

Realistische Ursachen für eine vorgeschichtliche, globale Katastrophe

Über die Folgen einer vorgeschichtlichen Katastrophe, die allerdings im krassen Widerspruch zur gegenwärtigen offiziellen Lehrmeinung noch nicht allzu weit zurückliegen kann, hatte ich in EFODON-SYNESIS Nr. 2/2005 berichtet. Im nachfolgenden Aufsatz möchte ich Ihnen nun die wenigen geotechnischen Möglichkeiten entwickeln, die ein derartiges „Schöpfungsereignis“ ausgelöst haben können. *Es soll ausdrücklich betont werden, dass diese Vorgänge tatsächlich abgelaufen sind, denn die Folgen liegen vor uns* und sind auch durch noch so eifrige Verharmlosungsversuche seitens der involvierten Wissenschaftler nicht zu ignorieren.

Als Ergebnis meiner privaten Recherchen hat sich erst in den gerade vergangenen Monaten dieses Jahres 2005 „herauskristallisiert“, dass die für die Auslösung des Differenzdruckes zwischen der Lufthülle und dem mehr oder weniger flüssig viskosen Erdinneren überhaupt in Frage kommende Ursache doch *nicht unbedingt* eine intelligente Ursache gehabt haben muss. So hat sich infolge des Dialogs mit der DLR rein rechnerisch ergeben, dass lediglich ein Minderdruck innerhalb der Lufthülle nicht die Kräfte erzeugen würde, die für die Hebung der irdischen Gebirgszüge erforderlich wären. Selbst die kurzzeitige Einwirkung eines totalen Vakuums, das sich etwa im regionalen Bereich von Kettenreaktionen mit Umwandlung der Luft in Sand ergeben würde, dürfte die Bewegungen der Erdkruste im Sinne eines „Emporziehens“ nicht in Gang gesetzt haben.

Für die von Amts wegen beauftragten Wissenschaftler ist mit der in diesem Sinne an mich gerichteten Stellungnahme die ganze Angelegenheit schon wieder erledigt gewesen und zu den Akten gelegt worden. Der von mir nachgeschobene Hinweis auf die im Falle eines Druckabfalles in der Atmosphäre unvermeidliche Expansion der in bzw. unter der festen Erdkruste gelösten Gase wurde praktisch ignoriert. Allein die Tatsache, dass ja das aus der Frühzeit der Technik bekannte Prinzip der Dampfmaschine durch die Umwandlung des Wassers in Dampf



Der große Meteorkrater, der südlich des Grand Canyon in Arizona (USA) liegt, wurde erst in jüngster Vergangenheit von dem amerikanischen Wissenschaftler Shoemaker als Einschlagkrater identifiziert (Ansicht von rechts).

die unvorstellbaren Expansionskräfte hinreichend verdeutlichen sollte, hat nicht zu einer autorisierten Weiterverfolgung des angebotenen Gedankengutes geführt. Bekanntlich nimmt der Wasserdampf gegenüber dem im flüssigen Aggregatzustand befindlichen Wasser den 1600fachen Raum ein. Diese insgesamt auch auf geotechnische Dimensionen anzuwendenden Fakten bleiben damit, offensichtlich aus Bequemlichkeitsgründen, unbeachtet. Ich betone an dieser Stelle nach wie vor, dass die auf der Erde und auf unserem Nachbarplaneten Mars nun einmal vorhandenen Sandmassen eindeutig eine schon in anderen von mir veröffentlichten Abhandlungen geltend gemachte nukleare Umwandlung von Anteilen der Atmosphäre oder (im Falle des Mars) der gesamten Lufthülle belegen. Weil die Ereignisfolgen vor unser aller Augen liegen, ist natürlich eine Ursache vorhanden gewesen, nach der ernsthaft gesucht werden muss, anstatt sie weiterhin zu verharmlosen.

Ergänzend zu den erläuterten „pneumatischen“ Ursachen für einen Differenzdruck habe ich deshalb im Winterhalbjahr 2004/2005 sowie bis zum Sommer 2005 die Auswirkungen von

etwaigen „hydraulischen“ Vorgängen durchgearbeitet. Auch diese Ergebnisse sind trotz aller vermeintlich hinreichend bekannten, elementaren und logischen Zusammenhänge absolut überraschend und in ihren Konsequenzen bisher nicht durchdacht worden.

Weltweit anerkannt wird seit geraumer Zeit, dass nur der Aufschlag eines Großmeteoriten auf der Erdkruste für das allgemeine und spontane Aussterben der Dinosaurier in Erwägung zu ziehen sei. Genaueres zu diesem Vorgang wird aber nicht angeboten. Man gibt sich damit zufrieden, dass ein solches Ereignis derartig weit in „grauer Vorzeit“ liegt, dass sich lediglich spekulative Vorstellungen von dem damaligen Ablauf anstellen lassen. Tatsächlich ist aber das entscheidende Detail eines solchen Ereignisses bisher niemals in Erwägung gezogen worden.

Schon in meinem Buch „Warum die Dinosaurier starben“ habe ich die allgemein bekannte aber als „technische Struktur“ unterschätzte geringe Dicke der festen Erdkruste angesprochen. Widersprüche hinsichtlich der Interpretation der sich allmählich verflüssigenden Unterseite der erstarrten und absolut spröden, d. h. nicht dehnbaren



Eine andere Ansicht aus geringerer Flughöhe lässt erkennen, dass die Innenwände des Einschlag-Trichters absolut identische Zerspülungen und Erosionsschuttmengen aufweisen, wie sie an unzähligen Gebirgs- oder Steiltal-Objekten unserer Erde feststellbar sind. Insgesamt darf auch hier von einem „jungen“, erdgeschichtlichen Ereignis ausgegangen werden.

äußeren Oberfläche ergeben sich denn auch bei der amtlichen Darstellung der „Plattentektonik“.

Während meiner aktiven Berufstätigkeit als Versuchsingenieur habe ich mich mit der Festigkeitsbestimmung von Panzerglasscheiben für Flugzeuge und schnelle Lokomotiven befasst und bereits 1966 einige Veröffentlichungen gemacht, z. B. in der „Flug-Revue International“ Nr. 10/1966. Ein diesbezüglicher Sonderdruck Nr. 5 „Vogelschlagversuche“ wurde von der Hamburger Flugzeugbau GmbH herausgegeben. Diese Arbeiten können bei Interesse als Sonderdruck aufgelegt und bei mir angefordert werden (bitte über Herrn Geise). Eine Freigabe zu diesem Zweck habe ich am 8. Sept. 2005 von der Pressestelle der Airbus Deutschland GmbH eingeholt. Einige Seiten dieses Aufsatzes

sind auszugsweise in den vorliegenden SYNESIS-Beitrag zur Information eingefügt. Als Konsequenz aus diesen langjährigen Versuchen, mit denen ich noch bis in die Neunzigerjahre des letzten Jahrhunderts zu tun hatte, zeichnet sich nunmehr ab, dass die elementaren technischen Bedingungen für die Wirkung von *Aufprallkörpern*, die kinetische Energie erzeugen, grundsätzlich auch auf planetarische bzw. interplanetarische Vorgänge angewendet werden müssen.

Es ergibt sich, dass nur ein ganz bestimmtes Einschlag-Ereignis die unweigerliche Katastrophe auslösen konnte, die zwangsläufig zu den von mir festgestellten und gemeldeten Folgen geführt hat. Zunächst sei die gängige Lehrmeinung eines himmlischen Irrläufers zitiert, der auf den Erdboden prallt und sich dort zerlegt, einen

Einschlagkrater hinterlässt oder bei entsprechend geringer Größe von der Lufthülle so weit abgebremst wird, dass er als Projektil auf der Erdoberfläche liegen bleibt. Der Meteorit muss dabei so groß sein, dass seine Hauptmasse die Erdoberfläche überhaupt erreicht, ohne in der durchquerten Lufthülle bereits verglüht zu sein. Dabei führt ein flacher „Einschusswinkel“ zu einer längeren Durchflugzeit. Ein im Idealfalle senkrecht herunterkommender Körper ist demnach am ehesten geeignet, die Erdoberfläche zu erreichen.

Man geht bislang davon aus, dass etwaige im Sonnensystem „schwebende“ Fremdkörper von der Erde beim Umlauf um die Sonne eingefangen werden, wenn sie (zufällig) in der Erdbahn „hängen“, d. h. der Erde sozusagen im Wege sind. Die dabei auftretenden Aufprallgeschwindigkeiten sind für die Bestimmung der Aufprallenergie, d. h. der kinetischen Energie, zugrunde zu legen. Zur Aufstellung der Berechnungsformel wird die aufprallende Masse des Aufprallkörpers halbiert und mit der ins Quadrat erhobenen Auftreffgeschwindigkeit multipliziert.

Man hat inzwischen unseren Globus nach vorzeitlichen Einschlagspuren abgesucht und ist beispielsweise auf den Golf von Mexiko oder die Hudson-Bay gestoßen, die sich nach dem Aufschlag mit Ozeanwasser gefüllt haben. Einige kleinere Krater, z. B. der bekannte Arizona-Krater, liegen auf dem Festland.

Ganz offensichtlich hat man bisher aber außer acht gelassen, dass die elementaren Gesetze bzw. Formeln zur Ermittlung der kinetischen Energie von Aufprallkörpern zu dramatischen Konsequenzen führen, wenn das der Erdbeziehung etwa entgegengerichtete Tempo des „Geisterfahrers“ sehr hoch ist.

Diese Gesetze ergeben eindeutig, dass ein mit entsprechend hoher Eigengeschwindigkeit im Kollisionskurs auf die Erdoberfläche treffender Meteorit die feste Kruste glatt durchschlagen muss. Das ist ohne Zweifel vor noch nicht allzu langer Zeit mit unserem Heimatplaneten passiert! Und genau das ist natürlich das oben zitierte einzig realistische Ereignis gewesen.

Die „amtlich“ weltweit akzeptierten Erklärungen zur Funktion der so genannten Modernen Plattentektonik bestätigen, dass sich unter den spröden, erstarrten Kontinentalplatten ein mehr oder weniger zähflüssiges Medium befindet, auf dem sich die Platten (angeblich) verschieben. Ob zäh- oder dünn-

flüssig: Jede Flüssigkeit ist grundsätzlich inkompressibel. Das ist ein physikalisches Gesetz, das zumindest in unserem Sonnensystem eine absolute Gültigkeit besitzt. Akzeptiert man diese Tatsachen, dann werden die geophysikalischen Folgeereignisse verständlich: Der in die Magma-Zone der Erdkrusten-Unterseite eindringende Körper wirkte sich auf die inkompressible Flüssigkeit im Sinne eines Hydraulik-Systems aus. Ohne jeden Zweifel pflanzte sich der Druckstoß rings um die Erdkugel herum mehr oder weniger gleichmäßig von unten auf die Erdkruste aus, am besten vergleichbar mit dem Tritt auf das Bremspedal eines Kraftfahrzeugs, der die Bremsflüssigkeit unmittelbar und ohne jeden Zeitverlust in alle Radbremszylinder transportiert. War das Volumen des Eindringkörpers groß genug, dann vergrößerte sich das Erdvolumen spontan, d. h. ohne Zeitverzug. Genau dieses Ereignis ist identisch mit der von mir geltend gemachten globalen Katastrophe in vorgeschichtlicher Zeit. Entsprechende Annahmen lassen sich unter Zuhilfenahme der bekannten, klassischen Formeln für die Kugelberechnung im Prinzip von jedermann nachrechnen.

Nur so viel möge meine Feststellungen untermauern: Schon ein im Verhältnis zur Erde vergleichsweise kleiner Durchschlagkörper führt unvermeidlich zu einem spontanen Druckanstieg unterhalb der Erdkruste. Eine erhebliche Dehnung der Erdkruste tritt natürlich erst bei voluminöseren Eindringlingen auf. Ich habe errechnet, dass erst der Durchschlag eines mehrere hundert Kilometer Durchmesser aufweisenden „Irrläufers“ eine Dehnung der Erdkruste herbeiführt, die den Erdumfang um beispielsweise hundert Kilometer verlängert. Erst ein Kollisionskörper von 3000 Kilometern Durchmesser würde den Erdumfang um etwa zweihundert Kilometer verlängern.

Wenn man einen Umfang betrachtet, der möglichst viel Festland berührt, dann mögen alle von diesem „Seil“ überspannten Spalten, Grabenbrüche und von aufgestiegenen Gebirgen gefüllten Primär-Platzrisse wenigstens zweihundert Kilometer ergeben. Erst unter derartigen realistischen Annahmen erklärt sich das ja nachweislich erfolgte Verhalten der Erdkruste, die an zufälligen Dünnstellen bis ins Magma aufgerissen ist und dessen Aufstieg ausgelöst hat.

Platzrisse aller Breiten und Längen,

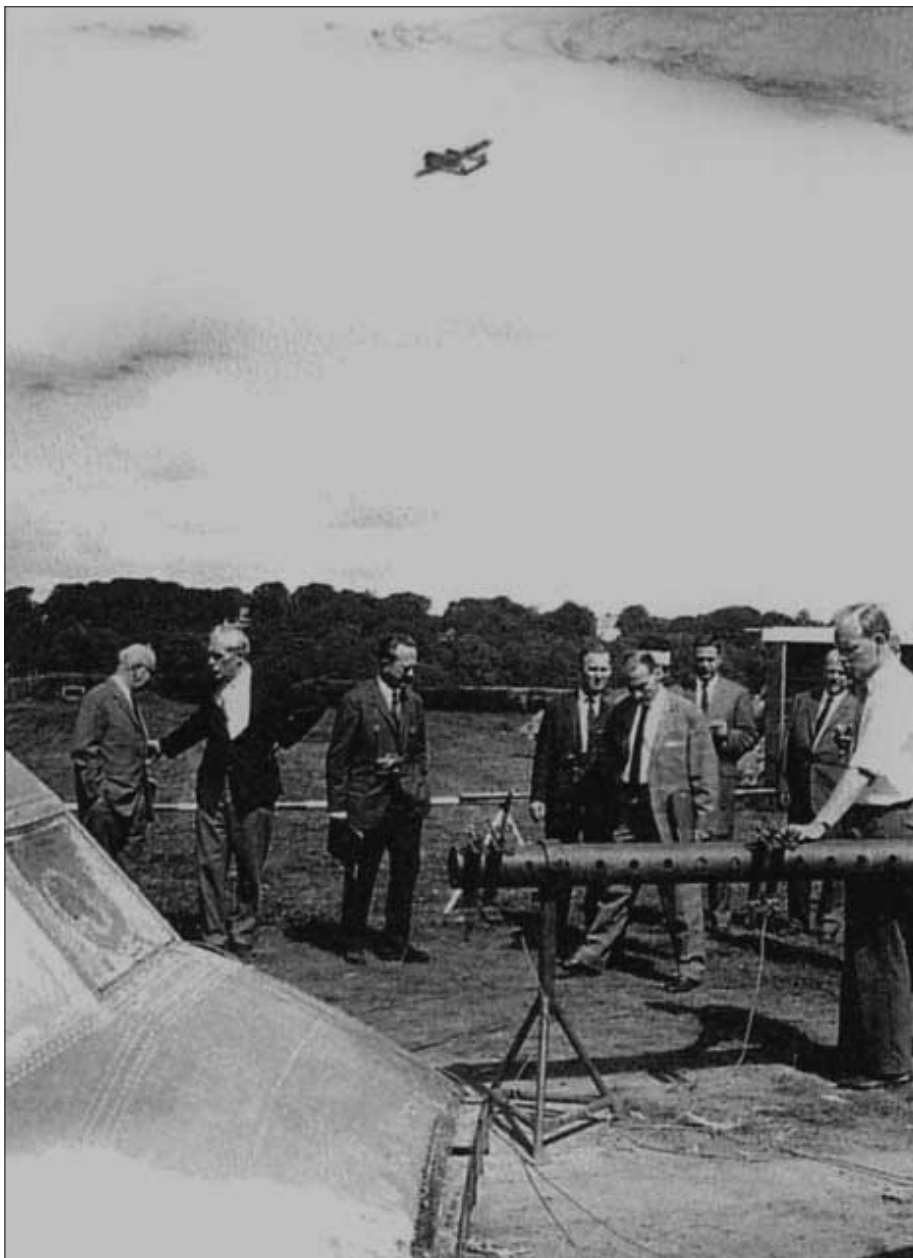


Dieses Foto von unserem Nachbarplaneten Mars wurde kürzlich veröffentlicht. Der offizielle Kommentar lautete mit anderen Worten, dass die Zerspülungen auf voluminöse Wasserfluten hinweisen, die vor noch nicht langer Zeit geflossen seien. Diese Feststellung untermauert meine auf die Erde bezogenen Beobachtungen im Sinne einer Beweisführung. Mein nächster Beitrag wird sich auf mögliche Zusammenhänge zwischen den Ereignissen auf beiden Planeten beziehen.

unterseeische Grabenbrüche, Bildung von Hochgebirgsketten und Anhebung der zuvor innerhalb von Jahrtausenden auf „friedliche“ Weise gewachsenen Sedimentschichten waren die Folgen, die wir heute sehen. Was wir nicht unbedingt sehen, ist die damalige Einschlagstelle, die ja keinen Krater, sondern lediglich ein Loch aufweisen würde, das zudem von unten wieder aufgefüllt worden und mit großer Wahrscheinlichkeit vom Meer bedeckt ist.

Die Überlegung, dass infolge des Impulsgesetzes die dem Einschlagsort

gegenüber liegende Erdkruste am heftigsten reagiert haben müsste, erlaubt uns ein kleines Experiment, das Sie als Leser zu Hause nachvollziehen können. Wir nehmen unseren Globus zur Hand und suchen den zum „Dach der Welt“, dem Himalaja, gehörenden Antipodenbereich auf. Der Einschlagsort liegt danach zwischen 80° Ost und 90° Ost bei ca. 28° Süd, d. h. vor der Westküste Südamerikas. Es dürfte von Interesse sein, dass Wissenschaftler vor einigen Jahren (vermeintlich) etwa dort unter die Erdkruste abgesunkene Krusten-



Das Foto zeigt den Autor an der Mündung der Luftdruck-Kanone kurz nach dem Schuss auf die mittlere Frontscheibe einer „Transall“ C160 im Sommer 1966. Auf der Scheibenmitte ist der Aufschlagtrichter zu erkennen. Zweiter von links: der damalige Leiter der HFB-Versuchsabteilung Prof. Dr. Arno Geertz, rechts daneben der Chefredakteur der „Flugrevue“, links außen ein weiterer Reporter, zweiter von rechts der HFB-Chefkonstrukteur Dipl.-Ing Hans Wocke, dritter von rechts der damalige Eigner des Blohm und Voss-Flugzeugwerkes (HFB), Herr Blohm, weitere Reporter.



Die Luftdruck-Kanone in Aktion.

massen entdeckt haben, deren Existenz allerdings anderen (ungeklärten) Ursachen zugeschrieben wurde.

Auf den Einfluss der vorübergehenden Luftverdünnung mit der damit zwangsläufig verbundenen Sintflut- und Eiszeit-Entstehung hatte ich bereits in früheren Veröffentlichungen hingewiesen.

Ich möchte ergänzen, dass auch der gerade beschriebene Ein- bzw. Durchschlag eines interplanetarischen Kollisionskörpers die ja nachweislich erfolgte Luftverdünnung und deren Folgen erzeugt haben könnte (im Gegensatz zu der bisher von mir angenommenen intelligenten Erzeugung).

So hat der mit großer Wahrscheinlichkeit im Pazifik erfolgte Durchschlag derartig voluminöse Luft- und Wassermassen in den Orbit geschleudert, dass diese Jahre brauchten, um in die eigentliche Biosphäre zurückzukehren und dabei Sintflut und Eiszeit hervorriefen.

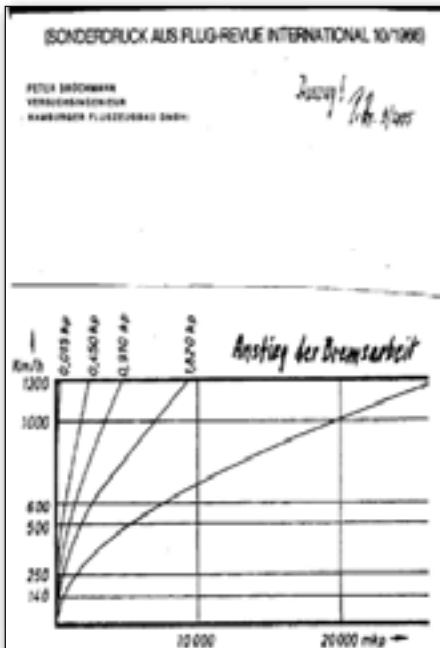
Die noch immer „frischen“ Trümmer des bisher wohl einmaligen erdgeschichtlichen Ereignisses liegen täglich vor unser aller Augen, bisher allerdings stets als Naturwunder empfunden, die der liebe Gott ausschließlich zur Erbauung von Bergsteigern, Skiläufern, Wanderern, „Bikern“ oder „Offroad“-Fahrern erschaffen hat.

Wir müssen erkennen, dass sich unsere Umwelt kurzfristig verändern wird, weil die von der noch nicht weit zurückliegenden Katastrophe aufgebaute Eiszeit erst in unseren Tagen mit zunehmender Geschwindigkeit abtaut und zu einer unvermeidlichen und raschen Umstellung der Menschheit bezüglich des Wasserhaushaltes der Erde führen muss.

Für viele der heutigen machtpolitischen und wirtschaftlichen Aktivitäten, aber auch für die unverhältnismäßig anspruchsvolle, z. T. maßlose und jedermann zugängliche Freizeiteröffnung der Erde ist ein Ende absehbar. Die Erhaltung der „natürlichen“ Regelkreise unserer Biosphäre wird in naher Zukunft alle Kraft der lebenden Generationen erfordern. Die Katastrophe von New Orleans im Herbst 2005 müsste als Menetekel und nicht als ein seltenes, zufälliges Naturereignis bewertet werden.

Ich möchte meine Beiträge demnächst durch ein Denkmodell ergänzen, das als primäre Ursache zu den auf Erde und Mars feststellbaren Trümmerlandschaften ein vielleicht (hoffentlich) einmaliges Katastrophen-Ereignis in unserem Sonnensystem zum Inhalt hat.





Diese Versuche dienen einer Verminderung derjenigen Flugzeugunfälle, die durch Zusammenstöße mit Vögeln hervorgerufen werden.

Vogelschußüberlegungen

Anfängliche Überlegungen, welche die infolge Vorwärtsbewegung des Flugzeuges entstehende Umströmung der Kanzel berücksichtigten, führten zu folgender Versuchsanlage:

Mit Hilfe eines Raketenantriebs wurde über eine Anlaufstrecke eine dem Original entsprechende Kanzel gegen einen in die Zielkoordinaten gehaltenen Vogel gefahren. Es zeigte sich, daß die Strömungsenergie der Luft bei den hohen Geschwindigkeiten keinesfalls in der Lage ist, die Vogelmasse seitlich aus dem Gefahrenbereich zu beschleunigen. Außerdem verbot die entstehende Raketenrauchenwicklung eine exakte Beobachtung des Aufpralles. Diese zunächst in USA und Großbritannien praktizierte Methode wurde bald durch eine andere abgelöst:

Der Vogel wird mit einer Präzisionskanone gegen die feststehende Kanzel oder Rumpfnase „geschossen“. In der Bundesrepublik Deutschland arbeitet die Firma Hamburger Flugzeugbau GmbH mit der für diese Zwecke entwickelten längsten Spezialkanone Europas, mit deren Hilfe Schubgeschwindigkeiten bis zu Mach 1 erzielt werden können. Sie besitzt eine Rohrlänge von über 20 m.

Um größere Schubgeschwindigkeiten ohne beträchtliche Erhöhung des Kesseldrucks zu erreichen, wurde das Rohr verlängert. Dabei wurde ausgegangen von einer geforderten erhöhten Schubgeschwindigkeit $v_s' = \text{Mach } 0,82$ entsprechend 313 m/s. Mit Hilfe der Formel

$$l = \frac{v_s'^2 \cdot G}{2p_0 \cdot F \cdot g}$$

ergab sich folgende Rohrlänge (für $p_0 = 5 \text{ at}$):

$$l' = \frac{v_s'^2 \cdot G}{2p_0 \cdot F \cdot g}$$

$$l' = \frac{176\,344}{12150} = 15 \text{ m}$$

Beschleunigung $b = \frac{p \cdot F}{G} \cdot g$

$$b_x = \frac{p_x \cdot F}{G} \cdot g$$

Einige theoretische Überlegungen zum Vogelschlag

Die folgenden Betrachtungen gelten sowohl für tatsächlich im Fluge auftretende als auch für im Versuch simulierte (identische) Bedingungen.

Um das Ausmaß der möglichen Zerstörungen verstehen zu können, stelle man einmal einige fundamentale Überlegungen an:

Bei großen Flugzeuggeschwindigkeiten kann die Eigengeschwindigkeit des Vogels praktisch vernachlässigt werden. Man rechnet also mit dem Vogelgewicht und der Annäherungsgeschwindigkeit des Flugzeuges:

für $v = 500 \text{ km/h} = 139 \text{ m/s}$ und $G = 1,8 \text{ kp}$ wird die zu vernichtende Bremsarbeit A (kinetische Energie):

$$A = G \cdot h; h = \frac{v^2}{2g} = 970 \text{ m}; A = 1750 \text{ mkp.}$$

Auf eine rechteckige Plötenscheibe mit den Kantenlängen $500 \times 400 \text{ mm}$ würde eine dem obigen Moment entsprechende statische Last in Höhe von

$$p = \frac{M_b}{I} = \frac{1750}{0,25} = 6972 = 7 \text{ Mp einwirken.}$$

Geschwindigkeit an einer beliebigen Stelle

$$v_x = \sqrt{2 \int_0^x b \cdot dx}$$

Endgeschwindigkeit $v_e = \sqrt{2 \int_0^l b \cdot dx}$

Für oben angegebene Werte ergab sich die erreichbare Austrittsgeschwindigkeit (Endgeschwindigkeit)

$$v_e = \sqrt{\frac{2p \cdot F \cdot l \cdot g}{G}}$$

$$v_e = \sqrt{37\,376} = 193 \text{ m/s} = 700 \text{ km/h.}$$

Aufgrund ähnlicher theoretischer Überlegungen wurde die Vogelschußkanone noch über die ermittelten Werte hinaus verlängert und erlaubt heute Schubgeschwindigkeit bis zu Mach 1. Die Verwendung technischer Hilfsmittel (z. B. Levaldüse) erlaubt eine weitere Steigerung der Schubgeschwindigkeit.

- 4 -

Zur aktualisierten Auflage meines Buches „Warum die Dinosaurier starben“, ISBN 3-8311-4213-0: Auf der Buchmesse in Frankfurt im Oktober 2005 auf den Ständen des Börsenvereins Deutscher Buchhändler und BoD wiederum präsent!

