

# TESLA INSTITUT

Österr. Gesellschaft zur Erforschung ungenutzter Energiereserven

Betrifft: REGENERATIVE TECHNIKEN ZUR ENERGIEBEREITSTELLUNG.

Bisher : Energieversorgung durch Destruktion.  
Und unser unüberlegter Beitrag zur Beschleunigung  
degenerativer Prozesse durch Ausbeutung und Abbau  
der Natur.

Folgen wir weiterhin unkritisch dem destruktiven Trend des welt-  
weit üblichen Energie-Verbrauches (durch Kernspaltung, Erdöl-  
verbrennung, Explosionstechnik vom Motorradantrieb bis zum Raketen-  
triebwerk) - oder bemühen wir uns nun doch um neuartige REGENERATIVE  
TECHNIKEN zur Energie-Bereitstellung innerhalb eines revitalisieren-  
den Gesamtkonzeptes, das zur Erkenntnis und zum Einsatz natürlicher  
Regenerationsgesetze führt?

Wir stehen vor der Entscheidung:  
Entweder werden unsere Maschinen lebendiger,  
oder wir Menschen werden immer mehr zu Maschinen!

Siehe R. Steiner:

„Ahriman will einen toten Planeten  
mit automatenhaften Menschen erzeugen.“ (GA 203)  
„Tote Gedanken zerbrechen die Erde.“ (GA 222)

93 12

Stand einiger technischer Realisierungen  
zur Energie-Bereitstellung  
im neuen naturgemäßen Geiste:

- 1) Magnetmotor nach WIEDERKEHR  
ohne externe Energiezufuhr  
nach der Startphase.
- 2) Magnetgenerator zur Stromerzeugung nach WIEDERKEHR  
ohne externe Energiezufuhr  
nach Ende der Startphase.
- 3) Ummagnetisierungseinrichtung nach SCHNELZER  
ohne bewegliche Teile  
mit dreifacher elektrischer Ausgangsleistung.

Sekretariat: 1060 WIEN, Mariahilfer Str. 45. Tel.Nr.: 587 18 33

Postanschrift: 1181 WIEN, Fach 100. Konto Nr.: 7 255.009 P. S. K.

TESLA INSTITUT

Austria  
A-1180 Wien, Postfach 100

ARCHIV

## DIE MÜHEN DER WISSENSCHAFT

### INHALT

Die Friedens- wie die Kriegsbemühungen: alle aufs Große, aufs klar Abzählbare gerichtet, zur allgemein verständlichen Münze vereinfacht, wie in (ehemals) Jugoslawien zum Beispiel, wo nur der Lauteste verstanden wird. Da bleibt kein Platz für andere Lösungen als die historisch bereits vorgegebenen. Ein Mann wie Tesla, hätte auch heute kaum eine Chance, sich durchzusetzen, nicht einmal über die Grenze seines Landesteiles hinweg. Als Prophet würde er nicht gelten und als Erfinder auch nicht, daheim und anderswo würde man ihn vergessen, wenn man ihn denn je gehört hätte.

Aber spannend ist die Vorstellung schon, daß irgendwo in einem Büro oder in einer Hütte jemand Gedanken in Formeln und Worte kleidet, die die Zukunft prägen - es muß ja nicht gleich das 21. Jahrhundert sein; wir wären schon zufrieden, wenn fürs nächste Jahrzehnt eine Richtung zu erkennen wäre.

- Foto-Album ..... 3
- Hist. Atlas ..... 4
- Comics aktuell: Ein deutscher Wettbewerb ..... 5
- Comics klassisch: Krazy Kat ..... 5
- Erfinder des 20. Jhdts.: Nikola Tesla ..... 6
- Bücher ..... 8
- Mode: Die Farbe Orange.. 10

**Rudi Palla**  
**E**s war Edisons Cognor, Mark Twains Freund und ohne Zweifel einer der genialsten und phantasievollsten Erfinder des industriellen Zeitalters: Nikola Tesla erlebte nach Jahrzehnten der Versessenheit eine Wiederentdeckung. Auf dem vorjährigen Europäischen Medienkunst Festival in Osnabrück gab es ein Sonderprogramm über Tesla. In Bolgrad gibt es ein Museum, eine kalifornische Hardrock-Band nennt sich „Tesla“, die Mitglieder der amerikanischen „Unarius Educational Foundation“ verehren ihn als „space brother“ vom Planeten Venus - und Hollywood plant die Verfilmung seines Lebens, voraussetzlichlich unter der Regie von Steven Spielberg, mit dem Titel „Wireless“.

Tesla hat mit der Entdeckung des Drehfeldes den Wechselstrom nutzbar gemacht, er erfand das Radio, den ferngesteuerten Roboter, das Radar, das Neonlicht; und die Grundlagen der Raketen-, Computer- und Turbinentechnik gehen ebenfalls auf seine Erfindungen zurück.

**N**ikola Tesla wurde am 10. Juli 1856 in dem kroatischen Dorf Smiljan in der damaligen österreichisch-ungarischen Grenzprovinz Lika geboren. Seine Eltern gehörten der serbischen Minderheit an. Vater Milutin war orthodoxer Geistlicher, scharfzüngiger Prediger und Kulturhüter. Die Mutter Djauka, zwei Analphabetin, war eine überaus kluge Frau mit einem phänomenalen Gedächtnis. Tesla erwähnte in seinen Schriften immer wieder, daß er seine Erfindungsphantasie und Degeneration von ihr geerbt hätte.

Schon als Schöler lernte er mehrere Sprachen, hatte mathematische Aufgaben in kürzester Zeit im Kopf und besaß eine geradezu übernatürliche Fähigkeit, Codexen zu visualisieren. Tesla beschrieb dieses Phänomen als „eine seltsame Poie, welche durch die Erscheinung von Bildern hervorgerufen wurde, die häufig von grellen Lichtstrahlen begleitet waren. Wenn ein Wort ausgesprochen wurde, stand das Bild des beschriebenen Gegenstandes so lebendig vor meinen Augen, daß ich nicht sagen konnte, ob das, was ich sah, Wirklichkeit war oder nicht... Selbst wenn ich meine Hand ausstreckte und mit ihr darüberfuhr, pflegte das Bild immer weiter im Raum zu verharren.“

Als Gymnasiast wurde Tesla Opfer einer Choleraepidemie. Monatelang rang er mit dem Tod. Einmal, nach einem heftigen Fieberanfall, vertraute er dem besorgten Vater an, er würde sicher genesen, wenn er nicht, wie von den Eltern bestimmt, Paderer werden müßte, sondern Technik studieren dürfte. Der Vater gab nach. Tesla überlebte die Seuche und übersiedelte 1873 nach Graz, um an der dortigen Technischen Hochschule Elektrotechnik zu studieren.

Im zweiten Studienjahr wurde sich Tesla eines Problems bewußt, das ihn zur epochalen Entdeckung des rotierenden Magnetfeldes führen sollte. Sein Physiklehrer, Professor Föschl, demonstrierte eine aus Paris erwerbene Glühlampenmaschine. Tesla war von ihrer Leistung zwar sehr beeindruckt, bestand aber das starke Auftritten von Funken an den Bürsten des Kommutators. Er meinte, bei Verwendung von Wechselstrom könnte man ganz auf den Kommutator verzichten. Pöschl widersprach, widmete aber die nächste Vorlesung Teslas Einwendungen, um mit methodischer Gründlichkeit den Trugschluß von Teslas Idee zu demonstrieren. Tesla, obwohl verbergend zum Schwelgen gebracht, gab sich nicht geschlagen. Die Lösung erreichte ihn fünf Jahre später, im Februar

1867, in Budapest, wo er als Chiffriergang einer neugegründeten Telefongesellschaft arbeitete. Es war wohl die sonderbarste Inspiration, die ein Techniker jemals gehabt haben dürfte. „Tief im Hintergrund meines Gehirns“, schrieb er in seinen autobiographischen Aufzeichnungen, „befand sich die Lösung, die aber klar zum Ausdruck zu bringen ich noch nicht imstande war. Eines Nachmittags, was mir noch immer lebhaft in Erinnerung ist, ging ich mit meinem Freund Szegedi im Stadipark spazieren, wobei ich verschiedene Verse vortrug. Zu dieser Zeit konnte ich ganze Bücher auswendig vortragen. Eines von diesen war Goethes Faust. Die Sonne ging unter und erlirnete mich an die berühmte Stelle: „Sie rückt und weicht, der Tag ist überlebt/dort eilt sie hin und fördert neues Leben.“

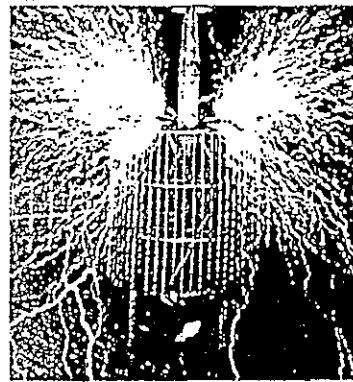
zu verwirklichen. „Nachdem meine Anstrengungen, zu Kapital zu kommen, um so meine Erfindungen zu verwirklichen, auch in Paris mißlungen waren, und als Herr Dachelet (Direktor der Continental Edison Company Paris und enger Freund Edisons) darauf bestand, daß ich nach Amerika reisen sollte, um die Verbesserungen auch an Edison anschließen vorzunehmen, beschloß ich, das Glück im Lande der goldenen Versprechungen zu suchen.“

Im Juni 1864 kam Tesla in New York an und begann unverzüglich seine Arbeit in den Edison Machine Works.

Edison und Tesla waren gegenstätzliche Charaktere, sowohl in ihrem Temperament als auch in ihrer Methode. Edison war mittelalt, in der Arbeit mit anderen kooperativ und überaus geschäftstüchtig. Tesla hingegen war ein neuro-

cher Erfolg wurde, nur, Teslas Anteil bestand lediglich aus wertlosen Aktien, wie sich später herausstellte. Tesla hatte den Tiefpunkt seiner Karriere erreicht und war gezwungen, als Tagelöhner um zwei Dollar zu arbeiten. Durch die zufällige Bekanntschaft mit A. K. Brown von der Western Union Telegraph Company, dem Teslas Idee gefiel, nahmen seine tristen Lebensumstände eine unerwartete Wendung. Zusammen gründeten sie die Firma Tesla Electric Company und im April 1867 wurde ein Laboratorium und eine Werkstatt in der South Fifth Street 33-35 - jetzt West Broadway - unweit Edisons Büro eröffnet. Damit begann die Entwicklung des Konkurrenzsystems. Tesla brauchte keine langen Berechnungen anzustellen; dank seiner photographischen Gedächtnisses war je-

# DER MANN, DER DAS 20. JAHRHUNDERT ERFAND



Nikola Tesla im Laboratorium

daß kein Flügel mich vom Boden hebt./Ihr nach und immer nach zu streben!“

Als ich diese Worte, erfüllt mit Inspiration, sprach, kam die Idee wie ein Blitzlicht und die lang gesuchte Wahrheit war im Moment entdeckt. Mit einem Stock zeichnete ich im Sande Pläne, die ich sechs Jahre später in meinem Vortrag vor dem amerikanischen Institut der Elektrotechniker zeigte, und mein Freund verstand sie vollständig.“

**W**as er erdacht hatte, war nicht bloß ein neuer Motor, sondern ein völlig neues System, dessen Anwendung die technische Welt buchstäblich revolutionierte. Mit dieser Erfindung ging Tesla auf Empfehlung seines Chefs und Freundes Puskas nach Paris, in der Hoffnung, seine Erfindungen praktisch

ischer Einzelgänger, der niemand Einblick in seine Arbeit gewährt und keine rechte Beziehung zu Geld hatte. Es gab aber noch einen anderen Unterschied, der die beiden Männer trennte. Edison hing dem Gleichstrom an, Tesla dem Wechselstromsystem an. Der Bruch war vorhersehbar, und er kam ein Jahr später, Edison versprach Tesla eine hohe Prämie für die Rekonstruktion von vierundzwanzig Dynamos, die er ihm aber letztendlich mit den Worten „Tesla, Sie verstehen unseren amerikanischen Humor nicht!“ vorontlich.

des kleinsten Detail in seinem Kopf vorhanden, und die danach gebaute Modelle funktionierten einwandfrei. 1888 wurde seine Erfindung der Drehstromtechnik mit allen dazugehörigen Dynamen, Transformatoren, Verteilungssystemen und Motoren patentiert. Diese Patentflut floß sowohl Wall Street als auch die akademische Fechtwelt aufschon. So kam es zum ersten öffentlichen Auftritt Teslas vor dem erlauchten und sachkundigen Publikum des American Institute of Electrical Engineers in New York am 16. Mai 1888, der ihn buchstäblich über Nacht berühmt machte. Er war George Westinghouse, selbst Erfinder und wegweisender Unternehmer aus Pittsburgh, der die enormen Möglichkeiten von Teslas

**T**esla wurde von einer Crap-pen Goldbergern eingeladen, die Tesla die Light Company zu gründen. Er entwickelte eine Bogenlampe für Straßen- und Fabrikbeleuchtung, die zwar ein geschäftli-

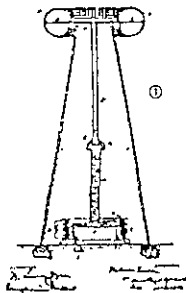
Erfahrungen sofort erkannte. Um eine stailiche Lizenzge-  
lühr gingen die Westing-  
strompatente in den Besitz der  
Westinghouse Electric Com-  
pany über. Tesla hatte nun für  
die nächsten Jahre Geld ge-  
nug, um sein wahrscheinlich  
einziges Lebensziel zu verfol-  
gen: die Entwicklung der  
„Elektrizität als Weltkraft“.

Edison soll von einer „Wel-  
le des Zornes“ erfaßt wor-  
den sein, als er von der neuen  
Partnerschaft zwischen Tesla  
und Westinghouse erfuhr. Zu  
Recht befürchtete er, sein  
Gleichstromsystem würde out-  
of-business geraten und heizte  
den als Stromkrieger bezeichneten  
rückblicklosen Wettbewer-  
ber mit einer häßlichen  
Kampagne an. Er ließ öffent-  
lich Hausierer durch Schocks  
mit Wechselstrom töten und  
nannte die grausige Demon-  
stration westinghoused. Tesla  
war auch überzeugt, daß Ed-  
son hinter der Entscheidung  
der Gefängnisbehörde des  
Staates New York stand, am  
6. August 1890 den Mörder  
William Kemmler erstmals  
mit Wechselstrom hinzurich-  
ten, nur um sein System in  
Verfall zu bringen.

Doch der Siegeszug des  
Wechselstroms ließ sich nicht  
aufhalten. Die 1893 in Chica-  
go eröffnete Weltausstellung  
wurde durch ein Wechsel-  
stromsystem der Westinghouse  
Electrical Company beleuch-  
tet. Eine Lichtsäule aus tau-  
senden Glühbirnen strahlte  
das Versprechen einer hel-  
leren Zukunft aus.

Dieser Triumph für Tesla  
und Westinghouse brachte  
aber noch eine andere uner-  
wartete und weitreichende  
Entscheidung in diesem Jahr.  
Das langjährige Projekt zur  
Nutzbarmachung der Niagara-  
fälle wurde im Oktober ent-  
schieden: Westinghouse be-  
kam den Auftrag für das Kraft-  
werk, und Edisons General  
Electric baute das Verteilungs-  
netz und die Überlandleitun-  
gen nach Buffalo. Der Strom-  
krieg wurde also mit einem  
Kompromiß beendet. Tatsäch-  
lich war es aber die endgültige  
Niederlage Edisons und sei-  
nes Gleichstromsystems.

Teslas Name und seine Er-  
rungenschaften waren bei-  
nahe ununtrennbar in den



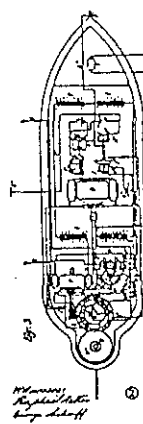
Schlagzeilen der Tageszeitun-  
gen und der Fachpresse. Der  
Prinz von Montenegro verlieh  
ihm den Adler-Orden, das  
American Institute of Electrical  
Engineers ehrte ihn mit der  
begehrten Elliot-Croscon Me-  
daille, und selbst Lord Kelvin,  
bis vor kurzem noch ein lauter  
Gegner, erklärte lobend, der  
Erfinder „hat mehr zur Wis-  
senschaft von der Elektrizität  
beigetragen als je ein Mensch  
zuvor“.

Er war reich, verstand es,  
sich elegant zu kleiden,  
sprach fließend englisch und  
verbreitete um sich die Atmo-  
sphäre europäischer Kultur,  
die damals in Amerika in ho-  
hem Ansehen stand. Er wurde  
in Ward McAllisters elitären  
Club „407“ aufgenommen, im  
Waldorf-Astoria und im Del-  
monico, damals das eleganti-  
ste Restaurant der Stadt, hatte  
er einen Tisch, der immer für  
ihn reserviert war; wenn er  
die Metropolitan-Oper be-

suchte, saß er in der Loge des  
William K. Vanderbilt, und  
solche Dinnerpartys waren  
Stadtgespräch. Oftmals pfleg-  
te er seine Gäste noch in sein  
Laboratorium einzuladen,  
und die Vorführungen, die er  
ihnen dort persönlich darbot,  
waren noch aufsehenerregender,  
als seine Dinners. Er besaß  
Instinkt für das Dramatische.  
Die unheimlich wirkenden  
Apparate lieferten einen gro-  
ßen und bizarren Hinter-  
grund für die fantastische Ent-  
fesselung überirdisch schö-  
nender Kräfte, die mit un-  
sichtbaren Fingern Gegen-  
stände umherwirbelten, die  
Kugeln und Röhren verschie-  
dener Formen in ungewöh-  
nen Farben zum Leuchten und  
Glühen brachten, als sei eine  
ferne Sonne plötzlich in den  
verdunkelten Raum gedrungen.  
Da krachten Feuer und  
stiegen Flammenbänder aus  
Stiebspulen auf, begleitet

von In der Houston Street aus-  
sardie, auf einem 40 Kilo-  
meter weit entfernten Boot, das  
den Hudson hinauffuhr, zu  
empfangen. Die erste öffent-  
liche Vorführung der „drahtlo-  
sen Übertragung“ war gleich-  
zeitig die Premiere eines elek-  
tronischen Roboters und fand  
im September 1896 in Mad-  
ison Square Garden statt. In  
der Mitte der Arena hatte er  
einen großen Wasserbehälter  
aufstellen lassen und in die-  
sem schwamm ein eisernes  
Boot mit einer Antenne am  
Dach, das er drahtlos fern-  
steuerte. Die Vorführung war  
eine Sensation, die Besucher-  
massen anzog. Für Tesla war  
es ... der erste Roboter aus  
dem Geschlecht der mechan-  
schen Menschen, die die  
schwere Arbeit für die Men-  
schen leisten sollen.“

Nach seiner erfolgreichen  
Demonstration in Madison  
Square Garden intensivierte



er seine Arbeit an dem Radio-  
projekt. Weil sein Laborator-  
ium in der dichtbesiedelten  
Stadt kein sicherer Platz mehr  
für weitere Experimente war,  
übersiedelte er nach Colorado  
Springs. Sein Freund John Ja-  
cob Astor, Besitzer des Wald-  
dorf-Astoria, aber auch die  
Kurzwarenhersteller Craw-  
ford und Simpson sowie sein  
Patentanwalt Leonard Curtis  
machten das Unternehmen  
möglich.

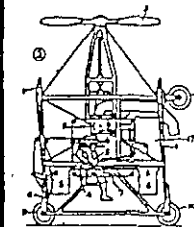
Hier in der wilden Bergwelt  
Colorados wollte er vor allem  
zwei Ziele erreichen: ein welt-  
weites drahtloses Radiosys-  
tem zu entwickeln und her-  
auszufinden, wie man Energie  
in großen Mengen und mit  
geringen Kosten drahtlos in  
die entlegensten Teile der  
Erde senden könne.

Tesla war mit dem, was er in  
Colorado erreicht hatte,  
vollauf zufrieden, und als er

keit, und einmal mehr war  
man von Teslas kühnen Vision-  
en beeindruckt.

Nun plante er eine Sende-  
station auf Long Island zu er-  
richten, weit größer als jene in  
Colorado, um die praktische  
Anwendung seines weitwei-  
chen Systems der Übertragung  
von „Energie und Intelligenz“  
zu demonstrieren. Das Projekt  
nannte er Wardenchyffe, das  
einzigste Problem war, wie so  
oft, die Finanzierung.

Der Bankier J. Pierpont  
Morgan, der die Edison-Grup-  
pe finanzierte, ließ sich von  
der Monopolstellung der er-  
sten Weltstation, die Tesla  
überzeugend versprach, be-  
eindrucken und stieg in das  
Projekt ein. Es war aber von  
Anfang an klar, daß seine In-  
vestition nicht ausreichen  
würde, um Wardenchyffe, wie  
geplant, zu vollenden. Tesla  
begann trotzdem mit dem  
Bau. Im Dezember 1901 ver-  
kündete die Weltpresse hyste-  
risch, daß Marconi das Morse-  
zeichen „S“ über den Atlantik  
drahtlos gefunkt hatte. Guglielmo  
Marconi, ein in Eng-  
land lebender italienischer  
Funktechniker, hatte längst  
die Bedeutung von Teslas fun-  
damentalen Radiopatenten er-  
kannt und sie einfach unter  
seinem Namen in England  
nochmals patentieren lassen.  
Der Ruhm und das Kapital  
waren auf Marconis Seite und  
Morgan, durch die Ereignisse  
unwissend geworden, verlor das  
Interesse an Teslas Weltfunk-  
System und stellte jede wei-  
tere Unterstützung ein. Zurück  
blieben ein Backsteingebäude



und ein halbfertiger Turm,  
der im Juli 1917 gesprengt  
und als Altstein verkauft wur-  
de.

Erst acht Monate nach Tes-  
las Tod wurde der Patent-  
streit zwischen ihm und Mar-  
coni vom U.S. Supreme Court  
entschieden: Tesla und nicht  
Marconi wurde als der wahre  
Vater des Radios anerkannt.

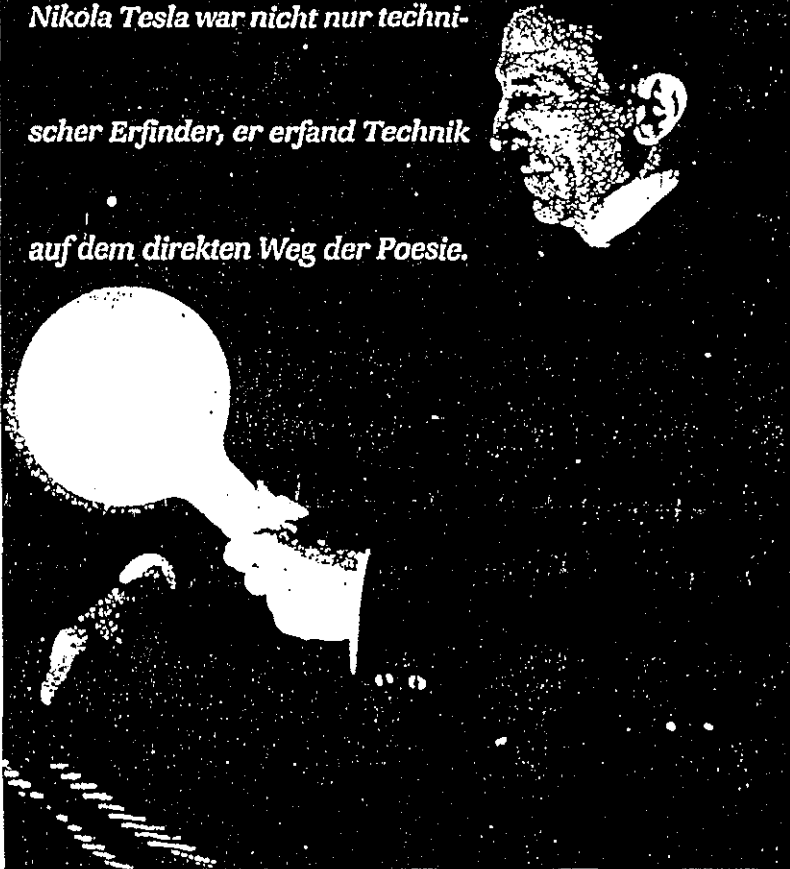
Der Zusammenbruch des  
Wardenchyffe-Projektes bedeu-  
tete zwar nicht das Ende für  
Teslas Forscherfertigkeit, doch  
litt er den Rest seines Lebens  
an chronischer Geldknapp-  
heit, mit der peinlichen Sorge,  
lächerlich zu wirken, weil  
er von Erfindungen sprach,  
die er nicht finanzieren konn-  
te. Teslas Glaube an die Mög-  
lichkeit außerirdischen Le-  
bens, seine Vision, die Welt  
mit kostenloser Energie zu  
versorgen und durch Elektri-  
zität zu verlichten und zu de-  
mokratisieren sowie seine ex-  
zentrischen, schrulligen Er-  
genheiten (er wohnte zum Bei-  
spiel nur in Hotels, war unver-  
heiratet, hatte eine Dazill-  
phobie und plegte eine  
krankhafte Liebe zu Tauben)  
brüstete nicht nur die Magna-  
ten, sondern ließ ihn zum  
willkommenen Ziel von Spöte-  
reren werden.

Am frühen Morgen des  
2. Januar 1943 fand das Stüb-  
chenmädchen Tesla in seinem  
Zimmer im Hotel New York  
seiner letzten Zuflucht-  
stätte – tot im Bett auf. Nikola  
Tesla, The Poet of Science,  
starb 86jährig einsam, und die  
Welt, in einen schrecklichen  
Krieg verwickelt, vergaß das  
verschwendende Genie  
sehr rasch. □

Die Zitate stammen aus „My  
Inventions“, Teslas Autobi-  
ographie, erschienen in Electrical  
Experimenter, Mai, Juni,  
Juli, Oktober 1919, New York.

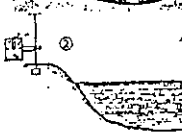
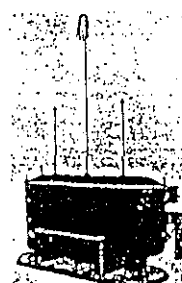
DER STANDARD A 7

## Nikola Tesla war nicht nur techni- scher Erfinder, er erfand Technik auf dem direkten Weg der Poesie.



von Schwefeldämpfen, die  
durch die elektrischen Ent-  
ladungen entstanden. Die Illu-  
sion wurde noch verstärkt,  
wenn Tesla Hunderttausende  
von Volt durch seinen Körper  
hindurchfließen ließ und da-  
bei eine Lampe zum Auf-  
leuchten oder einen Draht,  
den er in den Händen hielt,  
zum Schmelzen brachte.

Nun wandte sich Tesla der  
Erforschung der drahtlo-  
sen Übertragung elektrischer  
Energie zu. Mitten in diesen  
Versuchen wurde im  
März 1895 sein Laboratorium,  
sein Büro und seine unschät-  
zbare Bibliothek durch einen  
Brand vernichtet. Er baute mit  
Hilfe einiger Geldgeber ein  
neues auf und setzte seine  
Erprobungen mit zweijähriger  
Verspätung fort. Schon bald  
war es ihm möglich, Signale,  
die er von seinem neuen La-



Visionär, Exzentriker und  
Universalgenie Nikola  
Tesla ließ es bei der  
Demonstration seiner  
Erfindungen nicht an  
Dramatik fehlen:  
Mit Explosionen,  
Blitzgewittern und  
Schwefeldämpfen beschwor er  
den Mythos des Dämonisch-  
Genies und versetzte sein  
Publikum in Entzücken und  
rasende Begeisterung.

① Der Apparat zur  
Übermittlung elektrischer  
Energie. ② Erstes drahtlo-  
s gesteuertes Familienboot.  
unten ③ Teslas Flugapparat.

Im Jänner 1900 nach New  
York zurückkehrte, überredete  
ihn sein engster Freund  
und Mitherausgeber des Ma-  
gazins Century, Robert Under-  
wood Johnson, einen Artikel  
über Energiequellen und die  
Technologie der Zukunft zu  
schreiben. Der Artikel er-  
schien im Juni unter dem Ti-  
tel „The Problem of Increasing  
Human Energy“ und war, wie  
so oft, wenn Tesla über seine  
Arbeit schrieb, mehr eine phi-  
losophische Abhandlung, als  
ein sachlicher Bericht. Der Ar-  
tikel, dessen grundsätzliche  
Aussage darin bestand, daß  
ein elektrisches Energiesys-  
tem nur auf erneuerbaren  
Ressourcen basieren kann,  
daß die Verbrennung fossiler  
Brennstoffe schlicht „barba-  
risch“ und der größte zivilisa-  
torische Fortschritt die Nut-  
zung der Sonnenenergie sei,  
arregte große Aufmerksam-

Für mehr Information : (0222) 587 18 33

TESLA INSTITUT

Austria  
A-1180 Wien, Postfach 100

ARCHIV

# Nur eine Umwelt- **REVOLUTION** kann die Erde noch retten

Ökologische Lage ärger denn je/Überleben der Menschheit nur durch gravierende Änderung!

Nach Ansicht des Worldwatch-Instituts kann nur noch eine tiefgreifende Umweltrevolution die Erde vor der fortschreitenden Zerstörung, weiteren ökologischen Katastrophen, Hungersnöten und weitgespannten Epidemien retten.

Zwar habe das Umweltbewußtsein in den letzten 20 Jahren auf der ganzen Welt stark zugenommen, doch sei es um die Gesundheit des Planeten heute schlechter bestellt denn je zuvor, warnt das unabhängige Institut in seinem in Washington veröffentlichten Jahresbericht "Die Lage der Welt 1992".

Was aber meint es mit "Umweltrevolution"? Hervorgehoben wird vor allem die globale Umstrukturierung der Wirtschaft, die Umstellung von fossilen Energiequellen wie Kohle und Öl auf Sonne und Wind, die Stabilisierung der Weltbevölkerungszahl und tiefgreifende Veränderungen im Lebensstil und Wertesystem der Menschen.

Schon jetzt würden ökologische Faktoren die Lebensqualität von Millionen beeinträchtigen. Entwaldung, Bodenerosion, Wasserknappheit und -Qualitätsverschlechterung hätten der Landwirtschaft bes. der Dritten Welt so geschadet, daß die Einkommen in 40 Entwicklungsländern gefallen seien. Deutlich rückläufig sei auch die Welt-Getreideproduktion seit 1984. Das Ozonloch (nach Greenpeace müßte es spätestens ab 2000 anders als "Loch" heißen, da dann seine Ausbreitung global sein werde) werde in den kommenden 50 Jahren allein in den USA zu 200 000 tödlichen Hautkrebskrankungen führen. In vielen smogverseuchten Großstädten seien die Lungen zahlreicher Kinder bereits nachweislich geschädigt.

Ebenso alarmierend ist nach Darstellung des Instituts auch die zunehmende Freisetzung von "Treibhausgasen", die zu einer höheren Erdtemperatur führt. Der Gehalt an Kohlendioxid in der Atmosphäre sei um 26% seit dem Beginn der industriellen Revolution gestiegen. Noch nie seien

auf der Erde so hohe Durchschnittstemperaturen gemessen worden wie 1990. Sechs der sieben wärmsten Jahre seit den Temperaturaufzeichnungen seien im vergangenen Jahrzehnt registriert worden.

In den Entwicklungsländern könnten ökologische Probleme nur angegangen werden, wenn diese genug Ressourcen hätten. Die Entwicklungsstrategien müßten deshalb danach ausgerichtet werden, allen Menschen eine ausreichende Lebensgrundlage zu geben. Die reichen Länder müßten Schulden erlassen, günstige Handelsbedingungen schaffen und umweltfreundliche Produktions- und Anbaumethoden mitfinanzieren.

Die reichsten 23% der Menschen verbrauchen 85% der Ressourcen. Der Lebensstil in Nordamerika und Westeuropa sei nicht nur kein Modell für die Welt, sondern verursache durch übermäßigen Konsum und Energieverbrauch einen Großteil der Umweltzerstörung. Die Autoren der Studie appellieren an die Bewohner der reichen Länder, ihren Lebensstil zu vereinfachen.

Politiker und Unternehmer müßten alle Entscheidungen nach ökologischen Gesichtspunkten treffen, fordert das Institut. Viel Zeit bleibe nicht mehr, bis "die sich selbst bestärkende Dynamik des Zerfalls und Niedergangs bestimmend wird", schreibt Institutspräsident Lester Brown.

Die Entscheidungen der nächsten Jahre würden "bestimmen, ob unsere Kinder in einer sich vorwärts entwickelnden Welt oder in einer Welt des Niedergangs" leben.

Die Umweltrevolution könne es jedoch nur geben, wenn sich eine breite Umweltbewegung bilde, heißt es in dem Bericht.

Die Serie "Die Lage der Welt" ("State of the World") wird seit 1984 veröffentlicht. Inzwischen erscheinen die Jahresberichte in 23 Sprachen, darunter in Deutsch, Arabisch, Chinesisch, Russisch und Spanisch.

Seit fast 100 Jahren:

## Der Kreuzweg ans Ende der Schwerkraft

In diesem Beitrag geht es um die beiden ersten Säulen der großen Wirtschaftsmonopole - Energie und Verkehr - und darum, daß eine kleine Handvoll von aufopfernden Pionieren seit nahezu hundert Jahren einen schier aussichtslosen Kampf gegen Ideologie und Monopol führt. Das Thema "Freie Energie wird umso virulenter, da es immer schwieriger wird, ihre Erfolge zu vertuschen, zu verfälschen und zu vernichten. Der endgültige Durchbruch bahnt sich an und aus wirtschaftlich-politischen Gründen mag er vielleicht hinter dem gefallenen Eisernen Vorhang als erstes den Weg in die Bevölkerung finden.

Läge nicht die Forschung in Fesseln, würde sie nicht massiv manipuliert durch ideologischen Fanatismus, Macht, Einfluß und Geld, dann stünde es ganz anders um den humanitären und technischen Fortschritt. Heute wie vor drei Jahrhunderten sind die Universitäten kapitale Bremsklötze, die alle unkonventionellen Ideen möglichst schon im Keim ersticken. Und unser "freies" Wirtschaftssystem belohnt und fördert eine Strategie, die immer mehr Macht auf immer weniger Monopole konzentriert. Abgesehen von den gigantischen Geschäften der Rüstungsindustrie ruht die Kontrolle dieser Zyklopen der Macht hauptsächlich auf vier Säulen: Energieversorgung, Verkehr und Information, Krankheit und Ernährung.

Unter den Informierten auf diesem Gebiet zweifelt niemand ernsthaft daran, daß die entsprechenden Erfindungen schon längst gemacht sind. Gegen deren Veröffentlichung stehen nur die zwei Blöcke: Wirtschaftsmagnaten und Militär.

Wie schon im ersten Beitrag im "Pulsar-Netzwerkblatt" 8/89, Seite 5 erwähnt, haben die Wirtschaftsbesse nur Interesse an zentral monopolisierbarer Energie, denn nur diese bringt ihnen eine Menge Geld - bekanntlich beruht ja Macht auf Mangel.....

Was das Militär betrifft, so ist das bestgehütete Geheimnis kein Geheimnis mehr: In Gesprächen mit Freie-Energie-Forschern aber auch bei der Lektüre der kritischen UFO-Literatur stoße ich immer wieder auf Hinweise über Militärkreise, die nicht nur intensives Interesse an allen UFO-Beobachtungen und -Begegnungen zeigen, sondern auch selbst intensiv an einschlägigen Technologien arbeiten. Hingegen "heiße Quellen" aus der Bevölkerung bzw. aus nicht kontrollierter (Privat-)Forschung werden einer systematischen Des-Informationspolitik ausgesetzt, verbunden mit Strategien, die vom Rufmord bis hin zu tätlicher Bedrohung reichen.

### Freie-Energie-Konverter

Doch wie gesagt, auf der anderen Seite wurden diese Theorien auch durch kompetente Fachleute bis heute bereits entschieden weiterentwickelt und mittlerweile rückt auch deren praktische Bestätigung in immer greifbarere Nähe. Immer zahlreichere Forscher u.a. in den USA, Kanada, Indien, Japan, UdSSR und Europa arbeiten an sogenannten 'Energiekonvertern'. Ihre Geräte sollen in der Lage sein, die überall im Raum vorhandene "Vakuum-Feld-Energie" zu nutzen und damit eine kostengünstige und umweltfreundliche Alternative zu konventionellen Energieträgern zu bieten. Daß dies durch geschickte Nutzung von Magnetfeldern und/oder elektrostatischer Aufladung tatsächlich möglich ist, wurde inzwischen schon mehrfach unter Beweis gestellt.

Dem, wenn auch nicht ganz leicht, so doch am ehesten noch zugänglichen Konverter der **Methernita-Gemeinschaft** in Linden, Schweiz, widmete der Grazer Stefan Marinov sein letztes Buch.

### "Geheimwaffen?"

Wie neuere, noch laufende Nachforschungen ergeben, war tatsächlich das Geschrei der Propagandamaschine des 3.Reiches nicht unbegründet. Denn zu dieser Zeit entwickelte der deutsche Kapitän **Coler** einen "Magnetstromapparat", der zwar nur eine geringe Ausgangsspannung (ca. 1/2 Volt), jedoch einen recht hohen Strom erzeugte, sodaß etwa 6 KW Leistung zur Verfügung standen. Die Professoren **Kloss** und **Franke** der technischen Universität Berlin stellten einen Wirkungsgrad von 450% fest. Prof. **Schumann** bestätigte, daß 4,8 bis 6,7 mal mehr Energie herauskam, als in das Gerät hineingesteckt wurde. Eine Täuschung schlossen die Professoren aus.

**Coler** verwendete magnetisch und elektrisch gekoppelte Schwingkreise. Seine Spulen waren in einer besonderen Art gewickelt, wobei er deren Strom auch durch die permanentmagnetischen Kerne leitete. Der Wirkmechanismus war ihm selbst nicht klar. Er vermutete eine bisher unbekannte Energie, die er "Raumäther" nannte. Das Gerät war allerdings nicht einfach in Gang zu setzen und die Stabilität war nicht auf Dauer sicherzustellen. Nach Kriegsende beschlagnahmte der britische Geheimdienst sämtliche greifbare Unterlagen und Geräte. Ein Teil des Berichtes wurde 1962 deklassifiziert (**Hurst** 1944).

### Theoretische Grundlagen

Etwas Licht in dieses Dunkel brigt die moderne Vektor- oder Skalarfeld-Forschung. Vektorfelder sind den elektrischen und magnetischen Feldern übergeordnet. Ihr Nachweis gelang 1959 **Ahronov** und **Bohm**, welche die Ablenkung von Elektronenstrahlen an völlig geschlossenen Magnetspulen nachwiesen, obwohl deren Außenraum keinerlei magnetische Feldlinien aufwies. Einfach gesagt bleiben Skalarfelder auch dann erhalten, wenn die Phasen zweier paralleler Schwingungen einander aufheben. Sog. Vakuum-Skalarwellen werden in Leitungen in Form einer Möbiusschleife erzeugt. Durch diese Anordnung werden alle elektromagnetischen sowie Potentialfelder ausgelöscht. Die Skalarfelder dagegen, die sich als Phasendifferenz zwischen dem Elektronenfluß in der oberen und unteren Hälfte der Möbiusschleife ausdrücken, bleiben erhalten.

Es wird vermutet, daß solche Skalarfelder besonders gut geeignet sein müßten, Informationen ohne Energieverlust zu übertragen, weil zum einen keinerlei Energieübertragung stattfindet und sie zum anderen alle bekannten Objekte durchdringen.

Schon **Nikolai Tesla** hat begeistert solche Skalarwellen-Sender und -Verstärker gebaut, die er einerseits zur verlustfreien Informationsübertragung wie auch Energieübertragung und -gewinnung nutzen wollte, da er zu Recht annahm, daß die Erde darin wie in einem unerschöpflichen Meer schwimmt.

### Befreiung von der Schwerkraft?

Vielleicht noch revolutionärer ist eine Entdeckung, die 1985 vom Amerikaner **T.E. Bearden** publiziert wurde, nämlich, daß solche normalerweise nicht nachweisbaren Potentialwellen ihrer Natur nach elektromagnetischer Art sind. Der von ihm gelieferte Nachweis gilt zudem auch für die genannte Technologie der Übertragung und

Energiegewinnung. Nebenbei bemerkt hat in den 40er Jahren der österreichische Erfinder **Karl Schappeler** einen Generator für "freie Raumenergie" entwickelt, der erst durch diese Theorie verständlich wird. Das gleiche gilt für das Verständnis von Kugelblitzen.

Einem zumindest verwandten Prinzip glaubt der amerikanische Forscher **Kenneth Behrendt** auf der Spur zu sein aufgrund seiner Auswertung der technischen Kennzeichen sog. Unbekannter Flugobjekte. Er postuliert einen Anti-Massen-Feld-Generator, bestehend aus geschlossenen Ringspulen, die in ihrem Innern ein starkes zirkulares Magnetfeld erzeugen. Rechtwinkelig dazu wird über eine kapazitive Anordnung ein elektrisches Feld aufgebaut. Der Mantel der Ringspule ist negativ, der innere Kern positiv geladen. Sobald der gesamte Torus entlang der magnetischen Feldlinien rotiert, bildet sich ein Antimassenfeld aus. Auch hier ist sowohl das elektrische als auch das magnetische Feld völlig vom kreisförmigen Torus eingeschlossen. Dies erklärt, daß (gewisse, aber nicht alle) UFOs selten elektromagnetische, umsomehr aber psychische Spuren hinterlassen und darüber hinaus die elektrischen Systeme von Flugzeugen und Autos (trotz ihrer Faraday-Abschirmung) lahmlegen können. Wobei davon ausgegangen werden kann, daß Skalarfelder den elektromagnetischen übergeordnet sind.

Der elektrogravitative Effekt wurde auch von anderen Forschern entdeckt, genutzt und nachgewiesen, rudimentär an elektrisch geladenen Metallkugeln von **F.E. Nipber** (USA) 1917 bzw. bereits 1924 vom Amerikaner **T.T. Brown**, der diesen Effekt eingehend untersuchte. In den 50er Jahren soll es dem Engländer **John Searl** gelungen sein, damit tatsächlich eine funktionierende Flugscheibe zu bauen (seine Unterlagen wurden daraufhin durch Sabotage vernichtet). **William Hooper** zeigte Anfang der 80er Jahre, daß bei einer nichtinduktiv gewundenen Spule in Form eines scheibenförmigen Hohlzylinders, durch die ein Gleichstrom geführt wird, ein vertikal nach oben gerichtetes Feld entsteht, welches einen von der Stromstärke abhängigen Antigravitationseffekt aufweist. Auch er entdeckte dabei, daß diese Kraft nicht abgeschirmt werden kann, jedoch in der Lage ist, Atome zu polarisieren (s. **Mielordt** 1984).

### Nicht ungefährlich!

Sehr zu denken geben allerdings Hinweise, daß biologische Systeme besonders gute Empfänger für derartige Wellen sind (**Jack Dea** 1985). So wie im Resonanzbe-

reich der Erde (7-10Hz) mittels solcher Geräte beruhigende Effekte auftreten, so wirken sich andere Bereiche durchaus störend auf Organismen aus. Desgleichen gibt es Hinweise, daß die menschliche Psyche derartige Feldwirkungen ausübt bzw. empfängt. Seltsame Anomalien im Klima und unter Menschen in begrenzten Gebieten geben immer wieder zur Vermutung Anlaß, daß mit solchen Skalarwellen als Geheimwaffe experimentiert wird (vgl. die Bücher von Ernst Meckelnburg).

### Grund der Geheimhaltung

Leider ist der Grund für die Zurückhaltung offizieller Institutionen nicht das Verantwortungsgefühl, sondern das Gegenteil: Wie schon erwähnt, gibt es genügend Hinweise, daß die Rüstungsmächte der USA und UDSSR bereits Geheimwaffen auf dieser Basis besitzen. Geheimdiensten wie CIA und KGB stehen dazu gigantische Geldmittel zur Verfügung. Das geht so weit, daß sogar Gerüchte über Geheimregierungen kursieren, denen das eigentliche Sagen in der internationalen Politik zugesprochen wird. (Wir berichteten kurz darüber im PULSAR Dez '89, beließen aber dabei, u.a., weil hier Information und Desinformation dabei kaum auseinanderhalten werden können und weil es letztlich außer Angstmache nicht viel

bringt.)

Ein Großteil der angedeuteten Erfindungen fällt in die letzten 15 Jahre. Bis heute haben die Erfinder unter Erpressungen und Morddrohungen von seiten der großen und zweifelhaften Industrielobbies zu leiden und besonders unter der allgemeinen Verständnislosigkeit und Verleumdung, weil bekanntermaßen nicht sein kann, was nicht sein darf.

Um dem ein Ende zu setzen, dafür muß endlich "von der gesellschaftlichen Basis her" entgegengetreten werden, durch Aufklärung, Aktionen und Zusammenschluß der Forscher, die sich nicht länger knebeln lassen wollen.

### Eine Frage der Reife

Zum anderen aber dürfen wir einen Punkt nicht übersehen: die Frage der gesellschaftlichen Reife. Solange der Eigendünkel und die Verantwortungslosigkeit gegenüber der inneren wie äußeren Natur überwiegt, (die pseudochristliche Kreise noch dadurch unterstützen, daß sie ihren "Gott" davon trennen), darf es eigentlich gar nicht zu allgemeinen Durchbrüchen auf der beschriebenen Basis kommen, weil wir uns damit vielleicht noch mehr schaden würden als durch die Atomkraft!

### Literatur:

1) **Ho Brand:** *Unerwünschte Entdeckungen im Luftraum; MUFON-CES-Bericht Nr. 10 1989, D-8152 Feldkirchen-Westerham.*

- *ders.:* (Hrsg.): *Ungewöhnliche Gravitationsphänomene, Tagungsbericht von MUFON-CES, 1975*

- *ders.:* *Seltsame Flugobjekte und die Einheit der Physik, Feldkirchen-Westerham, 1983*

2) **Adolf Schneider:** *"Energien aus dem Kosmos, Theoretische und praktische Grundlagen einer neuen Technologie"; Jupiter Vlg.*

3) **Stefan Marinov:** *The Thorny Way of Truth, Bd. V, Graz 1989*

4) bis 10) *Diese Zitate sind dem genannten Buch "Energien aus dem Kosmos" von Adolf Schneider entnommen.*

11) **Mielordt Sven:** *Tachyonenenergie, Hyperenergie, Antigravitation; raum&zeit Verlag, 1984 (s.o)*

## Wasserspaltung mit Katalysatoren

Es klingt unglaublich: Der Schweizer Erfinder Ernst Christen hat in zehnjähriger Arbeit (seit 1978), unterstützt von zahlreichen Chemikern, Metallurgen und Halbleitertechnikern und dem Einsatz von rund 1 Mill. Franken Katalysatoren entwickelt, die mittels Abwärme im Auto Wasser unmittelbar in Wasserstoff und Sauerstoff spalten. Über 600 Mischungsvarianten der "Seltenen Erden" wurden untersucht, bis er schließlich eine passende Gruppe aus der Reihe der "Lanthaniden" gefunden hatte.

Derzeitige Anlagen funktionieren bereits ab 60 Grad, eine Reduzierung auf 20 Grad hält der Erfinder für möglich.

Daraus wird ein Gasgemisch aufbereitet, das noch unter der Knallgasgrenze liegt und dem Vergaser - z.B. eines Automotors zugeführt.

Mit diesem "Trick" und einigen weiteren Optimierungen gelingt es Ernst Christen, seinen Benzinverbrauch bei gleicher Fahrleistung auf ein Drittel zu reduzieren!

### Heizsysteme und Großanlagen

Inzwischen hat Christen den Markt für "Totalenergiesysteme" entdeckt. Solche Aggregate mit

Dieselmotor, Stromgenerator, Sauerstoffreaktor und Luft-Wasser-Wärmepumpen erzielen bis zu 7-fachen Heizöleinsparungen!

Im Prinzip kann aber jeder Kraftstoff verwendet werden. Auch thermische Kraftwerke, sogar Atomkraftwerke können mit dieser Technologie doppelten Strom erbringen, ohne daß große Umbauten nötig wären. Damit sind sämtliche Argumente für Kraftwerksneubauten mit einem Schlag vom Tisch!

Das ist kein Aprilscherz. Der Erfinder hatte bereits kurz nach Bekanntgabe (Herbst '88) mit einem Konzern in London, der weltweit 900 Fabriken verwaltet, einen festen Vertrag. Hierbei geht es um die wirtschaftliche Stromerzeugung aus Gas und Öl mit Zusatz von Wasser. Zahlreiche Großfirmen in der Schweiz und im Ausland sind inzwischen dabei, derartige Systeme einzurichten.

Das heißt nicht, daß Christen nur an großtechnischen Kunden interessiert ist, im Gegenteil!

### Die Preise

Seine Erfindung ist im Absatz durchaus günstig: Umbausätze für Autos gibt es bereits ab sFr. 980,- (Änderungen am Motor sind nicht nötig).

Die Sauerstoff-Wasserstoff-Reaktoren zur wirt-

schaftlichen Nutzung der kombinierten Energie-Aggregate gibt es bereits ab 1'500 SFr.

Und ein Total-Energiesystem, das neben der Heizwärme auch 25 kW elektrische Energie liefert, kommt auf 8'000 Fr. zusätzlich.

### Der biologische Katalysator

Das hat dem Erfinder aber noch nicht genügt. Sein Privatwagen, ein Ford-Scorpio GL 201 hat im Motorraum lediglich noch einen Wärmetauscher und eine kleine Kartusche mit einer besonderen Katalysatorssubstanz. Es handelt sich um einen Flüssigkatalysator, der laut Aussage außerordentlich billig sein soll. Er wird dem Wasser im Verhältnis 1:100 beigemischt. Das Produkt enthält ausschließlich biologisch-umweltfreundliche Stoffe, die bei der Reaktion mitverbrennen.

Also damit könnte man ja mal anfangen, oder?

Es erübrigt sich zu sagen, daß durch die Wasserstoffbeimengung zum Benzin (oder Diesel) sich die Verbrennungstemperatur erhöht, wodurch zwar bestimmte Automarken ausscheiden, die aber bleiben, produzieren wesentlich weniger NOx-Werte; rußen gehört der Vergangenheit an. Konkret: Bei einem 1,6l VW Golf Diesel ohne weitere Optimierungen stiegen im Test Drehmoment und Leistung um 25%, die Abgastemperatur erhöhte sich um 20%, der Dieselverbrauch sank um 30%, bei Teillast um bis zu 60%. Mit der gleichen Tankfüllung erhöhte sich die Reichweite um 90%. Bloß der Wasserverbrauch steigt "bedenklich"...

Wundermittel wird in den USA getestet

# Deutscher erfand Kraftstoff aus Wasser

Foto: K. SCHNEIDER

**Reno.** - Ein Kraftstoff, der zur Hälfte aus Wasser besteht, billiger ist als herkömmliches Benzin und die Luft nicht mehr verpestet - Nevada hat als erster Staat dem Kraftstoff der Zukunft seinen bürokratischen Segen gegeben. In den nächsten Jahren werden alle Behörden-Fahrzeuge versuchsweise auf A-55 umgestellt.

So hat der aus Deutschland eingewanderte Rudolf Gunnerman seinen Wunder-Treibstoff getauft. Ein Hinweis darauf, daß er Benzin- und Dieselmotoren mit einem Gemisch aus 55% Wasser (Aqua) und 45% traditionellem Kraftstoff bereibt.

Der erste Versuchslauf mit einem Bus der Stadtwerke Reno brachte ein vielversprechendes Ergebnis. Der Tüftler: „Der Verbrauch dieses Busses lag 30% unter dem der anderen.“ Und daß mit A-55 die Leistung nicht sinkt, wies Gunnerman in seiner Testflotte von 16 gängigen Pkw-Modellen nach.

Die weiteren Vorteile von A-55: Es kostet nur die Hälfte von Benzin, und A-55-Motoren werfen 90% weniger Schadstoff aus. Voraussetzung, daß die Autos mit der milchartigen Flüssigkeit laufen, ist eine Umrüstung. Der deutsche Erfinder hat nicht nur die Mischungsformel für

A-55 („es wird eine für die Umwelt harmlose Chemikalie beigemischt, durch die Wasser und Petroleum sich vermischen statt abstoßen“).

## Gunnerman: Genie oder nur Spinner?

erfunden, sondern auch einen Katalysator, der die Mixtur für den Verbrennungsmotor verdaulich macht. Der Gunnerman-Katalysator soll Anfang des Jahrtausends mit einem Einbaupreis von bis zu 10.000 Schilling erschwinglich sein.

Der 67jährige Gunnerman hatte seine Entwicklung ursprünglich Mercedes zum Test und zur Vermarktung angeboten. Doch die deutsche Nobelmarke hielt den Erfinder für einen Spinner. Statt dessen setzt jetzt Caterpillar, der größte Hersteller von Baumaschinen, auf A-55. Und der hält Gunnerman für ein Genie

Leben Quokua!

Was meinst du mit dem Saab

Bis bald 4

BERREICHT DURCH  
TESLA-INSTITUT-AUSTRIA  
Info-Hot-Line  
☎ (+43/1) 587 18 33



## Letzte Meldung:

Auch mit Licht allein geht's! Einer Forschergruppe in Nordkarolina ist die Herstellung eines Stoffes gelungen (er heißt tris(2,2'-bipyridine)ruthenium (II)<sup>2+</sup>), der (mit Hilfe des Kunststoffes Dioctadecyl oder Dihydrocholesteryl) als dünne Schicht auf eine Glas-

platte aufgetragen im Zusammenwirken von Wasser und natürlichem Licht einen andauernden Strom von Wasserstoff und Sauerstoff liefert. Der Wirkungsgrad ist mit 10% erstaunlich hoch. Dabei wird keine zusätzliche elektrische Energie oder Katalysatoren gebraucht. Dieses Verfahren ist sicher langfristig der ökologisch beste Weg.

Das Geschrei um den umständlichen Wasser-

stofftransport kann man dann auch vergessen. Das Problem löst sich in Luft, pardon, Wasser auf...

aus: *Jupiter-Journal* 8/1988 und 5/6/1989, Pl. 1355, CII 3601 Thun.

Der Erfinder: Ernst Christen, Rosenweg 623, CII-5726 Unterkulm

# Volldampf mit Wasser im Tank

Stanley A. Meyer's "Water Fuel Cell Technic"

Gerade erst berichteten wir im vorletzten PULSAR über die Wasserspaltung mit Katalysatoren von Ernst Christen. Nun wurde aus den USA eine ähnliche Erfindung bekannt. Falls Stanley A. Meyer aus Grove City (Ohio) recht hat, dann wäre die Sensation perfekt und das Energieproblem gelöst! Am SAFE-Kongreß für Freie Energie in Einsiedeln Ende Oktober 1989 war er jedenfalls der Favorit unter den Erfindern, die bereits Handfestes vorzuweisen haben:

## Mit Wasser allein

Demnach soll er bereits einen VW-Buggy mit 1.500 cm<sup>3</sup> fahren, der nur 2,6 bis 2,8 Liter/100 km verbraucht, und zwar ausschließlich pures Wasser!

Der Prototyp steht also angeblich schon, und die Serienproduktion soll in ein bis zwei Jahren anlaufen.

Vorausgesetzt, das funktioniert tatsächlich, was wird wohl die Öl-, Atom- und Elektizitätsmafia dazu sagen? Die Geschichte weist bereits eine Reihe von Beispielen auf, wo Erfinder erpreßt wurden und wenn sie nicht zum Schweigen gebracht werden konnten, einen mysteriösen Tod fanden. Zum anderen haben die Erfinder unserer Tage daraus gelernt und wissen sich besser zu wappnen. Es wird auf jeden Fall spannend! Die Veröffentlichungen (u.a. in knapper Form in "raum&zeit" März/April 1990) läßt jedenfalls bereits grundsätzlich die Reproduzierbarkeit offen.

## Ohne Katalysator

Bei dieser Erfindung sollen keine Katalysatoren nötig sein. Armand Hamer, einer der reichsten Männer der Welt, der angeblich 90% aller Seltenen-Erden-Vorkommen bereits vorsorglich aufgekauft hat, würde sich also wenigstens hier eine lange Nase holen. (Bei Computerchips

und Supraleiter gibt es bislang noch keinen Ersatz dafür.)

## Idee und Funktion

Stan Meyers Frage war: Wie funktioniert die elektrische Bindung, welche die Atome zusammenhält. Was er dann aber als "Elektrische Polarisierung des Wassermoleküls" groß herausstreicht, scheint zunächst über das bekannte Verständnis der Elektrolyse nicht hinauszugehen. Dann aber führt er eine neue Theorie ein, in der er behauptet, daß diese Art Molekültrennung im Unterschied zur normalen Elektrolyse auch mit destilliertem Wasser möglich sei. Entscheidend dafür sei nämlich ein "periodisches Impulsfrequenzpotential", welches nicht dissoziierte H<sub>2</sub>O-Moleküle soweit in Ionen trennt, daß sie sich nicht mehr zu Wasser, sondern vor dem Zurückschwingen mit freien Elektronen bzw. zu H<sub>2</sub> bzw. O<sub>2</sub> verbinden. Dabei gilt es, eine entgegengesetzt polare Anziehung zwischen den Ionen und den stationären elektrischen Spannungszonen aufzubauen.

## Wenn Elektronen fremd gehen

Zweitens müssen dazu freie, also von den Ionen getrennte Elektronen erst mal vorhanden sein, was ebenfalls durch diese Art von "Elektrischen Polarisierungsprozeß" bewirkt werden soll. Bei der bekannten Elektrolyse ist dazu ein hoher Stromfluß nötig, der die Ionen zu den Elektroden hin transportiert, wo Sauerstoff und Wasserstoff nur mehr ihresgleichen finden, um sich neuerlich zu sättigen. Stan Meyer's Gase steigen aber nicht erst an den Elektroden auf, sondern bilden sich über das ganze Medium (Wasser) verteilt. Er erklärt das so, daß dieses periodische Impulsfrequenzpotential, das er auch als "sich nachformierende Spannungszonen" bezeichnet, gesteuert wird durch einen "Gasgenerator-Spannungsreglerkreis"

(US-Patent vom 17. 1. 1989, Nr. 4.798.661). Dieser beschränkt das Spannungspotential wie bei einem Kondensator auf die Aufrechterhaltung eines Schwingkreises in der Erregereinheit. Dabei bildet angeblich das Wasser selbst den Elektronenschaltkreis. Die an der Erregereinheit (vorgestellt als röhrenförmige Anordnung von Einzelkondensatoren) angelegte Impulsspannung hemmt in der einen Phase den "Spannungsverstärkerschaltkreis". (Ob er damit den Rückfluß der Ionen zur Wassermolekül-Bindung meint, kann aufgrund seiner etwas seltsamen Beschreibung nur vermutet werden.) In der anderen reicht sie aus, das Molekül in Ionen zu trennen und Elektronen freizumachen, die in der gehemmten Rückflußphase vom Ion eingefangen werden. Dabei wird der Energiepegel der Atome neutral und das Wassermolekül zerfällt in seine Bestandteile.

## Ohne Chemie und mit wenig Strom

Am überraschendsten ist dabei, daß in dieser Anordnung keine Verunreinigungen des Wassers nötig sind, wie bei der normalen Elektrolyse und daß bereits eine geringe Spannungsmenge mit vergleichbar unerheblichen Ampereverbrauch den Atomen den Anstoß gibt, sich in einem rein physikalischen Vorgang zu lösen. 400 Watt sollen für den Autobetrieb ausreichen.

Stan Meyer soll unter strengen Laborprüfungsbedingungen gezeigt haben, daß die Anwendung des Spannungsimpulsfrequenzpotentials bei allen natürlich vorkommenden Wasserarten zur Teilung des Wassermoleküls führt.

Für den Fachmann wird diese Darstellung wohl zu unvollkommen und für den Laien bereits zu kompliziert sein. Wie auch immer: Der Artikel möchte nur die Wegrichtung dieser Erfindung angeben.

Auffällig ist, daß Stan Meyer die gängigen physikalischen Begriffe in seiner Beschreibung bewußt vermeidet. Das erschwert den Zugang und führt entweder zu alten, andernorts bereits überwundenen Fehlern in der Konzeption oder zu neuen Sichtweisen, die bisher noch unentdeckt geblie-



ben sind. Wie auch immer; Die genialen Lösungen sind zugleich die einfachen – vor allem verglichen mit den absurden Versuchen der heißen Kernfusion...

### Zusammenfassung

Für den Laien mag genügen: Als Energiequelle reicht hierfür eine bessere Autobatterie. Und statt Benzin ist bloß Wasser im Tank!

Mögen wir hoffen, daß diese "Wasserzellentechnik" tatsächlich funktioniert.

### Keine Lizenzen!

Gerade erreichte uns noch folgende Meldung von dem Engländer Donald Walton, der vor zwei Jahren mit dem europäischen Marketing des Wasserzellenmotors begonnen und dabei eine Menge Geld investiert hat (raum&zeit 45/90). Er schreibt, daß der Wasserzellenmotor zwar international in den Medien, darunter auch im japanischen und Schweizer Fernsehen vorgestellt worden ist und gerade eine umfassende internationale Vermarktung anlaufen sollte. Im letzten Moment aber hat der US-Staat seine Hand angelegt und verfügt, daß eine Lizenzierung des Motors außerhalb der USA vorerst nicht infrage kommt. Damit sitzt Walton erst mal im Trockenen mit seiner Investition. Wollen die Amerikaner aus der Erfindung eine wirtschaftliche Waffe machen, um ihren maroden Staat damit refinanzieren zu helfen?

Und wörtlich: "Es beunruhigt mich sehr, wenn ich höre, daß Briefe, Telefonanrufe und Faxschreiben an den Erfinder Stan Meyer unbeantwortet geblieben sind. Soviel ich weiß, hat die Firma F + S Marketing die gleichen Probleme gehabt."

Doch wenn Don Walton im Moment auch ein Opfer der amerikanischen Energiepolitik geworden sind, auch wenn die mächtigste Lobby, die Öl- und Atomfirmen diese Erfindung nicht rauslassen, um noch solange wie möglich am Geldhahn zu sitzen, Erfindungen dieser Art werden immer zahlreicher und sicher nicht mehr lange zu unterdrücken sein. Denn:

Die Geduld der Erde mit dem menschlichen Parasitentum, das mit wertvollen Rohstoffen die Umwelt verseucht, ist bereits zu Ende. Und deshalb müssen Erfindungen wie diese einfach kommen, wenn wir nicht zugrunde gehen sollen. Trotz dieser Bedrängnis darf aber die Phantasie dem prüfenden Verstand und Experiment nicht durchgehen....

## WASSERSTOFFWIRTSCHAFT - eine der Umsetzungsmöglichkeiten

Schon im letzten "PULSAR" brachten wir eine Erfindung des Schweizer Ernst Christen, der nach jahrelangen Experimenten mit über 600 Kombinationen von Seltenerdmetallen eine spezielle Katalysatormischung fand, mit deren Hilfe er (nach Messungen des Mikroanalytischen Labors in Brugg) aus 160° heißem Wasserdampf 22,5% Sauerstoff und 45% Wasserstoff abspalten konnte. Daraus läßt sich bei vielen industriellen Prozessen Wasserstoff quasi "nebenbei" erzeugen, dasselbe gilt für Automotoren (wodurch zw. 30 und 60% Treibstoffersparnis möglich sind) und noch viel effektiver für die sog. "Totalenergiesysteme" (Kombination aus Dieselmotor, Stromgenerator, Wärmepumpe und Sauerstoffreaktor, Heizölsparsnis bis zum 7-fachen!). Herr Christen hat allerdings gebeten, daß ihn die Leser jetzt noch nicht bestürmen, da es noch 1/2 bis 1 Jahr dauern wird, bis die Fabrik zur industriellen Serienfertigung gebaut sein wird. Unsere Redaktion unterhält mit ihm den Kontakt und wird sofort berichten, sobald dies soweit ist!

Inzwischen ist einem Forscherteam unter Prof. Dr. Michael Graetzel in Lausanne ein weiterer Durchbruch gelungen:

## TREIBSTOFF AUS WASSERSTOFF UND KOHLENDIOXYD

Mittels Katalysatoren aus Titanoxyd und Ruthenium gelang diesem Team die Synthese zu Methan bei Normaltemperatur und normalem Druck (bisher waren dazu 300-400°C unter hohem Druck notwendig, zudem entstanden auch unerwünschte Stoffe dabei). Überraschenderweise verlief aber die Reaktion unter (künstlichem) Sonnenlicht vier- bis fünfmal schneller als im Dunkeln...

Diese Methode hat zwei wesentliche Vorteile:

1. wird dadurch die CO<sup>2</sup>-Menge der Atmosphäre nicht erhöht, sondern ihr sogar wie bei der Photosynthese entzogen, solange sie nicht wieder verbrennt (es läßt sich damit buchstäblich aus Wasser und Luft auch Kunststoff erzeugen).
2. hat Methan einen 3,31mal höheren Heizwert je Volumeneinheit als Wasserstoff. Und beim Vergleich der Energiekosten zwischen Elektrizität, Methan und Wasserstoff ergeben sich Gesamtgestehungskosten je thermische Kilowattstunde von 5 : 1 : 4. Besonders vorteilhaft ist auch, daß Methan in den vorhandenen Gasleitungsnetzen und Kochgeräten benutzt werden kann.

ClS Nach diesem Erfolg wurde der Forschungs-

auftrag für EPFL in Lausanne auf die industrielle Auswertung erweitert, sodaß die öffentliche Nutzung bald in greifbare Nähe rückt.

Literatur: M.Th. Larcher: Treibstoff aus Wasserstoff und Kohlendioxyd, in "Energie Solaire" Nr. 6, 198, S.28 sowie

Bockris/Justi: Wasserstoff - Energie für alle Zeiten; Vlg. Pflüger, Wiesbaden, Berlin, 1988.

Diese Forschung läßt sich aber ganz sicher noch steigern. Die Natur weist uns den Weg: Bei der natürlichen Photosynthese beträgt die Ladungstrennung durch ein Lichtquant nahezu 100%. Allerdings werden nur etwa 40% im Primärschritt der Photosynthese fixiert - im Vergleich zu technischen Solarzellen immer noch rund das Doppelte. Die Pflanze sperrt zudem den Wasserstoff sofort in einen Molekülkäfig, den bis jetzt noch niemand für technische Zwecke öffnen konnte: Sie verbindet ihn mit dem Kohlendioxyd der Luft zu Traubenzucker und Wasser.

Seitdem es nun 1988 drei deutschen Chemikern (die dafür den Nobelpreis erhielten) gelungen ist, eine exakte Röntgenstrukturanalyse dieses biologischen Reaktors zu erhalten, rollt eine Lawine von Folgeexperimenten und theoretischen Überlegungen, die bereits so kurzfristig bei der oben beschriebenen Entdeckung mithalfen. Auch hat man bei Purpurbakterien eine ähnliche Photosynthese festgestellt, sogar mit dem Vorteil, daß diese den Wasserstoff freigeben....

Lit.: Bockris/Justi, s.o.S. 115-132

# ENERGON-INITIATIVEN

ein hochinteressantes Set-Angebot des Tesla-Instituts (Wien) zur  
Freie-Energie-Forschung

*Der große Atomphysiker Werner Heisenberg sagte einmal: "Ich denke, es ist möglich, den Magnetismus als Energiequelle zu nutzen. Aber wir Wissenschaftsidioten schaffen es nicht. Das muß von Außenseitern kommen." Wie vorhin schon berichtet, liegt die Erforschung der sog. "Freien Energie" (Umwandlung kosmischer Energie in physikalische) seit ihrem Beginn um die Jahrhundertwende größtenteils in der Hand von Außenseitern, die oft gerade aufgrund ihrer geringen physikalischen Verbildetheit erstaunliche Durchbrüche erzielt haben. Weil sie aber der Schulwissenschaft widersprachen, weil das Interesse der großen Energielobbies gerade gegen solche Initiativen gerichtet ist und weil diese Einzelkämpfer ihren Mitmenschen oft zunehmend "schrullig" erschienen, wurde ihnen selbst das, was sie zeigten, kaum abgenommen.*

*Das TESLA-INSTITUT in Wien hat sich nun seit einem guten Jahr die Aufgabe gestellt, alle diese Versuche, soweit noch greifbar, zu dokumentieren und sich am internationalen Netzwerk für <ADVANCED & FREE ENERGY> aktiv zu beteiligen.*

*In diesem Zuge stellt das Tesla-Institut nun ein umfangreiches und in seiner Art sicher einmaliges Informationspaket all jenen zur Verfügung, die tiefer in diese Thematik einsteigen möchten:*

*Bisher praktisch kaum erreichbare Unterlagen gibt es an jene weiter, die im Gegenzug dafür einen Forschungsbeitrag von mindestens 1000 öS (120 sFr, 140 DM) zu geben bereit sind. Darüber hinaus bietet es die bestmöglichen Kontakte zu anderen Forschern und zu neuesten Informationen.*

*Das Informationspaket umfaßt u.a.:*

- *Die Grundgedanken der Wasser-Brennstoff-Zelle von Stanley A. Meyer (1991): Energie durch speziellen Wasser-Kreisprozeß mit Impuls-Resonanz-Elektrolyse bei geringerer Leistungsaufnahme und unmittelbar folgender Verbrennung des Knallgas-Gemisches. ("Wasser statt Benzin" - Gesamteindruck einer unabhängigen Expertenkommission)*
- *Robert Kincheloe (1986): Homopolar "Free-Energy"-Generator Test / Energie durch Magnetkreiselprozesse. Experimente mechanischer Rückwirkung bei elektrischer Last. Magnetkreisel (=N)-Generator-Gutachten.*
- *Wilhelm M. Bauer (1978): Entropievernichtung in Wirbeln / Energie durch spezielle Wirbelprozesse - Prozeßkälte durch inneren Unterdruck im Gegensatz zur Erzeugung von Reibung(-wärme) durch äußeren Überdruck.*
- *Franz Pöpel (1952): Bericht über die Voruntersuchungen mit Wendelrohren verschiedener Wandform / Energie durch Strömungen (siehe in der Natur: Orkanenergie) - Das sog. "Pöpel"-Gutachten zu Viktor Schaubergers Beobachtungen des Strömungsverhaltens von Wasser und besonderer Bewegungsabläufe.*
- *Rudolf Doczekal (1940): Energie durch spezielle thermische Kreisprozesse. Vortrag in Wien über thermodynamische Kreisprozesse mit Zwei-Stoff-Gemischen (Wasser/Benzol etc.).*

*Dipl.Ing. Christian Werbik, der Leiter des Tesla-Instituts, meint dazu, daß es bereits genug hochinteressante Ansätze gibt, was aber fehlt, sind die Menschen, die sie mit viel Intuition und Geschicklichkeit (oft wichtiger als eingangs besagtes technisches Wissen) weiterverfolgen. Die Stärke liegt aber nun nicht mehr bei den Einzelkämpfern, sondern in der geistigen Konvergenz und Synergie engagierter Teilnehmer an diesem gemeinsamen Prozeß.*

*Also bitte davon regen Gebrauch machen!*

*Adresse: TESLA-INSTITUT A-1180 Wien, Postfach 100*

## KURZBESCHREIBUNG

### DES ÖKOMOT-ANTRIEBSYSTEMS

In den letzten Jahren wird der Ruf nach Umweltschutz immer stärker. Dies insbesondere gegen die Luftverschmutzung durch die Abgase der PKW und LKW. Die Autoindustrie hat auf diese Forderungen reagiert und versucht alternative Antriebe zu entwickeln. Es werden Elektro-Antriebe entwickelt, man schaltet den Antriebsmotor bei Stillstand des Fahrzeuges ab und startet ihm mittels Schwungmasse (VW). Eine wirkliche Lösung des Problems ist aber noch nicht gefunden. Die Stromspeicher ( Akku ) haben noch immer eine schlechte Speicher-Eigengewichts-Leistung, der Schwungmassenstart ist noch lange nicht ausgereift und bringt eine erhöhte Eigengewichtsbelastung, die anderen Alternativ-Energien ( Solar- und Windenergien ) sind für Fahrzeugantriebe in der jetzig bekannten Form nicht anwendbar. Sie befinden sich zwar in Laborversuchen, eine brauchbare Lösung ist aber nicht in Sicht.

Das hier beschriebene Antriebsystem soll eine wirkliche Abhilfe schaffen. Das ÖKOMOT-System besticht durch seinen äußerst einfachen Aufbau und beinhaltet eine ganze Reihe von Vorteilen gegenüber den heute gebräuchlichen Motoren.

Das ÖKOMOT-Antriebsystem besteht aus einem Hubkolbenmotor ähnlich den heute gebräuchlichen Motoren, deren Zylinder eine Brennkammer vorgeschaltet ist. Das zum Betrieb notwendige Triebvolumen wird aus dem bei der kontinuierlichen Verbrennung in der Brennkammer entstehenden Abgas und durch Einspritzung von Wasser entstehendem Wasserdampf erzeugt.

Dadurch ergeben sich eine Reihe von Vorteilen gegenüber den heute im Gebrauch stehenden Verbrennungs-Motoren. Die hauptsächlichlichen Vorteile sind in der Folge kurz angeführt:

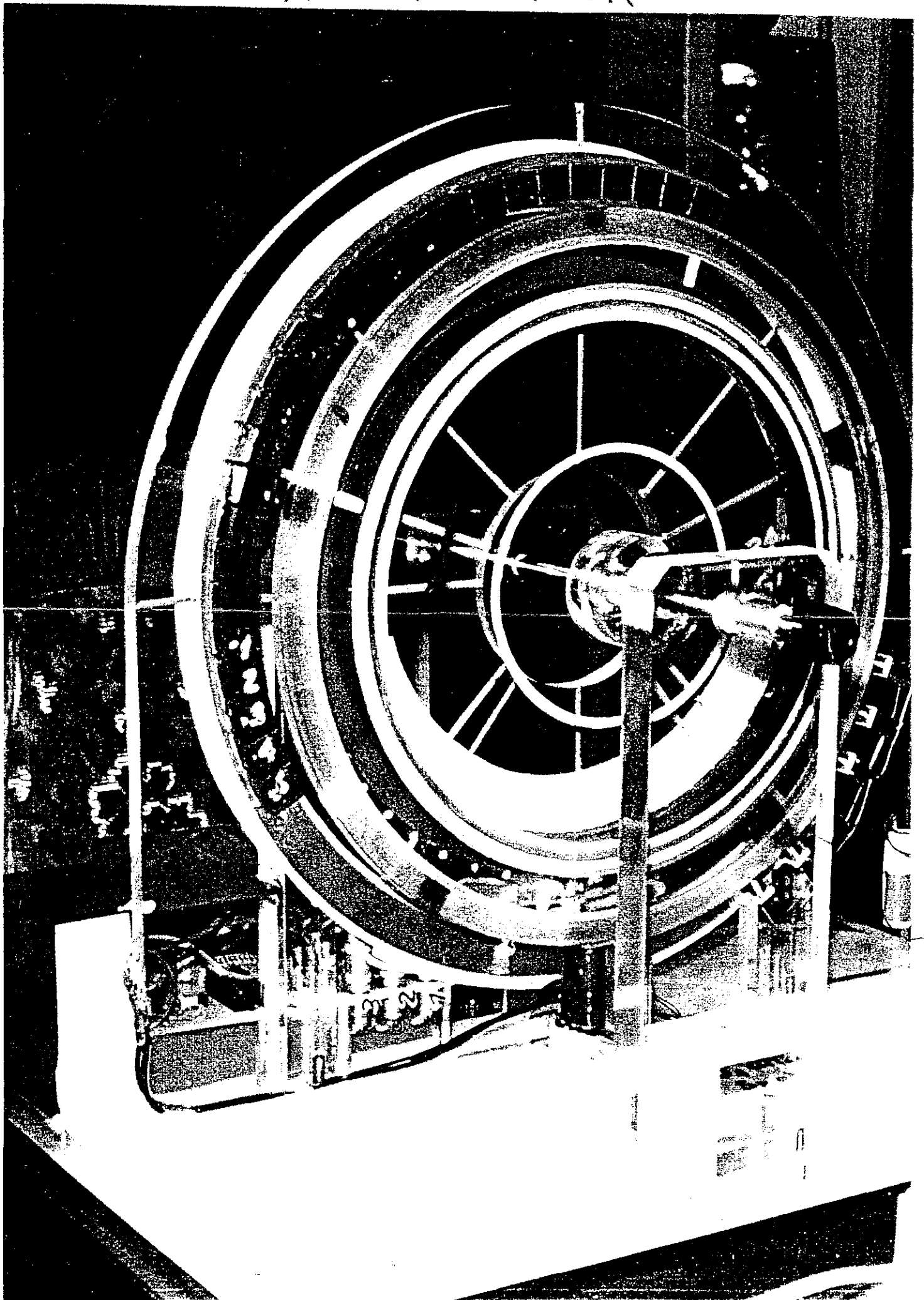
1. Als Treibstoffe können Benzine, Benzole, Dieselöle, Leichtöle, Bioöle, Altöle, Petrole, Erdgas, Flüssiggas und über Ausgasvorrichtungen auch Festbrennstoffe ( Stroh, Holzabfälle etc. ) verwendet werden. Eine Umrüstung des Antriebs-Aggregates ist nicht erforderlich. Auch brauchen die Treibstoffe keine Zusätze um eine höhere Klopfestigkeit zu erreichen. Auch können die Treibstoffe einen höheren als heute zulässigen Anteil an Schwefel aufweisen, da die Abgase gewaschen und kondensiert werden. Es entsteht daher keine Umweltbelastung durch Ausstoß von Schwefelsäure. Auch Rußteile und Feststoffteile im Abgas bleiben im Auffangtank.
2. Das ÖKOMOT-System weist pro Umdrehung einen Arbeitshub auf, d.h. bei Leistungsgleichheit gegenüber gebräuchlichen Motoren, kann mit geringerem Hubraum bzw. geringerer Drehzahl gearbeitet werden.
3. Der Wirkungsgrad der ÖKOMOT-Motoren wird bei 80% liegen, d.h. der Treibstoff-Verbrauch wird bei Leistungsgleichheit gegenüber der heute gebräuchlichen Otto- und Dieselmotoren um mindest die Hälfte reduziert

4. Da das Drehmoment des Kurbelantriebes nur vom Druck auf den Kolben bestimmt wird, beim ÖKOMOT-System die Druckbeaufschlagung der Kolbenfläche weit gleichmäßiger ist als bei Verbrennungsmotoren, ergibt sich ein nahezu gleichmäßiges Drehmoment über den Arbeitshub unabhängig der Drehzahl. Es entfällt somit die Kupplung und das Schaltgetriebe.
5. Durch Wegfall des Getriebes und der Kupplung tritt bei Fahrzeugstillstand automatisch ein Stillstand des Motors ein. In der Brennkammer baut sich der zulässige Höchstdruck auf und schaltet die Verbrennung komplett ab. Bei lösen der Bremse wird das Fahrzeug mit dem höchsten Drehmoment vom Stillstand weg beschleunigt. Bei Fahrzeugstillstand also keine Verbrennung und damit auch keine Abgase. Für die Umwelt gerade in Stauräumen ( Städte etc. ) von besonderer Bedeutung.
6. Da die Temperaturen in der Brennkammer weit unter  $1.300^{\circ}\text{K}$  ( $1.000^{\circ}\text{C}$ ) liegen, die Betriebstemperatur des ÖKOMOT-Motors etwa  $480^{\circ}\text{K}$  ( $200^{\circ}\text{C}$ ) beträgt, ist die Bildung von Stickoxyden nahezu ausgeschlossen. Es entfällt daher der Einbau eines Katalisators.
7. Da eine kontinuierliche Verbrennung im ÖKOMOT-System stattfindet, also keine explosionsartigen Verbrennungen wie bei Otto- und Dieselmotoren, ist der Einbau eines Schalldämpfers (Auspufftopf) nicht mehr erforderlich.
8. Da kein Temperaturanstieg durch die Verbrennung im Zylinderraum (bei Magermotoren bis über  $2.300^{\circ}\text{K}$ ) stattfindet, sondern die Betriebstemperaturen in den Zylindern bei etwa  $480^{\circ}\text{K}$  betragen, ist eine Wärmeabfuhr über eine Wasser- bzw. Luftkühlung nicht erforderlich. Im Gegenteil, der Antriebsblock wird allseitig isoliert. Es entfällt somit die gesamte Kühlanlage. Dies ist bei der meist gebräuchlichen Wasserkühlung von erzeugertechnischen Bedeutung, da keine doppelwandigen Zylinderblöcke und keine doppelwandige Zylinderköpfe gebraucht werden.
9. Weiters Wegfall der Zündeinrichtung und der Starteranlage, da das ÖKOMOT-Aggregat mittels Druck aus der Brennkammer in Betrieb gesetzt wird.
10. Durch den Wegfall der Wasserkühler samt Thermostate, Riementrieb und Wasserpumpe samt Gehäuse, Wegfall des Getriebes und der Kupplung, ohne! Katalisator, Schalldämpfer, Starter, Zündanlage, kleinere Lichtmaschine und kleineren Akku verringert sich das Gewicht des Fahrzeugantriebes um 50% bis 70%, d.h. bei gleichen Beschleunigungsverhältnissen bei PKWs kann die Leistung des Motors reduziert werden. Bei LKWs bei gleichem Gesamtgewicht, das Ladegewicht entsprechend erhöht werden
11. Durch Wegfall der vorbeschriebenen Zusatzaggregate und die dadurch erheblich kleinere Bauweise des Antriebs, ergeben sich vollständig neue Gestaltungsmöglichkeiten der Fahrzeuge.
12. Durch Einsatz des ÖKOMOT-Antriebes verringert sich der Kostenanteil des Triebwerks zu den Herstellungskosten des Fahrzeuges erheblich.
13. Bei Publizierung des ÖKOMOT-Antriebsystems werden sicherlich mehrere Staaten die maximal zulässigen Abgaswerte senken, d.h. der Fahrzeughalter ist gezwungen, innerhalb der vorgeschriebenen, gesetzlichen Fristen auf Fahrzeuge mit dem ÖKOMOT-Antrieb umzusteigen. Der Vorteil für die Fahrzeugherzeuger, Beschaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen

ist in diesem Fall enorm.

14. Von Seiten des Entwicklers ist gedacht, schnellstens einen Prototyp des ÖKOMOT-Motors zu schaffen, diesen Prototyp auf einem Prüfstand (in diesem Fall ein Prüfstand in der Prüf- und Versuchsanstalt des TGM in 1200 Wien) laufen zu lassen, das Leistungs- und Drehzahlverhalten sowie Treibstoffverbrauch zu messen und die entstehenden Abgasmen- gen und Zusammensetzungen zu analysieren. mittels der entsprechenden, amtlichen Prüfergebnisse die zuständige Industrie anzusprechen und entsprechende Lizenzen zur Erzeugung zu vergeben.
15. Das ÖKOMOT-System ist voll patentschutzfähig, derzeit in Österreich angemeldet und liegt in der Prioritätszeit. Es ist selbstverständlich gedacht, innerhalb der Priorität in allen Kulturstaaten einen Patent- schutz zu erwerben.

# DER MAGNET MOTOR



# TESLA INSTITUT

Österr. Gesellschaft zur Erforschung ungenutzter Energiereserven

G U T A C H T E N

Wk - CH - 94 ol 27

Der Unterzeichnete war als Gutachter

am 27. Jänner 1994 von 09.30 bis 13.30 Uhr

zu Besuch bei Herrn Dr. WIEDERKEHR.

Das vorgeführte Gerät beinhaltet sowohl Generator- als auch Motorfunktionen. Eine intelligente Magnet- und Spulenanordnung mit zugehöriger elektronischer Steuerung über Magnetfeld-Detektoren bewerkstelligt die Motorfunktion, während die Generatorfunktion durch die elektronische Ladeschaltung für einen Akkumulator gewährleistet wird.

Die Transparenz der Plexiglas-Ausführung erlaubt einen vollen Einblick in den äußeren Aufbau des Gerätes.

Diese hochintelligente Anordnung ermöglicht nach dem Start von Hand einen Selbstlauf, der sich ohne externe Energiezufuhr selbsttätig beschleunigt bis zu einem Punkt, der durch die Elektronik stabilisiert wird. Aus der verfügbaren Überschussleistung kann dauernd entweder mechanische oder elektrische Leistung bezogen werden.

Das vorhandene Demonstrationsmodell mit einem Rotor von 30 cm Durchmesser erbringt eine meßbare, frei verfügbare Leistung von 15 Watt.

Laut Aussage des Erfinders bewirkt die Dynamik dieser speziellen Magnetanordnung einen spiralförmigen Sog für freie Elektronen. Die Leistung des Gerätes, die bei Folgemodellen wesentlich steigerbar ist, beruht angeblich auf einem supraleitenden Effekt, der für alle Maschinen charakteristisch ist, die nichts mit der üblichen Strukturzerstörung und Abwärmebildung zu tun haben, sondern mit Abkühlung arbeiten.

Gesichert immerhin ist: Hier tritt Abkühlung anstatt Erwärmung auf, ganz im Gegensatz zu herkömmlichen Aussagen der klassischen Physik, die nur abbauende und destruktive Prozesse zur Energieversorgung kennen.

Abkühlung bedeutet hier Aufbau und Regeneration von natürlichen Strukturen (vgl.: Wasser in flüssigem Zustand ist äußerlich unstrukturiert, Eis hingegen läßt durch Kristallbildung eine Struktur erkennen.)



Mit einer Vielzahl vorausgegangener, erfolgreich abgewickelter Erfindungen hat sich Herr Dr. WIEDERKEHR über mehrere Jahrzehnte einen hervorragenden Namen gemacht: Er weiß, wovon er spricht!

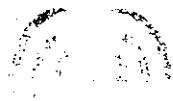
Im gegenständlichen Fall kennt Herr Dr. WIEDERKEHR durch ausdauernde Erforschung genau die physikalisch theoretischen Hintergründe seiner Arbeit. Außerdem kann er - für jeden ernstlich Interessierten jederzeit leicht einsehbar und einsichtig - neue, technisch erstaunliche Phänomene ganz praktisch demonstrieren.

Für den Investor ergibt sich die einmalige Chance mit 650.000 SFr an einer zukunftsweisenden Entwicklung teilzuhaben.

Dieser Betrag dient zur Abdeckung der Kosten für den geplanten Bau eines 3 kW - Prototypes (in der Ausführung eines Radnaben-Motors als substanzieller Bestandteil eines unkonventionellen Antriebes für Fahrzeuge) und zur Abgeltung der Lizenzrechte gegenüber dem Erfinder einschließlich der Überlassung aller technischen Konstruktionspläne und detaillierten Berechnungs-Grundlagen.



Dipl.-Ing. WERBIK



ÜBERREICHT DURCH  
TESLA-INSTITUT-AUSTRIA  
Info-Hot-Line  
☎ (+43/1) 587 18 33

## PERMANENT-MAGNET-MOTOR für den ANTRIEB von FAHRZEUGEN

---

Grundlage ist unser PERMANENT-MAGNET-MOTOR Nr. 12

- Bedingungen:**
- Einsteigen in ein Fahrzeug
  - Hauptschalter auf "Ein" stellen.
  - Pedal betätigen
  - abfahren.
  - kein Motor vorwärmen (oder warm laufen lassen)
  - kein kuppeln oder autom. Bereich einstellen.
- Weitere Merkmale:**
- keine Servolenkung
  - keine Bremsverstärker
- Weitere Vorteile:**
- kleines Gewicht, da -
  - kein Anlasser
  - keine Kupplung
  - kein Differential
  - keine Gelenkwellen
  - keine Antriebswelle
- dadurch:**
- kein Oelen
  - kein fétten
  - kein Oelwechsel
  - keine bewegteen Teile
- also:**
- keine Verschleissteile.
  - Nutzbremmung (Generator) durch Schubkraftumkehr.

- Für den Konstrukteur:*
- Das elektr. Fahrzeug sollte eine ultraleichte Karrosserie aus Al. besitzen, für 2-Personen und Ladefläche.
  - Endgeschwindigkeit 120 km/h
  - Bremsvorgänge über Elektromotor im Generatorbetrieb durchführen.
  - Die mech. Bremse soll nur als Sicherheitsbremse für den Notfall bleiben.

1. Für diesen Motor spricht seine hohe Energieausbeute.
2. Bei diesem Elektroantrieb kann auch im Stillstand das Nennmoment abgegeben werden.
3. Allradantrieb und Antiblockiersystem sind automatisch enthalten.
4. Energieverbrauch gegenüber einem PKW liegt ungefähr bei 1/8.

Dieser permanent-Magnet-Motor soll den Gedanken von rotierenden Elektromotoren in oder an Fahrzeugrädern ersetzen, welche die Massen extrem erhöhen würden, und welche grossen Feder - und Dämpferelementen benötigen, welche wiederum aus Platzmangel schwer in den Radkästen untergebracht werden können.

## GEDANKEN zum ELEKTROFAHRZEUG

Schon 1860 begann die Entwicklung der Elektro-Fahrzeuge.

in Frankreich: Planté  
Deutschland : Werner Siemens 66  
Frankreich: Jeantaud 81

Geräuschlos, geruchlos, problemlos.

Wurde dann verdrängt durch die Einführung des Elektrostarters durch Henry Ford 1906.

### Eigenschaften der ELEKTRO-FAHRZEUGE

Umweltfreundlich

- geringe Schadstoffe → Kraftwerk → Solarzellen → Brennstoffz.  
vor Ort gleich Null, Entlastung der Ballungsräume.
- hohe Energieausbeute (jederzeit betriebsbereit)
- kein Lärm
- kein Warmlaufen
- kein Verbrauch im Stillstand
- generatorisches (Rückkopplung) Bremsen.  
der kinetischen Energie bei jedem Bremsvorgang.

Aus der Sicht der Technik .

↓  
Weniger Mechanik: Allgemein: - keine KUPPLUNG  
- keinen ANLASSER

Magnet-  
mit unserem neuen perm-linear-Motor

unser Elektroantrieb gibt  
auch im Stillstand sein Nennmoment ab

Berührungslose, Kraftübertragung  
dadurch verschleissfrei + Kompaktheit

Allradantrieb ohne Mehraufwand

Antiblocksystem ist automat. gegeben.  
(kein Aspestabtrieb der Bremsklötze.)

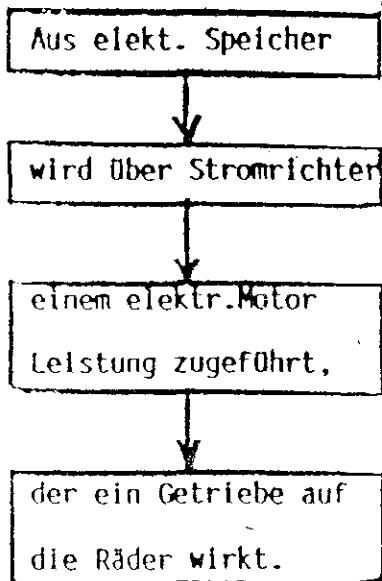
dadurch wesentlich leichtere Fahrzeuge.

- Verschleissfrei
- kompakt
- keine Schwingungsdämpfer
- keine Umruchtprobleme
- kein Getriebe
- kein Differential
- keine Antriebswellen
- keine mech. Bremsen
- keine Ölwechsel
- kein schmieren
- keine Frostprobleme
- maximales Drehmoment bereits bei Drehzahl Null.

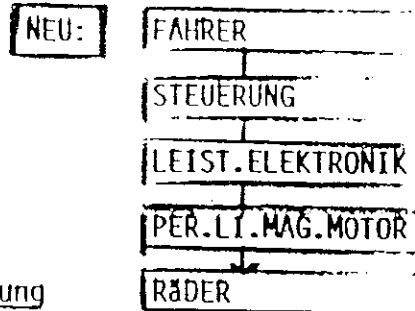
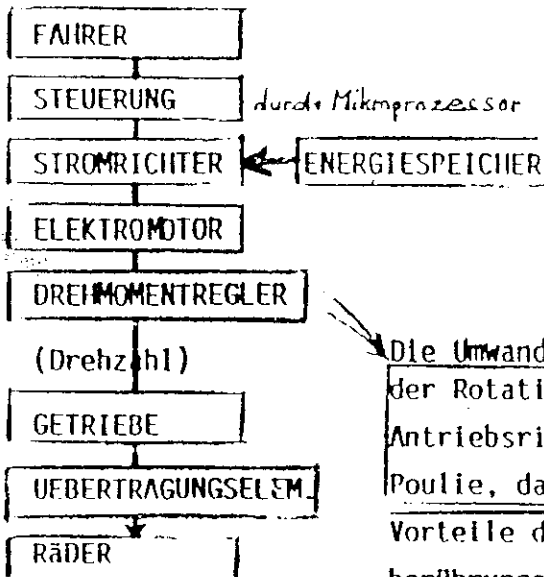
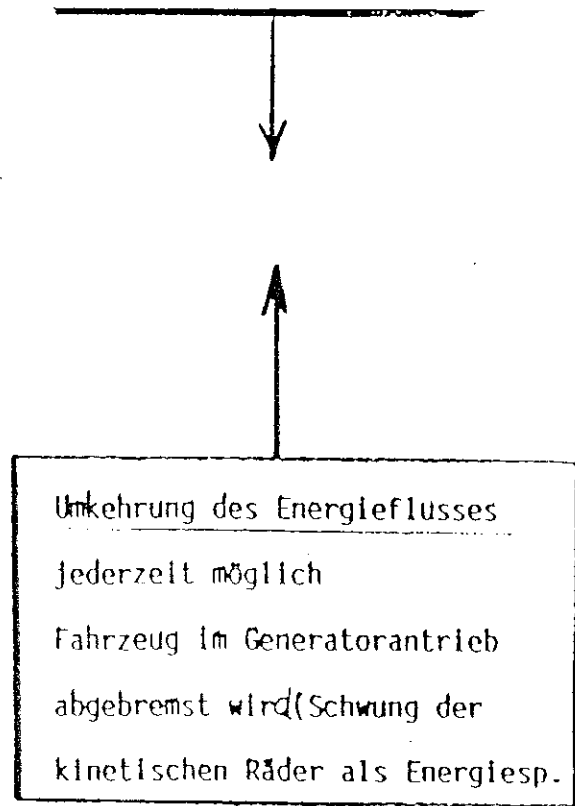
# ANFORDERUNGEN AN EINEN ELEKTRO - Antrieb eines Fahrzeuges

- Minimum an elektr. ENERGIE, die mech. und dynamischen Anforderungen optimal zu befriedigen.

## ELEKTROANTRIEB ALLGEMEIN



## ENERGIE - FLUSS



Die Umwandlung der Rotation in Translation geschieht durch Antriebsritzeln und Räder, oder durch Riemen und Pulie, daher Verschleiss u. Umwucht.

Vorteile der Kompaktheit, Verschleissfreiheit, berührungslose Kraftübertragung und Einsparung der mech. Komponenten.