

\*\*\*\*\*Sie dürfen gerne einen finanziellen Beitrag leisten<sup>1</sup>\*\*\*\*\*

Herwig Duschek, 20. 7. 2009

[www.gralsmacht.com](http://www.gralsmacht.com)

## 87. Artikel zu den Zeitereignissen

In Gedenken an die Toten, Trauernden und Traumatisierten der okkulten Verbrechen vom 11. 3. 2009 in Winnenden/Wendlingen, vom 9./10. 4. 2009 in Eislingen und vieler weiterer Orte.

### Die Hintergründe der „Estonia“-Katastrophe (1994) – Teil 2

(Ich schließe an Artikel 80 an)

Überlegungen... *rund um den Untergang der Estonia werden eindrucksvoll in dem Film „Baltic Storm – Der Untergang der Estonia“ beleuchtet. In diesem Zusammenhang ist die Tatsache interessant, dass dieser Film in Schweden auf den Index gesetzt wurde. Was man davon halten soll, muss jeder selbst entscheiden.*

*Da als Unglücksursache ein Konstruktionsfehler genannt wurde, stellte der Hersteller des Schiffs – die Meyer-Werft – eigene Untersuchungen an Auch von anderen Stellen gab es Untersuchungen, die zu anderen Ergebnissen kamen als die offizielle Untersuchungskommission.*

*Die Journalistin Jutta Rabe, die anfangs für den Spiegel arbeitete, dann aber aufgrund ihrer Recherchen zum Estonia-Unglück entlassen wurde, brachte einiges zutage. Sie ist übrigens auch für den Film Baltic Storm verantwortlich, wobei ihre Erlebnisse im Film in der Person Julia Reuter dargestellt werden.*

*Diese inoffiziellen Untersuchungen kommen zu dem Schluss, dass es an Bord der Estonia eine oder mehrere Bombenexplosionen gegeben haben muss, die ein Loch in die Außenwand des Schiffs gerissen haben, wodurch es zum Untergang der Estonia kam.*<sup>2</sup>

Es gibt drei eindrucksvolle Videos von Jutta Rabe auf [youtube.com](http://youtube.com) zu sehen<sup>3</sup>.

Erstes Video<sup>4</sup>:

- ...Am Abend des 27. Septembers 1994 legt die Passagierfähre „Estonia“ im Hafen von Tallin ab. Ihr Ziel ist Stockholm. Doch schon 5 Stunden später<sup>5</sup> funken die verzweifelten Offiziere des Schiffes einen Notruf...
- (Nach Rückfragen:) Doch die „Estonia“ antwortet nicht mehr. Sie versinkt innerhalb einer halben Stunde in den kalten Fluten der Ostsee.

<sup>1</sup> Gralsmacht, Nr. 528927, Raiffeisenbank Kempten, BLZ 73369902  
Gralsmacht, IBAN: DE24 7336 9902 0000 5289 27 BIC: GENODEF1KMI

<sup>2</sup> <http://www.ufopage.de/index.php?subnavi=verschwoerung&show=estonia>

<sup>3</sup> Unter: Jutta Rabe - MV Estonia diving in 2000 (1/3)  
Jutta Rabe - MV Estonia diving in 2000 (2/3)  
Jutta Rabe - MV Estonia diving in 2000 (3/3)

<sup>4</sup> <http://www.youtube.com/watch?v=Muo-WFW56BM&feature=related>

<sup>5</sup> Die genaue Uhrzeit konnte ich bisher noch nicht ermitteln

- *Als die Rettungsaktion von Finnland aus anläuft, ist es für die meisten Passagiere bereits zu spät. Der größte Teil der rund 1000 Menschen an Bord hatte es nicht einmal aufs rettende Außendeck geschafft.*
- *Und von den wenigen, die sich in die Gummirettungsinseln flüchten konnten, erfrieren viele im 13<sup>o</sup> kalten Wasser.*
- *Und so wird am Ende die Bilanz dieser Schifffahrtskatastrophe zu einer schockierenden Tatsache: Nur 145 Menschen überlebten den Untergang. 852 versanken mit dem Schiff. Ein Trauma für die Angehörigen und Freunde der Opfer.*
- *Insbesondere weil der schwedische Staat kurz darauf beschließt, die Toten nicht zu bergen, sondern sie einfach mitsamt dem Schiff auf dem Meeresgrund liegen zu lassen....*
- *Doch nicht nur, dass die schwedische Regierung die Toten nicht bergen will, auch gibt sie unwahre und vorschnelle Erklärungen über die Untergangsursache ab.*
- *So sollen die Schlösser schuld gewesen sein der Bugklappe, die angeblich technische Mängel aufwies.*
- *Drei Jahre untersucht dann eine skandinavische Havariekommission – drei Jahre, in denen absurde Dinge bei den Ermittlern vorgehen. So werden Dokumente gefälscht, Beweise vernichtet und Zeugen eingeschüchtert. Und die, die noch ein Gewissen haben, treten von ihren Ämtern zurück.*
- *Kurzum: die ganze Untersuchung gerät zur Farce, die Präsentation des Endberichtes zum Skandal. Denn die größten Experten der skandinavischen Seeschifffahrt versuchen, technisch und physikalisch unmögliche Theorien an den Mann zu bringen.*
- *Vor allem hat die skandinavische Untersuchungskommission das Sinkverhalten, das merkwürdige Sinkverhalten der „Estonia“ nie plausibel erklären können. Sie hat – man hat gesagt, das Wasser ist über das Autodeck eingedrungen, hat für eine Instabilität gesorgt, das Schiff ist auf die Seite gefallen, hat sich noch kurz umgedreht, und ist dann wie ein Stein abgesackt auf den Meeresboden, so wie sie auch heute dort noch liegt.*
- *Das kann aber aus physikalischen Gründen so nicht möglich sein, denn bei einem Wassereintrich übers Autodeck – unterhalb des Autodecks befinden sich noch drei weitere Decks, die sind luftgefüllt, deswegen schwimmt das Schiff überhaupt nur, und wenn das Schiff dann kentert und sich kopfüberdreht, ist diese Luft eingeschlossen. Das heißt, diese Luft sorgt dafür, dass das Schiff stunden- manchmal tagelang – wie bei der „Jan Hevelius“ – noch schwimmt, sich auf der Wasseroberfläche hält, und erst dann, wenn diese ganze Luft langsam entwichen ist, wirklich auf den Meeresboden sinken kann.*
- *So ist es bei der „Estonia“ nicht gewesen. Das haben genügend Zeugen, die dabei gewesen sind – also Überlebende – hinterher geschildert: das Schiff hat sich noch einmal mit dem Bug aufgerichtet, und ist dann so abgesunken und liegt auch heute noch so auf dem Meeresgrund. Das heißt, es muss einen Wassereintrich von unten gegeben haben – also ein Loch, eine Öffnung, irgendwas, von der das Wasser von unten eindringen konnte, damit sich das Schiff von unten mit Wasser füllen konnte, die Luft nach oben verdrängen konnte, und dann ist es möglich, dass das Schiff tatsächlich wie ein Stein sozusagen auf den Meeresboden versackt.*
- *Wenn man aber davon ausgehen kann, dass Beschädigung im Rumpf der „Estonia“ zu einem so schnellen Sinken des Schiffes geführt haben, dann muss man sich natürlich fragen, wie sind diese Beschädigungen in den Rumpf – immerhin ein Zentimeter dicker Stahl – hineingekommen. Und da bleiben nicht sehr viele Möglichkeiten: Explosion ist da eine dieser Möglichkeiten, die man in Betracht ziehen könnte.*
- *Ich bin im Laufe meiner Recherchen auch schon deswegen auf eine mögliche Explosion dort unten im Bugbereich der „Estonia“ gekommen, weil die schwedischen*

*Taucher, die im Auftrag der Regierung gleich drei Monate nach dem Sinken des Schiffes eine Inspektion gemacht haben – eine Videodokumentation mit hochgebracht haben, die hier ganz eindeutig ein Teil zeigt, ein Sprengpaket, was offensichtlich nicht explodiert ist und was man hier auf dieser Seite, der Backbordseite des Schiffes gefunden hat...*



- ...während man parallel dazu auf der Steuerbordseite des Schiffes Riesenhöcher im Rumpf der „Estonia“ gefunden hat.



- Und so kann man darauf schließen, dass es sich hierbei auf ein nicht explodiertes Sprengpaket handeln könnte.
- Um aber Licht in die Sache hineinzubringen und um noch einmal genau zu dokumentieren, was es auch mit den Riesenhöchern im Stahl der „Estonia“ auf sich hat, dafür war es notwendig, doch noch einmal eine Tauchexpedition<sup>6</sup> zu unternehmen, zum Wrack des Schiffes.
- Doch als das Expeditionsschiff „One Eagle“ die Untergangsstelle der „Estonia“ erreicht, wartet bereits die schwedische und finnische Küstenwache. Man will stören und die Tauchaktion möglichst verhindern...
- Bei diesem Tauchverbot berufen sich die Küstenbewacher auf ein schwedisches Gesetz, das eigens erlassen wurde, um Tauchaktionen zur „Estonia“ zu verbieten. Allerdings hat dieses Gesetz hier im internationalen Gewässer keine Gültigkeit. Aber man versucht uns einzuschüchtern: die Küstenbewacher kommen an Bord...
- Doch niemand von den Expeditionsteilnehmern lässt sich von den Worten der Schweden oder Finnen beeinflussen. Die Arbeit beginnt: zuerst wird ein so genanntes ROV, eine Roboterkamera ins Wasser gelassen, mit der das Wrack gefunden werden soll und das später den Tauchern die Arbeit erleichtert.

<sup>6</sup> Erfolgte im August 2000

- *Dann machen sich auch die Taucher bereit. Es sind keine Berufstaucher, alle haben sich ehrenamtlich zu dieser Expedition gemeldet...*
- *Bei 60-80 Metern Tiefe können sich die Taucher jeweils rund 20 Minuten auf dem Meeresgrund aufhalten. Danach müssen sie bei einer circa zwei Stunden dauernden Auftauchphase dekomprimieren.*

Zweites Video<sup>7</sup>:

- *...Die Taucher haben erst einmal den Auftrag, das Wrack zu inspizieren und mit einer Unterwasservideokamera zu dokumentieren...*
- *Sehr schnell finden die Taucher die großen Löcher im Schiffsrumpf der „Estonia“ – nach außen aufgesplitterte Metallteile, die sie vermessen und filmen*



- *Mit Ungeduld werden die Taucher von den übrigen Expeditionsteilnehmern zurück erwartet. Man ist sehr gespannt auf die Tauchergebnisse*
- *Derweil lässt die schwedische Küstenwache nichts unversucht, um die Tauchaktion zu stören. Sogar eine Wasserwerfübung wird als Drohgebärde eingelegt und auch jeder einzelne Schritt wird aus der Luft überwacht. Nur zu gerne sehe es die Küstenwache, dass wir an dieser Stelle abbrechen würden, denn sie wissen sehr gut, was als nächstes auf unserem Programm steht....*
- *Wir wollen von den aufgesplitterten Metallteilen am Wrack Proben abtrennen, sie mit nach Deutschland nehmen, um sie dort dann von Sprengexperten untersuchen zu lassen*

<sup>7</sup> <http://www.youtube.com/watch?v=X8BofVZaGUY&feature=related>

- *Das Vorhaben gelingt: die Taucher schaffen es, einige Metallproben abzutrennen*



- *...Mit den Metalluntersuchungen entbrennt später auch in großer Streit unter den Experten.*
- *Zuerst werden die noch ungetrennten Metallteile ins Brandenburger Metalluntersuchungsinstitut gegeben. Hier sitzen Experten, die bereits Erfahrung in der Untersuchung von Sprengmerkmalen in Metall haben. Und die kommen dann auch schon recht bald zu dem Ergebnis, dass das Metall einer Detonationsbelastung ausgesetzt war...*
- *Insbesondere suchen Experten bei einer solchen Metallanalyse auch nach Merkmalen, die man Zwillingsbildungen nennt, die so genannten „Twins“ im Metallgefüge. Sie gelten als einen eindeutigen Hinweis auf eine Sprengung. Und diese „Twins“ werden in den „Estonia“-Metallproben von den Brandenburger Wissenschaftlern gefunden – und nicht nur von denen...*

(Fortsetzung folgt)