

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

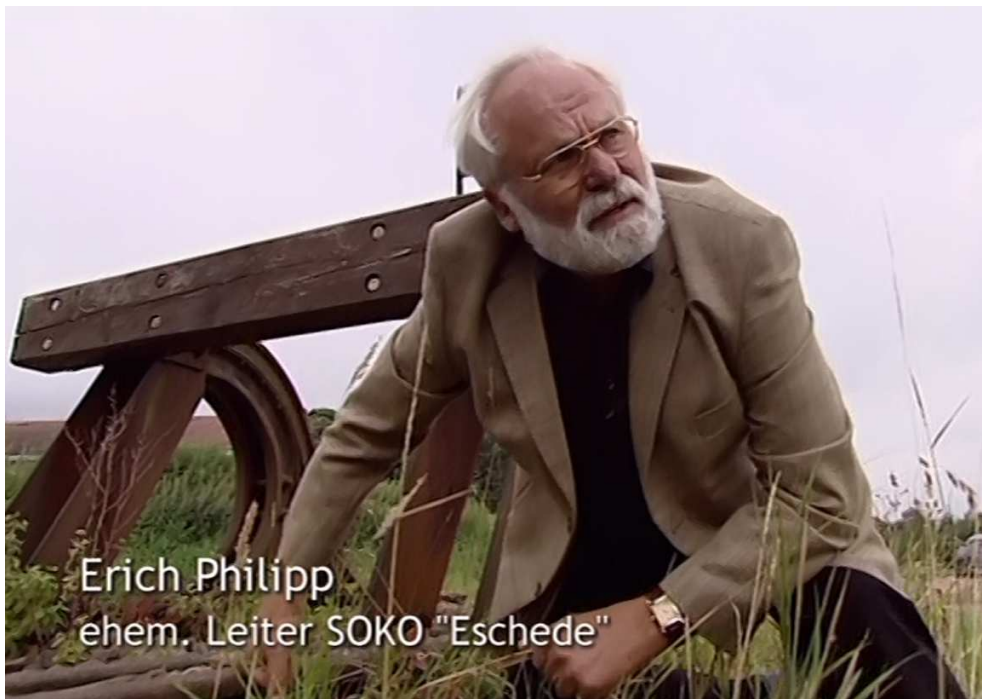
Herwig Duschek, 7. 10. 2011

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

728. Artikel zu den Zeitereignissen

## 1998: Zugkatastrophe in Eschede – Unglück oder Verbrechen? (5)

(Ich schließe an Artikel 727 an.)



Erich Philipp  
ehem. Leiter SOKO "Eschede"

Erich Philipp sagte in dem Film<sup>2</sup>: *Wir haben (?<sup>3</sup>) dann gesehen, dass der Radreifen sich unter diesem Drehgestell verkantet hatte. Er war ja 5 km vor Eschede geplatzt und hatte sich verkeilt unter diesem Drehgestell. Es wäre wahrscheinlich nichts passiert, wenn dieser Radreifen nicht die Weiche verstellt hätte. Aber:*

- Nach der *FAZ* wurde die Weiche durch den Aufprall des entgleisten linkes Rades umgestellt<sup>4</sup>.
- Nach *Wikipedia* wurde die Weiche durch ... eines der entgleisten Räder umgestellt<sup>5</sup>.

<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> DVD: *Eschede Zug 884*, ARD Video, 2008

<sup>3</sup> Text wegen den Zugeräuschen unverständlich

<sup>4</sup> Siehe Artikel 725 (S. 3/4)

<sup>5</sup> Siehe Artikel 725 (S. 1)

- Der *Spiegel* spricht überhaupt nicht davon, dass die Weiche umgestellt wurde – vielmehr: *Etwa 300 Meter vor der Unterquerung der Straßenbrücke von Eschede verfährt sich das umherschlagende Trümmerteil des defekten Radreifens unter dem ersten Waggon in einer Weiche. Der gewaltige Ruck reißt die Wagen auseinander und läßt den Zug entgleisen*<sup>6</sup>.



Der SOKO „Eschede“-Kollege von Erich Philipp (s.o.), Rainer Amme<sup>7</sup>, hat in dem Film (s.o.) eine ganz eigene Version, wie sich die Weiche (angeblich) umgestellt hat:

*Dadurch dass der Wagen natürlich sehr stark, ich sag mal vibriert hat in seinem Gleis, ist es dazu gekommen, dass das Drehgestell unten hier entgegen gefahren ist (er drückt mit dem Finger auf die Weichenzunge, sodass es sich verstellt), dadurch ist die Weichenzunge hier (Finger zeigt darauf) abgerissen und es kam zu einem Umstellvorgang.*



<sup>6</sup> Siehe Artikel 725 (S. 5)

<sup>7</sup> Siehe auch Artikel 724 (S. 2)

Ja was nun? Abgerissene Weichenzunge, abgerissener Radlenker (der die Achse aus dem Gleis hebt), Aufprall eines Rades, entgleistes Rad, umherschlagender Radreifen – noch etwas bitte? Mit Sicherheit lassen sich weitere Versionen der Weichenumstellung in den Logen-Medien finden (die ich aber dem Leser ersparen möchte).

Frage 36: Warum sollte auch Waggon 1<sup>8</sup> vibrieren, Herr Amme? (Davon wurde nirgends etwas berichtet<sup>9</sup>)?

Frage 37: Wurde die Weiche überhaupt umgestellt, und wenn: durch was?

In einem Punkt sind sich alle Berichte einig: der hintere Teil von Waggon 3 entgleiste, prallte auf den Brückenpfeiler Ost und ließ die Brücke einstürzen.

Warum blieben aber dann Waggon 1, 2 und 3 zusammen<sup>10</sup>? (Frage 38)

Warum brachen nicht Waggon 2 und 3 auseinander? (Frage 39)

Warum blieb der Triebkopf (Zug) nicht mit Waggon 1 und 2 zusammen? (Frage 40)

Warum trennte sich der Triebkopf (Zug) von Waggon 1? (Frage 41)



(Der beim [Eschede-]Unglück damals führende und noch in Betrieb befindliche Triebkopf 401 051 im August 2007 in München Hauptbahnhof<sup>11</sup>. Desgleichen beim okkulten Verbrechen von Radevormwald [27. 5. 1971]<sup>12</sup>: Da die Maschine des Güterzuges keine größeren Schäden hatte, wurde sie repariert und blieb bis 2002 im Bestand der DB<sup>13</sup>.)

Und der Zugführer? Der *Spiegel* schreibt<sup>14</sup>:

<sup>8</sup> Oder meinte er Waggon 3? Der Widerspruch zwischen dem (angeblich) defekten Radreifen der 3. Achse von Waggon 1 und dem Entgleisen der hinteren Achse von Waggon 3 wird nirgends erklärt.

<sup>9</sup> Vgl. Zeugenaussagen in Artikel 727 (S. 4/5)

<sup>10</sup> Siehe Bild in Artikel 724 (S. 1) und 725 (S. 1/4)

<sup>11</sup> [http://de.wikipedia.org/wiki/ICE-Unfall\\_von\\_Eschede](http://de.wikipedia.org/wiki/ICE-Unfall_von_Eschede)

<sup>12</sup> Mit 46 Toten (41 Kinder) und 25 Verletzten (siehe Artikel 127, S. 2 und Artikel 128)

<sup>13</sup> [http://de.wikipedia.org/wiki/Eisenbahnunfall\\_von\\_Dahlerau](http://de.wikipedia.org/wiki/Eisenbahnunfall_von_Dahlerau)

<sup>14</sup> <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-13436403.html>

*Der Triebkopf wird dadurch vom Rest des Zuges abgerissen; erst jetzt leiten die Sicherheitssysteme eine Vollbremsung ein. Zwei Kilometer hinter der Unglücksstelle stoppt die Lok; der Lokführer hat von der Katastrophe hinter sich nichts mitgekriegt.*

*Denn als der Radreifen abgesprengt wurde, trennte er zwar das Glasfaserkabel eines elektronischen Überwachungssystems zwischen den Schienen durch. Doch dieses Warnsystem versagte, weil die Kontrollcomputer im vorderen Triebkopf nur Störungen vor dem Zug registrieren. Daß es hinter der Führungslok zu einem Zwischenfall kommen könnte, hatten die Konstrukteure des ICE offenbar für unmöglich gehalten.*

Wenn das Glasfaserkabel Informationen an ... *die Kontrollcomputer im vorderen Triebkopf vermittelt, dann muss das registriert worden sein, wenn das Glasfaserkabel durchtrennt wurde, egal, ob vor oder hinter dem Zug.*

Man will uns mit der obigen Aussage glauben machen, dass der Kontrollcomputer im vorderen Triebkopf nicht registrieren würde, was sich in den Waggons abspielt (z.B. eine defekte Tür, usw.) und nur den Triebkopf kontrollieren würde!



(Eschede, 3. 6. 1998: hinterer Triebkopf, Waggons, eingestürzte Brücke)

Nun trat offiziell der Defekt, der als ... *Bombe, ... kurzes Rucken durch den Zug, ... Poltern*<sup>15</sup> (usw.) wahrgenommen wurde, in Waggon 1 auf, also direkt hinter dem Triebkopf – und der Zugführer will nichts gemerkt haben. Ist das glaubwürdig? (Frage 42)

*(Spiegel:) So fährt der Lokführer seine Passagiere quasi blind in den Tod; er ahnt erst, was passiert ist, als er nach der Vollbremsung (nach 2 km, s.u.) aus dem Seitenfenster schaut und hinter sich keinen Zug mehr sieht. Der Schock ist so groß, daß er fast zwei Stunden lang regungslos in seiner Kabine ausharrt – bis ihn die Retter finden.*

Frage 43: Wenn nun der Zugführer weit und breit keine Waggons mehr sieht, warum informiert er sich nicht über deren Verbleib (schließlich ist er für die Menschen darin mitverantwortlich)?

Die Wikipedia-Version lautet<sup>16</sup>: *Der vordere Triebkopf stoppte durch eine automatische Bremsung erst zwei Kilometer hinter dem Bahnhofsgebäude von Eschede. Der*

<sup>15</sup> Siehe Artikel 727 (S. 4/5)

<sup>16</sup> [http://de.wikipedia.org/wiki/ICE-Unfall\\_von\\_Eschede](http://de.wikipedia.org/wiki/ICE-Unfall_von_Eschede)

*Triebfahrzeugführer gab später vor Gericht an, dass er vor Eschede<sup>17</sup> nur einen plötzlichen Ruck verspürt und einen Leistungsabfall bemerkt habe. Nach dem Stillstand ging er daher zunächst von einem technischen Defekt aus und versuchte aus dem Führerstand heraus vergeblich, die ausgefallene Stromversorgung wiederherzustellen. Von dem Unglück wurde er erst durch den Fahrdienstleiter des Bahnhofs Eschede informiert, der ihn per Zugbahnfunk darüber informierte, dass der Triebkopf ohne Wagen vorbeigefahren war.*

Auch hier wird behauptet, dass der Kontrollcomputer im vorderen Triebkopf nicht registrieren würde, in welchem Zustand die Waggons (Kupplungen usw.) sind. Das ist doch ein schlechter Witz!

Demnach – wenn es keinen Leistungsabfall gegeben hätte – wäre der Zugführer bis nach Hamburg weitergefahren. 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 Waggons hinter ihm gewaltsam losreißen? (Frage 44)

Wenn der Zugführer die ... ausgefallene Stromversorgung wiederhergestellt hätte und nicht über den Verlust der Waggons informiert worden wäre, wäre er – den obigen Ausführungen zufolge – einfach weitergefahren...



(Waggon 4. Bild aus dem youtube-Video *Eschede – Die Todesfahrt 2/4*<sup>18</sup>)

Es ist nicht glaubwürdig, dass der Kontrollcomputer im vorderen Triebkopf angeblich dem Zugführer keinen Grund für den ... *Leistungsabfall* und den ... *Stillstand* des Triebkopfes gemeldet hat.

(Frage 45:) War der Zugführer über die Situation der Waggons (hinter ihm) und den Ablauf des Geschehens sehr wohl informiert und verschweigt dies?

(Frage 46:) Ist der Zugführer „Insider“?<sup>19</sup>

Fortsetzung folgt.

<sup>17</sup> Es muß heißen: in Eschede, da sich der ... *Ruck* auf das Losreißen der Waggons vom Triebkopf bezieht (und nicht auf den angeblich defekten Radreifen usw.)

<sup>18</sup> <http://www.youtube.com/watch?NR=1&v=NZAIIO74cfc>

<sup>19</sup> Vgl. den Lokführer von Radevormwald (s.o.) und den Lokführer in Artikel 602 (S. 2)