

Herwig Duschek, 8. 9. 2012

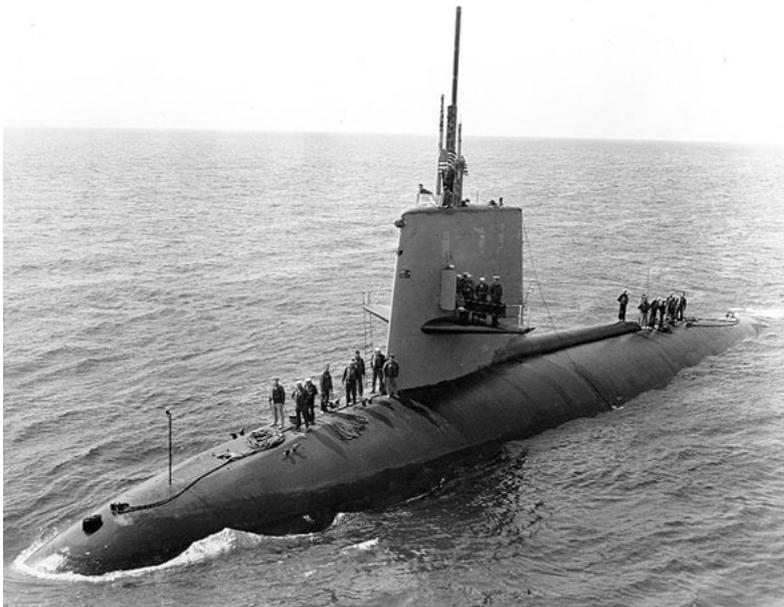
www.gralsmacht.com

988. Artikel zu den Zeitereignissen

Zur Geschichte der geistigen Mission des Deutschtums (77)

(Ich schließe an Artikel 987 an.)

(Charles Berlitz¹): *Die Geschichten über das Bermuda-Dreieck waren wieder in aller Munde, als das Atomunterseeboot U.S.S. Scorpion am 28. Mai 1968 mit 99 Mann Besatzung nicht zu seinem Heimathafen Norfolk, Virginia, zurückkehrte. Die letzte Routinemeldung war am 21. Mai von einem Punkt 250 Meilen westlich der Azoren an den Stützpunkt gerichtet worden. Am 5. Juni wurde das U-Boot als vermißt aufgegeben, aber mehrere Monate später entdeckte ein ozeanographisches Forschungsschiff der Marine 460 Meilen südlich der Azoren (s.u.) einzelne Wrackteile in einer Tiefe von mehr als 3000 Meter. Unterwasserfotos haben gezeigt, daß sie von der Scorpion stammen, man kann hier also nicht von einem Verschwinden sprechen, obwohl die Ursache des Unfalls nicht geklärt werden konnte.*



(Das Atomunterseeboot U.S.S. Scorpion im April 1968 – also kurz vor seinem Verschwinden.)

Ich hatte wiederholt aufgezeigt², daß die Gralsmacht unterseeische Basen unterhält. Zweifels- ohne lassen die Alliierten nichts unversucht, diese anzugreifen – natürlich ohne Erfolg.

Charles Berlitz beschreibt einen weiteren interessanten Fall³: „ ... *Wir waren auf dem Rückweg von Puerto Rico nach Fort Lauderdale. Wir waren drei Tage unterwegs und schlepten einen leeren Kahn, der Petroleumnitrat enthalten hatte. Ich befand mich an Bord der Good News, einem 50 Meter langen Schlepper mit 2000 PS. Der Schleppkahn wog 2500 Tonnen und war an einem 300 Meter langen Schleppseil befestigt. Wir hatten die Exumas*

¹ In: *Das Bermuda-Dreieck*, S. 71, Knauer 1978

² Siehe u.a. Artikel 983 (S. 3-6)

³ In: *Das Bermuda-Dreieck*, S. 80/1, Knauer 1978

hinter uns gelassen und die Tongue of Ocean erreicht. Die Wassertiefe betrug ungefähr 600 Faden.



(Die genaue Stelle, an der die „Scorpion“ sank wird von der US-Marine geheim gehalten. Das Wrack liegt ungefähr 400 Seemeilen südwestlich der Azoren am Rande der Sargassosee⁴.)

Das Wetter war gut, der Himmel klar. Am Nachmittag ging ich ein paar Minuten lang in die Kabine hinter der Brücke, als ich ein großes Geschrei hörte. Ich kam auf die Brücke und rief: <Was ist denn los?> Als erstes schaute ich auf den Kompaß. Die Nadel drehte sich wie ein Kreisel im Uhrzeigersinn. Es gab keinen Grund dafür – der einzige Ort, von dem ich je gehört hatte, daß so etwas schon einmal geschehen war, befand sich im St. Lawrence River in Kingston, wo ein großes Eisenlager oder vielleicht ein Meteorit am Grund die Kompasser durcheinanderbringt. Ich wußte nicht, was los war, aber irgendetwas stimmte nicht, da war ich ganz sicher. Das Wasser schien aus allen Richtungen zu kommen.

Der Horizont verschwand – wir konnten nicht sehen, wo er war –, Wasser, Himmel, alles verschwamm. Wir konnten nicht erkennen, wo wir waren. Was auch immer da vorging, es stahl oder verbrauchte die ganze Energie aus unseren Generatoren. Die elektrischen Einrichtungen produzierten keine Energie mehr. Die Generatoren liefen noch, aber wir bekamen keine Elektrizität. Der Ingenieur versuchte, einen Hilfsgenerator in Gang zu bringen, aber er kriegte keinen Funken heraus⁵.

Ich sorgte mich um den Schleppkahn. Er war in der Nähe, aber ich konnte ihn nicht erkennen. Es sah aus, als sei er von einer Wolke bedeckt, und rund um ihn herum waren die Wellen höher als in den anderen Richtungen.

Ich drückte den Gashebel voll durch. Ich konnte nicht sehen, wohin wir fuhren, aber ich wollte um alles in der Welt nur schnell dort heraus. Es schien, als ob jemand versuchte, uns zurückzuziehen, ohne es ganz zu schaffen.

Es war wie das Herauskommen aus einer Nebelbank. Das Schleppseil war gespannt – wie beim indischen Seiltrick –, aber man konnte am anderen Ende nichts erkennen, alles war von dickem Nebel bedeckt. Ich rannte auf das Hauptdeck und zog am Seil. Der verflixte Schleppkahn kam aus dem Nebel heraus, aber sonst gab es nirgends Nebel. Ich konnte sogar elf Meilen weit sehen. Im nebligen Gebiet, wo der Schleppkahn stecken sollte, war das Wasser aufgewühlt, obwohl die Wellen nicht hoch waren. Nennen Sie mich, was Sie wollen – ich fuhr jedenfalls nicht zurück, um nachzusehen, was los war.

Haben Sie je gespürt, wie es ist, wenn zwei Leute in entgegengesetzter Richtung an ihren Armen ziehen?...“

⁴ [http://de.wikipedia.org/wiki/USS_Scorpion_\(SSN-589\)](http://de.wikipedia.org/wiki/USS_Scorpion_(SSN-589))

⁵ Vgl. Artikel 973 (S. 2-5) und 974 (S. 1/2)

Charles Berlitz beschreibt auch einen riesigen „Wasser-Blumenkohl“⁶:

Die Vierteljahresschrift „Pursuit“ der „Society for the Investigation of the Unexplained“ (Gesellschaft zur Erforschung des Unerklärlichen) brachte einen Augenzeugenbericht über die Auswirkung einer destruktiven Gewalt (?) im Bermuda-Dreieck. Robert Durand, der Autor des Berichts, erzählt von einer Beobachtung aus dem Cockpit einer Boeing 707 auf dem Flug von San Juan nach New York am 11. April 1963. Die Beobachtung wurde an einem Punkt 19 Grad 54' nördlicher Breite und 66 Grad 47' westlicher Länge gemacht, der innerhalb des Dreiecks über dem Puerto-Rico-Graben liegt, einem der tiefsten Canons im Meeresboden, wo das Meer eine Tiefe von 8400 Meter erreicht.



(Der Puerto-Rico-Graben ist eine bis 9.219 m tiefe und 800 km lange Tiefseerinne im Westen des Atlantischen Ozeans, welche die tiefste Stelle im Atlantik enthält⁷. Sicht von Osten nach Westen [vgl. Bild re])

Der ungewöhnliche Anblick fiel zuerst dem Kopiloten auf (auf eigenen Wunsch ungenannt), und zwar zwanzig Minuten nach dem Start, als der Jet eine Höhe von 9500 Meter erreicht hatte. Der Kopilot bemerkte plötzlich, daß sich das Meer ungefähr 5 Meilen rechts von ihrer Route zu einem riesigen runden Kegel erhob, der „wie ein großer Blumenkohl“ aussah, als habe unter Wasser eine Atomexplosion stattgefunden.

Der Kopilot machte sofort den Flugkapitän und den Bordmechaniker darauf aufmerksam, und sie beobachteten die Erhebung etwa dreißig Sekunden lang genau, lösten dann ihre Sicherheitsgurte und kletterten zur Steuerbordseite des Cockpits, um das Phänomen besser zu sehen. Nach ihrer Schätzung hatte der riesige aufgewühlte Wasserberg einen Durchmesser von einer halben bis zu einer Meile und war ungefähr halb so hoch wie breit⁸.

Verständlicherweise brachte der Kapitän das Flugzeug nicht näher an den Ort des Geschehens, sondern hielt sich an seinen vorgeschriebenen Kurs. Als das Flugzeug das Gebiet verließ, begann der ungeheure wirbelnde Kegel niedriger zu werden. Der Kopilot wandte sich nachher an verschiedene offizielle Stellen, unter anderem an die Küstenwache, das FBI und einen Erdbeben-Fachmann, aber es gab in dieser Zeit keine Meldungen über irgendwelche außergewöhnliche Vorkommnisse wie Erdbeben, Flutwellen oder große Wasserhosen, die seine Beobachtung bestätigen hätten.

⁶ In: Das Bermuda-Dreieck, S. 86/87, Knauer 1978

⁷ <http://de.wikipedia.org/wiki/Puerto-Rico-Graben>

⁸ 1 Seemeile = 1,853 km. Das Ausmaß des „Wasser-Blumenkohls“ ist demnach: ca. 1400 m Durchmesser und ca. 700 m hoch.

Es wurde verschiedentlich vermutet, daß diese scheinbare Atomexplosion mit dem am Vortag gesunkenen Atomunterseeboot Thresher oder seinen Atomsprengköpfen⁹ in Zusammenhang stand, obwohl die Thresher Tausende von Meilen entfernt Schiffbruch erlitten hatte (s.u.). Diese Theorie hätte natürlich nur dann Gültigkeit, wenn wichtige Umstände beim Schiffbruch der Thresher geheimgehalten worden wären (was sehr gut möglich ist), oder, wie von privater Seite auch schon angenommen wurde, wenn ein U-Boot eines potentiellen Feindes als Erwiderung auf die Versenkung der Thresher angegriffen oder versenkt worden wäre. Auch wenn man von den militärischen Komponenten absieht, weist der Punkt, an dem sich der Vorfall ereignete, wieder einmal auf die im Bermuda-Dreieck wirksamen Kräfte hin.



(Atomunterseeboot Thresher, 1961. Die USS Thresher (SSN-593) war ein U-Boot der United States Navy und gehörte der nach ihr benannten „Thresher-Klasse“ an. Das 1961 in Dienst gestellte Boot ging am 10 April 1963 etwa 350 Kilometer vor Cape Cod an der Ostküste der Vereinigten Staaten bei Tauchtests verloren, wobei 129 Menschen umkamen. Damit war die „Thresher“ das erste gesunkene Atom-U-Boot¹⁰. Möglicherweise startete die Thresher einen Angriff auf die Gralsmacht und ging dabei unter.)

⁹ Es stellt sich die Frage, ob der oben genannte Fall eine Atomexplosion gewesen sein kann, zumal durch die freigesetzte Radioaktivität ein massives Fischsterben erfolgt und dies nicht unbemerkt geblieben wäre. Außerdem müssten die Piloten radioaktiv verseucht worden sein.

¹⁰ [http://de.wikipedia.org/wiki/USS_Thresher_\(SSN-593\)](http://de.wikipedia.org/wiki/USS_Thresher_(SSN-593))