

Herwig Duschek, 3. 10. 2011

www.gralsmacht.com

724. Artikel zu den Zeitereignissen (zum sogenan. „Tag der Deutschen Einheit“: s. Art. 137)

1998: Zugkatastrophe in Eschede – Unglück oder Verbrechen? (1)

In Eschede¹ klingt Eschede an ... (Artikel 661, S. 4). Ich erinnere an die Zug-„Unglücke“

- von Radevormwald am 27. 5. 1971²
- von Washington am 22. 6. 2009³
- von Hordorf am 29. 1. 2011⁴

Offiziel heißt es⁵: *Der ICE-Unfall von Eschede war ein Zugunglück, das sich am 3. Juni 1998 auf der Bahnstrecke Hannover-Hamburg am Strecken-Kilometer 61 in der Gemeinde Eschede (Niedersachsen) ereignete. Bei der Entgleisung des ICE 884 „Wilhelm Conrad Röntgen“ kamen 101 Menschen ums Leben. 88 wurden schwer verletzt. Es war das bislang schwerste Zugunglück in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland sowie aller Hochgeschwindigkeitszüge weltweit.*



(Unfallstelle in Eschede: Ein Billigteil warf den 50 Millionen Mark teuren Wunderzug aus der Spur⁶)

¹ Dort wurde am 13. 5. 2000 durch die Explosion einer Explosion der Feuerwerksfabrik ein verheerendes okkultes Verbrechen mit 23 Toten und 947 Verletzten verübt. Außerdem am 7. 7. 2011: Einsturz eines Stadionsdaches mit 1 Toten und 14 Verletzten. (Artikel 659-661)

² Mit 46 Toten (41 Kinder) und 25 Verletzten (siehe Artikel 127, S. 2 und Artikel 128)

³ Mit 9 Toten und 70 Verletzten (siehe Artikel 64, S. 1-5)

⁴ Mit 10 Toten und 23 Verletzten, davon 18 schwer (siehe Artikel 506/507)

⁵ http://de.wikipedia.org/wiki/ICE-Unfall_von_Eschede

⁶ *Der Spiegel* Nr. 24/1998 (Text unter dem Bild)

Es heißt (– wir erinnern uns an den angeblich defekten Heizlüfter als Ursache des Gletscherbahnbrands in Kaprun/Österreich⁷ –), dass ein defekter Radreifen Ursache für diese verheerende Zugkatastrophe gewesen sein soll:

Am Mittwoch, dem 3. Juni 1998, befand sich der ICE 884 „Wilhelm Conrad Röntgen“ (Triebzug 151) mit etwa 200 km/h auf der Fahrt von München nach Hamburg beim Streckenkilometer 55.1, etwa sechs Kilometer vor dem Ort Eschede, als gegen 10:57:28 Uhr ein Radreifen an einem Rad der dritten Achse des ersten Wagens aufgrund von Materialermüdung brach. Der abgesprungene Radreifen wickelte sich ab, bohrte sich durch den Boden eines Abteils zwischen zwei Sitzen in dem Personenwagen 1 und blieb dort stecken.



(Rainer Amme, ehem. Soko „Eschede“ zeigt die Stelle an einen Radreifen des ICE 884, die bei einem anderen Radreifen im Personenwagen 1 gebrochen sein soll⁸.)



(Der stählerne Radring (Radreifen), angeblich dauerfest und zerstörungssicher...⁹)

Frage 1: Wie kann ein abgesprungener Radreifen aus Stahl sich abwickeln?

Dieser Radreifentyp hat eine Geschichte¹⁰: *Der ICE 1 war ursprünglich mit Vollrädern ausgestattet, so genannten Monobloc-Rädern, die in einem Stück gefertigt werden. Im praktischen Betrieb stellte sich schnell heraus, dass es unter bestimmten Umständen aufgrund von ungleichmäßiger Abnutzung, Materialermüdung und Unwuchten zu Resonanz-Erscheinungen kommen konnte. Insbesondere im Speisewagen beklagten sich Reisende immer wieder über lautes Vibrieren des Geschirrs und „wandernde Gläser“ ...*

⁷ Bei diesem okkulten Verbrechen am 11. 11. 2000 in Kaprun kamen 155 Menschen ums Leben (siehe Artikel 431-441)

⁸ Aus der DVD: *Eschede Zug 884*, ARD Video, 2008

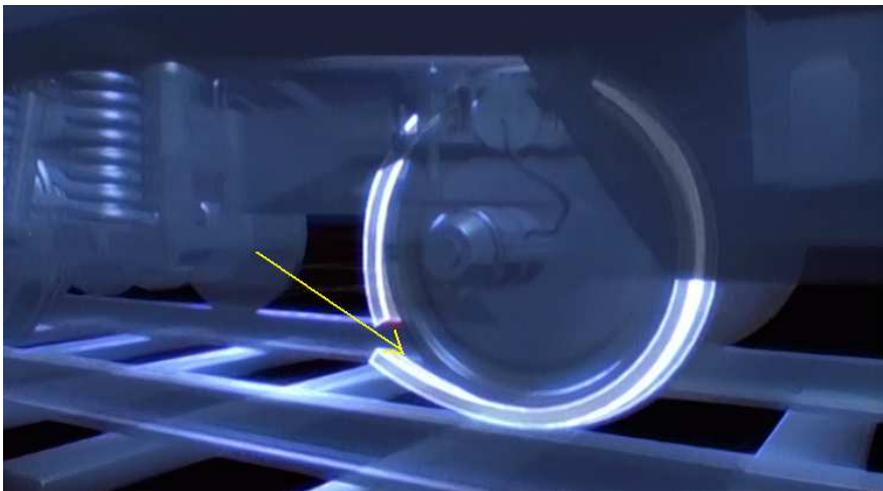
⁹ <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-13436403.html>

¹⁰ http://de.wikipedia.org/wiki/ICE-Unfall_von_Eschede

Ende 1991 beschloss der Vorstand der Deutschen Bundesbahn, gummigefederte Radreifen unter sieben ICE-1-Speisewagen zu erproben. Mit Beschluss vom 21. Januar 1992 wird dieser Beschluss zu einem „Großversuch“ auf 45 Speisewagen aus. Im Folgemonat wird die Umrüstung 15 weiterer (Speise-)Wagen beschlossen ... Am 5. Oktober 1992 präsentierte das Vorstandsmitglied dem Gremium eine Beschlussvorlage zur Einführung der neuartigen Räder in der gesamten ICE-Flotte.

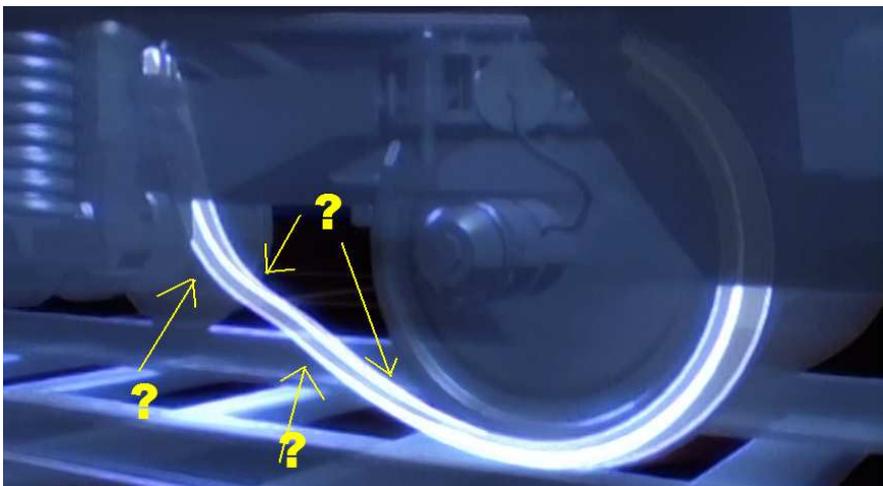
Und¹¹: Der gummigefederte Radreifen kam ... relativ schnell unter die Bordrestaurants (später unter den ganzen ICE-1-Zügen zum Einsatz) ... Offensichtlich gab es jedoch in den fast sieben Jahren und Millionen von Kilometern bis zu dem Unglück keine gravierenden Probleme.

In der DVD *Eschede Zug 884* (s.o.) wird einem der „Werdegang“ des (angeblich) gesprungenen Stahl-Radreifens „anschaulich“ gemacht:



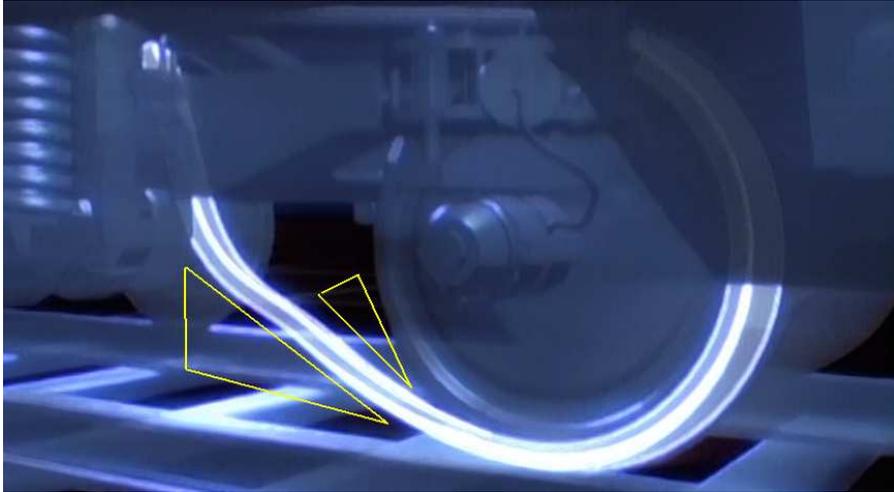
Frage 2: Warum verbiegt sich der Stahl-Radreifen an dieser Stelle (Pfeil)?

Frage 3: Falls sich der gesprungene Stahl-Radreifen durch die hohe Geschwindigkeit in der Form verändert: Warum eiert der Stahl-Radreifen nicht und springt dann ab?



Frage 4: Wie kann sich ein Stahl-Radreifen wie Blech (s.o.) verformen?

¹¹ <http://www.hochgeschwindigkeitszuege.com/deutschland/ice-unfall-eschede.php>



Frage 5: Falls sich der Stahl-Radreifen wie Blech (s.o.) verformen könnte: Wie kann das abgewinkelte Rad (s.o) ohne Gegenstücke (von mir eingezeichnet) in diese Form kommen und dazu noch oben plötzlich seinen „Blechcharakter“ verlieren, um sich als „stählerne Lanze“ ... *durch den Boden eines Abteils zwischen zwei Sitzen in dem Personenwagen 1 zu bohren und stecken zu bleiben* (s.o., s.u.)?



Frage 6: Welche experimentellen Nachweise gibt es, dass ein gesprungener Stahl-Radreifen bei hoher/niedriger Geschwindigkeit sich so verhalten kann?

Natürlich wurde der („Sündenbock“) „gesprungener Stahl-Radreifen“ im Celler Gericht präsentiert. Dieser ist wiederum viel runder, als die „stählerne Lanze“ aus der obigen Anschauung:



(Li: Der gebrochene Radreifen liegt vor Beginn des Strafprozesses um die ICE-Katastrophe in Eschede im zu einem Gerichtssaal umfunktionierten Kreistagssaal in Celle¹². Re: Radreifen des ICE 884 [s.o., S. 3])

¹² https://www.berlinonline.de/berliner-zeitung/foto/bin/index.php/BLZ-Vermischtes/das_zugunglueck_von_eschede/11

Frage 7: Handelt es sich bei obigem „Beweisstück“ um ein Radreifen vom ICE 884 *Wilhelm Conrad Röntgen*, zumal dieser dünner erscheint als der ICE-Radreifen (von S. 3) und ein anderes Aussehen hat?

Frage 8: Wurde der „Beweisstück“-Radreifen präpariert?

Nun werden (– zur Unterstützung der „gebrochenen Radreifen“-These –) Bilder von ein bis zwei ramponierten Gleisschwellen gezeigt – merkwürdigerweise ist bei den darauffolgenden Gleisschwellen nicht viel zu sehen¹³ (warum nicht? [Frage 9]) :



(Eine beschädigte Gleisschwelle auf der Bahnlinie zwischen Celle und Hamburg ...¹⁴. Und: Nach dem Unglück wurde bereits rund sechs Kilometer vor der Unglücksstelle am Streckenkilometer 55.1 [vgl. o.] eine etwa 20 cm lange und 4 cm tiefe Kerbe in einer Schwelle entdeckt, bei Kilometer 55.2 war der Linienleiter¹⁵ gerissen. Ab Kilometer 56.4 wurden deutliche Schäden an den Betonschwellen registriert¹⁶. Frage 10: War der Linienleiter tatsächlich gerissen? Frage 11: Warum wurde im Zug nicht registriert, dass der Linienleiter gerissen war? Frage 12: Wurde der (angeblich) gerissene Linienleiter im Zug registriert, aber nicht darauf reagiert?)



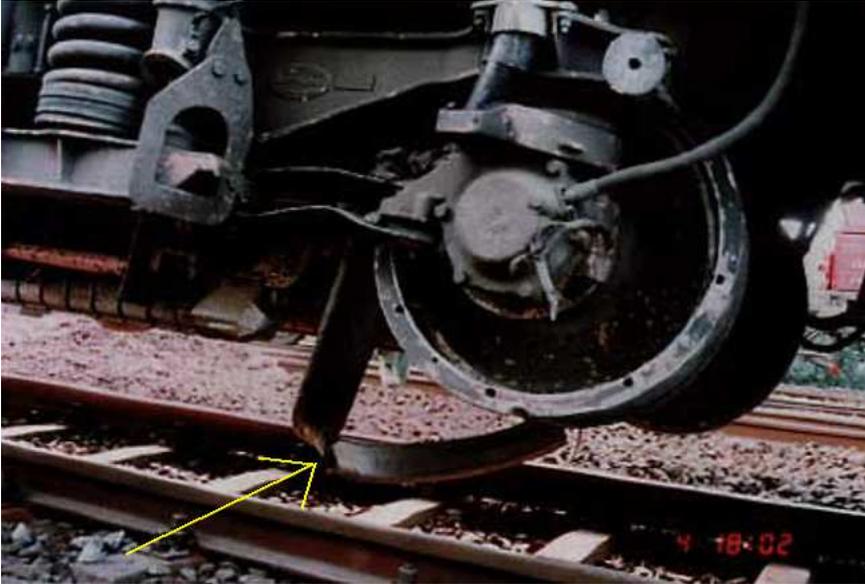
Zur Unterstützung der „gebrochenen Radreifen“-These werden Bilder von „blechernen gebrochenen Radreifen“ angeboten:

¹³ Vorausgesetzt das Bild ist Fahrtrichtung aufgenommen.

¹⁴ https://www.berlinonline.de/berliner-zeitung/foto/bin/index.php/BLZ-Vermischtes/das_zugunglueck_von_eschede/11

¹⁵ Bei der in Deutschland entwickelten und verwendeten Linienzugbeeinflussung erfolgt eine induktive Datenübertragung zwischen Fahrzeug und Fahrweg mittels eines zwischen den Schienen verlegten Kabelpaares (dem so genannten Linienleiter). <http://de.wikipedia.org/wiki/Linienzugbeeinflussung>

¹⁶ http://de.wikipedia.org/wiki/ICE-Unfall_von_Eschede



(Text unterm Bild¹⁷: Abgerissener Radreifen unter dem Drehgestell: 88 Minuten für die letzte Inspektion.)



(Szene aus der DVD: *Eschede Zug 884*, ARD Video, 2008)



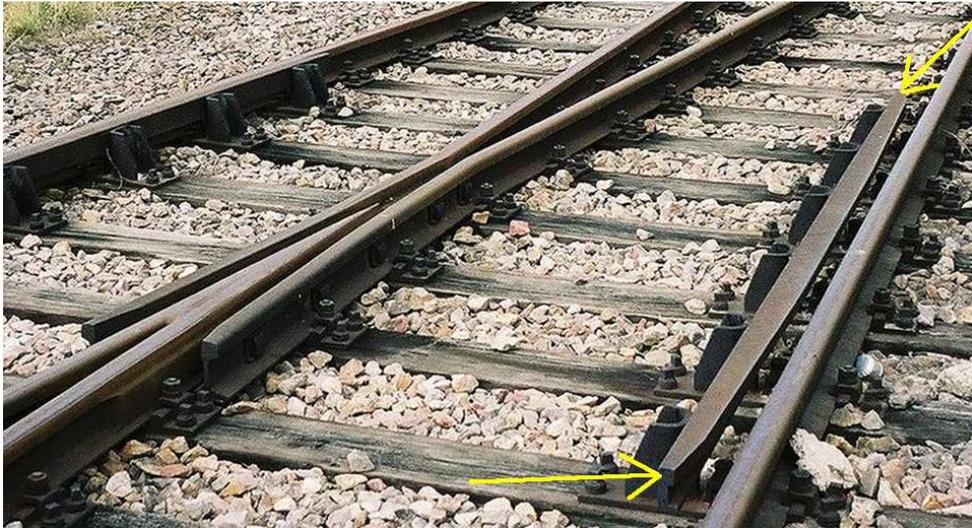
(... Merkwürdig nur, dass die Radreifen dieser Achse trotz massiver Kräfteinwirkung ganz geblieben sind)

¹⁷ *Der Spiegel* 21/1999

Frage 13: Gab es in der Eisenbahngeschichte einen vergleichbaren Fall, dass sich ein gesprungener Radreifen in den Zugboden bohrte?

Nun war der „blecherne gebrochene Radreifen“ erst der Anfang:

Als der Zug um 10:59:01 Uhr, etwa 200 Meter vor einer Straßenbrücke am Ortsrand von Eschede, über die erste von zwei aufeinander folgenden Weichen (Weiche 2) fuhr, prallte der noch immer im Zugboden steckende Radreifen gegen 10:59:06 gegen einen Radlenker (siehe Bild unten) dieser ersten Weiche im Südkopf des Bahnhofs Eschede und riss diesen von den Schwellen¹⁸ ...



(Links das Herzstück, mit Zwischen- und Flügelschienen, rechts [Pfeile] ein Radlenker¹⁹)

Der im Zugboden steckende Radreifen müsste demnach dort stärker „befestigt“ gewesen sein, als der Radlenker auf den Gleisschwellen. War dem so und wenn ja: warum war dem so? (Frage 14)

Die mysteriösen Vorgänge gehen weiter: ... Auch dieser bohrte sich durch den Zugboden, schoss im Vorraum (im Türbereich) bis in die Decke hinauf und hob dabei den Achsenkörper aus den Gleisen²⁰.

Angenommen, ein extrem fest im Zugboden steckender Radreifen hätte einen extrem locker auf den Gleisschwellen befestigten Radlenker tatsächlich ausgerissen: Wie groß ist die Chance, dass dieser Radlenker die Waagrechte verlässt und im Vorraum bis in die Decke hinaufschießt? (Frage 15)

Nun ist der Boden einer Eisenbahn nicht gerade aus Pappe oder Blech: Wie kann es sein, dass der Stahl-Boden eines ICE einerseits durch einen (angeblichen) Radreifen, andererseits durch einen (angeblichen) Radlenker durchstoßen wird? (Frage 16)

Gibt es Bildnachweise von ... dieser ersten Weiche im Südkopf des Bahnhofs Eschede, der ein Radlenker entrissen wurde? (Frage 17)

Wie kann eine (angeblich) in der Zugdecke steckende Radlenker-„Lanze“ einen Achsenkörper (eines Waggons) aus den Gleisen heben? (Frage 18)

Fortsetzung folgt.

¹⁸ http://de.wikipedia.org/wiki/ICE-Unfall_von_Eschede

¹⁹ http://de.wikipedia.org/wiki/Eisenbahnweiche#Backenschienen_und_Radlenker

²⁰ http://de.wikipedia.org/wiki/ICE-Unfall_von_Eschede