der Meteoritentheorie nicht erklären:

a) Das Fehlen der für einen Einschlagskrater charakteristischen Merkmale, siehe Abb. 5 bis 9. Dazu gehören:

- ein Aufschüttungskragen, der durch das hochgeschleuderte Erdmaterial entstehen müßte

- Bruchteile eines solchen Himmelskörpers

- Die Ost-Westliche Ausrichtung des Kraters, weil ein solcher Himmelskörper im Anflug auf die Erde seine Bahn im Breitenkreis senkrecht zur Erdoberfläche haben muß. Die Zerstörungen und der Krater müßten also eine Verlängerung dieser Linie sein. Die Achse des Tapanui- Kraters ist aber nach den Meridianen ausgerichtet.

b) Das Auftreten folgender Ereignisse kann mit Hilfe eines Meteoriteneinschlags nicht erklärt werden:

- die magnetischen Eigenschaften des Bodens in der Umgebung des Kraters und der Porzellansteine

- das Auftreten mehrerer ineinander liegender Krater

- das Entstehen der Porzellansteine mit eingeschlossenen, frisch erhaltenen, organischen Substanzen

- das naturfremde Mineral Trinitite

c) Die im Tapanui- Krater freigewordene Energie ist für einen Meteoriteneinschlag zu groß. Sie konnte unmöglich nur durch die Reibung mit der Atmosphäre zu Stande kommen. Die Explosion eines angeflogenen Körpers nach der Berührung der Erde könnte in diesem Fall die Ursache sein, es fehlen aber die Bruchstücke oder Reste eines solchen Objektes, die im Kraterbereich zu finden sein müßten.

d) Ein gewöhnlicher Himmelskörper könnte unmöglich in den Maori-Legenden als Raumschiff auftreten. Die technischen Eigenschaften, wie z.B. hornähnliche Gestalt, das Glühen und Transport der Himmelsöhne...entsprechen den eines magnetisch angetriebenen Flugobjektes, vom mir Magnocraft genannt und genau ausgearbeitet.

Im Endeffekt gibt diese Meteoriten-Theorie zwar mehr als die geologische. Eine vollständige Erklärung für die im Krater auftretenden Effekte und Beweismaterialien bietet sie jedoch nicht.

(3) Die Theorie des explodierten Raumschiffes einer außerirdischen Zivilisation. Meine wissenschaftliche Erklärung - die erste in der Geschichte, - ist mit einem magnetisch

angetriebenem, von fremder Zivilisation stammenden Raumschiff verbunden, das in der weiten Vergangenheit explodiert ist. Es ist auch die erste in der Geschichte Probe die Funktion eines unbekanntes Flugobjektes, bekannt unter dem Namen UFO, zu erklären. Der Krater kann nur von einer bodennahen Explosion eines solchen Objektes stammen. Die Explosionshöhe wird auf 27 m - 100 m geschätzt. Die Kraterform läßt annehmen, daß es ein Komplex von mehreren einzelnen Flugobjekten war. Um ganz sicher zu sein, suchte ich auch nach Gegenargumenten und konnte kein einziges finden, - alle Tatsachen bestätigen meine Theorie. Die vom mir zusammengestellten Begründungen werden im folgenden Text aufgeführt. Zuerst also die Beschreibung des explodierten Raumschiffes.

Inhalt F:

DAS MAGNOGRAFT

Mit dem Namen "Magnocraft" wird ein neuartiges Flugobjekt bezeichnet, das mit pulsierendem Magnetfeld angetrieben wird. Die Erfindung und Ausarbeitung stammt ganz allein von mir. Der Aufbau ist einfach und müßte nicht mit großen Kosten verbunden sein. Es liegt mir daran, daß die Konstruktionsart und die Funktionsweise eines solchen interstellaren Raumschiffes allgemein bekannt wird und daß auch kleinere Länder oder größere Industriegesellschaften im Stande sind, sich ein Solches aufzubauen. Daß wir dem Ziel sehr nah sind, zeigt die folgende Zusammenstellung seiner Eigenschaften:

a) Zur seiner Funktion braucht es keinerlei bewegliche Teile. Theoretisch gesehen, kann man es wie ein Plastikballon gestalten, aus einer einzigen Hülle (die Kosten fallen dann bis zu einem Bruchteil der Kosten eines heutigen Fahrzeugs und dadurch wird fast jeder oder auch jede Familie im Stande sein sich es zu leisten). Im Vergleich zu diesem Projekt sind die derzeitigen Flugzeuge sehr kostspielige Objekte. Die Passagiermaschine Boeing 747-400 besteht z.B. aus 4 Millionen einzelner Teile und jedes muß einzeln gebaut, montiert und getestet werden. Die meisten davon können auch beim Versagen eine Katastrophe der ganzen Maschine verursachen.

b) Die Energie erneuert sich selbst. Praktisch sieht das so aus, daß ein Magnocraft, ähnlich wie das bei einigen Elektrozüge schon ist, die Energie beim Beschleunigen verliert und beim Bremsen sie wieder zurückgewinnt.

c) Der Antrieb ist so neu und fortgeschritten, daß alles, was bis jetzt in unserer Technik erreicht wurde, im technischen, technologischen und militärischen Bereich überholt wird (ein Magnocraft kann zum Beispiel innerhalb der Atmosphäre sich mit der Geschwindigkeit bis zu 70 000 km/h fortbewegen und im kosmischen Vakuum nah der Lichtgeschwindigkeitsgrenze. Es hat auch die Möglichkeit sich in der Luft, im Vakuum, im Wasser und auch innerhalb fester Stoffe, wie Felsen, Bauten und Bunker bewegen, indem es glasartige Tunnels drin ausbrennt. Metalle können von ihm in einen Sprengstoff umgewandelt werden. Das Magnocraft kann für visuelle Beobachter und den Radar unsichtbar werden, dadurch daß es die auffalenden Licht- oder Radarstrahlen durch das starke magnetfeld festhält und nicht zum Beobachter zurücksendet, wie das jeder beobachtete Gegenstand sonst tut). Der Staat oder die Gesellschaft, die es also schafft zuerst den Aufbau des Vehikels zu beherrschen erreicht somit die Möglichkeit den Rest der Welt sich zu unterwerfen.

d) Der Aufbau eines Magnokrafts ist bei unserem Stand der Technik und Wissenschaft schon möglich.

e) Theoretisch gesehen, sind alle Schwierigkeiten, die mit dem Aufbau des Magnokrafts verbunden sind, schon überwunden. Sogar die funktionierende Oszillationskammer für den Antrieb ist schon da.

Eine genaue Konstruktions- und Betriebsanleitung für das Magnocraft, seine Eigenschaften und alle Gleichungen mit ihren Ausführungen für die Form und Größe sind in der Monographie [1] zu finden. Es werden dort alle Einzelheiten für den Bau und die Funktion der Oszillationskammer und der Doppelkammerkapsel angegeben und auch die vom landenden Magnocraft erzeugten Brandzeichen werden erklärt. In dieser Arbeit werden nur diese Aspekte der Magnocraft behandelt, die zum Verstehen des Ursprungs und der Eigenschaften des von einem solchen Flugobjekts verursachten Tapanui- Kraters in Neuseeland notwendig sind.

Der allgemeine Aufbau eines Magnocrats ist in Abb. 17. zu sehen. Von außen erinnert es an ein Disk oder umgestürzte Untertasse. Das Antriebssystem besteht aus Oszillationskammern, die in der Zeichnung als sechseckige Würfel in kugelförmigen Hüllen dargestellt sind.

"Die Oszillationskammer", (meine Erfindung), kann sehr starke Magnetfelder erzeugen, und ihre Betriebsart ist in unserer Technik ganz neu, auf unserem Planeten noch nicht bekannt. Sie hat die Form eines durchsichtigen, hohlen Würfels. Von Innen entstehen auf den Seitenwänden elektrische oszillationsartige Entladungen die bewirken, daß Funkenbündel in einem Rotationszustand um das Kwadrat gehalten werden. Dadurch entsteht ein starkes magnetisches Feld. Die einzelne Oszillationskammer stellt einen besonders starken Magneten vor. Dieser ist im Stande sich selber mit dem angekoppeltem Raumschiff nur durch die Wechselwirkung mit dem magnetischen Feld der Erde, Sonne oder Galaxie zu erheben. Die magnetische Wirkung einer Kammer ist aber schwer zu steuern und deswegen wird eine Zweite im Betrieb eines Magnocrafts benutzt, wodurch eine "Zweikammerkapsel" entsteht. In einer großen Außenkammer befindet sich also eine kleinere mit entgegengesetzten Polen. Ein Teil des Magnetfeldes wird auf diese Art von der kleinen Kammer aufgefangen und kommt nicht nach außen. Die Veränderung der gegenseitigen Verhältnisse der beiden Magnetfelder ermöglicht das Steuern des nach außen dringenden Feldes und somit auch das Steuern des Raumschiffes und die Kontrolle über ihm. Jede "Doppelkammerkapsel" wird in eine Kugel eingesetzt und auf diese Art ermöglicht sie das Einstellen der Magnetachse des ganzen Flugobjektes. Dieses Komplex der Doppelkammerkapsel und des kugelförmigen Umbaus werden als Magnettriebwerke bezeichnet.

Im Magnocraft befinden sich zwei Arten dieser Magnettriebwerke, das Haupttriebwerk (M) und das Nebentriebwerk (U). Das Haupttriebwerk ist in der Mitte aufgehängt (Siehe Bild 1) Seine Magnetpole "N" und "S" sind so ausgerichtet, daß eine abstoßende Wirkung (R) mit dem umgebenden Magnetfeld entsteht (der Erde, Sonne oder einer Galaxie). Es entsteht dadurch die Hebekraft (R) die auch das Erhalten einer bestimmten Flughöhe erlaubt. Die Magnetachse des Hauptantriebes (M) wird normalerweise in tangentialer Richtung zu den Kraftlinien des umgebenden Magnetfeldes eingestellt. Die wirksamste Ausrichtung eines sich im Flug befindenden einzelnen Magnocrafts ist also diese, bei der die Magnetachse des M-Antriebes in Richtung der magnetischen Feldlinien der Umgebung eingestellt ist und seine Basis senkrecht zu denen. In Lande- und Manöversituationen wird es aber entsprechend ein wenig geändert.

Auch einige Seitentriebwerke U befinden sich im Magnocraft. Die Anzahl n dieser charakterisiert das Flugobjekt und ist vom Konstruktionsfaktor K (Proportionalitätsfaktor) abhängig. Beide Zahlen n und K sind miteinander nach folgender Gleichung verbunden:

$$n = 4 (K-1) \quad (G 1)$$

Mit K wird das Verhältnis zwischen dem Außendurchmesser D und der Höhe H des ganzen Flugobjektes angegeben:

$$K = D/H \quad (G 2)$$

K ist eine Ganze und gibt an, wieviel mal die Höhe des Magnocrafts ohne Rest im Außendurchmesser enthalten ist. Sie kann jeden Wert zwischen K=3 und K=10 annehmen. Diese Zahl K gibt auch den einzelnen Bauklassen den Namen (zum Beispiel Typ K3, wenn K=3, die Anzahl der Nebenantriebe U ist dann entsprechend n=4 (3-1)=8, K4 mit n = 12 (U) u.s.w. bis K10 und n=36)

Der Faktor K ist beim Bau des Magnocrafts von größter Bedeutung (und UFO-siehe Kapitel G). Von seinem Wert hängen alle anderen Größen, die Form und die Ausmaße des ganzen Magnocrafts ab. Die folgenden wichtigsten Gleichungen sollen diesen Zusammenhang deutlich machen: Wobei:

D - Außendurchmesser, (des Kragens, der die Nebenantriebe einschließt):

$$D = 0.5486 \times 2^K \text{ (Meter)} \quad (G 3)$$

d - Durchmesser des Kreises, auf welchem die Mittelpunkte der Nebentriebwerke sich befinden (d ist gleichzeitig der nominale Durchmesser des Verbrennungskreises beim Landen eines solchen Objektes:

$$d = D/\sqrt{2} \quad (G 4)$$

H - Höhe:

$$H = D/K \quad (G 5)$$

D_M - Außendurchmesser der Kugel mit dem Haupttriebwerk M:

$$D_M = H(2-\sqrt{2}) \quad (G 6)$$

D_s - Außendurchmesser der Kugeln mit den Nebentriebwerken U, gleich der Dicke des Seitenkragens:

$$D_s = D_M^3 \sqrt{n} \quad (G 7)$$

L - Breite des Randes mit den Nebentriebwerken U:

$$L = 0.5 (D-d) = 0.25 \times K \times D_M \quad (G 8)$$

G_s - Dicke des Ergänzungskragens bei Flugobjekten der Klassen von K6 bis K10 (siehe G_s im Bild 20):

$$G_s = D_M - D_s \quad (G 9)$$

Die Ausführungen befinden sich in der Monographie [1]. In Polen wurden sie auch in der Zeitschrift "Horyzonty Techniki" Nr 5 /1985 S.10-11 angegeben. Die Seitentriebwerke sind in einen magnetisch undurchlässigen waagerechten Trennungsring an der Basis des Magnocrafts eingebaut und voneinander durch senkrechte Trennwände aus demselben Material abgetrennt. All das,- die Seitentriebwerke, der Trennungsring und die Trennwände - ist von einer durchsichtigen Hülle in aerodynamischer Form aus magnetisch durchlässigem Material umfaßt. Es erinnert an einen an der Basis abstehenden linsenförmigen Kragen. Die Magnetpole der Seitentriebwerke sind so ausgerichtet, daß eine Anziehungskraft (A) mit dem Magnetfeld der Umgebung entsteht. Sie erzeugen auch stabilisierende Kräfte (A), zum Ausrichten des Objektes im Flug und sichern die stabilisierende abstoßende Einstellung des Haupttriebwerkes. Die unter dem Haupttriebwerk gelagerten Seitentriebwerke vergrößern so die Stabilität des ganzen Magnocrafts und bilden eine Art Glockenform, die von besonders großer Stabilität bekannt ist.

Die Besatzungskabine (1) befindet sich zwischen dem Haupttriebwerk M und den Nebentriebwerken U in einer durchsichtigen, magnetisch undurchlässigen Hülle. Das starke, gefährliche magnetische Feld kann somit der Besatzung nichts antun. Die Kabine, ein konischer Ring, umgibt die kugelförmige Anhebung in der Mitte der Basis des Raumschiffes, ihre Form und Lage entspricht den Seitenwänden eines umgestülpten Tellers. An den Innenwänden der Kabine befinden sich die teleskopischen Beine (2), die beim Landen ausgefahren werden und ihre Stellung weicht somit von der Senkrechten ab. - Ein fertiges Magnocraft umfaßt also das Antriebssystem (ein Haupt- und mehrere Nebentriebwerke), die Besatzungskabine und die Ausstattung (teleskopische Beine, Periskope, den Bordcomputer, die zur Erhaltung der Physiologischen Tätigkeiten der Besatzung und der Fluggäste benötigte Einrichtung usw.) in ein einziges Funktionssystem zusammen. Von außen zeigt es Abbildung 18.

Die Triebwerke ermöglichen eine einfache und vollständige Kontrolle der magnetischen Kräfte und die Ausrichtung der magnetischen Pole. Diese starken Magnete können unabhängig von ihrer Antriebsrolle auch zur magnetischen Verbindung von mehreren einzelnen Flugobjekten in ein einziges System benutzt werden. Ihre Funktionstüchtigkeit bleibt ungestört und Manövrierfähigkeit ist genauso gut, wie beim jedem einzelnen und ein einziger Pilot kann es auch steuern. Die anderen Piloten, frei von ihren Pflichten, und die gesamte Besatzung, können sich gemeinsam ausruhen, beraten oder forschen.

Die Möglichkeit der magnetischen Kopplung einzelner Flugobjekte verursacht, daß sie dem Beobachter in verschiedenen Formen erscheinen: als eine fliegende Untertasse, ein zigarrenförmiges Gebilde, eine Kugel, Tannenbaum, Spule, Perlenschnur usw.- vergleiche die Mölichkeiten der Verkopplung auf der Abbildung 19. Eine besondere Rolle spielt hier die zigarrenförmige Verbindung, wie es auf Abb. 20 zu sehen ist. Auf die Wölbung des einen Magnocrafts kommt die Höhlung des anderen und macht so den Eindruck gestapelter, umgestürzter Teller in der Küche.

Das An- und Abkoppeln ist auch während des Fluges möglich, das Verfahren ist in

meinem Buch [1] und im polnischen Artikel der Zeitschrift TEMAT, Nr.11-12/1981 beschrieben. Es ist normalerweise nicht mit Gefahren verbunden, - nur wenn das Zigarrenförmige Gebilde während dieser Tätigkeit in Breitengradrichtung fliegt, kann beim Abtrennen des Obersten ein Zusammenstoß zweier Schiffe entstehen, die dabei explodieren. Die magnetische Achse des ganzen Systems würde dabei von der senkrechten Stellung in N/S Richtung abweichen und dadurch ein einzigartiges Zerstörungsbild hinterlassen. Im Unterkapitel D4 werden seine Merkmale genauer beschrieben.

F1.1. Die Bezeichnung der Magnetpole

Die zeitgenössische Physik hält eine Namensregel zur Bezeichnung der Magnetpole bereit, die besagt:

"Der 'Nord(Magnet-)pol (N-Pol)' ist als die nach Norden ausgerichtete Nadelspitze eines Magnetkompasses zu verstehen."

Infolge dieser wissenschaftlichen Übereinkunft findet sich der südliche Magnetpol in unmittelbarer Nachbarschaft des geografischen Nordpols und umgekehrt. Dieses erschwerende Erklärungsmodell mag bei der physikalischen Interpretation von Elektrizität und Magnetismus keine Rolle spielen, doch stiftet es bedeutende Verwirrung, wenn es um die Darstellung der Polarität des Magnocraft in ihrem Verhältnis zu den geografischen Polen geht.

Um daher unser Verständnis der geografischen als auch der magnetischen Pole auf Standardgleiches zu bringen und die Beschreibung der Polarität des Magnocraft in Bezug auf seine geografische Position auf eine rationale Grundlage zu stellen, sind in dieser Arbeit wie auch den übrigen Arbeiten des Verfassers die Magnetpole wie folgt neu definiert:

"Der 'magnetische Nordpol (N-Pol)' ist als der Pol des irdischen Magnetfelds zu verstehen, der sich in der Nähe des geografischen Nordpols der Erde befindet, während der 'magnetische Südpol (S-Pol)' sich in der Nähe des geografischen Südpols der Erde befindet."

Es muß betont werden, daß die vorliegende (neue) Definition die Umkehrung der bestehenden Nomenklatur in der Physik der Magnetpole darstellt.

F2. DIE FLUGTECHNIK

Drei Folgende Tätigkeiten ermöglichen das Fliegen und Steuern eines Magnocrafts:

1. Das gegenseitige Verhältnis der von den entsprechenden Triebwerken erzeugten Anziehungskraft A und Abstoßungskraft R zum Magnetfeld der Umgebung muß entsprechend geändert werden. Das ganze Schiff kann dadurch zum Aufsteigen, unbewegtem Hängen oder Senkung gebracht werden.

2. Durch das Verändern der Neigung (in der meridionalen Ebene) der Magnetachse der Triebwerke um den Winkel I von der sonst normalen Einstellung in tangentialer Richtung zu den Feldlinien der Umgebung entsteht eine Kraftkomponente, die eine Bewegung in Nord-Süd- oder Süd-Nord-Richtung verursacht. Über dem magnetischen Äquator, wo die magnetischen Feldlinien der Erde parallel zur Erdoberfläche verlaufen, wird die Antriebskraft in Richtung der Breitengrade (und auch die senkrechte Tragkraft) durch eine Abneigung der magnetischen Achse des Flugsystems von der waagerechten Stellung erreicht (siehe Abb. 21). Die Hauptachse des Flugobjektes muß dabei immer in senkrechter, durch die Magnetpole der Erde gehender Ebene stehen (dadurch hat auch das Zerstörungsgebiet nach der Explosion eines magnocraftähnlichen Flugobjektes immer eine Ausrichtung, die mit dem Verlauf der magnetischen Feldlinien der Erde übereinstimmt).

3. Ein magnetischer Wirbel muß erzeugt werden, seine Stärke und Drehrichtung müssen gesteuert werden. Dieser Wirbel erzeugt nach dem gleichen Prinzip, wie der

rotierende Zylinder beim Magnuseffekt in der Hydrodynamik, eine Antriebskraft in Richtung der Breitengrade senkrecht zu den Magnetlinien der Umgebung. Bei einer Drehrichtung im Uhrzeigersinn auf der Nordhalbkugel und gegen den Uhrzeigersinn auf der Südhalbkugel wird das Flugobjekt von Westen nach Osten getrieben. So ist auch entsprechend die Vegetation nach der Landung eines solchen Objektes verwirbelt.

Den magnetischen Wirbel erzeugt man durch eine Phasenverschiebung um 90° der folgenden pulsierenden Seitentriebwerke. Es funktioniert genauso, wie bei der Entstehung des rotierenden Magnetfeldes im asynchronen Drehstrommotor. Die Luft in der Umgebung wird dadurch stark ionisiert und zum Leuchten gebracht. Eine stark leuchtende Wolke umgibt deswegen ein solches Flugobjekt, das sich in Richtung der Breitengrade bewegt (am Tage kann diese leuchtende Wolke mit dem leuchtenden Mond verglichen werden).

Die oben genannten drei magnetischen Steuerungselemente unterscheiden dieses Luftschiff mit dem magnetischen Flugcharakter von anderen aerodynamischen (fließenden) der modernen Flugzeuge und der Rückstoßraketen. Der magnetische Flug des Magnocrafts ist in folgenden Einzelheiten anders als der aerodynamische und Rückstoßflug:

- a) das Magnocraft ist immer gleich ausgerichtet (die Basis senkrecht zu den Linien des örtlichen Magnetfeldes der Umgebung), unabhängig von der momentanen Flugrichtung
- b) die gerade Fluglinie deckt sich mit den Magnetlinien der Erde oder den magnetischen Meridianen und Breitengraden
- c) starres Hängen und eine plötzliche Beschleunigung entlang einer dieser Geraden
- d) plötzliche rechtwinklige Wendungen
- e) sprung- oder zickzackartige Bewegung

Die aufgeführten Beispiele machen es deutlich, daß alle Lenkmanöver möglich sind ohne mechanischer gegenseitiger Bewegung der einzelnen Teile eines Flugsystems. Eine entsprechende Neigung des ganzen Systems und die Kraftveränderung der Nebentriebwerke sind ausreichend zum Steuern. Dadurch könnte man sie auch in Miniaturform mit Computersteuerung ohne irgendwelche bewegliche Teile aufbauen. Ein Magnocraft ist also das einzige Flugobjekt ohne bewegliche Teile. Bei großen Ausführungen muß natürlich die Besatzung für ihren Komfort auf diese nicht verzichten - da werden schon einige davon benötigt, wie zum Beispiel Türen, ausfahrbare Beine usw. Beim Landen eines Passagierschiffes wird es auch günstiger sein statt das ganze Objekt zu neigen nur die Zweikammerkapseln der Triebwerke in den kugeligen Gehäusen zu drehen. Bei den kleineren Modellen K3 und K4 ist es auch möglich eine Kompromißlösung anzuwenden, bei der die Seitentriebwerke fest in der tragenden Konstruktion und das Haupttriebwerk in einer drehbaren Kapsel im Innern eines kugelförmigen Gehäuses sich befinden.

Beim Landen eines einzelnen Schiffes muß die Magnetachse des Haupttriebwerkes tangential zu den Magnetlinien der Umgebung eingestellt sein und seine Grundfläche versucht eine zum Boden parallele Stellung einzunehmen (wenn das natürlich möglich ist). Das Landen eines zigarrenförmigen Komplexes (siehe Abb. 20) ist mit der Neigung der Hauptachse zur Horizontalen verbunden, wobei sie gleichzeitig in der senkrechten, durch die beiden Magnetpole gehenden Fläche bleiben muß. Das erklärt auch, warum bei der Explosion eines solchen "Zigarrenschiffes" die Stoßkraft in der Richtung der magnetischen Kraftlinien der Erde festzustellen ist.

Jedes Landen eines Magnocrafts ist mit einer spezifischen, ringförmigen Bodenbeschädigung verbunden, was von der starken Magnetwirkung stammt (Abb. 17). Dazu gehören:

1. magnetisches Ausbrennen
2. energetische Veränderungen
3. Störung des Biogleichgewichts
4. chemische Veränderungen
5. mechanische Verlagerungen.

Kein anderes Flugobjekt kann derartige Spuren hinterlassen, sie sind auch ein Merkmal der

landenden Magnocrafts. Das starke rotierende Magnetfeld der Triebwerke ist für die meisten dieser Schäden verantwortlich. Es verursacht das Entstehen des chemisch aktiven Ozons, welches mit den im Boden sich befindenden Substanzen reagiert und Salze erzeugt. Alle oben aufgeführten Beschädigungen treten auf Landstellen der Magnocrafts in verschiedenen Kombinationen auf, in dieser Arbeit begrenzen wir uns aber nur auf die Biologischen.

Das starke Magnetfeld des Raumschiffes wirkt auf Lebewesen wie ein gewaltiger Mikrowellenherd. Der Boden ist kurz nach der Landung vollständig sterilisiert. Alle Schmarotzerkleinstlebewesen, die sonst das Vermehren der Pilze im Rahmen halten, werden am Landeplatz vernichtet. Man kann es mit der thermischen Sterilisation des Düngers vergleichen, die sonst von Pilzzüchtern durchgeführt wird. Nach dem Abheben eines magnocraftartigen Raumschiffes machen natürlich die in der Luft anwesenden Pilzsporen davon Gebrauch und übernehmen den freigewordenen Boden. Das zerstörte natürliche Gleichgewicht wird durch ein explosionsartiges Pilzwachstum beherrscht, das über Jahre hinaus andauern kann. Nach meinen bisherigen Forschungen kann dieser Zustand im unkultivierten Boden auch über hundert Jahre lang andauern, im kultivierten aber kann der ursprüngliche Zustand schon nach fünf Jahren wiederhergestellt werden. Die Pilzwelt beeinflußt auch die anderen Pflanzen - sie verändern die Farbe oder ersticken. Das Pilzwachstum nimmt auch sonst oft an vielen Stellen, in verschiedenen Ländern, eine ringförmige Form in günstigen Jahreszeiten an. Diese Ringe werden im Volksmund oft als Feen- oder Teufelsringe bezeichnet, was auf ihre außerirdische Herkunft deuten kann, (Hexenringe, fairy rings).

Ähnlich wie ein zweispuriges Fahrzeug an hinterlassenen Zeichen, so ist auch ein Magnocraft an auftretenden Pilzringen an der Landestelle zu erkennen. Die technische Herkunft dieser Ringe kann man an den besonderen Merkmalen erkennen (Abb. 22). Dazu gehören:

1. die Maßverhältnisse, die ganz genau durch die Gleichung (G 4) bestimmt werden,
2. die den Magnetfeldern des Magnocrafts entsprechenden Brandstellen (im Ring ist zum Beispiel eine zweite, zum magnetischen Nord- oder Südpol abweichende Brandstelle zu sehen - Abb. 17),
3. die geometrische Form (zum Beispiel ein Kreis, eine Ellipse, ein Halbkreis) die mit der notwendigen Ausrichtung der beschädigenden Grundfläche zusammenhängt:- fast senkrecht zum Verlauf der Erdmagnetlinien und möglicherweise parallel zur Bodenfläche (nur bei einer Landung und wenn die Stabilität des Schiffes dadurch nicht beeinträchtigt wird),

4. die gleichen Muster, die an den gleichen Stellen, unabhängig von der Pilz- und Bodenart, den Feuchtigkeits- und Lichtverhältnissen, von Jahr zu Jahr, immer wieder erscheinen,

5. symmetrische drei oder vier Bodenabdrücke der teleskopischen Beine usw.

In allen von mir untersuchten Fällen der auftretenden Pilzringe konnte ich diese Kennzeichen feststellen, wodurch auch bewiesen wird, daß:

- a. die Ursache nicht im natürlichen zentrifugalen Wachstum, wie es bisher gedeutet wurde, zu suchen ist, und
- b. auf der Erde früher schon derartige, von einer hochentwickelten Zivilisation stammende Flugobjekte gelandet sind.

F3. DIE LEISTUNG EINES MAGNOCRAFTS

Unsere Zivilisation hat unbegrenzte Vorteile durch den Aufbau des Magnocrafts zu erwarten. Die folgenden Nutzungsmöglichkeiten machen es deutlich: Das Fliegen ist bei drei verschiedenen Verfahrenstechniken möglich, wobei man ein:

1. stabiles,
2. pulsierendes, oder
3. rotierendes Magnetfeld benutzen kann.

Die Besatzung hat jederzeit die Möglichkeit eine der drei Techniken zu wählen. Nach dem Umschalten stabilisieren sich die entsprechenden Eigenschaften des Raumschiffes, wobei die anderen verschwinden. Die Unterschiede sind bedeutend und es lohnt sich jeden Zustand einzeln zu beschreiben:

1. Das konstante Magnetfeld - ist das Sicherste. In der Umgebung des Magnocrafts besteht keine Gefahr für Lebewesen, obwohl es zu kurzzeitigen Lähmungen kommen kann. Um das Schiff herum entsteht ein magnetischer "Linseneffekt", wodurch es für den Beobachter und den Radar unsichtbar wird und auch die Besatzung hat keinen Sichtkontakt (ohne Hilfsgerät) mit der Umgebung. Der Linseneffekt ist mit der Äquivalenz zwischen Energie und Masse verbunden - nach der allgemeinen Relativitätstheorie gilt nämlich: $E=mc$. Die große Dichte der Energie um das Raumschiff herum entspricht einer vergrößerten Dichte der Masse. Durchsichtige Medien werden in Raumschiffnähe verdichtet und verhalten sich wie Linsen mit unsichtbaren Grenzflächen. Erst das Umschalten in ein pulsierendes oder rotierendes Magnetfeld beseitigt dieses Hindernis.

2. Das pulsierende Magnetfeld- Verhältnismäßig sicher und das Schiff ist auch gut zu sehen. Fliegen kann man jedoch nur in Richtung der magnetischen Erdmeridianen mit einer Geschwindigkeit unter der Wärmebarriere mit der Möglichkeit die Schallgrenze zu überschreiten. Durch das pulsierende Magnetfeld werden in Leitern der Umgebung elektrische Ströme induziert, wodurch zum Beispiel ein Rundfunkempfänger, Elektromotor oder ein anderes elektromagnetisches Gerät ohne Anschluß an irgendeine Stromquelle in Betrieb gesetzt werden kann. Leitende Gegenstände werden in einen Vibrationszustand versetzt und fangen an zu brummen, wie es an einer arbeitenden Transformatorstation zu hören ist. Die Oszillationskammern des Magnocrafts können in diesem Zustand wie große Transformatoren elektrische Energie direkt von den Leitungen aufnehmen. Die pulsierende Komponente des Magnetfeldes wirkt auf ferromagnetische Körper abstoßend und die konstante Komponente anziehend, wodurch die gesamte Wirkung ungewöhnlich "neutral", "gravitationslos" ist. Ferromagnetische Gegenstände werden also weder angezogen noch abgestoßen.

3. Das rotierende Magnetfeld - ein sehr gefährlicher Zustand. Wie im Mikrowellenherd werden Lebewesen im Wirkungsbereich verkocht und leitende Gegenstände werden zu gefährlichem Sprengstoff (den 17. Januar 1948 ist Kapt. Thomas Mantell aus Fort Knox, USA umgekommen, nachdem sein Jagdflugzeug Mustang in die Nähe eines Ufos kam und explodierte). Es läßt sich folgendermaßen erklären: das rotierende Magnetfeld verursacht eine intensive Ionisierung des Umfeldes (Z.B. der Luft), ein Plasmastrudel entsteht und folgt dem Magnetwirbel. Durch die, auf jedes einzelne Teilchen des Plasmawirbels wirkende Zentrifugalkraft wird alles in der Umgebung vom Raumschiff weggeschleudert. Der dadurch entstandene luftleere Raum ermöglicht ein reibungsloses Gleiten. Dadurch ist es möglich die Wärmebarriere zu überschreiten und mit einer Geschwindigkeit bis zu 70 000 km/h in der Atmosphäre zu fliegen, im kosmischen Vakuum - bis zur Lichtgeschwindigkeitsgrenze. Die Vakuumkhülle schützt das Raumschiff auch vor Einwirkung der Thermoenergie während des Fluges innerhalb stark erhitzter Medien, wie glühende Flüssigkeiten (z.B. Lava) und heiße Gase.

Die magnetische Wirkung ist lautlos, der frontale Druckkegel wird von der weggeschleuderten Plasma beseitigt, - das alles ermöglicht einen geräuschlosen Flug des Magnocrafts.

Durch den Plasmastrudel entsteht um das Flugobjekt herum eine Art rotierende Brennerscheibe, die das Durchdringen der festen Medien ermöglicht. Dieser Brenner erlaubt das Fliegen innerhalb fester Körper, wie Felsen, Gebäude, Bunker und brennt dabei lange, glasartige, in geometrischer Form gestaltete Tunnels aus.

Die von der magnetischen gegenseitigen Krafteinwirkung der Triebwerke stammende Zentrifugalwirkung des Plasmawirbels verursacht auch, daß um das Magnocraft herum eine Art magnetisches Gerüst entsteht und ermöglicht ihm jeden Druck von außen zu ertragen. Dadurch kann es in jede Tiefe tauchen, zum Beispiel in den Tiefseeegraben, und in das Planeten- und sogar Sternenzentrum eindringen (die luftleere Hülle schützt das Magnocraft vor den hohen Temperaturen).

Das magnetische Wirbelfeld erzeugt in leitenden Stoffen in der Umgebung starke elektrische Ströme durch Induktion und wandelt sie in Sprengstoff um. Ein umfangreicher Induktionspanzer um das Luftschiff herum vernichtet alle leitenden Gegenstände, die ihm entlang seiner Flugbahn in die Nähe kommen (Geschosse, Flugzeuge, Meteoriten, Metallbrücken, Küchengeräte u.ä.)

Alle diese Antriebstechniken sind lautlos und erzeugen keine chemischen, die Atmosphäre belastenden Abgase.

F4. EXPLOSIONSORT EINES MAGNOCRAFTS

Das magnetische Feld hat eine große Fähigkeit sie Energie zu speichern. Im Magnocraft wird es also nicht nur zum Antreiben benutzt aber auch zum Befördern seiner Energievorräte. Das Magnetfeld wird also beim Magnocraft für zwei folgende Ziele benutzt: (1) als Antrieb und (2) Treibstoff (entspricht gleichzeitig den Reifen und dem Benzin bei unseren modernen Fahrzeugen). Mit Hilfe der entsprechenden für das Magnocraft gültigen Gleichungen, ist es möglich die magnetische Energie eines solchen Schiffes zu errechnen. Ich habe es getan und in meiner Monographie [1] Kapitel G5.5 angegeben. Beim Magnocraft der niedrigsten Klasse K3 überschreitet diese Energiemenge den Gleichwert einer Megatonne TNT. Ein plötzliches Freigeben dieser Energiemenge (z.B. beim Zerspringen der Oszillationskammer) muß eine beachtliche Zerstörung verursachen, die sogar im Falle des kleinsten Magnocrafts einer gleichzeitigen Explosion von über 80 Kernspaltungsbomben einer Größe, der auf Hieroschima niedergelassenen Bomben, entsprechen würde.

Explosionsstellen eines magnocraftähnlichen Flugobjektes müssen sich durch besondere Merkmale auszeichnen, die bei Katastrophen natürlicher Art nicht vorkommen. Diese besonderen Zeichen stammen vom nichtherkömmlichen Aufbau und der einzigartigen Arbeitsweise des Raumschiffes. Man kann dadurch die Stelle einer solchen Explosion identifizieren und auch von allen anderen Bodenformationen, wie zum Beispiel Meteoritenkrater, Erosion, Vulkanausbruch usw., unterscheiden. Es sind folgende Besonderheiten:

a). Die große, freigewordene Energiemenge kann mit der einer der stärksten explodierenden Thermonuklearbomben verglichen werden. Bei der Explosion des kleinsten K3-Magnocrafts entspricht sie 1 Megatonne TNT (dh. der Stärke von über 80 auf Hieroschima herabgeworfenen Bomben). Es kommt aber KEINE radioaktive, (wie es bei einer Kernexplosion wäre), sondern eine stürmische magnetische Verseuchung (Veränderung) der Umgebung zustande.

b). Die Zerstörung hat Kennzeichen einer Explosion und nicht eines Aufpralls. Bei einer Luftexplosion sind es die gleichen Zerstörungseffekte wie bei einer solchen Nuklearexplosion (dh. kein Krater und stehende Baumstämme unter dem Nullpunkt der Explosion u.ä.). Bei einer Bodenexplosion entsteht ein elliptischer Explosionskrater, kein Aufschlagskrater. Aufschlagskrater haben einige besondere Eigenschaften, z.B. im Innern befinden sich Bruchstücke des eingeschlagenen Körpers, von dem der Krater stammt - siehe Abb. 7.

c). Explosionsserie. Jede Zweikammerhülle ist im explodierenden Schiff wie eine einzelne, mit schwerer magnetischer Energie geladene Bombe und jede explodiert auch einzeln in kurzen Zeitabständen. Für den Beobachter ist es eine Serie von Lichtblitzen und Detonationen, wie einer Donnerserie beim Gewitter. Die Anzahl der Licht- und Schallausbrüche entspricht beim einzelnen Magnocraft der Anzahl seiner Triebwerke. Beim zigarrenartigen Komplex (wie in Abb. 20) sind die Serien voneinander abgetrennt, weil die Explosion sich von einem auf das andere der verbundenen Schiffe übertagen muß. Es entsteht dabei der Eindruck mehrerer Donnerserien. Jede Serie entspricht der Explosion eines Schiffes.

d). Kumulationsartige Explosion. Bei der Armee wird jetzt eine besondere Sprengladungsart benutzt, eine sog. Kumulationsladung in Form einer

Scheinwerferschüssel. Die Stoßkraft kann dann in einer Richtung wirken und ist entsprechend größer, wie es zum Zerstören gepanzerter Objekte nötig ist (der Panzerfahrzeuge, Bunker usw.). Die Verteilung der Triebwerke im Magnocraftähnlichen Flugobjekt entspricht der Verteilung des Sprengmaterials in der Kumulationsladung. Das explodierende Schiff verhält sich deswegen auch genauso, und es entsteht eine Druckwelle senkrecht zur Standfläche. Der Boden wird wie von einem Keil durchschlagen und es entsteht eine ausgerichtete Zerstörung.

e). Eine dreieckige Vernichtungszone. Die Hauptachse des Magnocrafts ist zum Boden geneigt (um sich den örtlichen Magnetlinien der Erde anzupassen), die Stoßwellen seiner Kumulationsexplosion wirken also auch schräg zur Oberfläche. Das verursacht, daß der Zerstörungsbereich eine dreieckige Form hat und der eventuell bei einer Bodenexplosion entstandene Krater -annähernd die Gestalt einer Ellipse. Bemerkenswert ist, daß der Scheitelwinkel des dreieckigen Zerstörungsgebietes und das gegenseitige Verhältnis der beiden Achsenlängen des Elliptischen Kraters proportional zum Inklinationwinkel des magnetischen Feldes der Erde am Ort der stattgefundenen Explosion (also auch proportional zur Entfernung dieser Stelle von den Magnetpolen der Erde) sind.

f). Die Ausrichtung der Zerstörungszone entspricht dem Verlauf der Erdmagnetlinien Nord-Süd. Die Hauptachse des fliegenden Magnocrafts liegt immer in der senkrechten, durch die beiden Magnetpole der Erde gehenden Ebenene und die Kumulationseffekte der Explosion müssen auch mit der Richtung übereinstimmen. Die Magnetpole kreisen um die geographischen Pole (mit einer Rotationsperiode von ca. 1000 lat), die Lage der Hauptachse des Vernichtungsbereiches wird also charakteristisch für das Jahr der stattgefundenen Explosion sein. Das wiederum ermöglicht das Datieren dieser.

Die Ausrichtung der Hauptachse der Explosion parallel zum magnetischen Breitengrad ist folgendermaßen zu deuten:

- Wenn die Flugrichtung des explodierenden Objektes von den Zeugen gesehen wurde, kann die Hauptachse der Explosion doch im großen Widerspruch damit sein. Im Tunguska Gebiet sahen die Zeugen zum Beispiel das Objekt von Osten nach Westen fliegen, die Hauptachse der Vernichtungszone ist aber von Norden nach Süden gerichtet (wenn es ein Komet oder ein Meteor wäre, müßte die Hauptachse der Zerstörungszone in der Verlängerung der Fluglinie liegen, also auch die Richtung von Osten nach Westen).

- Wenn ein Komet oder Meteorit die Zerstörungsursache sein soll, dann ist die Ausrichtung des beschädigten Gebietes mit einer Flugbahn eines solchen Objektes nicht zu vereinbaren. (Es ist bekannt, daß die Achse unserer Galaxie auf der senkrechten Ebene Ost-West liegt und auch so sind die Fluglinien aller kosmischen, zur Erde kommenden Objekte gelagert. Wenn derartige Objekte vom Osten, lotartig oder vom Westen ankommen, dann können sie keine Vernichtung in der Nord-Süd-Richtung verursachen.)

g). Eine stürmische (turbulente) Magnetisierung des Explosionsortes. Sie ist eine Folge der gewaltsam freigewordenen, in den Triebwerken angestauten magnetischen Energie. Der Boden, die Felsen und andere am der Explosionsstelle sich befindenden Gegenstände werden stark und unregelmäßig magnetisiert, was sich folgendermaßen äußert:

- Abweichungen in Richtung und Stärke vom natürlichen magnetischen Feld. Ein empfindlicher Kompaß zeigt im Explosionsbereich falsche Richtungen, seine Nadel kreist beim Verlagern und zeigt von einer Stelle zu anderen eine andere Richtung.

- Ungewöhnlichkeiten beim Rundfunk und Fernsehen (plötzlich hört man Radiosendungen aus dem "Nichts" und dann ist wieder still), beim normalen Empfang treten Störungen auf u.s.w..

- Atmosphärische Besonderheiten, die mit elektromagnetischen Vorgängen in Verbindung gebracht werden können (elektrische Entladungen, Ionenwinde, Tornados u.s.w.)

h). Magnetische Stimulierung der Umgebung. Die starke magnetische und langfristige Anomalie verursacht das Zerstören des feinen magnetischen Gleichgewichts des Bodens und der Lebewesen. Man kann also beobachten:

- eine plötzliche Veränderung im Erbgut der Pflanzen, Insekten und Tiere,
- das Fehlen einiger empfindlicher Elemente (z.B. des Selens). Dieser Mangel kann sich auf die Gesundheit der in dem Bereich lebenden Menschen auswirken und besondere ungewöhnliche Krankheiten auslösen, u.s.w.

i) Bruchstücke des Flugobjektes (vermutlich aus Metall oder mit Metallinhalt). Durch die Explosion wird das Gehäuse auseinandergerissen oder es verdunstet. Nichtverdunstete Teile und auch kondensierende Dämpfe können sich mit den Dämpfen der lokalen weggeschleuderten und geschmolzenen Materialien vermischen und formen so eine Art aerodynamischer Tropfen oder Klumpen. Im Zerstörungsbereich müssen solche tropfenförmige Konstruktionsreste zerstreut sein und in ihrer Nähe müssen manchmal auch größere Stücke vom Gehäuse zu finden sein. Es ist zu beachten, dass alle ferromagnetischen Stoffe durch die Explosion stark magnetisiert werden und deshalb werden Stahlreste des explodierten Schiffes meistens als Magnetit auftreten (magnetisiertes Eisenoxid).

j). Glasige und keramische Mineralien. Der lokale Erdboden, Sand und Tonerde schmelzen oder brennen aus und formen "Keramiksteine" oder "Trinitite".

Das glasige Trinitit entsteht durch das Zerschmelzen der weggeschleuderten oder in die Luft aufgesaugten Sand- und Bodenkörner, die dann in Form von kleinen Kügelchen oder Tröpfchen erstarren. Der Name Trinitit stammt vom Decknamen "Trinity" des Atomtestortes vom 16. Juli 1945 in Amalogordo (Neu-Mexico, USA) wo das Entstehen des künstlichen Minerals zum ersten Mal dokumentiert wurde.

Keramiksteine sind große Klumpen des örtlichen Erdbodens, Tonerde und manchmal auch der organischen Substanzen (Holzstücke, Blätter, Tiere, u.s.w.) die von der Stoßwelle der Explosion hochgerissen wurden, während des Fluges eine aerodynamische Form angenommen haben, durch den Überdruck zusammengepreßt, in der Hitze wie ein Ziegelstein ausgebrannt, mit einer glasigen Schicht überzogen und entlang der Wirkungslinie der Stoßwellen weitergeschleudert wurden. Diese Steine haben oft eine ungewöhnlich verdrehte Form, fließend abgerundete Kanten, eine glasartige Oberfläche und Porzellan-eigenschaften (in Neuseeland werden sie sogar "china stones", d.h. "Porzellansteine" genannt). Keramiksteine entstehen bei einer Bodenexplosion des Magnocrafts, weil nur dann die Erdklumpen hochgeschleudert werden.

k). Augenzeugenberichte. Das zum Explosionsort fliegende und explodierende Schiff muß gesehen werden. Serien von Donner - und Blitzschlägen, die von den nacheinanderfolgenden Triebwerkdetonationen in den einzelnen Flugobjekten stammen, müssen festgestellt werden.

l). Ein besonderes Interesse am Ort des Geschehens von Seite der Piloten ähnlicher Flugobjekte (UFO oder Magnocraft). Es entsteht aus folgenden Gründen:

- Operativ. Die magnetische Anomalie wirkt auf andere magnocraftähnliche Luftschiffe störend und die vom Bordcomputer unternommene Korrektur wird den Piloten mitgeteilt. Ihre Aufmerksamkeit wird auf die Explosionsstelle gerichtet (ähnlich wie bei unserem Straßenverkehr eine besonders gefährliche Stelle gekennzeichnet wird und zur vorsichtigen Fahrt anregt)

- Psychologisch. Ein Unfallort weckt besonderes Interesse der Besatzungen anderer Flugobjekte. Ähnlich wie ein Autofahrer am Unfallort seiner Kollegen interessiert ist, so nutzt jeder Pilot eines vorbeifliegenden Schiffes die Gelegenheit zur Besichtigung der so ungewöhnlichen Explosionsstelle eines anderen Raumschiffes aus.

- Wissenschaftlich. Die Baumeister lernen am Unfallort alles zu unternehmen um einen ähnlichen Unfall zu vermeiden. Solche Katastrophenstellen wird es also nicht viele geben. Wenn es trotzdem zu einer Explosion kommt, dann werden wissenschaftliche Untersuchungen durchgeführt, die die Ursachen, den Verlauf und die Folgen einer derartigen Explosion feststellen sollen.

Natürlich müssen die Bewohner der umliegenden Orte diese verstärkten Besuche bemerken, besonders wenn die Spuren noch nach hundert Jahren zu sehen sind. Es werden mehrere Magnocraftsichtungen gemeldet und ausgebrannte Ringe bestätigen sie.

F5. DREI ENTWICKLUNGSSTUFEN DES MAGNOCRAFTS

In der polnischen Zeitschrift Astronautyka, Nummer 5/1976, 16-21, wurde meine sehr wichtige Entdeckung eines Periodengesetzes in der Entwicklung der Antriebssysteme veröffentlicht. Genauso wie Mendelejews Priodensystem Ordnung in unsere Kenntnisse des Materienaufbaus eingeführt hat, so führt dieses Periodensystem Ordnung und Ebenmäßigkeit in die Entwicklung der Antriegssysteme. Dieses Gesetz gibt an, daß "der Aufbau der Antriebssysteme allgemeinen Ebenmäßigkeitsregeln (Zyklizitätsregeln) unterliegt und die Kenntnis der schon entdeckten Antriebsarten und ihrer Arbeitsweise die Voraussage der zukünftigen, die später erst entdeckt werden erlaubt." Eine erweiterte Beschreibung dieses Periodensystems befindet sich in der Monographie [1] und die Abbildung 23 in dieser zeigt es tabellarisch.

Alle Antriebe kann man in zwei ganz verschiedene Gruppen einteilen, nämlich in "Motoren" und "Antreiber" und diese Feststellung führte mich zum Entdecken des Regelmäßigkeitsgesetzes.

Motoren erzeugen nur eine relative Bewegung bestimmter Maschinenteile, zum Beispiel der Motor bei der Waschmaschine (der die Trommel im Gehäuse bewegt) oder der Drehmaschine. Ein Motor ist nicht imstande direkt eine absolute Bewegung des ganzen Objektes zu verursachen, obwohl die dazu benötigte mechanische Energie von ihm stammt (beim Auto verursachen die Räder und nicht der Motor das Fortbewegen auf dem Boden obwohl der Motor die dazu benötigte mechanische Energie liefert).

Antreiber bewegen, im Gegenteil zu Motoren, das ganze Objekt. Es sind zum Beispiel Autoräder, Flugzeugpropeller oder Raketendüsen. Antreiber können immer im natürlichen Medium arbeiten und müssen daher von "Linienmotoren" unterschieden werden. In den letzten wird ein Teil (die Schiene, die Führung u.s.w.) auf eine bestimmte Strecke verlängert. Die Eisen- und Magnetbahn müssen also zu Linienmotoren und nicht Antreibern gehören.

Nach dieser Einteilung der Antriebe in Motoren und Antreiber habe ich bemerkt, daß für jede Antriebsart ein Zwillingpaar entsteht: der Motor und dann der Antreiber (siehe Abb. 23). Beide diese Zwillingseinrichtungen funktionieren fast identisch und ihre Anfangsausführung ist sehr ähnlich. Als Beispiel können hier die Windmühle und das Segel, der Verbrennungsmotor und die Rakete genannt werden (der Zylinder des Verbrennungsmotors wird nach dem Entfernen des Kolbens zur Raketendüse). Der Zeitabstand bei der Entdeckung der beiden Zwillingsteile überschreitet normalerweise keine 200 Jahre. Diese Feststellung führt zu einer vereinfachten Regel, daß "für jeden Motor innerhalb von 200 Jahren ein entsprechender Antreiber entsteht". Das führt wiederum zu dem Ergebnis, daß ein existierender Motor einen Zwillingantreiber innerhalb von 200 Jahren erwarten kann. Der normale 1836 vom Jacobi gebaute Elektromotor hat noch keinen Zwillingantreiber. Magnetische Anziehungs- und Abstoßungskräfte verursachen die Bewegung. Nach dem bisher immer wirksamen Periodengesetz muß also der Elektromotor bis 2036 einen magnetischen Antreiber als Ergänzungsteil bekommen.

Nach der Entdeckung des Zwillingpaargesetzes der Antriebe habe ich eine Tabelle angefertigt (Abb. 23), in welcher jeweils zwei Paare Motor-Antreiber eine Antriebsgeneration mit einem bestimmten Arbeitselement und drei solche einen vollen Zyklus darstellen. Diese Tabelle zeigt in allen Bestandteilen eine Regelmäßigkeit - die Bedingung eines Periodensystems. Die Eigenschaften verschiedener Antriebssysteme können so gegenseitig übertragen werden (interpoliert), - ähnlich wie das im Mendelejews Periodensystem der Elemente auch möglich ist. Die Eigenschaften der noch nicht existierenden Zukunftsantriebe können also von den schon existierenden interpoliert werden.

Auf diese Art habe ich nach der Entdeckung und genauer Bearbeitung des Regelmäßigkeitsgesetzes die genauen Konstruktionseinzelheiten und die Arbeitsweise des noch nicht auf der Erde existierenden Magnocrafts zusammengestellt. Alles was über das Magnocraft in dieser oder in meinen anderen Veröffentlichungen steht, ist ausschließlich

ein Produkt dieser Arbeit.

Diese Tabelle sieht auch vor, daß nach dem Magnocraft noch zwei andere Flugobjektarten kommen und die entsprechenden magnetischen Parallelen zur Trägheit und innerer Energie der Materie werwenden. Um diese zwei Magnocraftarten in ihrem Aufbau und Funktion beschreiben zu können muß man vorher die neuen magnetischen, von unserer Wissenschaft bis dahin noch nicht erforschten Parallelen näher definieren. Die "Theorie der Dipolaren Gravitation", veröffentlicht in [1] (und in "Raum und Zeit", Nr. 34, 1988, S.57-69) führt die Ähnlichkeiten zwischen der Psychokinese und der Massenträgheit und der Zeitmanipulation und inneren Massenenergie ein. Die Psychokinese und Zeitverfälschung sind die entsprechenden magnetischen Gegenüberstellungen der Massenträgheit und Substanzenergie.

Die zwei nach dem Magnocraft kommenden Raumschiffsarten werden nur seine verbesserte Ausführung sein und wurden deswegen auch als zweite und dritte Magnocraftgeneration bezeichnet. Unsere Zivilisation erbaut also nicht nur das hier beschriebene Magnocraft aber auch noch zwei seine andere Ausführungen mit der Anwendung immer komplexerer Eigenschaften der Magnetfelder eingesetzt werden. In der ersten, hier beschriebenen Ausgabe wird sich das Magnocraft nur auf die Benutzung der Anziehungs- und Abstoßungskraft der Magnetfelder beschränken. Diese Wirkungsarten entsprechen den mechanischen Vorgängen beim Fahrzeugrad oder Segel.

Das Magnocraft der zweiten Version wird zusätzlich noch die entsprechende magnetische Trägheitsparallele benutzen. Nach der Verfassung der dipolaren Gravitationstheorie ist es die Psychokinese. Es wird also nach dem psychokinetischen Gesetz fliegen, wodurch die Ähnlichkeit mit anderen bekannten, auf dem Beharrungsprinzip basierenden Antriebsarten entsteht, wie das zum Beispiel beim Luftkissenboot und Flugzeugpropeller der Fall ist.

Bei der dritten Ausführung werden beim Magnocraft drei Eigenschaften der Magnetfelder ausgenutzt, das magnetische Wechselwirkungsgesetz, das magnetische Starrheitsprinzip und der inneren Energie. Das Beherrschen der inneren magnetischen Energie erlaubt eine Zeitmanipulation wodurch das Flugobjekt Zeitreisen unternehmen kann.

Der Flug und die Begleiterscheinungen werden bei den zwei letzten Entwicklungsstufen des Magnocrafts anders als die, hier für das erste Magnocraft beschriebenen Eigenschaften sein. Die Luftschiffe der zweiten Generation (auch "Teleportationsschiffe" genannt), können zum Beispiel durchsichtig werden (wie aus Energie und nicht aus Materie bestehend) und können feste Substanzen (z.B. Felsen, Mauern) durchdringen (oder für sie durchlässig werden) ohne irgendeiner gegenseitigen Beschädigung. Im Flug wird ihre Oberfläche mit weißem Lichtschimmer bedeckt sein und einen mit "öligem Licht gesättigten" Eindruck machen. Magnocraft der dritten Generation (auch "Zeitschiffe" genannt) können wiederum schnell verschwinden und den normalen Zeitverlauf verändern. Im Flug werden sie mit einem kugelförmigen Raum (mit dem doppelten Gehäusedurchmesser) einer stark erregten inneren Magnetenergie umgeben sein. Diese Kugel wird orangefarbiges oder blau-grünes Licht aussenden und kann deswegen vom Beobachter als Kugelblitz wahrgenommen werden (das umhüllte Magnocraft bleibt normalerweise unsichtbar).

Die genauere Konstruktions- und Arbeitsbeschreibung der zwei verbesserten Magnocraftausführungen geht über das Ziel dieser Monographie und ihren Bereich hinaus. Leser, die das jedoch erfahren möchten finden die ausführlichen Angaben in meiner Ausgabe [1]. Die Triebwerke aller drei Magnocraftgenerationen sind vollständig mit magnetischer Energie geladen, die Zerstörungseffekte sind bei allen gleich und entsprechen den oben beschriebenen.

Inhalt G:

Nachweis für die ununterbrochene Tätigkeit magnocraftähnlicher Raumschiffe (UFOs) in Neuseeland

Das Magnocraft ist gänzlich ein terrestrisches Fahrzeug, dessen Entwurf dem Fortschritt unserer Wissenschaft entstammt. Seine mögliche Vollendung wird vom Tempo des technischen Fortschritts bestimmt sein. Es genügt nur ein Blick auf die Zeitungsschlagzeilen, um zu erkennen, da magnocraftähnliche Raumschiffe mit ihren oben besprochenen charakteristischen Merkmalen seit langer Zeit auf der Erde beobachtet worden zu sein scheinen. Im Englischen laufen solche Beobachtungen gewöhnlich unter dem Etikett "UFO manifestations".

Der Verfasser hat das Magnocraft lediglich auf der Grundlage seiner universitären Tätigkeit auf dem Gebiet der Antriebssysteme ohne Eingebung oder Einflüsse seitens irgendeiner UFO-orientierten Zielvorstellung erfunden und entwickelt. Kurz nach Veröffentlichung des ersten das Magnocraft beschreibenden Artikels fanden UFO-Sichtungen die Aufmerksamkeit des Verfassers. In der Folge setzten sich zahlreiche Leser seines Artikels mit dem Verfasser in Verbindung und berichteten, da sie dieses Magnocraft in der Tat in Funktion gesehen hätten - als unter dem Namen "UFO" allgemein bekannt. Obwohl der Verfasser zu jenem Zeitpunkt (d.h. 1980) keinen Zusammenhang zwischen seinem Magnocraft und den UFOs sehen konnte, ging er trotzdem den zugegangenen Berichten nach und versuchte, etwaige Unterschiede und Ähnlichkeiten zwischen den beiden Fahrzeugen ausfindig zu machen.

Bald danach, unter dem Druck des zusammengetragenen Belegmaterials, gelangte er zu der Einsicht, da auf der Erde tatsächlich UFO-Raumschiffe in Betrieb sein müssen, welche alle jene Merkmale aufweisen, die vom Verfasser theoretisch für das Magnocraft vorausgesagt worden waren. Folglich arbeitete er den Formalnachweis aus, da "UFOs bereits in Betrieb befindliche Magnocraft" sind. Dieser Aufsatz erschien erstmals in dem polnischen Magazin Przegląd Techniczny Innowacje, Nr. 12/1981, S.43-45. Die vollständige Ausführung dieses Nachweises ist in Abhandlung [1] enthalten. Wegen dessen Bedeutung für den Inhalt dieser Publikation werden im folgenden Abschnitt kurz sein Aufbau, seine Untersuchungsmethode und einige Belege aufgezeigt.

Die Ausführung des formalen Nachweises, da "UFOs bereits in Betrieb befindliche Magnocraft" sind, ist ein wesentlicher Bestandteil einer logischen Kette von Ableitungen in dieser Abhandlung, da der Leser nach Anerkennung dieses Nachweises die theoretischen Grundlagen erlangt, Belege für die fortdauernde Tätigkeit von UFOs in Neuseeland bestätigt zu finden. Umgekehrt begründet dies Belegmaterial die Möglichkeit, da während eines solchen Flugeinsatzes eines dieser Raumschiffe über Tapanui verunglückte und explodierte. Danach bleibt als letzter Schritt, um die Durchgängigkeit der Theorie der Explosion eines UFO über Neuseeland zu beweisen, aufzudecken, da das gesamte Belegmaterial im Zusammenhang mit dem Tapanui-Krater genau mit den vorhergesagten Kennzeichen einer Explosion eines Magnocraft übereinstimmt.

G1. "UFOs SIND IN BETRIEB BEFINDLICHE MAGNOCRAFT". Formalbeweis

Jemand, der die Entwicklung in Wissenschaft und Technologie verfolgt, würde vielleicht gerne wissen, da formal erwiesen ist, da UFOs existieren und das bereits von einer unbekannt, fortgeschrittenen au erirdischen Zivilisation gebaute Magnocraft vertreten. Der Nachweis wurde mit Hilfe zuverlässiger wissenschaftlicher Verfahrensweisen erarbeitet und in einer Reihe von Artikeln und Abhandlungen veröffentlicht. Bislang von keiner Seite widerlegt, ist er gegenwärtig in Kraft und verdient daher eines jeden Achtung.

Im folgenden Abschnitt gilt es, den Leser mit den Einzelheiten dieses Nachweises vertraut zu machen und ihm weiterführendes Lesematerial zu empfehlen, sollte er wünschen, es in seine Forschung, sein Wissen und seine Denkweise einzubeziehen.

Der formale Nachweis, da "UFOs bereits in Betrieb befindliche Magnocraft sind", beruht auf einem von der heutigen traditionellen Wissenschaft übernommenen althergebrachten Prinzip, welches als "Entsprechung der Merkmale" bekannt ist. Danach werden zwei Merkmalgruppen verglichen, welche zwei unabhängige Objekte beschreiben, mit dem Ziel, nachzuweisen, da diese identisch sind. Ein uraltes Beispiel, das die Anwendung dieses Prinzips zeigt, ist das des Jägers, der die Merkmale einer Fährte mit denen eines ihm bekannten Tieres vergleicht, um herauszufinden, ob die Fährte vom vermuteten Tier stammt. Diese Untersuchungsmethode ist eine der zuverlässigsten, erfolgversprechendsten und häufig angewendeten Arten, unbekannte Objekte zu bestimmen. Sie findet in der Mehrzahl der Bestimmungsprozesse, einschließlich Kriminologie (Vergleich der Indizien mit einer Verdachtsperson), Medizin (Vergleich von Krankheitssymptomen und Krankheitsbild), militärischer Aufklärung usw. Anwendung. Um nun mit diesem Prinzip nachzuweisen, da es sich beim Magnocraft und den UFOs um die gleiche Fahrzeugart handelt, muß eine Übereinstimmung zwischen den theoretisch abgeleiteten Merkmalen des Magnocrafts und den an UFOs beobachteten Merkmalen ausgewiesen werden. Daher ist die vorliegende Beweisführung als logisches Gebäude formuliert, das folgende vier Schritte beinhaltet:

1. Darlegung der Arbeitsthese, da "UFOs bereits in Betrieb befindliche Magnocraft" darstellen, unter genauer Angabe, wie dieses Postulat bewahrheitet werden kann.

2. Bestimmung jener Merkmale des Magnocraft, die zum Vergleich herangezogen werden sollen. Durch Anwendung der Theorie des Magnocraft wurden die für das Magnocraft 12 typischsten Merkmale theoretisch bestimmt und für die Beweisführung herangezogen. Der Grund, warum lediglich 12 Kennzeichnungen (statt etwa 13 oder 24) benutzt wurden, liegt darin, da vom Standpunkt der Wahrscheinlichkeit für diesen Zweck 12 Klassen von Beschreibungsmerkmalen ausreichen (siehe nachfolgende Begründung). Die technische Vielfalt des Magnocraft erlaubt es uns, eine große Anzahl weiterer Kennzeichen, die im ursprünglichen Nachweis keine Berücksichtigung fanden, zu isolieren und zu beschreiben. Das heißt, da auf Wunsch fast jede beliebige Anzahl von Kennzeichen später in die Beweisführung einbezogen werden kann.

3. Aufweis der Vergleichskennzeichen an UFOs. Nach Analyse von UFO-Beobachtungsberichten, verschiedenen Fotografien derselben und von UFO-Aktivitäten auf der Erde zurückgelassenen materiellen Indizien wurden 12 vergleichswürdige UFO-Merkmalgruppen erstellt und belegt.

4. Gegenüberstellung jedes theoretisch abgeleiteten Magnocraft-Merkmals mit seiner am UFO beobachteten Entsprechung. Da wir eine völlige Entsprechung vorfinden, darf die Bewahrheitung des Postulats automatisch als erwiesen gelten. Der Formalnachweis, da "UFOs bereits in Betrieb befindliche Magnocraft" sind, ist somit erfüllt.

Die Beschreibung von 12 Merkmalsklassen für beide Fahrzeugarten zeigt, da alle möglichen Unterschiede zwischen Magnocraft und UFOs mit großer Genauigkeit bestimmt werden können. Das folgende hypothetische Beispiel für den Bau einer Reihe deutlich voneinander verschiedener Raumschiffe veranschaulicht die außerordentlichen Unterscheidungsmöglichkeiten von Objekten mit 12 variablen Kennzeichen. Eine derartige Baureihe soll nur jene Fahrzeuge umfassen, die sich von den vorher gebauten in nicht weniger als einem Merkmal (aus einer Menge von 12) unterscheiden. Die Berechnungen zeigen, da eine solche Serie etwa zwischen $2^{12}=4096$ und nicht weniger als $12!=4.79 \cdot 10^8$ (wobei $12!=1 \cdot 2 \cdot 3 \cdot 4 \cdot 5 \cdot 6 \cdot 7 \cdot 8 \cdot 9 \cdot 10 \cdot 11 \cdot 12$) Raumschiffvarianten (je nach Kombination jedes einzelnen Merkmals) enthalten muß.

Praktisch gesehen heißt das, da wir nicht imstande wären, die gesamte Baureihe auszuführen, auch wenn wir annehmen, da wir unmittelbar nach dem Eintritt in die Zivilisation damit begonnen hätten, jedes Jahr einen neuen Typ eines solchen Fahrzeugs zu bauen. Man vergleiche: Unsere Zivilisation baut erst seit zwei Jahrhunderten Flugfahrzeuge und hat in dieser Zeit nur drei neue Flugapparate (Ballon; Flugzeug; Rakete)

hervorgebracht.

Dieses Beispiel zeigt, da eine rein zufällige Übereinstimmung aller 12 Sammelkennzeichen von Magnocraft und UFO nicht möglich ist. Vom Standpunkt mathematischer Wahrscheinlichkeit aus bedeutet das tatsächliche Vorhandensein einer solchen Übereinstimmung den ausreichenden Formalnachweis, da "UFOs bereits in Betrieb befindliche Magnocraft" sind.

Der in oben erwähnter Abhandlung [1] behandelte Nachweis umfasst 22 Textseiten und 34 Fotografien von UFOs und beschäftigt sich mit den folgenden, für das Magnocraft vorausgesagten 12 Merkmalklassen und deren Gegenüberstellung mit den an UFOs beobachteten Kennzeichen:

1. Die äußere Form einzeln fliegender Raumschiffe, deren Geometrie durch mathematische Gleichungen, wie sie sich aus Abhandlung [1] ableiten, fest umrissen ist. Eine genauere Untersuchung von UFO-Fotografien macht deutlich, da alle acht UFO- und Magnocraft-Haupttypen (K3 bis K10) perfekt übereinstimmen - siehe hierzu auch das Beispiel in Abb. 29. (Man vergleiche ebenso alle hier gezeigten Abbildungen von Magnocraft mit jenen, die den entsprechenden UFO-Typ zeigen).

2. Die beobachtbare Anordnung verkoppelter Fahrzeuge. Das bislang zusammengetragene fotografische Beweismaterial zeigt, da jede für das Magnocraft vorhergesagte figurale Anordnung (s. Abb. 24) tatsächlich auch von UFOs gebildet werden kann. Siehe die Beispiele eines in Abb. 30 gezeigten kugelförmigen Flugkomplexes und eines Flugverbunds in Teil C von Abb. 33.

3. Die vorherbestimmte (magnocraftähnliche) Position der Antriebsaggregate, wonach ein einziges Haupttriebwerk die Fahrzeugmitte einnimmt, während eine (durch vier teilbare) Anzahl von Seitenantrieben in Randstellung zu finden ist. Dieses Muster bestätigt sich durch Abb. 31, außerdem durch Abbn. 33 und 36.

4. Die Nutzbarmachung eines pulsierenden Magnetfelds zur Erzeugung der benötigten Antriebskraft. Abb. 32 weist bspw. nach, da das Magnetfeld um das UFO in genau der theoretisch für das Magnocraft vorausgesagten Weise pulsiert.

5. Die Bildung von Magnetkreisläufen. Das Vorhandensein solcher Kreisläufe ist in Abb. 33 veranschaulicht. Man beachte, da ein Flugverbund, wie er anhand von zwei Einzel-UFOs (Typ K6) in Teil C derselben Abbildung gezeigt wird, jenem in Abb. 36 dargestellten sehr ähnelt.

6. Die Ausbildung eines Magnetwirbels. Siehe Teil D in Abb. 33.

7. Die Auslösung elektrischer Ströme und das Hervorrufen von Wirbelplasma. Eine der Möglichkeiten solchen Plasmas ist die Schaffung der in Abb. 34 zu sehenden glaswandigen Tunnels.

8. Die Fähigkeit zur Änderung der Betriebsweise. UFO wie auch Magnocraft sind imstande, in folgende Betriebsweisen zu schalten:

- in den pulsierenden Flugbetrieb (wenn ihre Oberfläche deutlich zu sehen ist; Abb. 29);

- in die Magnetwirbelstufe (wenn das Flugobjekt von wirbelndem Plasmanebel umgeben ist; Abb. 33 D); oder

- in die Betriebsstufe einer magnetischen Linse (wenn das Raumschiff gänzlich aus der Sicht verschwindet; Abb. 28).

9. Das Zusammentreffen mit elektromagnetischer Strahlung, deren aufsehenerregendste Erscheinung die Ausbildung des "Magnetlinseneffekts" ist (vgl. die Erläuterungen in Abb. 27, sowie die Fotos in Abb. 28, die diesen an UFOs auftretenden Effekt veranschaulichen).

10. Die elektromagnetische Erzeugung farbigen Lichts als Nebenprodukt der Funktion des Raumschiffs. Licht dieser Art ist ein wohlbekannter Bestandteil vieler UFO-Manifestationen.

11. Der "Mikrowelleneffekt" des pulsierenden Magnetfelds mit seinem schädlichen Umwelteinfluß und den von ihm stammenden typischen Schadensbildern. Abb. 36 zeigt einen möglichen Schadenstyp.

12. Die magnetische Flugmanier, welche den Gesetzen der Aerodynamik

widerspricht. Untersuchungen erbrachten, da alle magnetischen Flugeigenschaften des Magnocraft, wie sie in Abhandlung [1] aufgeführt und erklärt werden, sich auch durch UFO-Beobachtungen erhärten. Darüberhinaus ist die typische Ausrichtung zum Magnetmeridian (in Süd-Nord-Richtung), die sich in UFO-Landestellen beobachten lässt (vgl. Abb. 36) ein Indiz für den magnetischen Flugcharakter dieser Raumschiffe.

Einige oben angeführte fotografische Beispiele stellen lediglich einen kleinen Teil der Sachdokumentation dar, in der die verschiedenen Eigenschaften der UFOs aufgezeigt werden. Das an UFOs beobachtete, überwältigende Beweismaterial findet sich in perfekter Übereinstimmung mit den theoretisch abgeleiteten Kennzeichen des Magnocraft. Daher begründet gemäß der hier dargestellten wissenschaftlichen Vorgehensweise das erfolgreiche Zustandekommen einer solchen vollkommenen Übereinstimmung den Formalnachweis, da "UFOs bereits in Betrieb befindliche Magnocraft" sind.

Der Abschluss der Beweisführung, da "UFOs bereits in Betrieb befindliche Magnocraft" sind, bringt eine Reihe wichtiger Begleiterscheinungen mit sich, von denen die folgenden als die drei bedeutendsten zu nennen sind:

(A) Auf dem Tatsachenhintergrund, da die Menschheit noch keine ausreichend verfeinerte Technologie entwickelt hat, um solche fortgeschrittenen Fahrzeuge herzustellen, ruft diese Beweisführung gleichzeitig eine ganze Serie von Teilnachweisen ins Leben, nämlich da "es UFOs gibt" (d.h. UFOs sind material, also zwingend objektiv existent), da "UFOs Raumfahrzeuge sind", da "UFOs von intelligenten Wesen gebaut und gesteuert werden" und da "die Zivilisationen, welche UFOs entsenden, auf der Erde sein müssen".

(B) Sie stützt die Theorie des Magnocraft. Fassen wir die Stichhaltigkeit ins Auge, so kommt der Existenz von UFOs als Träger von Magnocraft-Funktionsprinzipien der gleiche Aussagewert zu wie der Vorstellung eines betriebsbereiten Magnocraft-Modells.

(C) Sie weist auf die Bedeutung der UFO-Forschung hin. Wissenschaftliche UFO-Forschung ist für einen raschen Fortschritt auf eine Fertigstellung des Magnocraft hin unerlässlich. Demnach ist sie auch zur Schaffung interstellarer Transportmöglichkeiten durch unsere Zivilisation unabdingbar.

Das Prinzip der "Entsprechung der Merkmale", das hier den formalen Nachweis führt, da "UFOs bereits in Betrieb befindliche Magnocraft" sind, sorgt für einen zusätzlichen Vorteil. Es bringt das wichtige "Postulat der Austauschbarkeit von UFO und Magnocraft" ins Spiel. Danach mu jede Gleichung, jedes Prinzip und jede Tatsache, die für das Magnocraft als wahr befunden wurden, auch auf UFOs zutreffen; dieser Satz mu auch in seiner Umkehrung gelten. Die praktische Anwendung dieses Postulats gestattet ein zügigeres Enthüllen der UFO-Geheimnisse, indem man alle das Magnocraft angehenden Entdeckungen auf sie anwendet. Dies würde uns - durch Nutzung von bereits an UFOs beobachteten technischen Lösungen - bei der Konstruktion des Magnocraft raschere Fortschritte machen lassen.

Es gab Versuche - und es wird auch in Zukunft nicht an solchen mangeln - die Glaubwürdigkeit der Gültigkeit der hier vorgestellten Gedankengänge in Zweifel zu ziehen. Viele der bisher gegen das Magnocraft vorgeführten Einwände sind das Ergebnis einer Kritik, welche dazu neigt, bestimmte wichtige Problemlösungen zu übersehen, die von unserer Theorie des Magnocraft bereits als vorausgesetzt betrachtet werden. Auch stützen experimentelle Erfolge bei der Konstruktion von Apparaturen wie der Oszillations- oder Schwingkammer und dem Telekinetischen Stromgenerator - wie sie von der Theorie des Magnocraft zur Bedingung gemacht worden waren - die Gültigkeit der hier dargelegten Auffassung.

Die auf das Prinzip der "Merkmalsentsprechung" gegründete Nachweisführung erlaubt die Anstellung zahlenmäßig unbegrenzter Vergleiche von aus UFO-Beobachtungen gewonnenen Einzelmerkmalen mit ihren vom Magnocraft theoretisch abgeleiteten Entsprechungen, was den Nachweis auch dann nicht in Frage stellt, wenn sich aus bestimmten Gründen Einzelkennzeichen am UFO nicht bewahrheiten lassen sollten. Es ist unschwer zu sehen, da die meisten bisherigen Versuche der "Ungläubigen", den Nachweis der UFO-Existenz zu Fall zu bringen, sich auf Einzelaspekte gründeten bzw. gründeten, wie

z.B. eine einzelne Beobachtung, ein einmaliges Ereignis oder ein herausgegriffenes Stück Belegmaterial. Selbstverständlich kann jeder einzelne Tatbestand von jedwedem dazu Bereitschaft zeigenden Wissenschaftler in Zweifel gezogen werden. Es wird den einschlägigen Skeptikern diesmal schwerfallen, diesen Nachweis zu entwerten, mü ten sie nun doch den schlüssigen Gegenbeweis antreten, da es UFO- Erscheinungen nicht gibt; dies ist, genau genommen, nicht möglich.

Wie es gewöhnlich bei der Anerkennung neuer, tiefgreifender wissenschaftlicher Entwicklungen der Fall ist, gewinnt der Formalnachweis des Verfassers, da "UFOs bereits in Betrieb befindliche Magnocraft" sind, nur langsam an Boden. Trotzdem nimmt die Zahl der "Magnocraft-Anhänger" in immer mehr Ländern ständig zu - allen voran Deutschland, Neuseeland, Polen, Ru land, die Schweiz und die USA.

Leider lehrt uns die Geschichte am Beispiel der wissenschaftlichen Anerkennung der Existenz von Meteoriten, da die allgemeine Annahme des diskutierten Nachweises wohl noch mindestens 30 Jahre dauern wird. Die Aufzeichnungen belegen, da die Existenzbestätigung von Meteoriten nach ebender Prozedur verlief, der heute das Auftreten von UFOs unterworfen ist. Die Bestätigung der Meteoritentheorie ist also eine geschichtliche Analogie dafür, was wir als zeitliche Dauer für die Anerkennung der UFO-Theorie zu erwarten haben. - Der materiale Beleg für "die vom Himmel fallenden Steine" wurde seit erdenklichen Zeiten zusammengetragen. Aber die zeitgenössische Wissenschaft weigerte sich, sein Vorhandensein anzuerkennen, weil sich dies mit den ersten wissenschaftlichen Erklärungen für den Aufbau des Universums nicht vereinbaren lie

Der offiziell gültige Standpunkt war daher, da Meteorite Manifestationen des Aberglaubens und der Einbildung des Volkes seien.

Im 18. Jht. verdichteten sich die Fakten um "die vom Himmel fallenden Steine" derart, da sich das wissenschaftliche Establishment genötigt sah, durch administrative Beschränkungen und autoritativen Druck die bislang geltende (verurteilende) Doktrin aufrechtzuerhalten. Damals erreichte die "Anti- Meteoriten-Hysterie" den Grad des heutigen "Anti-UFO-Feldzugs", in dessen Gefolge UFO-Augenzeugen und -Nachforscher verlacht und verhöhnt werden; die Kampagne führt sogar bis zur Entfernung aus dem öffentlichen Arbeitsplatz (einem scheinbar "unpolitischen" Berufsverbot mit sachfremder Begründung), da die Autoritäten um ihre Glaubwürdigkeit besorgt sind.

Nach dem ausgedehnten Meteoritenregen in der französischen Ortschaft L'Aigle vom 26. April 1803, verfa te der Wissenschaftler Jean-Baptiste Biot einen dokumentarischen Bericht, in dem er nachwies, da in der Tat Steine vom Himmel fallen; Biots Schrift fand bald danach die Billigung der Französischen Akademie der Wissenschaften. Nachdem Biots Untersuchung durch die Akademie offizielle Verbreitung gefunden hatte, änderte das ganze wissenschaftliche Establishment allmählich seine Ansicht zur Meteoritenfrage. Dies geschah jedoch nur sehr langsam.

Vier Jahre nach dem Vorfall von L'Aigle reagierte der damalige Präsident der Vereinigten Staaten, Thomas Jefferson, auf eine Initiative zweier Professoren, die dem Beispiel der französischen Wissenschaftler folgen wollten und darangingen, einen gro en, 1807 bei Weston, Connecticut, niedergegangenen Meteoriten zu erforschen. Öffentlich tobte Jefferson: "Gentlemen, lieber möchte ich annehmen, da diese zwei Yankee-Professoren lügen als zu glauben, da Steine vom Himmel fallen können" (zitiert nach H.H.Nininger, Find A Falling Star; Paul S. Eriksson, New York, 1972, S.4, ISBN 0-8397-2229-X). Es mag der Erwähnung wert sein, da Jefferson als einer der gebildetsten Menschen seiner Zeit galt und die Forschungsinitiative im Zusammenhang mit dem Meteoriten von Weston "zum Wohle der Wissenschaft" unterdrückte.

Es bedurfte erst des gro räumigen Meteoritenniederschlags vom 12. November 1833, der in ganz Nordamerika zu sehen war und weite Bevölkerungsteile in Mitleidenschaft zog, um Biots Arbeit zur wissenschaftlichen Anerkennung zu verhelfen. - Heute sind diese "Steine vom Himmel" eine Quelle sehr wichtiger Informationen, und die Weiterentwicklung bedeutsamer Wissensgebiete ist auf ihre Erforschung angewiesen. Man mag verständlicherweise einwenden, da das Wissen der Menschheit seit 1803 entscheidende Fortschritte gemacht hat, wenn es um die analoge

Übertragung der Meteoritengeschichte auf UFOs geht. Die Frage ist jedoch, ob die Psychologie der Menschen im gleichen Maße Fortschritte gemacht hat...

G2. Dauerbelege terrestrischer UFO-Aktivität

Eine der bedeutsameren Auswirkungen des Nachweises, daß "UFOs bereits in Betrieb befindliche Magnocraft" sind, ist die Einsicht, daß diese außerirdischen Raumschiffe auf unserem Planeten diverse dauerhafte Spuren hinterlassen müssen. Mit Hilfe der Magnocraft-Theorie gelang es dem Verfasser, eine Reihe von Belegklassen zu finden und darzustellen. Folgender Unterabschnitt weist kurz auf die drei am häufigsten auftretenden Indiziengruppen hin: 1. UFO-Landestellen, 2. durch unterirdische Flüge von UFOs glatt eingefräste Tunnel und 3. UFO-Unglücksorte. Es sollte sofort erwähnt werden, daß alle hier aufgezählten Belege dauerhaft sind, was es erlaubt, sie wissenschaftlicher zu untersuchen, ohne daß eine Änderung herkömmlicher Analyseverfahren notwendig wäre (z.B. verschwinden die unterirdischen Flugkanäle nicht, wenn ein Forscher vor Ort erscheint); dieses immer vorzufindende Belegmaterial macht es also möglich, UFOs in den Blickwinkel herkömmlicher Forschung einzubeziehen.

G2.1. UFO-Landestellen

Hier haben wir es meistens mit ringförmigen, magnetisch versengten und sterilisierten Bodenmarkierungen zu tun, die in der Folge von Pilzen besiedelt werden (Abb. 35, 36 und 37). Wiederholt werden solche gefunden (Magazin TIME, USA; Vol. 134, Nr.11, 11. Sept. 1989, S. 32). In vielen Fällen wurden an diesen Stellen vorher UFOs gesichtet; sie entsprechen ganz genau den vorgesehenen Magnocraftlandeplätzen und erfüllen die Gleichung G4 unter Ergänzung von G3. Der Verfasser hat in Neuseeland auch eine ganze Menge von UFO-Landestellen in der Grö enordnung von K3 bis K8 gefunden und verzeichnet. Beispiele dieser Landeplätze sind in Abb. 35 zu sehen.

G2.2. Plasmatunnels - Zeugnisse subterranner UFO-Flüge

Lange, gerade verlaufende, glattwandige, regelmäßige, geometrische und magnetisierte unterirdische Gänge (Abb. 34) wurden an vielen Orten unseres Planeten gefunden. Unter den bestbekanntesten sind die folgenden:

- a) das von Juan Moricz in der Morona-Santiago-Provinz in Ecuador (Juni 1965) entdeckte und später von Erich von Däniken in seinem Buch "Meine Welt in Bildern", 1973 (Econ Verlag GmbH, Düsseldorf) beschriebene Tunnelsystem;
- b) glaswandige Tunnel im Autan-Gipfel in Ecuador;
- c) Cocklebidy-Höhle in West-Australien;
- d) das Mammoth Cave System in Kentucky, USA.

Mündlichen Überlieferungen zufolge soll es auch in Polen ein solches Tunnel geben, dessen Eingang in die "Babia Góra" von tschechischer Seite in etwa 1/3 Höhe des Berges zu finden ist.

G2.3. UFO-Unglücksstätten (Explosionstyp)

Zwei davon (Tapanui und Tunguska) wurden in dieser Abhandlung dargestellt und nachgewiesen, andere wurden für eventuelle weitere Nachforschungen vorgeschlagen. Es sind an diesen zwei Orten ausschließlich Explosionsmerkmale eines magnocraftähnlichen Flugobjekts vorhanden. (Die jüngste Veröffentlichung hierzu liegt in englischer Sprache unter dem Titel "UFO explosion in New Zealand 1178 A.D. which tilted the Earth" vor).

Inhalt H:**DER TAPANUI-KRATER STAMMT VON EINER UFO-EXPLOSION**

Jede längere Ausbeutung der Magnocraftähnlicher Schiffe, deren Oszillationskammern voll mit magnetischer Energie geladen sind, muß zu einer zufälligen Beschädigung und im Endeffekt zur Explosion führen. Bei der Annahme, daß unser Planet seit langer Zeit von Vertretern hochentwickelter außerirdischer über ein Magnocraft verfügender Zivilisationen beobachtet und besucht wird muß auch die Möglichkeit einer Explosion dieses auf der Erde wahrgenommen werden. Wegen ihrer besonderer Merkmale müßten diese Katastrophenstellen leicht identifizierbar sein. In meinen Untersuchungen habe ich zwei solche Stellen gefunden: den großen Krater bei Tapanui in Neuseeland und einen dreieckigen Bereich der beschädigten Taiga in der Tunguska-Region in Zentral-Sibirien.

Die in D4 die besonderen Merkmale einer vom UFO oder Magnocraft stammenden Explosionsstelle möchte ich mit dem Beweismaterial aus dem Bereich des Tapanui-Kraters vergleichen. Das gleichzeitige Verfolgen der entsprechenden in D4 aufgeführten Punkte wäre wünschenswert.

a). Die bei der Tapanui-Explosion freigewordene, durch die Größe und Gestalt des Kraters dokumentierte Energiemenge, überschreitet bedeutend die der stärksten thermonuklearen Bomben bei Ihrer Detonation. Mit Hilfe der mathematischen Formeln, die man bei Kernspaltungsproben der modernen WAffen erstellen konnte ist es möglich die Größenordnung der Energie zu bestimmen. In Abb. 6 ist zu sehen, daß für einen Kubikmeter durch die Oberflächenexplosion abgeworfene Erde die entsprechende Energie von über 1 Tonne TNT benötigt wird.

Diese Zeichnung wurde im Artikel (S.21) von Henry F. Cooper, Jr. "A summary of explosion cratering phenomena relevant to meteor impact events", (Verlag: Roddy D.J., Pepin R.O., Merrill R.B., "Impact and Explosion Cratering", Pergamon Press, New York, USA, 1977) veröffentlicht. Beim Tapanui-Krater wurden ca. 70 Mio Kubikmeter Erdrich entfernt was der freigesetzten Energie bei der Explosion von 70 Megatonnen TNT entspricht, was wiederum 5600 auf Hieroschima abgeworfenen Atombomben entspricht. Dafür reicht der Energieinhalt der Triebwerke eines zigarrenförmigen magnocraftähnlichen Objektes aus 7 UFOs Klasse K6.

b). Das bei Tapanui zerstörte Gebiet hat für eine Explosion charakteristische Eigenschaften (nicht für einen Einschlag). Folgende Tatsachen machen das explosive Entstehen dieses Kraters deutlich:

- In der Nähe des Kraters befindet sich kein aus dem Inneren stammendes Material (es wurde in Form von Keramiksteinen und Trinititen im großen Bereich zerstreut). Im Falle eines Einschlags- oder Erosionskraters müßte sich das Material in der Nähe in Form eines steil angehobenen Kragens um den Krater herum befinden.

- Im Krater sind keine Reste (Bruchstücke) des aufgefallenen Gegenstandes, von dem der Krater stammen soll, zu finden (die beim Einschlagskrater immer da sein müssen).

- Um den Krater herum befinden sich von der Explosionseinwirkung umgestürzte konzentrisch gelagerte Baumstämme (bis heute erhalten, teilweise im Boden oder in den umliegenden Mooren), parallel zueinander und mit den Wurzeln zum Krater gerichtet - Abb. 11. Der Aufprall eines kosmischen Körpers würde eine Zerstreung seiner Bruchstücke und dadurch ein Zerschlagen der nahen Bäume, ich Zerschmettern und beliebige Ausrichtung verursachen.

Die Tapanui-Explosion wurde von den Maori gesehen und ihre mündliche Tradition liefert ihre genaue Beschreibung. Danach wurde ein außerirdisches Luftschiff beobachtet, das über der Stewart Insel tiefer kam, flog über Matura und detonierte bei Tapanui. Seine Fluglinie wurde mit "T" auf der Abb. 3 bezeichnet.

c). Der Tapanui-Krater ist durch eine Serien- und nicht durch eine einzelne Explosion

entstanden. Im Inneren des Kraters befinden sich mindestens vier andere ineinander gelagerte (eine genaue Zahl kann man jetzt nicht mehr angeben). Abb. 4 zeigt ihre genaue Anordnung. Diese Kratergestalt beweist, daß die diese Explosion einen Sequenzcharakter hatte und von einem Zigarrenähnliches

Komplex der einzelnen Objekte stammen muß, wie es auf Abb. 20 zu sehen ist. Wäre es irgendwann möglich die begleitenden Schalleffekte zu finden oder wieder herzustellen müßten es 7 laute Donner sein.

d). Die Tapanui-Explosion hatte einen kumulativen, in der Natur unbekanntem, Charakter und muß daher von einer technischen Einrichtung stammen. Die innere Kraterform und die ausgerichtete Materiallagerung in der Umgebung aus dem Inneren beweisen es. Am südlichen Ende, (magnetisch), wo die Stoßwellen in den Boden eindringen, ist der Krater tiefer und die Ränder steiler. Das aus dem Krater in die Gegend geworfene Material befindet sich überwiegend auf einer Seite, auf der magnetischen Nordseite - Abb. 3.

e). Der Vernichtungszone um den Krater hat eine fast dreieckige Form - Abb. 3. Die schwersten aus dem Krater geschleuderten Keramiksteine sind auf einer durch Roxburg, Mount Cook und Hokitika gehenden Geraden zu finden.

Auf der ganzen Linie bis zum 350 Kilometer vom Krater entfernten Mount Cook wurde der Fund dieser Steine jetzt schon bestätigt. Aus Hokitika, über 500 Kilometer von Tapanui weg, stammende Meldungen wurden noch nicht bestätigt. Trinitite wiederum sind bis Mandeville, das 30 Kilometer westlich vom Krater weit liegt, zerstreut. Die Linien der Keramiksteine und der Trinitite bilden ein zum magnetischen Norden aus dem Jahr 1178 gerichtetes Dreieck mit der Spitze am Krater und einem Winkel von ca. 100 Grad was genau mit dem Eingangswinkel des Kraters übereinstimmt (Vergleiche die Karte von Abb. 3 mit der Kraterzeichnung im oberen Teil auf Abb. 9). Das wiederum beweist, daß die Stoßwellen unter dem gleichen wie die Neigung des über Tapanui fliegenden komplexen Flugobjektes Winkel in den Boden eindringen.

f). Die Hauptachse der beiden Dreiecke, des Tapanui-Kraters und des begleitenden Zerstörungsgebietes liegt in der von 1178 magnetischen Nord-Süd-Richtung. Ihre Abweichung vom geographischen Norden (westlich) beträgt -37° . Die genaue Kraterausrichtung ist auf den Luftbildern Abb. 2 zu sehen. Die südliche Kraterausrichtung bestätigt seinen Ursprung von der Explosion eines magnetischen Schiffes :

- Ein nichtgesteuerter Himmelskörper kann nicht vom Süden ankommen, es ist nicht ihre allgemeine Fallebene,

- Augenzeugen, die Maori-Krieger, sahen das Schiff vom Westen anfliegen. Die Ausrichtung der Stoßwellen nach den magnetischen Nord-Süd-Linien wurde also durch die Neigung der Hauptachse des Schiffes verursacht.

Dadurch wird auch klar, daß die Ausrichtung des Tapanui-Kraters der Explosion eines magnocraftähnlichen Komplexes genau entspricht und nicht dem Sturz eines Himmelskörpers.

g). Der ganze Bereich des Tapanui-Kraters ist auf turbulente Art magnetisiert. Es wurde in B7 genauer betrachtet.

h). In der Umgebung des Kraters sind Erscheinungen einer magnetischen Stimulierung zu verzeichnen. Diese und ihre Folgen wurden in B11 angegeben.

i). In der Nähe des Tapanui-Kraters werden ungewöhnliche Metallstücke mit magnetisiertem Eisen gefunden und ich Form erinnert an Bruchstücke einer größeren, durch die Explosionskraft in Stücke zerrissener Anlage oder Aparatur. Ein solches Stück aus meiner Sammlung hat eine mit mit verglastem Silizium bedeckte Oberfläche - Abb. 27. Andere zwei erinnern an Teile einer Instruments aus rostfreiem Stahl.

j). Ein dreieckiger Zerstreuungsbereich der ungewöhnlichen Mineralien wie "Trinitite" und "Keramiksteine". Obwohl sie im ganzen dreieckigen Zerstörungsgebiet zu finden sind ist dabei eine deutliche Stufung zu sehen. Von der westlichen zur östlichen Zerstreuungslinie sind die Elemente immer größer - Siehe Abb. 3. An der westlichen Grenze des Vernichtungsgebietes (siehe T-Linie in der Abb. 3) ist das feine Trinitit zerstreut und weiter nach Osten wächst die Korngröße des gefallenen Materials bis zu Metergrößen der

Keramiksteine, die entlang der C-Linie in Abb. 3 mehrere Meter erreichen.

Beispiele dieser großen Steine sind auf Abb. 14 und 15 zu sehen. Östlich von der C-Linie werden auch einzelne Keramiksteine gefunden, einige sogar bei Christchurch, aber nicht so regelmäßig und so viele. Diese zwei besonderen Mineralien wurden schon in B5 genauer beschrieben.

k). Es gibt auch Augenzeugenberichte in Form von Legenden in der mündlichen Maori-Tradition oder in Form von Maori-Namen der örtlichen Hügel, Flüsse, Orte u.s.w. Die Legenden wurden in B1 aufgeführt.

Bemerkenswert ist auch die Notiz in der Chronik des Gervasius von Canterbury in B3, als ein niedergeschriebenes Zeugnis der Augenzeugen.

l). Der Tapanui-Krater ist ein Bereich intensiver UFO-Landungen. In der Umgebung des Kraters, besonders entlang der Zerstreungslinien der Keramiksteine und Trinitite (siehe Linien C und T in Abb. 3) ist eine große Menge von Landstellen außerirdischer Schiffe. In Abb. 28 ist eine der besonderen Landstellen mit einzigartiger Form, Maß und Eigenschaften zu sehen, und nichts anderes als ein landendes UFO konnte diesen Abdruck hinterlassen. Es gibt in der Umgebung des Kraters ausgebrannte Landes Spuren, die gelegentlich auch noch durch Augenzeugenberichte über gesehene UFOs ergänzt werden.

Inhalt I:

Temporäre Simulationen von UFOs

In 2007 begann ich, festzustellen, dass alle "schlechten Tätigkeiten" von diesen gesollten UFO-nauts eingeführt werden, derart dass sie genau die Interessen des Gottes dienen. Nur dann ich begann, den von UFO-nauts unabhängig zu verstehen, nach der Erde existiert und handelt auch eine andere leistungsfähige Kraft, die aus lebenswichtigen Gründen ist, zu erzeugen alle diese geheimnisvollen „UFO-Äusserungen“ mit, welchem die Menschlichkeit fortwährend konfrontiert wird. Diese andere leistungsfähige Kraft ist Gott. Zusätzlich kann es leicht abgeleitet werden, dass Gott 10 der lebenswichtigen Gründe, das Bestehen und die Tätigkeiten von UFOs „zu simulieren“ hat. Z.B. mit dem Gebrauch solchen simulierten UFOs und UFO-nauts ist Gott, Forschung und kreative Suchen der Leute anzuspornen, durch UFOs Gott kann Leute unterwerfen und die gesamte Menschlichkeit zu den verschiedenen Versuchen, zu den Tests und zu den Prüfungen, hat er auch einen bequemen „Sündenbock“, den er mit der Schuld für alle Tätigkeiten, die Gott autorisieren möchte NICHT selbst, etc., etc. dann aufladen kann. So auf der Grundlage von die genaue Analyse von Tatsachen betreffend UFOs, abfahrend von 2007 fing ich an, festzustellen dass alles, dem Leutearuf „UFO-Äusserungen“ tatsächlich „die temporären Simulationen darstellt, die von God Himself“ durchgeführt werden - für Details sehen Sie Einzelteil #33 vom Unterabschnitt O1 dieser Monographie. Das heißt, in 2007 deckte meine Forschung, dass in einer ähnlichen Weise als Gott dauerhaft Planeten, Tiere und Leute herstellte auf, der gleiche Gott manchmal auch temporär herstellt UFO-Träger, und temporär verursacht UFO-nauts, die angenommen halten, zur Erde anzukommen in diesen UFO-Trägern. Nach diesen werden UFOs und UFO-nauts mit sorgfältig vorgewählten Leuten unter verschiedenen geheimnisvollen Umständen, Gott beseitigt sie vom dauerhaften Bestehen konfrontiert. Für weitere Einzelheiten sehen Sie mein Webseiten "www.totalizm.pl/day26.htm" und "www.energia.sl.pl/seismograph.htm".

Inhalt J:

ENTSCHEIDENDES BEWEISMATERIAL

Das Beweismaterial zur entscheidenden Feststellung, daß der Tapanui-Krater von der Bodenexplosion eines magnetisch angetriebenen Flugobjektes einer außerirdischen Zivilisation stammt ist schon da. Es ist die frische organische Substanz (Blätter, Holzfragmente), die in einigen Keramiksteinen eingeschlossen ist - siehe Bild 15. Folgende Prozesse sind nötig, damit dieses geschehen kann:

a). Die Steine mußten aus dem mit Bruchstücken lebender Pflanzen und Tiere vermischten lokalen Erdboden entstehen.

b). Die Steine mußten plötzlich entstehen, was nur bei einer Explosion möglich ist.

c) Der Sauerstoff mußte in einem großen Bereich gefehlt haben, die organischen Produkte konnten nicht verbrennen und entsprechend groß mußte auch die Explosion gewesen sein.

d). Durch die Stoßwelle der Explosion wurden Erdklumpen aus dem Boden gerissen und kann nur bei einer Bodenexplosion geschehen (nicht hoch in der Luft, wie bei der Tunguska-Explosion)

Durch die oben aufgeführten Tatsachen muß man eindeutig die Möglichkeit des Einschlags eines Himmelskörpers ausschließen (eines Meteoriten, Kometen, Schwarzen Loches u.s.w.) ebenso wie alle geologischen Ursachen (Erdrutsch, Vulkan u.s.w.). Kein anderer Grund kann für die in den Keramiksteinen eingeschlossenen frischen organischen Teile in Anspruch genommen werden außer der Bodenexplosion eines außerirdischen Flugobjektes (UFO).

Inhalt K:

DIE ZEITBESTIMMUNG

Das Entstehungsdatum des Tapanui-Kraters wurde im bisherigen Untersuchungsstadium auf den 19. Juni 1178 (Julianischer Kalender), ungefähr 11 Uhr morgens bestimmt. Dieses genaue Datum kam folgendermaßen zustande:

a). Die Eintragung von Bruder Gervasius, Chronist an der Canterbury Kathedrale (England) unter dem Datum des 18. Juni 1178. Der Inhalt wurde schon in B3 genauer behandelt.

b). Vom Neigungswinkel der Hauptachse des Kraters zum geographischen Norden. Wenn man annimmt, daß die Magnetpole alle 1000 Jahre einmal die geographischen Pole umkreisen, dann ist es aufgrund ihrer heutigen Lage möglich auszurechnen, wann der magnetische Deklinationswinkel in Tapanui mit der Hauptachse des Kraters im Einklang war. Nach meinen Rechnungen ist es das Jahr 1178 (in Fehlergrenzen).

c). Das Datieren (mit Hilfe des radioaktiven Kohlenstoffs) durch die Explosion ausgebrannter Waldreste. Fast auf der ganzen Fläche der Südinsel von Neuseeland sind immer noch Spuren eines großen Brandes zu sehen. Altersbestimmungen, die unabhängig voneinander von verschiedenen Wissenschaftlern durchgeführt wurden zeigten auf das gleiche wie oben Datum der großen Brände. Es wurde in B9 genauer beschrieben.

Es gibt natürlich auch noch andere Datierungsmethoden, die aber aus finanziellen und auch anderen Gründen von mir nicht durchgeführt wurden. Diese sind:

1. Das Datieren organischer in Keramiksteinen eingeschlossener Teile mit Hilfe des radioaktiven Kohlenstoffs.

2. Die Altersbestimmung der durch die Explosionseinwirkung umgeworfenen und bis dahin unter dem Boden verborgen gebliebenen Baumstämme auch mit Hilfe C14.

3. Die Altersbezogene Untersuchung der im Krater lagernden Holzkohle.

4. Eine geschichtliche Untersuchung (Datieren) der auf die Tapanui-Explosion bezogenen Maori-Legenden (aus zeitlichen und anderen mit der Verwertungsmöglichkeit verbundenen Gründen habe ich das nicht durchführen können). Auch ohne diese Nachforschungen liefern diese Legenden genug Hinweise auf das erste Jahrtausend (weil diese erst im ersten Jahrtausend auf die Südinsel kamen). Das genaue Bestimmen des Explosionsdatums erlaubt wiederum auch das genauere Datieren anderer Tatsachen und Personen der mündlichen Maori-Überlieferungen.

Ich hoffe, daß diese Publikation auch andere Wissenschaftler zu Forschungen in der Beziehung anregt.

Inhalt L:

EINE REKONSTRUKTION DES GESCHEHENS

Der Inhalt verschiedener Maori-Legenden und das Beweismaterial aus dem Tapanui-Krater ermöglichen eine Spekulation in Bezug auf das tragische Geschehen am 19. Juni 1178. Ich habe es versucht und das folgende Bild rekonstruiert:

Alles fing nach dem Sonnenaufgang eines typischen neuseeländischen Winters an. Die meisten Maori waren schon auf und aktiv. Die Frauen waren am Essenvorbereiten und die Krieger an ihren Beobachtungsstellen in den Festungen. Mit großem Interesse verfolgten sie das große zigarrenförmige und glimmende aus dem Osten anfliegendes Objekt.

Das Schiff kam über der Stewart-Insel tiefer. Der Legende nach kam sogar eine Unterhaltung zwischen dem Kommandeur und den Leuten zustande. Dann flog das Schiff in Richtung Matura. Langsam überflog es die Türmchen Pa (befestigtes Dörfchen) auf der Matura-Anhöhe. Für die Wächter und die gerufenen Beobachter sah es von unten wie ein großes stark leuchtendes Horn mit einer runden Vollmondähnlichen Grundfläche. Nachdem es Matura überflogen hatte schwebte es weiter in Tapanui-Richtung. Es war die ganze Zeit gut zu sehen. Überm Hügel der später den Namen Pukeruau bekam war es sehr tief und zwei Schiffe von der Spitze des Zigarrenförmigen Systems leiteten ein Abkupplungsmanöver ein. Wahrscheinlich bekamen die Besatzungen dieser Schiffe ein Befehl unabhängiger Aufklärungen und ein Abkopplungsfehler des zweiten verursachte einen Zusammenstoß mit dem ersten Schiff und dadurch die Explosion des ganzen Komplexes.

Aus dem inneren Krateraufbau ist es möglich den Explosionsvorgang nachzuvollziehen. Das Beweismaterial weist auf eine von oben nach unten folgende Explosionsreihe. Die erste Detonation war ungefähr dreimal so stark wie die nächsten, wodurch man annehmen kann, daß das zweite Schiff während des Abkopplungsprozesses gegen das erste schon befreite gestoßen ist und gegen das obere der Restlichen drunter. Am Anfang sind also drei fast gleichzeitig explodiert. Durch das in Folge der ersten Detonation entstandene Druckfeld entstand über dem Komplex eine Art Kissen (oder Reflexionsebene), von dem die Stoßwellen der nächsten Detonationen zurückgeworfen wurden. Jede nächste Explosion gab eine Schicht zu diesem Kissen dazu, die folgenden Stoßwellen wurden dadurch nach unten umgelenkt und immer mehr zentral zum Boden auf eine immer kleinere Fläche begrenzt. Dadurch entstand der zusätzliche Krater im ersten.

Für die Beobachter (und Miterlebenden) sah es wahrscheinlich folgendermaßen aus. Nach blendendem Aufleuchten der Spitze des zigarrenförmigen UFO-Komplexes kam ein Stöhnen und eine Bodenerschütterung. Vier bis sechs blitzartige Lichteffekte, die Luft wurde klebrig und der Boden fing an zu schwanken. Brände entstanden bis auf zig Kilometer und alles vom Horizont zum Horizont stand im Feuer. Eine große weißglühende Kugel am Ort des Geschehens wurde zum roten Ellipsoid, dann zur braunen Säule und am Ende wurde aus ihr eine graue Keule. Diese wurde immer größer und wandelte sich in einen schnellwachsenden schwarzen Pilz mit einem breiten wie aus schwarzen aufgewirbelten Wolken Ansatz. Aus dem Zentrum kam ein gewaltiger und heißer Zyklon und alles wurde umgerissen, verbrannt oder erdrückt, mitgeführter Rauch, Staub und Splitter verdunkelten das Licht und verursachten eine komplette Dunkelheit.

Der sich ausbreitende Explosionswirbelsturm war sehr gewaltsam aber kurz. Nach einer erstickenden, brennenden Stille kam eine Implosion. Die Luft bewegte sich plötzlich zum Explosionszentrum und ganz Neuseeland wurde damit erfaßt. Bäume wurden entwurzelt und sein Wirkungsbereich war vielmal größer als der des Explosionszyklons. Rotglühende keramische Steine fielen mit schrillum Pfiff wie Bomben an weit voneinander entfernten Stellen, einige davon mit einige Meter großem Durchmesser. Zerstörungen und

Brände waren die Folgen, der größte Teil der Südinsel stand im Feuer. Es wurde vom Implosionswirbelsturm entfacht und mit Sauerstoff angereichert. Die Karte in Abb. 3 zeigt, daß vom unteren Ende der Südinsel bis auf 2/3 ihrer Höhe wurde alles vom Feuer vernichtet und nur der schmale Streifen an der Westküste wurde durch die Kette der hohen Südalpen verschont. Es brannte den ganzen Tag, danach kondensierte der Wasserdampf in der abgekühlten, staubigen Luft und ein gewaltiger schwarzer Regen war die Folge (ähnlich war es bei der Tunguska-Explosion, siehe [2], S. 23 und 109). Es regnete tagelang, anfangs waren dabei Gewitterstürme, dann kam es durch die Luftabkühlung zu einem Hagelschlag und am Ende zum Schneefall. Aus dem restlichen mit Leben erfülltem Wald wurde ein großer, einfrierender Sumpf. Die Zerstörung war total.

Einem der tragischen Folgen Der Katastrphe bei Tapanui war nicht nur die Vernichtung der einheimischen Wälder auf dem größten Teil der Südinsel aber auch der Samen, wodurch das Nachwachsen unmöglich wurde.

Das isolierte kahle Gebiet konnte sich nicht mehr vollkommen erholen (von zwei Seiten erlaubten vereiste Bergketten keine Samenübertragung und von den anderen zwei - der Ozean. Die subtropischen Waldgebiete wurden durch die Tapanui-Explosion trotz der verbleibenden günstigen Bedingungen zu einem Grasland (sog. tussock grassland) mit den restlichen umgestürzten Baumstämmen. Dieses Gras ist bis zur Ankunft der weißen Ansiedler auf die Südinsel, Mitte XIX Jahrhunderts, geblieben und in vielen Gebieten wächst es da noch heute. An den Rändern der Zerstörungsfläche erholt sich jetzt nur langsam der Wald und dehnt sich jedes Jahr um die 50 bis 150 Meter weiter zum Zentrum aus.

Inhalt M:

DIE EXPLOSIONEN-TAPANUI UND TUNGUSKA

Um 7:17:11 h morgens, den 30. Juni 1908, wurde ein zylindrischer von Osten fliegender Körper am wolkenlosen Zentral-Sibirischen Himmel in der Nähe des steinigen Tunguska-Flusses von vielen Beobachtern gesehen. 113 Kilometer nördlich von einer kleinen Handelsstation Vanavara, an einer Stelle mit den geographischen Koordinaten 60 55'N, 101 57'E ist er dann explodiert. Dabei wurden ca. 2150 Quadratkilometer der einheimischen Taiga zerstört und sogar in einer Entfernung von 75 Kilometern vom Explosionszentrum noch Bäume umgerissen. Alle umgestürzten Bäume lagen konzentrisch zum Explosionszentrum, siehe Abb. 29. Das ganze Vernichtungsgebiet hatte eine einmalige Dreiecks- (oder Schmetterlings)-Form mit der Spitze zum magnetischen Norden, - fast identisch mit der Zerstörungszone bei Tapanui.

Über die Tunguska-Explosion wurde viel geschrieben, besonders die Bücher unter den Nummern [2], [3] und [4] sind empfehlenswert. Kurze Zusammenfassungen sind auch in anderen Büchern, wie [4], Seite 371 und [5] Seite 78 zu finden. Das folgende Zitat aus dem Buch [5] S.78 gibt ein Einblick in das Geschehen:

"Zuerst wurde ein glühendes Objekt kurz nach dem Sonnenaufgang gesehen. In der chinesischen Gobi-Wüste sind die Karawanen stehengeblieben um seinen Flug am wolkenlosen Himmel zu beobachten. Kurz danach wurde es auch von den Bewohnern in Südrußland gesehen: eine zylindrische blau-weiß glimmernde Tube mit einem bunten Schwanz. Es flog immer tiefer. Plötzlich um 7:17h explodierte es. Für die Bewohner der wenig besiedelten Moore und Wälder war es wie ein Weltuntergang."

Anfangs wurde die Tunguska-Explosion als ein gigantischer Meteoriteneinschlag angesehen. Die Zeugenaussagen und die am Ort hinterlassenen materiellen Spuren stimmen aber mit dieser Annahme nicht überein. Man versuchte dann mit verschiedenen anderen natürlichen Erklärungen (ein Komet, ein Stück Antimaterie, ein schwarzes Loch u.s.w.). Wiederum paßten die Erklärungen nicht zu den Tatsachen. Ab 1946 sammelte der russische Wissenschaftler Dr. Alexander Kazantsev mit seiner Mitarbeitergruppe Beweismaterial und nach der Bearbeitung kam er zu dem Ergebnis, daß der bisher als Tunguska-Meteor betrachtete Fakt nur eine technologische Explosion eines Raumschiffes sein kann (siehe [3] Seite 119).

Die beiden Explosionen in der Tunguska-Gegend und in Tapanui sind sehr ähnlich wodurch man annehmen kann, daß in beiden Fällen die gleichen Ursachen waren. Folgendes Beweismaterial aus der tunguska-Explosion macht es deutlich (in der gleichen Reihenfolge wie in D4 und F, d.h. mit der Zusammenstellung der Merkmale einer Explosionsstelle des Magnocrafts).

a). Die Energiemenge ist in beiden Fällen ähnlich. In der Tunguska wird sie auf den Gleichwert von ca. 30 Megatonnen TNT geschätzt-siehe [4] S. 371. Zum Vergleich hatte die in Hieroschima abgeworfene Bombe "nur" einen Wert von 12,5 Kilotonnen TNT (siehe "The Nuclear Casebook", C. Phillips u. Dr. I. Ross, ISBN O-904919-838, S.10). Das bedeutet, daß über Tunguska gleichzeitig eine Menge von 2400 der in Hieroschima entsprechenden explodierten Bomben ihre Energie freigegeben haben. Diese ganze Energie wurde abgegeben, bevor der Gegenstand den Boden berührte. Es gibt kein so großes materielles Objekt, das diese Energiemenge nur durch die Reibung in der Atmosphäre erzeugen könnte. Wenn man jedoch als Explosionsursache in der Tunguska die aus den Oszillationskammern eines magnetocraftähnlichen Schiffes stammende freigewordene Energie annimmt, dann reichen schon 3 Schiffe der Gruppe K6 in ein Zigarrsystem verbuden für den Gleichwert von 30 Mt Energie.

b). Die zwei Stellen haben Sondermerkmale einer Explosion und nicht eines Aufpralls. Alle auf die Erde gefallenen Meteoriten hinterließen einen Krater. In Arizona

entstand ein Loch von 183 Meter Tiefe und 1200 Meter Durchmesser vom größten bis dahin erkannten Meteor - siehe Abb. 7. Auch ein Schwarzes Loch müßte nach der Expertenschätzung einen Krater (wobei jedoch eine gleiche Explosion fast gleichzeitig im Ausgangspunkt auf der Erde, dh. auf der entgegengesetzten Seite unseres Planeten, entstehen müßte - in der Zeit wurde aber keine Explosion im Atlantik registriert). Andere Himmelskörper würden eine andere Zerstörungsumgebung hinterlassen (eliptische statt dreieckige mit der Ausrichtung nach Westen). Die Tunguska-Explosion erzeugte aber keinen Krater. Im Gegenteil, im Nullpunkt der Explosion standen die Bäume an denen nur zweige und Blätter fehlten, obwohl in der ganzen Umgebung kilometerweit die Bäume umgestürzt oder entwurzelt wurden - Abb. 30. Solche im Zentrum stehende Bäume sind für eine Kernwaffenexplosion in der Luft charakterisch. In Hieroschima blieben die Bäume genau unter dem Detonationspunkt stehen während die unter einem Winkel stehenden durch die Explosionswelle auf den Boden geworfen wurden. Die Tunguska-Explosion mußte also durch die befreite, in einem Gegenstand aufbewarte, potentielle (vom Brennstoff) Energie entstehen und nicht durch die Umwandlung der kinetischen Energie des Objektes.

c). In beiden Fällen wird durch gesammeltes Beweismaterial eine Detonationsserie bestätigt. Bei der Tunguska sprachen viele Zeugen von drei einzelnen, wie von explodierenden Sprengstoffbündeln stammenden Serien. Die einzelnen Ausbrüche waren bei jeder Gruppe in schneller Reihenfolge zu hören (wie beim Artilleriefeuer) und von erfahrenen Zeugen auf 50 bis 60 geschätzt - siehe [3] S.23. Genau das ist bei der Explosion eines dreiteiligen UFOs der Klasse K6 zu erwarten. (Jedes Flugobjekt K6 verfügt über 21 voneinander abgetrennte magnetisch aufgeladene Doppelkammerkapseln.) Die Gesamtsumme würde also mit den Berichten ziemlich genau übereinstimmen.

Erstaunlicherweise hörte man bei der Tunguska-Explosion zwei Schalleffekte, mit Licht- und Schallgeschwindigkeit. Gleichzeitig mit der Explosion hörten viele in einigen hundert Kilometern Entfernung auch drei laute Detonationsserien. Nach längerer Zeit kamen diese zum zweiten Mal leiser an [6] S. 34.

Um das zu erklären muß man zwei verschiedene Schallträger berücksichtigen, die normalen Schallwellen und die magnetischen Schallstörungen. Die letzten wurden durch die Explosion der Magnetantriebe verursacht. Genauso schnell und geradlinig wie das Licht kamen auch diese Wellen an (natürlich auch nur da, wo das Licht, nicht in Bereiche unter der Horizontalen). Durch diese magnetischen Störungen wurden alle ionisierten Luftteilchen im Ausbreitungsbereich in plötzliche der Explosion entsprechende Bewegung gesetzt und erzeugten wahrscheinlich so den Schalleffekt. Das gleiche wurde auch bei UFOs festgestellt (der Antrieb verursacht auch magnetische Störungen). Wissenschaftlich bestätigte UFO-Beobachtungen mit gleichzeitig übertragenen Schalleffekten (Artikel 'Skąd siê bierze d'Ywiêk o szybkocœci œwiat'a -/"woher kommt der lichtschnelle Schall?"/'- Polski Naukowiec na tropach UFO', KURIER POLSKI, 11. Juni 1980, Nr 127, S 1).

d). An beiden Stellen sind Beweise für eine kumulative (gerichtete) Explosion. Nur dadurch konnte in der Tunguska eine dreieckige Zerstörungsform entstehen (siehe auch [2] S. 126).

e). In beiden Fällen ist die Form des zerstörten Gebietes dreieckig oder eines "Schmetterlings" (jeder natürliche Vorgang würde sie rund oder elliptisch gestalten). Im Tunguska-Gebiet konnte es ziemlich genau bestimmt werden, die Explosion fand vor nicht so langer Zeit statt. Es ist auf Bild 9 zu sehen.

f). Die Hauptachse der beiden zerstörten Bereiche liegt auf der Nord-Süd-Richtung, in Sibirien entspricht sie dieser aus der Zeit von 1908 (siehe Abb. 9). Viele Augenzeugen sahen aber das explodierte Objekt vorher zum Westen fliegen - siehe [2] S. 132. Die entstandene Zerstörung ist also mit dieser Anflugsrichtung im Widerspruch.

Es existiert sogar ein Bericht über die zum Boden geneigte Stellung des Objektes, (was auf die Anpassung an die Erdmagnetlinien hinweist). Nach der Aussage 1965 des Augenzeugen Inleschin N.I. aus Niepa vor dem Expeditionsanführer W.E. Pape wurde vor der Explosion ein fliegendes funkensprühendes und schräg ausgerichtetes Objekt gesehen, das wie ein Getreidebündel aussah. Modelluntersuchungen bestätigten diese Aussage. Ein

schräg über der Modellebene aufgestellter länglicher Sprengstoffstab erzeugt genau die gleiche Form des Zerstörungsgebietes wie das auch in Wirklichkeit geschehen ist - siehe [6] S.101 und [7] S.25).

g). Eine turbulente Magnetisierung des Bodens. Bei der Tunguska wurden im Erdreich große Mengen kleiner Magnetitkügelchen gefunden - siehe Punkt j). Das starke, bei der Magnocraftexplosion (UFO) entstehende Magnetfeld gab dem Eisenoxid diese Eigenschaften.

Es gibt auch andere direkte Beweise für den magnetischen Charakter der Explosion. Einer davon befindet sich in den Büchern: [3] S. 20 und [2] S. 27. Professor Fowler aus Süd-Kensington (England) beobachtete während der Explosion eine Magnetische Störung und berichtet: "Dienstag nachts wurde eine kleine aber deutliche magnetische Störung festgestellt..." Ein geomagnetischer Effekt wurde auch im irkuckim Wachturm während der Explosion festgestellt - siehe [7] S. 56-57". Der sowjetische Wissenschaftler Zolotow ist der Meinung, daß diese Störungen genau den bei Kernwaffenproben in großer Höhe auftretenden magnetischen Störungen entsprechen. Ein Magnetsturm und starke magnetische Störungen wurden auch bei den Untersuchungen am Ort des Geschehens festgestellt - siehe [6] S. 110 und [7] S. 24.

h). Beide Explosionen verursachten eine magnetische Stimulierung im Bereich des Kraters. Bei Tunguska äußerte sie sich folgendermaßen:

1). Es fanden Begleiteffekte einer vergrößerten Radioaktivität statt (z.B. Wuchern von Pflanzen, in manchen Fällen war das Pflanzenwachstum bis zu 12 mal größer als normal - siehe [2] S. 110-111, [3] S. 59-60 S. 110, [7] S.24), obwohl keine radioaktiven Isotope gefunden worden sind. Die modernen UFO-Beobachtungen bestätigen eine kurzfristige verstärkte Radioaktivität in Verbindung mit ihrem starken Magnetfeld und ein vorübergehendes intensives Pflanzenwachstum. Das Zerspringen der mit magnetischer Energie schwer geladener Oszillationskammern müßte auch ein "magnetisches Aufblitzen" und ein momentanes Anheben der Radioaktivität in der Umgebung verursachen. Es ist auch bekannt, daß die Explosion eines radioaktiven Stoffes die dauerhafte radioaktive Belastung der Umgebung verursachen müßte. Einige der Isotopen, die mit einer längeren Halbwertszeit (z.B. Bor, Strontium) müßten auch nach Jahren noch zu entdecken sein (vergleiche Hieroschima, Newada, Bikini Atol, u.s.w.). Die zwei oben aufgeführten Tatsachen führen zu dem Ergebnis, daß das verstärkte Pflanzenwachstum nur auf die durch den "magnetischen Blitzstrahl" der explodierenden Oszillationskammern des UFOs verursachte Bodenstimulation zurückzuführen ist.

2). Im Moment der Explosion fand eine geheimnisvolle Radiaktivität statt die sich folgendermaßen äußerte:

- durch eine Strahlenkrankheit bei der Ortsbevölkerung - siehe [2] S. 95,
- kleine Wunden im Fell der dort gezüchteten Rentiere - siehe [2] S. 95 und 110, und
- die Sterilisation und den intensiven Pilzbefall der umgestürzten Bäume - siehe [2] S. 110. Diese Pilzverseuchung ist auch an den UFO-Landstellen zu sehen, wo durch das starke Magnetfeld der Boden sterilisiert wurde - siehe die Beschreibung bei D2 und im Kapitel G (Punkt 3).

- das induktive Anschmelzen der Metallgegenstände in der Nähe der Explosionsstelle (z.B. der Samoware /Teemaschine/, Metallgefäße, Ständer, Metallteile der Pferdegeschirre und sogar der Metallteile an der Garderobe) - siehe [2] S. 105.

Obwohl also die Strahlung selbst nicht enträtselt wurde, führt alles zu der Annahme, daß doch der durch die Explosion des magnocraftähnlichen Luftschiffes entstandene "Magnetblitz" die Ursache war. Es ist zu betonen, daß die Strahlenkrankheit aus der Tunguska-Gegend eine Immunschwäche verursachte, wie das auch bei der geheimnisvollen "Tapanui-Grippe" festgestellt wurde.

3). Mehrere Pflanzenmutationen (genetische Veränderungen) wurden an der Tunguska-Explosionsstelle festgestellt- siehe [3] S. 60-61, [6] S.110, [7] S.24. Es bedeutet eine langfristige Magnetstimulation der Umgebung.

i). Es werden auch ungewöhnliche Metallteile im Fallbereich der beiden Explosionen gefunden, die als Bruchteile eines Raumschiffes deklariert werden können. In der Nähe der

Tunguska-Explosionsstelle fand ein ansässiger Rentierzüchter Teil einer kleinen polierten Platte, "das von der Messerspitze heller wurde und an einen Sibertaler erinnerte" - siehe [5] S. 80. Das in großen Mengen in Form von kleinen Kügelchen in der Tunguska auftretende magnetitartige Trinitite-Mineral stammt wahrscheinlich auch von der Raumschiffkonstruktion.

j). In beiden Fällen sind Mineralien zu finden, die auf eine technische Explosion hinweisen. Im Tunguska-Fall ist es Trinitit in großen Mengen und zwei Sorten - Silicat und Magnetit. Das Magnetit (magnetisiertes Eisenoxid) ist in kleinen Silicat-Tröpfchen eingeschmolzen. Das Silicat-Trinitite scheint aus dem lokalen Erdboden durch das Verschmelzen der implosionsartig hochgerissener Teilchen entstanden sein. Das Magnetit-Trinitite wiederum kann von kleinen angeschmolzenen Teilchen der zerschmetterten Schiffskonstruktion stammen, die mit den Tröpfchen des Erdbodens vermischt waren (oder dem silicatartigen Bestandteil des Gehäuses) und dem starken Magnetfeld der Explosion ausgesetzt. Interessanterweise fand man am Tunguska-Explosionsort auch einen porösen Felsen mit brauner Glasur, der stark an die Keramiksteine von Tapanui erinnert. Er wurde von Jankowski 1930 gefunden und fotografiert (siehe [6] S. 69).

k). Das explodierende Objekt wurde in beiden Fällen von den Augenzeugen beschrieben. Bei der Tunguska - wurde ein zylindrisches Rohr oder ein Gettreidebund (dh. zigarrenförmiges fliegendes UFO-Komplex- siehe Abb. 20). mit blauweißem Schimmer und einem bunten Schwanz (siehe Zitat am Anfang dieses Artikels). Ein ähnlicher bunter Schwanz wird auch jetzt bei den UFOs gesehen, wie zum Beispiel in der Tunguska-Gegend während einer berühmten UFO-Beobachtung über Petrozavodsk, Sowjetunion, den 20. September 1977. Es wird im Buch "The Evidence for UFOs" von Hilare Evans (the Aquarian Press, Wellingborough, Großbritannien, 1983, ISBN 0-85030-350-8), S. 134. Das UFO-Foto aus Petrozavodsk, an dem der Schwanz deutlich zu sehen ist, wurde in der OMNI-Zeitschrift, November 1980, Vol3, Nr 2, S.32 veröffentlicht.

Professor Felix Zigel kam auch aufgrund der Zeugenaussagen zu dem Ergebnis, daß das Tunguska-Objekt im letzten Stadium seines Fluges die Geschwindigkeit auf unter die Schallgrenze gedrosselt und die Richtung geändert hat. Es hat einen 600 Kilometer langen Bogen gemacht, was für eine intelligente Steuerung die nach einem geeigneten Landeplatz auf der Suche war.

l). Eine verstärkte UFO-Aktivität wird an beiden Explosionsstellen notiert. Ich konnte feststellen, daß die UFO-Besuche besonders in Zeiten großer politischer, sozialer, geologischer, klimatischer, u.s.w. Ereignisse auf der Erde intensiv werden. Allerlei Forschungen ergaben auch, daß es eine Dreijahresdauer ist, die sich auch mit den Perioden der Sonnenaktivität deckt (wenn die Sonnenflecken in maximaler Stärke auftreten). Ich nehme also an, daß die Welle der starken UFO-Expeditionen auf die Erde mit dem 11-Jahreszyklus der Sonnemaximen synchronisiert ist und daß sie dann ungefähr 3 Jahre lang auf unserem Planeten bleiben. In unserem Jahrhundert fallen die maximalen Sonnenflecken auf die Jahre: 1907, 1917, 1928, 1937, 1947, 1957, 1968, 1979, 1989, 1999 siehe S. 14 in D.J. Schove: "Sunspot Cycles", Hutchison Co, USA 1983, ISBN 0-87933-424-X). In den gleichen Jahren wurden verstärkte UFO-Wellen initiiert.

Das Jahr 1908 fiel auf die Mitte einer solchen verstärkten UFO-Welle (siehe Seiten 77-82 im Buch von Brinsley Le Poer Trench, "Mysterious visitors: the UFO-story", Pan Book, London 1978, ISBN 0-330-24252-0). Die ungewöhnlichen großen Maschinen wurden für Luftschiffe gehalten, weil ich zigarrenförmige Gestalt an die in den Zeitungen publizierte Luftschiffe erinnerte. 1908 wurden solche blitzschnelle Luftschiffe in USA, Europa und sogar in Neuseeland, das noch keine in der Zeit besaß, beobachtet, siehe [2] S. 26. Das Explosionsjahr von Tunguska war also reich an UFO-Beobachtungen auf der ganzen Erde und auch in der Tunguska-Gegend. Eine dieser Beobachtungen wurde den polnischen Lesern sogar in beletristischer Form, d.h. als Comics des Herrn Chmielewski "Ogien nad tajga"/Feuer über der Taiga/ (wie behauptet wird, auf historischen Fakten gestützt), ausgegeben von KAW Warschawa, 1982, Bialostockie Zaklady Graficzne. Danach wollten zwei Verbannte die Tunguska-Gegend 1908 besichtigen und sahen ein zigarrenförmiges Objekt, das die Erde mit starken Lichtbündeln bombardierte. Interessanterweise stimmt

diese UFO-Beschreibung mit einer anderen aus dem Buch von J. Randles & P. Whetnall, "Alien Contact" (Neville Spearman, Ltd., Suffolk, England, 1981, ISBN 85435-444-1), in der die UFO-Besatzung ihr Laserbombardement als eine der wirksamsten spectrographischen Bodenanalysenmethode deklariert.

Von größter Bedeutung ist die UFO-Beobachtung in der Tunguska einige Stunden nach der Explosion. Im internationalen Fernsehprogramm "UFO Cover-Up" live in Washington D.C. den 15. Oktober 1988 mit Hilfe eines Satelliten, ausgestrahlt, in dem Sergei Bulantsev, ein Kommentator aus Moskau betonte, - ich zitiere:

"Das Ungewöhnlichste bei der Tunguska-Explosion ist, daß eigentlich zwei Objekte gesehen wurden, ich würde sagen zwei UFOs. Das erste wurde frühmorgens beobachtet. Dieses Objekt ist über der Tunguska explodiert. Das zweite Objekt war nachmittags da. Man könnte annehmen, daß das zweite Objekt auf der Suche nach dem ersten war."

Inhalt N:

WAS KÖNNEN WIR VON DEN ZWEI EXPLOSIONEN LERNEN?

Die Tunguska-Explosion war ein Fall ohne Präzedenz. Das Entdecken der Tapanui-Explosion führte mich auf diesen Tunguska-Fall zurück. Ein wiederholbares Muster ist aufgetaucht und die Untersuchungen können einige unsere Wissensgebiete bereichern. Zusammengefaßt sind es folgende Feststellungen:

1. Die Flugobjekte der außerirdischen Zivilisationen, die UFOs, sind nicht perfekt und können auch schon mal verunglücken. Die Explosionen dieser Objekte scheinen jede 730 sich zu wiederholen und vom Anfang der dokumentierten UFO-Besuche auf unserer Erde müßten also mindestens sechs solche Katastrophen stattgefunden haben. Das bedeutet, daß mindestens vier weitere Zerstörungsorte, ähnlich wie Tapanui und Tunguska noch auf ihre Entdecker auf der Erde warten.

2. In beiden Fällen ist die Explosion in Verbindung mit dem Abkopplungsmanoever des oberen Schiffes vom zigarrenförmigen Komplex während ihren Fluges in der geographischen Breitenkreisrichtung und dem Arbeitssystem der "magnetischen Wirbel" gewesen. Es scheint auch das einzig gefährliche für diese Schiffe zu sein. Man kann erwarten, daß auch die anderen noch nicht entdeckten Explosionsorte mit dem gleichen Effekt in Verbindung stehen. Dadurch wird auch klar, daß ihre Eigenschaften den anderen zwei gleichen müssen.

3. Ein wiederholbares Muster wird in den beiden Fällen deutlich. Das weitere Suchen nach derartigen Explosionsstellen wird dadurch bedeutend erleichtert.

Folgende Merkmale müßten dem zukünftigen Entdecker eine große Hilfe sein:

3.1. Legenden über Feuer und Vernichtung verursachten durch einen "feurigen Vogel".

3.2. Eine Steppenlandschaft an Stellen, die von sich aus für Wälder geeignet sind. In Fällen "jüngerer" Explosionen könnten noch umgestürzte Bäume in Mengen zu finden sein.

3.3. Für eine magnetische Explosion charakteristische Mineralien zerstreut in der Gegend, d.h. Trinitite und Keramiksteine.

3.4. Ungewöhnliche für die Gegend atmosphärische Effekte in Verbindung mit stellenweise auftretenden magnetischen Anomalien.

3.5. Ein nach den Meridianen orientierter Krater mit den Spuren einer vielfachen Explosion (einige kleinere Krater ineinander).

Aufgrund dieser Zusammenstellung ist es möglich eine Liste der "vermuteten" Explosionsstellen anzufertigen. Ich habe folgende gefunden:

- Australien. Die Ureinwohner von Wilcannia im äußersten Westen von New South Wales wissen von ähnlichen Begebenheiten zu erzählen wie die Maori in Neuseeland über die Geschehnisse um den Tapanui-Krater (New Scientist, Nr. 1789 vom 5. Okt. 1991, S. 19).

- Ecuador. Im Zentrum befindet sich eine vom Urwald umgebene Steppenlandschaft, deren Ursprung nicht erklärbar ist. Die Gegend ist auch voll angebrannter liegender Baumstämme.

- Die Ukraine. Die berühmten ukrainischen Steppen, die früher von Wäldern umgeben waren könnten durch eine derartige prähistorische Explosion entstanden sein. Diese Vermutung wird von Legenden der einheimischen Völker über einen "feurigen Vogel" (altrussische Legenden über einen feurigen Vogel, mesopotamischen Phönix, balkanischen Feuergott) und mythische Feuer (Kolchidenfeuer, griechische Prometheuslegenden, u.s.w.) bestätigt.

Der Verfasser hatte durch Zufall Gelegenheit, mit unkrainischen Wissenschaftlern Briefkontakt aufzunehmen. Seinem Hinweis folgend, fand Herr A.V. Arkhipov vom Institut für Radioastronomie der Akademie der Wissenschaften der Ukrainischen SSR (4,

Krasnoznamennaya Str., 310002, Kharkov, USSR) einen Krater, der äußerst genau auf die obige Beschreibung paßt. Dieser Krater heißt dort "Kon'ksko-Jalynsk-Krater" und befindet sich ungefähr in der Mitte eines Dreiecks, dessen Ecken die Orte Donieck, Zhdanow and Pologi bilden. Seine geografischen Koordinaten lauten: 47 20' n.B., 37 00' ö.L. Es ist sehr aufschlußreich, daß Ortsnamen in der Umgebung von Feuer, Vernichtung und Explosion Kunde geben. Der Name "Starognat'yevka" etwa kann als "Alttertümliche Brandstätte" verstanden werden, "Krasnaja Polana" als "Feuerlichtung". Ein weitere ungewöhnliche Tatsache ist das Vorkommen von Mineralen im Umfeld des Kraters, wie sie auch in der Nähe der Explosionsstätten von Tunguska in Zentralsibirien und Tapanui in Neuseeland gefunden wurden. Herr G.K.Eremenko übersandte dem Verfasser einen Artikel in russischer Sprache ("Kocmogennye mineraly v poltavskih otlozenijah Kon'ksko-Jalynskoj vpadiny" zu dt. etwa 'Minerale kosmischer Herkunft in den Ablagerungen von Poltavskih im Kon'ksko-Jalynsk-Krater'; Mineralogija ocadocnyh obrazovanij, Vol 1, Kijev, 1974, pp. 66-76). Im genannten Artikel werden einige einschlägige mineralogische Forschungsergebnisse behandelt. Der Kon'ksko-Jalynsk-Krater ist unter westlichen Wissenschaftlern unbekannt.

- Libyen. In dem Buch von Robin Collyns, "Did Spacemen Colonise the Earth?" (Mayflower Books Ltd., St. Albans, England, 1975, S. 117) wird ein alttertümlicher Krater in der libyschen Wüste beschrieben. Seine Koordinaten werden mit 22 18'n.B. und 25 30' ö.L. angegeben. Den Beschreibungen des Buches zufolge weist der Krater alle Merkmale technischer Entstehung auf. In seinem Umfeld verstreut finden sich nicht näher beschriebene, fremdartige "Tektite" (engl. "tektites"). Diese enthalten durchschnittlich 75% Silikon mit Spuren von Aluminium und Eisen (Dies bedeutet eine Zusammensetzung, die zu den metallischen Schutteilchen paßt, welche in der Umgebung des Tapanui-Kraters gefunden wurden; s. Abb. 27). Im Zuge der Strukturanalyse dieser "Tektite" kam zutage, daß ihre chemische Zusammensetzung die gleiche war wie die des übrigen Sandes der Libyschen Wüste in der Umgebung.

Das Überprüfen dieser Vermutungen ist mit vielen Untersuchungen verbunden, die nur von den Wissenschaftlern der entsprechender Länder durchgeführt werden können. Das weitere eventuelle Suchen der UFO-Explosionsstellen regt zu einem internationalen Forschungsprogramm an.

Im Jahre 1870 fand der Name des deutschen Hobby-Archäologen Heinrich Schliemann nicht zuletzt deshalb Eingang in die Geschichtsbücher, weil er bei seiner Suche nach Troja Hinweisen aus Homers Ilias und Odyssee nachging. Sein Erfolg bewies, daß der Kern einer jeden geschichtlichen Überlieferung von einem tatsächlichen Ereignis ausgeht. Sein Erfolg ist es auch, der heutzutage auf der Ebene der Aufklärung der UFO-Explosionsstätten im Prinzip Wiederholung finden könnte, umsomehr als die vorliegenden Hinweise bei einigen dieser Unglücksstätten die Zahl jener bei Troja zu übertreffen scheinen.

4. Jede Explosion eines magnocraftähnlichen Objektes wird anfangs als ein "natürlicher" Vorgang angesehen. Es sind wahrscheinlich also einige schon bekannt und niemand wagt sich die natürlichen Erklärungen anzuzweifeln.

5. Um diese nicht als UFO-Explosionsstellen bekannte als solche doch zu deklarieren müssen folgende drei Barrieren überwunden werden:

5.1. Es müssen stärkere Argumente und Beweismaterial erbracht werden als in den herkömmlichen Hypothesen.

5.2. Die Überwindung der allgemeinen Vorurteile in Bezug auf die außerirdischen Zivilisationen. Diese Vorurteile sind manchmal tiefer verwurzelt und schwerer zu beseitigen als die intellektuelle Trägheit zur Annahme neuer Ideen.

5.3. Die Notwendigkeit der Finanzierung der Forschungen aus eigenen Mitteln, eine Institution dafür gibt es nicht.

Der Wissenschaftliche Aufwand ist also im Fall einer UFO-Forschung dreimal so groß als bei einer konventionellen Hypothese.

6. Wenn eine neue Katastrophenstelle öffentlich bekannt gegeben wird, dann werden von Experten sofort möglichst viel natürliche Erklärungen vorgeführt. (Die

außerirdische Zivilisation wird wahrscheinlich immer noch für "unnatürlich" gehalten). Es sind meistens rein theoretische Meinungen die mit den praktischen Überprüfungen nichts zu tun haben. Zum Beispiel folgende:

6.1. Eine Preinterpretation der für die neue Hypothese aufgeführten Beweismaterialien, den eine natürliche Ursache zugesprochen wird.

6.2. Das widersprüchliche Beweismaterial wird verschwiegen oder werden den natürlichen Vorgängen besondere und höchst unwahrscheinliche Anforderungen gestellt (nur um die unwahrscheinliche Erklärung zu rechtfertigen).

6.3. Ein entscheidender Beweis wird nicht angegeben (der nur bei einer richtigen Erklärung möglich ist und mit keiner anderen Ursache in Verbindung sein kann).

Also: Die neue Hypothese bekommt ihren Wert NICHT durch eine neue Interpretation der schon bekannten Fakten sondern durch das Voraussehen, Anzeigen und Erklären der vorher nicht berücksichtigten Ursache dieser Fakte.

Die sich mehrenden Erklärungen mit den von 6.1. bis 6.3. Eigenschaften sind sehr schädlich, weil dadurch Mißverständnisse (Verwirrung) bei den Interessierten entstehen und Ablenkung vom Wesentlichen. Jede neue Theorie müßte also auf diesen Inhalt überprüft werden.

Inhalt O:

ZUSAMMENFASSUNG

Alles in dieser Monographie ist das wissenschaftliche Werk eines einzigen Forschers - des Autors. Wie bei jedem Menschen sind auch bei mir die Erkennungsmöglichkeiten begrenzt und ein anderer Fachmann kann hier natürlich Mängel entdecken. Keine Hypothese ist von Anfang an vollkommen und in jeder Forschungsarbeit ist es möglich einen Fehler zu entdecken (auch Albert Einstein hat sich bei seiner offiziellen Angabe 1932 geirrt, er sagte nämlich: "Es existiert nichtmal die kleinste Voraussetzung dafür, daß die Atomenergie irgendwann freigesetzt werden könnte. Das würde nämlich bedeuten, daß sich das Atom auf Wunsch spalten ließe"). Unglücklicherweise beweisen einige Erfahrungen aus der Vergangenheit, daß eine unbequeme Hypothese leicht durch unbedeutende Fehler ganz abgelehnt und für falsch deklariert werden kann. (Unserer Wissenschaft paßt jetzt auch die Annahme der möglichen außerirdischen Besuche gar nicht und ist für sie unbequem). Wenn also in meiner Darstellung auch welche Ungenauigkeiten erscheinen sollten so muß beachtet werden, daß der größte Teil der vorgeführten Beweismaterialien und Fakten doch richtig ist. Die ganze von mir präsentierte Hypothese kann natürlich auch dann ihre Gültigkeit behalten.

Es ist nicht zu übersehen, daß im Tapanui-Krater alle einmaligen Merkmale einer magnetischen Explosion zu finden sind und daß der Krater selbst ihren Verlauf genau widerspiegelt.

Der Tapanui-Krater ist nicht nur für Neuseeland von großer Bedeutung aber auch für unseren ganzen Planeten. Bis jetzt wurden nur zwei solche Stellen auf der Erde entdeckt. Der Tapanui-Krater enthält aber mehr Beweismaterial und hat einen leichteren Zugang. Die Auswirkung auf die Umgebung ist in Tapanui langfristiger gewesen, der eigene Parkplatz und gute fast bis zum Krater führende Straßen, Gasthäuser und nicht weit gelegene internationale Flughäfen machen ihn leicht erreichbar. Dieser Krater könnte also schon das Objekt allgemeiner Forschungen werden. Die Leser, die einen Einfluß darauf haben sind dazu herzlich eingeladen um ein Solches Programm zu starten.

Inhalt P:

PUBLIKATIONEN

Weitere Beschreibungen aller Einrichtungen, Pläne und Theorien (z.B. des Periodensystems, der Oszillationskammer, Der Zweikammerkapsel, des Magnocrafts, des Teleportations- und des Zeitschiffes des psychokinetischen Motors {d.h. des magnetischen Generators der freien mechanischen Energie}, das Konzept der dipolaren Gravitation u.s.w.), die in dieser Monographie angedeutet oder zusammengefaßt wurden und auch die Darstellung verschiedener Beweismaterialien und Fakten für die Richtigkeit der von mir entdeckten und bearbeiteten Anlagen sind in folgendem Werk enthalten:

[1] Dr. Ing. Jan Pajak: "Advanced Magnetic Propulsion Systems (UFOs, Magnocraft, Free Energy Devices)". Treatise, Dunedin, New Zealand, October 1990, ISBN 0-9597698-9-7, 460 Seiten (including 163 illustrations and 7 Tables). Es sind drei Teile: (1) Philosophische Grundlagen (die Grundlagen der dipolaren Gravitation, das Regelmäßigkeitssystem u.s.w.), (2) Das Konzept des Magnocrafts (die Oszillationskammer, Doppelkammerkapsel, magnetisches Triebwerk, das Magnocraft und seine besonderen Eigenschaften, der magnetische Personenantrieb, das Schiff mit vier Triebwerken) und, (3) Beweise für die Richtigkeit der Magnocrafttheorien (bei den UFOs beobachteten Oszillationskammern, Untersuchungen an Explosionsstellen von UFOs, Untersuchungen der von den unterirdischen UFO-Flügen erzeugten Tunnels, Untersuchungen der UFO-Landstellen, der UFO-Fotos, Beweise für das Benutzen des magnetischen Personenantriebs bei UFOs, die beobachteten Vierantriebs-UFOs).

Der zweite Teil der Monographie [1] wurde 1986 in die polnische Sprache übersetzt und in meiner privaten Ausgabe unter folgendem Titel veröffentlicht:

[1P] Dr. Ing. Jan Pajak: "Teoria Magnokraftu - monografia o dyskoidalnym statku kosmicznym napędzanym polem magnetycznym". Wydanie I, wersja poskojezyczna, marzec 1986, Invercargill, Nowa Zelandia, ISBN 0-9597698-5-4, 136 Seiten, 58 illustrations.

* * *

Weitere Publikationen mit wichtigen Tatsachen und in dieser Monographie zitierten Einzelheiten sind folgende:

[2] John Baxter & Thomas Atkins: "The Fire Come By". Mac Donald and Jane's, London, 1976, ISBN 0-354-04012-X.

[3] Jack Stoneley: "Tunguska: Cauldron of Hell", A Star Book, London, 1977, ISBN 0-352-39619-9.

[4] Ronald D. Story (Verleger): "The Encyclopedia of UFOs". New English Librery, London, 1980, ISBN 0-450-04118-2.

[5] Nogel Blundel, Roger Boar: "The World's Greatest UFO Mysteries". Octopus Books Limited, London 1983, ISBN 0-7064-1770-4.

[6] Marek Zbik: "Tropem Tunguskiej Katastrofy". I.W. Nasza Ksiegarnia, Warszawa 1989, ISBN 83-10-09256-3 (in polnischer Sprache).

[7] Lucjan Znicz: "Goscie z Kosmosu: Katastrofa Tunguska, Trójkat Bermudzki, Obce Slady", K.A.W. Gdansk 1987, ISBN 83-03-0001-X (in polnischer Sprache).

[8] "Die 'Schwingkammer', Energie & Antrieb für das Weltraumzeitalter", raum & zeit Verlag, Dammtor 6, D-3007 Gehrden, Deutschland; Juni 1985, ISBN 3-89005-006-9.

Inhalt Q:

Illustrationen



Abb. 1 (A1). Ein aus der Ferne aufgenommenes Foto des Tapanui-Kraters, das dessen äußere Gestalt und inneren Aufbau zeigt. Alister Raymond aus Invercargill nahm es am 1. November 1987 an der Einmündung zur McPhail Road auf, die Waikoikoi mit Pukeruaui verbindet. Die besagte Einmündung befindet sich westlich von der Kratermitte, d.h. sie liegt genau unter der Fluglinie des Raumschiffs, das dort explodierte - so wie es die Maori-Legenden beschreiben. Die Streckengerade zwischen dem Fotografen und dem Krater betrug etwa 5 km. Eine ausgewachsene Pinie auf dem Pukeruaui Hill hinter dem Krater gibt die Größenverhältnisse wieder. Die Aufnahme verdeutlicht die charakteristischen Merkmale der explosiven Herkunft des Tapanui-Kraters. Beispielsweise wäre ein von einem Meteorereinschlag stammender Krater von einem deutlich sich abhebenden Randwall umgeben (vgl. Abb.7), der hier fehlt. Ein Erdbeben hingegen würde das Äquivalent des Kratervolumens in hangabwärtiger Ablage zeigen; doch wurde in unserem Fall der Hangaushub buchstäblich in die Luft gesprengt. Ca. 70 Millionen Kubikmeter Erde mußten dieser riesigen Eintiefung Platz machen. Diese Erdmassen wurden geschmolzen und als "Porzellanstein" über ganz Neuseeland verstreut. - Das in Abb.2 gezeigte Bild wurde von dem hier ganz links zu sehenden Kraterrand aufgenommen.



Abb. 2 (A2). Teilansicht des Tapanui-Kraters. Die Umri kurve oben links in der Aufnahme bildet ein Stück des Abhanges im Tapanui-Krater ab, vom östlichen Rand aus betrachtet. Eine ausgewachsene Kiefer in der Bildmitte dient als Anzeiger für die Kratertiefe. Diese ausgedehnte elliptische Landsenke - [900x600x130] m gro - wurde am 19. Juni 1178 im neuseeländischen Provinzteil West Otago geschaffen. Die überwältigenden Beweise, die in der näheren Umgebung vorkommen, legen nahe, da dieser Landeinbruch entstand, als sieben magnocraftähnliche Raumschiffe vom Typ K6 - als 'Zigarrenkomplex' verschachtelt - (an die in Abb.4, Teil #1, gezeigte Anordnung erinnernd) in Bodennähe nacheinander von oben nach unten explodierten und dabei über 60 Mt (Megatonnen) magnetischer Energie freisetzen. Im Zuge dessen wurden Unmengen an Erdmaterial aus dem Untergrund gerissen und - unter charakteristischen Schmelzprozessen - mit unvorstellbarer Wucht durch die Atmosphäre geschleudert, wonach sie als (bereits in Abb.9 erwähnter) 'Porzellan-Stein' in der näheren und weiteren Umgebung zu liegen kamen. Der Tapanui-Krater ist - nach der berühmten Tunguska-Explosionsstätte in Zentralsibirien, Russland (1908) - die zweite als Ort einer Explosion magnetisch betriebener Fahrzeuge ausgewiesene Stelle auf der Erde. Der Krater hält all das Beweismaterial bereit, das auch in Tunguska gefunden wurde (z.B. zu Fall gebrachte und verkohlte Bäume, konzentrisch zum Krater liegend; Magnetisierung des Bodens; ungewöhnliche Mineralfunde; usw.). In dieser Aufnahme kann man die Umrisse der inneren Krater erkennen, welche durch die Explosionsfolge magnetisch verschachtelter Raumschiffe gebildet wurden. Das um den Tapanui-Krater gefundene Belegmaterial wurde, gemeinsam mit den Forschungsergebnissen auf der Explosionsstätte, vom Verfasser erstmals in folgender Abhandlung wiedergegeben: "Tapanui Cataclysm - an Explanation for the Mysterious Explosion in Otago, New Zealand, 1178 A.D." (Die Tapanui-Katastrophe - eine Erklärung für die geheimnisvolle Explosion in Otago, Neuseeland, 1178 n.Chr.) Dunedin, New Zealand, 1989, ISBN 0-9597698-7-0, 40 Seiten, 26 Abbildungen.

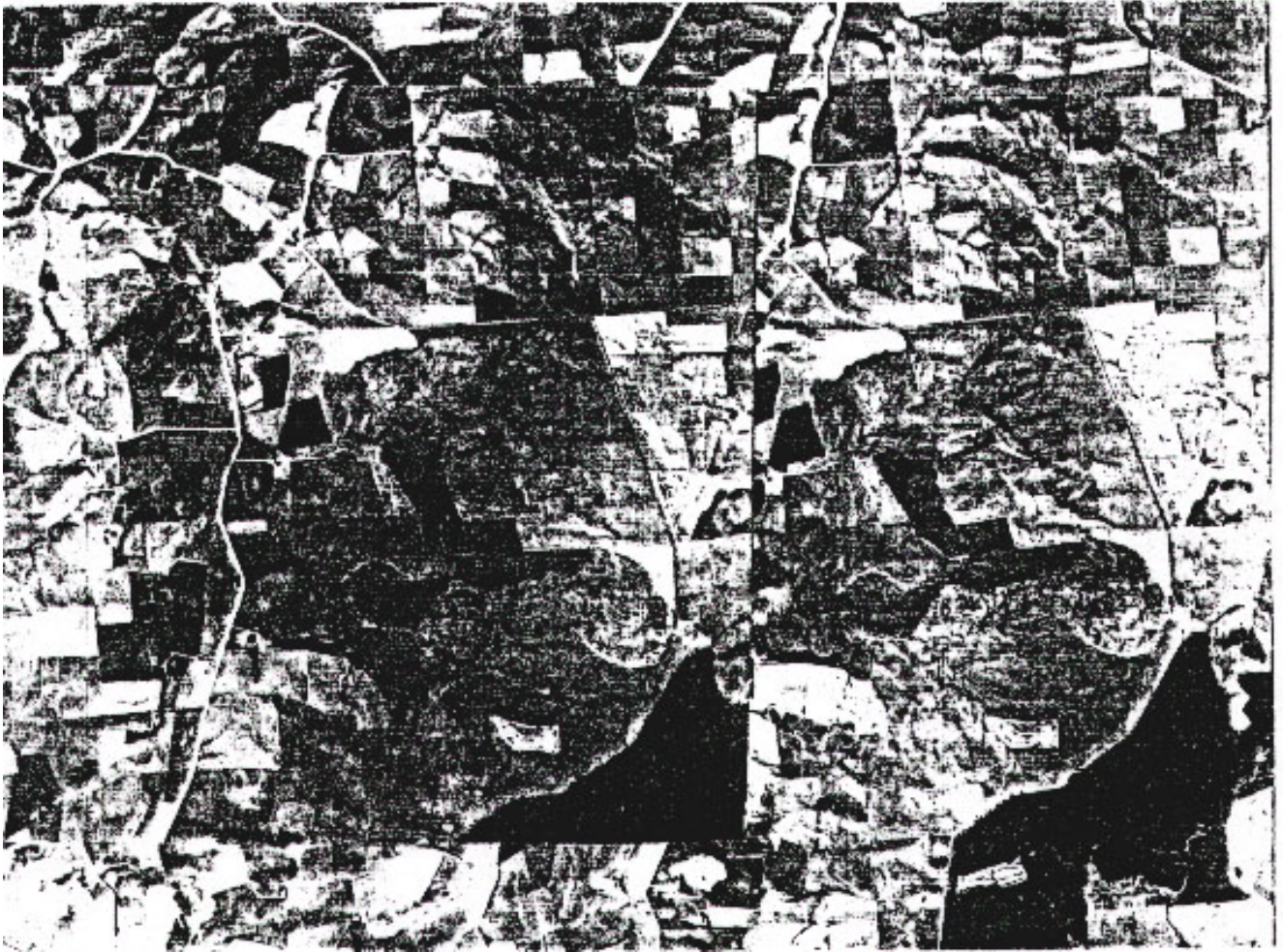


Abb. 3 (C1). Zwei Luftaufnahmen des Tapanui-Kraters. Diese Zusammenstellung soll einen räumlichen Einblick ins Kraterinnere ermöglichen (bei Benutzung einer 3D-Brille). Diese Bilder sind so wie eine Landkarte mit dem oberen Teil nach oben ausgerichtet. Der Tapanui-Krater befindet sich genau zwischen den drei folgenden Städtchen: Tapanui, Waipahi und Mataura. (In der Maori-Sprache bedeuten die Namen: "Ta-pa-nui"- "große vernichtende Explosion", "Wai-pa-hi" - "Ort des explodierenden Feuers", und "Mata-ura" - kann als "glimmendes Schiff aus dem All" interpretiert werden). Die geographischen Koordinaten des Kraters sind: 46 04'S, 169 09'E. Die Größe: 900m x 600m x 130m. Die Hauptachse des Kraters ist vom geographischen Norden nach Westen abgelenkt um -37 . Meine Untersuchungen weisen auf das Entstehungsdatum von 19. Juni 1178 als Produkt der Bodenexplosion eines zigarrenförmigen Systems von 4-7 Raumschiffen mit magnetischem Antrieb (UFO).

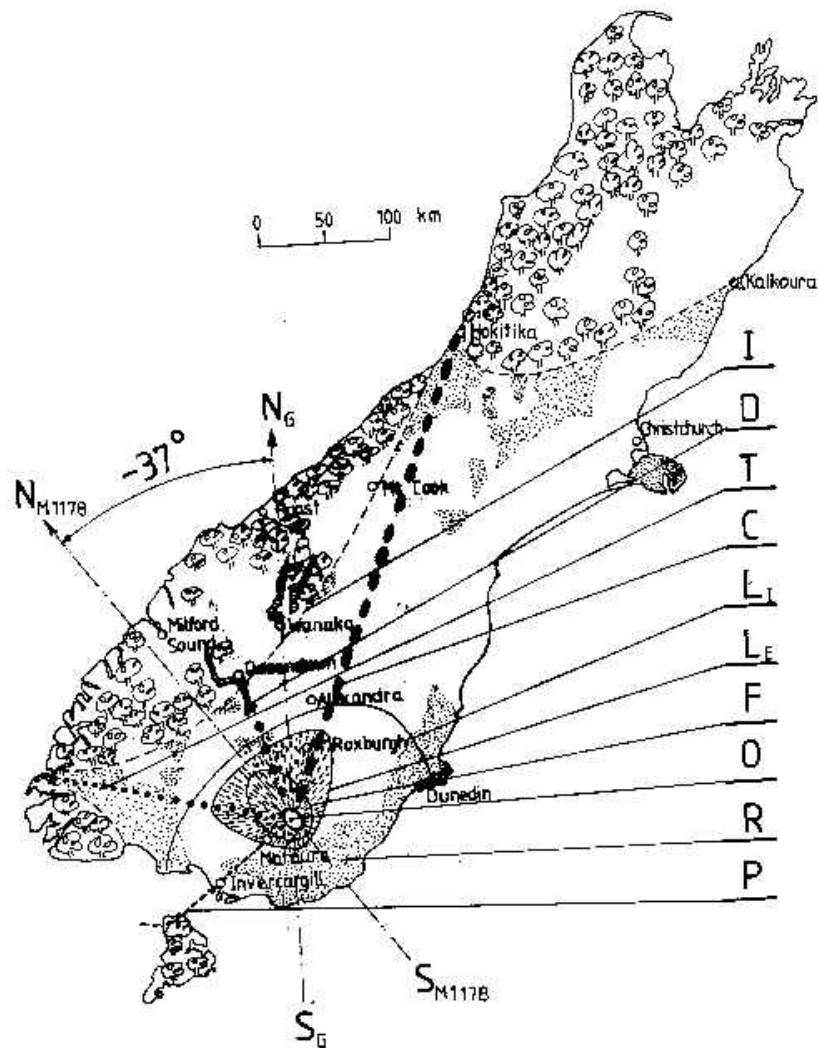


Abb. 4 (C7). Karte der Südinsel Neuseelands mit den dem Verfasser bis dahin bekannten, von der Tapanui-Explosion betroffenen Gebieten. Die Gebietsmarkierungen auf der Karte entsprechen den unvollständigen Angaben, die mir zur Verfügung stehen. Weitere Untersuchungen sind nötig, um größere Genauigkeit zu erreichen. Richtung und Ausdehnung des von der Zerstörung in Mitleidenschaft gezogenen Bereichs wurden besonders deutlich gemacht. Bezeichnungen:

I - Totale Waldzerstörung durch Brände, die vom Niederschlag der glühenden Keramiksteine verursacht und durch die Luftstöße des Explosionswirbelsturms verbreitet wurden. Innerhalb dieser Linie I brannte der ganze Wald ab, außerhalb davon entstanden nur Teilbrände;

D - Niederschlagslinie von Bruchstücken des explodierten Raumschiffes;

T - Niederschlagslinie des glasartigen Trinitite-Minerals in größten Mengen;

C - Niederschlag der größten "Keramiksteine (china stones)";

Li - Bereich der Baumentwurzeln von der Implosion (die Gipfel zum Krater);

Le - Bereich der Baumentwurzeln durch die Stoßwellen der Explosion (die Wurzeln zum Krater, radial zum Nullpunkt);

F - alles wird vom Feuerball der Explosion erfaßt;

O - die Lage des Tapanui-Kraters (Nullpunkt);

R - Bereich der nachgewachsenen Wälder vor der Ankunft der weißen Siedler in der Mitte des 19. Jht.;

P - Fluglinie des Raumschiffes kurz vor der Explosion nach den Maori-Legenden (senkrecht zur Hauptachse des Zerstörungsgebietes);

SG/NG - geographische Süd-Nord-Richtung;

SM1178/NM1178 - Hauptachse des Tapanui-Kraters und des zerstörten Gebietes; sie entspricht auch der Richtung der Erdmagnetachse des Jahres 1178.

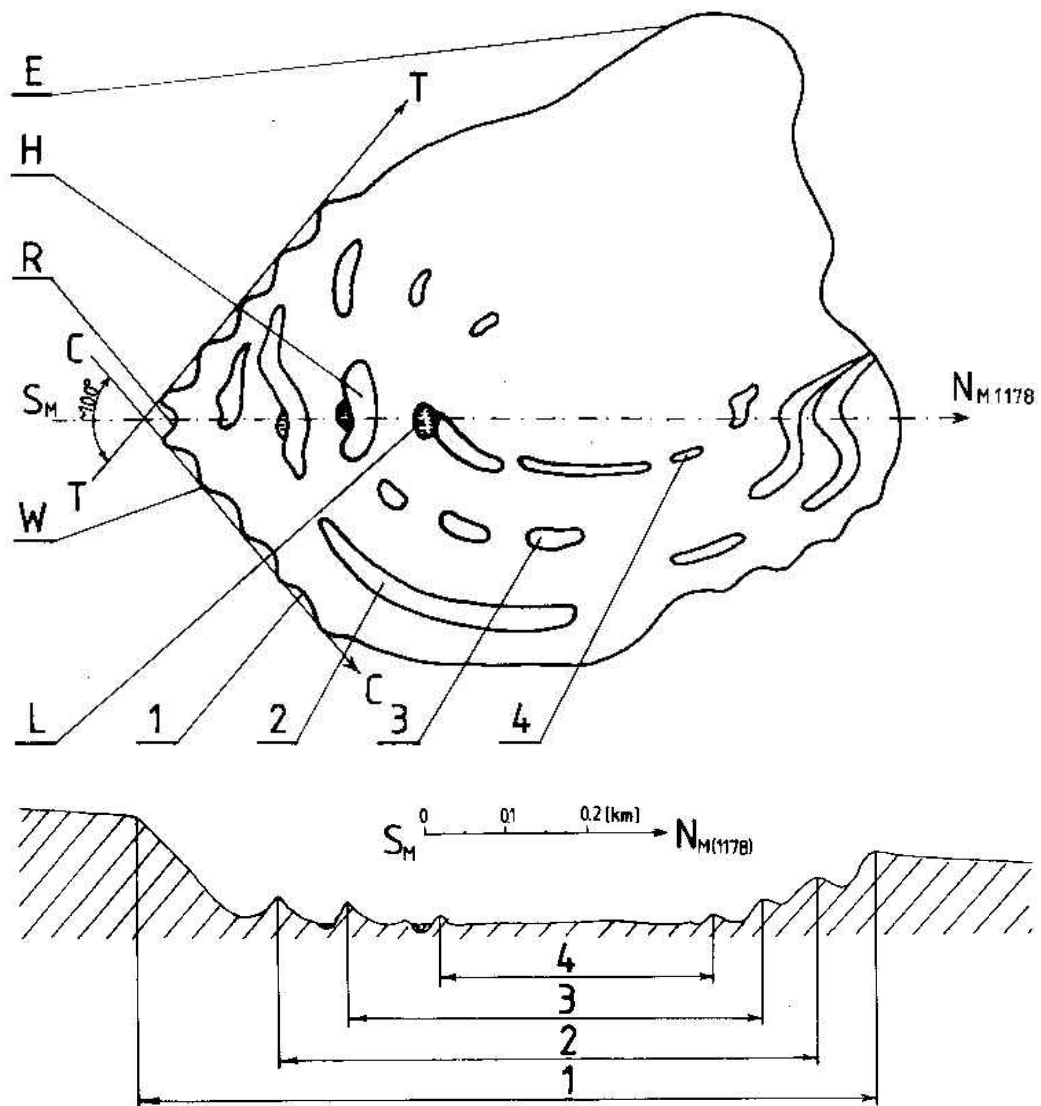


Abb. 5 (C2). Die Oberflächengestalt des Tapanui-Kraters. Das Vorhandensein mehrerer nistartig ineinandergeschachtelter Krater ist augenscheinlich (die auffälligsten von ihnen sind mit den Nummern 1 bis 4 gekennzeichnet). Dies könnte zeigen, daß der Tapanui-Krater nicht nur durch eine, sondern durch etwa sieben serienartig aufeinanderfolgende Explosionen geformt wurde. Jede Einzelexplosion schuf innerhalb seines Vorgängers einen weiteren Krater. Das Vorhandensein der inneren Krater deutet daraufhin, daß ein zigarrenförmiger Flugkomplex (s. Abb. 20) - bestehend aus sieben magnocraftähnlichen Fahrzeugen - bei Tapanui von oben nach unten explodierte.

Zeichenerklärung: SM/NM - magnetische Richtung Süd/Nord für das Jahr 1178, nach der sich mit großer Wahrscheinlichkeit die Hauptachse des Tapanui-Kraters ausrichtet; C/C - Hauptniederschlagsrichtung schwerer Keramiksteine (Porzellan-Steine), siehe C-Linie in Abb. 3; T/T - Hauptniederschlagslinie des "Trinitite-Mineral"; E - Erosionszunge des Kraterandes, die sich nach den auf die Explosion folgenden schweren Regenfällen bildete; H - dünenartige Aufwürfe an Refraktionsstellen der Schockwellen; R - zylinderförmiger Kraterzugang, - die scheinbare Abbildung der explodierten Schiffe in ihrer Form und Größe; W - ungeklärte symmetrische Falten entlang des dreieckigen Kraterzugangs (sie müssen mit der Anzahl der folgenden Explosionen zusammenhängen); L - spitze Vertiefungen (Es sind jetzt mit Wasser gefüllte, kleine Seen) vor jedem Erdaufwurf H;

(OBEN) Geländezeichnung des Kraters - Luftbild (siehe auch Bild 2). Alle Besonderheiten des Tapanui-Kraters sind auch in der Tunguska zu finden (siehe Bild 9).

(UNTEN) Senkrechter Querschnitt des Tapanui-Kraters entlang der Hauptachse SM1178/NM1178.

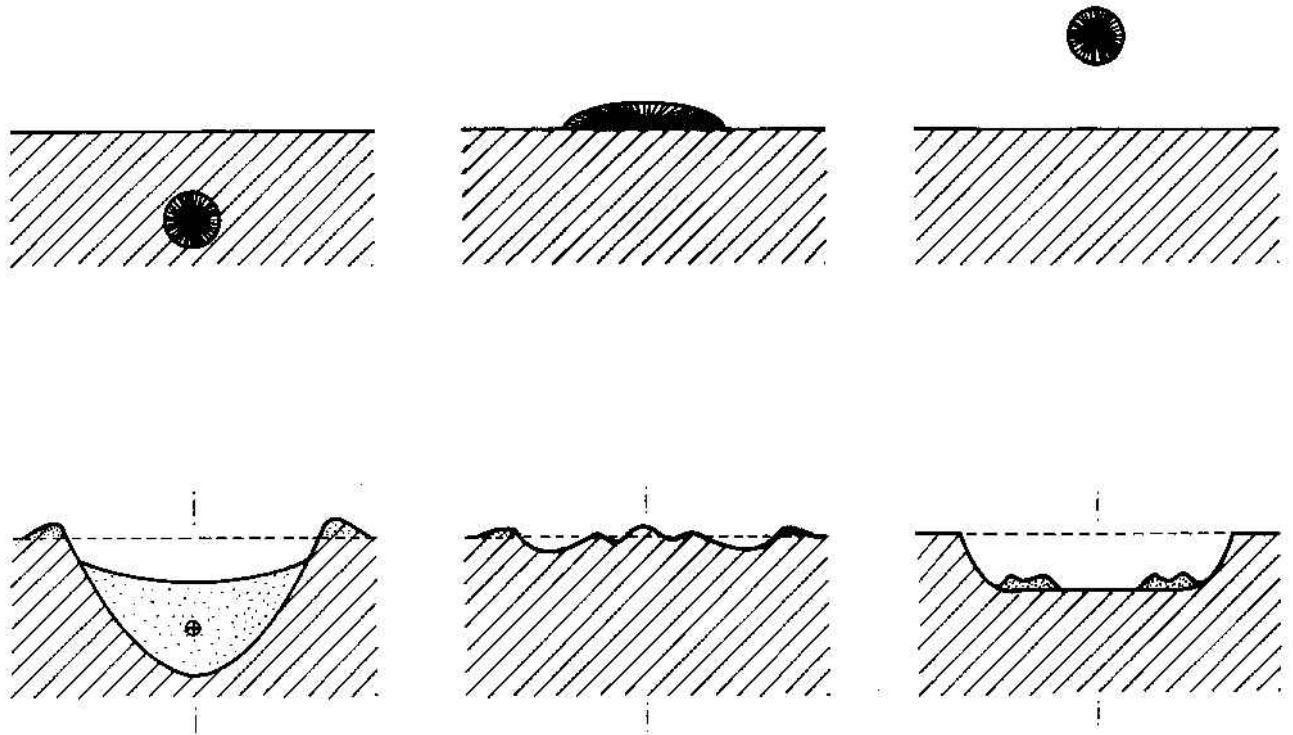


Abb. 6 (C3). Drei kraterbildende Explosionsarten: a) unterirdische, b) Boden- und c) Luftexplosion. Gezeigt sind: Die anfängliche Sprengladung vor der Explosion (oben) und die entsprechenden Kraterausformungen (unten).

a) Unterirdische Explosion. Es entsteht ein parabolischer Krater mit erhöhtem Rand. Durch den unelastischen Boden müssen sich die Stoßwellen von allen Seiten durchschlagen.

b) Bodenexplosion. Ein komplexer Scheibenartiger Krater mit einer Erhöhung in der Mitte ist die Folge. Die Sprengladung grenzt von einer Seite mit der nachgiebigen Luftschicht, die den größten Teil der Stoßwellen übernimmt. Auf die Grundfläche wirkt nur die sich ausbreitende Druckwelle.

c) Kraterbildende Luftexplosion, die bis jetzt in der Natur nicht festgestellt wurde. Die Sprengstoffladung grenzt von allen Seiten mit der nachgiebigen Luft. Die Kraterform einer solchen Explosion war bis dahin unbekannt, - die Energiedichte unserer Sprengladungen reicht für eine Kraterbildung nicht aus. Der Tapanui-Krater ist ein erstes (und bis jetzt auch einziges) Beispiel eines solchen Kraters auf unserem Planeten.

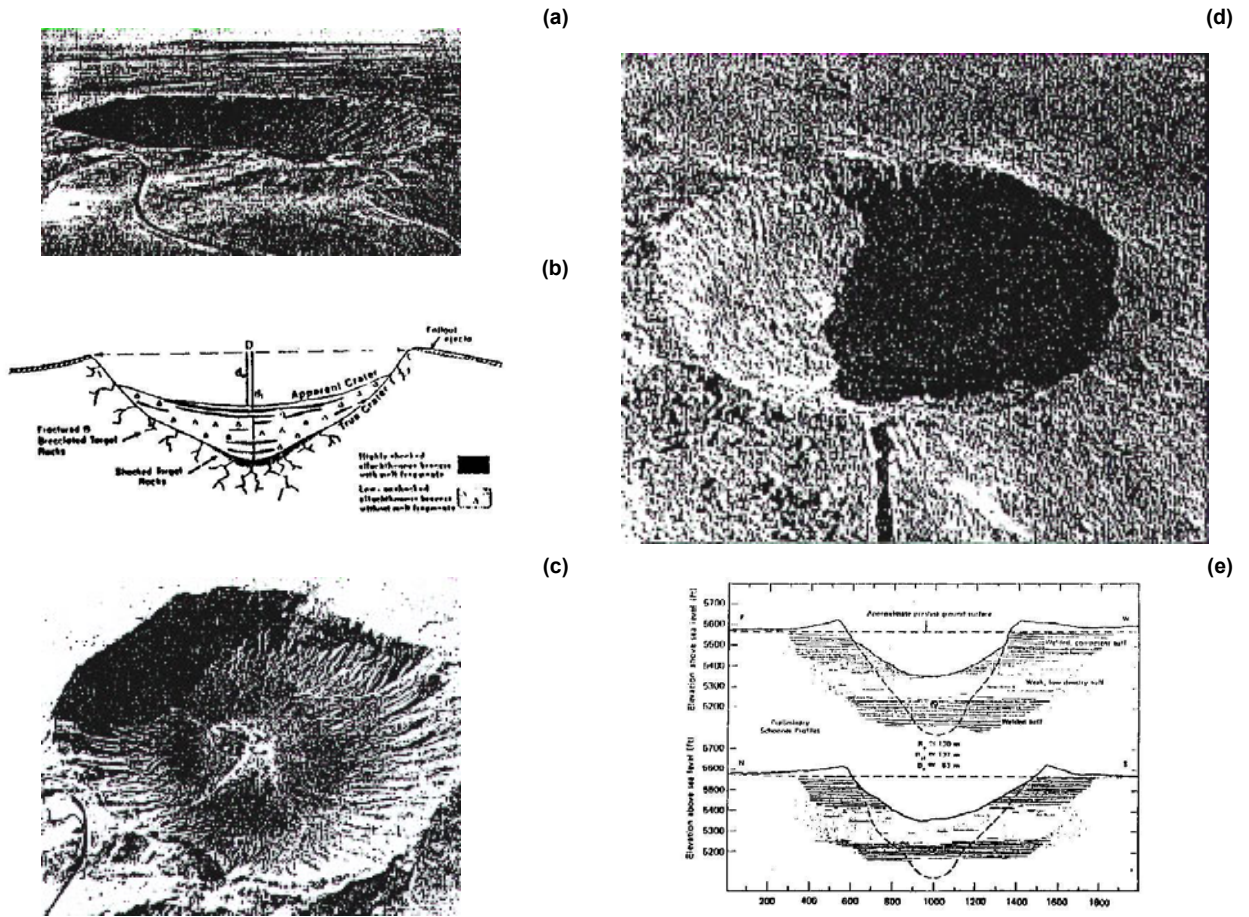


Abb. 7 (C4). Beispiel eines parabolischen, auf natürliche Art durch unterirdische Explosion entstandenen Aufschlagskraters. Ein solcher Krater entsteht beim Einschlag eines harten und schweren Metallmeteoriten, der sich tief in die Erde einbohrt bevor die Explosion durch abgebremste Geschwindigkeit stattfinden kann. Die Bilder zeigen den berühmten (Barringer) Meteoritenkrater aus dem Diablockanjon bei Winslow in Arizona, USA (35 02'N, 111 01'W). Die Größe: (Länge x Breite X Tiefe) ca. 1200 x 1100 x 183 m. Das geschätzte Alter: 25 000 Jahre. Alle Eigenschaften eines Einschlagskraters (Impactkraters) sind hier vorhanden, besonders: (1) deutlicher hochstehender Kragen rund um den Krater, (2) Bruchstücke des zerschellten Metallkörpers in der Mitte des Kraters, (3) die Ost-West-Ausrichtung der Hauptachse des Kraters (die Aufnahmen sind von der S- zu N-Richtung gemacht worden).

(a,b) Luftaufnahmen unter verschiedenen Winkeln.

(c) Schematischer Achsenschnitt eines typischen Kraters in Kristallgestein (vergleiche Artikel von Richard A.F.Grieve, "Terrestrial impact structures", Ann. Rev. Earth Planet. Sci., 1987, 15, S. 247).

(d) Luftaufnahme des Schooner-Kraters. Der 1968 entstandene Schooner-Krater, USA. Dieser Krater ist durch die Detonation einer 35 kt starken 108 Meter tief in Tuffstein vergrabenen Kernspaltungsbombe entstanden. Ein parabolischer künstlich durch eine unterirdische Explosion erzeugter Krater. Die Größe: Radius = 130 m, Tiefe = 63 m. - Aus dem Artikel von Milo D. Nordyke, "Nuclear cratering experiments: United States and Soviet Union", Roddy D.J., Pepin R.O., Merrill R.B., 1977, Verlag, Impact and explosion Cratering, Pergamon Press (New York, USA), S.108-109.

(e) Senkrechte Schnitte (Richtung E-W und N-S) des Kraters.

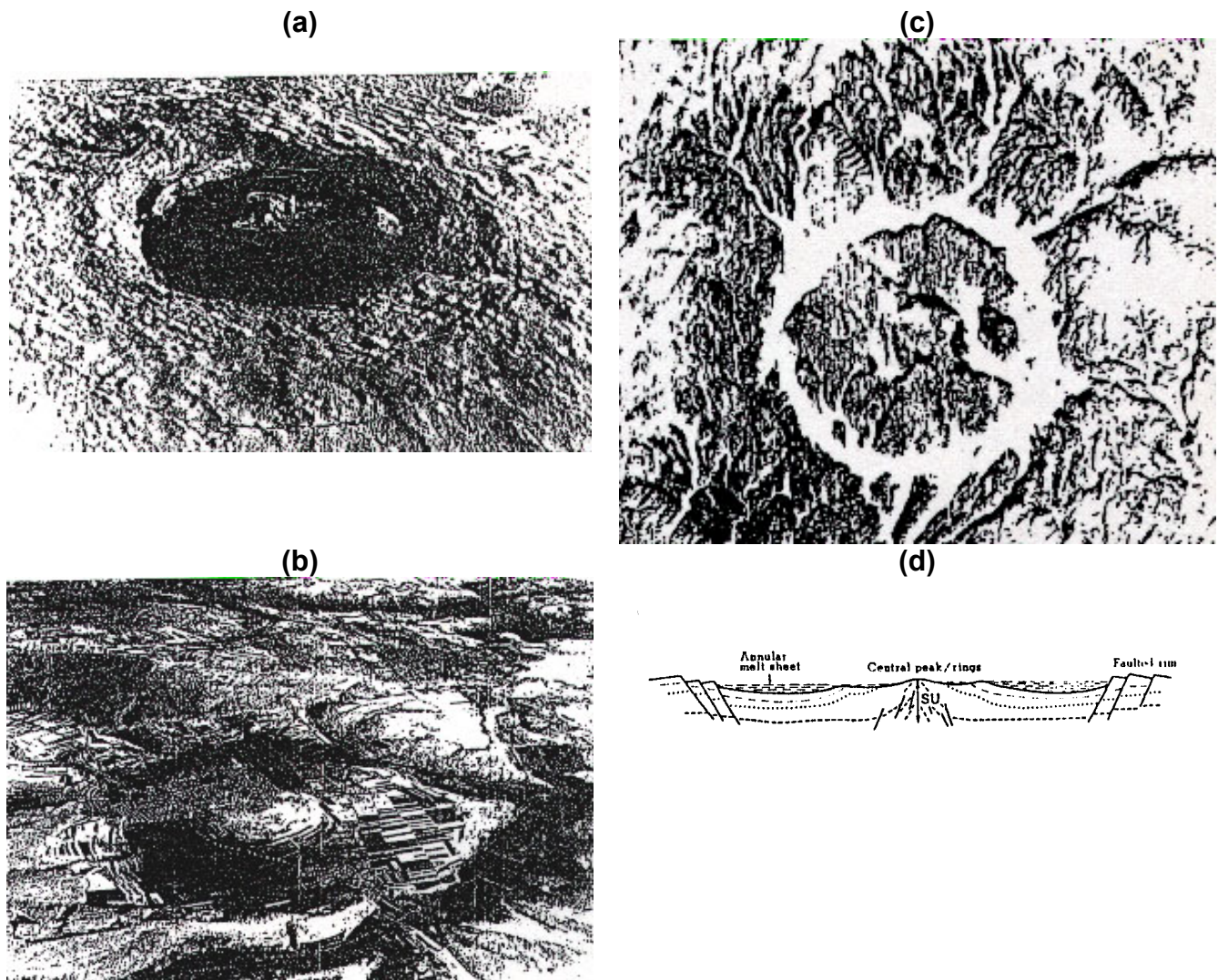


Abb. 8 (C5). Beispiele komplexer infolge von Bodenexplosionen entstandener Tellerkrater. In der Natur treten diese Krater bei Einschlägen von Kometen, d.h. Wolken lockerer Felssubstanzen und Eisbruchstücke auf. Die Explosion folgt auf der Erdoberfläche. Aufgrund der kleinen Dichte und großer Reibungskraft kann die Wolke nicht tief in den Boden eindringen. Die Bilder a) und b) stammen vom Artikel des David J. Roddy, "Tabular comparisons of the Flynn Creek imoact crater, United States, Steinheim impact crater, Germany and Snowball explosion crater, Canada", Roddy D.J., Pepin R.O., Merril R.B., editors, (1977) Impact and Explosion Cratering, Pergamon Press (New York, USA), S. 131-132; Bilder c) und d) wurden dem Artikel von: Richard A.F. Grieve, "Terrestrial impact estructures", Ann. Rev. Earth Planet. Sci., 1987, 15, S. 249.

(a) Snowball-Krater (Kanada) künstlich bei der Detonation einer 500t Halbkugelförmigen Sprengstoffes auf flachem Alluviumboden entstanden. Größe: Breite über 100 Meter, Tiefe ca. 9 Meter. Defence Research Establihm Suffield, Alberta, Kanada.

(b) Der natürlich entstandene Steinheim-Krater in Süddeutschland. Größe: Breite über 4200 Meter und Tiefe ca. 250 Meter. geschätztes Alter: ca. 14.7 Mio Jahre. In der Mitte eine Erhöhung und links das Städtchen Steinheim.

(c) Satellitenfoto (LANDSAT) des Manicouagan-Aufschlagkraters, Quebec, Kanada, im Kristallgestein. Der Durchmesser beträgt ca. 100 Kilometer und das Alter von ca. 210 Mio Jahren.

(d) Der senkrechte Schnitt der Manicouaganformation.

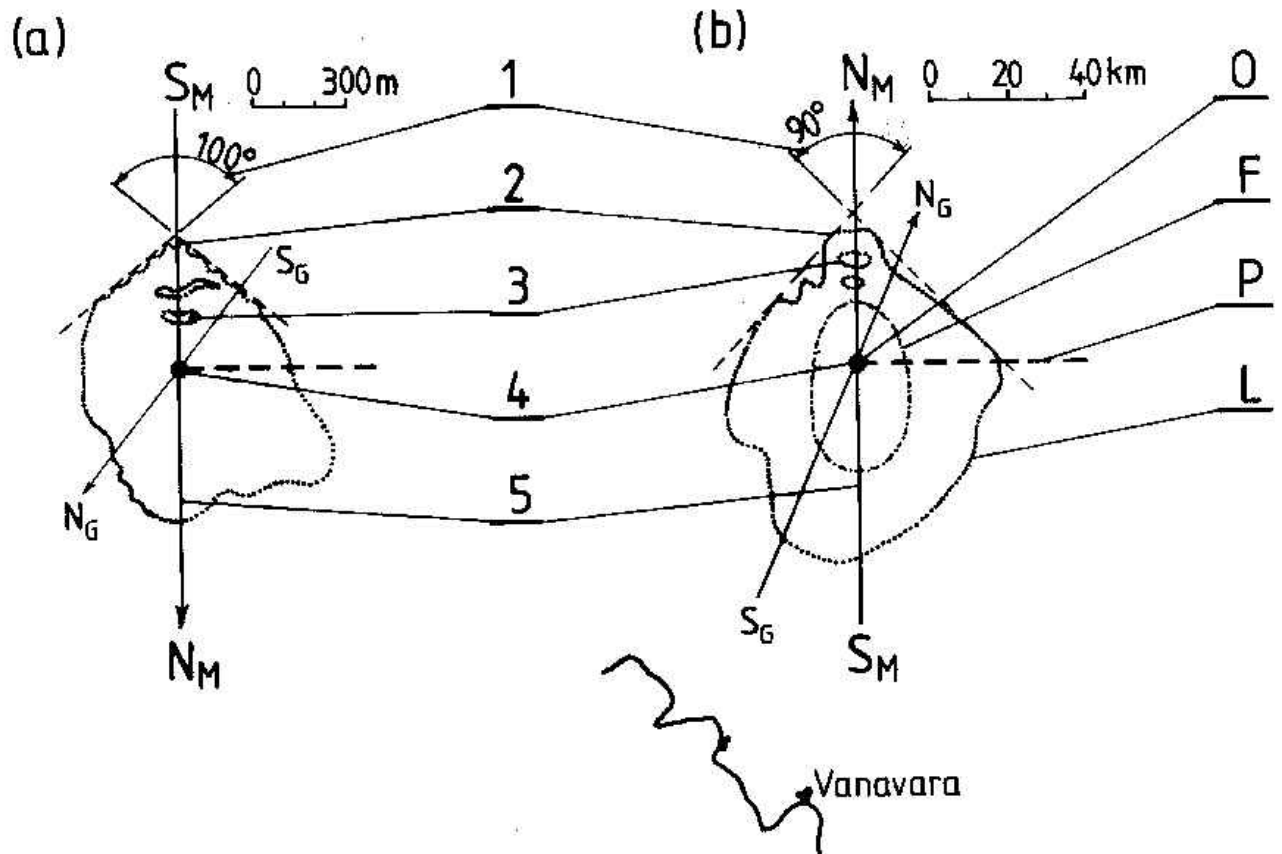


Abb. 9 (C6). Vergleich zwischen der Tapanui- und Tunguska-Zerstörung. Die Ähnlichkeiten äußern sich in: (1) dem Verhältnis zwischen Eingangswinkel der Stoßwellen und der Entfernung des Explosionsortes vom nächsten Magnetpol der Erde (was in Verbindung mit dem Neigungswinkel des explodierenden zigarrenförmigen UFOs steht), (2) der Form des Eingangsgebietes der Stoßwellen, (3) unregelmäßiger Vernichtungsart im Bereich der zusammenbrechenden Stoßwellen (in der Taiga sind die Bäume "stürmisch" durcheinander und im Tapanui-Krater sind es dünenartige Erdaufschüttungen), (4) die Lage des Nullpunktes der Explosion, (5) die Achse der Vernichtungszone liegt auf dem magnetischen Meridian, u.s.w.. Bezeichnungen: SG/NG - geographische Richtungen; SM/NM - magnetische Richtungen, die mit den Hauptachsen der Vernichtungsbereiche übereinstimmen.

(a) Tapanui-Krater (die Lage: 46 04'S und 169 09'E)

(b) Die Zerstörung durch die Tunguska-Explosion (die Lage: 60 55'N und 101 57'E) nach der 1958 angefertigten Karte in [2] S.124, [3] S.102 (diese Karte umfaßt den Bereich der Totalzerstörung der Taiga, während spätere - z.B. von 1961 auch die Gebiete der nichtvollkommenen Zerstörung mitebeziehen). Die unsymmetrische Gestalt liegt mit der hügeligen die Stoßwellen ablenkenden Geländeform zusammen. Bezeichnungen: I - Explosionszentrum, F - Bereich der verbrannten Bäume, P - Fluglinie des zigarrenförmigen Objektes vor der Explosion (nach den Zeugenberichten), L - Bereich der umgerissenen Bäume.



Abb. 10 (C8). Bereich der einheimischen Wälder auf der Südinsel von Neuseeland um das Jahr 1840, in der Ankunftszeit der weißen Ansiedler. Nach: S.E. Masters, J.T. Holloway, P.J. McKelvey, "The National Forest Survey of New Zealand, 1955, Volume I, The Indigenous Forest Resources of New Zealand", (R.E. Owen, Government Printer, Wellington, New Zealand, 1957), S.5. Trotz der günstigen Klima- und Bodenverhältnisse war in der Umgebung des Kraters kein Wald. Die als Grasland war gleichzeitig mit parallel liegenden und angegrauten Baumstämmen ausgelegt.

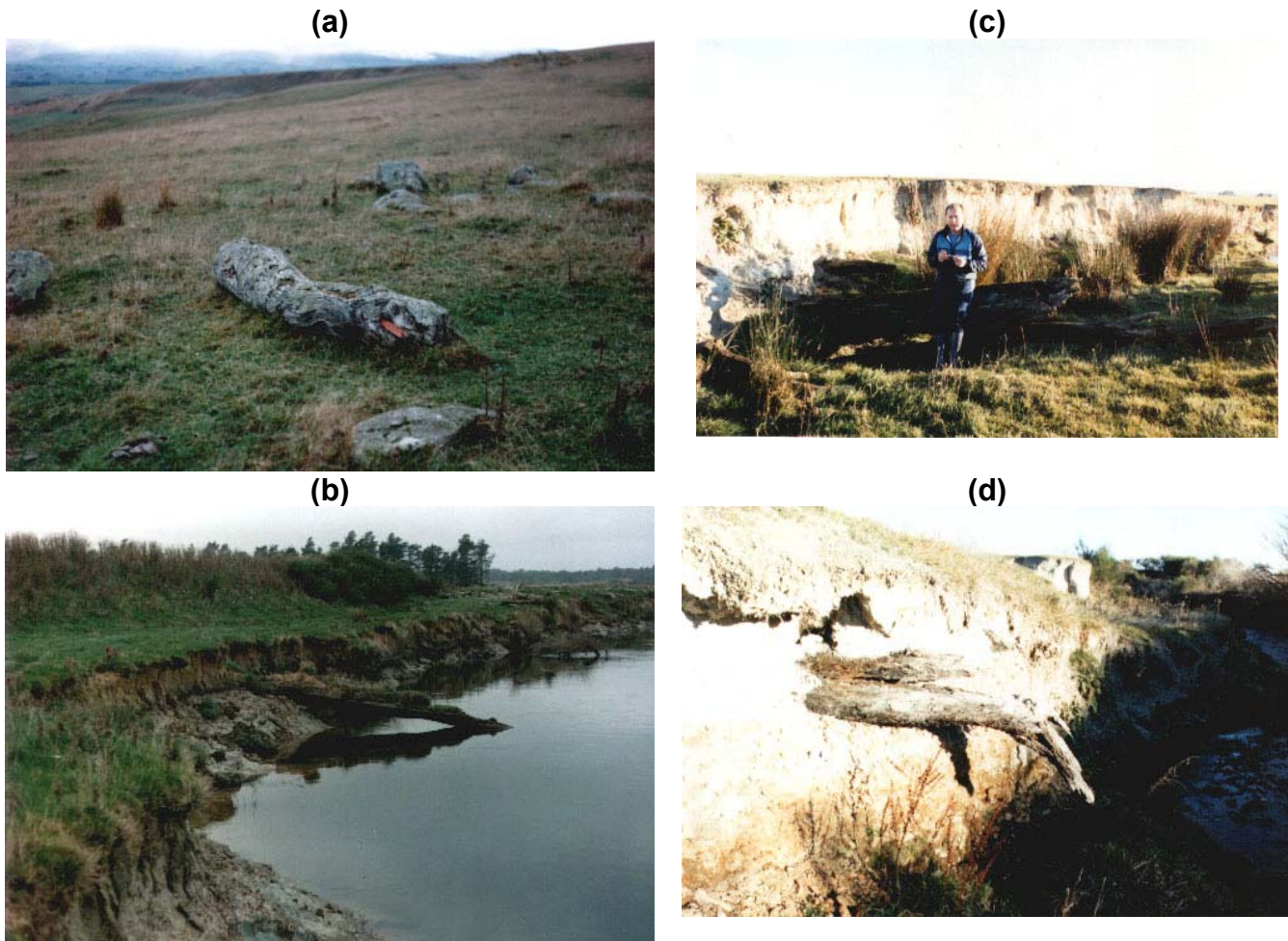


Abb. 11 (C9). Umgerissene und angeholzte Baumstämme durch die Tapanui-Explosion. Die Baumstämme zeigen immer zum Zentrum des Kraters, unabhängig davon, wo die sich befinden. Am Anfang dieses Jahrhunderts war der große Bereich um den Krater voll von dieser Art meistens auch verkohlten Stämmen. Den Berichten nach sah es ähnlich wie in der Tunguska-Gegend in Zentral-Sibirien aus (vergleiche Bild 29). Die ersten weißen Ansiedler dieser Gegend schafften diese herumliegenden Bäume weg um Weideland fürs Vieh zu schaffen. Die älteren Bauern erzählen noch heute, wie schwer die mit harten Sandkörnern farcierten Klötze zu beseitigen waren und wie dabei die Stahlsägen stumpf wurden.

(a) Ein über 800 Jahre alter Klotz eines edlen Toatra-Baumes ist bis heute 200 Meter vom südlichen Rand des Kraters liegeengeblieben. Die Verlängerung zeigt auf den Krater, der auch auf dem Bild zu sehen ist.

(b) Verkohlte Baumreste an der Mataura-Flußmündung, rund 50 Kilometer westlich vom Tapanui-Krater. Aus dem unerspülten Flußufer ragen sie heraus und die Stämme sind zum Krater gerichtet.

(c,d) Bäume am kleinen Black Gully Creek- Fluß ungefähr 20 Kilometer nördlich vom Tapanui-Krater, genau in der Mitte zwischen den Städtchen Tapanui und Heriot. Die Klötze stecken im sandigen Ufer und sind zum Krater gerichtet. Selbstgemachte Bilder.



Abb. 12 (C10). Zwei Bilder des gleichen Tornados. Diese Fotos wurden von der Farmersfrau Diane Chittock aus Waikoikoi den 19. Dezember 1969 um 17:15 h gemacht. Das Wirbelsturm war genau über dem Krater Tapanui und verschwand, nachdem der Wind ihn ein paar Kilometer nach Osten verschob. Tornadas sind in diesem Teil Neuseelands (außerhalb des Kraters) unbekannt und sogar die ältesten Einwohner können sich an keine erinnern. Über dem Tapanui-Krater wurden aber in den letzten Jahrzehnten einige kurzdauernde gesehen, sie verschwanden aber schnell nachdem sie sich aus dem Bereich des Kraters entfernt haben. Die ungewöhnlichen atmosphärischen Ereignisse kommen von der turbulenten Magnetisierung des Bodens, die in Verbindung mit den elektrisch geladenen Wolken den Dynamoeffekt erzeugt. Eine zweite Anomalie sind die oft in der Nähe des Kraters vorkommenden gardinenartigen elektrischen Entladungen.

(Oben) Genau über dem Krater wird der Trichter des Tornados aufgebaut.

(Unten) der Vollkommen aufgebaute Wirbelsturm wird vom Wind nach Osten getragen.

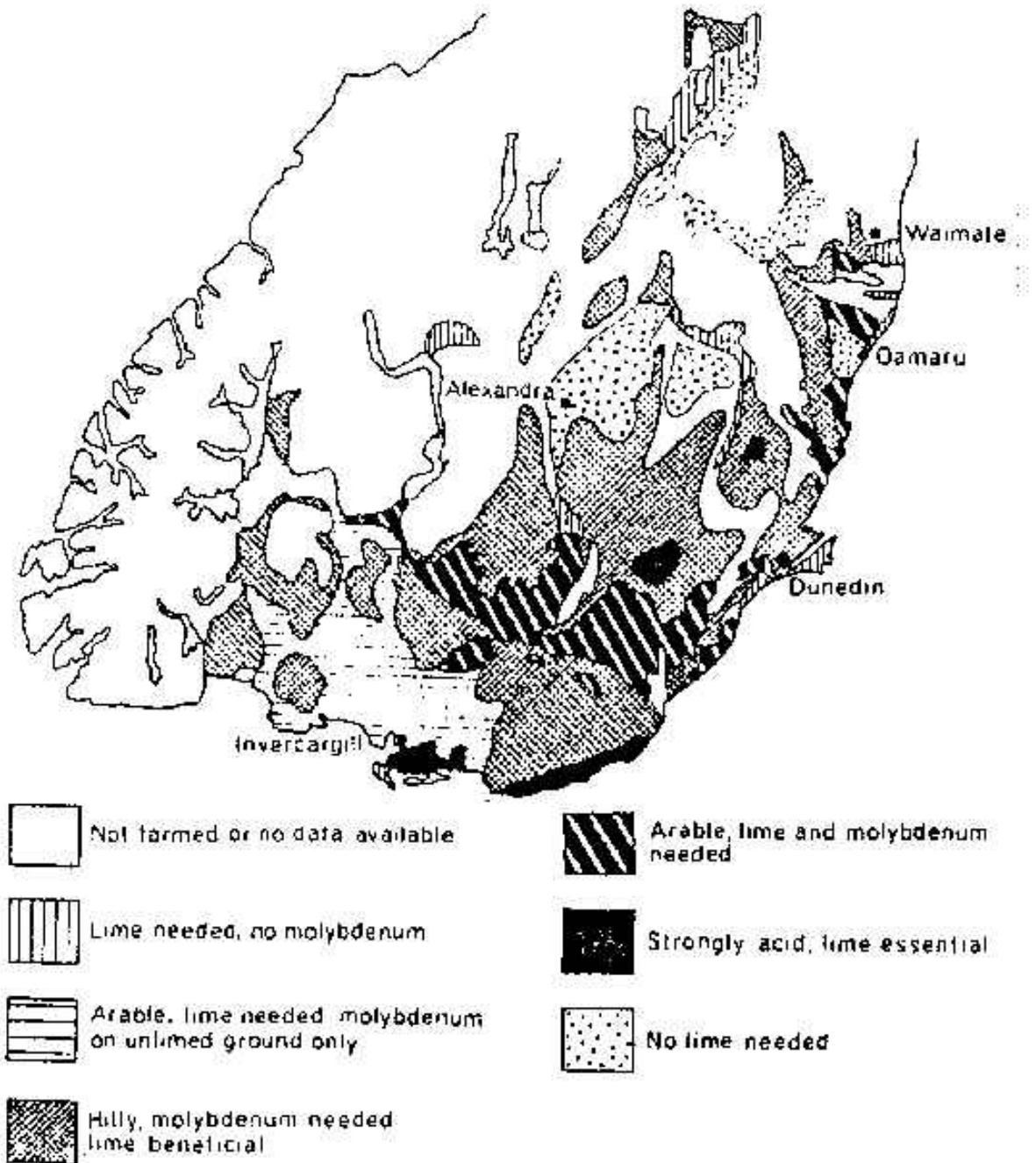


Abb. 13 (C11). Eine von vielen in Neuseeland publizierte Karten mit den südlichen Gebieten. Es fehlen einige wichtige Spurenelemente im Boden in der Nähe des Kraters. Es werden Molybdän- und Kalkmangel (molybdenum, lime) angegeben. Diese Gegend ist auch durch ihren überdurchschnittlichen Selen- und Jodmangel bekannt. Auf der Karte ist auch deutlich zu sehen, daß nur die Umgebung des Tapanui-Kraters diesen Mangel an Spurenelementen aufweist, was zum Krater hin immer stärker wird.

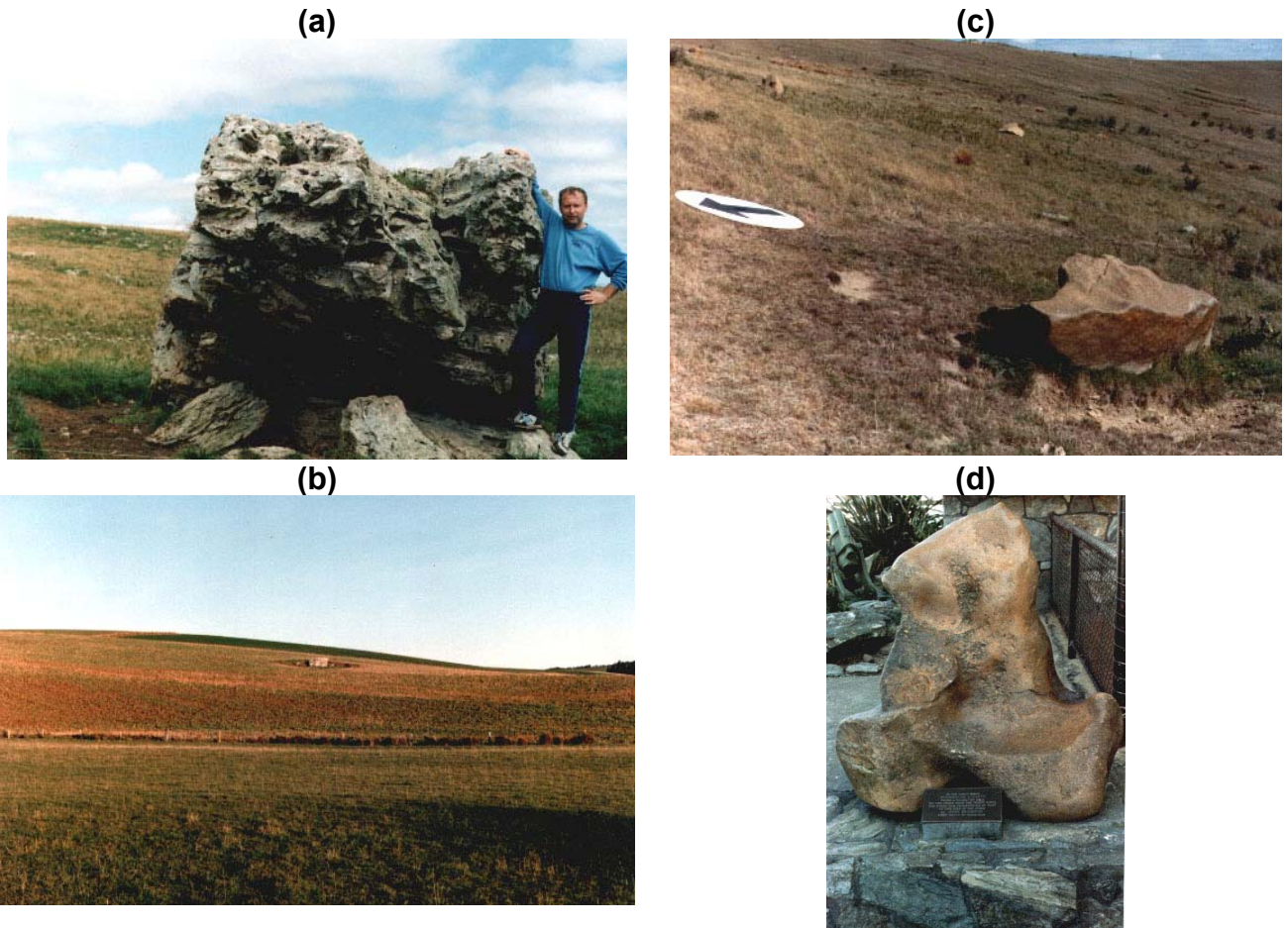


Abb. 14 (C13). Beispiele einiger Keramiksteine (engl."china stones"; etwa dt. auch Porzellanstein) die auf der Linie C (Bild 3) zu finden sind. Diese Steine sind aus großen Brocken des örtlichen Erd- Sand- und Tonbodens entstanden, die durch die Wucht der Explosion in die Luft geschleudert wurden. Der enorme Druck hat ihnen eine aerodynamische Form gegeben und die Hitze eine glasige, teilweise verkohlte Oberfläche. Die Keramiksteine sind entlang der östlichen Grenze des zerstörten Gebietes (an der westlichen Grenze sind die feinen "Trinitite" angehäuft - siehe Bild 3), was auch mit der hügeligen Bodengestaltung der Kratergegend zusammenhängen kann. Die aerodynamische Form der Steine nimmt mit der Entfernung vom Krater zu.

(a) Ein Großer glasierter Stein am westlichen Rand des Kraters. Längliche offene Stellen im Stein machen die eingeschlossenen Baumstücke deutlich und an der Oberfläche ist eingeschmolzener Rauch. Sein Flug in der glühenden Luft war zu kurz und dadurch auch konnte die Oberfläche nicht die schöne aerodynamische Form bekommen. An der Oberfläche sind viele scharfe Kanten und Falten.

(b) Keramischer Stein bei Black Gully Creek (siehe auch Bild 11). Wie bei vielen der Steine, ist auch hier ein kleiner Einschlagskrater zu sehen. Die unsymetrische Form des Kraters ist ein Beweis für seinen Flug aus der Richtung des Tapanui-Kraters.

(c) Ein mehrere Tonnen schwerer Keramikstein auf dem Weideland des Herrn Gerhard Eckhoff aus Coal Creek bei Roxburg. Der Stein wurde von einer UFU-Besatzung am Hang zwei Meter höher gesetzt. Ein Flugobjekt Klasse K6 hinterließ daneben seine Spuren in Form eines ausgebrannten Ringes, sichtbar auf dem Foto.

(d) Das schönste Prachtstück der Keramiksteine vor dem Rathaus in Roxburgh. Auf einem Schild ist zu lesen, daß oben ursprünglich eine Tasche voll Gold war. Dieser Stein mußte mindestens 50 Kilometer durchfliegen um hier anzukommen, er hat auch eine schöne aerodynamische Form.

Abb. 15. Einige Beispiele der organischen Teile aus dem Inneren der Keramiksteine. Eine so frisch erhaltene Substanz in Keramiksteinen kann nur von einer Bodenexplosion stammen, (keine andere Möglichkeit gibt es dafür).

(Oben) Ein durchgebrochener Keramikstein mit Blattresten. Zum Vergleich wurden dabei frische Blätter des in der Nähe wachsenden Broad Leaf oder Cornacea Baumes gelegt (Griselinia Littoralis). ES ist wie ein Spiegelbild.

(Unten) Ein geöffneter Keramikstein mit großem Stück Holz aus dem Inneren (das beim Öffnen noch ganz feucht war).



Abb. 16 (C14, C15). In der Umgebung des Tapanui-Kraters gefundene magnetisierte Eisenstücke, die wie von einer Konstruktion oder von Instrumenten stammende Teile aussehen. Die Ränder sind abgerundet von der Hitze der Explosion. Um ihre Größe besser zu verdeutlichen, wurde daneben eine Münze von 31 mm Durchmesser gelegt.

C15 (Oben) Ein Stück aus rostfreiem Stahl, das wie ein Teil vom medizinischen Instrument aussieht (derartiges Stahl scheint nicht in der Natur aufzutreten). Es wurde am Berghang Remakables bei Queenstown gefunden und befindet sich in der geologischen Sammlung der Otago-Universität.

C14 (Unten) Magnetisiertes Metallstück aus der Umgebung des Tapanui-Kraters. Wie aus der Analyse hervorgeht, besteht es zu 60% aus Silikon, zu 30% aus Eisen und zu 10% aus Aluminium (Es scheint erwähnenswert, daß in der Natur Aluminium in Reinform nicht vorkommt). In Anbetracht seiner geschmolzenen Oberfläche, seiner aerodynamischen Formgebung, seines druckverdichteten inneren Aufbaus, seines "wilden" magnetischen Charakters und seiner ungewöhnlichen Zusammensetzung sei der Schluß erlaubt, daß dieses Metallstück höchstwahrscheinlich aus Trümmerteilen eines Raumschiffs stammt, welche - durchmischt mit örtlicher Erde, druckverdichtet und oberflächengeglättet - während dieser Explosion magnetisiert wurden.

(Das abgebildete Stück ist Teil der Beweisstücksammlung des Verfassers; ein nahezu gleichartige Probe befindet sich im Besitz von Herrn Ken Goldfinch, 26 Lothian Street, Maori Hill, Dunedin, Neuseeland).

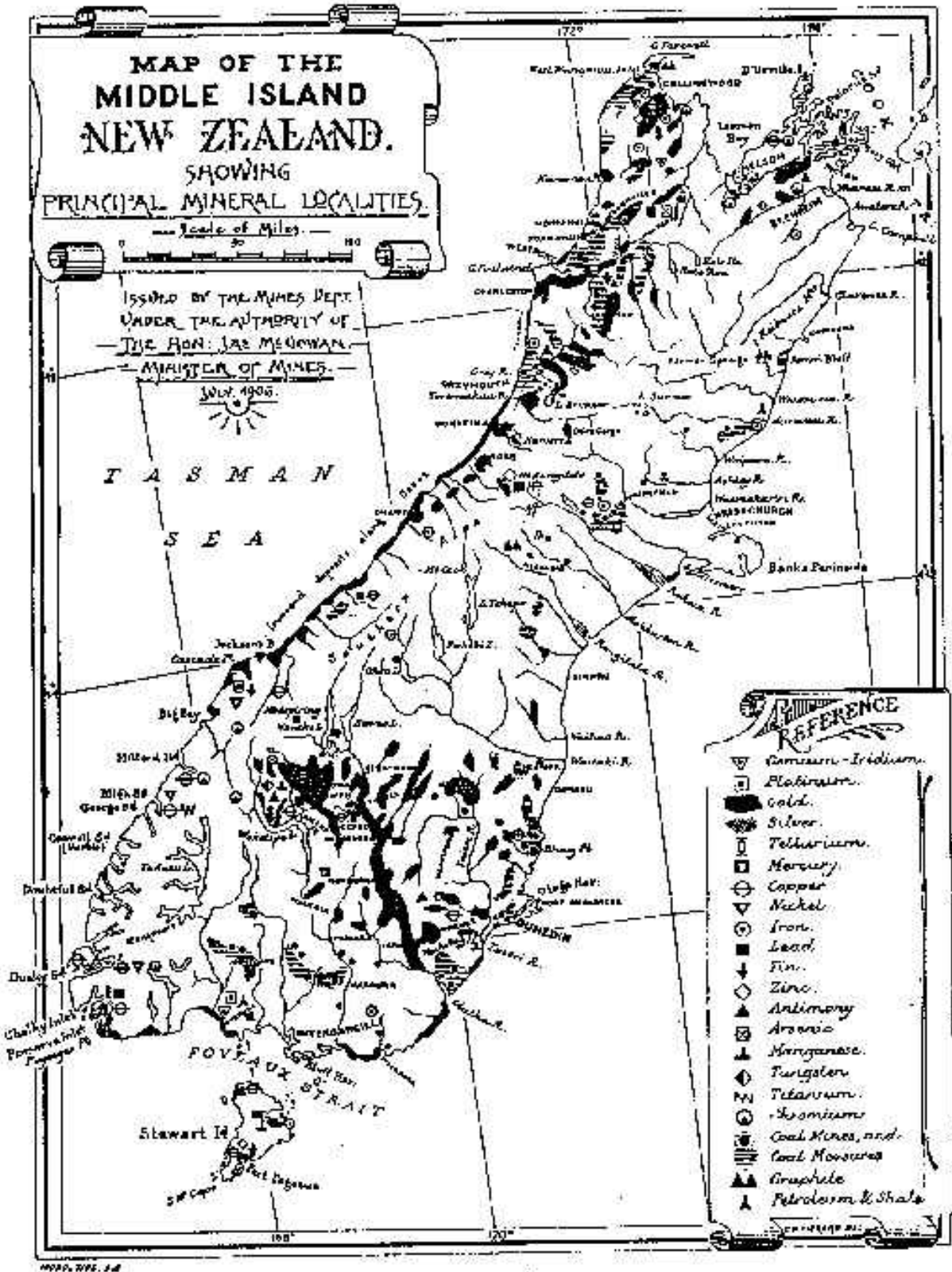


Abb. 17 (C12). Lokalisierung der oberflächlichen Goldlager auf der Südinsel von Neuseeland. In der Nähe des Tapanui-Kraters ist das meiste Gold. Die lang andauernden Erschütterungen und Vibrationen bei der Explosion hoben das schwere Gold aus der Tiefe an die Oberfläche. Diese Karte stammt aus dem Buch von Gordon Eil, "Gold Rush Country of New Zealand", The Bush Press, Auckland, New Zealand, 1987, ISBN 0-908608-46-2, S.6.

Direction of the development of working mediums							
Circulation of magnetic field force lines	3	3. Time 2. Self-mobility 1. Magnetic interactions	7	Time vehicle (around 2000)	7	7	Beginning of the teleparallel era
	2	2. Self-mobility (i.e. mirror reflection of inertia) 1. Magn. interact.	Telekinetic motor (about 2036)	Teleportation vehicle (around 2200)	7	7	
	1	1. Forces of magnetic interactions	Electric motor 1836	Magnocraft (before 2036)	Pulsatory motor (about 2040)	Star-shaped space ship (about 2140)	
Circulation of mass	3	3. Internal energy (i.e. heat, ionization) 2. Inertia 1. Pressure	Steam engine 1769	Jet propulsion 1939	Internal combustion engine 1867	Space rocket 1942	End of the utilization of untamed energy the present level of propulsion development End of the physical dislocation of masses in space
	2	2. Inertia 1. Pressure	Pneumatic motor 1800	Hovercraft 1969	Newcoman's atmospheric engine 1712	Airscrew 1903	
	1	1. Pressure	Windmill 1291	Sail 1390	Vlad's box within aneroid (formerly used to operate clocks) 1860	Balloon 1803	
Circulation of force	3	3. Elasticity 2. Inertia 1. Force	Box-inertia drill	Catapult	Spring	Ball	Direction of the development of propulsion devices
	2	2. Inertia 1. Force	Potter's wheel	Battering ram	Flywheel	Centrifugal sifting	
	1	1. Force	Crack	Rafting pole	Drum treadmill	Wheel	
Type	Energy carrier	Kind of device	Motor ₁ (produces a relative motion of one part of a machine towards another)	Propulsor ₁ (produces an absolute motion of the complete vehicle within the surrounding medium)	Motor ₂	Propulsor ₂	Direction of the development of propulsion devices
Characteristics of the working medium used	Description of propulsion devices	Level of perfection of the device	First motor-propulsor pair (energy transferer constructed separately from working space)		Second motor-propulsor pair (energy transferer and working space occupying the same volume)		

Abb. 18. Die Periodentabelle für Antriebssysteme. In Anlehnung an die Mendelejewsche Elementetabelle beschreibt sie verschiedene Antriebssysteme. Sie führt entlang der Vertikalen (Reihen) Erscheinungen und Arbeitsmedien auf, wie sie beim Betrieb aufeinanderfolgender Generationen von Antriebsvorrichtungen verwendet wurden bzw. werden. Die Horizontale (Spalten) legt die periodische Wiederkehr im Betrieb derselben offen. Die perforierte Linie zeigt den gegenwärtig erreichten Stand in der Entwicklung von Antriebsapparaturen. Die Freiräume stehen für noch zu erfindendes Gerät. Aus ihrer Reihen- und Spaltenzuordnung lassen sich Arbeitsmedium, die in Frage kommende Erscheinungsart und das Resultat nach Inbetriebnahme der Vorrichtung ablesen. Aus der Tabelle geht hervor, da unsere Zivilisation noch vor dem Jahr 2036 die Entwicklung einer völlig neuen und grundlegenden Art von Flugfahrzeug, des "Magnocraft", erwarten darf, welches in den folgenden Abbildungen (19 bis 27) gezeigt ist.

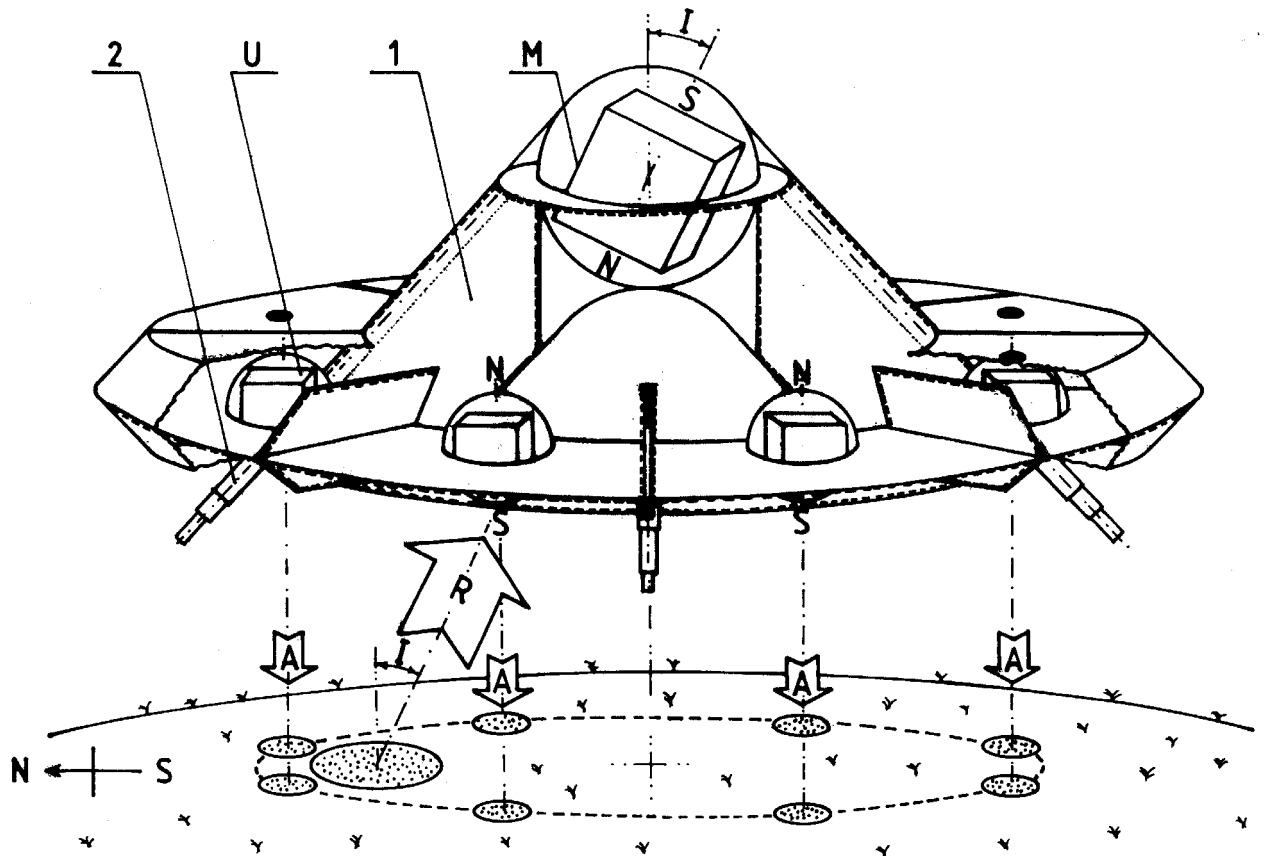


Abb. 19 (F2a). Der Grundbauplan und Betrieb des Magnocrafts - dargestellt am Beispiel des kleinsten Typs (K3) dieses Fahrzeugs. Die magnetische N-S-Polung der Oszillationskammer des Fahrzeugs bewirkt die Herstellung einer Abstoßkraft R im Haupttriebwerk durch die Wechselwirkung seiner Leistungsabgabe mit dem umgebenden Magnetfeld (dem irdischen, dem der Sonne oder Galaxie). Gleichzeitig ziehen die acht ($n=8$) Nebentriebwerke (U) das umgebende Magnetfeld an, womit sie stabilisierende Kräfte (A) erzeugen. Flugbereitschaft und Manövrierfähigkeit des Magnocrafts sind durch Kombination folgender drei Funktionen gegeben: 1. eine Änderung der Beziehung zwischen den Kräften R und A , was entweder Aufstieg, Schwebезustand oder Abstieg des Raumfahrzeugs bewirkt; 2. eine Änderung im Neigungswinkel I der Magnetachse des mittleren Triebwerks, was den Horizontalflug in S-N- oder N-S-Richtung ermöglicht; 3. ein Rotieren des Magnetfelds um die Außenhülle des Fahrzeugs, das das magnetische Gegenstück zum 'Magnus-Effekt' auslöst und so das Magnocraft auf O-W- bzw. W-O-Kurs bringt. Das An- und Abschalten einer dieser Vorgänge verursacht das magnetische, abrupte Flugverhalten des Raumschiffs, verdeutlicht durch seinen geradlinigen Flugkurs und unvermittelte, kurvenlose Richtungsänderung (ähnlich dem Libellenflug). In dieser Skizze ist die vordere Außenverschalung des Kragenrings zur besseren Verdeutlichung der Position der Nebentriebwerke abgenommen (im Vgl. zum Fahrzeug in Abb.3). Die aus magnetreflexivem Material hergestellten Kanten des Mantels sind mit einer perforierten Linie dargestellt. Die Wellenlinie markiert Schnittstellen in der magnetfelddurchlässigen Außenhülle. Während des Normalflugs ist das Magnocraft mit seiner Bodenfläche stets rechtwinklig zum örtlichen Verlauf der Magnetfeldlinien der Umgebung ausgerichtet. Das gezeigte Fahrzeug jedoch setzt gerade zur Landung auf ebenem Grund an, wobei seine Unterseite sich zum Boden parallel verhält; die Standbeine (2) sind ausgefahren. Wie die Zeichnung zeigt, senkt sich - wie durch die Strahlen eines Mikrowellenherds - während des Landeanflugs durch den gewaltigen Magnetfeldausstoß der Fahrzeugtriebwerke ein Ring in den Boden. Im Falle eines Magnocrafts vom Typ K3 ist der Nominaldurchmesser $d = D/\sqrt{2} = 3.1$ m.

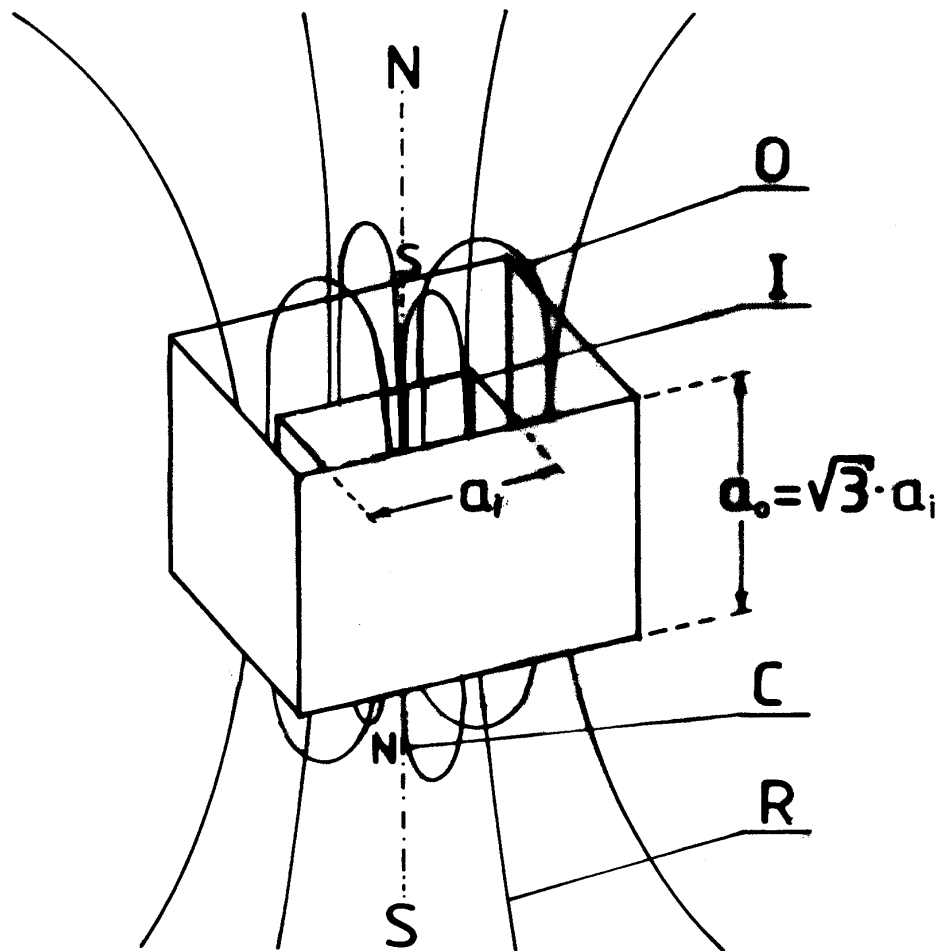


Abb. 20 (F2c). Eine einfache Anordnung zweier Schwingkammern mit Namen "Zwillingskammer-Kapsel" - der Felderzeuger in jedem Magnocraft-Triebwerk. Sie besteht aus zwei gegenpoligen, ineinander verschachtelten Kammern. Da die innerhalb der äußeren (O) aufgehängte innere Kammer (I) frei schwebend beweglich sein muß, müssen die Kantenlängen beider Oszillationskammern (Schwingkammern) der Gleichung $a_o = a_i \cdot 3$ genügen (vgl. auch Abb. 28). Der an die Umgebung abgegebene, resultierende Magnetfluß R aus dieser Konstruktion kann als Unterschied zwischen den Ausströmungen der beiden entgegengesetzt gepolten Kammern beschrieben werden. Die Zwillingskammer-Kapsel gestattet eine lückenlose Steuerung aller Verhaltenseigenschaften des erzeugten Magnetfelds. Die Steuerung zielt auf die folgenden Eigenschaften der Magnetflußabgabe R (Schub):

1. Feldstärke (Gleitsteuerung zwischen 0 und Maximum);
2. Pulsfrequenz;
3. Verhältnis zwischen der Amplitude der Feldschwingung und seiner konstanten Komponente (vgl. $\Delta F/F_o$ in Abb. 32c);
4. Feldcharakter (konstant, in Schwingung, alternierend);
5. Zeitvarianten (linear, sinusoid, pulsschlagartig);
6. Polarität (je nach vorherrschender N- bzw. S-Polung der Vorrichtung).

Legende der verwendeten Symbole: O - äußere Kammer; I - innere Kammer; C - in der Kapsel eingeschlossener Kraftfeldkreislauf; R - resultierende Kraftfeldabgabe (Ausströmungsdifferenz) aus der Kapsel an die Umgebung.

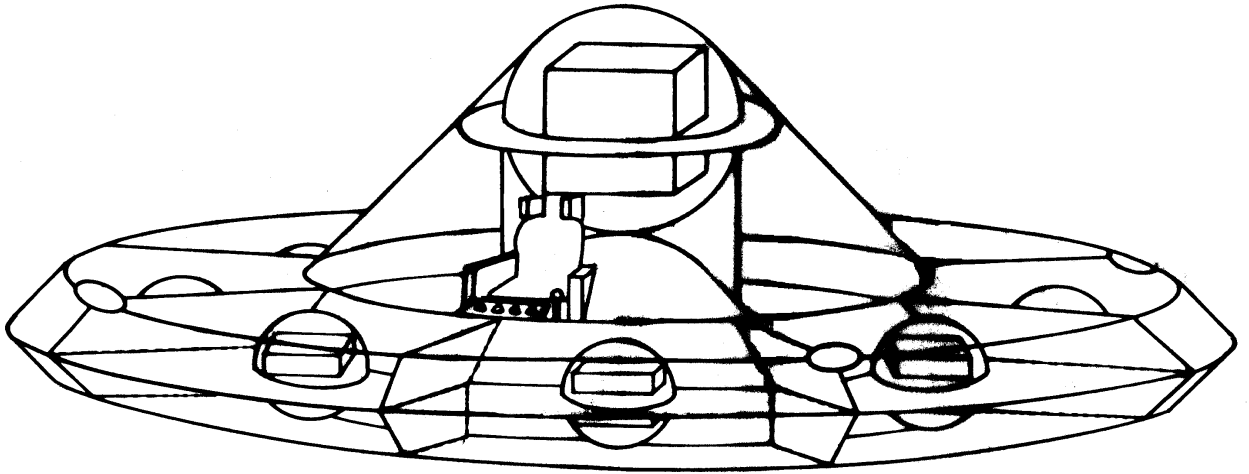


Abb. 21 (F2b). Das Erscheinungsbild eines Magnocrafts vom Typ K3. Dieses Raumschiff erinnert an eine umgekehrte Untertasse. In seiner Mitte befindet sich ein einziger Hauptantrieb zum Anheben des Fahrzeugs, während au en herum acht Stabilisatoren-Triebwerke eingelassen sind. Zwischen diesen Hebe- und Stabilhaltetriebwerken finden wir den ringförmigen Mannschaftsraum, in dessen Innern ein Pilotensitz zu erkennen ist. Im allgemeinen sind Gestalt und Konturen dieses Fahrzeugs durch eine aus Betriebsbedingungen und Normen abgeleitete Reihe mathematischer Gleichungen streng umrissen. Nach diesen Gleichungen ist der äußere Durchmesser eines Magnocrafts mit dem Typenfaktor $K=3$ (d.h. da dessen Höhe H in seinem Durchmesser D dreimal enthalten ist: $K=D/H=3$) gleichbedeutend $D=0.5486 \cdot 2K=4.39$ [m]. Die Außenhülle des Fahrzeugs besteht aus spiegelartigen Materialien mit regelbarer Durchsichtigkeit und Reflexionsvermögen gegenüber Licht. Wenn also die Besatzung die Außenwand gänzlich durchsichtig macht, wird dem außenstehenden Betrachter die innere Ordnung (z.B. Triebwerke, Raumaufteilung etc.) sichtbar. In obiger Darstellung sind sieben kugelförmige, am horizontalen Kragenrand befestigte Triebwerke (aus einer Gesamtzahl von $n=8$ in der K3-Version benutzten Antrieben) durch die transparente Hülle zu sehen. Innerhalb eines jeden Triebwerks ist eine superleistungsstarke, vibrierende Magnetfeldquelle in Form einer würfelförmigen Oszillationskammer mitgeführt. Acht senkrechte Trennwände unterteilen den Kragenring des Fahrzeugs in acht magnetisch voneinander gesonderte Kammern, von welchen jede ein Stabilisiertriebwerk beherbergt. Ein mittlerer, horizontaler Trennring aus magnetisch undurchlässigem Material im Kragenring hält in jedem Triebwerk die beiden Magnetpole (N und S) auseinander und zwingt dadurch das fahrzeugeigene Magnetfeld zum Kreislauf durch die Umgebung.

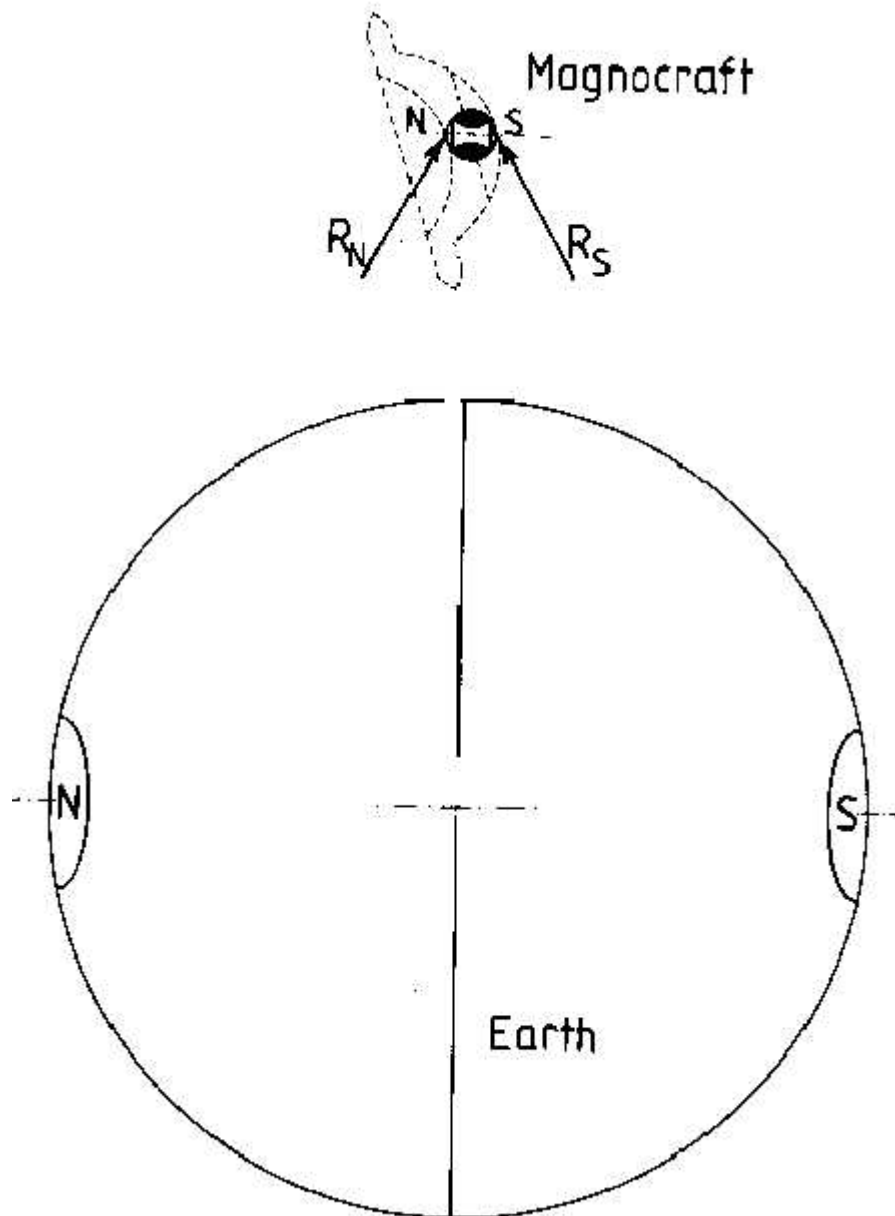


Abb. 22. Die Ausrichtung des Magnocraftschiffes während des Fluges. Durch die entsprechende Ausrichtung soll eine optimale Wechselwirkung zwischen dem Magnetfeld der Triebwerke und der Umgebung erreicht werden. Die Basis der einzelnen Schiffe muß deswegen möglichst senkrecht zu den äußeren Magnetlinien eingestellt werden (d.h. der Erde, Planeten, Sonne oder Galaxis). Diese Einstellung verursacht die einmalige, dreieckige Form des Zerstörungsgebietes bei einer Explosion, wobei die Achse auf die magnetischen Pole zeigt. Beim Flug über dem magnetischen Äquator der Erde wird also die Achse des Hauptantriebes waagrecht stehen und seine magnetischen Pole werden zu den gleichen magnetischen Polen der Erde ausgerichtet sein. Dadurch entstehen Abstoßungskräfte R_N und R_S und ihre Resultierende wirkt als Tragkraft. Das Magnetfeld der Triebwerke ist im Vergleich mit dem Magnetfeld der Umgebung sehr stark und verursacht das Entstehen einer großen magnetischen Blase mit der Größe, die mit den Planetengrößen vergleichbar ist. Trotz ihrer verhältnismäßig kleiner physikalischen Größe können die magnocraftähnlichen Schiffe ein sehr weit reichendes Feld erzeugen, wie das auf dem Bild zu sehen ist.

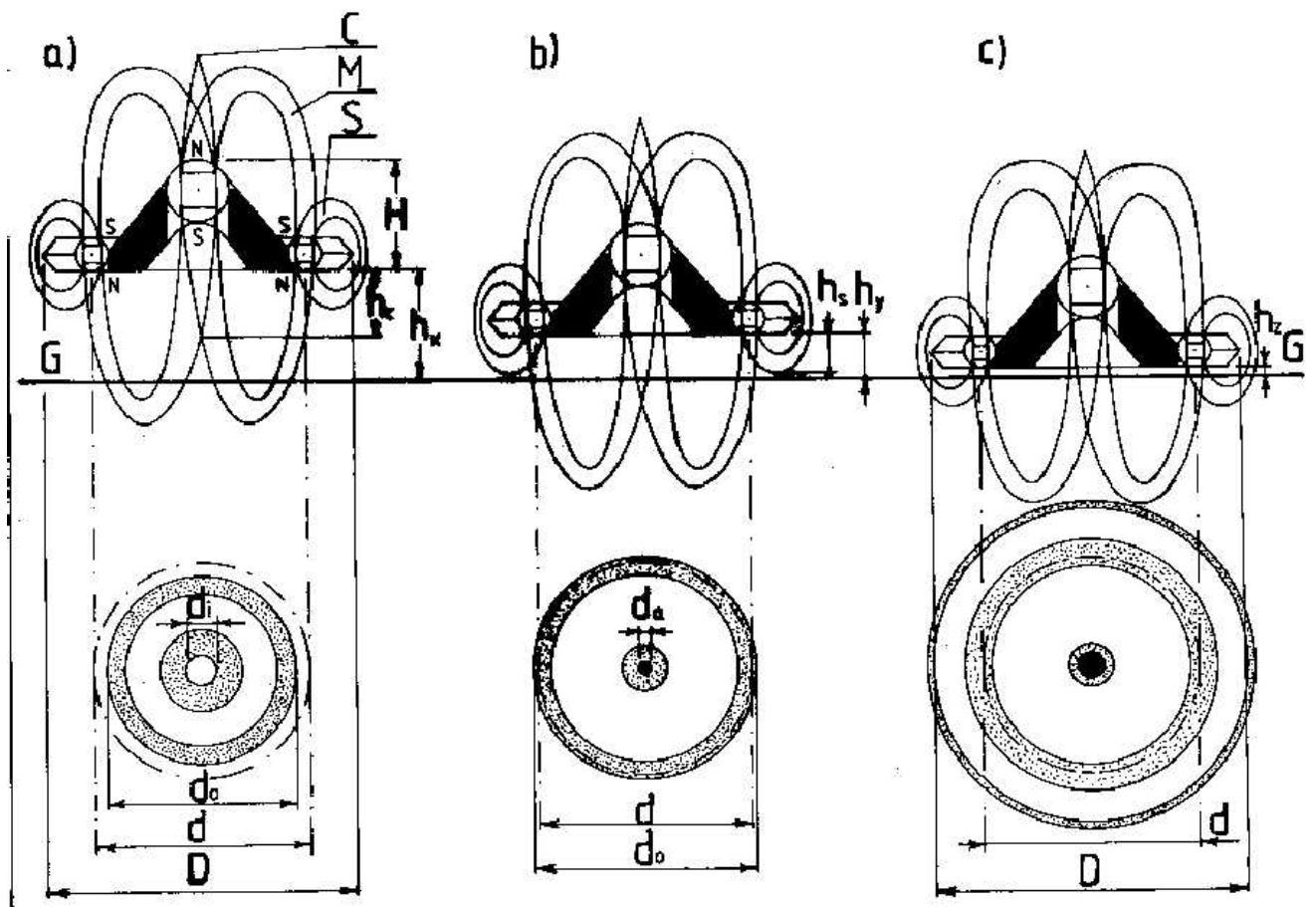


Abb. 23. Die Brandspuren und die Höhe des schwebenden UFOs. Die Magnetfeldlinien des Schiffes formen ellipsenförmige Schleifen - siehe Bild a). Ein schwebendes Flugobjekt erzeugt also bei verschiedenen Höhen verschiedene Spuren. Ein Schiff, das unter der kritischen Höhe "hc" (es ist die Höhe, bei der sich die Magnetschleifen des Haupttriebwerkes konzentrisch teilen) auf der Höhe h_y schwebt, erzeugt Spuren wie in b) auf der Zeichnung. Es ist ein großer Kreis mit einer runden Brandspur in der Mitte. Das Verhältnis zwischen dem Nennwert "d" des Schiffes und der Größe des Brandringes wird durch die Gleichung $d = d_o - d_a$ bestimmt. Ist die Schwebhöhe größer als "hc" Höhe, zum Beispiel " h_x " aber kleiner als "ht" ("ht" entspricht dem Bereich der Magnetschleifen, d.h. ich größter Entfernung vom Schiff) hinterläßt das Schiff eine Spur wie in Bild c). Diesmal sind es zwei konzentrische Ringe. In diesem Fall gilt die Formel: $d = d_o + d_i$. Befindet sich das Schiff in einer größeren als "ht" Höhe, dann hinterläßt es keine Brandspuren obwohl das Wirbelfeld der Magnetschleifen in der Luft Strudel erzeugt und dadurch das Zerknicken und konzentrisches Auslegen der Gräser verursacht.

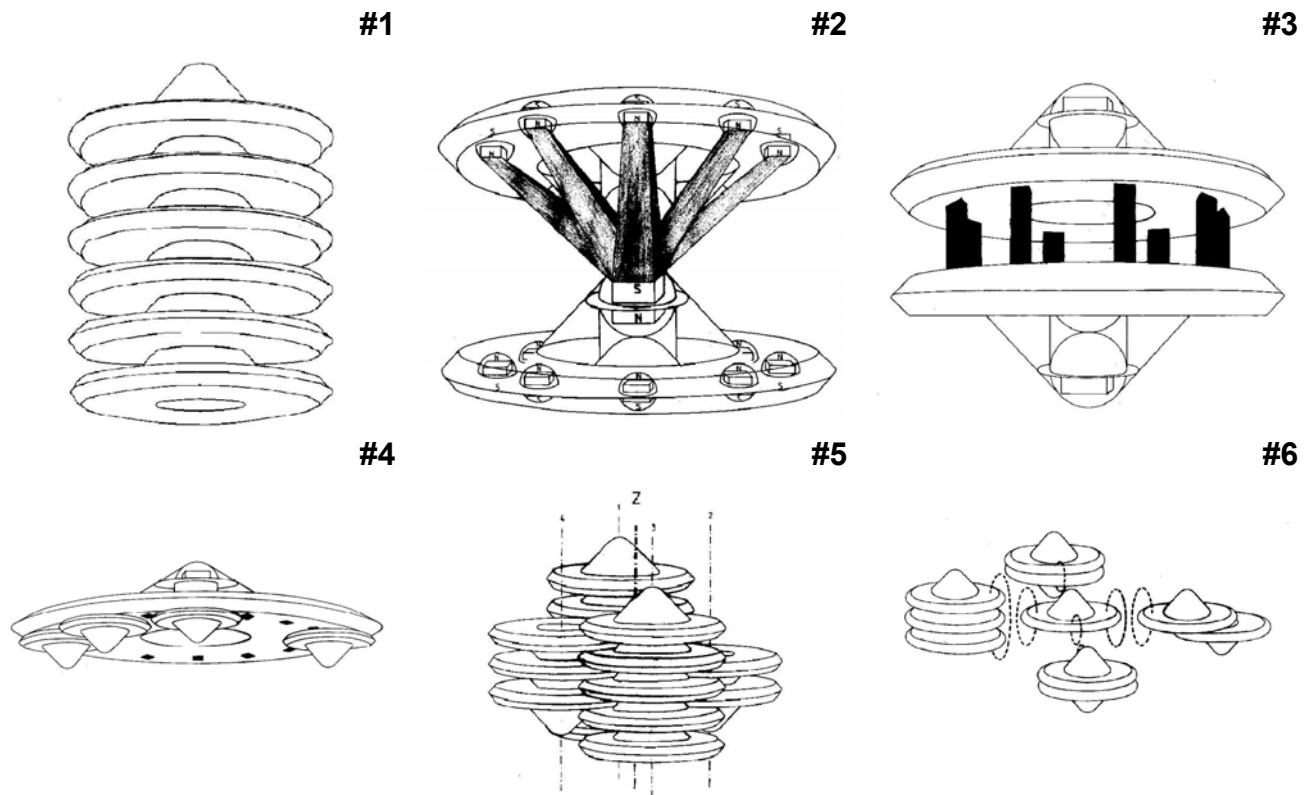


Abb. 24 (F3). Beispiele der sechs Hauptssysteme. Die einzelnen Diskusförmigen Objekte können magnetisch miteinander verbunden werden (auf der Zeichnung sind es Einheiten der Größe K3). In jedem einzelnen System sind auch noch verschiedene Kombinationen möglich (auf der Zeichnung nicht dargestellt). Das natürliche Verbundsystem (Gruppe #1) kann zum Beispiel in folgende eingeteilt werden: (a) Kugelförmige - wenn zwei gleichartige Schiffe durch die Grundflächen miteinander verbunden sind, (b) Zigarrenförmige - wenn mehrere gleiche Schiffe aufeinander gesetzt werden, wie ein Tellerstapel in der Küche und (c) Tannenbaumförmige - wenn verschieden große Schiffe aufeinander gestapelt werden. Die Systeme können auch noch zusätzlich miteinander kombiniert werden. Es entstehen also unbegrenzte Möglichkeiten. Auf der Zeichnung sind folgende Komplexe zu sehen:

#1. Die feste Verbindung - mechanisch stabil. Die Einzelschiffe befinden sich in festgefügteter dauerhafter und körperlicher Berührung. Das Bild zeigt ein zigarrenförmiges Komplex.

#2. Die halbfeste Verbindung - mechanisch punktförmig und unstabil, zum Beispiel an den Kuppeln der beiden sphärischen Oberteile. Die magnetische Verbindung zwischen den Triebwerken garantiert die Stabilität. Die verbindenden Magnetsäulen sehr konzentrierter Felder machen den Eindruck "schwarzer Balken".

#3. Die lose Verbindung - mechanisch nicht verbunden, nur magnetisch (Freiraum zwischen den einzelnen Schiffen).

#4. Das Tragflächensystem - am größeren Modell (Mutterschiff) hängen an den Triebwerken kleinere Schiffe (auf der Zeichnung hängen Schiffe Klasse K3 am Schiff Klasse K5).

#5. Flugsystem - mehrere zigarrenförmige Gebilde sind mit Hilfe ihrer Triebwerke verbunden.

#6. Flugverbund - kontaktlose Seitenverbindung mehrerer Systeme oder auch einzelner Schiffe. Auf der Zeichnung ist ein "Fliegendes Kreuz" zu sehen. Gestrichelt wurden die einzelnen magnetischen Trennkreise angegeben, die immer von mehreren verbindenden Magnetkreisen umfaßt sind die in obiger Zeichnung nicht angegeben wurden.

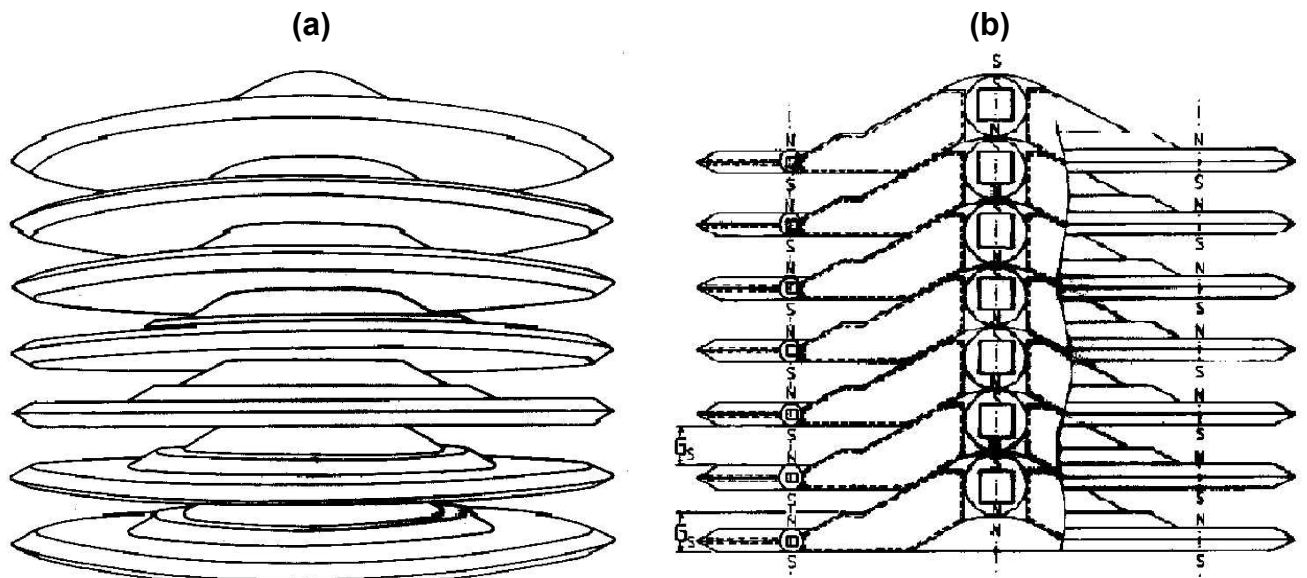


Abb. 25 (F1). Ein zigarrenförmiges System aus sieben Schiffen der Klasse K6. Die Hohlfläche des einen wird auf die Wölbung des anderen gesetzt. Es erinnert an einen Tellerstapel in der Küche. Ein solches System ist wahrscheinlich den 19. Juni 1178 in Neuseeland bei Tapanui explodiert und eine allgemeine Vernichtung des größten Teiles der Südinsel verursacht. Das Außenmaß eines Magnocrafts K6 beträgt: $D=35.11$ m, $H=D/K=5.85$ m. Die Anzahl der Seitentriebwerke $n=4(K-1)=20$. Auf dem Boden wird ein Kreis von einem nominalen Durchmesser $d=D/\sqrt{2}=24.82$ m ausgebrannt.

(a) Seitenansicht.

(b) Senkrechter Schnitt - die magnetische Wechselwirkung der aufeinandergesetzten Schiffe wurde deutlich gemacht. Zu sehen sind auch: würfelförmige doppelkammerkapseln in kugeltriebwerken der einzelnen Schiffe und die kegelartigen Kabinen. Die magnetisch undurchlässigen Trennwände wurden gestrichelt eingezeichnet.

Bezeichnungen:

N, S - die Magnetpole der Triebwerke,

G_s - Dicke des Ergänzungskragens - gleich dem Freiraum zwischen den einzelnen Seitentrieben, wodurch eine Verkopplung mehrerer solcher Systeme in ein "Flugsystem" möglich ist - siehe Bild 28.

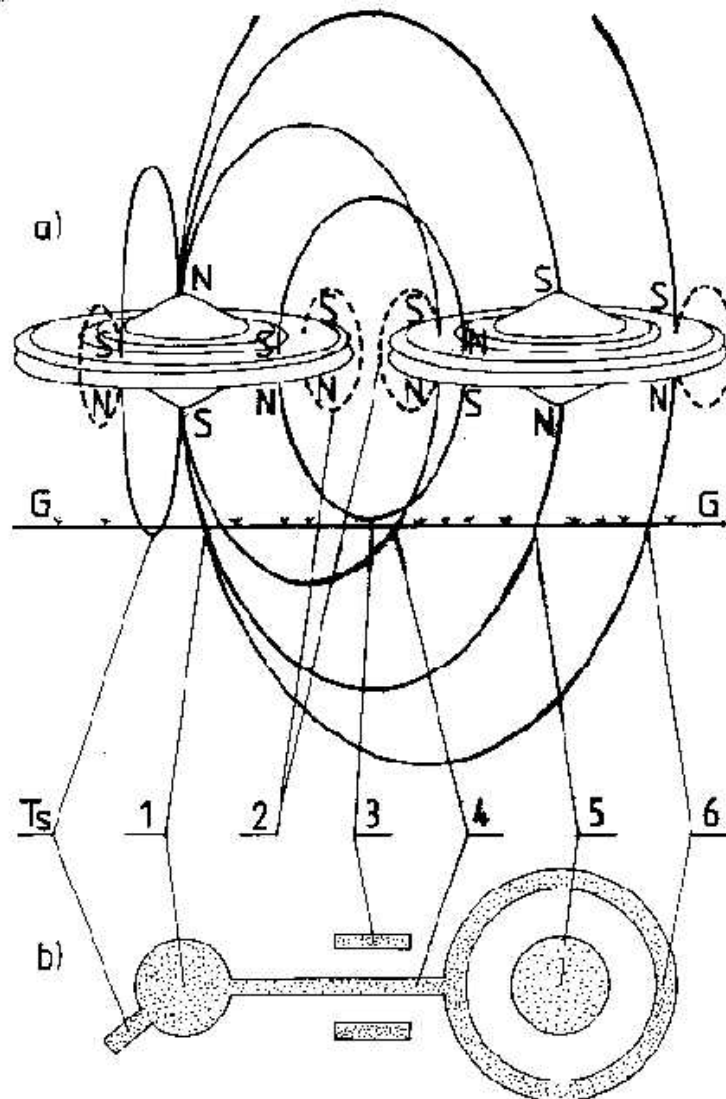


Abb. 26. Beispiel für einen Flugverbund. Dargestellt ist einer der einfachsten Fälle linearer Verbundkoppelung durch zwei zum Typ K6 gehörige Kugelkomplexe. Die Hauptvorteile einer solchen Anordnung schließen ein: das Vermögen zur Aneinanderkopplung des Magnocrafts mit übrigen möglichen Verbindungen und Typen (also nicht nur der hier abgebildeten kugelförmigen Verbindung); die Bewahrung der ursprünglichen Fahrzeugformation, die den Verbund repräsentiert, sowie die Ein-Mann- Steuerbarkeit des ganzen Verbunds. Ein Flugverbund wird durch magnetische Verknüpfung einer Reihe unabhängiger Fahrzeuge gebildet, die untereinander nicht in Verbindung stehen. Solch eine freie Verbindung entsteht durch Aufbau zweier gegensätzlicher Arten von Magnetkreisen: solcher, welche gekoppelte Fahrzeuge abweisen (s. in der Graphik als Nr.2 und mit gestrichelter Linie dargestellte Kreisläufe) und jener, welche sie gleichzeitig anziehen (Kreisläufe 3 bis 6). Der Verbindungsvorgang für diese Kreise wird durch die 'nichtstabilen Einheiten' erreicht; dies sind Fahrzeuge, deren Triebwerke ausschließlich Hebe- und Attraktionskräfte (also keine stabilisierenden Kräfte) freisetzen - siehe den Komplex rechts. Es sei erwähnt, dass jedes andere Fahrzeug bzw. jede andere Fahrzeuganordnung dem obigen Verbund angefügt werden kann, jedoch unter der Bedingung, dass zwischen je zwei stabilen Einheiten eine instabile eingebaut wird, um Zusammenhalt zu gewährleisten.

a) Eine Seitenansicht eines linearen Verbunds. Die Darstellung enthält: die Polarisation der Triebwerke (N,S) in zusammengeschlossenen Fahrzeugen, wie sie für die nördliche Hemisphäre typisch ist; Beispiele für Magnetkreisläufe, die für jede Art von Wechselwirkungen sorgen, die für beide Fahrzeuge erforderlich sind: trennen (2), stützen oder stabilisieren (4 bis 6), abstimmen oder harmonisieren (3) und ausgleichen (Ts); die Bodendurchdringung (unter Linie G-G) durch diese Kreisläufe (diese Durchdringung ist für die Bildung deutlich hervortretender Landemarkierungen verantwortlich, wie sie b) zeigt). Um diese Darstellung einfach zu halten, bleibt unveranschaulicht, dass jedes Nebentriebwerk einer instabilen Einheit entweder durch einen Stützkreis mit dem Haupttriebwerk einer stabilen Einheit (s.6) verbunden ist oder an einem Harmonisierungskreis teilhat.

b) Eine Draufsicht einer ausgewählten Landezone, wie sie durch einen linearen Verbund hervorgerufen wird, wenn er in niedriger Höhe auf der Stufe magnetischer Drehbewegung läuft. Die Bezeichnungen bringen jedes typische Bestandteil der Örtlichkeit mit der betreffenden Art von Magnetkreisen in Verbindung, welche ebendieses Bestandteil hervorbrachte. Jede Änderung in der Schwebehöhe des Fahrzeugs muss natürlich auch eine leichte Veränderung der äußeren Gestalt der Landeanlage nach sich ziehen.

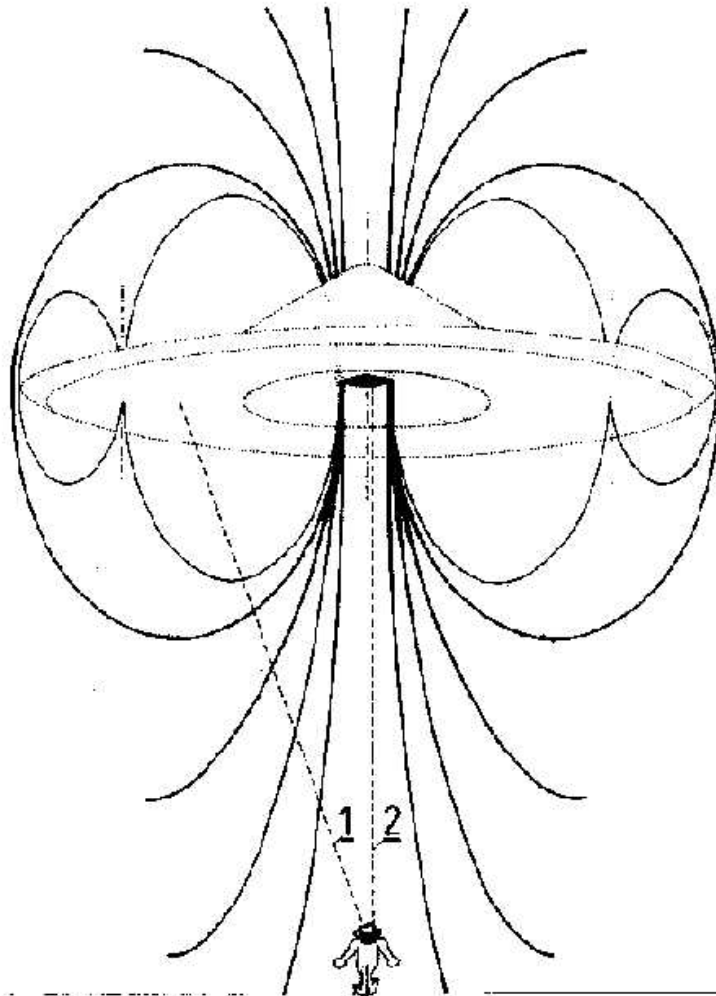


Abb. 27 (F4). Erläuterung des Magnetlinsen-Effekts, der bei allen magnocraftartigen Fahrzeugen, also auch UFOs, auftreten kann. Ein Fotograf z.B., der ein auf diese Effektstufe geschaltetes Fahrzeug beobachtet, nimmt bestenfalls die rechtwinklige Zwillingskammer-Kapsel des Haupttriebwerks wahr, während die gesamte Außenhülle des Raumfahrzeugs für ihn unsichtbar bleibt. Die magnetische Linse entsteht, indem das magnocraftähnliche Fahrzeug sich mit einem unveränderlichen Magnetfeld umgibt. Der innere Aufbau des Kraftfelds ist so gesteuert, dass nur das Haupttriebwerk durchlaufende Kraftanteile des zentralen Magnetkreises um ein Vielfaches jenen Kraftanteile übersteigt, der sowohl durchs Zentraltriebwerk wie auch die Nebentriebwerke kreist. Daher schließt das extrem verdichtete Magnetfeld des zentralen Magnetkreislaufs nicht nur den gesamten Fahrzeugkörper, sondern auch dessen magnetische Haupt- und Nebenschleifen hermetisch in sich ein. Die diesen Zentralkreislauf bildenden Kraftlinien verhalten sich wie die Faserstränge eines Fiberglaskabels, wenn sie Licht vom Beobachter ablenken. Diese Beeinträchtigung zeigt sich auf zwei Arten: 1. Lichtstrahlen, die die Kraftfeldlinien kreuzen, werden abgelenkt (d.h. da das vom Raumschiffkörper reflektierte Licht umgelenkt wird und folglich das Auge des Beobachters nicht erreicht). 2. Parallel zu den Kraftfeldlinien verlaufende Lichtstrahlen behalten ihre Geradlinigkeit (d.h. da das vom Haupttriebwerk ausgehende Licht das Beobachterauge erreichen kann). Das bedeutet also, dass eine genau unter einem Magnocraft/UFO beobachtende Person vielleicht nur die rhombus- bzw. rechteckförmige Zwillingskammer-Kapsel des Haupttriebwerks zu sehen bekommt. Alle übrigen Fahrzeugteile sind hermetisch in die optische Magnetfeld-Linse "eingesiegelt" und deshalb dem Blick der Beobachterperson entzogen. Für Betrachter aus der Seitenperspektive bleibt das Raumschiff unsichtbar. Ziffern der Zeichnung: 1 = lichtundurchdringliche Blickgerade; 2 = unbeeinflusster Lichtverlauf.

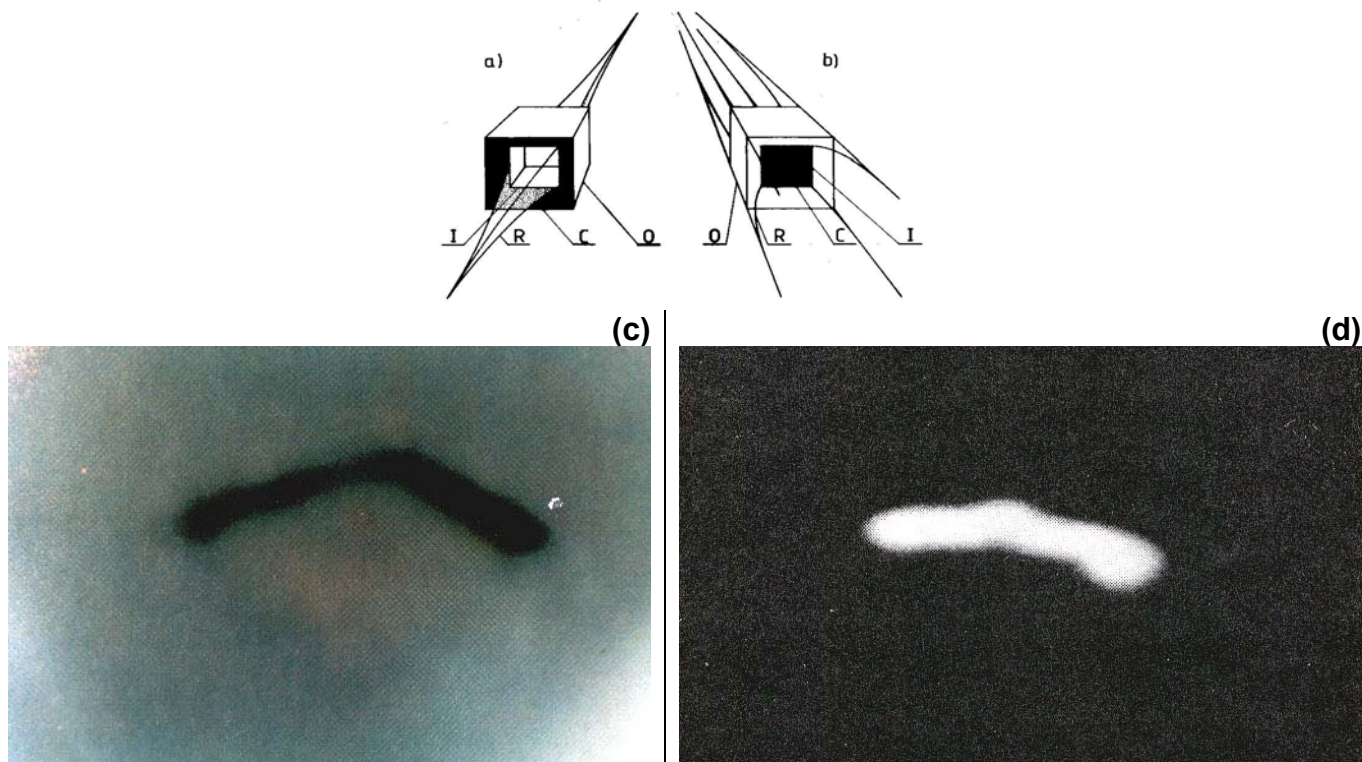


Abb. 28 (G1). Zwei Fotografien, die die Bildung der magnetischen Linse an UFOs bestätigen. Beide Aufnahmen wurden unter den in Abb. 27 erläuterten Bedingungen gemacht. Der Fotograf sieht nur die Zwillingskammer-Kapsel im Hauptantrieb, während gleichzeitig die übrigen Fahrzeugteile unsichtbar bleiben. Man beachte, daß der räumliche Zwischenraum zwischen innerer und äußerer Kammer für beide Kapseln $a_o = a_i \cdot 3$ lauten μ (vgl. Abb. 20).

(a) Theoretische Ansicht einer Kapsel mit vorherrschend innerem Kraftausstoß. Der resultierende Kraftfluß R wird hier von der inneren Kammer I erzeugt, wogegen die Gesamtabgabe der äußeren Kammer O in den zirkulierenden Kraftstrom C mündet. Da das von beiden Kapseln erzeugte starke Magnetfeld nur dann lichtdurchlässig ist, wenn die Beobachtung in Richtung seiner Feldlinien verläuft, sind die gebogenen Feldlinien des zirkulierenden Kraftflusses C für das Auge des Betrachters undurchdringlich. Demzufolge wird der Zwischenraum zwischen innerer und äußerer Kammer für Licht unpassierbar und erscheint uns als vollkommen schwarze Fläche.

(b) Vermutliche Ansicht einer Kapsel mit vorherrschend äußeren Kraftausstoß. Der resultierende Kraftfluß R stammt hier von der äußeren Kammer O . Die innere Kammer I unterhält lediglich den Kraftkreislauf C , der sich gänzlich in die äußere Kammer zurückkrümmt. Daher erscheint die innere Kammer als schwarzes Rechteck.

(c) Eine der besten Tageslichtaufnahmen (Original in Farbe) einer UFO-Zwillingskammer-Kapsel mit vorherrschend innerem Kraftfluß. Das Foto wurde von einem Lehrer in Hawa aufgenommen und 1982 in dem Buch "Into the Unknown", Reader's Digest, Sydney, Australien, unter ISBN 0-909486-92-1 auf Seite 315 veröffentlicht. Auf Qualitätsabzügen dieser Aufnahme läßt sich die konusförmige Magnetfeldsäule aus der inneren Kammer klar erkennen. Dieser visuelle "Trichter" verdeckt die zwei hinteren Kanten der Kapsel. Das von der äußeren Kammer in den kreisenden Magnetfluß gekrümmte Feld wirkt wie eine "Lichtfalle" - ein sichtbares schwarzes Feld hervorrufend.

(d) Nachtaufnahme einer Zwillingskammer-Kapsel mit vorherrschend äußeren Kraftfluß, von einem Zeitungsreporter am 23. Januar 1976 über Clovis, New Mexico, fotografiert (siehe Joshua Strickland's Buch "There are Aliens on Earth! Encounters", Grosset & Dunlop, New York, 1979, ISBN 0-448-15078-6, S.49). - Auf diesem Bild sieht man, wie die resultierende Kraftflußabgabe aus der äußeren Kammer in starkem Maße die umgebende Luft ionisiert, was auf Nachtaufnahmen wie breite, leuchtende Rautenkanten aussieht. Im Kontrast dazu die schwarze innere Raute des Kraftflußkreislaufs, die auf bei Nacht gemachten Fotos vom dunklen Hintergrund nicht oder nur schwer zu unterscheiden ist. Wegen der Neigung der Kapsel sind die hinteren zwei "Leuchtkanten" des äußeren (visuellen) Rhombus hinter der nicht durchscheinenden Trichtersäule aus dem Magnetfeldausstoß der Kapsel verborgen. Dies erklärt, warum obige Aufnahme nur die vorderen zwei "Leuchtkanten" am Ausgang der Zwillingskammer-Kapsel zeigt, was aus der Entfernung das Bild einer halben Raute annimmt.

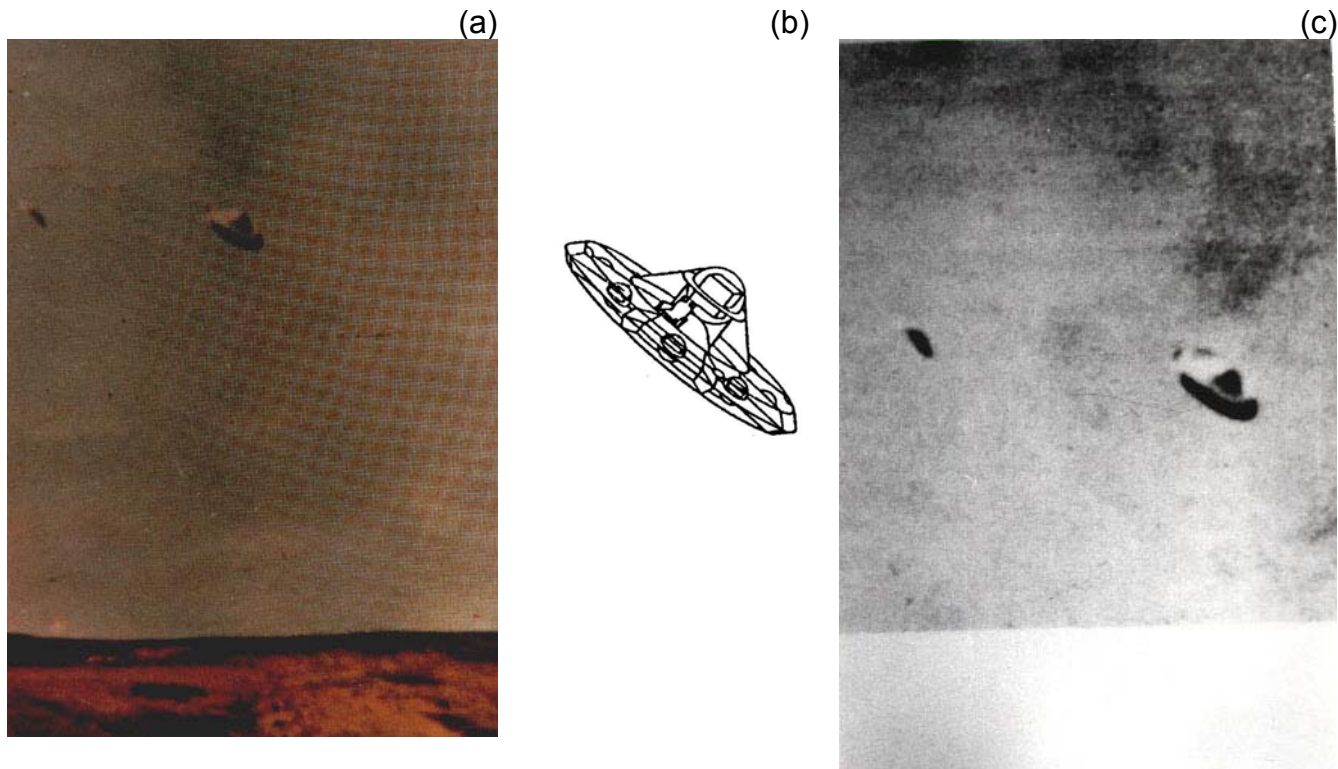


Abb. 29 (G2). Fotografie eines UFO aus einer Auswahl von vier Farbaufnahmen, die Augusto Arranda in der Nähe von Yungay, Peru, im März 1967 gemacht hat (s. das Buch von Ronald D. Story (Hrsg.): "The Eccyclopedia of UFOs", New English Library, London 1980, ISBN 0-450-04118-2, S.39). Sie zeigt eine komplette Übereinstimmung in der Gestalt von Magnocraft und UFO. Die vollständige Reihe von Arranda's Bildern stellt zwei UFOs des Typs K3 in verschiedenen An- und Abkoppelungsstadien vor (ursprünglich flogen diese UFOs, miteinander zu einem Kugelkomplex verbunden, wie er in Teil #1 der Abb. 24 gezeigt ist). Weil beide Raumschiffe in pulsierender Betriebsstufe fliegen, sind ihre Umrise deutlich sichtbar. Eine Untersuchung nach geometrischen Gesichtspunkten bringt die verblüffenden Ähnlichkeiten der K3-UFOs und des K3-Magnocraft zutage (vgl. die Zeichnung rechts daneben).

(a) - Die Form des UFO erinnert grob an eine umgekehrte Untertasse. In ihrer oberen Mitte ist eine Erhebung klar erkenntlich; in ihr sind beim Magnocraft Mannschaft und zentrale Antriebseinheit mit dem Haupttriebwerk untergebracht. Das UFO besteht zudem aus dem linsenförmigen Flansch, der an der Unterseite befestigt ist.

(b) - Rahmendiagramm rechts: Eine Seitenansicht des Magnocraft vom Typ K3 genau nach Vorgabe der die allgemeine Formgebung und den Aufbau dieses Fahrzeugs beschreibenden Gleichungen.

(c) - Die Form des UFO erinnert grob an eine umgekehrte Untertasse. In ihrer oberen Mitte ist eine Erhebung klar erkenntlich; in ihr sind beim Magnocraft Mannschaft und zentrale Antriebseinheit mit dem Haupttriebwerk untergebracht. Das UFO besteht zudem aus dem linsenförmigen Flansch, der an der Unterseite befestigt ist.

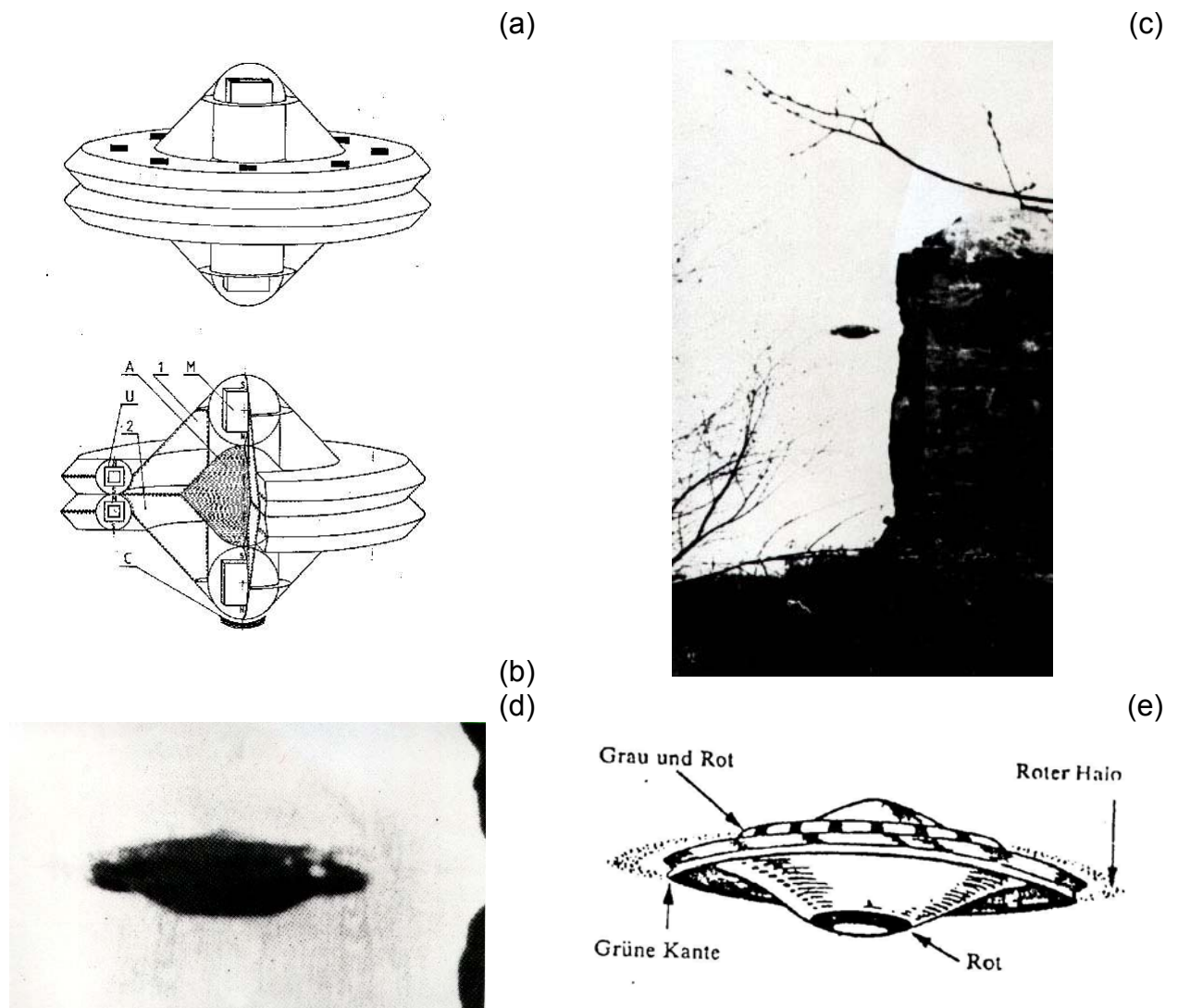


Abb. 30 (G3). Ein kugelförmiger Flugkomplex zweier UFOs vom Typ K6, von Lars Thorn am 6. Mai 1971 über Schweden aufgenommen. In Abb. 24 (vgl. Kategorie #1 aus dem Katalog von Flugformationen in Abb. 24) ist eine Seitenansicht eines ähnlichen Komplexes gezeigt, nur da es sich hier um zwei Magnocraft vom Typ K3 handelt. Abbildung 26 zeigt solch einen Komplex zweier K6-Magnocraft.

(a), (b) Das K3-Magnocraft.

(c) Das ganze Foto von Thorn.

(d) Die Vergrößerung des UFO-Ausschnittes.

(e) Eine Rekonstruktion des UFO-Komplexes, von der Forschergruppe in Stockholm GICOFF hergestellt. Beides wurde im Buch [30] von Adolf Schneider und Hubert Malthaner: "Das Geheimnis der unbekannteten Flugobjekte", Hermann Bauer Verlag KG - Freiburg im Breisgau, 1976, ISBN 3-7626-0197-6, S.81, veröffentlicht. Es ist erwähnenswert, daß Schneiders Buch eine der besten Sammlungen von UFO-Fotografien enthält, worunter sich auch die hier in Abbn. 29, 32 und 33 D gezeigten befinden.

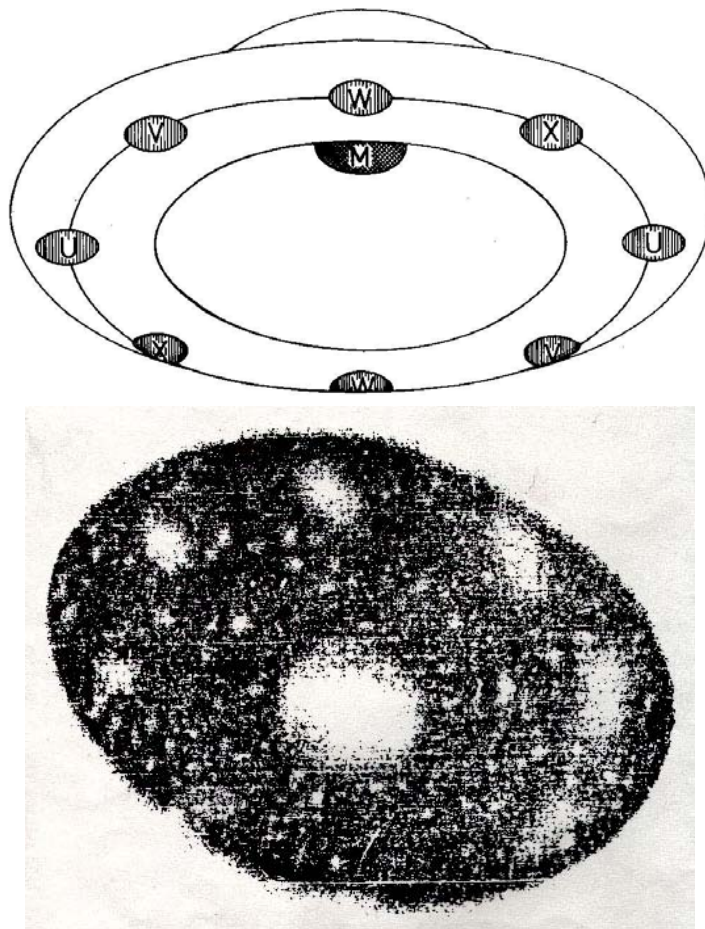


Abb. 31 (G4). Diese Fotografie belegt die Tatsache, da UFOs die gleiche Art von Antriebsaggregat haben wie Magnocraft.

(Oben) Die Zeichnung veranschaulicht, wie unter geeigneten Bedingungen (Dämmerung, feuchte Luft) ein K3-Magnocraft von unten aussehen könnte. Die Zeichnung geht von der Annahme aus, da die Zwillingskammer-Kapseln aller Triebwerke mit der gleichen Phasenverschiebung arbeiten (d.h. auf Pulsationsstufe). Wegen der leuchtenden Flecken von ionisierter Luft an ihren Ausgängen sind die Triebwerke leicht auszumachen, und bei gedämpftem Licht für den Augenbeobachter sichtbar. Beim Flug in der südlichen Hemisphäre mü ten die Nebentriebwerke (U, V, W, X) rötlich-gelbes Licht abgeben, da ihre magnetischen Nordpole (N) nach unten gerichtet sind, während vom Haupttriebwerk M wegen seinem nach unten zeigenden magnetischen Südpol (S) die Aussendung blaugrünen Lichts zu erwarten ist. Man beachte, da sich die Farbäu erung umkehrt, wenn das Magnocraft in umgekehrter Lage fliegt oder die Hemisphäre wechselt. Auch bei Sicht von oben gilt die Farbumkehrung im Gegensatz zur Farberscheinung von unten.

(Unten) Foto eines UFO, K3, von unten beim Schwebeflug über Butterworth, Malaysia, vom 3. Januar 1979. Vorstehendes Foto wurde einen Tag später in der Ausgabe des National Echo, Penang, Malaysia, abgedruckt. Es findet sich auch in der Februarausgabe des Jahres 1980 des "Mufon UFO Journal", S.8. Das Foto war im Original für den Verfasser unerhältlich, weswegen hier eine Reproduktion des Zeitungsabdrucks genügen mu . Leuchtende Stellen zeigen sich an den Triebwerksausgängen, was es uns ermöglicht, die Position der Triebwerke im Gehäuse festzulegen. Die wechselseitig bedingte Ausrichtung der Triebwerke - in der Mitte das Haupttriebwerk, umgeben von acht Nebentriebwerken - und deren Anzahl und Position zum Gehäuserand stehen genauestens mit am Magnocraft-Typ K3 in Teil (A) dieser Erläuterung bezeichneten Merkmalen in Beziehung. Eine ähnliche Aufnahme - nur von einem K5-UFO und aus eher seitlicher Position - gelang Norman Neilson aus Greta Valley Road, Motunau Beach, North Canterbury, Neuseeland, am 27. Oktober 1979 (s. Abdruck in Abhandlung [1]).

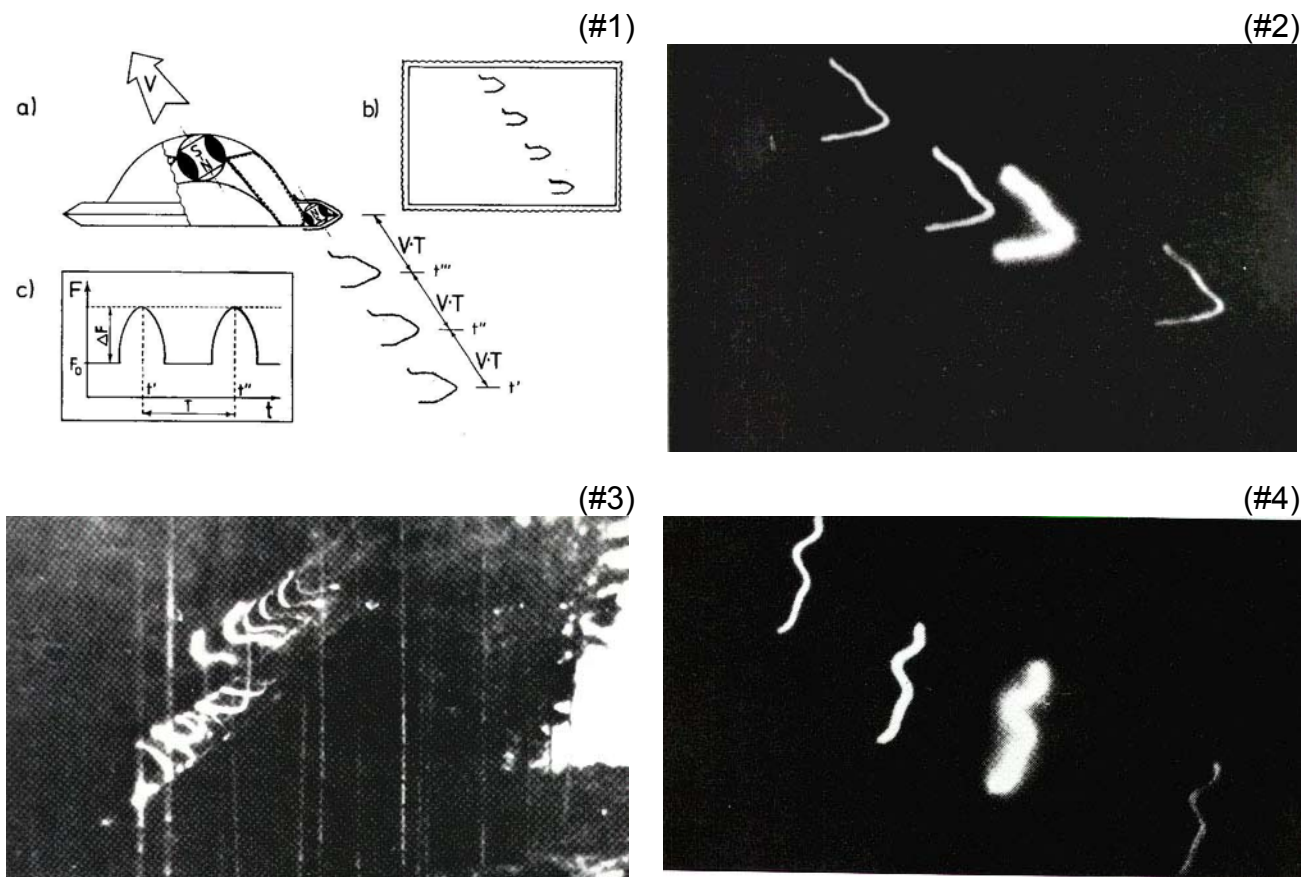


Abb. 32 (G5). Eine Auswahl von UFO-Aufnahmen, die den pulsierenden Charakter der fahrzeugeigenen Magnetfelder dokumentieren. Jedes einzelne Bild zeigt nur einen Ausschnitt aus dem Magnetkreislauf des Raumschiffs, der dem Fotografen zugewandt war. (Wir haben die Entwicklung von Magnetkreisen von UFO und Magnocraft in Abb. 33 veranschaulicht). Wegen der nächtlichen oder abendlichen Lichtverhältnisse konnte der Film nur Blitze der von den "Fasern" des pulsierenden Magnetfelds ionisierten Luft abbilden. Der Raumschiffkörper selbst bleibt im Dunkeln. Es gibt eine große Zahl weiterer UFO-Fotos der oben erwähnten Arten.

#1. Grundlagen, die an der Entstehung eines "Vielfachbildes" von Triebwerksausgängen auf Nachtaufnahmen von auf Pulsationsstufe betriebener Magnocraft beteiligt sind.

a) Raumschiffumri mit angedeuteten ionisierten Luftschichten an den Triebwerksausgängen. Zeichenerklärung: V = Geschwindigkeitsvektor; T = Dauer des Pulses im Magnetkraftfluß F; t = Zeit.

b) Eine Nachtaufnahme dieses Raumschiffs; nur die Blitze der ionisierten Luft an den Triebwerköffnungen sind in der Dunkelheit sichtbar. Die Ausbreitung der Lichtblitze gibt Auskunft über die Bewegungsrichtung des Triebwerks während der Dauer der Filmbelichtung.

c) Graph der zeitlichen Veränderung des von den Nebentriebwerken stammenden magnetischen Kraftflusses. Die Veränderung steht in Einklang mit der von den Zwillingskammer-Kapseln hervorgerufenen Pulsschlag-Kurve (die durch Addition zweier Sinuskurven entsteht) in Abb. 20. Felder dieser Art ionisieren Luft nur dann, wenn ihr Wert ein Maximum durchläuft.

#2. Ein sich rasch bewegendes UFO, aufgenommen von Ken Chamberlain am 17. Oktober 1973 um 22 h über Quterbelt, Ohio, USA (s. [30], S.205. Die Aufnahme zeigt eine Reihe von Blitzen der in Teil #1 für das Magnocraft beschriebenen Art.

#3. Fotografie eines anderen UFO, die von Karl Maier am 26. Februar 1962 über Wolfsburg in Westdeutschland aufgenommen wurde (s. [30], S.235). Das Entstehungsprinzip der Blitze in dieser Aufnahme ist genau das gleiche wie im Foto aus Teil #2, nur da hier das UFO dem Betrachter eine andere Seite seines Magnetkreislaufs zuwendet.

#4. Fotografie eines anderen UFO.

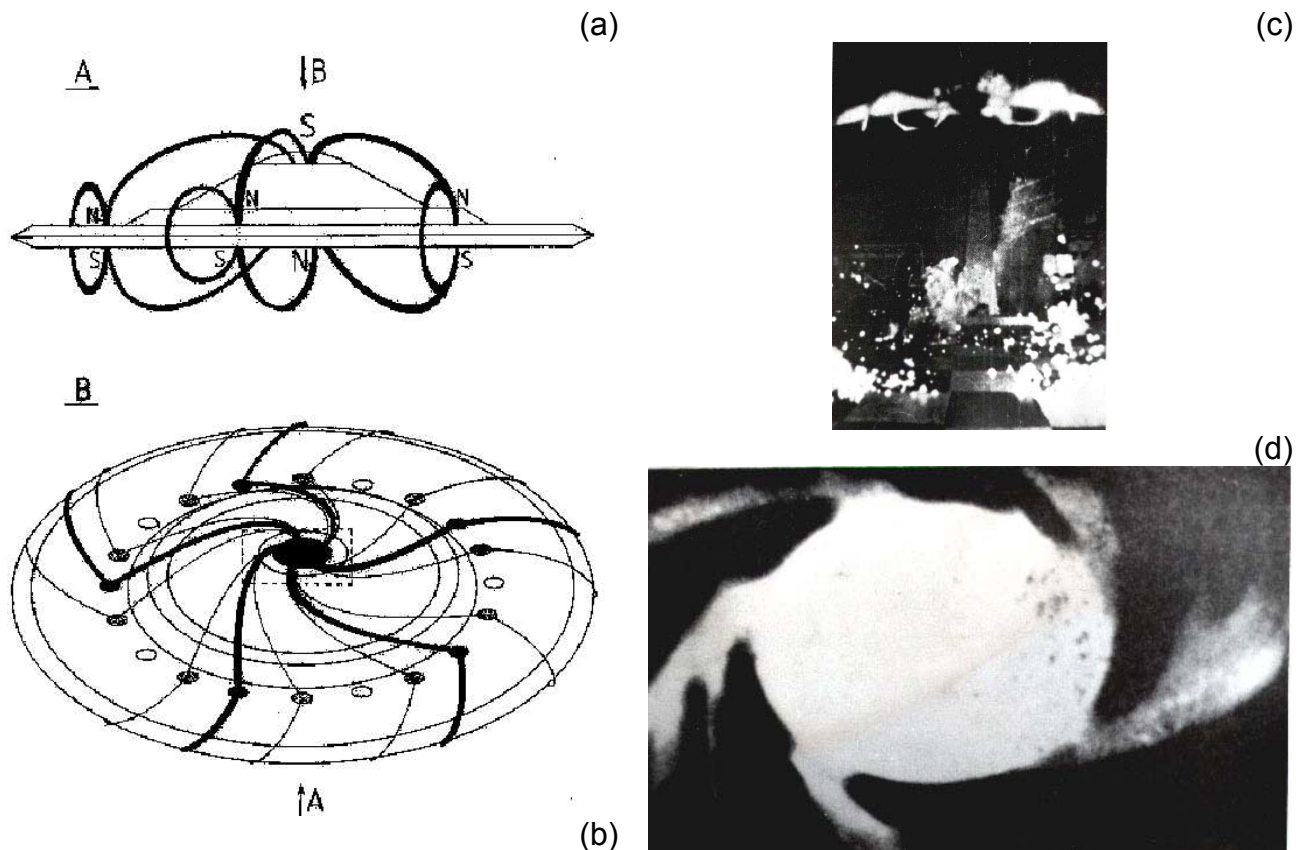


Abb. 33 (G6). Die Bilder zeigen die Bildung von Magnetkreisläufen und des Magnetwirbels bei UFOs. In A und B wurde als Beispiel ein Magnocraft vom Typ K6 gewählt, um die Entstehung der Magnetkreise und deren Verlauf um diese Fahrzeuge zu veranschaulichen (Magnetkreise sind als die Kraftlinien eines Magnetfelds zu verstehen, die - durch und über die Umgebung - die N-Pole von Triebwerken mit den S-Polen derselben oder anderer Triebwerke verbinden.). Durch Rotation der Kreise entsteht ein magnetischer Wirbel. Da das gewaltige Magnetfeld des Raumschiffs Luft ionisiert, ist es möglich, die "Wirbellinien" des Magnetfelds bei Dunkelheit mit Kurzzeitbelichtung fotografisch festzuhalten; diese Wirbelkreislinien sind auf einer Einzelaufnahme nicht zu erkennen.

(a) Seitenansicht eines K6-Magnocraft, die die Haupt- und Seitenmagnetkreise in nur einer von vielen möglichen Positionen zeigt. Letztere geben Aufschluss über das in B abgebildete Stadium. N und S kennzeichnen die Magnetpole der Raumschifftriebwerke.

(b) Draufsicht auf ein K6-Magnocraft; die rotierenden Magnetkreise sind in einer Position "festgefroren". Die perforierte Linie bildet den Rahmen jenen Fahrzeugausschnitts, den die Fotografie in Teil D zeigt. Man beachte, da die Energieabgabe der Nebentriebwerke eine Sinusverteilung aufweist. D.h. wenn die Nebentriebwerke U (hier als schwarze Öffnungen dargestellt; in Abb. 31 mit U, V, W, X bezeichnet) mit Höchstleistung arbeiten, erreicht die Leistungsabgabe des Triebwerks V (punktiert, hinter U) ihren Mittelwert, sind die Triebwerke W (ungefüllt, hinter V) nicht in Betrieb, während die Triebwerke X (punktiert) auf mittlere Leistungsstufe zustreben. Diese sinusoidale Leistungsverteilung wird durch die Stärke der die Nebentriebwerke mit dem Haupttriebwerk verbindenden Magnetkreise symbolisiert.

(c) Nachtaufnahme eines zwei K6-UFOs enthaltenden Flugverbunds, veröffentlicht im Magazin "UFO-Sightings" (USA), Ausgabe Januar 1981, S.15. Dieser Flugverbund weist große Ähnlichkeit mit dem in Abb. 26, gezeigten auf. Gemessen an A ist die vorliegende Aufnahme in den Augen des Verfassers die beste Abbildung von UFO-Magnetkreisen in Seitenansicht. Sie bestätigt mit Sicherheit den Verlauf der magnetischen Kraftlinien zwischen Haupt- und Nebentriebwerksöffnungen und deren ionisierende Wirkung auf die umgebende Atmosphäre.

(d) UFO vom Typ K6 in der Magnetwirbel-Betriebsstufe; Foto von Enrique Hausmann, am 24. April 1950 über Mallorca, Spanien, aufgenommen; s. Buch [30], S.218. Das UFO bewegte sich von Ost nach West, schien sich in Rotation zu befinden und gab einen lauten Summton von sich. Der Schnappschu fing den Mittelabschnitt des UFO ein, dessen Hauptantrieb das Bild beherrscht (vgl. Veranschaulichung nach der Zeichnung in B). Fünf rotierende Kraftlinienstränge der Hauptmagnetkreise fliehen spiralförmig von dieser Kraftfeldöffnung nach außen. Am Rand der Fotografie spalten sich alle fünf Kraftbündel in drei einzelne Kraftlinienstränge auf. Die mittleren Kraftbündel verdichten mehr Feldenergie als jedes ihrer Seitenbündelpaare. Dies erklärt sich aus der Sinusverteilung der Abgabeleistungen der Fahrzeugtriebwerke (nach B).

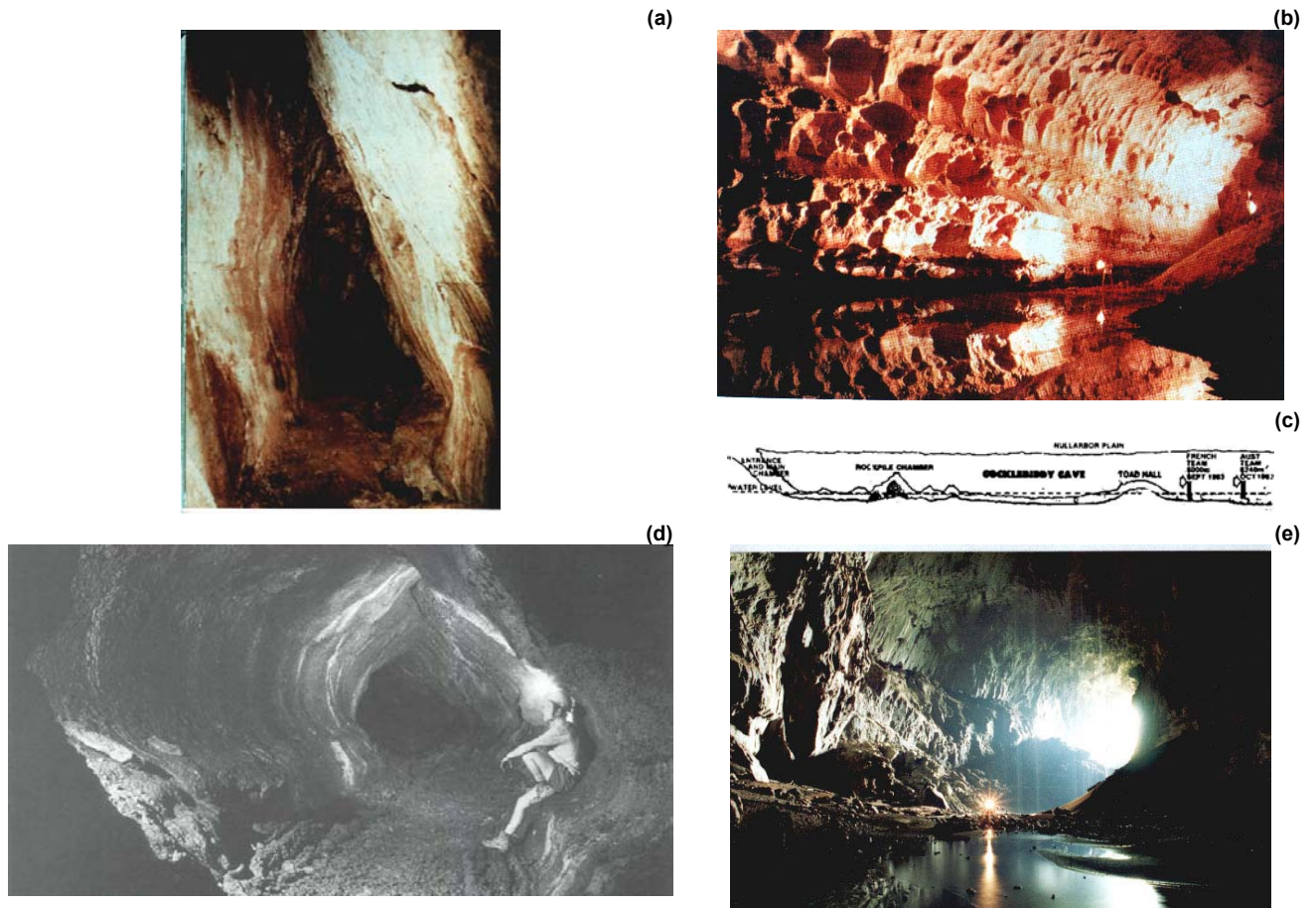


Abb. 34#1 (G7). Glattwandige, langgezogene, gerade verlaufende, geometrisch geformte Tunneln mit magnetischer Ladung, die durch unterirdische Flüge von UFOs entstanden.

(a) Ein im Querschnitt dreieckiger, O-W-gerichteter, magnetisierter Tunnel von mehreren hundert Kilometern Länge, der von Juan Moricz im Juni 1965 in der Provinz Morona-Santiago, Ekuador, entdeckt wurde (Die Wiedergabe dieses Fotos erscheint mit freundlicher Genehmigung Erich von Dänikens aus seinem Buch "In Search of Ancient Gods", Souvenir Press, England, 1973, ISBN 0-285-62134-3, S.341).

(b) Die Cocklebidy-Höhle in der Wüste Nullarbor in West-Australien. Bis heute sind etwa 6 km dieses geradlinigen, im Querschnitt elliptischen Tunnels, der genau in S-N-Richtung verläuft, erforscht. Farbaufnahmen davon sind in der australischen Zeitschrift People vom 5. Dez. 1983, SS.8-10, zu finden.

(c) Die Cocklebidy-Höhle in der Wüste Nullarbor in West-Australien.

(d) Die "UFO tunnel" in der Auckland, Neuseeland.

(e) Die "Deer Cave" in Borneo.

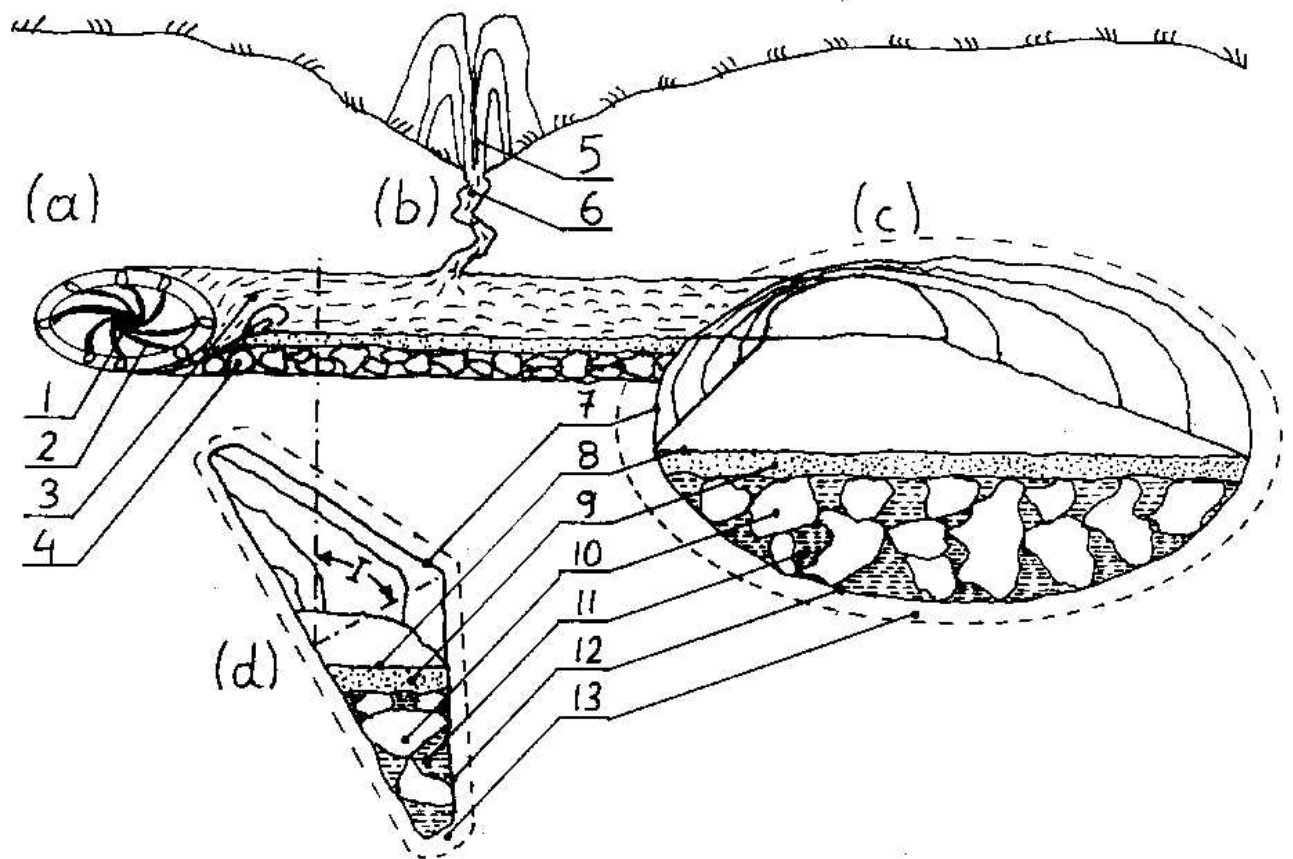


Abb. 34#2 (G7d). Die Entstehung solcher Tunnel, erklärt durch die Magnocraft-Theorie und veranschaulicht unter Annahme eines durchsichtigen Untergrunds. Die endgültige Gestalt dieser Tunnel wird von der Grundfläche des Magnocraft bestimmt, welche zu jeder Zeit mit den örtlichen Magnetfeldlinien einen rechten Winkel bildet.

(a) Ein vom Magnocraft ausgehender, rotierender Plasmawirbel frißt sich wie eine riesige Kreissäge in das harte Felsgestein (1 Magnocraft - vgl. Abb. 33B).

(b) Ri, durch unter Hochdruck stehende Gase gebildet, die unter Ausdehnung an die Erdoberfläche drängen).

(c) Elliptisch geformte Tunnel, von in N-S-Richtung fliegendem Magnocraft hinterlassen.

(d) Dreieckige Tunnel, im O-W-Flug entstanden (7 glatte, glänzende Wände; 8 rauhe und uneben erscheinende Bodenfläche; 10 gehärtete Teilchen vergasten, herkömmlichen Gesteins, unter welchen sich der eigentliche Tunnelboden verbirgt; 13 Zone wärmephysikalisch und magnetisch veränderten Gesteins; I steht für den Neigungswinkel des irdischen Magnetfelds).

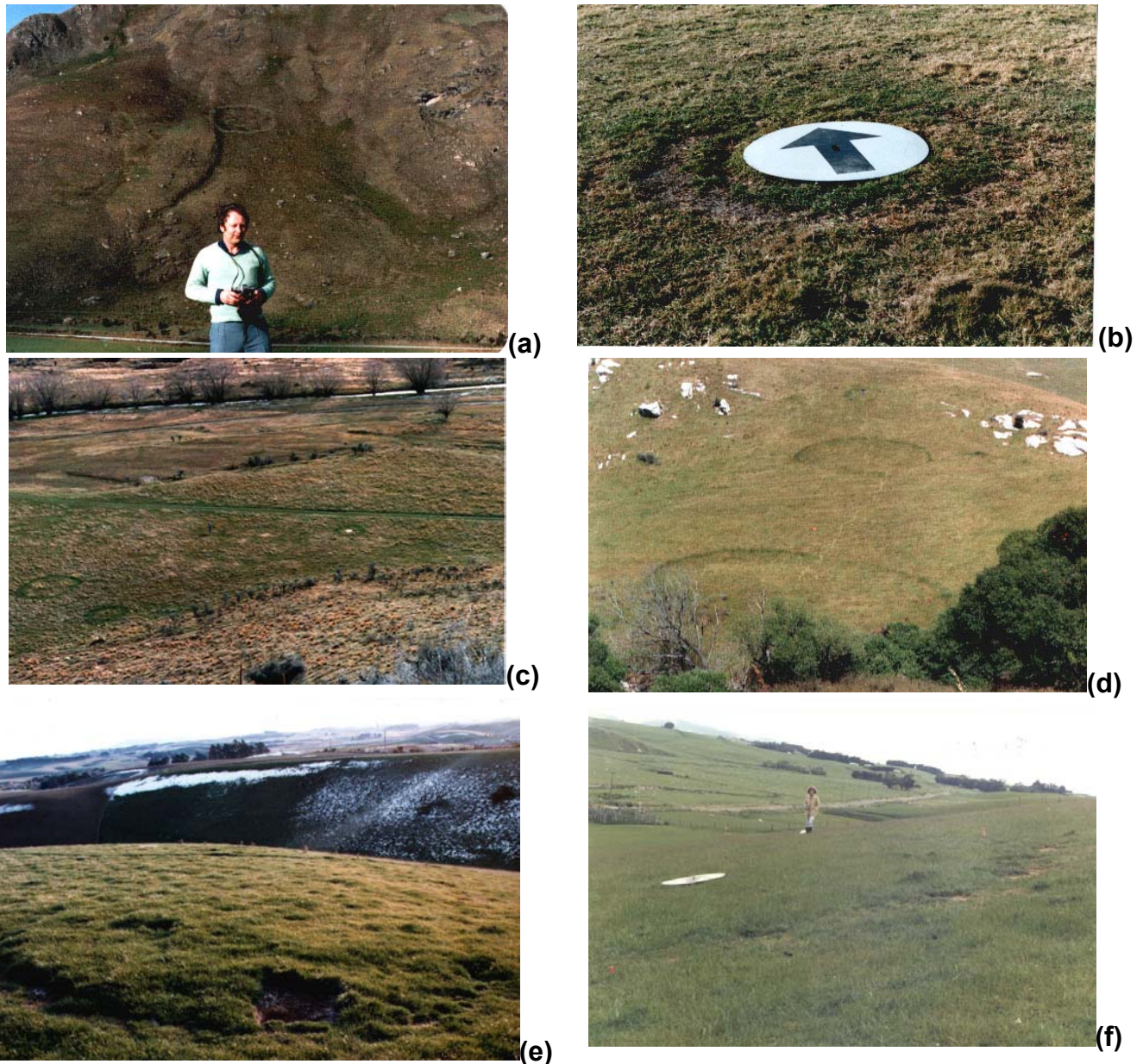


Abb. 35. Beispiele einiger in der Nähe des Tapanui-Kraters entdeckten und 1988 von mir aufgenommenen UFO-Landestellen (siehe auch Bild 37). Die weiße Vergleichsscheibe hat einen Durchmesser von einem Meter und der Pfeil ist zum magnetischen Norden gerichtet.

(a) Zwei konzentrische Brandkreise am nord-westlichen Hang des Coromandel Peak in Wanaka verursacht durch ein UFO der Klasse K8. Es ist die größte von allen bis jetzt gefundenen Landes Spuren auf unserer Erde. Die Größe: $d_o=77.5\text{m}$, $d_i= 22\text{m}$ (siehe die Zeichenerklärung auf Bild 22 "c").

(b) Eine Landestelle des UFOs der Größe K3. Die zwei konzentrischen Kreise haben eine Größe von $d_o=2.1\text{m}$ und $d_i=1\text{m}$. Es ist auf dem Landgut des Herrn Geoff Gemell, Horse Range Rd, Palmerston.

(c) Die älteste von allen bis jetzt entdeckten Landestellen in Neuseeland. Sie besteht seit etwa 1920 auf dem Grundstück des Herrn John Lee aus Cadron.

(d) Landestellen von drei UFO-Größen (K4, K6 und K7) in Weka Pass am Bergaghang bei der State Highway Nr 7.

(e) Eine Landestelle Klasse K4 mit drei Fußabdrücken und der Spur einer aufgenommenen Bodenprobe (ausgeschnitten). Eigentum des Herrn Graham Davie aus Waikoikoi.

(f) Einer von Fußabdrücken im Landeplatz des UFOs der Gruppe K5 auf dem Gebiet des Herrn Graham Harvie aus Merino Downs bei Maitland.

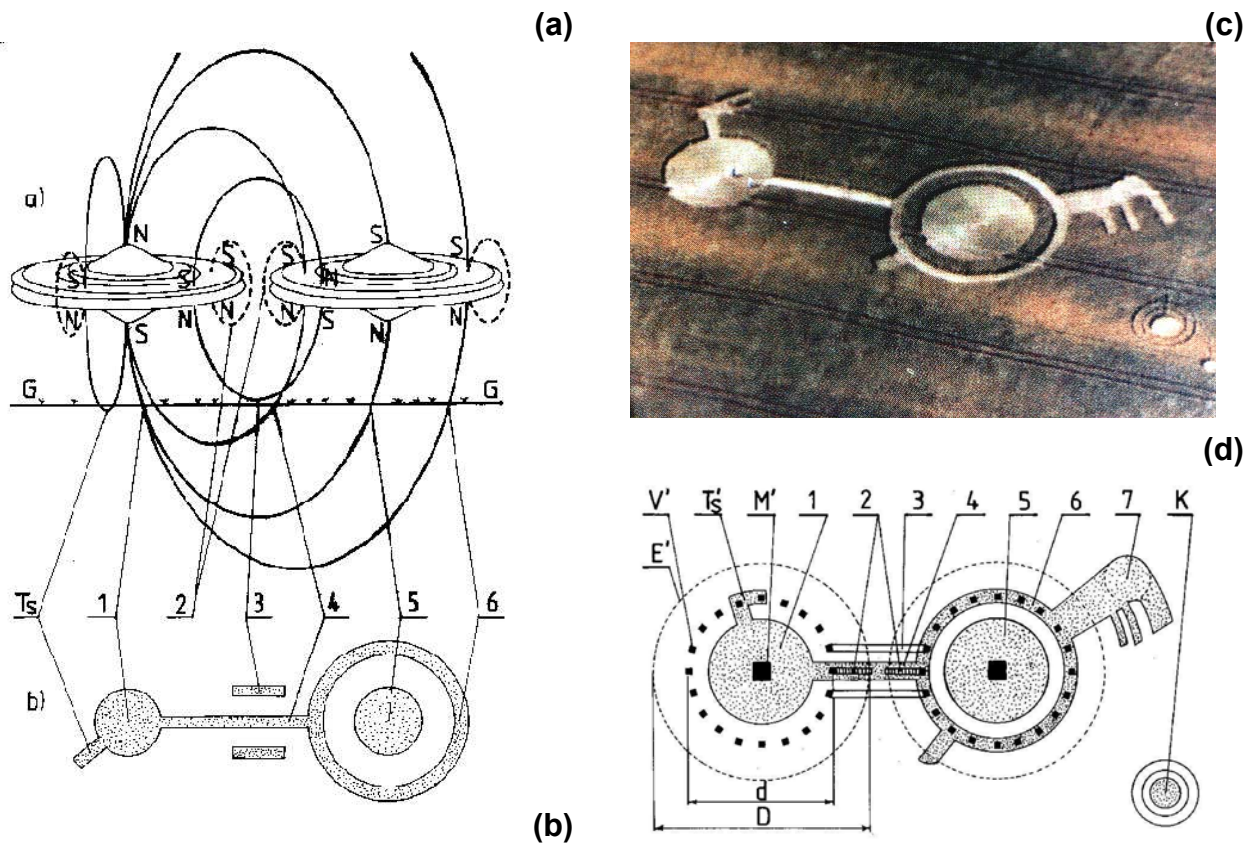


Abb. 36 (G8). Beispiel einer von einem Flugverbund hervorgerufenen Landestelle, wie sie im Juli 1990 in Süngland auftrat. Sie wurde von einem Verbund hinterlassen, dessen Hauptteil zwei Formationen vom Fahrzeug-Typ K6 bildeten (d.h. einem in Abb.26 sehr ähnlichen Verbund). Links ist eine von einer stabilen Einheit hergestellte Anlage zu sehen, wogegen rechts eine von einer nichtstabilen Einheit geschaffene gezeigt ist. Zwei zusätzliche Fahrzeug-Konfigurationen - ein zigarrenförmiger Komplex (Typ K5) und ein einzelnes Fahrzeug (Typ K4) - bildeten Teil des Verbunds. In der Erläuterung (untere Darstellung) sind diese entsprechend als 7 und K angegeben.

(a), (b) Beispiel für einen Flugverbund. Dargestellt ist einer der einfachsten Fälle linearer Verbundkoppelung durch zwei zum Typ K6 gehörige Kugelkomplexe (Abb. 26).

(c) - obere Darstellung: Foto einer Landestelle, veröffentlicht in der Zeitung "The Sun" vom 26. Juli 1990.

(d) - untere Darstellung: Eine Erläuterung der Bodenmuster auf der Fotografie. Zur besseren Erklärung der Entstehung der Anlage sind die Umri linien (E') zweier Fahrzeuge von der Grö enordnung K6 der Zeichnung überlagert. Bei den Grö en der Raumschiffe handelt es sich um $D=35.11$ m sowie $d=D/\sqrt{2}=24.82$ m. Große schwarze Quadrate (z.B. M') markieren die Lage der Hauptantriebe (Oszillationskammern) für beide Fahrzeuge. Dagegen ist die Lage der Nebentriebwerke durch kleine schwarze Quadrate (z.B. V') gekennzeichnet. Die Bezifferungen 1 und 4 bis 6 zeigen die Abdrücke an, die von den betreffenden Magnetkreisen hervorgerufen wurden und wie sie in Abb.10 veranschaulicht sind. Ziffer 2 steht für Trennkreise, Ziffer 3 für den ersten aus zwei symmetrischen Harmonisierungskreisen, die bei dieser Landung keine eigenen Muster hinterlassen haben. Die mit Ziffer 4 markierte Linie wurde von einem Stützkreis - als eigentlichem Verbindungskreis der beiden Grundformen geschaffen. Beide im Verbund auftretenden K6-Anordnungen hatten ihre Ausgleichskreise (Ts') in Betrieb, wodurch sie zusätzliche Nebenmarkierungen schufen, die so aussehen, als ob sie vom Heckpropeller eines Hubschraubers gemacht wären (Tatsächlich erfüllen diese Ausgleichskreise beim Magnocraft eine sehr ähnliche Funktion wie die des Heckrotors). Der mit Ziffer 7 bezeichnete Abdruckteil stammt von einem Ausgleichskreis, der gleichzeitig als Stützkreis für einen 'Zigarrenkomplex' aus K5-Fahrzeugen diente.

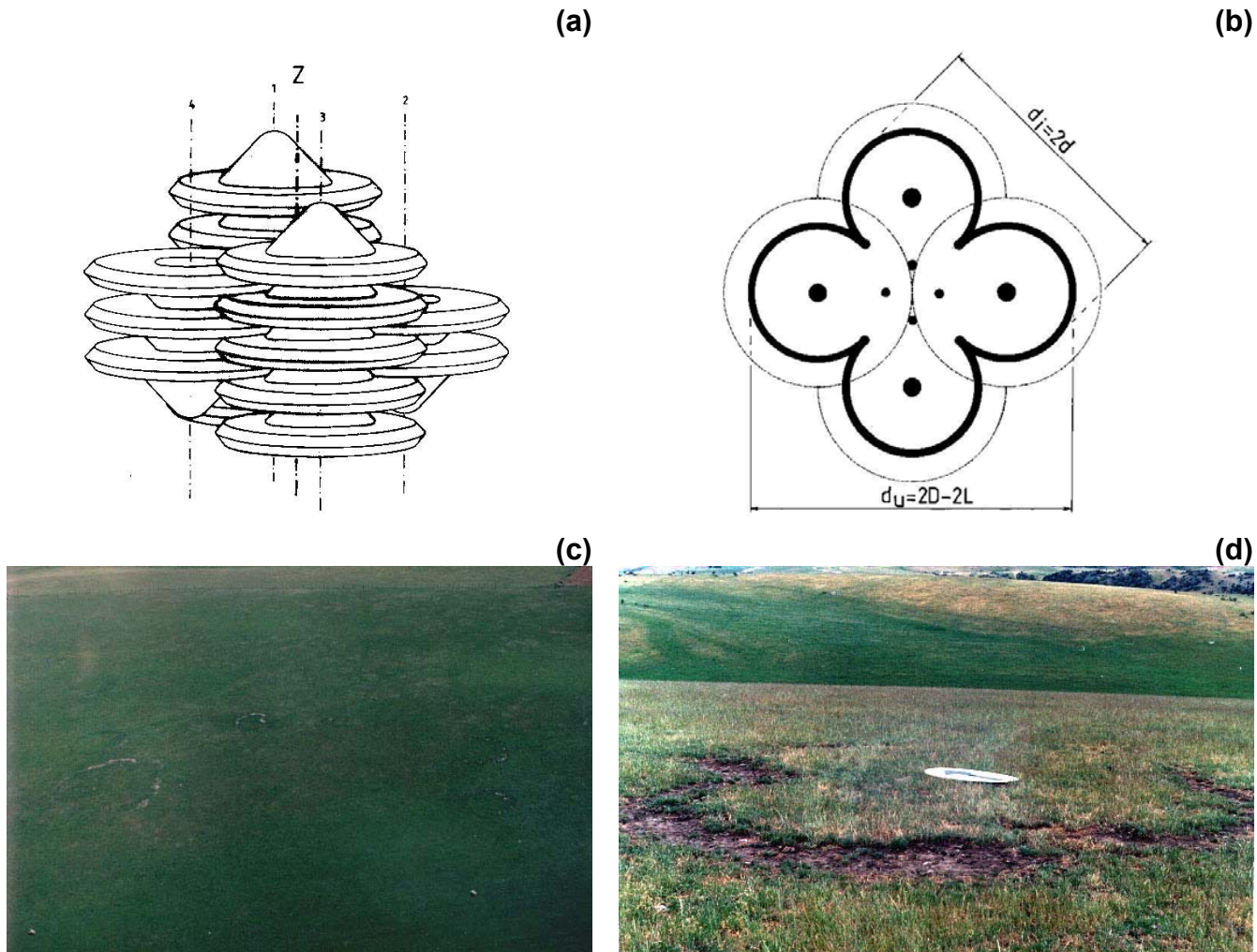


Abb. 37 (G9). Fotografische Dokumentation einer der vielen in der Nähe des Tapanui-Kraters sich befindenden UFO-Landeplätze (besonders auf der Line C und T der Abb. 4). Auf dem oberen Bild ist die Landestelle des UFO-Systems aus Schiffen der Klasse K3 das auf dem Grundstück des Herrn Gerrard Eckhoff aus Coal Creek bei Roxburg (siehe auch Bild 14) - auf der Linie der Niederschläge der Keramiksteine. Bei dieser Konfiguration wird ein einzigartiges vierblattriges Kleeblattemuster ausgebrannt, das man auf keine natürliche Weise erklären kann.

(a) Das Flugsystem, das durch die Kragenverbindung einer geraden Anzahl der zigarrenförmigen Kombinationen entsteht, wie auf dem Bild 25.

(b) Die Form und Maße des entsprechenden Landeplatzes. Die dicke Linie zeigt die Ausbrennung durch die Antriebe und die dünne Linie die Weite der Seitenkragen. Die Größen "du" und "di" lassen sich durch die Gleichungen (G3) und (G8) ausrechnen.

(c) Luftaufnahme der Brandstelle in Roxburg vom 15. November 1987, hergestellt von herrn Harry Latham aus Invercargill. Man kann hier außer der vierblattrigen Abbildung auch noch andere ringförmige Landestellen von UFOs sehen.

(d) Von der Erde aufgenommenes Foto. In der Mitte ist eine weiße Scheibe um die Größenverhältnisse zu illustrieren. Der Pfeil ist zum magnetischen Nordpol gerichtet. Die ausgemessene Größe des Landeplatzes: $d_u=7.5\text{m}$ und $d_i=6.2\text{m}$.

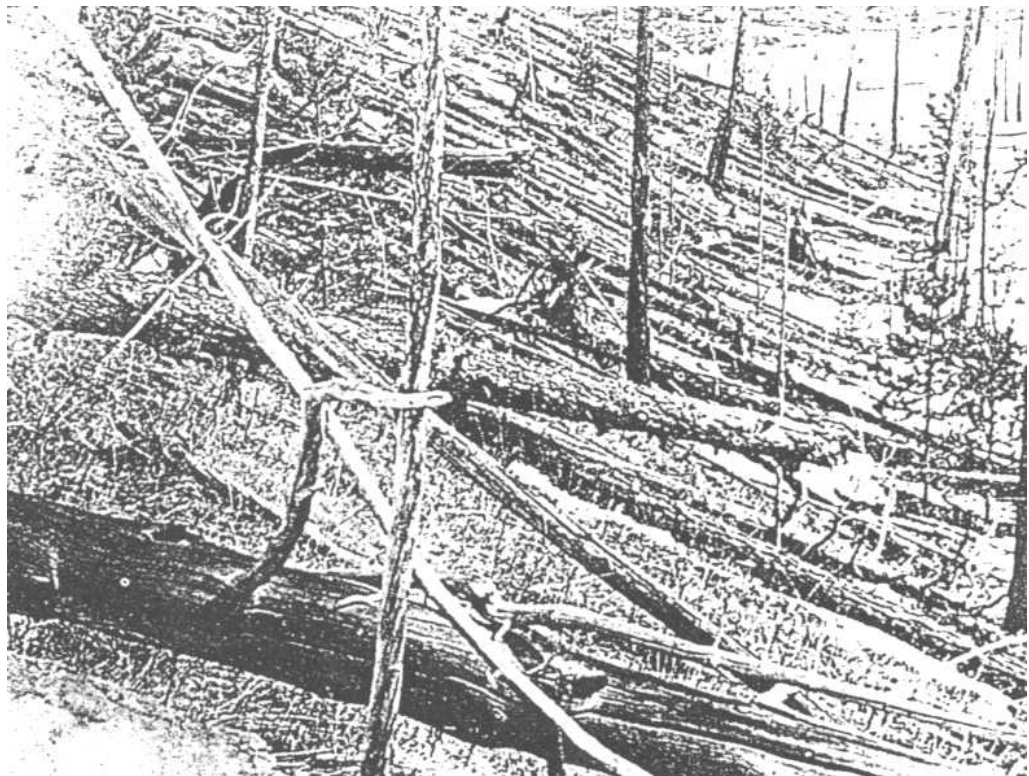


Abb. 38. Die den 30. Juni 1908 durch eine 30 Mt Luftexplosion eines außerirdischen Schiffes zerstörte siberische Taiga an der Tunguska. Alle Stämme liegen konzentrisch mit den Wurzeln zum Nullpunkt der Explosion gerichtet. Entlang der Hauptlinie wurden die Bäume bis zu 75 Kilometer weit vom Zentrum umgeworfen (siehe auch Bild 9). Ähnlich sah es auch in der Gegend des Tapanui-Kraters aus in der Zeit der Ankunft der weißen Ansiedler- vergleiche Bild 11.

Inhalt S:**ÜBER DEN VERFASSER**

Dr. Dipl.-Ing. Jan Pająk ist bei Militsch in Niederschlesien 1946 geboren. Die ersten 36 Jahre wurden in Polen durch die schulische und fachliche Ausbildung und dann auch Arbeit an der Breslauer Technischen Hochschule geprägt. 1974 erreichte er dort seinen Dokortitel im Bereich des computergesteuerten Maschinenbaus. Von da an war er gleichzeitig an der Technischen Hochschule als Dozent und, anfangs im Computerbauwerk "MEWA-ELWRO" als wissenschaftlicher Berater, dann als wissenschaftlicher Gutachter an der Autofabrik POLMO-JELCZ tätig.

Dr. Pająk spricht fließend Polnisch, Englisch und Russisch.

Ab 1982 in Neuseeland, als Stipendiat des Dokortitels an der University of Canterbury, als Tutor für Computerprogrammierung am College in Invercargill und dann als Leitender Dozent für Computerwissenschaften an der University of Otago in Dunedin tätig.

Während seiner Vorträge an der Breslauer Hochschule fiel ihm die im Bereich der Antriebssysteme auftretende Regelmäßigkeit auf - siehe Bild 23 und Kapitel F5. Demnach müsste im Rahmen des Zweijahreszyklus vor 2036 ein Nachfolger des 1836 von Jacobi erbautem magnetisch angetriebenen Elektromotor entstehen. Das aus der Peridentafel stammende Magnocraft soll als Raumfahrzeug in magnetischer Wechselwirkung mit dem Feld der Umgebung sein. Nach der Bekanntgabe seiner Regelmäßigkeitstheorie in *ASTRONAUTYKA*, Nr. 5/1976, S.16-21 arbeitete Dr. Pająk intensiv an diesem neuen Objekt und veröffentlichte das Produkt seiner Herleitungen zum erstenmal 1980 in der technischen polnischen Zeitschrift: Przegląd Techniczny Innowacje; Nr. 16, S. 21-23. Technische Einzelheiten wurden bekanntgegeben.

Um eine praktische Bestätigung für die von ihm entdeckten Systeme zu liefern und die technischen Möglichkeiten der Magnocraftkonstruktion zu bestätigen wurden von ihm vier verschiedene Beweisgruppen erarbeitet:

- a). Explosionsstellen magnocraftähnlicher Flugobjekte wurden gesucht und gefunden (Tapanui und Zunguska),
- b). Technologische Tunnels, die während der unterirdischen Flüge der Magnocraftähnlicher Schiffe erzeugt wurden,
- c). ringförmige Spuren an Landstellen dieser Luftschiffe,
- d). Fotos und Zeugenberichte über Raumschiffe, die nach dem gleichen wie das Magnocraft Prinzip funktionieren.

In dieser Monographie werden die Beweise für den Tapanui-Krater in der Otago-Provinz, Neuseeland, als Explosionstelle mehrerer verkoppelter Raumschiffe mit magnetischem Antrieb aufgeführt und näher betrachtet.

Davor wurden in der Zeit zwischen 1983-1087 vom Autor vier andere Monographien über das Magnocraft in Neuseeland (in englischer Sprache) veröffentlicht. Einige davon erschienen auch in Deutschland (in deutscher Sprache), in den USA und in polnischer Sprache.



Inhalt Z:

WIE KOMMT MAN ZUM TAPANUI-KRATER

Für die Leser, die den Ort und das in dieser Monographie aufgeführte Beweismaterial selbst überprüfen möchten werden folgende Anweisungen gegeben. Es wird angenommen, daß diese Personen mit dem Bus oder Auto unterwegs sein werden und das die Fahrt im Zentrum (Octagon) der Stadt Dunedin auf der Südspitze von Neuseeland beginnt.

(#1) Highway Nr 1 von Dunedin nach Invercargill, Richtung Süden, Gore und Invercargill, an Milton, Balclutha, Clinton, und Waipahi vorbei. 137 Kilometer weit vom Octagon in Dunedin oder 7 Kilometer nach Waipahi erscheint auf der linken Straßenseite das große Schild "Russel France, Toy Maker", und ein kleines Verkehrszeichen dabei "Landslip Road". Es sind dann noch 18 km bis nach Gore.

(#2) Links Richtung "Landslip Road" abbiegen und 6 kilometer weit bis zum T-Kreuzung fahren.

Während der Fahrt auf die Gegend achten, es sind nur wenige Kilometer vom "Nullpunkt" einer besonders starken Explosion, die hier vor 810 Jahren stattgefunden hatte. Die Effekte sind immer noch deutlich zu erkennen (viele sind von dem unheimlichen Grauen das in der Umgebung erstarrt ist tief beeindruckt). Alles was hier vor 810 Jahren während der Explosion auf dem Weg wäre, würde einfach verdampfen.

(#3) An der T-Kreuzung nach links abbiegen und auf dem Weg "No Exit" noch weitere 300 Meter bis an dem Einfahrtstor zum Landbesitz "View Heights" an der rechten Seite, vorbei.

(#4) Direkt hinter dem Tor nach rechts in den mit Schlacke bedeckten Waldweg 300 Meter bis zum kleinen Parkplatz an der Wendestelle. es ist unter dem Hang des kleinen "Pukeruau"-Hügels. Auf der entgegengesetzten Seite befindet sich der Tapanui-Krater.

(#5) Der Wagen bleibt am Parkplatz und zu Fuß geht es dann weiter in der entgegengesetzten zur Fahrt Richtung. Nach 120 Metern über dem Pukeruau- ist der zweite Hügel, dann ein niedriger Weidenzaun und die große Kiefer, die auch auf dem Kraterbild zu sehen ist. Diese Kiefer wächst ca. 50 Meter vor dem Rand (Bild 1).

(#6) Sechzig Meter hinter dem Zaun ist der Rand des Kraters (er ist sehr groß und läßt sich nicht übersehen).

Zum Besichtigen des Kraters ist das Erlaubnis des Eigentümers erforderlich, es ist also die Nummer (00-64-3) 205-38-64 zu wählen oder der Eigentümer Mr. Rex L. Hellier, Pukeruau, 1 R.D., Gore, New Zealand muß angeschrieben werden. Es ist empfehlenswert sich auf mich zu berufen.

Der pädagogischste Weg für die Untersuchung des Tapanui Kraters:

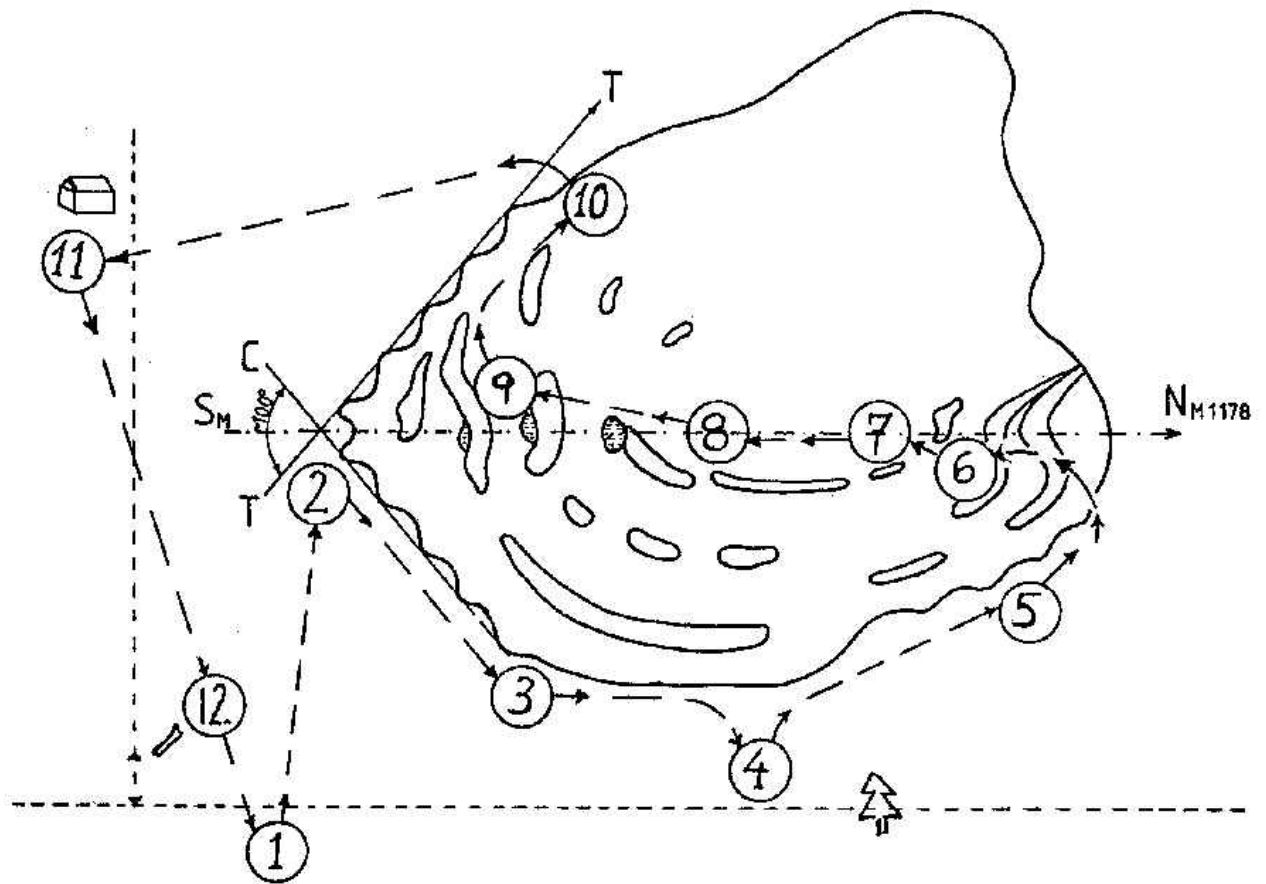


Abb Z1. Der empfehlenswerte Weg für Besucher des Kraters- mit gwestrichelter Linie eingezeichnet. An nummerierten Anhaltspunkten befinden sich wichtigere Beweismaterialien.

1 - Parkplatz (der Anfang und das Ende der Streckr). Bruchstücke der Keramiksteine mit eingeschmolzener organischer Substanz sind im Umkreis zu finden.

2 - Die dreieckige Vorderseite des Kraters. Die zylindrische Ausbeulung der Erde scheint der Form und Größe des explodierten Objektes zu entsprechen. Die wellenartigen Ränder zeigen auf die Stellen der größten Trinitite- und Keramiksteinartigen Niederschläge.

3 - Die größte Tiefe des Kraters. Dieser Punkt bietet einen guten Überblick über die Topographie des Kraters und die Anordnung der Innenkrater.

4 - Anhäufungen von Kieselsand. Der Sand stammt vom Inneren des Kraters.

5 - Bereich der stärksten magnetischen Anomalien. Technische Geräte (Kameras, Instrumente) setzen aus.

6 - Keramiksteine mit organischem Inhalt (z.B. tiefendes Holz).

7 - Ansammlungen von Holzkohle, die den Boden des Kraters in Mengen bedeckt.

8 - Das Explosionszentrum (im innersten Krater).

9 - Hügel an Bruchstellen der Stoßwellen.

10 - Die westlich weiteste Anhebung des Kraters.

11 - Ein besonders großer keramischer Stein (so groß wie ein Häuschen). An der Oberfläche sind die eingeschmolzenen Baumstämme zu erkennen und einige Versengungen.

12 - Ein alter von der Explosion stammender Baumstamm der Baumart Totara.

13 - Achte auf Bullen (die im Krater gern grasen)!.