

## 8. Juni: **Zur Geistesgeschichte der Musik (XVI)**

Tagesseminar in Satyagraha/Stuttgart zum Thema

# Mozart und die „Zauberflöte“<sup>1</sup>

Herwig Duschek, 5. 6. 2014

[www.gralsmacht.eu](http://www.gralsmacht.eu)  
[www.gralsmacht.com](http://www.gralsmacht.com)

1478. Artikel zu den Zeitereignissen

# Zur Geistesgeschichte der Musik (263)

(Ich schließe an Art. 1477 an.)

**Richard Wagner – „Parsifal“ – 3. Aufzug, Gralsgebiet – Karfreitagszauber – Kundry kann weinen**

(Zum Führungsglück auf Amrum vom 4. 6. 2014: „Warum gab es keine richtige Vorwarnung?“. Siehe S. 3-5)



(Ab 0:00,<sup>2</sup> Gurnemanz<sup>3</sup>.)

<sup>1</sup> <http://www.gralsmacht.eu/termine/>

<sup>2</sup> [http://www.youtube.com/watch?v=d8qcAya1yLw&list=PLEGKOC7mvop\\_A6suus\\_L-E8Ma8X2g4duX&index=27](http://www.youtube.com/watch?v=d8qcAya1yLw&list=PLEGKOC7mvop_A6suus_L-E8Ma8X2g4duX&index=27) Part 27

<sup>3</sup> Die letzten Sätze von Gurnemanz sind in Artikel 1477 (S. 2)  
<http://www.richard-wagner-werkstatt.com/texte/?W=Parsifal/>

„... der ließ sie so gedeihen.  
Nun freu't sich alle Kreatur  
auf des Erlösers holder Spur,  
will sein Gebet ihm weihen.  
 Ihn selbst am Kreuze  
 kann sie nicht erschauen:  
 da blickt sie zum erlösten Menschen auf;  
 der fühlt sich frei  
 von Sündenlast und Grauen,  
 durch Gottes Liebesopfer rein und heil:  
 das merkt nun Halm und Blume  
 auf den Auen,  
 daß heut' des Menschen Fuß  
 sie nicht zertritt,  
 doch wohl,  
 wie Gott mit himmlischer Geduld  
 sich sein' erbarmt' und für ihn litt,  
 der Mensch auch heut' in frommer Huld  
 sie schon mit sanftem Schritt.  
Das dankt dann alle Kreatur,  
 was all' da blüht und bald erstirbt,  
 da die entsündigte Natur  
 heut' ihren Unschuldstag erwirbt.“

*(Kundry hat langsam wieder das Haupt erhoben und blickt, feuchten Auges, ernst und ruhig bittend zu Parsifal auf.)*



(Parsifal:)

„Ich sah' sie welken, die einst mir lachten:  
 ob heut' sie nach Erlösung schmachten? –  
Auch deine Träne ward zum Segenstau:  
du weinst – sieh! es lacht die Aue.“

(Fortsetzung folgt.)

### Zum Führungsglück auf Amrum vom 4. 6. 2014: „Warum gab es keine richtige Vorwarnung?“

Technik kann auch mal kaputt gehen und eine Maschine auf Steuerbefehle nicht mehr reagieren – keine Frage. Doch warum gab der Kapitän die Warnung erst die letzte Sekunde vor dem Aufprall heraus?



(Sprecherin:<sup>4</sup>) Heute Morgen um kurz vor Elf (!): der Kapitän des Fährschiffes „Adler-Express“ kann im Hafen von Wittdün auf Amrum das Schiff nicht mehr stoppen. Es rammt mit einiger Geschwindigkeit den Anleger. An Bord werden die 233<sup>5</sup> Passagiere durch die Luft geschleudert. Die Bilanz des Unglücks: 27 Menschen werden verletzt, 2<sup>6</sup> von ihnen lebensgefährlich. Heute Morgen stellen sich natürlich viele Fragen: Was ist die Ursache? Warum gab es keine richtige Vorwarnung?

(Bild: Die Adler-Express fuhr ungebremst mit 8 Knoten [15 km/h] auf den Anleger von Wittdün/Amrum.<sup>7</sup>)

(Karin Henningsen, ebenda:) Die Reise begann hier (Strucklahnungshörn, s.u.) kurz nach Neun,<sup>8</sup> ganz entspannt bei schönem Wetter und relativ ruhiger See ... Wenn man im Auto 15 km schnell direkt gegen eine Wand (fährt), dann bekommt man ein Gefühl dafür, welche enormen Kräfte da freigesetzt werden. (So schlimm ist es nun wieder auch nicht, insofern man darauf vorbereitet ist.)



Die knapp 42 Meter lange "Adler-Express" knallte nach Aussagen eines Zeugen beim Anlegen "mit ziemlicher Wucht" gegen den Anleger. Viele Passagiere konnten sich bei dem heftigen Aufprall nicht auf den Beinen halten und stürzten übereinander, sagte ein Zeuge. Ein Passagier, der das Anlegemanöver von weit vorne im Bugbereich aus beobachten wollte, berichtete, dass der Kapitän kurz vor dem Unglück über Lautsprecher warnte "Er rief noch "Festhalten! Festhalten!" – dann war es auch schon passiert" (!), sagte Hans-Peter Pringser: "Es war Chaos, viele Verletzte, man lag übereinander" sagte er. Ihm selber sei nichts passiert. Viele Passagiere erlitten Prellungen und Schürfwunden. Viele hatten vor dem Aufprall bereits ihre Sitzplätze verlassen. Sie standen mit ihrem Gepäck an Deck und warteten, aussteigen zu können ...

Die "Adler-Express" der Reederei Adler-Schiffe kann maximal 420 Passagiere mit einer Geschwindigkeit von 24<sup>9</sup> Knoten (rund 45 Kilometer pro Stunde) transportieren. Das Schiff wurde 1993<sup>10</sup> vom Stapel gelassen.<sup>11</sup>

<sup>4</sup> [http://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/schleswig-holstein\\_1800/Schleswig-Holstein-1800,shmag28276.htm](http://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/schleswig-holstein_1800/Schleswig-Holstein-1800,shmag28276.htm)  
Video (4. 6. 2014, 18:00)

<sup>5</sup> 233 beinhaltet die 23 und ist eine Verdrehung der *Skull and Bones*-Zahl „322“ ist die (siehe Artikel 495, S. 3)

<sup>6</sup> Qs von 27 = 9 + 2 = 11

<sup>7</sup> <http://www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Der-Kapitaen-rief-noch-Festhalten-Festhalten.schiffsunfall120.html> (4. 6. 2014, 18:04)

<sup>8</sup> Abfahrt: kurz nach 9; Unglück: kurz vor 11; 9/11

<sup>9</sup> Schiffslänge, Höchstgeschwindigkeit und max. Passagierzahl ergeben alle in der Qs 6, also 666.



Diese Frau (s.o.) sagte aus:<sup>12</sup> „Es war so, daß wir schon auf dem Weg nach draußen waren, dadurch waren natürlich alle die, die nach Amrum wollten, aufgestanden, oder der größte Teil jedenfalls. Einige waren noch auf der Toilette, die sind dann gegen den Spiegel gestoßen. Und dann sagte der Kapitän plötzlich: <... Halten Sie sich fest>, und so schnell ... konnten wir uns gar nicht festhalten, da gab's nen` Rums und alles kegelte durcheinander.“

#### Zwei Menschen nach Führungsglück in Lebensgefahr



gerechtfertigt? Dafür besteht überhaupt kein Anlaß!

Denn:

In den *Tagesschau*-Nachrichten<sup>13</sup> wurde der entscheidende Satz herausgeschnitten. Übrig blieb: „Und dann sagte der Kapitän: <Halten Sie sich fest>, da gab's nen` Rums und alles kegelte durcheinander.“ (vgl.o.) ...

(Weiter wurde gesagt:) Auf der „Adler-Express“ untersuchen jetzt Experten die Ursachen des Unglücks. Soviel scheint klar: es war ein Defekt, der Kapitän hat keine Schuld.

Warum – lassen wir den (womöglich angeblichen) technischen Defekt beiseite – wird mit dieser Aussage auch gleich das Verhalten des Kapitäns

<sup>10</sup> Qs von 1993 = 22 = 2 x 11

<sup>11</sup> <http://www.abendblatt.de/region/schleswig-holstein/article128714256/Kapitaen-warnte-die-Passagiere-Sekunden-vor-dem-Aufprall.html> (4. 6. 2014)

<sup>12</sup> [http://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/schleswig-holstein\\_1800/Schleswig-Holstein-1800,shmag28276.htm](http://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/schleswig-holstein_1800/Schleswig-Holstein-1800,shmag28276.htm) Video (4. 6. 2014, 18:00)

<sup>13</sup> <http://www.tagesschau.de/multimedia/video/video1399114.html> (4. 6. 2014, 20:19)

- die Fähre *Adler-Express* fuhr ungebremst mit 15 km/h auf den Anleger von Wittdün (s.o.). 15 km/h sind  $(15 \cdot 60 : 60) = 250$  Meter pro Minute, bzw.  $(250 : 60) = 4,17$  Meter pro Sekunde.
- Die Fähre ist 42 Meter lang. Angenommen, die Fähre beginnt ca. 100 Meter vor der Anlegestelle mit der Schubumkehr (Abbremsung) und Drehung, so braucht sie bei 15 km/h (8 Knoten) Frontalkurs für die 100 Meter bis zur Anlegestelle fast 24 Sekunden, für 75 Meter fast 18 Sekunden, für 50 Meter fast 12 Sekunden.

Dem Kapitän (– setzten wir einen technischen Defekt voraus –) muß ca. 100 Meter (fast 24 Sekunden) vor dem Anleger klar gewesen sein, daß ein technischen Defekt vorliegt, und die Fähre sich auf Kollisionskurs befindet.

Er hatte also genügend Zeit, den Passagieren durchzugeben (in etwa):

„Die Fähre ist nicht mehr steuerbar. Wir sind auf Kollisionskurs. Setzen Sie sich sofort auf den Boden. Schützen Sie den Kopf zwischen den angewinkelten Knien und versuchen sie sich festzuhalten.“

Dies hätte rein provisorisch geschehen müssen – selbst, wenn die Steuerung plötzlich wieder funktioniert hätte, und eine Kollision gerade noch hätte abgewendet werden können.

Auch 50 Meter (fast 12 Sekunden) vor der Kollision hätte für eine schnelle, konkrete Durchsage des Kapitäns noch gereicht, sodaß sich die Passagiere in eine gesicherte Position hätten bringen können.<sup>14</sup>

Die kurz vor dem Aufprall gemachte Durchsage des Kapitäns „Halten Sie sich fest“ (s.o.) war so spät, daß sich die die Passagiere eben nicht mehr festhalten, bzw. sich sichern konnten. Daher die vielen Verletzten und offiziell zwei lebensgefährlich Verletzte (s.o.).



(Kollisionsschaden am Bug der *Adler-Express*)

Meiner Ansicht nach ist dies ein klarer Fall von fahrlässiger Körperverletzung (in einer größeren Anzahl von Fällen).

Es ist schon sehr auffallend, daß die Medien den Kapitän sofort von aller Schuld freisprechen, ebenso die Reederei.<sup>15</sup>

Man kann sich auch fragen: Hätte die Fähre nicht auf Handsteuerung geschaltet werden und so das Schiff rechts am Anleger vorbei (s.o.) gelenkt werden können?

Es steht zumindest der Verdacht im Raum – man achte auf die Zahlensymbolik<sup>16</sup> (s.o.) –, daß es sich bei der *Adler-Express*-Kollision um ein okkultes Verbrechen handelt.

<sup>14</sup> Wären die Passagier 6 Sekunden (ca. 25 Meter) vor dem Aufprall gewarnt worden, hätten sich mehr Menschen in Sicherheit (Hocklage) bringen können ...

<sup>15</sup> Die Reederei ist der Ansicht, dass den Kapitän keine Schuld trifft. Laut Geschäftsführer Sven Paulsen ist "wohl ein Schalmodul kaputtgegangen". Zudem stehe fest, dass die Maschine des Schnellbootes nicht umgeschaltet habe. "Der Kapitän hat beim Anlegemanöver festgestellt, dass das Schiff nicht auf die Steuerbefehle reagiert", erklärte Wolfgang Boe von der Wasserschutzpolizei Husum. <http://www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Schiffsunglueck-auf-Amrum-Suche-nach-Ursache.schiffsunfall120.html>

<sup>16</sup> Ich werde immer wieder gefragt, wie die „Brüder“ die links-kabbalistischen Zahlen „so hinkriegen“. Bei den Verletzten schaut niemand genau hin, ob es nun tatsächlich soundsoviele (– wie oben angegeben: 27 –) Verletzte sind. Bei den Toten ist es etwas anderes. – Da wird auch gerne von „Insider“-Sanitätern- bzw. Ärzten „nachgeholfen“ (vgl. u.a. Artikel 128, S. 4), um der Zahlenvorgabe zu entsprechen. Oben heißt es: Zwei Menschen nach Führungsglück in Lebensgefahr – möglicherweise wurde da schon „nachgeholfen“. Es bleibt zu hoffen, daß diese zwei Personen heil aus dem Krankenhaus herauskommen ...