

Beispiele zu funktionierenden Raumenergie-Konvertern

(A.) Ein Video aus einer UFA-Wochenschau:

https://www.filmothek.bundesarchiv.de/video/584688?set_lang=de

Die UFA-Wochenschau, das waren in den 1950er und 1960er Jahren die Nachrichten für Menschen, die damals zuhause kein Fernsehgerät hatten. Sie lief in den Kinos. Heute findet man die alten Wochenschauen im deutschen Bundesarchiv.

Der nämliche Videoclip zum Raumenergie-Motor ist der zweite in der genannten Wochenschau und beginnt bei Minute 1:51.

Auch der Grund, um dessentwillen sich die Raumenergie schon damals nicht durchsetzen konnte, wird genannt, denn das Video-Clip endet mit den Worten „einfrieren lassen“ und „sabotieren“.

(B.) <http://www.terawatt.com>

Dort sieht man einen Elektromotor, der 200 Watt elektrische Leistung verbraucht und etwas über 600 Watt mechanische Leistung abgibt (an einer umlaufenden Welle, ähnlich wie eine Bohrmaschine).

Da die Internet-Seite immer mal wieder vom Internet verschwindet, kann man sie nur über eine so genannte Wayback-Maschine aufrufen, zum Beispiel über <https://archive.org/web/>

Das Besondere ist, daß der Wirkungsgrad von etwas über 300 % (in Bezug auf klassische Energieformen) durch Gutachten von zwei großen Prüfeinrichtungen bestätigt wird: TÜV Rheinland und Underwriters Laboratories Inc.

(C.) Hans Coler, ehemals Kapitän zur See, der seit den 1920er Jahren Raumenergie-Konverter (vom Typ „motionless“ gebaut hat, unter den Namen „Magnetstrom-Apparat“ und „Stromerzeuger“. Die Geräte wurden verifiziert an vier Universitäten, namentlich in München, in Trondheim, Kopenhagen und in Berlin, und zwar durch Professoren der Physik und der Ingenieurwissenschaften. Die Kunde von seinen funktionierenden Raumenergie-Konvertern erreichte schließlich in den 1940er Jahren den britischen Geheimdienst. Hans Coler war bereit, mit dem britischen und norwegischen Geheimdienst zu kooperieren, sodaß ein Geheimdienstbericht entstanden ist, der viele Jahre nach dem großen Krieg veröffentlicht wurde. Nachzulesen ist das unter:

The Invention of Hans Coler, Relating To An Alleged New Source Of Power.

R. Hurst, B.I.O.S. Final Report No. 1043, B.I.O.S.Trip No. 2394 (anno 1940)

B.I.O.S. Target Number: C31/4799, British Intelligence Objectives Sub-Committee

(D.) LUTEC -> Eine Raumenergie-Maschine mit einem Wirkungsgrad von 1400 %, die vom größten Gutachter dieser Erde bestätigt wurde, von der Société Générale de Surveillance.

Auch diese Maschine ist inzwischen vom Internet verschwunden, kann aber in etlichen Adressen noch nachgelesen werden:

<http://free-energy.ws/lutec/>

<https://www.youtube.com/watch?v=BbhkXDacNx8>

<http://www.rexresearch.com/christie/christie.htm>

(E.) Howard Johnson's Permanent Magnet Motor

Der Mann war ein hochgeachteter Spitzenforscher, schon bevor er sich mit der Raumenergie befasste.

United States Patent 4,151,431

http://fuel-efficient-vehicles.org/energy-news/?page_id=1064

<https://www.pinterest.de/pin/202169470750361091/>

(F.) Eine Forschungsarbeit des weltberühmten Massachusetts Institute of Technology, bei der ein Wirkungsgrad von etwas über 200% (nämlich ca. 230 %) in einer der führenden Fachzeitschriften der Physik publiziert wurde.

Siehe auch -> <http://prl.aps.org/abstract/PRL/v108/i9/e097403>

Allerdings diskutiert man dort noch über thermodynamische Effekte, also über die akademische Frage, ob es sich um Raumenergie-Wandlung oder um Raum Entropie-Wandler handelt. Für die Rettung der Umwelt ist dieser Unterschied allerdings nicht bedeutsam, Hauptsache ist, es funktioniert. Da sieht man, dass sogar die etablierte Wissenschaft das Thema der "Freien Energie" nicht mehr komplett verschweigt.

(G.) Eine Batterie, die schon seit 175 Jahren nicht leer wird - und das im Clarendon-Laboratory der Oxford-University.

Und: Diese Batterie hat es inzwischen bis ins Wikipedia geschafft:

https://en.wikipedia.org/wiki/Oxford_Electric_Bell

(H.) U.S. Navy to turn seawater into Jet-fuel:

<http://www.washingtontimes.com/news/2014/apr/10/game-changer-us-navy-can-now-turn-seawater-jet-fue/>

Es ist kaum zu glauben, aber die können tatsächlich Meerwasser in Benzin umwandeln - und das wird auch noch in der großen allgemeinen Tagespresse geschrieben.

(I.) Der Klimov-Prozess:

<http://www.politaia.org/freie-energie-2/der-klimov-prozess-die-losung-des-welternergieproblems-tom-bearden/>

Eine festkörperphysikalische Methode um Raumenergie zu wandeln, und zwar erforscht am Los Alamos Laboratory, an dem vor einigen Jahrzehnten Robert Oppenheimer die Atombombe erfunden hat. Leider ist auch diese Anwendung nur für US-Militärzwecke verfügbar.

(J.) Ein Absolvent des Massachusetts Institute of Technology hat seine Raumenergie-Maschine sogar auf CNN vorgestellt:

<https://www.youtube.com/watch?v=omUSfYuVT1c>

<https://www.youtube.com/watch?v=siHCRp7TpoU>

(K.) Und viele andere:

Beispiele könnte man noch zahlreich angeben. Wer sehr viele davon auf einmal sehen will, dem gefällt sicherlich das Buch: "Die Urkraft aus dem Universum" von Klaus Jebens.

http://www.jupiter-verlag.ch/start_n.htm

(M.) Auch auf meine eigenen Arbeiten möchte ich verweisen, denn es ist mein weltweites Alleinstellungsmerkmal, die Theorie der Raumenergie-Nutzung entwickelt, und diese auch im Labor verifiziert zu haben. Das alles ist im vollen Umfang publiziert und steht allen Menschen frei zur Verfügung. Überblicks-Sammlungen der Artikel finden Sie hier (kostenloser Download):

https://www.ostfalia.de/export/sites/default/de/pws/turtur/images/1_Schrift_03f_deutsch.pdf

https://www.ostfalia.de/export/sites/default/de/pws/turtur/images/1_Serie-deutsch-5Artikel.pdf

Über nichttechnische Hintergründe spreche ich auch hier:

<https://www.youtube.com/watch?v=0e-w56VaO9A>

(N.) Immer wieder fragen mich Leute, warum Raumenergie-Selbstläufermotoren nicht für die Allgemeinheit verfügbar gemacht werden. Am schönsten verstehen kann man das an einem Beispiel, daß sich vor rund 100 Jahren in der großen Automobilindustrie ereignete: Das Modell T von Ford (gebaut 1908-1927) hatte eine Lichtmaschine, die „Magneto“ genannt wurde, und Notlaufeigenschaften bereitstellte, die es dem Fahrer ermöglichte, auch bei leerem Tank noch zur nächsten Tankstelle weiterzufahren. Etwas 20000-30000 Fahrzeuge dieser Bauart wurden von Ford verkauft und sind im Laufe der Jahre wieder verschwunden. Über die Hintergründe, die nicht technischer Natur sind, lesen wir hier zum Bsp. dort:

<https://www.minotech.de/forschung/magnetmotor/ford-t/>

Allem Anschein nach gab es hier wohl „gewisse Interessen“ der Ölindustrie.

Auch diese Seite ist inzwischen nicht mehr direkt im Internet aufrufbar:

http://www.secret.tv/artikel/Henry_Fords_Freie_EnergieMaschine_1527508.html?PHPSESSID=f53fe6ac6fe3ddba48d60e24e59af203, sondern nur noch über eine sog. Wayback-Maschine, und zwar dort:

http://www.secret.tv/artikel/Henry_Fords_Freie_EnergieMaschine_1527508.html?PHPSESSID=f53fe6ac6fe3ddba48d60e24e59af203

Sogar Bilder/Photos lassen sich einfach auf Google finden:

<https://www.google.com/search?q=model+t+ford+flywheel+magneto&tbm=isch&source=univ&client=firefox-b&sa=X&ved=2ahUKewiKiaz9t-XgAhWLY1AKHZ7oCjsQsAR6BAgFEAE&biw=819&bih=438&dpr=1.25>

Aus inzwischen wohlbekanntem (und oben genannten) Gründen, sind die Maschinen wieder verschwunden. Zu diesem Zweck wurden künstlich „Probleme“ geschaffen, siehe zum Bsp.:

<http://members.iinet.net.au/~cool386/coils/coils.html>

Im Laufe der Jahrzehnte wurde dann die Aussage abgeändert in der Form, daß die „Magneto“-Lichtmaschine im Modell-T nur noch ein Energiespeicher war, der vor jeder Benutzung neu aufgeladen werden musste, indem man die Magneten gegen die abstoßenden Kräfte „aufgezogen“ hat, ähnlich wie man die Feder in mechanischen Uhrwerk aufzieht. Andere Quellen verweisen auch auf eine Batterie als Energiespeicher. Damit haben sich dann die „Skeptiker“ zufrieden gegeben.

Daß das nicht sein kann, zeigt eine simple Kopfrechnung:

Die Energiedichte des magnetischen Feldes ist bekanntlich $\frac{E}{V} = \frac{\mu_0}{2} \cdot |\vec{H}|^2$

Setzen wir einen modernen 2 Tesla – Höchstleistungs-Magneten (aus seltenen Erden) voraus, so ergibt das eine Energiedichte von $1.6 \cdot 10^6$ Joule / m³. Die ist natürlich nur direkt an der Oberfläche des Magneten so stark. Schon wenige Millimeter daneben ist sie merklich schwächer. Deswegen konnte natürlich die gesamte „Magneto“-Lichtmaschine bei weitem NICHT überall (homogen) mit der vollen Feldstärke erfüllt sein. Außerdem waren damals (vor 100 Jahren) die Magneten wesentlich schwächer als heutige moderne high-tech Seltene-Erd-Magnete. Deshalb ist die mittlere Energiedichte in der „Magneto“-Lichtmaschine um wesentlich mehr als nur eine Zehnerpotenz unter dem oben angegebenen Wert. Setzen wir sicherheits halber eine Energiedichte von $1 \cdot 10^5$ Joule / m³ ein, so liegen wir (mit unserer numerischen Abschätzung) definitiv weit oberhalb des damals vorstellbaren Werts. Aus den Photos (Links siehe oben) wird klar, dass die felderfüllten Zwischenräume zwischen den Magneten und Maschinenbauteilen wesentlich weniger als 100 Liter betragen (das wäre ja schon ein ganzer Koffer), eher weniger als 10 Liter (Hohlraum für Magnetfelder), dann ist die im „Magneto“ speicherbare Energie deutlich geringe als $3 \cdot 10^3$ Joule = $8.3 \cdot 10^{-4}$ kWh. Da ein Liter Autokraftstoff ca. 10kWh enthält (Diesel ein wenig mehr als Benzin), entsprechen dieser $8.3 \cdot 10^{-4}$ kWh eine Benzinmenge von $8.3 \cdot 10^{-5}$ Litern = 0.083 Millilitern. Das ist nur ein winziger Bruchteil eines Tröpfchens. Und die tatsächlich speicherbare Energie ist mit Sicherheit bei weitem geringer. Damit ins nächste Dorf zu fahren, oder zur nächstgelegenen Tankstelle ist völlig unvorstellbar, absolut unrealistisch. Das Beispiel lehrt uns nur, wie leichtfertig Menschen der ANTI-RAUMENERGIE-Propaganda glauben, nur weil sich niemand die Mühe macht, selber nachzurechnen. Bei einem damals realistischen Verbrauch von 8.3 Liter pro 100 km reichen 0.083 Milliliter gerade mal für einen einzigen Meter.

(O.) Eine Liste weiterer Beispiele (in dreistelliger Anzahl) zeigt auch die Deutsche Vereinigung für Raumenergie: <https://dvr-raumenergie.de/technology/>