

Raumflug nach Jerusalem

Prophet Hesekiels Gotteswagen soll die Landefähre eines außerirdischen Raumschiffs gewesen sein. Ein Nasa-Ingenieur errechnete die konstruktiven Einzelheiten des reaktorgetriebenen Fahrzeugs.

Dem phantasiereichen Späher und Spürer außerirdischer Astronauten, Erich von Däniken, steht Zuzug, Stärkung und Hilfe ins Haus — durch einen Ingenieur der Nasa.

Joseph F. Blumrich, Mitkonstrukteur der Saturn V, Leiter der Abteilung „Projektkonstruktion“ der amerikanischen Raumfahrtbehörde, hat ein

werfung und die schließliche Zerstörung des militaristischen Salomonischen Königreiches durch die Großmächte Ägypten und Babylon und der Beginn der Zerstreuung der Juden in außerpalästinsische Länder. Hesekiel selber war einer der ersten Heimatvertriebenen.

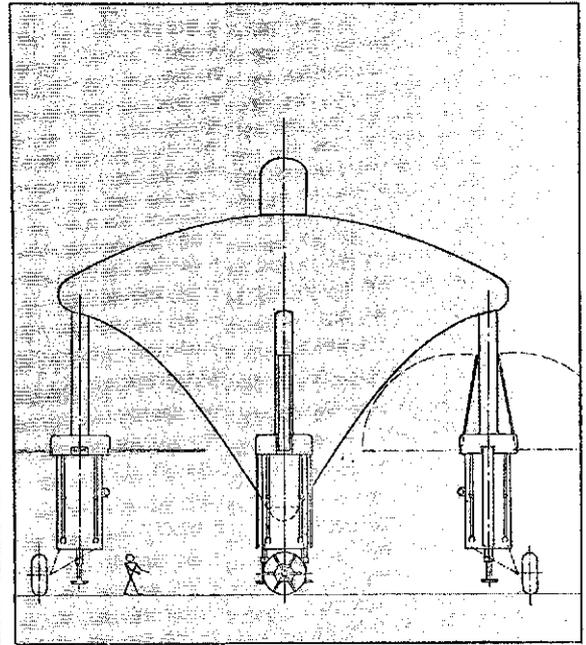
598 vor Christus — Hesekiel war damals etwa 30 Jahre alt — wurde er aus Jerusalem nach Babylon deportiert. Nebukadnezar hatte sein Vaterland erobert. In der Nähe eines Euphratkanals namens Chebar wurde Hesekiel interniert. Dort hatte er fünf Jahre später seine erste Gotteswagen-Vision.

Er sah ein „festes Gewölbe“ (bei Luther: „gestaltet wie ein Himmel“) in einer feurigen Wolke herabschweben, das von vier geflügelten Wesen getragen wurde. Die Wesen hatten metallene Füße und je ein Rad. An der Oberseite

Ausrüstung und Handlungen des Himmelsboten und dessen Gehilfen.

Tatsächlich haben diese Details zu allen Zeiten ebensofalsch fasziniert wie irritiert. Noch neuzeitliche Maler nahmen Hesekiels Bericht wörtlich und zeichneten technische Einzelheiten nach, zum Beispiel die Räder. Moderne Exegeten hingegen deuteten die „Gottesschau“ Hesekiels als prophetisches Berufungserlebnis und die technischen Details als seelisch erklärbare Neben-Produktion eines sensiblen Mannes, der sich unter dem Eindruck einer nationalen Katastrophe vor eine revolutionäre Aufgabe gestellt sah. Im übrigen sei die Vorstellung von geflügelten Wesen oder feurigen Gotteswagen damals durchaus geläufig gewesen.

Amerikanische Psychologen erkannten an Hesekiel Merkmale von Kata-



Hesekiels Gotteswagen (Bibel-Illustration, technische Zeichnung*): Propheten-Buch zum Patent angemeldet

Manuskript geschrieben, das eine der phantastischsten Bibel-Interpretationen Dänikens mit präzisen technischen Berechnungen stützen soll. Däniken-Verleger Barth von Wehrenalp (Econ) will das Manuskript Anfang des Jahres herausbringen. Titel: „Da tat sich der Himmel auf“. Untertitel: „Die Raumschiffe des Propheten Hesekiel und ihre Bestätigung durch modernste Technik“.

Gegenstand Blumrichs sind die „Gotteswagen-Visionen“ Hesekiels, der um 600 vor Christus lebte. In diesen Visionen begegnete der Prophet einem Himmelsboten, der möglicherweise als Gott selbst zu verstehen ist, und empfangend revolutionäre Weisungen, unter deren Eindruck sich dann die bis dahin bodenständige jüdische Religion in eine Weltreligion verwandelte: Aus Regional-Gott Jahwe wurde ein Weltrichter.

Den politischen Hintergrund der Hesekiel-Revolution bildeten die Unter-

des Gewölbes, das Hesekiel meist „Lichtglanz des Herrn“ nennt, sah der Prophet ein thronähnliches Gebilde und darauf eine „Gestalt, die wie ein Mensch aussah“. Die Gestalt sprach ihn an.

Das Erlebnis wiederholte sich in ähnlicher Form zwischen 593 und 591 noch zweimal und ereignete sich ein viertes Mal etwa 20 Jahre später, also um 572. Dreimal nahm Hesekiel an einem Flug des „Gewölbes“ teil. Beim dritten- und viertenmal, also um 591 und 572, fühlte er sich vom Chebar-Kanal nach Jerusalem entführt. Zwischen den beiden Flügen wurde der einst von Salomon errichtete Tempel durch Nebukadnezar zerstört: 587 vor Christus.

Ingenieur Blumrichs Interesse gilt den detaillierten Berichten des Propheten über das Fahrzeug, die Kleidung, die

leptie (Starrsucht). Der Philosoph Karl Jaspers, der von Haus aus Psychiater war, veröffentlichte 1947 eine „pathographische Studie“ über den Propheten und versuchte, dessen Berichte als Halluzinationen eines schizophränen veranlagten Paranoikers zu verstehen.

Erst im Zeitalter der beginnenden Raumfahrt finden sich wieder Schriftsteller, die Hesekiel wörtlich nehmen. Däniken ist einer von ihnen. Hesekiels Gotteswagen sei, vermutete er 1968, ein echtes Himmelsgefährt gewesen: das Raumschiff fremder Astronauten. Angeregt durch Däniken, glaubt Blumrich „den ingenieurmäßigen Beweis für die technische Korrektheit und für die Realität der von Hesekiel beschriebenen Raumschiffe“ führen zu können.

Zwar habe, meint Blumrich, Hesekiel bei der Beschreibung des Raumschiffs bildhafte Vergleiche benutzen müssen, weil ihm jegliche Erfahrung von

* Links: von Schnori von Carolsfeld, rechts: von Nasa-Ingenieur Blumrich.

Raumfahrttechnik fehlte, doch habe er die Bauteile des Raumschiffes und deren Funktionen mit „verblüffender Genauigkeit“ beschrieben. Die „außergewöhnliche Beobachtungsgabe“ und das „geradezu fotografische Gedächtnis“ des „Reporters“ Hesekiel habe es ihm, Blumrich, ermöglicht, den Prophe-ten-Bericht „in die Sprache der Ingenieure zu übertragen“.

Blumrich nimmt an, daß Hesekiels „festes Gewölbe“ ein Landefahrzeug war, das von einem außerirdischen Raumschiff abgesetzt worden war. Wie ein solches Landefahrzeug, geeignet für Expeditionen auf Himmelskörpern mit Lufthülle, aussehen müßte, hatte 1964 der Nasa-Ingenieur Roger A. Anderson beschrieben. Es müßte, laut Anderson, bestehen aus

- ▷ einem brummkreiselförmigen zentralen Hauptkörper.
- ▷ vier den Hauptkörper tragenden Hubschraubern und
- ▷ einer an der Oberseite des Hauptkörpers befindlichen Kapsel für Kommandant und Besatzung.

Die Einbauten des Landefahrzeugs sollten, laut Anderson, drei Hauptgruppen umfassen:

- ▷ Raketenantrieb (Reaktor, Düsen und Kühler).
- ▷ Treibstofftank, Zentralantrieb der Hubschrauber und
- ▷ Aggregate wie Klimaanlage und Rückverflüssigungs-Anlage für den Treibstoff.

Blumrich benutzt das Anderson-Modell als Kontroll-Kriterium für die „ingenieurmäßige“ Prüfung des Hesekiel-Berichts. Naheliegender ist, daß er die von Hesekiel im ersten Kapitel beschriebenen vier geflügelten Wesen als die vier Hubschrauber des Anderson-Modells identifiziert.

Auch die Tatsache, daß Hesekiel zwischen den Flügelwesen etwas erblickte, „das aussah wie brennende Feuerkohlen, wie Fackeln“, läßt sich unschwer mit der Anderson-Skizze vereinbaren. Laut Anderson nämlich müßte der bei der Landung glühende Kühler zwischen den Hubschraubern angebracht werden. Die von Hesekiel erwähnten hin und her fahrenden „Fackeln“ wären als Zündungen der Steuerraketen des landenden Fahrzeugs zu verstehen.

Von den Rädern der Flügelwesen sagt Hesekiel (Kapitel 1, Vers 18): Ihre Felgen seien mit „Augen“ besetzt gewesen. Blumrich deutet diese „Augen“ als die Profilierung der Gummi-Bereifung. (Psychologen sehen dagegen in der Erwähnung von „Augen“ ein Krankheitssymptom: Viele paranoische Patienten fühlen sich ständig beäugt.)

Als besonders rätselhaft gilt seit alters her eine Bemerkung Hesekiels,

wonach jedes der Räder so gearbeitet war, „wie wenn ein Rad inmitten des anderen wäre“, und daß jedes, ohne zu wenden, in alle vier Richtungen laufen konnte. Der von Hesekiel beschriebene Vorgang ist laut Blumrich nur dadurch zu erklären, daß der Schlauch des Rades während der Rollbewegung in sich selbst gedreht werden konnte. Blumrich hat Hesekiels Beschreibung nachkonstruiert und das Ergebnis dem US-Patentamt eingereicht — das Prophetenbuch eine Patentschrift.

Blumrich untersucht auch die Geräuscherlebnisse des Propheten während seiner drei Flüge und lokalisiert auf diese Weise den Zentralantrieb und die Düsen. Er identifiziert einzelne Geräte, mit denen die Raumschiffbesatzung ausgerüstet war: „Vernichtungsgeräte“, Meßgeräte, Lautsprecher und Schreibgeräte.

Blumrich glaubt entziffern zu können, daß zusammen mit dem ersten



Transvestiten im Pariser „Grande Eugène“: Verzicht auf echte Nackte

Raumschiff mindestens noch ein weiteres operierte, daß die Astronauten über zuvor abgesetztes Bodenpersonal verfügten, daß die Kommando-Kapsel ablösbar war und daß die Besatzung Einmann-Fluggeräte besaß.

Er vermutet sogar, daß Hesekiel — nach der zweiten Landung in Jerusalem — Zeuge einer gefährlichen Reparatur gewesen sei. Ein Besatzungsmitglied in „linnenen Gewändern“ (Blumrich: „Ein Schutzanzug“) erhielt nämlich den Befehl: „Hole Feuer aus dem Raum zwischen den Rädern, aus dem Raum zwischen dem Cherubim“ (Kapitel 10, Vers 6). Blumrich: Das Besatzungsmitglied „hatte sich bis auf etwa acht Meter der glühenden Oberfläche des Reaktorkühlers zu nähern“.

Ingenieur Blumrich ist sich darüber im klaren, daß er sich mit seinem Buch der „Gefährdung eines in harter Arbeit erworbenen Rufes und Ansehens“ ausgesetzt hat. Er hat sie gewagt.

Sublim, eigenartig

Ein Transvestiten-Kabarett ist in Paris Tagesgespräch. Die Schau ver-schmäht billige Burleske und stilisiert sich zur Kunst-Revue.

Am Tage trägt Jérôme Mittelscheitel und studiert. Allmitternachts kauert er — als Belle de May, Mai-Schöne — in kurzem Seidenrock auf einem kantigen Barhocker, den Mund grellrot, die Augen langbewimpert, Locken über nackten Schultern, und streift langsam und lasziv in lässigem Strip die Strümpfe von den Beinen. Und sonst gar nichts.

Belle de May und zehn andere ranke Herren — keiner über 25 Jahre und keineswegs alle homosexuell — zelebrieren im „Grande Eugène“ in der Rue

de Marignan an den Champs-Élysées nicht den Vulgär-Transvestismus, sondern die hohe Kunst der Transvestie. „Sie verleihen diesem Genre Noblesse“, schwärmt der „Express“. Die „Herald Tribune“ preist sie als „die vielleicht beste Unterhaltung von Paris — ein Stadtgespräch“.

Die Noblesse verdankt die 33-Sketchs-Revue dem Regisseur Francis Salieri, 42, einem Maler, der mit Cocteau Filme drehte und auch Shakespeare inszenierte. Spektakel, wo fette Tunten fette Tanten mimen, sind ihm ein Greuel. Er benutzt die Verkleidungstricks als Mittel der Magie und Verwandlung in seltsame Zwischengefilde. „Le Monde“: „Ein No Man's Land.“

Niemand braucht sich da zu fragen, „ob sie nun ein Kerl ist“. Salieri läßt trotz 120 Perücken, 77 Kostümen, falschen Wimpern und vielen Kilos Schminke keinen Zweifel, daß seine Damen Herren sind. Auch Haarflaum