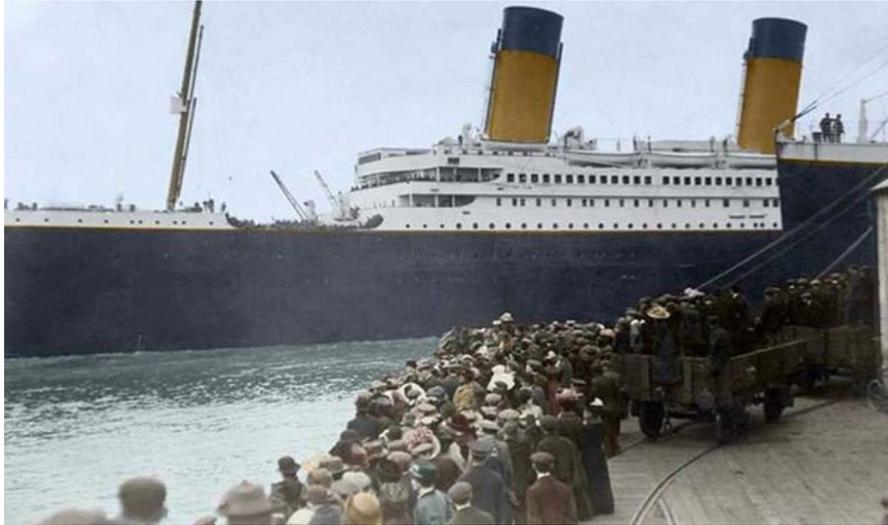


[zurück zu Updates](#)

Die Titanic:

Der Betrug, der nicht aufhört zu geben



*von Miles
Mathis*

Erstmals veröffentlicht am 2. Oktober, 2018

Ich habe bisher nichts darüber geschrieben, weil ich annahm, dass dies bereits geschehen ist. Siehe Robin Gardiners 1998 erschienenes Buch *Titanic: the Ship that Never Sank*. Ich hatte es nicht gelesen und habe es immer noch nicht gelesen, aber ich hatte eine youtube-Dokumentation gesehen, in der die wichtigsten Punkte umrissen wurden. Es schien mir ein Volltreffer zu sein, also habe ich es unter "erledigt" abgelegt. Aber jetzt, wo ich zurückblicke, bin ich nicht mehr so zufrieden wie am Anfang. Das ist die Gefahr, wenn man sich einen Dokumentarfilm ansieht und keine eigenen Nachforschungen anstellt. Ich weiß, dass ich das nicht tun sollte, aber in diesem Fall war ich zu faul. Ich war wohl froh, dass sich schon jemand mit der *Titanic beschäftigt hatte*, so dass ich es nicht selbst tun musste. Ich habe mich geirrt.

Was mich hierher brachte, war das Überfliegen der Wiki-Seite. Das reicht normalerweise aus, um mich in Gang zu bringen. Mehrere Dinge fielen mir fast sofort auf. Erstens war diese berühmte Jungfernfahrt des berühmtesten Schiffes der Welt seltsamerweise nicht voll ausgebucht. Das Schiff war nur etwas mehr als zur Hälfte ausgelastet, was uns sofort an die Flugzeuge erinnert, die bei 911 abgestürzt sein sollen. Auch sie waren etwa halb leer. Die *Titanic* konnte 2.453 Passagiere aufnehmen, aber nur 1.317 waren angeblich an Bord. Das sind 53,7 % der Kapazität. Ein weiterer Kritikpunkt ist der erbärmliche Versuch des Mainstreams, diese Anomalie zu erklären: In jenem Frühjahr gab es im Vereinigten Königreich einen Kohlestreik, weshalb viele Überfahrten gestrichen wurden. Aber Moment mal, würde das diese nicht abgesagte Reise nicht noch teurer machen? Es hätten doch Tausende von Menschen auf der Warteliste stehen müssen - Menschen, deren anderes Schiff gestrichen worden war und die über den großen Teich mussten, oder? Das ist in der Tat ein Teil der Geschichte, die an anderer Stelle erzählt wird.

Ein weiteres Problem ist, dass die Mainstream-Mathematik bis zum heutigen Tag versagt. Sie sagen uns, dass 1.317 Passagiere an Bord waren, aber es waren insgesamt 2.224 an Bord (Passagiere und Besatzung), und sie starben 1.500. Wenn wir das abziehen, bedeutet das

bedeutet, dass für 1.317 Passagiere 907 Besatzungsmitglieder an Bord waren - also hatte fast jeder Passagier sein eigenes persönliches Besatzungsmitglied? Und das, obwohl 709 der Passagiere angeblich in der dritten Klasse waren und nicht viel Service hätten erwarten dürfen. Nur 324 waren in der ersten Klasse. Also, wie gesagt, die Zahlen passen nicht zusammen. Sie werden sehen, was ich meine, wenn Sie eine weitere Tatsache berücksichtigen: Viele der Passagiere in der ersten Klasse reisten bereits mit ihren eigenen Bediensteten, so dass sie, abgesehen von der Essensversorgung, keinen Service durch eine Besatzung benötigten. So wird beispielsweise berichtet, dass Astor und seine Frau mit ihrem privaten Kammerdiener und zwei Dienstmädchen reisten.

Ein weiteres Indiz dafür ist die Gesamtkapazität der *Titanic*, die mit 3.547 angegeben wird. Das wäre bei einer Besatzung von 1.094 Personen der Fall. Bei voller Auslastung hätte das Schiff also diese Besatzung gehabt, aber bei 53,7 % Auslastung war die Besatzung zu 83 % besetzt? Wie ich schon sagte, das passt nicht zusammen. Sie hatten etwa 320 Besatzungsmitglieder mehr, als sie brauchten, selbst wenn wir den angegebenen Zahlen glauben. 212 Besatzungsmitglieder sollen überlebt haben, also nehme ich an, dass dies die gesamte Besatzung an Bord war. Die anderen 696 wurden einfach erfunden.

Ein weiteres Problem ist, dass Wiki auf der Seite von Madeleine Astor eine Schlagzeile aus dem *New York Herald vom selben Tag* (15. April) wiedergibt, in der es eindeutig heißt: 1.800 an Bord, 675 gerettet. Wie konnte der *Herald* diese Geschichte so schnell verfassen? Die *Titanic* sinkt in den frühen Morgenstunden des 15. April, und ein paar Stunden später bringt der *Herald* einen vollständigen Bericht mit Bildern aller berühmten Menschen an Bord? Das ist doch eine ziemlich erstaunliche Leistung, oder? Es sieht so aus, als hätten sie die Geschichte schon geschrieben und illustriert, bevor es überhaupt passiert ist, was so ziemlich die Regel ist.

THE NEW YORK HERALD.
 THE TITANIC SINKS WITH 1,800 ON BOARD; ONLY 675, MOSTLY WOMEN AND CHILDREN, SAVED

MOST APPALLING DISASTER IN MARINE HISTORY OCCURS WHEN WORLD'S LARGEST STEAMSHIP STRIKES GIANTIC ICEBERG AT NIGHT

Scores of World's Most Widely Known Persons, Including Colonel John Jacob Astor and His Wife, William T. Stead and Isidor Straus Among Those Whose Fate is in Doubt.

J. Bruce Ismay, Head of the White Star Line; Mr. and Mrs. George D. Widener, the Countess of Rothes and Mrs. Henry B. Harris Are Some of Those Saved.

THE CARPENTER'S SURVIVOR LIST

THE CARPENTER'S SURVIVOR LIST

THE CARPENTER'S SURVIVOR LIST

Sie werden mir sagen, dass dort der 16. April steht, aber so sieht es für mich nicht aus. [Siehe](#) auch [hier](#), wo bestätigt wird, dass die Schlagzeile vom 15. April stammt. Dort sehen wir, dass die *New York Times* am Morgen des 15. April ebenfalls eine Geschichte parat hatte, in der es hieß, dass 1.200 Menschen an Bord waren und 655 gerettet wurden. Die *New York Tribune* berichtet von 1.340 Toten und 886 Geretteten, also 2.226 Menschen an Bord. Die *Detroit News* spricht von 1.241 Vermissten und 868 Geretteten, also 2.109 Personen an Bord. Woher kommen all diese unterschiedlichen Zahlen? Ich kann die Verwirrung über die Zahl der Vermissten nachvollziehen, aber da alle Schiffe verpflichtet sind, eine vollständige Passagier- und Besatzungsliste zu führen, sollte die Gesamtzahl an Bord eine feste Zahl sein. Sie sollte nicht zwischen 1.200 und 2.226 schwanken. Und wenn man genau liest, stellt man fest, dass die *New York Times* zugibt, dass ihre Informationen von der *Olympic* per Funk (Telegraf) übermittelt wurden. Das bedeutet, dass diese Zahlen direkt von der White Star Lines kamen, die eine Gesamtzahl an Bord hätte kennen müssen. Auf jeden Fall würde sie nicht einigen Zeitungen eine Zahl und anderen Zeitungen eine andere Zahl mitteilen. Es sei denn, man *wollte* Verwirrung stiften. Für mich sieht es so aus, als hätte jemand beschlossen, die Zahl von etwa 1.200 auf etwa in 2,200 der ersten Woche aufzublähen.

Ein weiteres Problem ist, dass Wiki eine unvollständige Liste von 68 prominenten Personen auf der Titanic aufführt, von denen aber nur 21 als umgekommen gelten. Die Überlebensrate für reiche Leute war also immer noch sehr gut und lag bei etwa 70 %. Auch das ist sehr merkwürdig.

Das hat mich zu meiner anfänglichen Vermutung veranlasst: Die meisten der als umgekommen aufgelisteten Personen haben ihren Tod wahrscheinlich nur vorgetäuscht, so wie es heute auch gemacht wird. Wir haben in unserer jüngsten Enthüllung über den [Las-Vegas-Hoax](#) eine lange Liste mit gefälschten Toten gesehen, und wenn sie es heute können, dann können sie es auch damals. In diesem Artikel habe ich einen großen Teil der Namen einzeln recherchiert, was eine Menge Voodoo erkennen ließ. Im vorliegenden Fall ist es wahrscheinlich, dass all die reichen Leute, die verschwinden mussten, über den Titanic-Hoax informiert wurden, bevor er stattfand: Auf diese Weise konnten sie Klagen, Steuern oder andere drohende Strafverfolgungen vermeiden und gleichzeitig ihre Lebensversicherungspolicen auszahlen lassen. Für andere vorgetäuschte Todesfälle in der zweiten und dritten Klasse konnte das Schiff mit Geheimdienstagenten beladen werden, die dann nach der Rettung verschwinden sollten.

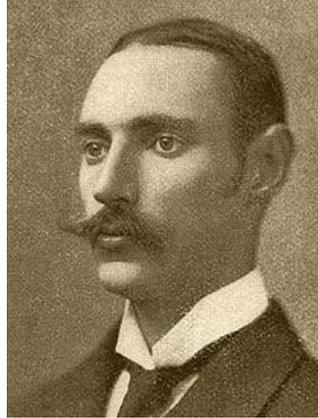


*Astor als Heinrich IV. von
Frankreich*

Und warum sollten sie sich die Mühe machen, dies zu tun? Erstens, weil es offenbar viele reiche Leute gab, die 1912 untertauchen mussten oder wollten, darunter John Jacob Astor IV. Möglicherweise wussten sie, dass der Erste Weltkrieg bevorstand und sie mussten verschwinden. Zweitens, weil der Schwindel viel glaubwürdiger wäre, wenn es eine große Zahl von Toten gäbe. Wenn ein solches Schiff ohne Tote sinken würde, könnte die Versicherung

Unternehmen und Öffentlichkeit würden natürlich misstrauisch werden. Aber wenn Leute wie der Kapitän und Astor mit dem Schiff untergehen, werden weit weniger Leute misstrauisch sein.

Apropos verdächtig: Auf vielen Online-Fotos wurde die Nase von Astor korrigiert. Siehe dieses Foto von Findagrave:



Und vergleichen Sie es mit diesem *späteren* Schnappschuss:



Glaubst du, er hat sich die Nase operieren lassen, um das zu erreichen? Nein. Was verbergen sie dann hier? Das Übliche: Er war ein Krypto-Jude.

Für mich sieht es jetzt so aus, als ob Robin Gardiners Buch entweder eine Irreführung oder ein Irrtum war. Ich glaube immer noch, dass er mit dem Tausch der *Titanic* gegen die *Olympic* und dem Versicherungsbetrug richtig lag, aber es sieht so aus, als hätte er in der ersten Phase aufgegeben, bevor er zu den noch größeren Dingen kam. Das könnte sein Auftrag gewesen sein. Es ist zum Beispiel merkwürdig, dass Wikipedia eine Seite sowohl für Gardiner als auch für seine Theorie hat. Sie scheint sogar gefördert zu werden, denn sowohl auf Gardiners Seite als auch auf der Seite für alternative Titanic-Theorien wird seine Theorie in zehn Absätzen und ohne Widerlegung dargestellt. Das ist nicht das, was man erwarten würde. Tun sie das auch bei meinen Artikeln oder Büchern? Gardiner selbst wirft noch viel mehr rote Fahnen auf, da er aus Oxford stammt und sein Vater beim Militär war. Sogar der Name des Vaters wirft ein großes Rätsel auf, da er als Harold Gardiner angegeben wird. Es könnte Sie interessieren, dass es einen Harold Gardiner *Bowen* gab, der US-Vizepräsident war.

Admiral (3-Sterne) und Leiter des Office of Naval Research in den 1940er Jahren. Er hatte auch am Ersten Weltkrieg teilgenommen. Das heißt, er war ein Top-Spion. ONR ist nicht dasselbe wie ONI, aber sie arbeiten eng zusammen. Bowen war über das Naval Research Laboratory, das er von 1939 bis 1941 leitete, auch am Manhattan-Projekt beteiligt. Bowens Sohn wurde ebenfalls Vizeadmiral, und er leitete die Untersuchung des Pueblo-Zwischenfalls. Die *USS Pueblo* war natürlich ein Spionageschiff, das angeblich 1968, eine Woche vor der TET-Offensive, von Nordkorea gekapert wurde. Es wird von Nordkorea bis heute als Museumstrophäe aufbewahrt, obwohl das Schiff offiziell immer noch ein in Dienst gestelltes Schiff der US-Marine ist! Das bedeutet nur, dass die ganze Sache ein weiterer Schwindel war.

Diese Bowens waren auch Rhodes, da die Mutter von Bowen Sr. eine Rhodes war, und sie stammten aus **Rhode** Island. Natürlich stammen diese Bowens auch aus Massachusetts, denn wir haben sie in [meiner Arbeit über Lizzie Borden](#) gesehen. Sie sind auch mit Salem verbunden. Geni streicht jedoch die mütterliche Seite von Admiral Bowen, was uns daran hindert, der Gardiner-Linie zu folgen. Es ist jedoch bekannt, dass die Gardiners/Gardiniers zu den ersten Siedlern von Rhode Island gehörten und mehrfach die Bowens und Rhodes heirateten.

In der Tat finden wir einen Harold Gardiner im Adelsstand, der als [Harry Gardiner](#) versteckt ist. Er war der Sohn von **Oberstleutnant** Stephen Gardiner, und er heiratete eine Minchin, die mit einem **Fisher** verwandt war. Auch verwandt mit einem John **Hamilton** Byrne. Auch verwandt mit **Murrays, Clarkes, Bartletts** und **Kings**. Dies bringt uns wahrscheinlich mit den Gardiners aus Rhode Island in Verbindung, da sie dort mit denselben Familien verwandt waren. [Sie waren auch mit den Rathbuns verwandt](#), was uns mit dem späteren [Lincoln-Attentatsschwindel](#) in Verbindung bringt. Und es 1884, kommt noch besser: [George Minchin](#) aus dieser Familie heiratet Naomi Clarke, die Tochter eines unbekanntem weiblichen **Smith**. Warum sollte dieser Smith unbekannt sein, wenn der Name ihres Vaters als Richard Smith aus Australien bekannt ist? Möglicherweise, weil dies eine Verbindung zu Edward Smith herstellt, dem Kapitän der *Titanic* und früheren Kapitän der *Olympic*. Ihr Bruder wird ebenfalls als "unbekannter Smith" angegeben. Wäre dieser unbekannt Smith also im richtigen Alter, um Edward Smith zu sein? Nun, wenn Naomi in 1884, um geboren worden. Ihre Mutter wäre um 1866 geboren worden, Kapitän 1848. Edward Smith wurde in 1850 geboren, also 1850, haben wir eine mögliche Übereinstimmung.

Da Robin Gardiner in Oxford lebte, können wir ihn möglicherweise mit Gardiners in der Peerage in Verbindung bringen, die ebenfalls in Oxford lebten. Siehe [Patrick Lancaster Gardiner](#), gest. 1997 in Oxford, dessen Mutter eine Lancaster war und dessen Tante den Baron Robbins heiratete. Robbins lehrte an der London School of Economics und war Vorsitzender der *Financial Times*. Seine Eltern sind unkenntlich gemacht. Sein Sohn Richard heiratete eine Dobbs, Tochter des Brigadiers Dobbs, dessen Mutter eine **Atkinson** war. Dies könnte uns mit Stephen Hawking in Verbindung bringen, der, wie ich letzte Woche gezeigt habe, ein Atkinson des Adelsstandes war. Wie dem auch sei, Patrick Gardiner heiratete Susan **Booth** (ebenfalls gestrichen), aber wir wissen, was wir von diesem Namen zu halten haben.

Wir können auch eine Verbindung zwischen den Gardiners und der Königin herstellen, denn 1942 heiratete eine Charlotte Gardiner Douglas Gordon **Bowes-Lyon**, einen Sohn der Earls of Strathmore. Die Königinmutter war eine Bowes-Lyon. Es ist also recht merkwürdig, dass diese Charlotte gestrichen wurde. Ein Niemand heiratet nicht den Enkel eines Earls. Dies verbindet die Gardiners auch mit den Drummonds, Cholmodeleys, Stewarts und Percys (Earls of Beverly). Douglas Bowes-Lyons' Bruder Hubert heiratete 1943 eine **Jacobs** aus Südafrika, und ihre Tochter besuchte die Universität von Tel Aviv.

Robin Gardiners Mitautor Dan van der Vat wirft ebenfalls viele rote Fahnen auf. Er arbeitete seit 1965 für *die Times* und die *Sunday Times* of London, zuletzt als Büroleiter in Deutschland. 1982 wechselte

er zum *Guardian*, für den er auch heute noch schreibt. Nicht die Art von Person, von der man annehmen würde, dass sie die Titanic-Fälschung aufliegen lassen würde. Er hat 14 Bücher geschrieben, wobei dieses Buch mit Gardiner das einzige ist, an dem er als Co-Autor beteiligt war. Alle seine anderen Bücher sind Mainstream-Geschichtsbücher.

Kapitän Edward Smith ist auch ein seltsamer Vogel, dessen Biografie sehr dürftig ist. Wir scheinen nicht viel über ihn zu wissen. Geni schrubbt ihn sehr gründlich, wie man es erwarten würde. Und es gibt keine Bilder von ihm in jungen Jahren. Aber nur damit Sie es wissen: Es gibt 27 Edward Smiths im Adelsstand, und viele von ihnen sind auch "scrubbed". Mit anderen Worten: Sie könnten Kapitän Edward Smith sein und wir würden es nie erfahren. Interessant ist jedoch, dass Frederick Smith, 1st Earl of Birkenhead, zur Zeit des Titanic-Betrugs zufällig Abgeordneter in Liverpool war. Er hat auch viele Verbindungen zu Oxford, da er dort studiert und gelehrt hat. Außerdem war er dort verheiratet. Der Vater seiner Frau war ein Reverend und Fellow am Corpus Christi in Oxford. Dieser Earl Smith war 1911 bereits Geheimer Rat. Er wurde Oberstleutnant und war während des Krieges Generalstaatsanwalt. Im Jahr 1919 wurde er Lord High Chancellor. Im Jahr 1922 wurde er High Steward von Oxford. Er war Chef von Tate and Lyle, einer großen Zuckerraffinerie. Nach 1926 leitete er auch Imperial Chemical Industries, den größten Hersteller in Großbritannien. Er war der beste Freund von Churchill. Noch merkwürdiger ist, dass seine Geschichte, ebenso wie die von Kapitän Edward Smith, weitgehend ausgelöscht ist. Er scheint wie aus dem Nichts aufzutauchen. Da er immer ein Erzkonservativer war, scheint dies sehr unwahrscheinlich. Er stammt mit ziemlicher Sicherheit von einem der Smith Baronets ab. Möglicherweise die Smiths, Baronets Devon, die Reeder waren und sich auch mit **Schiffsversicherungen** beschäftigten. Siehe den 2nd Baronet, Sir [Willie Reardon-Smith](#), Direktor 1887, der Leeds Shipping Company, der Devon Mutual Steamship Insurance Association und der UK Mutual Steamship Assurance Association. Wenn wir diese Smith Baronets mit dem Titanic-Ereignis in Verbindung bringen könnten, würde das darauf hindeuten, dass die Versicherungsgesellschaften irgendwie in den Betrug verwickelt waren. Sie werden fragen, wie eine Versicherungsgesellschaft sich selbst betrügen kann, aber es gibt Möglichkeiten. Zum Beispiel sollten die Prämien in einen Pool fließen, aus dem die Antragsteller bezahlt werden. Aber nehmen wir an, dieser Pool wird geleert, um einen großen betrügerischen Anspruch zu bezahlen, wobei ein Teil des Geldes an bestimmte Direktoren der Versicherungsgesellschaft zurückfließt. Die Versicherungsgesellschaft meldet dann Konkurs an und die Geschäftsführer verstecken ihren Gewinn irgendwie. In diesem Fall sind die Verlierer die unwissenden Aktionäre des Unternehmens und die unwissenden Versicherungsnehmer, deren Policen nun wertlos sind. Selbst wenn die Geschäftsführer in irgendeiner Form zu einer Geldstrafe verurteilt werden oder bestimmte Vermögenswerte veräußern müssen, werden ihre Gewinne ihre Verluste bei richtiger Vorgehensweise bei weitem übersteigen.

Und das erinnert uns natürlich an all das Geld, das in diesem Fall mit Lebensversicherungsbetrug zu verdienen ist. Da es sich nach der gängigen Meinung um einen Unfall handeln würde, würden viele dieser Policen die doppelte oder dreifache Entschädigung zahlen. Wie viel hat zum Beispiel Astors falsche Witwe für seinen vorgetäuschten Tod bekommen? Da er 1912 einer der reichsten Männer Amerikas war, muss es sich um eine gewaltige Summe handeln. Glauben Sie, Astor wusste nicht, wie man Versicherungsgesellschaften betrügt? Ihm *gehörten* viele Versicherungsgesellschaften, also denke ich, dass er wahrscheinlich einen Insidertipp hatte, oder? Natürlich muss jeder, der den gesamten Titanic-Schwindel aufdecken will, Robin Gardiners Hinweis auf Versicherungsbetrug folgen, aber er muss viel tiefer gehen als er es getan hat. Für mich sieht es bereits so aus, als hätte er die erste Stufe in einem Kaninchenbau erreicht, der mindestens zehn Stufen tiefer geht.

So heißt es zum Beispiel, dass Lloyd's of London die *Titanic* versicherte und allein für das verlorene Schiff rund 10 Millionen Dollar auszahlen musste. Das steht in der [Denver Post](#), aber 1912. Im selben Artikel heißt es, dass Lloyd's nur 15 Millionen Dollar hinterlegt hatte, also haben sie nur 2/3 ihres Wertes verloren. Sie hätten am Boden zerstört sein müssen, waren es aber anscheinend nicht, hier stimmt also etwas nicht. Uns wurde gesagt, dass sie innerhalb von 30 Tagen vollständig bezahlt haben. Auch das klingt nicht richtig, denn keiner von uns hat diese Erfahrung mit Versicherungsgesellschaften gemacht. Normalerweise zögern sie selbst bei der kleinsten Forderung. Aber wir sollen glauben, dass sie in der Lage waren, dieses Titanic-Fiasko in weniger als dreißig Tagen vollständig zu untersuchen, obwohl es mitten im Nordatlantik geschah? Beachten Sie auch das Datum des Artikels in der *Denver Post*: 16. April, der Tag danach. Wir sollen also glauben, dass sie diese Werbung für Lloyd's über

Nacht geschrieben haben? Hatten sie in den ersten 24 Stunden nichts Besseres zu berichten als diese glühende Werbung für die Versicherungsgesellschaft? Ach was! Das allein ist schon ein großer Hinweis.

Interessant ist auch, dass Lloyd's angeblich an der Entwicklung und Umsetzung der

Der drahtlose Telegraf, der zum ersten Mal bei der *Titanic* eingesetzt wurde, hat aber niemandem etwas genützt. Aber denken Sie daran, wir wissen nicht, was die Telegrafen tatsächlich sagten. Drahtlos könnte man um Hilfe rufen, aber auch einen massiven Betrug auf See koordinieren, oder nicht?



[Hinzugefügt am 3. Oktober: Aber kommen wir zurück zu Kapitän Edward Smith. Sie werden sagen, wenn er das "Wrack" überlebt hätte, hätte ihn doch jemand gesehen. Tatsächlich haben ihn einige gesehen, und eine Geschichte ging durch [die Presse](#). Der Quartiermeister der *Majestic* Peter Pryal entdeckte ihn 1921 in Baltimore und rief ihn beim Namen. Und er antwortete. Pryal ging mit seiner Geschichte zu den Zeitungen, und einige druckten sie. Dieser Link führt zur *New York Sun*.

Und ich habe noch mehr über Kapitän Smith. Seine Abstammung führt uns auch weiter zu. Bist du bereit? ... J. K. Rowling. Wenn Sie [meinen Artikel über sie](#) lesen, werden Sie sich erinnern, dass ich sie mit einem Major Edward Pelham Smith in Verbindung gebracht habe, dessen Enkelin den Enkel von Sir Henry Morton **Stanley** (Livingston, nehme ich an) heiratete. Ja, es gibt viele Smiths, aber wenn ich eine Verbindung zwischen den beiden Edward Smiths nachweisen kann, würde dies auch Kapitän Edward Smith mit den Stanleys, Earls of Derby, verbinden, was keinen meiner Leser überraschen würde. Außerdem finden wir unten Kapitän **Stanley** Lord, der zufällig der Kapitän der *USS Californian* war. Ich vermute, dass sein Name uns auch mit den Stanleys in Verbindung bringt, obwohl das schwer zu beweisen ist. Wie der Rest dieser Leute ist auch er online ziemlich gut recherchiert.

Auf der Wiki-Seite für Kapitän Smith finden wir jedoch drei *sehr wichtige* Hinweise auf die beiden Edward Smiths. Kapitän Edward Smith von der *Titanic* hatte eine Tochter. Ihr Name war Helen **Melville** Smith. Wenn wir auf thepeerage.com noch einmal einen Blick auf Maj. Edward Pelham Smith werfen, entdecken wir, dass sein Großvater Abel Smith war. Abel Smiths erste Frau war Lady Marianne Leslie-Melville, Tochter von Alexander **Leslie-Melville**, dem 9th Earl of **Leven**. Und nicht nur das: Lady Mariannes Schwester heiratete ebenfalls einen Smith aus derselben Familie. Diese Smiths gehen im Adelsgeschlecht weit zurück und sind den Smith Baronets um mehrere Jahrhunderte voraus (1400). Das ist merkwürdig, weil sie jahrhundertlang keine Titel trugen und mit niemandem mit Titeln verbunden waren. Wir wissen also nicht, warum sie aufgeführt sind. Sie werden erst zu Baronets, als George Smith die Tochter des Baronets **Howe** heiratet und 1757 selbst zum Baronet wird. Dies war eine wichtige Heirat für die Smiths, denn Mary Howes Großmutter Ruperta Hughes war das uneheliche Kind von Rupert von der Pfalz, auch bekannt als Prinz Rupert vom Rhein, Herzog von Cumberland. Sein Vater war Friedrich V., Kurfürst von der Pfalz und König von Böhmen, und seine Mutter war Prinzessin Elizabeth Stuart, Tochter des Königs

Jakob I., womit wir ganz oben angelangt sind. Böhmen ist auch das übliche rote Fähnchen, da Friedrich über seine Großmutter Elisabeth von Hessen von Barbara **Jagiellon** abstammt.

Wir beginnen also, diese Smiths zu verstehen. Wie nicht anders zu erwarten, waren sie Bankiers, was es ihnen ermöglichte, in den Adelsstand einzuheiraten. Der Großvater von George Smith, Thomas Smith, war der Gründer der Smith Bank of Nottingham. Seltsamerweise war George Smith der Sheriff von Nottingham, was uns an Robin Hood denken lässt. Seltsam ist auch, dass der Sohn von George Smith Baronet^{2nd} wurde, aber er änderte seinen Namen in Pauncefote-Bromley, nach seiner Großmutter Elizabeth Pauncefote. Er heiratete die Tochter des Viscount Curzon, und ihr Sohn wurde Baronet^{3rd}. Er änderte erneut seinen Namen, dieses Mal in Howe-Bromley. Im Jahr 1854 wurde er Vizeadmiral der Weißen. Sie sollten also bedenken, dass diese Smiths mit den späteren Bromleys identisch sind. Sie sind auch identisch mit den Barons Carrington, die auf den dritten Sohn von Abel Smith zurückgehen. Diese Carringtons waren heiratetechnisch ebenso erfolgreich wie die Bromleys und verbanden sich im Laufe des Jahrhunderts 19th mit den Stanhope Earls, den Somerset Dukes, den **Gardner Barons**, den Foresters, den Manners Dukes und den Drummond Dukes. Diese Smiths wurden auch die Barone von Bicester, und Hugh Colin Smith wurde 1897 Gouverneur der Bank von England. Ich hoffe, Sie sehen, wie wichtig diese Verbindungen zum Bankwesen und zur Admiralität für unsere Untersuchung hier sind. Hughs Tochter heiratete einen **Baring** von einer "rivalisierenden" Bank. Die Schauspielerinnen Rachel Ward ist seine 2g-Enkelin.

Ich bitte Sie auch, den Namen **Gardner** zu beachten, da er uns wahrscheinlich mit dem Autor Robin **Gardiner** verbindet. Wie sich herausstellte, waren die Gardner Barons auch große Seeleute, der erste stBaron war Admiral Alan Gardner. Seine ersten beiden Söhne wurden ebenfalls Admirale und sein dritter Sohn war Generalmajor. Sein Schwiegersohn Barrie war ebenfalls Admiral. Dies könnte darauf hindeuten, dass Robin Gardiner eng mit dem Kapitän der *Titanic* verwandt war, was seine Verwicklung in diesen Fall erklären würde. Ein weiteres Indiz dafür ist, dass Robin Gardiners Vater "ein Mann des Militärs war, der im **Indischen Institut** arbeitete". Dies ist aufschlussreich, da viele der Personen, die wir untersucht haben, an der Leitung Indiens beteiligt waren. thJahrhundert eng mit den Herberts, Earls of Carvarvon, den Stanhopes, Earls of Chesterfield, den Howards, Earls of Arundel und Dukes of Norfolk, den Stuarts, Dukes of Lennox, den Molyneux Baronets, den Hughes, Barons Dinorben, den Onslows, Earls of Onslow, den Beaumonts, Barons Allensdale, und den **Fullers verbunden**.

Doch zurück zu Abel Smith, dem Vater von Maj. Edward Pelham Smith. Sein Bruder Robert heiratete Isabel Adeane, deren Mutter... . Hon. Matilda Stanley. Dies gibt uns eine zweite und nähere Verbindung zu den Stanleys, da Matildas Vater der 1st Baron Stanley of Alderley war. Wir finden auch schnelle Verbindungen zu den **Barclays**, denn Abels Schwester Caroline heiratete einen Hanbury, den Enkel eines Barclay. Sie waren natürlich auch Bankiers, was uns in kurzer Zeit zu den Smiths, den Barings und den Barclays führt.

Wenn wir weiter im Adelsgeschlecht graben, können wir Kapitän Edward Smith über seine Eltern wieder mit diesen Personen in Verbindung bringen. Seine Mutter war eine **Marsh**. Nun, 1840 heiratete Rev. William Marsh aus dem Adelsstand Lady Louisa Cadogan, Tochter des 1st Earl Cadogan und Frances Bromley, Tochter des 1st Baron **Bromley** of Montfort. Wir haben gerade gesehen, dass Kapitän Smith über die Melvilles mit diesen Bromley/Smiths verwandt war. Und wie Sie weiter unten sehen werden, war der Leiter von Lloyd's of London zur Zeit des Schiffbruchs Cuthbert Heath, Sohn von Emma Marsh, was darauf hindeutet, dass Smith eng mit dem Leiter von Lloyd's verwandt war.

Wir können Kapitän Smith auch über den zweiten Vornamen seiner Mutter, **Hancock**, mit den Smith Baronets in Verbindung bringen. Geni gibt uns diesen Namen nicht an, aber Wikipedia in der Seitenleiste schon. Die Hancocks waren zu jener Zeit eng mit den **Trevelyans** verwandt, **ebenso wie die** Smith Baronets. Siehe [Rev. Frederick Hancock](#), der 1874 eine Woodhouse, Tochter eines Trevelyan, heiratete; und [Robert Smith](#), 1st Baron Carrington, dessen zweite Frau Charlotte Hudson,

Tochter von Susanna Trevelyan, war. Schauen Sie auch unter Baronet1st

Trevelyan, der bei der East India Company ausgebildet wurde. Er heiratete die Schwester von Lord **Macauley**, was uns mit all diesen Leuten verbindet. Seine zweite Frau war eine **Campbell**, Tochter eines **Königs**, dito. Damit haben wir eine weitere Verbindung, denn die Smiths waren über die Adeanes mit den Kings verwandt. Sein Bruder heiratete eine **Pleydell-Bouverie**, was eine weitere Verbindung darstellt. Maj. Edward Pelham Smith heiratete Dorothy Morton Mansel-Pleydell. Trevelyans Sohn, der 2nd Baronet, war 1868 Lord of the Admiralty und heiratete eine **Philips**.

Aber zurück zu Kapitän Smith. Interessant ist, dass seine Tochter einen **Russell-Cooke** heiratete. Das ist ein weiterer Beweis dafür, dass sie aus dem Adelsgeschlecht stammten. Eine ihrer Töchter heiratete einen **Phipps**. Übrigens gibt es auch Russell-Smiths im Adelsgeschlecht. Sie sollten auch wissen, dass Russell-Cooke eine berühmte Londoner Anwaltskanzlei ist, die 1880 von William Russell-Cooke und Sir Henry **Paget-Cooke** gegründet wurde. Die Pagets stehen hoch im Adelsstand, sie sind die Earls of Uxbridge und die Marquesses of **Anglesey**. Wie die Smiths sind auch die Pagets eng mit den Manners, den Herzögen von Rutland, verwandt.

Zusammenfassend kann ich also sagen, dass ich Kapitän Smith über die Namen Melville, Marsh, Hancock, Russell und Phipps mit dem Adelsstand in Verbindung gebracht habe. Zweifellos gibt es noch mehr Verbindungen, die man mit mehr Nachforschungen aufdecken könnte. Wir haben gesehen, wie dies ihn mit vielen Herzögen und auch mit König James I. verbindet].

Das bringt uns zurück zu Astor. Er soll einer von 333 Leichen [gewesen sein](#), die aus dem Meer gezogen wurden, obwohl seine Leiche erst einige Tage später identifiziert wurde. Richtig. Beachten Sie die schöne Freimaurerzahl von

333. Und wie konnte eine Leiche später identifiziert werden, wenn sie nicht sofort identifiziert werden konnte? Obwohl es in vielen Augenzeugenberichten (die sofort in die Presse gelangten) hieß, Astors Leiche sei durch einen Sturz von Schornsteinen [oder einen Kampf mit Riesenkraken, nehme ich an] schwer verletzt worden, meldete der Bestatter keine Verletzungen. Das deutet natürlich darauf hin, dass die Leiche *nicht die* von Astor *war*. Die Beerdigung fand am 3. Mai statt, und damit sind es acht. Das ist 18 Tage später, also können wir davon ausgehen, dass es kein offener Sarg war: Das hätte den ganzen Ort verpestet. Er wurde auf dem Trinity-Friedhof beigesetzt. Einen Matrix-Friedhof gab es zu dieser Zeit wohl noch nicht.

Erinnern Sie sich auch daran, dass Frau Astor zum Zeitpunkt des Untergangs der Titanic schwanger war, aber mysteriöserweise keine Fehlgeburt erlitt, weder durch das Chaos noch durch den angeblichen Tod ihres Mannes. Ein ähnliches Rätsel gab es bei der Lindbergh-Baby-Fälschung, bei der eine schwangere Frau Lindbergh kein Trauma erlitt, als ihr früheres Baby aus einem flachen Grab in der Nähe ausgegraben und von Tieren halb aufgefressen wurde. Ich schlage vor, dass Mrs. Astor nie auf der *Titanic* war, denn wenn man einen solchen Schwindel erfinden würde, würde man die schwangere Frau eines Milliardärs nicht unbedingt auf dem Schiff haben wollen. Wahrscheinlich brutzelte sie auf der RMS *Carpathia*, aß Feigen und spielte Shuffleboard.



Auch das ist seltsam. Es ist ein Bild von Astors Trinity-Grabmal. Er ist dort als John J. Astor verewigt. Mit einem Punkt nach Astor, wie Sie sehen, aber ohne IV. Warum brauchen sie dort einen Punkt? Und da er neben seinen Namensvettern begraben wurde, wie haben sie das eine Grab vom anderen unterschieden? Woher wussten sie, dass es sich um IV und nicht um I, II oder III handelte? Und glauben Sie wirklich, dass der reichste Mann Amerikas sich die zusätzlichen vier Buchstaben seines zweiten Vornamens auf seinem Grabstein nicht leisten konnte? Muss er Jacob mit J. abkürzen?

Das bringt uns zum nächsten Problem. In diesen Geschichten heißt es, dass Astor zu dieser Zeit zu den reichsten Männern der Welt gehörte. Aber John D. Rockefeller lebte 1912, und laut Wikipedia und *Forbes* war er 1913 400 Milliarden Dollar wert. Astor soll 2,2 Milliarden Dollar wert sein. Sie können also wieder einmal ihre Geschichten nicht auseinanderhalten. J. P. Morgan starb 1913 mit einem Vermögen von etwa 3 Milliarden Dollar, und Rockefeller sagte: "Er war kein reicher Mann". Wir sollen also glauben, dass die Astors ihr Geld seit 1850 verprasst haben, als jeder zugab, dass sie die reichste Familie der USA waren? Das ist sehr unwahrscheinlich, da sie - wie die Rockefellers - im Bankwesen tätig waren. Als Bankiers wussten sie, wie sie mit ihrem Geld Zinsen verdienen konnten, und wurden mit jedem Jahrzehnt reicher. Die Rockefellers besaßen 1930 etwa eine Billion und haben dieses Vermögen seither um ein Vielfaches vergrößert. Ebenso können wir davon ausgehen, dass die Astors 1912 mindestens 500 Milliarden wert waren, so dass die Behauptung von 2,2 Milliarden eine weitere große Lüge ist. Es würde mich sehr wundern, wenn Astor nicht allein mit seiner Lebensversicherung mindestens 10 Millionen verdient hätte.

Haben Sie eine Vorstellung davon, wie leicht es für jemanden wie Astor wäre, sich zu verstecken? Diese Leute haben riesige Ländereien auf der ganzen Welt, da ist es überhaupt kein Problem, einen Tod vorzutäuschen. Es ist ja nicht so, dass sie nie das Haus verlassen müssten. Astor *brauchte* nicht einmal mit einem öffentlichen Verkehrsmittel wie der *Titanic* zu reisen. Diese Leute haben ihre eigenen Privatschiffe oder können ihre griechischen Milliardärs-Cousins anheuern, die sie überall hinbringen, ohne dass die Zollbeamten Fragen stellen. Die Regeln gelten für sie nicht, und sie geben ihre Existenz nur zu, weil sie sich in den Zeitungen sehen wollen. Wir können davon ausgehen, dass es reiche Leute gibt, von denen Sie noch nie gehört haben: Sie haben *nie* offiziell existiert. Sie müssen ihren Tod nicht vortäuschen, weil sie offiziell nie gelebt haben. Ich vermute, dass es diese Leute sind, die tatsächlich die Welt regieren.

Wie auch immer, wir können bereits erkennen, dass der Titanic-Betrug wie ein Betrug aussieht, der von den Versicherungsgesellschaften selbst durchgeführt wurde. Die beste Vermutung zum jetzigen Zeitpunkt ist, dass Robin Gardiner in irgendeiner Weise mit Lloyd's of London in Verbindung stand und von ihnen angeheuert wurde, um die White Star Lines in die Pfanne zu hauen. Da White Star nicht mehr existiert, können sie der Sündenbock sein. Gardiner macht sie also zu den Bösen, während er weiterhin Lloyd's, Astor und viele andere Parteien beschönigt oder in die Irre führt.

Vor diesem Hintergrund sollten wir uns Lloyd's genauer ansehen. Lloyd's ist schon beim ersten Wort eine hochrote Flagge, denn es handelt sich nicht um eine Versicherungsgesellschaft im eigentlichen Sinne. Es handelt sich um eine Gruppe von Unternehmen und Einzelpersonen oder ein *Syndikat*, die sich als Versicherer von Risiken zusammengeschlossen haben. Sie wurde durch ein Parlamentsgesetz im Jahr 1686 gegründet (1871obwohl sie bereits seit 1686 bestand) und ist eines der gruseligsten Unternehmen der Welt. Allein im Jahr 2017 hat sie rund 37 Milliarden Pfund an Prämien gezeichnet, und wie bei einem Kasino können wir davon ausgehen, dass sie einen kleinen Teil davon ausbezahlt hat.

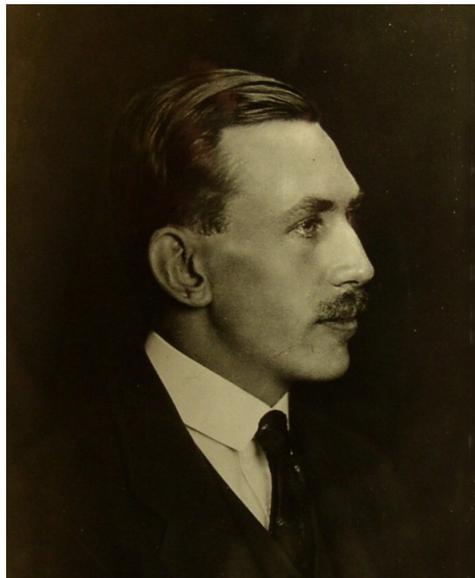
Interessanterweise wurde 1911, nur wenige Monate vor dem Titanic-Schwindel, ein Lloyd's Act vom Parlament verabschiedet. Ein Hinweis darauf findet sich sogar im Datum des Gesetzes: 18. August 1911. Oder: 18/8/11. Asse und Achten, wie üblich. Es handelte [sich um ein Gesetz](#) zur "Erweiterung der Ziele von Lloyd's und zur Übertragung weiterer Befugnisse". Eines der Ziele war die Ausweitung

des Versicherungsgeschäfts von Lloyd's von der Seeverversicherung auf alle Arten von Versicherungen, *einschließlich Lebensversicherungen* und alle Garantiegeschäfte [Klausel 3]. Eine weitere wichtige Erweiterung bestand darin, die *Sammlung, Veröffentlichung und Verbreitung von Nachrichten* und Informationen zu einem der Hauptziele der Gesellschaft zu machen. Mit anderen Worten: Lloyd's wurde durch einen Parlamentsbeschluss zum Teil der weltweiten Nachrichtengemeinschaft. **All dies geschah nur wenige Monate vor dem Titanic-Schwindel.** Ein Zufall? Das soll wohl ein Scherz sein. Beachten Sie auch den Teil "und Verbreitung" in diesem Zitat. Lloyd's wurde nicht nur zugelassen, um

Informationen zu sammeln, wurde es genehmigt, sie zu verbreiten. Was ist "Verbreitung von Informationen"? Wäre das nicht eher. . Propaganda?

Hatte Astor also eine Lebensversicherungspolice bei Lloyd's? Obwohl Lloyd's in der Regel als britisch angesehen wird, wickelt das Unternehmen die Hälfte seiner Geschäfte in Nordamerika und nur 29 % in Europa ab. Ich gehe davon aus, dass Astors Police von Lloyd's gezeichnet wurde. Das Gleiche gilt für andere Lebensversicherungen der Bonzen, wie Guggenheim usw.

Wichtig ist auch Abschnitt 6, in dem es heißt, dass das Stammkapital der Gesellschaft innerhalb von sechs Monaten [das wäre am 18. Februar 1912] von den Treuhändern auf die Gesellschaft selbst übertragen wird, wobei die *Treuhänder ihr Vertrauen aufgeben*. Gemäß Abschnitt 7 waren die Gelder und das Vermögen der Gesellschaft sowie alle Einkünfte daraus anschließend "zum Nutzen der Mitglieder der Gesellschaft gemeinsam". Mit anderen Worten: Der frühere Treuhänder wurde aufgelöst, und die Mitglieder waren nun direkte Eigentümer der Gesellschaft, wobei alle Gelder, die nicht in Form von Ansprüchen ausgezahlt oder vom Unternehmen ausgegeben wurden, direkt an sie gingen. Auf den ersten Blick mag das für die Mitglieder gut aussehen, aber in Wirklichkeit waren sie dadurch extrem gefährdet, da sie nicht mehr durch den Trust geschützt waren. Warum das wichtig ist, werden Sie gleich sehen.



In diesem Sinne können wir einen Blick auf Cuthbert Heath werfen, einen der berühmten Chefs von Lloyd's im Jahr 1912. Er ist der Sohn des Vizeadmirals Sir Leopold George Heath, dessen Mutter eine Dunbar (gestrichen) war. Sir Leopold heiratete Emma **Marsh** 1853 in **Malta**. Malta gibt uns die übliche jüdische Verbindung, und der Name Marsh bringt uns mit Titanic-Kapitän Edward Smith in Verbindung, dessen Mutter ebenfalls eine Marsh war. **Dies deutet natürlich darauf hin, dass der Kapitän der Titanic und der Chef von Lloyd's eng miteinander verwandt waren.** Die drei Brüder von Cuthbert waren ebenfalls Admiräle und Generäle. Siehe Admiral Sir Herbert Heath, dessen Tochter einen Fane de Salis aus der Familie der Comtes de Salis heiratete. Der 4th Comte hatte die Tochter von Vizeadmiral Francis **Drake** geheiratet. Siehe auch Generalmajor Frederick Heath-Caldwell und Generalmajor Sir Gerard Moore Heath, der in das Geschlecht der Egerton Baronets einheiratete, was ihn mit den **Egerton-Warburtons, Spencers, Styles, Boswells, Marjoribanks und Campbells** verbindet. Cuthbert selbst heiratete Sarah **Gore** Gambier, Scrubbed, und seine Tochter heiratete später Kapitän **Hamilton**, den Sohn des Herzogs von Abercorn. Obwohl Cuthbert Heath also bereits aus dem Adel stammte, stieg er nach seiner Heirat in der Welt erheblich auf. 1912.

Interessant ist auch die Entdeckung, dass Heath und Lloyd's tonnenweise Luftschutzversicherungen verkauften, um sich gegen das Risiko deutscher strategischer Bombenangriffe im Ersten Weltkrieg

abzusichern. Wir können davon ausgehen, dass Lloyd's im Zweiten Weltkrieg das Gleiche getan hat.

Dies spielt auf [meinen Artikel über die Bombardierung Großbritanniens](#) an, in dem ich aufzeigte, dass viele Fälschungen im Spiel waren, und sogar andeutete, dass die RAF Großbritannien selbst angegriffen haben könnte. Nun, wir können nun hinzufügen, was wir gerade entdeckt haben, dass Lloyd's ein anerkannter Teil des britischen Geheimdienstes ist, der Informationen sammelt *und verbreitet*, seit 1911.

Ein weiterer Leiter von Lloyd's in dieser Zeit war Henry **Lyons**, der später zum Baronet und dann zum Baron Ennisdale wurde. Er ist wahrscheinlich mit den Bowes-Lyons und der Königin verbunden.

OK, angenommen, Lloyd's hat hier eine Art von Betrug betrieben, was wäre das? Es kann nicht das sein, was ich oben skizziert habe, da Lloyd's nicht Konkurs angemeldet hat. Der übliche Betrug wäre heutzutage, das Unternehmen durch den Staat "rückzuversichern", so dass es im Falle katastrophaler Verluste von den Steuerzahlern gerettet werden könnte. Die Steuerzahler und das Finanzministerium sind das Ziel. Wir haben diesen Betrug in den letzten zwanzig Jahren mit TARP und PPIP usw. in großem Umfang erlebt. Natürlich führt dieses Szenario zu zügelloser Korruption, da große Unternehmen Verluste vortäuschen können und trotzdem eine Rückerstattung erhalten. Wurde Lloyd's in irgendeiner Weise vom englischen Schatzamt garantiert? Das wird nicht zugegeben, ist aber möglich. Es gab eine Menge mysteriöser Rückversicherungen, so dass diese Rückversicherer - wer auch immer sie waren, staatlich oder privat - das Ziel gewesen sein könnten. Ein ähnliches Szenario wird durch die Tatsache nahegelegt, dass Lloyd's seit den 1870er Jahren damit begonnen hatte, seine Mitgliederbasis zu erweitern, so dass viel mehr Versicherer in den Pool aufgenommen wurden. Diese kleineren Versicherer könnten von den ursprünglichen großen Versicherern ins Visier genommen worden sein und durften die Verluste übernehmen. Wie würde das funktionieren? Ich weiß es nicht, aber nehmen wir an, dass die großen Versicherer eine Vereinbarung mit einem großen Versicherungsnehmer wie White Star Lines getroffen haben, wonach White Star ihnen einen großen Teil der Auszahlung zurückerstattet hat, mit der Vereinbarung, dass nichts untersucht wird. Die kleineren Versicherer, die nicht eingeweiht waren, hätten dann das Nachsehen gehabt. Sie müssten für die Verluste selbst aufkommen. Da sie keine Herzöge oder Grafen waren, würde man sie scheitern lassen.

Gibt es Beweise dafür, dass dies der Fall war? Ja, denn Lloyd's hat den Betrug in den 1960er Jahren noch weiter ausgedehnt, und das wird bei Wiki ziemlich genau zugegeben, obwohl man genau hinschauen muss. Lloyd's hatte etwa 6.000 Mitglieder, als der Hurrikan Betsy zuschlug, aber der Verlust von 50 Milliarden Pfund führte zu einem Massenexodus von Mitgliedern, was darauf hindeutete, dass sie ausgelöscht worden waren. Um die Kassen wieder aufzufüllen, gab Lloyd's zunächst eine geheime interne Untersuchung unter der Leitung von Lord Cromer in Auftrag, der zuvor Gouverneur der Bank of England gewesen war. Er war also natürlich vertrauenswürdig. Deshalb musste die Untersuchung auch geheim bleiben. Ehrliche Leute brauchen immer geheime Ermittlungen, nicht wahr? Es wird uns nicht gesagt, was in diesem Bericht herausgefunden wurde, aber ich vermute, dass sie das herausgefunden haben, was ich Ihnen gerade gesagt habe, und dass Cromer angeheuert wurde, um es zu vertuschen. Er empfahl dann, die Mitgliedschaft noch weiter zu öffnen, um neue und dümmere Mitglieder anzulocken. Sie öffneten die Mitgliedschaft für Nichtbritten und Frauen und schafften die Kapitalanforderungen ab. Das bedeutet, dass die Investoren sehr klein sein konnten. Am wichtigsten war jedoch, dass die Haftung dieser neuen Anleger *unbegrenzt* war, *d. h.* ihr gesamtes persönliches Vermögen war in Gefahr, nicht nur ihre Investition in Lloyd's. Kaum zu glauben, dass sich jemand auf diese Vergewaltigung eingelassen hat, aber anscheinend taten es viele.

In den 1970er Jahren erlaubte die britische Regierung Lloyd's, sein Vermögen ins Ausland zu verlagern, um Steuern zu vermeiden. Das ist nur dadurch zu erklären, dass dieselben Leute, denen Lloyd's gehörte, auch die britische Regierung besaßen. Lloyd's wurde sofort zu einem Steuerparadies, und alle Arten von neuem Betrug wurden gefördert - was auch Wikipedia zugibt.

Dies wird auch in der Geschichte des Sasse-Skandals in den 1970er Jahren zugegeben, die irgendwie ans Licht kam. Dort wird zugegeben, dass die "gezeichneten Risiken manipuliert wurden: typischerweise baufällige Gebäude in Slums wie der [New Yorker Südbronx](#), die bald abbrannten, nachdem sie für hohe Summen versichert worden waren." Das beweist nur, dass Versicherungsgesellschaften in genau diese Art von Betrug verwickelt sein können, und wir müssen davon ausgehen, dass es funktioniert hat, indem ein Teil des Geldes an die Versicherer zurückgezahlt wurde. **Sie geben auch zu, dass es funktioniert hat, indem sie auf Minderjährige abzielten.**

Underwriter des Syndikats, denen gesagt wurde, sie seien für die Verluste verantwortlich. In den Mainstream-Storys wird so getan, als sei der Hauptzeichner Dennis Harrison kein von Lloyd's zugelassener Zeichner, sondern ein Mafioso, der die Gesellschaft irgendwie getäuscht habe, aber das ist nur Tarnung. Wie dem auch sei, es sieht so aus, als ob dies aufgrund von Klagen dieser kleineren Underwriter ans Licht kam, die herausfanden, dass sie betrogen wurden. Aber sie waren nur teilweise erfolgreich, denn sie konnten ihre Verluste nur um etwa 55 % verringern. Erstaunlicherweise wies Lloyd's selbst die Schuld von sich. Und die großen Versicherer entzogen sich der Kontrolle, vermutlich indem sie die Gerichte in Anspruch nahmen. Das liegt daran, dass Lloyd's nach 1911 im Grunde ein Gespenst war. Rechtlich gesehen existierte er überhaupt nicht mehr, außer als Name. Rechtlich gesehen trugen die einzelnen Underwriter die gesamte finanzielle Verantwortung, so dass "die Gesellschaft" unantastbar war. Vor Gericht verschwand die "Society" im Londoner Nebel.

Ähnliches geschah Ende der 80er Jahre bei der Explosion der Ölplattform Piper Alpha. Durch die Rückversicherung wurden viele kleinere Versicherer mehrfach in Mitleidenschaft gezogen, und eine große Zahl wurde vernichtet. Dies stellt natürlich eine Verbindung zu meinem Aufsatz über die [Ölkatastrophe der Deepwater Horizon](#) her, in dem ich die Vermutung geäußert habe, dass es sich ebenfalls um eine Fälschung gehandelt haben könnte. Zweifellos war dies eine weitere Gelegenheit für Versicherungsbetrug, obwohl ich nichts darüber gelesen habe.

Es ist bezeichnend, dass Lloyd's auch an der Versicherung der Zwillingtürme von 911 beteiligt war und zu denjenigen gehört, die an Larry Silverstein gezahlt haben. Das gibt uns natürlich eine ganz neue Sichtweise auf dieses Ereignis, die bisher kaum beachtet wurde. Ich weiß nicht, ob jemand behauptet hat, dass die Versicherer in diesen Betrug verwickelt waren, also lassen Sie mich der Erste sein. Ich bitte Sie zu beachten, wie sehr dieses Ereignis dem der *Titanic* ähnelt, sowohl aus der Sicht des Versicherten als auch aus der des Versicherers. Es wurde bereits angedeutet, dass ein Hauptgrund für das 911-Ereignis darin bestand, Gebäude loszuwerden, die nicht mehr rentabel waren, die nicht den Vorschriften entsprachen und die nicht ohne ruinöse Verluste auf den neuesten Stand gebracht werden konnten. Es wurde nachgewiesen, dass Larry Silverstein einen riesigen Gewinn aus dem Ereignis gezogen hat, aber es wurde nie gezeigt, warum die Versicherer nicht richtig nachgeforscht haben, sondern das gefunden haben, was private "Verschwörungs"-Ermittler sehr schnell und ohne großen Aufwand entdeckt haben. Da Lloyd's über eine umfangreiche Abteilung für die Sammlung von Informationen verfügt, sollte es merkwürdig erscheinen, dass sie diese Dinge nicht entdeckt und keine der Anomalien vor Gericht gebracht haben. Man beachte auch, dass 911 nicht nur wie ein späterer Klon des Titanic-Ereignisses aussieht, sondern auch wie ein Analogon des oben beschriebenen Ereignisses im Sasse-Skandal, bei dem "Risiken manipuliert wurden: typischerweise auffällige Gebäude in Slums wie der [New Yorker Südbronx](#), die bald darauf abbrannten, nachdem sie für hohe Summen versichert worden waren." Sehen die Zwillingtürme jetzt nicht wie eine größere Version desselben Betrugs aus?

Sie werden sagen, dass ich keine Beweise dafür habe, dass Lloyd's in 911 oder die Titanic-Fälschung verwickelt war, was ja auch stimmt. Alles, was ich vorgetragen habe, sind Indizien, und es handelt sich nur um eine Vermutung. Allerdings ist meine Argumentation hier ziemlich offensichtlich. Ich habe das alles in weniger als 24 Stunden gesehen und geschrieben, also brauchte ich nicht viel Recherche, um zu diesem Schluss zu kommen. Ich musste nur eine Reihe von ziemlich offensichtlichen Hinweisen befolgen. Zweifellos könnte jeder, der wollte, mit mehr Arbeit einen überzeugenden Fall erstellen, und der einzige Trost für die Gouverneure ist, dass sich anscheinend niemand für so etwas interessiert. Die kleinen Versicherer der *Titanic* sind längst tot, und ihre Vorfahren haben keinen Grund, den Fall wieder aufzurollen. Die Klagen im Zusammenhang mit 911 sind ebenfalls abgeschlossen, und da kein kleiner Versicherer etwas von dem Betrug dort mitbekommen hat, ist es zweifelhaft, dass ihnen bei der Lektüre dieses Papiers ein Licht aufgehen wird. Es mag also alles akademisch erscheinen. Das ist für mich in Ordnung: Ich wurde weder von der Verteidigung noch von der Staatsanwaltschaft angeheuert und bin nur hier, um den Fall zu meiner eigenen Erbauung zu lösen, wie Sie wahrscheinlich auch. Ja, das wird mich weiter davon abhalten, eine Versicherung abzuschließen, aber da ich keine besitze, ist

das auch ziemlich bedeutungslos. Ich hatte bereits beschlossen, dass Versicherungen ein Betrug sind, bevor ich heute davon erfuhr, also wird dies meine Überzeugungen nicht ändern. Außerdem glaube ich nicht daran, gegen mich selbst zu wetten. Jede Versicherung ist eine Wette gegen einen selbst, und deshalb ist sie eine Versuchung für das Schicksal und schlechtes Karma.

Wenn ich schon mal hier bin, kann ich auch gleich zur Wiki-Seite über die *Titanic* zurückkehren, um zu sehen, ob ich noch mehr herausholen kann

Informationen heraus. Alles, was ich mir in diesen Tagen ansehe, zerfällt in einen Haufen Salz, also sollte ich wohl weiter mein Ding machen. Das erste, was mir auffällt, ist Gladys (Millvina) Dean, die angeblich die letzte Überlebende der *Titanic* war. Sie war im April 1912 2 Monate alt.



Zunächst einmal deutet der Name Gladys Dean darauf hin, dass sie wahrscheinlich Jüdin war. Ihre Seite weist mehrere Ungereimtheiten auf. Die erste ist, dass ihre Mutter in 1912.33 den USA lebte. Die zweite ist, dass ihr Bruder Bertram angeblich am 14. April, dem Jahrestag des Ereignisses, starb. Der dritte ist, dass sein zweiter Vorname **Vere** war, was diese Familie wahrscheinlich mit den de Veres des Adels verbindet. Sie waren die Earls of Oxford, und einer von ihnen war in [den Shakespeare-Hoax](#) verwickelt. Der vierte ist sein Vorname Bertram, ein weiterer Name aus dem Adelsgeschlecht. Man würde den Namen eher in der ersten Klasse als in der dritten Klasse finden. Der fünfte Grund ist, dass Millvina und Bertram mit Pensionsgeldern aufgewachsen sein sollen. Was für Pensionsfonds? Ihr Vater war angeblich in den Dreißigern und zog nach Kansas, um mit seinem Cousin ein Tabakgeschäft zu führen. Woher kommt also eine Rente? Und wie konnte sich dieser Reisende dritter Klasse den Kauf eines Tabakladens leisten? Der sechste Punkt ist, dass Millvina erst in ihren 70ern mit der *Titanic*-Werbung begann. Ich vermute, das liegt daran, dass die *Titanic* erst in den 1990er Jahren berühmt wurde.

[Hinzugefügt im Oktober3: Später entdeckte ich eine wahrscheinliche Verbindung zwischen dieser Frau Dean und dem Kapitän der *Titanic* Edward Smith. Ich habe Smith über den Namen Melville mit den Smith Baronets in Verbindung gebracht. Als ich diese Verbindung herstellte, fand ich einen [Abel Smith](#) aus dieser Melville-Linie, der 1826 eine Calvert heiratete. Ihr Bruder, der 2nd. Baronet, änderte seinen Namen von Calvert in Verney und heiratete die Tochter von Admiral Sir George Hope-Vere. Wir haben gerade Bertram **Vere** Dean gesehen, den Bruder von Millvina Dean. Das deutet darauf hin, dass Dean und Kapitän Smith eng miteinander verwandt waren und beide aus dem Adelsgeschlecht stammten. Das sagt man Ihnen nicht, oder?]

Es heißt, dass die *Carpathia* 705 Menschen von der *Titanic* gerettet hat, also würde ich vermuten, dass dies alle waren, die jemals an Bord waren. Abzüglich der 212 Besatzungsmitglieder wären das 493 Passagiere, was ungefähr richtig ist. Da es sich um eine kontrollierte Veranstaltung handelte, wurden entweder die Passagierlisten oder die Besatzungslisten gefälscht, oder beides. Die Liste der *Carpathia* war wahrscheinlich ebenfalls gefälscht, da dieses Schiff Teil des Schwindels war. Es könnte mehr als 705 Passagiere aufgenommen haben. Die *Titanic*-Listen könnten auf verschiedene Weise aufgefüllt worden sein, wie wir es bei neueren Fälschungen gesehen haben. Sie könnten Menschen enthalten, die kurz zuvor an anderen Ursachen gestorben waren, so dass wir nach einem Übergewicht älterer Menschen an Bord suchen sollten. Sie könnten die Namen von Agenten aus der ganzen Welt enthalten, die in diesem Jahr als Teil ihrer Tarnung verschwinden mussten. Und sie könnten Namen enthalten, die

einfach aus dem Nichts erfunden wurden. Diese erfundenen Namen enthalten oft eine Art Insider-Witz.

Weiter unten auf der Seite finden wir eine große Anomalie. Kanadische Schiffe waren angeblich die ersten, die vor Ort eintrafen, nachdem die *Carpathia* die Überlebenden weggebracht hatte. Diese kanadischen Schiffe sollten die Leichen einsammeln, aber es waren zu viele, um sie einzusammeln. Daher beschloss Kapitän Larnder von der *Mackay-Bennett*, nur die Leichen der Passagiere der ersten Klasse zu bergen und die der zweiten und dritten Klasse und der Besatzung zurück ins Meer zu werfen. Das macht natürlich in keiner Weise Sinn. Es deutet darauf hin, dass diese Passagiere der zweiten und dritten Klasse nie existiert haben. In der Tat gibt es keinen Beweis für ihre Existenz oder zumindest für ihren Tod. Alle Beweise wurden, wie üblich, bequemerweise "auf See begraben". Außerdem: Wie genau haben Kapitän Larnder und seine Männer herausgefunden, wer welcher Klasse angehörte? Hatten sie alle noch Ticketabschnitte in ihren Taschen, nachdem sie mehrere Tage im Meer getrieben waren? Oder holte er nur diejenigen herein, die Smoking oder Zylinder trugen? Obwohl die Kanadier nur die Wohlhabenden einsammelten, wurde ein Drittel der Leichen nie identifiziert oder gemeldet. Tatsächlich? Ein Drittel der Passagiere der ersten Klasse hatte keine Angehörigen und niemand hat nach ihnen gesucht? Fast die Hälfte der eingesammelten Leichen (150) wurde nie abgeholt oder beansprucht und in Halifax massenhaft beerdigt. Noch einmal: Wirklich? Sollen wir das wirklich glauben? Obwohl nur Passagiere der ersten Klasse aus den schwimmenden Leichen herausgesucht wurden, wurden 150 nie abgeholt und in einem Massengrab in Neuschottland verscharrt?

Drei weitere Leichen aus dem kollabierten Schiff A wurden von der RMS *Oceanic* kurzerhand ins Meer geworfen, ohne dass man sich um ihre Identifizierung bemühte. Die *Oceanic* hatte nicht die faule Ausrede der *Mackay-Bennett*, da sie nur ein Dutzend Überlebende an Bord nahm. Sie konnte sich also nicht darauf berufen, dass an Bord kein Platz für drei weitere Leichen war.

Dann wird uns gesagt, dass im Juni die letzten Hilfsschiffe meldeten, dass die Rettungswesten versagten und die letzten Leichen auf den Meeresboden sanken. Nochmals: WAS? Wir sollen glauben, dass Kapitän Larnder nicht nur befohlen hat, die Leichen mit ihren Schwimmwesten zurück ins Meer zu werfen, sondern dass jemand allen anderen Schiffen befohlen hat, die Leichen dort draußen zu lassen, ohne sich um ihre Bergung zu bemühen? Ergibt das für Sie irgendeinen Sinn? Weil diese Hunderte von Leichen zur dritten Klasse oder zur Besatzung gehörten, waren sie nur Treibgut? Niemand hat nach diesen Menschen oder ihren Leichen gesucht? Es gab keinen Aufschrei in den USA oder Europa von Familienangehörigen? Stellen Sie sich vor, dies würde heute passieren. Glauben Sie, dass man Hunderte von Leichen in Schwimmwesten zwei Monate lang in Sichtweite vieler Rettungsschiffe treiben lassen würde? Natürlich zeigt die Tatsache, dass niemand nach diesen Menschen suchte und niemand in den USA einen Aufschrei auslöste, dass diese Menschen nicht existierten. Die ganze Geschichte war erfunden. Doch trotz der Absurdität der Geschichte wird sie 106 Jahre später immer noch verkauft, und ich schätze, die meisten Menschen kaufen sie.

Die Geschichte scheitert auf eine weitere Weise. Haie. Erinnern Sie sich an die *USS Indianapolis*, die in dem Film *Der weiße Hai* erwähnt wird? Quint erzählt uns: "1100 ging ins Wasser. . . 316 Männer kamen wieder heraus: die Haie nahmen den Rest". Das war in vier Tagen. Aber laut der lächerlichen Geschichte oben ist die *Titanic* in den warmen, fruchtbaren Gewässern des nördlichen Golfstroms gesunken, in denen es viele Haie gibt, aber die Leichen waren noch zwei Monate später in ihren Rettungswesten. Leichen überleben keine zwei Monate an der Meeresoberfläche: Sie werden gefressen!

Als Nächstes habe ich versucht, eine Todesliste auf titanicfacts.net aufzurufen, aber der Zugriff wurde mir verweigert, selbst auf eine im Cache gespeicherte Seite. Also rief ich stattdessen den *Belfast Telegraph* auf, aber der hat nur eine Liste von A bis Pa. Also kehrte ich zu Wikipedia zurück. Das erste, was mir auffiel, war, dass Astors Butler in der Liste nicht vorkommt, obwohl er anderswo aufgeführt ist. Dieser Victor Robbins ist auch nicht unter den Passagieren der zweiten oder dritten Klasse aufgeführt. Vielmehr heißt es, dass Mrs. Astor sowohl ein Dienstmädchen als auch eine Krankenschwester hatte. Dies ist merkwürdig, da Mrs. Astor kein Kind hatte. Sie war lediglich

schwanger. Warum brauchte sie also eine Krankenschwester? Sie werden sagen: "*Weil* sie schwanger war. Sie brauchte vielleicht medizinische Hilfe oder eine Hebamme." Nein, sie befand sich im ersten Stadium der Schwangerschaft, die noch nicht einmal zu erkennen war, also brauchte sie keine Krankenschwester.

Als Nächstes ist mir aufgefallen, dass derjenige, der diese Liste gefälscht hat, keine Vokale mochte, insbesondere den Buchstaben "E".

Statistisch gesehen gibt es viel zu wenige Nachnamen, die mit Vokalen beginnen, insbesondere in der ersten und zweiten Klasse. Nur der Buchstabe "A" ist statistisch einigermaßen repräsentativ. Alle anderen Vokale werden viel zu selten verwendet, als dass es sich um eine echte Liste handeln könnte.

Eine weitere merkwürdige Sache, die wir auf dieser Seite finden, ist, dass einige Zahlen nicht verwendet wurden, nur damit die Gesamtsumme bei z.333.B. 324-5 stehen konnte, ohne ersichtlichen Grund.

Ich möchte meine Leser ermutigen, diese Liste nach weiteren Anomalien zu durchforsten, aber ich habe im Moment nicht die Ausdauer dafür. Ich möchte auf die hochkarätigen Passagiere wie Astor zurückkommen. Einer von ihnen war Benjamin **Guggenheim**, der Vater von Peggy Guggenheim von den Guggenheim-Museen. Wir können sicher sein, dass er seinen Tod vorgetäuscht hat. Warum? Auf seiner Seite heißt es, dass er seine Frauen im Rettungsboot 9 unterbrachte, einem riesigen hölzernen Harland & Wolff-Rettungsboot mit einer Kapazität von 65 Personen. Wikipedia weiß nur wenig über das Leben von Benjamin Guggenheim zu berichten, aber sie wollen uns weismachen, dass er tapfer mit dem Schiff untergegangen ist:

Als Aubart und Sägesser widerstrebend das Rettungsboot Nr. 9 betraten, sprach Guggenheim mit dem Hausmädchen auf Deutsch: "Wir werden uns bald wiedersehen! Es ist nur eine Reparatur. Morgen wird die *Titanic* wieder fahren." Als er erkannte, dass die Situation viel ernster war, als er angedeutet hatte, und als ihm klar wurde, dass er nicht gerettet werden würde, kehrte er mit Giglio in seine Kabine zurück, und die beiden Männer zogen sich Abendkleidung an.

Das ist ein Zitat aus der *New York Times* vom 20. April, aber 1912. es stellt sich heraus, dass das Quatsch ist, denn er musste nur mit den Frauen in das Boot steigen. Niemand hat um die zusätzlichen Sitze gekämpft, weder Frauen noch Kinder, egal welcher Klasse. Wenn wir uns die Statistiken ansehen, waren nur 22 Personen im Rettungsboot 9, also waren 43 Sitze leer, als es sank. Darunter waren vier Personen aus der ersten Klasse, 16 aus der zweiten Klasse und zwei aus der dritten Klasse. Sagen Sie mir bitte, warum Benny nicht zugestiegen ist. Hatte er einfach eine Todessehnsucht? Natürlich wurde Guggenheims Leiche nie geborgen oder identifiziert. Obwohl Kapitän Larnder 306 Leichen aus dem Wasser zog, die wie Leichen aus der ersten Klasse aussahen, und obwohl nur 118 Männer aus der ersten Klasse und 154 aus der zweiten Klasse starben, war er nicht in der Lage, Guggenheim oder eine der anderen wichtigen Personen ausfindig zu machen. Erstaunlich, nicht wahr? Ich schätze, sie dachten, dass Rettungswesten nicht gut zu ihrer Abendgarderobe passen würden.

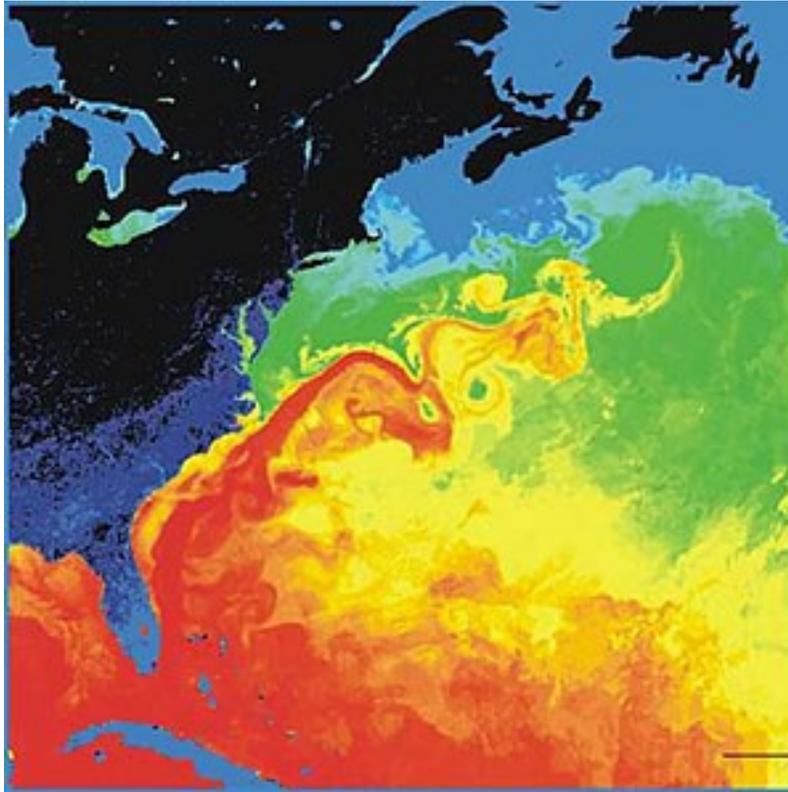
Das bringt uns schließlich zu diesem lästigen Eisberg. Betrachtet man den Weg der *Titanic*, so stellt man schnell fest, dass sie nie weit genug nördlich war, um Mitte April auf einen Eisberg zu treffen.



Sie hat doch nicht die Polarroute genommen, oder? Nein, wie Sie sehen können, befindet sich der Standort der *Titanic* ungefähr auf demselben Breitengrad wie New York City oder Madrid, Spanien,

oder Rom, Italien. Der genaue Breitengrad ist mit $41,7^\circ$ Nord angegeben. New York City liegt bei $40,4^\circ$. Haben Sie im April schon einmal einen Eisberg vor der Küste von New York gesehen? Ich glaube nicht. Wie sieht es mit Boston aus? Nein. Denken Sie auch daran, dass der Golfstrom warm ist, und er bewegt sich

Norden im Nordatlantik. Vielleicht möchten Sie die Wiki-Seite über den Golfstrom besuchen, wo Sie diese schöne Grafik finden:



Das ist der Subtext:

[Oberflächentemperaturen](#) im westlichen Nordatlantik. Die nordamerikanische Landmasse ist schwarz und dunkelblau (kalt), während der Golfstrom rot (warm) ist. Quelle: [NASA](#)

Die NASA sagt es uns: Warm. Weitere Untersuchungen zeigen, dass Rot 25°C, Gelb 20°C und Grün 15°C beträgt. Selbst bei Grün ist die Wasseroberfläche fast 60°F warm. 25°C sind 77°F. Hallo! Sind Sie wach? Schiffe folgen absichtlich dem Golfstrom über den Atlantik, das war schon immer so. Sehen Sie sich die Karte des Golfstroms des alten Ben Franklin an und beachten Sie, wie er sich krümmt und nach Europa hinüberzieht. Beachten Sie auch die kleinen Schiffe darauf.



Schiffe stoßen bei 41,7 N Mitte April im Golfstrom einfach nicht mit Eisbergen zusammen. Kein Schiff vor der *Titanic* hat das jemals getan. Und die *Titanic* natürlich auch nicht. Nur komplette Idioten würden eine solche Geschichte glauben. Damit die *Titanic* im April auf Eisberge stoßen konnte, hätte sie Hunderte von Meilen vom Kurs abweichen müssen, und zwar nördlich von Neufundland. Dort, um die flachen Great Banks von Neufundland, kommt der Labradorstrom herunter und hebt das warme Wasser des Golfstroms auf. Aber die *Titanic* war nicht näher als 400 Meilen an diesem Gebiet.



Das habe ich dem [National Snow and Ice Data Center](#) entnommen, auf der Seite "quick facts on icebergs". Sehen Sie, wie weit nördlich diese kleinen roten Punkte liegen? Der Subtext zu dieser Grafik ist:

Eisberge sind häufig in der Nähe der Antarktis und im Nordatlantik bei Grönland zu finden.

Wie ich schon sagte, nicht in der Nähe des gefälschten Titanic-Wracks. Und diese Eisberge sind nicht 400 Meilen, sondern eher 1000 Meilen entfernt. Die Wrackstelle liegt 370 Meilen südöstlich von Mistaken Point, Neufundland, und der südlichste dieser roten Punkte liegt weitere 500 Meilen nördlich davon.

Kehren Sie auch zur NASA-Grafik zurück. Beachten Sie, dass das Wasser in der Nähe der Küste von New York und Boston tatsächlich kälter ist als weiter draußen, wo die *Titanic* lag. Wenn Sie also im April keine Eisberge vor der Küste gesehen haben, ist es noch *unwahrscheinlicher*, dass Sie sie Hunderte von Meilen weiter draußen sehen.

Es gibt sogar ein angebliches Foto des Eisbergs, der die *Titanic* rammt:



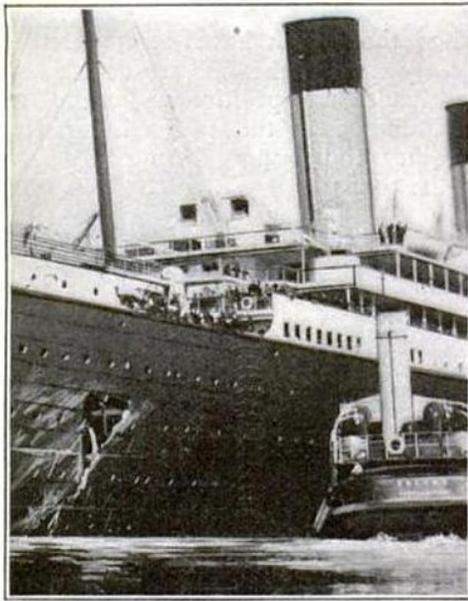
Das müssten sie doch, oder nicht, da alle Rettungsschiffe das Ding leicht fotografieren könnten? Aber das könnte keine offensichtlichere Fälschung sein. Nichts daran sieht echt aus. Sogar das Wasser sieht unecht aus. Es gibt keine Auflösung, viele gefälschte Pixel oder so etwas, und keine Tiefenschärfe. Auch das Licht ergibt keinen Sinn. Ganz rechts scheint das Licht von unten und rechts zu kommen, was einen hellen Fleck auf der kleinen Wand ergibt. Aber keine der anderen Facetten passt zu dieser Anzeige, was uns sagt, dass dies von jemandem gefälscht wurde, der nie den Lichteinfall auf ein Objekt studiert hat. Wikipedia sagt uns, dass es einen roten Fleck gibt, der anzeigt, wo die *Titanic* aufgeschlagen ist. Ich sehe einen Schatten auf dem Ding, aber da sich der Schatten in einer Linie über den Ozean fortsetzt, kann es sich weder um den Fleck handeln, von dem sie sprechen, noch um einen echten. Unabhängig davon sieht der Eisberg nicht groß genug aus, um die *Titanic* zu versenken, die nur mit einem "roten Fleck" überlebte. Das Schiff hatte eine Verdrängung von mehr als einer Tonne 50,000 und eine Reisegeschwindigkeit von etwa 25 Meilen pro Stunde. Die Wucht eines solchen Zusammenstoßes könnte einen Eisberg dieser Größe leicht spalten. Der Bug der *Titanic* war sehr spitz und aus offensichtlichen Gründen der am stärksten verstärkte Teil des Schiffes. Der Bug ist immer der stärkste Teil des Schiffes, da er in der Regel den ersten Treffer abbekommt.

Außerdem muss man diesen Eisberg mit den Geschichten vergleichen, die uns über den Anschlag erzählt wurden. Es gibt viele Geschichten von Überlebenden, wissen Sie. Man sagt uns, dass einige Passagiere den Aufprall gespürt haben und andere nicht. Sie schliefen und haben es verschlafen. Wir glauben also, dass es sich um einen Streifschuss durch einen untergetauchten Eisberg handelte, wobei das Schiff einfach über ihn hinwegfuhr und in ihn hinein gerissen wurde. Wäre das Schiff auf einen Eisberg gestoßen, der viel größer war als es selbst, als ob es gegen eine Wand geprallt wäre, hätte niemand den Vorfall verschlafen, niemand hätte überlebt, und es wären keine Geschichten erzählt worden. Wenn man ein 50.000 Tonnen schweres Objekt aus einer Geschwindigkeit von 25 Meilen pro Stunde kalt stoppt, wäre die Verwüstung enorm, sowohl auf dem Schiff als auch auf dem Eisberg. Auf dem Eisberg wären Teile des Schiffes viele Meter tief eingegraben, und andere Teile wären auf der gesamten Vorderseite des Eisbergs explodiert. Dieses Foto ist also ein **Beweis dafür, dass** die Geschichte falsch ist und wir es mit einer riesigen Fälschung zu tun haben.

Jetzt heißt es, das Schiff habe mit seiner Steuerbordseite lediglich den äußersten Rand des Eisbergs gestreift, wobei der Rumpf nicht durchstoßen wurde, sondern nur die Nähte von fünf Außenkammern brachen. Das Schiff konnte nur den Bruch von vier Abteilungen überleben, heißt es mit etwas Ironie. Dies steht jedoch in krassem Widerspruch zu dem, was uns über die wundersame Konstruktion der *Titanic* erzählt wird - und warum sie als unsinkbar galt. Diese äußeren Abteilungen waren von den inneren Abteilungen abgeschottet, so dass so ziemlich *alle* äußeren Abteilungen auf der vorderen Steuerbordseite hätten durchbrochen werden können, ohne dass das Schiff gesunken wäre. Die äußeren Abteilungen waren wie Stoßstangen, die nicht mit dem inneren Schiff verbunden waren. Diese "unsinkbare" Idee wird heute als Mythos verkauft, aber selbst diejenigen, die sie als Mythos verkaufen, geben zu, dass White Star VP Franklin das Schiff als unsinkbar bezeichnete. Die Werbebroschüren für das Schiff nannten es unsinkbar. Es handelte sich also kaum um einen Mythos. Und es war im Grunde genommen wahr. Das Zwillingsschiff der *Titanic*, die *Olympic*, wurde von dem 8000 Tonnen schweren Militärkreuzer HMS *Hawke* gerammt, wobei die *Hawke* zerschmettert wurde, die *Olympic* aber nicht in Gefahr geriet. Diese riesigen Schiffe wurden so gebaut, dass sie unglaubliche Kollisionen überstehen konnten, und die *Titanic* hätte die Kollision mit Leichtigkeit überstehen müssen, auch wenn sie jetzt in der Literatur so verkauft wird. Das Gerüde von den maximal vier Abteilungen entbehrt jeglicher Grundlage: Es stimmt nicht mit dem überein, was vor 1912 über diese Schiffe gesagt wurde. Und außerdem: Wenn die *Titanic* den rechten Rand des Eisbergs oben getroffen hätte, wären *nicht* mehr als vier Abteilungen betroffen gewesen. Es würde auch nicht nur einen kleinen roten Punkt auf dem Eisberg hinterlassen. Wer auch immer diese Geschichte verfasst hat, ist ein Idiot oder hält Sie für einen solchen.

Außerdem, woher kommt das "Rot"? Die *Titanic* war **unterhalb der** Wasserlinie rot, aber oberhalb schwarz, und dennoch haben sie einen roten Fleck oberhalb der Wasserlinie auf diesem dummen, falschen Eisberg angezeigt. Ich sehe jetzt, dass es sich um den Punkt ganz rechts an der Wand handelt, in dem hellen Fleck, etwa auf halber Höhe. Aber damit der Eisberg groß genug ist, um die *Titanic* zu beschädigen, müsste dieser Punkt zwanzig oder dreißig Fuß über der Wasserlinie liegen. Warum sollte er also rot sein?

Als Bonus füge ich hier die Bilder ein, die wir von der *Olympic* und *Hawke* nach dem Zusammenstoß erhalten haben.



The Hole in the "Olympic," the Damage Below the Waterline being Much Greater Than That Above



The Bow of the "Hawke," the Damage being so Great That the Ram Has Been Mashed Flat

Seltsamerweise sind auch diese gefälscht. Das Bild der *Hawke* ist offensichtlich ein Gemälde: Sehen Sie sich die lustigen kleinen Männer an Bord an, und beachten Sie, dass das Wasser wie ein impressionistisches Gemälde aussieht! Das Bild der *Olympic* ist kein Gemälde, aber es sieht aus wie ein manipuliertes Paste-up mit eingezeichneten Schäden. Wenn auch dieser Zusammenstoß eine Fälschung war, dann sind wir noch eine Stufe tiefer im Kaninchenbau, nicht wahr?

Und ein weiterer Teil der Geschichte fällt mit unserer obigen Gulfstream-Grafik zusammen. Der Mainstream gibt zu, dass die *Carpathia* weniger als zwei Stunden nach dem Untergang der *Titanic* eintraf. Warum konnte sie dann nicht sowohl die Menschen in den Rettungswesten als auch die Menschen in den Booten retten? Warum mussten die Kanadier sie ein paar Tage später alle tot auffinden? Man sagt uns, sie seien in weniger als zwei Stunden erfroren, aber unsere Gulfstream-Grafik widerlegt auch das, nicht wahr? Das Wasser hatte eine Temperatur von 50 oder 60 Grad F, was ziemlich kalt ist, aber nicht kalt genug, um einen in weniger als zwei Stunden zu töten. Die Lüge hier ist also gewaltig: Der Mainstream erzählt uns, dass die Wassertemperatur unter dem Gefrierpunkt lag, nämlich bei -2°C oder 28°F . Das ist nicht einmal annähernd wahr, wie wir gesehen haben. Die *Titanic* befand sich im warmen Golfstrom, der fast auf der gesamten Strecke über den Atlantik etwa 15°C betrug. Selbst in den kühleren Teilen des Atlantiks auf diesem Breitengrad ist es an der Oberfläche nicht unter dem Gefrierpunkt.

Natürlich wurde der Film *Titanic* gedreht, um all diese alten Lügen zu wiederholen. Wir haben gesehen, wie Leo DiCaprio in kurzer Zeit in eisigem Wasser erfror, nicht wahr? Unmöglich, denn dann hätte er in der "warmen" Gulfstream der NASA auf $41,7^{\circ}$ nördlicher Breite geschwommen. Aber man will uns weismachen, dass er auf etwa 60° nördlicher Breite bei Grönland geschwommen ist. Ich bin nur überrascht, dass Regisseur Cameron keine vorbeischwimmenden Eisbären per CGI eingefügt hat.

Tatsächlich wurde diese Idee genutzt, um die Veranstaltung zu verkaufen. Siehe Daisy Speddens Kinderbuch *Polar the Titanic Bear*, das 1994 veröffentlicht wurde. Spedden war eine amerikanische Erbin, die angeblich die *Titanic* überlebte und das Buch angeblich zur 1913-Unterhaltung ihres 7-jährigen Sohnes schrieb. Angeblich kam er 1915 bei einem Autounfall ums Leben, so dass das Buch zu den Akten gelegt wurde. Angeblich wurde es von einem Verwandten gefunden und 1994 von Little Brown veröffentlicht und 1998 von Scholastic Books neu aufgelegt. Das allein deutet schon darauf hin, dass wir es mit einem weiteren Intel-Projekt zu tun haben, da Scholastic Books sowohl *Harry Potter*

als auch die *Hungerspiele* herausgibt. Der erste *Potter* kam 1997 heraus, ein Jahr bevor Scholastic begann, diesen *Polar the Titanic* Bear-Müll zu vermarkten.

[Nachtrag 10. Februar 2019: Ein Leser hat mir gerade [einen Cache mit Titanic-Fotos](#) aus *The Star* (Toronto) aus dem Jahr 2012 zukommen lassen. Die meisten sind generisch und beweisen so oder so nichts, aber ein paar sind ein Beweis für die Fälschung.

ws · World

THE STAR

Subscribe Now
1st month for 99c + tax



Das ist offensichtlich ein Kleister oder eine Zeichnung, und es ist schwer zu glauben, dass sie immer noch erlauben, dass es veröffentlicht wird. Ich nehme an, dass sie es brauchen, weil es das einzige Foto im Set ist, das in irgendeiner Weise mit der Veranstaltung zu tun hat. Die anderen könnten von anderen Veranstaltungen stammen und neu gekennzeichnet worden sein, aber dieses Foto zeigt zumindest Menschen, die in Rettungswesten kalt aussehen. Leider sind die Umrisse der Personen merkwürdig, und viele sehen gezeichnet oder gemalt aus. Beachten Sie, wie das Boot und die Ruder umrissen sind,

THE STAR

Su
1st m



und auch die Hüte und Schals mehrerer Personen sind unbeholfen umrissen.

Dieses Bild ist mit "Carlos Hurd und seine Frau" gekennzeichnet, wobei Hurd ein Reporter der *St. Louis Post-Dispatch* ist.

angeblich im Urlaub auf der *Carpathia*, als diese die Überlebenden der *Titanic* rettete. Zwei Probleme:
1) Das ist nicht

an Bord der *Carpathia*, es befindet sich auf einem Stadtplatz (wahrscheinlich in Florenz vor dem Dom). 2) Es handelt sich ebenfalls um ein Paste-up. Beachten Sie, dass die Beleuchtung der beiden Gesichter uneinheitlich ist: Sein Gesicht wird von einer tief stehenden Sonne links beleuchtet, während ihr Gesicht gleichmäßig von vorne beleuchtet wird. Oder er hat einen heißen Fleck auf der linken Seite, während sie keinen hat.



Dieser ist als Stuart Collett, christlicher Geistlicher und Überlebender der *Titanic*, gekennzeichnet. Nichts deutet darauf hin, dass er ein Geistlicher ist, aber wir haben Hinweise darauf, dass er ein Spion ist. Siehe die seltsame Handhaltung im Mantel oder die "versteckte Hand" - ein Hinweis auf den großen Schwindel.]

Das bringt uns zur *USS Californian*, die berühmt dafür ist, dass sie nicht auf Leuchtraketen reagierte, die von der *Titanic* aus gesehen wurden. Es wurden mehrere Nachforschungen angestellt, aber die einzig mögliche Antwort ist, dass der *Californian* befohlen wurde, sich zurückzuhalten und nicht zu helfen. Von wem befohlen? Von J.P. Morgan, dem sowohl die Leyland Line als auch die White Star Line gehörten. Obwohl sowohl die britische als auch die amerikanische Untersuchung zu dem Ergebnis kam, dass die *Californian* alle oder die meisten der in Rettungswesten Umgekommenen hätte retten können, wurden die Offiziere nie wegen Fahrlässigkeit oder eines anderen Verbrechens angeklagt. Sie wurden nie verklagt. Auch dies lässt sich nur durch den Druck von oben durch die Milliardäre erklären, die diesen Teil der Geschichte begraben wollten.

Es heißt, dass die *Californian* so nah war, dass sie die *Titanic* sehen konnte und die *Titanic* sie sehen konnte. Aber wir sollen glauben, dass keines der beiden Schiffe in der Lage war, dem anderen ein Signal zu geben. Niemand dachte daran, den schlafenden Funker auf der *Californian* zu wecken! Oh, was man uns alles glauben machen will!

Die Geschichte der "*Californian*" wurde seither dahingehend abgeändert, dass es in dem Gebiet Eis gab und das Schiff deshalb gestoppt wurde. Aber wir haben gesehen, dass das unmöglich war.

Interessant für meine Leser ist auch der Name des Kapitäns, **Stanley Phillip Lord**. Sein Sohn Stanley Tutton Lord war ein Bankier in Liverpool. Das erinnert uns an den Agenten Sterling Lord aus meinem Artikel über die [Jeffrey-MacDonald-Fälschung](#), nicht wahr? Ich habe gezeigt, dass Sterling Lord aus dem Adelsstand stammt, und wir können dasselbe von Stanley Lord annehmen. Er ist nicht im Adelsstand aufgeführt, aber das bedeutet nicht, dass sie nicht verwandt sind. Lord ist sehr verwaschen, aber ich habe einen möglichen Anhaltspunkt gefunden. Seine Frau war eine Tutton, und es gibt Tuttons in der Peerage. Ein Francis Robert Tutton, geboren 1874, heiratete Lucy Evans Chavasse, ihre Mutter

war Frances **Evans**. Dies ist insofern interessant, als der Funker von Kapitän Stanley Lord ein gewisser Cyril Evans war, was darauf hindeutet, dass die beiden Männer miteinander verwandt sein könnten. Tatsächlich finden wir einen [Cyril Lloyd Evans](#) in der Peerage, der möglicherweise das richtige Alter für eine Übereinstimmung hat. Das Einzige, was wir über ihn wissen, ist, dass der zweite Vorname seiner Tochter **Murray** war - was der Mädchenname ihrer Mutter gewesen sein könnte - und dass sie

heiratete den Baronet **Bowen**. Das ist natürlich ein Anhaltspunkt, da dieser Name bereits oben genannt wurde. Siehe Vizeadmiral Harold Gardiner Bowen von der ONR, möglicherweise in Verbindung mit Robin Gardiner, der das Buch über den Titanic-Wechsel geschrieben hat. Jedenfalls leitete der erste Baronet Bowen zur Zeit unserer Geschichte die Great South Railway in Argentinien. Seine Tochter heiratete den Sohn von Generalleutnant Sir Alexander Cobbe, der seinerseits der Sohn von Nuzzeer Begum **Khan** war.

[Hinzugefügt am 3. Oktober: Erinnern Sie sich auch an Walter **Lord**, der 1955 den Bestseller *A Night to Remember* über das Ereignis auf der *Titanic* veröffentlichte. Er war später Berater von James Cameron für den Film von 1997. Wikipedia gibt zu, dass er beim OSS war, dem Vorläufer der CIA. Lords Mutter war eine **Hoffman**, was ihn höchstwahrscheinlich zum Juden macht, und sein Großvater war Richard **Curzon** Hoffman, Präsident der Baltimore Steam Packet Company - einer Dampfschiffahrtsgesellschaft. Kennen Sie den Namen Curzon? Wir haben ihn oben gesehen, nicht wahr? Wir haben gesehen, dass der 2nd Baronet Smith/Bromley die Tochter des Viscount Curzon heiratete. Damit ist so gut wie bewiesen, dass Walter Lord mit all diesen Leuten verwandt war].

Dies deutet für mich darauf hin, dass Lord und Evans auf der *Californian* miteinander verwandt waren und beide zum MI5/6 gehörten. Sie wurden eigens auf dem Schiff platziert, um das Wrack zu beaufsichtigen. Zusammen mit der *Carpathia* waren sie vor Ort, um sicherzustellen, dass das Ereignis wie geplant ablief. Ich glaube also nicht, dass Lord zu Unrecht beschuldigt wurde, aber ich glaube, dass er nur Befehle befolgt hat. Lord hat niemanden abgeholt, weil es niemanden gab, der abgeholt werden musste. Die *Carpathia* war das vorgesehene Abholsschiff, das die gesamte Besatzung und die Schauspieler aufnahm und niemanden im Wasser zurückließ. Die *Californian* war nicht da, um jemanden abzuholen, sie war als Koordinationsschiff und möglicherweise als Verstärkung da. Möglicherweise hat sie andere Schiffe gewarnt, indem sie ihnen sagte, dass es sich um eine militärische Übung handelte oder so.

Dann erzählt uns Wikipedia die nächste verblüffende Lüge. Der Kapitän der *Carpathia* beschrieb das Gebiet um das Titanic-Wrack als ein riesiges Eisfeld mit vielen Eisbergen und Eisschollen. Wenn das so ist, was hatten dann all die anderen Schiffe dort zu suchen? Warum war die *Carpathia* überhaupt dort, und wie kam sie auf die *Titanic*? Sollen wir glauben, dass sie ein Eisbrecher war? Dann wird uns gesagt, dass dieses Gebiet jetzt "Iceberg Alley" genannt wird. Wir müssen nur den Link aufrufen, um zu sehen, dass das nicht der Fall ist. Die Eisberg-Allee gibt es, aber sie liegt weit im Norden. Sie liegt nicht auf 41,7° N, sondern im Labradorstrom, oben zwischen Neufundland und Grönland, wie ich Ihnen oben gezeigt habe. Er befindet sich etwa 400 Meilen nördlich des Titanic-Standorts und verläuft vom 50th. zum 60th. Zehntausende von Seeleuten, Marinesoldaten, Geographen und Historikern müssen das wissen, warum also müssen Sie es von mir hören? Und warum hat der Autor Robin Gardiner nichts davon in seinem "knallharten und bahnbrechenden" Buch erwähnt? Ich denke, Sie wissen jetzt, warum.

Fortsetzung, Oktober 20187,: Ein Leser hat mich gebeten, William Stead zu recherchieren, den berühmten Herausgeber der *Pall Mall Gazette*, der angeblich mit der *Titanic* untergegangen ist .

Ich könnte das alles weiter oben in die Abschnitte über Astor oder Guggenheim einfügen, aber schon während ich recherchiere, merke ich, dass es zu einer eigenen Geschichte ausufern wird, also füge ich es am besten hier an, wo es sich beliebig ausdehnen kann. Ein Blick auf Steads Wiki-Seite genügt, um zu erkennen, dass er ein großer Spion war, und ich empfehle Ihnen, dies zu tun. Und so wird dieser gesamte Abschnitt - meiner Meinung nach - als Bestätigung dafür dienen, dass diese wichtigen Passagiere der ersten Klasse ihren Tod zu einem Mann vorgetäuscht haben. Unser erster Hinweis auf die Herkunft von Stead ist seine Geburt in Embleton,

Northumberland. Meine Leser werden wissen, dass Northumberland an sich schon ein rotes Tuch ist, und Embleton liegt nördlich von Tyne and Wear, einem Ort, der in meinen jüngsten Forschungen immer wieder auftaucht. Siehe z. B. [meinen Artikel über Star Wars-Star Daisy](#)

Ridley. Wir haben gesehen, dass es in der Gegend viele Adelsitze gab, darunter die Liddells, die Barone Ravensworth - die eng mit Lewis Carroll verbunden sind - und die Earls Grey. Außerdem die Percys, natürlich der Herzog von Northumberland, und die Viscounts Ridley. Auch die Viscounts Allendale und die Viscounts Devonport. Auch die Barone Hastings. Auch die Blacketts, die Ogles, die Selbys und die **Trevelyan Baronets** - die wir oben bereits gesehen haben .

Nurum Ihrer Erinnerung auf die Sprünge zu helfen: Die Trevelyans waren eng mit den Smiths verwandt.

Baronets, und somit mit dem Kapitän der *Titanic* Edward Smith. Der 2nd Baronet Trevelyan war im späten 19th. Jahrhundert Lord der **Admiralität**, und seine Mutter war eine **Macaulay**. Diese Trevelyan lebten in Wallington Hall in Northumberland, das etwa 15 Meilen von Embleton entfernt ist. Alnwick Castle, der Sitz der Percys, liegt sogar noch näher, nämlich etwa fünf Meilen von Embleton entfernt.

Dies führt uns zu einer Suche nach William Stead im Adelsverzeichnis. Raten Sie mal, [es gibt einen](#), aber er ist fast vollständig ausgelöscht. Alles, was wir haben, ist seine Tochter Emily, die 1907 starb. Das ist die richtige Zeitspanne. Seltsamerweise sagt uns Wiki nichts über Steads Familie, obwohl es ein Foto zeigt. Geni sagt uns, dass Stead zwei Töchter hatte, aber keine von beiden heißt Emily. Seine Mutter wird dort nicht erwähnt, obwohl uns gesagt wird, dass sie eine Johnson war (Wiki sagt Jobson, um die Verwirrung zu vergrößern). Seine Großmutter väterlicherseits ist ebenfalls gestrichen, obwohl es heißt, sie sei eine Earnshaw gewesen. Erinnert uns an *Wuthering Heights*, nicht wahr? Steads Großvater stammte aus Howden, das etwa 2 Meilen von Ravensworth Castle, dem Sitz der Barone Ravensworth, entfernt liegt, und William zog als kleines Kind nach Howden. Jedenfalls heiratete Emily Stead aus dem Adelsgeschlecht einen Johnstone, was merkwürdigerweise nahe an Johnson liegt, dem Namen der Mutter unseres William Stead, was mich zu der Vermutung veranlasst, dass der Name bei Geni verfälscht wurde. Diese Vermutung gewinnt an Gewicht, wenn wir herausfinden, dass der Großvater dieses Johnstones **Vizeadmiral** Sir William Johnstone Hope war, der die Tochter des Earl of Hopetoun und Lady Elizabeth **Carnegie** geheiratet hatte -selbst die Tochter von **Admiral** George Carnegie, Earl of Northesk. Sie sehen also, warum es wichtig ist, Admirale zu finden, die in die Vorgeschichte der *Titanic* verwickelt sind. Ebenfalls von Interesse ist die Ehefrau von Admiral Carnegie, Lady Leslie, Tochter von Alexander Leslie, 7th Earl of **Leven**. Ich erinnere Sie daran, dass wir diesen Namen bereits oben gesehen haben, denn der 9th Earl of Leven war ein Leslie-Melville, verwandt mit Kapitän Edward Smith von der *Titanic*. Der zweite Vorname von Smiths Tochter war Melville, erinnern Sie sich? Wir haben den Namen Leven auch in meiner Arbeit über Hawking gesehen, da sein Kollege Atiyah der Sohn eines Leven war. Atiyah ist derjenige, der jetzt behauptet, die Riemann-Hypothese gelöst zu haben.

Da alle diese Namen eng miteinander verbunden sind, können wir davon ausgehen, dass William Stead eng mit diesen Steads im Adelsstand verwandt ist. Wir finden auch einen Sydney **Vere** Stead im Adelsstand, der selbst geschubbt ist, aber eine Tochter hat, die 1927 einen Montagu, 10th Duke of Manchester, heiratete. Die Mutter dieses Herzogs war eine **Zimmerman**, deren Mutter nicht angegeben ist, aber ihr Vater war Eugene Zimmerman aus Cincinnati. Er war ein Eisenbahnmagnat und saß im Vorstand von Standard Oil. Seine Frau war eine Evans, deren Namen wir ebenfalls oben gesehen haben. Das bringt uns mit Kapitän Stanley Lord von der *Californian* und seinem Funker Cyril Evans in Verbindung. Aber ich habe bei dem Namen Vere eine Pause eingelegt, weil er uns auch mit der oben erwähnten Millvina Dean verbindet, deren Bruder Bertram Vere Dean war. Wir finden auch einen Redmond Vere-Stead im Adelsstand, dessen Mutter eine **Heineken** war.

Ebenfalls von Interesse ist [Dorothea Stead](#), die 1918 Norman Leslie-Melville heiratete. Leslie-Melvilles Mutter war ebenfalls eine Stead, was bedeutet, dass Dorothea einen Cousin heiratete. Leslie-Melvilles Großmutter war eine **Ball**, was uns mit George Washington in Verbindung bringt. Edwin Stead heiratete 1876 Emily **Hamilton**, die Tochter des Baronet Hamilton. Auch dieser Name taucht immer wieder auf. Die Steads waren auch mit den Bells, Bennetts und Milners verwandt. Dies führt uns zu Alexander Graham Bell, dessen Vater ein Melville war. Es führt uns auch zurück zum 3rd Baronet Trevelyan, der 1904 Mary Katharine Bell heiratete, die Tochter des 2nd Baronet Bell.* Die Steads und Milners haben seit Jahrhunderten geheiratet, wobei [die erste Heirat](#) im Jahr 1669 stattfand.

Von hier stammt also William Stead. Wie nicht anders zu erwarten war, war er mit allen anderen Akteuren der Szene eng verwandt. Seine Biografie ist das übliche Pastiche und erinnert an Mark Twain, Jack London und viele andere. Angeblich wurde er im Alter von 22 Jahren Redakteur der Zeitung *Northern Echo* und kam aus dem Nichts. Das *Echo* wurde 1870 gegründet von. . . John Hyslop

Bell. Das erklärt Steads Beförderung, nehme ich an. Vetternwirtschaft. Ein wichtiger Hinweis ist auch der Schwiegervater von Stead, der laut Wiki ein

Kaufmann und **Schiffseigner**. Das passt doch irgendwie hierher, oder nicht? Geni sagt uns, dass sein Name Henry Wilson war, aber seine Frau ist nicht angegeben. Er war Mitglied der Thomas Wilson Sons Company, auch bekannt als Wilson Line of Hull, die 1906 mit der North Eastern Railway fusionierte. Bis 1903 besaß sie 75 Schiffe und gehörte damit zu den größten Reedereien der Welt. Einer dieser Wilsons war der Baron Wilson of Nunburnholme, und er könnte der Henry Wilson sein, der Vater von Steads Frau. Wenn dem so ist, würde uns dies Aufschluss über die Mutter von Steads Frau geben: Jane Wellesley, eine Tochter des Herzogs von Wellington. Ich hoffe, dass Sie nun langsam den Zusammenhang erkennen. Stead war nicht nur ein Zeitungsherausgeber, er war auch eng mit der Schifffahrt und mit den höchsten Ebenen des Adels verbunden.

In seinen frühen 30ern wurde Stead Redakteur der großen *Pall Mall Gazette*, wo er eine Reihe von falschen Geschichten verkaufte

-so wie sie es heute tun. Eine davon betraf seinen Freund Generalmajor Charles George Gordon, natürlich aus dem Adelsgeschlecht der Gordons (man denke an George Gordon, Lord Byron). Die Gordons waren auch Herzöge. Gordon war, wie sein Namensvetter Lord Byron, schwul und ein Schürzenjäger, außerdem ein großer Spion. Sein größter Auftrag war die Rolle des Sündenbocks bei der berühmten Gordon Relief Expedition von 1884, die Stead monatelang bis zum Anschlag verkaufte. Dies war ein vorgetäuschter Krieg im Sudan gegen vorgetäuschte Muslime, genau wie die vorgetäuschten Kriege im Nahen Osten und in Nordafrika heute. In über einem Jahrhundert hat sich nicht viel geändert. Er wurde gegen die Marionette Muhammad Ahmad - den Gaddafi seiner Zeit - geführt. Wir sollen glauben, dass er eine Mahdiyya ausgerufen hat, die den Weg für das zweite Kommen Christi bereitet. Denn Muslime bereiten immer den Weg für die Wiederkunft Christi vor, nicht wahr? Er versammelte auch eine Armee von 50.000 Mann, um Khartum zu erobern und den Sudan von den Weißen und Ägyptern zu befreien. Die Geschichte besagt, dass die Briten den Sudan aufgeben wollten und Gordon schickten, um die Evakuierung nach Ägypten zu überwachen. Stattdessen beschloss Gordon, sich den Befehlen zu widersetzen und mit einer kleinen Garnison zu versuchen, Khartum zu retten. Die Briten beschlossen daraufhin, General Wolseley (später Viscount und Feldmarschall) zu seiner Ablösung zu entsenden, der jedoch nur etwa 50.000 Soldaten, 5.400 zur Verfügung stellte. Dies ist der größte Kritikpunkt an dieser lächerlichen Geschichte. Die nächste Absurdität besteht darin, dass Wolseley einige hundert kanadische Ureinwohner (voyageurs") angeheuert haben soll, um den Nil *hinaufzupaddeln*. Damit war sichergestellt, dass sie nur schleppend vorankommen würden. Wolseley teilte dann seine Männer auf und schickte nur 2.400 per Kamel, um Gordon vor den Muslimen zu erreichen. Klingt nach einer guten Idee, oder? 2.400 gegen 50.000? Im Januar 1885 nahmen die Muslime angeblich die Stadt ein und töteten alle, auch Gordon. Und jetzt kommt's:

Zwei Tage später erreichte die Hilfsexpedition die Stadt, doch sie kam zu spät.

Nein, im Ernst, so steht es in den Geschichtsbüchern. Das ist es, was man uns unumwunden beibringt. Eine Frage: Wo waren die 50.000 Feinde, die zwei Tage zuvor dort gewesen waren? Sind sie einfach aus der Stadt, die sie gerade erobert hatten, weggeritten? Oder ließen sie diese Hilfsexpedition kampflos einmarschieren? Seltsamerweise starb Mohammad Ahmad sechs Monate später im hohen Alter an 40 Typhus, was sehr praktisch ist. Ich schätze, sie brauchten ihn für die Rolle nicht mehr. Aber aus irgendeinem Grund kam Lord Kitchener ein paar Jahre später und holte sich den Sudan zurück. Man erfährt nicht, warum die Briten den Sudan 1895 wollten, 1885 aber nicht. Sie geben zu, dass die Großmächte (England, Frankreich, Deutschland usw.) den Sudan bis zu diesem Zeitpunkt kontrolliert und ihre Marionetten als Herrscher eingesetzt hatten (siehe Tewfik Pascha). Warum also die Gordon-Geschichte? Ich vermute, dass 1884 in England etwas vor sich ging, das man vertuschen wollte. Also erfanden sie diesen großen Schwindel im Sudan, um monatelang die Schlagzeilen zu füllen. Das war immer der *Modus Operandi*, bis zum heutigen Tag. Und was war dieses Ereignis in England? Ich weiß es nicht, aber es ist interessant, dass die Fabian Society in jenem Jahr gegründet wurde. Ein wenig Recherche führt mich zu der Annahme, dass die Sudan-Geschichte inszeniert wurde, um Ereignisse in

Ägypten zu vertuschen, nicht in England. Siehe Evelyn Baring, 1st Earl of Cromer, der zu dieser Zeit Generalkonsul in Ägypten war und den ägyptischen **Bankrott** überwachte. Bitte beachten Sie seinen Nachnamen, der uns mit der Barings Bank verbindet. Cromer hatte ab 1883 *de facto die* Kontrolle über alle ägyptischen Finanzen und die Regierung, was darauf hindeutet, dass das Land von den Banken geplündert wurde. Die Ägypter hatten sich bei britischen Banken Millionen von Pfund für den Bau des Suezkanals geliehen und waren dann in Verzug geraten, indem sie das gesamte Land als Sicherheit überließen.

Um dies aus den Schlagzeilen herauszuhalten, wurde ein falscher Krieg im Sudan inszeniert, damit die Menschen die Gordon-Saga verfolgen konnten. Und William Stead führte den Weg an.

Doch bevor wir uns dem nächsten Stead-Schwindel zuwenden, lassen Sie uns noch einmal auf Lord Kitchener zurückkommen. Kitchener wurde später Graf und Feldmarschall, und wie Gordon war er schwul. Sein "ständiger Begleiter" und *Adjutant* war Hauptmann **Oswald Fitzgerald**, der zufällig zur gleichen Zeit und am gleichen Ort wie Kitchener "starb". Und ja, er bringt uns nicht nur mit JFK, sondern auch mit Lee Hervey Oswald in Verbindung - denn Oswald und JFK waren verwandt. Kitchener hatte eine berühmte "Band of Boys" als sein ständiges Gefolge in der Armee. Kitchener war auch ein Cripps, ein Fisher, ein Clarke, ein Green und ein Robinson auf der Seite seines Vaters. Kitcheners ältere Schwester Frances heiratete 1869 einen Parker, dessen Großeltern ein **Macaulay** und ein Campbell waren. Dies bringt uns mit den oben genannten Personen in Verbindung, die an der Titanic-Fälschung beteiligt waren, einschließlich Stead selbst. Ja, Stead war mit Kitchener verwandt.

Steads nächster berühmter Auftrag war der Crawford-Skandal, bei dem der Baronet Dilke von seinen Kollegen ins Visier genommen wurde, weil er nicht faschistisch genug war. Erstaunlicherweise sind die Smiths auch hier wieder involviert, was uns mit dem Rest dieses Papiers in Verbindung bringt. Der jüngere Bruder des Baronets heiratete die Tochter des **Schiffahrtsmagnaten** Thomas Eustace Smith. Beachten Sie, dass es einen weiteren Smith als Schiffahrtsmagnaten gibt. Es gab sechs Thomas Smiths, die Baronets wurden, und unser Thomas Smith hier ist auch im Adelsstand. Er heiratete in das Geschlecht der Dalrymple Baronets ein, was ihn auch mit den **Hamiltons** und **Stewarts** verband. Jedenfalls war Baronet Dilke der Geliebte dieser Martha Dalrymple, der Kunstmäzenin und Ehefrau von Thomas Smith. Er wurde jedoch beschuldigt, ihre Tochter aus einer früheren Ehe, Virginia Crawford, 19 Jahre alt, verführt zu haben. Virginias Ehemann reichte die Scheidung ein, und die Beziehung zu Dilke wurde von Crawford als Beweis angeführt. Der Richter gab der Scheidung statt, sprach Dilke aber frei, da es keine Beweise gegen ihn gab. Aus Gründen, die nie genannt wurden, war Stead damit nicht zufrieden und begann eine Verleumdungskampagne gegen Dilke. Dilke wehrte sich vor Gericht gegen die Verleumdungen, verlor aber aufgrund der Zusammenarbeit gegen ihn. Heute wird zugegeben, dass die ganze Sache ein Betrug war, bei dem Neville Chamberlains Vater Joseph und Earl Primrose Dilke absichtlich zerstörten. Primroses Vater war Erster Lord der **Admiralität gewesen**, und Primrose selbst wurde 1894/5 Premierminister. Dies deutet eindeutig darauf hin, dass Stead ihr Agent in den Medien war und falsche Informationen veröffentlichte. Angesichts dessen sollte man sich fragen, ob eine Person wie Stead ein Problem damit hätte, seinen eigenen Tod auf der *Titanic* auf Anweisung von oben vorzutauschen. Natürlich nicht.

Steads nächster Betrug bestand darin, dass er behauptete, ein 13-jähriges Mädchen zu kaufen. Verfolgen Sie diese Geschichte, wenn Sie können. Stead bezahlte eine Ex-Madame, um Eliza Armstrong für 5 Pfund zu beschaffen. Doch zunächst wurde sie zu einer Abtreibungsärztin gebracht, die das Mädchen untersuchte und seine Jungfräulichkeit bescheinigte. Anschließend wurde das Mädchen mit Chloroform betäubt und in ein Bordell gebracht, um Stead zu treffen. Um seine Rolle zu spielen, betrank sich Stead zunächst mit Champagner, obwohl er ein Abstinenzler war. Er betrat das Zimmer von Armstrong und wartete, bis sie aufwachte. Als sie erwachte, schrie sie, und Stead verließ das Zimmer - in der Hoffnung, dass der Schrei den anderen signalisieren würde, dass er das Mädchen gevögelt hatte. Sie wurde dann Bramwell Booth, dem General der Heilsarmee, übergeben, der sie nach Frankreich brachte, wo sie von einer Familie aufgenommen wurde. Stead schrieb das Ganze dann auf und veröffentlichte es, um zu beweisen, dass man ein Mädchen kaufen kann.

Ja, das ist die Geschichte, für die sie sich entschieden haben und die sie im Mainstream immer noch erzählen. Sie können sie bei Wiki nachlesen. Eine Frage wäre, warum Stead dachte, er müsse sich für diese Geschichte mit Champagner betrinken. Eine andere wäre, warum irgendjemand glauben könnte, dass er sie gevögelt hat, nur weil sie geschrien hat, oder warum er es nötig hat, dass jemand das glaubt. Eine andere Frage wäre, warum sie nach Frankreich gebracht wurde. Wäre es nicht einfacher gewesen,

das Mädchen in England unterzubringen? Sie sprach kein Französisch, warum schickte man sie also nach Frankreich? Offensichtlich, weil man sie loswerden wollte. Wäre sie in England gewesen, hätte man sie ausfindig gemacht und diese lächerliche Geschichte überprüft.

Es wird berichtet, dass Innenminister Sir William Harcourt Stead anflehte, die Veröffentlichung dieser und anderer reißerischer Geschichten einzustellen, um Ausschreitungen zu verhindern, doch Stead weigerte sich, es sei denn, das Parlament würde unverzüglich ein Gesetz zur Anhebung des Schutzalters auf 16 Jahre verabschieden. Sowohl Harcourt als auch das Parlament gaben nach und verabschiedeten das Gesetz. Hört sich das für Sie wie eine wahre Geschichte an? Sie glauben nicht, dass der Innenminister oder das Parlament einen lärmenden Redakteur schlagen konnten? Hätten sie ihn nicht ausschalten oder verhaften können? Um zu verstehen, warum das nicht geschehen ist, können wir uns Harcourt genauer ansehen. Sein Großvater war der Erzbischof von York, und seine Großmutter war eine Leveson-Gower, Tochter des ersten stMarquess of Stafford. Ihre Großeltern waren die Egertons, Herzöge von Bridgewater, und die Russells, Herzöge von Bedford. Harcourt wurde 1886 und erneut in den 1890er Jahren Schatzkanzler (Bankwesen). Er war also ein großer Spion, auch wenn er seine Zeit als Innenminister übersah. Dies deutet wiederum darauf hin, dass die gesamte Armstrong-Geschichte vom britischen Geheimdienst inszeniert wurde, um sicherzustellen, dass dieses Gesetz verabschiedet wird. Und warum sollten sie das Schutzalter anheben wollen? Damit sie mehr Menschen erpressen und kontrollieren konnten. Die meisten Männer, die sie erpressen wollten, fühlten sich nicht zu Mädchen unter 13 Jahren hingezogen, so dass das vorherige Gesetz in dieser Hinsicht nutzlos war. Mädchen in diesem Alter waren noch nicht einmal in der Pubertät, so dass die meisten Männer sie sexuell unbrauchbar fanden. Bei 16-Jährigen war das anders. Einige von ihnen waren sexuell willige Geschöpfe, die durchaus in der Lage waren, einen älteren Mann absichtlich in eine kompromittierende Situation zu bringen. Diese Mädchen konnten also von Intel angeheuert werden, um genau das zu tun. Oder ich nehme an, das war der Sinn der Sache. Mit mehr Nachforschungen könnte man wahrscheinlich noch andere Punkte herausfinden, aber das reicht erst einmal.

Um die Geschichte noch weiter in die Länge zu ziehen, ließ Stead sich selbst verhaften und angeblich für drei Tage ins Coldbath-Gefängnis werfen. Wir können sicher sein, dass auch dies nur Theater war, denn er wurde von Generalstaatsanwalt Webster aus denselben Familien angeklagt. Anschließend organisierte er Protestgruppen gegen seine vorgetäuschte Inhaftierung. Die Abtreiberin, die in die Geschichte verwickelt war, wurde ebenfalls verurteilt und starb angeblich im Gefängnis - obwohl ihre Haftstrafe nur sechs Monate betrug. Wir können sicher sein, dass sie es nicht war. Da sie Mourez hieß, hat man sie wahrscheinlich einfach nach Frankreich zurückgeschickt. Stead verbrachte dann angeblich weitere drei Monate als Insasse erster Klasse im Holloway-Gefängnis, wo er weiterhin die *Pall Mall Gazette* herausgeben durfte. Wir sollen glauben, dass das erlaubt wäre und dass die Eigentümer der Zeitung nie in Erwägung zogen, ihn zu entlassen, weil er dieses junge Mädchen unter Drogen gesetzt und entführt hatte? Auf dem Weg nach draußen möchte ich Sie daran erinnern, sich den Namen des Leiters der Heilsarmee zu merken: **Booth**. Sein Vater hatte sie ein paar Jahre zuvor gegründet. Waren sie mit John Wilkes Booth verwandt? Ja, natürlich.

Um zu sehen, wie die Booths mit unserer aktuellen Frage zusammenhängen, siehe 1 stBaronet Booth of Allerton Beeches, **Liverpool**, Direktor der Cunard **Steamship** Company - dem Haupttrivalen der White Star Line. Genau wegen der Ankunft von White Star im Jahr 1902 begann die britische Regierung, Cunard stark zu subventionieren. Und was bedeutet das? Es bedeutet, dass Cunard direkt aus der Staatskasse trinken konnte. Baronet Booth war eng mit den Adeligen sowie mit Generalmajor Benjamin Franklin Butler, Gouverneur von Massachusetts, verwandt. Sein Sohn hieß Ben-Israel, nur damit Sie es wissen. Und seine Geschäftspartner waren Fisher und Webster. Die Booths waren zuvor Barons Delamar gewesen, als sie noch eng mit den Greys (Earls of Stamford) und Egertons (Viscounts Brackley) verwandt waren. Siehe die Heirat von William Booth und **Vere** Egerton, und beachten Sie noch einmal den Namen Vere. Die Booths waren auch mit den Clintons, Earls of Lincoln, den Fiennes, Viscounts of Saye and Sele, und den Cecils, Earls of Exeter, verwandt. Die Fiennes haben wir oben gesehen. Insgesamt gibt es etwa 1.100 Booths im Adelsgeschlecht.

Für einen weiteren Lacher schicke ich Sie zu [Abraham Lincoln Booth](#) aus dem Adelsstand, Sohn von Franklin Booth und Rebecca **Gechter**. Diese Booths stammen aus Suffolk County, NY, und davor aus

Dunham Massey, Chester. [Sie waren ursprünglich Bothes](#), verwandt mit Warburtons und Beretons. Es handelt sich also um die gleichen Booths. Aber man bedenke nur den Namen Abraham Lincoln Booth, den er 1867 in Pennsylvania erhielt, zwei Jahre nach dem gefälschten Attentat. Damit geben sie die Verbindung und [den Schwindel](#) zu, nicht wahr?

Den Booths und ihren Kreationen kann man also nicht trauen. Wie alles andere war auch die Heilsarmee von Anfang an ein riesiger Betrug, und dies beweist es nur. Wenn Sie mir nicht glauben, fragen Sie sich einfach, warum diese angeblich christliche Organisation der Armee nachempfunden wurde. Wenn ich mich recht erinnere, war Christus der *Friedensfürst*. Könnte die Heilsarmee nach dem Vorbild der Armee entstanden sein, weil sie eine weitere Schöpfung des militärischen Geheimdienstes war? Fragen Sie sich auch: Ist die Arbeit der Heilsarmee nicht etwas, das von der Regierung mit unseren Steuergeldern getan werden sollte? Hilfe für die Armen, Hilfe für Trunkenbolde, Heime für gefallene Frauen und entlassene Gefangene: großartig, aber warum macht das nicht schon die Regierung? Warum brauchen wir diese privaten Organisationen, um das zu tun, was bereits getan werden sollte? Ich werde es Ihnen sagen: um Sie noch mehr auszunutzen. Sie geben alle Ihre Steuern für das Militär und für Zinszahlungen an Banker aus, so dass sie nichts mehr für echte Arbeit übrig haben. Also gründen sie diese gefälschten Wohltätigkeitsorganisationen, um Sie ein zweites Mal auszutricksen. Und diese verschiedenen Organisationen sind genauso ineffizient und korrupt wie die Regierung selbst. Wann immer eine dieser Organisationen geprüft wird, stellen wir fest, dass das meiste Geld nicht verbucht wurde. Sie könnten Ihre Spende genauso gut direkt an die Bankiers schicken. Diese Organisationen wurden nicht zufällig von Bankiersfamilien gegründet, wissen Sie.

Hier ist ein schönes Gemälde von William Booth:



Muss ich Ihnen sagen, was Sie sich ansehen sollen? Seine Mutter war eine Moss, aus einer wohlhabenden Familie. Sie geben zu, dass er seine Nase von seiner Mutter hat, aber dann versuchen sie uns zu sagen, dass sie keine Jüdin war. ALSO GUT. Er wurde in Nottingham geboren. Aber Moment, das haben wir doch oben gesehen, oder? Die Smith Baronets, enge Verwandte von Kapitän Edward Smith von der *Titanic*, stammten aus Nottingham. Sie gründeten die Smith Bank of Nottingham und George Smith war auch Sheriff von Nottingham. Booth war auch auf andere Weise mit Stead verbunden: Stead half Booth beim Schreiben von *In Darkest England*, und manche behaupten sogar, er habe es als Ghostwriter geschrieben. Sie sollten auch wissen, dass Booths Sohn Bramwell eine Soper

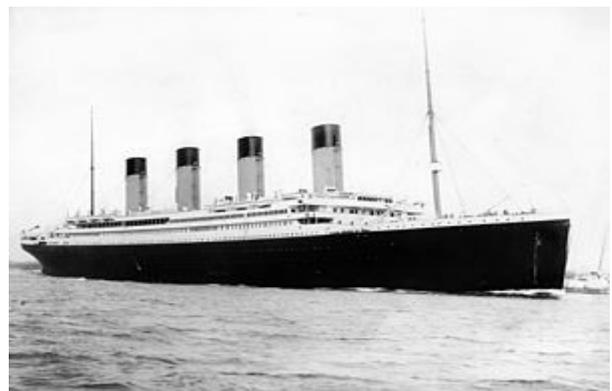
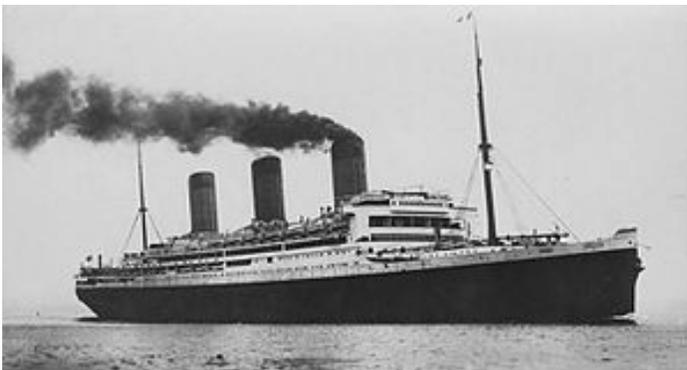
heiratete, deren Mutter eine **Levick** war. Das ist jüdisch, da eine

Variante von Levi.

Aber wir sind noch nicht fertig mit diesem dreckigen Agenten Stead. In den 1890er Jahren wurde er angeheuert, um die Spiritismus-Bewegung zu fördern - ein Spuk, der Spuk fördert. In der Vierteljahresschrift *Borderlands* behauptete Stead, mit der Geisterwelt in Kontakt zu stehen und uns viel Weisheit aus dem Jenseits zu bringen. Auch hier gibt es verborgene Familienbande. Siehe Steads Werbung für die Geisterfotografie, wo er behauptete, das Foto des Geistes des verstorbenen Soldaten Piet **Botha** zu veröffentlichen. Die Geschichte ist es nicht wert, weiter darauf einzugehen, aber achten Sie einfach auf den Namen Botha. Botha=Booth. Sie sind beide im Adelsstand, da sie aus denselben Linien stammen. Das eröffnet einen neuen Blick auf die Bothas von Südafrika.

Apropos Südafrika: Stead war eng mit Cecil Rhodes verbunden, er war sein Freund und Vertrauter. Stead soll Rhodes als Mentor gedient haben und viele seiner Regierungsideen weitergegeben haben. Das ist interessant, denn Rhodes war eng mit Viscount Alfred **Milner befreundet**, der die berühmte Tafelrunde gründete. Rhodes war schwul, und Milner war es wahrscheinlich auch, denn er heiratete spät im Leben eine 47-jährige Dame der Gesellschaft und hatte keine Kinder. Die Tafelrunde fand in Plas Newydd statt, dem Anwesen von **Lieutenant Colonel** Charles Paget in. . . **Anglesey**, versteht sich. Paget war der Marquess von Anglesey, wissen Sie noch? Und warum erwähne ich den Namen Milner? Nun, wir haben es oben gesehen, nicht wahr? Die Steads und Milners aus dem Adelsgeschlecht haben jahrhundertlang geheiratet. Meine besten Leser werden sich auch an Yuri Milner erinnern, [über den ich](#) vor [vielen Jahren](#) auf meiner Wissenschaftsseite [geschrieben](#) habe. Er ist der russische Milliardär, der den Fundamental Physics Prize finanziert. Wir werden also weiterhin mehr über seinen Hintergrund erfahren, nicht wahr?

Und die meisten von Ihnen kennen die Geschichte der *Titan*, die aus einer Novelle von Morgan Robertson aus dem Jahr 1898 stammt. Es war ein fiktiver Bericht, der dem Untergang der *Titanic* vorausging und ihn in vielerlei Hinsicht vorwegnahm. Weniger bekannt ist Steads Erzählung "Von der alten zur neuen Welt" aus dem Jahr 1892, in der ein Schiff namens *Majestic* Passagiere vor einer Kollision mit einem Eisberg rettet. Jetzt wissen wir also, woher der Unsinn über Eisberge im Golfstrom stammt. Noch merkwürdiger ist, dass die White Star Lines nach dem Krieg ihre eigene *Majestic* herausbrachten. Dieses Schiff war ein Titanic-ähnliches Schiff, hatte aber einen Schornstein weniger. Bei Wiki erfahren wir, dass es sich um ein deutsches Schiff handelte, das 1913 "aufgelegt" wurde, also **weniger als ein Jahr** nach dem angeblichen Untergang der *Titanic*. Es hieß ursprünglich *SS Bismarck* der Hamburg-Amerika-Linie. Obwohl es 1914 vom Stapel lief, **fuhr es wegen des Krieges nie**, wurde aber 1920 unter mysteriösen Umständen als Teil der Kriegsreparationen für die deutsche Versenkung der *HMHS Britannic* an Großbritannien vergeben. Während die *Titanic* von Harland und Wolff im Hafen von Belfast gebaut wurde, wurde die *Majestic* angeblich von Blohm und Voss in Hamburg gebaut. Daher ist es seltsam, dass sie sich so sehr ähneln:



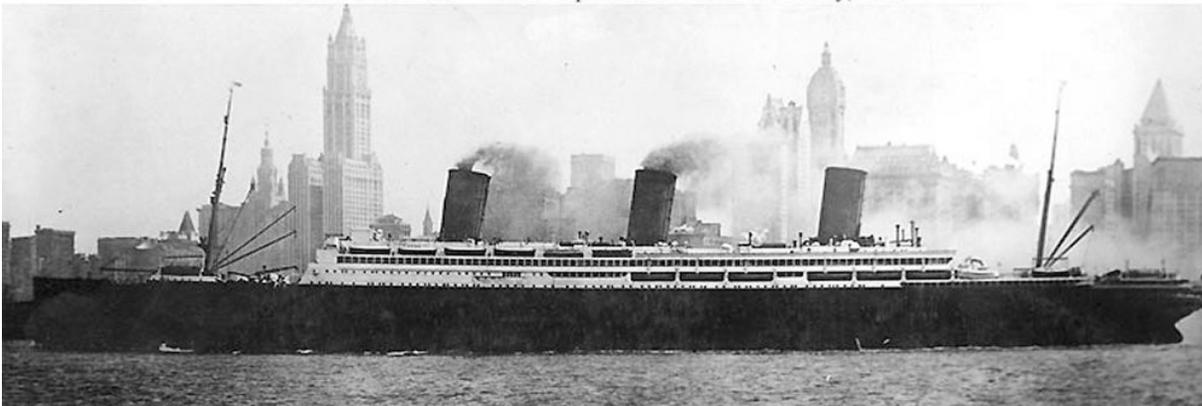
Ich weiß nicht, wie es Ihnen geht, aber für mich sieht es so aus, als hätten sie einfach den vorderen Schornstein entfernt und einen neuen gebaut.

eine weitere Ebene obendrauf. Als ich das Nebelforum **durchforstete**, schlug ich vor, dass die *Titanic* vielleicht gar nicht gesunken ist, sondern nur in den Fernen Osten verlegt wurde. Aber nach weiteren Nachforschungen sieht es so aus, als hätte man sich gar nicht die Mühe gemacht, sie nach Russland oder China zu schicken. Man schickte sie nur für den Krieg in den Hamburger Hafen und holte sie 1920 zurück. Sie werden mir sagen, dass die *Majestic* um 50 Fuß oder so länger sein soll, aber wer misst diese Schiffe? Haben Sie das?

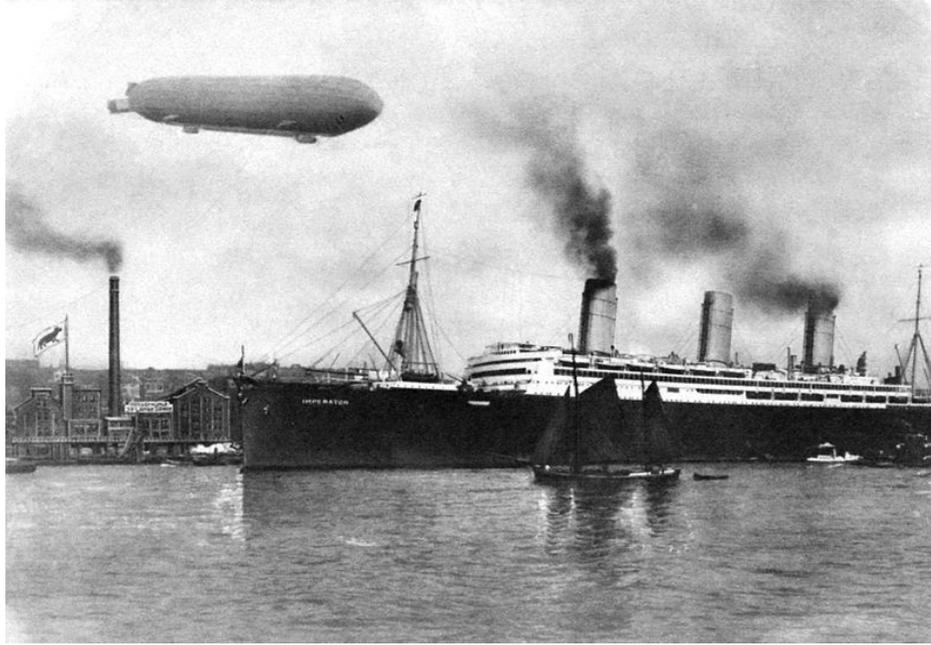
Interessant ist auch, dass die *Majestic* von den Reedereien White Star und Cunard gemeinsam von der britischen Regierung gekauft wurde, was uns etwas Wichtiges sagt: Sie waren keine Konkurrenten mehr. Beachten Sie, dass Cunard auch die Booths mit einbezieht. Außerdem kauften White Star und Cunard auch die *SS Imperator*, einen weiteren deutschen Titanic-Klon, der nur 24 Fuß länger war. Das ist nur ein Unterschied von 2 %, der mit bloßem Auge nicht zu erkennen ist. Man müsste sie vor Ort messen, um den Unterschied festzustellen. Der *Stapellauf der Imperator* war 1912. . natürlich nach dem April. Es heißt, dass die *Imperator* fast fünf Jahre lang in Hamburg eingemottet war und dann nach dem Krieg von den USA im Rahmen des Abkommens mit den Alliierten übernommen wurde. Sie segelte in die USA, wurde aber aus nicht genannten Gründen sofort außer Dienst gestellt und an die Briten zurückgegeben. Sie wurde von einem Kapitän Charles A. **Smith** übernommen, der sie zurück nach Liverpool segelte. Was für ein erstaunlicher Zufall, nicht wahr? Noch ein Kapitän Smith. Das kann doch nicht unser alter Edward Smith unter einem Pseudonym sein, oder? Wenn nicht, kann man sicher sein, dass es ein Neffe oder so etwas war.

Möchten Sie wissen, wie der *Imperator* außerhalb von New York City aussah?

Photo # NH 94 USS Imperator off New York City, 1919



Meine Güte, es sieht genauso aus wie die *Titanic*, nur dass die Schornsteine versetzt sind. Es sieht auch aus wie ein Paste-up. Wenn es sich um die *Titanic* handeln würde, hätten sie ein paar Dinge im Kleister geändert, um Sie zu verwirren. Die *Imperator* war bereits im Juni 1913 auf ihrer Jungfernfahrt in New York gewesen. Die *Titanic* könnte also etwas mehr als ein Jahr nach ihrem vorgetäuschten Untergang endlich in New York angekommen sein. Sie geben auch zu, dass die *Imperator* sowohl vor als auch nach 1913 mehrfach umgestaltet wurde. Im Oktober desselben Jahres wurden die Schornsteine in der Höhe reduziert, angeblich, um den Schwerpunkt des Schiffes, der zu hoch war, zu verbessern. Aber halt. Kürzere Schornsteine würden weniger wiegen und das Schiff weiter in die Höhe treiben, so dass die Geschichte keinen Sinn ergibt. Das eigentliche Problem besteht darin, dass sie zu hoch im Wasser fuhr, und eine Senkung der Schornsteine wäre kontraproduktiv. Dies könnte also ein weiteres Indiz für den Betrug sein. Hier ist noch mehr:



Das soll die *Imperator* sein, die Hamburg verlässt. Oh mein Gott, was für eine schäbige Fälschung ist das! Mal sehen, ein falscher Zeppelin, ein falsches Segelboot mit schwarzen Segeln, eine falsche Flagge als Produktplatzierung und ein falscher Schornstein am Ufer, der sich nicht im Wasser spiegelt. Erstaunlich! Der Zeppelin erinnert uns irgendwie an den gefälschten Lindbergh, der über Paris flog, nicht wahr?

Hinzugefügt am 19. Januar 2019: Womit wir am Ende angelangt wären. Die *Titanic* ist gar nicht gesunken. Sie wurde lediglich umgerüstet und während des Krieges in Hamburg gelagert, wo sie als "*Imperator*" auftrat. Robin Gardiners Titel ist also richtig: *Titanic: das Schiff, das nie gesunken ist*. Jetzt, wo wir am Ende unserer Nachforschungen angelangt sind, können Sie feststellen, dass er Ihnen die Wahrheit gesagt hat, während er Ihnen vorgaukelte, die *Olympic* sei stattdessen gesunken. Nein, an diesem Tag ist kein Schiff gesunken. Die ganze Geschichte war ein Schwindel, der als Deckmantel für eine Reihe von Versicherungsbetrügereien diente, die weit über das hinausgingen, was er behauptet.

"Aber was ist mit dem Schiff auf dem Meeresgrund, von dem wir Aufnahmen von Robert **Ballard** gesehen haben?", werden Sie schreien. Auch gefälscht. Ballard ist ein weiteres Mitglied dieser Familien, und seine Biografie ist ebenfalls voller roter Fahnen. Seine Mutter ist bei Wikipedia gestrichen. Sein Vater war Chefsingenieur des Minuteman-Raketenprogramms (ICBM), ebenfalls eine Fälschung. Robert wurde nach dem ROTC in den **Marinegeheimdienst** berufen. Er war Verbindungsmann zwischen ONR und Woods Hole. Das Filmmaterial vom Wrack der *Titanic* ist gefälscht, was offensichtlich wird, wenn man die Geschichte auf ihren Sinn hin untersucht. Die Vorbereitungen für die Mission in den Jahren 1979-80 wurden vom britischen Milliardär Sir James Goldsmith (Goldschmidt) finanziert, einem jüdischen Bankier natürlich. Seine Familie gründete die Bank, aus der BNP Paribas hervorging. Sie sind eng mit den **Rothschilds, den Bourbonen und den Khans** verwandt. Dies verbindet Goldsmith mit den anderen Akteuren des Titanic-Betrugs. Er war bereits vor dem *Titanic*-Betrug in andere Betrügereien verwickelt und gehörte zu SlaterWalker, als dieses Unternehmen während der Bankenkrise in den 1970er Jahren von der Bank of England "gerettet" wurde. *Nach* der Rettungsaktion wurde er Vorsitzender von SlaterWalker. Für diese Vergewaltigung der britischen Steuerzahler wurde er zum Ritter geschlagen. Schon bald wurde er zu einem der meistgehassten Unternehmensräuber der Welt, bekannt für die Zerschlagung von Gewerkschaften und zwielichtige Geschäfte. 1987 zog er sich nach Mexiko zurück, um den Börsencrash jenes Jahres zu verhindern. Später engagierte er sich in einem falschen Umweltbewusstsein, das als Deckmantel für weitere Finanzsprünge diente.

In den frühen 80er Jahren mischte ein weiterer Milliardär mit. Der texanische Ölmagnat Jack Grimm, der zuvor Expeditionen finanziert hatte, um das Loch am Nordpol, Bigfoot und das Loch Ness zu finden

Diesmal führte ein Monster den Weg und nahm einen Affen namens Titan an Bord, der ihm sagte, wie man navigiert. Der Affe hat das Schiff tatsächlich gefunden, so die gängige Meinung, da Ballard Grimms Mission für seine Koordinaten verwendet hat. Manche behaupten, der Affe sei nicht mit auf die letzte Reise gegangen, aber da alle Geschichten erfunden sind, spielt das kaum eine Rolle. Im Endeffekt war jeder an Bord ein Affe.

Wenn das nicht ausreicht, um die ganze Geschichte zu verdrehen, lesen Sie einfach die Seite über das [Wrack der Titanic](#) bei Wikipedia. Dort erfahren wir, dass das Wrack zu zerbrechlich ist, um gerettet oder gehoben zu werden, und dass es jetzt durch eine UNESCO-Konvention geschützt ist. Das ist praktisch. Wir erfahren, dass das Wrack, obwohl es ein Jahrhundert auf dem Meeresboden überlebt hat, voraussichtlich *sehr* bald zerfallen wird.

Eine neu entdeckte Spezies rostfressender Bakterien, die auf dem Schiff gefunden wurde, trägt den Namen [Halomonas titanicae](#) und verursacht nachweislich den raschen Zerfall des Wracks. Henrietta Mann, die Entdeckerin des Bakteriums, schätzt, dass die *Titanic* möglicherweise schon im Jahr 2025 vollständig zerfallen wird. . . . Analysen von Henrietta Mann und Bhavleen Kaur, beide von der [Dalhousie University](#) in [Halifax, Nova Scotia](#), in Zusammenarbeit mit anderen Wissenschaftlern und Forschern der [Universität von Sevilla](#) in Spanien, haben ergeben, dass das Wrack der *Titanic* bis dahin nicht mehr existieren wird und 2037 dass eine Erhaltung der *Titanic* unmöglich ist. "Da die *Titanic* 2,3 Meilen unter der Wasseroberfläche liegt, ist es leider sehr schwierig oder unmöglich, sie zu erhalten. Es ist der Film, der sie jetzt für die Geschichte bewahren wird", sagt Mann. "Sie hat bereits 100 Jahre überdauert, aber irgendwann wird nur noch ein Rostfleck auf dem Grund des Atlantiks übrig sein... Ich denke, die *Titanic* hat vielleicht noch 15 oder 20 Jahre. Ich glaube nicht, dass sie noch viel länger überleben wird." [\[citation needed\]](#) Andere Wissenschaftler haben geschätzt, dass die *Titanic* nicht länger als ein paar Jahre¹⁴ überleben wird. 2017.

Das ist auch praktisch, denn es verhindert spätere forensische Untersuchungen. Man beachte, wie die Schätzungen für ein vollständiges Verschwinden der Wrackteile immer weiter nach oben verschoben werden, wobei als letztes Datum das Jahr 2031 genannt wird. Beide Aussagen stehen im Widerspruch zu anderen Teilen der Geschichte, nicht wahr, wo uns "bemerkenswert gut erhaltene Innenräume" gezeigt werden, mit Kronleuchtern, die noch von den Decken hängen. Wir sollen also glauben, dass die stahlfressenden Bakterien von 1912 bis 1990 nicht hungrig waren, aber im letzten Jahrzehnt oder so plötzlich hungrig wurden. Sobald die jüdischen Banker den ganzen verkaufbaren Mist aus dem Wrack abgeladen und in Las Vegas installiert hatten, kamen die hungrigen Bakterien in Scharen. Was für ein Zufall.

Es heißt, die von den Notsignalen der *Titanic* angegebenen Koordinaten seien ungenau gewesen, was erklärt, warum das Wrack dort nicht gefunden wurde, aber das ergibt keinen Sinn. Wahrscheinlicher ist, dass die falschen Koordinaten jetzt veröffentlicht werden, um zu erklären, warum das Wrack nicht früher gefunden wurde, und um zu verhindern, dass andere private Parteien dieses Projekt auffliegen lassen. Die "richtigen Koordinaten" werden nur an diejenigen weitergegeben, denen man vertrauen kann und die den Schwindel weiter vorantreiben. Sie werden an Koordinaten in einem See ein paar Meilen östlich von Glendale geschickt, wo unsere Teams aus Hollywood ihre Sets geortet haben.

Beachten Sie auch diese große Diskontinuität in der Geschichte: Als Ballard in den späten 1990er Jahren versuchte, einen Teil des C-Decks anzuheben, wurde er von Kreuzfahrtschiffen begleitet, die voller Menschen waren, die sich die Geschichte ansehen wollten. Darunter waren auch Berühmtheiten wie Burt Reynolds und Buzz Aldrin. Es ist zu beachten, dass die Eisberg-Allee heute nicht mehr erwähnt wird. Musste eines dieser Schiffe nach einem Eisberg Ausschau halten? Nein, natürlich nicht. Sie werden sagen, dass das daran liegt, dass es im Sommer war, aber in der echten Eisberg-Allee würde das keine Rolle spielen. [Wo es Eisberge gibt, gibt es sie das ganze Jahr über.](#)

Hier ist ein weiterer Haken an der Geschichte, die Ihnen erzählt wurde: Obwohl die Navy die erste Expedition von Ballard, die das Wrack entdeckte, finanziert haben soll, wurde dieser Teil des C-Decks, als er schließlich geborgen wurde, nicht im Smithsonian oder an einem anderen Ort ausgestellt, wie man es erwarten würde. Stattdessen wird es im Luxor Hotel und Casino in Las Vegas ausgestellt. Uns wurde gesagt, dass dies daran liegt, dass das Stück im Besitz der RMS ist.

Titanic, Inc. aber das macht keinen Sinn. Wenn Ballard ursprünglich für die Marine gearbeitet hat, sollte das Wrack der US-Regierung und damit den amerikanischen Steuerzahlern gehören. Sie sollten das Wrack kostenlos in einem Nationalmuseum für Geschichte besichtigen können. Beachten Sie, dass diese Panne in der Mainstream-Story nie erklärt wird. Wie genau kam es dazu, dass dieses Projekt nicht mehr der Navy gehörte, sondern ein privates Projekt war? Hat die US-Regierung ihre Rechte an diesen Artefakten verkauft, und wenn ja, für wie viel? Ist das Geld in die Staatskasse geflossen und hat Ihre Steuerrechnung gesenkt? Natürlich nicht, denn es wurde ja nichts zurückgewonnen. Es wurde nur irgendwie hergestellt und antiquiert.

Ein weiteres Problem: Im Wikipedia-Abschnitt "Zustand und Verfall des Wracks" wird eingeräumt, dass es in diesen Tiefen völlig dunkel ist. Aber weiter oben wurde uns gesagt, dass das Wrack nicht mit Sonar, sondern mit visuellen Kameras entdeckt wurde [siehe den Abschnitt "Entdeckung"]. Sie illustrieren diesen Abschnitt mit diesem Foto:



was den Eindruck erweckt, dass visuelle Kameras für eine großflächige Abtastung geeignet wären. Aber dieses Foto wurde in der Nähe der Oberfläche aufgenommen. In den pechscharzen Tiefen wäre das Problem die Beleuchtung für die Kameras, nicht wahr? In diesen Tiefen und bei diesem Druck dringt das Licht nicht sehr weit vor, so dass selbst wahnsinnig helle Fluter nach ein paar Metern versagen würden. Das heißt, dass man den Meeresboden nicht mit visuellen Kameras abtasten könnte. Das wäre nicht möglich, also wissen wir, dass die Geschichte falsch ist. Sie lügen.

Daran kann man auch erkennen, dass die Unterwasseraufnahmen gefälscht sind. Das Wrack soll sich in 12.500 Fuß Höhe befinden, aber in den veröffentlichten Filmen widerspricht die Beleuchtung dem. Das Licht durchdringt das Wasser viel zu gut, was darauf hindeutet, dass sie in viel geringeren Tiefen gefilmt haben, wo der Druck viel geringer ist. Wenn Sie sich nicht stundenlanges Filmmaterial ansehen wollen, genügt [dieses fünfminütige Video](#) auf YouTube. Es ist überhaupt nicht überzeugend, denn nichts sieht richtig aus. Alles ist viel zu klein. Der Bug sieht lächerlich klein aus. Und es gibt kein Meeresleben. Ich schätze, man soll glauben, dass der Ozean in dieser Tiefe tot ist, aber das ist er nicht. Sie werden mir sagen, dass das Licht alles verscheucht hat, aber natürlich können Lebewesen in dieser Tiefe kein Licht wahrnehmen, da es dort normalerweise keins gibt. Ich nehme an, dass sie irgendwo filmen mussten, wo alles Leben entfernt worden war, da sie es nicht vortäuschen konnten. Sie konnten nicht viele lebende Tiefseefische und andere Lebewesen einfangen und sie in diesen gefälschten Film einfügen, der in einem See gedreht wurde. Sie konnten auch nicht zulassen, dass einheimisches Leben in die Produktion eingreift, denn das hätte bewiesen, dass sie sich nicht auf einer Höhe von 12.500 Fuß befanden, also mauerten sie irgendwo ein Stück Wasser ab und säuberten es von allem Leben.

Einige haben dieses Problem erst später erkannt, weshalb Sie in diesem History [Channel-Filmmaterial](#)

eine per CGI eingefügte Krabbe sehen können. Siehe Minute 50:31. Das ist "*Titanic at 100: Mystery Solved*", falls dieser Link nicht funktioniert.

kaputt, wie ich es voraussage. Das ist einfach nur erbärmlich, denn jeder Narr kann erkennen, dass es sich nicht um eine echte Garnele handelt. Die Fälschung wird sogar in den Kommentaren erwähnt, ich bin also nicht der Einzige, der sie bemerkt hat.

Dies ist auch der Grund, warum sie jetzt behaupten, dass

Früher dachte man, die Tiefen des Ozeans seien eine leblose Wüste, aber seit Mitte der 1980er Jahre durchgeführte Forschungen haben ergeben, dass der Meeresboden vor Leben nur so wimmelt und es in Sachen [Artenvielfalt](#) mit den tropischen Regenwäldern aufnehmen kann. [\[92\]](#) . . . Der kanadische Geophysiker Steve Blasco kommentierte, dass das Wrack "zu einer Oase geworden ist, einem blühenden Ökosystem in einer riesigen Wüste".

Sie können ihre Geschichten wirklich nicht auseinanderhalten, oder? Ist der Meeresboden eine Wüste oder ein tropischer Regenwald? Und da sie zugegeben haben, dass es auf dem Meeresboden von Leben wimmelt, müssen sie immer noch erklären, warum wir in den Filmen keins sehen. Die Texte *sagen* uns nun, dass das Leben dort ist. . aber wir sehen es nicht. Wir sollten ihnen einfach vertrauen, denke ich.

Hier ist dein nächster Lacher:

Bei der Untersuchung des Trümmerfelds im Rahmen der Expedition von Robert Ballard im Jahr 1986 wurden zwei Paar Schuhe nebeneinander auf dem Meeresgrund gefunden. [\[98\]](#) Das Fleisch, die Knochen und die Kleidung waren längst verzehrt, aber das [Tannin](#) im Leder der Schuhe hatte offenbar den Bakterien widerstanden, so dass die Schuhe die einzigen Anzeichen dafür waren, wo ein Körper einst gelegen hatte.

Wir sollen also glauben, dass Leder keine organische Substanz ist, wenn es von Meerwasser umgeben ist? Es verwandelt sich in Plastik und wird ungenießbar, selbst für Bakterien. Das ist natürlich absurd, da man uns gerade gesagt hat, dass alles organische Material als erstes verschwindet. Offensichtlich bereuen sie jetzt, dass sie die Schuhe in das Trümmerfeld gestellt haben, und versuchen, diesen grandiosen Fehler zu vertuschen. Wir sollen glauben, dass die Bakterien den Gerbstoff im Leder nicht mögen. NA GUT.

Im nächsten Absatz wird versucht, eine ähnliche Anomalie zu erklären: die gefilmten Möbel im Empfangsbereich der ersten Klasse. Sie sagen uns, dass es sich um Teakholz handelte und daher Salzwasser und Bakterien keine Auswirkungen auf sie haben. Das stimmt. Der ganze Stahl wird bis 2031 verschwunden sein, aber ich schätze, das Teakholz wird noch Jahrhunderte lang wie neu aussehen. Dasselbe gilt für die "Matratze, die noch auf dem Bett liegt, und die intakte und unbeschädigte Kommode dahinter". Wir sollen vergessen, dass Matratzen im Jahr 1912 aus organischer Materie hergestellt wurden. Vielleicht sollen wir glauben, dass alle Matratzen damals stark mit Gerbstoffen imprägniert waren?

Die Wikipedia-Seite macht einfach weiter und weiter, in der Annahme, dass Sie ein kompletter Idiot sind, der alles glaubt.

* Seine Mutter war eine Pattinson, was uns mit dem aktuellen Vampirschauspieler Robert Pattinson verbindet.