

# Die verkehrsgeographische Stellung der Kakiskala.

Skironische Felsen, Megaris, Griechenland.

Mit einer Abbildung im Text.

Von A. Markovits.

Das Zwischenland Megaris wird durch die Neogenscholle der Isthmen von Korinth und Megara abgegrenzt. Es zeigt im mittleren Abschnitte einen kompliziert gegliederten Gebirgsaufbau. Diese Erhebungen des Landes werden unter dem Namen Geránia gebirge zusammengefaßt. Die südöstlichsten, etwa 1000 m hohen Ausläufer des Geránia gebirges, welche auch in südöstlicher Richtung streichen, bilden jenen Abschnitt, welcher gegen S steil zum Meere abfällt und „Kakiskala“ (Skironische Felsen) genannt wird. Es handelt sich um eine zum Gebirgsverlaufe parallele, verkehrsfeindliche Bruchküste<sup>1</sup>. Derselben kommt als uraltem Verkehrsweg ganz besondere Bedeutung zu, weil die Landschaft Megaris nur drei solche Routen aufweist. Der ganze verfügbare Raum wird im übrigen von Bodenerhebungen eingenommen, welche Wanderungen behindern (s. Abbildung). Die hervorragende Stellung der megaritischen Landbrücke als einzige Verbindung zwischen Mittel-, bezw. Südgriechenland und der Peloponnisos führt ein Blick auf die Landkarte genügend eindringlich vor Augen, so daß wir uns diesbezüglich Erläuterungen ersparen<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Die Landschaft Megaris wird geologisch oder geographisch von einigen meist älteren Autoren mehr oder weniger eingehend behandelt. Eine moderne monographische Bearbeitung fehlt. Wir erwähnen nur H. Reinganum, C. Bursian, Vischer, Th. Fuchs, A. Philippson, C. Neumann, J. Partsch, O. Maull und C. Renz.

<sup>2</sup> Eine kurze Übersicht über die wichtigsten geologischen und geographischen Grundlagen, sowie der verkehrsgeographischen Stellung des Landes, siehe auch in: Markovits A., Die Höhlenbildungen der Kakiskala, Mitt. u. Höhlen- u. Karstf. Berlin, Jahrg. 1933, Heft 2; Markovits A., Das alte Megaris als Durchzugsland. (In Vorbereitung, 1933 erscheinend.) Über die prähistorischen Forschungen sind erst Teilergebnisse veröffentlicht, diesbezügliche Literaturangaben siehe: Markovits A., Die Höhlenbildungen d. K. Mit. u. H. u. Karstf. Berlin. Jahrgang 1933, H. 2; Markovits A., Die Zaimishöhle, I. Mitt.: Lage, Morphologie, Genesis und Höhleninhalt, Speläologisches Jahrbuch. Bd. XIII./XIV., p. 133—146, Wien 1932—1933.





Wir beschränken uns daher auf eine kurze Andeutung unserer neuen Forschungsergebnisse, welche besonders die siedlungsgeographischen Verhältnisse der ältesten Geschichte dieser Gegend betreffen.

Die Geschichtsquellen der Kakiskala sind dreierlei. Grabungsergebnisse, Mythen und Überlieferungen, schließlich historische Hinterlassenschaften<sup>1</sup>. Unsere Untersuchungen erstreckten sich auf alle drei. Ihre Grenzen fließen ineinander und keine derselben ist für sich allein imstande, noch berechtigt, ein historisches Gesamtbild aufzubauen.

Die Quellen der ältesten Geschichte Griechenlands sind erst zum sehr geringen Teile durch systematische Ausgrabungen des Autors in den Jahren 1928—1931 erschlossen worden. Die in Griechenland ohnedies sehr wirksame Oberflächenabtragung und die ungemein steilen Hänge der Kakiskala ließen die Freilegung und Auffindung von menschlichen Hinterlassenschaften nur unter dem schützenden Dache der Höhlen erwarten. Es wurden daher etwa 150 Höhlen der Kakiskala genauer untersucht. In ungefähr 50 derselben konnten Grabungen unternommen werden, um auf diese Weise Daten zur Urgeschichte, sowie Geschichte der Skironischen Felsen zu gewinnen. Überdies wurde die Anordnung von Zisternen der historischen Zeit beachtet und schließlich deren zeitliche Festlegung nach Funden und ihrer baulichen Anlage vorgenommen.

Solche Untersuchungen ergaben gemeinsam mit überlieferten und historischen Daten ein annäherndes siedlungs- und verkehrsgeographisches Bild von dem Raume, welches wir im Folgenden kurz andeuten.

Der Mensch spätpaläolithischer Zeit erobert die Kakiskala als Sammel- und Jagdgebiet. Er benützt diese Region nicht als Durchzugsland in der Längsrichtung der Küste, sondern scheint sie als Wohnraum zu betrachten — sehr im Gegensatze zu der heutigen Rolle des nur von Verkehrswegen durchschnittenen, unbewohnten, wasserlosen Gebietes. Er erschließt den Zugang zu dieser Landschaft transversal, im Wege eines gegliederten Trockentales, des einzigen verkehrsgeographischen Aufschlusses dieser Gegend von Norden her<sup>2</sup>. Die da-

<sup>1</sup> Siehe Literatur sub. 1. vgl. auch Pauly-Wissowa, Realenzyklopädie, II. Reihe V. Hlb.-Bd., Stuttgart 1927 (Artikel: Skiron, auch Kakiskala, Gerania, Megara, Megaris, Molurische Felsen usw.). Roscher W., A. Lexikon d. griech. u. röm. Mythologie, IV. Bd., Leipzig 1915 (Artikel Skiron usw.).

<sup>2</sup> Dieses, stellenweise in kleinere Parallelschluchten zergliederte Trockental ist durch eine geologische Formationsgrenze der Kreidekalke und starke tektonische Störungen an dieser Stelle vorgezeichnet. Es ist der einzige sekundär erweiterte Erosionseinschnitt in N—S-Richtung, welcher die Steilwände der Kakiskala durchschneidet. Dieses Tal liegt etwa in der Mitte des Weges zwischen Kyneta und Megara nahe der schmalsten Strecke und des Bahnwächterhäuschens Nr. 23; vgl. Fußnote 2 auf S. 321.

maligen Bewohner ermöglichten dadurch auch eine Verbindung und schwache wirtschaftliche Anlehnung an das nördliche megaritische Hinterland sowie die Meeresküste im Süden. Letztere ist nur an dieser Stelle und durch das genannte Trockental erreichbar, weil sonst hohe Kliffbildungen den Zugang ausschließen. Die Kakiskala spielt in der ausklingenden älteren Steinzeit nur die Rolle eines entlegenen und isolierten Sammel-, sowie Jagdrevieres.

Im sogenannten Neolithikum (jüngere Steinzeit) bleibt die Bedeutung der Skironischen Felsen eine ähnliche. Ein Verkehrsweg im Sinne des Küstenverlaufes war auch in dieser Epoche noch nicht vorhanden. Der ernährungswirtschaftliche Anschluß des Gebietes erfolgt immer noch nach Norden und Süden, auf dieselbe Weise wie im Paläolithikum. Der Zugangsweg bleibt dasselbe Trockental, nicht die heutigen Verbindungen gegen W und O (Kyneta, bezw. Megara). Als Stützpunkte für einen kurzen oder längeren Aufenthalt dienen fast dieselben Höhlen, besonders die „Zaimishöhle“. Nur die Wirtschaftsbasis zeigt eine weitgehende Änderung. Die Leute leben zum geringsten Teile von der Jagd, mehr von Sammelaktionen. Das Hauptgewicht scheint auf die Kleintierzucht (Schafe und Ziegen), sowie stark auf die Lebewesen der Meeresküste (Mollusken) eingestellt zu sein. Die Kakiskala ist das isolierte und abseits gelegene Weide- und Sammlergebiet bestimmter Hirtenhorden. Nicht ausgeschlossen ist es auch, daß neolithische Feldbesteller aus der nördlichen megaritischen Neogenscholle, über das bewußte Trockental, einen Zugang zur südlichen Meeresküste suchten.

Die helladischen Epochen, also die frühen Metallzeiten, ändern die bisherigen siedlungsgeographischen Verhältnisse. Nur selten steigen die Träger frühhelladischer oder mykenischer Kultur, im bewußten Trockental, über die Kakiskala zum Meere hinab. Dies bewiesen die spärlichen frühhelladischen und mykenischen Funde in den bereits sehr niedrig gewordenen, fast verfallenen Höhlen der Kakiskala und insbesondere solcher im Trockental. Während dieser Epochen versuchen Einzelne, vielleicht auch Gruppen, zum ersten Male die Skironischen Felsen der Länge nach zu durchwandern. Sie besuchen aber nur die leichter begehbaren westlichen Breccien- und Konglomeratterassen. Bronzezeitliche Funde konnten wir deshalb nur in Höhlen der westlichen Region, z. B. in den Schusterhöhlen und besonders der Höhle Nr. 450, vorfinden. Sammler, Hirten und Fischer jedoch haben die Kakiskala, als einen mehr oder weniger ständigen Wirtschaftsraum bereits vollkommen verlassen. Der Versuch, die Kakiskala in der Längsrichtung zu erschließen, wird durch stets häufiger und weiter vorgeschobene jüngere Funde in der W- und O-Richtung bewiesen. Wenige Jahrhunderte

später setzen die historischen Quellen ein, welche unsere Grabungsergebnisse in der späteren Zeit ergänzen<sup>1</sup>.

In der nun folgenden schon „griechischen“ Epoche verliert der Diagonalweg über die Kakiskala zum Meere vollkommen seine Bedeutung. Selten zeigen uns die Höhlen dieser Strecke (so insbesondere die Zaimis-Höhle) Hinterlassenschaften (z. B. Keramikreste) aus der archaischen Zeit. Die Kakiskala scheint aber auch in der Längserstreckung kaum begangen. In der klassischen Zeit kamen bereits mehr Besucher aus der östlichen und westlichen Richtung, welche in den bereits niedrigen älteren Höhlen Unterschlupf suchten. Der nord-südliche Diagonalweg über das Gebirge scheint vergessen. Vielleicht handelt es sich nicht um Wanderer, sondern um Wachtposten der strategisch wichtigen „Paßstraße“. Die Keramikfunde mehren sich in jenen Höhlen der Fußpartien unserer Felsen, welche im Raume der Breccien- und Konglomeratterrasse liegen. Nur die „Zaimis-Höhle“ wird trotz ihrer Lage in den oberen Regionen der Schutthalden und am Fuße der steilen Felswände noch besucht. Dies kann nur durch die Position dieser Höhle in unmittelbarer Nähe der gefährlichsten Übergangsstelle — dem schmalsten, zum Teile zerstörten Breccien- und Konglomeratbande — erklärt werden. Sie ist strategisch und verkehrsgeographisch der letzte erreichbare Stützpunkt im Schutthaldengebiet und weist daher noch stärkeren Besuch auf. Sonst scheinen diese Besucher der Kakiskala dem Gebirge bereits entwöhnt und der Natur gegenüber verständnisloser als die alt- und jungsteinzeitlichen Gäste dieses Gebietes.

Der gefährliche Fußsteig der mittel- und spätmykenischen, ja sogar der archaischen Epoche, verlief, noch heute erkennbar, anscheinend genau im Bereiche der gangbarsten und relativ sichersten Stellen. Die denselben unmittelbar benachbarten Höhlen, und zwar ausschließlich nur solche (wie z. B. die Höhle 450), zeigen Funde aus der Bronzezeit und von derselben an bis in die römische Epoche. In der letzteren erfolgte durch den bekannten hadrianischen Straßenbau eine Wegverlegung.

Der vorgenannte Saumpfad blieb bis zu den Perserkriegen die einzige Verkehrsmöglichkeit. Vischer nimmt eine schmale Fahrstraße an, dieselbe ist aber nicht nachweisbar. (Die Angaben Herodots sprechen zwar nicht dagegen.) In den Perserkriegen, welche der Blütezeit Korinths folgten und somit auch sicherlich eine Epoche starken Saumpfadverkehrs in der Kakiskala darstellen, tritt uns die strategische Be-

---

<sup>1</sup> Des vollständigen Überblickes wegen deuten wir dieselben, soweit sie unsere Grabungsergebnisse ergänzen oder die historische Forschung stützen, nur an. Die Nachrichten aus späterer Zeit können durch die Literaturhinweise (S. 321) leicht vervollständigt werden.

deutung der Skironischen Felsen zum ersten Male deutlich entgegen. Sie waren für Korinth und den ganzen Peloponnisos die erste Verteidigungslinie von der Landseite her. (Die Zweite bildete wohl der Isthmos und die Dritte mag in den Höhen von Akrokorinth und den Oniischen Bergen verankert gewesen sein.) Herodot (VIII, 71) berichtet uns die „Verschüttung“ des Zugangsweges der Kakiskala zum Zwecke der leichteren Verteidigung. (Um 491—479 v. Chr.) In der Folgezeit hat der Längsverkehr in der Kakiskala, wie die Funde zeigen, wieder regeren Aufschwung genommen. Man weicht jedoch auch damals möglichst wenig vom Pfade ab.

Erst der peloponnisische Krieg (431—404 v. Chr.) ließ die Kakiskala neuerlich eine strategische Rolle spielen. Der Längsverkehr stockt fast ganz. Der Seeweg mag erhebliche Bevorzugung gehabt haben. Die Verhältnisse blieben auch während der Herrschaft Spartas, des spartanisch-persischen und korinthischen Krieges bis zur Epoche der makedonischen Könige so. Die Höhlenfunde und Zisternen zeigen uns eine starke Begangenheit und Verkehrsbedeutung der Kakiskala in der hellenistischen Epoche.

Die große wirtschaftliche Bedeutung dieser Straße, ihre starke Benützung auch abseits des eigentlichen Weges, demnach eine verhältnismäßig große Sicherheit, beweisen die zahlreichen Funde und dadurch sichergestellten Besuche auch solcher Höhlen der Kakiskala, welche vom Wege abseits liegen. (Z. B. die zahlreichen hellenistischen Keramikreste in der Höhle Nr. 451; Zisternen, die künstlerische Höhe, Auswahl und dementsprechend auch der Wert mitgeführter Gegenstände, wie dies u. a. aus Funden der Höhle Nr. 450 hervorgeht.)

Die Bedeutung des „Skironischen Passes“ dürfte noch erheblicher gewesen sein, als Kaiser Hadrianus in der Blütezeit der römischen Epoche Griechenlands mühevoll eine so breite Fahrstraße anlegen ließ, daß auf derselben zwei Wagen nebeneinander Platz haben konnten. Wir müssen der technischen Anpassung an das schwierige Gelände wegen den Erbauern bewundernde Anerkennung zollen und hatten Gelegenheit, den Verlauf dieser Straße — soweit er sich nicht mit den heutigen Verkehrswegen deckt — festzulegen.

Die weitere bewegte Geschichte der Kakiskala, welche wir bei unseren Forschungen zwar auch berücksichtigten, fällt aus dem Rahmen unseres Berichtes, weil sie bereits historisch gut belegt erscheint. Der hadrianische Bau bleibt, soweit er sich erhielt, bis in das 19. Jahrhundert die Basis des zeitweiligen Verkehrs. Trotzdem mag das Durchwandern der Felswände gefährlich gewesen sein, weil wir lesen können, daß die Paschas von Korinth das Betreten dieser Verbindung zu wieder-

holten Malen strengstens verboten. Dennoch führen auch die zwei modernen Verkehrswege (die schmal- und eingleisige Bahnlinie und eine jüngst verbreiterte Autostraße) noch heute zum Großteile auf hadrianischem Unterbau!

Der vorliegende kurze Bericht zeigt, wie die prähistorisch-archäologische Bodenforschung, Speläologie und Geschichtskunde von der höheren geographischen Warte des Überblickes aus die tieferen inneren Zusammenhänge offenbaren und die fließenden Grenzen unserer Wissensgebiete überbrückend, zur Kenntnis der engeren Landeskunde beitragen.

## Zum Problem der Piedmonttreppe.

Von Hans Spreitzer.

(Mit 2 Abbildungen.)

### I.

#### Die Verbreitung des Formenschatzes.

Der Formenschatz, für den W. Penck die Bezeichnung „Piedmonttreppe“ gewählt hat (37), ist so auffällig und in der Natur so gut zu beobachten, daß der von ihm neu geprägte Begriff sich sogleich allgemein eingebürgert hat, ebenso wie der schon lange übliche Ausdruck „Piedmontfläche“ seit dem Erscheinen der „Morphologischen Analyse“ nicht mehr gebraucht werden kann, ohne daß man sich des neuen Inhalts bewußt wäre, den W. Penck ihm gegeben hat. Das ist umso bemerkenswerter, als die Erklärung, die er selbst für die Entstehung dieser Oberflächenform gefunden hat, in einem sehr wesentlichen Punkte fast allgemein abgelehnt wird, wie weiter unten zu zeigen ist. Wohl ist auch schon früher das Bestehen dieses fast noch namenlosen Formenschatzes erkannt worden, aber doch nur mehr vereinzelt, und erst seit W. Pencks Werk hat sich die allgemeine Verbreitung von Piedmonttreppen herausgestellt. Erst jetzt ist das zuvor so oft übersehene Vorkommen in den verschiedensten Teilen der Erde nachgewiesen. Die für die Erkenntnis der Oberflächengestaltung und für das Landschaftsbild so maßgebenden Formen werden seit dem Erscheinen der „Morphologischen Analyse“ — wenigstens von deutscher Seite aus — geradezu systematisch beobachtet. Das geht ohne Zweifel auf die reichen Anregungen des Buches zurück und ist deshalb ein besonderes Verdienst W. Pencks, weil die Piedmonttreppe nicht nur eine eigene morphologische Erscheinung darstellt, sondern ihre Erforschung auch ein Mittel

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1932

Band/Volume: [75](#)

Autor(en)/Author(s): Markovits Adalbert

Artikel/Article: [Die verkehrsgeographische Stellung der Kakiskala. 321-327](#)