

## Die Vril-Frauen

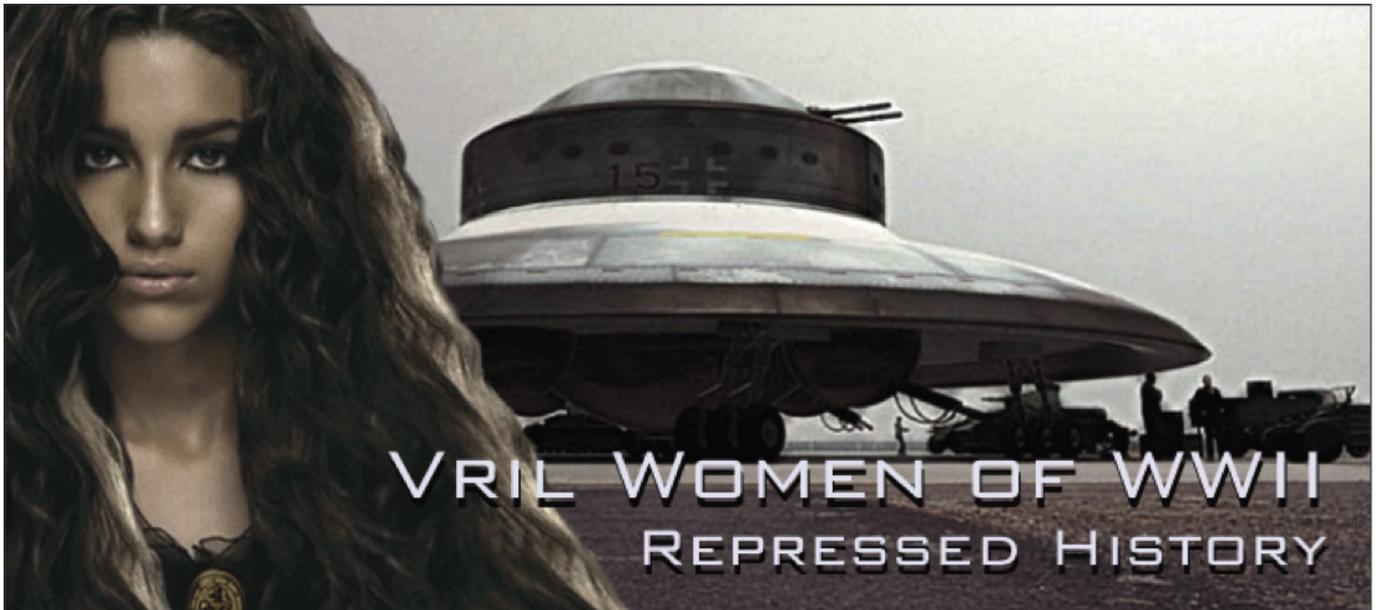
Im ersten Link auf Cobra's Blog über den [Untersberg](#) geht es um den Zusammenhang zwischen den Aldebaranern und der Vril-Gesellschaft, und im Speziellen um das geheime Luft- und Raumfahrtprogramm in Nazideutschland. Es handelt sich um ein Stück unterdrückte Geschichte, die es wert ist, an die Öffentlichkeit gebracht zu werden (wir gehen davon aus, dass noch nicht alle unserer Leser mit diesem Aspekt der deutschen Geschichte vertraut sind). Wir bringen deshalb von dieser spannenden Zusammenstellung eine Übersetzung ins Deutsche.

Weil es bei diesem Thema um Geheimgesellschaften und Geheimprogramme geht, gibt es natürlicherweise unterschiedliche Darstellungen und Einschätzungen, je nach Quellenlage und persönlichem Standpunkt. Vieles aber von dem, was in diesem Artikel steht, kann auch an anderen Stellen nachgelesen werden. Ganz besonders möchte ich diesem Zusammenhang auf das Buch von **Jan van Helsing** hinweisen, **Unternehmen Aldebaran**, das man kostenlos als PDF-Datei herunterladen kann, z.B. hier:

[http://www.interessantes.at/pdf-buecher/Unternehmen\\_Aldebaran-Helsing.pdf](http://www.interessantes.at/pdf-buecher/Unternehmen_Aldebaran-Helsing.pdf)

In diesem (350 Seiten starken) Buch findet man sehr viele weitere, spannende Details über die Vril-Gesellschaft und die deutschen Flugscheiben mit vielen weiteren, authentischen Photographien und technischen Zeichnungen. Daneben geht es im Buch um die speziellen Erlebnisse der Familie Feistle.

## **Die Vril-Frauen des zweiten Weltkriegs: Unterdrückte Geschichte**



Leicht gekürzter Artikel von Dan Eden, veröffentlicht auf <http://www.viewzone.com/vril22.html>

Übersetzt und ergänzt mit Links von Taygeta.

## **Und so beginnt es ...**

### **Finsternis und Trübsal bedeckt das Land**

Im sechzehnten Jahrhundert war das Leben einfach, aber hart. Die meisten Menschen waren Bauern und bearbeiteten zum größten Teil die Felder, die einer Elite gehörten. Die durchschnittliche Lebenserwartung lag bei 35 Jahren und die Hälfte der Bevölkerung lebte am Rande des Existenzminimums.

Ende des sechzehnten Jahrhundert wurde von William Lee die erste Sockenstrickmaschine erfunden. Das Patent dafür wurde von Königin Elisabeth I. abgelehnt, denn sie erkannte darin das Potenzial für eine soziale Störung. Nach einem Umweg über Frankreich fand die Erfindung nach England zurück, und es wurden die ersten Fabriken zur Herstellung von Socken aus Wolle, Baumwolle und Seide gebaut. Damit begann die industrielle Revolution.

Das Auftauchen von Maschinen, die Urbanisierung und billig hergestellte Waren bedeuteten eine Verbesserung für die meisten Menschen. Doch nicht lange.



Der Übergang von Handarbeit zu von Dampfmaschinen betriebenen Fabriken verwandelte die Stadtgebiete in schmutzige Umgebungen voller Gestank. Die Menschen arbeiteten in langen Schichten mit monotoner Arbeit in ungesunder Umgebung.

Obwohl ihre Lebenserwartung sich nahezu verdoppelte und die in den Fabriken produzierten Güter reichlich zur Verfügung standen, waren die Menschen nicht glücklich. Periodische Plagen und Krankheiten forderten ihren Tribut für die neue, zentralisierte Kultur. Auf dem Höhepunkt der Unzufriedenheit gab es „Anti-Maschine“-Bewegungen. Und Unruhen unter den Arbeitern brachen in vielen Ländern aus als festgestellt wurde, welche Folgen die industrialisierte Gesellschaft nach sich zog.

Die meisten Gruppen stöhnten über die Richtung, welche die Zivilisation eingeschlagen hatte, und einige Gruppen wurden auch aktiv. Karl Marx führte die Idee des gemeinsamen Eigentums ein – den Marxismus (1840) – in dem Arbeiter zu Teilnehmern im Staat erhoben wurden. Das Profitstreben der Fabrikbesitzer wurde ersetzt durch die neue *Raison d'être* „für das Wohl des Volkes“. Die Revolution gegen die miserablen Lebensbedingungen und die Unterschiede in der Reichumsverteilung gewann schließlich Akzeptanz als der Kommunismus die Zaren-Elite in Russland ersetzte und sich langsam Richtung Westeuropa bewegte.

Die Deutschen hatten dieselben Bedenken wegen der industriellen Revolution, aber sie wählten eine andere Lösung. Anstatt die Verstaatlichung der deutschen Industrie durch eine kommunistische Regierung zu erdulden, wurde durch die Nationalsozialisten eine Lösung geschaffen, in der eine sich in Privatbesitz befindende Industrie eine wichtige Rolle spielen sollte. Deutschland sollte sich neu erfinden – wie ein Phönix aus der Asche auferstehen – und die Bürger sollten dem Staat mit Stolz dienen. Dem griechischen Stadtstaat Sparta nachempfunden gewann die Ideologie die Unterstützung der Industriellen und der Antikommunisten.

Wie es auch heute noch üblich ist, führt sozialer Stress oft dazu, dass die Menschen sich für Religion und Okkultismus zu interessieren beginnen, als ein Mittel der Flucht. Es gab in Deutschland in der Zeit vor dem zweiten Weltkrieg eine Faszination für archäologische Berichte über das alte Sumer, die Bundeslade, Odin und Wotan, Astarte usw. Die Menschen wollten eine Verbindung spüren zu einer Zeit, als Deutschland stärker und stolzer war. Es gab ein

großes Interesse daran, Kenntnisse zu erlangen über unser „geistiges Leben“ und darüber, wie man den Weg zurück nach Utopia finden könnte. Die Theosophische Gesellschaft von Helena Blavatsky und die Thule-Gesellschaft waren die einflussreichsten okkulten Gruppen.

Irgendwann wurde die Öffentlichkeit auf ein altes Buch mit dem Titel *The Coming Race* aufmerksam (In deutschen Übersetzungen unter dem Titeln ***Das Geschlecht der Zukunft***, Leipzig 1924, übersetzt von Jenny Pirokowska; ***Vril oder Eine Menschheit der Zukunft*** übersetzt von Guenther Wachsmuth, Stuttgart 1922; ***Das kommende Geschlecht*** von Michael Walter, Frankfurt am Main 1980). Es wurde 1871 von „Anonym“ geschrieben, aber es wird heute allgemein angenommen, dass der Autor Edward Bulwer-Lytton sei. Ursprünglich als „Science Fiction“ betrachtet glaubten später viele Leser, dass es eine Darstellung sei von einer überlegenen, unterirdischen Herren-Rasse und dass die Energieform namens „Vril“ real und präzise sei. Viele Theosophen akzeptierten das Buch als Wahrheit.

Dann geschah etwas Seltsames.

## Kontakt mit Außerirdischen



Es war im Dezember 1919. Der Kopf der Thule-Gesellschaft, Karl Haushofer, hatte eine Handvoll der angesehensten Okkultisten in eine abgelegene Forsthütte in den waldigen Ausläufern der Alpen, in der Nähe von Berchtesgaden, eingeladen. Zu den Gästen zählten Vertreter der Tempelritter und ein Spezialist in asiatischen Kunstwerken.

Als sie versammelt waren, wartete Haushofer mit einer Überraschung auf. Zwei junge und außerordentlich schöne Frauen traten zur Gruppe hinzu.

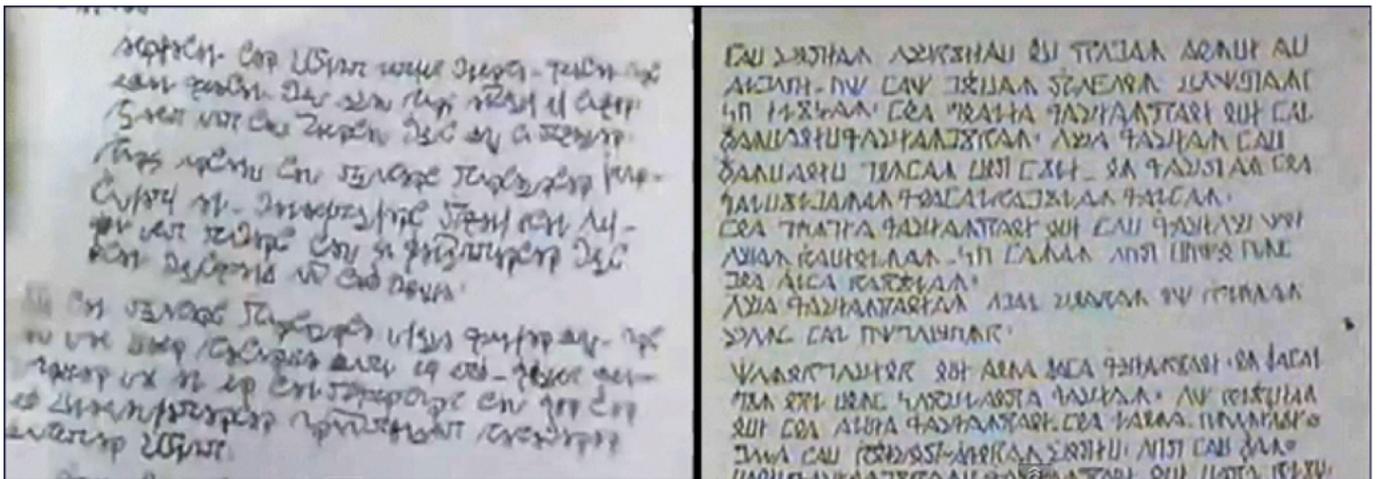
Eine der jungen Frauen war sehr still. Sie war kaum 18 Jahre alt, und aus irgendeinem Grund wurde ihre wahre Identität geheim gehalten. Sie wurde als „Sigrun“ eingeführt. Ihre Bedeutung

wird sich später zeigen. Die andere Frau war Maria Orsic (auch Orzich oder Ortisch oder Orschitsch).

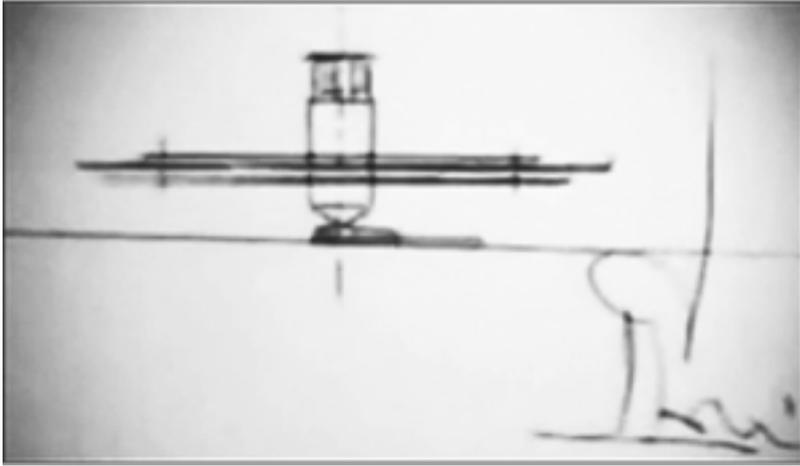


Abgesehen von ihrer beeindruckenden Erscheinung hatten beide außergewöhnlich lange Haare (im Gegensatz zur damals aktuellen Mode), die sie in einem Pferdeschwanz gebunden trugen. Haushofer führte sie als Trance-Medien ein und kündigte an, dass Maria eine Mitteilung von einer außerirdischen Zivilisation erhalten hatte. Einige der Mitteilungen hatte Maria in ihrem veränderten Zustand in Form von Text – durch automatisches Schreiben – erhalten. Sie zeigte der Gruppe mehrere Seiten mit seltsamen Symbolen.

Haushofer besaß die Texte lange genug vor dem Treffen, um sie Spezialisten zeigen zu können. Er hatte festgestellt, dass der eine Text in einem geheimem Templer-Code geschrieben wurde und der andere in einer „sumerischen Schrift“:



Beide Texte waren bereits übersetzt worden. Die Texte stellten schockierende Behauptungen auf, aber der Beweis für deren Richtigkeit – Anweisungen wie man einen Anti-Schwerkraft-Motor bauen könne – sollte noch erbracht werden.



Nichts unversucht lassend hatte Haushofer sogar den angesehenen Wissenschaftler Victor Schaubberger die Physik des Entwurfs überprüfen lassen und das Potential tatsächlich bestätigen können. (s. rechts; Freigabe vom US Militär, mit der Unterschrift von Viktor Schaubberger.)

Maria erklärte, dass die Zivilisation, mit der sie in Kontakt stehe im Sternbild des Stiers zuhause sei. Vor allem stamme sie von einem Planeten, der sich in einer Umlaufbahn um den Stern Aldebaran befinde. Die beschriebene Maschine arbeite mit einer Energie-Quelle, die „Vril“ genannt werde. Die Behauptung sei, dass der Anti-Schwerkraft-Motor auch die Möglichkeit habe, die Zeit zu verändern. Die Texte seien detailliert genug, so dass die Möglichkeit bestehe, den Motor zu bauen, zu testen und anschließend zu verwenden, um würdige Menschen zu einem Treffen in deren Welt (gemeint jene der Aldebaraner) zu transportieren.

Die Thule-Gesellschaft befasste sich intensiv mit Mediumismus und mit dem möglichen Kontakt zu den „Anderen“ und ein Hauptinteresse galt dem Auffinden von Alternativen zur inhumanen und ungesunden industriellen Revolution, von der die deutsche Gesellschaft betroffen war.

Die Antigravitationsmaschine war, gemäß Maria, ein „Geschenk“ von jener fortgeschrittenen Rasse an die Menschheit, so dass sie über reichlich Energie verfügen würde und Kriege überflüssig würden. Die Thule-Gesellschaft wollte die Maschine aber auch wegen deren Zeitreisen-Potential. Sie träumten davon, zurück reisen zu können in die Zeit als die „Götter auf der Erde wandelten“, so dass sie mehr über die spirituellen Wahrheiten lernen würden.

Die Teilnehmer glaubten dem, was Maria ihnen offenbart hatte. Um die Maschine bauen zu können, bemühten sie sich um finanzielle Unterstützung durch vermögende Industrielle, welche Mitglied der Thule-Gesellschaft oder von anderen Gruppierungen waren. Maria wurde sofort damit beauftragt, Spender zu überzeugen beim Projekt mitzuhelfen.

## **Die Vril-Maschine wird gebaut**

Obwohl sie das gleiche Ziel hatten – Bau einer Vril-Maschine – hatten die Thule- und die Vril-Gesellschaft (vgl.

z.B.

<http://www.causa-nostra.com/Rueckblick/Die-Vril-Gesellschaft-Idee-und-Hintergruende-r1102a>

[01.htm](#); Anm. d. Ü.) unterschiedliche Motive. Die Thule-Gesellschaft war praktisch ausgerichtet und es ging ihr darum, eine neue Energiequelle zu nutzen. Die Vril-Leute waren mehr daran interessiert, den Kontakt mit Außerirdischen herzustellen, um von ihnen zu lernen und sie wenn möglich zu besuchen.

Im Jahr 1922 produzierten Thule und Vril gemeinsam die JFM (Jenseitsflugmaschine) oder „Andere-Welt-Flugmaschine“. Es handelte sich vorerst nur um den Antrieb und er wurde während 2 Jahren getestet. In dieser Zeit wurde tatsächlich Antigravitation und Zeitverzerrung festgestellt. Plötzlich und ohne Ankündigung wurde dann die JFM auseinandergebaut und nach Augsburg in die Messerschmidt-Werke gebracht, zur „zukünftigen Verwendung“. (Vgl. auch <http://haunebu.org/jenseitsflugmaschine-jfm.htm>, Anm. des Ü.).

Das Projekt wurde von DR. W.O. Schumann von der Technischen Universität München geleitet, der aus diesen Forschungen hervorgehend später eine Levitationsmaschine entwickelte, den so genannten Schumann-München- oder SM-Levitor. Dr. Schumann hatte eine ungewöhnliche Ansicht von Wissenschaft und Technik, indem er an zwei einander entgegengesetzte Prinzipien glaubte: Explosion (das Werk von Satan) und Implosion (das Göttliche Prinzip). Diese Idee fand sich auch bei den Tempelrittern (angeblich das „Geheime Wissen“, das von Pythagoras entdeckt wurde).

**„Wir erkennen in allem und jedem zwei Prinzipien, welche die Dinge 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 zwei 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.“** (Dr. Schumann, aus den SS-Archiven)

Die Vril-Maschine verbrauchte nichts, es explodierte nichts und es wurde nichts zerstört. Sie passte perfekt in die Thule-Philosophie und motivierte dazu, die Vril-Forschung als Teilnahme am „Göttlichen Prinzip“ aufzufassen.

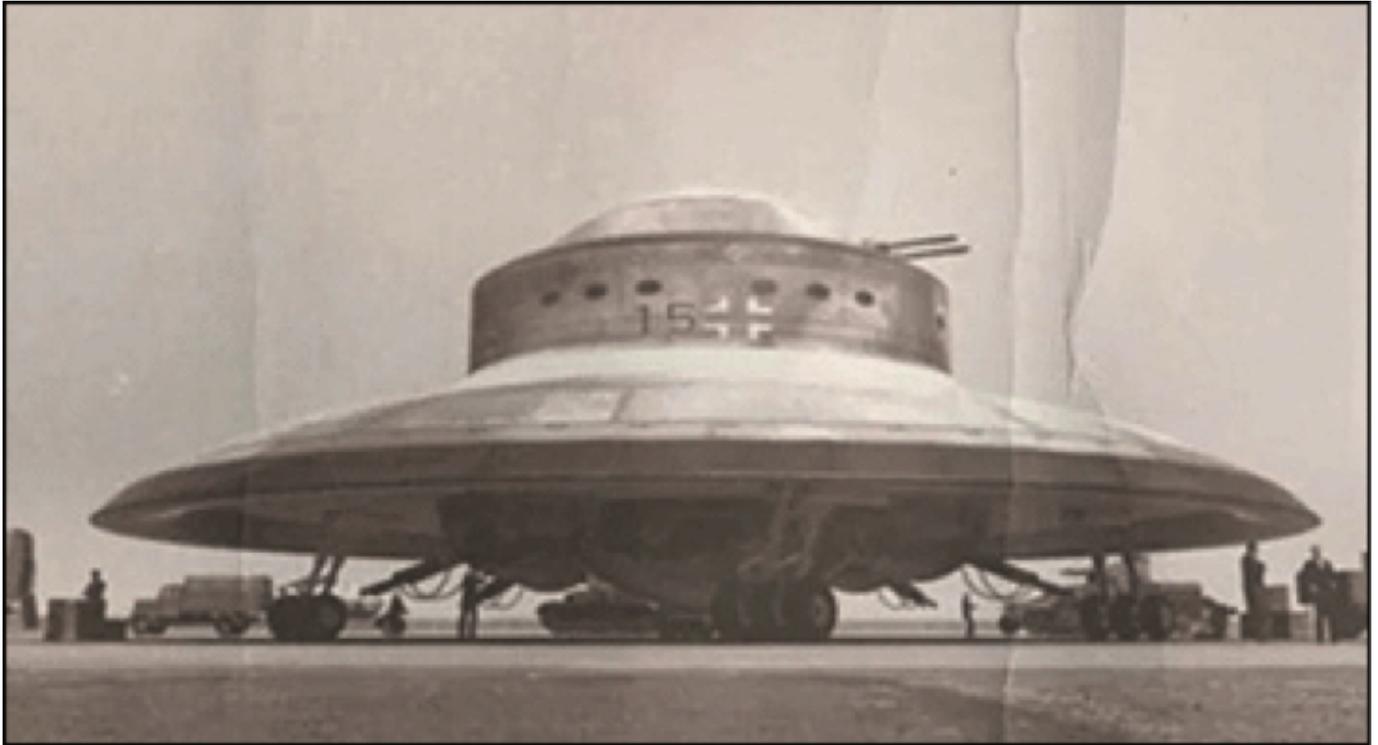
Die Thule-Gesellschaft wurde unterschätzt und praktisch aus unseren Geschichtsbüchern gestrichen. Scheinbar verrückte Gesetze verbannen heute die Darstellung oder die Diskussion dieser Gesellschaften in Europa. Aber es ist eine Tatsache, dass Thule weitgehend verantwortlich war für die Bildung der NSDAP – soweit, dass ihre okkulten Symbole praktisch gleich sind wie jene des Dritten Reiches. Das Hakenkreuz (die Swastika), die Blitzpfeile der SS und das Eiserne Kreuz, Symbol der Schwarzen Sonne, sind nur ein paar Symbole mit okkulten Wurzeln.



Während Thule sich immer mehr mit Macht und Politik befasste, behielt Vril ihre esoterischen Bestrebungen. Alle Nazi-Führer waren Mitglieder von Thule und später, nach den Offenbarungen von Maria Orsic, traten sie Vril bei. Adolf Hitler, Alfred Rosenberg, Heinrich Himmler, Hermann Göring, und Hitlers Leibarzt, Dr. Theodor Morell, ... alle waren Mitglieder von Vril und Thule.

Der Erfolg der JFM wurde wohlweislich geheim gehalten bis 1933 einer der ihren an die Spitze von Deutschland gelangte. Es wird von Hitler gesagt, dass er veranlasste, dass beide, Thule und Vril, ihre eigenen Entwicklungsgesellschaften gründeten. Er erkannte, dass die Technologie eine potentielle Waffe war.

Die Vril(-Gesellschaft) überwachte die Entwicklung der RFZ-Serien (Rundflugzeug, 1937), in der Nähe der Arado-Brandenburg Flugzeug-Werkstätten. Eine Serie von RFZ-Scheiben wurde dort getestet, gipfelnd in der RFZ-7.



In der Zwischenzeit arbeitete Thule mit einer speziell gebildeten SS-Einheit zusammen, der E-IV, und stellte Forschungen an, wie die offenbar neue Energieform ausgenutzt werden konnte. Sie hatten ihr eigenes Scheiben-Projekt an einem geheimen Ort, genannt Hauneburg. Ab 1935 war die Scheibe bekannt unter dem Namen H-Gerät – später auch Haunebu (oder auch Hanebu, d.Ü.) [s. oben]. 1939 wurde das Triebwerk der Scheibe perfektioniert und Haunebu-1 mit dem Codenamen RFZ-5 wurde von Thule in das Testgelände nach Arado-Brandenburg gebracht.

Das Thule-Triebwerk hatte eine elektromagnetische Schwerkraft-Maschine, deren Herz ein mit erhitztem Quecksilber gefüllter, wirbelnder Behälter war, sowie drei parallele Scheiben, die sich in entgegengesetzte Richtungen drehten. Quecksilber ist ein elektrischer Leiter und die Vorrichtung wurde so konstruiert, dass sich das Quecksilber im elektromagnetischen Feld als Superleiter verhielt und fähig war, das unmittelbare Umfeld von den Schwerkrafteinflüssen zu isolieren.

In neueren Überlegungen wurden Anti-Schwerkraft-Beobachtungen bei monoatomischem Gold verglichen mit dem, was bei erhitztem Quecksilber geschehen könnte. Es wurde festgestellt, dass Atome, die nicht in schlüssigen Verbindungen stehen mit anderen Atomen – Solitäre Atome – die Energie zurückgewinnen, die sie in anderen Verbindungen verbraucht haben, beschleunigen und die Bahnen der atomaren Teilchen verzerren. Diese Verzerrungen befreien die Atome irgendwie von den Auswirkungen der Schwerkraft.

Die Antigravitations-Maschine isoliert das Fahrzeug nur von der Schwerkraft, es hebt es nicht wirklich ab. Obwohl die benötigte Energie aufgrund der Elimination der Schwerkraft stark reduziert wurde, benötigt das Scheibenflugzeug noch eine Kraft, um es aufsteigen zu lassen und durch die Atmosphäre zu bewegen. Einige der Scheiben hatten Düsentriebwerke mit denen sie 2900 bis 12000 km/h erreichten. Die Thule-Gruppe entwickelte schließlich Magnetimpuls-Triebwerke, die dazu dienten, das Flugzeug zu manövrieren und anzutreiben, wenn es im Schwereloszustand war. Da diese magnetischen Triebwerke keine Explosionen hervorriefen, waren sie die ideale Lösung.

Bis zum Jahr 1944 hatte Thule die Haunebu I–III-Serien produziert, inklusive einiger großer Scheiben, die in der Lage waren 200 Mann zu transportieren, sowie das riesige, zylindrische, 139 Meter lange Mutterschiff, genannt das Andromeda-Gerät.

Der Triumph der Vril-Gruppe war ihr siebtes Vehikel, Vril-7, welches speziell für interplanetare Reisen geschaffen wurde.



oder zwei Scheiben eingeschlossen blieben.



Die Stelle zeigt heute noch die Fundamente eines großen Elektro-Generators, dessen Leitungen zum Zentrum einer großen Beton-Plattform führen **[rechts]**.

Auch Vril hatte Pläne zur Evakuierung, doch ihre Pläne waren etwas komplizierter. Sie hatten ihre beste Scheibe, die interplanetare Vril-7, bereitgehalten, um sie an einen sehr unwahrscheinlichen Ort zu bringen. In den Jahren seit Maria Orsic ihre Kontakte aufgenommen hatte, hatte Vril viel von den telepathischen, außerirdischen Gegenüber gelernt. Tatsächlich hatten die Informationen, die Vril von den Außerirdischen erhalten hatten, die Kriegs-Anstrengungen verändert, indem nun U-Boote und Versorgungsschiffe Ressourcen – ausgerechnet – in die Antarktis brachten.

## **Die Aldebaran Zivilisation**



Gemäß den Vril-Medien stammte die Rasse, zu denen sie telepathischen Kontakt hatten, von einem von zwei bewohnten Planeten, welche den alten Stern Aldebaran umkreisten, 68 Lichtjahre von uns entfernt im Sternbild Stier. Auf historischen Artefakten sind sie immer mit Hörnern dargestellt [s. Photo]. Sie hatten Kontakt aufgenommen, weil sie die menschlichen Aktivitäten beobachtet und unser kriegerisches Verhalten festgestellt hatten. Sie entschieden, der Menschheit ein „Geschenk“ zu geben, die Vril-Maschine, damit so der Wettbewerb um die Ressourcen und die Energien, welchen sie als die Ursache für die menschlichen Konflikte erachteten, beseitigt würde.

Vor Millionen von Jahren hatte die Aldebaran-Bevölkerung sich so weit entwickelt, dass sie die Vril-Energie nutzen konnten – ähnlich unserem Verständnis von Elektrizität – und dies bis in die Extreme. Sie hatten mentale Fähigkeiten entwickelt, die es ihnen erlaubten, mit den Vril-Energien zu interagieren und sie für kreative oder destruktive Zwecke zu benutzen.

Im Verlaufe des Lebens ihrer Sonne war diese zu einem Roten Riesen expandiert. Die Umweltbedingungen auf den bewohnten Planeten erzeugten biologischen Stress und einige ihrer Rassen degenerierten so weit, dass sie ihre geistigen Fähigkeiten verloren, die Vril-Energie zu handhaben. Als dies realisiert wurde, isolierte die reine Aldebaran-Rasse sich sofort von den degenerierten Gruppen und achteten streng auf die Fortpflanzung und den Umgang mit den rückentwickelten Linien.

Als sich die Bedingungen in ihrem Sonnensystem weiter verschlechterten, evakuierten die „Elite“-Aldebaraner ihre Bevölkerung – sowohl die reine Linie als auch die „Untergebenen“ zu

anderen bewohnbaren Welten. Die Erde war einer diesen Planeten.

Obwohl diese Mitteilungen über Aldebaran aus dem frühen 19. Jahrhundert stammen, einige Zeit bevor Zecharia Sitchin die Sumerischen Legenden populär machte, ist es klar ersichtlich, dass dieselbe Geschichte in den sumerischen Legenden enthalten ist. Wie in Sitchins Theorie erwähnten auch die Aldebaraner die destruktiven Effekte einer „Schwarzen Sonne“, welche regelmäßig in unser Sonnensystem eintritt, und sie berichteten, dass während eines solchen Zyklus die Erde unbewohnbar wurde. Die Aldebaran-Rasse zog sich von der Oberfläche in unterirdische „Höhlen“ zurück, welche sich unter dem Antarktis-Kontinent befinden. Von dort aus hätten sie die Menschheit beobachtet und versucht, das Schicksal der Menschen zu lenken.

Die Aldebaraner realisierten, dass diese ihre Mitteilungen für die Leute zu seltsam klingen würden, um geglaubt zu werden, aber sie wiesen auf die vielen, verlassenen megalithischen Stätten rund um den Globus hin – als Beweis für ihre vergangenen Aktivitäten auf der Oberfläche des Planeten. Auf jeden Fall wollten sie nun mit den Plänen für die Vril-Maschine einen 100%igen Beweis liefern. Sobald diese Maschine gebaut und getestet wäre, würde die Welt nie mehr dieselbe sein.

## **Deutschland ... wir haben ein Problem**

Den Aldebaranern wurde klar, ebenso wie den Vril-Leuten, dass ihr „Geschenk“ unklug verwendet wurde. Die Herstellung von Scheiben mit Geschütztürmen und ferngesteuerte, bewaffnete Scheiben widersprachen dem ursprünglichen Motiv. Die Vril-Leute besuchten die Aldebaraner-Bevölkerung unter der Antarktis, was gut dokumentiert ist, und begannen mit einem Programm zur Besiedlung eines unterirdischen Eilands, genannt Neuschwabenland. In den späten Jahren des zweiten Weltkriegs wurde festgestellt, dass die SS spezielle Zuchtprogramme durchführte – ähnlich jenen der Aldebaran-Rasse – deren Nachkommen dieses antarktische Land besiedeln sollten.

Wir können nicht wissen, ob diese Fakten über die Aldebaraner wahr sind oder eingebildet, aber die Konstruktionspläne, welche die Vril-Telepathen erhielten waren so genau, dass sie zur erfolgreichen Konstruktion der „Jenseitsflugmaschine“ führten. Über die Vril-Maschinen gibt es verschiedene Augenzeugenberichte!

## **Wo sind sie jetzt?**



Während des Krieges, vor allem in der letzten Phase, führten deutsche U-Boote häufige Fahrten in den Südatlantik durch, nach Südamerika und in die Antarktis. Deutschland richtete in den antarktischen Gewässern auch schwimmende, meteorologische Bojen ein sowie Wetterstationen, die sich auf Inseln zwischen Südamerika und der Antarktis befanden.

Das SS RuSHA (Rasse- und Siedlungs-Hauptamt) begann 1942 arisch-stämmige („volksdeutsche“) Frauen aus der Ukraine zu deportieren mit dem einzigen Zweck, sie zur Basis 211 zu bringen. Zehntausend Frauen, zwischen 17 und 24 Jahre alt, blond und gut proportioniert, wurden zusammen mit 2500 Waffen-SS Soldaten, die in Russland stationiert waren, für dieses Projekt rekrutiert.

Das Ziel dieses massiven Unternehmens war, in der Basis 211 eine Kolonie einzurichten, geeignet zum Wohnen und zur Weiterentwicklung der Vril-Technologie. Es wird angenommen, dass bei Kriegsende sowohl die Thule- als auch die Vril-Gesellschaft ihre Technologien zur Basis 211 evakuierten, unter dem Kommando von SS-General Kammler, der verantwortlich war für Deutschlands geheimste Waffenprogramme.

Zwei U-Boote, die nach dem Krieg in Argentinien kapitulierten, hatten offenbar Material und hochrangige SS-Leute zur Basis 211 gebracht. Beide Boote waren bei ihrer Kapitulation leer, und die Mannschaft weigerte sich, ihre Ladungen und ihre Ziele offenzulegen.

## **Operation High Jump... Suche nach Nazis?**

Im Jahr 1947 leitete Admiral Byrd die „Operation High Jump“. Die Expedition in die Antarktis umfasste über 4000 Marineleute auf 13 riesigen Schiffen, mehrere große Flugzeuge und Helikopter. Als Ziel wurde angegeben, eine Karte aller Küstenlinien des Kontinents zu erstellen sowie alle Mineralien und die gesamte Tierwelt zu katalogisieren. Die ganze Expedition sollte 6 Monate dauern.

Während der Expedition wurde in Klein-Amerika, einer Meeresbucht, eine Basis erstellt und eine Zeltstadt errichtet, wo die Flugzeuge gewartet werden konnten, die zur Überwachung eingesetzt wurden. Mehrere Forscherteams wurden an verschiedene Ecken der Antarktis geschickt mit Großformat-Kameras zur photographischen Überwachung. Als ein

Photographen-Team auf ihrer Mission eine Region genau südwestlich von Australien erreichte, waren sie geschockt. In einer Radiomitteilung berichteten sie, dass die Küstenregion eisfrei war und die Wassertemperatur dreieinhalb Grad betrug. Sie fuhren mit dem Fotografieren fort und kehrten später zurück, um die Aufnahmen zu verarbeiten.



Das obige Bild ist für jedermann leicht zugänglich unter Verwendung von Google-Earth und den angegebenen Koordinaten. Es wird empfohlen, das Gebiet nicht direkt von oben, sondern unter einem Winkel unter Einhaltung der Nordrichtung zu examinieren. Der Eingang scheint etwa 55 m breit und 70 m hoch zu sein. Außerhalb des Eingangs gibt es einige geradlinige Oberflächenteile die von Menschenhand gemacht zu sein scheinen.

Unmittelbar nach diesem Ereignis wurde die Expedition gestoppt und alle Schiffe mit Personal in die Vereinigten Staaten zurück beordert. Die Ergebnisse der Expedition werden auch heute noch, über 60 Jahre später, geheim gehalten. Nur Admiral Byrd, der von einem chilenischen Journalisten auf seinen Rückweg interviewt wurde, kommentierte die plötzliche Rückkehr. Er erklärte, dass die Expedition sich einer Gefahr gegenüber sah, welche eine Bedrohung für alle Nationen der freien Welt darstellte. Er lehnte es ab, sich dazu näher zu äußern.

### **Zeit sich zu trennen ...**

Als die Realität des Krieges deutlich wurde, wurden auch die Mitglieder von Vril zunehmend frustriert wegen der Versuche, die offenbarten Technologien für Tötungsmaschinen zu verwenden. Etwa zu Weihnachten 1943 fand ein wichtiges Treffen der Vril-Gesellschaft im Badeort Kolberg statt. Maria Orsic und „Sigrun“ hatten den Vorsitz, und es wurde die

Dringlichkeit des Projektes Aldebaran diskutiert. Sie befürchteten, dass das Chaos des Krieges eine Gefahr für ihr ursprüngliches Ziel darstellen würde, das Zeitschleifen-Potential der Vril-Maschinen zu benutzen, um ihre Wohltäter auf den Aldebaran-Planeten zu erreichen. Die medialen Frauen hatten präzise Informationen erhalten über die bewohnbaren Planeten um die Sonne Aldebaran und hatten bereits Pläne für die Reise dorthin.

Einige Wochen später, am 22. Januar 1944 wurde an einem Meeting mit Hitler, Himmler, Kunkel (von der Vril-Gesellschaft) und Dr. Schumann das Aldebaran-Projekt diskutiert. Wenn sie angebunden war produzierte die Antigravitationsmaschine ein Zeitschleifenfeld. Den Vril-Leuten wurde gesagt, dass es ihnen so möglich sein würde, schneller als das Licht zu reisen. Sie hatten genaue Details vermittelt bekommen, wie dies zu erreichen war. Tatsächlich so genau, dass ein Testflug durchgeführt wurde.

Den Vril-Leuten wurde erlaubt, eine Vril-7 Maschine zu benutzen. Die Vril-7 war eine Großraum-Scheibe mit einem Durchmesser von 45 Metern, welche gerade fertig gestellt und getestet wurde. Berichten gemäß fand der erste Testflug in den „Dimensionskanal“ im Winter 1944 statt. Das Gerät war fest angebunden und die Vril-Maschine konnte so als eine Art Stargate (Sternentor) verwendet werden. Es war eine ernüchternde Erfahrung, knapp an einer Katastrophe vorbei. Die Vril-7 kehrte nach dem „Flug“ zurück, „als ob sie hundert Jahre geflogen sei“. Die Außenhülle war an mehreren Stellen beschädigt. Natürlich mussten diese Probleme bearbeitet werden, bevor die „reale“ Reise nach Aldebaran angetreten werden konnte, sonst würden es die Passagiere nicht überleben.



Vril-7 auf dem Brandenburg-Testgelände. Die Frau im Vordergrund ist angeblich das Vril-Medium „Sigrun“. Sie wurde auch auf anderen 2.Weltkrieg-Fotos, wo sie vor Fw 190 Kampfflugzeugen stand, gefunden und beglaubigt. Sie hatte nicht nur die Konstruktion der Vril-7 überwacht, sie war auch Pilotin des Fluggeräts.

Das Vril-Medium „Sigrun“ unternahm häufige Reisen zu den Produktionsanlagen, um die Konstruktion und das Testen der Vril-7 zu überwachen.



1944 trat eine Gruppe von Ingenieuren mit einer Anfrage an sie heran. Sie wollten wissen, ob die Vril-Triebwerksmaschine auch für ihr eigenes Projekt, den strategischen Arado-Nurflügel-Bomber E.555 verwendet werden könnte. Sie erhielten ein abruptes „Nein“ und mussten zu ihren konventionellen Plänen zurückkehren. „Sigrun“ war beleidigt, denn der

ganze Zweck der Vril-Scheiben war auf die friedliche Raumfahrt ausgerichtet.



Im März 1945 erhielt die Thule-Gesellschaft von Maria Orsic einen Brief, in welchem Bezug genommen wurde auf die Reise nach Aldebaran. Es scheint, dass einige Mitglieder von Vril die Reise bereits gemacht hatten und beschlossen hatten zu bleiben. Der Brief endet mit den Worten: „Niemand bleibt hier.“ Gingen sie wirklich auf einen anderen Planeten?

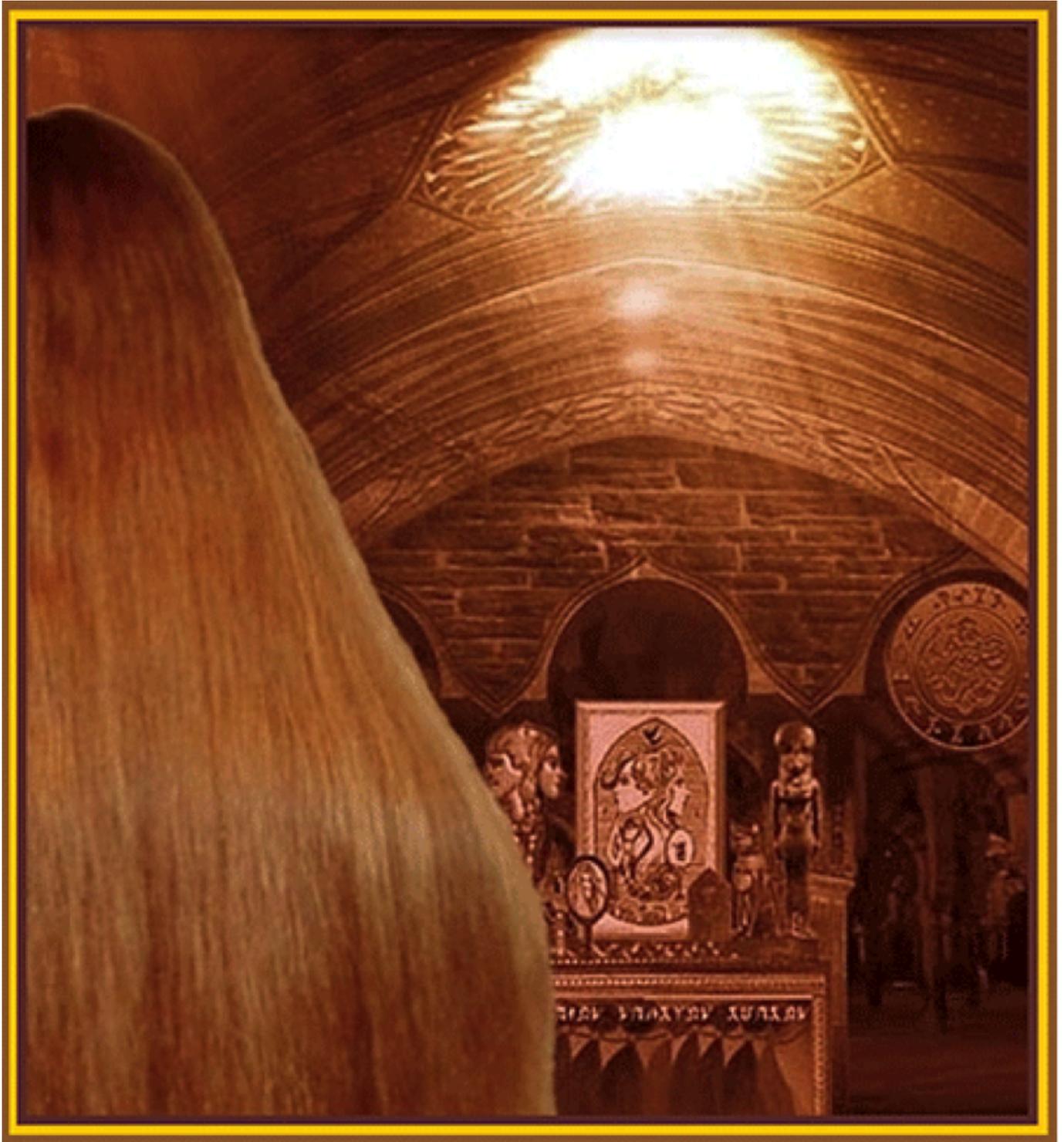
Heute glauben viele Leute, dass Aldebaran ein Ablenkungsmanöver war. Das wirkliche Ziel sei gewesen, Utopia in der Antarktis aufzubauen – das Neuschwabenland. Dies sei auch die *raison d'être* für die Rassenreinheit und die Zuchtprogramme gewesen. Dorthin, in die Antarktis, wurden über hundert U-Boote geschickt, die von den Alliierten als „vermisst“ aufgeführt werden, zusammen mit zahllosen Frachtschiffen.

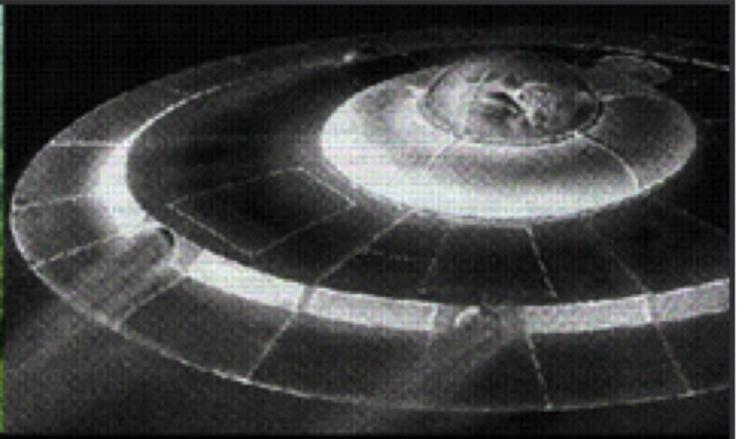
Während der Besetzung von Deutschland, ab Beginn des Jahres 1945, entdeckten die Amerikaner in den geheimen SS-Archiven Photographien der Haunebu II und der Vril-1 Flugzeuge sowie des Andromeda-Geräts – dem über 100 Meter langen zigarrenförmigen Flugzeug. Aber ihre wertvollsten Funde waren zwei prominente Wissenschaftler, Viktor Schauberger und Wernher von Braun, welche unter dem nun nicht mehr geheimen „Project Paperclip“ in die USA ‚eingeführt‘ wurden.

Es verwundert nicht, dass ein gewisser amerikanischer Luft- und Raumfahrt-Ingenieur offenbar vor seinem Tod noch beichtete: „Wenn die Öffentlichkeit erfahren würde, dass wir all diese Jahre über all diese Technologien verfügten, sie würde uns nie vergeben, dass wir sie geheim gehalten haben.“

## Einige Vril-Bilder ... was bedeuten sie?











- 1** Über Deutschland, 11. 5. 1945
- 2** Riverside, CA, Febr. 1952
- 3** "Adamski", Sept. 1952
- 4** Unbekannt, Okt. 1998



Verschwörungstheoretiker versuchen oft zu zeigen, dass dieselben Thule- und Vril-Konstruktionen in zeitgenössischen UFO-Fotographien auftauchen. Sie sagen, dass dies beweise, dass die Nazis mit ihren Fluggeräten vor Kriegsende entkamen und dies erkläre, warum man so oft UFOs sehe.

Ich würde gerne annehmen, dass es irgendwo eine Gruppe von Menschen gibt, die so fleißig daran gearbeitet haben, ihre Genetik zu verbessern, dass sie sich einen überlegenen und gesünderen Körper und Geist erschaffen konnten. Wenn ich aber auf unsere Welt blicke, dann scheint dieses Ziel unerreichbar.

Es wird gesagt, dass die Vril-Energie die Körper-DNA reparieren könne, um in den gesündesten Zustand der Jugend zurückkehren zu können. Das Medium „Sigrun“ war angeblich 140 Jahre alt und alterte nicht. Es können eine Menge Dinge geschehen, wenn man die Zeit manipulieren kann!

Sollte eine Vril-Frau dies lesen, ich bin bereit!