

Rudolf Steiner:

"Das Leben ist eine Schule,
Wohl dem, welcher die Prüfung besteht!"

Wahrspruchworte, GA 40, S. 203, Ausgabe 1974

Herwig Duschek, 19. 2. 2016

www.gralsmacht.eu

www.gralsmacht.com

1914. Artikel zu den Zeitereignissen

Zugunfall bei Bad Aibling - Gladio-Terror? (Teil 6)

Johann Sebastian Bach: Klavier-Konzert in E-Dur, BWV 1053 (SE-197): S. 5

9. Februar 1971: Zugunglück in Aitrang (Allgäu) – Bezüge zu "Bad Aibling" und "Wargau"

Ich bekam den Hinweis, daß sich genau am Tag von "Bad Aibling" vor 45 Jahren, also am 9. Februar 1971 in Aitrang (Allgäu, bei Marktoberndorf, s.u.) ein – bis heute nicht aufgeklärtes – Zugunglück ereignete:¹

Das Zugunglück von Bad Aibling erinnert an das von Aitrang 1971. Auch weil sich beide am 9. Februar ereigneten. Damals starben 28 Menschen. Wie Zeitzeugen den Unfall erlebten.



(Der Tag danach; Am Unfallort am Gemeinderand von Aitrang zeigt sich das ganze Ausmaß der Katastrophe. Einsatzkräfte versuchen, mithilfe eines Krans den Schnellzug zu bergen.²)

Es ist der 9. Februar. Dichter Nebel behindert die Sicht, als der Schnellzug TEE „Bavaria“ um exakt 18.44 Uhr in die enge S-Kurve fährt. Kurz zuvor hat der Trans-Europ-Express noch den Bahnhof von Aitrang passiert. Mit 128 km/h rast der Zug durch die 2000-Einwohner-

¹ <http://www.augsburger-allgemeine.de/bayern/Drama-von-Bad-Aibling-weckt-im-Allgaeu-schreckliche-Erinnerungen-id36926102.html>

² Ebenda

Gemeinde im Ostallgäu – und entgleist. Waggons stürzen über die Böschung, einer stellt sich quer zu den Gleisen. Passagiere werden aus den Zugfenstern geschleudert. Nur kurze Zeit später kracht ein aus Kempten kommender Schienenbus in die Trümmer. Ein Unglück von gewaltigem Ausmaß.



So schildern Chronisten den schweren Zugunfall – der schwerste, der sich jemals im Allgäu ereignet hat. Bahnhistoriker sprechen vom zweitschwersten in Bayern nach dem Zweiten Weltkrieg. 28 Menschen fallen ihm auf der zweigleisigen Strecke München-Zürich zum Opfer, 19 Passagiere werden schwer und 23 leicht verletzt.



45 Jahre und unzählige Untersuchungen später ist übrigens noch immer unklar, warum sich die Tragödie an jenem Tag ereignet. Als der TEE „Bavaria“ um 17.48 Uhr planmäßig den Hauptbahnhof in München verlässt, scheint mit dem Zug alles in Ordnung zu sein. Immer wieder taucht in den Jahren danach die Frage auf, warum der Lokführer – in der schwierigen Kurve und bei erschwerter Sicht – so schnell fährt. Erlaubt sind an der Stelle maximal 80 Stundenkilometer.

Und:³ *Eine Vermutung zur Unfallursache (des TEE 56⁴ Bavaria⁵) lautet, dass ein Steuerventil der Bremsen defekt war ... Hans Thoma von der Technischen Universität Karlsruhe vertrat dagegen die Hypothese, gefrorenes Kondenswasser könne zum Ausfall der Druckluftbremse geführt haben. Diese Theorie erklärt aber nicht, warum der Zug noch kurz zuvor, im Bahnhof Kaufbeuren (s.u.), wo ebenfalls eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h bestand, ohne Probleme abbremsten konnte. Die SBB bestritten, dass dies die Unfallursache gewesen sein könnte.*

³ https://de.wikipedia.org/wiki/Eisenbahnunfall_von_Aitrang

⁴ Quersumme 11

⁵ https://de.wikipedia.org/wiki/Eisenbahnunfall_von_Aitrang

Hierzu: es ist technisch kein Problem, die Bremsen so zu manipulieren, daß diese an einer bestimmten Stelle nicht funktionieren, weil sie per Funk sabotiert werden.



Zum Lokführer:⁶ Die Ärzte stellten bei der Obduktion fest, daß (der Lokführer Heinrich) Rahn vor dem Unfall keinen Herz- oder Gehirnschlag erlitt. War er demnach bei vollem Bewußtsein, als die vier Wagen um 52 Stundenkilometer zu schnell in die Kurve schossen? Kein Lokführer wird auf eine Strecke gelassen, die er nicht im Schlafe kennt. Kein Lokführer tut alleine Dienst auf einer Maschine, die ihm nicht durch und durch vertraut ist. Seit gut 20 Jahren⁷ befuhr Rahn die Strecke, seit mehreren Jahren steuerte er jeden sechsten Tag den „Bavaria“.

Er wußte: Hinter dem Ausfahrtsignal Aitrang beginnt die Rechtskurve; in der Höhe des Bahnsteigs von Aitrang mußte er spätestens mit dem Bremsen beginnen. Die Spekulation, er habe die Orientierung verloren, ist abwegig. Die Sicht war ausreichend, er sah also die vier Signale vor der Unglücksstelle: Vorsignal Einfahrt, Hauptsignal Einfahrt, Vorsignal Ausfahrt, Hauptsignal Ausfahrt. Zwischen Vor- und Hauptsignal liegen je tausend Meter, also 2000 Meter Strecke, bei 130 Kilometer pro Stunde knapp eine Minute Fahrzeit – zu lang, um zu träumen, und wenn, dann hätte den erfahrenen Bundesbahnen das Geschaukel auf den Weichen von Aitrang aufgeweckt.

Heinrich Rahn hatte seinen Dienst planmäßig angetreten, keine Überstunden geleistet, fuhr erst eine Stunde, war gesund und dürfte nach menschlichem Ermessen nicht ermüdet, geschweige denn übermüdet gewesen sein. Er war bedachtsam, urteilen seine Kollegen vorsichtig. Und die Bundesbahn findet für ihn nur das Attribut „zuverlässig“ ...

⁶ <http://www.zeit.de/1971/08/hat-er-gebremst/seite-2>

<http://www.zeit.de/1971/08/hat-er-gebremst/seite-3>

⁷ Vgl. "Bad Aibling": Fahrdienstleiter P. trifft am 9. Februar um 4.54 Uhr im Stellwerk Bad Aibling ein. Um 5 Uhr beginnt der erfahrene Mitarbeiter (Ausbildung 1997 abgeschlossen, seit 20 Jahren im Dienst) seine Schicht. <http://www.bild.de/news/inland/zugunglueck-bad-aibling/mit-diesem-signal-loeste-der-fahrdienstleiter-das-unglueck-aus-44586900.bild.html>

Hat Rahn versagt, oder haben die Bremsen versagt (s.o.) ... Doch eine Frage wird sie (SSB) beantworten müssen: Wie konnten so viele Fahrgäste unter dem Zug begraben werden? Ist das Glas gebrochen, als sie durch das Rucken gegen die Fenster geworfen wurden, oder hat die ganze Fensterkonstruktion, weil zu schwach oder nicht verwindungssteif, nachgegeben, so daß die Reisenden aus dem Zug „katapultiert“ wurden?



(Oben rechts dürfte der entgekommenen Schienenbus liegen.⁸)

Bemerkenswert ist der Name des Lokführers, der auf dem Weg in die Schweiz war: Heinrich Rahn. Ein anderer H. Rahn wurde 1954 in der Schweiz (Bern) weltberühmt: Helmut Rahn (1929-2003) war ein deutscher Fußballspieler. Rahn wurde durch seinen Siegtreffer zum 3:2 im WM-Finale 1954 gegen Ungarn berühmt, der Deutschland zum Weltmeister machte und das „Wunder von Bern“ begründete.⁹



Die Bezüge von "Bad Aibling" und "Warngau" habe ich schon in Artikel 1906 behandelt. Neben dem gemeinsamen Datum (9. Februar) von "Bad Aibling" und "Aitrang" fällt die Uhrzeit 18:44 auf (6 Uhr 44 abends): *Die fatale Fehlentscheidung*¹⁰ ... des Fahrdienstleiters

⁸ <http://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?17.4481460>

⁹ https://de.wikipedia.org/wiki/Helmut_Rahn

¹⁰ Wird noch behandelt.

mit dem Ersatzsignal *Zs1* im Bahnhof Bad Aibling dürfte gegen 6:44:15 (morgens) gefallen sein.¹¹

Eine Besonderheit zwischen "Aitrang" und "Warngau" fällt auf: beide "Unglücksstellen" liegen exakt auf demselben Breitengrad:¹² 47 Grad 49 Minuten N (s.o.).

3 Monate und 18 Tage nach "Aitrang", am 27. Mai, erfolgte im selben Jahr 1971 die bis dato schwerste Gladio-Zugsabotage mit 46 Toten, darunter 41 Schüler: "Radevormwald".¹³ Den Gipfel der Gladio-Zugsabotage bildet "Eschede"¹⁴ mit 101 Toten und 88 Schwerverletzten.

Ob nun diese Gladio-Massaker, oder "Bad Aibling", "Warngau", oder "Horndorf"¹⁵: es zieht sich eine blutige Spur der okkulten Verbrechen durch die Geschichte. Dabei kennen wir wohl erst die "Spitze des Eisberges" ...

Dies erlaube ich mir nach nun fast 7 Jahren Veröffentlichungen zum Thema – beginnend mit dem sogenannten "Amoklauf Winnenden"¹⁶ – festzustellen. (Fortsetzung folgt.)

Ein weiteres "Schlüsselerlebnis" (SE-197) in der Ausnahmemusik Johann Sebastian Bachs ist das Klavier-Konzert in E-Dur, BWV 1053:



Johann Sebastian Bach Keyboard Concerto in E major, BWV 1053¹⁷

¹¹ Siehe Artikel 1913 (S. 2)

¹² https://de.wikipedia.org/wiki/Eisenbahnunfall_von_Aitrang

¹³ Siehe Artikel 127/128

¹⁴ Siehe Artikel 724-730, 1236 (S. 5/6) und 1476 (S. 3-6)

¹⁵ Siehe Artikel 506/507

¹⁶ Siehe Artikel 1-12, 14, 18, 22, 24, 26-28, 32, 33, 35-37, 39-44, 46, 53, 55, 77, 108-110

¹⁷ https://www.youtube.com/watch?v=Fp81bl_pPuA