

THULE- und VRIL-GESELLSCHAFT

Um einen Vergleich mit der **Thule-Gesellschaft** anzustellen, könnte man den Unterschied am einfachsten erfassen, wenn man sagt, dass die **Thule-Gesellschaft** (<https://de.wikipedia.org/wiki/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 z.B. Atlantis, Thule, die »Insel der Seligen« des Gilgamesch, die Urverbindung zwischen Germanien und Mesopotamien, aber auch alte Heiligtümer wie **die Externsteine** oder der **Hausberg von Stronegg** waren Themen gemeinsamer Forschung. Im Dezember 1919 trafen sich ein enger Kreis aus Thule-, und Vril-Leuten in einem dazu angemieteten Forsthaus in der Ramsau bei Berchtesgaden. Unter ihnen war neben dem Medium Maria Orsitsch 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 technischen 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 deren Sonne von zwei bewohnten Planeten umkreist** sein, die das Reich »SUMERAN« bilden. Die Menschheit des Sonnensystems Aldebaran soll sich in ein Herrenvolk von »lichten Gottmenschen« (Arier) und verschiedene andere menschliche Rassen unterteilt haben, die sich durch negative Mutationen dieser »Gottmenschen« infolge der klimatischen Veränderungen auf den einzelnen Planeten entwickelt haben sollen. Diese farbigen mutanten 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 und eigenhändig die Planeten zu verlassen. Somit sollen

die niederen Rassen, von der Herrenrasse 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 sogenannten Gottmenschen bei den anderen Rassen, noch andersherum. Jeder respektierte einfach, dass die anderen eine eigene Entwicklung machten (im Gegensatz zur Erde). Die Herrenrasse der »lichten Gottmenschen« soll dann vor etwa 500 Millionen Jahren damit begonnen haben, nachdem die Expansion der Sonne Aldebaran und die daraus resultierende zunehmende Hitze die Planeten unbewohnbar machte, 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 Herrenmenschen von Sumeran- 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 ausgestorbenen Urkrebs. Die Vril-Leute 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/ANUNNAKI, die als helle, weiße Gottmenschen bezeichnet wurden, gebildet haben. Des Weiteren kamen die Vril-Telepathen zu der Erkenntnis, dass das Sumerische 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 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 von Menschen erdacht wurde: zum Bau der »Jenseitsflugmaschine« Es reifte das Konzept einer »anderen Wissenschaft« heran (heute würde man sagen »alternative Energieformen"). Doch es dauerte über drei Jahre, bis das Projekt in Angriff genommen wurde.

Im Sommer des Jahres 1922 wurde an dem ersten untertassenförmigen **Flugschiff gebaut (Jenseitsflugmaschine = UFO)**. Sie bestand aus einer Scheibe von acht Metern Durchmesser, über der sich eine parallelgelagerte 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.

Im Prinzip sollte die Jenseitsflugmaschine um sich herum und ihre unmittelbare 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. Die Geburtsstunde des ersten deutschen UFOs schlug aber dann erst, im Juni 1934.

Der Anfang der VRIL-Flugkörper:

Noch vor Ende **1934 war die Flugscheibe fertiggestellt, die einen Vril-Antrieb und eine »Magnet-Impulssteuerung« hatte**. Es hatte 5m im Durchmesser und 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«. Es war 11,5m im Durchmesser, ein Einsitzer, hatte einen »Schumann-Levigator-Antrieb« und eine »Magnetfeld-Impulsor-Steuerung«. Es 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.

Im August 1939 startete das erste RFZ 5. Es war ein mittelschwer bewaffneter Flugkreisel mit dem seltsamen Namen »**HAUNEBU 1**«. 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 2**« 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. Es war mit einem Thule-Tachyonator angetrieben und erreichte in Erdnähe eine Geschwindigkeit von 6,000 Km/h. Es war weltalltauglich und hatte eine Reichweite von 55 Flugstunden.

Es existierten zu dieser Zeit schon Pläne für das **VRIL-7- Großraumschiff** mit einem Durchmesser von 120m, sollte ganze Mannschaften transportieren. Kurze Zeit später wurde das »**HAUNEBU 3**«, das absolute Prunkstück aller Scheiben, fertiggestellt mit 71m Durchmesser wurde geflogen und auch gefilmt. Es konnte eine Besatzung von 32 Mann transportieren, hatte eine Reichweite in Flugdauer von über 8 Wochen und erreicht eine Geschwindigkeit von mindestens 7,000 km/h. Virgil Armstrong, ehemaliger CIA-Angehöriger und Green Beret a.D., beschreibt deutsche Flugkörper während des 2. 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 »**Wunderwaffen**« bezeichneten.

Anfang 1943 plante man ebenfalls ein **zigarrenförmiges Mutterschiff**, dass in den Zeppelinwerften gebaut werden sollte, das sogenannte »**ANDROMEDA-GERÄT**« (139 m lang). In ihm sollten mehrere untertassenförmige Flugschiffe für (interstellare) Langzeitflüge transportiert werden. Um Weihnachten 1943 war ein wichtiges Treffen der VRILGESELLSCHAFT 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 um die Sonne Aldebarans bekommen und man begann eine Reise dorthin auszuarbeiten. Am 2. Januar 1944 fand eine Besprechung zwischen Künkel (Vril-Gesellschaft) und Dr. Schumann (Vril-Gesellschaft) statt, in der es um das VRIL-PROJEKT ging. Man wollte mit dem Vril-7-Großraumschiff durch einen lichtgeschwindigkeitsunabhängigen Dimensionskanal nach Aldebaran vordringen. Nach Ratthofers Aussage soll im Winter 1944 der erste Dimensionskanal-Testflug stattgefunden haben. Dieser soll angeblich knapp an einem Desaster vorbeigeführt haben, denn Fotos zeigen die 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.

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 gab, 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 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. Ing. W O. 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 sogenannte »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 Entwicklungsstelle IV der SS, die bis zu Anfang 1945 drei verschiedenen große glockenförmige Raumflugkreisel-Typen bauen ließ:

Das HAUNEBU 1, 25 m 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 32 m 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 DOSTRA (= DORnier-STRAtosphärenflugzeug) lauten. Das HAUNEBU III mit 71 m Durchmesser wurde nur einmal gebaut und stieg zu mindestens 19 Flügen auf (ca. 7,000 km/h). Und in Form von Plänen existierte das », ANDROMEDAGERÄET «, das 139m lange Mutterschiff, mit Hangars für einen Haunebu II, zwei VRIL 1 und zwei VRIL II. Weiterhin gibt es Unterlagen, dass das VRIL-7-GROSSRAUMSCHIFF 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 Sicherheits- und Strategiegründen die Stationierung der Vril-7 in der »Alpenfestung«, wonach von hier aus Spanien aus angefliegen wurde, um hierher geflüchtete wichtige reichsdeutsche Persönlichkeiten nach Südamerika und »NEUSCHWABENLAND« (Erklärung folgt) 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. Was geschah mit den Flugschiffen nach dem Kriege. Dass es zur Produktion einer Kleinstserie des Haunebu II kam, kann nicht ganz ausgeschlossen werden. Die verschiedenen UFO Fotos, 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.

1938 wurde eine deutsche ANTARKTIS-EXPEDITION mit dem Flugzeugträger 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 21 und 23 waren später auf dem Weg nach Neuschwabenland. Es sind bis heute noch über 100 deutsche U-Boote vermisst, die u. a. auch mit dem Walter-Schnorchel ausgestattet waren, der ihnen erlaubt, mehrere Wochen unter Wasser zu bleiben, und es ist anzunehmen, dass sie mit den zerlegten Flugscheiben oder zumindest mit den Bauplänen nach Neuschwabenland geflüchtet sind. Es ist wiederum stark anzunehmen, da die Testflüge erfolgreich waren, dass die genannten Untertassen direkt bei Kriegsende dorthin geflogen sind. Diese Annahme mag manchen wohl etwas gewagt erscheinen, es gibt jedoch starke Hinweise darauf, dass es so gewesen sein könnte. 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 runder, diskus- bis glockenähnlicher Form, zuweilen aber auch zigarrenförmige »unbekannte fliegende Objekte«, kurz UFOs genannt, auf. Man schreibt weiter, dass diese »UFOS« in der Regel nicht den reichsdeutschen Entwicklungen glichen.

Verstehen Sie nun, warum das Thema der UFOs in den Massenmedien, besonders in Deutschland, als Humbug abgetan wird? Nach diesem deutschen Background ist klar, dass die von den Illuminati durch die anglo-amerikanische Lobby kontrollierte Medien- und Nachrichtenwelt keine Kosten scheut, den deutschen Bürger vom Nachforschen auf diesem Gebiet abzuhalten. Es stellt sich hier die Frage, woher die deutschen Geheimgesellschaften Thule und Vril das Wissen für den Bau dieser Flugkörper hatte? Ebenso das Wissen für die Gentechnologie, in der die Deutschen wiederum anderen Nationen um Längen voraus waren? 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. Doch diese gibt es in Amerika, und zwar eine ganze Menge. Denn zur gleichen Zeit hatten die Amerikaner eine ganze Reihe von Abstürzen zu melden, die auch nicht ganz geheim gehalten werden konnten.

UFOs: Die Kontakte - Giorgio Dibitonto 1980	25. September 2026	37
UFOs: Die Kontakte - Ashtar SHERAN	24. Juni 2026	163
Engel in Sternenschiffen - UFOs	18. April 2024	1800
UFOs: Die Kontakte - George ADAMSKI	26. April 2024	1231
Star Wars - Das Erwachen der Macht	16. März 2023	5781

[UFOs: Die Kontakte - Fátima und Marienerscheinung](#)