

Herwig Duschek, 14. 9. 2012

[www.gralsmacht.com](http://www.gralsmacht.com)

994. Artikel zu den Zeitereignissen

# Zur Geschichte der geistigen Mission des Deutschtums (83)

(Ich schließe an Artikel 993 an.)

(Charles Berlitz<sup>1</sup>): *Außer Gräben oder Löchern, die sich plötzlich auf der Meeresoberfläche aufzutun scheinen, werden gelegentlich Wasserfontänen, die nicht wetterbedingte Wasserhosen sind, beobachtet. Sie sind möglicherweise Folgen von unterseeischen Vulkanausbrüchen (obwohl derartige vulkanische Tätigkeit ein größeres Gebiet erfassen müsste), vielleicht auch gezielte Torpedoexplosionen oder andere, von U-Booten aus gestartete Versuche.*

*Ein ehemaliges Besatzungsmitglied der <Queen Mary>, der Ausrüstungsinspektor Ray Clarke, beobachtete eine seltsame Wasserfontäne, die an einem Spätnachmittag im September 1954 im östlichen Teil des Bermuda-Dreiecks aus dem Meer aufstieg. Er beschreibt den Vorgang wie folgt:*



(Die RMS „Queen Mary“ war als Passagierschiff der Cunard-Reederei von 1936 bis 1967 im Einsatz<sup>2</sup>)

*... Ich arbeitete im September 1954 auf der Queen Mary. Wir befanden uns auf der Fahrt von New York nach Europa ... An jenem Tag schaute ich zufällig gegen 17 Uhr achteraus und bemerkte, wie sich eine dunkelgrüne Wasserfläche in ein sehr helles Apfelgrün verfärbte, und es sah ganz so aus, als würde diese Fläche völlig glatt und ruhig. Urplötzlich schoß dann eine Wassersäule empor, die einen Durchmesser von ungefähr 15 bis 25 Fuß und eine Höhe von etwa 50 Fuß<sup>3</sup> hatte.*

*Auf diese erste Wassersäule folgte eine zweite, gleichartige, die etwa eine halbe Meile von der ersten entfernt aufstieg. Beide waren einen Moment gleichzeitig wahrzunehmen, bis die zweite Fontäne vor der ersten in sich zusammensank. Anschließend nahm das Wasser wieder seine*

<sup>1</sup> In: *Spurlos*, S. 166/167

<sup>2</sup> [http://de.wikipedia.org/wiki/RMS\\_Queen\\_Mary](http://de.wikipedia.org/wiki/RMS_Queen_Mary)

<sup>3</sup> Durchmesser ca 20 Fuß = ca. 6,1 m. Höhe ca. 50 Fuß = ca. 15, 25 m.

*normale Farbe an. Zu jenem Zeitpunkt war kein anderes Schiff in unserer Nähe. Ich meldete den Vorfall dem diensttuenden Offizier...*

*Diese ohne jede Vorwarnung bei gutem Wetter und ruhiger See plötzlich aufsteigenden Fontänen wären ohne weiteres in der Lage, Jachten und kleine Schiffe zum Sinken zu bringen. Ein plötzlicher Wasserschwall verursachte vielleicht auch das Sinken der <Drosia>, die kürzlich ein Opfer des (Bermuda-)Dreiecks wurde. Die Drosia (ein liberianischer Frachter von 105 Meter Länge), die sich am Morgen des 11. Dezember 1975 gegen 4 Uhr mit einer Ladung Zucker (?) bei gutem Wetter vor Kap Hatteras befand, sank so plötzlich, daß keine Zeit für einen SOS-Ruf blieb. Über die Hälfte der Besatzung sowie der Kapitän wurden gerettet. Letzterer berichtete, die See sei etwas bewegt gewesen, wußte jedoch keine Erklärung dafür, warum das große Schiff auseinanderbrach und in weniger als vier Minuten sank.*



Die Drosia hieß früher Clifford J. Rogers und ... war das weltweit erste als solches geplante und gebaute Containerschiff<sup>4</sup>.

(Charles Berlitz:<sup>5</sup>) *Flugzeuge kamen in diesen Gebiet manchmal unerklärlich verfrüht an, nachdem sie durch eine Dunst- oder Nebelwolke geflogen waren<sup>6</sup>. Eine verfrühte Ankunft wäre bei einem außerordentlich starken Rückenwind durchaus erklärlich, wie etwa bei Windgeschwindigkeiten von mehreren hundert Stundenkilometern. In den meisten dieser Fälle wehte jedoch kein starker Rückenwind. Eine andere mögliche Erklärung wäre die Vermutung, daß der Pilot die Windgeschwindigkeit falsch ablas oder die Instrumente nicht richtig funktionierten, obwohl dies nicht ein gemeinsamer Faktor bei allen Fällen sein kann.*

*Einige Fälle wurden außerdem so sorgfältig überprüft, daß es wirklich den Anschein hat, als ob die Zeit für die Besatzungen, Passagiere und Flugzeuge, die sich zu einem bestimmten Moment in einem bestimmten Gebiet des Bermuda-Dreiecks befanden, vorübergehend unerklärlich vorschnellte, stehenblieb, einen Sprung zurück in die Vergangenheit oder vielleicht voraus in die Zukunft machte.*

(Charles Berlitz<sup>7</sup>:) *Gernon, den sein Vater als Copilot begleitete, war mit einer Beechcraft Bonanza A 36 von Andros zu einem Flug über die Bahama-Bänke nach Bimini gestartet und*

<sup>4</sup> [http://de.wikipedia.org/wiki/Clifford\\_J.\\_Rogers\\_\(Schiff\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Clifford_J._Rogers_(Schiff))

<sup>5</sup> In: *Spurlos*, S. 193

<sup>6</sup> Vgl. Artikel 991 (S. 1), 992 (S. 3/4) und 993 (S. 2/3)

<sup>7</sup> In: *Spurlos*, S. 194/195

sah, als er zu der ihm zugewiesenen Flughöhe von 3500 Meter aufstieg, vor sich eine ellipsenförmige Wolke.

Sie hing ganz harmlos und unbeweglich da. Ich ordnete gerade meinen Flugplan und dachte deshalb nicht weiter über sie nach, sonst hätte ich erkannt, daß sie viel zu niedrig war. Ich flog in meinem Aufstieg von 300 Meter pro Minute über sie hinweg, merkte aber, daß sie genauso schnell wie ich aufstieg. Manchmal bekam ich einen kleinen Vorsprung, doch jedesmal holte sie mich wieder ein. Ich schätzte ihre Breite auf 25 Kilometer. Ich überlegte, ob ich versuchen sollte, nach Andros zurückzufliegen, kam aber schließlich aus der Wolke heraus, und da war der Himmel ganz klar.

Als ich jedoch zu der Wolke zurückschaute, sah ich, daß sie jetzt riesengroß war und die Form eines gigantischen Halbmondes<sup>8</sup> hatte. Ein anderer Teil dieser Wolke befand sich in etwa 20 000 Meter Höhe vor uns. Der Bauch der Wolke schien bis in das Meer herabzuhängen – ganz anders als sonst bei Kumuluswolken, die Regenschleier oder freien Raum unter sich haben.

Gernon wollte um die Wolke herumfliegen, stellte aber zu seiner Bestürzung fest, daß er jetzt in dem „Loch“ in der Mitte einer riesigen „Kringel“-Wolke war. Er suchte also nach einem Durchschlupf. Als er eine Öffnung entdeckte, raste er auf sie zu, doch sie wurde immer kleiner und verengte sich zuletzt zu einem zylindrischen Loch oder Tunnel in dieser seltsamen Wolke. Als Gernon dieses Loch mit einer kritischen Fluggeschwindigkeit von 345 Stundenkilometer erreichte, hatte es nur noch einen Durchmesser von ungefähr 70 Meter und verengte sich zusehends weiter.



(Li: Der Fall Gernon wird auf diesem Video behandelt<sup>9</sup>. Bruce Gernon behauptet darin am Ende, daß Lindbergh 1927 ein ähnliches Erlebnis hatte. Andererseits: ich erinnere mich an ein Video, wo Bruce Gernon [meines Erachtens] Charles Lindbergh nicht thematisierte. Außerdem deutet das „Verhalten“ der Wolke [s.o.] auf eine Gralsscheibe hin. Wahrscheinlich wurde das Lindbergh-Thema in obigem Video lanciert, um damit dem Bermuda-Phänomen insgesamt eine Kontinuität zu unterstellen. Re: auf diesem Video<sup>10</sup> ist deutlich zu sehen, wie eine Gralsscheibe aus einer Wolke herausfliegt [Gralsscheiben können auch Wolken „produzieren“].)

(Gernon:) „Es war, als schaue man durch ein Gewehrvisier. Es schien ein etwa 1,5 Kilometer langer und auf Miami zu verlaufender, horizontaler Tunnel zu sein. An seinem anderen Ende konnte ich klaren blauen Himmel zwischen dem Tunnel und Florida sehen...“

<sup>8</sup> Vgl.: Die Kornkreisforscher Anderhub und Roth schreiben: ... Für einen kurzen Moment sahen wir direkt über dem Dach des Gebäudes etwas, das uns noch immer wie eine absurde optische Täuschung vorkommt. Es war, als ob ein fliegender Vollmond, wie in einem Film kurz eingeblendet, über das Dach gejagt wäre. War es vielleicht doch eine Sternschnuppe? Nein. Erstens war es zu groß und zweitens zeigte die Flugrichtung horizontal bis leicht aufwärts. (in: *Das Geheimnis der Kornkreise*, S. 19/20, AT-Verlag 2000.

<sup>9</sup> <http://www.youtube.com/watch?v=OL2Z0vFKxYU&feature=related> (englisch)

<sup>10</sup> <http://www.youtube.com/watch?v=2P3yHoJL9mo>

Gernon jagte sein Flugzeug mit kritischer Fluggeschwindigkeit durch den Tunnel. Er nahm wahr, daß die sich weiter verengenden Wände des Tunnels strahlend weiß schimmerten und ganz klar abgegrenzt waren; kleine Wolkenflocken kreisten langsam im Uhrzeigersinn über die Tunnelwände (Gernon:)

„Ohne automatische Kurssteuerung, welche die Flügel in der Horizontalen hielt, hätte ich die Flügel wahrscheinlich durch die kreisenden Wölkchen verkantet und wäre seitlich in die Tunnelwände hineingeflogen.“

Während der letzten 20 Sekunden berührten die Flügelspitzen auf beiden Seiten die Tunnelwand. Gernon erlebte in diesem Augenblick einige Sekunden lang vollkommene Schwerelosigkeit.

Als Gernon aus dem Wolkentunnel herauskam, war rings um ihn ein trüber, grünlicher Dunst und nicht der blaue Himmel, den er durch den Tunnel gesehen hatte. Obwohl die Sicht offenbar kilometerweit zu reichen schien, „war nichts zu sehen – nur dieser grünlichweiße Dunst“. Als er seine Position ermitteln wollte, stellte er fest, daß alle elektronischen und magnetischen Navigationsinstrumente gestört waren und er keine Funkverbindung mit der Radarbodenkontrolle bekam.

Nach seiner Flugzeit hätte er sich den Bimini-Keys nähern müssen. Plötzlich schoß das, was er für eine Insel gehalten hatte, mit unwahrscheinlicher Geschwindigkeit durch den Dunst unter dem Flugzeug. Dann meldete sich die Radarkontrolle von Miami und teilte ihm mit, daß ein Flugzeug mit genau westlichem Kurs Miami überflog. Gernon antwortete, daß es sich um ein anderes Flugzeug handeln müsse, da er mit seiner Bonanza gemäß der Flugzeit erst über den Bimini-Keys sein könne.

In diesem Moment geschah etwas höchst Eigenartiges. (Gernon:) „Plötzlich öffneten sich breite Schlitze rings, um uns herum [in dem Dunst], und es war, als schaute man durch Jalousien. Die Schlitze verliefen parallel zu unserer Flugrichtung. Sie wurden breiter und breiter, und wir konnten auf einmal direkt unter uns Miami Beach sehen ...<sup>11</sup>

Nachdem Gernon in Palm Beach gelandet war, merkte er, daß der Flug nur 45 Minuten anstatt der normalen 75 Minuten gedauert hatte, und das, obwohl er nicht die direkte Flugstrecke von 300 Kilometer, sondern statt dessen 375 Kilometer geflogen war. Die Frage blieb ungeklärt: Wie konnte die Beechcraft Bonanza mit einer maximalen Fluggeschwindigkeit von 292 Stundenkilometer 375 Kilometer in 45 Minuten zurücklegen?

Gernon ging der Sache nach. Er verglich an Hand von Quittungen den Treibstoffverbrauch auf früheren Flügen und stellte fest, daß sein Flugzeug normalerweise einen durchschnittlichen Verbrauch von 150 Liter für diese Flugstrecke hatte. Bei diesem Flug waren jedoch nur 100 Liter Treibstoff verbraucht worden. Mit Gernons eigenen Worten: „Dies würde die fehlende halbe Stunde Flugzeit erklären, denn die Bonanza würde 37 Liter Treibstoff für 30 Minuten Flugzeit brauchen und in dieser Zeit ungefähr 150 Kilometer fliegen.“

Obschon Gernon keine eindeutige Erklärung für die Anomalie fand, nimmt er an, daß die Wolkenformation, während er durch jenen Tunnel flog, sich möglicherweise mit einer Schnelligkeit von 1500 Stundenkilometer fortbewegte, wodurch seine Bonanza eine insgesamte Geschwindigkeit von 1790 Stundenkilometer erreicht hätte; dies würde auch den geringeren Treibstoffverbrauch erklären.

(Fortsetzung folgt.)

<sup>11</sup> C. Berlitz bemerkt dazu: Gernon konnte unmöglich mit seinem Flugzeug die Strecke Bimini-Miami in wenigen Minuten zurückgelegt haben.