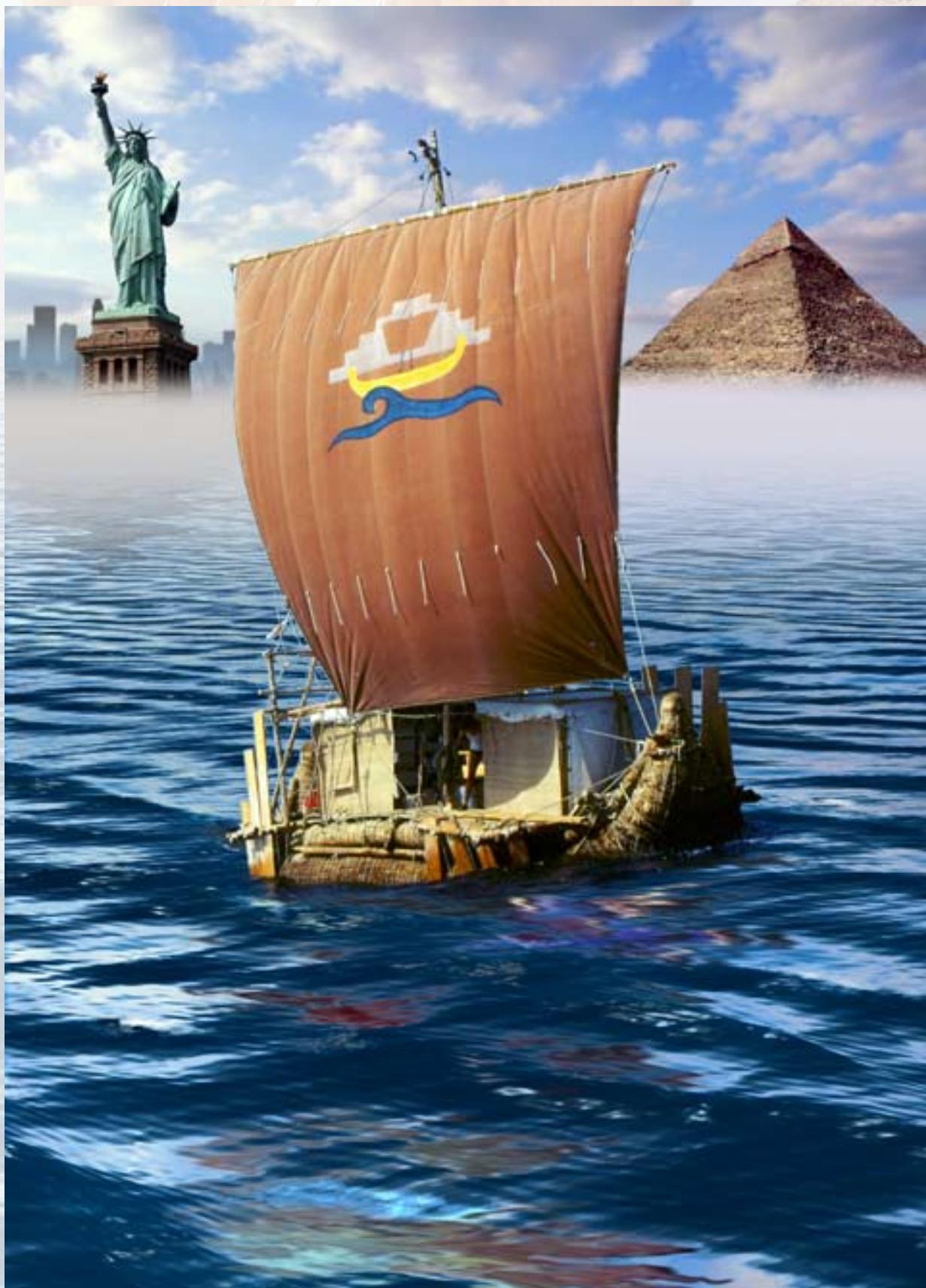


# HAT PHARAO RAMSES TABAK GERAUCHT?

UND WENN JA, WAS BEDEUTET DAS?



## INTERKONTINENTALER HANDEL – SCHON VOR 14.000 JAHREN!

Es mehren sich die Belege, dass die Menschen schon lange vor Kolumbus oder den Wikingern den Atlantik überquerten – und zwar regelmäßig, um Handel zu treiben. Die Entdeckung gleicher Kultur- und Rauschpflanzen diesseits und jenseits des Atlantiks liefert die Indizien für transatlantische Handelsreisen in der Frühzeit. Wissenschaftler wiesen in der Mumie Ramses II. Spuren von Nikotin und Kokain nach. Beides Rauschmittel, die eigentlich erst nach der Rückkehr von Kolumbus in die Alte Welt Verbreitung fanden. Außerdem entdeckte man in ägyptischen Gräbern Reste von mexikanischen Tabakkäfern, die nicht aus eigener Kraft vom Golf von Mexiko ins Mittelmeer hätten fliegen können. Diese Funde deuten an, dass Menschen der Alten Welt spätestens seit der Steinzeit Handel mit Ländern der Neuen Welt betrieben haben. Bedeutende Zeugnisse für den nautischen Wissensstand der voreiszeitlichen Seefahrer liefern die Höhlenbilder der Magdalenie

Altsteinkulturen aus Frankreich und Spanien. Das bemerkenswerteste Kunstwerk stammt aus der „Cueva del Castillo“ in Nord-Spanien und ist ca. 14.000 Jahre alt. Es zeigt vermutlich das Kanaren-Golfstrom-System, mit dessen Hilfe die Überquerung des Atlantiks auf Vorwindkursen um ein vielfaches einfacher ist als zum Beispiel die Befahrung des windigen Mittelmeers.

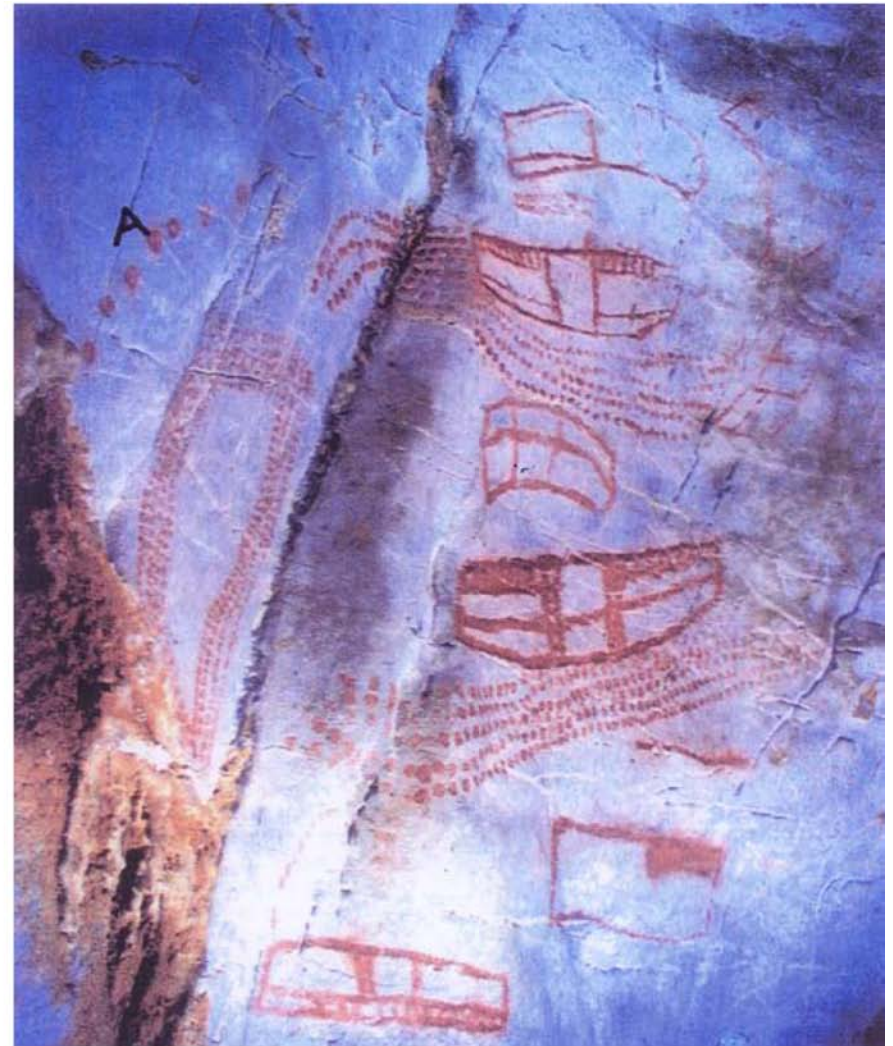
Auffällig sind die stilisierten Bootsdarstellungen, die jeweils von Ost nach West mit dem Nord-Äquatorialstrom sowie von West nach Ost mit dem Golfstrom den Atlantik überqueren. Der linke ovale Punktkreis deutet vermutlich den Karibenstrom an, an dessen Ende der Golfstrom entspringt.

**KOLUMBUS HAT 1492  
AMERIKA ENTDECKT  
– EINE EINZIGARTIGE  
LEISTUNG SEINER ZEIT.**

**DIE MENSCHEN VOR  
14.000 JAHREN WAREN  
OFFENSICHTLICH ZU  
GLEICHEM FÄHIG.**



Wissenschaftler haben im Inneren der Mumie Ramses II. gehäckselte Tabakblätter gefunden, die zur Konservierung der Mumie verwendet wurden.



Auf der Karte von El Castillo fahren große besegelte Boote mit west- und ostwärts geblähtem Segeln. So fahren auch heute noch Segelschiffe über den Atlantik.  
Quelle Abb.: Migration & Diffusion

## DIE NORDROUTE ÜBER DEN ATLANTIK WURDE BEREITS IN DER STEINZEIT BEFAHREN!

Die Fahrt von Afrika nach Amerika über die Südroute ist relativ einfach: Der kräftige Äquatorialstrom und permanente Passatwinde treiben alles, was schwimmt, auch ohne Crew und Segel über den Atlantik. Aber wie kamen die Seefahrer vor 14.000 Jahren zurück nach Afrika?

Die Atlantikpassage von Amerika in die Alte Welt führt durch den Nordatlantik entlang des Golfstroms. Diese Nordroute wird nicht zuverlässig durch gleichmäßige Winde unterstützt. Je nach Großwetterlage können überraschende Ostwinde aufkommen, gegen die Schiff und Mannschaft viele Tage aufkreuzen müssen. Sonst werden sie durch den Wind zurück zum Ausgangspunkt der Reise gedrückt.

Heutige Schifffahrtsexperten sprechen genau diese Fähigkeit zum Aufkreuzen den steinzeitlichen Seefahrern und ihren Fahrzeugen ab. Sie bestreiten folgerichtig,

dass die Nordatlantikpassage vor 14.000 Jahren möglich war. In der vorherrschenden Argumentation gilt die Rückfahrt von Amerika in die Alte Welt für die Seefahrer der Frühzeit als faktisch unmöglich – somit auch regelmäßige Handelsbeziehungen.

Aber jede Annahme ist nur so lange gültig, bis das Gegenteil bewiesen wird. Da die Funde von Tabak und Kokain in ägyptischen Mumien so deutlich auf frühe Handelsbeziehungen zwischen den Kontinenten hinweisen, ist die Zeit für ein Umdenken gekommen.

Der globale Austausch ist älter, als wir alle heute glauben!

**NIEMAND KOMMT PER SCHIFF VON AMERIKA NACH EUROPA, OHNE DEN WIND ZU KREUZEN.**



Das Schilfboot ABORA II kreuzte mit 60 m<sup>2</sup> Segelfläche gegen die schwierigen Winde des Mittelmeers auf.

ABORA 3



Experten glauben, die Hochseeschifffahrt entstand frühestens vor 5.000 Jahren im Alten Ägypten oder im Zweitstromland. Die hier dargestellten Schiffe aus dieser Zeit sind allerdings viel zu komplex, um die Anfänge der Seefahrt zu markieren.



Die berühmte Waldseemüller-Karte von 1507 zeigt als erste Karte der Moderne den amerikanischen Doppelkontinent und den Pazifik. Europäische Seefahrer haben allerdings erst Jahrzehnte später dessen Gestade erkundet.



Möglicherweise nutzten die Menschen bereits vor der letzten Eiszeit diese Seewege. Sie segelten mit großen Booten, wie die Felsbilder des nordspanischen Solutréens und Magdaleniens bezeugen.

## KON-TIKI, RA UND ABORA II – WICHTIGE WEGBEREITER

Thor Heyerdahl gilt als der Begründer der modernen Schiffsarchäologie. Seinen Expeditionen verdanken wir konkrete Vorstellungen von den maritimen Fähigkeiten der prähistorischen Kulturvölker. Heyerdahl strebte den Beweis an, dass schon in der Steinzeit über das Meer hinweg ein enger Kulturaustausch stattfand. Er zeigte durch die bahnbrechenden Expeditionen mit der Kon-Tiki (1946/47), mit Ra I und II (1969/70) und mit der Tigris (1977/78), dass auch Ozeanüberquerungen über Tausende Meilen keine unüberwindlichen Barrieren darstellten.

Die Erfolge Heyerdahls lösten jedoch unter Wissenschaftlern kein Umdenken aus. Sie kritisieren vor allem, dass seine Boote nur vor dem Wind und mit den Strömungen über die Meere gesegelt waren. Auch andere Experimentalarchäologen haben nie den Versuch unternommen, gegen den Wind zum Ausgangsort einer Expedition zurückzukommen.

Das bestärkte die Kritiker in der Ansicht, dass in der Vorzeit kein regelmäßiger Fernhandel über das Meer betrieben wurde.

Gegen diese irrige Lehrmeinung segelt der deutsche Experimentalarchäologe Dominique Görlitz mit seiner Projektgruppe an: Bereits 2002 konnte seine ABORA II auf dem anspruchsvollen Mittelmeer zum ersten Mal beweisen, dass steinzeitliche Rahsegler nicht nur bis 70° gegen den Wind kreuzen, sondern in einem geschlossenen Kreisbogen auch wieder zum Ausgangspunkt der Reise zurücksegeln konnten. Das bedeutet, Hin- und Rückfahrten über die Meere waren möglich!

Diese Gegenwindsegelfähigkeit hat kein Wissenschaftler von einem urchinlichen Binsenfloß erwartet.

**EIN SCHILFBOOT FÄHRT  
MIT DEM RICHTIGEN  
SCHILF ZWEI JAHRE:  
GENUG ZEIT FÜR  
ZWEI VOLLSTÄNDIGE  
PASSAGEN ZWISCHEN  
NEUER UND ALTER WELT.**



Die ABORA II unter vollen Segeln am Wind.



Mit der Kon-Tiki versetzte Thor Heyerdahl die Fachwelt bereits 1946/47 in Erstaunen, als er mit den vorherrschenden Winden des Pazifiks von Chile nach Polynesien segelte.

Auch die Ra II, die 1970 in nur 57 Tagen von Afrika bis in die Karibik nach Barbados segelte, war nur ein Vorwindsegler.

Den Durchbruch brachte die ABORA II: Mit einem „High-Tech-System“ – bestehend aus 14 beweglichen Seitenschwertern – gelangen der Crew unglaubliche Segelkurse bis 70° am



ABORA 3

## EIN SCHIFF, DAS TRINKT.

„Ein Schiff, das trinkt“, wird von vielen Seefahrtshistorikern nicht als echtes Schiff bewertet, da es aufgrund seiner Wasseraufnahme zu schnell sinken würde, als dass es erfolgreich über den Atlantik fahren könnte. Den Gegenbeweis hat Thor Heyerdahl zwar schon vor 30 Jahren auf der Südatlantikroute geliefert, doch für viele Experten zählt diese Überquerung wenig, weil sie nur zeigt, dass Papyrus lange genug schwimmt.

Es gilt also zu beweisen, wie in der Vorzeit die schwierige Nordroute von der Neuen Welt ins Mittelmeer befahren werden konnte. Den Schlüssel für diese Segelfähigkeit fand Dominique Görlitz beim Studium prähistorischer Felsbilder aus Oberägypten. Hier stellten die Künstler Schiffsboote mit auffälligen „Strichen“ an Bug und Heck dar, die er als erster als Kielschwerter interpretierte. Mit diesen Kielschwertern wird die Segelphysik so beeinflusst, dass ein Schiffssegler gegen den Wind segelt. Vor allem die Kielschwerter am Bug verschieben den Lateralplan unter Wasser soweit vor den

Mast, dass ein luvgeriger Segelplan entsteht, welcher das Boot in den Wind fahren lässt.

Über 15 Jahre lang hat Görlitz prähistorische Schiffsbilder gesammelt, analysiert und in wissenschaftlichen Experimenten auf ihre Funktionstüchtigkeit getestet. Daraus entstand der Plan für die Abora III, die streng nach prähistorischen Vorbildern gebaut wird.

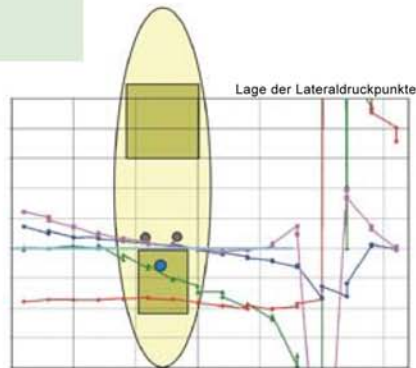
Der Name Abora geht übrigens auf eine altkanarische göttliche Kraft zurück, die im Moment der Verschmelzung von Himmel und Meer beim Sonnenuntergang entsteht. Diese

Kraft steht für das Gute, welche den Menschen im Leben und beim Reisen zur Seite steht.

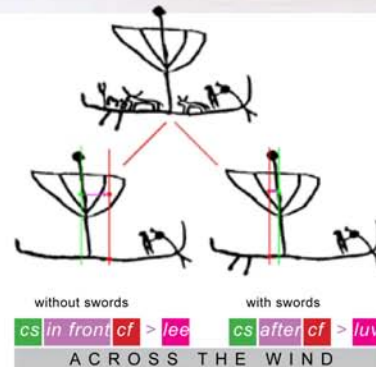
Für die Ägypter bedeutete das Wort Abo-Ra „Vater des Sonnengottes Ra“ – eine erstaunliche sprachliche Parallele.

**DIE KIELSCHWERTER AM BUG SORGEN FÜR EINEN LUVGERIGEN SEGELPLAN, DER DAS BOOT IN DEN WIND FAHREN LÄST.**

Nach vorägyptischen Seitenschwertdarstellungen wurden deren Positionen exakt berechnet und im Strömungskanal der Hochschule Kiel positiv getestet.



ABORA3



## EIN UNGEWÖHNLICHER NEUBAU – NACH STEINZEITLICHEN PLÄNEN

Die Abora III wird auf traditionelle Weise von den bolivianischen Aymara-Indianern gebaut. Sie fertigen ihre Schilfboote genau wie die alten Ägypter in Doppelrumpfbauweise. Dabei werden viele kleine Schilfrollen in einem Baugerüst zu zwei großen Kompaktbündeln verschnürt, zwischen die eine kleinere, dritte Rolle gelegt wird. Mit zwei unendlichen spiraligen Tauen werden dann alle drei Hauptrollen zusammengezogen, so dass sich die beiden großen Rollen fest an die dünne in der Mitte schmiegen. Das besondere an dieser Bootskonstruktion ist ihre Unsinkbarkeit!

Die Abora III hat eine Länge von 12 m, ist 4 m breit und etwa 10 t schwer.

EIN BOOTSTYP NACH METHODE DER ÄGYPTISCH-SUMERISCHEN BOOTSBAUER – WIE ER HEUTE NOCH BOLIVIANISCHE FISCHER ÜBER DEN TITIKAKASEE TRÄGT.

Die Aymara-Indianer segeln noch heute mit Schilfbooten, wie sie auf uralten Felsbildern weltweit abgebildet sind.



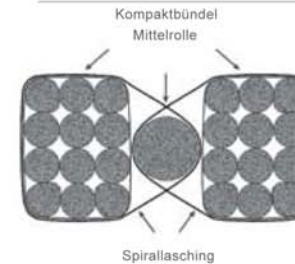
Aufgetakelt wird der Rahsegler mit einem 11 m hohem Mast und einem 60 m<sup>2</sup> großen Segel aus Leinen. Vor und hinter dem Mast werden zwei Korbhütten aufgestellt, in denen die 9-köpfige Crew zwei Monate lang leben wird.

Seit Jahrzehnten diskutieren die Wissenschaftler, ob der Mensch der Vorzeit fähig war, mit den damaligen Booten den Atlantik zu überqueren. Einig sind sie sich nie geworden. Die Abora III wird mit dieser Seereise dokumentieren, dass die Menschen der Frühzeit sehr wohl in der Lage waren, Hochseefahrt zu betreiben.

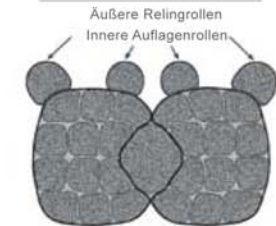


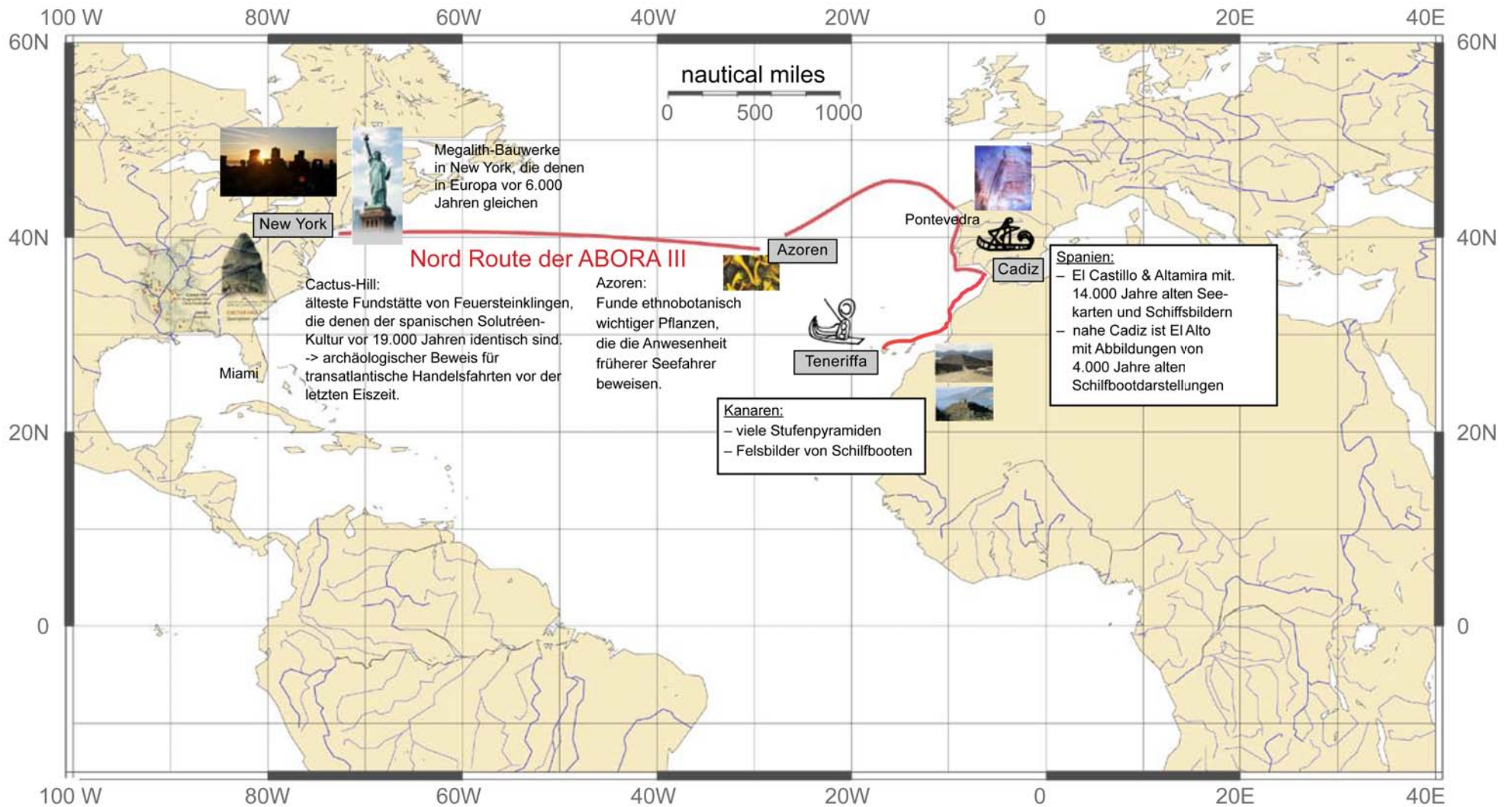
Das Boot wird vor den Augen Tausender Schaulustiger im Zentrum von New York entstehen. Die erfahrenen Bootsbauer vom Titikakasee, die bereits die RA II und die ABORA II bauten, werden auch die ABORA III erschaffen.

Querschnitt der Anordnung im Baugerüst



Querschnitt des Schilfbootrumpfes





DOMINIQUE GÖRLITZ ist Mitglied im New Yorker Explorers Club, der seit 1904 bedeutende Expeditionen unterstützt. Die Abora II Expedition wurde sogar offiziell mit der Flagge des Explorers Clubs ausgestattet, ein Privileg, welches nur wenigen Expeditionen zugestanden wird.



Die BERLINER FRIEDENSUHR wird jährlich von einem Komitee der UNESCO an eine Persönlichkeit überreicht, die sich für den Frieden in der Welt engagiert hat. Die Friedensuhr wird 2007 in Anerkennung der Bedeutung die „Zeitreise“ der Abora III über den Atlantik begleiten, bevor sie dann im November in Berlin verliehen wird.

## EINES DER AMBITIONIERTESTEN ARCHÄOLOGISCHEN ABENTEUER DER NEUZEIT.

Die ABORA III ist ein Wanderer zwischen Kulturen und Zeiten: So wie die Zeit alle Mauern sprengt, wird die ABORA III alle Vorstellungen über die Zeit vor der Zeit sprengen. Die Fernhandelsreisen, die die Wissenschaft den Menschen der Vorzeit absprechen wollen, waren in Wirklichkeit gang und gäbe. Jene Hochseefahrer überquerten auch ohne GPS, Seekarte und Motorunterstützung den Atlantik in beiden Richtungen. Vor Kolumbus und vor den Wikingern.

Um dies endgültig zu beweisen, bauen wir ein neues Expeditionsschiff – die ABORA III.

Das Projekt gliedert sich in drei Projektphasen, die auf drei Kontinenten durchgeführt werden:

... die Ernte und der Rumpfbau am Titikakasee in Bolivien von April 2005 bis Juni 2006

... Fertigstellung des Bootes an exponierter Stelle in New York von Mai bis Juni 2007

... die Fahrt über den Nordatlantik von Juli bis Oktober 2007

Das Team der ABORA III bietet einem exklusiven Partner die einmalige Gelegenheit, an diesem vielleicht ambitioniertesten archäologischen Abenteuer unserer Zeit teilzuhaben. Vergleichbar mit dem ersten Atlantikflug, dem ersten privaten Flug ins All oder der ersten Erdumrundung im Ballon.

Der Bau der ABORA III ist keine Fiktion. Das benötigte Schiff ist bereits geerntet, getrocknet und liegt zum Bau des Schiffsrumpfes bereit. Mit der Einfuhrgenehmigung durch die entsprechenden Behörden der USA ist die letzte Hürde für die Realisierung des Projektes genommen. Werden Sie Partner von ABORA III. Unterstützen Sie dieses archäologische Forschungsprojekt.

**STELLEN SIE SICH VOR:  
NACH NUR 50 TAGEN  
MUSS DIE MENSCHHEITS-  
GESCHICHTE EINFACH  
NEU GESCHRIEBEN  
WERDEN.**

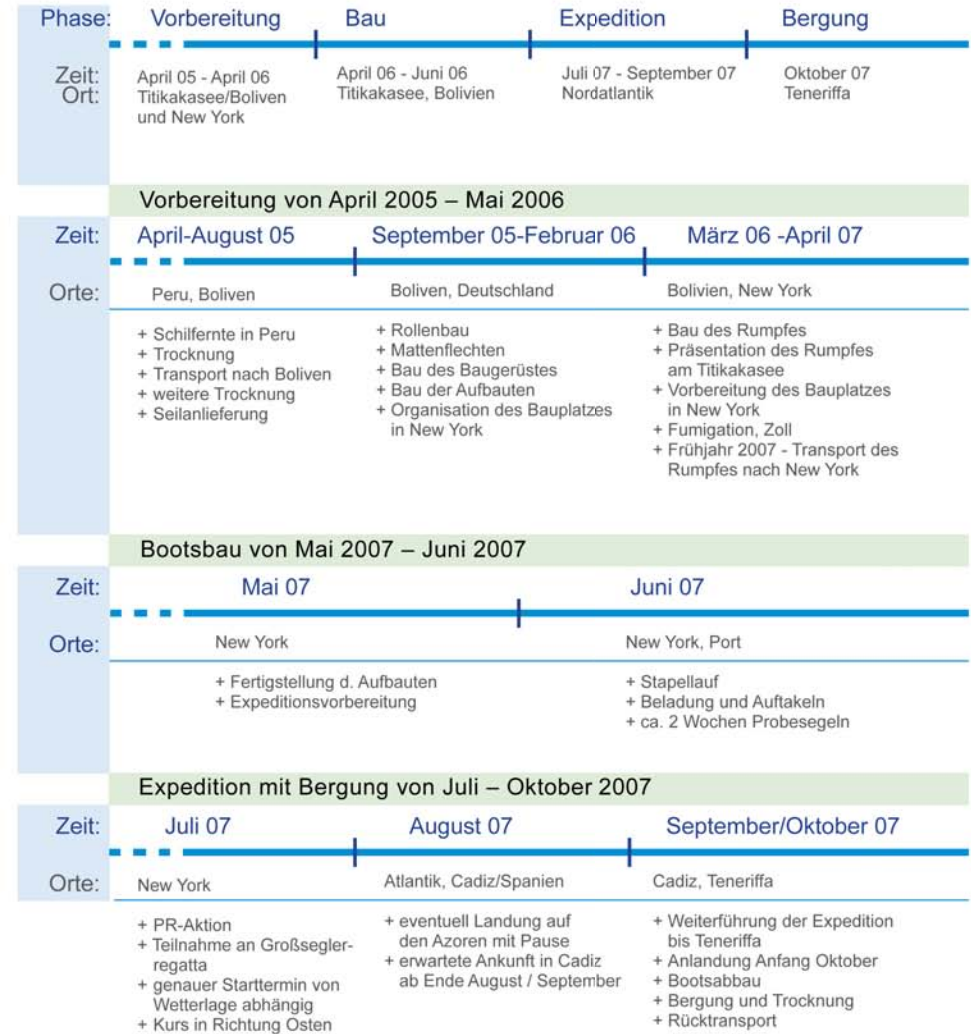
Auch bei Starkwind bewies die ABORA II ihre Seetüchtigkeit.



ABORA 3

## PROJEKTABLAUFPLAN DER ABORA III EXPEDITION

Allgemeiner Überblick über die Projektphasen von 2005 – 2007



## Wissenschaftliche Leitung und Gesamtkoordination ABORA III

Dominique Görlitz · Verein für experimentelle Archäologie und Forschung e.V.  
Am Bernsdorfer Hang 11 · D - 09126 Chemnitz  
Phone - 0049 - (0)371 725 478 0 · Mobil - 0049 - (0)163 - 511 57 66  
Mail - dominique.goerlitz@t-online.de · Website - www.abora3.com

Projektvertretung:  
Dr. Werner Middendorf · Stubenrauchstraße 26 · 12161 Berlin · Phone - 030 217 66 13  
Email: Quadrinity-Berlin@t-online.de