

Herwig Duschek, 7. 9. 2012

www.gralsmacht.com

987. Artikel zu den Zeitereignissen

Zur Geschichte der geistigen Mission des Deutschtums (76)

(Ich schließe an Artikel 986 an.)

Ich fahre – unter diesem Titel – mit den Phänomenen des „Bermudadreiecks“ fort, um aufzuzeigen, wo nach dem offiziellen Ende des Zweiten Weltkriegs Erscheinungen der Gralsmacht zu finden sind¹.

(Charles Berlitz²): *Am 3. Juli 1947 verschwand eine C-54 der amerikanischen Armee mit sechs Mann Besatzung auf einem Routineflug von den Bermuda-Inseln zum Militärflughafen Morrison bei Palm Beach³. Die letzte bekannte Position des Flugzeuges war etwa 100 Meilen von den Bermudas entfernt. Eine sofort eingeleitete Suchaktion von Armee, Marine und Küstenwache auf See und in der Luft erstreckte sich über 100000 Quadratmeilen Meeresoberfläche. Es wurden weder Ölflecken noch Wrackteile gesichtet (außer einigen Sitzkissen und einer Sauerstoffflasche, die nicht als Ausrüstungsgegenstände des verschwundenen Flugzeugs identifiziert werden konnten).*

Als Fälle dieser Art sich häuften, wurde man auf einen weiteren alarmierenden Umstand aufmerksam. Die Mehrzahl der Unglücksfälle im Bermuda-Dreieck ereignete sich während der Touristen-Hochsaison, zwischen November und Februar. Es war auch auffallend, daß zahlreiche Verluste in die Wochen vor und nach Weihnachten fielen. Die Star Tiger⁴, ein viermotoriges Passagierflugzeug der British South American Airways vom Typ Tudor IV, ein umgebauter Lancaster-Bomber, verschwand am 29. Januar 1948 auf einem Flug von den Azoren nach den Bermuda-Inseln. An Bord der Maschine waren eine sechsköpfige Besatzung und fünfundzwanzig Passagiere, darunter Sir Arthur Cunningham, Generalleutnant der britischen Luftwaffe im Zweiten Weltkrieg und früherer Befehlshaber der Zweiten Taktischen Luftflotte.



(Gralscheibe – älteres Modell – über dem Wasser)

¹ Unter Berücksichtigung dessen, daß der Krieg eben auch dort weitergeführt wurde und wird.

² In: *Das Bermuda-Dreieck*, S. 32/33, Knauer 1978

³ Siehe auch Artikel 985 (S. 3)

⁴ Siehe auch Artikel 985 (S. 3)

Die Star Tiger sollte am Flughafen Kinley auf den Bermudas landen. Kurz vor ETA (estimated time of arrival, erwartete Ankunftszeit) um 22 Uhr 30 gab der Pilot dem Kontrollturm eine Meldung durch, die die Sätze enthielt: „Wetter und Flugbedingungen ausgezeichnet“ und „Erwarte planmäßige Landung“. Die Position des Flugzeuges wurde mit 380 Meilen nordöstlich der Bermudas angegeben.

Es erfolgte keine weitere Meldung, aber die Star Tiger erreichte ihr Ziel nicht. Es gab kein SOS, keinen Notruf, kein Anzeichen dafür, daß der Flug nicht unter den besten Bedingungen verlaufe. Um Mitternacht wurde die Star Tiger als überfällig gemeldet, und am nächsten Tag, dem 30. Januar, lief eine umfassende Hilfsaktion an. Dreißig Flugzeuge und zehn Schiffe suchten mehrere Tage lang erfolglos das Gebiet ab.



(Gralscheibe überm Schiff)

(Charles Berlitz⁵;) Es war ein außergewöhnlicher und eher beunruhigender Zufall, als zwölf Tage vor dem ersten Jahrestag des Verschwindens der Star Tiger, am 17. Januar 1949, ihre Schwestermaschine, die Star Ariel⁶, mit sieben Besatzungsmitgliedern und dreizehn Passagieren an Bord auf einem Flug zwischen den Bermuda-Inseln und Jamaika ebenfalls verschwand. Die Star Ariel war von London nach Santiago de Chile unterwegs, und der Aufenthalt auf den Bermudas diente zum Tanken von Treibstoff für die nächsten zehn Flugstunden. Als die Star Ariel Bermuda um 7 Uhr 45 verließ, war die See ruhig und das Wetter gut, 35 Minuten nach dem Start funkte der Captain folgende Routinemeldung nach den Bermudas:

„Hier Captain McPhee an Bord der Ariel unterwegs von den Bermudas nach Kingston, Jamaika. Wir haben Normalflughöhe erreicht. Schönes Wetter. Geschätzte Ankunftszeit in Kingston wie vorausgesehen ... Ich wechsele die Frequenz, um mit Kingston Kontakt aufzunehmen.“

Man hörte jedoch nie wieder eine Meldung von der Star Ariel. Als die Suche nach der Star Ariel begann, hielt ein Kampfverband der amerikanischen Marine in diesem Gebiet Manöver ab (vgl.o.). Zwei Flugzeugträger entsandten ihre Maschinen zur Rettungsaktion, der sich die Suchmannschaften der Küstenwache, jene der Luftwaffe von zahlreichen Stützpunkten entlang der Atlantikküste und britische Flugzeuge anschlossen, die auf den Bermudas und auf Jamaika stationiert waren. An der Suche beteiligten sich auch Kreuzer, Zerstörer und das amerikanische Schlachtschiff Missouri (s.u.), gemeinsam mit Schiffen der britischen Marine und zufällig in diesen Gewässern befindlichen Handelsschiffen. Eine Funkmeldung an alle Schiffe im Suchgebiet lautete ...

Zweiundsiebzig Suchflugzeuge in dichter Formation, manchmal fast „Flügel an Flügel“, kontrollierten 150 000 Quadratmeilen Meeresoberfläche. Sie begannen mit der Suche in der

⁵ In: Das Bermuda-Dreieck, S. 35-37, Knauer 1978

⁶ Siehe auch Artikel 985 (S. 3)

Nähe des Punkts, von dem aus man den letzten Funkspruch empfangen hatte, und stießen in südwestlicher Richtung nach Jamaika vor. Sie fanden keinen einzigen Gegenstand, der als Bestandteil des verschwundenen Flugzeugs identifiziert werden konnte. Ein amerikanisches und ein britisches Flugzeug meldeten am 18. Januar ein „seltsames Licht“ auf dem Wasser, aber die an diese Stelle entsandte Suchmannschaft fand nichts, und die Luftwaffe brach die Suche am 22. Januar ab.



(Auf dem US-Schlachtschiff *Missouri* kapitulierten am 2. September 1945 die politischen und militärischen Vertreter Japans⁷.)

(Charles Berlitz:⁸) *Einer der Gründe für die umfassenden Suchaktionen nach der Star Ariel war der Verlust einer anderen Passagiermaschine, einer gecharterten DC-3 auf dem Weg von San Juan nach Miami, die am frühen Morgen des 28. Dezember 1948 mit 36 Passagieren und Besatzung ins Nichts verschwunden war. Die erfolglose Suche nach dieser Maschine, die von über vierzig Militärflugzeugen und zahlreichen Schiffen in einem fast 300 000 Quadratmeilen umfassenden Gebiet – Meer und Küste – durchgeführt wurde, war erst eine Woche vor dem Verschwinden der Star Ariel aufgegeben worden. Die Umstände beim Verschwinden der DC-3 waren noch seltsamer als in ähnlichen Fällen. Wie bei anderen Flügen war das Wetter ausgezeichnet und der Nachthimmel klar. Die Maschine startete am 27. Dezember um 22 Uhr 30 ...*

Um 4 Uhr 30 empfing der Kontrollturm in Miami einen weiteren Funkspruch von der DC-3. Er lautete: „Wir nähern uns dem Flughafen ... Nur noch 50 Meilen südlich ... Wir können die Lichter von Miami schon sehen. An Bord alles in Ordnung. Wir melden uns später für die Landeinstruktionen.“ Man hörte jedoch nie wieder etwas von dem Flugzeug, und eine Suche zu Wasser und Land brachte keine identifizierbaren Wrackteile zutage. Natürlich gab es keine Überlebenden und kein Anzeichen, was den Passagieren und der Mannschaft zugestoßen sein könnte. Der Captain hatte seine Position mit 50 Meilen südlich von Miami angegeben, um so seltsamer erscheint es, daß man keine Explosion, keinen Feuerschein sah, daß man keine SOS- oder MAYDAY-Meldung empfing.

Das Flugzeug verschwand, noch dazu über den Florida Keys (s.u.), wo das klare Wasser nur sieben Meter tief ist und ein abgestürztes Wrack leicht gefunden und identifiziert werden kann. Das war einer der Fälle, wo sich ein Flugzeug samt Passagieren fast in Sichtweite des Flughafens „dematerialisierte“. Wie wir im nächsten Kapitel lesen werden, gab es auch Schiffe, die in Sichtweite ihres Heimathafens verschwanden.

⁷ [http://de.wikipedia.org/wiki/USS_Missouri_\(BB-63\)](http://de.wikipedia.org/wiki/USS_Missouri_(BB-63))

⁸ In: *Das Bermuda-Dreieck*, S. 37-39, Knauer 1978



(Die *Florida Keys*⁹, die Inselgruppe im Süden Floridas)

Bei anderen größeren Flugzeugen, die nach der *Star Ariel* verschwanden, zeigte sich immer wieder derselbe Ablauf der Ereignisse: zuerst normaler Flugverlauf, dann – nichts – und später keine Spur von Wracktrümmern, Ölflecken, Treibgut oder selbst verdächtigen Ansammlungen von Haien.

(Charles Berlitz¹⁰;) Die Anzahl der verschwundenen Flugzeuge steht in keinem Verhältnis zur Anzahl der verzeichneten Verluste auf irgendeinem anderen Punkt der Erde. Dale Titler bemerkte in seinem Buch „*Wings of Mystery*“, daß nun schon eine ziemlich große Luftflotte, in diesem kleinen Gebiet spurlos verschwunden ist. Alle diese Maschinen wurden von erfahrenen Piloten geflogen, denen gut ausgebildete Navigatoren zur Seite standen. Alle hatten Funk und Rettungsausrüstungen, und alle verschwanden bei gutem Wetter.

In seinem Buch *Spurlos* schreibt Charles Berlitz (S. 15):

Nachdem der Vorhang des Schweigens einmal gelüftet war und Berichte über bis dahin unbekannte Fälle einzutreffen begannen, erwies sich, daß die Zahl von 100 Schiffen und Flugzeugen und 1000 spurlos im Dreieck verschwundenen Menschen viel zu niedrig gegriffen war und die doppelte Anzahl dem Tatbestand näher kam. (Allein in den Jahren 1974 bis 1976 verschwanden über 600 Yachten und andere Segel- und Motorboote vor den Küsten der Vereinigten Staaten, und viele davon im Bermuda-Dreieck).

(Charles Berlitz¹¹;) Unter jenen Fällen, die sich nach Ende des Zweiten Weltkriegs im Bermuda-Dreieck ereigneten, ist der Verlust des brasilianischen Kriegsschiffes *Sao Paulo*¹² besonders merkwürdig. Die zum Verschrotten bestimmte *Sao Paulo*, die nur eine Aufsichtsmannschaft von acht Mann an Bord hatte, war an zwei Hochseeschleppern vertäut. Der Verband befand sich südwestlich der Azoren. In der Nacht vom 3. zum 4. Oktober 1951 verschwand das geschleppte Schiff plötzlich. Wegen unruhiger See hatte einer der Schlepper in der Nacht des 3. Oktober die Trossen gelöst. Am Morgen zum 4. Oktober war die See wieder ruhig.

Da bemerkte man, daß die Kabel zum zweiten Schlepper zerrissen waren und die *Sao Paulo* fehlte. Während Flugzeuge und Schiffe nach ihr suchten, traten seltsame Phänomene auf: Unerklärliche Lichter wurden in der Nacht und am frühen Morgen gesichtet, und am nächsten Tag meldeten die Schiffe und Flugzeuge das Auftauchen von dunklen Gestalten oder

⁹ Die *Florida Keys* sind eine Kette aus über 200 Koralleninseln mit einer Gesamtlänge von über 290 km (180 Meilen). Sie liegen vor der Südspitze der Halbinsel Florida zwischen dem Golf von Mexiko und dem Atlantischen Ozean. http://de.wikipedia.org/wiki/Florida_Keys

¹⁰ In: *Das Bermuda-Dreieck*, S. 43, Knaur 1978

¹¹ In: *Das Bermuda-Dreieck*, S. 61, Knaur 1978

¹² Siehe Artikel 985 (S. 3/4)

Umrissen auf der Meeresoberfläche, die aber bald verschwanden. Von der Sao Paulo und ihrer Mannschaft fand man keine Spur.

Die meisten Kommentare zu den Ereignissen im Bermuda-Dreieck begnügen sich damit, diese als unlösbare Rätsel hinzustellen. Andere aber, und zwar jene, die sich am eingehendsten mit diesem Phänomen befaßt haben, sprechen die Vermutung aus, daß das unerklärliche Verschwinden von Schiffen, Flugzeugen und Menschen in Zusammenhang mit vernunftbegabten irdischen oder außerirdischen Wesen steht¹³. Diese Ansicht wird von einer wachsenden Zahl von Personen geteilt, vielleicht weil es sonst keine logische Erklärung des Phänomens gibt.

(Charles Berlitz¹⁴.) Der Verlust eines 129 Meter langen Frachters mit 39 Mann Besatzung, der „Marine Sulphur Queen“, am 2. Februar 1963, ist wegen der Größe des Schiffes besonders auffällig. Der Frachter war mit einer Ladung von 15 000 Tonnen geschmolzenem Schwefel in Stahltanks von Beaumont in Texas nach Norfolk in Virginia unterwegs. Das Wetter war günstig. Die letzte Meldung des Schiffs kam von einem Punkt in der Nähe der Dry Tortugas im Golf von Mexiko, ein Gebiet innerhalb des Dreiecks oder in seiner Nähe, je nachdem, wie man seine eher fluktuierenden Grenzen festlegt.



(Marine Sulphur Queen)

Schwefel ist ein wichtiger Rohstoff für die Industrie und für Sprengstoffe, könnte aber auch für die Gralsscheiben selbst von Bedeutung sein.

(Fortsetzung folgt.)

¹³ Zu dem „Aliens-Hinweis“ siehe Artikel 981 (S. 2, Anmerkung 5)

¹⁴ In: *Das Bermuda-Dreieck*, S. 70, Knaur 1978