

Es wäre schön, wenn mehr Leser einen finanziellen Beitrag auf unten angegebenes Konto<sup>1</sup> leisten könnten.

Herwig Duschek, 6. 10. 2011

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

727. Artikel zu den Zeitereignissen

## 1998: Zugkatastrophe in Eschede – Unglück oder Verbrechen? (4)

(Ich schließe an Artikel 726 an.)

Weitere – neben den in Artikel 724-726 beschriebenen – „Merkwürdigkeiten“ sind:

- *Der ICE 884 verunglückt am 3. Juni 1998 kurz vor dem Bahnhof von Eschede. 101 Menschen sterben, 88 werden verletzt. Seither ist der Name jenes Dorfes in der Lüneburger Heide, dessen Bahnhof damals mit den Worten „Es bahnt sich was an“ um Verständnis für Renovierungsarbeiten warb, ein Fanal<sup>2</sup>. (War das zur „Einstimmung“? Frage 30)*

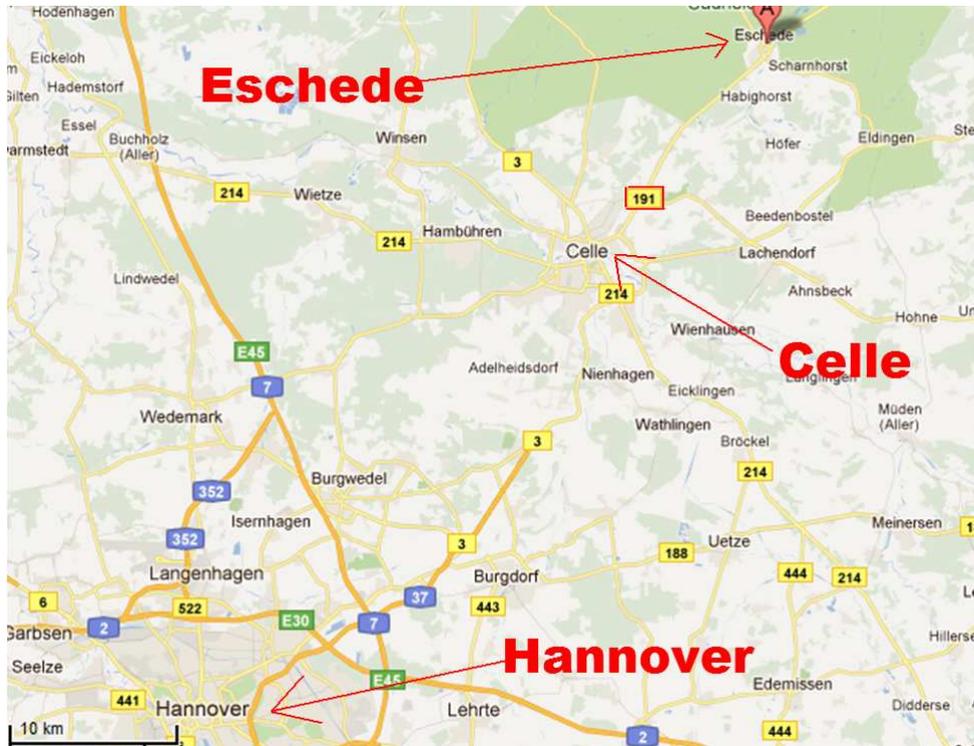


(Eschede: Zustand der Brücke und ein Teil des Zuges nach der Katastrophe am 3. 6. 1998)

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

- Auch in der Medizinischen Hochschule Hannover ist um 11.40 Uhr Katastrophenalarm ausgelöst worden. Glücklicherweise befinden sich die meisten der 34 Unfallchirurgen gerade auf einem "Trauma-Symposion" in der Landeshauptstadt (Hannover). Einige der 200 Teilnehmer waren mit dem ICE 884 angereist und in Hannover ausgestiegen<sup>3</sup>. (Gehörte die Terminierung des ..."Trauma-Symposions" in Hannover in der [relativen] Nähe von Eschede mit zum verbrecherischen „Eschede-Programm“? Frage 31)



(Hannover liegt ca. 60 km von Eschede entfernt. Man achte auf die B 191, die z.T parallel zur Bahn verläuft.)

Verfolgen wir die offizielle Version vom „gebrochenen Radreifen“<sup>4</sup>:

- Nach Einführung der gummigefederten Räder<sup>5</sup> erfolgten keine regelmäßigen Kontrollen. Die durchgeführten Kontrollen per Ultraschall sind nicht in der Lage, Risse im Inneren der neuen Räder zu erkennen, obwohl bei Versuchen vor der Serienzulassung der Räder die höchsten Spannungen im Inneren festgestellt wurden.
- Bei der letzten Inspektion des Zuges am Vortag des Unglücks wurde an dem betroffenen Radsatz eine Rundlaufabweichung von 1,1 mm festgestellt, beinahe das Doppelte des zugelassenen Grenzwertes...
- Die für das Unglück verantwortlichen Räder wurden bei drei unabhängigen Messungen als schadhaft angezeigt und trotzdem nicht ausgewechselt.

Nach den offiziell beschriebenen und vielfach dokumentierten Wartungsfehlern müssten die rechtlichen Folgen (Verurteilung der Verantwortlichen wegen fahrlässiger Tötung in 101 Fällen, usw.) eigentlich eindeutig sein.

Aber – wie schon beim okkulten Verbrechen in Kaprun<sup>6</sup> – ließen sich angeblich auch im Fall „Eschede“ keine Schuldigen finden:

<sup>3</sup> <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-13436403.html>

<sup>4</sup> [http://de.wikipedia.org/wiki/ICE-Unfall\\_von\\_Eschede](http://de.wikipedia.org/wiki/ICE-Unfall_von_Eschede)

<sup>5</sup> Siehe Artikel 724 (S. 2/3)

<sup>6</sup> Siehe Artikel 431-441

(Wikipedia<sup>7</sup>): ... Am 7. November 2001 erhob die Staatsanwaltschaft Anklage. Mit Beschluss vom 13. Juni 2002 ließ die Erste Strafkammer des Landgerichts Lüneburg die Anklage zu und eröffnete das Hauptverfahren. Angeklagt wurden ein Abteilungspräsident der Deutschen Bahn, ein technischer Bundesbahoberrat sowie ein Betriebsingenieur des Herstellerwerks der Radreifen wegen Körperverletzung von 105 Menschen und fahrlässiger Tötung von 101 Menschen..... Ihnen wurde vorgeworfen, die Räder nicht ausreichend getestet zu haben....

Die Staatsanwaltschaft hatte schwere Versäumnisse der Bahn bei der Zulassung und Wartung festgestellt. Nach Aussagen eines Kriminalpolizisten seien fast die Hälfte der Radmessungen vor dem Unglück nicht plausibel gewesen....

Am 54. Verhandlungstag, dem 28. April 2003, schlug der Vorsitzende Richter die Einstellung des Verfahrens gegen eine Zahlung jedes der drei Angeklagten von 10.000 Euro vor<sup>8</sup>. Dieser Vorschlag wurde vielfältig kritisiert. Mit dem 55. Verhandlungstag, am 8. Mai 2003(!), endete das Verfahren ...

(Faz.net<sup>9</sup>): Staatsanwaltschaft und Verteidigung hatten der Einstellung des Strafverfahrens zugestimmt. Die vom Gericht Ende April vorgeschlagene Beendigung des Prozesses gegen eine Geldauflage für die drei Angeklagte ist damit rechtskräftig.... Gegen die Entscheidung sind keine Rechtsmittel möglich. Die Hinterbliebenen, die als Nebenkläger in dem Prozeß auftraten, sehen die Einstellung als Kapitulation des Rechtsstaates. Ihre Versuche, die Entscheidung mit mehreren Befangenheitsanträgen zu verhindern, scheiterten am Donnerstag. Anwälte der Nebenkläger prüfen nun eine Verfassungsbeschwerde...

(Wikipedia<sup>10</sup>): Eine Verfassungsklage von Nebenklägern des Eschede-Verfahrens gegen die Einstellung des Strafverfahrens nahm das Bundesverfassungsgericht am 27. August 2003 nicht zur Entscheidung an, da Grundrechtsverstöße nicht feststellbar gewesen seien.

Frage 32: War das Verfahren ein riesiges Ablenkungsmanöver von den eigentlichen Ursachen der Zugkatastrophe von Eschede?

Frage 33: War das Verfahren und dessen Ausgang Teil des Traumatisierungsprogramms der Angehörigen (die verständlicherweise Gerechtigkeit einfordern)?



(Bild<sup>11</sup> li: Otto Ernst Krasney [s.u.] war 1978/79 Präsident der Logen-Organisation Lions Club<sup>12</sup>)

<sup>7</sup> [http://de.wikipedia.org/wiki/ICE-Unfall\\_von\\_Eschede](http://de.wikipedia.org/wiki/ICE-Unfall_von_Eschede)

<sup>8</sup> Damit, so die Richter, sei dem „öffentlichen Strafinteresse“ Rechnung getragen worden. Eine schwere Schuld der Mitarbeiter sei in jedem Falle auszuschließen gewesen. Die Ingenieure galten damit als unschuldig. Der Prozess wurde im Mai 2003 eingestellt. [http://de.wikipedia.org/wiki/ICE-Unfall\\_von\\_Eschede](http://de.wikipedia.org/wiki/ICE-Unfall_von_Eschede)

<sup>9</sup> <http://www.faz.net/aktuell/gesellschaft/katastrophen/zugunglueck-eschede-prozess-wird-eingestellt-1101691.html>

<sup>10</sup> [http://de.wikipedia.org/wiki/ICE-Unfall\\_von\\_Eschede](http://de.wikipedia.org/wiki/ICE-Unfall_von_Eschede)

Apropos Traumatisierung: ... Otto Ernst Krasney, einem ehemaligen Richter<sup>13</sup>, den die Bahn als Ombudsmann<sup>14</sup> eingesetzt hat ..., (dem aber die) „Selbsthilfe Eschede“ in einer Fragebogenaktion (bescheinigt), daß er „nicht wirklich unabhängig“ sei und von der Bahn benutzt werde, um „nach außen gut dazustehen“, ... sind Fehler unterlaufen, die alle Angehörigen entsetzen. „Hiermit wende ich mich an Sie persönlich“, schrieb er an die Hinterbliebenen. Als die herausfanden, daß sie den gleichen Brief bekommen hatten, fühlten sie sich, als hätte da eine Wurfsendung „an alle Anwohner“ im Briefkasten gelegen. Manche Briefe trugen auch noch Werbestempel („Fahr mal wieder Bahn“), manchmal lag Reklame für die neue Bahn-Card bei. Und der schwerverletzte Peter Kraft, der nach mehreren Operationen in der Reha-Klinik in Bad Wiessee liegt, bekam eine Einladung zum Skiurlaub<sup>15</sup> ....

Kommen wir zu den Berichten der Überlebenden über die rund 100 letzten Sekunden<sup>16</sup> vor der „Eschede“-Katastrophe<sup>17</sup>:



(Aus der DVD: *Eschede Zug 884*, ARD Video, 2008. Li: Moment, wo der Radreifen gesprungen sein soll, usw.<sup>18</sup>. Re: Jörg Dittmann [s.u.]

(Jörg Dittmann:) *Der Kleine war geschockt, wir wussten nicht was los war. Ich hab nur gesehen, dass der Fußboden aufgerissen war ...*

(Freundin von Dittmann:) *Mir war das, als ob eine Bombe einschlagen würde und den Boden unter den Füßen wegrißt.*

(Jörg Dittmann rennt zum Zugbegleiter:) *Da vorn in unserm Abteil, da ist der ganze Boden aufgerissen!*

(Zugbegleiter:) *Was, gucken wir uns das mal an.*

<sup>11</sup> [http://www.lc-kassel.de/index.cfm?at=%DCber%20uns&pt=Lions\\_Geschichte&menu\\_ac1t=Geschichte](http://www.lc-kassel.de/index.cfm?at=%DCber%20uns&pt=Lions_Geschichte&menu_ac1t=Geschichte)

<sup>12</sup> [http://www.lckassel.de/index.cfm?CFID=4918621&CFTOKEN=65872201&at=%DCber%20uns&pt=Lions%5FPraesidenten&menu\\_ac1t=Pr%E4sidenten](http://www.lckassel.de/index.cfm?CFID=4918621&CFTOKEN=65872201&at=%DCber%20uns&pt=Lions%5FPraesidenten&menu_ac1t=Pr%E4sidenten) (vgl. Artikel 126, S. 3)

<sup>13</sup> Vgl. Artikel 30 (S. 3)

<sup>14</sup> Ein „ombud“ (altnordisch: umboö „Vollmacht“) ist eine häufig ehrenamtliche Aufgabe einer Person (eines unparteiischen Schiedsmannes), in einer Organisation oder in der Öffentlichkeit bei bestimmten Themen eine ungerechte Behandlung von Personengruppen zu verhindern. <http://de.wikipedia.org/wiki/Ombudsmann>

<sup>15</sup> <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-13436403.html>

<sup>16</sup> 10:57:28 bis 10:59:06 = 98 Sekunden (siehe Artikel 724, S. 2/7)

<sup>17</sup> Aus der DVD: *Eschede Zug 884*, ARD Video, 2008 (ab ca. 24:34)

<sup>18</sup> Siehe Artikel 724 (S. 2-4)



(Li: Jörg Dittmann zeigt die Stelle, wo sich (angeblich) der gesprungene und abgewickelte Radreifen ... durch den Boden eines Abteils (bohrte und) zwischen zwei Sitzen in dem Personenwagen 1 ... stecken blieb<sup>19</sup>. Re: die Freundin von Jörg Dittmann.)



(Szene im Film<sup>20</sup>, wo Jörg Dittmann den Zugbegleiter anspricht.)

Nun folgt ein Themenwechsel, als gezeigt werden sollte, was der Schaffner nun macht.

(Junger Mann<sup>21</sup>, s.u.): *Es ging halt ein kurzes Rucken durch den Zug, dann ging es ganz normal weiter. Also, es war nur ein kurzer Zwischenfall.*

(Harald Korb, s.u.): *Ich hab nur ein Poltern gemerkt hier. Dann habe ich mir gedacht, das ist ein Selbstmörder. ...*

Der Zugbegleiter wurde von den Hinterbliebenen angezeigt: *Ein Fahrgast aus dem Abteil in Wagen 1 (Jörg Dittmann), in dem der abgesprungene Radreifen durch den Boden geschossen war (vgl.o.), meldete den Vorfall zwar einem Zugbegleiter in Wagen 3, gab aber nur eine sehr*

<sup>19</sup> Siehe Artikel 724 (S. 2)

<sup>20</sup> DVD: *Eschede Zug 884*, ARD Video, 2008 (ab ca. 24:34)

<sup>21</sup> Damals noch Jugendlicher

ungenau Schilderung ab (?). Sowohl der Zugbegleiter als auch der Fahrgast hätten das Unglück einfach durch Betätigung der Notbremse verhindern können, taten es aber nicht.



(Warum zog weder Jörg Dittmann<sup>22</sup>, noch der Zugbegleiter die Notbremse? Frage 34)

Aus diesem Grund erstatteten Hinterbliebene gegen den Zugbegleiter Anzeige. Sein Handeln war aber vorschriftsgemäß, da er sich zuerst selbst vom Schaden überzeugen musste. Noch bevor beide Personen Wagen 1 erreichten, was (nach Aussage) bis zu einer Minute dauerte, war der Zug entgleist und die Katastrophe geschehen<sup>23</sup>



(Der Spiegel [21/1999]: die Positionen von Familie Dittmann und dem Zugbegleiter [Schaffner]. Ein ICE-Waggon ist 26,4 m lang – Jörg Dittmann hatte also ca. 50 m bis zum Zugbegleiter [vgl.o.]; insgesamt mit dem Zugbegleiter also ca. 100 m zurückzulegen. Der ICE war [glücklicherweise] mit 287 Reisenden unterbesetzt. Max. Gesamtzahl der Reisenden bei ICE-1: 651<sup>24</sup>. Der Spiegel schreibt: ... Dittmann und der Schaffner rennen zurück in den ersten Waggon. Dittmann kann gerade noch auf die gebrochene Stelle zeigen, da beginnt der Zug zu rattern. Er ruckelt und schaukelt wild<sup>25</sup>.)

Da Jörg Dittmann und der Zugbegleiter für die „Radreifen-These“ einerseits und andererseits dadurch, dass beide nicht die Notbremse gezogen hatten, im Geschehen eine zentrale Rolle spielen, stellt sich die Frage (35): sind Jörg Dittmann und der Zugbegleiter „Insider“?

Hierzu: Dittmann verlässt mit Freundin und Kind in einem Taxi Eschede – Richtung Büsum. Nur weg! ... Jörg Dittmann, der es mit Freundin und Kind bis Büsum auf einen Campingplatz geschafft hat, begreift erst jetzt sein Glück<sup>26</sup>.

Welt.de vom 5. 9. 2002 berichtete<sup>27</sup>: Ein Zugbegleiter des ICE 884 „Wilhelm Conrad Röntgen“ schilderte dem Gericht in Celle unter Tränen die dramatischen Sekunden des

<sup>22</sup> Jörg Dittmann gibt im Film (s.o.) an, dass er die Notbremse im Abteil nicht wahrgenommen hätte.

<sup>23</sup> [http://de.wikipedia.org/wiki/ICE-Unfall\\_von\\_Eschede](http://de.wikipedia.org/wiki/ICE-Unfall_von_Eschede)

<sup>24</sup> [http://de.wikipedia.org/wiki/ICE-Unfall\\_von\\_Eschede](http://de.wikipedia.org/wiki/ICE-Unfall_von_Eschede)

<sup>25</sup> <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-13436403.html>

<sup>26</sup> <http://www.ndr.de/unternehmen/presse/pressemappen/pressemappeeschede2.pdf>

<sup>27</sup> [http://www.welt.de/print-welt/article409953/Ich\\_habe\\_nur\\_einen\\_Ruck\\_gespuert.html](http://www.welt.de/print-welt/article409953/Ich_habe_nur_einen_Ruck_gespuert.html)

*Unglücks: Nach dem Halt in Hannover habe es plötzlich einen „einzelnen metallinen Schlag“ gegen die Unterseite des Zuges gegeben, sagte der 54-Jährige. „Dann kehrte völlige Ruhe ein“, so dass er an einen Wildschaden (vgl.o.) gedacht hätte. Der Hochgeschwindigkeitszug sei stabil weitergefahren, bevor es zu der Katastrophe kam.*

*Ein Passagier (Jörg Dittmann) habe ihn nach dem ersten Schlag gebeten, nach vorne zu kommen, um ihm einen Schaden zu zeigen, berichtete der Zugbegleiter. Gemeinsam hätten sie noch den Durchgang von Wagen 2 zu Wagen 1 erreicht. „Dann gab es einen Stoß. Ich wurde zwei bis drei Meter durch die Luft geschleudert“, sagte er. „Ich war total überrascht, dass von vorn die Sonne in den Wagen schien und der Triebkopf nicht mehr da war. Da braucht man ein bisschen, dass man das verarbeiten kann.“ Nur diese ersten beiden Wagen waren beim Unfall weitgehend unbeschädigt geblieben.*

Also: Jörg Dittmann (mit Freundin und Kind) und der Zugbegleiter sind offensichtlich weitgehend unverletzt geblieben.

(Fortsetzung folgt.)



(Sonnenuntergang in der Lüneburger Heide)