

Durch Ihren kontinuierlichen finanziellen Beitrag auf unten angegebenes Konto¹ gewährleisten Sie die Fortführung meiner Recherchen

Herwig Duschek, 12. 11. 2010

www.gralsmacht.com

431. Artikel zu den Zeitereignissen

11. 11. 2000: Kaprun – das okkulte Verbrechen mit 155 Toten! (1)

Als sich vor 10 Jahren die Meldung über das sogenannte Gletscherbahn-Brand-„Unglück“ von Kaprun verbreitete, stand vielen Menschen das blanke Entsetzen ins Gesicht geschrieben: „So viele und auch junge Menschen tot! Wie ist das möglich?“

Durch die Bearbeitung der okkulten Verbrechen² seit „Winnenden“ (11. 3. 2009) kann einem klar werden: so etwas wie „Kaprun“ ist durchaus möglich.

Werner Kirnbauer hatte bei diesem okkulten Verbrechen von Kaprun am 11. 11. 2000 seinen Sohn verloren. Nach den jahrelangen Prozessen, die in einem Freispruch der 16 Angeklagten (wegen fahrlässiger Tötung) endeten, sagte er:

*Also wir können gegen diese Lobby nicht an. Die ist zu gewaltig. Da sind wir wirklich ein Balkanstaat eindeutig in Österreich. Wir können diese Netzwerke niemals hinterfragen – das ist viel zu schwierig ...*³



Nein! Wir müssen diese „Netzwerke“ hinterfragen, wir müssen dem (soratisch) Bösen sozu-

¹ GRALSMACHT, Raiffeisenbank Kempten, Kontonummer 528927, BLZ 73369902

Für Auslandsüberweisungen:

GRALSMACHT, IBAN: DE24 7336 9902 0000 5289 27, BIC: GENODEF1KM1

² Siehe bisherige Artikel. Inhalt:

<http://www.gralsmacht.com/wp-content/uploads/2010/11/artikel-zeitereignisse-inhalt.pdf>

³ <http://www.bild.de/BILD/video/clip/news/vermischtes/2010/11/11/gedenkfeier-fuer-kaprun-opfer.html>

zusagen „in die Augen schauen“ und lernen, nicht zurückzuschauern, nicht zurückzuweichen, wohl wissend, dass der Handlungsspielraum dieser „Netzwerke“ in wenigen Jahren abgelaufen sein wird⁴.

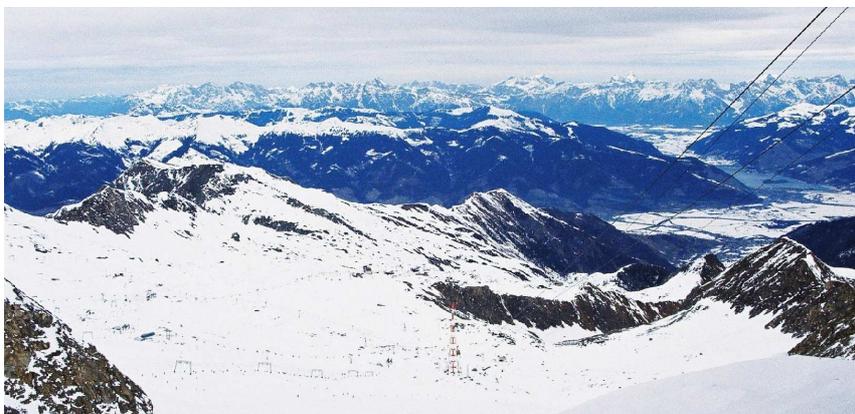
Ich behandle nun ausführlich das okkulte Verbrechen von Kaprun. Die Ortschaft Kaprun in Österreich befindet sich ca. 100 km südlich von Salzburg.



Südlich von Kaprun liegt das Kitzsteinhorn. Die *Gletscherbahn Kaprun 2* führte von Kaprun aus zum Alpincenter (s.o.) rechts unterhalb des Kitzsteinhorns⁵.

Die „Gletscherbahn Kaprun 2“ (GBK 2) ist eine Standseilbahn, die am 23. März 1974 ... in Betrieb ging. Diese Bahn ... hat eine Länge von 3900 Metern, wovon 3300 Meter im Tunnel liegen. Die ersten 600 m führen über eine Brücke.

1994 wurden die Zugaufbauten der Standseilbahn GBK 2 ausgetauscht und modernisiert. Die beiden Züge trugen die Namen „Gletscherdrachen“ und „Kitzsteingams“. Mit einem Zug konnten 180 Passagiere in ca. 8 ½ Minuten von der Talstation ins Alpincenter (47° 12' 31" N, 12° 41' 20" O) befördert werden. Das Alpincenter befindet sich in einer Höhe von 2.450 m. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 10m/s.⁶



(Blick vom Kitzsteinhorn [3203 m] auf den Gletscher, Kaprun und Zell am See)

⁴ Siehe u.a. Artikel 225 und 229

⁵ Diese wird heute nur als Lastenzug benutzt.

⁶ http://de.wikipedia.org/wiki/Gletscherbahn_Kaprun

Seit 1994 verkehrten auf dieser Schrägseilbahn zwei neue, mit voller Beladung je 38 Tonnen wiegende Zugsgarnituren. 1997 wurde die Strecke zum letzten Male behördlich untersucht und erst im September 2000 fand die letzte, laufende Revision statt⁷.



(Gletscherbahn Kaprun⁸. Die Talstation befindet sich auf 911 m Höhe⁹)

Der offizielle Ablauf des Gletscherbahn-Brand-„Unglücks“ von Kaprun:

Samstag, 11. November 2000. In Kaprun, Bundesland Salzburg, scheint es, als würde es ein herrlicher Tag werden, der ideale Bedingungen für die Schifahrer am Kitzsteinhorn bieten würde.¹⁰ Um 09.02 Uhr verließ der Gletscherzug, vollbesetzt mit 162 Menschen, die Talstation.¹¹ Etwa 20 Meter nach Abfahrt der Gletscherbahn aus der Talstation wurde laut Augenzeugenberichten schon Rauch entdeckt, weil der im talseitigen Führerstand befindliche Heizlüfter in Brand geraten war¹².

Frage 1: Hatten die Augenzeugen von außen (z.B. Talstation) den Rauch gesehen?

Frage 2: Hatten Augenzeugen in der Bahn den Rauch entdeckt?

Frage 3: Hatten Augenzeugen in der Bahn den Heizlüfter brennen gesehen?

Frage 4: Hatten die Augenzeugen von innen den Rauch gesehen, ohne selbst den Heizlüfter brennen gesehen zu haben?

Frage 5: Wurde der Rauch, den die Augenzeugen gesehen haben, in Zusammenhang mit einem „brennenden Heizlüfter“ gebracht, weil dieser (vielleicht nach behördlichen „Erkenntnissen“) die „Ursache“ für das Gletscherbahn-Brand-„Unglück“ von Kaprun sein soll?

Frage 6: Wer hatte den „brennenden Heizlüfter“ als „Ursache“ für das Gletscherbahn-Brand-„Unglück“ von Kaprun überhaupt in Umlauf gebracht?

Frage 7: Wer sind die oben erwähnten Augenzeugen?

⁷ <http://www.fireworld.at/cms/page.php?id=173>

⁸ <http://www.zdf.de/ZDFmediathek/beitrag/video/1185810/Kaprun-Prozess-Fakten-vertuscht%253F#/beitrag/video/1185810/Kaprun-Prozess-Fakten-vertuscht%3F>

⁹ <http://www.fireworld.at/cms/page.php?id=173>

¹⁰ <http://www.fireworld.at/cms/page.php?id=173>

¹¹ <http://www.fireworld.at/cms/page.php?id=173>

¹² http://de.wikipedia.org/wiki/Brandkatastrophe_der_Gletscherbahn_Kaprun_2

Die Bahn fuhr mit Rauch noch ca. 58 Sekunden im Freien.

Frage 8: Warum wurde die Bahn nicht sofort gestoppt?

Nach rund 600 Metern im Freien fuhr die Garnitur mit einer Geschwindigkeit von rund 10 m/sek. in den Tunnel ein.¹³ Nach 1132 Metern Fahrt blieb der Zug im Tunnel stehen, als neben dem Heizlüfter verlegte Hydraulikleitungen durchgebrannt waren¹⁴.

Das sind 532 m nach der Tunneleinfahrt. Die Bahn dürfte ca. 1 Minute und 53 Sekunden gefahren sein. Es müsste sich also um ca. 9:04 gehandelt haben. Die Bahn stand 1118 Meter vor der Ausweichstelle (und wahrscheinlichem Notausgang)¹⁵. Nach obigen Aussagen blieb die Bahn wegen der ... *durchgebrannten Hydraulikleitungen* stehen.

Frage 9 (vorausgesetzt die ... *Augenzeugen* [s.o.] waren nicht in der Bahn): Warum wurde der Rauch im talseitigen Führerstand von den 162 Menschen in der Bahn nicht bemerkt, zumal er schon nach 20 m Fahrt von außen bemerkbar war?

Frage 10: Falls der Rauch im talseitigen Führerstand von den 162 Menschen in der Bahn bemerkt und gemeldet wurde: warum stoppte der Fahrer nicht sofort die Bahn?

Frage 11: Versuchte der Fahrer die Bahn zu stoppen, was aber nicht ging?

Frage 12: Falls der Fahrer die Bahn zu stoppen versuchte und es nicht ging: war die *Gletscherbahn Kaprun 2* manipuliert worden?

Frage 13: Stand der Fahrer der Bahn unter „Mind-Control“¹⁶?

Um 09.10 Uhr meldete der Zugsführer den Brand und erhielt die Anweisung, sofort alle Türen zu öffnen und die Insassen zu evakuieren. Wenig später brach der Funkkontakt ab¹⁷.

Die Bahn braucht von der Talstation von der Talstation zum Alpincenter ca. 8 ½ Minuten (s.o.). Regulär hätte die Fahrt also um ca. 9:10 und 30 Sekunden im Alpincenter enden müssen, da sie um 9:02 begann (s.o.). Nach meinen Berechnungen kam die Bahn um ca. 9:04 zum stehen (s.o.). Ca. 6 Minuten später, ... *um 09.10 Uhr meldete der Zugsführer den Brand* usw.

Frage 14: Warum meldete der Fahrer (offiziell) erst nach ca. 6 Minuten den Brand und bekam die Anweisungen (s.o.)?

Frage 15: Was passierte in der *Gletscherbahn Kaprun 2* im Tunnel zwischen ca. 9:04 und 9:10 als die Bahn stand? (Fortsetzung folgt)

Abschließend noch der Musikvideo-Hinweis: www.youtube.com

Bach - Magnificat - 6 - Et misericordia¹⁸

¹³ <http://www.fireworld.at/cms/page.php?id=173>

¹⁴ http://de.wikipedia.org/wiki/Brandkatastrophe_der_Gletscherbahn_Kaprun_2

¹⁵ *In der Mitte des Tunnel befindet sich eine Ausweichstelle, an der die beiden Zugsgarnituren aneinander vorbeifahren. Diese Mittelstation ist über einen 638 Meter langen Querzugangsstollen von außen erreichbar.*

<http://www.fireworld.at/cms/page.php?id=173>

¹⁶ Siehe Artikel 15, 28, 30, 75, 157, 160-162, 168, 268-270

¹⁷ <http://www.fireworld.at/cms/page.php?id=173>

¹⁸ <http://www.youtube.com/watch?v=TTKSTIKwPPc&feature=related>