

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

Herwig Duschek, 17. 11. 2010

www.gralsmacht.com

436. Artikel zu den Zeitereignissen

11. 11. 2000: Kaprun – das okkulte Verbrechen mit 155 Toten! (6)

(Ich schließe an Artikel 435 an)

Auf www.youtube.com² gibt es eine fünfteilige Dokumentation des *Ersten Deutschen Fernsehens*, die interessante Aussagen der Überlebenden beinhaltet.

KAPRUN DISASTER PROTOKOLL EINER KATASTROPHE Teil1

splintfind 8 Videos Abonnieren



(...) *Auftakt der Wintersaison 2000 in den österreichischen Alpen. Stabile Föhnlage – Schönwettergarantie. Seit 7 Uhr 6 ist die Gletscherbahn in Kaprun in Betrieb ... Zusammen mit der Gegenbahn wurden seit dem Bau 18 Millionen Menschen in die Berge und zurück befördert – ein Massenverkehrsmittel.*

8 Uhr 57: Die „Kitzsteingams“ ist wieder in der Talstation. Unter den wartenden Skifahrern ist Manfred Hittel. Ihm fällt auf, dass der talseitige Führerstand nicht wie früher besetzt ist.

¹ GRALSMACHT, Raiffeisenbank Kempten, Kontonummer 528927, BLZ 73369902

Für Auslandsüberweisungen:

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

² http://www.youtube.com/watch?v=w3P5_JMO688

(Manfred Hittel:) „Es war Ende der 70-er Jahre. Warum das es jetzt nicht mehr der Fall war, dass man die nicht mehr besetzt hat, weiß ich auch nicht.“



8 ½ Minuten (= 8 Minuten, 30 Sekunden) dauert die Fahrt normalerweise mit maximal 180 Passagieren. 8 Uhr 59: 161 Fahrgäste steigen ein – Alltag, Routine. (...)

(Thomas Kraus:) „Bin direkt vor dem Fenster gestanden, wo man auf den (talseitigen) Führerstand einblicken hat können.“

Thomas Kraus kann nicht den Heizlüfter sehen, der unterhalb (der Armaturen) eingebaut ist. (siehe gelber Pfeil)

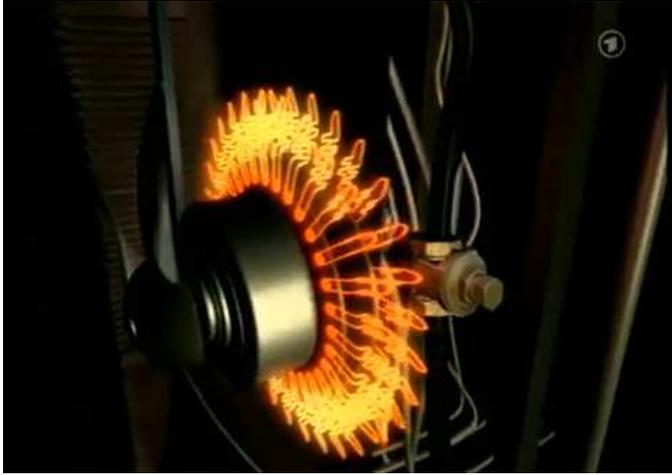


Das ZDF³ zeigt hingegen einen völlig anderen Platz (siehe Bild rechts).

Frage 50: Wo war nun der *Fakir*-Heizlüfter tatsächlich eingebaut?

(Weiter heißt es in der Dokumentation, s.o.): Unbemerkt von den Fahrgästen bricht die 600 Grad heiße Heizspindel zu diesem Zeitpunkt – vermutlich wegen den Erschütterungen – aus der Halterung.

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



(Computeranimation der besagten Heizspindel aus dem Video)

9 Uhr⁴: Abfahrt. Einigen Fahrgästen fällt die unruhige Fahrweise der Bahn auf.



(Agnes Wolf:) „Weil die Bahn schon unten ruckartig angefahren ist.“

(Manfred Hiltel:) „Ich habe beim Rauffahren schon bemerkt, dass der Zug irgendwie so ruckartig ist, dass er ruckartig beschleunigt.“

Der talseitige Führerstand ist zu diesem Zeitpunkt nicht besetzt und abgesperrt. Das Plastikgehäuse beginnt zu schmoren. Die Plastikummantelung hält der Hitze nicht mehr stand.

Erste sichtbare leichte Rauchentwicklung.

(Thomas Kraus:) „Es war ungefähr vielleicht so 20, 25 Meter nach der Abfahrt. Da war da ein anderer Fahrgast, der zu mir gesagt hat: <Schau mal hin, da vorne auf die Armaturen, da raucht es ein bisschen raus.> Da ist es eigentlich schon, habe ich das dann schon gemerkt, dass dann irgendwie – aber ich habe mir auch nichts dabei gedacht dabei.“

9 Uhr 1: (Thomas Kraus:) „Auf halber Strecke zum Tunnelportal oben zum Tunnel hin, ist es dann die Rauchentwicklung schon stärker geworden. Dann habe ich schon auch gedacht:

⁴ Die *Stuttgarter Zeitung* (siehe Artikel 434, S. 1), und *Wikipedia* (siehe Artikel 431, S. 3) nennen 9:02 als Abfahrtszeit. Das *ZDF* spricht von 9:03 (siehe Artikel 435, S. 1)



(Computeranimation des sich entzündenden Heizlüfters a. d. Video)

<Also, irgendwas stimmt da nicht.> Bis er dann versucht – ein anderer – per Handy unten auf der Talstation anzurufen und das weiterzugeben. Aber da war kein Empfang nicht mehr.“

Zum Tunnel ist die Strecke 600 m lang, die Hälfte ist 300 m. Die Bergbahn fährt maximal 10 m/s schnell. Der Anrufer hätte vor dem Tunnel ca. 30 Sekunden Zeit, seinen Notruf abzusetzen.

Frage 51: Wurde das Handynet ab ca. 9:00 abgestellt?

Ohne Verständigungsmöglichkeit zwischen Fahrgästen und Zugführer fährt die „Kitzsteingams“ an diesem 11. November 2000 ihrem tödlichen Schicksal entgegen, dem 162 Menschen in der Bahn gnadenlos ausgeliefert sind.

9 Uhr 2⁵: Nach 1132 Metern bleibt der Zug mitten im Tunnel stehen.

(Agnes Wolf:) *„Die Bahn hielt an. Da ging dann nichts mehr.“*



⁵ Von 9 Uhr bis 9: 02 sind es zwei Minuten bis zum Stillstand der Bahn. In Artikel 431 (S. 4) hatte ich zwei Minuten (von 9: 02 bis ca. 9: 04) berechnet.

(Roland Mayerhofer:) „Keine Durchsage, kein Hinweis: <Verhalten Sie sich ruhig>, oder: <Warten Sie bis Hilfe kommt>, oder was. Wir waren auf uns gestellt.“

Ursache für den Stopp ist ein Schaden an dem Servo-System der Bahn, ausgelöst durch den Brand.

Frage 52: Warum erfolgten keine Durchsagen oder Hinweise, wenn es – wie offiziell behauptet – ein technischer Schaden war?



(Birgit Götz:) „Am ersten Moment ist dann auch gleich der Rauch gekommen und dann hat jeder realisiert, dass da irgendetwas nicht stimmt.“

Frage 53: Wie ist es möglich, dass sofort nachdem die Bahn still stand, der Rauch aus dem geschlossenen talseitigen Führerstand drang (offiziell)?

Frage 54: Wurde der Rauch im Personenabteil durch etwas anderes erzeugt, als der Rauch im geschlossenen talseitigen Führerstand, und zwar genau in dem Moment, als die Bahn still stand?

(Agnes Wolf:) „Da sagte der Torsten. Ach riech mal, das riecht es nach Kabel, das ist doch nicht normal.“

(Roland Mayerhofer:) „Das ist alles sehr schnell gegangen. Der Wagon hat sich erst mit Rauch gefüllt und man hat fast den nächsten nicht mehr gesehen.“

Rund zwei Liter Öl aus einer ungesicherten Hydraulikleitung direkt hinter dem Heizlüfter werden mit 190 bar explosionsartig zerstäubt – wirken wie ein Brandbeschleuniger (offiziell). 9 Uhr 3: Durch den Brand wird eine zweite Hydraulikleitung zerstört. Weitere 16 Liter Öl treten aus (offiziell).

Dies ist alles eine Annahme, die kein Fahrgast bezeugen kann, da diese nichts mehr gesehen haben. Aus der völlig zerstörten Bahn konnten keine Materialien entnommen werden, die diese Annahme hätten beweisen können. Eine andere, als die offizielle Version („Heizlüfter“ & „Hydrauliköl“) wird meines Erachtens nirgends thematisiert.

Im Film lässt sich alles im Nachhinein „wunderbar“ darstellen:



(Computeranimation des sich ... explosionsartig zerstäubten ... Hydrauliköls usw. Aus dem Video)

(Roland Mayerhofer:) „Und dann hat man von – wie man jetzt raufschaut von der Bahn – rechts unten hat man schon gemerkt, wie so kleine Flämmchen hochgekommen sind. Das ist dann sehr schnell gegangen.“

Frage 55: Wie kommen die ... kleine Flämmchen in das Personenabteil, zumal das (offizielle) Öl im geschlossenen talseitigen Führerstand nach unten, also vom Personenabteil weg läuft?

Frage 56: Da der talseitige Führerstand geschlossen war: Wieso brannte es dort so stark trotz (wahrscheinlichem) bald eingetretenem Sauerstoffmangel?

Frage 57: Wurden die ... kleinen Flämmchen im Personenabteil durch etwas anderes erzeugt?

(Thomas Kraus:) „Von einer richtigen Panik kann man nicht reden. Eine richtige Panik war das nicht.“

(Agnes Wolf:) „Das war ungewöhnlich ruhig in dem Zug. Ungewöhnlich, keiner hat zum andern was gesagt.“

Die Menschen stehen im Rauch und in Flammen und verhalten sich ruhig. Wie ist das zu erklären? (Frage 58)

(Roland Mayerhofer:) „Es war auf jeden Fall ein giftiger Rauch. Es war kein normaler Rauch. Man hat das immer mehr gemerkt; das ist absolut giftig geworden.“

Frage 59: Was war das für ein Rauch bzw. welche Inhaltsstoffe hatte er? (Fortsetzung folgt)



(Sonnenuntergang in den Alpen)