



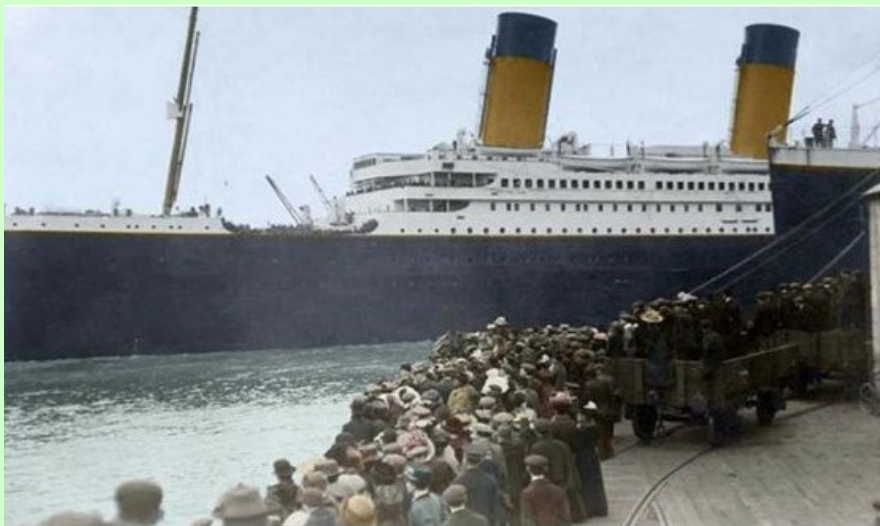
BBB

lundi 8 octobre 2018

## L'imposture du Titanic, par Miles Mathis (1/2)

À la découverte d'une nouvelle imposture, celle du Titanic. Traduction en deux parties.

### Titanic : une supercherie qui perdure



Par Miles Mathis (2 octobre 2018)

Traduit par Apolline

Je n'ai encore rien écrit sur celle-là, supposant qu'on l'avait déjà fait. Je pense au livre de Robin Gardiner de 1998, "Titanic : le navire qui n'a jamais sombré". Je ne l'ai pas encore lu mais j'ai visionné un documentaire sur YouTube qui expose les points principaux. Ça semblait couler de source, j'ai donc "classé" l'affaire. Pourtant, en y revenant maintenant, ça ne me satisfait pas comme au début. C'est le danger de regarder un documentaire sans faire sa propre recherche. Je sais que ce n'est pas à faire mais là j'ai été paresseux. J'étais sûrement content de voir que quelqu'un avait fait le boulot sur le *Titanic*, ce qui m'évitait d'avoir à le faire. J'avais tort.

### Commentaires récents

Le Nov 16 [Anonymous](#) commente sur [L'arrivee Au Pouvoir Dhitler Et Les](#): "Merci infiniment !"

Le Nov 12 [Bertie](#) commente sur [Documentaire Hold Up De Pierre](#): "C'est avant tout le rassemblement des éléments disparates pour le "profane" de TOUT ce qu'il est nécessaire de connaître pour se..."

Le Nov 12 [Brice](#) commente sur [Documentaire Hold Up De Pierre](#): "Avec le pédophile Douste-Blazy, c'est du lourd !"

Le Nov 12 [Apolline](#) commente sur [Documentaire Hold Up De Pierre](#): "Je n'irai pas jusqu'à parler d'opposition contrôlée. J'avais envoyé au secrétariat de Pierre Barnérias des liens sur des articles..."

Le Nov 12 [Hydre Eugène](#) commente sur [Documentaire Hold Up De Pierre](#): "Opposition contrôlée.. Je dirais qu'il s pourrait s agir d un pas vers l'veil... Mais pas un mot sur exosomes ou microzymas...."

Get this Recent Comments Widget

Articles les plus consultés du mois sur le **Bistrobarblog**

[Les nouvelles mises à jour régulièrement \(suite\)](#)

C'est en parcourant [la page Wiki](#) que j'y suis retourné. C'est en général mon point de départ. J'ai repéré plusieurs choses presque instantanément. D'abord, ce navire le plus célèbre du monde était étrangement loin d'être complet pour ce fameux voyage inaugural. Il n'était qu'à un peu plus de la moitié de sa capacité, ce qui me rappelle immédiatement les avions qui auraient, nous dit-on, percuté les tours le 11 septembre. Ils étaient aussi à moitié remplis. Le *Titanic* pouvait accueillir 2453 passagers, mais seuls 1317 étaient à bord, ce qui ne fait que 53,7 % de sa capacité. Un autre signal d'alarme, c'est la tentative pathétique des médias pour expliquer cette anomalie : il y avait une grève des mineurs ce printemps-là en Grande-Bretagne, ce qui aurait entraîné des annulations. Mais attendez, cela n'aurait-il pas donné encore plus de prix à ce voyage qu'on avait malgré tout maintenu ? Ils auraient dû être des milliers sur la liste d'attente, ne pensez-vous pas ? – des gens dont la traversée avait été annulée et qui avaient besoin d'aller de l'autre côté de l'Atlantique ?

Un autre problème, c'est que les médias se trompent dans leurs calculs. Ils disent qu'il y avait 1317 passagers à bord [\[les chiffres ne collent pas dans le wiki en français\]](#), mais qu'ils étaient 2224 au total (passagers et équipage), dont 1500 victimes. Si nous soustrayons, cela veut dire qu'il y avait 907 membres d'équipage à bord [\[889 sur le wiki français à un endroit et 885 à un autre\]](#) pour 1317 passagers – donc chaque passager aurait presque eu son propre homme d'équipage personnel ? Et cela malgré la présence supposée de 709 passagers en troisième classe qui ne nécessitent pas autant de service. Il n'y en avait que 324 en première classe. Donc, comme je l'ai dit, les chiffres ne collent pas. Vous verrez ce que je veux dire si vous ajoutez un autre fait : beaucoup de gens en première classe voyageaient déjà avec leurs propres domestiques, ils n'avaient donc pas besoin de personnel supplémentaire sauf pour les repas. Par exemple, on nous dit qu'Astor et son épouse voyageaient avec leur majordome et leurs deux femmes de chambre.

Une autre indication est la capacité totale du *Titanic*, avec un chiffre déclaré de 3547. Dont 1094 membres d'équipage. Alors à pleine capacité, le navire aurait eu cet équipage, mais avec 53,7 % de remplissage, ils avaient 83 % de l'équipage ? Comme je l'ai dit, ça ne colle pas. Il y avait environ 320 membres d'équipage en plus du nécessaire, même si nous croyons les chiffres donnés. 212 membres d'équipage auraient survécu, je suppose donc qu'il y avait la totalité de l'équipage à bord. Les 696 autres ont juste été inventés.

Autre problème : sur la page consacrée à Madeleine Astor, Wiki publie un gros titre du *New York Herald* pour le même jour (15 avril) et ce gros titre parle clairement de 1800 à bord et de 675 qui ont péri. Ils ont donc plus que doublé depuis le nombre des morts. De plus, comment le *Herald* a-t-il pu composer cette histoire aussi rapidement ? Le *Titanic* coule au "petit matin" du 15 avril et quelques heures plus tard le *Herald* sort l'histoire complète, avec les photos de toutes les personnalités célèbres à bord ? C'est du travail plutôt étonnant, n'est-ce pas ? C'est comme s'ils avaient déjà l'histoire écrite et illustrée avant l'événement, mais ça n'a rien de vraiment extraordinaire.



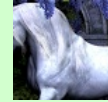
Après 9 jours de manifestation, les Danois ont réussi à faire annuler les nouvelles lois

liberticides de leur gouvernement : h...



**Documentaire HOLD-UP de Pierre Barnérias**

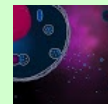
Viméo a supprimé le documentaire de sa chaîne, mais vous pouvez le voir sur Odysee en deux parties sur la chaîne Médiaport : [https://odysee....](https://odysee...)



**Un article du CDC admet que le 'virus' a été créé par ordinateur et qu'il n'a pu infecter des cellules**

humaines

Cette fois, c'est le Dr Thomas Cowan, auteur du récent livre "Le mythe de la contagion", qui révèle un nouveau scandale sur le...



**Exosomes : la croyance en de méchants virus extérieurs est en train de s'effondrer**

Les premières révélations sur les "exosomes" datent des années 1980. Le Dr Andrew Kaufman les mentionne dans ses nombr...

**Le mythe du système immunitaire et des anticorps**

Ce que nous vivons depuis janvier 2020 nous oblige à nous pencher sur les mythes et concepts de la médecine allopathique qu'on nous sert...

**Les chaînes de Jean-Jacques Crèvecoeur (+ précisions de JJ)**

Comme je l'ai dit en commentaire, YouTube a supprimé sans aucun avertissement la chaîne de JJ Crèvecoeur. Il a déjà sa chaîne privée que...

**S'inscrire pour être averti de la publication d'un nouvel article**

Email address...

Submit

**Archives du Bistrobarblog**

- ▶ 2020 (43)
- ▶ 2019 (26)
- ▼ 2018 (48)
  - ▶ décembre (6)
  - ▶ novembre (5)
  - ▼ octobre (3)



La tuerie de Pittsburgh est un autre canular [ + n...

L'imposture du Titanic, par Miles Mathis (2/2)

L'imposture du Titanic, par Miles Mathis (1/2)

- ▶ septembre (4)
- ▶ août (2)
- ▶ juillet (5)
- ▶ juin (6)
- ▶ avril (1)
- ▶ mars (9)
- ▶ février (4)
- ▶ janvier (3)
- ▶ 2017 (93)
- ▶ 2016 (146)
- ▶ 2015 (241)
- ▶ 2014 (365)
- ▶ 2013 (1102)
- ▶ 2012 (1019)
- ▶ 2011 (1036)
- ▶ 2010 (157)

Vous allez me dire que ça indique le 16 avril, mais ce n'est pas ainsi que je le vois. Voyez [ici aussi](#), où il est confirmé que le gros titre est du 15 avril. Nous y voyons que le *New York Times* avait aussi une histoire toute prête le 15 avril, qui parle de 1200 personnes à bord et de 655 rescapés. Le *New York Tribune* nous dit que 1340 ont péri, avec 886 rescapés, ce qui donne 2226 à bord. Le *Detroit News* nous informe de 1241 disparus et de 868 rescapés, ce qui donne 2109 à bord. D'où viennent tous ces chiffres différents ? Je peux admettre une certaine confusion sur le nombre de disparus, mais comme tous les navires ont obligatoirement une liste complète des passagers et de l'équipage, le total à bord devrait être un nombre ferme. Il ne devrait pas passer de 1200 à 2226. Et si nous lisons de plus près, nous voyons que le *New York Times* admet avoir obtenu ses informations de l'*Olympic* par télégraphe. Ce qui veut dire que ces chiffres venaient directement de la White Star Lines, qui devait connaître le total à bord. En tout cas, ils n'auraient pas donné à un journal un chiffre et aux autres journaux un autre. Sauf s'ils *cherchaient* à créer de la confusion. Il me semble que quelqu'un a décidé d'enfler le chiffre pendant la première semaine, le faisant passer de 1200 à 2200 environ.

Une autre difficulté, c'est que Wiki nous donne une liste partielle des 68 personnalités à bord du *Titanic*, mais seuls 21 sont répertoriés comme ayant péri. Le taux de survie des gens riches a donc été très bon, d'à peu près 70 %. C'est très curieux aussi.

C'est ce qui m'a conduit en fait à ma supposition initiale : la plupart des gens répertoriés en tant que victimes ont probablement simulé leur mort, comme cela se fait aujourd'hui. Nous avons vu une longue liste de faux morts dans nos récents exposés sur le canular de Las Vegas et s'ils peuvent le faire aujourd'hui, ils pouvaient le faire à l'époque. Une recherche individuelle sur une bonne partie des noms un révèle un tas de zombies. Dans le cas présent, il est probable que tous les gens riches qui avaient besoin de disparaître ont été avertis préalablement du canular du *Titanic* : ils ont pu se soustraire de cette manière aux procès, impôts sur la succession ou autres poursuites ultérieures, tout en touchant leur assurance-vie. Pour les autres morts simulées des deuxième et

#### Inscription à la Newsletter

Entrez votre adresse e-mail:

#### Liens du Bistrobarblog

- [Crashdebug.fr](#)
- [Cutting through the fog \(Josh\)](#)
- [Danysis](#)
- [Ma bouillotte et mon doudou](#)
- [Miles Mathis](#)
- [MK-Polis](#)

#### Devenir membre du Bistrobarblog

Devenir membre

#### Catégories

[Agriculture \(2\)](#)

troisième classes, le navire a pu embarquer des agents du Renseignement qui auraient disparu après le sauvetage.



Astor sous les traits d'Henri IV de France

Et pourquoi auraient-ils pris cette peine ? Premièrement, parce qu'il y avait apparemment beaucoup de riches qui avaient besoin ou souhaitaient disparaître en 1912, comme John Jacob Astor. Ils savaient peut-être que la première guerre mondiale arrivait et ils avaient besoin de disparaître. Deuxièmement, parce que le canular était bien plus crédible s'il semblait y avoir un grand nombre de morts. Si ce navire avait coulé sans victimes, les compagnies d'assurance et le public auraient naturellement eu des doutes. Mais avec des gens comme le capitaine et Astor qui coulent avec le navire, on éloigne les soupçons.

Parlant de soupçons, nous découvrons que le nez d'Astor a été corrigé sur de nombreuses photos en ligne. Voyez celle-ci sur Findagrave :



Et comparez-là à ce cliché plus *tardif* :

- [Agriculture](#) (2)
- [Anecdote](#) (66)
- [animaux](#) (79)
- [Anthropologie](#) (5)
- [Archéologie](#) (29)
- [Art](#) (16)
- [Astrologie](#) (2)
- [astronomie](#) (23)
- [balbuzards pêcheurs](#) (8)
- [canular](#) (13)
- [changement climatique](#) (4)
- [cuisine](#) (7)
- [Décodage films](#) (8)
- [Découvertes](#) (42)
- [Découvertes archéologiques](#) (10)
- [développement personnel](#) (37)
- [Divers](#) (54)
- [Documentaire](#) (10)
- [ecologie](#) (40)
- [Economie](#) (5)
- [Environnement](#) (9)
- [Evolution personnelle](#) (36)
- [Exo-Vaticana](#) (10)
- [Film vendredi soir](#) (28)
- [Films](#) (29)
- [géobiologie](#) (2)
- [Georgia Guidestones](#) (3)
- [Ghis](#) (4)
- [histoire](#) (109)
- [humour](#) (122)
- [Humour noir](#) (9)
- [Image du jour](#) (11)
- [Jacques Grimault](#) (3)
- [Jardinage](#) (23)
- [Livres](#) (25)
- [LRDP](#) (1)
- [Marilyn Monroe](#) (4)



Pensez-vous qu'il se soit fait refaire le nez ? Non. Alors, que cachent-ils ici ? Comme d'habitude : c'était un crypto-juif.

Il me semble donc maintenant que le livre de Robin Gardiner était une diversion ou une erreur. Je pense toujours qu'il a eu raison sur l'échange du *Titanic* avec l'*Olympic* [article sur le BBB, lire ICI et ICI] et sur la fraude à l'assurance, mais il semble qu'il s'arrête dès les préliminaires avant de dénicher du plus gros. Ce qui pouvait être sa mission. Par exemple, il est curieux que Wikipédia ait une page sur Gardiner et une autre sur sa théorie. Il m'apparaît même qu'on l'a aidé, car aussi bien sur la page Gardiner que sur la page des théories alternatives sur le *Titanic*, on lui accorde dix paragraphes sans une seule réfutation. Ce n'est pas ce qu'on espère. Le font-ils pour chacun de mes articles ou livres ? Gardiner lui-même émet de nombreux autres signaux d'alarme, car il est d'Oxford et son père était militaire. Le nom de ce père délivre un énorme indice car on le donne comme Harold Gardiner. Savoir qu'il y a eu un Harold Gardiner Bowen qui était un vice-amiral (3 étoiles) américain et chef de l'*Office of Naval Research* [Bureau de la Recherche Navale] dans les années 1940 pourrait vous intéresser. Il a participé aussi à la première guerre mondiale. Ce qui signifie qu'il était un agent. Le Bureau de la Recherche Navale n'est pas le même que le Bureau du Renseignement Naval, mais ils travaillent étroitement de concert. Bowen a aussi été impliqué dans le Projet Manhattan via le Laboratoire de la Recherche Navale, qu'il dirigea de 1939 à 1941. Le fils de Bowen devint aussi vice-amiral et il dirigea l'enquête sur l'incident du *Pueblo*. Le *USS Pueblo* était un navire-espion qui aurait été capturé par la Corée du nord en 1968, une semaine avant l'offensive du Têt. La Corée du nord l'a conservé comme trophée de musée, bien qu'officiellement le navire soit toujours un vaisseau en service actif ! Ce qui veut dire que toute l'affaire était un autre canular.

Ces Bowen étaient aussi des Rhode, car la mère de Bowen Sr était une Rhode et ils étaient de **Rhode** Island. Bien entendu ces Bowen venaient aussi du Massachusetts, car nous les voyons dans mon article sur Lizzie Borden. Ils ont aussi un lien avec Salem. Pourtant Geni expurge le côté maternel de l'amiral Bowen, ce qui nous empêche de suivre la lignée Gardiner. Mais les Gardner/Gardiner sont connus comme étant les premiers colons de Rhode Island, ayant épousé les Bowen et les Rhode plusieurs fois.

Nous trouvons en fait un Harold Gardiner dans la pairie, caché comme Harry Gardiner. C'était le fils du **Lt. Col.** Stephen Gardiner et il épousa une Minchin, reliée aux **Fisher**. Il est aussi relié aux **Murray, Clarke, Bartlett** et **King**. Ce qui nous relie probablement aux Gardiner de Rhode Island, car ils y étaient parents des mêmes familles. Ils étaient reliés également aux Rathburn, nous donnant un lien avec le canular de l'assassinat de Lincoln. Encore mieux, en 1884, nous

Miles Mathis (78)  
mind control (6)  
MK Ultra (2)  
Monsanto (4)  
musique (25)  
mystères (14)  
Nature (40)  
Nature et animaux (14)  
NDE (3)  
Néosanté (24)  
NOM (35)  
Paléontologie (5)  
pensée du jour (5)  
Photo du jour (14)  
Photos (108)  
Photos animaux (19)  
plantes (13)  
Préhistoire (4)  
Psychologie (23)  
santé (169)  
Santé alimentation (8)  
Santé Psychologie (9)  
Santé téléphone portable (1)  
science (12)  
Sciences (14)  
Smithsonian (3)  
société (189)  
souvenirs de l'au-delà (1)  
sphinx (2)  
Symbolisme (21)  
Tchernobyl (5)  
Tesla (12)  
vaccins (8)  
Vidéo du jour (6)  
Vidéo Nature (15)  
Vidéos animaux (54)  
Vieux Jade (2)

trouvons George Minchin de cette famille épousant Naomi Clarke, fille d'une femme **Smith** inconnue. Pourquoi ce Smith inconnu, quand le nom de son père est connu comme Richard Smith d'Australie ? Peut-être parce qu'il nous relierait à Edward Smith, le capitaine du *Titanic* et précédemment capitaine de l'*Olympic*. Son frère est aussi donné comme "Smith inconnu". Ce Smith inconnu aurait-il le bon âge pour être Edward Smith ? Eh bien, si Naomi s'est mariée en 1884, elle serait née aux environs de 1866. Sa mère serait née aux environs de 1848. Le capitaine Edward Smith est né en 1850, nous avons donc une correspondance possible.

Comme Robin Gardiner habitait Oxford, nous pouvons le relier aux Gardiner de la pairie étant aussi à Oxford. Voyez Patrick Lancaster Gardiner, décédé en 1997 à Oxford, dont la mère était une Lancaster (expurgée) et dont la tante épousa le baron Robbins. Robbins a enseigné à la *London School of Economics* et il était président du *Financial Times*. Ses parents sont expurgés. Son fils Richard épousa une Dobbs, fille du brigadier Dobbs, dont la mère était une Atkinson. Ceci peut nous ramener à Stephen Hawking, qui, je l'ai montré la semaine dernière était un **Atkinson** de la pairie. Quoi qu'il en soit, Patrick Gardiner a épousé Susan **Booth** (expurgée aussi), mais nous savons quoi penser de ce nom.

Nous pouvons aussi lier les Gardiner à la reine, car en 1942 une Charlotte Gardiner a épousé Douglas Gordon **Bowes-Lyon**, des comtes de Strathmore. La reine-mère était une Bowes-Lyon. Il est donc tout à fait étrange de trouver cette Charlotte expurgée. Une personne de rien ne se marie pas avec le petit-fils d'un comte. Ce qui lie aussi les Gardiner aux Drummond, Cholmodeley, Stewart et Percy (ducs de Beverly). Le frère de Douglas Bowes-Lyon, Hubert, a épousé un **Jacobs** d'Afrique du sud en 1943 et leur fille est allée à l'université de Tel Aviv.

Le co-auteur de Robin Gardiner, Dan van der Vat, envoie aussi de nombreux signaux d'alarme. Il était au *Times* et au *Sunday Times* de Londres en 1965, finissant comme chef de bureau en Allemagne. Il passa au *Guardian* en 1982 et continue d'écrire pour eux à ce jour. Pas le genre de personne qu'on imaginerait s'amuser avec le canular du *Titanic*. Il a écrit 14 livres, celui avec Gardiner étant le seul où il est co-auteur. Tous ses autres livres sont des livres d'histoire grand public.

Le capitaine Edward Smith est aussi un drôle d'oiseau, avec une très mince biographie. Il semble que nous ne devons pas à en savoir plus sur lui. Juste pour que vous le sachiez, il y a 27 Edward Smith dans la pairie, et plusieurs sont également expurgés. En d'autres mots, ils pourraient être le capitaine Edward Smith et nous ne le saurions jamais. Il est cependant intéressant que Frederick Smith, 1<sup>er</sup> duc de Birkenhead, était membre du Parlement au moment de la fraude du *Titanic*. Il a plusieurs liens avec Oxford aussi, il y est allé et y a donné des conférences. Il s'est marié là-bas aussi. Le père de son épouse était révérend et membre de Corpus Christi d'Oxford. Ce duc Smith était déjà conseiller privé en 1911. Il devint Lt. Col. pendant la guerre et il était ministre de la justice. Il devint chancelier en 1919. Il était directeur de *Tate and Lyle*, une grosse raffinerie de sucre. Il fut aussi directeur de *Imperial Chemical Industries* après 1926 – le plus grand fabricant de Grande-Bretagne. C'était le meilleur ami de Churchill. Encore plus curieux, c'est que son histoire, en tant que capitaine, est presque entièrement expurgée. À *thepeerage*, il semble sortir de nulle part. Voyant qu'il a toujours été un conservateur pur et dur, cela semble très improbable. Il vient presque certainement de l'un des baronnets Smith. Peut-être les Smith, baronnets du Devon, qui étaient propriétaires de navire et aussi dans les **assurances** navales. Voyez le 2ème baronnet, Sir Willie Reardon-Smith, né en 1887, directeur de *Leeds Shipping Company*, *Devon Mutual Steamship*

---

Recherche dans le Bistrobarblog

Rechercher

---

Membres

---

*Insurance Association* et *UK Mutual Steamship Assurance Association*. Si nous pouvons relier ces baronnets Smith à l'événement du *Titanic*, cela indiquerait que les compagnies d'assurance étaient quelque peu au courant de la fraude. Vous vous demanderez comment une compagnie d'assurance peut s'escroquer elle-même, mais il y a moyen. Par exemple, les primes sont censées aller dans une cagnotte, avec les requérants indemnisés à partir de cette cagnotte. Mais supposons que la cagnotte soit vidée pour payer une énorme déclaration frauduleuse, avec une partie de l'argent renvoyée à certains directeurs de la compagnie d'assurance. Celle-ci se déclare ensuite en faillite et les directeurs dissimulent leur rentrée d'argent imprévue. Bon, dans ce cas, les perdants sont les ignorants actionnaires de la compagnie et les ignorants assurés – dont les polices sont maintenant sans valeur. Même si les directeurs sont condamnés à une amende ou doivent liquider certains biens, s'ils gèrent bien la combine, leurs gains dépasseront de loin leurs pertes.

Ce qui bien sûr nous rappelle tout l'argent gagné dans cet événement avec la fraude à l'assurance-vie. Comme l'histoire officielle a parlé d'accident, beaucoup de polices allaient payer des indemnités doubles ou triples. Combien la fausse veuve Astor a-t-elle touché pour la fausse mort de son mari, par exemple ? Comme c'était l'un des hommes les plus riches d'Amérique en 1912, cela a dû être une somme prodigieuse. Pensez-vous qu'Astor ne savait pas comment escroquer les compagnies d'assurance ? Il était *propriétaire* de plusieurs compagnies d'assurance, je pense donc qu'il avait des informations privilégiées, d'accord ? À l'évidence, celui qui veut mettre à jour le canular du *Titanic* devra suivre la piste de Robin Gardiner sur la fraude à l'assurance mais il faudra aller plus loin que lui. Il n'a dévoilé qu'un niveau sur dix.

On nous dit par exemple que la Lloyd de Londres assurait le *Titanic* et qu'elle avait dû sortir à peu près 10 millions de dollars pour la seule perte du navire. C'est selon le *Denver Post* de 1912. Mais ce même article déclare que la Lloyd n'avait que 15 millions de dollars en dépôt, ils n'ont donc perdu que les 2/3 de leur fonds. Ils auraient dû être catastrophés, mais ce ne fut apparemment pas le cas, il y a donc quelque chose ici qui ne colle pas. On nous dit qu'ils ont payé la totalité dans les 30 jours. Cela ne sonne pas juste non plus, car aucun de nous n'a vécu cette expérience avec les compagnies d'assurance. Ils traînent habituellement les pieds pour la moindre broutille. Mais nous sommes supposés croire qu'ils ont pu faire une enquête complète sur le fiasco du *Titanic* en moins de trente jours, alors qu'il s'est produit en plein milieu de l'Atlantique nord ? Notez aussi la date de cet article du *Denver Post* : 16 avril, le lendemain. Sommes-nous supposés croire qu'ils ont écrit cette vitrine pour Lloyd's pendant la nuit ? N'avaient-ils rien de mieux à rapporter dans les premières 24 heures que cette brillante mise en valeur de la compagnie d'assurance ? Allons ! C'est en soi un très gros indice.

Il est curieux aussi qu'on nous dise que la Lloyd était impliquée dans le développement et la mise en service du télégraphe sans fil qui fut utilisé pour la première fois avec le *Titanic*, mais qui n'a pas été d'une grande utilité. Mais souvenez-vous, nous ne savons pas ce qu'ont vraiment dit les télégraphes. Le sans fil aurait pu servir pour appeler à l'aide mais aussi pour coordonner une fraude massive en mer, n'est-ce pas ?



Ce qui nous ramène à Astor. On nous dit qu'il faisait partie des 333 corps repêchés, bien que son cadavre n'ait été identifié qu'après plusieurs jours. D'accord. Notez 333, ce joli nombre maçonnique. Et comme un cadavre pourrait-il être identifié plus tard, quand il ne l'a pas été immédiatement ? Bien que de nombreux rapports de témoins aient dit que le corps d'Astor portait de graves blessures après qu'il soit tombé des cheminées [ou qu'il se battait contre une pieuvre géante, je suppose], les pompes funèbres ne les ont pas mentionnées. Ce qui indique bien sûr que le cadavre n'était pas celui d'Astor. Le service funéraire s'est passé le 3 mai [3/5] et cela donne 8. C'est 18 jours plus tard, nous pouvons donc supposer que ce n'était pas à cercueil ouvert : cela aurait empuanti tout l'endroit. Il est enterré au cimetière **Trinity**.

Rappelez-vous aussi que Mme Astor était enceinte au moment du voyage sur le *Titanic*, mais mystérieusement elle n'a pas fait de fausse-couche, que ce soit suite au drame ou au décès supposé de son mari. Nous avons vu un mystère identique pour le canular du bébé Lindbergh, où Mme Lindbergh enceinte n'a souffert d'aucun traumatisme quand son premier bébé a été exhumé d'une tombe superficielle, à moitié mangé par des animaux. Je suggère que Mme Astor n'est jamais allée sur le *Titanic*, car en créant un tel canular, la présence à bord d'une femme de milliardaire enceinte n'était pas souhaitable de toutes façons. Elle devait probablement se faire rôtir sur le pont du *RMS Carpathia*, en mangeant des figues et en jouant aux palets.



C'est tout aussi étrange. C'est une photo de la tombe d'Astor au Trinity. Il y est commémoré comme John J. Astor. Avec un point après Astor, comme vous pouvez le voir mais sans le IV. Pourquoi y-a-t-il besoin d'un point ? Et comme il a été enterré près de ses homonymes, comment peut-on faire la différence entre une tombe et une autre ? Comment savoir que c'était le IV et non le I, II ou III ? De même, pensez-vous vraiment que l'homme le plus riche d'Amérique ne pouvait se payer les quatre lettres supplémentaires de son deuxième prénom sur sa tombe ? A-t-il besoin de raccourcir Jacob par un J ?

Poursuivons avec un autre problème. Dans ces histoires, Astor est réputé



comme faisant partie des hommes les plus riches du monde à l'époque. Mais John D. Rockefeller était en vie en 1912 et selon Wikipédia et *Forbes*, il pesait 400 milliards de dollars en 1913. Astor aurait pesé 2,2 milliards de dollars. Encore une fois, ils ne peuvent donc pas rester cohérents. J.P. Morgan mourut en 1913 à la tête d'une fortune d'environ 3 milliards et Rockefeller disait que "ce n'était pas un homme riche". On est donc supposé croire que les Astor avaient dilapidé leur argent depuis 1850, quand tout le monde admet qu'ils étaient la plus riche famille d'Amérique ? C'est tout à fait improbable, car – comme les Rockefeller – ils étaient dans le monde de la banque. En tant que banquiers, ils savaient comment faire fructifier leur argent, pour augmenter leur richesse tous les dix ans. Les Rockefeller possédaient à peu près un trilliard en 1930 et l'ont multiplié plusieurs fois depuis lors. Pareillement, nous pouvons supposer que les Astor valaient au moins 500 milliards en 1912, faisant de la déclaration de 2,2 milliards un nouveau gros mensonge. Si Astor n'a pas touché au minimum 10 millions sur sa seule assurance-vie, je serais très surpris.

Avez-vous idée comme il serait facile pour quelqu'un comme Astor de se cacher ? Ces gens ont d'immenses résidences partout dans le monde, alors simuler une mort n'est pas gênant du tout. Ce n'est pas comme s'ils ne devaient jamais quitter leur résidence. Astor *n'avait même pas besoin* de voyager dans des transports publics comme le *Titanic*. Ces gens ont leurs yachts privés ou peuvent demander à leurs cousins grecs milliardaires de les emmener n'importe où sans être inquiétés par les agents douaniers. Les règlements ne s'appliquent pas à eux. Nous pouvons supposer qu'il y a des gens très fortunés dont vous n'avez jamais entendu parler : ils n'ont *jamais* réellement existé. Ils n'ont pas besoin de simuler leur mort car ils n'ont jamais été officiellement en vie. Je pense que ce sont ces gens qui dirigent en fait le monde.

Nous pouvons déjà voir que la fraude du *Titanic* fait penser à une conspiration menée par les compagnies d'assurance elles-mêmes. Ce que je pense à ce stade est que Robin Gardiner avait un lien quelconque avec Lloyd's de Londres et ils l'ont embauché pour jeter le discrédit sur la White Star Lines. Comme White Star n'existe plus, elle peut jouer le rôle de bouc émissaire. Gardiner en fait donc des méchants tout en continuant à blanchir Lloyd's, les Astor et bien d'autres gens ou à détourner notre attention.

Cela en tête, nous devons étudier de plus près Lloyd's. C'est un signal d'alarme monumental dès le départ, car ce n'est pas réellement une compagnie d'assurance en soi. C'est un ensemble de compagnies et d'individus ou un *regroupement* qui ont fusionné pour assurer les risques. Elle a été créée par une loi du Parlement en 1871 (bien qu'elle existe depuis 1686) et c'est l'une des plus grosses compagnies mondiales. Pour 2017 seulement, elle a touché 37 milliards de livres en primes et – comme les casinos – nous pouvons supposer qu'elle n'en a reversé qu'une petite fraction.

Curieusement, nous découvrons qu'un *Lloyd's Act* a été passé par le Parlement en 1911, juste quelques mois avant le canular du *Titanic*. On a même un indice avec la date de la loi : 18 août 1911. Ou 18/8/11. Des "uns" et des "huit", comme d'habitude. C'était une loi pour "étendre les objets de Lloyd's et lui conférer des pouvoirs supplémentaires". L'un des objets était d'étendre la garantie maritime de départ à toutes sortes d'assurances, comme *l'assurance-vie* et toutes les assurances des entreprises [clause 3]. Une autre extension importante était de créer l'un des principaux objets de la société "*collecter, publier et diffuser des renseignements* et des informations". En d'autres mots, Lloyd's est devenu partie intégrante de la communauté mondiale du Renseignement grâce à une loi parlementaire. **Tout ceci s'est produit quelques mois seulement avant le canular du *Titanic*.** Coïncidence ? Sans blague. Notez aussi le "et diffuser" de la citation. Lloyd's n'avait pas simplement l'approbation pour collecter des

enseignements, mais celle aussi pour les diffuser. Diffuser des renseignements, ne serait-ce pas... de la propagande ?

Astor avait-il donc une police d'assurance-vie à Lloyd's ? Bien qu'on imagine Lloyd's comme étant britannique, la moitié de leur entreprise se trouve en Amérique du nord et seulement 29 % en Europe. Ma supposition est que la police d'Astor était garantie par Lloyd's. Idem pour les polices d'assurance-vie d'autres gros bonnets, comme Guggenheim, etc.

La section 6 est également importante, elle déclare que dans les six mois [ce qui tombe le 18 février 1912] le capital-social de la société sera transféré par les administrateurs à la société elle-même, avec les administrateurs *abandonnant leur capital confiance*. Selon la section 7, les fonds et la propriété de la société et de tout apport associé était par la suite "pour le bénéfice des membres de la société conjointement". Autrement dit, l'ancien trust était dissous et les membres étaient maintenant propriétaires de la compagnie directement. Cela peut sembler génial en apparence pour les membres, mais les laisse en fait extrêmement vulnérables car ils ne sont plus couverts par le trust. Vous verrez pourquoi c'est important dans un moment.



Ceci en tête, nous pouvons nous intéresser à Cuthbert Heath, l'un des célèbres directeurs de Lloyd's en 1912.

[Je vous épargne la généalogie, qui conclue que Heath faisait partie de la noblesse.]

(...) Une découverte intéressante, Heath and Lloyd's ont vendu des tonnes d'assurance anti raids aériens, assurant contre le risque de bombardement stratégique allemand pendant la 1ère guerre mondiale. Nous pouvons supposer qu'ils ont fait de même pour la deuxième guerre. Ce qui remet en mémoire mon article sur le bombardement de la Grande-Bretagne, où j'ai montré qu'il y a eu imposture, suggérant même que la RAF aurait pu attaquer ses propres concitoyens. (voir l'article du BBB) Bien, nous pouvons maintenant y ajouter ce que nous venons de découvrir sur Lloyd's, admis comme faisant partie du Renseignement britannique depuis 1911.

Un autre directeur de Lloyd's de cette période était Henry Lyons qui devint plus tard baronnet puis baron Ennisdale. Il est probablement lié aux Bowes-Lyons et à la reine.

OK, si on suppose que Lloyd's a joué les escrocs ici, quel type d'escroquerie était-ce ? Ce ne peut être celle décrite ci-dessus, car Lloyd's ne s'est pas déclaré en faillite. La conspiration préférée de nos jours serait que la compagnie soit "ré-assurée" par l'état pour qu'en cas de pertes catastrophiques, elle puisse être renflouée par les contribuables. Contribuables et Trésor sont les repères. Nous avons vu ce type d'arnaque fortement pratiqué ces vingt dernières années. Ce

scénario exige une corruption effrénée, car de grosses sociétés peuvent simuler des pertes et en être remboursées. Lloyd's était-il garanti par le Trésor anglais ? Ce n'est pas admis, mais c'est possible. Il y a eu bon nombre de ré-assurances, ces ré-assureurs – quels qu'ils soient, de l'état ou privés – ont pu être les points de repère. Un scénario identique est suggéré par le fait que Lloyd's avait commencé à étendre ses membres de base depuis les années 1870, en autorisant bien plus d'assureurs dans l'équipe. Ces assureurs de moindre importance ont pu être pris pour cibles par les grandes compagnies de départ et on les a autorisés à prendre les pertes. Comment cela fonctionne-t-il ? Je ne sais pas, mais supposons que les grandes compagnies d'assurance avaient conclu un marché avec l'énorme souscripteur qu'était White Star Lines, par lequel White Star leur reversait une bonne partie du remboursement, avec l'assurance qu'aucune enquête ne serait faite ? Ce qui obligeait les petits assureurs – qui n'étaient pas dans le coup – à faire le remboursement. Ils devaient couvrir les pertes eux-mêmes. Comme ils n'étaient ni ducs ni comtes, ils pouvaient bien couler.

Existe-t-il une preuve que ça s'est passé ainsi ? Oui, car Lloyd's a élargi l'arnaque dans les années 1960 et c'est assez bien admis par Wiki, mais il faut lire entre les lignes. Lloyd's avait 6000 membres environ quand l'ouragan Betsy a frappé, mais la perte de 50 milliards de livres a conduit à un exode massif des adhérents, indiquant qu'ils avaient été ruinés. Pour regarnir ses coffres, Lloyd's a tout d'abord commandé une enquête interne secrète dirigée par Lord Cromer, qui avait été gouverneur de la Banque d'Angleterre. Il était bien entendu digne de confiance. C'est aussi pourquoi il fallait le secret. Les gens honnêtes ont toujours besoin d'enquêtes secrètes, d'accord ? On ne connaît pas les résultats du rapport, même si je soupçonne qu'ils ont découvert ce que je viens de vous dire, que Cromer avait été engagé pour les dissimuler. Il recommanda ensuite une ouverture plus large à d'autres adhérents, pour faire entrer de nouveaux pigeons encore plus stupides. Ils ont ouvert l'intégration à des non-britanniques et aux femmes, en supprimant le prérequis de capitalisation. Ce qui autorisait des investisseurs de moindre importance. Et surtout, la responsabilité de ces nouveaux pigeons était *illimitée* – ce qui veut dire que leurs biens personnels étaient à risque, pas uniquement leur investissement chez Lloyd's. Difficile de croire que quelqu'un ait signé cette escroquerie, mais beaucoup de gens l'ont manifestement fait.

Dans les années 1970, le gouvernement britannique a autorisé Lloyd's à expatrier ses capitaux pour éviter les taxes. Ce n'est compréhensible que si ceux qui possèdent Lloyd's possèdent aussi le gouvernement britannique. Lloyd's devint aussitôt une niche fiscale et toutes sortes de fraudes nouvelles ont été encouragées – ce qu'admet Wikipédia.

[À suivre...](#)

par Apolline Libellés : [Miles Mathis](#)

## 7 commentaires:

▫ [bertie](#) 9 octobre 2018 à 18:13

Il "suffit" de lire quelques roman de John Le CARRÉ pour comprendre les processus "cachés" suggérés par Miles MATHIS.  
C'est un vrai complément d'infos ... !

Répondre

▫ [Hydre Eugène](#) 9 octobre 2018 à 22:03

salut apolline,merci pour ton boulot,serait il etait possible de savoir si ce

que révèle cet article est vrai...cela viendrait en complément de cet article de Miles Mathis que tu as traduit....une pierre deux coups?  
<https://fr.prepareforchange.net/2017/11/26/jp-morgan-a-fait-sombrer-le-titanic-pour-constituer-la-reserve-federale-preuve-indeniable/>  
Cdl.

Répondre

▼ Réponses



**Apolline** 10 octobre 2018 à 08:21

Miles Mathis ajoute dans une nouvelle mise à jour que le Titanic aurait pu ne pas couler du tout. Mais pas le temps de traduire.

▫ **Thibault Erikson** 18 octobre 2018 à 18:33

C'était justement ce que je voulais lire sur cet aspect du naufrage du Titanic !

Je viens de lire les deux parties, je vais le reprendre sur canularisme en y rajoutant la MAJ du 7 octobre via Deepl. J'essayerais d'arranger au mieux les passages qui ne font pas très français.

Répondre

▫ **Basile** 13 octobre 2018 à 03:37

Bonjour,

Température de la mer au lieu du naufrage : très variable et peut descendre (très pratique), difficile d'affirmer que c'est 12°.

Carte des collisions icebergs navires, difficile de croire que cette carte est fausse.

[https://www.reddit.com/r/MapPorn/comments/1jvo6m/location\\_of\\_ship\\_collisions\\_with\\_icebergs\\_in/](https://www.reddit.com/r/MapPorn/comments/1jvo6m/location_of_ship_collisions_with_icebergs_in/)

Affirmer que il n'y a pas pu avoir d'iceberg décrédibilise l'auteur et donc cette si intéressante hypothèse de trucage.

Basile

Répondre

▫ **hexzane527** 17 octobre 2018 à 18:56

Oui, enfin, dans toute l'histoire, il n'y a eu que 5 naufrages liés aux icebergs dans cette zone. Donc, ça reste extrêmement louche. Et on peut se demander si les 4 autres naufrages n'ont pas été rajoutés pour faire de la maintenance du hoax du Titanic.

Par ailleurs, on a bien le courant froid du Labrador qui descend le long de Terre-Neuve, puis de la Nouvelle Ecosse. Sauf qu'apparemment, en Nouvelle Ecosse, il n'y a des icebergs que tout au nord, au niveau de l'île de Cape Breton (à 46°30' degrés nord). Et encore, c'est seulement quelques-uns. Plus au sud, ils n'en voient jamais. On a un témoignage d'une habitante de la Nouvelle Ecosse sur Tripadvisor ([https://www.tripadvisor.ca/ShowTopic-g154967-i326-k5697809-Icebergs-Nova\\_Scotia.html](https://www.tripadvisor.ca/ShowTopic-g154967-i326-k5697809-Icebergs-Nova_Scotia.html)).

Un gars demande s'il pourra voir des icebergs en allant à la Nouvelle Ecosse. La nana en question répond "Non, vous ne verrez pas d'iceberg ici. En tout cas, je n'en ai jamais vu".

Donc, au milieu de la cote de la Nouvelle Ecosse, soit à 500 km au sud de


Terre-Neuve, on ne voit pas d'icebergs. Et le naufrage du Titanic s'est déroulé à 400 km au sud de la Nouvelle Ecosse (soit à 900 km au sud de Terre-Neuve). Donc, la probabilité d'y trouver des icebergs doit être extrêmement faible.

Donc, ce que dit Mathis concernant la probabilité de trouver un iceberg dans cette zone me semble tout à fait justifié.

Répondre

▼ Réponses



**Apolline**  17 octobre 2018 à 21:03

Merci de ton commentaire frappé du bon sens, Hexzane.

Concernant l'histoire des icebergs, France 5 a diffusé un documentaire (qu'on peut encore voir en replay) où il est dit dès le départ que le Titanic naviguait au large de Terre-Neuve... C'est du grand n'importe quoi, pourquoi aurait-il pris cette route plus longue et plus risquée ? Sauf s'il avait voulu vraiment rencontrer un iceberg sur sa route ? Il est dit aussi qu'il y avait un incendie monumental dans les soutes et qu'il a été obligé de naviguer à plus grande vitesse que prévu et que cela justifie le choc.

Répondre

### Ajouter un commentaire

JE RAPPELLE QU'IL Y A UNE MODÉRATION DES COMMENTAIRES. TOUS CEUX À VISÉE PUBLICITAIRE PARTENT DIRECTEMENT À LA POUBELLE !

Saisissez votre commentaire...



Ajouter un commentaire en tant que :

Compte Google 

Publier

Aperçu


[Article plus récent](#)

[Accueil](#)

[Article plus ancien](#)

Inscription à : [Publier les commentaires \(Atom\)](#)

**Flux RSS du BistroBarBlog**

 [Articles](#) 

 [Commentaires](#)

Thème Éthéré. Images de thèmes de [konradlew](#). Fourni par [Blogger](#).