

# *Workshop "Wasserstoffgeräte/Magnetmotoren" vom 21./22. Februar 2009 in Pelham mit Turbulenzen und Demos*

Dass dieser Workshop einen unerwartet hohen Zugang von Interessenten fand, werteten viele - gerade in der Zeit der Umwelt- und Finanzkrise - als Ausdruck des Paradigmawechsels. Den Veranstalter und die Umwelt freut's!

## **Trotz Schneetreiben...**

... konnten die Veranstalter den Workshop am Samstag relativ pünktlich beginnen und die Anwesenden herzlich begrüßen. Sie wiesen darauf hin, dass der letzte ähnliche Workshop - zum Thema Motionless Electric Generator MEG - im Jahr 2001 in - Biebelried stattfand und damals fünfzig Teilnehmer zu verzeichnen waren. Auch diesmal erwarteten sie höchstens achtzig Teilnehmer, um so mehr, als der Kongress (November 2008) nicht so weit zurücklag. Doch es meldeten sich über zweihundert Teilnehmer an, und einige mussten sogar abgewiesen werden, weil sie trotz Videoübertragung in einen weiteren Saal nicht mehr Platz fanden und das Hotel an die Grenze seiner Kapazität gelangte. Die Veranstalter hatten daher bereits den nächsten Workshop festgelegt, der am 23./24. Mai in der Nähe von Schaffhausen stattfinden wird. Siehe Programm und nähere Hinweise ab Seite 27!

In der Einleitung wies Inge Schneider auf die Zeitschrift "Hör zu" mit einer Auflage von 1,5 Mio und etwa 4 Mio Lesern hin, deren Redaktor Martin Häusler sie am Tag vor dem Workshop angerufen hatte, um sie nach "harten Fakten" der Freien Energie zu befragen. Er hatte vorgängig ein Interview mit Prof. (em.) Dr. Dr. Dr. h.c. Josef Gruber über dessen neues Buch "Raumenergie-Technik" gemacht, wollte aber vor dessen Publikation in "Hör zu" Beweise für die Existenz von Raumenergie-Geräten. Es zeigte sich einmal mehr, dass der Jupiter-Verlag auf dem Gebiet zur Drehscheibe geworden und interna-



Erwartet wurden achtzig Teilnehmer - es kamen über zweihundert. Die Vorträge im Hauptsaal mussten parallel in Bild und Ton in einen Nebensaal übertragen werden.

tional von vielen Interessenten kontaktiert wurde. Sie merkte Martin Häusler für die in Bälde geplante Demo eines Magnetmotors vor und wies im Publikum darauf hin, dass dieser offensichtlich wohlwollende Redaktor der Raumenergie mit der Publikation des Artikels in "Hör zu" einen grossen Schritt zur öffentlichen Akzeptanz vorwärts helfe - eine Tatsache, die in der heutigen Umwelt- und Finanzkrise nicht genug geschätzt werden könne.

## **Wasserstoffzelle nach Ravi Raju**

Adolf Schneider gab einen Überblick über die bereits erhältlichen Wasserstoffgeräte für Benzineinsparung in Autos und wies darauf hin, dass die meisten Experten behaupten würden, es sei aus energetischen Überlegungen und Platzgründen nicht möglich, Wasserstoff im Auto "on board" zu produzieren. Das stimme zwar für Standardgeräte, aber es gebe - wie auch Dietrich Graschat

zeigen werde - hochinteressante Entwicklungen, die mit wenig Strom aus der Lichtmaschine funktionieren und das Auto mit Mischgas versorgen würden. Bekannt sei Daniel Dingel mit seinem Wasserauto, von dem jedoch niemand wisse, wie es funktioniert - und Daniel Dingel habe bisher nicht in seine Karten blicken lassen. Zu erwähnen seien auch Katalysatoren, die mit einem Wirkungsgrad von 288% mit Hilfe von Bakterien Wasserstoff zum Betrieb des Autos produzieren. Mike Brady von Perendev habe neben Magnetmotoren auch ein Wasserstoffgerät entwickelt, welches, auf optimale Frequenz eingestellt, Wasserstoff erzeuge.

Der bekannteste Repräsentant hocheffizienter Wasserstofftechnik sei Stanley Meyer, den die Veranstalter im Jahr 1997 in USA besucht hatten - ein halbes Jahr vor seinem mysteriösen Tod. Er war der erste, der sein Auto mit Wasserstoff fuhr. Die Unterlagen gingen nach seinem Tod an seinen Bruder über. Auf eine Anfrage aus dem Publikum nach

näheren Informationen erwähnte der Referent, dass er Details über seinen Vortrag auf die Website [www.borderlands.de](http://www.borderlands.de) setzen werde.

Andere hätten die Ideen Stanley Meyers aufgegriffen. Während dieser mit seiner Zelle einen COP (Coefficient of Performance) von 1700% erreicht haben soll, haben andere wie Dave Lawton und Stan Danford immerhin Werte von 300% bzw. Ravi Raju Werte von 500% messen können. Das bedeutet praktisch, dass der Energieinhalt des erzeugten Wasserstoffgases entsprechend grösser ist als die investierte elektrische Energie.

Seit 2008 stelle die Panacea-University die komplette Nachbauanleitung einer Water-Fuel-Cell zur Verfügung, wie sie von Ravi Raju, basierend auf den Universitäts-Unterlagen "D14" von Dave Lawton, konzipiert worden ist. In der Präsentation werden die mechanischen und elektrischen Komponenten dargestellt.

Siehe [www.minotech.de/dateien/Die Ravi Zelle - Deutsche Übersetzung.pdf](http://www.minotech.de/dateien/Die_Ravi_Zelle_-_Deutsche_Übersetzung.pdf)

Eigentlich hätte er vorgehabt, eine solche Zelle zu bauen und dem Publikum vorzustellen, aber es erwies sich, dass ein Nachbau sehr zeitaufwändig wäre, was über die Kapazität des Referenten ging. So braucht es Wochen, um die benötigten Rohre zu behandeln. Es sei aber möglich, in Australien einen professionellen Bausatz zum Preis von 715 USD zu bestellen, unter [www.theyhydrogen.com/high-Press7Cell.html](http://www.theyhydrogen.com/high-Press7Cell.html)

Im Internet können aber diverse weitere Bausätze, z.B. für den Einsatz von Brown's Gas, bestellt werden. Er selber hat in Portugal ein fertiges Wasserstoffgerät zum Preis von 130 Euro bestellt, mit dem sich laut Firmenangaben 30% Benzin einsparen lassen, doch dieses ist nicht rechtzeitig vor dem Workshop eingetroffen. Der Referent hofft, am Schweizer Workshop vom 23./24. Mai sein auf Wasserstoffbetrieb umgebautes Auto präsentieren zu können. Möglicherweise kann der Jupiter-Verlag dann solche Geräte vertreiben und allenfalls auch den Einbau bei ihnen bekannten Schweizer Wasserstoffexperten anbieten.



Adolf Schneider erläutert, wie es zur Entwicklung der Ravi-Raju-Zelle gekommen ist. Er hatte ein "Wasserauto"-Modell mitgebracht, welches mit Hilfe einer Brennstoffzelle funktioniert.

### Demo eines Drycell-Electrolyzers

Mehr praxisorientiert war Peter Salochers Drycell-Electrolyzer bzw. Trockenzellen-Bausatz, den er bestellt und nach eigenen Angaben in einer halben Stunde zusammengebaut hatte. Es handle sich um die

effizienteste Elektrolyse, wenn keine Resonanz verwendet werden könne.

Er meinte, er sei Laie, was man ihm aber nicht so recht abnahm angesichts der Art, wie er gekonnt sein Gerät handhabte. Das Gerät mit elf rostfreien Platten sah denn auch ziemlich kompliziert aus. Solche Zusatzgeräte würden ermöglichen,



Peter Salocher bei der Demonstration seines Drycell-Electrolyzers.

dass man erhebliche Einsparungen an Treibstoff (Benzin oder Diesel) erzielen und gleichzeitig den Anteil der ausgestossenen Schadgase erheblich vermindern könne. Ein solcher Bausatz reduziere die Benzin-kosten um ca. 10 bis 25% bei Dieselmotoren. Beim Zusammenbau habe er einen Fehler gemacht, weshalb er das Gerät noch nicht zur vollen Funktion brachte, obwohl es im Oktober bereits eine halbe Stunde gelaufen sei, damals aber "Blackflashes" (Rückzündungen) zu verzeichnen waren, die mit Hilfe eines Wassergefässes aufgefangen werden mussten. Nach seiner Auffassung handelt es sich hier um eine Mischung zwischen Brown's Gas und Wasserstoff - eine Mischung, die fürs Auto ideal sei. Seine Messungen hätten eine Effizienz von 130 bis 160% ergeben. Während der Ausführungen bubbelte das Wasserstoffgerät vor sich hin.

Er ging auf die Frage ein, warum sich eine Trockenzelle besser erweist als andere Oxyhydrogen-Systeme. Dies liege daran, dass bei sogenannten Nasszellen mit 1 Liter Wasser oder mehr plus einem zugesetzten Elektrolyten Ströme von mehreren Amperes benötigt werden. Dabei gehe viel Energie verloren, weil das Wasser stark erwärmt werde. Trockenzellen seien auch einfacher zu installieren, weil sie relativ klein sind und das Wasserreservoir mit ca. 0,8 Liter relativ gering ist. Bei seinen Experimenten hat er festgestellt, dass zur Erzeugung einer bestimmten Menge Wasserstoff nur ein elektrischer Energieaufwand von 1:1,6 erforderlich ist. Der nächste Prototyp werde grösser sein, denn je grösser die Oberfläche sei, desto mehr Gas werde erzeugt. Er verfolgt das Projekt, einen Stromgenerator mit Gas zu betreiben, als Nebenprodukt werde Wärme erzeugt.

Er schloss seine Ausführungen und Demo mit den Worten, dass er eine Initialzündung geben wollte. Grundsätzliches zum Trockenzelle-Elektrolyseur siehe unter:

[www.hho-generator.eu/page6.php](http://www.hho-generator.eu/page6.php)

Adolf Schneider wies darauf hin, dass sich alle, die selber einen Dry-cell-Electrolyzer nachbauen wollen, an Peter Salocher wenden können:

[www.enertree.com/ger/infos4.htm](http://www.enertree.com/ger/infos4.htm)

## Graschtats Vortrag über Brown's Gas mit Turbulenzen

Nach der Mittagspause präsentierte Dieter Graschtat seine Arbeit im Siebensternkreis im Zusammenhang mit der geheimen Bedeutung der Bienen, wobei er seine spirituelle Herkunft durchblicken liess. Während seiner Ausführungen wurde er mehrfach unterbrochen. Ein junger Teilnehmer trat in den Saal, um den Anwesenden mitzuteilen, draussen sei ein Fremder, der offenbar im Internet über den Workshop gelesen hatte. Er hätte sein Auto auf Wasserstoff umgebaut, spare 70% Benzin ein und sei bereit, sein Auto den Teilnehmern auf dem Parkplatz vor dem Hotel zu zeigen. Vereinbart wurde, dass der Mann eineinhalb Stunden später nochmals kommen könne, um den Teilnehmern sein Auto in der Kaffeepause zu präsentieren.

Dieter Graschtat machte danach weiter mit seinen Ausführungen über die ganz praktischen Experimente mit Bienenvölkern in Testreihen in Siebensternform, was den Bienen zu (besserer) Gesundheit verhelfen könne. Wer weiss, wie wichtig die Bienen für die Gesundheit der Natur und des Menschen sind, kann diese Arbeit gar nicht hoch genug einschätzen. Er liess durchblicken, dass das Wassermann-Zeitalter ein Zeitalter der Kommunikation sei, in welchem die Verbindung aller Lebewesen miteinander klar wird.

Kaum hatte er das gesagt, gab es vor der Türe wiederum einen Tumult. Zwei Leute mit Polizei-Ausweisen verlangten, den Referenten zu sprechen, sekundiert von einem Herrn, der sich als Gerichtsvollzieher ausgab. Alle drängten in den Saal, wobei das Ehepaar Graschtat sagte, sie könnten ihr Anliegen ohne weiteres vor dem Publikum mitteilen, sie hätten nichts zu verstecken. Inzwischen hatten sich die Veranstalter etwas gefangen und fragten nach dem Begehrt. Ein vierter, finster dreinblickender Mann erwies sich als Betreiber einer Autowerkstatt und nannte sich "Beschädigter" durch D. Graschtat. Dieser habe vier geleaste Autos umgebaut, "gestohlen" und ihn damit um 100'000 Euro ärmer ge-



Kaum hatte Dieter Graschtat seinen Vortrag über den Einsatz von Brown's Gas im Auto begonnen, wurde er mehrfach unterbrochen.



Der österreichische Student Florian Scheriau informiert hier das Publikum, dass "da draussen" einer sei, der sein Auto auf Wasserstoff umgebaut habe und 70% Benzin einspare.



Tumult im Korridor: während des Vortrags von Dieter Graschtat: Polizisten in Zivil tauchen auf und wollen Graschtats Auto konfiszieren.



Einer der Beamten wird gefilmt bei seinem Bemühen, das Fotografiertwerden zu verhindern....

macht. Sie seien hier, um Dieter Graschat das Auto und weitere Besitztümer wegzunehmen. Frau Graschat meinte ihrerseits, "sie" seien die Geschädigten, und der Werkstattbesitzer wisse genau, dass die Anschuldigungen anfangs März Thema einer Gerichtsverhandlung sein würden. Die Wahrheit werde siegen!

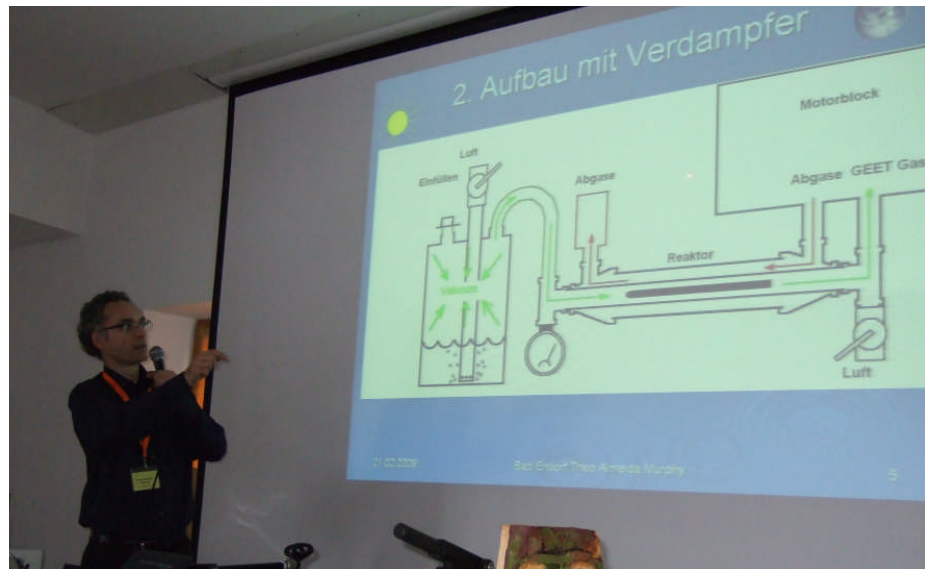
Die Veranstalter versuchten zuerst, die "Einbrecher" zurückzudrängen und wegzuschicken, was aber wegen der offiziellen Anklage nicht ging, doch sie erreichten zumindest, dass die Herren etwas von ihrer Arroganz verloren. Ihr "Verbot" an die neugierigen Teilnehmer, die sich um sie drängten, die Szene zu filmen oder zu fotografieren, erweckte natürlich nur deren Hohn und das Gegenteil - sie und auch die Veranstalterin filmten die Szenen, um später den Überfall dokumentieren zu können. Die Veranstalter versuchten einerseits zu verstehen, zu vermitteln, was aber nichts fruchtete. Daraufhin liessen sie die Herren wissen, dass sie sich von ihren undurchsichtigen Andeutungen und Anklagen nicht beeindruckt liessen. Inzwischen hatte sich das Ehepaar Graschat mit den Herren nach draussen begeben, und die Veranstalter versuchten, im Saal wieder die Ruhe herzustellen, mit der Zusage, Dieter Graschat werde seinen Vortrag später fortsetzen und sie sicher über die Sache informieren.

## GEET-Technologie im praktischen Einsatz

Vorgezogen wurde an dieser Stelle der Vortrag von Dr. Theo Almeida-Murphy über seine GEET-Experimente. Dr. Almeida-Murphy erläuterte, dass er mit seinem Team, den Gebrüdern Christ aus Kempten, schon seit Jahren die Forschung von

## "Gas geben!"

Danach gab Dr. Almeida-Murphy an sein Teammitglied Jakob Christ die Order: "Gas geben!", worauf dieser die auf dem Tisch stehende Flasche mit Wasserstoff zum "Bubbeln" brachte. Dass dabei Knallgas entstand, zeigte sich, indem ein an die Flaschenöffnung gehaltenes bren-



Dr. Almeida-Murphy zeigt hier den Aufbau eines GEET-Reaktors, bei dem genau die Masse eingehalten werden müssen, um die gewünschten Effekte der Treibstoffeinsparung und der Verbesserung der Abgase zu erzielen.

Paul Pantone, USA, weiterverfolge und reproduziere. Wie bereits im Interview im "NET-Journal", Nr. 11/12 2007, dargelegt, ergeben sich mit der von Paul Pantone entwickelten GEET-Reaktion zur Vorbehandlung von Treibstoffen ("Cracken") erheblich bessere Abgaswerte und eine signifikante Verminderung des Benzinverbrauchs. Bei den Versuchen des Referenten wurde dem Benzin auch ein Anteil von 1/6 Wasser zugeführt, was die Abgaswerte zusätzlich verbesserte.

Bei einem auf GEET-Technologie umgebauten Notstromaggregat mit 500 W Last reduzierten sich die Verbrauchswerte auf 0,728 bis 0,870 L/Stunde (Ersparnisse 27-40%), wobei eine elektrische Energie zwischen 0,263 kWh und 0,376 kWh abgegeben wurde.



Jakob Christ zeigt hier ein Experiment zum Nachweis, dass das in der Elektrolysezelle gebildete  $H_2-O_2$ -Gas (Knallgas) leicht entzündlich ist und "knallt".

nendes Zündholz eine dumpfe Explosion verursachte - laut Dr. Almeida-Murphy handle es sich eher um eine Implosion. Er wies darauf hin, dass sie bei ihren Experimenten mit Notstromaggregaten nicht so sehr darauf achten, wieviel Benzin sich einsparen lasse, sondern wieviel Ener-



Der GEET-Motor von Dr. Theo Almeida-Murophy und Team auf dem Parkplatz vor dem Hotel, wie er bereits am Kongress in Sasbachwalden präsentiert und zum Laufen gebracht worden war.



Der Gerichtsvollzieher zeigt hier die Papiere, die ihn ermächtigen sollen, das Auto zu konfiszieren, in Anwesenheit der aufgebrauchten Frau Grasztat.

gie mittels GEET-Reaktion aus dem Treibstoff herausholen können, was auch bessere Abgaswerte mit sich bringe. Mit GEET arbeite ein Motor einfach "anders" als normal.

In der Diskussion wurde gefragt, wieviel Treibstoff sich mit GEET-Reaktoren bei Autos einsparen lasse, worauf der Referent antwortete, dass sie momentan nicht an Autos experimentieren, dies jedoch für später geplant sei. Jedenfalls hätten sie die 50%-Ersparnismarke bereits überschritten. In weiteren Tests soll überprüft werden, wie die Verhältnisse liegen, wenn ein Teil des erzeugten Stroms im "Closed Loop" dazu verwendet wird, um den Elektrolyseur zu betreiben. Der Einsatz von GEET sei auch bei einem Blockheizkraftwerk möglich, jetzt würden sie vor allem mal mit kleinen Geräten experimentieren, nach dem Motto: "Nicht operieren, sondern kooperieren!"

### Dieter Grasztats Auto wird konfisziert und weggefahren!

Dr. Theo Almeida-Murphy und die Gebrüder Christ unterliessen es, während der Kaffeepause den auf dem Parkplatz vor dem Hotel stehenden GEET-Reaktor in Gang zu setzen. Das Geschehen war zu sehr geprägt vom Tumult rund um das Auto von D. Grasztat. Kurz vor der Kaffeepause kamen D. Grasztat mit einem Mitarbeiter, um die Teilnehmer darüber zu informieren, dass die

Kripo sein Auto konfisizieren wolle, aber ihnen noch Gelegenheit geboten sei, einen Blick in das umgebaute Auto zu werfen.

Verständlicherweise drängten alle zweihundert Teilnehmer nach

Ob diese Überlegungen stimmen oder nicht (die Autorin teilt sie nicht, genauso wenig wie andere Verschwörungstheorien!), sei dahin gestellt, es hätte jedenfalls für einen Autowerkstattbesitzer einen einfa-



Ein Blick in Dieter Grasztats Mercedes, in dessen Motorraum ein Brown's-Gas-Generator eingebaut war.

draussen, um das Infame, das da geschehen sollte, mitzuerleben. Denn infam erschien es den meisten, und viele dachten - und sprachen es auch aus -, es gehe wohl weniger darum, das Auto wegen eines Straftatbestandes zu konfiszieren, sondern wohl eher darum, dass der Autowerkstattbesitzer wissen wolle, wie der Mischbetrieb mit Brown's Gas denn so funktioniere...

cheren Weg gegeben, um sich über Brown's Gas zu informieren; er hätte nämlich einfach am Workshop teilnehmen können!

Der Parkplatz vor diesem ländlichen Hotel hatte jedenfalls sicher noch nie solch tumulte Szenen erlebt wie an diesem verschneiten Samstagnachmittag: der an Körperumfang (und auch sonst!) ziemlich eindrückliche Heinrich Dreier stellte sich der



Heinrich Dreier stellt sich den Beamten entgegen und verlangt ihre Ausweise.



Franz Stemmers auf 70% Wasserstoffbetrieb umgebauter Fiat-Panda, wobei die präzise Einstellung der Lambdasonde und weitere Optimierungen mit zum guten Resultat beigetragen hätten.

Kripo entgegen und verlangte deren Ausweise. Viele versuchten, den Beamten den Zugang zu Graschtats Auto zu verwehren, vergeblich. Mit "Amtes Gewalt" verschafften sie sich Zugriff und verboten dem Ehepaar Graschtat sogar, mehr als die nötigsten Effekten aus dem Auto herauszunehmen. Es kam zu Handgreiflichkeiten zwischen Teilnehmern und der Polizei. Inge Schneider nahm Frau Graschtat in den Arm und tröstete sie mit den Worten, man werde im "NET-Journal" schreiben, wie es wirklich geschehen sei und was stimme. Sie weinte ein bisschen an ihrer Schulter und betonte nochmals, dass die Wahrheit an der Gerichtsverhandlung an den Tag kommen werde. Das Recht sei auf ihrer Seite.

Ohne dass der Brown's-Gas-Motor demonstriert werden konnte, wurde Dieter Graschtats Auto von den Polizisten vom Platz gefahren - verfolgt von Hunderten von Augenpaaren, die das Geschehen nicht verstanden und schlichtweg "verrückt" fanden.

## Demos von Wasserstoff-Autos

Das Interesse der Teilnehmer verlagerte sich danach bald auf die anderen auf Wasserstoffbetrieb umgebauten Autos: Franz Stemmer, der "Fremde, der von draussen kam", war in der Kaffeepause wieder gekommen und zeigte den Teilnehmern bereitwillig seinen Kleinwagen, den er auf 70% Wasserstoffbetrieb mit entsprechender Benzineinsparung



Der "Fremde, der von draussen kam": Franz Stemmer hatte seinen Kleinwagen auf 70% Wasserstoff/Benzineinsparung umgebaut. Hier bei seiner (begeistert applaudierten) Information im Saal. Die Demo erfolgte in der Kaffeepause.

umgebaut hatte. Diese hohe Benzineinsparung sei jedoch nur möglich durch präzise Einstellung der Lambdasonde und andere Optimierungen. Auf die Frage eines Teilnehmers, ob er eine Einzelzulassung für das Auto anstrengen musste, antwortete er, nein, eine Zulassung sei nicht nötig, denn im Fahrgastraum könne jeder mitführen, was er wolle, eben auch ein Wasserstoffgerät, und wenn "Gefahr" drohe, könne er den Schlauch ohne weiteres abnehmen (tosender Applaus!). In dem Fall fahre er einfach weiter mit Benzin.

Ein anderer Teilnehmer hatte ebenfalls sein auf Wasserstoffbetrieb



Hier ist der Kunststoffschlauch sichtbar, aus dem das  $H_2-O_2$ -Gas in den rechts sichtbaren Luffilter strömt. Das Hydroxid-Gas wird im Gasgenerator erzeugt, der in der unten sichtbaren Holzbox im Kofferraum eingebaut ist.





Auf Wasserstoff umgebaute Autos - hier eines mit 30% Benzineinsparung - sind im Trend: Inge Schneider posiert vor einem Auto, das ihr nicht gehört.

umgebautes Auto mitgebracht. Allerdings spare er "nur" 30% ein, weil er sein Motormanagement noch nicht - wie Franz Stemmer - optimiert habe. Höhere Benzineinsparungen wären jedenfalls möglich.

### **Umbau eines PKWs auf Mischbetrieb mit Brown's Gas**

Nach der von Turbulenzen und Demos geprägten Kaffeepause nahm ein sichtbar gelassener Dieter Graschat seinen unterbrochenen Vortrag wieder auf. Zum Geschehen meinte er, er danke für die grosse Anteilnahme. Die Situation sei klar, er hätte die Fahrzeuge geleast, am 2./3. März finde eine Gerichtsverhandlung in Worms a.Rh. statt. Er vermute, dass der Überfall und die Konfiszierung auf das Interesse des Mercedes-Autowerkstattbesitzers an der Wasserstoffzelle zurückzuführen sei. Er selber hätte die Sache bereits seinem Rechtsanwalt übergeben, der die konfiszierten Sachen zurück verlangen werde. Ausserdem würden sie bei der Leasingfirma Eckard Böttcher in Grasbrunn Schadenersatzforderungen stellen.

Er nahm dann den vorher fallen gelassenen Faden seines Vortrags wieder auf und wies auf seine Webseite [www.siebenstern-imkerei.de](http://www.siebenstern-imkerei.de) hin, auf welcher die Hintergründe seiner Arbeit dargestellt seien. Seine Grundlagen seien ähnlich wie jene

von Hans Seelhofer, der sein Wasserstoffexperiment am Kongress in Sasbachwalden vorstellte. Das gesamte Universum basiere auf Wasserstoff und gehe den Weg der geistigen Evolution. Bereits im Jahr 1860 seien erste Wasserstoffmobile realisiert worden. Der Wankelmotor eignet sich am besten für den Betrieb mit Wasserstoff. Beim Brown's Gas handle es sich um einen speziellen Prozess, der auf eine Neutrinolyse oder "brennendes Wasser" hinauslaufe. Der Referent ging auf einige Wasserstoffexperten wie Stanley Meyer, Yull Brown alias Ilya Velbov ein (siehe Kasten). Nach Yull Brown wurde das "Brown's Gas" benannt, entdeckte er doch die Eigenschaften des monoatomaren Wasserstoffs.

Inzwischen ist das Brown's Gas bereits für eine ganze Reihe von Anwendungen bekannt. Erwähnt wurde es sogar im Bundesforschungsbericht E 5001-15 des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung unter "Zukunftstechnologien für nachhaltige Entwicklung". Der Referent übergab den Veranstaltern eine Kopie dieses Berichts, wird jedoch von diesen darüber informiert, dass sie mit den Autoren - Dr. Thorsten Ludwig, Marco Bischof und Andreas Manthey von der Deutschen Vereinigung für Raumenergie - kooperieren und mehrfach im "NET-Journal" über den Bundesforschungsbericht geschrieben haben.

Der Referent führt an Experimenten vor, dass sich die Temperatur der Flamme des Brown's Gases adaptiv auf das Material einstellt. Bei Kontakt mit Stein kann die Flamme bis 5'000 Grad heiss werden, so dass der Stein schmilzt. Selbst Wolfram lässt sich damit schmelzen. Wie von Experimenten der kanadischen Atomenergiebehörde bekannt ist, lässt sich sogar die Radioaktivität von kontaminierten Stoffen reduzieren.



Dieter Graschat zeigt, dass sich Hartplastik mit Brown's Gas problemlos schmelzen lässt. Dasselbe ist mit Stein möglich.

Seine aktuellen Ergebnisse beim Einsatz von Brown's Gas im Diesel-Auto liegen zwischen 5% und 30% Treibstoffeinsparung. Durch die präzise Einstellung der Lambdasonde lasse sich die Einsparung optimieren.

Die Anwendung des Brown's Gas im Auto sei jedoch nur ein Aspekt. Den Einsatzmöglichkeiten seien keine Grenzen gesetzt. Blockheizkraftwerke liessen sich damit betreiben. Mit gezieltem Einsatz des Browns Gas liessen sich nach der Einschätzung des Referenten sogar Atomkraftwerke ersetzen. Es sei jetzt an der Zeit, dass Visionen, die bereits Jules Verne und andere vor vielen Jahrzehnten in Bezug auf den Einsatz von Wasserstoff als Alternativtreibstoff hatten, in die Realität umgesetzt werden.

In der Diskussion wies Peter Schneider aus Wien darauf hin, dass er selber Brown's Gas zum Schweißen brauche, wobei es je nach Mate-

## Die Entwicklung des Brown's Gas

1962 war William A. Rhodes (USA) der erste bekannte Erfinder, der einen Elektrolyseapparat patentiert hatte, der ein einfach aufgefangenes Gas, das wir heute als Brown's Gas kennen, liefert. Mitte der 60er Jahre des letzten Jahrhunderts baute W. Rhodes eine Firma (Henes Corp.) auf mit Partnern, die die Kontrolle übernahmen und ihn ausbooteten. Das war ein schwerer Fehler, weil sie noch nicht alle Feinheiten für einen effektiven Aufbau kannten. Die Henes Corporation stand vor dem Bankrott, wurde mehrfach verkauft und landete schließlich bei Dennis McMurray. Die Firma heißt jetzt Arizona Hydrogen und arbeitet erfolgreich in Arizona, USA.

10 Jahre nach den Patenten von William Rhodes reichte Yull Brown (ursprünglich ein bulgarischer Student mit Namen Ilya Velbov 1922-1998) aus Australien ein Patent mit einem selbst entwickelten Elektrolysegerät ein und versuchte den Rest seines Lebens, das Brown's Gas zum kommerziellen Erfolg zu führen. Er setzte ca. 30 Millionen Dollar und 30 Jahre seines Lebens ein. Aufgrund seiner lebenslangen Anstrengungen wurde er postum mit der Weiterverwendung des Namens Brown's Gas geehrt. Er arbeitete als Labor-Techniker, bis er sein eigenes Labor aufbauen konnte. 1978 wurde Professor Brown von der „Australian Post“ als der Erfinder, über den am meisten gesprochen wird, beschrieben. Er entdeckte anfangs der 70-ziger Jahre eine einzigartige Methode der Wasser-Elektrolyse, die ein nichtexplosives Gemisch von Wasserstoff und Sauerstoff in einem präzisen Atomverhältnis von 2:1 (Wasserstoff : Sauerstoff) lieferte.



Yull Brown alias Ilya Velbov

Professor Yull Brown entdeckte, dass Wasserstoff und Sauerstoff sicher gemischt werden können (plus / minus 5%), wenn dieses Verhältnis strikte eingehalten wird. Das Ergebnis ist Brown's Gas, ein Wasserstoff-Sauerstoff-Gemisch, das ökonomisch erzeugt, verdichtet und gefahrlos verwendet werden kann. In Professor Brown's Prozess werden der Wasserstoff und der Sauerstoff unmittelbar im „stöchiometrischen“ Verhältnis gemischt. Brown's Gas wird in Elektrolyse-Zellen gefahrlos, ohne Membranen, erzeugt.

Im Jahr **1991** besuchte Kim Sang Nam aus Korea Yull Brown in seinen Laboratorien in einem Vorort von Sidney. Dies war der Beginn der Kooperation von Prof. Brown mit B.E.S.T. KOREA. Sie waren bei der Entwicklung innovativer Technologien erfolgreich. Heute ist B.E.S.T. Korea - zusammen mit Norinco aus China - einer der weltgrößten Hersteller von Brown's-Gas-Generatoren.



George Wiseman von Eagle Research

**1994** begann George Wiseman, ein Kanadier, ein unabhängiges Forschungsprogramm - Eagle Research - zum Brown's Gas und verwarf die traditionelle Elektrolyse-Technologie, machte seine eigenen Forschungen zur alternativen Energie und entwickelte ein ausgezeichnetes Elektrolysegerät. Interessanterweise hat Eagle-Research unabhängig von William Rhode dessen effektivste Bauweise dupliziert – mit Verbesserungen. William Rhodes hat das überprüft und bestätigt. Inzwischen vertreibt Eagle Research Brown's-Gas-Generatoren und viele andere alternative Energie-Lösungen. Heute benutzen Tausende Firmen die Brown's-Gas-Technologie für die verschiedensten (auch neue) Anwendungen.

**2005:** In China wird Brown's Gas bereits in einem sehr großen Umfang eingesetzt. Die USA folgen mit einem schmalen, aber wachsenden Segment. Europa entdeckt gerade Brown's Gas, macht aber Fortschritte.

**2007:** Die Brown's Gas Technology wird weltweit immer bekannter und wird für verschiedene Anwendungen eingesetzt. In Asien ist die Technologie sehr stark verbreitet. Über 4000 Menschen arbeiten Vollzeit in dieser Industrie.

Die Equipnet LTD., Großbritannien, erhält für ihre Generatoren das CE-Zeichen - dies ist ein Meilenstein in der Entwicklung. Investmentfirmen sind bereits in breiter Front eingebunden.

Viele Einzelkämpfer greifen die Technologie ebenfalls auf. Das Interesse für die Brown's-Gas-Technologie für den Einsatz in Autos (Benzinsparer = Fuel Saver) wächst. Viele wichtige Politiker und Regierungen kennen inzwischen die BG-Technologie und deren Vorteile einer sauberen Verbrennung (siehe Bundesforschungsbericht E 5001-15 des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung "Zukunftstechnologien für nachhaltige Entwicklung"). Der Name „Brown's Gas“ ist aber 2007 noch nicht allgemein bekannt. Einige nennen es Oxyhydrogen, Klein Gas, Rhodes Gas, HHO, etc.

**2008:** Besonders der Markt für Brown's-Gas-Generatoren (und Benzinsparer) wächst. Einige neue Hersteller und noch mehr Distributoren etablieren sich auf dem Markt. Die Qualität der Generatoren ist unterschiedlich.

Auszug aus: [http://www.browns-gas.de/index.php?topic=id\\_2](http://www.browns-gas.de/index.php?topic=id_2)



Peter Schneider berichtet über seine Erfahrungen mit Brown's Gas.

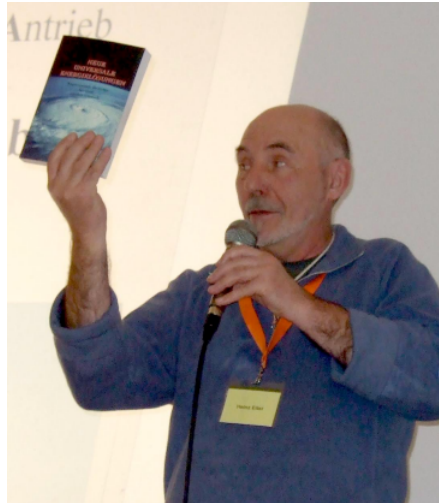
rial durchaus 6'000 Grad erreichen könne. Seines Wissens würden auch Goldschmiede Brown's Gas verwenden. Lothar Grüner aus Berlin habe die Texte von George Wiseman von Eagle Research ins Deutsche übersetzt (siehe Kasten S. 16).

Walter Thurner regt an, Brown's Gas auch für Heizungen zu verwenden, wer damit Erfahrungen habe? Theo Almeida-Murphy will die Anregung aufnehmen, während Peter Schneider meint, Brown's Gas eigne sich für alles, ähnlich wie Santillis Magnegas (s. Zwiauer, Gerhard: "Santillis Magnegas - Saubere Energie aus veredeltem Abfall", "NET-Journal", Nr. 5/6 2002).

### Treibstoffeinsparung bei Fahrzeugen mit Strömungstechnik

Heinz Elters Auto mit dem faszinierenden Aufbau hatten die Teilnehmer bereits in der Kaffeepause bewundern können. Über seinen "Mehrfach-Reaktionskraftantrieb" RKA hatten wir bereits im "NET-Journal" (Nr. 1/2 2009) berichtet, wobei jener Bericht laut Heinz Elter (obwohl dem Internet entnommen) nicht ganz aktuell war. Jürgen Schatz habe den Wirbelantrieb 1993 entwickelt und erstmals im Jahr 2003 am Kongress des Jupiter-Verlags "Neue universale Energielösungen" darüber berichtet. Daraus sei letztlich der Reaktionskraftantrieb entstanden.

In seinem humoristischen, immer wieder von Publikumsgelächter be-



Heinz Elter wies darauf hin, dass Jürgen Schatz (Windhamster/Hurrikan Energie Transformer) mit ersten Strömungsaufbauten auf dem Dach eines Autos experimentiert hatte, aus welchen dann der Reaktionskraftantrieb Heinz Elters resultierte.

gleiteten Kurzvortrag erläuterte der Referent über seine Erfahrungen mit diversen Strömungsaufbauten auf dem Autodach, das ihm manche Konfrontation mit der Polizei bescherte. Einmal wollte ihn die Streifenpolizei aufs Präsidium mitnehmen, wegen Nichteinhaltung irgendwelcher Paragraphen der Strassenverkehrsordnung. Doch die Polizistin habe zu ihrem Kollegen gesagt: "Wer weiss, vielleicht fährt in zehn Jahren jeder mit einem solchen Ding auf dem Dach herum!", worauf man ihn dann fahren liess. Als er im Jahr 2006 mit den Röhren auf dem Dach zur Fussball-WM fuhr, hielt ihn die Polizei an, weil sie dachten, es seien Flammenwerfer...

Bei seinen Experimenten gehe er empirisch vor. Er habe mit Vier- und Sechseckformen experimentiert und nun herausgefunden, dass die Achteck-Form die beste Strömung und damit eine Treibstoffeinsparung von bis zu 35% ermögliche. Es gelte jedoch, den richtigen Standort für die Röhren zu finden, dabei habe er sie teilweise Millimeter um Millimeter verschieben müssen. Inzwischen habe bereits der Bayerische Rundfunk über ihn berichtet, und nach und nach werde diese Entwicklung bekannter. Tatsache sei, dass durch die Röhren der Staudruck reduziert werde. Eine Messung habe ergeben,



Der Reaktionskraftantrieb Heinz Elters auf seinem Auto vor dem Hotel.

dass der Treibstoffverbrauch für eine Fahrt von 120,8 km ohne Aufbau 8,6 Liter betrug, mit RKA nur 5,56, was 35% Treibstoffeinsparung entspricht.

In der Diskussion erwähnte Hans Schlirf, dass er bei einem grossen



Hans Schlirf in der Diskussion zum RKA.

Autokonzern tätig sei und gerne mit Heinz Elter kooperiere, was dieser freudig zur Kenntnis nahm. Andreas Raspini fragte, wie hoch die Produktionskosten für einen RKA seien. Heinz Elter antwortete, dass ein Aufbau jetzt in Einzelanfertigung etwa 2'000 Euro pro Auto koste, aber wenn er eine TÜV-Zulassung erhalte und in Produktion gehen könne, rechne er mit viel geringeren Herstellkosten. Aus der Bauernstube (Videoübertragung) stellte ein Teil-