

Vimanas über Anuradhapura

oder: Wie der Buddhismus nach Sri Lanka kam

© Thomas Ritter, veröffentlicht in EFODON-SYNESIS Nr. 3/2004

Vimanas - die „fliegenden Streitwagen“ oder auch „fliegenden Maschinen“ werden recht ausführlich in den indischen Nationalepen Mahabharata und Ramayana beschrieben. So heißt es im Ramayana, dessen Niederschrift aus dem 4. oder 3. vorchristlichen Jahrhundert datiert:

„Als der Morgen kam, bestieg Rama den himmlischen Wagen. Die Kraft des Wagens ist unbeschränkt. Der Wagen war zwei Stockwerke hoch mit mehreren Abteilungen und Fenstern ... Er war farbig und mächtig ... Als er in die Lüfte stieg, erklang ein himmlischer Ton ...“

Im Mahabharata, dem in Sanskrit aufgezeichneten, 108.000 Doppelverse umfassenden altindischen Heldenepos, dessen früheste Bücher nach Meinung des renommierten Sanskrit- Forschers Professor Dr. Dileep Kumar Kanjilal etwa 5.000 Jahre vor Christus verfasst wurden, tauchen Fluggeräte auf, die unendliche Entfernungen zurücklegen können, in alle Richtungen beliebig manövrierbar sind und mit Hilfe des Treibstoffes Quecksilber große Flughöhen erreichen konnten. Von diesen Vimanas weiß das Mahabharata zu berichten:

„Bhima (ein Protagonist des Epos -Anm. T.R.) flog mit seiner Vimana auf einem ungeheuren Strahl, der den Glanz der Sonne hatte und dessen Lärm wie das Donnern eines Gewitters war“ (Übersetzung nach C. Roy, 1889).

Diese Flugmaschinen hatten Waffen von ungeheurer Zerstörungskraft an Bord, von den Chronisten mangels besserer Kenntnis als „Himmelspfeile“ bezeichnet. In ihrer Wirkung aber gleichen die „Himmelspfeile“ verblüffend heutigen Massenvernichtungswaffen. Das Mahabharata beschreibt im 8. Buch, wie Gurkha oder Cukru (ein Held der altindischen Epen) von Bord seiner Vimana einen „Himmelspfeil“ auf Parhaspur, „die dreifache Stadt“ abfeuerte. Er landete offensichtlich einen Volltreffer, denn weißglühender Rauch soll sich erhoben haben - zehntausendmal heller als die Sonne - und legte die Stadt in Schutt und Asche.

Angesichts solcher Beschreibungen erscheint die erstmals von Erich von Däniken vertretene Hypothese, dass es sich bei den Vimanas um Fluggeräte einer außerirdischen Zivilisation handelte, nur zu berechtigt.

Es existieren jedoch auch zahlreiche Überlieferungen, welche davon berichten, dass Vimanas nicht nur von als für göttliche Wesen erachteten Außerirdischen, sondern auch von Menschen gesteuert wurden. So zum Beispiel jene Legende, die zu erzählen weiß, wie der buddhistische Glaube in Sri Lanka Fuß fasste.



Ruinen des einstigen Palastes in Polonnaruwa

Zum besseren Verständnis dieses Berichtes erscheint jedoch eine kurze Darstellung der frühen Geschichte Sri Lankas erforderlich. Als erste Siedler der Insel im indischen Ozean gelten die Weddas. Heute leben noch etwa 800 von ihnen in den unzugänglichen Dschungelgebieten im Innern Sri Lankas - ihr Kontakt zur übrigen Bevölkerung ist mehr als spärlich. Die dunkelhäutigen, kleinwüchsigen Halbnomaden gehören zu derselben ethnischen Gruppe wie die Aborigines, die Ureinwohner Australiens oder die südindischen Bergvölker. Sowohl singhalesische als auch indische Legenden bringen die Weddas mit den sogenannten „Yakkas“ in Verbindung, den „Dämonen“, die der tamilische Prinz Vijaya besiegte, als er Sri Lanka eroberte.

Von den Taten Vijayas und seines auf 700 Mann geschätzten Heeres berichten die ältesten Chroniken Sri Lankas, die seit dem 5. vorchristlichen Jahrhundert von buddhistischen Mönchen zusammengetragen wurden. So wird im Mahavamsa - der ältesten Schrift, welche von der Gründung des singhalesischen Staatswesens kündigt, die Ankunft Vijayas und seiner Eroberer im Jahr 483 v. Chr. beschrieben, dem Jahr, in welchem Buddha starb und der Überlieferung zufolge ins Nirwana einging. Prinz Vijaya war es auch, der die Zitadelle Anuradhapura erbauen ließ, welche sich im Lauf der Zeit zur Hauptstadt der Insel entwickelte und nach der Einführung des Buddhismus auch zum religiösen und geistigen Zentrum Sri Lankas wurde.

Zur Erinnerung: Auch das bereits erwähnte indische Epos Ramayana datiert aus derselben Epoche. Der Dichter Walmiki schildert in diesem Werk die Taten des indischen Königssohnes Rama, dessen Gattin Sita von dem „Dämonen“ (!) Rawana entführt wird. Wohin? Nach Sri Lanka natürlich! Gehörte Rawana etwa zum Volk der Weddas? Wohl kaum; denn abgesehen davon, dass die Weddas auch heute noch auf dem Niveau steinzeitlicher Jäger und Sammler leben - ihnen also die Technik des Fliegens unbekannt war (und wohl noch ist) - wird Rawana auch als „Riese“ beschrieben - eine Darstellung, die mit den kleinwüchsigen Weddas unvereinbar ist. Vielmehr dürfte Rawana zu jenem Geschlecht der „Riesen“ oder der „Gewaltigen in der Welt“ gehört haben, welches auch in der Alten Testament der Bibel Erwähnung findet (Moses, 1. Buch, 6,4).



Darstellung der geheimnisvollen Wolkenmädchen in der Festung Sigirya

Demnach wäre Rawana selbst ein „Göttersohn“ gewesen, wohl aber ein etwas entarteter, worauf seine Bezeichnung als „Dämon“ deutet. Auf jeden Fall aber beherrschte er die Kunst des Fliegens, denn er entführte Sita in einem „Wagen der Lüfte, der der Sonne gleich“. Aber auch Rama verfügte über einen „Wagen der Lüfte“, mit dem er unverzüglich die Verfolgung aufnahm. Rawana wollte Sita nach Sri Lanka bringen, wurde aber von Rama über der Meerenge zwischen Indien und Sri Lanka zum Luftkampf gestellt. Entweder war Rama der erfahrenere Pilot oder er verfügte einfach über die bessere Vimana. Es gelang im jedenfalls, Rawanas Flugapparat mit einem „Himmelspfeil“ abzuschießen, der daraufhin „in die Tiefe“ stürzte. Jedoch gelang es Ramas Gattin Sita sich zu retten, indem sie aus der abgeschossenen Vimana in das unversehrte Luftfahrzeug ihres Mannes „umstieg“. Eine Rettung per Fallschirm? Darüber schweigen die historischen Quellen.

Aber nicht nur Rama, sondern auch seine Verbündeten - allen voran der „König der Affen“

– vielleicht wurde er seines ungewöhnlichen, nichtmenschlichen Aussehens wegen so genannt - und sein Minister Hanuman - verfügten über sehr modern anmutende Flugmaschinen. Wenn diese Maschinen starteten, so

„beben die Grundfesten der Berge, Felsspitzen brechen weg, Riesenbäume werden entästet gebrochen, ein Regenschauer von Holz und Blättern geht zu Boden“. Beginnt die Maschine ihren Flug in bewohnten Gegenden so „werden die schönen Lotusteiche von (Sri) Lanka ausgeschwemmt, Hochbauten und Türme stürzen ein und die Lustgärten werden verwüstet“.

Bloße Übertreibung oder schlimme Erinnerung an den unsachgemäßen Betrieb von Düsentriebwerken?

Wie bereits erwähnt, besaßen aber nicht nur „göttliche“ Wesen und Halbgötter Flugmaschinen, sondern auch Menschen. So wird vom biblischen König Salomo überliefert, dass er Eigentümer eines „Flugwagens“ war, mit dem man an einem Tag die „Wegstrecke von drei Monaten“ zurücklegen konnte. Dies vermeldet jedenfalls das Kebrä Negest, die Geschichte der äthiopischen Könige. Es gibt sogar ernstzunehmende Hinweise, dass der biblische Herrscher auf diese Weise sowohl den Iran und das Hochland von Kaschmir erreichte - denn in beiden Gebieten existieren Berge, die als „Thron des Salomo“ bezeichnet werden. Auf dem Gipfel dieser Berge befanden sich Kultstätten der Feueranbeter Ahura Mazdas, in denen neben dem heiligen Feuer auch Wasser verehrt wurde. Feuer und Wasser - ein Hinweis auf die Antriebsart des Flugwagens, den Salomo benutzte?

Die Flugwagen der irdischen Herrscher unterschieden sich in der Konstruktion offenbar gravierend von denen der „Götter“. Es gelang bereits dem Ingenieur Wolfgang Volkrodt nachzuweisen, dass es sich bei den irdischen Fluggeräten - sowohl dem „Luftwagen“ König Salomos, als auch bei bestimmten Typen altindischer Vimanas - um lenkbare Heißluftballone handelte. Diese Flugapparate wurden mittels leichter Einspritzerdampfmaschinen angetrieben, deren Rekonstruktion Herr Volkrodt auf überzeugende Weise gelang. Die Dampfmaschinen sorgten mit ihren Abgasen einerseits für die erforderliche Heißluft, andererseits trieben sie Schwingflügel an, die für Lenkung und Fortbewegung der Vimana notwendig waren.



Palmbblattmanuskript mit der Beschreibung des Einsatzes von Vimanas.

Charakteristisch für diese Fluggeräte war die gewaltige Ballonhülle in Pyramidenform, welche auch des öfteren in altindischen Epen, so im Rigveda, beschrieben wurde. Doch diese Art von Luftfahrzeugen war offenbar nicht nur im alten Indien verbreitet. So behauptete der südamerikanische Jesuitenpater Bartolomeo Lourenco de Gusmao, geboren 1685 im brasilianischen Santos, seine Idee für den Bau eines Heißluftballons in Form einer auf dem Kopf stehenden Pyramide sei von den Überlieferungen der Inka und anderer südamerikanischer Völker der präkolumbianischen Epoche inspiriert wurde. Leider lässt sich diese Aussage Gusmaos nur lückenhaft belegen. Historisch verbürgt ist hingegen, dass Gusmao am 8. August 1709 in Lissabon vom portugiesischen König empfangen wurde und ihm den Vorschlag zum Bau eines solchen Heißluftballons unterbreitete. Um seiner Vorstellung mehr Nachdruck zu verleihen, demonstrierte Gusmao die Funktion seines Ballons an einem maßstabgerechten Modell, welches sich auch tatsächlich in die Luft erhob. Dies überzeugte den portugiesischen Herrscher offenbar, denn er gewährte dem Erfinder ausreichende finanzielle Mittel zur Realisierung eines Luftschiffprojektes, das in seiner Gondel einen erwachsenen Mann tragen konnte - ferner erhielt Gusmao das Privileg, als Einziger einen solchen Ballon bauen zu dürfen, nach heutigem Maßstab also ein regelrechtes Patent. Zwei Monate später bereits war das Luftschiff fertig und wurde auf den Namen „La Passarola“ - der „Sperling“ getauft. Mit diesem „Sperling“ stieg Bartolomeo de Gusmao tatsächlich mehrfach auf und überflog sogar Lissabon, wobei er jeweils eine Strecke von mehr als ein- tausend Metern in der Luft zurücklegte. Damit war er wohl der erste Europäer der Neuzeit, der einen Heißluftballon baute - lange bevor mit den Brüdern Montgolfier die „offizielle“ Geschichte der Ballonfahrt begann.

Kehren wir nunmehr zurück nach Sri Lanka. Wenn dort heute der Buddhismus Staatsreligion ist, so verdankt er dies letztlich wohl auch der hochentwickelten Technik seiner damaligen Glaubensboten. Denn es ist fürwahr eine außergewöhnliche Geschichte, die davon berichtet, wie der Buddhismus nach Sri Lanka kam. Im dritten Jahrhundert vor

Christus entsandte der indische Herrscher Asoka (269-232 v. Chr.) seinen Sohn Mahinda nach Sri Lanka, um auch dort diese Religion zu verbreiten. In Sri Lanka herrschte zu jener Zeit der singhalesische König Tissa in seiner prachtvollen Hauptstadt Anuradhapura, deren imposante Ruinen auch heute noch von vergangenem Glanz künden. Prinz Mahinda benutzte für seine Reise nach Sri Lanka kein Schiff, sondern überflog die Meerenge zwischen dem indischen Festland und der Insel mit seiner Vimana. Der Flugapparat landete auf Mihintale, einem Hügel nahe der Hauptstadt Anuradhapura (dort befindet sich heute eine gleichnamige Stadt). Der Legende zufolge weilte König Tissa zu jenem Zeitpunkt dort während eines Jagdaufenthaltes. Beeindruckt von Mahindas Flugkünsten und der mysteriösen Maschine war er bereit, auch der geistlichen Botschaft des Prinzen sein Ohr zu leihen und bekehrte sich schließlich zum Buddhismus. Mahinda erhielt die Erlaubnis, das Kloster Mahavihara zu gründen, dessen buddhistische Mönchsgemeinschaft (sangha) die Bekehrung des Volkes übernahm. Schließlich erhob König Tissa den Buddhismus zur Staatsreligion - und dabei ist es bis heute geblieben. Für die historische Wahrheit der Legende spricht, dass der auf Sri Lanka praktizierte Buddhismus von der frühesten und reinsten Form der Lehre Buddhas, der Theravada („Lehre der Älteren“) her stammt.

Zweifellos aber war der Buddhismus auch bereits vor der Mission Mahindas in Sri Lanka bekannt, schließlich soll Buddha (aus dem Sanskrit der „Erleuchtete“, eigentlich Siddharta Gautama, 563-483 v. Chr.) selbst die Insel mehr-mals besucht haben - und ein Spross des heiligen „Bodhi-Baumes“ - unter dem Buddha nach siebenwöchiger Meditation Erleuchtung erlangte - war in Anuradhapura eingepflanzt worden und genießt dort bis heute höchste Verehrung.

Mahinda und seine Vimana - am Ende doch nur eine Legende?



Modell eines Vimana

Auf meinen zahlreichen Reisen durch Sri Lanka staunte ich nicht schlecht, ganz handfeste Beweise für die einstige technische Realität von Mahindas Vimana zu

entdecken. In den zahlreichen Juwelierwerkstätten Sri Lankas (die Insel ist bekannt für ihren verschwenderischen Reichtum an edlen Steinen, die vor allem in den Minen von Ratnapura gefördert werden) fertigen geschickte Goldschmiede bis heute nach historischen Vorlagen Modelle von Mahindas Vimana in aufwendiger Handarbeit an. Die Modelle bestehen zumeist aus vergoldetem Silberblech und werden mit Edel- und Halbedelsteinen verziert. Für die Singhalesen haben sie eine sehr große religiöse Bedeutung.

Die Goldschmiede versicherten mir, dass an einem einzigen Modell drei bis vier Meister bis zu zehn Tage ununterbrochen arbeiten müssten. Entsprechend hoch ist auch der Preis. Für ein gutes Modell werden je nach Größe (zwischen 15 und 30 cm) 1.200,00 € bis 1.800,00 € fällig. Ist der Käufer unerfahren und versteht nicht zu handeln, bezahlt er unter Umständen auch das Doppelte. Diese Summen überstiegen die Kapazität meiner Reisekasse, so dass ich mich mit einigen Fotos der Prunkstücke begnügen musste.

Die Grundform der Vimana ist ein Vogelkörper - deutlich erkennt man den stilisierten Kopf und den langen, schwanengleichen Hals. Auch die Tragflächen sind als Flügel ausgebildet, doch hier bereits ergeben sich gravierende Unterschiede zu einem Tierkörper, denn die Flügel sind beweglich in Scharnieren aufgehängt und offenbar über eine Art Kettensteuerung zu betätigen. Auf dem „Rücken“ des „Vogels“ setzen sich die Merkwürdigkeiten fort. Dort befindet sich nämlich eine Art offenes Cockpit, mit diversen Schalthebeln und Armaturen instrumentiert. In diesem Cockpit wird zumeist Mahinda mit einem Gefährten (Kopilot?) dargestellt. Bei ihrem Anblick fühlte ich mich spontan an das Bildnis Pakals auf der Grabplatte von Palenque erinnert. Ähnlichkeiten bei der helmartigen Kopfbedeckung und der Bekleidung sind unübersehbar.

Am Heck des Flugapparates befindet sich ein doppeltes (vertikal gestelltes) Seitenleitwerk und ein einfaches (horizontales) Höhenleitwerk. Diese Konstruktion wird ganz ähnlich bei heutigen Flugzeugen verwendet (etwa der russischen Suchoi SU 27), weist aber auch deutliche Parallelen zu den aus dem präkolumbianischen Peru und Bolivien bekannten goldenen „Modell-Flugzeugen“ auf. Vor dem Höhenleitwerk befindet sich links und rechts je eine kleine Stabilisierungsflosse. Landekufen unter dem Rumpf runden den Eindruck einer technischen Konstruktion ab. Wie diese Schwingflügler angetrieben wurden, lässt sich heute jedoch nicht mehr exakt nachvollziehen.

Viel bedeutungsvoller aber erscheint meines Erachtens, dass zwischen König Salomos (965 - 926 v. Chr.) „Luftwagen“ und der Vimana des Prinzen Mahinda (ca. 240 v. Chr.) sieben Jahrhunderte liegen, in denen Fluggeräte zwar nicht so selbstverständlich waren wie heute, der Mensch aber offensichtlich bereits fähig war, mittels eigener technischer Konstruktionen die Schwerkraft zu überwinden.

Dieses Wissen ging im Lauf der Zeit wieder verloren; doch Legenden wie die um den biblischen König und den buddhistischen Missionar sowie die bildliche oder modellhafte Darstellung ihrer technischen Konstruktionen künden von einem Wissensstand der Vorzeit, welcher dem unseren durchaus vergleichbar und in mancher Beziehung wohl sogar noch überlegen war.

Literatur

- Berlitz, Reiseführer Sri Lanka und die Malediven, 2. Auflage, Oxford 1992
- Däniken, Erich von, Beweise, Lokaltermin in fünf Kontinenten, 9. Auflage, München 1991

- Däniken, Erich von, Reise nach Kiribati, Frankfurt/Main - Berlin - Wien 1983
- Stingl, Miroslav, Auf den Spuren der ältesten Reiche Perus, Leipzig - Jena - Berlin, 1981
- Volkrodt, Wolfgang, Es war ganz anders, München 1991

Fotos

© Thomas Ritter
