

Spenden?¹ – Menschen mit zu geringen Einkommen brauchen sich nicht angesprochen fühlen.

Herwig Duschek, 9. 9. 2012

www.gralsmacht.com

989. Artikel zu den Zeitereignissen

Zur Geschichte der geistigen Mission des Deutschtums (78)

(Ich schließe an Artikel 988 an.)

Charles Berlitz beschreibt u.a. ein „bewegliches Licht“ über dem Bermuda-Dreieck²:

Augenzeugen berichteten in jüngster Zeit dem Erfinder und Elektroingenieur Norbert Bean von einem Vorfall, der möglicherweise besagt, daß ein Schiff den Gefahren des Dreiecks entkommen ist. Norbert Bean lebt in Miami, erfand unter anderem eine Unterwasserkamera für Kabelfernsehen und ein Abschreckmittel gegen Haie, hält Vorträge über UFOs (!) und ist ein engagierter Beobachter der Vorgänge im Bermuda-Dreieck. Der erwähnte Vorfall ereignete sich eines Abends im September 1972 zwischen Featherbed Banks und Matheson Hammock in der Biscayne Bay und betraf ein dieselpetriebenes Boot mit dem ominösen Namen Nightmare (Alptraum). Die Nightmare kehrte passenderweise bei Nacht mit drei Passagieren vom Fischfang in der Biscayne Bay zu ihrem Hafen zurück. Als sie das Gebiet der Featherbed Banks erreichte (s.u.), bemerkte man, daß der Kompaß um 90 Grad abwich³.



¹ GRALSMACHT, Raiffeisenbank Kempten, Kontonummer 528927, BLZ 73369902

Für Auslandsüberweisungen:

GRALSMACHT, IBAN: DE24 7336 9902 0000 5289 27, BIC: GENODEF1KM1

² In: *Das Bermuda – Dreieck*, S. 87/88, Knauer 1978

³ Vgl. Artikel 980 (S. 2), 982 (S. 2), 985 (S. 2), 986 (S. 2) und 988 (S. 2).

Man konnte die Lichter des Hafens von Coconut Grove (s.o.) sehen und so die Abweichung berechnen. Die Beleuchtung an Bord nahm ab und erlosch, als wären die Batterien überbeansprucht. Der Steuermann verließ sich also nicht mehr auf den Kompaß, sondern orientierte sich nach den Lichtern an der Küste und fuhr mit voller Kraft nach Westen.

Aber das Schiff bewegte sich nach Norden, und man konnte sehen, wie die Lichter der Küste in südlicher Richtung davonglitten. Zwei Stunden lang fuhr das Boot auf die Küste zu, aber es kam nicht weiter und schien eher nach rückwärts zu laufen.

Während dieser Zeit bemerkten die Personen an Bord einen großen dunklen Fleck am Himmel, der zwischen dem Boot und dem ein oder zwei Meilen westlich liegenden Ort Matheson Hammock (s.u.) die Sterne verdeckte. Als sie ihn beobachteten, stellten sie fest, daß ein bewegliches Licht in den dunklen Fleck eindrang, ein paar Sekunden verharrte und dann verschwand. Kurz darauf verschwand der dunkle Umriß ebenfalls. Der Kompaß funktionierte daraufhin wie gewöhnlich, der Generator lud die Batterien auf, und das Schiff konnte weiterfahren.



Die Phänomene, dass einerseits die Elektrizität ausfällt, andererseits Kompass „verrückt spielen“ sind im Zusammenhang mit Gralsscheiben bzw. Gralstechnik bekannt und vielfach beschrieben⁴.

Da nun die Elektrizität auf dem Schiff wieder einsetzte, nachdem das „bewegliche Licht“⁵ an Bord der vermutlichen Gralsscheibe war, ist das Phänomen durchaus in Zusammenhang mit der Gralsmacht zu sehen.

Charles Berlitz schreibt weiter⁶: *Einige Jahre vor dem Zwischenfall mit der Nightmare hatte man Bean eine fast gleichlautende Geschichte erzählt, und zwar nach einem seiner Vorträge. Ein pensionierter Kapitän der amerikanischen Marine, der Zuhörer war und während des Vortrags nicht über sein Erlebnis sprechen wollte, berichtete Bean jedoch später privat darüber. Wie so viele Zeugen von »unerklärlichen« Phänomenen war er nicht bereit, seinen Ruf als wahrheitsgetreuer (?), aufmerksamer Beobachter aufs Spiel zu setzen.*

(Charles Berlitz:⁷) *Der Zwischenfall ereignete sich eine Woche vor Weihnachten 1957⁸. Ein zehn Meter langes, dieselbetriebenes Fischerboot, das dem Kapitän gehörte und von ihm selbst gesteuert wurde, kam während einer Fahrt nach Freeport auf den Bahamas mehrere Stunden lang nicht von der Stelle und wurde sogar ein Stück zurückgeschoben. Licht und*

⁴ Siehe u.a. Anmerkung 3 bzw. Artikel 973 (S. 3-5) und 974 (S. 2/4)

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

⁶ In: *Das Bermuda – Dreieck*, S. 87/88, Knauer 1978

⁷ In: *Das Bermuda – Dreieck*, S. 58/59, Knauer 1978

⁸ Vgl. Artikel 987 (S. 1)

Funk wie auch der Generator versagten, und die Kompaßnadel drehte sich wie ein Kreisel. Obwohl der Dieselmotor lief, kam das Schiff nicht von der Stelle.

Wie bei der Nightmare (s.o.) bemerkte die Mannschaft genau auf ihrem Kurs einen sternlosen schwarzen Fleck mit regelmäßigen Umrissen, obwohl überall sonst das Wasser ruhig und die Sterne sichtbar waren. Nach einiger Zeit sahen sie drei Lichter hintereinander in diesen dunklen Fleck eindringen und anschließend verschwinden. Kurz darauf löste sich der schwarze Fleck auf, und das Boot konnte weiterfahren. Die Beleuchtung sowie der batteriebetriebene Sender funktionierten wieder, und der Kompaß verhielt sich normal. Der Kapitän und seine vier Passagiere erfuhren später, daß in derselben Nacht ein Frachter, der in 40 Meilen Entfernung im Golfstrom navigierte, an einer Sandbank westlich von Fort Lauderdale angetrieben wurde, weil seine Steuerung eine Abweichung von 90 Grad aufwies.



(Freeport ist eine Stadt und Freihandelszone auf der Insel Grand Bahama, die rund 160 km nordöstlich von Fort Lauderdale (Florida) liegt⁹.)

(Charles Berlitz¹⁰;) Am 15. November 1972 ereignete sich mit einer zweimotorigen Beechcraft auf dem Weg von George Town in Westindien nach Great Exuma auf den Bahamas ein Zwischenfall, der die Unberechenbarkeit der in diesem Gebiet wirksamen Kräfte zeigt. Diesmal schienen sie dem Flugzeug gegenüber eher hilfreich als feindselig eingestellt zu sein, wenn man ihnen schon Motivierung und Absicht zuschreiben will. Dr. S. F. Jablonsky, ein Psychologe aus Fort Lauderdale, übermittelte Dr. Manson Valentine den folgenden Bericht. Das Flugzeug verließ George Town in der Abenddämmerung mit neun Personen an Bord, darunter fünf Piloten. Das Wetter war gut, die See ruhig und die Sicht ausgezeichnet. Eine leichte Brise wehte von Südosten.



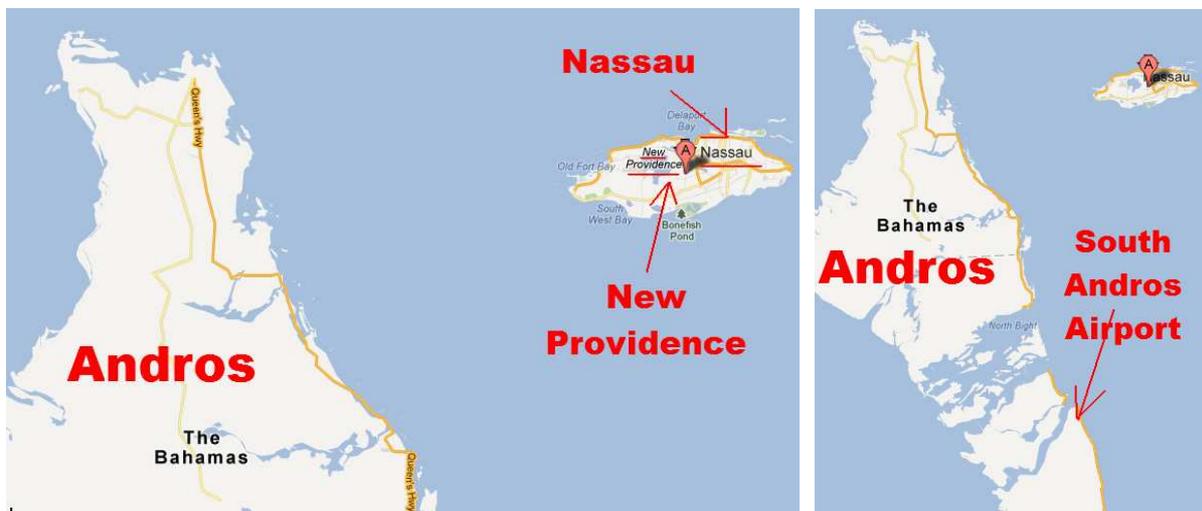
(Der Meeresbiologe Dr. Manson Valentine [gest. 1994])

⁹ [http://de.wikipedia.org/wiki/Freeport_\(Bahamas\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Freeport_(Bahamas))

¹⁰ In: *Das Bermuda-Dreieck*, S. 89/90, Knaur 1978

Ungefähr zehn Minuten nach dem Start, als sich die Maschine nordwestlich von Exuma über der Tongue of Ocean befand, versagten plötzlich alle elektrisch betriebenen Geräte, Kompaß (vgl.o.), Funk, Beleuchtung, sogar die Hydraulik, und alle Batterien waren völlig leer.

Der Pilot wollte zuerst in New Providence landen (ungefähr 60 Meilen im Norden), weil er sich da nach der untergehenden Sonne richten konnte, bis er die Lichter Nassaus sah. Er überlegte sich dann aber, daß das Funkgerät nicht arbeitete und daß er dem Flughafen seine Ankunft nicht ankündigen konnte, nicht einmal durch Lichtsignale. Daher entschloß er sich, direkt zur nächsten Landepiste auf Andros zu fliegen, und bald sahen die Passagiere den kleinen Flugplatz an der Südspitze der Insel. Um unter diesen Umständen eine Landung zustande zu bringen, zog der Kapitän rechts von der Piste eine Kurve und setzte zum Gleitflug an, um sicherzugehen, daß sich keine Hindernisse im Weg befanden und um so genau wie möglich mit dem Wind im Rücken auf dem Landestreifen aufzusetzen.



Da das hydraulische System nicht arbeitete, konnte das Fahrgestell nicht ausgefahren werden, und wir hatten natürlich keine Landescheinwerfer. Dr. Jablonsky meinte später: „Das Flugzeug landete, als schwebte es auf einem Luftkissen.“

Die Spitzen der Propeller berührten als erstes den Boden und erzeugten einen Funkenstrahl, aber das Flugzeug schlug nicht auf, sondern glitt über die Piste. Der Rumpf des Flugzeugs war nicht beschädigt, und selbst die tiefhängenden Luftansaugstutzen blieben intakt.

Am nächsten Tag wurden zwei neue Propeller nach Andros gebracht und montiert. Man lud die Batterie des Flugzeugs wieder auf, aber das Drucksystem funktionierte schon vorher. Die Maschine startete von neuem und erreichte Fort Lauderdale ohne weitere Zwischenfälle.

Dieser Fall zeigt wieder, dass die Phänomene des Bermuda-Dreiecks sehr komplex sind.

(Fortsetzung folgt.)