

'Bild' H.H. 14.8.1985

Lloyds meldet: 20 Schiffe spurlos verschwunden

Spukt es im Bermuda-Dreieck wirklich? Wieder sind zwei indische Frachter mit 44 Seeleuten an Bord spurlos verschwunden.

In den letzten fünf Jahren verschwanden 20 Frachter auf den Weltmeeren. Auch zwei deutsche: Von der „Rugwardersand“ (1569 Tonnen) kam am 18. Februar 1981 das letzte Rufzeichen aus dem Mittelmeer, und die „Wheatstar“ (1205 Tonnen) meldete sich am 6. Mai 1981 zuletzt aus dem Atlantik vor Portugal – kein Brett, kein Tuch kam je zum Vorschein.

Lloyds-Versicherung in London: „Bis heute gibt es keine Erklärung für das Verschwinden.“ Die Engländer veröffentlichten eine Karte, in der alle seit 1980 verschollenen Schiffe eingezeichnet sind – die meisten im Bermuda-Dreieck. bri

'Oberhessische Presse', Marburg, 4.1.1986

Jedes Jahr verschwinden fünf Schiffe spurlos

Bremen (dpa/vwd). Fünf Handelsschiffe verschwinden durchschnittlich in jedem Jahr ohne eine Spur zu hinterlassen. Obwohl die Rettungseinrichtungen verbessert wurden, gingen von 1975 bis 1984 nach Angaben des Bremer Instituts für Seeverkehrswirtschaft 52 Handelsschiffe verloren, ohne daß ein Zeuge aufzutreiben war. Insgesamt mußten in diesem Zeitraum weltweit 3 770 Handelsschiffe mit einer Tonnage von rund 15,6 Millionen BRT als Totalverluste abgeschrieben werden. Besonders verlustträchtig waren die Jahre 1979 mit 456 und 1984 mit 327 Schiffen.

...und das sind nur die Handelsschiffe, ohne Kriegsschiffe, ohne Flugzeuge !

...und ferner werden die Angaben zur Verharmlosung nach unten frisiert !

Schiffs- und Flugzeugunglücke sind so alt wie die Seefahrt und Luftfahrt selbst. Jedes Jahr sinken durchschnittlich 250-300 Schiffe in allen Weltmeeren, mit einer Aufklärungsquote von 90-95 %. Uns interessiert hier der größte Teil der nicht aufgeklärten Fälle. Schiffe oder auch Flugzeuge, die auf mysteriöse Weise spurlos verschwinden oder völlig intakt, aber menschenleer, treibend aufgefunden werden.

Vor den Küsten der Vereinigten Staaten verschwanden während der Jahre 1974-1976 mehr als 600 Fahrzeuge spurlos, viele davon im Dreieck. (13*, S.68)

Ähnlich wie im Dez. 1944 und im Dez. 1945, befanden sich am 19. Dez. 1946 fünf US-Kampfflugzeuge vom Typ P-47 im Luftraum des Bermuda-Dreiecks. Eine sechste Maschine begleitete den Convoi und wurde Zeuge, wie dieser in eine Wolke flog, aber nur vier, der ursprünglich fünf Maschinen, wieder zum Vorschein kamen. Bei der dann eingeleiteten Suchaktion wurden zwei der beteiligten B-17, 'Fliegende Festungen', ebenfalls vermißt und nicht wiedergefunden. (14*, S.126)

Superfortress C-54:

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 Beach. 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 100 000 Quadratmeilen Meeresoberfläche. Es wurden weder Ölflecken noch Wrackteile gesichtet. (12*, S.32/33)

Nach der ergebnislosen Suche stellten Beamte der amerikanischen Luftwaffe die der Ablenkung dienende **Vermutung** auf, eine gewaltige Strömung aufsteigender Luft in der Nähe einer Gewitterwolke, könne den Bomber **möglicherweise** zerstört haben. (15*, S.118; ferner 8*; 15*; 16*)

Dann sollte man der US-Luftwaffe allen ernstes raten, ihre Flüge nur noch bei wolkenlosem Himmel durchzuführen!

Ein weiteres kompliziertes Rätsel war der Verlust von drei Maschinen der britischen 'South American Airline': Star Dust, Star Tieger und Star Ariel – alle vom Typ Tudor IV. (16*, S.16)

Die **Star Tiger**, ein viermotoriges Passagierflugzeug ..., ein umgebauter Lancaster-Bomber, verschwand am 29.1.1948 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. Die Star Tiger sollte am Flughafen Kinley auf den Bermudas landen. Kurz vor ETA (estimated time of arrival, erwartete Ankunftszeit) um 22.30 Uhr 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. (12*, S.33; ferner 8*; 16*; 12*)

Fast genau ein Jahr später, am 17.1.1949 verschwand das Schwesterflugzeug, die **Star Ariel** unter fast ähnlichen Bedingungen und auf ebenso mysteriöse Weise:

'Position etwa 180 Meilen (290 km) südlich der Bermudas', meldete Kapitän McPhee, ein erfahrener Flieger mit 4200 Flugstunden; 'Wetter gut. Ich gehe auf die Frequenz von Nassau über'.

Das war sein letzter Funkspruch.

Die 'Star Ariel', sieben Besatzungsmitglieder und dreizehn Passagiere wurden nie wieder gesehen.

Zu diesem Zeitpunkt fanden in einer Gegend einige hundert Kilometer südlich der Bermudas Manöver statt, an denen ein Schlachtschiff, Flugzeugträger, Kreuzer, Zerstörer und andere teilnahmen. Diese ganze Flotte machte sich sofort auf die Suche. Zwei Zerstörer fuhren sogar zu einer Stelle 480 km südlich der Bermudas, wo ein Linienflugzeug und ein Bomber der US Air Force ein grünes Leuchten über dem Meer gesehen hatten. Tausende Quadratkilometer wurden durchkämmt: nicht ein Ölfleck, nicht ein Flugzeugteil, nicht eine Leiche.

Bald jedoch hatte die Suchaktion ein neues Ziel, das Fischerboot 'Driftwood', das bei der Überfahrt von Fort Lauderdale nach Bimini mit fünf Mann an Bord ebenfalls verschwunden war. Doch sowohl die 'Star Ariel' als auch die 'Driftwood' blieben unauffindbar. (8*, S.35)

An anderer Stelle betont Prachan erneut dieses eigentümliche grüne Leuchten und schreibt:

An diesem Tag, am 17. Januar 1949 wurde meines Wissens kein UFO gesehen. Doch man sollte in diesem Zusammenhang nicht vergessen, daß zwei Flugzeuge, ein Bomber der US-Air-Force und ein Passagierflugzeug der englischen Gesellschaft BOAC, die unabhängig voneinander an der Suchaktion beteiligt waren, meldeten, sie hätten auf dem Wasser dort, wo das Flugzeug verschwand, ein eigenartiges grünliches Leuchten gesehen.

Die Fälle der 'Star Tiger' und der 'Star Ariel' sind sich also noch viel ähnlicher, als aus den offiziellen Berichten hervorgeht. Vielleicht befinden sich beide Flugzeuge heute Seite an Seite irgendwo 8000 oder 9000 Meter unter dem Meer, von absolut wasserundurchlässigen Stützwällen umgeben, die zu einem untermeerischen Stützpunkt gehören. Das ist nun die Frage.

'Viele Forscher sind sich längst über die Verbindung zwischen den UFOs und dem Bermuda-Dreieck im klaren, einer Verbindung, die mit Zufall nichts zu tun hat', schreibt der Korrespondent von 'UFO Report', den ich schon einmal zitiert habe. 'Längst' ist wohl etwas übertrieben, da erst seit 1973 über diese Verbindung gesprochen wird. Es ist verwunderlich, daß es so lange gedauert hat, bis man die Verbindung herstellte, doch man darf nicht vergessen, daß die Öffentlichkeit erst seit kurzem über die Ereignisse im Bermuda-Dreieck unterrichtet ist. Es gingen zwar in gewissen Kreisen (In der Armee, Luftwaffe und unter Seeleuten z.B.) Gerüchte über das Eingreifen von UFOs um, doch bis 1973 hat niemand gewagt, es öffentlich auszusprechen. (8*, S.148; ferner 12*; 16*; 17*)

Januar 1949 Star Ariel

Am 17. Januar verschwand die «Star Ariel», eine Passagiermaschine der British South American Airways Corporation, unter ähnlichen Umständen wie genau ein Jahr zuvor ihre Schwestermaschine, die «Star Tiger». Mit 7 Mann Besatzung und 13 Passagieren startete das viermotorige Flugzeug von Kindley Field, Bermuda, hinein in einen schönen Morgenhimmel zu einem Flug nach Jamaika. Eine Stunde später setzte Flugkapitän McPhee eine Routineflugmeldung nach Bermuda ab: «Wir sind auf Reishöhe, das Wetter ist gut. Voraussichtliche Ankunftszeit in Kingston wie geplant.» Von der «Star Ariel» wurde nie wieder etwas gesehen oder gehört. Man wußte, daß das Flugzeug zum Zeitpunkt seines letzten Funkspruchs auf Kurs gewesen war, und die Navigationsausrüstung garantierte, daß es auf dem richtigen Weg bzw. nahe daran bleiben würde. Wäre die Maschine auf Grund eines technischen Defektes abgestürzt, wären Wrackteile über ein weites Gebiet verstreut gewesen. Wäre es zu einer Notwasserung gekommen, auf einer wie man weiß sehr ruhigen See, hätte es einige Überlebende geben müssen. Zumindest wären die beiden Rettungsflöße automatisch aus ihren Halterungen in den Tragflächen ausgelöst und gefunden worden. Doch die intensive Suche, die bei ausgezeichnetem Wetter stattfand, war vergebens. Nicht eine Spur der Maschine oder ihrer Passagiere wurde je gefunden.

Eine vom Ministerium für Zivile Luftfahrt durchgeführte Untersuchung war außerstande, die Ursache des Verschwindens zu erklären.

Nach dem Bericht des Ministeriums für Zivile Luftfahrt hatte die Maschine für den 5 1/2-Stunden-Flug Treibstoff für 10 Stunden an Bord. Sie flog mit Rückenwind und hatte eine relativ leichte Ladung. Das Wetter war ausgezeichnet, die Maschine befand sich über der Frostgrenze, ein Vereisen war also ausgeschlossen.*

* Eis kann sich auf einem Flugzeug nur nahe der Frostgrenze bilden. Über der entsprechenden Höhe sind die Wasserpartikelchen gefroren und haften nicht an der Maschine.

140

Das andere Schwesterflugzeug, die **Star Dust** ging schon im Jahre 1947 vor der chilenischen Küste verloren.

Noch vor der Star Ariel startete am 27. Dezember 1948 um 22.30 Uhr von San Juan auf Puerto Rico eine gecharterte DC-3 mit Kurs auf Miami, Florida. Dieser kleine Flugzeugtyp galt bei den Amerikanern lange als die zuverlässigste Maschine, die je gebaut wurde. Das Wetter war hervorragend, die Piloten erfahren und Flugkapitän Robert Linquist, Kopilot Ernest Hill jr., Stewardesse Mary Burks, drei weitere Besatzungsmitglieder und 29 Passagiere aus New York City, hatten nach einem angenehmen Flug schon die Lichterkette von Miami vor Augen. Es war inzwischen Morgengrauen, Kapitän Linquist setzte um 4.30 Uhr folgenden vom Funkturm empfangenen Funkspruch ab: '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 Landeinstruktion.' Der Kontrollturm bestätigte den Empfang, aber hörte nie wieder etwas von der Maschine, keinen SOS-Ruf, keine MAYDAY-Meldung, keine Explosion war zu hören, kein Lichtblitz zu sehen. Die Maschine verschwand regelrecht vor den Augen der Flugüberwachung, noch dazu über den Florida-Kays, wo die Wassertiefe nur 5-7 m beträgt, das Wasser so klar ist, daß der Meeresgrund zumindest vom Flugzeug aus zu sehen ist, und Wrackteile sofort zu erkennen wären. Aber die sofort eingeleitete Suchaktion blieb ohne jeden Erfolg. 50 Flugzeuge, zehn Schiffe und ein Dutzend kleinerer Wasserfahrzeuge waren an der Suchaktion beteiligt. Armee, Marine und die Küstenwache durchkämmten auf See und in der Luft ein Gebiet von 100 000 - nach einer anderen Quelle von 300 000 - Quadratmeilen und wieder fand man weder einen Rettungsring, ein Wrackteil, noch einen Ölfleck oder sonst irgend eine Spur. Die DC-3 blieb bis zum heutigen Tage verschwunden. (8*; 12*; 15*; 16*; 17*; DNZ Nr. 8/1975)

Zu diesen Flugzeugverlusten gibt D.Group zusammenfassend folgende Erklärung:

Diese und andere Verluste seit 1947 haben alle grundlegenden Elemente des typi-

Die Besatzung bestand aus sehr fähigen Leuten. Kapitän McPhee hatte 2400 Flugstunden, 2000 davon als Kapitän von BSAA-Maschinen, und er besaß langjährige Erfahrung auf der Route, auf der er verschwand. Die übrigen Offiziere waren erfahren, besonders der Funker war bekannt für seine überragenden Fähigkeiten. Die vier Rolls-Royce-Motoren hatten sich alle in der Vergangenheit bewährt, und es gab keinen Grund für den Verdacht, sie hätten irgendeinen Defekt aufgewiesen. Die De Havilland-Propeller hatten in der Geschichte der Tudor niemals versagt. Die Maschine verfügte über eine komplette Navigationsausrüstung mit mehreren Empfängern und Sendern, Richtungsfindern, einem Radiokompaß und Radar.

Die Rettungsausrüstung bestand aus drei aufblasbaren Schlauchbooten, von denen jedes Platz für 15-18 Personen hatte und mit Rettungshilfen bei Seenot, erster Hilfe und einem Funkgerät versehen war. Das Radio im Schlauchboot, das sich im Innern des Flugzeuges befand, hatte einen automatischen SOS-Sender mit einer geschätzten Reichweite bis zu ca. 75 Meilen.

Bei einer evtl. Berührung des Flugzeuges mit Wasser würden durch einen automatischen Schaltvorgang die Schlauchboote aus ihren Halterungen gelöst und aufgeblasen. Schwimmwesten für alle Passagiere und die Besatzung befanden sich an Bord, und zusätzlich zu den regulären Türen gab es 5 Notausgänge für den Ernstfall.

Ein technischer Defekt als Ursache des Unglücks wurde von vornherein ausgeschlossen, da er durch die Art und Weise, wie sich die Tudor in der Vergangenheit bewährt hatte, äußerst unwahrscheinlich schien. Die Maschine war mehr als 350 Stunden ohne Probleme geflogen, die Meteorologen waren sicher, daß es entlang der Route keine Turbulenzen gegeben haben konnte. Hätte ein Konstruktionsdefekt vorgelegen, hätte der bei einer Flughöhe von 6000 m recht niedrige Innendruck wohl kaum zu einem Zerbersten der Maschine geführt.

Die Möglichkeit von Sabotage wurde nicht völlig ausgeschlossen. Man fand jedoch keinen Beweis dafür, daß sie bei einer Katastrophe eine Rolle gespielt haben könnte.

Nach dem Wetterbericht des Königlichen Meteorologischen Instituts gab es keine wetterbedingten Komplikationen irgendwelcher Art. Es gab entlang der Route zwar einige Wolken, doch lagen sie alle beträchtlich unter der Flughöhe. Über den Wolken war die Sicht unbegrenzt, darunter nur leicht beeinträchtigt.

(15*)

schen Verschwindens von Flugzeugen über dem Bermuda-Dreieck: Es ist eine ruhige Nacht. Das Flugzeug, das sich gewöhnlich weniger als hundert Kilometer weit von der Küste entfernt aufhält, funkt die letzte Nachricht, bevor es den Luftraum des Dreiecks erreicht. Alles ist in Ordnung, und der Pilot glaubt, daß man pünktlich ankommen werde. Erst wenn keine Nachricht mehr in dem errechneten Zeitraum bis zur Landung eintrifft, wird die Bodenbesatzung unruhig und schickt ein Suchflugzeug los. Doch man findet nichts. Die Untersuchungskommissionen sind ratlos. Die Verluste nahmen in den sechziger und siebziger Jahren weiter zu. (16*, S. 16/17)

1950 war ein ruhiges Jahr. Am 5. April stach der puertoricanische Frachter **Sandra** mit 340 Tonnen DDT von Savannah im US-Staat Georgia mit Ziel Venezuela in See und ward nie mehr gesehen. (15*, S.148-149 und andere Quellen.)

Im März verschwand eine amerikanische 'Globemaster' im nördlichen Teil des Dreiecks, auf dem Weg nach Irland und am 9.6.1950 eine weitere DC-3, worüber uns in beiden Fällen nähere Angaben fehlen. (8*; 16*)

Unter jenen Fällen, die sich nach Ende des Zweiten Weltkriegs im Bermuda-Dreieck ereigneten, ist der Verlust des brasilianischen Kriegsschiffes **Sao Paulo** 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 (Druckfehler, muß November heißen) 1951 verschwand das geschleppte Schiff plötzlich. Wegen unruhiger See hatte einer der Schlepper in der Nacht des 3. November die Trossen gelöst. Am Morgen zum 4. November 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 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 steht. Diese Ansicht wird von einer wachsenden Zahl von Personen geteilt, vielleicht weil es sonst keine logische Erklärung des Phänomens gibt. (12*, S.61)

Die Untersuchung des Falles des brasilianischen Kriegsschiffes Sao Paulo, das von zwei Schleppern in ein Trockendock gebracht werden sollte und in den Morgenstunden des 4. November 1951 plötzlich mit der Aufsichtsmannschaft von den Schleppseilen verschwand, schloß auch die unerklärlichen Lichterscheinungen nicht aus, die in der Nacht vor dem Verschwinden durch eine **Nebelwolke** am Himmel wahrgenommen worden waren. Die Besatzungen der Flugzeuge, die anschließend eine intensive Suchaktion durchführten, fanden zwar keine Spur des verschwundenen Kreuzers, gaben aber einen eigenartigen Bericht, in dem von **ungewöhnlich dunklen Nebelschwaden** oder **sehr niedrig hängenden Wolken** in dem Gebiet die Rede war, in dem man das Schiff hätte finden müssen. (13*, S.230 u. S.49, sowie 8*, S.191 und 16*, S.196)

Andere nicht verschwundene Schiffe und Flugzeuge wußten manchmal über seltsame Störungen und Ausfälle von Instrumenten und zuvor nie gekannten **Wetteranomalien** zu berichten wie z.B.:

Die Besatzungen mußten in solchen Fällen erleben, daß die Instrumente falsch funktionierten, die Kompassse kreiselten, die Antriebssysteme ausfielen und sie die Kontrolle über ihr Flugzeug oder Schiff verloren; außerdem sahen sie einen seltsamen **Feuerscheinnebel** oder eine **'Milchzone'**, in der alle Konturen, einschließlich des Horizonts, in einem **weißlichen Dunst** verschwammen. Trotz alledem gelang es ihnen

jedoch, das unheimliche Gebiet zu verlassen und ihr Fahrzeug wieder unter Kontrolle zu bekommen. (13*, S.60)

7. Juli 1955:

W.J.Morris, ein ehemaliger Seemann der 'Atlantic City' sah, wie sich die automatische Steuervorrichtung 'selbständig' machte und das Schiff total im Kreis herum steuerte, gleichzeitig war ein **Kugelblitz** zu sehen. Ein Teil der Navigationseinrichtung und der elektrischen Ausrüstung war danach nicht mehr zu gebrauchen. (18*)

Handelte es sich bei diesem sogenannten Kugelblitz um die vor 1945 in Deutschland entwickelten unbemannten Feuerkugeln? (Siehe 'Geheime Wunderwaffen' Bd.III, S.15-22) Die Vorgänge im B.-Dreieck scheinen so dramatisch und vor allem gehäuft zu sein, daß sich in den USA eine spezielle Zeitschrift: 'The Bermuda Triangle Special Report' mit diesen Vorkommnissen beschäftigt. Hierin berichtete der amerikanische Journalist Rufus Drake 1977 über einen Leutnant der amerikanischen Armee namens LeRoy R.Jackson. Wir zitieren aus Jean Prachan: 'UFOs im Bermuda-Dreieck':

Leutnant LeRoy R.Jackson aber zögerte nicht, Rufus Drake alles zu sagen, was er wußte. Er erzählte ihm unter anderem von einer OV 1 (einem Fotoaufklärer), der über dem Bermuda-Dreieck auf eine **eigenartige, sehr dichte Wolkenformation** gestoßen war. Der Pilot der Maschine befand sich über vierzig Minuten lang in dieser Formation und wurde 'wie ein Fußball' umhergeschleudert. Schließlich beruhigte sich das Wetter, und das Flugzeug erreichte sein Ziel, jedoch **eine Stunde früher als geplant**. Urteilt man nach dem Flugplan, der Windgeschwindigkeit und den Instrumenten, so hat eine Stunde einfach zu existieren aufgehört.

Berlitz und andere Autoren haben noch weitere Fälle von Zeitraffung über dem Bermuda-Dreieck angeführt. Für uns ist das eine völlig phantastische und beim Stand unserer Wissenschaft unglaubliche Behauptung.

Wenn die Militärs ihre Schweigepflicht nicht so ernst nähmen, könnten wir sicher noch viele ähnliche Anekdoten anführen. In der Zone des Bermuda-Dreiecks geschehen so viele andere sonderbare Dinge:

Funkstille, weiße Gewässer, Ausfall von Instrumenten und Kompassen, unerklärliche Luftlöcher, 'wie von der Hand eines Riesen' geschüttelte Maschinen, optische Anomalien, bläuliche und grünliche Lichter, die plötzlich Cockpit oder Laderaum der Maschine erleuchten, Zerstörung der elektrischen Stromkreise, heftige Stürme, Rauchwolken, die aus dem Wasser aufsteigen usw.

Und das sind nur einige der Phänomene, die immer wieder auftreten; ... (8*, S.122 /123)

11.Dezember 1970:

Pilot Bruce Gernon jun. registrierte **massive Wolkenbildung in Form von Kringeln direkt auf der Meeresoberfläche**. Als er darüber hinwegflog, **streakten die magnetischen und elektronischen Instrumente**, und er verlor den Kontakt mit der Radarkontrolle. Als er seinen Bestimmungsort erreichte, hatte er den Eindruck, daß ihm 30 Minuten im Vergleich zur normalen Flugzeit fehlten.

16.Dezember 1974:

Mike Roxby, Pilot einer Cessna 172, litt zweimal an einem Tag unter Instrumenten- und Funkausfall, wovon das zweite Mal fatale Folgen hatte. Ein überlebender Passagier sagte, daß der Absturz mit einer **'Wolke, die aus dem Nichts auftauchte'**, zusammenhing. (18*)

Im Verlauf eines Gesprächs über das Verschwinden von Schiffen und Flugzeugen im Bermuda-Dreieck äußerte ein Offizier des Dritten US-Marineabschnitts eine weitverbreitete, aber sicher unoffizielle Meinung: 'Es ist ein echtes Geheimnis. Niemand in der Marine lacht über diese Sache. Wir haben immer gewußt, daß mit dem Bermuda-Dreieck irgend etwas los ist. Aber niemand konnte herausfinden was. Anscheinend gibt es keine physikalische oder logische Ursache. Es ist fast, als hätte man die Schiffe plötzlich mit irgendeiner Art von **elektronischem Tarnnetz** bedeckt. (12*, S.73)

Gemäß unserer heutigen Schulwissenschaft, die jeweils immer nur das anerkennt, was

sie selbst beherrscht oder begriffen hat, darf es diese oben geschilderten Phänomene gar nicht geben. Nicht nur das, die Schulwissenschaft ist, wie die Politik und die Presse eine Hure. Wie die beiden letzteren den Herrschenden dient, dient die Schulwissenschaft der Absicherung des Weltbildes der Herrschenden. Grundlegende wissenschaftliche Erkenntnisse kamen daher immer nur von Einzelnen, oft von Außenseitern der Wissenschaft. Wie sagte Adolf Hitler doch: Die jüdisch-liberale Wissenschaft in Verbindung mit der jüdisch-christlichen Religion ist eine Verschwörung, die es zu sprengen gilt.

Denken wir nur an das Schicksal von Kepler, Kopernikus und Galilei. Wer das alttestamentarische, das jüdisch-orientalische Weltbild in seinen Grundfesten anzweifelt oder gar widerlegt, wird fertig gemacht; damals wie heute. Auch Justus von Liebig erkannte zu seiner Zeit die gesteuerte Beschränkung innerhalb der Wissenschaft, als er sagte: 'Die Wissenschaft fängt eigentlich erst da an, interessant zu werden, wo sie aufhört.'

Die geistige Verarmung und die gesteuerte Verdummung sind aber die Grundvoraussetzungen für die seit Jahrhunderten betriebene schrittweise Versklavung der Menschheit; wobei das Judao-Christentum ebenso wie die jüdisch gesteuerten Republiken und Demokratien nur Stufen waren und noch sind, auf dem Weg zur totalen 'One-World' Diktatur nach jüdisch-kommunistischem Vorbild.

Aber in den zwanziger und dreißiger Jahren hat eine Gruppe begonnen, die geistige Einengung über eine falsche Religion und eine falsche Schulwissenschaft endgültig und dauerhaft zu sprengen. Wie sagte Adolf Hitler in diesem Zusammenhang noch?: 'Es gibt eine nordische und nationalsozialistische Wissenschaft, die der jüdisch-liberalen Wissenschaft entgegensteht.' Daher fällt es uns heute so schwer, sofern wir uns nicht von den geistigen Fesseln befreit haben, diese außergewöhnlichen Vorgänge in allen Teilen der Welt, einschließlich der vielen kleinen Nebenerscheinungen, zu verstehen und vorbehaltlos einzuordnen.

'Nach den Gesetzen der Aerodynamik und wie man mühelos durch Windkanal-Experimente beweisen kann, ist die Hummel nicht in der Lage zu fliegen. Größe, Gewicht und Form ihres Körpers im Verhältnis zu ihrer Flügelspannweite machen ihr das Fliegen unmöglich. Aber die Hummel, die dieser wissenschaftlichen Tatsachen unkundig ist, läßt sich dadurch nicht beirren und fliegt trotzdem.'

Kehren wir zu den Ereignissen im Bermuda-Dreieck zurück, wobei wir uns aber aus Platzgründen auf einzelne interessante Vorgänge beschränken müssen. Erwähnenswert ist auch der Verlust der drei '**Schwefelschiffe**':

Am 2. Dezember 1954 lief die 3337 Tonnen große **Southern Districts** von Port Sulphur am Mississippi in Texas, mit Schwefel beladen aus, mit Ziel Bucksport im US-Staat Maine. Das Schiff war erst 1944 als Landungsschiff für Invasionszwecke gegen Deutschland gebaut worden. Später nach dem Umbau diente es der US-Marine für Schwefeltransporte. Sehr wahrscheinlich am 5. Dezember - also genau 9 Jahre nach dem Verschwinden der 5 TBM-Bomber - war auch die Southern Districts vor der Küste Floridas verschwunden. Die Marine und die Küstenwache suchten 262 000 Quadratmeilen ohne jeden Erfolg ab. (New York Times, fünf Meldungen von Dez. u. Jan. 1954/55; 15*, S.154-156 und andere Quellen).

Anfang Februar 1963 (4.2.63, 1.25 Uhr, letzter Funkspruch) verschwand das der US-Marine gehörende 129 m lange Schwefelschiff **Marine Sulphur Queen**. Es war ebenfalls ein umgebautes Kriegsschiff aus dem II.W.K. und war nun mit 15 000 Tonnen flüssigem Schwefel in Stahltanks, von Beaumont in Texas nach Norfolk in Virginia unterwegs. Die letzte Positionsmeldung des Schiffes kam aus der Nähe der Dry Tortugas. Die Untersuchungskommission der Marine bemerkte, 'daß die Marine Sulphur Queen auf offener See verschwand, ohne SOS zu funken', bot aber keine stichhaltige Hypothese oder Lösung des Rätsels an (Berlitz). Andere Quellen: (15*, S.168-177; 17*, S.107-112; und weitere).

Auf den Tag genau 9 Jahre nach dem Auslaufen der Marine Sulphur Queen, nämlich am

2. Februar 1972, verunglückte das Schwefelschiff **V.A. Fogg** in Küstennähe, im Golf von Mexico. Die Fahrt sollte von Freeport, Texas, nicht einmal 80 km durchs offene Meer, zudem an der Küste entlang, nach Galveston und von dort durch die Schifffahrtsstraße nach Houston gehen. Vermutlich nach einer Explosion, wurde das Schiff Tage später in nur 30 Meter Tiefe gefunden. (17*, S.111-113; 16*, S.17; 18*; 8*, S.196)

Das heute kaum noch im Gebrauch befindliche Schießpulver, bzw. das Schwarzpulver, enthielt 10 % Schwefel. Es stellt sich die Frage, hat der Schwefel eine wesentliche Bedeutung für die US-Marine? Oder die andere Frage: könnte die Gegenseite, die 'Dritte Macht' Interesse an größeren Mengen Schwefel haben ?

Neuere Augenzeugen besagen, daß sich im 'Teufeldreieck' der Himmel an klaren Tagen **schwefelgelb verfärbt**. Das Meer hat dann keine Ähnlichkeit mehr mit Wasser. Ein ähnlicher unerklärlicher Vernichtungsmechanismus hat im Weltall auf der Reise zum Planeten Mars inzwischen acht mal amerikanische und russische Raumsonden schwer beschädigt, usw. (19*)

Das Kabelverlegungs- und 'Forschungsschiff' der US-Küstenwache, die **Yamacraw**, hatte am 8.8.1956 ein recht seltsames und beunruhigendes Erlebnis. Sie wurde mit einer 'Geisterinsel' konfrontiert, wie 1974 ebenfalls die 'Hollyhock', ein Bojentender der US-Küstenwacht:

Obwohl das Schiff (die Yamacraw) hunderte von Kilometern vom Land, Festland sowie Inseln, entfernt war, hielt man die Erscheinung von ihrer Größe her für eine kleine Insel. Beide Männer (vom Wachdienst) überprüften die Instrumente. Sie funktionierten alle sehr gut. Als man bemerkte, daß die Geisterinsel näherkam, informierte man den Kapitän. Der wollte die Erscheinung aus der Nähe untersuchen. Als sie sich in 300 Metern Entfernung befanden, drehten sie bei und segelten an der Geisterinsel entlang, die wie eine riesige Lehmwand aussah. Obwohl es auf dem Radarschirm nicht so ausgesehen hatte, als ob das Phänomen die Wasseroberfläche berühre, schien es sich jetzt auf das Schiff zuzubewegen. Die Höhe der Erscheinung konnte nicht festgestellt werden. Vorsichtig steuerte das Schiff in die nebelähnliche Wand, die aus **Schwefeldämpfen** zu bestehen schien. Man stellte fest, daß nicht einmal das grelle Licht der Karbonlampen diesen Nebel durchdringen konnte. Bald darauf hatten die Männer an Deck Schwierigkeiten mit der Atmung. Sie spürten ein Kratzen im Hals. Im Maschinenraum begann der Dampfdruck zu sinken. Gerade als der Kapitän den Befehl gab beizudrehen, durchbrach das Schiff die '**Nebelwand**', und zwar 300 Meter von der Stelle entfernt, an der es in den 'Nebel' hineingefahren war. Als es hell wurde, war der seltsame Nebel verschwunden. (16*, 122-124)

Charles Berlitz, der in seinem Buch 'Spurlos', ebenfalls das Erlebnis der Yamacraw abhandelt, spekuliert: 'Es ist auch möglich, daß die Yamacraw in die dichten Schwefeldämpfe eines unterseeischen Vulkanausbruchs hineinfuhr,' obwohl er zuvor schrieb: 'Diese **kompakte Masse**, die sich weder durch Radar noch durch starke Scheinwerfer durchdringen ließ, war jedoch kein Land, da sie **über** der Wasseroberfläche zu stehen und unbegrenzt gegen Himmel emporzuragen schien und sich nach Südwesten in einer anscheinend großen, aber nicht festzustellenden Entfernung erstreckte.' Diese 'kompakte Masse', oder 'aufragende Wand' wurde zwar zuerst vom Radar festgestellt, konnte aber vom Radar nicht durchdrungen werden; was also bei Schwefeldämpfen eines Vulkanausbruchs nicht zutreffen würde. Ebensowenig, daß beim Hineinfahren in diese 'nebelähnliche Wand' elektromagnetische Störungen auftraten und alle Beleuchtung zum Erlöschen brachte.

Group, aber vor allem Berlitz berichten über fünf amerik. Kampfflugzeuge vom Typ '**Super Sabre**', die unmittelbar nach dem Start auf den Bermudas - sie hatten sich kaum 900 Meter entfernt - in eine **Wolke** flogen, aus der jedoch nur vier Maschinen wieder zum Vorschein kamen. Der Vorfall wurde sowohl vom Bodenpersonal des Militärflugplatzes, als auch von den anderen Flugzeugen und den in der Nähe befindlichen Schiffen beobachtet. Victor Haywood arbeitete zu der Zeit, Januar 1960, am Satelliten-Zielwegverfolgungs-Programm mit und schildert hier als Augenzeuge den Vorgang:

Gegen 13 Uhr an einem sonnigen, fast wolkenlosen Tag starteten fünf Super Sabres

der amerikanischen Luftwaffe von dem Militärstützpunkt in Kindley (St. Davids) auf den Bermudas. Der Verfasser dieser Zeilen beobachtete zusammen mit vier oder 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 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. Es wurde nie etwas gefunden, was auf den Absturz eines Flugzeuges hingewiesen hätte, ausgenommen eine Schwimmweste in der üblichen Standardausführung der amerikanischen Luftwaffe. Dieser Fund wurde jedoch niemals als zu dem vermißten Flugzeug gehörend betrachtet, da unzählige Segler und Bootsbesitzer der Bermudas unrechtmäßig im Besitz von Luftwaffenschwimmwesten waren, bedingt durch die Tausenden dort stationierten amerikanischen Soldaten. Diese bei der Suche gefundene Schwimmweste konnte also auch anderen Ursprungs sein.

Man fand nie eine befriedigende Erklärung dafür, was mit dem Flugzeug und dem Piloten geschah. Es ist wohl überflüssig zu erwähnen, daß die von der amerikanischen Luftwaffe durchgeführte gründliche Untersuchung keinen Aufschluß erbrachte und den mysteriös Vorfall nicht erhellte. (13*, S.158-161)

Berlitz fügt diesem Augenzeugenbericht noch hinzu:

Wie bereits erwähnt, verschwinden manchmal am selben Tag in demselben Gebiet des Dreiecks mehrere Flugzeuge. Gleichzeitig werden von den Besatzungen anderer Flugzeuge, die nicht verschwinden, Anomalien festgestellt, und das manchmal sogar in derselben Flughöhe. ... Manche Erlebnisse lassen vermuten, daß eine Art elektrischer Energie gelegentlich die Form von **Feuerbällen** annimmt, die geradewegs auf Schiffe aus Stahlblech und vielleicht auch im erweiterten Sinn auf Flugzeuge aus Leichtmetall zuzurasen scheinen. Der Bericht von W.J.Morris, einem ehemaligen Seemann, der jetzt in Llantrisant, Südwales, in Großbritannien lebt, ist bezeichnend für dieses Phänomen: (13*, S.160-162)

Berlitz schildert nun, wie sich im Sommer 1955, es war in der Morgendämmerung, das Motorschiff **Atlantic City**, auf dem sich Morris befand, plötzlich im Kreis zu drehen begann. Augenblicke später sahen er und der wachhabende Offizier, wie ein '**feuriger Ball**' offensichtlich auf Kollisionskurs, jedoch ohne jeden Lärm, direkt auf sie zugeschossen kam. Er flog so tief über die Kommandobrücke hinweg, daß sie sich zu Boden warfen. Augenblicke später sahen sie, wie er, aufgewühltes Wasser zurücklassend, im Meer verschwand. Der nach diesem Ereignis nicht mehr funktionierende Kreiselkompaß und der Flüssigkeitskompaß mußten im Hafen repariert werden.

Über diese unbemannten - zu Informationszwecken eingesetzten - Feuerbälle, die bis höchstens drei Meter Durchmesser beobachtet und in Deutschland vor 1945 entwickelt wurden, haben wir in der HUGIN-Schrift: 'Geheime Wunderwaffen' Bd.III, S.15-23 zusammenfassend berichtet. Sie können selbstverständlich keine Schiffe 'verschwinden' lassen, wohl elektromagnetische Störungen hervorrufen, weil sie offenbar über das gleiche Antriebssystem verfügen wie die bemannten Flugscheiben.

In diesen, sich nicht natürlich verhaltenden 'Wolken', aus denen auch eine der Super Sabre Maschinen nicht wieder hervor kam, müßte sich jeweils auch eine Flugscheibe zur Tarnung befinden, die diesen Vorgang - gleich wie er auch ablaufen mag - bewirkt.

Am 9.November 1956 verschwand ein PBM-Patrouillenflugzeug der US-Marine mit zehn Mann Besatzung in der Nähe der Bermudas. (12*)

Ein KB-15-Tankflugzeug der US-Luftwaffe, unterwegs vom Stützpunkt Langley Field (Virginia) zu den Azoren, kam am 8. Januar 1962 abhanden, ohne jeden Funkspruch und auf übliche ungeklärte Weise. (12*)

Am 28. August 1963 verschwanden zwei neue vierstrahlige Stratotanker vom Typ KC-13 der US-Luftwaffe unterwegs vom Luftwaffenstützpunkt Homestead (Florida) zu einer geheimen Lufttankposition im Atlantik, etwa 550 km südwestlich der Bermudas. (18*; sowie 12*)

Am 6. Juli 1965 wurde die Besatzung und der Kapitän des norwegischen Supertankers **Jawista** Zeuge eines aufregenden Schauspiels:

Der Bericht des Offiziers lautete: 'Ich rannte zum Telefon und rief den Kapitän an. Ohne auf seine Antwort zu warten, griff ich nach meinem Feldstecher und lief nach Steuerbord. Da sah ich ein großes Objekt sehr knapp am Achterdeck vorbeifliegen, zwischen 200 und 400 Meter Höhe und nur wenig unter den Wolken. Ich konnte den Rumpf des Objektes klar erkennen; der Form nach ähnelte es einer **Zigarre**. Ich konnte genau eine Reihe von Luken ausmachen, die hellgelb- bis orangefarbenes - Licht ausstrahlten. Das Gefährt hatte keine Positionslichter. Es hinterließ eine vorerst schmale, dann breiter werdende Bahn von bläulichen Flammen. Darin waren so etwas wie glühende Kugeln zu sehen, und jede von ihnen hinterließ blaue Strahlen, die parallel zur Flugbahn des Objektes verliefen. Die Lichtbahn war ungefähr hundert Meter lang. Trotz der Geschwindigkeit und der Tatsache, daß es so nahe an uns vorbeikam, war kein Laut zu hören.'

Nicht nur der Offizier, sondern die gesamte Besatzung beobachtete diese Erscheinung, die den Aussagen zufolge aus dem Meer aufgetaucht war. (8*, S. 106)

Am 5. Juni 1965 mußten die Amis eine C-119 Flying Boxcar mit zehn Personen an Bord entgeltig abschreiben, die im südöstlichen Bereich der Bahamas ohne jede Spur zu hinterlassen vermißt wurde, und schon zuvor am 5. April 1965 wurde ein B-25-Bomber der zur Frachtmaschine umgebaut war, südöstlich der Tongue of Ocean mit drei Mann Besatzung vom gleichen Schicksal ereilt. (12*)

Der Schlepper **Southern Cities** verließ mit einem 64 Meter langen Schleppkahn den Hafen Freeport in Texas. In diesem Fall war der Vorgang mal umgekehrt. Nicht der geschleppte Kahn, mit einer Ladung Chemikalien - er wurde in tadellosem Zustand, unbeschädigt gefunden - wurde vermißt, sondern der Schlepper selbst war ab dem 29.10.1966 einfach nicht mehr vorhanden. Selbst das Schleppseil war bis zur Befestigungskette unbeschädigt, nur der Schlepper mit Mannschaft war einfach nicht mehr da. Im Untersuchungsbericht heißt es: '...da das Schiff keinen Hilferuf durchgab, ist die Vermutung berechtigt, *der Schiffbruch wäre so rasch erfolgt, daß eine derartige Meldung nicht mehr zustande kommen konnte', (12*, S.72). Entweder die übliche Ablenkung, oder Ratlosigkeit der Behörden.

1967 verschwand ein Frachtflugzeug **Chase YC, 122**, ferner ein Leichtflugzeug **Beechcraft Bonanza**, ein weiteres Leichtflugzeug vom Typ **Piper Apache** und am 24.12.67 auch die **Witchcraft** (18*). Die Witchcraft, ein kleines hochseetüchtiges Schiff, das als unsinkbar galt, versank blitzartig in Sichtweite des Hafens und, was besonders erstaunlich war, obwohl sie an einer Hafenboje ankerte. (8*; 12*; 13*; 18*). Im Januar 1967 gingen vier Privatflugzeuge verloren und das allein in einer Woche. D.Group sprach von einer 'schwarzen Woche'(16*).

Unter den vielen Jachten und Segelbooten, die in diesem Gebiet als vermißt gemeldet wurden, ungefähr ein Schiff pro Monat, erregte der Fall der Revonoc ... besonderes Aufsehen. ... (12*, S.69)

Es geschieht auch mehrfach, daß Kriegsschiffe wie modernste Luxusdampfer für Stunden oder Tage völlig lahm liegen, weil Antriebssysteme, Stromversorgung und andere elektrische oder elektronische Einrichtungen versagen, oder was noch erstaunlicher ist, daß sie meilenweit vom Kurs abkommen und - obwohl man das feststellt und ge-

gensteuert - nichts Wirkungsvolles dagegen tun kann:

Die **USS Richard E. Byrd**, ein DDG-Schiffstyp für ferngesteuerte Raketen verlor im März 1971 den Funkkontakt bei einer Fahrt im Bermuda-Dreieck. Bei Berlitz finden wir den Augenzeugenbericht von Walt Darlings, einem taktischen Raketenspezialisten der US-Marine, der sich auf dem obigen Schiff befand:

'...Wir waren von Norfolk, Virginia, nach den Bermudas unterwegs. Es war eine vier- oder fünftägige Übungsfahrt ...eine Vorbereitung für eine Atlantiküberquerung. Als wir auf östlichen Kurs gingen, verloren wir nacheinander alle Verbindungsmöglichkeiten. Zuerst fiel das Radargerät aus, dann das Gerät für die Flugsicherung, dann das Minensuchgerät zum Abtasten der Wasseroberfläche, dann das Landortungsinstrument. Wir hatten überhaupt keinen Radarkontakt mehr. Niemand machte das anfangs Sorge. Dann verbreitete sich das Gerücht, daß wir ins Bermuda-Dreieck kämen. Die Besatzung begann über das Dreieck zu reden und zeigte Anzeichen von Sorge. Dann verloren wir die Funkverbindung, obwohl man sie gewöhnlich auf den langen Wellen kriegen kann - auf den niedrigen Frequenzen von 1500 Kilometer, für die es Sonderstationen rund um die Erde gibt, damit ein Schiff z.B. eine von Frankreich und eine andere von der afrikanischen Küste aufnehmen und ihren Schnittpunkt und dadurch einen Anhaltspunkt über seine Position ermitteln kann. Aber wir bekamen überhaupt nichts mehr. Der Himmel war **diesig und bedeckt**, so daß wir unsere Position auch nicht nach den Gestirnen feststellen konnten. Auch der elektrische Tiefenmesser fiel aus. Wir hatten 300 Mann an Bord. Viele von ihnen befürchteten, wir würden im Kreis fahren und niemals an unseren Bestimmungsort gelangen. Einige sagten, jetzt würden wir selbst herausfinden, wohin all jene Schiffe und Flugzeuge seit dem Zweiten Weltkrieg verschwunden wären. Die Männer wurden sehr nervös, aber es wurde keine offizielle Erklärung über das, was vorgeing, abgegeben. Nach 9 bis 10 Tagen hatten wir dann plötzlich Funkkontakt mit Bermuda und kamen an. Die Fahrt dauerte normalerweise vier bis fünf Tage. Wir fanden nie heraus, was da eigentlich gewesen war.' (13*, S.99/100; ferner 16*; 18*)

Im Februar 1955 befand sich die **USS Tigron** (ein U-Boot und Eisbrecher) auf einer Übung zwischen Puerto Rico und St.Thomas. Obwohl das U-Boot mit fünf Typen von Radargeräten, Sonographen und einem zusätzlichen Kreiselkompaß ausgerüstet war, kam es sieben Kilometer weit vom Kurs ab, was einfach nicht hätte passieren dürfen und können.

Man wird hier unwillkürlich an die Schiffskatastrophe Anfang Sept. 1986 im Schwarzen Meer erinnert. Der Passagierdampfer '**Admiral Nachimow**' (die frühere 'Berlin' des norddeutschen Lloyd, die 1947 an die Sowjets abgegeben werden mußte) kollidierte mit dem sowjetischen Frachtschiff '**Pjotr Wassjew**' außerhalb des Hafens Noworossijsk. Es wurde ausdrücklich erwähnt, daß weder Nebel noch Sturm herrschte und die 'Admiral Nachimow' über Radar verfügte. Da sich die Route beider Schiffe kreuzte, hatten sie rechtzeitig Funkkontakt aufgenommen, um das Ausweichen miteinander abzustimmen. Aber sie konnten steuern wie sie wollten, beide Schiffe kollidierten und als Folge sank die 'Admiral Nachimow'. Sie hatte 888 Passagiere und 346 Besatzungsmitglieder an Bord. In der Tass-Meldung hieß es lediglich: 'Es gab Menschenopfer'. Als Grund wurde angegeben, die Ruderanlage habe versagt. ('Ruhr-Nachrichten', Dortmund, 2.u.3.9. 1986)

Am 3. April 1974 ereignete sich auf dem Luxusdampfer **Queen Elisabeth II** auf einer Kreuzfahrt im Bermuda-Dreieck der Ausfall sämtlicher Antriebs- Strom- und elektronischer Anlagen. Dabei verfügte gerade dieses Schiff über die besten Sicherheitssysteme, die je in ein Passagierschiff eingebaut wurden. Nun trieb es so hilflos im großen Teich, wie ehemals primitive Segelschiffe bei Windstille. Man vertröstete die Passagiere einige Tage - zwar mit warmen - aber kostenlosen Drinks, aber dann mußte ein anderes Passagierschiff her um die inzwischen doch aufgebrachten Gäste zu übernehmen, und um die Kreuzfahrt fortsetzen zu können. Gegenüber einem Fußball-Profi erklärte der Kapitän immerhin: Wir sitzen hier mitten im Bermuda-Dreieck. Die offizielle Erklärung lautete zwar: Aus den Dampfkesseln sei Öl ausgesickert, aber das mag glau-

ben wer will. Gegen diese Irreführung spricht auch, daß ein, auf gewissen Abstand, hinter der Queen Elisabeth II herfahrender Kutter der US-Küstenwache, schon vor dem Totalausfall mehrmals bemerkte, daß auf seinem Radarschirm das Luxusschiff nicht mehr sichtbar war, obwohl man es mit bloßem Auge gut sehen konnte. (12*; 13*; 15*; 18*)

Im März 1972 bekam der US-Zerstörer **Vogelsang** ähnliche Störungen:

Laut Aussage von Besatzungsmitgliedern erfuhr die **Vogelsang** auf einer Rückfahrt von Puerto Rico in die Vereinigten Staaten im März 1972 eine **unerwartete Kursänderung** und kam während einer ganzen Nacht und einem Teil des folgenden Tages zum völligen Stillstand, da alle **elektronischen Systeme** ausfielen und keine Kraft aus den Kesseln kam. Die Besatzung erfuhr nie, was los war. ... Obwohl das Meer ruhig war und Windstille herrschte, ächzte und erbebt die **Vogelsang** in der Nacht nach Aussage der Besatzung unter derartigen Stößen, als würde sie fast auseinandergerissen. Über diesen Vorfall ist kein Bericht an die Öffentlichkeit gedrungen, und nicht einmal die Besatzungsmitglieder erhielten eine Erklärung.

Derartige Vorkommnisse sind eine Bestätigung für das sich stets wiederholende Phänomen von Energieausfall, elektrischen Störungen und rätselhaften Kräften, die in diesem Gebiet auftreten und oft große und kleine Flugzeuge und Schiffe treffen und über die normalerweise nichts an die Öffentlichkeit dringt, vor allem nicht, wenn es sich um Marinefahrzeuge handelt. (13*, S.100; 16*)

In dem Bericht: 'Neue Geheimnisse um das Bermuda-Dreieck', DNZ, Nr.49/1977, heißt es:

Flugzeugbesatzungen, die in den letzten beiden Jahren 'aus Furcht vor dem Verschwinden', einem in der Ferne trotz blauen Sonnenhimmels sichtbar werdenden '**geheimnisvollen Nebels, der schnell näher kam**', noch rechtzeitig auswichen, wollen im Funkgerät ein undefinierbares Surren und Flüstern vernommen haben, das immer erregter wurde. Es gibt zahlreiche Aufnahmen dieser 'Stimmen'. Aus dem Rhythmus der Laute geht nach Ansicht von Spezialisten deutlich hervor, daß es sich nicht etwa um atmosphärische Störungen handelt. Immer wenn diese Laute hörbar werden, fällt der gesamte Erdfunkverkehr aus. Keine Verständigung mit anderen Schiffen oder Flugzeugen oder einem Heimat- oder Seehafen sowie Flugplatz-Tower ist möglich.

Aufgrund des fortdauernden Kriegszustandes zwischen den Alliierten einerseits und dem Deutschen Reich andererseits, wird man die Vorgänge um verschwundene Kriegsschiffe und Militärflugzeuge verstehen, aber gleichzeitig die Frage stellen, warum verschwinden Privatflugzeuge, harmlos erscheinende Segeljachten, Fischkutter und Handelsschiffe. Ganz einfach deshalb, weil sie nur scheinbar 'privater' Natur sind. Sie werden für militärische, politische und vor allem für Agenten- und Spionagetätigkeiten angeheuert und zweckentfremdend eingesetzt, um ganz bestimmte Aufgaben oder Suchaktionen durchzuführen; beispielsweise das Aufspüren von UFO-Basen und Landstellen im Bermuda-Dreieck.

Den Bericht im Anhang (R.-N., 24.1.1987) über geheime Zirkonium-Ladung an Bord der '**Flying Enterprise**', haben wir nur als Beispiel dafür übernommen, um aufzuzeigen, welche höchst kriegswichtigen und gefährlichen Ladungen harmlos erscheinende Kutter oder andere kleine Schiffe enthalten können.

Jüngst erst wurde aus Schweden bekannt, daß die Marine private Fischkutter unter Kontrakt genommen hat, um beim Aufspüren von U-Booten 'unbekannter Nationalität' mitzuwirken. Wundert es dann noch, wenn sie in kriegerische Handlungen verwickelt werden?

Welche hochgefährlichen Ladungen auch große Frachtschiffe enthalten können, wurde erst kürzlich wieder bekannt. Die schwedischen Behörden haben Ermittlungen eingeleitet, weil hochangereichertes Uran aus der BRD über Schweden in andere Länder geschafft wurde. In einem anderen Fall gab es 'konkrete Hinweise', daß von Lübeck aus auf finnischen Schiffen, allerdings **unter Koks versteckt**, spaltbares Nuklearmaterial geliefert wurde. (R.-N., 16.1.1988) Aufmerksame Beobachter kommen sehr schnell zu dem Schluß, daß die reichsdeutsche Flugscheibenmacht ganz besonders die atomaren

Absichten und verbrecherischen Vorhaben der Atommafia überwacht.

Geheime Ladungen oder geheime Ziele mit geheimen Aufträgen sind vielfach selbst den Mannschaften unbekannt; bestenfalls dem Kapitän und einigen mitreisenden 'Wissenschaftlern' oder Geheimagenten.

Wer sich an militärische Anlagen heranschleicht muß auch mit Konsequenzen rechnen. In 'Geheime Wunderwaffen', Bd.III, S.79-81 berichteten wir über drei angebliche Journalisten, die 1975 mit Taucherausrüstungen in einen geheimen reichsdeutschen U-Boot-Stützpunkt im Atlantik eingedrungen sind. Auch sie bedienten sich einer privaten, angemieteten Yacht, die anschließend explodierte. Nur einer der drei 'Journalisten' überlebte.

Vielfach wurde den 'UFOs' und 'USOs' auch unterstellt, sie trieben im Bermuda-Dreieck Menschen ein, vermutlich als Arbeitssklaven. Wäre das verwunderlich, zu Zeiten als noch deutsche Soldaten in belgischen, holländischen, französischen, italienischen Gefängnissen eingekerkert waren? Zu Zeiten als noch deutsche Kriegsgefangene in sibirischen Arbeitslagern zu Schwerstarbeit gezwungen wurden? Oder Rudolf Hess in Einzelhaft und unter entwürdigenden Umständen in Berlin-Spandau sein Dasein fristen mußte? Vielleicht haben lediglich alliierte Soldaten und Agenten Dinge beobachtet, die unter keinen Umständen den Gegnern bekannt werden durften.

Mysteriöses Verschwinden einer Kutterbesatzung

Kopenhagen. (dpa) Das Rätsel um das Verschwinden der Besatzung des dänischen Marinekutters „Ternen“ konnte bisher nicht gelöst werden. Der Kutter, der am 25. Januar vermißt worden war, wurde fünf Tage später bei der grönländischen Insel Ravns Storie fünf Meter unter Wasser und 250 Meter vom Land entfernt gefunden. Inzwischen sind alle Räume des gesunkenen Schiffes bis auf die Offiziersmesse von Tauchern untersucht worden. Von der achtköpfigen Besatzung fehlt jedoch jede Spur. Rettungsboote und -flöße sind nicht benutzt worden. Der Marinekutter hatte nicht Anker geworfen. Die Untersuchungen ergaben, daß der Motor lief, als das Schiff sank. Die Taucher haben an Bord weder ein Leck noch Spuren einer Explosion entdeckt. Auch eine umfassende Suchaktion auf der nahegelegenen Insel hatte kein Ergebnis. Man entdeckte nicht einmal Spuren, die darauf hätten hindeuten können, daß die Besatzung des Schiffes verlassen hätte.

UFO-Nachrichten, Nr.10, Juli 1957

Fischkutter sollen U-Boote fangen

Stockholm (dpa) - Die schwedische Marine will bei der Jagd nach fremden U-Booten an der Westküste des Landes künftig auch Fischkutter einsetzen und Eindringlinge unter Wasser möglicherweise von Fischern mit deren Netzen fangen lassen. Dies kündigte der stellvertretende Kommandeur des Marinekommandes West, Lars Norrsell, gestern an.

Ruhr-Nachrichten, Dortmund, 16.12.1987

Eine andere Spekulation, die ebensowenig bewiesen werden kann, besagt, insgeheim Materialbeschaffung der UFO-Macht, sei die Ursache für verschwundene Flugzeuge und Schiffe.

Und? Wenn dem so wäre? Das gesamte Deutsche Volk wird kollektiv gesehen seit vier Jahrzehnten während des anhaltenden Besatzungszustandes quasi als Arbeitssklaven für fremde Mächte und Staaten mißbraucht und über die Steuer ganz erheblich ausgebeutet, auch wenn 90 % des medienberieselten und umerzogenen Volkes das kaum noch wahrnehmen können oder wollen. Aber das sind die Tatsachen! Was sind dagegen schon ein paar verschwundene Schiffchen unserer Gegner? Krieg ist Krieg und den haben sie nachweislich gewollt und angefacht und nicht Deutschland!

Wenn beispielsweise das US-Kriegsschiff 'Vogelsang', oder der Luxusdampfer 'Queen Elisabeth II' für mehrere Tage lahm gelegt waren, könnten damit Warnungen indirekter Art (seitens der Dritten Macht?) zum Ausdruck gebracht worden sein? Entweder gegen die jeweilige Regierung oder gegen spezielle Potentaten auf den Schiffen selbst? Jedenfalls auszuschließen wäre das nicht. Der Bericht im Anhang: 'UFO-Schock und Rettung im Bermuda-Dreieck' beweist mal wieder, daß man es nicht wahllos auf Flugzeuge, Schiffe oder Menschen abgesehen hat, sonst wäre diese Rettungsaktion nicht zustande gekommen.