

Nikola Teslas kabelloses Elektroauto erklärt

Original



Es kann mit Sicherheit gesagt werden, dass es dank der Neuen oder Freien Energie keine Energiekrise gibt oder jemals geben wird. Wir sind vollständig von Energie umgeben. Energie ist frei verfügbar, und wie Sie Freie Energie unbegrenzt nutzen können ist so einfach.

Unsere Sonne gibt elektromagnetische Energie ab, und diese regnet die gesamten 24 Stunden auf uns ein. Wenn jetzt einfach ein Energieempfangsgerät (eine Antenne) gebaut werden kann, um diese Energie zu erschließen und zu nutzen, braucht es keine Geräte zur Energiespeicherung, wie es bei der Nutzung von Windkraft, der Gezeitenströmung oder des Sonnenlichtes nötig ist.

In einer Stunde, das sind 3.600 Sekunden, produziert unsere Sonne eine Energiemenge von $1,4 \times 10^{31}$ Joule bzw. $3,8 \times 10^{23}$ Kilowattstunden. Sie tut dies seit ungefähr 4,5 Milliarden Jahren und wird dies in jeder Sekunde einer jeden Minute, einer jeden Stunde, eines jeden Tages, eines jeden Jahres - für weitere 4,5 Milliarden Jahre tun.

Das heißt: Freie Energie wird der Menschheit weitere 4,5 Milliarden Jahre lang zur Verfügung stehen.

Heute, im Jahr 2012, können wir jeden Verbrennungsmotor außer Betrieb nehmen und ihn durch einen Elektromotor austauschen, der null Emissionen ausstößt. Gleichzeitig können wir den Tank ausbauen, ebenso die Kraftstoffleitungen, die Abgasanlage, die Kühlwasserpumpe, den Kühler, sowie alle Abgaskontrollvorrichtungen, denn ein Fahrzeug mit Elektromotor braucht diese nicht. ***Wir brauchten sie nicht vor 81 Jahren und wir brauchen sie auch heute nicht.***

Nikola Tesla hat im Jahr 1931 den Beweis erbracht, dass man unsere Fahrzeuge

ohne einen Tropfen Kraftstoff fahren kann. Er baute den Benzinmotor eines Pierce-Arrow aus, ersetzte ihn durch einen Elektromotor und fuhr so stundenlang mit Geschwindigkeiten von bis zu knapp 145 km/h. Heute, 81 Jahre später, ist es immernoch möglich, ein beliebiges Fahrzeug mit Verbrennungsmotor komplett in ein Elektroauto umzubauen, das stundenlang fährt, ohne anhalten und aufladen zu müssen. Nicht ein Tropfen Öl, Benzin, Wasserstoffbrennstoff, Erdgas oder Wasser. Kein Verbrennungsmotor. Keine Abgasanlage. Keine Verschmutzung.



Moderner Röhrenverstärker

Wir brauchen all dies nicht, denn Fahrzeuge mit Elektromotoren brauchen keinen Tropfen Benzin oder Diesel. Da sie keinen einzigen Tropfen Benzin oder Diesel verbrauchen, produzieren Elektroautos auch kein Kohlendioxid (CO₂). Keine CO₂-Emissionen heißt kein Smog und kein Beitrag zur globalen Erwärmung. Keine CO₂-Emissionen bedeutet ebenso die Eliminierung der meisten Atemwegserkrankungen. Schon allein das wird Milliarden von Euro an Kosten im Gesundheitswesen einsparen. Die USA wären nicht auf Obamas verfassungswidrige und erpresserische Gesundheitsreform angewiesen. Bereits ein einziges mit Benzin oder Diesel betriebenes Fahrzeug produziert jedes Jahr Tonnen von krebserzeugendem CO₂.

Die Tatsache, dass Elektroautos keine Tanks und Kraftstoffleitungen benötigen, bedeutet die Eliminierung von Kraftstoffaustritt und -bränden bei Autounfällen. Wie viele Menschen sind bei lebendigem Leibe verbrannt, gefangen in ihrem brennenden Fahrzeug, das mit Kraftstoff aus Öl betrieben wurde? Noch so viele Airbags können Dir das Leben nicht retten, wenn Dein Ölkraftstofftank oder Deine Ölkraftstoffleitungen reißen und in Flammen aufgehen. Abgesehen von den erschreckenden möglichen Folgen, wenn man in einer Benzinbombe festgurtet umherfährt, braucht der Tank ständig sehr teures (derzeit ca. 1,40€ bis 1,60€ pro Liter) Diesel oder Benzin. Können Sie es sich leisten, weiterhin zwischen 60€ bis 90€ zu zahlen, um vollzutanken? Wie weit kommen Sie mit einer Tankfüllung von 60€ bis 90€? Reicht das für eine Woche?

Elektroautos haben keine rostenden und Verschmutzung (CO₂) ausstoßenden Abgaskrümmer, keine Katalysatoren, keine Sauerstoffsensoren, keine Schalldämpfer und keine Abgasendrohre. Wie viel Geld bezahlen Sie jährlich, um diese rostenden Teile ihres Abgassystems zu ersetzen?

Elektroautos haben keine Kühler, kein giftiges Kühlwasser, keine Kühlwasserpumpe, keine Kühlerleitungen und keine Kühlerschläuche. Elektromotoren werden nicht so heiß wie Verbrennungsmotoren und brauchen daher all diese kostspieligen und sperrigen Bauteile zur Kühlung des Motors nicht. Wenn Sie also ein Elektroauto fahren, werden Sie nicht mit überhitztem Motor liegen bleiben, während Sie auf der Autobahn im Berufsverkehr während einer Hitzewelle unterwegs sind.

Sie können ein Elektroauto innerhalb eines Gebäudes stunden- oder tagelang laufen lassen und niemand wird dabei umkommen (an Erstickung wegen Sauerstoffmangel). Versuchen Sie dies einmal mit einem Auto mit Verbrennungsmotor, und Sie werden ohne Zweifel dafür sorgen, dass eine große Menschenzahl dem Krankenhaus oder der Leichenhalle einen Besuch abstattet.

Immer wenn ein Besitzer eines spritbetriebenen Fahrzeugs von den "Big 3" der US-Autobranche (Government Motors, Ford und Chrysler) vor mir damit prahlt, dass sein neues Fahrzeug umweltfreundlich ist, sage ich ihm, er solle zum Beweis seiner tiefen Überzeugung das Auto in seiner geschlossenen Garage abstellen, den Motor laufen lassen und selbst im Fahrzeug sitzen bleiben.

Wir brauchten keine Verbrennungsmotoren vor 81 Jahren und wir brauchen sie auch heute nicht. Lassen Sie uns 2012 zu dem Jahr machen, in dem die Welt vom Öl unabhängig wurde.

TESLA HATTE UNTERSTÜTZUNG – WAS GESCHAH?

Mit Unterstützung des US-Fahrzeugherstellers Pierce-Arrow Company und des heutigen Mischkonzerns General Electric entnahm Tesla im Jahr 1931 einem neuen Pierce-Arrow den Benzinmotor und ersetzte diesen durch einen Wechselstrom-Elektromotor mit einer Leistung von 80 PS ohne externe Stromquelle. Bei einem lokalen Radiohändler kaufte er 12 Vakuumröhren, einige Drähte und Widerstände, und baute sie in einen Schaltkasten von gut 60cm Länge, knapp 30cm Breite und etwas über 15cm Höhe ein, zusammen mit zwei Stäben von knapp 8cm Länge, die aus der Box herausragten. Er stieg in das Auto, die Schaltbox auf dem Beifahrersitz, drückte die Stäbe in die Box und verkündete: "Wir haben jetzt Strom." Eine ganze Woche lang machte er Testfahrten mit dem Auto, häufig bei Geschwindigkeiten von bis zu 145km/h. Sein Auto wurde zu keiner Zeit an

irgendeine Steckdose zum Aufladen angeschlossen. Nun war dieses ein Wechselstrommotor ohne Batterien. Woher aber kam der elektrische Strom?

Tesla nutzte die Vakuumröhren (Röhrenverstärker), die Drähte und Widerstände, um einen Radiowellenempfänger bzw. -verstärker zu bauen, der ca. 60cm lang, 30cm breit und 15cm hoch war und aus dem die zwei Stäbe mit einem Durchmesser von gut 0,6cm herausragten. Die beiden Stäbe, die Tesla ins Innere des Gerätes drückte, dienten als Ein-/Aus-Schalter, um den Stromkreis zu schließen. Die Enden der Stäbe waren höchstwahrscheinlich die positiven und negativen Anschlüsse (Verbindungen) zwischen der Antenne auf dem Auto und dem Radiowellenverstärker. Durch das Hineindrücken der Stäbe ins Innere der Box, in der sich der Radiowellenempfänger/-verstärker befand, war die Verbindung hergestellt, wodurch die Radiowellen aus der Luft über die Antenne durch den Verstärker zum Elektromotor fließen konnten.

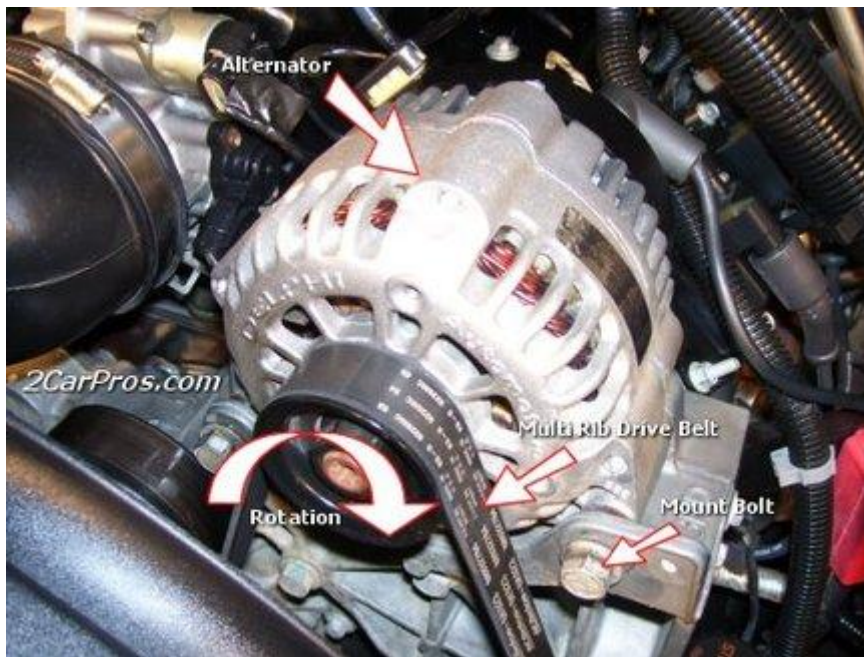
Teslas Elektrobox arbeitete in sehr ähnlicher Weise, wie ein elektrischer Gitarrenverstärker, bei dem das Signal durch das Anschlagen einer Gitarrensaite entsteht und über das verbindende Kabel in den Verstärker gelangt, wo dann der kaum hörbare Ton verstärkt wird.

Eine Elektrogitarre ohne Verstärker ist im Prinzip solange eine Luftgitarre, bis sie an einen Verstärker angeschlossen wird. Der Verstärker verstärkt die Schallwellen, die durch Anschlagen der Elektrogitarrensaiten entstehen. Auf diese Weise war Tesla im Grunde in der Lage, die unsichtbare elektromagnetische Strahlung - genannt Radiowellen - in elektrischen Strom umzuwandeln, mit dem er dann den Wechselstrommotor des 1931er Pierce-Arrow antrieb. Die Bezeichnung Elektrizität leitet sich von der Tatsache ab, dass Strom nichts weiter ist, als Elektronen, die sich innerhalb eines Leiters, wie z.B. einer Antenne, bewegen, um darauf in Energie umgewandelt zu werden. Tesla nutzte eine Antenne (*elektrischer Leiter*) und einen Verstärker, um Energie umzuwandeln und schließlich zu verstärken.

Die Aufgabe eines Verstärkers ist es, ein schwaches Audiosignal aufzunehmen und zu steigern. Es entsteht ein Signal, das stark genug ist, einen Lautsprecher anzutreiben, oder einen Elektromotor, wie im obigen Fall. Heutzutage ist das Herzstück der meisten Verstärker der Transistor. Diese haben Teslas Vakuumröhren bzw. Röhrenverstärker inzwischen abgelöst.

Ein Transistor ist ein Halbleiterelement, das zur Verstärkung und Schaltung elektrischer Signale und Stroms genutzt wird. Er besteht aus einem Halbleitermaterial mit mindestens drei Anschlüssen für Verbindungen zu einem externen elektrischen System. Eine elektrische Spannung oder Strom, auf ein Paar der Anschlüsse des Transistors geleitet, verändert die Spannung, die durch ein anderes Anschlusspaar des Transistors fließt. Weil der kontrollierte Strom (*Output*) stärker sein kann, als der kontrollierende Strom (*Input*), kann ein Transistor ein Signal verstärken.

Heutzutage kann also mit Hilfe von Transistoren anstelle der Röhrenverstärker ein schwaches Audiosignal verstärkt werden.



Falls Sie es nicht bemerkt haben: es wird nicht erwähnt, Tesla habe den Generator des Pierce-Arrow ausgebaut. Es wird lediglich berichtet, dass Tesla den Spritverbrennungsmotor durch einen 80PS-Wechselstrommotor ersetzte. Warum ist das von Bedeutung? Wie konnte er stundenlang bis zu 145km/h schnell fahren, ohne zum Aufladen halten zu müssen? Dies wurde ihm durch den Generator ermöglicht. Generatoren dienen in allen Fahrzeugen mit Spritverbrennungsmotoren dazu, die Batterie aufzuladen und die elektrischen Geräte mit Energie zu versorgen, während der Motor läuft. Selbst die Ford-T-Modelle aus den Jahren 1919 bis 1927 verfügten über einen 12-Volt-Generator der Firma Delco.



Es ist vollständig plausibel, dass Tesla den Generator dazu benutzte, die einzige 12-Volt-Autobatterie des Pierce-Arrow kontinuierlich aufzuladen und den Elektromotor mit genügend Energie zu versorgen.

Lichtmaschinen haben keine eingestellte Spannung. Je schneller der Rotor innerhalb der Lichtmaschine sich dreht, desto höher ist die Spannung. Jedoch kann die Elektrik Ihres Fahrzeuges nicht arbeiten, wenn sich die Spannung ständig ändert. Daher wird die Spannung durch einen Spannungsregler auf einem konstanten Wert gehalten, der bei den meisten Fahrzeugen bei 12 Volt liegt. So hatten zum Beispiel die T-Modelle von Ford jeweils einen Spannungsregler -

<http://www.funprojects.com/products/5055r.cfm>

Bis in die 1970er Jahre besaßen Fahrzeuge Gleichstromgeneratoren -
http://www.ccw-tools.com/uploads/images_products_large/36780.jpg



- mit Kommutatoren. Dank der Verfügbarkeit von bezahlbaren Silizium-Gleichrichterdiolen wurden später stattdessen Lichtmaschinen eingesetzt. Sie können eine Hochspannungsdiode/-gleichrichter (für 10mA/20kV (Tesla Ham) schon für den kleinen Betrag von \$0.72 bekommen - <http://hvstuff.com/10ma-20kv-high-voltage-diode-hv-rectifier-tesla-ham><http://hvstuff.com/10ma-20kv-high-voltage-diode-hv-rectifier-tesla-ham> .



Zündspulen gab es ebenfalls schon in den 1930er Jahren. Eine Zündspule ist eine Induktionsspule im Zündsystem eines Fahrzeuges. Sie transformiert die niedrige Span-

nung der Autobatterie auf tausende von Volt (etwa 10-20kV) herauf. Diese hohe Spannung wird zur Erzeugung eines elektrischen Funkens in der Zündkerze gebraucht, damit der Kraftstoff zündet. *Es ist ebenso vollständig einleuchtend, dass Tesla die Zündspule des Pierce-Arrow verwendete, um die niedrige Spannung des Antennenempfängers zu den hunderten von Volts heraufzutransformieren, welche für die Energieversorgung des Elektromotors nötig waren. Ein Wechselstrommotor benötigt mehr als 12 Volt Wechselstrom, jedoch keine 10.000-20.000 Volt. Somit brauchte Tesla mit der Zündspule des Pierce-Arrow lediglich das sehr schwache Signal, das von der Antenne (ein elektrisches Bauteil, das elektrischen Strom in Radiowellen umwandelt und umgekehrt) aufgenommen wurde, in konstante 120 Volt bzw. die nötige Spannung zu transformieren, mit welcher der 80PS-Wechselstrommotor betrieben werden konnte.*

Elektriker wissen, wovon ich spreche und können auf einfache Weise Teslas Erfolg wiederholen. Es ist mehr als wahrscheinlich, dass Tesla Generator und Zündspule des Pierce-Arrow gebrauchte und es so möglich machte, stundenlang bis zu 145km/h schnell zu fahren.

TESLA UND SEINE GEHEIMNISVOLLEN VAKUUMRÖHREN

Warum verwendete Tesla so viele Vakuumröhren, von denen er 12 Stück kaufte?

In der Elektronik ist der Darlington-Transistor (auch Darlington-Paar) eine elektronische Schaltung, bestehend aus zwei Bipolartransistoren, die in solcher Weise angeordnet sind, dass der bereits durch den ersten Transistor verstärkte Strom durch den zweiten Transistor noch weiter verstärkt wird. Diese Anordnung ermöglicht eine viel höhere Stromverstärkung, als wenn der Strom durch beide Transistoren getrennt fließen würde.

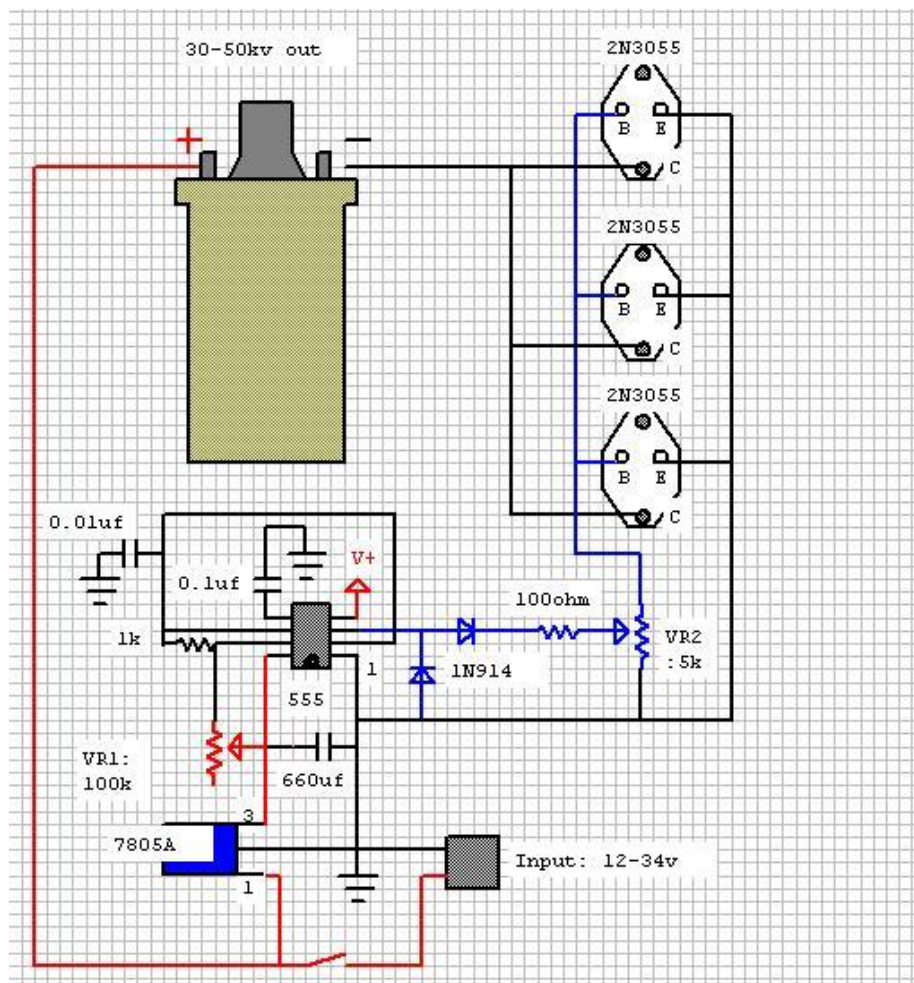
Das Darlington-Paar wird geschätzt als Komponente zur Erreichung einer sehr hohen Stromverstärkung, für die gerade zwei Transistoren nötig sind. Es ermöglicht solche Grade der Stromverstärkung, die mit allein stehenden Transistoren nicht erreicht werden können. Die Stromverstärkung durch den Darlington-Transistor ist die Verstärkung jedes der zwei individuellen Transistoren miteinander multipliziert. Das beschert dem Darlington-Paar eine sehr hohe Stromverstärkung mit Werten bis zu 10.000, *so dass nur ein extrem niedriger Basisstrom nötig ist, um das Paar anzuschalten.*

Ein Transistor ist eine Halbleiterkomponente, die zur Verstärkung und Schaltung elektronischer Signale und elektrischen Stroms dient. Ein Röhrenverstärker ist eine Art elektronischer Verstärker, der mittels der Vakuumröhren die Amplitude eines Signals erhöht. Daher haben Transistoren und Halbleiterkomponenten die Vakuumröhren zur Verstärkung eines schwachen Signals abgelöst. *Im Wesentlichen nutzte Tesla 12 paarweise angereicherte Vakuumröhren, um einen sehr hohen Grad der Stromverstärkung zu erreichen.*

Das Darlington-Paar wurde jedoch erst Jahrzehnte später (im Jahr 1953) entdeckt. **Oder doch nicht?** Tesla nutzte so viele Vakuumröhren, um einen Gegentakt-Signalverstärker zu bauen. Solch ein Gegentakt-Signalverstärker benötigt wenigstens zwei Röhren (ein Röhrenpaar entspricht einem Transistor-Paar bzw. Darlington-Paar), um zu arbeiten, **kann jedoch auch weitere zu jeder Seite parallel angeordnete Röhren besitzen, wodurch ein Verstärker mit vier, sechs, acht oder sogar 12 Röhren für eine viel höhere Stromverstärkung entsteht. Sind die Röhren parallel angeordnet, spricht man von einem Parallel-Gegentaktverstärker.**

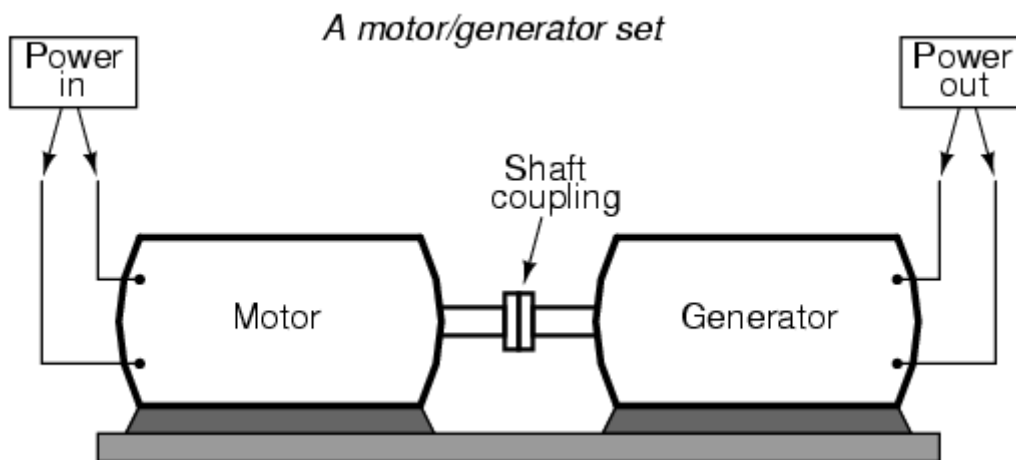
Bei einem Gegentaktverstärker ist die Spannungsquelle mit dem zentralen Stromabnehmer des Transformators verbunden (eine Zündspule funktioniert wie ein Hochspannungstransformator und kann als solcher verwendet werden) und eine Röhre ist jeweils verbunden mit dem oberen und dem unteren Ende des zentralen Stromabnehmers. Dadurch können die Röhren auf wechselnden Stromkreisen (Wechselstrom) der eingehenden Wellenform leiten.

Kurz gesagt: Tesla verband die Antenne (elektrisches Bauteil, das elektrische Radiowellen in Strom umwandelt - eine unbegrenzte Energiequelle) mit dem zentralen Stromabnehmer der Zündspule des Pierce-Arrow. Dann wurden 12 Vakuumröhren zusammen und parallel mit der Zündspule verdrahtet. In diesem elektrischen Stromkreis verstärkte Tesla das äußerst schwache Radiosignal und erzeugte eine sehr hohe Spannung, stark genug, um den 80PS-Wechselstrommotor eine volle Woche lang zu betreiben, wobei er oft mit Geschwindigkeiten von bis zu 145km/h mit dem Auto fuhr.



Wenn Sie einen Elektromotor mit Hilfe von ein paar elektronischen Komponenten und der frei strahlenden Energie betreiben und dabei ein schweres Automobil fortbewegen können, kann dann nicht auf die selbe Weise auch Ihr Haushalt mit Energie versorgt werden? Die Antwort ist ja.

Wenn Sie eine Antenne auf einem Auto installieren und diese mit einer Zündspule und Transistoren verbinden und die von der Antenne empfangenen schwachen Signale in genügend elektrische Energie hochtransformieren können, um damit ein Auto zu fahren, dann können Sie das Gleiche tun, um ihren Haushalt mit Energie zu versorgen.



In Massen produzierte, mit Sprit betriebene Lichtmaschinen können nach Teslas Vorbild umgerüstet und dafür als Stromgeneratoren mit Empfängern der freien Radiostrahlungsenergie verwendet werden. Bauen Sie den kleinen Verbrennungsmotor aus und ersetzen Sie diesen durch einen kleinen Elektromotor. Verbinden Sie die Welle des kleinen Elektromotors mit der Antriebsachse des Stromgenerators. Errichten Sie eine Fernseh- oder CB-Antenne auf dem Dach Ihres Hauses und verkabeln Sie diese mit einer Schaltbox nach Teslas Beispiel. Verbinden Sie die Schaltbox mit dem Elektromotor und schließen Sie den Stromkreis.

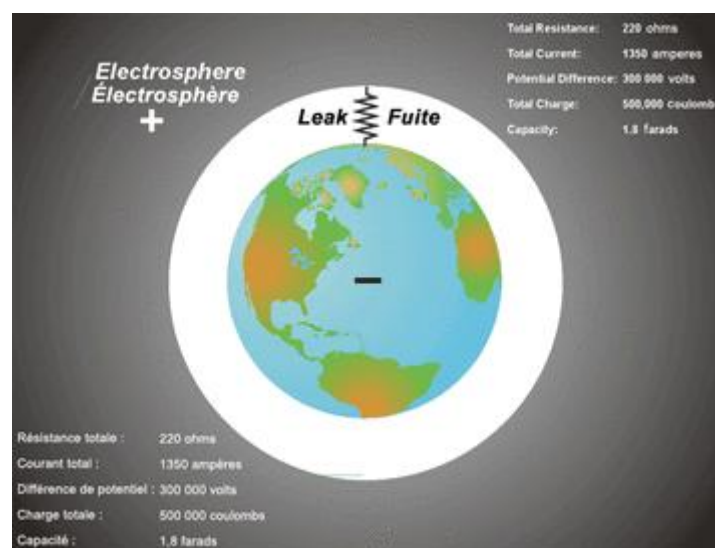


Der Schlüssel zur unbegrenzten Energie für Ihren Haushalt liegt darin, die Antenne über Kopfhöhe zu installieren. Warum? Physiker haben festgestellt, dass die Erde eine negative elektrische Ladung von 400.000 Coulomb aufweist; in etwa 1,80m Höhe jedoch hat die Luft eine Ladung, die über 200 Volt positiver ist, als am Erdboden. Ihre Steckdosen haben 230 Volt Netzspannung, mit der gleichen Spannung arbeiten Ihre Haushaltsgeräte. Eine Antenne ist ein Freie-Energie-Empfänger. Sie empfängt freie Strahlungsenergie und wandelt diese in elektrischen Strom um. Demnach wird eine Antenne, die auf dem Dach eines Hauses steht, sofort diese freie Energie empfangen und den unbegrenzten Vorrat der 200 Volt positiven Energie anzapfen.

Schließlich ist ein Generator ein Gerät, das mechanische Energie einer äußeren Quelle in elektrische Energie umwandelt. Der sich drehende Rotor (mechanisch) erzeugt ein sich bewegendes Magnetfeld um den Stator, was eine Spannungsdifferenz zwischen den Spulen des Stators erzeugt. Dies erzeugt den Wechselstrom (AC), den der Generator abgibt. Was Tesla mit einem Auto mit Verbrennungsmotor tat, kann auch mit einem elektrischen Generator getan werden, der ursprünglich mit einem Brennstoff betrieben wurde.

Tesla bewies, dass Sie ein Auto eine ganze Woche lang fahren können, ohne irgendeinen Kraftstoff zu benötigen. Tesla bewies ebenfalls, dass sie genauso gut ohne irgendeinen Kraftstoff Ihren Haushalt mit Energie versorgen können.

Die Essenz ist, dass Sie nie wieder Kraftstoff für Ihr Auto oder Ihr Zuhause kaufen brauchen werden.



Alles auf der Erde ist Energie. Sogar die Erde selbst und ihre Atmosphäre sind Energie. Nach Dr. Thomas Henry Moray enthält selbst leerer Raum nicht nur erstaunliche Energiemengen, sondern stellt in der Tat eine ungeheure Menge an Energie dar. Heute

wissen wir, dass ein Kubikzentimeter reines Vakuum genug Energie enthält, um in das 10- bis 80-fache bis zum 10- bis 120-fachen an Gramm von Materie zu verdichten. Somit ist Morays These, dass Vakuum selbst unbegrenzt Energie enthält, heutzutage zum größten Teil bestätigt. In diesem Sinne ist leerer Raum wie ein gigantischer, ruheloser Ozean aus Energie.

Elektrischer Strom fließt in die Erde. Die Erde - der Grund und Boden, auf dem wir stehen, gehen, schlafen, spielen, rennen, fahren und bauen ist elektrisch negativ geladen und verhält sich wie ein kugelförmiger Kondensator. *Unser Planet Erde hat eine negative Ladung von etwa einer Million Coulomb, während in der Atmosphäre eine gleichwertige, positive Ladung vorliegt. Dies ist zumindest, was Kanadas Ministerium für Natürliche Ressourcen auf seiner Website angibt -*

<http://cfs.nrcan.gc.ca/pages/160>

Das Ministerium für Natürliche Ressourcen Kanadas schreibt weiter:

"Der spezifische elektrische Widerstand der Atmosphäre nimmt bis zu einer Höhe von etwa 48 Kilometern (km) ab, von dort an bleibt der Widerstand mehr oder weniger konstant. Diese Region ist als Elektrosphäre bekannt. Das Potential der Erdoberfläche und der Elektrosphäre unterscheidet sich um etwa 300.000 Volt (V), was eine durchschnittliche elektrische Feldstärke von 6V/Meter (m) in der gesamten Atmosphäre ergibt. Nahe der Erdoberfläche beträgt die elektrische Feldstärke bei Schönwetter etwa 100V/m."

Die Kanadische Regierung erzählt uns, dass jeder Meter der Elektrosphäre eine 6 Volt positive Ladung aufweist und jeder Meter der Atmosphäre, die wir atmen, eine positive Ladung von 100 Volt.

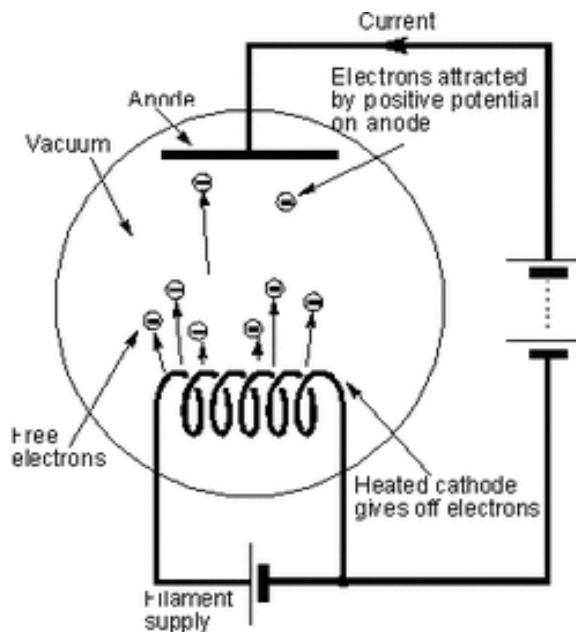
Wikipedia schreibt ebenfalls, dass die Atmosphäre der Erde elektrisch geladen ist. In der englischen Wikipedia heißt es wie folgt: "Die Messungen der atmosphärischen Elektrizität können als Messungen des Potenzialunterschiedes zwischen einem Punkt auf der Erdoberfläche und einem Punkt in der Luft irgendwo darüber betrachtet werden. Die Atmosphäre weist in unterschiedlichen Regionen oftmals verschiedene lokale Potentiale auf, welche von dem der Erde manchmal sogar bis zu 3.000 Volt innerhalb von 100 Fuß (30m) abweichen. Das elektrostatische Feld und der Unterschied zum Potential des Erdfeldes liegen laut Untersuchungen im Sommer bei zwischen 60 bis 100 Volt und im Winter bei 300 bis 500 Volt pro Meter Höhenunterschied. Eine einfache Rechnung ergibt, dass, wenn solch ein Kollektor beispielsweise auf dem Erdboden und ein zweiter vertikal darüber in einer Entfernung von 2.000 Metern installiert ist und beide mit einem leitenden Kabel verbunden sind, ein Unterschied im Potential vorliegt, der im Sommer etwa 2.000.000 Volt und im Winter sogar 6.000.000 Volt und mehr beträgt." http://en.wikipedia.org/wiki/Atmospheric_electricity

*(Anm. d. Ü.: Das Rechenbeispiel von Wikipedia stimmt nicht: $100V * 2.000(m) = 200.000V$ bzw. $300V * 2.000(m) = 600.000V$)*

Was Wikipedia und die Kanadische Regierung beide erklären, ist genau das, was Nikola Tesla und Dr. Thomas Henry Moray vor 80 Jahren aussagten und versucht haben, die Welt zu lehren, nämlich dass wir von einem Meer aus Energie umgeben sind. Wir brauchen nur zu wissen, wie wir es anzapfen können, um damit alles zu betreiben, was wir nutzen. ***Moray hat sogar ein Gerät entwickelt und erfolgreich vorgeführt, das diese freie Energie nutzte und 35 100-Watt-Lampen und ein 1.200-Watt-Bügeleisen gleichzeitig mit dieser Energie versorgte.***

Morays Gerät nutzte 29 seiner besonderen Detektorröhren, die hintereinander geschaltet waren. Es basierte auf der Entdeckung einer Kombination, die sich wie ein Einbahnstraßentor für die hochfrequenten Schwingungen aus dem All verhielt, so dass die Energie durch das Material leichter in eine Richtung wandern konnte, als in die andere. Elektronen konnten in jede Röhre fließen, jedoch nicht wieder zurück nach draußen.

Was würde es Elektronen erlauben, nur in eine Richtung zu fließen? Eine Vakuumdiode. Diese wird heute allerdings nur noch selten verwendet, außer bei einigen Hochleistungstechnologien und von Enthusiasten. Sie besteht aus einer Vakuumröhre mit zwei Elektroden: Anode und Kathode.



Die häufigste Funktion einer Diode ist es, elektrischen Strom in eine Richtung (Durchlassrichtung) fließen zu lassen und ihn daran zu hindern, in die Gegenrichtung (Sperrrichtung) zu fließen. Demnach kann eine Diode als eine elektronische Version eines Rückschlagventils bezeichnet werden. Dieses unidirektionale Verhalten wird als Gleichrichtung bezeichnet und zur Umwandlung von Wechselstrom in

Gleichstrom verwendet, wie auch zur Modulation von Radiosignalen in Radioempfangsgeräten - diese Dioden sind eine Art Gleichrichter.

Was meinen Sie: Könnte es sein, dass Moray die Vakuumdioden als seine besonderen Detektorröhren nutzte, um die freie elektrische Energie anzuzapfen und nutzbar zu machen, die uns umgibt - 100 Volt/Meter freier Energie?

Hier noch ein Artikel über Moray:

<http://www.apparentlyapparel.com/2/post/2012/05/nikola-teslas-wireless-electric-automobile-explained.html>

