

Wilfried Augustin

Der Stickstoffmotor: Kann er bei unseren Energieproblemen helfen?

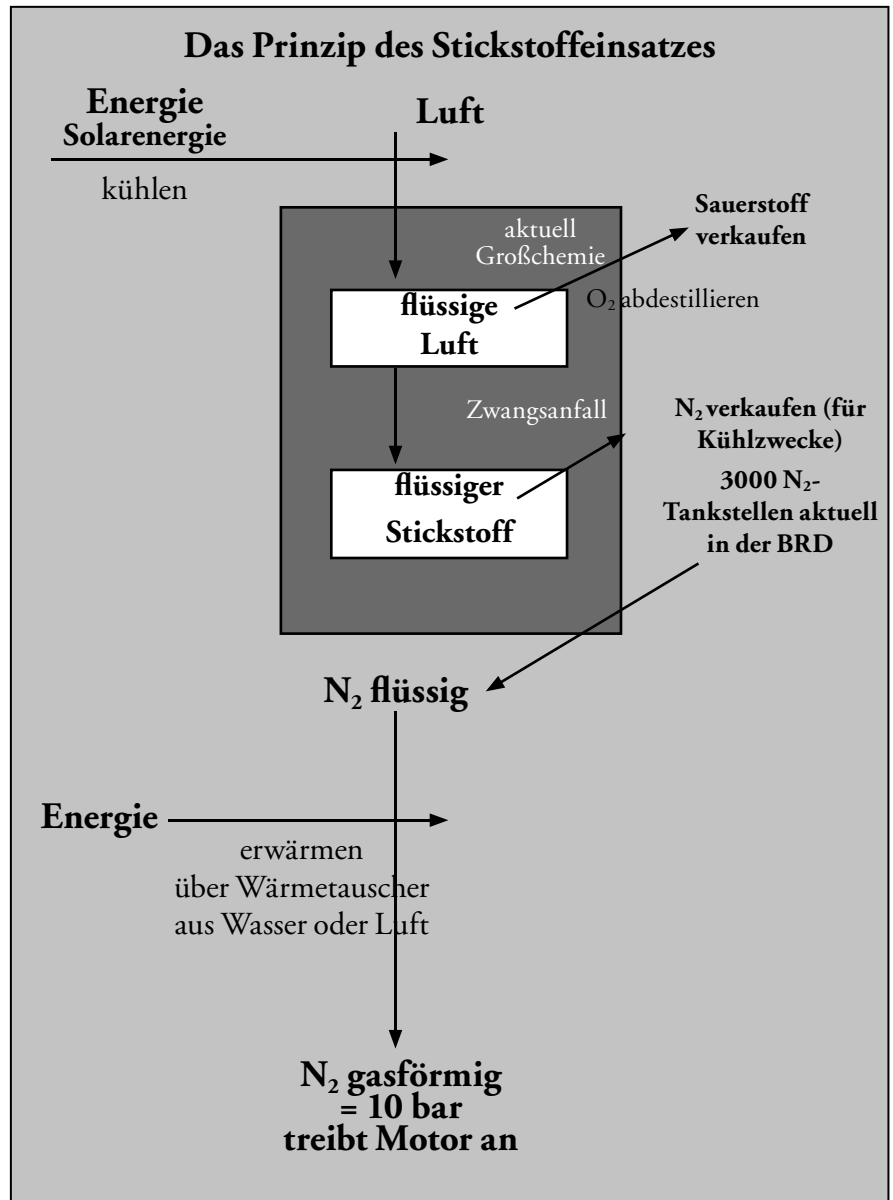
Vor kurzem hörte ich ein so genanntes Expertengespräch über den Einsatz alternativer Energierohstoffe. Dabei ging es um Biokraftstoffe, wie z. B. Biodiesel und Bioalkohol. Dabei kam das heraus, was ich schon lange befürchtet hatte, wenn sich eine profitorientierte Industrie einer Sache annimmt. Nämlich, dass jetzt in großen Mengen Palmöl aus Drittweltländern eingeführt wird, um daraus Biodiesel herzustellen. Dadurch werden in großem Umfang Wälder gerodet, um Plantagen für Ölpalmen anzusiedeln. Es entstehen Monokulturen ohne Schutz der vorher darin wohnenden Lebewesen und ohne Zukunft. Die ursprünglichen Wälder haben viel Sauerstoff erzeugt, die Monokulturen erzeugen entsprechend weniger.

Den gleichen Effekt haben wir mit den Zuckerrohr-Monokulturen in Südamerika. Auch hier wird natürlicher Urwald in großem Umfang gerodet und muss für Zuckerrohrplantagen zur Herstellung von Treibstoffalkohol weichen, unwiederbringlich. Ich als mitdenkender und fürsorglicher Bürger habe gedacht, ich würde etwas Gutes tun, wenn ich alternative Treibstoffe verwende. Aber weit gefehlt! Die Großindustrie mit ihrer unerträglichen Profitgier hat es in kurzer Zeit wieder geschafft, aus gut gedachtem einen negativen Effekt zu erzeugen.

Was hat das alles mit dem Stickstoffmotor zu tun?

Der Stickstoffantrieb bietet eine theoretische Möglichkeit, mit alternativer Energie oben genannte Nachteile zu umgehen. Aber nur unter der Voraussetzung, dass er unter ökologischen Grundsätzen weiterentwickelt wird.

Wir machten vor kurzem ein Interview mit dem Erfinder Heinrich Schmid aus Deggendorf. Heinrich Schmid hatte einem Stickstoffantrieb



entwickelt, dafür auch Patente angemeldet und eine Firma gegründet. Wir werden das Interview und Einzelheiten zum Stickstoffmotor im nächsten SYNESIS-Magazin bringen. Vorab möchten wir jedoch schon einmal das Prinzip betrachten.

Es geht bei dieser Technologie um einen Antrieb, der mit Druckgas betrieben wird, im Falle von Heinrich Schmid mit flüssigem Stickstoff. Schmid ist darauf ge-

kommen, weil flüssiger Stickstoff ein Zwangsprodukt bei der Fertigung von Sauerstoff und Edelgasen ist, quasi ein Abfallprodukt. Sein Gedankengang war, diesen sowieso anfallenden Stickstoff zu verwenden, und die darin gespeicherte Energie zum Antrieb eines Motors zu nutzen.

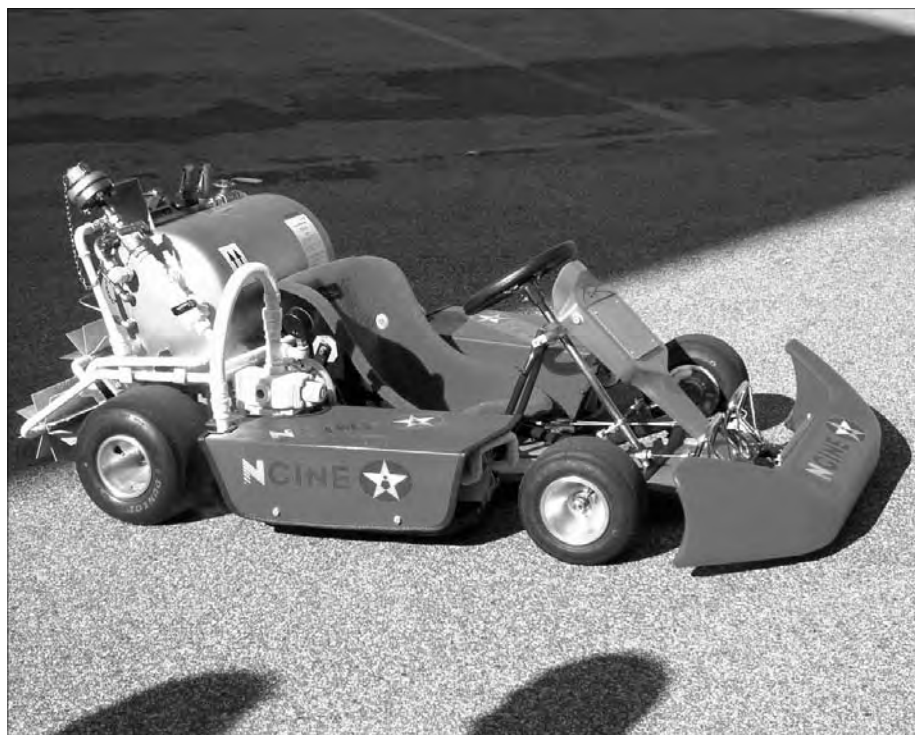
Oben zeigen wir eine Prinzipskizze. Wir erkennen daraus, dass die Idee eigentlich bestechend ist,

allerdings nur unter folgenden Voraussetzungen:

- Der flüssige Stickstoff muss Zwangsanfallprodukt und billig zu haben sein.
- Wenn flüssiger Stickstoff extra für den Stickstoffmotor hergestellt werden muss, dann nur auf Basis von alternativer Energie, aktuell Solarenergie, Erdwärme, Windenergie oder Biogas.
- Kritischer Punkt ist die zuzuführende Verdampfungswärme. Die darf, wenn es wirtschaftlich sein soll, nur aus dem Wasser beim Bootsmotor, oder der Umgebungsluft beim Landfahrzeug kommen.

Abschließend noch ein Foto eines von Heinrich Schmid entwickelten Gokarts mit Stickstoffantrieb zum Beweis, dass der Antrieb funktioniert.

Und wie gesagt: Im nächsten SYNESIS-Magazin folgt das Interview mit Heinrich Schmid.



Das von Heinrich Schmid entwickelte Gokart mit Stickstoffmotor.

Korrektur

In unserem Beitrag „Die Ebene und das Zentrum von Atlantis“ von Günter Bischoff (SYNESIS Nr. 2/2007) vergaßen wir leider, die unten wiedergegebene Tabelle in den Text mit einzufügen. Außerdem schlich sich ein weiterer Fehler ein: Auf Seite 10 heißt es fälschlicherweise „die damals über 20 km² große Insel...“. Korrekt muss es jedoch heißen: „... 20 km große Insel“ (also nur eine Längenangabe). Wir bitten Herrn Bischoff um Entschuldigung für unser Versehen. (Die Redaktion)

Teilmuster auf den Herzsprung-Schilden der Nord. Bronzekultur	Bauwerk / Landschaft auf Althelgoland (bzw. Basileia, dem Zentrum von Atlantis)	Quelle der Überlieferung
Zwei konzentrische Kreisleisten mit Unterbrechung durch zwei halbkreisförmige kleine Leisten	Innerer und äußerer Landring (zwischen den drei Wasserringen) mit je einer bogenförmigen Brücke über die zwei inneren Kanäle	Platon; Dialog „Kritias“ 115 e und 116 a
Innere Kreisleiste mit einer kleinen Unterbrechung	Umfassungsmauer der Mittelinsel mit Maueröffnung für die Hafeneinfahrt	nur Mauer: Platon; „Kritias“ 116 a
Runde Aussparung in der erhabenen zentralen Kreisfläche	Innerster Hafen mit schmalen Eingang am Rande der Mittelinsel (gegenüber Innenkanal)	Platon; „Kritias“ 115 d (?)
Erhabene ovale Mittelfläche bzw. innerste ovale Kreisleiste	Niedriger Burghügel (oval?) auf der Mittelinsel	Platon; „Kritias“ 113c
Einseitig nach außen führende zwei- oder dreifache Buckelreihe	Breiter und langer Außenkanal zur Nordsee (evtl. mit einer Bojenreihe o. ä. in der Mitte)	Platon; „Kritias“ 115 d
Umlaufender Kreis mit Wasservögeln	Teich (See) mit Singschwänen	Hyperboreer-Sagen
Sieben konzentrische Kreisleisten mit einer gewölbten kreisförmigen Mittelfläche	Kreisrunder Tempel „im Schema der Sphären“; (Rundtempel als Modell eines geozentrischen Planetensystems)	Diodor von Sizilien II, 47; (nach Hekataüs, -6. Jh.)
Dorn auf der erhabenen Mittelfläche einer Gürtelscheibe (s. Anm.)	Weltsäule (ähnlich einer german. Irminsul) im Zentrum der Mittelinsel auf dem Burghügel	Platon; „Kritias“ 119 c - d
3 (o. 4) konzentrische Kreisinge mit stilisierten Wasserwellen (s. Anm.)	Drei konzentrische Wasserringe (Ringhäfen) um die Mittelinsel	Platon; „Kritias“ 115 e

Tabelle: Die Ornamentik der Herzsprung-Schilde und ihre Zuordnung zu Bauwerken und Landschaftsformationen auf der Insel Althelgoland. Anm.: nicht auf H.-Schilden vorhanden, aber auf anderen kreisförmigen Kunstgegenständen.