

Herwig Duschek, 5. 9. 2012

www.gralsmacht.com

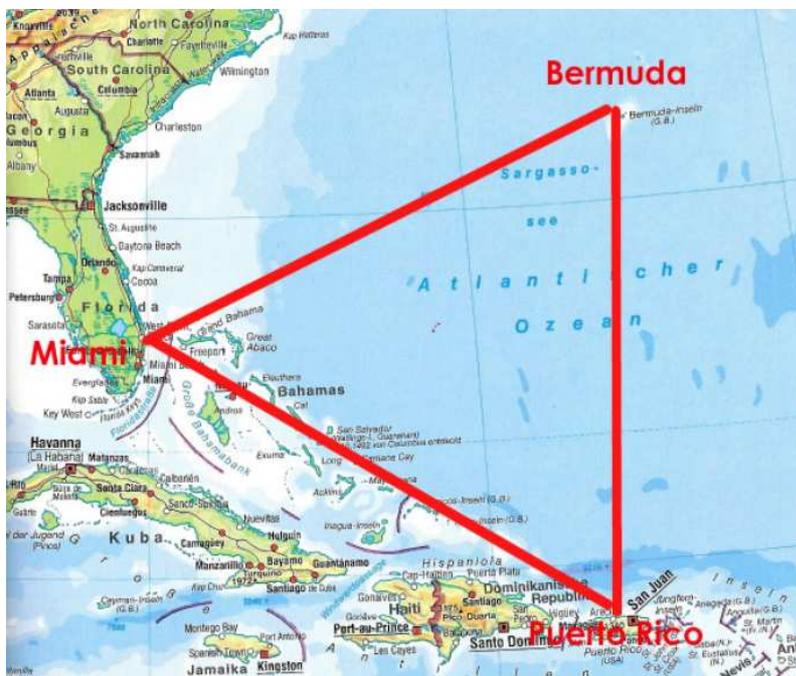
985. Artikel zu den Zeitereignissen

Zur Geschichte der geistigen Mission des Deutschtums (74)

(Ich schließe an Artikel 984 an.)

Wir kommen zum Thema „Bermudadreieck“ – auch das muß in Zusammenhang mit der Gralsmacht (= die heutige Avantgarde des Deutschtums¹) gesehen werden.

(Johannes Jürgenson²): *Es gibt einige Weltgegenden, in denen mehr Schiffe und Flugzeuge verlorengelangen als anderswo, ohne daß Stürme oder Havarien dafür verantwortlich gemacht werden können. Natürlich – es kommt immer wieder vor, daß ein Schiff sinkt oder ein Flugzeug abstürzt, jedoch findet man dann meistens Spuren: Wrackteile, Ölflecken auf dem Meer etc. Im berühmten „Bermudadreieck“ findet man meist nichts, und Schiffe und Flugzeuge verschwinden bei bestem Wetter und ohne Notruf. Im Zeitalter der Satellitennavigation und der automatischen Notruf-Bojen ein seltsamer Umstand. Interessant auch, daß dieses Gebiet strategisch von großer Bedeutung ist und daß bevorzugt alliierte Maschinen und Boote verschwinden.*



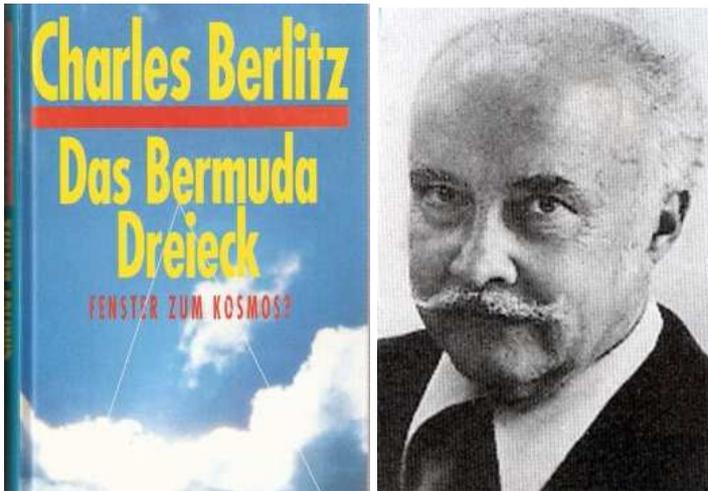
(Das sogenannte „Bermudadreieck“ bezeichnet den Teil des Atlantik, der sich innerhalb des Dreiecks Bermuda-Inseln, Miami und Puerto Rico befindet.)

Dazu gehören auch Materialtransporte und scheinbar zivile Yachten (!), die von den Großmächten zum Abhören des jeweils anderen Funkverkehrs und anderen Spionagezwecken

¹ Siehe bisherige Artikel zum Thema *Zur Geschichte der geistigen Mission des Deutschtums.*

² In: *Das Gegenteil ist wahr 2*, S. 271-277, Argo 2003

dort patrouillieren. Interessant weiterhin, daß das große Verschwinden erst in den letzten Kriegsjahren begann. Zwar hat Charles Berlitz in seinem Erfolgsbuch „Das Bermudadreieck“ (s.u.) auch Fälle aus alter Zeit beschrieben, um dem Phänomen eine Kontinuität zu unterstellen, doch sind diese Fälle wenig aussagekräftig, da durchaus konventionell zu erklären. Die neueren Fälle zeigen meist Begleiterscheinungen, wie sie schon im Zusammenhang mit dem Auftauchen von Flugscheiben (Grals scheiben) bekannt geworden sind: elektromagnetische Störungen unbekannter Ursache, die plötzlich auftreten und wieder verschwinden, Lichterscheinungen sowie seltsame Wetterphänomene, vor allem ungewöhnliche „Nebelbänke“.



(Charles Berlitz [1914-2003], US-amerikanischer Schriftsteller)

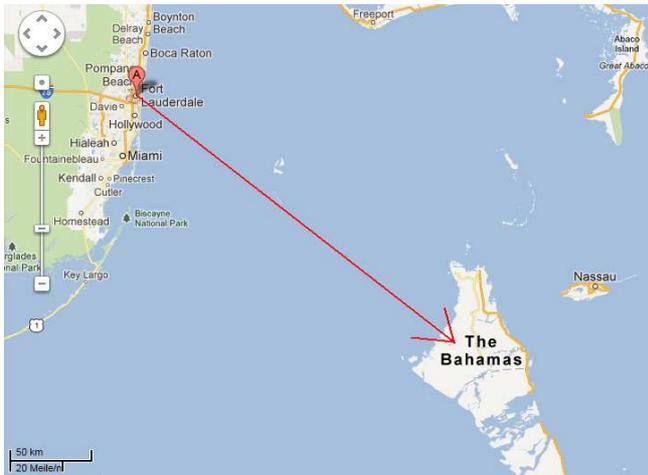
Ich will es Ihnen ersparen, hier seitenweise Fälle aufzulisten; das läßt sich in einer ganzen Reihe von Büchern nachlesen. Ich möchte lediglich ein paar Einzelfälle herausgreifen, die exemplarisch deutlich machen, daß in erster Linie alliierte Streitkräfte direkt militärisch betroffen sind. So wurden im Dezember 1944 sieben amerikanische Bomber nach Europa geflogen, um die Verluste der 15. US-Luftflotte aufzufüllen. „Nach einer Zwischenlandung auf den Bermudas, um aufzutanken, flogen sie weiter. 480 km von Kindley Field stieß die Formation plötzlich auf zahlreiche seltsame meteorologische Phänomene. Sie dauerten nur etwa eine Minute; dennoch wurden die Flugzeuge erschüttert, als ob sie von der Faust eines Riesen geschüttelt würden. Von den sieben Flugzeugen kehrten lediglich zwei auf die Bermudas zurück. Von den anderen fünf fehlte jede Spur.³ Es waren gleichzeitig Störungen an Zündung, Funk und Navigationssystem aufgetreten.

Am 5.12.1945 starteten fünf IBM Avenger-Bomber in Fort Lauderdale/Florida zu einem Übungsflug nach den Bahamas (s.u.), jeder Bomber mit drei Mann Besatzung. Plötzlich fielen Kompass und Höhenmesser aus, und die Piloten waren offenbar desorientiert, wie aus den Funksprüchen hervorging. Dann fällt auch der Funkkontakt aus. Zwei Flugboote vom Typ Martin Mariner PBM 5 werden losgeschickt. Eines kehrte ohne Erfolg zurück, von der Position des anderen wurde eine riesige Explosion gemeldet.

Nun begann eine gigantische Suchaktion, an der 307 Flugzeuge, 18 Küstenwachboote, zahlreiche zivile Boote und Flugzeuge, drei U-Boote sowie die britische Marine und Luftwaffe der Bahamas beteiligt waren. In 4.100 Flugstunden wurden 100.000 qkm Meer abgesucht, ohne eine Spur der fünf Bomber oder des Flugbootes zu finden. Die ganze Aktion wurde als

³ Unter Anmerkung 264 steht im Buch: Jean Prachan: „UFOs im Bermudadreieck“ 1979, Molden-Verlag, Wien

„streng geheim“ erklärt, und noch 1950 sagte ein Offizier der Air Force den Hinterbliebenen, er dürfe darüber nicht sprechen, da „die Untersuchungen noch nicht abgeschlossen seien“.⁴



(Der Flug der fünf Avenger-Bomber sollte von Fort Lauderdale zu den Bahamas gehen) (F19 Avenger-Bomber)

Am 3.7.1947 verschwand eine ‚Superfortress C-54‘ der amerikanischen Armee samt Besatzung. Es wurden keinerlei Spuren gefunden. 1947/48/49 verschwanden nacheinander drei Flugzeuge der britischen ‚South American Airlines‘: Die ‚Star Dust‘⁵, ‚Star Tiger‘ und ‚Star Ariel‘, jeweils bei gutem Wetter und ohne Spuren usw. usf..



(Diese Maschine ähnelt der *Star Tiger*, die im Bermuda-Dreieck verschwand⁶)

Alle neun Jahre, 1954, 1963 und 1972, verschwand spurlos jeweils ein amerikanisches Frachtschiff, das Schwefel geladen hatte – ein wichtiger Rohstoff der chemischen Industrie und für Sprengstoffe. Es häufen sich außerdem Berichte über Nebelbänke, in denen die Instrumente verrückt spielen. Da verschwindet auch schon mal ein komplettes Kriegsschiff wie die brasilianische ‚Sao Paulo‘ (s.u.), die 1951 von zwei Schleppern gezogen wurde und samt Hilfsmannschaft unauffindbar blieb.

Auch „Kugelblitze“, die an „Foo-Fighter“⁷ erinnern, wurden gesichtet. 1960 starteten auf den Bermudas fünf amerikanische Kampfflugzeuge vom Typ ‚Super Sabre‘ und flogen kurz nach dem Start, etwa eine halbe Meile vor der Küste, durch ein Wolke. Heraus kamen nur vier, das fünfte blieb verschwunden, an einem sonnigen, fast wolkenlosen Tag. Beobachtet wurde der Vorfall vom Bodenpersonal und von Schiffen in der Nähe. Weder die Zeugen noch

⁴ Unter Anmerkung 265 steht im Buch: J. Prachan, s.o., S. 18ff, auch „Bunte Illustrierte“ Nr. 12/1982

⁵ Die *Star Dust* stürzte am 2. 8. 1947 über den Anden ab. <http://de.wikipedia.org/wiki/Star-Dust-Absturz>

⁶ http://en.wikipedia.org/wiki/BSAA_Star_Tiger_disappearance

⁷ Siehe Artikel 973 (S. 3-5) und 974 (S. 2/4)

das Radar registrierten einen Absturz, und Trümmer oder Spuren wurden, wir vermuten es bereits, nie aufgefunden, obwohl sofort eine Suchaktion startete und im flachen, klaren Wasser Trümmer gut zu sehen sein müßten.



(Die „Sao Paulo“ ist das bislang größte verschollene Schiff der Seefahrtsgeschichte⁸.)

Berlitz schreibt in seinem Buch „Spurlos“: „Wie bereits erwähnt, verschwinden manchmal am selben Tag in demselben Gebiet des Dreiecks mehrere Flugzeuge. Gleichzeitig werden von den Besatzungen anderer Flugzeuge, die nicht verschwinden, Anomalien festgestellt, und das manchmal sogar in derselben Flughöhe.⁹“

Und Bergmann ergänzt: „Es geschieht auch mehrfach, daß Kriegsschiffe wie modernste Luxusdampfer für Stunden oder Tage völlig lahm liegen, weil Antriebssysteme, Stromversorgung und andere elektrische oder elektronische Einrichtungen versagen, oder, was noch erstaunlicher ist, daß sie meilenweit vom Kurs abkommen und – obwohl man das feststellt und gegensteuert – nichts Wirkungsvolles dagegen tun kann.“

So geschehen beim Kriegsschiff „USS Richard E. Byrd¹⁰“ (welch seltsamer „Zufall“, der Name), das 1971 tagelang im Atlantik dümpelte, weil alle Systeme ausgefallen waren und jeder Funkkontakt verloren war. Oder das Luxus-Kreuzfahrtschiff „Queen Elisabeth II“ (s.u.), das im April 1974 einen tagelangen Blackout hatte. Es trieb im Bermudadreieck wie ein alter Segler bei Flaute, und man versuchte, die verwöhnten Passagiere mit kostenlosen (wenn auch warmen) Drinks bei Laune zu halten.

Nach ein paar Tagen kam ein anderer Luxusliner, um die genervten Gäste zu übernehmen. Ein Boot der US-Küstenwache hatte schon vor dem Blackout den Riesendampfer mehrfach vom Radarschirm verloren – eigentlich ein Ding der Unmöglichkeit. Auch der Zerstörer „USS Vogelsang“ litt 1972 an einem ähnlichen Ausfall, wobei das Schiff trotz ruhiger See und Windstille immer wieder von starken Stößen geschüttelt wurde.

Weiterhin gibt es Berichte von „Geisterschiffen“, die verlassen auf hoher See gefunden werden und deren Besatzung spurlos verschwand – ohne Anzeichen eines Unglücks o.ä.. Berlitz schrieb selbst: „Wirbelstürme scheiden als mögliche Ursache einer Katastrophe aus. Fast bei allen diesen Vorfällen herrschte nämlich schönes Wetter. Nur etwas ist allen

⁸ [http://de.wikipedia.org/wiki/S%C3%A3o_Paulo_\(1910\)](http://de.wikipedia.org/wiki/S%C3%A3o_Paulo_(1910)) Die offizielle Version ist eine andere (ebda).

⁹ Unter Anmerkung 266steht im Buch: Charles Berlitz: „Spurlos“, 1977, Zsolnay-Verlag

¹⁰ Nach Richard Byrd benannt (siehe Artikel 977, 978 [S. 2/3], 983 [S. 2] und 984 [S. 4])

Geschehnissen gemeinsam: Jedesmal wurde zum Zeitpunkt des Verschwindens oder kurz zuvor in dem betreffenden Gebiet ein UFO (Gralsscheibe) gesichtet!"¹¹



(Luxus-Kreuzfahrtschiff Queen Elisabeth II¹²)

Der US-Geheimdienst NSA baute ab 1965 entlang der US-Ostküste insgesamt 66 Empfangsstationen, die alle den Funkverkehr im Bermudadreieck belauschen. 1967 stellte sich heraus, daß offenbar jemand anders zuvorgekommen war: auf dem Meeresgrund soll in 300 m Tiefe eine moderne Horchantennenstation unbekannter Herkunft entdeckt worden sein. Rätselhaft ist, welche Wellen benutzt wurden, da gewöhnliche Radiowellen nicht ins Wasser eindringen.

Auch neugierige Wissenschaftler werden vom Bermudadreieck nicht verschont: 1978 schickten die Sowjets ein komplett ausgerüstetes Forschungs-(sprich: Spionage-)Schiff ins Bermudadreieck, die ‚Akademik Kurtschatov‘. An Bord waren 22 Laboratorien, eine Startrampe für „meteorologische“ Raketen und hundert Mann Besatzung und Wissenschaftler. Gemeinsam mit den Amerikanern (hört, hört!) erforschten sie im 'Project Polymod' die Rätsel des Bermudadreiecks. Die Männer der ‚Akademik Kurtschatov‘ dürften jetzt Bescheid wissen, denn das Schiff verschwand spurlos. Aus Moskau Schweigen – offizielle Kommentare sind nicht zu bekommen.

Dasselbe Schicksal ereilte zwanzig Jahre zuvor ein japanisches Forschungsschiff, ebenfalls mit 100 Mann und wissenschaftlichen Labors, in der „Teufelssee“, dem japanischen Gegenstück zum Bermudadreieck. Es scheint rund um die Welt solche Gewässer zu geben, in denen Schiffe und Flugzeuge gehäuft verschwinden. Ich will nicht ausschließen, daß auch natürliche Verluste darunter sind, aber, wie schon gesagt, dann finden sich meist Spuren oder SOS-Signale, oder es hat Stürme gegeben. So meldete die „Bild-Zeitung“ am 18.3.1989: „Rätsel in der irischen See: in den letzten sechs Jahren sind dort 18 Fischkutter gesunken oder ohne jede Spur verschwunden – stets bei gutem Wetter und ruhiger See ... Vermutung von Behörden: Die irische See sei Manövergebiet der NATO-U-Boote; die U-Boote hätten die Kutter versehentlich versenkt.“ Prima Erklärung: Jetzt spielen NATO-Offiziere „Schiffe versenken“ wenn es ihnen langweilig wird. Na ja, wer „Bild“ liest, glaubt vielleicht auch sowas.

Eine Statistik der Londoner Lloyds-Versicherung sprach 1971 von über 2.800 Schiffen, die in den vorangegangenen zehn Jahren weltweit verlorengingen. 70 von ihnen ohne jede Spur und

¹¹ Unter Anmerkung 267 steht im Buch: Interview in „Das Neue Zeitalter“ Nr. 17/1978, S. 4

¹² Zur Person Queen Elisabeth II. siehe u.a. Artikel 379.

ohne triftigen Grund. „Es waren keineswegs nur klapprige „Seelenverkäufer“, sondern auch Schiffe mit modernen Funk- und Navigationsgeräten.“¹³ Und dpa meldete:

„Fünf Handelsschiffe verschwinden durchschnittlich in jedem Jahr ohne eine Spur zu hinterlassen. Obwohl die Rettungseinrichtungen verbessert wurden, gingen von 1975 bis 1984 nach Angaben des Bremer Institut für Seeverkehrswirtschaft 52 Handelsschiffe verloren, ohne daß ein Zeuge aufzutreiben war. Insgesamt mußten in diesem Zeitraum weltweit 3770 Handelsschiffe mit einer Tonnage von rund 15,6 Millionen BRT als Totalverluste abgeschrieben werden.“¹⁴

Es steht zu vermuten, daß entweder die Fracht gebraucht wurde, wie bei den amerikanischen Schwefeltransportern, oder daß unerwünschte Fracht, speziell Giftgas und Atomanlagen ... vernichtet werden soll ...

(Fortsetzung folgt.)

¹³ Unter Anmerkung 268 steht im Buch: *WAZ vom 23.6.1971, ap-Meldung*

¹⁴ Unter Anmerkung 269 steht im Buch: *Oberhessische Presse, Marburg, 4.1.1986*