

Es wäre schön, wenn mehr Leser einen finanziellen Beitrag auf unten angegebenes Konto¹ leisten könnten.

Herwig Duschek, 5. 10. 2011

www.gralsmacht.com

726. Artikel zu den Zeitereignissen

1998: Zugkatastrophe in Eschede – Unglück oder Verbrechen? (3)

(Ich schließe an Artikel 725 an.)

Das youtube-Video *Eschede – Die Todesfahrt 1/4²* zeigt in einer Computeranimation, wie sich die Zugkatastrophe (angeblich) abgespielt haben soll:

- Radreifenbruch, Radlenker schießt senkrecht³ (– siehe Bild –) durch den Boden des Türbereiches von Waggon 1 (hinten).



- Der entgleiste hintere Teil von Waggon 3⁴ (– siehe Bild u. –) kracht gegen den Brückenpfeiler (der angeblich an dieser Stelle gestanden haben soll, s.u.). Wie kann ein Waggon derart entgleist sein und dann – trotz Kollision mit der Brücke – in die Position gekommen sein, die uns das Bild (in Artikel 725, S. 4) vermittelt? (Frage 25)

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=6LPnG8kAeA4&feature=related>

³ Vgl. Frage 15 in Artikel 724 (S. 7)

⁴ Vgl. Artikel 725 (S.



- Die Brücke stürzt auf Waggon 5:



- die restlichen Waggons und der hintere Triebkopf „stauen sich“ im Zickzack an der Brückeneinsturzstelle:





Man bedenke, dass die eigentliche Katastrophe durch den Einsturz der Brücke verursacht wurde, der die restlichen Waggons praktisch gegen eine „Mauer“ fahren ließ und diese von 200 km/h Geschwindigkeit abrupt stoppte.

96 Tote wurden aus den Trümmern geborgen, fünf Menschen erlagen später im Krankenhaus ihren schweren Verletzungen. Unter den Toten sind auch zwölf Kinder. Von den 18 überlebenden Kindern haben sechs ihre Mutter verloren. Die meisten Todesopfer verloren ihr Leben unmittelbar im Moment des Unglücks. Zu den häufigsten Verletzungen zählten Schädel-Hirn-Traumata, innere Blutungen und mehrfache Knochenbrüche. Der Großteil starb an den Komplikationen dieser Verletzungen, die durch die aus der abrupten Verlangsamung frei werdende extreme kinetische Energie verursacht wurden (Hochrasanztrauma). Viele Menschen wurden durch zusammengeschobene Sitze zerquetscht. Bei 67 der 96 obduzierten Opfer wurde ein Schädel-Hirn-Trauma als Todesursache festgestellt.⁵

Nun wird zu untersuchen sein, ob es tatsächlich diesen Brückenpfeiler gab, gegen den der hintere Teil von Waggon 3 gekracht sein soll (s.o.) und dadurch den Einsturz der Brücke verursacht haben soll. Ein Bild der wiedererbauten Brücke zeigt die Situation vor Ort⁶:



(Brückenrampe Ost [kl. Pfeil]. Der große Pfeil zeigt die Nordost-Richtung an, in der auch ICE 884 gefahren ist.)

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

⁶ Video *Eschede – Die Todesfahrt 1/4* <http://www.youtube.com/watch?v=6LPnG8kAeA4&feature=related>

Ich zeichne jetzt den Brückenpfeiler aus der Computeranimation (in etwa) ein:



(Beim linken Bild [Echtaufnahme] ist der Schotter links der Gleise leicht abschüssig und der Schotterbereich klein. Beim rechten Bild [Computeranimation] ist der Schotter links der Gleise waagrecht und der Schotterbereich sehr groß.)

Noch einmal: die Frage (26), ob es einen Brückenpfeiler gab oder nicht ist sehr zentral.

Die Straße, die über die Brücke führt, heißt interessanterweise „zufällig“ Rebberlaher⁷ Straße:



Die Gleisanlage unterhalb der Brücke und damit die (leichte) Abschüssigkeit des Schotterbereiches und dessen Größe wird aus Bildern ersichtlich, die von der Brücke (Rebberlaher Straße) aus aufgenommen wurden⁸:

⁷ Rebberlah ist eine kleine Ortschaft (nach ca. 2 km) in westlicher Richtung.

⁸ <http://www.bahnbilder.de/name/einzelbild/number/241464/kategorie/Deutschland~Unternehmen~Metronom+Eisenbahngesellschaft+mbH.html> (1. nachfolg. Bild) und <http://www.bahnbilder.de/name/einzelbild/number/237372/kategorie/Deutschland~Unternehmen~Metronom+Eisenbahngesellschaft+mbH.html> (3. nachfolg. Bild)



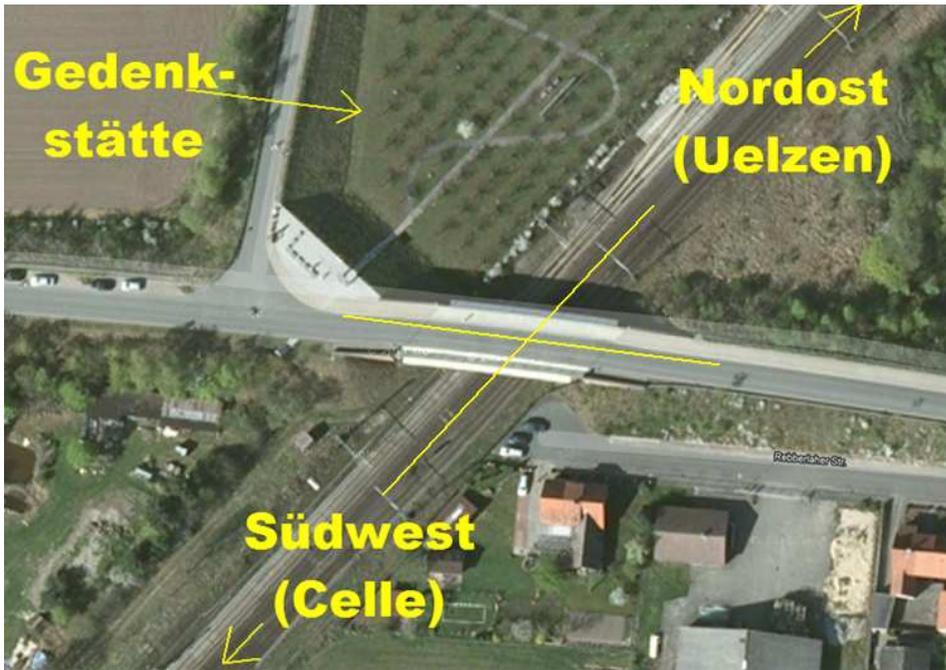
(Eschede-Brücke, Rebberlaher Straße mit Zug in nordöstl. Richtung fahrend [wie ICE 884]. Offiziell: Waggon 3 kommt auf das linke Gleis und kracht dann in den [angeblichen] Brückenpfeiler [Vergrößerung: linkes Gleis].)



(Eschede-Brücke [ebda, s.o.]. An dieser Weiche soll sich die Entgleisung abgespielt haben)



(Eschede-Brücke, Rebberlaher Straße mit Zug in südwestl. Richtung fahrend. Pfeil li: Gedenkstätte. Pfeil re: in wenigen Metern kommt die Brückenrampe Ost.)



(Eschede-Brücke, Reberlaher Straße, Überblick. Auffallend ist auch das Andreas-Kreuz, das durch Bahnstrecke und Straße gebildet wird – ein Hinweis auf die Andreas-Loge? [Frage 27].)

Folgendes Bild⁹ zeigt die westliche Brückenrampe, nachdem die „Unglücks“-Stelle freigeräumt wurde:



(Eschede, westliche Brückenrampe, Aufnahme vom 29. 10. 1998)

Genauso müsste die östliche Brückenrampe ausgesehen haben. Falls es tatsächlich einen Brückenpfeiler vor der östliche Brückenrampe gab: warum stürzte die Brücke durch die (angebliche) Kollision mit Waggon 3 überhaupt ein, zumal es zwei stabile Brückenrampen gab (gibt) und nur ein PKW auf der Brücke stand¹⁰? (Frage 28)

⁹ <http://www.rail.sk/ice/eschede/esch4.htm>

¹⁰ In den Trümmern fand sich auch ein VW Golf Variant der DB, der vor dem Unfall auf der Brücke stand und mit dieser in die Zugtrümmer hineinfiel. Er gehörte den zwei DB-Signaltechnikern, die beim Unglück ums Leben kamen. http://de.wikipedia.org/wiki/ICE-Unfall_von_Eschede

Es ist davon auszugehen, dass (bei fehlendem Brückenpfeiler) die Brücke durch eine (angenommene) seitliche Kollision von Waggon 3 mit der östlichen Brückenrampe nicht eingestürzt wäre, weil der Waggon 3 (usw.) mit einer Geschwindigkeit von (ca.) 200 km/h an der schrägen und hohen Brückenrampe weitergeschlittert wäre.

In dem youtube-Video *Eschede – Die Todesfahrt 3/4*¹¹ heißt es zu folgenden Bildern: ...*Die neue Brücke in Eschede hat keine Pfeiler mehr – ein unfallträchtiges Hindernis weniger.*



(Eschede: Güterzug in südwestl. Richtung auf der Gleisanlage mit der Brückenrampe West [vgl.o.])



(Eschede, Rebberlaher Straße, Brückenrampe West. Das Gebilde oben rechts wird noch besprochen.)

Nun wird in dem obigen Video von ... *Pfeilern* (in Mehrzahl) gesprochen. Entsprechend hätte auch vor der westlichen Brückenrampe ein Pfeiler stehen müssen. Nun gibt aber die Aufnahme vom 29. 10. 1998 (S. 6) überhaupt keinen Anhaltspunkt dafür her, dass nach dem dritten Gleis und dem kurzen Schotterbereich¹² noch ein Brückenpfeiler hätte stehen können.

¹¹ <http://www.youtube.com/watch?v=Zvahza90XBk&NR=1>

¹² Vgl. Bilder oben

Natürlich stellt sich die Frage (29): warum brauchte so eine kleine Brücke (s.u.) überhaupt Brückenpfeiler? (Die neue Brücke hat ohnehin keine.)



(Bild aus den Videos *Eschede – Die Todesfahrt* [s.o.])

Mir wurde berichtet, dass die alte – am 3. 6. 1998 zerstörte – Brücke gegen 1967 gebaut wurde. An dieser Stelle war früher ein Bahnübergang.

Vergleiche ich nun diese kleine Brücke von Eschede z.B. mit einer Autobahnbrücke, die mühelos die (mindestens) doppelte Strecke allein mit zwei (bzw. vier) Pfeilern überspannt, dann wirft das eindeutig die (oben schon formulierte) Frage 29 auf:



(Autobahnbrücke A 31. Man nehme für den Vergleich mit der Eschede-Brücke nur eine Spur [vorne] und bedenke, dass eine Autobahnspur möglicherweise doppelt so breit ist, wie die Straße auf der Eschede-Brücke [s.o.]. Also [nochmal zur Frage 29]: zwei Pfeiler tragen eine Autobahnbrücke mit der (ca.) doppelten Länge und Breite [s.o.] wie die [alte] Eschede-Brücke, die neben den massiven Brückenrampen noch [offiziell] zwei Brückenpfeiler gebraucht haben soll!)

Fortsetzung folgt.