

R101 Luftschiff-Katastrophe

Am Samstag, dem 4. Oktober 1930, um 6:24 Uhr abends, löste sich das Luftschiff R101 von seinem Liegeplatz in Cardington, England, und trat seine Jungfernfahrt nach Indien an. Unter dem Kommando von Flight-Lieutenant H. C. **Irwin** war die R101 das größte Luftschiff der Welt (auch bekannt als Dirigible, Zeppelin oder Blimp). Der Abflug wurde beschleunigt, um stürmisches Wetter zu vermeiden, das auf der Route durch Frankreich drohte. Die R101 war eine neue Konstruktion und wurde, wie viele neue Konstruktionen vor und nach ihr, aus politischen Gründen in Dienst gestellt, ohne dass alle Tests und Erprobungen durchgeführt worden waren, die eine umsichtige Politik hätte vorschreiben können (Allen 2005; Fuller 1980; Price 1933).

Weniger als acht Stunden später waren 46 der 54 Passagiere und Besatzungsmitglieder der R101 tot, und ihr feuergeschwärztes Skelett lag auf einer aufgeweichten Wiese in der Nähe der Stadt Beauvais, nördlich von Paris. Am frühen Sonntagmorgen hatten heftige Regenfälle und böige Winde die Nase des Flugzeugs immer mehr zur Erde gedrückt. Ein rotierender Propeller des Steuerbordmotors grub sich in den Schmutz, wodurch sich der Motor drehte und das Wasserstoffgas entzündete, das aus den Rissen in den vorderen Gassäcken strömte. Es dauerte nur einen Augenblick, bis das gesamte Schiff in Flammen stand.

Die R101-Katastrophe erschütterte die britische Nation. Sie erschütterte das Vertrauen der Regierung in Luftschiffe und beendete die britischen Bemühungen, Leichtereals-Luft-Flugzeuge für die kommerzielle Nutzung zu entwickeln¹. Die Ermittler brauchten mehrere Monate, um alle Faktoren zusammen zu tragen, die zu der Katastrophe beigetragen hatten. Aber eine kleine Gruppe von Privatleuten in London wusste schon zwei Tage nach dem Absturz, was sie herausfinden würde.

Am Dienstag, dem 7. Oktober 1930, fand um 15 Uhr eine Séance in Roland Gardens Nr. 13 in London statt, dem Sitz des National Laboratory of Psychical Research. Das Labor war 5 Jahre zuvor von Harry Price gegründet worden. Als eifriger Forscher und begabter Zauberer war Price dafür bekannt, betrügerische Medien zu entlarven.

An der Nachmittagsséance nahmen neben Price auch dessen Sekretärin und Stenografin, Ethel Beenbarn, teil. Der Journalist Ian D. Coster hatte um die Sitzung gebeten, weil er hoffte, mit dem Geist von Sir Arthur Conan Doyle in Kontakt treten zu können. Als Medium war die in England zunehmend bekannte Eileen Garrett eingeladen. Für Garrett war es der erste Besuch in Prices Labor. Sie kannte Coster nicht und war auch nicht über den Zweck der Sitzung informiert worden.

Garrett ging sofort in Trance und ihr Führungsgeist, Uvani, begann zu sprechen. Er sprach jedoch nicht von dem kürzlich verstorbenen Doyle, sondern von einem Mann namens "**Irwin**", der sich für sein Eindringen in die Sitzung entschuldigte, aber darauf bestand, zu sprechen². Dann, so berichtet Price, änderte sich die Stimme des Mediums und ein Wesen verkündete, er sei Flight-Lieutenant H. Carmichael Irwin, Kapitän der R101. Er war sehr aufgeregt und gab den Zuhörern in einer langen Reihe von

¹ Zum Vergleich: Der deutsche Zeppelin LZ 129 „Hindenburg“, Jungfernfahrt im März 1936, 1937 bei der Landung in Lakehurst (New Jersey, USA) zerstört, als sich die Wasserstofffüllung entzündete. 35 der 97 Menschen an Bord kamen ums Leben

² Wenn eine laufende Verbindung mit einem Jenseitigen durch Irwins Geist unterbrochen worden wäre, könnte dies als „drop-in-case“ bezeichnet werden. Hier wird nur die Erwartung beendet, Doyle zu kontaktieren. Also ist dies kein „drop-in-case“.

abgehackten Sätzen einen ausführlichen und sehr technischen Bericht darüber, wie die R101 abgestürzt war.

Der Reporter Coster war zunächst verärgert, dass er kein Interview mit Doyle bekommen hatte, aber er erkannte schnell, dass er Zeuge eines historischen Ereignisses war. Er veröffentlichte die Geschichte unverzüglich, und die Zeitungen in England und der ganzen Welt berichteten darüber, oft mit großen Schlagzeilen. Experten, die den Absturz untersuchten, forderten Abschriften der Sitzung an und studierten sie sorgfältig. Die Regierung hat Garretts Arbeit natürlich nie offiziell anerkannt, aber ein Beamter namens Charlton, der die Abschrift sehr genau untersucht hatte, behauptete, die Vorstellung, dass irgendjemand bei der Séance solche technischen Informationen im Voraus erhalten haben könnte, sei "grotesk absurd".

Einige von Irwins Aussagen - z. B. dass das Schiff zu schwer für seine Motoren sei - waren allgemein bekannte Vermutungen oder konnten vernünftigerweise erraten werden. Aber viele waren technisch, vertraulich oder einfach niemandem zu diesem Zeitpunkt bekannt. Hier sind drei Beispiele für solche Aussagen.

1) Irwin sagte: *"Last zu groß für langen Flug. Dasselbe gilt für SL-8. Sagen Sie es Eckener."*

Niemand bei der Séance kannte die Bedeutung von "SL-8" oder erkannte den Namen "Eckener". Die britischen Experten, die die Protokolle der Sitzung durchgesehen haben, wussten, dass Dr. Eckener der Konstrukteur des Graf Zeppelin war, aber selbst sie mussten ihre Aufzeichnungen über deutsche Luftschiffe durchsuchen, um herauszufinden, dass "SL-8" die Bezeichnung für ein Luftschiff war, das von der Firma Schütte-Lanz in Mannheim gebaut worden war.

2) Irwin sagte: *"Die Steuerbordträger (starboard strakes) haben angefangen."*

"Strakes", ein Begriff, der auf der Sitzung nicht bekannt war, war ursprünglich ein Ausdruck aus der Marine, der von den Konstrukteuren von Luftschiffen übernommen wurde. Strakes sind parallele Schichten von Längsplatten, die die Seiten eines Schiffes bilden. Irwin war früher in der Marine tätig, so dass es für ihn nahe lag, diesen Begriff zu verwenden.

3) Irwin sagte: *"Unmöglich zu steigen. Kann nicht trimmen. Schrammte fast an den Dächern von Achy vorbei. Blieb bei den Bahngleisen."*

Achy, ein französisches Dorf 12 km nördlich von Beauvais, lag auf der Route der R101. Achy war auf der großformatigen Karte der Luftstreitkräfte eingezeichnet, die die R101 mitführte. Aber das Dorf war so klein, dass es auf keiner normalen Straßenkarte zu finden war. Auch in den Reiseführern von Baedeker oder Michelin wurde es nicht erwähnt. Es liegt an der Haupteisenbahnlinie zwischen Amiens und Beauvais. Zeugen, die sich in der Nähe der Stadt aufhielten, sagten später aus, dass das Luftschiff extrem niedrig über die Stadt geflogen sei.

Harry Price schloss daraus: "Es ist unvorstellbar, dass Mrs. Garrett die R101-Informationen auf normalem Wege erhalten haben könnte, und der Fall spricht stark für die Hypothese des Überlebens."

Zur Frage, ob das Medium relevante Information auf normalem Weg bekommen haben kann, sei noch Folgendes angeführt:

Die Überlebenden des Absturzes waren noch in einem französischen Krankenhaus, als die Séance abgehalten wurde. Es ist unwahrscheinlich, dass sie in den ersten drei Tagen nach dem Unglück bis zum Tag der Séance all die technischen Angaben

an die Öffentlichkeit gebracht haben, die das Medium äußerte. Das Medium dürfte auch Schwierigkeiten gehabt haben, diese technischen Begriffe zu verstehen und zu verwenden. Der Autor Price zählt 14 solcher Begriffe auf (Price 1933, S. 131).

Der Funker, der überlebt hat, war nicht im Dienst, als das Luftschiff abgestürzt ist. Er schlief in seiner Koje und wachte erst auf, als das Unglück geschah. Er konnte die Landkarte nicht gesehen und den Namen des Dorfes nicht gewusst haben, von dem sie fast die Dächer abgekratzt hätten. Entsprechendes gilt für die 5 überlebenden Männer, welche die Motoren gewartet haben und für die zwei Takler.

In der Presse waren nur spärliche Details über die technischen Probleme der R101 zu lesen (Fuller 1980, S. 217).

Meine Beurteilung

Wenn normaler Wissenserwerb keine überzeugende Erklärung für die Aussagen des Mediums darstellt, sollte noch in Betracht gezogen werden, ob Hellsehen oder Telepathie seitens des Mediums in Frage kommen.

Da die Séance nach dem Unglück stattfand, kann Hellsicht das ausgebrannte Gerippe des Luftschiffs erkannt und Schlussfolgerungen daraus gezogen haben. Die technischen Probleme der R101, die medial angesprochen wurden, sind in der Vergangenheit vor der Séance entstanden. Diese könnten allenfalls durch Retrokognition erfasst worden sein. Das ist für mich aber nur eine Bezeichnung, keine Erklärung.

Bleibt noch die Frage, ob das Medium die Gedanken von Betroffenen der Katastrophe „gelesen“ haben könnte. Es ist unwahrscheinlich, dass die acht überlebenden Besatzungsmitglieder ausführliche Kommentare zu den Fehlern in der Schiffskonstruktion abgegeben haben, und äußerst unwahrscheinlich, dass sie an Eckener und die SL-8 gedacht haben.

Von den 52 Aussagen des Mediums können 40 als richtig oder sehr wahrscheinlich richtig, 12 als unverständlich und keine als definitiv falsch gewertet werden (Price 1933). Diese Bilanz führt mich dazu, diesen Fall als wertvollen Hinweis auf ein Leben nach dem Tod zu werten.

Quellen:

Allen, Miles Edward (2005) Heaven Confirmed / The most convincing evidence yet compiled for the survival of our soul; Seit 2007: The Survival Files: The Most Convincing Evidence Yet Compiled for the Survival of Your Soul, Momentpoint Press, Newburyport, MA, USA, ISBN: 0-9710448-9-9, S. 92-96

Fuller, John G. (1980) The Airmen Who Would Not Die, Book Club Associates, London, keine ISBN

Price, Harry (1933) Leaves From A Psychist's Casebook, Victor Gollancz LTD, London, S. 118-132 s. a.: https://drive.google.com/file/d/1h24_LdVzYn4sMMXkxybonlx-S6gk297O/view?pli=1