

2 ELEKTROGRAVITATION

Wie entsteht Elektrogravitation? Es gibt verschiedene Möglichkeiten. Verwendet man z.B. elektrische Stosswellen, die an einer Endelektrode auflaufen, so verlassen die von der Welle "mitgezogenen" Vakuumpartikel die Elektrode, um sich geradlinig im Raum fortzubewegen. Nikola Tesla hat diesen Effekt vor über hundert Jahren mit der „Carbon-Button-Lamp“ demonstriert. Entdeckt wurde das Phänomen zufällig, als sich Tesla im Bereich grosser Gleichstrommaschinen aufhielt. Unmittelbar nach dem Einschalten ging von den Generatoren ein stechender Impuls einer zunächst unbekanntem Strahlung aus, die sich unangenehm auf der Haut bemerkbar machte. Wurden elektrische Unterbrecher verwendet, wiederholte sich der Effekt periodisch. Offensichtlich hing das Phänomen mit einer Kompressionswelle zusammen. Für die Entwicklung neuartiger Energiewaffen eröffnen sich hier ungeahnte Möglichkeiten. Die seit einigen Jahren anhaltende Geheimhaltung um die in Russland durchgeführten Experimente ist militärisch erklärbar.

Um Effekte der Elektrogravitation¹ und des damit verwandten Gravitomagnetismus² in phänomenologischer Hinsicht zu verstehen, benötigt die Wissenschaft eine Rückbesinnung auf traditionelle Begriffe. Der Weltäthers³ sei hier an erster Stelle genannt. Es trifft zwar zu, dass Einstein im Rahmen der Speziellen Relativitätstheorie⁴ den Lichtäther für entbehrlich hielt und stattdessen ein neuartiges Raumzeit-Verständnis in die Physik einführte. Es ist aber völlig absurd, zu behaupten, Einstein habe den Äther prinzipiell abgeschafft (wie dies in vielen Physikbüchern kategorisch behauptet wird). Als die Allgemeine Relativitätstheorie längst etabliert war, nämlich 1920, sprach Einstein in Leiden die bedeutsamen Worte aus:

Nach der allgemeinen Relativitätstheorie ist der Raum mit physikalischen Qualitäten ausgestattet; es existiert also in diesem Sinne ein Äther. Gemäß der allgemeinen Relativitätstheorie ist ein Raum ohne Äther undenkbar; denn in einem solchen gäbe es nicht nur keine Lichtfortpflanzung, sondern auch keine Existenzmöglichkeit von Maßstäben und Uhren, also auch keine räumlich-zeitlichen Entfernungen im Sinne der Physik. Dieser Äther darf aber nicht mit der für ponderable Medien charakteristischen Eigenschaft ausgestattet gedacht werden, aus durch die Zeit verfolgbaren Teilen zu bestehen; der Bewegungsbegriff darf auf ihn nicht angewendet werden.

In moderner Sprache ist von Nullpunktfeldern die Rede. Das Vakuum der Quantenelektrodynamik (QED) ist nicht leer, sondern als ein See virtueller Teilchen zu betrachten. In einer Modifikation der Dirac'schen Theorie geht der Schreibende davon aus, dass sich der Raum aus einem Feld von Elektron-Positron-Paaren konstituiert. Aufgrund ihrer besonderen Bindung haben diese Paare ihre gesamte Masse von ≈ 1 MeV in Form von Photonen abgestrahlt. Das physikalische Vakuum ist aus dieser Perspektive mit einem Superfluid zu vergleichen. Im Vakuumgrundzustand ist das Superfluid masselos und ohne Viskosität. Doch durch Anregung und kurzzeitigen Energieaustausch entsteht ein See fluktuierender Teilchen, die gleichsam aus dem Nichts erscheinen, um kurz darauf zu entschwinden. Aus Nichts aber kommt nichts – wie bereits Lukrez richtig erkannte. In realiter sind die Pseudoskalare überall latent vorhanden.

¹ <http://en.wikipedia.org/wiki/Electrogravitics>

² <http://en.wikipedia.org/wiki/Gravitomagnetism>

³ [http://de.wikipedia.org/wiki/%C3%84ther_\(Physik\)](http://de.wikipedia.org/wiki/%C3%84ther_(Physik))

⁴ A. Einstein: Elektrodynamik bewegter Körper (Ann. d. Physik, 1905)

Günther Baer⁵ spricht von "latenter Materie". Möglicherweise handelt es sich um die bis heute vergeblich gesuchte dunkle Materie. Wird einem dieser Elektron-Positron-Paare genügend Energie (z.B. in Form eines γ -Quants) zugeführt, so kommt es zur Paarbildung. Aufgrund der Impulserhaltung geschieht dies häufig im Coulombfeld eines Atomkerns. Im Nahbereich elektrischer Ladungen wird das Vakuum polarisiert. Elektronen werden von virtuellen Teilchen (Positronen) umlagert. Bei genügend grosser Feldstärke materialisieren sich spontan aus dem Vakuum heraus Elektron-Positron-Paare. Die QED bezeichnet diesen Vorgang als Vakuumzerfall. Die aufgrund einer ausgeglichenen Energiebilanz benötigte Bindungsenergie wird der Umgebung entzogen; dadurch kühlt sich das Umfeld deutlich ab. Entropiemindernde Phänomene dieser Art sind gelegentlich auch bei paranormalen Prozessen zu beobachten.

2.1 Der Biefeld-Brown-Effekt

Über den Biefeld-Brown-Effekt wird in der Fachliteratur nicht besonders viel geschrieben. Wäre nicht Prof. Paul A. Biefeld (1867-1943) an den Experimenten beteiligt gewesen, würde vermutlich überhaupt nichts darüber gesagt.

Grundsätzlich äussert sich der Biefeld-Brown-Effekt dadurch, dass sich ein negativer Pol beim Aufbau eines elektrischen Feldes in Richtung des positiven Pols zu bewegen versucht. Die Skizze (Abb. 2-1) verdeutlicht diesen Sachverhalt am Beispiel einer Balkenwaage.

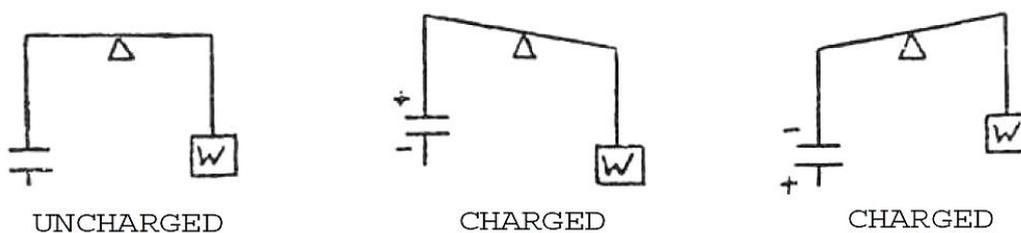


Abb. 2-1
Biefeld-Brown-Effekt⁶

Der Biefeld-Brown-Effekt konnte von Thomas Townsend Brown (1905-1985) mit speziell konstruierten Kondensatoren (Abb. 2-2), die als Torsionspendel dienten, beobachtet und nachgewiesen werden. Dass dieser Effekt von einem "Querdenker" erforscht wurde, ist bezeichnend für das Verhalten des Establishments, das sich gerne auf eine wissenschaftliche Vorgehensweise beruft. Wäre es nach Millikan gegangen, wüssten wir nichts darüber.

Um messbare Resultate zu erzielen, sind hohe Gleichspannungen (> 50 kV) erforderlich. Der Effekt nimmt nichtlinear mit der Spannung zu. Auch die Beschaffenheit des Dielektrikum übt einen merklichen Einfluss auf die erzielbare Schubkraft aus. Besonders geeignet sind Dielektrika mit grosser Dielektrizitätszahl (z.B. Bariumtitanat mit $\epsilon_r > 10^3$) und grosser Massendichte.

Sogar die Geometrie des Kondensators ist von entscheidender Bedeutung. Eine asymmetrische Elektrodenform bzw. ein inhomogenes E-Feld begünstigt die Schubwirkung.

⁵ G. Baer: Spur eines Jahrhundertirrtums (Spur-Verlag, 1997)

⁶ Rho Sigma: Ether-Technology (Selbstverlag)

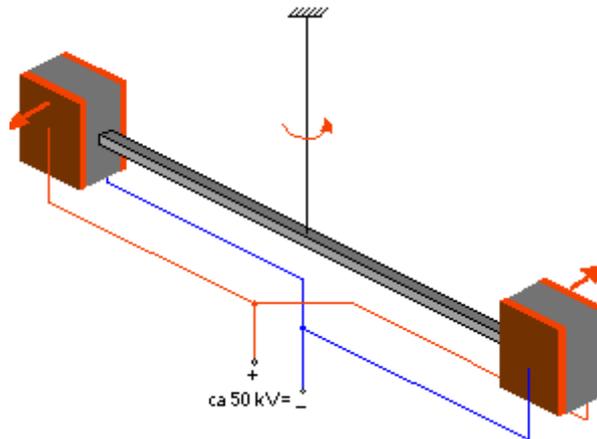


Abb. 2-2
Torsionspendel zum Nachweis des Biefeld-Brown-Effektes

2.2 Werdegang von T.T. Brown

2.2.1 Die frühen Jahre

Zanesville, Ohio

Weil die von Thomas Townsend Brown über viele Jahre hinweg getätigten Versuche wegweisend für die Elektrogravitation sind, soll nebst den technischen Aspekten in aller Kürze Browns Lebenslauf beleuchtet werden. Weiterführende Erörterungen finden sich bei LaViolett⁷, Cook⁸ und Stephenson⁹.

Hineingeboren wurde Brown in eine begüterte Familie in Zanesville (Ohio). Der Junge entwickelte bereits früh ein reges Interesse an astrophysikalischen Vorgängen. Der von Brown 1920 entdeckte und später von Prof. Biefeld verifizierte Effekt ist in der Fachliteratur als *Biefeld-Brown-Effekt* (BBE) bekannt.

Brown beobachtete während seiner Zeit an der „High School“, dass beim Einschalten einer Coolidge-Röhre diese eine Bewegung in Richtung ihrer Anode durchführte. Offenbar manifestierte sich hier eine unbekannte Schubkraft. Weitere Versuche mit Röntgenröhren bestätigten diesen Eindruck. Brown sprach von *Elektrokinetik*. Herkömmliche Erklärungen, dass es sich beim BBE um eine lediglich durch Ionen (Ionenwind) verursachte Beschleunigung handle, sind nur bedingt richtig. Weil der BBE auch im Vakuum oder in Festkörpern auftritt, muss nach einer primär anderen Begründung gesucht werden.

Studienzeit

1922 begann Brown ein Studium am „California Institute of Technology“, wo er sich nebenbei als Laborassistent verdient machte. Trotz seiner Experimente vermochte Brown nicht das Interesse des Nobelpreisträger Robert Millikan zu erwecken. Vermutlich durch diese

⁷ P. LaViolett: Verschlussache Antigravitationsantrieb (Kopp)

⁸ N. Cook: Die Jagd nach Zero Point (Mosquito)

⁹ H. Stevens: Hitler's flying Saucers (Adventures Unlimited Press)

Zurückweisung gekränkt, verliess Brown das Institut, um sich am „Kenyon College“ in Gambier (Ohio) einzuschreiben, wo der Student allerdings nur kurze Zeit anzutreffen war.

Bereits im folgenden Jahr wechselte Brown zur „Denison University“ in Granville (Ohio), wo ihm das Glück beschieden war, Prof. Biefeld zu begegnen, der Interesse an Browns Experimenten bekundete. Ob Brown in Granville einen regulären Studienabschluss erzielte, ist seiner Biografie nicht zu entnehmen. Dies tut seiner Reputation als Elektrophysiker jedoch keinen Abbruch.

1926 bis 1940

Von 1926 bis 1930 war Brown – ausser in seinem Privatlabor in Zanesville – am „Swazey Observatory“ in East Cleveland (Ohio) tätig, wo er weiterhin mit Biefeld in Kontakt blieb.

Ab 1930 arbeitete Brown für das „United States Naval Research Laboratory“. Zwischendurch nahm er an der Internationalen Schwerkraft-Expedition des „United States Department of the Navy“ zu den Westindischen Inseln (1932) und an der von Paul Bartsch geleiteten und von Eldrige Johnson unterstützten ersten Johnson-Smithsonian-Tiefsee-Expedition (1933) teil. Anwesend auf Johnsons Jacht „Caroline“ war auch der britische Meisterspion William S. Stephenson (The man called Intrepid). Laut einer von Paul Schatzkin publizierten Biografie soll Brown während seines Aufenthaltes auf der „Caroline“ als Agent rekrutiert worden sein.

In den darauf folgenden Jahren ereignete sich in der Tat eine merkwürdige Episode. Brown übte zu dieser Zeit eine Funktion als stellvertretender technischer Offizier anlässlich der Jungfernfahrt der USS Nashville aus. Auf der Rückfahrt von England in die USA transportierte das Schiff eine grössere Menge an Goldbarren im Betrage von 50 Mio. \$ über den Atlantik. Das Gold stammte von der „Bank of England“ und sollte an die „Chase Manhattan Bank“ in New York übergeben werden. Während der Überfahrt wurde für Brown an der „University of Pennsylvania“ ein Labor für Elektrogravitationsforschung eingerichtet. Schatzkin schreibt, dass Johnson am Bau dieses Labors beteiligt war, dessen laufende Kosten aus einem Teil des transferierten Goldes finanziert wurden.

1939 finden wir Brown als Ingenieur bei der Glenn L. Martin Company (einem Vorläuferbetrieb des Raumfahrtkonzerns Lockheed Martin). Wir erkennen unschwer Browns Verbindungen zum Militärisch-industriellen Komplex.

2.2.2 Der zweite Weltkrieg und danach

Naval-Research

1940 wurde Brown in das „National Defense Research Committee“ (NDRC¹⁰) aufgenommen, das von Dr. Vannevar Bush geleitet wurde. Im selben Jahr wurde Brown vom „Bureau of Ships“ der Marine in Washington D.C. mit der Leitung eines Forschungs- und Entwicklungsprojektes für die Minenräumung beauftragt. William Moore erwähnt, dass Brown einer Gruppe von 15 Akademikern vorstand und über ein Etat von 50 Mio. \$ verfügte. 1942 wurde Brown zum Einsatzleiter der „Atlantic Fleet Radar and Materiel School“ und der „Gyro-Compass School“ der „Naval Operating Base“ in Norfolk (Virginia) ernannt.

¹⁰ Das NDRC wurde 1941 zum „Office of Scientific Research und Entwicklung“ (OSRD) erweitert. Dieses Institut übte in technologischer Hinsicht einen entscheidenden Einfluss auf den Ausgang des zweiten Weltkriegs aus.

Zu beurteilen ist im Kontext, ob Brown 1943 aktiv am Philadelphia-Experiment mitgewirkt haben könnte. Gesichert ist nur, dass die US-Marine an Verfahren zum Schutz gegen die mit Magnetzündern ausgerüsteten Torpedos arbeitete. Als Projektleiter für Minenräumung des „Bureau of Ships“ und als Einsatzleiter der Radarschule in Norfolk wäre Brown für eine solche Aufgabe bestens qualifiziert gewesen. Aufgrund eines im selben Jahres erfolgten Nervenzusammenbruchs (!) schied Brown Ende 1943 auf Anraten der Ärzte jedoch aus der Marine aus, um sich in privater Umgebung von den Strapazen zu erholen. Überhaupt besteht für die Jahre 1942 bis 43 eine auffallende Diskrepanz in Browns ansonsten tadelloser Biografie. Dieser merkwürdige Bruch würde sicherlich zu den dramatischen Ereignissen um das aus dem Ruder gelaufene Philadelphia-Experiment passen. Ein wirklich stichfester Beweis ist es aber nicht.

Browns Flugscheiben-Projekt nach dem 2. Weltkrieg

Nach dem Krieg nahm Brown eine Beratertätigkeit bei „Lockheed-Vega Aircraft Corporation“ an, wo er bis 1952 blieb. In der Zwischenzeit hatte Brown seine „Flugscheiben“ derart weiterentwickelt, dass er sie auf einem Rundkurs mit sechs Diameter fliegen liess. Die Fluggeschwindigkeit betrug etwa 12 Meilen pro Std.

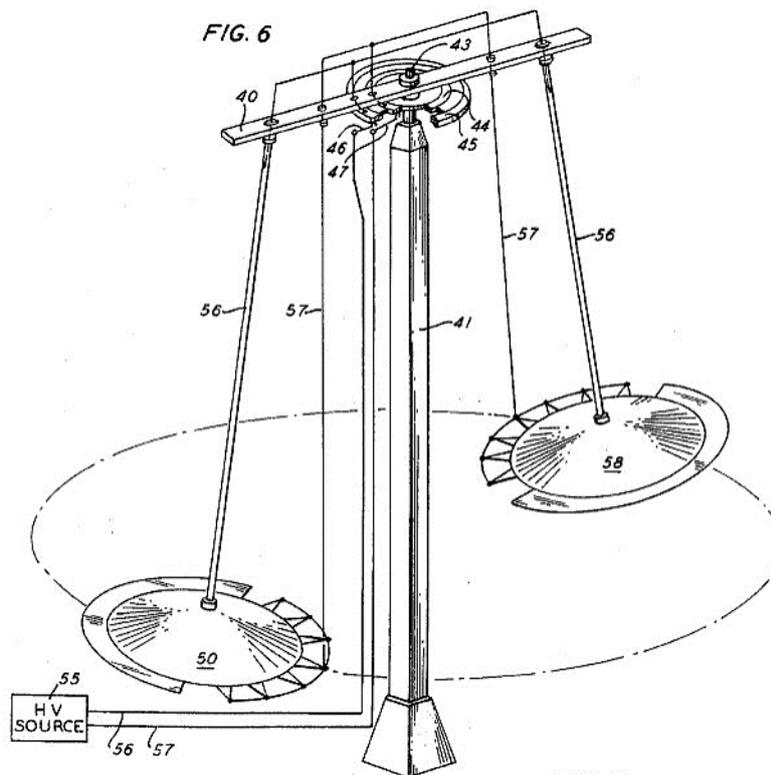


Abb. 2-3
Browns Electrokinetic flying disc (1957)¹¹

Durch fortlaufende Verbesserungen konnte die Geschwindigkeit in späteren Versuchen erheblich gesteigert werden. Die Scheiben besaßen ein „triarkuates Profil“ und waren mit einer Hochspannungsquelle verbunden. Der Pluspol führte auf einen an der Vorderkante gespannten Draht.

¹¹ U.S. Patent #2,949,550 (Fig. 6)

Im März des Jahres 1952 wurde Brown in seinem Labor in Los Angeles von Generalmajor Bertrandis (USAF) besucht, welcher von der Flugscheibendemonstration ersichtlich beeindruckt war. Nach dieser Begegnung mit dem Luftwaffengeneral befasste sich das „Air Force Office of Special Investigation“ (AFOSI) mit Brown. Im Juni desselben Jahres wurde durch das „Office of Naval Research“ (ONR) ein Bericht erstellt (Untersuchung der Townsend Brown Stiftung), welcher aber zu Browns Ungunsten ausfiel. Verantwortlich für den Bericht war ein gewisser Willoughby M. Cady, der sich äusserst pessimistisch äusserte und elektrogravitative Effekte verneinte.

Zwei Jahre später führte Brown in einer Turnhalle in Pearl Harbor und in der Gegenwart mehrerer Admirale eine weitere Flugschau durch. Scheiben (Abb. 2-3) von 35 Zoll im Durchmesser, die an einem 50 Fuss hohen Seil befestigt waren, flogen mit beeindruckender Geschwindigkeit auf Kreisbahnen herum. Die Betriebsspannung betrug 150 kV. Die schweizerische Flugzeitschrift „Interavia“ schrieb 1956, dass Geschwindigkeiten von einigen hundert Meilen pro Std. erreicht wurden. Nach dieser Vorführung konfiszierte die Marine in klandestiner Manier Browns Notizbücher. Anschliessend teilte man Brown mit, dass kein weiteres Interesse an seinen Scheiben bestünde. Dieser Entscheid ist angesichts der überzeugenden Scheibenvorführung nur schwer nachvollziehbar.

Skalarwellenkommunikation

Ein anderes Projekt hatte die Entwicklung eines leistungsfähigen Kommunikationssystems (Abb. 2-4) für die Marine zum Ziel.

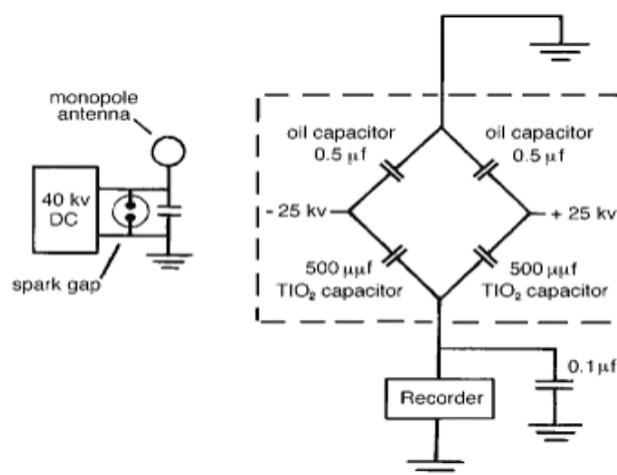


Abb. 2-4
Elektrogravitative Wellentransmission¹²

Aufgrund der vorliegenden Beschreibung muss davon ausgegangen werden, dass Brown einen „Skalarwellen-Transmitter“ mit zugehörigem Empfänger konstruierte. Mit Browns Equipment sollten Mitteilungen an U-Boote und unterirdische Bunkeranlagen übermittelt werden, was mit normaler Radiotechnik nicht möglich ist. Ähnliche Übertragungssysteme hatte Nikola Tesla ein halbes Jahrhundert zuvor gebaut. Diese mit "Non-hertzian waves" arbeitenden Transmitter waren angesichts der Erfolge von Marconis Wellenradio aber schnell in Vergessenheit geraten.

¹² P. LaViolett: Verschlussache Antigravitationsantrieb (Kopp)

Projekt Winterhaven

1953 war Brown in das auf mehrere Jahre angelegte „Winterhaven-Projekt“ involviert mit dem Ziel, einen effizienten Elektrogravitationsantrieb für eine 12 Meter Kampfscheibe zu entwickeln. Die erforderliche Spannung von etlichen Mio. Volt (um Fluggeschwindigkeiten bis zu Mach 3 zu ermöglichen) konnte nicht wie bisher auf konventionelle Weise erzeugt werden. Geeignete Transformatoren und Gleichrichter für solche Spannungen waren schlichtweg nicht realisierbar. Brown fand aber eine geniale Lösung, indem er den „Stichflammengenerator“ entwickelte. Das Herzstück dieser Erfindung bestand aus einem Strahlantrieb mit innen befindlicher Nadelelektrode.

Projekt Montgolfier

Obwohl das „Winterhaven-Projekt“ erfolgreich verlief, wurde Brown schliesslich die Unterstützung entzogen und einige von Browns Forschungsergebnissen unter Geheimhaltung gestellt. Offensichtlich war nun definitiv ein Punkt erreicht, wo die nationale Sicherheit der Vereinigten Staaten tangiert wurde. Das Pentagon wollte die weitere Entwicklung nicht einem Aussenseiter und dessen privaten Investoren überlassen. Aus diesem Grunde sah sich Brown schliesslich gezwungen, sein Glück auf dem alten Kontinent zu versuchen, wo er über England nach Frankreich gelangte, um 1955 beim Industriekonzern Sud-Ouest¹³ (SNCASO) im Rahmen des „Projet Montgolfier“ eine Reihe von Versuchen mit fliegenden Scheiben durchzuführen. Um Ionenwinde als primäre Ursache des Antriebes auszuschliessen, wurde eine grosse Vakuumkammer gebaut. Doch nachdem der Konzern 1957 mit Sud-Est¹⁴ (SNCASE) zu Sud-Aviation fusionierte, wurde das Projekt aufgelöst, so dass Brown zurück in die Staaten kehrte. Möglicherweise führten die Franzosen die Versuche eine zeitlang auch ohne Brown weiter.

Bahnson Company

Im Herbst 1957 eröffnete sich dafür eine vielversprechende Ära bei der „Bahnson Company“ in Winston-Salem (North Carolina), wo Brown zusammen mit Agnew H. Bahnson Jr. und Dr. Frank King diverse Versuche an „ballistischen Elektroden“ durchführte. In den folgenden Jahren kam es zu mehreren Patentanmeldungen. Leider erlitt Bahnson 1964 einen tödlichen Absturz mit seinem Privatflugzeug, so dass diese erfolversprechende Zusammenarbeit in sich zusammenfiel. (Flugzeugunfälle sind übrigens beliebte Methoden, um sich unerwünschter Personen wirksam zu entledigen.) Offenbar trennten sich danach auch die Wege von Brown und King.

RAND International Limited

Zusammen mit Freunden gründete Brown 1966 die „Rand International Limited“.¹⁵ In der Folge wurden 75 Patente (!) in 12 Staaten beantragt. In dieser virulenten Schaffensphase führte Brown ein kuppelförmiges Versuchsmodell von 15 Zoll im Durchmesser vor, das zu levitieren fähig war. Der ballistische Flugkörper konnte 110 % des Eigengewichtes anheben! Browns langjähriger Freund Kitselman war Zeuge dieses Vorganges. Wurde die Spannung unter 50 kV abgesenkt, nahm die Levitationsfähigkeit ersichtlich ab. Offensichtlich war Brown nun auch in der Lage, vertikale Scheibenbewegungen durchzuführen.

¹³ SNCASO = Société Nationale des Constructions Aéronautiques du Sud-Ouest

¹⁴ SNCASE = Société Nationale des Constructions Aéronautiques du Sud-Est

¹⁵ RAND bedeutet: Research and Development (Forschung und Entwicklung)

In einem Brief von 1971 an den Elektroingenieur Tom Turman beschrieb Brown den Test mit einer 18 Zoll Scheibe, die 125 % ihres Eigengewichtes anheben konnte.

Wir verwendeten eine triarkuate ballistische Elektrode als Anode und eine kleine Elektrode darunter als Kathode. [...] Die grosse Elektrode bestand aus einem regenschirmartigen Rahmen aus Balsaholz mit Aluminiumfolie als Abdeckung. An einem dünnen Abstandsisolator aus Glas war die Kathode befestigt...

2.2.3 Die späten Jahre

Black Projects

Ab 1959 experimentierte Brown für einige Zeit im „General Electric Space Center“. Zu Beginn der sechziger Jahre war er ab und zu für „Electrokinetics Inc.“ in Bala Cynwyd (Pennsylvania) tätig. Danach versiegen die Hinweise auf eine Weiterführung der Flugscheiben- und Elektrogravitations-Experimente. Nick Cook zufolge wurde die „Antigravitationsforschung“ anfangs der sechziger Jahren der militärischen Geheimhaltung unterworfen, der sich auch Brown fügen musste.

In einem Artikel von Michael Gladych¹⁶ von 1956 mit dem Titel „The G-Engines are coming“ hiess es noch euphorisch, dass George S. Trimble (Leiter von „Advanced Programs“ und stellvertretender Leiter des G-Projekts von „Martin Aircraft“) erwähnt habe, dass der Sieg über die Schwerkraft „in etwa dem gleichen Zeitraum errungen werde, den man für den Bau der ersten Atombombe benötigt hat“. Doch ab 1959 herrschte plötzlich tiefes Stillschweigen über diesen Gegenstand. Die Projekte wurden an geeignete Firmen des Militärisch-Industriellen Komplexes (MIK) wie z.B. Lockheed Martin (Skunk-Works¹⁷) oder Boeing (Phantom-Works¹⁸) übertragen. Mit dem ultrageheimen „Skyvault-Projekt“ gingen die „schwarzen Forschungen“ des MIK sogar über die von Brown initiierten Experimente hinaus. Offiziell hat es solche Forschungen nie gegeben.

Weshalb Brown nicht enger in die „schwarzen Projekte“ miteinbezogen wurde, bleibt ein Rätsel. Vermutlich galt er den Militärstrategen als ein zu unabhängiger Denker, der schwer zu kontrollieren gewesen wäre. Und bestimmt war es Brown in der Seele zutiefst zuwider, die gewonnenen Erkenntnisse einer selbsterwählten Elite zu überlassen. Denkbar wäre aber auch, dass Brown die gesamte Zeit hindurch als geheimer Berater im Solde des MIK stand und seine späteren Arbeiten über Petroelektrizität lediglich der Verschleierung dienten (oder lediglich schrullige Steckenpferde eines alternden Experimentators waren).

Petrovoltaika

In seinen letzten Lebensjahren wandte sich Brown nämlich der Erforschung der in Steinen gespeicherten Elektrizität (Petrovoltaika) zu. Mit selbst erfundenen Geräten erforschte Brown die zyklischen Schwankungen des in Basalten nachweisbaren elektrischen Potentials. Verwendet wurden ein siderales Elektrometer, ein elektrischer Widerstandsmesser, ein petrovoltaischer Eigenpotentialdetektor und ein K-Wellen-Detektor.

¹⁶ N. Cook: Die Jagd nach Zero Point (Mosquito)

¹⁷ http://de.wikipedia.org/wiki/Skunk_Works

¹⁸ http://de.wikipedia.org/wiki/Boeing_Phantom_Works

Browns akribische Messungen und Logbucheinträge verweisen auf einen siderischen Ursprung der Gesteinselektrizität. Mit diesen Untersuchungen neigte sich das Leben eines begnadeten Experimentators allmählich seinem Ende zu. Brown starb 1985 eines natürlichen Todes.

2.3 Experimentalapparate

2.3.1 Elektrokinetischer Antrieb

Eine von Browns ersten Erfindungen (Patent von 1928) auf dem Gebiete der Elektrogravitation war der *Gravitator* (Abb. 2-5). Dabei handelt es sich im Prinzip um einen kompakten Kondensator aus Bleiplatten, die durch isolierende Glasscheiben voneinander getrennt sind. Die Platten befanden sich in einem simplen Holzkasten. In einer modifizierten Version bestand das Dielektrikum aus Bleimonoxid und in Bakelit eingefasstem Bienenwachs.

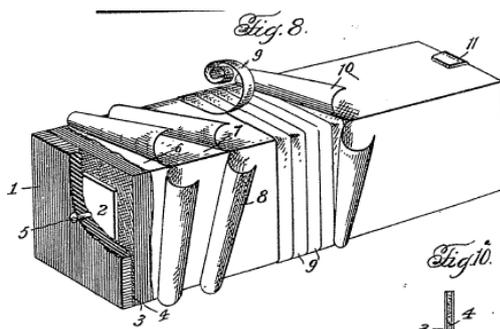


Abb. 2-5
Zellulärer Gravitator¹⁹

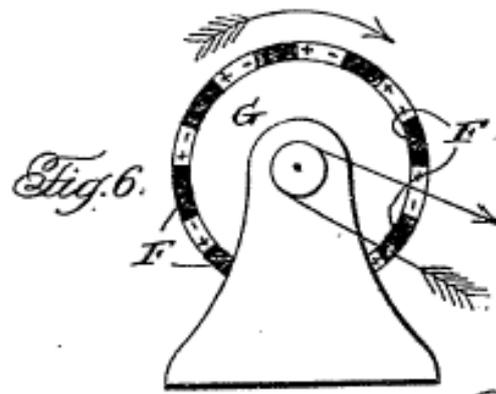


Abb. 2-6
Elektrokinetischer Antrieb²⁰

Eine verbesserte Version (1928) bestand aus Aluminiumplatten und Paraffinzwischenlagen. Spätere Ausführungen, die sich in einem Behälter mit Öl befanden, wurden pendelartig an Seilen befestigt. Ionenwind-Effekte (die bei "Liftern" vorkommen) sind bei dieser Konstruktion definitiv auszuschliessen. Wurde der Gravitator mit einer Hochspannung von 150 kV beaufschlagt, so entwickelte er eine Kraft in Richtung der positiven Elektrode. Bei einer Gesamtmasse von 10 kg wurde eine Kraft von 1 N erzeugt. In vertikaler Anordnung und obenliegendem Pluspol verringerte sich das Eigengewicht entsprechend.

Eine vielversprechende Anwendung des Gravitators findet sich in Browns elektrokinetischem Antrieb (Abb. 2-6). Peripherisch setzte sich der elektrokinetische Antrieb aus einzelnen Gravitatoren zusammen. Durch ein Hilfsaggregat in Gang gesetzt, sollte der Antrieb die für die Bewegung erforderliche Energie selbst erzeugen. In einer späteren Version (1930) bestanden die Sektoren des Rotors aus Kupferplatten, die durch alternierende Zwischenstücke aus Marmor und Holz getrennt waren. Im Prinzip wechselten sich hier Dielektrika hoher und

¹⁹ <http://www.rexresearch.com>

²⁰ <http://www.rexresearch.com>

niedriger Dichte ab, um so den nötigen nichtlinearen Kraftfluss zu erzielen. Aufgeladen wurden die Gravitatoren aus einer externen Hochspannungsquelle.

2.3.2 Flame-Jet-Generator

Um Effizienz und Geschwindigkeit seiner fliegenden Scheiben zu steigern, entwickelte Brown für die bordeigene Hochspannungserzeugung den als „Stichflammengenerator“ bezeichneten Apparat (Abb. 2-7). Der Generator besteht aus einer Hochspannungsquelle (50 kV), deren Minuspol an eine Nadelelektrode angeschlossen ist. Die Nadel befindet sich im Innern einer kleinen Brennkammer und ionisiert den vorbeistreichenden Gasstrom. Hinter der Lavaldüse entsteht so eine schweifartige Zone mit negativer Raumladung. Es entstehen Spannungen von mehreren Mio. Volt!

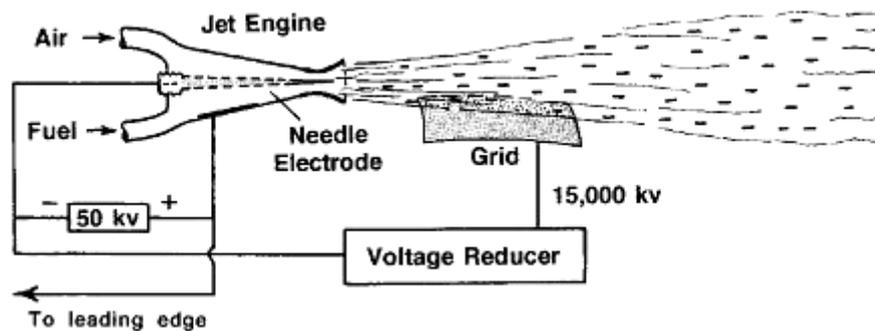


Abb. 2-7
Flame-Jet-Generator²¹

Durch ein Gitter (Grid) wird ein Teil der Raumladung abgegriffen und einem Spannungsumsetzer zugeführt. Dieser speist erneut die Nadelelektrode usw. usw. Der Pluspol der Hochspannungsquelle ist mit der Vorderkante der Scheibe bzw. einem davor ausgespannten Draht (Abb. 2-8) verbunden.

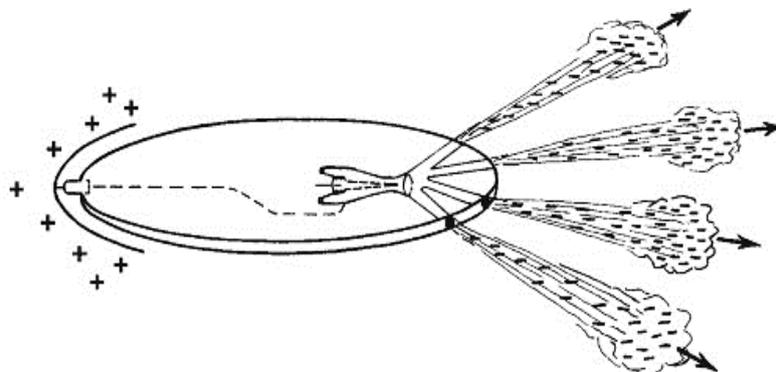


Abb. 2-8
Diskus mit integriertem Stichflammengenerator²²

In einen Diskus integriert entsteht so eine elektrogravitative Flugscheibe. An der Vorderkan-

²¹ U.S. Patent #3,022,430 (Fig. 3)

²² U.S. Patent #3,022,430 (Fig. 1)

te befindet sich der inzwischen bekannte Draht (Pluspol). Im hinteren Teil befindet sich der Flame-Jet-Generator, der die erforderlichen Raumladungen (Minuspol) erzeugt, die strahlenförmig am Heck ausgestossen werden. Die positive Bugwolke erzeugt in atmosphärischer Umgebung aufgrund des hier tatsächlich entstehenden „Ionenwindes“ ein Schubmoment. Diesem Moment überlagert ist eine elektrogravitative Komponente (in Richtung der positiven Scheibenkante).

Der Grenzwissenschaftler Paul LaViolett ist der Ansicht, dass der „Stichflamengenerator“ in modifizierter Form in den Hybridantrieb der Northrop B2-Spirit²³ (ein Stealth-Bomber) integriert wurde, welche ohne den elektrogravitativen Zusatzantrieb nicht flugfähig wäre.

2.3.3 Levitationsantriebe

Browns ballistische Elektrode

Zusammen mit Bahnson Jr. war Brown in der Tat auf bestem Wege, einen Levitationsantrieb zu realisieren (Abb. 2-9).

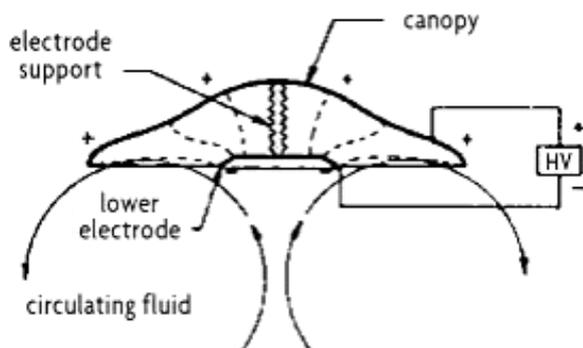


Abb. 2-9

Browns ballistische Elektrode²⁴

Zunächst fanden diverse Versuche mit einer als „ballistische Elektrode“ bezeichneten Scheibe statt, die aufgrund der vorhandenen Zeugnisse erfolgversprechend ausfielen.

Die ballistische Elektrode war „triarkuat“ geformt.²⁵

Allmählich nahm auch die „Bahnson-Flugscheibe“ definitive Gestalt an (Abb. 2-10). Gut erkennbar sind die am Fussende befindlichen Konduktorkugeln, die der Feldsteuerung dienen. Durch mechanische Verstellung der Kugeln oder durch unterschiedliche Beaufschlagung mit Hochspannungspotential kann die elektrokinetische Antriebskomponente gezielt beeinflusst werden.

In dieser vielversprechenden Entwicklungsphase verunglückte Bahnson jr. tödlich. Unter Bahnsons Nachfolgern wurde das Projekt nicht länger unterstützt. Möglich – ja ziemlich wahrscheinlich – ist jedoch, dass die Scheibenentwicklung an anderen Orten (z.B. in der Area 51) bereits im Gange war. Die zahlreichen UFO-Sichtungen im Südwesten der USA legen diesen Schluss nahe. Vermutlich war Brown in diese Geheimprojekte nicht eingebunden.

²³ http://de.wikipedia.org/wiki/Northrop_B-2

²⁴ Skizze aus dem Nachlass von T.T. Brown

²⁵ Triarkuat, ein Kunstwort, bedeutet soviel wie „drei Arkaden“ (Bögen)

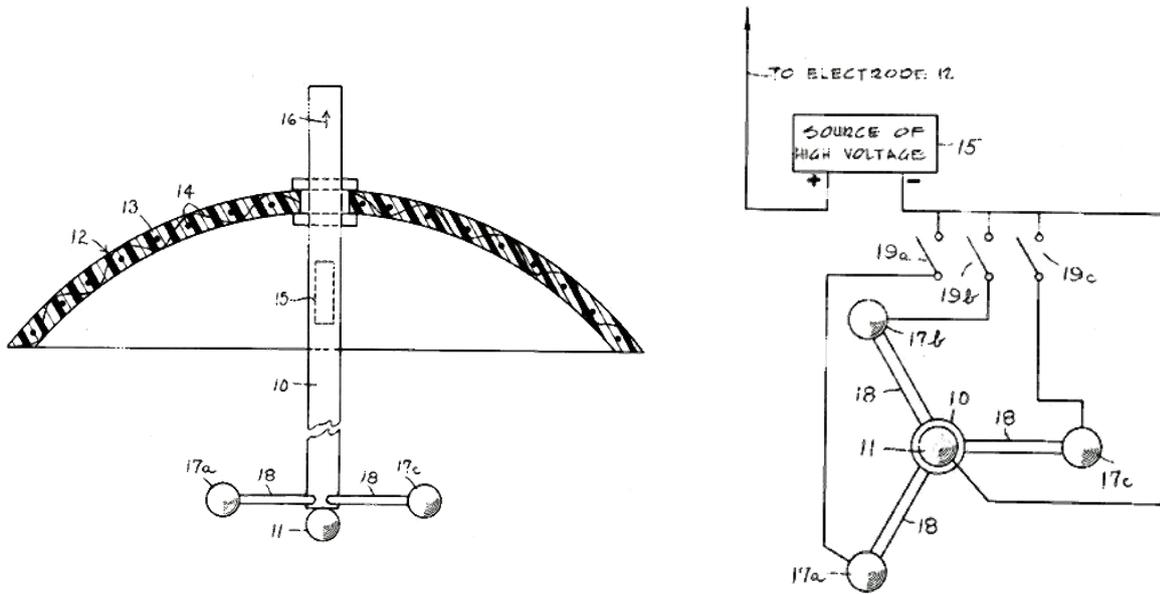


Abb. 2-10
 Electrical Thrust Producing Device²⁶ (Agnew H. Bahnson Jr., 1958)

Auch ausserhalb der "schwarzen Welt" wurde an unkonventionellen Flugantrieben gearbeitet.

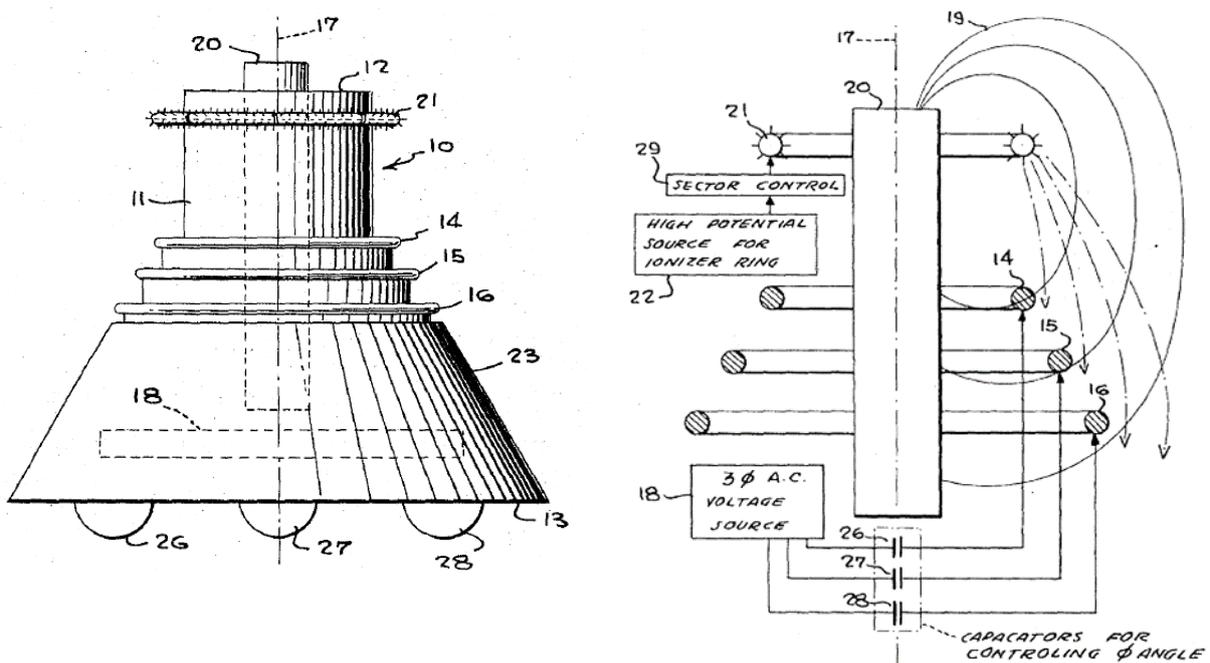


Abb. 2-11
 Magnetohydrodynamic Propulsion Apparatus²⁷ (James F. King Jr., 1967)

J.F. King Jr., welcher mit Bahnson und Brown in die Flugscheibenentwicklung involviert gewesen war, konstruierte einen magnetohydrodynamischen Antrieb (Abb. 2-11).

Auch bei diesem Apparat sind fußseitig angebrachte Konduktoren (als Kapazitäten einge-

²⁶ U.S. Patent #3,263,102 (Fig. 1+2)

²⁷ U.S. Patent #3,322,374

zeichnet) vorhanden. Im Unterschied zu Browns Gleichspannungs-Konzeption wird bei King eine dreiphasige Wechselspannungsquelle verwendet. Ein eigentlicher Durchbruch wurde nicht erzielt. Vermutlich war die Beschaffung der finanziellen Mittel eines der Probleme. Während für die Erforschung und Eroberung des Weltraums geradezu Unsummen ausgegeben wurden, mussten sich Forscher wie Brown und King mit erheblich bescheideneren Beiträgen begnügen.

Anm.: Interessant im Kontext ist u.a., dass das sog. Adamski-UFO an seiner Unterseite drei kugelförmige Objekte besitzt, die an die obigen Konduktoren erinnern. Zahlreiche Skizzen und Grafiken der im Weltnetz diskutierten „Haunebus“ verdeutlichen diesen Sachverhalt. Vermutlich kommen bei diesem Scheiben-Typus unterschiedliche physikalische Prinzipien zur Wirkung, darunter elektrogravitative Schubkräfte (bzw. elektrostatische Drücke) als auch Gesetzmässigkeiten aus der Fluidodynamik (Magnus- und Coanda-Effekt). Für Weltraumflüge entfallen eo ipso die strömungsmechanischen Beiträge. Infolge der auch im Vakuum wirksamen elektrogravitativen Schubkraft (und ohne Luftreibung) ist dies kein Problem.

2.4 Das Philadelphia-Experiment

2.4.1 Wie steht es um Tesla, Einstein und von Neumann?

Das als „Philadelphia-Experiment“ bekannte Geschehen auf dem Marinestützpunkt im Hafen von Philadelphia wurde 1943 im Rahmen von „Project Rainbow“ durchgeführt. Koryphäen wie Albert Einstein (1879-1955) und John von Neumann (1903-1957) sollen in diese Dinge involviert gewesen sein. Ebenso der exzentrische Nikola Tesla (1856-1943).

Was Einstein anbelangt, existiert tatsächlich eine als geheim eingestufte Akte über eine Zusammenarbeit mit der US-Marine während des zweiten Weltkrieges. Auch von Neumann war im Vorfeld des Krieges für die Marine tätig.

Dass Tesla die technische Leitung über das Philadelphia-Experiment ausgeübt habe (bevor er dann durch von Neumann ersetzt wurde) ist jedoch äusserst unwahrscheinlich. Zehn Monate vor seinem Ableben soll er dem Experiment den Rücken zugekehrt haben. Denkbar zumindest wäre, dass Tesla bezüglich des zu generierenden Kraftfeldes konsultiert wurde. Zwar hatte Tesla der US-Regierung zu früheren Zeiten einige seiner Erfindungen angeboten, darunter eine Funksteuerung für Torpedos und eine Partikelstrahlwaffe, mit der ein Aggressor angeblich auf 300 Meilen eliminiert werden konnte. Doch zu Beginn der vierziger Jahre war Tesla bereits ein gebrechlich wirkender alter Mann, dessen Zenit längst überschritten war. Ausser gelegentlichen Nachmittagsspaziergängen zum Zwecke der Fütterung seiner geliebten Tauben war der Erfinder nicht mehr aktiv. Im Januar 1943 starb Tesla eines natürlichen Todes in seinem Logis im Hotel New Yorker.

Dass Tesla eine innige Beziehung zu einer weissen Taube pflegte, die ihn zuweilen besuchte, klingt wie ein Märchen. Schliesslich war es Teslas Taube, die das Ende von seiner Schaffenskraft ankündigte.

In einer Mitteilung an seinen Biografen John O’Neil schrieb der Erfinder darüber:

Eines Nachts, als ich im Bett lag und wie gewöhnlich in der Dunkelheit über ungelöste Probleme nachdachte, kam sie zum Fenster herein geflogen und liess sich auf dem Tisch nieder. Ich wusste, dass sie

mich brauchte; sie wollte mir etwas wichtiges berichten, und ich stand auf und ging zu ihr. Als ich sie ansah, wusste ich sofort, was sie mir sagen wollte - sie würde bald sterben. Und dann, als ich dies verstanden hatte, erstrahlte ein Licht in ihren Augen - ein unbeschreibliches Licht. Weit heller als alles, was ich jemals mit den stärksten Lampen in meinem Laboratorium erzeugt hatte. Als diese Taube starb, ging etwas in meinem Leben verloren. Bis zu jenem Tag hatte ich die Gewissheit, dass ich meine Arbeit vollenden könnte - wie hoch die Ziele auch sein mochten, die ich mir dabei setzen würde. Doch als dieses Etwas aus meinem Leben entschwunden war, wusste ich, dass mein Lebenswerk abgeschlossen war...

2.4.2 Wie steht es um Thomas Townsend Brown?

Laut Berlitz und Moore²⁸ wurde bei diesem der militärischen Geheimhaltung unterliegenden Experiment der Versuch unternommen, Kriegsschiffe mittels extremer Magnetfelder für die Radarortung unsichtbar zu machen. Im Grunde handelte es sich um erste Anwendungen zur Stealth-Technologie. Im Zentrum des Geschehens stand der Zerstörer USS Eldridge DE 173. Um das Schiff für Radarstrahlen „unsichtbar“ zu machen, sollen grosse Induktionsspulen verlegt worden sein. Angeblich soll die Eldridge beim Hauptversuch im Oktober 1943 bis auf die Wasserlinie aus dem Blickfeld der Beobachter verschwunden und dabei in einen grünlichen Nebel eingehüllt gewesen sein. Eine ziemlich gewagte These besagt sogar, dass der Zerstörer nach Norfolk und wieder zurück nach Philadelphia teleportiert wurde. Diese Aussage ist höchstwahrscheinlich als Ausgeburt einer übersteigerten Phantasie einzustufen. Vielleicht ist es auch gezielte Desinformation durch die Geheimdienste, um so das eigentliche Geschehen zu verdecken und allfällige Ermittler der Lächerlichkeit preiszugeben. Nach dem Wiederscheinen des Schiffes bot sich den Beobachtern ein verheerender Anblick. Besatzungsangehörige waren mit dem Stahl des Schiffes regelrecht „verschweisst“. Andere hatten den Verstand verloren und irrten ziellos auf Deck umher. Einige wiederum verschwanden für immer im „Raumzeitgewebe“. Nach diesem dramatischen Ausgang wurde die Mannschaft ausgemustert. Einige der Überlebenden benötigten eine psychiatrische Behandlung. Sie verschwanden auf Jahre hinaus aus den Augen unerwünschter Fragesteller. Wer würde schon einem „Verrückten“ eine solche Geschichte abnehmen?

Aus dieser Perspektive betrachtet ist die Hypothese nicht absurd, dass sich T.T. Brown als verantwortlicher Projektleiter mitschuldig am Desaster fühlte und deswegen im Herbst 1943 einen "Nervenzusammenbruch" erlitt.

Realistischer als die angestrebte Unsichtbarmachung ist vermutlich das folgende Szenario: Um die kontrollierte Vernichtung feindlicher Torpedos und Wasserbomben einzuleiten, wurden ummantelte elektrische Leiter (Kabel) um das Schiff verlegt, um so durch die von elektrischem Starkstrom generierten Magnetfelder die Zündung auszulösen. Auch bestünde die Möglichkeit, dass der Stahlkörper der Eldridge durch ein abklingendes Wechselfeld entmagnetisiert wurde, um damit die Detektionsschwelle für die feindlichen Minenkörper zu erhöhen. Spekulierend bestünde natürlich die Möglichkeit, dass durch pulsierende Gleichströme oder hochfrequenter Wechselfelder ein unvorhergesehener physikalischer Prozess in Gang gesetzt wurde, der zu den beschriebenen Auswirkungen führte. Angenommen, ein elektromagnetisches Rotationsfeld habe ein Torsionsfeld erzeugt, das schliesslich zu den raumzeitli-

²⁸ Ch. Berlitz, W. Moore: The Philadelphia Experiment (Fawcett, 1995)

chen Verwerfungen beitrug. Völlig absurd ist diese Alternative nicht. Torsionsfelder sind in der westlichen Mainstreamphysik bis heute nahezu unbekannt. Lediglich die Russen haben einschlägige Erfahrungen auf diesem Gebiet vorzuweisen.

Zunächst hielt der Schreibende die geschilderten negativen Begleiterscheinungen des Philadelphia-Experimentes für Hokusfokus. Als ihm jedoch die beim *Hutchison-Effekt* auftretenden Materialverformungen und Transmutationen bekannt wurden, änderte er seine diesbezügliche Meinung. Bei diesem erstmals 1979 von John Hutchison – einem etwas versponnenen Autodidakten – in seinem Labor in Vancouver ausgelösten Effekt kommt es bisweilen vor, dass sich unterschiedlichste Werkstoffe, darunter Metalle und Holz, zu einem kompakten Objekt verbinden. Massive Gegenstände verbiegen sich wie von Zauberhand, verdampfen oder explodieren. Eisenwerkstoffe wie Nägel und Werkzeuge und sogar ein schwerer Pflug levitierten und schossen manchmal wie Geschosse durch den Raum. Stahlstücke wandelten sich in Blei um und Metallstäbe wurden für kurze Zeit transparent. Hutchison konnte ausser esoterisch anmutenden Ideen keine plausible Erklärung für den nach ihm benannten Effekt anbieten. Einige Beobachter waren der Ansicht, dass es sich um Telekinese handle, dass der Experimentator – einem mittelalterlichen Alchemisten gleich – Einfluss auf die Materie nehme. Andere wiederum meinten, dass Hutchison lediglich ein feines Sensorium für die richtige Justierung der verwendeten Generatoren besitze, es sich aber grundsätzlich um einen noch nicht verstandenen physikalischen Prozess handeln würde. Eine Untersuchung durch die „United States Army Intelligence and Security Command“ (INSCOM) unter der Leitung von Oberst John B. Alexander bestätigte das Phänomen. Bei einem dieser von INSCOM überwachten Versuche verbog sich ein 15 cm langer massiver Molybdän-Stab zu einer s-förmigen Form, als bestünde er aus einem weichen Metall. Um solche Vorgänge auszulösen, sind energiereiche Hochfrequenzfelder erforderlich. Hutchison benutzte zwei Tesla-Umformer und einen Bandgenerator.

Die sekundäre beim Verformungsprozess wirksame Energie stammt nach Meinung des Schreibenden aus dem Vakuumfeld. Gelegentlich soll es auch zu Zeitanomalien gekommen sein. Offensichtlich wurde das Raumzeitkontinuum lokal manipuliert. Wenn es gelingen sollte, den Hutchison-Effekt kontrollierbar zu gestalten, so stünde der Menschheit eine ungeheure Energiequelle zur Verfügung. Als Kehrseite der Medaille muss die Möglichkeit zur Entwicklung zerstörerischer Hochenergiegewaffen in Betracht gezogen werden.

Quellenverzeichnis

David Hatcher Childress: The Anti-Gravity Handbook (Adventure Unlimited)

Thomas F. Valone : Electrogravitics Systems, 2 Bde. (Integrity Research Institute)

Nick Cook: Die Jagd nach Zeropoint (Mosquito Verlag)

Paul LaViolett: Verschlussache Antigravitationsantrieb (Kopp)

Rho Sigma (Rolf Schaffranke): Ether-Technology (Selbstverlag)