

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

Herwig Duschek, 13. 9. 2012

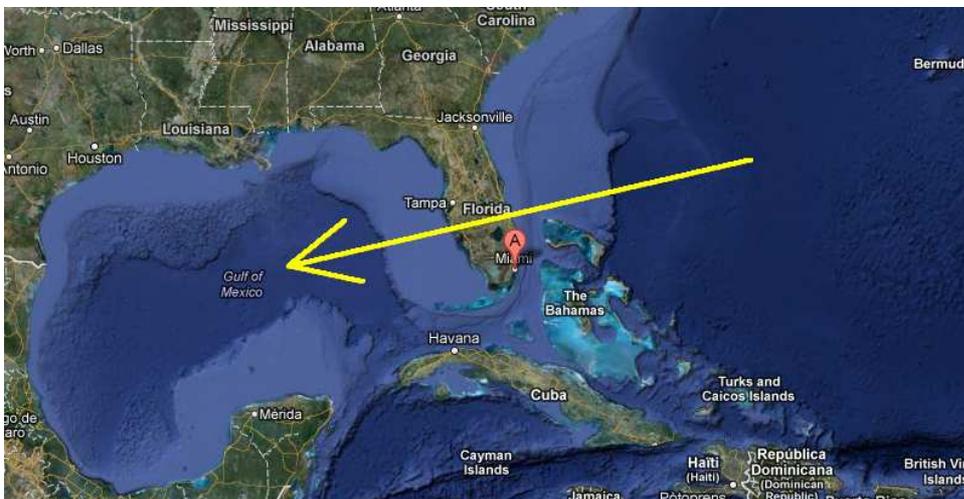
www.gralsmacht.com

993. Artikel zu den Zeitereignissen

Zur Geschichte der geistigen Mission des Deutschtums (82)

(Ich schließe an Artikel 992 an.)

(Charles Berlitz:²) *Da die Presse normalerweise nicht über das Verschwinden von Patrouillenflugzeugen oder einzelnen Übungsflugzeugen berichtet, ist es schwierig zu ermitteln, wie hoch die im Bermuda-Dreieck erlittenen Verluste der amerikanischen Marine und Luftwaffe sind. Es mag recht aufschlußreich sein, daß 1974 der Stützpunkt für die Übungsflüge der Marinereservisten von der Atlantikseite Floridas, die innerhalb des Bermuda-Dreiecks liegt, zur Golfseite (s.u.) verlegt wurde. Wie zu erwarten war, wurde das Bermuda-Dreieck in der Anordnung für diese Verlegung nicht erwähnt.*



Charles Berlitz schreibt über den Fall Thomas Mantell³:

Bisher neigte man dazu, für alles Ungewöhnliche naheliegende Erklärungen zu finden und das, was sich nicht erklären ließ, einfach zu ignorieren.

¹ GRALSMACHT, Raiffeisenbank Kempten, Kontonummer 528927, BLZ 73369902

Für Auslandsüberweisungen:

GRALSMACHT, IBAN: DE24 7336 9902 0000 5289 27, BIC: GENODEF1KMI

² In: *Spurlos*, S. 107

³ In: *Spurlos*, S. 112

Der bekannte Fall von Flugkapitän Thomas Mantell, der bei der Verfolgung eines unbekanntes fliegenden Objekts den Tod fand, ist ein klassisches Beispiel für die Methode, für alles eine normale Erklärung zu finden. Captain Mantell startete am 7. Januar 1948 mit einem Flugzeug der amerikanischen Luftwaffe vom Typ P-51 vom Stützpunkt Godman Field, Fort Knox, um die Identität eines in der Nähe von Fort Knox am Himmel gesichteten außergewöhnlich großen, nicht identifizierten fliegenden Objekts festzustellen, das am Tag bei guter Sicht beobachtet worden war. Das Objekt wurde vom Kontrollturm als ein helles, scheibenförmiges Gebilde bezeichnet und von Mantell während seines Fluges als „metallisch und von riesiger Größe“.



(Thomas Mantell [1922-1948])

Captain Mantell erlitt dann den Tod, als er sich diesem Objekt näherte. Sein Flugzeug löste sich in eine Unmenge winziger Stücke auf, von denen keines gefunden wurde, das größer als eine Faust war; alle Aluminiumteile waren außerdem mit sehr kleinen Löchern übersät. Die Stellungnahme der Luftwaffe zu diesem Unglück lautete dahingehend, daß Captain Mantell anscheinend den Planet Venus (der selten bei Tag sichtbar ist) angefliegen und dann die Verfolgung von einem – oder zwei – hochfliegenden Wetterballons aufgenommen habe, durch Sauerstoffmangel bewußtlos geworden und abgestürzt sei. Eine Erklärung zu den seltsamen durchlöcherten Wrackteilen wurde nicht gegeben.

(Charles Berlitz⁴.) Im Fall des unter unglaublichen Umständen erfolgten Verschwindens eines Flugzeuges der amerikanischen Luftwaffe vom Typ <Super Sabre> (s.u.), das sich im Januar 1960 in Sichtnähe der Bermudas ereignete und sowohl vom Boden aus wie von anderen Flugzeugen und auch Schiffen beobachtet wurde, kann man wohl kaum umhin, eine Wolkenformation⁵ dafür <verantwortlich> zu machen.

Victor Haywood, der früher auf den Bermudas lebte und jetzt in der englischen Stadt Wakefield in der Grafschaft Yorkshire wohnt, war Augenzeuge dieses Vorfalles. Haywood arbeitete 1960 am Satelliten-Zielwegverfolgungs-Programm mit, an dem zwei Privatfirmen, English Electric aus Stafford, England, und Construction Management aus New York, beteiligt waren. Haywood hatte daher täglichen Kontakt mit dem Luftwaffenstützpunkt Kindley Field. Haywood schildert den Vorfall wie folgt:

„Gegen 13 Uhr an einem sonnigen, fast wolkenlosen Tag starteten fünf <Super Sabres> (Kampfflugzeuge) der amerikanischen Luftwaffe von dem Militärstützpunkt in Kindley (St. Davids) auf den Bermudas. Der Verfasser dieser Zeilen beobachtete zusammen mit vier oder

⁴ In: *Spurlos*, S. 158-159

⁵ Vgl. Artikel 991 (S. 1) und 992 (S. 3/4)

fünf anderen, die auf der Insel arbeiteten, den Start sehr interessiert, da die <Super Sabre> damals ein verhältnismäßig seltenes Flugzeug war – zumindest im Gebiet der Bermudas.



(Die North American F-100 „Super Sabre“ war ein einstrahliges Kampfflugzeug aus US-amerikanischer Produktion, das zur Zeit des Kalten Krieges im Einsatz war. Sie gehörte zusammen mit der MiG-19 zur ersten Generation der Überschallkampfflugzeuge⁶)

Die Flugzeuge starteten durch ihre Nachverbrennung besonders schnell, formierten sich und verschwanden in einer großen Wolke, die etwa eine halbe Meile von der Küste entfernt war. Diese Wolke war – wenigstens in ihrem zweidimensionalen Umfang – für uns Beobachter voll und ganz wahrzunehmen. Die fünf Flugzeuge wurden gleichzeitig auf den Radarschirmen der Flugüberwachung verfolgt, wie es von der Militärbehörde für jeden Start und jede Landung Vorschrift ist.

Fünf Kampfflugzeuge flogen in die Wolke, und nur vier tauchten wieder aus ihr auf. Auf den Radarschirmen wurde kein Absturz beobachtet, obwohl die Flughöhe bereits mehrere hundert Fuß betrug. Auch wir sahen nichts herunterfallen. Nach wenigen Minuten wurde die eine <Super Sabre> als vermißt gemeldet und eine sofortige Suchaktion eingeleitet. Das Suchgebiet befand sich ja nur eine halbe Meile von der Küste entfernt, wo das Wasser ganz flach war ...

(Charles Berlitz:⁷) Manche Erlebnisse lassen vermuten, daß eine Art elektrischer Energie gelegentlich die Form von Feuerbällen⁸ annimmt, die geradewegs auf Schiffe aus Stahlblech und vielleicht auch im erweiterten Sinne auf Flugzeuge aus Leichtmetall zuzurasen scheinen. Der Bericht von W. J. Morris, einem ehemaligen Seemann, der jetzt in Llantrisant, Südwestwales, in Großbritannien lebt, ist bezeichnend für dieses Phänomen:

Im Sommer 1955 fuhr ich an Bord des Motorschiffes <Atlantic City>. Eines Morgens, als wir uns Newport News näherten, hatte ich Dienst im Ausguck oberhalb des Steuerhauses. Es war ein windstill, milder Morgen – windstill, aber mit der üblichen Dünung. Es dämmerte, aber die Sonne war noch nicht aufgegangen. Das Schiff besaß eine automatische Steueranlage.

⁶ http://de.wikipedia.org/wiki/North_American_F-100

⁷ In: Spurlon, S. 160/161

⁸ Vgl. Artikel 973 (S. 3-5), 974 (S. 2/4) und 989 (S. 2/3)

Der wachhabende Offizier kam nach einiger Zeit zu mir, um sich mit mir zu unterhalten. Plötzlich stieß er einen Schrei aus: Das Schiff fuhr im Kreis. In derselben Sekunde sahen wir beide einen feurigen Ball, der mit großer Geschwindigkeit offensichtlich in Kollisionskurs auf uns zukam. Mich ergriff Panik, und ich wollte über die Windreling der Kommandobrücke auf das Vorschiff springen.

Der Offizier begriff, was ich vorhatte, stieß mich auf das Deck nieder und warf sich zu Boden. Der Feuerball glitt über uns hinweg – ohne jegliches Geräusch, ohne jeglichen Lärm, doch als wir wieder aufstanden, bemerkten wir, daß die Wasseroberfläche merkwürdig aufgewühlt war.

Wir stürzten in das Steuerhaus. Der Kreiselkompaß funktionierte nicht, und der Flüssigkeitskompaß tanzte in seinem Gehäuse. Ich packte das Steuerrad, brachte das Schiff nach Anweisungen des Offiziers unter Kontrolle und wieder auf den vorgesehenen Kurs zurück.

Der Kreiselkompaß und die elektrischen Geräte funktionierten auch während der restlichen Fahrt nicht mehr und mußten im Hafen repariert werden.

(Charles Berlitz:⁹) Bob Brush, ein Linienspilot, wurde im August 1974 auf einem Nachtflug über den Bahamas an Bord eines DC-6-Transportflugzeuges durch ein plötzliches, alles erhellendes gleißendes Licht erschreckt, das die gesamte Umgebung mit seinem Schein derartig beleuchtete, daß Brush deutlich den Boden der nahen Inseln Providence, Watling und Nord-Caicos ebenso wie die Meeresoberfläche erkennen konnte.



(Auf diesem Video¹⁰ ist die unglaubliche Leuchtkraft einer Gralsscheibe zu sehen.)

Nach seinem Bericht brannten ihm die Augen von dem grellen Licht, das einige Sekunden andauerte. Weiterhin erinnert er sich, daß es die „falsche Art von Licht“ – zu sein schien, „ohne allen Schatten“, obwohl das gesamte Gebiet mit einer geschätzten Lichtstärke von 4000 Kelvin erleuchtet war.

Charles Berlitz schreibt über eine riesige „Pflugfurche“ im Meer:¹¹

⁹ In: *Spurlos*, S. 165

¹⁰ <http://www.youtube.com/watch?v=pOPrj6d1Y84>

¹¹ In: *Spurlos*, S. 165/166

Bei einem dieser Phänomene handelt es sich um „Löcher“ oder „Furchen“ in der Oberfläche des Meeres, die offensichtlich keine Strudel oder Wellenformationen waren, während es bei einem anderen Phänomen um Wasserflächen geht, die keine Wasserhosen sind und in einer geschlossenen Masse über die Meeresoberfläche emporragen. Dieses letztere Phänomen einer gewaltigen, 750 Meter über die Meeresoberfläche emporragenden Wassermasse¹² ist vielleicht die Erscheinung, die Piloten einer Boeing 707 am 11. April 1963¹³ bei 19° 54' NL, 66° 47' WL sighteten.

Ein recht überzeugender Bericht über ein Erlebnis mit diesen Löchern oder Furchen in der Meeresoberfläche stammt von Irwin Brown, einem Bootseigner. Der Vorfall ereignete sich in der Nähe von Long Key, nördlich von Key West, Florida, Anfang Mai 1965. Brown beschreibt ihn folgendermaßen:

„Meine Frau und ich kamen mit unserer 135 PS Evinrude Cobra – dem gleichen Bootstyp, der auch von Rettungsmannschaften benutzt wird – vom Fischen zurück und befanden uns ungefähr 25 Meilen südwestlich der Küste von Long Key, etwa 15 Meilen von Tennessee Light entfernt. Es war ein schöner Tag, und das Meer war vollkommen ruhig. Ich hatte gerade ringsum das Meer bis zum Horizont abgesucht und sagte zu meiner Frau:

<Es ist absolut nichts um uns herum – wir sind ganz allein.> Das Wasser war außerordentlich klar. Ich konnte Fische bis zu einer Tiefe von ungefähr 50 Fuß sehen; die Wassertiefe betrug vielleicht 1500 bis 2000 Fuß. Unsere Geschwindigkeit betrug ungefähr 35 Knoten. Ich blickte in Fahrtrichtung und sah auf einmal eine etwa 4 Fuß tiefe und 20 Fuß¹⁴ breite Furche in der Wasseroberfläche.

Sie sah wie eine riesige Pflugfurche aus, und das Wasser war nicht wie bei der Heckwelle eines Schiffes aufgewühlt. Sie verlief genau vor uns in Fahrtrichtung. Ich bin im Baugeschäft tätig, und mir kam der Gedanke, daß die Furche aussah, als hätte ein Bulldozer einen rechtwinkligen Graben durch das Erdreich gezogen; nur verlief dieser Graben durch Wasser. Während ich mir die seltsame Erscheinung anschaute, machte das Boot auf einmal einen Satz. Ich fiel vornüber und landete auf meinem Handgelenk, stellte den Motor ab und half meiner Frau aufzustehen, die ebenfalls hingefallen war.

Wir mußten feststellen, daß sie sich zwei Rippen gebrochen hatte. Ich sah mich nach dem eigenartigen Wassergraben um, doch wir waren inzwischen abgetrieben, und es war nichts mehr von ihm zu sehen. An Land sprachen wir dann mit anderen darüber, aber niemand fand eine Erklärung dafür. Jemand meinte, es hätte die Hecksee eines U-Bootes sein können, aber das war ausgeschlossen, da der Graben rechteckig war.“

Privat wurde mir von einem Kreuzfahrtschiff berichtet, das gewissermaßen in einer riesigen „Wasserfurche“ versank. Voller Schrecken sahen die Passagiere, wie sich die Wassermassen in steilen Wänden auftürmten und sie fürchteten, daß diese über das Schiff hereinbrechen könnten. Doch nach wenigen Augenblicken wurde das Schiff wieder auf das Niveau der Wasseroberfläche gehoben, die „Wasserfurche“ schloß sich und alles war wieder in Ordnung.

(Fortsetzung folgt.)

¹² Vgl. Artikel 988 (S. 3) und 992 (S. 1/2)

¹³ Siehe Artikel 988 (S. 3)

¹⁴ 1 Fuß = 30, 48 cm. 4 Fuß = ca. 1, 22 m. 20 Fuß = ca. 6, 1 m.