

## Durch Ihren kontinuierlichen finanziellen Beitrag auf unten angegebenes Konto<sup>1</sup> gewährleisten Sie die Fortführung meiner Recherchen

Herwig Duschek, 3. 9. 2010

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

378. Artikel zu den Zeitereignissen

## **Zum Tod von Prinzessin Diana vor 13 Jahren – ein okkultes Verbrechen „par excellence“<sup>IV</sup>**

(Ich schließe an Artikel 377 an.)

David Icke:<sup>2</sup> *Als Henri Paul sich in jener Nacht wieder zum Dienst meldete, wirkte er auf die meisten, die ihn sahen völlig normal. Die Programmierung war tief in seiner Psyche verankert und wartete nur darauf, aktiviert zu werden.(...) Eine Person, die vollkommene Macht über Paul hatte, hat ihn in dieser Nacht gesteuert. (...) Kurz bevor oder kurz nachdem der Mercedes vom Ritz wegfuhr, wurde die Programmierung von Henri Paul ausgelöst. Es könnte ein Klang sein, ein Zeichen, eine Farbe oder, wahrscheinlicher, ein Wort oder ein Satz<sup>3</sup>.*

*Da seine unterbewusste Programmierung jetzt seinen bewussten Verstand beherrschte, fuhr er mit hoher Geschwindigkeit zur Place de la Concorde und über die Fernstraße zur Pont de L'Alma. Rees-Jones schnallte sich selbst an, warnte Dodi und Diana jedoch nicht vor der Gefahr. Keiner von ihnen legte den Gurt an. Als Paul mit einer Geschwindigkeit von etwa 80 Meilen die Stunde in den Pont de L'Alma hinein raste (einige Reporter behaupten, er sei langsamer gefahren), bremste er plötzlich, schrammte mit dem Wagen an der rechten Tunnelwand entlang und fuhr ihn dann direkt in den 13. Pfeiler.*

*Es ist dieser 13. Pfeiler, der alles verrät. Die Zahl 13<sup>4</sup> war für die Bruderschaft in ihrer gesamten Geschichte von so großer Bedeutung, dass es schon von einer ziemlichen Beschränktheit zeugen würde, hier noch an einen Zufall zu glauben. In diesem Tunnel muss es mindestens 30 Säulen geben, und der Wagen fuhr ausgerechnet in die dreizehnte! Diana hatte eine so starke Abneigung gegen die Zahl 13, dass sie es nicht zuließ, dass bei ihrer Kleiderauktion bei Christies im Juni vor ihrem Tod ein 13. Los angeboten wurde. Wenn, wie einige Zeugen behauptet haben, der Unfall dadurch verursacht wurde, dass der Mercedes einen weißen Fiat Uno rammte oder ein Motorradfahrer Paul mit einer starken Lampe blendete, dann wäre es nicht sicher gewesen, dass dieser mit dem 13. Pfeiler kollidieren*

<sup>1</sup> GRALSMACHT, Raiffeisenbank Kempten, Kontonummer 528927, BLZ 73369902

Für Auslandsüberweisungen:

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

<sup>2</sup> In *Das größte Geheimnis II*, S. 210-279, Mosquito-Verlag

<sup>3</sup> Vgl. „Kopfstöß von Zidane“ beim Fußball-WM-Endspiel 2006 (siehe Artikel 309, S. 5-7)

<sup>4</sup> Siehe Artikel 148 (S. 2/3)

würde. Aber eine Person, deren Unterbewusstsein programmiert ist, ist in der Lage, einen Wagen auch bei hoher Geschwindigkeit dort kollidieren zu lassen, wo er kollidieren soll.

Mark Phillips ist der Mann, der dabei half, Cathy O'Brien zu deprogrammieren, als sie eine Sklavin der CIA unter Mind-Control war. Er hat den größten Teil seines erwachsenen Lebens dieser Aufgabe gewidmet<sup>5</sup>. Nachdem ich zu meinen Schlussfolgerungen in Bezug auf die Ereignisse in Paris gekommen war, rief ich ihn an, um ihn zu fragen, ob es möglich sei, Henri so zu programmieren, dass er bei hoher Geschwindigkeit genau diese Säule treffen könnte. Mark hatte überhaupt keine Zweifel: „Selbstverständlich, gar keine Frage!“ Er wies darauf hin, dass das Unterbewusste sehr viel schneller arbeitet als das Bewusstsein<sup>6</sup>, und für das Unterbewusste ist Geschwindigkeit von 80 Meilen pro Stunde sehr langsam. (...) „Es gibt viele Techniken, die sie hätten benutzen können, um während der drei Stunden, in denen er verschwunden war, seinen Verstand zu programmieren“, sagte Mark.(...)



(Der Tunnel Pont de L'Alma mit dem „Diana-Denkmal“ – die Sieg-Sorat-Flamme der Logen-„Brüder“)

Ich glaube, dass die ganzen Geschichten von dem geheimnisvollen Fiat Uno und dem Motorradfahrer nur Ablenkungsmanöver sind, um die Forscher auf eine falsche Spur zu locken. Es wurde sehr viel Zeit und Mühe dafür verschwendet, um den Fiat zu finden. Immer wenn ein Attentat durchgeführt wird, gibt es auch eine Unmenge falscher „Hinweise“, die die Leute ablenken sollen<sup>7</sup>. Das Attentat auf Kennedy ist dafür ein gutes Beispiel.

Eine weitere Möglichkeit, den Unfall zu inszenieren, wäre, den Wagen fernzusteuern. Randolph Fiennes, der in England wegen seiner Polarexpeditionen berühmt ist, war Offizier der Royal Scots Greys und arbeitete auch mit der SAS zusammen. Er schrieb ein Buch über eine geheime Gruppe von Auftragsmördern, die so genannte „Clinic“, die Menschen umbringt und es wie Unfälle aussehen lässt. Der Tod von Major Michael Marman ist im

<sup>5</sup> Eine beachtenswerte Arbeit. Die Leidensgeschichte von Cathy O'Brien wird in dem mutigen Buch *Die TranceFormation Amerikas* (Cathy O'Brien und Mark Phillips, Mosquito-Verlag 2003) beschrieben. Das Buch „öffnet die Tür“ zur soratischen Hölle.

<sup>6</sup> R. Steiner: Das Unterbewusstsein ist in einer gewissen Hinsicht „wacher“, als das Oberbewusstsein und vor allen Dingen „ständig tätig“. Zudem ist es ...*furchtbar gescheit und raffiniert dazu*. (GA 181, 12. 3. 1918, S. 89-91, Ausgabe 1967).

<sup>7</sup> Bsp.: CIA-Mossad-Terroranschlag vom 11. 9. 2001 (siehe Artikel 116)

Zusammenhang mit dem, was in Paris geschah, besonders interessant. Im November 1986 fuhr er einen Citroen 2CV auf der A 303 in der Nähe von Stonehenge, als ein ihm entgegenkommender BMW plötzlich auf seine Seite überwechselte und frontal mit ihm zusammenstieß. Er war auf der Stelle tot. Fiennes behauptet, der BMW sei manipuliert worden. Das Bremssystem sei durch eine Fernsteuerung betrieben worden, mit der man das normale System vermittels Druckluft durch einen winzigen Zylinder überbrücken konnte, der im Motorgehäuse verborgen war. Die Fernsteuerung wurde von einem Volvo aus betrieben, der dem BMW folgte, sagte Fiennes. Der BMW wurde von Sir Peter Horsley, einem pensionierten Luftmarshall gefahren, der den Unfall überlebte.

Fiennes behauptet, dass die <Clinic> wusste, dass Horsley zur gleichen Zeit diese Straße benutzen würde wie ihr Opfer. In seiner Autobiographie <Sounds From Another Room> schreibt Horsley, dass er die Geschwindigkeit auf etwa 60 Meilen pro Stunde erhöhte, als sein Wagen plötzlich seltsam reagierte. Er sah einen grauen Volvo, der von hinten aufholte, und er wollte ihn gerade durch Handzeichen zum Überholen auffordern, als der BMW plötzlich scharf nach links ausscherte. Dann kreischten die Bremsen, und der Wagen schleuderte nach rechts und dann wieder zurück. Dieser Vorgang spielte sich fast genauso beim Unfall in Paris ab, bevor der Wagen dann in den 13. Pfeiler fuhr. Horsley versuchte jetzt verzweifelt den Wagen wieder unter Kontrolle zu bringen. Er schrieb:

„Aus dem Augenwinkel sah ich, dass der graue Volvo neben mir beschleunigte und mit hoher Geschwindigkeit an mir vorbeizog. Mein Wagen hatte jetzt sozusagen einen eigenen Willen entwickelt. Er zog zur Seite und rutschte die Straße hinunter. Er stieß auf den Mittelstreifen und dann auf die andere Straßenspur, und fuhr dann in die entgegengesetzte Richtung. Ich sah gerade noch, wie ein kleiner Wagen mir aus der anderen Richtung entgegen kam. Ich traf ihn mit gewaltiger Wucht in die Seite. Für einen Sekundenbruchteil sah ich das entsetzte Gesicht des anderen Fahrers, und ich hörte einen heiseren Schrei.<sup>8</sup>

Ist es möglich, dass Dianas Wagen auf diese Weise von außen gesteuert wurde? Denn es ist



(Der Tunnel Pont de L'Alma, links die Pfeilerreihe)

<sup>8</sup> Unter Anmerkung 50 steht im Text: Sir Peter Horsley, *Sounds From Another Room* (Leo Cooper, England, 1997). Die gleiche Geschichte wird auch von Peter Hounam und Derek McAdam in *Who Killed Diana?* erzählt. (Vision Paperbacks, London 1999)

ganz offensichtlich, dass das Lenksystem von Horsleys BMW von außen gesteuert wurde. Ein sehr geschickter Manipulator konnte den Mercedes mit Sicherheit in den 13. Pfeiler lenken. Eine Bestätigung, dass kein anderer Wagen direkt an dem Unfall beteiligt war, kommt von Eric Petel, der behauptet, den Unfall beobachtet zu haben. Petel sagte, dass er mit seinem Motorrad in Richtung auf den Tunneleingang fuhr, als er von dem Mercedes überholt wurde. Es befand sich kein weiteres Fahrzeug in der Nähe. Weiter sagte er aus:

„Ich sah einen Wagen im Rückspiegel, bei dem die Scheinwerfer aufleuchteten. Ich fuhr zur Seite, um ihn vorbeifahren zu lassen, obwohl ich etwa 70 Meilen die Stunde fuhr. Einen Augenblick später hörte ich einen ohrenbetäubenden Lärm, und dann sah ich den Unfall. Der Wagen rutschte auf der Fahrbahn hin und her. Es befanden sich keine anderen Fahrzeuge in der Nähe, und ich konnte den gesamten Tunnel übersehen. Das Dach des Mercedes war total eingebault. Die rechte Hintertür stand zum Teil offen. Ich sah hinein und sah eine Frau. Anscheinend war sie vom Rücksitz nach vorn geschleudert worden. Ihr Kopf befand sich zwischen den Vordersitzen.“<sup>9</sup>



(Prinzessin Diana und Logen-„Bruder“ Prinz Charles)



(Prinzessin Diana 1961-1997)

Petel sagte, dass Blut aus ihrem rechten Ohr floss, und als er ihr die Haare aus dem Gesicht wischte und ihren Kopf auf die Armlehne legte, sah er, dass es Prinzessin Diana war. Ihre Augenlider flatterten, aber ihre Augen waren zu diesem Zeitpunkt nicht geöffnet. Petel schätzt, dass er etwa eine Minute am Unfallort war und dann wieder auf sein Motorrad stieg, um die Polizei zu alarmieren. Er teilte ihr mit, dass Diana in einen Unfall verwickelt sei, aber man lachte ihn nur aus und sagte ihm, dass er sie nicht auf den Arm nehmen solle. In seiner Verzweiflung fuhr er zum nächsten Polizeirevier, das sich in der Avenue Mozart befand. Sein Rechtsanwalt, Antoine Deguines, sagte, dass man Petel 25 Minuten warten ließ ihn dann in ein Hinterzimmer brachte, wo man ihm Handschellen anlegte.

Wozu? Um einen Unfall zu melden? Als er schließlich wieder freigelassen wurde, befahl man ihm, einem Polizeiauto zum nächsten Revier folgen, wo man ihm eine Erklärung vorlegte, die er unterzeichnete, ohne vorher zu lesen. „Ich war total wütend“, sagte er. „Der Unfall schien sie nicht im Geringsten zu interessieren.“ Monatelang hörte er von den Behörden überhaupt nichts. Dann wandte er sich an einen Anwalt und erzählte die ganze Geschichte im Rahmen einer offiziellen Untersuchung.

<sup>9</sup> Unter Anmerkung 51 steht im Text: Peter Hounam und Derek McAdam in *Who Killed Diana?* S. 175-177

*Immer wenn an einem öffentlichen Ort ein Attentat stattfindet, passieren zwei Dinge. Die Personen, die als Täter hingestellt werden, sind Sündenböcke, die heutzutage meist unter Mind-Control stehen. Und zweitens werden die Personen, die den Fall untersuchen, auf eine falsche Fährte geführt. Im ersten Fall kommt es zu einer sofortigen Verhaftung des angeblichen Attentäters. Dadurch werden weitere Untersuchungen überflüssig, jeder weiß ja, wer der Täter war. Diese Methode wurde im Fall von Lee Harvey Oswald ...und zuletzt bei Henri Paul angewandt. Es gibt zahllose Beispiele dafür.*

*Die zweite Methode, die Ablenkung und die falsche Fährte, sorgt dafür, dass nach der Tat wertvolle Zeit verschwendet wird, in der sich die Polizei mit einer Unzahl falscher Hinweise und Spuren beschäftigen muss. Dies war die Technik, die man in Paris mit den Paparazzi, den blendenden Scheinwerfern von nicht existierenden Motorrädern und später dem Fiat Uno anwandte. Wenn man die Leute ständig mit widersprüchlichen Nachrichten und Theorien füttert, werden sie verwirrt und verlieren früher oder später das Interesse<sup>10</sup>.*

*Zuerst erzählt man uns also, dass die Paparazzi an allem schuld gewesen seien, dann waren sie plötzlich wieder unschuldig. Danach hieß es, dass der Tachometer auf 120 Meilen pro Stunde gestanden sei. Dann stand er wieder auf null. (...) Die Polizei hat es versäumt, den Unfallort abzusuchen, wie dies eigentlich üblich ist. Deshalb gingen viele Beweismittel verloren. Wichtige Zeugen wurden nicht befragt, und es wurden bestimmte Informationen weitergegeben, während man andere Informationen wiederum streng vertraulich behandelte.<sup>11</sup> Die ganze Sache stinkt irgendwie.*



(Der Tunnel Pont de L'Alma nach dem „Unfall“)

*Bei all den Überwachungskameras heutzutage, die angeblich den Verkehr überwachen sollen, haben es potenzielle Attentäter heute besonders schwer. Bitte lächeln, Sie sind im Fernsehen! Es wäre schier unmöglich gewesen, die Personen geheim zu halten, die den Mord an Diana begangen haben, sowie die Methoden, die sie dabei anwandten, wenn an der Stelle Videokameras vorhanden gewesen wären. Aber für die (Logen-)Bruderschaft, die Verbindungen zu den höchsten Stellen innerhalb der Polizei, des Staates und der Geheim-*

<sup>10</sup> Vgl. das okkulte Verbrechen von Dusiburg (siehe Artikel 340-355 und 371/372)

<sup>11</sup> Unter Anmerkung 52 steht: *The News Of The World*, News Special, 18. Januar 1998

dienste hat, sind diese Kameras überhaupt kein Problem. Man stellt sie einfach ab! Auf der Strecke zwischen dem Ritz und dem Pont de L'Alma gibt es 17 Überwachungskameras, einschließlich der Kameras, die sich im Tunnel selbst befinden.

Hätten sie in jener Nacht funktioniert, gäbe es heute keine Geheimnisse, weil dann alles aufgezeichnet worden wäre. Eine Kamera ist auf den Eingang des Tunnels gerichtet und hätte jeden Fiat Uno und jeden Mann auf einem Motorrad aufgenommen. Aber diese Kamera war, ebenso wie alle anderen, gerade in diesem entscheidenden Moment abgeschaltet. Nie zuvor ist das gesamte System in Paris zur gleichen Zeit ausgefallen.

Die Polizei verweigert jede Erklärung. Das System wird mit einer unabhängigen Stromversorgung betrieben und von der Polizei überwacht. Letztlich hat aber der französische Geheimdienst die Kontrolle über die Geräte, denn die Kameras sind nicht nur dafür da, um den Verkehr zu überwachen. Zu demselben Zeitpunkt, da das Kamerasystem ausfiel, versagte auch das Kommunikationssystem der Polizei in Paris Mitte.

In seinem ausgezeichneten Buch <Who killed Diana?> zitiert Simon Reagan eine Kontaktperson namens Andre, die, wie viele andere Personen auch, gern den Polizeifunk abhört. Andre saß in der Nacht, in der Diana starb, auf einer Bank in der Nähe des Eiffelturms, nur wenige Minuten von der Pont de L'Alma entfernt. Er benutzte wie üblich einen Empfänger, um den Polizeifunk abzuhören. Plötzlich, um 0.20 Uhr, wurden alle Verbindungen unterbrochen. Es herrschte totale Funkstille. Diese dauerte ca. 20 Minuten. Dann kam das Signal wieder, und plötzlich herrschte ein totales Chaos. Alle wollten gleichzeitig sprechen. „Ich habe noch nie so einen chaotischen Funkverkehr erlebt“, sagte er. „So etwas war noch nie da.“

Als die Verbindungen zusammenbrachen, verließ Diana gerade das Haus, um die letzte Fahrt ihres Lebens anzutreten. Als die Verbindungen wieder funktionierten, lag sie bereits im Tunnel und befand sich unter der Kontrolle des Unfallteams. Dem Autopsiebericht zufolge war sie innerhalb weniger Minuten klinisch tot. Meinen Sie jetzt immer noch, dass es nicht den geringsten Beweis für eine Verschwörung gibt? Die Wahrheit springt doch regelrecht ins Gesicht! Aber innerhalb von zehn Tagen nach dem Unfall legte die französische Polizei einen 350 Seiten umfassenden, vorläufigen Untersuchungsbericht vor, in dem von einem Unfall ausgegangen wurde und man daher keine andere Möglichkeit in Erwägung ziehe.

Da wir gerade beim „Unfallteam“ sind: Eine Kontaktperson, die im britischen Geheimdienst tätig ist, erzählte mir, dass es für bestimmte Leute sehr einfach sei, einen Unfall zu verursachen, aber man könnte niemals sicher sein, dass das Opfer auch tatsächlich stirbt. Deshalb muss man Leute haben, die das Unfallteam kontrollieren und für den Tod des Opfers sorgen<sup>12</sup> und einen plausiblen Grund dafür vorweisen können. Es gibt also einen Unfall. Das Unfallteam muss jetzt dafür sorgen, dass das Opfer nicht überlebt, gleichgültig in welchem Zustand es sich gerade befindet. Selbst jene, die die Theorie ablehnen, dass Diana ermordet wurde, wundern sich doch ein wenig darüber, wie lange es dauerte, bis man sie ins Krankenhaus brachte, wo sie doch angeblich so stark verletzt war, dass eine sofortige chirurgische Behandlung notwendig war.

Die Ärzte behaupten, dass die Pulmonal-Arterie in der Nähe des Herzens gerissen sei und dass sich ihre Lungen mit Blut füllten. Wenn das stimmt, dann lag Diana im Tunnel und verblutete regelrecht. Die einzige Möglichkeit, ihr Leben zu retten, wäre eine sofortige

---

<sup>12</sup> Um das gewünschte „Ergebnis“ zu bekommen – entsprechend der Zahlensymbolik

*Operation gewesen. Warum dauerte es also mehr als anderthalb Stunden, bis sie ins Krankenhaus gebracht wurde? Innerhalb einer Minute nach dem Unfall fuhr Dr. Frederic Mailliez zusammen mit einem amerikanischen „Freund“ Mark Butt, von der anderen Seite her in den Tunnel. Ein Privatdetektiv, den ich kenne, hat Butt und Mailliez genau überprüft. Seine Untersuchungen dauern noch an, aber er hat schon herausgefunden, dass hinter den beiden mehr steckt, als man uns erzählt.*

*Der Unfall geschah um 0.25 Uhr und bereits um 0.26 Uhr sah Dr. Mailliez nach eigenen Angaben den zerstörten Mercedes, hielt an, schaltete die Warnlichter ein, rannte über die Straße zu dem Mercedes, um festzustellen, dass zwei Personen noch lebten und zwei bereits tot waren und rief dann einen Unfallwagen. Der Mann muss wirklich wahnsinnig schnell reagiert haben. Dr. Mailliez ist als Teil des französischen Versicherungssystems SOS Mediciens einer von 160 Pariser Ärzten, die rund um die Uhr einsatzbereit sind. Als Mitarbeiter des SAMU, des französischen Unfallnotdienstes, hat er schon viele Unfallopfer behandelt. Und dennoch behauptet er, dass seine gesamte Ausrüstung, die er im Wagen hatte, um Diana zu helfen, aus einem Sauerstoffzylinder und einer Atemmaske bestand.*

*Mailliez hatte Diana 15 bis 20 Minuten lang unter Kontrolle, bevor sein früherer Arbeitgeber, das SAMU-Unfallteam, am Unfallort erschien. Er behauptet, Diana habe nichts mehr gesagt, aber das widerspricht seinen Aussagen gegenüber der London Times, wo er gesagt hatte: „Sie sagte, dass sie große Schmerzen habe, während ich ihr die Maske übers Gesicht zog.“ Trevor Rees-Jones sagte ebenfalls, dass er sich dunkel erinnern könne, die Stimme von Diana gehört zu haben. Er sagte dem Daily Mirror: „Zuerst war da nur ein Stöhnen. Dann rief sie Dodis Namen ... Und das konnte nur die Stimme von Diana gewesen sein.“<sup>13</sup> Wie verlässlich diese Aussagen sind, soll dahingestellt bleiben. Jedoch war Diana eindeutig bei Bewusstsein oder zumindest halb bei Bewusstsein, als Mailliez eintraf. In der CNN-Talkshow sagte er zu Larry King: „Sie sah sehr gut aus, jedenfalls auf den ersten Blick. Als ich sie aber untersuchte, fingen die inneren Verletzungen bereits an, sich bemerkbar zu machen. Es ist wirklich seltsam. Der Teil des Wagens, in dem sie saß, war der einzige Teil, der noch intakt war.“*

*Einerseits sagte er gegenüber einer französischen medizinischen Zeitschrift, dass er glaubte, ihr Leben hätte noch gerettet werden können. Bei einer anderen Gelegenheit behauptete er hingegen, dass „es hoffnungslos war. Es gab nichts, was wir tun konnten, um sie noch zu retten.“ Er erzählte King ebenfalls, dass er keine Ahnung gehabt habe, dass es sich um Diana handelte. Das wollte er erst am folgenden Morgen erfahren haben. Und das, obwohl Diana die am meisten fotografierte Frau der Welt war und ständig von Paparazi verfolgt wurde. Als der Krankenwagen dann eintraf, verließ er den Unfallort, „weil es ja nichts mehr gab, was ich noch hätte tun können.“*

*Nach der offiziellen Erklärung habe es so lange gedauert, bis Diana ins Krankenhaus gebracht wurde, weil sie im Wrack des Wagens eingeklemmt war. Das ist eine Lüge, Lüge, Lüge, Lüge. Ein Mitglied des Unfallteams gab der französischen Zeitung <Parisien> ein Interview, in dem er sagte, dass der Körper sich zum großen Teil außerhalb des Wagens befunden habe, wobei die Beine auf dem Rücksitz lagen. Sie war aufgeregt, etwas weggetreten, aber bei Bewusstsein ... sie stöhnte und machte schwache Bewegungen. Sie murmelte mehrere Male: „Oh, mein Gott“. Die Zeitung <Scotsman> stellte fest, dass Diana aus dem Wagen gezogen wurde, kurz nachdem die Feuerwehr eintraf.*

---

<sup>13</sup> Unter Anmerkung 53 steht: *Daily Mirror*, Montag, 2. März 1997, S. 2

Die Behauptung, dass sie im Wrack festklemmt gewesen sei, ist also nicht wahr. Eine weitere Begründung für verspätete Einlieferung im Krankenhaus war, dass die Unfallärzte ihr eine Bluttransfusion gaben. Das ist eine weitere Lüge, Lüge, Lüge. Das Team konnte keine Transfusion geben, weil es die Blutgruppe von Diana nicht kannte. Als der Krankenwagen dann endlich den Tunnel verließ, wies man den Fahrer an, nicht schneller als 40 km/h zu fahren.



(Text<sup>14</sup>: Das Nervenkrankenhaus Hôpital Salpêtrière in Paris war im 19. Jahrhundert die wohl bekannteste psychiatrische Anstalt Europas.... Das Hôpital Salpêtrière wurde auf Veranlassung Ludwig XIV. (1638-1715) ... als Krankenhaus gebaut. ... 1964 wurde das Hôpital Salpêtrière mit dem Hôpital Pitie zum „Hôpital Pitie-Salpêtrière“, einem Universitätskrankenhaus, zusammengeführt. ... Berühmte Personen, die in diesem Krankenhaus starben sind u.a.: Josephine Baker und Diana, die Fürstin von Wales, die hier nach ihrem Autounfall eingeliefert wurde.)

Einigen Berichten zufolge dauerte es 40 Minuten, bis er in der sechs Kilometer entfernten Pitie-Salpêtrière eintraf. Vier Krankenhäuser, die in der Lage gewesen wären, Diana zu behandeln, lagen näher am Unfallort. Auf dem Weg zum Krankenhaus hielt der Krankenwagen zweimal an, weil man bei Diana „wichtige Eingriffe“ vornehmen musste. Beim zweiten Mal befand sich das Krankenhaus bereits in Sichtweite. Der Wagen erreichte das Krankenhaus Pitie-Salpêtrière um etwa 2.10 Uhr, eine Stunde und 45 Minuten, nachdem der Unfall geschehen war. Ein solcher Vorgang ist absolut unmöglich, es sei denn, er war so geplant.

(Fortsetzung folgt)

Abschließend noch der Musikvideo-Hinweis und ein Bild: [www.youtube.com](http://www.youtube.com)

Concertgebouw Orchestra Mahler Symphony No.4 Haitink Schafer<sup>15</sup>

<sup>14</sup> [http://de.wikipedia.org/wiki/H%C3%B4pital\\_Salp%C3%AAtre%C3%A8re](http://de.wikipedia.org/wiki/H%C3%B4pital_Salp%C3%AAtre%C3%A8re)

<sup>15</sup> [http://www.youtube.com/watch?v=z\\_w5Mholo4M](http://www.youtube.com/watch?v=z_w5Mholo4M)



(Brüder von Limburg, *September*, aus dem Stundenbuch des Herzogs von Berry)