Dieser wichtige Leserbrief steht seit 20 Jahren im Internet, bitte druckt alles komplett aus und verteilt an eure Bekannten und überall, damit jeder es versteht. Er enthält:

Alle wichtigen Informationen über das Sonnensystem und die Planeten von Aldebaran und die Deutschen Konstruktionen RFM (= Reichsflugmaschine) und Folgemodelle RFZ 2 ... und andere Ufo-Modelle deutscher Konstruktion.

Auch dabei Thule Gesellschaft, Templerorden, Viktor Schauberger, Wernher von Braun, THU München und viele der besten Ingenieure und Forschungs- und Entwicklungs-Einrichtungen der Jahre 1919 - 40er Jahre und danach. Die Deutschen hatten sogar Übungsgelände für Ufos in Brandenburg und es gibt viele Nachweise über die Deutschen Ufos.

Bitte sorgt dafür, es soll keiner mehr behaupten dürfen, die Deutschen hätten keine Ufos gehabt oder dass irgendwelche den Deutschen böswillige Leute oder Wikipedia sonstige Lügen, Lächerlichmachung oder Vertuschungen bewirken - so wie es bisher war!

Nur Wahrheit und Klarheit sind der Weg, alles andere muss weg.

Vielen vielen Dank an Oggy und alle ehrlichen Aufklärer - auch wenn ich euch nicht direkt kenne.

Ich habe den Text im November 2023 gefunden und wir sind sehr froh.
franziska steinle

Vril Gemeinschaftsforum

Geschrieben von Oggy am 19. Mai 2003 23:10:39:

Die VRIL-Gesellschaft

Der Gurdjoff-Schüler und Tibet-Reisende Karl Haushofer gründete vor 1919 neben der Thule-Gesellschaft einen zweiten Orden, die 'Brüder des Lichtes', der später in die VRIL-Gesellschaft umbenannt wurde. In dieser vereinten sich ebenfalls die 1917 aus dem Germanenorden hervorgegangene Templer-Neubildung 'Die Herren vom Schwarzen Stein' (DHSVSS) und die 'Schwarzen Ritter' der Thule- und SS-Elite 'Schwarze Sonne'.

Um einen Vergleich mit der Thule-Gesellschaft anzustellen, könnte man den Unterschied am einfachsten erfassen, wenn man sagt, daß die Thule-Gesellschaft sich den materiellen und politischen Dingen widmete und die VRIL-Gesellschaft im wesentlichen JENSEITIG orientiert war. Aber es blieben doch zahlreiche Anknüpfungspunkte zwischen VRIL- und Thule-Gesellschaft, wie zum Beispiel Atlantis, Thule, die Insel der Seligen des Gilgamesch, die Urverbindung

zwischen Germanien und Mesopotamien, aber auch alte Heiligtümer wie die Externsteine, der Untersberg oder der Hausberg von Stronegg. Im Dezember 1919 traf sich ein enger Kreis aus Thule-, DHVSS- und VRIL-Leuten in einem dazu angemieteten Forsthaus in der Ramsau bei Berchtesgaden. Unter ihnen war neben dem Medium Maria Orsic noch ein weiteres, die nur als Sigrun bekannt ist. Maria hatte auf mediale Weise Durchgaben in einer Templergeheimschrift erhalten - eine dem Medium völlig unbekannte Sprache - mit telepathischen Angaben für den Bau einer Flugmaschine. Die telepathischen Botschaften kamen nach Aussage der VRIL-Schriften von dem Sonnensystem Aldebaran, welches 68 Lichtjahre von uns entfernt im Sternbild Stier zu finden ist.

An dieser Stelle möchte ich eine kurze Zusammenfassung der Botschaften präsentieren, die die VRIL-Telepathen über die Jahre hinweg erhielten und die die Grundlage aller weiteren Aktionen der VRIL-Gesellschaft waren:

“Das Sonnensystem Aldebaran soll demnach 68 Lichtjahre von der Erde entfernt und dessen Sonne von zwei bewohnten Planeten umkreist sein, die das Reich SUMERAN bilden. Die Menschheit des Sonnensystems Aldebaran soll sich in ein Volk von hochgewachsenen und spirituell weit fortgeschrittenen Menschen, die die eigentliche und regierende Bevölkerung Aldebarans darstellen, und verschiedene andere menschliche Rassen unteneilt haben, die sich durch negative Mutationen der hochgewachsenen Aldebaraner infolge der klimatischen Veränderungen auf den einzelnen Planeten entwickelt haben sollen. Diese farbigen 'mutierten' Rassen sollen eine geringere geistige Entwicklungsstufe gehabt haben. Je mehr es zur Rassenvermischung kam, desto mehr soll auch die geistige Entwicklung dieser Völker herabgesunken sein, was zur Folge hatte, daß, als die Sonne Aldebaran zu expandieren begann, diese nicht mehr in der Lage waren, die Raumfahrttechnologie ihrer Vorfahren zu erhalten, um eigenständig die Planeten zu verlassen. Somit sollen die mutierten Rassen, von der Rasse der großen Aldebaraner völlig abhängig, mit Raumschiffen evakuiert und zu anderen bewohnbaren Planeten gebracht worden sein. Trotz dieser Rassenunterschiede sollen sich jedoch die verschiedenen Rassen absolut respektiert und nicht in des anderen Lebensraum eingegriffen haben, weder die großen hellhäutigen Aldebaraner bei den anderen Rassen, noch andersherum. Jeder respektierte einfach, daß die anderen eine eigene Entwicklung machten (im Gegensatz zur Erde).

Die hochgewachsenen Aldebaraner sollen dann vor etwa 500 Millionen Jahren damit begonnen haben, andere erdähnliche Planeten zu kolonisieren. Es heißt, daß sie in unserem Sonnensystem zuerst den Planeten Mallona (auch Maldek, Marduk oder bei den

Russen Phaeton genannt) besiedelten, der, anstelle der heutigen Planetoiden, damals zwischen Mars und Jupiter existiert haben soll. Danach Mars, von dessen hochentwickelten Bewohnern die großen Pyramidenstädte und das bekannte "Marsgesicht" zeugen, die 1976 von der Marssonde 'Viking' aufgenommen wurden. Und man nahm an, daß die Menschen von Aldebaran auch zu dieser Zeit das erste Mal auf die Erde kamen, worauf rund 500 Millionen Jahre alte versteinerte Schuhspuren hindeuten, mit einem vom Absatz zertretenen ebenso versteinerten Trilobiten, einem damals auf der Erde lebenden und vor 400 Millionen Jahren aus gestorbenen Urkrebs.

Die Mitglieder der VRIL-GeSeilschaft waren der Ansicht, daß die Rasse der Aldebaraner demnach später, als die Erde langsam bewohnbar wurde, in Mesopotamien gelandet sein soll und die Herrscherkaste der SUMERER, die als helle, weiße Gottmenschen bezeichnet wurden, gebildet haben. Des weiteren kamen die VRIL-Telepathen zu der Erkenntnis, daß das Numerische nicht nur mit der Sprache der Aldebaraner identisch ist, sondern auch, daß das Aldebaranisch-Sumerische wie ein unverständliches Deutsch klingt und auch die Sprachfrequenz beider Sprachen - des Deutschen und des Sumerischen - fast gleich ist."

Ob diese Aussagen über Aldebaran der Tatsache entsprechen, sei erst einmal dahingestellt, die Baupläne und technischen Angaben, welche die VRIL-Telepathen erhielten - wo immer diese Angaben auch herkamen - waren jedoch so genau, daß sie zu einer der phantastischsten Ideen führten, die wohl je von Menschen erdacht wurde: zum Bau der 'Jenseitsflugmaschine'!

Es reifte das Konzept einer 'anderen Wissenschaft' heran (heute würde man 'alternative Energieformen' sagen). Doch es dauerte über drei Jahre, bis das Projekt in Angriff genommen wurde. In dieser frühen Phase der 'anderen Technik' oder 'anderen Wissenschaft' hielt Professor Dr. W. O. Schumann, Thule- und VRIL-Mitglied, an der TH-München einen Vortrag, aus dem hier einige Sätze wiedergegeben werden sollen:

“ Wir kennen in allem und jedem zwei Prinzipien, welche die Dinge des Geschehens bestimmen: Licht und Finsternis, Gut und Böse, Schaffen und Zerstören - wie wir auch bei der Elektrizität Plus und Minus kennen. Es heißt stets: Entweder - Oder.

Diese beiden Prinzipien - konkret zu bezeichnen als das Schaffende und das Zerstörende - bestimmen auch unsere technischen Mittel...

Alles Zerstörende ist satanischen Ursprungs - alles Aufbauende göttlicher Herkunft... Jede auf dem Explosionsprinzip oder auch der Verbrennung beruhende Technik kann daher als satanische Technik bezeichnet werden. Das bevorstehende neue Zeitalter wird ein Zeitalter

neuer, positiver, göttlicher Technik werden." (Quelle: SSGeheimarchiv). Zu gleicher Zeit arbeitete der Wissenschaftler Viktor Schauberger an einem ähnlichen Projekt. Johannes Kepler, dessen Lehren Schauberger verwendete, war im Besitz der Geheimlehre der Pythagoräer, deren Wissen über die Tempelritter geheimgehalten und übernommen wurde. Es war das Wissen um die IMPLOSION (Implosion in diesem Fall = die Nutzbarmachung des Potentials der inneren Welten in der äußeren Welt). Die Thule- und VRIL-Leute, wußten, daß das göttliche Prinzip immer aufbauend, das heißt konstruktiv ist. Eine Technologie, die dagegen auf der Explosion beruht und daher destruktiv ist, ist gegen das göttliche Prinzip. Folglich wollte man eine Technologie schaffen, die auf der Implosion beruhte. Schaubergers Schwingungslehre (Prinzip der Obertonreihe = Monochord) knüpft an das Wissen um die Implosion an. Vereinfacht könnte man sagen: IMPLOSION statt EXPLOSION! Anhand der Energiebahnen des Monochords und der Implosionstechnik gelangt man in den Bereich der Antimaterie und damit zur Auflösung der Schwerkraft. Im Sommer des Jahres 1922 wurde an dem ersten untertassenförmigen Flugschiff gebaut, dessen Antrieb auf der Implosionstechnik beruhte (die Jenseitsflugmaschine). Sie bestand aus einer Scheibe von acht Metern Durchmesser, über der sich eine parallel gelagerte Scheibe von sechseinhalb Metern Durchmesser befand, und darunter eine weitere Scheibe von sieben Metern Durchmesser. Diese drei Scheiben wurden in der Mitte von einem 1.80m messenden Loch durchbrochen, in dem das 2.40m hohe Antriebsaggregat montiert war. Unten lief der Mittelkörper in einer kegelförmigen Spitze aus, von der aus ein in das Kellergeschoß reichendes Pendel für die Stabilisierung des Geräts sorgte. Im aktivierten Zustand drehten sich die untere und die obere Scheibe in gegenläufiger Richtung, um zunächst ein elektromagnetisches Rotationsfeld aufzubauen. Welche Leistungen diese erste Flugscheibe erbrachte, ist unbekannt. Es wurde jedenfalls zwei Jahre lang mit ihr experimentiert, bevor sie jedoch wieder demontiert und vermutlich in den Augsburger Messerschmidt-Werken eingelagert wurde. Finanzierungshilfen für dieses Projekt tauchen unter dem Code 'JFM' in den Buchhaltungen mehrerer deutscher Industriebetriebe auf. Mit Sicherheit ging aus der 'Jenseitsflugmaschine' das VRIL-Triebwerk hervor, das jedoch formal als 'Schumann SM-Levigator' geführt wurde. Im Prinzip sollte die 'Jenseitsflugmaschine' um sich herum und in ihrer unmittelbaren Umgebung ein extrem starkes Feld erzeugen, welches den davon umschlossenen Raumsektor mitsamt der Maschine und ihrer Benutzer zu einem vom diesseitigen Kosmos vollkommen unabhängigen Mikrokosmos werden ließ. Dieses Feld wäre bei maximaler Feldstärke von allen ihn umgebenden diesseitigen

universellen Kräften und Einflüssen - wie etwa Gravitation, Elektromagnetismus und Strahlung sowie Materie jeglicher Art - völlig unabhängig und könnte sich innerhalb jedes Gravitations- und sonstigen Feldes beliebig bewegen, ohne daß in ihm irgendwelche Beschleunigungskräfte wirksam oder spürbar würden.

Im Juni 1934 wurde Viktor Schauberger von Adolf Hitler und den höchsten Vertretern der VRIL- und Thule-Gesellschaften eingeladen und arbeitete von da an mit ihnen zusammen.

Nach diesem ersten möglichen Fehlschlag schlug die Geburtsstunde des ersten sogenannten 'deutschen UFOs' aber dann im Juni 1934. Unter Leitung von Prof. Dr. W. O. Schumann entstand das erste Experimental-Rundflugzeug, das RFZ 1, auf dem Gelände der deutschen Flugzeugfabrik Arado in Brandenburg. Bei seinem ersten und auch gleichzeitig letzten Flug stieg es senkrecht auf eine Höhe von ca. 60m, begann dann aber minutenlang in der Luft zu taumeln und zu tanzen. Das zur Steuerung angebrachte Leitwerk Arado 196 erwies sich als völlig wirkungslos. Mit Mühe und Not gelang es dem Piloten Lothar Waiz, das RFZ 1 wieder auf den Boden zu bringen, herauszuspringen und davonzurennen, bevor es anfang, sich wie ein Kreisel zu benehmen, dann umkippte und regelrecht zerfetzte. Das war das Ende des RFZ 1, aber der Anfang der VRIL-Flugkörper.

Noch vor Ende 1934 war das RFZ 2 fertiggestellt, das einen VRIL-Antrieb und eine 'Magnet-Impulssteuerung' hatte. Es entsprach 5m im Durchmesser und hatte folgende Flugmerkmale: Optisches Verschwimmen der Konturen bei zunehmender Geschwindigkeit und das für UFOs typische farbige Leuchten. Je nach Antriebsstufe Rot, Orange, Gelb, Grün, Weiß, Blau oder Violett.

Es funktionierte also - und es sollte 1941 noch ein bemerkenswertes Schicksal vor sich haben. Und zwar wurde es während der 'Luftschlacht um England' genannten Kriegsphase, als sich die deutschen Standardjäger ME 109 für transatlantische Aufklärungsflüge wegen ihrer zu kurzen Reichweite als untauglich erwiesen, als Fernaufklärer eingesetzt.

Ende 1941 wurde es über dem Südatlantik fotografiert, als es auf dem Weg zu dem Hilfskreuzer 'Atlantis' in antarktischen Gewässern war. Der Grund, warum es nicht als Jagdflugzeug eingesetzt werden konnte, lag daran, daß das RFZ 2 wegen seiner Impulssteuerung nur Richtungsänderungen von 90°, 45° und 22,5° ausführen konnte. Unglaublich werden manche denken - aber genau diese rechtwinkligen Flugveränderungen sind das für sogenannte UFOs absolut typische Flugverhalten.

Nach dem Erfolg des kleinen RFZ 2 als Fernaufklärer bekam die VRIL-Gesellschaft ein eigenes Versuchsgelände in Brandenburg. Ende 1942 flog die leicht bewaffnete Flugscheibe 'VRIL-1-Jäger'.

Sie hatte 11,5m im Durchmesser, war ein Einsitzer und hatte einen 'Schumann-Levigator-Antrieb' und eine 'Magnetfeld-Impulsor-Steuerung'. Sie erreichte Geschwindigkeiten von 2.900 bis zu 12.000 km/h, konnte bei voller Geschwindigkeit Flugänderungen im rechten Winkel durchführen, ohne daß die Piloten davon beeinträchtigt waren, war wetterunabhängig und hatte eine Weltallfähigkeit von 100%. Von VRIL 1 wurden 17 Stück gebaut und es gab auch mehrere zweisitzige, mit einer Glaskuppel ausgestattete Varianten. Ebenfalls zu dieser Zeit entstand ein eigenes Projekt, V-7. Unter dieser Bezeichnung wurden mehrere Flugscheiben gebaut, jedoch mit konventionellen Düsenantrieben. Auf den Grundlagen von Andreas Epp entstand das RFZ 7, eine Kombination aus einer levitierenden Flugscheibe mit Düsenantrieb. An dieser arbeiteten die Entwicklungsgruppen

Schriever-Habermohl und Miethe-Belluzo. Das RFZ 7 hatte einen Durchmesser von 42m, ging aber bei einer Landung in Spitzbergen zu Bruch. Später wurde jedoch ein nachgebautes RFZ 7 außerhalb von Prag fotografiert.

Im Juli 1941 bauten Schriever und Habermohl ein senkrecht startendes Rundflugzeug mit Düsenantrieb, das aber ebenfalls Mängel aufwies. Man entwickelte einen weiteren 'Elektrogravitations-Flugkreisel' mit 'Tachyonen-Antrieb', der erfolgreicher war. Darauf folgte das RFZ 7 T, von Schriever, Habermohl und Belluzo gebaut und ebenfalls voll funktionstüchtig. Die V-7 Flugscheiben waren jedoch, verglichen mit den VRIL- und Haunebu-Scheiben, eher als eine Art Spielzeug zu beschreiben. Wiederum unterschieden sich die VRIL- und Haunebu-Scheiben erheblich voneinander. Das lag hauptsächlich mit daran, daß die VRIL-Flugkörper von Flugzeugbauern in deren Werken, und die Haunebus in den U-Boot-Werften hergestellt worden sind. Daher waren die Haunebus wesentlich stabiler, aber auch schwerer, was bei einem Anti-Gravitations-Antrieb jedoch ohne Bedeutung ist.

Innerhalb der SS gab es eine Gruppe, die sich mit der Gewinnung von alternativer Energie befaßte, die SS-E-IV= 'Entwicklungsstelle IV der Schwarzen Sonne', deren Hauptanliegen es war, Deutschland von ausländischem Rohöl unabhängig zu machen. Die SS-E-IV entwickelte aus den bestehenden VRIL-Triebwerken und dem Tachyonenkonverter von Kapitän Hans Coler das THULE-Triebwerk', das später als THULE-Tachyonator' bezeichnet wurde.

Im August 1939 startete das erste RFZ 5. Es war ein mittelschwer bewaffneter Flugkreisel mit dem eigenartigen Namen 'Haunebu F'. Es hatte eine Besatzung von acht Mann, maß 25m im Durchmesser, erreichte zu Anfang eine Geschwindigkeit von 4.800 km/h und später bis zu 17.000 km/h. Es war mit zwei 6 cm KSK (Kraftstrahlkanonen)

in Drehtürmen und vier MK 106 bestückt und hatte eine Weltraumfähigkeit von 60%.

Ende 1942 war ebenfalls das 'Haunebu II' ausgereift. Der Durchmesser variierte von 26 bis 32m und in der Höhe zwischen 9 und 11m. Es konnte eine Besatzung zwischen 9 und 20 Personen transportieren, war mit einem Thule-Tachyonator angetrieben und erreichte in Erdnähe eine Geschwindigkeit von 6.000 km/h. Ebenso war es weltalltauglich und hatte eine Reichweite von 55 Flugstunden. Zu dieser Zeit existierten schon Pläne für das VRIL-7-

Großraumschiff mit einem Durchmesser von 120m. Es sollte ganze Mannschaften transportieren. Kurze Zeit später wurde das 'Haunebu III', das absolute Prunkstück aller Scheiben, fertiggestellt mit 71m Durchmesser. Es wurde geflogen und auch gefilmt. Es konnte eine Besatzung von 32 Mann transportieren, hatte eine Reichweite in Flugdauer von über 8 Wochen und erreichte im Erdbereich eine Geschwindigkeit

von mindestens 7.000 km/h (nach Unterlagen aus SS-Geheimarchiven bis zu 40.000 km/h).

Virgil Armstrong, ehemaliger CIA-Angehöriger und Green Beret a.D., beschreibt deutsche Flugkörper während des Zweiten Weltkrieges, die vertikal landen und starten und rechte Winkel fliegen konnten. Sie wurden bis zu 3.000 km/h schnell gemessen und hatten eine Laserwaffe als Geschütz (vermutlich die sogenannte KSK Kraftstrahlkanone), die 4 Zoll Panzerung durchbrechen konnte.

Professor J. J. Hurtak, Ufologe und Autor von 'Die Schlüssel des Enoch', beschreibt, daß die Deutschen damit beschäftigt waren, etwas zu bauen, was die Alliierten als 'Wunderwaffensystem' bezeichneten. Hurtak bekam Protokolle in die Hände, die zwei Sachverhalte beschrieben:

1. den Aufbau der Weltraumstadt 'Peenemünde' und
2. das Herüberholen der besten Techniker und Wissenschaftler aus Deutschland in die USA

Erwähnt war ebenfalls die genauere Untersuchung der sogenannten 'Foo-Fighters' (Feuerkugeln). Der Bau und Einsatz solcher Flugobjekte war dem CIA wie auch dem britischen Geheimdienst um 1942 schon bekannt, wurde jedoch nicht richtig eingeschätzt. 'Foo-Fighter' war eigentlich die Bezeichnung der Alliierten für sämtliche leuchtenden deutschen Fluggeräte. Insbesondere waren es aber wohl zwei Erfindungen, die unter den Begriff 'Foo-Fighters' fielen: Die 'Fliegende Schildkröte' und die 'Seifenblase', zwei völlig unterschiedliche Dinge, die aber von den Alliierten als zusammengehörend gewertet wurden.

Die 'Fliegende Schildkröte' wurde von der SS-E-IV in Wiener Neustadt entwickelt. Ihre äußere Form erinnerte an die eines

Schildkrötenpanzers.

Es waren unbemannte Flugsonden, die Störungen bei den elektrischen Zündanlagen der feindlichen Streitkräfte auslösen sollten. Sie hatten weiterentwickelte Klystronröhren eingebaut, die von der SS als 'Todesstrahlen' bezeichnet wurden. Die wirksame Zündabschaltung funktionierte jedoch zu Anfang noch nicht so perfekt. Später gab es Weiterentwicklungen dieser Technik und der UFO-Kenner wird bestätigen können, daß die 'Zündabschaltung', das Ausfallen elektrischer Anlagen, eines der typischen Merkmale beim Auftauchen eines UFOs ist.

Wendeil C. Stevens, US-Air-Force-Pilot während des Zweiten Weltkrieges, beschreibt die 'Foo-Fighters' als manchmal graugrün oder rotorange, die bis zu 5m an die Flugzeuge herankamen und dann dort blieben. Sie ließen sich weder abschütteln noch abschießen und zwangen Flugstaffeln zum Teil zum Umdrehen oder Landen. Eine ganz andere Sache waren die oft als 'Foo-Fighters' bezeichneten 'Seifenblasen'. Bei diesen handelte es sich um einfache Baisons, in denen sich dünne Metallspiralen zur Störung des feindlichen Flugzeugradars befanden. Der Erfolg dieser Idee dürfte gering gewesen sein, von der psychologischen Wirkung einmal abgesehen.

Anfang 1943 plante man ebenfalls ein zigarrenförmiges Mutterschiff, das in den Zeppelinwerften gebaut werden sollte - das sogenannte 'Andromeda-Gerät' (139m lang). In ihm sollten mehrere untertassenförmige Flugschiffe für (interstellare) Langzeitflüge transportiert werden.

Um Weihnachten 1943 war ein wichtiges Treffen der VRIL-Gesellschaft im Nordseebad Kolberg. Mit dabei ebenfalls die Medien Maria und Sigrun. Hauptthema dieser Zusammenkunft war das 'Aldebaran-Unternehmen'. Die Medien hatten genaue Angaben über die bewohnten Planeten und die Sonne Aldebarans bekommen und man begann, eine Reise dorthin auszuarbeiten. Am 2. Januar 1944 fand eine Besprechung zwischen Adolf Hitler, Heinrich Himmler, Kunkel (VRIL-Gesellschaft) und Prof. Dr. Schumann (VRIL-Gesellschaft) statt, in der es um das 'VRIL-Projekt' ging. Man wollte mit dem VRIL-7-Großraumschiff, mit Namen 'Odin', durch einen lichtgeschwindigkeitsunabhängigen Dimensionskanal nach Aldebaran vordringen. Den Unterlagen der "Schwarzen Sonne" zufolge, soll im Winter 1944 der erste Dimensionskanal-Testflug stattgefunden haben. Dieser soll angeblich knapp an einem Desaster vorbeigeführt haben, denn Fotos zeigen das VRIL-7 nach diesem Flug, auf dem es aussah, "als wäre es 100 Jahre unterwegs gewesen". Die äußere Zellenverkleidung wirkte demnach stark gealtert und war an mehreren Stellen beschädigt. Aber auch die Konstrukteure 'konventioneller Scheiben' (mit Düsenantrieb)

waren derweil aktiv gewesen: Am 14. Februar 1944 wurde der unter dem Projekt V-7 von Schriever und Habermohl konstruierte Überschallhubschrauber, der mit 12 Turboaggregaten BMW 028 ausgestattet war, von dem Testpiloten Joachim Roehlike in Peenemünde testgeflogen. Die senkrechte Steiggeschwindigkeit betrug 800m in der Minute, er erreichte eine Höhe von 24.200 m und im Horizontalflug eine Geschwindigkeit von 2.200 km/h. Dieser konnte ebenfalls mit unkonventioneller Energie angetrieben werden. Er kam jedoch nicht mehr zum Einsatz, da Peenemünde 1944 bombardiert wurde und auch die Verlagerung nach Prag nichts mehr brachte. Denn ehe die dort gefertigten Flugscheiben einsatzbereit waren, hatten die Amerikaner und Russen Prag besetzt.

Die Briten und Amerikaner entdeckten während der Besetzung Deutschlands Anfang 1945 in SS-Geheimbildarchiven unter anderem auch Fotos der 'Haunebu II' und 'VRIL I-Typen' wie auch des 'Andromeda-Gerätes'. Präsident Trumans Beschluß im März 1946 führte dazu, daß das Flottenkriegskomitee der USA die Erlaubnis erteilte, deutsches Material zu den Experimenten der Hochtechnologie zu sammeln. Unter der Operation 'Paperclip' wurden im Geheimen arbeitende deutsche Wissenschaftler privat in die USA gebracht. Darunter auch Viktor Schauberger und Wernher von Braun.

Hier noch einmal eine kurze Zusammenfassung der Entwicklungen, die in Serie produziert werden sollten:

Das erste Projekt wurde von dem an der TH München tätigen Prof. Dr. Schumann geleitet, in dessen Rahmen bis Anfang 1945 angeblich 17 diskusförmige 11,5 Meter durchmessende Raumflugscheiben gebaut worden sind, die zu insgesamt 84 Testflügen aufgestiegen sein sollen, die sogenannten 'VRIL-1-Jäger'. Mindestens ein VRIL-7 und ein VRIL-7-Großraumschiff mit dem Namen 'Odin', das im April 1945 mit einem Teil der VRIL-Wissenschaftler und VRIL-Logenmitgliedern von Brandenburg aus - nach der Sprengung des gesamten Testgeländes - nach Aldebaran gestartet sein soll.

Das zweite Projekt stand unter der Leitung der SS-E-IV, die bis zu Anfang 1945 drei glockenförmige Raumflugkreisel-Typen in verschiedenen Größen bauen ließ:

Das kleinste war das Haunebu I, mit 25m im Durchmesser, von dem zwei Exemplare gebaut wurden und zu insgesamt 52 Testflügen aufgestiegen waren (ca. 4.800 km/h).

Vom Haunebu II, mit bis zu 32m Durchmesser, wurden sieben Exemplare gebaut und auf insgesamt 106 Flügen erprobt (ca. 6.000 km/h). Der Haunebu II-Typ war tatsächlich schon für die Serienproduktion vorgesehen. Zwischen den Flugzeugfirmen Dornier und Junkers soll eine Ausschreibung stattgefunden haben, die Ende März 1945 zugunsten von Dornier ausfiel. Die offizielle Bezeichnung der

schweren Flugkreisel sollte DO-STRA (=Dornier-Stratosphärenflugzeug) lauten.

Das Haunebu III mit 71m Durchmesser wurde nur einmal gebaut und stieg zu mindestens 19 Flügen auf (ca. 7.000 km/h).

Und in Form von Plänen existierte das 'Andromeda-Gerät', das 139m lange Mutterschiff, mit Hangars für einen Haunebu II, zwei VRILI und zwei VRILII.

Weiterhin gibt es Unterlagen, daß das VRIL-7-Großraumschiff 'Odin' nach seiner Fertigstellung Ende 1944 und einigen Flugtests bereits zu ersten, noch auf die Erde beschränkten Geheimeinsätzen gestartet sein soll:

1. Landung beim Mondsee im Salzkammergut, mit Tauchversuchen zur Feststellung der Druckfestigkeit der Flugzelle,
2. Vermutlich von März bis April 1945 erfolgte aus Sicherheitsund Strategiegründen die Stationierung der VRIL-7 in der 'Alpenfestung', wonach von dort aus Spanien angefliegen wurde, um hierher geflüchtete, wichtige reichsdeutsche Persönlichkeiten nach Südamerika und 'Neuschwabenland' in hier während des Krieges angelegte geheime reichsdeutsche Stützpunkte zu überfliegen und sicher abzusetzen.
3. unmittelbar danach soll die VRIL-7 auf einen Geheimflug nach Japan gestartet sein, über den jedoch weiter nichts bekannt geworden ist.

Bedeutend empfinde ich auch die Ausführungen eines ehemaligen deutschen Piloten, der selbst verschiedenste Flugscheibenversionen mit eigenen Augen auf Flugplätzen wie auch im Flug gesehen haben will: Einmal mußte er im Frühjahr 1943 mit seiner Arado in Neu-Brandenburg landen, da seine Maschine einer Generaltriebwerksuntersuchung unterzogen werden sollte. Da dies jedoch bis zum nächsten Tag andauerte, gesellte er sich zu seinen Fliegerkameraden in die Halle und traute seinen Augen nicht: er sah dort zwei große Haunebu II stehen (in diesen Sicherheitsbereich kam er durch seinen "roten Reiseschein", einen Sicherheitsausweis). Die nächsten Stunden verbrachte er mit den Piloten und erfuhr dabei eine ganze Menge über diese Flugkörper. Ihm wurde erklärt, daß diese locker 50.000 km/h fliegen würden und außerhalb der Erdatmosphäre sogar über 100.000 km/h. Während er sich die Scheiben von Außen betrachten konnte, erklärte man ihm, daß sie mit einem Antigravitationsantrieb ausgestattet seien, der nach dem Gegenlaufsprinzip einer gequetschten Lemniskate funktioniere. Durch die gegenläufigen Scheiben im Innern des Raumschiffs entsteht dadurch ein weiterführender Dynamoeffekt. Durch diesen Effekt würden die Raumschiffe ein Null-Feld um sich herum aufbauen, wobei sie sich fortwährend in dieses Null-Feld hineinsaugen. Je nachdem, wohin man dieses Feld

richten würde, zöge es das Schiff hinein. Durch diesen Antrieb gäbe es, aber nur von außen sichtbare, ruckartige Bewegungen (zum Beispiel $22,5^\circ$), die jedoch im Innern nicht fühlbar wären. Innerhalb der Schiffe würden keinerlei Fliehkräfte auf die Piloten einwirken, da die Schiffe eben ein eigenes Gravitationsfeld besitzen. Der Informant glaubt, daß die Deutschen bereits 1928 mit diesen auf dem Mond gewesen wären, wenn nicht schon um die Jahrhundertwende. Er schließt dies deswegen nicht aus, da der Ursprung dieser hier verwendeten Technik seiner Meinung nach nicht Nikola Tesla war, sondern der Erfinder Harvey, der bereits im 17. Jahrhundert mit gegenläufigen Scheiben experimentiert hatte und die Bewegungsprinzipien der hyperbolischen Körper angeblich schon damals in die praktische Physik umgesetzt hatte.

Am nächsten Morgen sollte dann ein Erkundungsflug um die Erde stattfinden (nach Aussage eines der Piloten sollte dies in ca. fünf Stunden möglich sein). Natürlich stand die ganze Mannschaft bei Sonnenaufgang vor den Toren, um dieses phantastische Ereignis mitzuerleben und diese unheimlichen Fluggeräte mit eigenen Augen fliegen zu sehen. So beschrieb er, daß nur ein leises Summen zu hören gewesen sei und sich die Haunebus sehr schwerfällig vom Flugplatz entfernten (auf ca. 600-700 Meter), bis es plötzlich einen Ruck gab und die Scheiben wie ein Blitz verschwunden waren.

Und weiter berichtet er:

“Als ich dort mit einem Piloten zusammengesessen war, erzählte er auch, daß es bei diesen Flugkörpern keinen Schallmauerdurchbruch gibt. Heute bin ich persönlich davon überzeugt, daß diese Dinger mit dazu herangezogen worden sind, den “Großkopferten” die Möglichkeit einer Flucht einzuräumen. Das ist doch heute auch der Fall (er bezieht sich wahrscheinlich auf die Illuminati und andere Regierende, die solche Geheimwaffen auch für eigene Zwecke zurückhalten). Man versuchte damals über den Mond als Relaisstation zum Mars zu kommen. Doch heute wissen wir, daß das nicht geht. Also werden sie vom Mond direkt zur Venus geflogen sein. Ob das geklappt hat, darüber möchte ich nicht mehr sagen. Nur soviel, als daß dies mit der Hintergrund für die ganze Geheimhaltung um die deutschen Flugscheiben ist” (hatte nicht George Adamski Kontakte mit “Venusiern”?).

Auf die Frage, ob er bei einem Start einmal daneben gestanden sei, meinte er, daß er bei vier verschiedenen Gelegenheiten solche Flugscheiben, aber jedesmal verschiedener Bauweise, beim Start erlebt hätte. Einmal stand er beim Start einer “V-7”-Scheibe (mit konventionellem Turbinenantrieb) etwa fünfzig Meter entfernt und beschrieb das Turbinengeräusch als ein “nicht unangenehmes Singen” (zwischen Pfeifen und Singen). Diese konventionelle Scheibe

flog im Gegensatz zu den ruckartigen Bewegungen der Antigravitationsflugscheiben, elegant davon wie ein Flugzeug, konnte aber auch auf dem Kopf fliegen oder auf der Seite.

Aber auch das "Scheibenprinzip" (des Antriebs) sei schon damals überholt gewesen. Er führt dazu aus, daß die neueren Triebwerke der deutschen Flugscheiben überhaupt keine beweglichen Teile mehr vorzuweisen hatten.

In zwei anderen Fällen hatte er dann noch die "eleganten" VRILScheiben gesehen (ohne Glocke, nur mit einer stromlinienförmigen Kuppel), die ihm am besten gefallen hatten.

Was geschah mit den Flugschiffen nach dem Krieg?

Daß es zur Produktion einer Kleinstserie des Haunebu II kam, kann nicht ganz ausgeschlossen werden. Die verschiedenen UFOFotos, die nach 1945 mit dem ganz typischen Aussehen dieser deutschen Konstruktionen auftauchten, legen diese Möglichkeit nahe.

Manche sagen, ein Teil davon wäre im oberösterreichischen Mondsee versenkt worden, andere sagen, sie seien nach Südamerika geflogen oder in Einzelteilen dorthin gebracht worden. Sicher ist hierbei, daß, wenn auch nicht unbedingt die Flugkörper nach Südamerika gelangten, zumindest aber dort anhand von Bauplänen neue gebaut und geflogen worden sind, da ein wichtiger Teil dieser Technologie beim 'Phoenix-Experiment' 1983 (Montauk-Projekt) benutzt wurde, das das Folgeprojekt des 'Philadelphia Experiments' von 1943 war. (Hierbei handelt es sich um Teleportations-, Materialisations- und Zeitreisenexperimente der US-NAVY, die erfolgreicher waren, als die meisten es sich in ihren verwegenen Träumen vorstellen würden. Auch hierbei waren deutsche Wissenschaftler, sowie der kroatische Physiker Nikola Tesla (1856-1943) beteiligt. Siehe die Bücher "Das Montauk-Projekt", "Rückkehr nach Montauk" und "Pyramiden von Montauk" von Preston Nichols und Peter Moon 1938 wurde eine deutsche 'Antarktis-Expedition' mit dem Katapultschiff 'Schwabenland' durchgeführt. Dabei wurden 600.000 km² zu deutschem Land erklärt - 'Neuschwabenland' - ein eisfreies Gebiet mit Bergen und Seen. Ganze Flotten von U-Booten der Typen XXI und XXIII waren später auf dem Weg nach Neuschwabenland. Es sind angeblich bis heute noch über 100 deutsche U-Boote vermißt, die unter anderem auch mit dem Walter-Schnorchel ausgestattet waren, der ihnen erlaubte, mehrere Monate unter Wasser zu bleiben. Im April 1995 hatte ich ein Interview mit einem ehemaligen Offizier der deutschen Reichsmarine, der mir versicherte, daß die Aldebaraner physisch mitgeholfen hatten, die neuen U-Boot-Typen zu entwickeln. Er beschrieb einen wunderschönen, etwa 2,10 m großen Mann, mit mandelförmigen Augen, hellem Teint und langen blonden

Haaren. Er beschrieb die Kleidung des Aldebaraners als eine Art enganliegenden Overall, der jedoch aus einem Stück zu bestehen schien - ohne Reißverschlüsse, Nähte oder Knöpfe. Doch hatte er noch eine Besonderheit: Vor seinen Augen schwebten, im Abstand von ungefähr 20 cm, zwei violettfarbene Ringe in der Luft (wie eine Brille, die man von den Augen weghält). Diese Ringe sollen sich, seinen Worten nach, immer mit der Kopfbewegung des Aldebaraners mitbewegt haben.

Die U-Boote waren, seinem Bericht zufolge, auch mit Schauberger-Technologie ausgestattet. Die Front war in Ei-Form beschaffen, wodurch das Wasser spiralförmig um die U-Boote gewandelt wurde. Von den Aldebaranern kam demnach der Antrieb, mit denen sich die U-Boote in den enormen Geschwindigkeiten (offiziell 170 km/h, doch angeblich bis zu 300 km/h) fortbewegen ließen.

Es wird erzählt, daß Generalmajor a.D. Remer, als er 1944 durch Peenemünde geführt worden war, einen Mann gezeigt bekommen hatte, der über zwei Meter groß war, einen seltsamen glatten Anzug trug und lange blonde Haare hatte.

Und er hatte etwa 25 cm vor seinen Augen goldene Ringe schweben. Ihm wurde gesagt, "dies ist einer der Markabianer" (vielleicht sagte man aber auch "Aldebaraner").

Die Aussage vom Generalmajor a.D. Remer deckt sich also fast mit der des Reichsmarineangehörigen, nur daß die Ringe vor den Augen "seines" Außerirdischen violett waren.

Es ist also anzunehmen, daß ein Teil der Mitglieder der VRIL-Gesellschaft mit den vorhandenen Flugscheiben (vielleicht auch mit zerlegten oder nur mit Bauplänen) nach Kriegsende nach Neuschwabenland geflüchtet ist. Diese Annahme mag manchen wohl etwas gewagt erscheinen, es gibt jedoch starke Hinweise darauf, daß es so gewesen sein könnte.

Und zwar stellt sich die Frage, warum die Alliierten unter Admiral E. Byrd 1947 eine Invasion der Antarktis durchführten, und damit den Waffenstillstand mit dem Deutschen Reich brachen, der mit Großadmiral Dönitz unterzeichnet worden war.

Warum hatte Byrd knapp 4.000 Soldaten, ein Kriegsschiff, einen voll ausgestatteten Flugzeugträger samt einem kompletten Versorgungssystem zur Verfügung, wenn es doch nur eine Expedition sein sollte?

Er hatte acht Monate zur Verfügung, mußte jedoch schon nach acht Wochen und einer hohen und niemals öffentlich genannten Zahl an Flugzeugverlusten abbrechen. Was war geschehen?

Lee Van Atta, Zeitungs-Korrespondent bei der "El Mercurio", Santiago in Chile, als Journalist für die Expedition zugelassen, berichtete über sein Interview mit Byrd am 5. März 1947 in der größten

Tageszeitung Südamerikas wie folgt: "...Admiral Byrd machte heute die Mitteilung, daß die Vereinigten Staaten notwendigerweise Schutzmaßnahmen ergreifen müßten gegen die Möglichkeit einer Invasion des Landes durch feindliche Flieger, die aus dem Polargebiet kommen." Der Admiral sagte, daß er niemanden erschrecken wolle, doch die bittere Wirklichkeit sei die, daß im Falle eines neuen Krieges die Vereinigten Staaten von Fliegern angegriffen werden könnten, die in der Lage sind, von einem zum anderen Pol zu fliegen... Anschließend bemerkte er, wenn er Erfolg gehabt hat, so können andere Personen ebenso eine Expedition durchführen; bestehend aus viertausend nordamerikanischen jungen Männern mit der alleinigen Unterstützung einer Handvoll erfahrener Forscher. Der Admiral hob die Notwendigkeit hervor, in Alarmzustand und Wachsamkeit entlang des gesamten Eisgürtels, der das letzte Bollwerk gegen eine Invasion sei, zu bleiben..."

Admiral Byrd berichtete auch, wie das Land aussah, welches sich die Deutschen auserwählt hatten. Man sprach von einem "Märchentale" und "Anzeichen von Vegetation": "... die nackten Felsen jedoch reflektierten so viel Hitze, daß ein ganzer Vorhang von Schmelzwasserbächen über das Eis zu der kalten Küste hinfloß." Ein ähnliches Gebiet entdeckte Byrd schon im Jahre 1929 bei seinem Südpolflug. Er sprach von saftigem grünem Gras, von Blumen und Tieren, die wie Elche aussahen, denen das Gras bis zum Bauch reichte...

Ähnlich erging es der deutschen Antarktis-Expedition 1938/39 unter Leitung von Kapitän Ritscher mit dem Forschungsschiff 'Schwabenland', das auch Namensgeber für 'Neuschwabenland' war: "Eine noch erstaunlichere Landschaft entdeckten die Deutschen auf halbem Wege zwischen dem Wohltat-Massiv und den Eisklippen der Küste. Es war ein tiefliegendes, hügeliges Gebiet mit vielen Seen, das völlig eis- und schneefrei ist... Die Seen, nach einem der Flugkapitäne "Schirmacher-Seen" genannt, gehören zu jenen Gegenden in der Antarktis, welche zu ihrer Erforschung an Ort und Stelle geradezu herausfordern". ('Männer und Mächte am Südpol', Die Eroberung eines neuen Kontinents, Walter Sullivan, Forum Verlag, Wien)

Norbert Jürgen-Ratthofer schreibt über den späteren Verbleib der Haunebu-Entwicklungen in seinem Buch 'Zeitmaschinen' wie folgt: "Die Haunebu I, II und III Raumflugkreisel und die VRIL-I Raumflugscheiben selbst blieben jedoch ab Mai 1945 zunächst spurlos verschwunden... In diesem Zusammenhang ist es höchst interessant, daß der reichsdeutsche Haunebu III nach seinem neunzehnten Testflug dann am 20. April 1945 von 'Neuschwabenland' aus, einem riesigen, damals offiziell, reichsdeutschen Territorium in der

Ostantarktis, zu einer Raumexpedition zum Mars gestartet sein soll, über deren Ausgang jedoch nichts bekannt ist... Ein Jahr später, 1946, sorgten dann jedoch plötzlich über Skandinavien zahlreiche Sichtungen von Leuchtobjekten unbekannter Herkunft und eindeutig künstlichen Ursprungs für erhebliche Aufregung bei den Alliierten in Ost und West.

Wieder ein Jahr später, 1947, tauchten nun über Nordamerika zunächst bis in die Fünfzigerjahre in ständig steigender Zahl erneut ohne Zweifel von Intelligenzen gesteuerte Leuchtflugobjekte mit zumeist runden, diskus- bis glockenähnlicher Form, zuweilen aber auch zigarrenförmige 'unbekannte fliegende Objekte', kurz UFOs genannt, auf."

Er schreibt weiter, daß diese 'UFOs' in der Regel nicht den deutschen Entwicklungen glichen. In diesem Punkt bin ich anderer Meinung. Gut dokumentiertes Fotomaterial beweist, daß speziell die Haunebu II-Version sogar sehr häufig seit 1945 gesichtet wurde. Wenn Sie sich, wie ich, ein Jahrzehnt durch die UFO-Fachwelt gekämpft haben, werden Sie ebenfalls feststellen, daß bei einer außergewöhnlich hohen Prozentzahl der Fälle, bei denen es zu persönlichen Kontakten mit Insassen von sogenannten UFOs gekommen ist, es sich um besonders schöne Exemplare der Spezies 'Arier' handelte, blond und blauäugig, und diese entweder fließend deutsch oder eine andere Sprache mit deutschem Akzent sprachen (für Insider seien hier, der Cedric Allingham-Fall 1954, der Fall von Howard Menger 1956 und der Adamski-Fall 1952 erwähnt.) Der 'Außerirdische', den George Adamski mehrmals traf, hatte blonde lange Haare, blaue Augen, trug einen 'braunen' Overall und hatte auf seinen Schuhsohlen Hakenkreuze. Nach einem der persönlichen Treffen warf dieser eine Filmrolle, die George Adamski ihm gegeben hatte, später aus der Untertasse heraus, wobei nur eines der Bilder belichtet worden war. Darauf fand sich inmitten einer Reihe von hieroglyphenartigen Schriftzeichen ein großes Hakenkreuz.

Desweiteren existieren fünf Farbfotos eines gelandeten und wieder gestarteten Flugdiskus, der sowohl ein Balkenkreuz wie auch ein Hakenkreuz aufgemalt hat, die im Jahre 1979 von einem Nachtwächter im Rheinland aufgenommen wurden

Es stellt sich hier die Frage, woher die VRIL-Gesellschaft das Wissen für den Bau dieser Flugkörper hatte, wenn nicht von den Aldebaranern? Ebenso das Wissen für die Gentechnologie, in der die Deutschen wiederum anderen Nationen um Längen voraus gewesen sein sollen? Von der Atomphysik, der Raketentechnik und der Chemie (u.a. die Hydriertechnik) ganz zu schweigen.

Vielleicht durch den Kontakt von Haushofer und Sebottendorff, den Gründern der Thule- und VRIL-Gesellschaft, zu den aufgestiegenen

Meistern in Tibet? Über das Leben und die Erziehung von Deutschen in tibetanischen Klöstern erfahren wir ja nicht nur durch Lobsang Rampa und Rüssel McCloud (Die Schwarze Sonne von Tashi Lhunpo), sondern auch durch das Buch "Der Eremit" herausgegeben von einem Herrn Felix Schmidt. Und die Tibetaner behaupten ja selbst, daß sie Verkehr mit den "großen Weißen" haben, die von "Oben" kommen (die ersten reisenden weißen Europäer, die den Himalaja erreichten, wurden von den tibetanischen Mönchen mit der Frage begrüßt, "wieso man denn von 'unten' komme, sonst käme man doch von 'oben'").

Nach Aussagen von Herbert G. Dorsey und anderen Forschern soll neben den Bauplänen der VRIL-Gesellschaft, durch den telepathischen Kontakt mit den Außerirdischen, der intakte Antrieb einer im Jahre 1936 im Schwarzwald abgestürzten nichtirdischen Untertasse den Deutschen eine große Hilfe gewesen sein. Hierzu gibt es jedoch so gut wie keine Beweise, von noch lebenden Augenzeugen ganz zu schweigen.

Einen weiteren Hinweis auf die Zusammenarbeit mit den Aldebaranern finden wir in Robert Charroux's Buch "Das Rätsel der Anden". Darin berichtet dieser über riesige Höhlensysteme in den südamerikanischen Anden. In dem Kapitel "Das wissenschaftliche Zentrum des Narcisso Genovese" stützt sich Charroux auf Informationen des Physikers, Philologen und Humanisten Narcisso Genovese. Genovese war ein Schüler des bekannten italienischen Erfinders Guglielmo Marconi. Er behauptet, daß die Schüler Marconis 1938, nach dem Tode ihres Lehrers beschlossen, dessen begonnene Experimente und Forschungen über die Verwendung von Sonnen- und kosmischer Energie fortzuführen. Diese Schülergruppe, bestehend aus 98 Gelehrten und Technikern aus verschiedenen Ländern, hätte, zu einer Gesellschaft verbunden, den Vorsatz gefaßt, alle erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen zu treffen, um den Mißbrauch ihrer kosmischen Energie für Kriega- und kriminelle Zwecke zu verhindern. In eine einsame Gegend der Kordilleren (südamerikanische Anden) zurückgezogen, hätten sie ihr Gemeinschaftsleben drei Forderungen unterstellt:

auf der Erde sollte es nur

- eine einzige Religion, die des wahren Gottes oder der universalen Intelligenz,
- eine einzige Nation: das irdische Vaterland,
- und eine einzige Politik geben: Frieden auf dem Planeten- und Verständigung mit den Völkern im All.

Robert Charroux schreibt dann weiter

"Da es der Gemeinschaft dank der Kriegsschätze Benito Mussolinis und Adolf Hitlers (1) nicht an Mitteln fehlte, errichtete sie in

Südamerika (2) eine unterirdische Stadt, besser an Laboratorien, Geräten und technischen Mitteln ausgestattet als Cap Kennedy, Kuru, Baikonur, Saclay oder das CERN aus Genf.

Dieses Forschungszentrum hat laut dem Bericht von N. Genovese nicht zuletzt dank außerirdischer Unterstützung erstaunliche wissenschaftliche Fortschritte zu verzeichnen. Schon seit 1946 verfügt es über einen großen Sammelspiegel für kosmische Energie und ist nach anfänglicher Ausnutzung des Materie-Antimaterie-Gegensatzes jetzt bereits imstande, die Energie direkt aus der Sonne zu gewinnen.

"

Anmerkungen:

(1) Mussolinis Kriegsschatz ist von den italienischen Partisanen nur zum Teil wiedergefunden worden. Der deutsche Reichsschatz wird heute noch von der 3. Schwarzen Kraft für den Aufbau des künftigen Reiches verwendet.

(2) Die Angaben über die Lage der unterirdischen Stadt gehen ziemlich weit auseinander: nach dem einen soll sie auf dem Altiplano (Peru?), nach dem anderen im südamerikanischen Urwald (am Amazonas?) liegen."

Ende August 1994 führte ich ein Interview mit einem Mitglied der "Schwarzen Sonne" (von anderen als die "Dritte Macht" oder wie von Charroux als die "Dritte Schwarze Kraft" bezeichnet), der behauptete, in Neuschwabenland geboren zu sein. Nach den Aussagen dieses Mannes lebt er heute in einer unterirdischen Stadt, zusammen mit drei Millionen Deutschen (1994!). Demnach hätten sie überall auf der Welt unterirdische wie auch überirdische Basen. Eine der unterirdischen Basen soll sich unterhalb der Kanarischen Inseln befinden. Eine weitere im Bermuda Dreieck, doch in diesem Falle auf dem Boden des Ozeans. Mit ihren Flugscheiben können sie, seinen Aussagen nach, problemlos mit hohen Geschwindigkeiten unter Wasser gleiten. Und wenn sie auf dem Meeresboden halten, können sie das Magnetfeld der Scheiben so vergrößern, daß es das Wasser von diesen wegdrückt und sich ein Unterwasserdom bildet.

Weiterhin hätten sie eine riesige Basis im Himalaja und zwar in weit über 5000m Höhe. Die Deutschen stehen seiner Aussage nach unter dem Schutz der höchsten tibetanischen Loge, den "dGe-lugspa", den Gelbkappen und auch der Ariannis, den Bewohnern des unterirdischen Reiches unterhalb des Himalajas.

Nach der Aussage des Mitglieds der "Schwarzen Sonne" sollen die VRIL-Deutschen heute ein großes stehendes Heer auf der Welt verteilt haben (bestehend aus eingeschleusten Aldebaranern, Ariannis und Deutschen), die sofort eingesetzt werden könnten, falls ihre Hilfe irgendwo benötigt werden sollte. Weiterhin spricht er von einer Armada von Flugscheiben, derentwegen die USA und Rußland

das SDI-Programm errichtet hätten.

Doch hat er auch erwähnt, daß sie niemals angreifen dürften. Das wäre gegen das kosmische Gesetz. Nur im Falle eines Angriffs dürften sie sich verteidigen, also beispielsweise im Falle eines Dritten Weltkrieges.

Wenn sie in der Lage sind, Flugscheiben zu bauen, die die Gravitation aufheben können, setzt das voraus, daß sie die Gesetze des Universums verstanden haben. Daher müßten sie wissen, was 'Leben' ist und dürften somit auch kein Leben zerstören. Demnach sind wohl auch ein Großteil von ihnen Vegetarier. Das Mitglied der "Schwarzen Sonne" bestätigte dies.

Als ein kleines Beispiel über einen Kontakt der VRIL-Deutschen und Aldebaraner mit Amerikanern möchte ich hier folgendes aufzeigen, um Ihnen ein Bild zu vermitteln, wie sich diese verhalten: Der Fall von Reinhold Schmidt!

Am 7. und 9.11.1957 berichtete die Tageszeitung 'Rheinpfalz' über den kalifornischen Getreidehändler Reinhold Schmidt, der in Kearney, Nebraska, USA, am 5.11.1957 direkten Kontakt mit einem fremden Raumschiff und seiner Besatzung hatte. 1959, zwei Jahre später, berichtete Schmidt in einer Broschüre: "Im Raumschiff zur Arktis - Zwischenfall in Kearney", die deutsche Ausgabe erschien im Ventla-Verlag, Wiesbaden, ausführlich über sein Erlebnis.

Reinhold Schmidt wörtlich: "Die Männer trugen Straßenkleidung, waren annähernd 1,80 m groß und wogen schätzungsweise 80 kg. Die beiden Frauen schienen ungefähr ebenso groß zu sein, wogen etwa 58 bis 60 kg und ihr Alter schätze ich ungefähr auf 40 Jahre".

"Sie alle sprachen zu mir in Englisch - wie es mir schien - mit deutschem Akzent. Miteinander sprachen sie hochdeutsch, was ich verstehen konnte, da ich eine Schule absolviert hatte, in der Deutsch ebenso wie Englisch gesprochen wurde; und ich konnte zu jener Zeit Deutsch sprechen, lesen und schreiben. "

" Während ich an Bord des Schiffes war, wurde mir gesagt, ich möchte meinen Wagen nicht eher in Gang bringen, bis sie ganz ausser Sicht wären, da er sich sonst überhaupt nicht in Bewegung setzen würde. Dies war das erste Mal, daß ich erfuhr, daß das Schiff mein Auto angehalten hatte. "

Dieses Motorstopmittel war eine Entwicklung der Deutschen während des Zweiten Weltkrieges, mit dem sie das elektrische System feindlicher Bomber und auch Panzer zu stoppen versuchten.

Reinhold Schmidt wurde dann, nachdem seine Geschichte im Fernsehen ausgestrahlt worden war, von unzähligen Reportern interviewt, doch schon am nächsten Tag wurde er auf Weisung hoher militärischer Dienststellen inhaftiert und später in eine Nervenklinik eingeliefert. Doch da sein Fall schon einen zu großen Bekanntheitsgrad

erreicht hatte und Reinhold auch geistig voll gesund war, mußte er wieder auf freien Fuß gesetzt werden.

Am 5.2.1958 kam es dann erneut zu einem Kontakt mit dem Raumschiff und seinen Insassen. Er war etwa 32 km westlich von Kearney entfernt, als sein Wagen erneut stehen blieb. Auf seine verblüffte Frage, wie man ihn denn habe aufspüren können, wurde ihm erklärt: aufgrund seiner Gehirnimpulse. Zu einem kurzen Flug stiegen sie auf und erklärten anschließend, daß sie wiederkommen wollten, was dann am 14. August 1958 auch geschah. Um 16.15 Uhr ging nun der Flug zum nördlichen Polarkreis und zur Arktis. Streckenweise erreichten sie 65.000 km/h und erklärten ihm: "das Flugzeug könne noch viel schneller fliegen, aber die Entfernung wäre nicht groß genug, um ihm wirklich freien Lauf zu lassen." Dieses gleiche Schiff kann als Flugzeug in der Luft, als Schiff auf dem Wasser oder als Unterseeboot unter dem Wasser gebraucht werden. Am nördlichen Polarkreis begaben sie sich mit dem Raumschiff für etwa 4 Std. bei 100-120m Tauchtiefe unter die Oberfläche: "Während wir unterhalb der Oberfläche des Wassers waren, sah ich etwas, was bis jetzt noch niemals der Öffentlichkeit bekanntgegeben wurde. Ich schrieb nach Washington um die Erlaubnis, diesen Bericht zu veröffentlichen. Doch bis zu dem Tage, als ich dies niederschrieb, hörte ich nichts vom Pentagon. Da ich annehme, daß kein Grund für weitere Geheimhaltung besteht, will ich jetzt diese Mitteilungen machen.

Wir beobachteten zwei russische U-Boote, die von dem Grund des Ozeans eine Karte anfertigten, um Basen zu errichten, von denen sie Wurfgeschosse nach jedem Teil der Welt abfeuern konnten, ohne eine Warnung abzugeben und ohne Lärm zu machen. Die Weltraumfreunde erzählten mir, daß unsere Regierung (USA) von dieser Tätigkeit weiß, da drei unserer Unterseeboote dort stationiert sind, und weil eines unserer kleinen Aufklärungs-Luftschiffe und einige unserer größeren Flugzeuge dieses Gebiet überflogen haben. Die Weltraumfreunde erzählten mir, daß sie es nicht erlauben werden, daß die Russen dies tun. Sie erklärten, daß - wenn wir die Russen nicht daran hindern könnten, die Welt von unter dem Wasser ohne Warnung und ohne Geräusche anzugreifen - sie es selbst tun würden. Ich bin sicher, daß sie dazu entschlossen sind"

Auf die Frage hinsichtlich eines Atomkrieges erklärten die Piloten (für den Amerikaner "Weltraumfreunde") folgendes: "Sie sagten auch, daß sie einen Atomkrieg nicht zulassen würden. Sie legten es deutlich dar, daß sie unparteiisch sind und sich nicht auf die Seite irgendeines Landes stellen, aber daß sie auch nicht dabeistehen und zusehen werden, wie unser Planet durch Atombomben zerstört wird. Unser Strahlungsproblem wurde auch erörtert. Die Weltraumfreunde

wenden jetzt eine neue Erfindung an, um unsere Atmosphäre von der Strahlung der Explosion von Atom- und Wasserstoffbomben zu reinigen. Dieses Mittel wird aus großer Höhe herabgelassen und wirkt wie ein Regenschirm, der ein großes Gebiet bedeckt und nicht nur unsere Luft säubert, sondern zuweilen selbst den Mechanismus der Bombe vernichtet."

Ebenfalls von Interesse für unser Thema ist der Nordpolflug von Admiral Byrd. Als dieser weit in das Polargebiet hineinflog, beschrieb er Vegetation und Tiere, die herumsprangen. Plötzlich tauchten neben ihm fliegende Untertassen auf und er schrieb in sein Tagebuch: "Ich kann ein Symbol erkennen, das ich jedoch nicht veröffentlichen/bekanntgeben darf." ("... I shall not reveal!" - also Befehlsform).

Auf der UFO-Konferenz 1991 in Phoenix, Arizona, fragte ich seinen Neffen, Harley Byrd, um welches Symbol es sich denn gehandelt habe, worauf er antwortete: "A Swastika, of course!" - "Natürlich ein Hakenkreuz!"

Als Admiral Byrd später gelandet war, fand er sich großen blonden Hünen gegenüber, die offenbar sehr weit in ihrer technischen, aber auch in ihrer spirituellen Entwicklung fortgeschritten waren. Und als man auf die untertassenförmigen Flugscheiben zu sprechen kam (man spricht englisch), nennt der ihm gegenüberstehende blonde "Meister" diese "Flügelrads" (also 'Flügelräder' verenglischt). Und später, als sich die Piloten der Untertassen von Admiral Byrd über Funk wieder verabschieden, sagen sie "Auf Wiedersehen" (dieser deutsche Gruß findet sich inmitten seines englischen Tagebuchs!!). Und während ich gerade dies schreibe, bekomme ich folgenden Erlebnisbericht per Brief ins Haus: Der Verfasser möchte nicht genannt werden, da er über ein Jahrzehnt als westdeutscher Agent für die DDR-Staatssicherheit tätig gewesen war.

In diesem Brief vom 11.3.1997 schreibt er mir folgendes: "...Als Bundeswehrsoldat nahm ich 1959 an einer winterlichen Nachtübung im Westerwald teil. Ich habe eine seltsame Erinnerung an eine UFO-Landung, die zu meiner Verschleppung/Begleitung in das UFO führte, wo ich mich auf einen Tisch legen mußte zwecks medizinischer Untersuchung. Es wurde deutsch gesprochen. Ich habe noch zu keinem Menschen darüber gesprochen, um nicht für verrückt zu gelten."

Quelle: Unternehmen Aldebaran, Kapitel 13, 1997