Flumserberg: Chauffeur während Busfahrt verstorben

Am Donnerstagmorgen (25.07.2019), um 05:45 Uhr, ist auf der Bergheimstrasse ein 61-jähriger Postauto-Chauffeur während der Fahrt zusammengebrochen und später verstorben. Grund dafür dürfte ein medizinisches Problem gewesen sein.

Der 61-Jährige fuhr ein Postauto vom Tannenboden her talwärts in Richtung Flums. Auf Höhe Meiersberg geriet das Fahrzeug, nach jetzigen Erkenntnissen wegen einem medizinischen Problem des Fahrers, in einer Rechtskurve auf die Gegenfahrbahn und gegen die Leitplanke. Von dort wurde es nach einigen Metern abgewiesen, querte beim Ausgang der Kurve beide Fahrstreifen und prallte gegen das rechtsseitige Wiesenbord. Trotz sofort eingeleiteten Reanimationsmassnahmen seitens der zwei Personen im Postauto sowie kurz darauf des Rettungsdienstes und der AP3 Luftrettung verstarb der 61-Jährige kurze Zeit später an der Unfallstelle. Die örtliche Feuerwehr war zwecks Verkehrsregelung ebenfalls vor Ort. Die beiden Passagiere blieben unverletzt.

https://www.sg.ch/news/sgch_kantonspolizei/2019/07/flumserberg-bergheim--chauffeur-waehrend-busfahrt-verstorben.html

Untersuchung der Unfallstelle auf Elektrosmog-Einflüsse am 30.7.2019.

Messung vor Ort am 30.7. über Mittag, Abfahrt mit Postauto Sargans ab 11.36.

Messgerät: HF 59B der Fa. Gigaherz Solutions

Im Bild 2 der Kapo SG ist links knapp ein Unterstand erkennbar; hier im nächsten Bild via Google Earth lokalisiert.

Erste Interpretation: Blau die kontrolliert gefahrene Strecke, rot die beeinträchtigte Strecke.

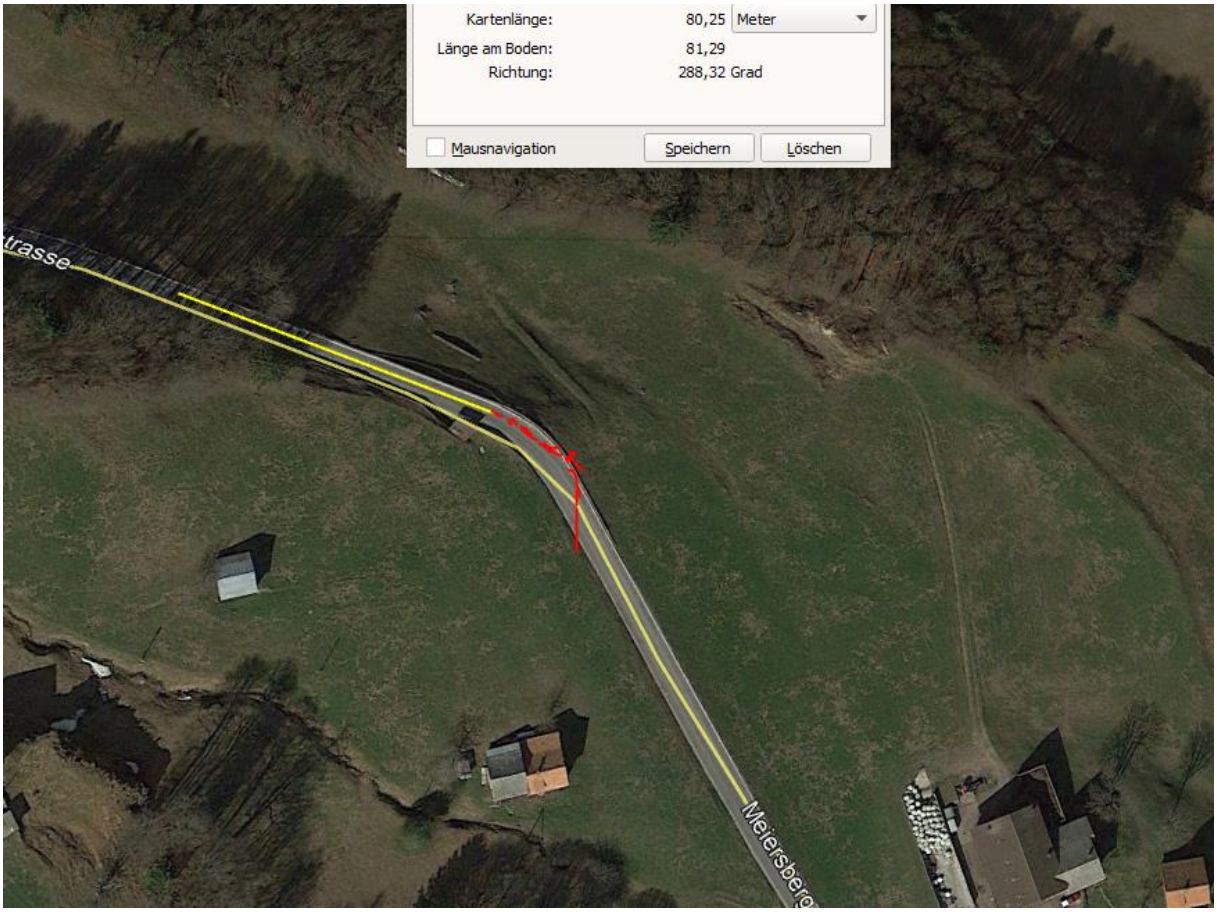
Unten: vergrössertes Bild der Kapo SG.

Die Deformation ist nicht sehr gross, die Kurve wird wie gesehen mit etwa 20kmh befahren, da nicht übersichtlich.

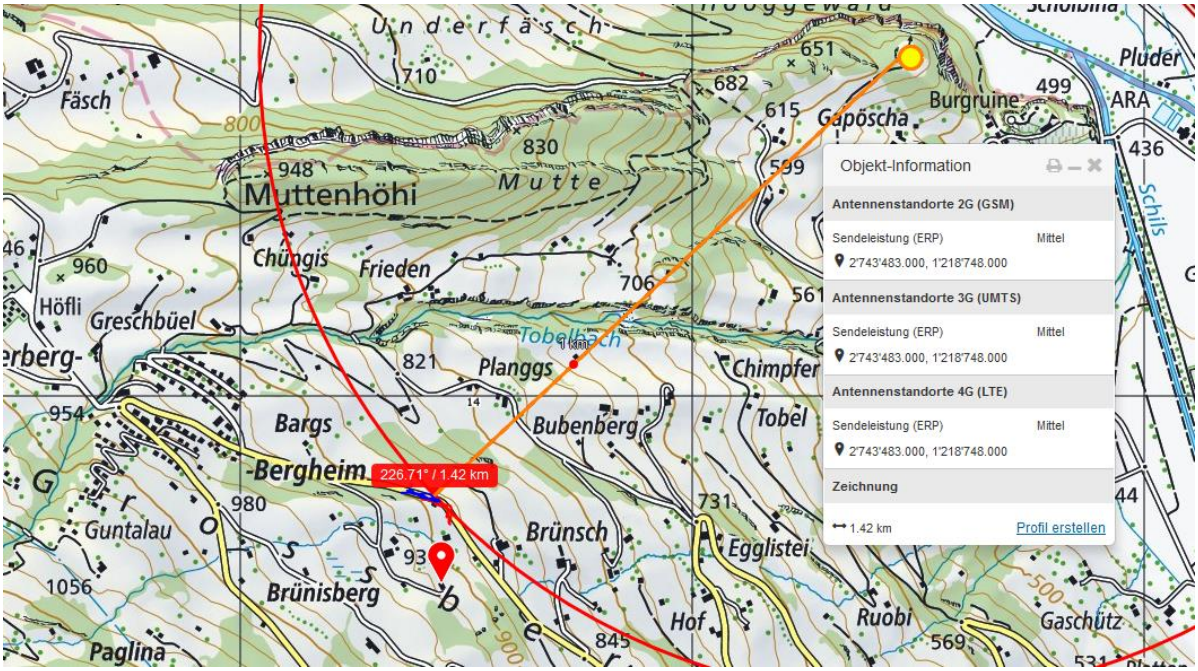
Falls die medizinische Störung bereits früher aufgetreten wäre, hätte er unter Umständen auch bereits verzögert. Deutlich ist, dass sie nicht vorher aufgetreten ist (hier sind die Sender hinter den Bäumen), weil noch eine deutliche Lenkkorrektur in und nach dieser Kurve erfolgte

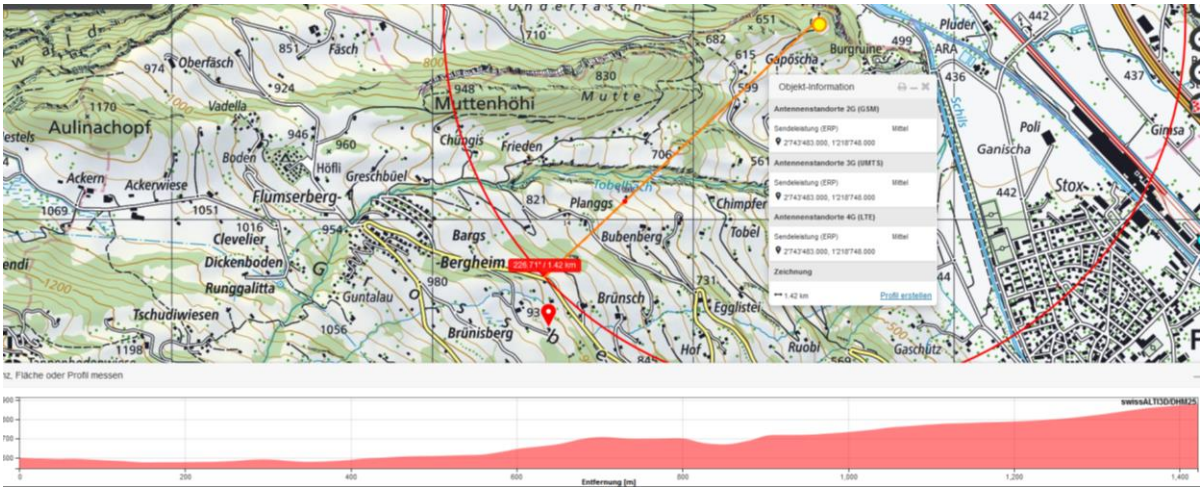
Die Störung mit den bekannten Folgen trat erst auf der exponierten Geraden auf:

Die exponiert gefahrene Strecke lässt sich somit genau bezeichnen (gelbe Linie):



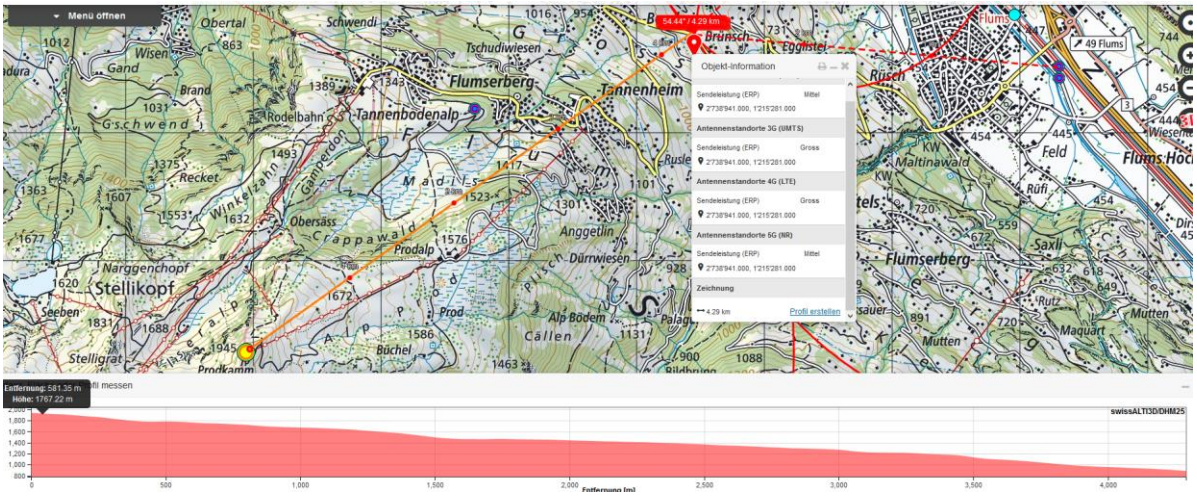
Involvierte Sender: auf der Kuppe unterhalb



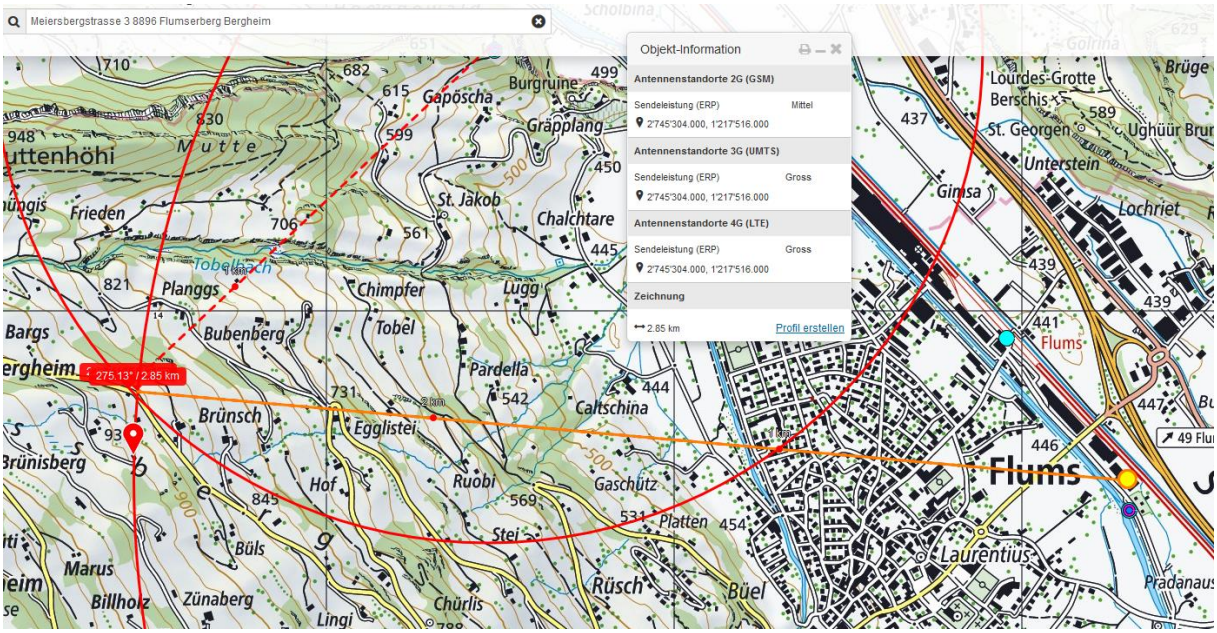


kein Einfluss festgestellt, er müsste aufgrund der uptilts von deutlich über 5° aber im Bergheim, etwas weiter oben ankommen:

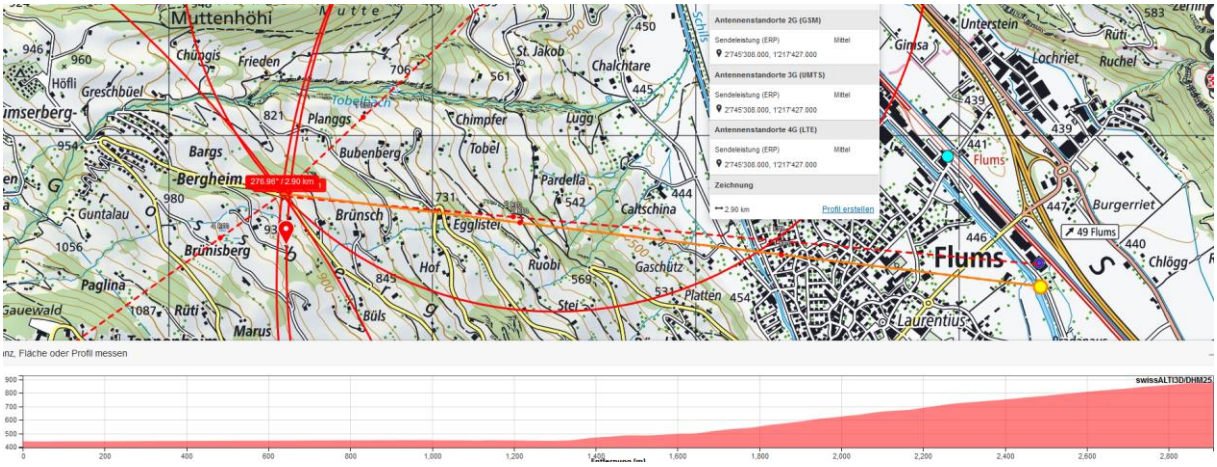
Der Prodkamm-Sender (mit 5G) wird seit Bergheim abgeschirmt durch die Bewaldung und die Stützmauer mit Böschung:



Somit bleiben die Talsender alleine beeinflussend - die Distanz von 2850 m ist allerdings beachtlich.



- Die vermutlich identischen Senderichtungen (2x3 Frequenzen mit Leistungen von bis zu 1800 W erp von den Silos bei Flums treffen an der Kurve erstmals gemeinsam auf.
- Die Einstrahlung war an diesem frühen, dunstfreien Morgen nach einer warmen (Tropen-)Nacht maximal

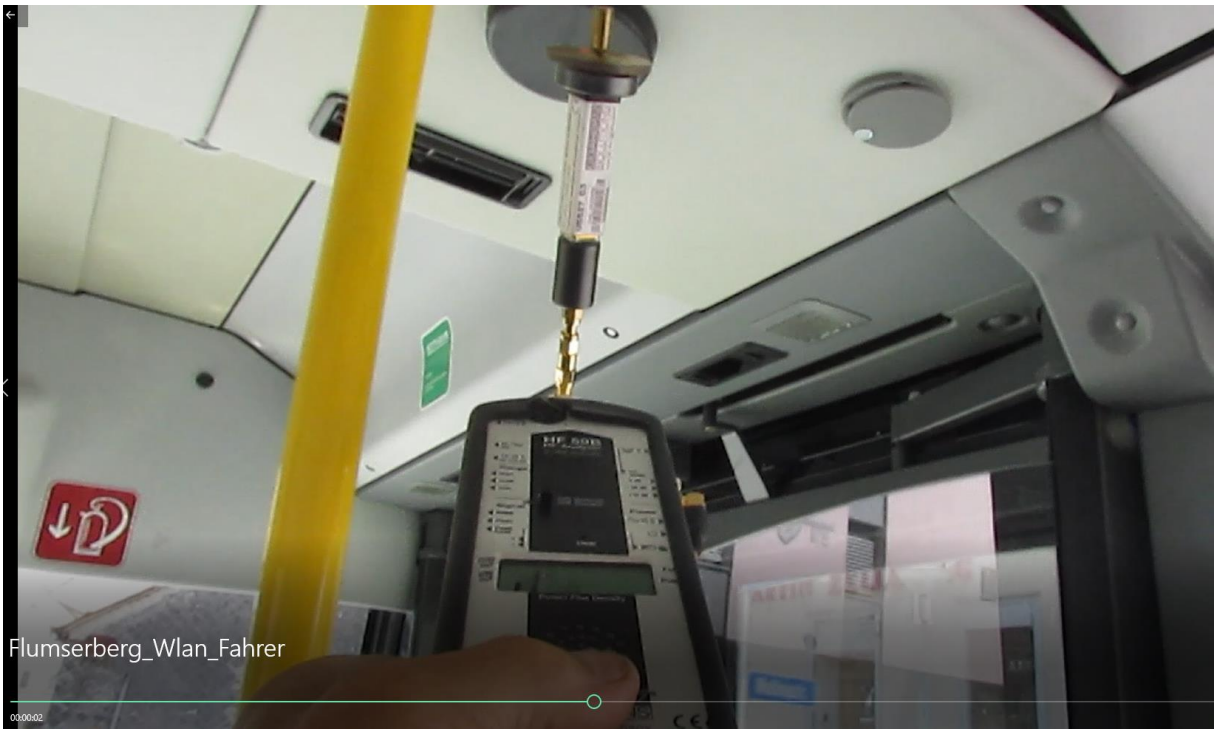


Um diese Einflüsse nachzuweisen war hier eine lokale Messung, durchgeführt am 30.7.19, unumgänglich.

Eine erste, orientierende Messung im Bus, bei Bergfahrt, beginnend 200m vor Unfallstelle, Talseite.

Die etwa 12 Fahrgäste haben vorgängig auf meine Bitte ihre Handys auf Flugmodus gestellt.

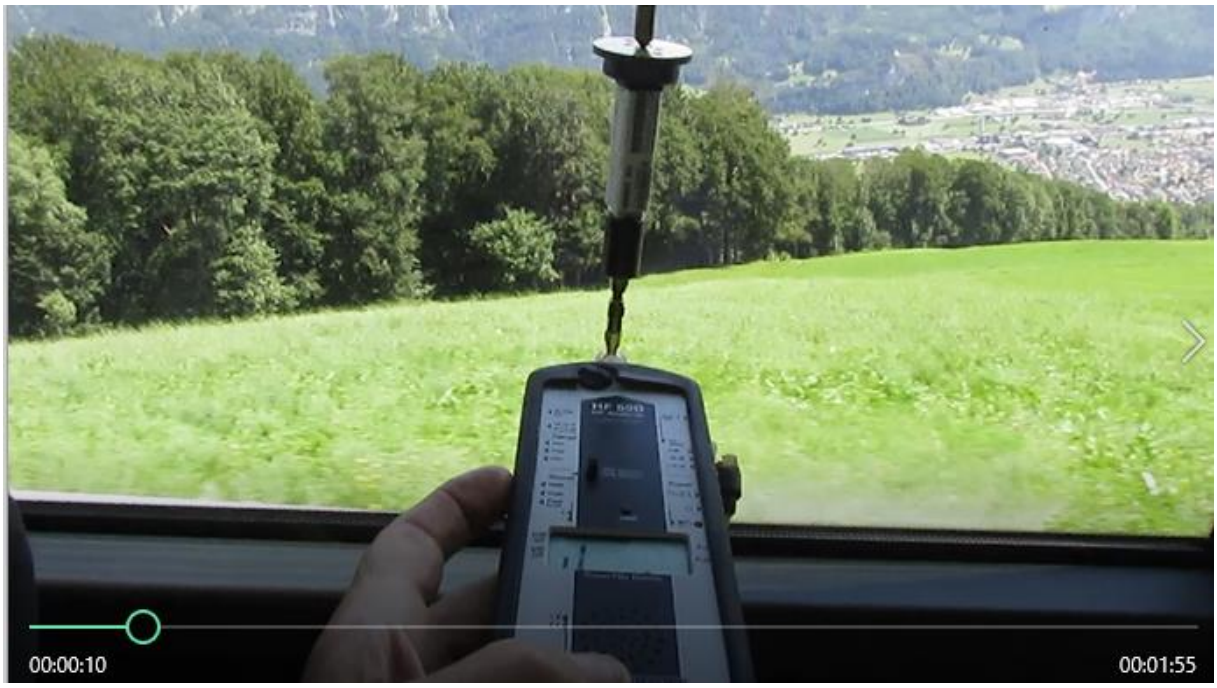
Nur der Bus-eigene W-lan rattert in seinem erkennbaren Ton. Er befindet sich bei den drei baugleichen Modellen neben der vorderen Türe, nur ca. 1.50m entfernt vom Fahrer, und beeinträchtigt dauerhaft ebenso die Leistungsfähigkeit der Fahrer.



Die zweite Messung - in der Busmitte - beginnt hier etwa 200m vor der Unfallstelle

Der - laut rasselnde - peak von 1 Sekunden Dauer ist genau in der Kurve:

An der Verschiebung der Bewaldung ist die Stelle zu erkennen:



Über 200 µW. Um eine lokale Maximalwert-Messung zu realisieren, müsste bei einer weiteren Durchfahrt die omnidirektionale Antenne direkt neben dem Fahrerkopf gehalten werden.

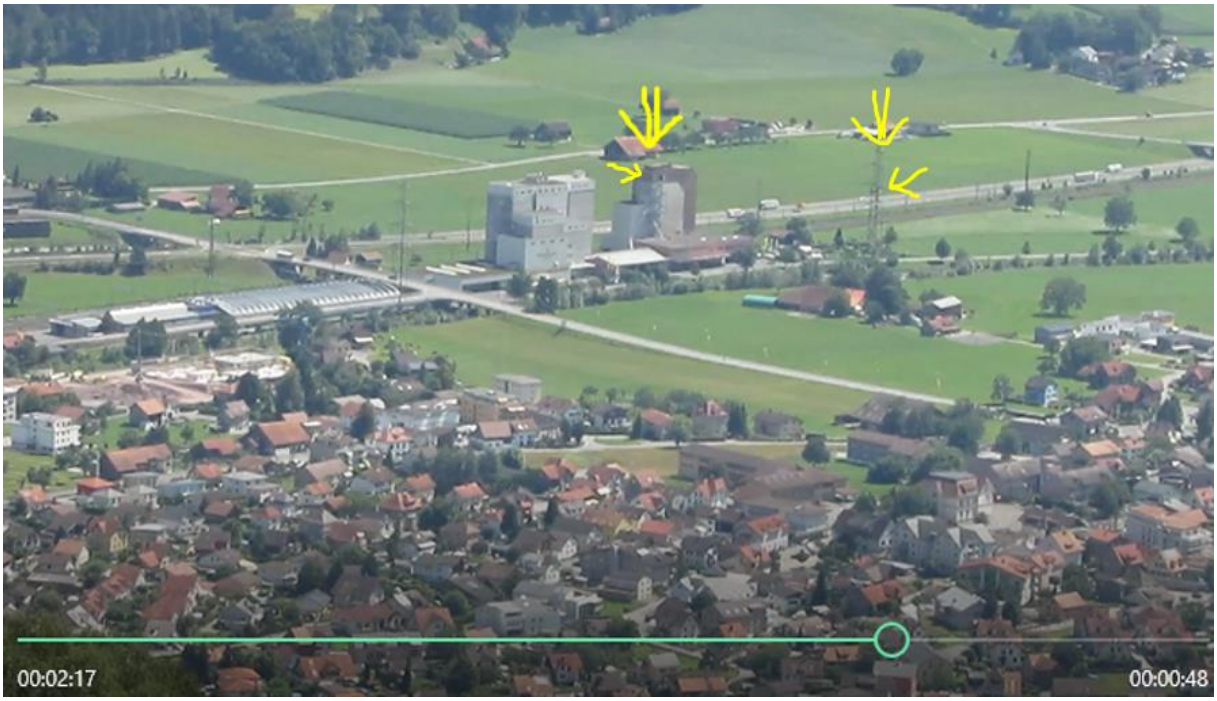
Aus Zeitgründen musste darauf verzichtet werden.

(Vorgehen im medizinischen Busfahrer-Unfall von 3134_Winterthur_27.02.2019 beschrieben)

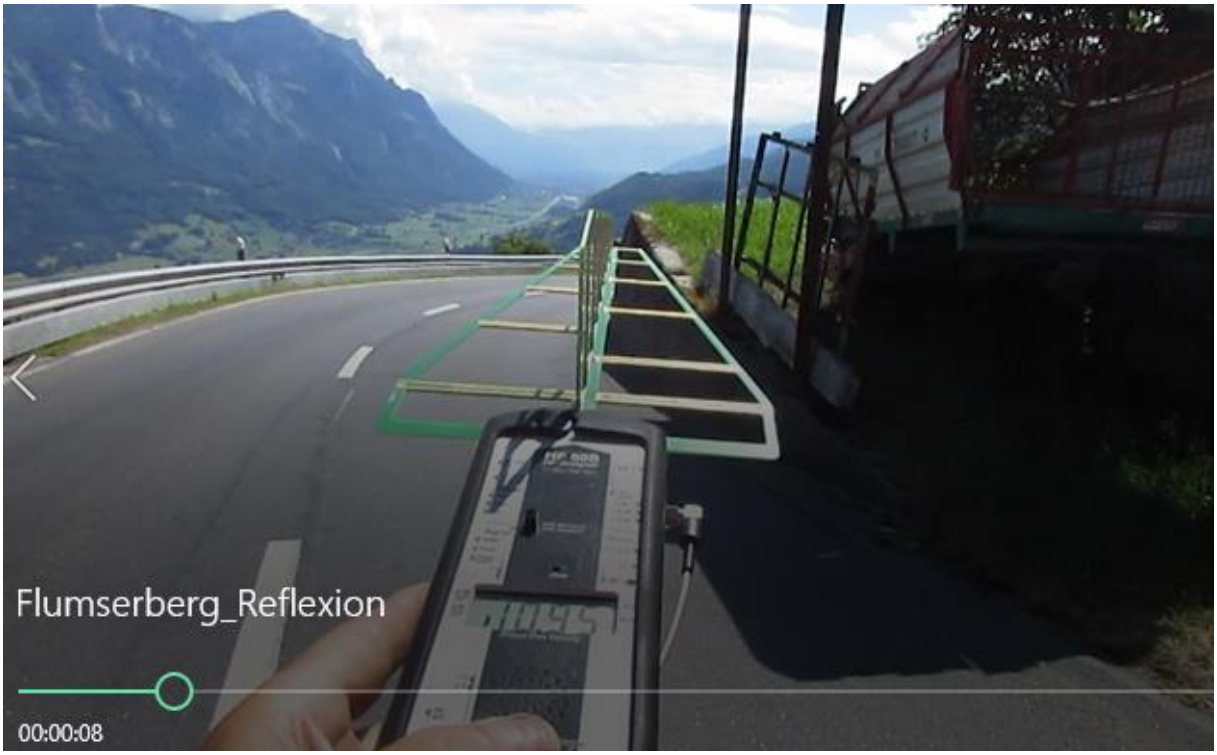
15 Sekunden später wieder wechselnde Werte von 18...150 µW, die folgenden (aufgrund des anderen, wesentlich steileren Flankenwinkels) viel schwächer hörbaren peaks sind weiter im Rhythmus von 10 sec.

Erste Messung der Funkstrahlung im Aussenbereich hier, aus Sicherheitsgründen ausserhalb der Strasse.

Der Sender des Grüninger-Mühlenturms bringt vermutlich das periodische (10sec) Steuersignal

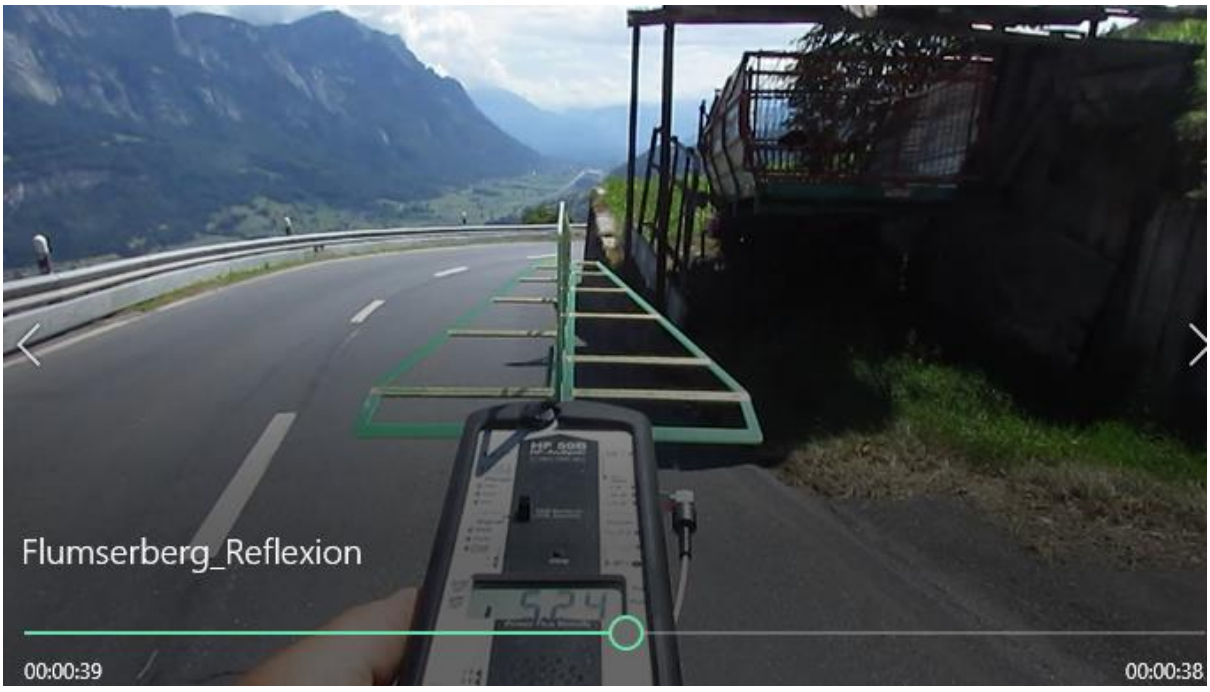


Der Sender aus dem Hochspannungsmast bringt ein Dauersignal von über 200µW/m2

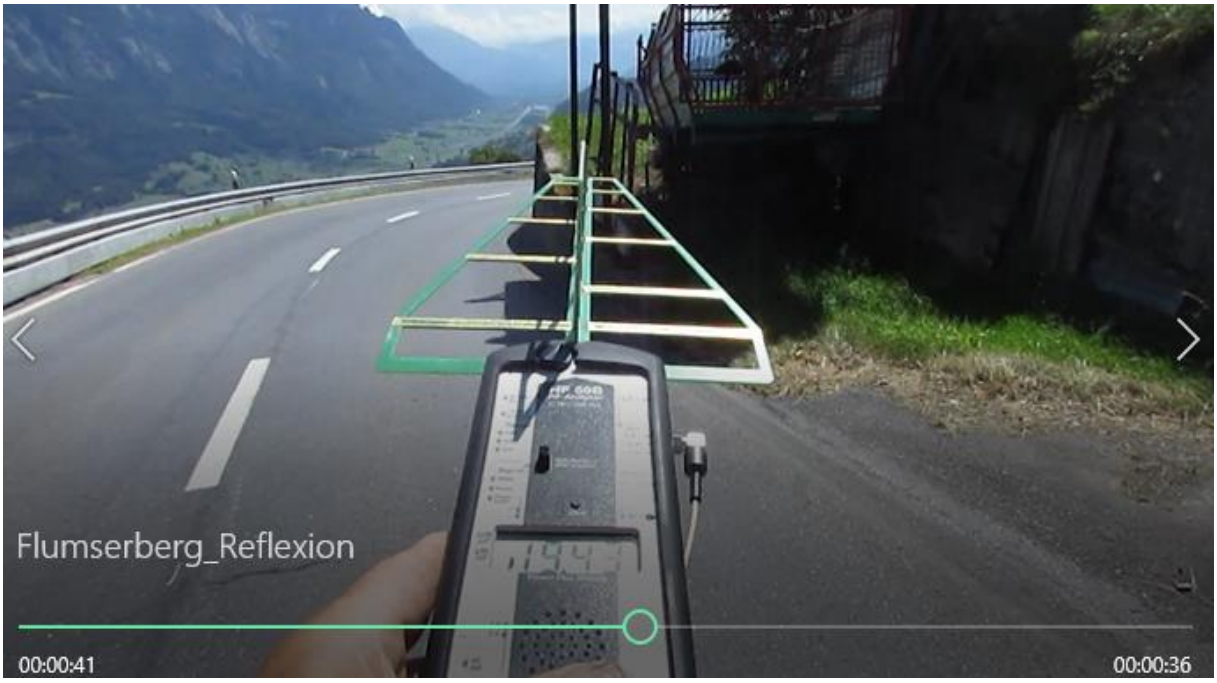


An diesem Ort reflektiert die periodische Strahlung auch am Blechdach des Unterstands

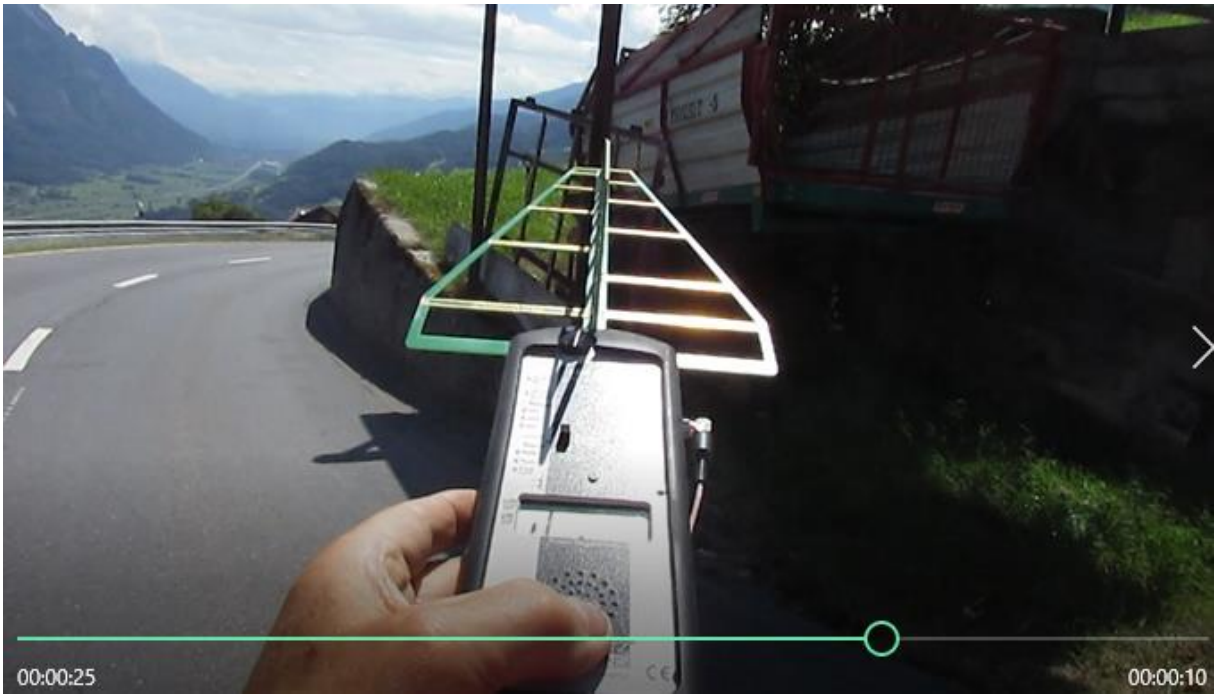
Das periodische Signal führt so zu mehr als einer Verdoppelung der Signalstärke



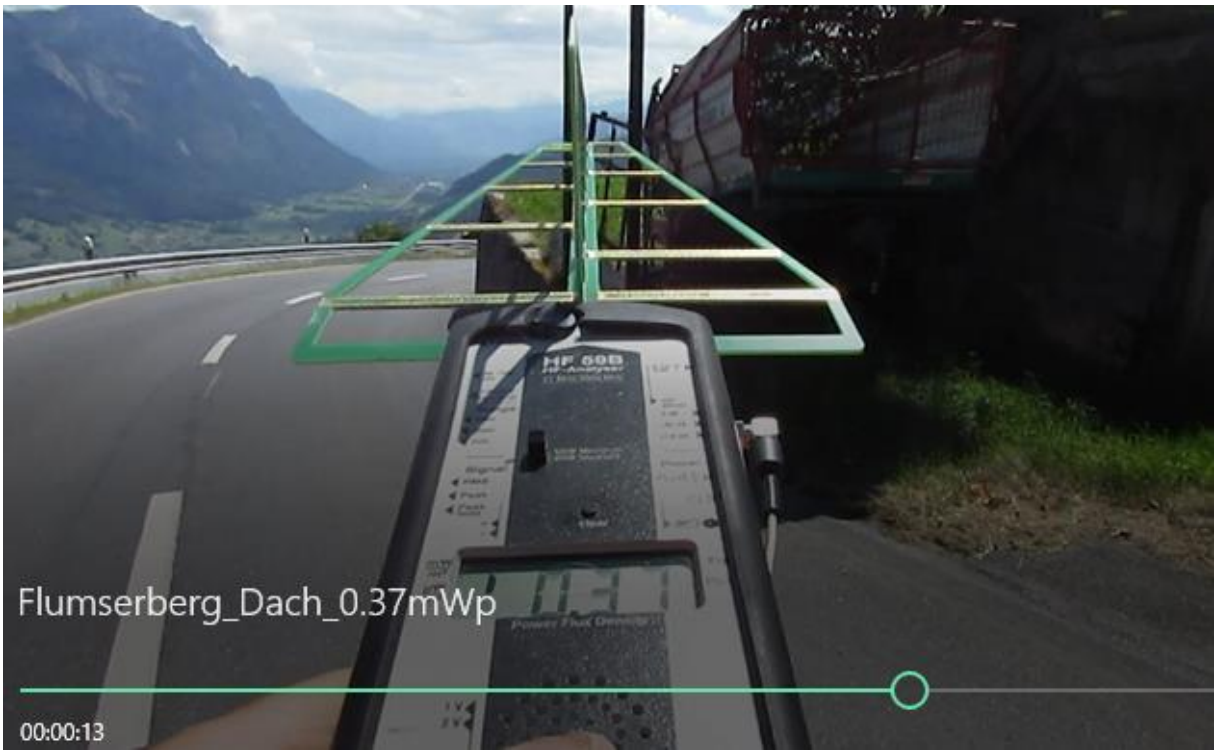
Aufnahme vom Ort des letzten kontrollierten Handelns (Bremsen vor Kurve) ungefähr auf der Position des Fahrers im Strassenraum



In diesem Aufnahme-Winkel (nur Messgerät-Richtung) ergibt sich eine grössere Streuung, darum diesmal ein peak von nur 194.3 µW/m2



Pulsung wie bei allen Messungen im 10 sec. Takt. Die maximal gemessene Leistung ist 0.37 mWpeak:



Gittermast-Sender im Tal in Nahaufnahmen, ca. 40m Höhe

Oben: der Sender nach Flumserberg (rechte Mastseite)

Unten: der Sender am Silo Grüninger Mühlen

Die Unfallkurve - vom Talgrund aus genau auf der Linie des Senders - fotografiert. Die flächige Untersicht des Blechdaches ist gut sichtbar, das Fahrzeug etwas zu gross gezeichnet...

An dieser Stelle wurde die Kurve noch leicht angesteuert, aber der Fahrer verlor währenddessen das Bewusstsein. Bei einem Auftreten der Fahrunfähigkeit weiter oben wäre der Bus direkt und zusätzlich etwas weniger gebremst ca. 20m weiter oben in die Leitplanke gefahren.

Der Unterstand von der Seite:

Auf den Fahrer (schwarz, Bildmitte) wirkt die Einstrahlung direkt, zusätzlich als Reflexion der Flanken des Dachs aus Trapezblech und an der schrägstehenden Flanke des Ladewagens kurz vor der Kurve. Hier verlangsamen die Chauffeure auf ca. 20km/h

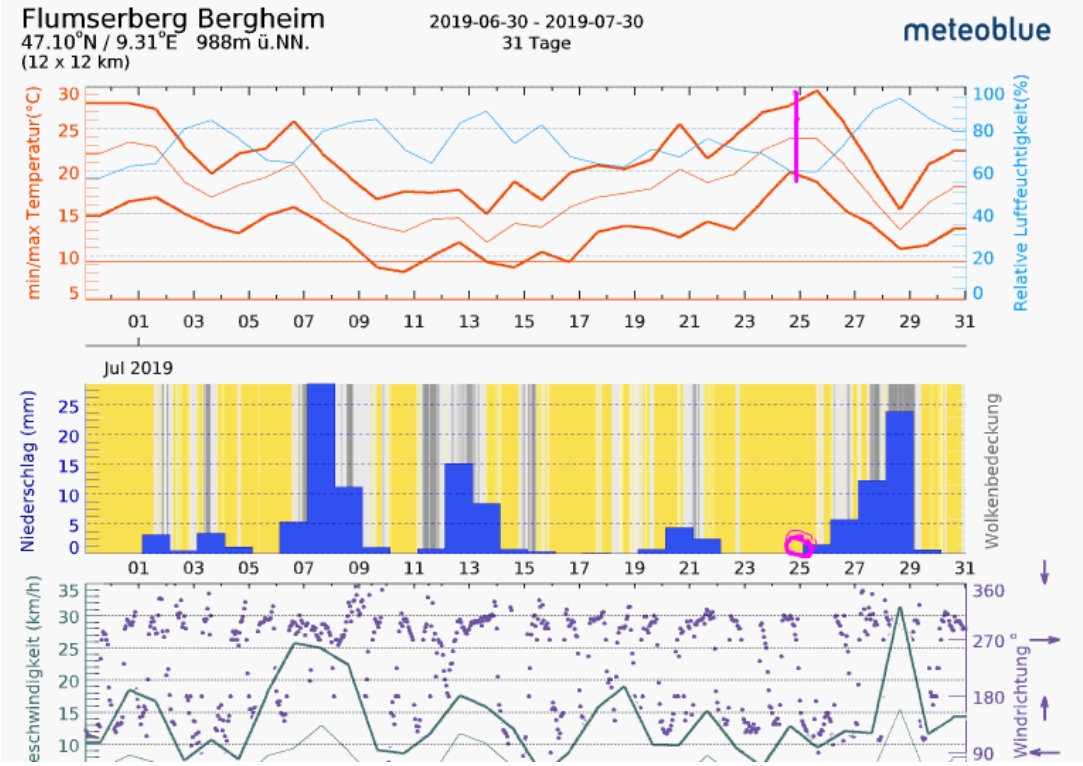
Interpretation:

Gelbe Fläche: Standorte der Messungen mit der direktionalen Antenne (7 Filmausschnitte oben) Der dritte blaue Strich deutet das letzte Lenkmanöver an, Fahrzeit dazu etwa 1 – 1.5 Sekunden.

Bild unten: direkte Strahlung über die Leitplanke auf den erhöht sitzenden Fahrer

Rosa: die Fahrstrecke mit dem ersten Kollisionsort im Vordergrund – auch kaum deformierte Leitplanke, trotz des Aufpralls eines (leer) ca. 11 To schweren Gefährts

Wetterbedingungen



Das Wetter war sehr warm und trocken, auch am frühen Morgen: kaum Dämpfung durch Feuchtigkeit in der Atmosphäre.

Medizinische Unfälle (Unfälle ohne Hochspannungseinflüsse) geschehen gemäss der abgeschlossenen Untersuchung nur bei schönem Wetter:

https://www.hansuelistettler.ch/elektrosmog/elektrosmog-im-verkehr/studie

Zusammenfassung

Im Unfallzeitpunkt wirkten 6 verschiedene (zusätzlich noch reflektierte) Funkfrequenzen, sowie die permanente, buseigene wlan-Strahlung auf den Fahrer ein.

Die direkte Strahlung fällt aufgrund des Gefälles der Strasse in einem steilen Winkel ein, eine Reflexion ist so minimal. Das linke Seitenfenster war offen – die dort einfallende Strahlung auf der letzten Geraden ungemindert einfallend.

Die übliche Scheibendämpfung von etwa 10% (gegenüber der Freifeld-Messung wie hier bei den Aussenaufnahmen praktiziert) wird durch die vermutlich wetterbedingt verstärkte Strahlung hinreichend kompensiert. (Scheibendämpfung gemessen im Fall 3145_St.Gallen_00.07.2008)

Zum Verständnis der neurologisch/medizinischen Abläufe bei solchen Unfällen:

Niels Kuster et al. NFP 57 http://www.snf.ch/SiteCollectionDocuments/nfp/nfp57/nfp57_synthese_d.pdf Mobilfunk bewirkt Veränderungen der Hirnströme

«Der unklare Unfall in der Verkehrsmedizin» (AGU-Seminar 2015) Dr. Ulfert Grimm Fachbereich Verkehrsmedizin Institut für Rechtsmedizin St.Gallen http://agu.ch/1.0/pdf/agu-seminar15.pdf

«Wirkungen des Mobil- und Kommunikationsfunks» Eine Schriftenreihe der Kompetenzinitiative zum Schutz von Mensch, Umwelt und Demokratie e.V.

https://www.diagnose-funk.org/publikationen/dokumente-downloads/kompetenzinitiative-broschuerenreihe

Wirkungen von Elektrosmog auf Verkehrsunfälle: https://www.hansuelistettler.ch/elektrosmog/elektrosmog-im-verkehr/studie

Zum Thema Herzrhythmus hat Prof. Magda Havas, Trent University, publiziert https://magdahavas.com/pick-of-the-week-24-microwave-radiation-affects-the-heart/

Hochspannungsleitungen und Magnetfelder am Boden: http://people.ee.ethz.ch/~pascal/Hochspann/BBoden.gif

Hansueli Stettler.Bauökologie.Funkmesstechnik.Lindenstrasse 132.9016 St.Gallen.www.hansuelistettler.ch.info@hansuelistettler.ch

Du hast geliebt – ohne viel Worte
Du hast geholfen – ohne viel Worte
Du hast verstanden – ohne viel Worte
Du bist gegangen – ohne viel Worte
und hinterlässt eine Leere,
die in Worten keiner auszudrücken vermag.

Abschied

Viel zu früh und völlig unerwartet nehmen wir Abschied von meinem lieben Papi, unserem Bruder, Schwager, Götti und Onkel

Ivo Marthy

6. März 1958 – 25. Juli 2019

Du bist während deiner geliebten Arbeit als Postauto-Chauffeur aus dem Leben gerissen worden.

… und wir dachten, wir hätten noch so viel Zeit.

Wir vermissen dich: Deine Sina
Elsbeth Bodmer mit Familie
Renate Unterthurner mit Familie
Reto Marthy mit Familie
Manfred Marthy mit Familie
Annemarie Arnold mit Familie
Alexa Dandolo mit Familie
Anverwandte und Freunde

Die Trauerfeier findet am Mittwoch, 31. Juli 2019, um 14 Uhr in der Laurentiuskirche Flums statt.

Leidzirkulare werden keine versandt.

Traueradresse: Sina Marthy, Hofackerstrasse 42, 8032 Zürich

Wenn die Sonne des Lebens untergeht,
leuchten die Sterne der Erinnerung

Heim Betriebe AG
Heim Betriebe AG
Postauto Betrieb und Tiefkühlprodukte-Vertrieb
Staatsstrasse 14
8890 Flums

Todesanzeige

Traurig nehmen wir Abschied von unserem geschätzten
Mitarbeiter und Kollegen

Ivo Marthy

6. März 1958 bis 25. Juli 2019

Unerwartet wurde er aus dem Leben gerissen. Ivo hinterlässt eine Lücke, die wir mit unseren Erinnerungen und Gedanken füllen, aber nicht schliessen können.
Wir verlieren mit ihm einen äusserst pflichtbewussten, engagierten und loyalen Mitarbeiter, der von allen sehr geschätzt wurde.

In stillem Gedenken
Heim Betriebe AG
Familie Heim mit allen Postauto-Chauffeuren