

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

Herwig Duschek, 8. 10. 2011

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

729. Artikel zu den Zeitereignissen

## 1998: Zugkatastrophe in Eschede – Unglück oder Verbrechen? (6)

(Ich schließe an Artikel 728 an.)

Ich fasse nun die bisher gestellten Fragen zusammen:



(Li: Das „Tor des Todes“ – Logen-Gedenkstätte in Eschede. Man vergleiche diese mit der Oklahoma-Logen-Gedenkstätte<sup>2</sup>: Ausschnitte vom *Oklahoma City National Memorial* [Mitte] und „Stuhl“ [re].)

- Frage 1: Wie kann ein abgesprungener Radreifen aus Stahl sich abwickeln?<sup>3</sup>
- Frage 2: Warum verbiegt sich der Stahl-Radreifen an dieser Stelle (...)?<sup>4</sup>
- 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?<sup>5</sup>
- Frage 4: Wie kann sich ein Stahl-Radreifen wie Blech (...) verformen?<sup>6</sup>
- Frage 5: Falls sich der Stahl-Radreifen wie Blech (...) verformen könnte: Wie kann das abgewickelte Rad (...) ohne Gegenstücke (...) in diese Form kommen und dazu noch oben plötzlich seinen „Blechcharakter“ verlieren, um sich als „stählerne

<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> Siehe Artikel 720

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

<sup>4</sup> Siehe Artikel 724 (S. 3)

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

<sup>6</sup> Siehe Artikel 724 (S. 3)

Lanze“ ... durch den Boden eines Abteils zwischen zwei Sitzen in dem Personenwagen 1 zu bohren und steckenzubleiben (...)?)<sup>7</sup>

- Frage 6: Welche experimentellen Nachweise gibt es, dass ein gesprungener Stahl-Radreifen bei hoher/niedriger Geschwindigkeit sich so verhalten kann?<sup>8</sup>
- Frage 7: Handelt es sich bei (...dem) „Beweisstück“ um ein Radreifen vom ICE 884 *Wilhelm Conrad Röntgen*, zumal dieser dünner erscheint als der ICE-Radreifen (...) und ein anderes Aussehen hat?<sup>9</sup>



(„Zufällig“ startete der ICE 884 *Wilhelm Conrad Röntgen* am 3. 6. 1998 in München, wo W. C. Röntgen [Bild] 1923 starb. Außerdem fuhr dieser ICE „zufällig“ über Würzburg, wo W. C. Röntgen 1895 die nach ihm benannten Strahlen entdeckte.)

- Frage 8: Wurde der „Beweisstück“-Radreifen präpariert?<sup>10</sup>
- 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 sehen (... warum nicht? [Frage 9])<sup>11</sup>
- Frage 10: War der Linienleiter tatsächlich gerissen?<sup>12</sup>
- Frage 11: Warum wurde im Zug nicht registriert, dass der Linienleiter gerissen war?<sup>13</sup>
- Frage 12: Wurde der (angeblich) gerissene Linienleiter im Zug registriert, aber nicht darauf reagiert?<sup>14</sup>
- Frage 13: Gab es in der Eisenbahngeschichte einen vergleichbaren Fall, dass sich ein gesprungener Radreifen in den Zugboden bohrte?<sup>15</sup>
- 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)<sup>16</sup>
- Angenommen, ein extrem fest im Zugboden steckender Radreifen hätte einen extrem locker auf den Gleisschwellen befestigten Radlenker tatsächlich ausgerissen: Wie groß

<sup>7</sup> Siehe Artikel 724 (S. 4)

<sup>8</sup> Siehe Artikel 724 (S. 4)

<sup>9</sup> Siehe Artikel 724 (S. 5)

<sup>10</sup> Siehe Artikel 724 (S. 5)

<sup>11</sup> Siehe Artikel 724 (S. 5)

<sup>12</sup> Siehe Artikel 724 (S. 5)

<sup>13</sup> Siehe Artikel 724 (S. 5)

<sup>14</sup> Siehe Artikel 724 (S. 5)

<sup>15</sup> Siehe Artikel 724 (S. 7)

<sup>16</sup> Siehe Artikel 724 (S. 7)

ist die Chance, dass dieser Radlenker die Waagrechte verlässt und im Vorraum bis in die Decke hinaufschießt<sup>17</sup>? (Frage 15)<sup>18</sup>

- 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)<sup>19</sup>
- Gibt es Bildnachweise von ... *dieser ersten Weiche im Südkopf des Bahnhofs Eschede*, der ein Radlenker entrissen wurde? (Frage 17)<sup>20</sup>
- Wie kann eine (angeblich) in der Zugdecke steckende Radlenker-„Lanze“ einen *Achsenkörper* (eines Waggons) *aus den Gleisen* heben? (Frage 18)<sup>21</sup>



(Der Spiegel, 24/1998. Die offensichtlichen Lügen über „Eschede“ wurden in den Logenmedien verbreitet – um Bewußtsein zu zerstören. Re: Die „Unfall“-Stelle wird geräumt.)

- Nun ist die ... *3. Achse des ersten Waggons* (um die es ja geht), gekoppelt an die *4. Achse des ersten Waggons* (...). Wie ist es möglich, dass sich ein gesprungener Radreifen bei einer Geschwindigkeit von ca. 200 km/h im Radlenker so fest verhaken kann (– welche Möglichkeiten zum Verhaken gibt es denn da?<sup>22</sup>), dass das linke Rad der ... *3. Achse des ersten Waggons* entgleist? (Frage 19)<sup>23</sup>
- Frage 20: Wie kann ein in der Weiche verfangener ... *defekter Radreifen* bewirken, dass Waggon 3 und 4 auseinandergerissen werden?<sup>24</sup>
- Frage 21: Warum wurden auch Waggons 4 und 5 auseinandergerissen?<sup>25</sup>
- Frage 22: Warum wurden die Waggons 1, 2 und 3 vom Triebkopf getrennt?<sup>26</sup>
- Frage 23: Wie kommt der hintere Teil von Waggon 5 in diese Position (*Spiegel-Graphik*)?<sup>27</sup>
- Frage 24: Da Waggon 3 offensichtlich nicht mit dem Brückenpfeiler kollidierte (...): wurde die Brücke gesprengt und fiel exakt auf den hinteren Teil von Wagen 5?<sup>28</sup>
- Der entgleiste hintere Teil von Waggon 3 (...) kracht gegen den Brückenpfeiler (der angeblich an dieser Stelle gestanden haben soll (...)). Wie kann ein Waggon derart

<sup>17</sup> Vgl. Bild in Artikel 726 (S. 1)

<sup>18</sup> Siehe Artikel 724 (S. 7)

<sup>19</sup> Siehe Artikel 724 (S. 7)

<sup>20</sup> Siehe Artikel 724 (S. 7)

<sup>21</sup> Siehe Artikel 724 (S. 7)

<sup>22</sup> Siehe Bild auf S. 7 (Artikel 724)

<sup>23</sup> Siehe Artikel 725 (S. 3)

<sup>24</sup> Siehe Artikel 725 (S. 5)

<sup>25</sup> Siehe Artikel 725 (S. 5)

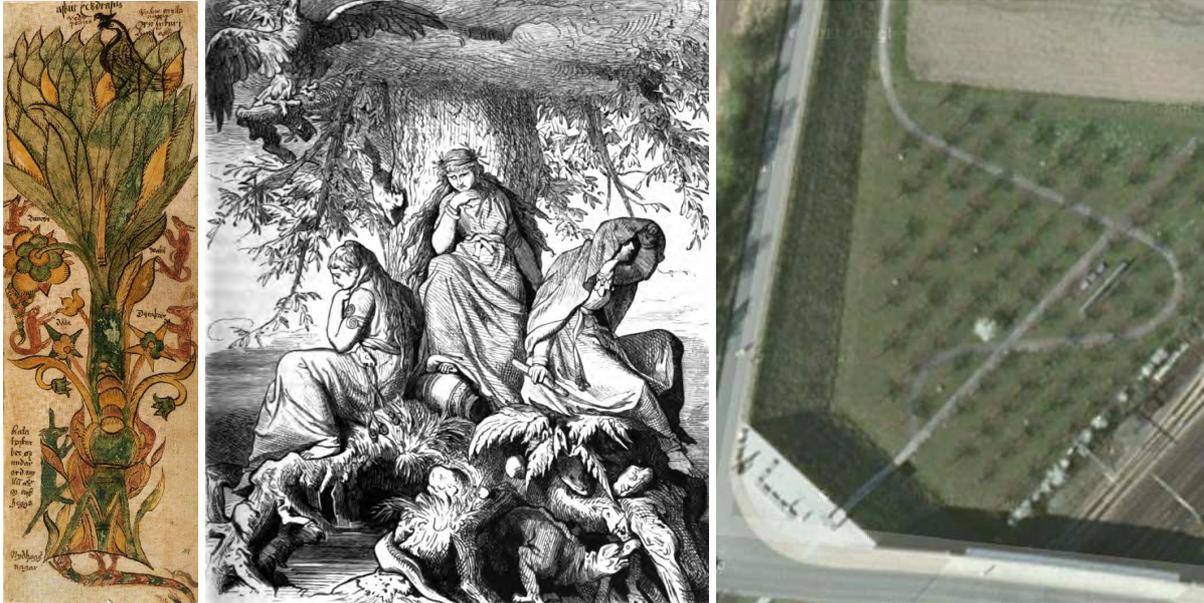
<sup>26</sup> Siehe Artikel 725 (S. 5)

<sup>27</sup> Siehe Artikel 725 (S. 5)

<sup>28</sup> Siehe Artikel 725 (S. 5)

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)<sup>29</sup>

- die Frage (26), ob es einen Brückenpfeiler gab oder nicht ist sehr zentral<sup>30</sup>
- Auffallend ist auch das Andreas-Kreuz, das durch Bahnstrecke und Straße gebildet wird – ein Hinweis auf die Andreas-Loge<sup>31</sup>? (Frage 27)<sup>32</sup>



(Der Begriff Eschede beinhaltet die Esche – und im weiteren Sinne die Weltenesche Yggdrasil [aus der nordisch-germanischen Mythologie bzw. der Edda]. Li: Darstellung der Weltenesche Yggdrasil mit den verschiedenen Tieren, die in und bei ihr leben, in einer isländischen Handschrift des 17. Jahrhunderts<sup>33</sup>. Nicht umsonst schreibt der Spiegel<sup>34</sup>: ... Denn mit dem ICE „Wilhelm Conrad Röntgen“ zerschellt an der Brücke von Eschede der Stolz germanischer Ingenieurskunst – die deutsche „Titanic“... Das Trümmersfeld sieht aus, als habe ein zorniger Gott der High-Tech-Nation Germany eines ihrer Lieblingsspielzeuge vor die Füße geworfen. Mitte: Die Nornen [Schicksalswesen] Urd, Skuld und Werdanda unter der Weltesche Yggdrasil. Auf der Gedenktafel der Logen-Gedenkstätte in Eschede steht<sup>35</sup>: ... Der Lebensweg dieser 101 Menschen endete in der Zugkatastrophe von Eschede. Auf unergründliche Weise kreuzten und vollendeten sich hier ihre Schicksale. Re: Der Wegverlauf in der Logen-Gedenkstätte in Eschede soll die „verschlungenen Lebenswege“ symbolisieren.

Aus der Edda [Völuspá 38/39]: Einen Saal sah sie, der Sonne fern. In Nastrand, die Türen sind nordwärts gekehrt Gifttropfen fallen durch die Fenster nieder; Aus Schlangerücken ist der Saal gewunden. Sie sah im starrenden Strome waten Meuchelmörder und Meineidige, und die anderer Liebsten<sup>36</sup> ins Ohr geraunt. Da sog Nidhögg<sup>37</sup> entseelte Leiber, der Menschenwürger: was wisst ihr noch mehr?

- 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 stand (...)? (Frage 28)<sup>38</sup>
- Natürlich stellt sich die Frage (29): warum brauchte so eine kleine Brücke (...) überhaupt Brückenpfeiler? (Die neue Brücke hat ohnehin keine.)<sup>39</sup>

<sup>29</sup> Siehe Artikel 726 (S. 1)

<sup>30</sup> Siehe Artikel 726 (S. 4)

<sup>31</sup> Vgl. Artikel 601 (S. 3)

<sup>32</sup> Siehe Artikel 726 (S. 6)

<sup>33</sup> <http://de.wikipedia.org/wiki/Yggdrasil>

<sup>34</sup> <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-13436403.html>

<sup>35</sup> [http://de.wikipedia.org/wiki/ICE-Unfall\\_von\\_Eschede#Gedenkst.C3.A4tte\\_Eschede](http://de.wikipedia.org/wiki/ICE-Unfall_von_Eschede#Gedenkst.C3.A4tte_Eschede)

<sup>36</sup> Die Opfer

<sup>37</sup> Drache (Schlange), der am Fuß der Weltenesche Yggdrasil lebt (der ICE ist wie eine „große metallene Schlange“)

<sup>38</sup> Siehe Artikel 726 (S. 6)

<sup>39</sup> Siehe Artikel 726 (S. 8)

- *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 (...). (War das zur „Einstimmung“? Frage 30)<sup>40</sup>*
- *Auch in der Medizinischen Hochschule Hannover ist um 11.40 Uhr Katastrophalarm 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 (...). (Gehörte die Terminierung des ..."Trauma-Symposions" in Hannover in der [relativen] Nähe von Eschede mit zum verbrecherischen „Eschede-Programm“? Frage 31)<sup>41</sup>*



(Die Eschede-Zugkatastrophe [- wie wurde diese bewerkstelligt? Frage 47])

- Frage 32: War das Verfahren ein riesiges Ablenkungsmanöver von den eigentlichen Ursachen der Zugkatastrophe von Eschede?<sup>42</sup>
- Frage 33: War das Verfahren und dessen Ausgang Teil des Traumatisierungsprogramms der Angehörigen (die verständlicherweise Gerechtigkeit einfordern)?<sup>43</sup>
- Warum zog weder Jörg Dittmann<sup>44</sup>, noch der Zugbegleiter die Notbremse? (Frage 34)<sup>45</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 spielten, stellt sich die Frage (35): sind Jörg Dittmann und der Zugbegleiter<sup>46</sup> „Insider“?<sup>47</sup>
- Frage 36: Warum sollte auch Waggon 1 (...) vibrieren, Herr Amme? (Davon wurde nirgends etwas berichtet [...])?<sup>48</sup>
- Frage 37: Wurde die Weiche überhaupt umgestellt, und wenn: durch was?<sup>49</sup>

<sup>40</sup> Siehe Artikel 727 (S. 1)

<sup>41</sup> Siehe Artikel 727 (S. 2)

<sup>42</sup> Siehe Artikel 727 (S. 3)

<sup>43</sup> Siehe Artikel 727 (S. 3)

<sup>44</sup> Jörg Dittmann gibt im Film (*Eschede Zug 884*, ARD Video, 2008) an, dass er die Notbremse im Abteil nicht wahrgenommen hätte.

<sup>45</sup> Siehe Artikel 727 (S. 6)

<sup>46</sup> Dieser Zugbegleiter und der Zugführer (s.u.) sind die einzigsten Überlebenden vom Zugpersonal: Das Zugbegleitpersonal wurde bis auf einen Zugbegleiter und den Triebfahrzeugführer bei dem Unglück getötet.

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

<sup>47</sup> Siehe Artikel 727 (S. 6)

<sup>48</sup> Siehe Artikel 728 (S. 3)

- Warum blieben aber dann Waggon 1, 2 und 3 zusammen (...)? (Frage 38)<sup>50</sup>
- Warum brachen nicht Waggon 2 und 3 auseinander? (Frage 39)<sup>51</sup>
- Warum blieb der Triebkopf (Zug) nicht mit Waggon 1 und 2 zusammen? (Frage 40)<sup>52</sup>
- Warum trennte sich der Triebkopf (Zug) von Waggon 1? (Frage 41)<sup>53</sup>
- Nun trat offiziell der Defekt, der als ... *Bombe*, ... *kurzes Rucken durch den Zug*, ... *Poltern* (... usw.) wahrgenommen wurde, in Waggon 1 auf, also direkt hinter dem Triebkopf – und der Zugführer will nichts gemerkt haben. Ist das glaubwürdig? (Frage 42)<sup>54</sup>



(Auch viele Helfer sind angesichts dieses Grauens traumatisiert)

- Frage 43: Wenn nun der Zugführer weit und breit keine Waggon mehr sieht, warum informiert er sich nicht über deren Verbleib (schließlich ist er für die Menschen darin mitverantwortlich)?<sup>55</sup>
- Ist denn der Zugführer in seinem Triebkopf so von der Außenwelt abgeschirmt, dass er nicht mitbekommt, was hinter ihm passiert – noch nicht einmal, wenn sich die Waggon hinter ihm gewaltsam losreißen? (Frage 44)<sup>56</sup>
- (Frage 45:) War der Zugführer über die Situation der Waggon (hinter ihm) und den Ablauf des Geschehens sehr wohl informiert und verschweigt dies?<sup>57</sup>
- (Frage 46:) Ist der Zugführer „Insider“?<sup>58</sup>

(Fortsetzung folgt)

<sup>49</sup> Siehe Artikel 728 (S. 3)

<sup>50</sup> Siehe Artikel 728 (S. 3)

<sup>51</sup> Siehe Artikel 728 (S. 3)

<sup>52</sup> Siehe Artikel 728 (S. 3)

<sup>53</sup> Siehe Artikel 728 (S. 3)

<sup>54</sup> Siehe Artikel 728 (S. 4)

<sup>55</sup> Siehe Artikel 728 (S. 4)

<sup>56</sup> Siehe Artikel 728 (S. 5)

<sup>57</sup> Siehe Artikel 728 (S. 5)

<sup>58</sup> Siehe Artikel 728 (S. 5)