

*****Sie dürfen gerne einen finanziellen Beitrag leisten¹*****

Herwig Duschek, 21. 8. 2009

www.gralsmacht.com

106. Artikel zu den Zeitereignissen

In Gedenken an die Toten, Trauernden und Traumatisierten der okkulten Verbrechen vom 11. 3. 2009 in Winnenden/Wendlingen, vom 9./10. 4. 2009 in Eislingen und vieler weiterer Orte.

Der Untergang der Fähre „Dona Paz“ am 20. 12. 1987 – ein Mega-„Brandopfer“ mit über 4000 Menschen

(Da ich vom 22. 8. bis ca. 28. 8. verreist bin, erscheinen in diesem Zeitraum voraussichtlich keine Artikel)

Wenige Tage vor Weihnachten streben die Menschen nach Hause zu ihren Familien – so auch auf den Philippinen im Jahre 1987.

...Die "Dona Paz" hatte wegen eines Taifuns² zwei Tage lang im Hafen von Tacloban festgelegt und vor ihrem Auslaufen immer noch mehr Menschen an Bord genommen, die Weihnachten bei Verwandten in Manila verbringen wollten. Diese überzähligen Passagiere wurden erst gar nicht auf die Listen genommen, sie erhielten ihre Tickets an Bord³.

Letzendlich hatte die „Dona Paz“ – laut amtlicher Untersuchungen – insgesamt 4399 an Bord⁴ und verließ gegen 6:30 den Hafen von Tacloban mit Kurs auf Manila⁵.



¹ Gralsmacht, Nr. 528927, Raiffeisenbank Kempten, BLZ 73369902
Gralsmacht, IBAN: DE24 7336 9902 0000 5289 27 BIC: GENODEF1KM1

² Taifune um diese Jahreszeit sind ungewöhnlich. Die Taifunsaison auf den Philippinen geht von Mai bis Oktober. <http://www.eda.admin.ch/eda/de/home/reps/asia/vphl/rhphi.html>

³ <http://wissen.spiegel.de/wissen/dokument/dokument.html?titel=Bier+und+Spiel&id=13527280&top=SPIEGEL&suchbegriff=do%C3%B1a+paz+%28schiff%29&quellen=%2BBX%2CWIKI%2C%2BSP%2C%2BMM%2CALME%2CSTAT%2C%2BMEDIA&qcrubrik=artikel>

⁴ [http://de.wikipedia.org/wiki/Do%C3%B1a_Paz_\(Schiff\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Do%C3%B1a_Paz_(Schiff))

⁵ <http://www.janmaat.de/donapaz.htm>



Spiegel.de schreibt⁶:

Es war Nacht. Regenböen peitschten die rauhe See, durch die das Fährschiff "Dona Paz" mit voller Kraft voraus die philippinische Hauptstadt Manila ansteuerte.

Plötzlich ein ohrenbetäubendes Krachen, der 20 Jahre alte japanische 2215-Tonnen-Frachter, vor Jahren zum Massen-Passagierschiff umgerüstet, erbebt unter einem gewaltigen Rammstoß. Sekunden später stand er in Flammen.

Der 630-Tonnen-Tanker "Victor" („Vector“), beladen mit 8800 Fässern Öl, hatte sich mit voller Fahrt in die Backbordseite⁷ des Fährschiffs gebohrt.

Ein Inferno brach los. Die Ölfässer explodierten, setzten beide Schiffe in Brand. Das von den Feuersäulen alarmierte Fährschiff "Don Claudio" konnte nur 26 Überlebende auffischen, die meisten mit schweren Verbrennungen.

Im Internet ist folgender Text zu finden⁸:

Der Tanker "Vector" war mit einer 13köpfigen Mannschaft am 19. Dezember gegen 08.00 Uhr in Limay auf den Bataan-Inseln (nördlichste Inseln der Philippinen)⁹ mit dem Ziel

⁶ Siehe oben

⁷ Backbord bezeichnet, vom Heck zum Bug (in Fahrtrichtung) betrachtet, die linke Seite eines Wasser-, Luft- oder Raumfahrzeugs. Die rechte Seite wird mit Steuerbord bezeichnet.

<http://de.wikipedia.org/wiki/Backbord>

⁸ <http://www.janmaat.de/donapaz.htm>

⁹ Hier muss den Autoren ein Fehler unterlaufen sein. Limay liegt in der Provinz Bataan, unweit der Hauptstadt Manila. Die nördlichste Inseln der Philippinen heißen Batan-Inseln (= Provinz Batanes). Hierzu: *Batanes ist so entlegen und friedlich, dass die Einheimischen berichten, die Polizei würde hier eher gegen die Langeweile als gegen das Verbrechen kämpfen. Die Natur der sieben Inseln der Provinz ist rau und ursprünglich, Kultur und Brauchtum sind reich und einzigartig.* <http://www.reiseziel-philippinen.de/batanes-norden/batanes-die-noerdlichste-und-kleinste-provinz-der-philippinen.html> (s.u.)

Es ist kaum vorzustellen, dass ein 630-Tonnen-Tanker von den Batan-Inseln mit Kurs auf Masbate ablegt – gefüllt mit 1400t Benzin, Dieselkraftstoff und Kerosin. Andererseits ist die Strecke Limay-Kollisionsort ca. vier mal kleiner als die Strecke Batan-Kollisionsort – entsprechend hätte der Öl-Tanker nicht am 19. 12. 1987 um

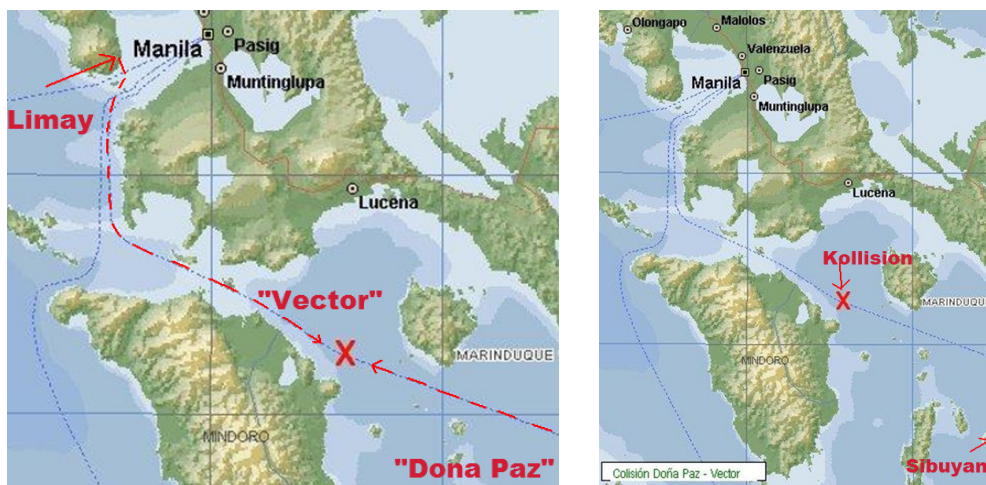
Masbate ausgelaufen. Er war mit 1400t Benzin, Dieselkraftstoff und Kerosin beladen. Beide Schiffe befanden sich am Abend des 20. Dezember auf nahezu entgegengesetzten Kursen in der Tablas-Straße östlich der Insel Mindoro.

Zwischen den Inseln Mindoro und Marinduque kollidierten beide Schiffe gegen 22:00-22:30 Uhr. Bei der Kollision traf die „Vector“ auf der Backbordseite mittschiffs in Höhe des Maschinenraumes auf die „Dona Paz“. Mehrere Explosionen erfolgten und Sekunden danach brach auf der „Vector“ ein Feuer aus, das sich schnell auf die Fähre und die Wasseroberfläche um die beiden Schiffe ausbreitete. Die Besatzung der „Dona Paz“ konnte der wilden Panik nicht Herr werden. Jeder, der über die Reling sprang, verbrannte augenblicklich. Andere wurden von Explosionen getötet. Es konnte kein Rettungsboot ausgesetzt werden. Es gab nur 26 Überlebende. Sie überlebten nur, weil sie unter dem Flamment Teppich hindurch bis ins freies Wasser tauchten.

Es ist anzunehmen, dass der Öl-Tanker „Vector“ von Limay (Provinz Bataan) aus mit dem Ziel: <Kollision mit der „Dona Paz“> ablegte.



Die Kollisions-Fahrt der „Vector“ von Limay aus (linkes Bild). Der Kollisionsort ist unweit der Insel Sibuyan¹⁰ (rechtes Bild).



8:00 von Limay losfahren müssen. Oder: er ist später bzw. sehr langsam gefahren, mit dem Ziel: Kollision mit der „Dona Paz“ – eine schwimmende Bombe.

¹⁰ Siehe Artikel 100-103 und Artikel 105

Zum Vergleich: der unwahrscheinliche Weg der „Vector“ von den Batan-Inseln aus:



Es gab zwei Überlebende der „Vector“¹¹, die eigentlich hätten Auskunft geben müssen, warum der Öl-Tanker ...*sich mit voller Fahrt in die Backbordseite des Fährschiffs bohrte* bzw. ...*auf der Backbordseite mittschiffs in Höhe des Maschinenraumes auf die „Dona Paz“ traf* (s.o.).

Davon wird aber in den Logen-Medien nichts berichtet – vielmehr wird seitenweise darauf verwiesen, wie unqualifiziert das Personal, wie untauglich die Schiffe und wie überladen die Fähren seien¹².

Nun fuhren diese unzumutbaren Schiffe schon viele Jahre durch philippinisches Gewässer – ohne dass 4368 Menschen¹³ am lebendigen Leib verbrannten bzw. durch die Explosionen an Bord (s.o.) in die Luft gejagt wurden – das größte Schiffsunglück in Friedenszeiten¹⁴.

(Fortsetzung folgt)

¹¹ <http://www.janmaat.de/donapaz.htm>

¹² Z.B. in *spiegel.de*

¹³ <http://www.janmaat.de/donapaz.htm>

¹⁴ Das größte Schiffsunglück war die völkerrechtswidrige Torpedierung und Versenkung des deutschen Flüchtlingsschiffes „Wilhelm Gustloff“ am 30. 1. 1945 durch ein russisches U-Boot mit ca. 10 000 Opfern