Berichte II – Griechenland 2019

Inhalt

Mykenische Ingenieurskunst 1

1 Die Straßen Mykenes 3

2 Eine Straße nach Epidauros 8

3 Der Staudamm von Mykene 11

4. Eine mykenische Flussumleitung bei Tiryns 13

Literatur 17

Mykenische Ingenieurskunst

Der deutsche Autor Kurt Wilhelm Marek, besser bekannt unter seinem Pseudonym „**C.W. Ceram**“, hat die Antikenrezeption der Nachkriegszeit in seinem weltweit millionenfach verkauften Bestseller wesentlich geprägt. Sein Buch „Götter, Gräber und Gelehrte“ erzählt von berühmten Männern, die – inspiriert durch die Geschichten der Mythologie – in den Gräbern und Palästen das Gold der Antike zutage brachten.

Eine andere Perspektive hatte **Bert Brecht** bereits im Jahre 1935 eröffnet. In seinen „Fragen eines lesenden Arbeiters“ formulierte er:

Wer baute das siebentorige Theben?
In den Büchern stehen die Namen von Königen.
Haben die Könige die Felsbrocken herbeigeschleppt?

Will man sich mit der Ingenieurskunst der Mykener befassen, so folgt man eher der Brecht'schen Wertschätzung von Menschen, die die Erze gewonnen, die Bronze gegossen, das Gold geformt und die Steine der Mauern bewegt haben. Die Wunder, die dabei zu erleben sind, haben schon die Antike selbst ins Staunen versetzt. So berichtet **Pausanias** über die Festungsmauern von Tiryns (II, 25.8):

Die Mauer, die allein von den Ruinen noch übrig ist, ist ein Werk der Kyklopen und aus unbehauenen Steinen gebaut, jeder Stein so groß, daß auch der kleinste von ihnen von einem Gespann Maultiere überhaupt nicht von der Stelle bewegt werden könnte. Kleine Steine sind von alters eingefügt, damit jeder von ihnen möglichst die Verbindung für die großen Steine herstelle.

***Abb. 1**: Die „Zyklopenmauer“ von Tiryns – wie haben die Mykener diese an die 5 t schweren Blöcke bewegt und eingepasst?*

So gewaltig sind die hier verbauten Blöcke (Abb. 1), dass sie die Nachfahren ihrer Erbauer nicht mehr als Menschenwerk einordnen konnten, hier mussten Wesen übernatürlicher Stärke und Größe tätig gewesen sein. Noch heute können wir mit all

unserem Wissen nicht erklären, wie diese Mauern in der Frühgeschichte so perfekt und so riesig errichtet werden konnten, dass sie Jahrtausende überstanden. Dies liegt vielleicht auch daran, dass die Erforschung historischer Lebens- und Arbeitswelten noch immer im Schatten der Gräber- und Palastarchäologie steht, wenngleich sich die Gewichte allmählich verschieben – im Rahmen der notorisch knappen Mittel.

Die Erforscher antiker Arbeitswelten kommen in der Regel nicht aus dem Mainstream der Archäologie – wie etwa **Jost Knauss**. Als Brecht seine Fragen eines lesenden Arbeiters formulierte, wurde Knauss im Hessischen geboren. Alsbald verschlug es die evangelische Familie nach Bayern, wo sie im katholisch geprägten Milieu einen schweren Stand hatte (SZ vom 30.08.2017). Knauss setzte sich durch und wurde schließlich Professor für Wasserbau und Wassermengenwirtschaft an der TU München sowie Leiter der gleichnamigen Versuchsanstalt in Obernach am Walchensee – einem Speicherbecken für das Walchenseekraftwerk. Ein evangelischer Christ im katholischen Bayern konnte auch in einer solchen ‚trockenen' ingenieurstechnischen Leitungsfunktion offenbar nicht nur angepasste Anleitungen für neuzeitliche Infrastrukturtechnik liefern.

Vielleicht war es seine Sonderbiografie, die sein Interesse am antiken Wasser- und Ingenieursbau weckte. Jedenfalls konzentrierte sich seine Forschung immer mehr auf die Erkundung jener fast verschwundenen, aber auch durch neuzeitliche Ingenieurs- und Agrartechniken verwüsteten Reste einer Hochkultur, deren Blüte mehr als 3200 Jahre zurück liegt. Diese Kultur der späten Bronzezeit – in Griechenland „mykenisch" genannt – war nicht nur eine Zeit der mythischen Heroen und ihrer außergewöhnlichen Taten. Sie entwickelte die komplexen Technologien der Erzgewinnung und Verarbeitung, die künstlerische Gestaltung von Metall- und Töpferwaren … und eben auch außergewöhnliche Fähigkeiten zum Bau von Festungsmauern, Brücken, Straßen und Dämmen.

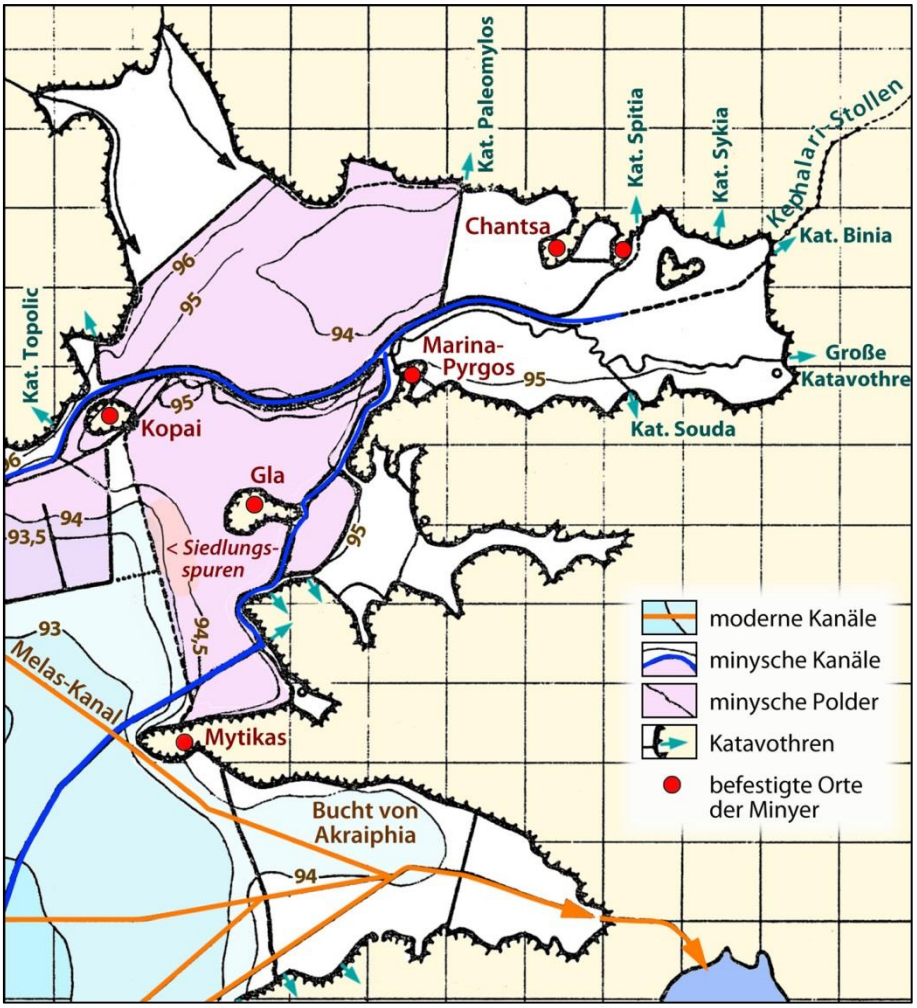


***Abb. 2**: Rekonstruktion des minyschen Wasserbaus im Kopais-Becken durch Jost Knauss (Ausschnitt nordöstliches Kopais-Becken).*

Knauss' größtes Projekt war die Erforschung jener Trockenlegung des riesigen Kopais-Beckens – eines abflusslosen Binnenbeckens in Böotien, in das sich von allen Seiten die Gewässer aus dem griechischen Hochgebirge ergossen und einen See bildeten. Historisch gab es nur zwei Ausnahmen von dieser Seenlandschaft: die heutige Agrarnutzung, die auf Meliorationsmaßnahmen des ausgehenden 19. Jahrhunderts zurückgeht, sowie eine Phase der wasserbaulichen Trockenlegung in mykenischer Zeit. Sie wird dem damals dort lebenden Volk der Minyer zugerechnet. Knauss hat deren Ingenieursbauten akribisch untersucht und dokumentiert (mehr dazu im Text „Binnenbecken" auf homersheimat.de, Abschnitte 3 bis 5; Kartierungsausschnitt in Abb. 2).

In der folgenden Exkursionsauswertung sollen nun Straßen, Brücken und Dämme in der Argolis im Zentrum stehen.

1 Die Straßen Mykenes

Man muss in heute unwegsamen oder agrokulturell intensiv bewirtschafteten Gebieten schon sehr genau hinschauen, um noch die letzten Spuren jener Straßeninfrastruktur zu finden, über die einst die Mykener in der Bronzezeit verfügten. Die beste Quelle ihrer neuzeitlichen Erforschung liegt schon weit über hundert Jahre zurück. Es war ein Militär, der sich nur knapp und ohne Vornamen „STEFFEN“ nannte und im Winter 1881/82 das Bergland um Mykene ausgiebig per Fuß durchstreifte. Die Befunde seiner Kartierungsarbeit hat Bernhard Steffen (so sein vollständiger Name) in zwei detaillierte Karten eingetragen, die ihm als Offizier zur Verfügung standen. Steffen selbst war Hauptmann und Batterie-Chef im Hessischen Feld-Artillerie-Regiment Nr. 11 und im Auftrag des Kaiserlich-Deutschen Archäologischen Instituts im damals noch von den Osmanen besetzten Griechenland unterwegs. Die Osmanen waren damals mit dem Kaiserreich verbündet.

Welche militärstrategischen Interessen dieser Forschungsarbeit zugrunde lagen, wird aus seinem Bericht nicht deutlich. Seine militärische Perspektive scheint aber so manche Rekonstruktion des historischen Straßensystems befördert zu haben, dessen Entwurf auch militärischen Aspekten gefolgt sein dürfte.

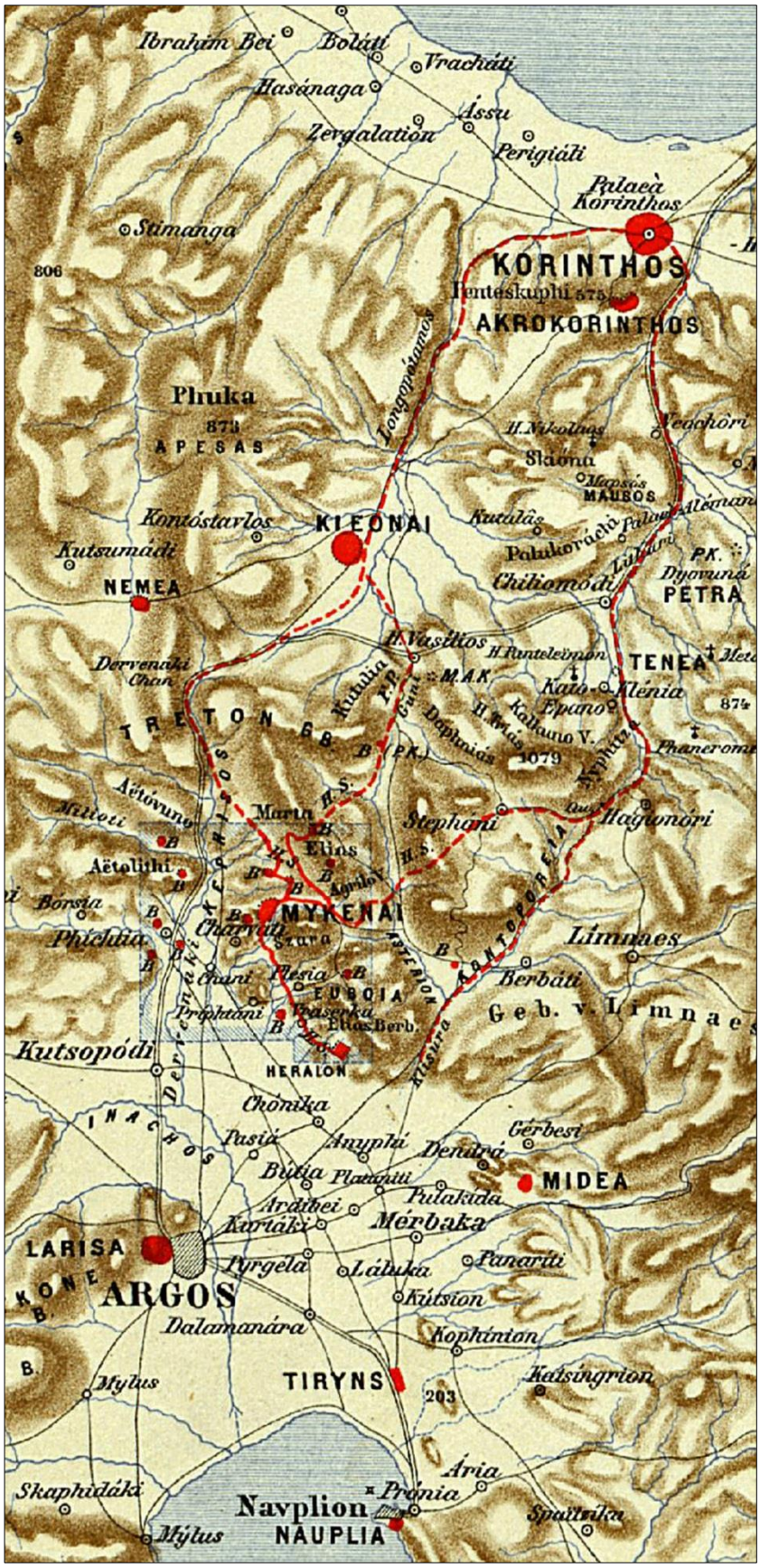


Abb. 3 *(rechts): Ausschnitt aus einer Übersichtskarte (STEFFEN 1884) mit Verkehrswegen im Raum Argolis-Korinth. Rote Linien markieren nachgewiesene oder (gestrichelt) vermutete Routen durch das Bergland in mykenischer Zeit.*

Auch Steffen hatte die griechische Mythologie so weit rezipiert, dass ihm die historische Frontstellung von Argos als Beherrscher der Ebene und Mykene als südlichster Bastion eines sich nach Norden erstreckenden Reichs Agamemnons bewusst war (vgl. die Berichte zu Argos, Mykene und Korinth auf homersheimat.de). Deshalb stellte sich ihm die Frage, wie dies Mykene mit Korinth und den Gebieten an dessen Golf infrastrukturell ver-

knüpft gewesen sein könnte, so dass dieses Reich überhaupt von seinem südlichsten Ende aus erfolgreich zu regieren war und schnelle Truppenbewegungen möglich werden konnten.

Naturräumlich bieten sich zwei Verbindungen an, entlang derer die Berge zwischen der Argolis und Korinth zu durchqueren sind (Abb. 3 sowie Anlagekarte):

- Im Westen das Tal des **Dervenaki**-Baches nebst Passage durch das Tretos-Gebirge, durch das heute die Schnellstraße 7 zwischen der Autobahn E65 (Korinth-Tripoli-Kalamata) und der Argolis verläuft. Historisch lag der Ort **Kleonai** in einem Binnenbecken zwischen Korinth und der Argolis an diesem Weg, den bereits Homer als Teil des mykenischen Kontingents im Schiffskatalog der Flotte gegen Troia aufführte.
- Eine weitere Route führt östlich durch die Berge und nutzt eine Abfolge enger Täler, die historisch „von Fußgängern und Saumtieren“ begangen werden konnten (Lolling in STEFFEN 1884, S. 45). Auch hier windet sich heute eine Straße hindurch. In der Antike wurde dieser Bergweg „**Kontoporeia**“ genannt. Er trat ungefähr auf halber Strecke zwischen dem Heraion und der Festung Midea ins Gebirge ein und hatte den historischen, erst von Pausanias (II, 5.4), nicht aber von Homer erwähnten Ort **Tenea** als Etappe; dieser Ort ist heute verschollen.

Folgt man PAUSANIAS (II, 15.2), so gab es noch einen dritten Weg: *„Von Kleonai nach Argos gibt es zwei Wege, den einen für unbeschwerte Fußgänger, da er steil ist, den anderen über den sogenannten Tretos, ebenfalls eng und von Bergen umgeben, aber doch für Wagen geeigneter*“.

Die Tretos-Passage ist die oben erstgenannte. Die von Pausanias genannte Alternative tritt beim heutigen Ort Agios Vasilios ins Gebirge ein (Abb. 4). Bereits die Enge der Höhenlinien indiziert das von Pausanias erkannte Wegeproblem. Steffen hält den dortigen Aufstieg für *„so steil, dass hier die Annahme einer antiken Fahrstraße unzulässig ist*“.

***Abb. 4**: Höhenplan vom Raum Kleonai / Agios Vasilios (Kartengrundlage: OpenTopoMap)*

Einer der frappierendsten Befunde von Steffens Straßenrekonstruktion ist nun, das Mykene *keine* der beiden natürlich vorgegebenen Wegevarianten aus der argolischen Ebene heraus Richtung Korinth ausgebaut und genutzt hat. Die mykenischen Straßen folgten nicht den Tälern, sondern verliefen an den Hängen, weshalb Steffen sie „**Hochstraßen**“ nannte. Insgesamt hat er vier dieser Hochstraßen identifiziert:

Den Einstieg fand er seinerzeit unmittelbar nördlich der Burg, wo kaum 20 Meter unterhalb der Burgmauer eine Straße dem Tal des Chavos-Baches nach Osten in die Berge folgte (Abb. 5). Der Bach wurde bei Drakonéra gequert (ganz rechts in Abb. 5), wo die Reste einer „zyklopischen“ Brücke gefunden wurden. Im weiteren Verlauf umrundete diese Straße den Agrilo Vunaki (in Abb. 7 „Kondovouni“), einen südöstlichen kegelförmigen Vorberg des Profitis Elias, dieser im Rücken der mykenischen Burg (heute Agiolias, 797 m), und steuerte auf jenes Tal zu, das im Norden in der bereits von Pausanias zitierten steilen Schlucht vor Agios Vasilios mündet. Weil sich der historische Straßenausbau in diese Richtung für Steffen verbot, postulierte er die Überfahrung der östlichen Talschulter und eine Trassierung ins nächste, noch weiter östliche Tal der Kontoporeia. Die mykenische Straße habe dies Tal bei Hagionori (vgl. Abb. 3) erreicht, wo *„ein langes Stück des antiken Weges in ganz sicheren Überresten vorgefunden [wurde]. In diesem Wege haben wir also vermutlich die Hauptetappenstraße der Mykener für ihre Verbindung mit Korinth zu suchen*.“ (STEFFEN 1884, S. 8)

Kurz vor der Brücke von Drakonéra zweigte in spitzem Winkel die **zweite Hochstraße** nach Nordwesten auf die Patima ab, den Südwesthang des Elias-Berges (gestrichelte schwarze Linie in Abb. 5). Sie konnte um den Elias-Berg herum nach Norden über 6 km im Gelände verfolgt werden. Da ihre Spuren noch über den Pass

nördlich des Elias-Berges nach Osten wiesen, vermutet Steffen eine Fortsetzung in jene Schlucht nach Agios Vasilios, was diese Straße dann allerdings nicht mehr als Fahrstraße prädestinierte.

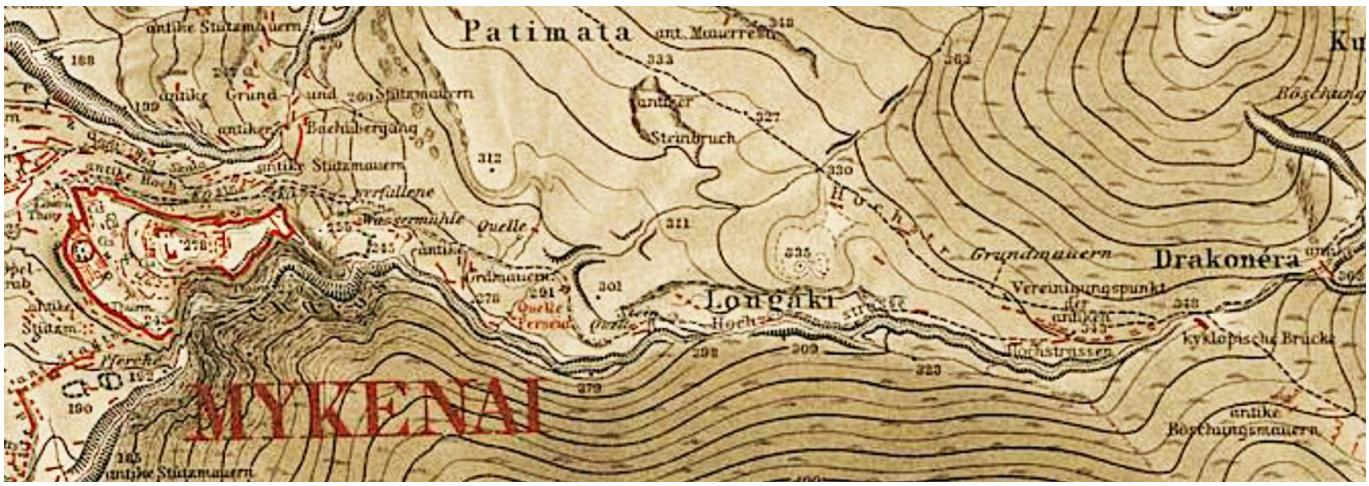


***Abb. 5**: Ausschnitt aus der Steffens-Karte zur Umgebung von Mykene – links die mykenische Burg mit Ansatz der nach Süden ins Chavos-Tal laufenden Unterstadtmauer. Historische Relikte sind (mit Ausnahme der schwarzen Hochstraßen-Strichelung) rot kartiert. Fortsetzung des Darstellungsbereichs nach Osten in Abb. 7.*

Eine **dritte** kurze **Hochstraße** passierte die Hügel nördlich von Mykene und führte erst von dort aus wahrscheinlich ins Dervenaki-Tal mit Passage durch das Treton-Gebirge (obige Nr. 1 der naturräumlichen Talverbindungen zwischen Argolis und Korinth). Für Mykene stellte sie vor allem eine direkte Verbindung nach Nemea dar, das ebenfalls zum mykenischen Herrschaftsgebiet gezählt haben dürfte (Lokalisierung in der Anlagekarte). Spuren ließen sich im Tal allerdings nicht mehr nachweisen: *In dem lehmreichen Boden der Talniederung mussten Reste einer in Verfall geratenen Hochstraße schneller verschwinden, als da, wo der Untergrund felsig war* (Steffen 1884, S. 11).

***Abb. 6**: Rechts unten die Ruinen des antiken Heraion (rot) am Osthang der Argolis, von wo sich nach NW an einem Tholos-Grab vorbei die 4. Hochstraße verfolgen ließ (s. Karteneintrag „Hochstrasse von Mykenai“ sowie die Reste zweier Brücken über Sturzbachtäler und eines Tholos-Grabes).*

Die **vierte Hochstraße** hatte eine andere – sicher nicht militärische – Funktion: Sie führte aus der ummauerten Stadt von Mykene nach Süden heraus, querte den mykenischen Staudamm im Chavos-Tal (vgl. hiesigen Abschnitt 3) und wurde am Berghang bis zum Heiligtum der Hera, dem argolischen **Heraion**, trassiert. Über dessen Bebauung und Nutzung in mykenischer Zeit weiß man nichts, die heutigen Ruinen stammen aus klassischer Zeit. Die Verehrung der Hera in mykenischer Zeit wird allerdings nicht nur von der Mythologie berichtet, sondern ist auch schriftlich aus jener Zeit belegt: Eine Linear B-Tontafel aus Pylos berichtet von Opfergaben an Hera, Zeus und Hermes sowie eine unbekannte „Taubengöttin“ (Ventris/Chadwick 1973, Nr. 172). Insofern dürfen wir vielleicht von einem regionalen Heiligtum ausgehen, das jenseits der Konflikte zwischen Argos und Mykene in allen Herrschaftszentren der Region verehrt wurde.

Wie bei den Festungsmauern von Mykene und Tiryns hat man auch bei den Hochstraßen den Unterbau aus unbehauenen Felsblöcken hergestellt und die Lücken durch kleinere Steine ausgefüllt. Die von Steffen noch gesehenen Straßenreste zeigten meist nur noch die unteren Schichten und von diesen oft nur noch die randliche Steinlage. Oft waren auch mykenische Siedlungsreste oder Ruinen kleiner Festungen ein Indiz für den Verlauf der alten Straßenverbindungen.

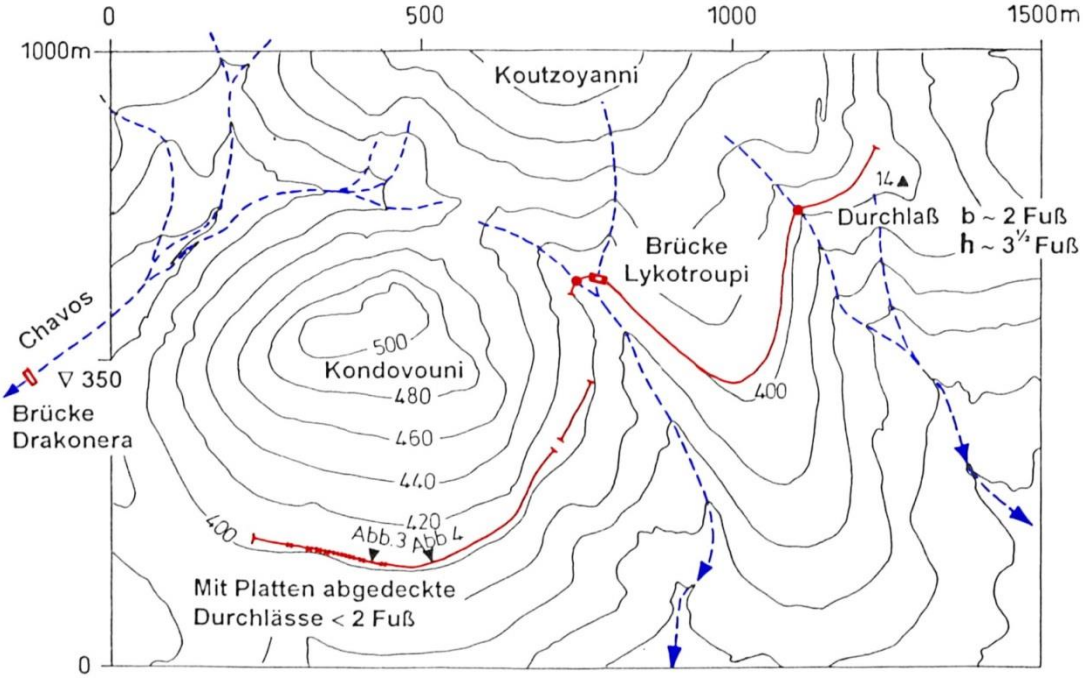
Gut hundert Jahre später hat der Münchener Wasserbauingenieur Jost Knauss (KNAUSS 2002) mykenische Straßenverläufe erneut untersucht. Die meisten Kartierungsbefunde von Steffen waren bereits verschwunden. Aber Steffens Hochstraße 1 ließ sich noch recht gut im Südosten des Eliasberges verfolgen (Abb. 8). Vielleicht spielte dabei auch eine Rolle, dass schon damals eine örtliche Initiative dies Kulturdenkmal in Erinnerung hielt und alljährlich einen öffentlichen Berglauf von der Burg über die Straße veranstaltete, wie Knauss erzählt.

Diesen Lauf gibt es noch immer! Zuletzt hat er am 23. Juni 2019 stattgefunden und Läufer, Wanderer, Reiter sowie Fahrradfahrer auf die Strecke geschickt (Abb. 7, *Bildquelle https://www.peloponnisosnews.gr/2019/06/20/αργολίδα-την-κυριακή-ο-11ος-αρχαίος-μυκ/ – Dank für den Hinweis an den Betreiber der deutschsprachigen Website mit vielen Informationen zum Peloponnes, Wilfried Jakisch, argolis.de*)

***Abb. 7**: Erinnerungslauf auf der an die 3.300 Jahre alten mykenischen Straße von der Burg Mykene nach Osten ins Nekropolental Berbati (heute Prosimna).*

***Abb. 8** (rechts): Bestätigung der Steffen'schen Straßenrekonstruktion östlich von Mykene durch KNAUSS 2002 (nach Abb. 5, S. 330).*

***Rot**: Wiedergefundene Straßenreste mit abgedeckten Durchlässen und Brücken um den Kondovouni, nach links Richtung Mykene, nach rechts oben Richtung Korinth.*



***Blau**: (temporäre) Wasserläufe. Die Brücke von Drakonera (hier links außerhalb der Höhenlinienkarte) findet sich in Abb. 5 ganz rechts.*

Wie Abb. 8 andeutet, ist das Berggelände von meist temporären Wasserläufen durchzogen, die bei Starkregen erhebliche Gewalt entwickeln können. Diese Gewässer sind beim höhenlinienparallelen Hochstraßenbau ebenso zu berücksichtigen wie flächiger Niederschlagswasserabfluss von den Hängen. Die mykenischen ‚Ingenieure' mussten abschätzen, wo ein Gewässer nur per Furth oder über eine Brücke gequert werden konnte. Die Brücken wurden in zyklopischer Kragsteintechnik ausgeführt, wobei die Durchlassbreiten variieren – wahrscheinlich in Abhängigkeit von zu erwartenden Niederschlagswassermengen. Durchlässe für Oberflächenwasser am Hang wurden mit Plattensteinen abgedeckt, Zuleitungen zu diesen Durchlässen bergseitig entlang der Straße abgemauert. Da bis heute einige mykenische Brücken intakt geblieben sind (vgl. Abschnitt 2) müssen die Wasser- und Straßenbauer über solide Erfahrungen mit Oberflächenabflüssen und ihrer Überbrückung verfügt haben. Manches harrt weiterer Aufklärung, wie etwa die geodätischen Fähigkeiten der Mykener. Jost Knauss vermutet (Knauss 2002, S. 358), *dass sie beim waagerechten Trassieren ihrer Straßen in uneinsehbare Bergfurchen hinein irgendwelche noch unbekannten Messhilfen zur Verfügung hatten*.

Festungsanlage hoch oben

Der Militär und Topograf Bernhard Steffen hat im Zuge seiner Kartierungsarbeiten 1881/82 unzählige Wanderkilometer im Umfeld Mykenes zurückgelegt. Da durfte auch der höchste Punkt weit und breit nicht ausgelassen werden: der **Profitis Elias-Berg**, der das Löwentor Mykenes ca. 570 Höhenmetern überragt. Von der Burg aus erscheint dieser majestätische Felsengipfel wie aus einer anderen Welt – dort oben könnten auch die Götter residieren. Doch die Herrscher von Mykene haben diesen Gipfel in ihre eigene Welt einbezogen und – wie Steffen entdeckte – dortselbst Befestigungsanlagen errichten lassen. In seine Karte hat Steffen zwischen zahlreichen Höhenmesspunkten „kyklop. Befestigungsmauern" und kyklop. Häuser" notiert (Abb. 9).

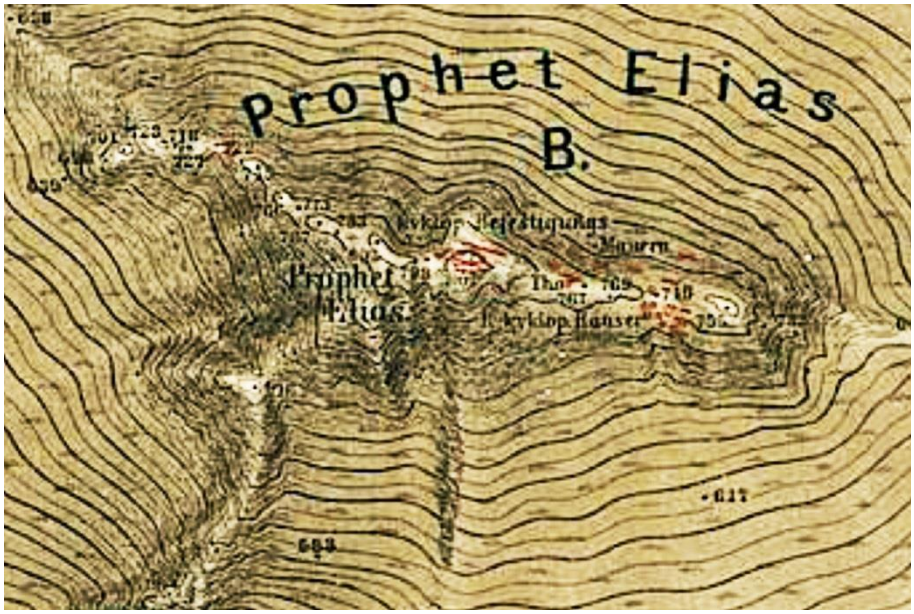


***Abb. 9**: Ausschnitt aus der Steffen-Karte „Mykene und Umgebung" in Originalgröße mit dem Gipfel des Elias-Berges oberhalb der Burg von Mykene, darin von Steffen erfasste Höhenpunkte und mykenische Bauspuren (rot).*

Im Text berichtet Steffen von einem *„ganzen System kyklopischer Mauerlinien. Den Kern bildete ein kleines Castell"*. Er empfand diese Anlagen auf der *„fast unzugänglichen Kammlinie des Felsenberges"* als *„besonders merkwürdig"*, waren sie doch gänzlich aus dem Besiedlungszusammenhang der Burg, ihrer Unterstadt, ihrer Gräber und landwirtschaftlichen Flächen herausgelöst.

Insofern sehen wir nun doch noch eine Parallele zu Argos (vgl. Bericht zu Argos), wo die auf eine kleine Burg hinweisenden mykenischen Mauerreste auf dem Larissa-Berg ebenfalls aus dem Siedlungszusammenhang am Bergfuß und auf dem Aspis-Hügel unverbunden herausstachen. Deren Funktion hoch oben über der Stadt dürfte die gleiche gewesen sein, die der Agiolias von Mykene ausfüllte:

Steffen will nicht der Interpretation folgen, dass diese Anlagen nur dem Schutz eines kleinen Heiligtums auf dem Gipfel gedient hätten. Zu großartig und weitreichend ist hier oben die Sicht, als dass nicht an die Funktion eines befestigten **Wachposten**s gedacht werden kann, der von hier aus Informationsverbindungen unterhalten hat. Allerdings ist wegen zweier weiterer Gipfel Richtung Norden eine Sichtbeziehung ins nördliche Reich des Agamemnon und dort zum Burgberg von Akrokorinth fraglich, bzw. nur über Zwischenstationen gegeben (Abb. 10).

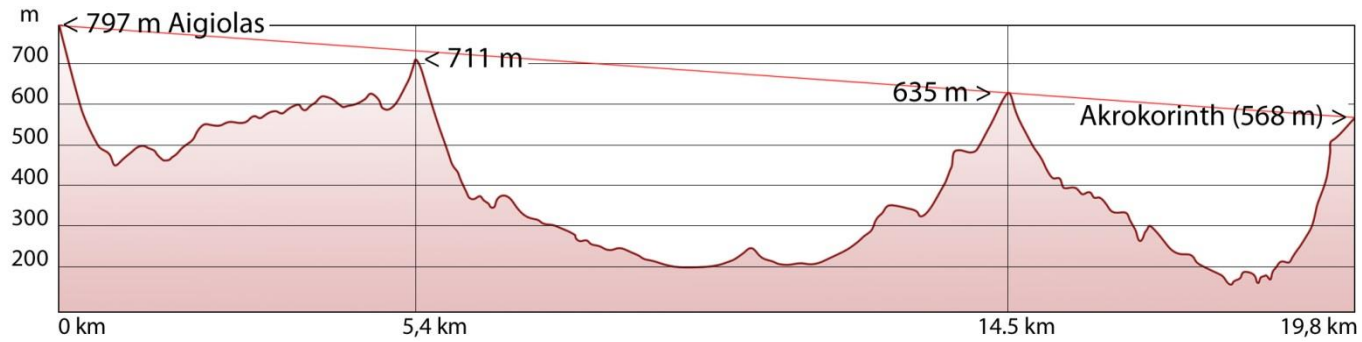


***Abb. 10**: Höhenprofil zwischen dem Agiolias (Prof. Elias / Arachnaion) oberhalb Mykenes und Akrokorinth, mit Sichtachse (ermittelt mit GoogleEarth Pro).*

Andererseits erinnert Steffen die großartige Sicht an eine Stelle bei Aischylos, wo sich der große klassisch-antike Dichter damit befasst, wie die Nachricht vom Fall Troias zum Herrscherpalast der Atriden in Mykene gelangt sei: über Feuerzeichen auf den höchsten Gipfeln. Hier heißt der Profitis Elias bzw. Agiolias noch Arachnaion. Auch Aischylos sah diesen Berg als Warte; es spricht Klytaimnestra:

> *Die* [Wächter] *zünden an und schicken los mit großer Kraft*
> *einen mächtgen Feuerschweif, dass er sogar das Vorgebirge übersprang,*
> *das niederblickt auf den Saron'schen Golf, stets vorwärts strahlend;*
> *jetzt stieß er nieder, jetzt erreichte er*
> *des Arachnaion steile Höhe, die Warte nahe unsrer Stadt,*
> *und nieder schießt's hier dann auf der Atriden Dach,*
> *dies Licht, ein echter Spross des Feuers auf dem Idaberg.* (AISCHYLOS, Agamemnon, V. 305-311)

2 Eine Straße nach Epidauros

Jost Knauss hatte seine Untersuchungen zur mykenischen Verkehrsinfrastruktur ferner auf einen Bereich erstreckt, der von Steffen nicht abgegangen worden war: eine Straßenverbindung aus der südlichen Argolis in Richtung Epidauros an der Ostküste der argolischen Halbinsel. Nach Homers Schiffskatalog gehörte die gesamte argolische Halbinsel zum Herrschaftsbereich von Argos. Inwieweit diese Straße somit unter einer anderen Ägide als die soeben skizzierten Straßen Mykenes erbaut worden ist, lässt sich aber nicht klären. Die Ausführungstechniken sind zu ähnlich.

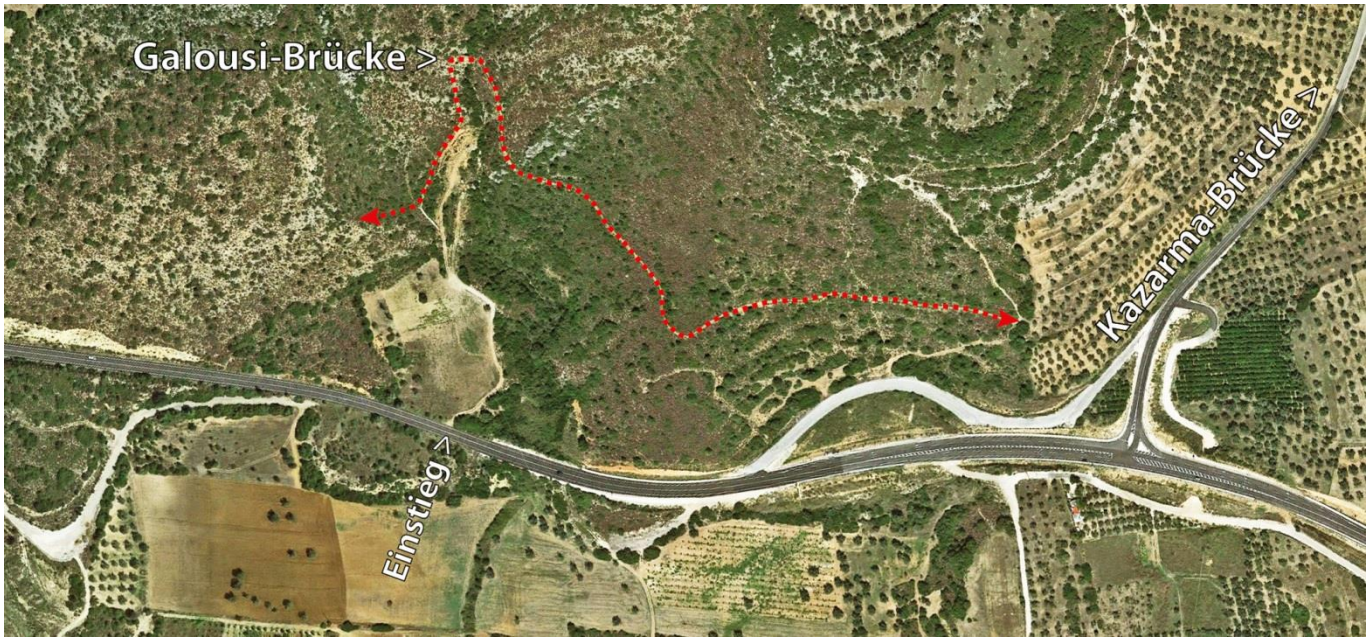


***Abb. 11**: Feldweg und Pfad zur Galousi-Brücke ab Schnellstraße nach Epidauros und weiter auf der Trasse der mykenischen Straße (deren rekonstruierter Verlauf ist rot gestrichelt). Mit der alten Landstraße nach Arka-*

diko (nach rechts oben) oder auf einem höher gelegenen Feldweg gelangt man zur nächsten mykenischen Brücke unterhalb der Burg von Kazarma.

Die Trasse ist zwar durch ein langgestrecktes Tal vorgegeben, zieht sich jedoch – wie bei den Hochstraßen von Mykene – an den Hängen entlang und folgt damit deren Höhenlinien in alle Seitentaleinbuchtungen. Auch hier findet sich die schon für Mykene typische Abfolge von kurzen steilen Anstiegen und langen Strecken auf gleichem Niveau.

***Abb. 12**: Die Galousi-Brücke aus mykenischer Zeit in einem Macchia-überwachsenen Seitental.*

***Abb. 13**: Die Galousi-Brücke geht am Westhang des überbrückten Seitentals in einen schmalen, nach links abknickenden Pfad über.*

Die besterhaltene Brücke aus mykenischer Zeit ist die „Galousi“ (Lage in Abb. 11, Ansicht in Abb. 12). Ihr guter Erhaltungszustand ist wohl ihrer Abgeschiedenheit zu verdanken, wo sie in ihrem steil eingeschnittenen Felstal bislang von keinerlei neuzeitlichen Eingriffen bedroht war. Der Zugang ist zwar beschildert, jedoch nicht ganz einfach, weil mit dem Neubau der Schnellstraße 70 zwischen Nafplio und Epidauros jegliche Parkmöglichkeit am Straßenrand durch Leitplanken weiträumig unterbunden wurde. Stellplätze bietet aber die stillgelegte Straßenwindung am Abzweig nach Arkadiko (helles gestrecktes ‚S‘ in Abb. 11 oberhalb der dunkelgrauen Schnellstraße).

Heutige Eingriffe bekommen natürlich jeglichen historischen Bau kaputt. Doch diese Brücke legt neben ihrem Glück fehlender menschlicher Interventionen auch Zeugnis ab, dass die Sturzbäche von gut 3.200 Jahren ihrer Grundsubstanz nichts anhaben konnten. Welches Bauwerk kann das noch von sich behaupten? Als einzige der fünf mehr oder weniger gut erhaltenen mykenischen Brücken in der Argolis ist sie oberwasserseitig noch nicht verlandet (oder zugeschüttet wie die Kazarma-Brücke). Ihr Querschnitt beträgt unten rund 6 m und oben 5,5 m. Der 2,1 m hohe Durchlass ist an der Sohle mit ebenfalls 2,1 m wesentlich stärker gespreizt als der von Kazarma (dort ca. 1,40 m). Vorspringende Felsen oberhalb der Brücke lenken die Wasser in die Öffnung (und nicht gegen die Mauer). Die Brücke wurde auf Fels gegründet, ihr Kragbogen aus besonders großen Steinen an der Spitze geschickt mit Blöcken verkeilt.

Jost Knauss sieht eine Maßvorgabe für die Breite der mykenischen Straßen in der Weite der Burgtore, von denen sie ihren Ausgang nahmen. Die Tore von Mykene (Löwentor) wie Tiryns (Osttor) kommen insofern auf

10 Fuß (ca. 3 m). Für die Galousi-Brücke würde das passen, wenn man beidseits eine Brüstung berücksichtigt, so dass bei 5,5 m Gesamtbreite jedenfalls noch eine Weite von 3 m bleibt. Was aber nicht passt, ist der Anschluss dieser Brücke an den westlichen Straßenabschnitt. Denn hier knickt die Straße vor der Felswand ab und verläuft an dieser nur als schmaler Pfad (Abb. 13). Nur auf der flacheren Ostseite des Seitentals konnte Knauss Mauerreste zur Abstützung einer breiteren Straße nachweisen, die aber heute weitgehend verschwunden sind.

Abb. 14 zeigt die wenige Kilometer entfernte Kazarma-Brücke. Sie ist unmittelbar an der alten Landstraße nach Arkadiko gelegen und kann somit bequem besichtigt werden. Diese Brücke querte ehemals den aus einem kurzen flachen Seitental fließenden Bach (daher wohl auch die geringere Weite). Die große Herausforderung für die mykenischen Baumeister folgte erst wenige Dezimeter weiter abwärts, wo ein wesentlich kräftigerer Bach mit großem Einzugsgebiet im Norden zu überqueren war. Dies Gewässer hat eine klammartige Lücke in die nördliche Bergflanke des Tals nach Epidauros gegraben. Knaus vermutet, dass hier in historischer Zeit nur die Querung durch eine Furth möglich gewesen sei, denn bauliche Spuren einer alten Brücke fanden sich nicht. Ggf. hat aber die moderne Straßenbrücke solche Strukturen zerstört. Auch die mykenische Straße hat hier keine Spuren hinterlassen und war erst einige Kilometer weiter östlich wieder erkennbar, wo zudem eine weitere mykenische Brücke („Broutzeïka“) ihren Verlauf bestätigte.

***Abb. 14**: Die Kazarma-Brücke mit schmälerem Durchlass. Das flache Tal ist heute bis auf wenige Meter unmittelbar hinter der Brücke zugeschüttet.*

Die topografische Situation zeigt Abb. 15. Hier wird deutlich, wie aufgerissen der Nordrand des Tals nach Epidauros in diesem Bereich ist. Die von den Gewässern gegrabenen Querverbindungen wurden von der **Burg Kazarma** gesichert, die auch der benachbarten kleinen Brücke ihren Namen gegeben hat.

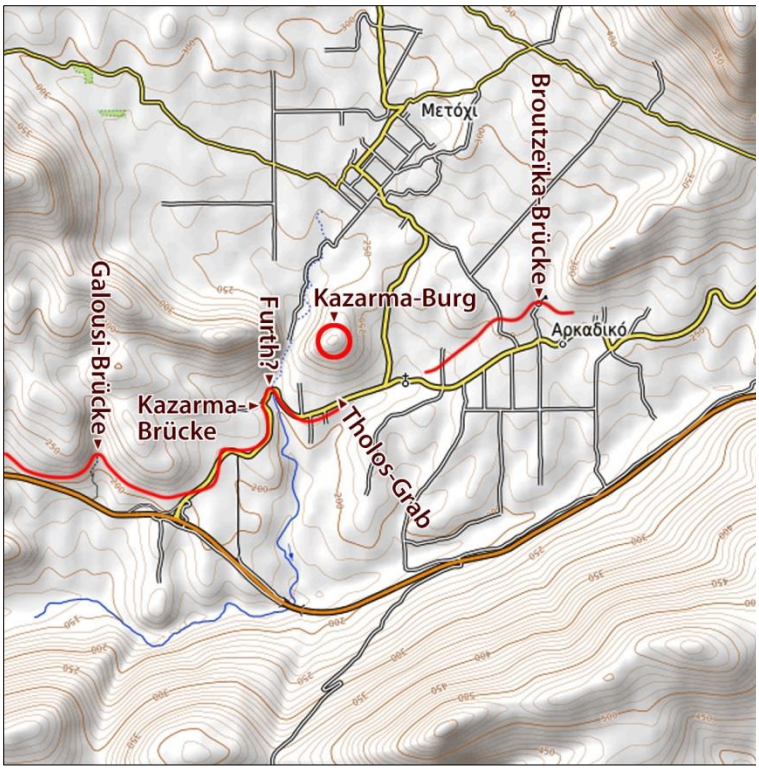


***Abb. 15**: Topografische Karte zum Umfeld von Kazarma mit Verlaufsrekonstruktion von Teilstücken der mykenischen Straße (rote Linien).*

Eine Besteigung der Burg lohnt, weil sie prächtige Aussichten über die Felskante nach Norden in das Becken von Metochi (Agios Dimitrios) sowie nach beiden Seiten in das Tal zwischen Nafplio und Epidauros ermöglicht. Die Burg mit ihren vier runden Ecktürmen präsentiert sich heute vor allem mit recht gut erhaltenem Polygonalmauerwerk. Die unregelmäßig geformten Blöcke sind an ihren Kanten bearbeitet, so dass

sich ein nahezu fugenloser Verbund ergibt, an ihren Fronten aber ungeglättet. Das spricht nicht für mykenische Herkunft, sondern für eine Erstellung in etwas späterer Zeit. Auch an der Front perfekt geglättete frühe Polygonalmauern sind z.B. am Sockel des Apollotempels von Delphi aus der klassischen Periode zu sehen.

Gleichwohl wird Kazarma als Burg eingeordnet, die bereits in mykenischer Zeit auf dem steilen Felsengipfel thronte und den wichtigen Verkehrsweg über die argolische Halbinsel sicherte. Für eine frühe Befestigung dieses markanten Ortes spricht auch der Fund eines mykenischen Tholos-Grabes am Südfuß des Burgberges, unmittelbar an der ehemaligen mykenischen Straße. Dies aus unbehauenen Bruchsteinen errichtete kleine Kuppelgrab lässt sogar an frühmykenische Zeit denken (15. Jh.). Leider wurde es im Zuge von Bauarbeiten weitgehend zerstört (Lokalisierung in Abb. 15 unmittelbar nördlich der alten Landstraße nach Arkadiko).

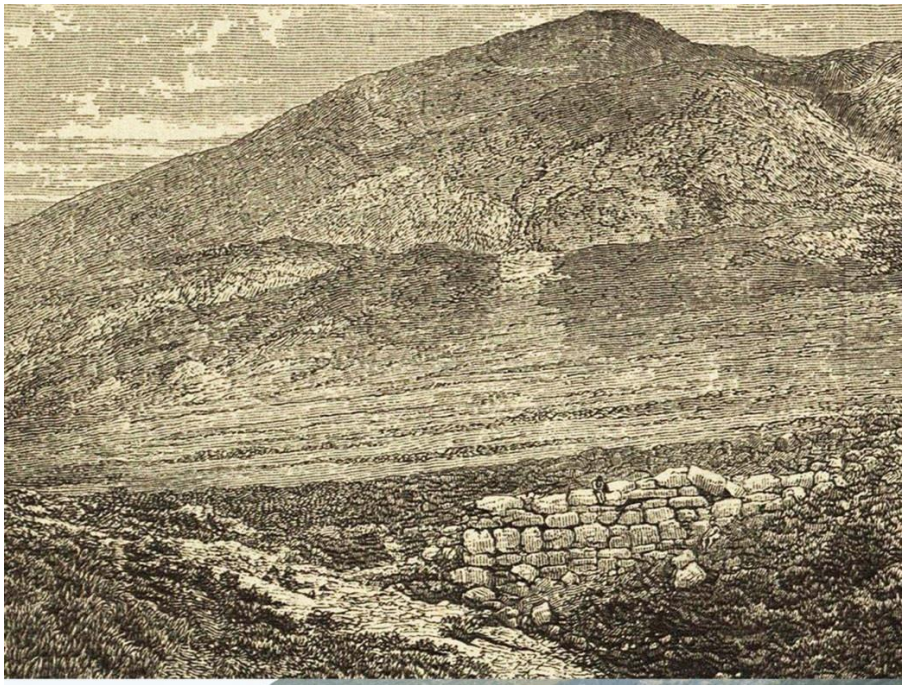
3 Der Staudamm von Mykene

Ein Bauwerk, das den beschriebenen mykenischen Brücken sehr ähnlich ist, war schon lange bekannt, weil man es recht einfach im Chavos-Tal unterhalb der Burg von Mykene nahe dem modernen Ort findet. Steffen hat es umstandslos als „große kyklopische Brücke“ eingeordnet, zumal dies Bauwerk genau auf der Trasse seiner Hochstraße 4 zum argolischen Heraion lag.

Auch Heinrich **Schliemann** ist die Ruine aufgefallen. Ihm war die ‚Brücke‘ so wichtig, dass er sein Foto von den Resten der zyklopischen Mauer in einen feinen Holzschnitt umsetzen ließ (Abb. 16 oben, aus SCHLIEMANN 1878, S. 93). Um die zyklopische Wirkung zu überhöhen, hat er auf die dritte Steinplatte von links einen Menschen Sitz nehmen lassen, diesen aber viel zu klein dargestellt – das zeigt der Vergleich mit einer heutigen Fotoansicht (Abb. 16 unten).

Leider ist dies Bauwerk nur zu weniger als der Hälfte erhalten, an seinem abrupten Ende im Tal-Bett ist nicht der Ansatz eines Wasserdurchlasses zu erkennen, der es eindeutig als Brücke einordnen würde.

Erst mehr als ein Jahrhundert nach den ersten Beschreibungen durch Reisende des 19. Jahrhunderts kamen Zweifel auf, ob es



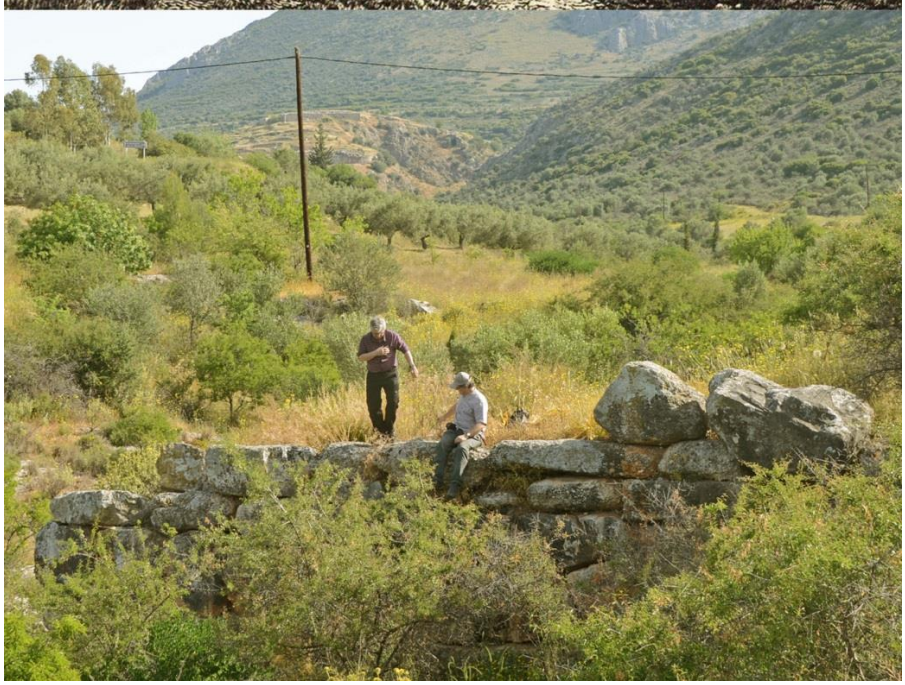


***Abb. 16**: Die mykenische ‚Brücke‘ im Chavos-Tal; oben die Darstellung Schliemanns von der westlichen Talseite her, unten ein aktuelles Foto von der östlichen Talseite, in dem auch der Burgberg von Mykene hinter dem Strommasten zu sehen ist.*

Leider unternimmt niemand etwas gegen die Verbuschung, so dass das Bauwerk nicht mehr wie zu Schliemanns Zeiten betrachtet werden kann.

sich bei der Ruine im Chavos-Tal tatsächlich um den Rest eine mykenischen Brücke handele. Insofern führte J. Briegleb 1971 in seiner Arbeit „Die vorrömischen Steinbrücken des Altertums“ zum Objekt bei Mykene aus (zit. nach KNAUSS 1997, S. 384):

> *Da analog zu dem östlichen Teil der Brücke ein mindestens ebenso langer am westlichen Ufer anzusetzen ist, hatte die ganze Brücke das Aussehen eines quer zum Bachtal verlaufenden massiven Steindamms von etwa 40-50 m Länge (genau 37 m) und einer maximalen Höhe von etwa 5,0-5,5 m (genau 4,6 m), in dessen Mitte eine relativ kleine Öffnung für den eigentlichen Wasserlauf ausgespart geblieben ist… Für die Datierung der Brücke… ist auszugehen von ihrer unbestrittenen Zugehörigkeit zu einer Straße des von Steffen festgestellten Wegenetzes, das mit Sicherheit aus mykenischer Zeit stammt.*

Die korrigierenden geklammerten Angaben innerhalb dieses Zitats stammen von Knauss.

Auch Briegleb konnte sich noch nicht von der Vorstellung „Brücke“ lösen, obwohl nur *eine* „relativ kleine“ Öffnung in der Brücke für die Stoßbelastungen des Chavos-Baches nicht ausgereicht hätte, wie Jost Knauss berechnete. Er ermittelte eine hydraulische Belastung an Starkregentagen aus dem Chavos-Einzugsgebiet von 2 bis 4 m³/s am Standort der ‚Brücke‘ (S. 386 III). Knauss schloss u.a. daraus, dass es sich nicht um eine Brücke, sondern um ein **Sperrbauwerk** gehandelt hat, das die Chavos-Wässer aufzustauen hatte. Der hier geschaffene Stausee wäre der älteste Europas.

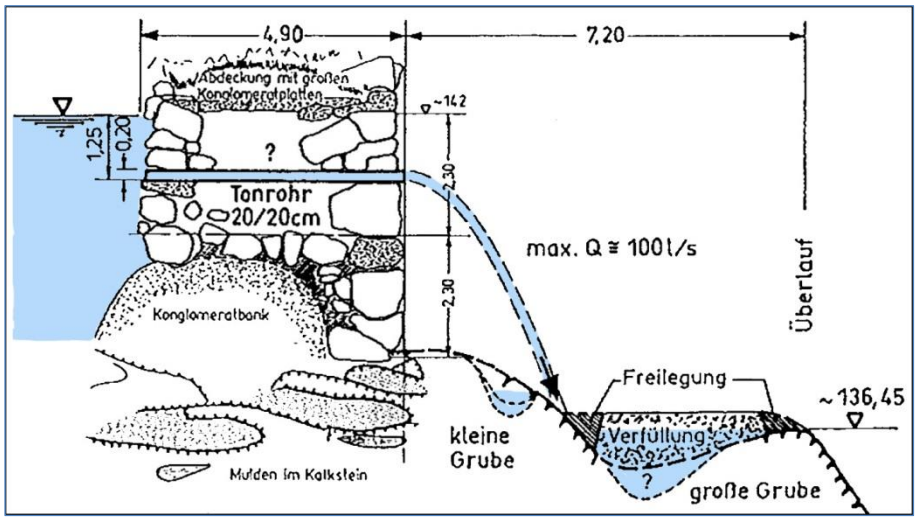


***Abb. 17**: Schnitt durch die Sperrmauer von Mykene mit Rekonstruktion von Strahldurchlässen zum Wäschewaschen in Steingruben unterhalb der Mauer (Knauss; Wasseranteile nachkoloriert).*

Dass der Mauerrest im Bachbett überhaupt die Jahrtausende überdauert hat, wird auf die geschickte Platzierung des östlichen Bauteils „über einem Sporn aus anstehendem Konglomeratgestein“ zurückgeführt (vgl. den Schnitt in Abb. 17). Das Bauwerk ist hier in originaler Höhe bewahrt, worauf die verbliebenen großen Deckplatten aus Konglomeratgestein verweisen. Damit ist es auch die einzige freistehende mykenische Mauer in vollständig erhaltener Höhe.

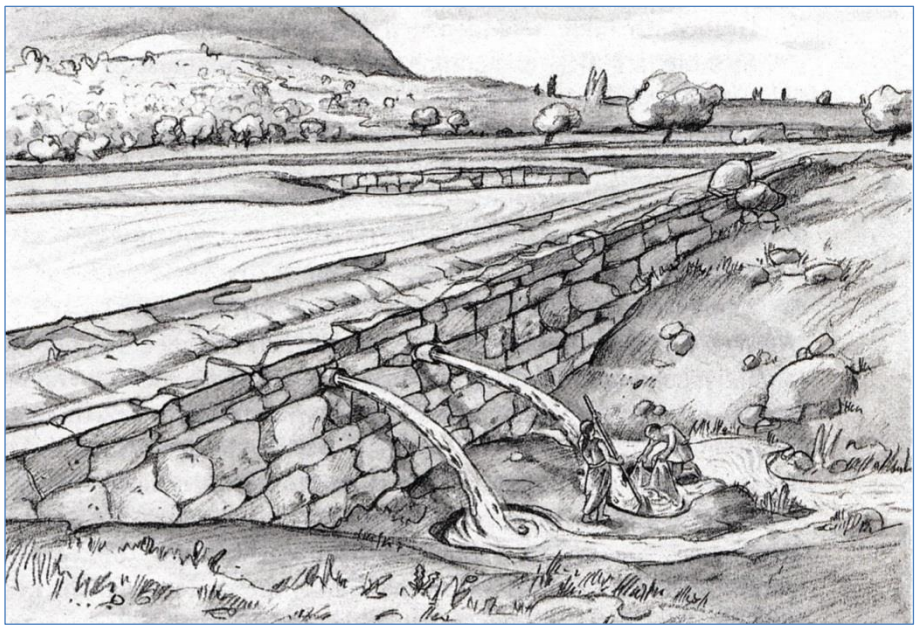


***Abb. 18**: Zeichnerische Rekonstruktion des Waschplatzes unterhalb der Mauer (Zangger).*

Die Mauer wurde in typisch mykenischer Form aus zwei äußeren Schalen großer ‚zyklopischer‘ unbehauener Steinblöcke errichtet, die eine innere Füllung aus kleineren Blöcken erhielten. Die gesamte Konstruktion wurde mit Lehmmörtel abgedichtet, der im Inneren einer solchen Mauer dauerplastisch und damit dicht blieb. Die anstehenden Kalk- und Konglomeratgesteinsflächen sind glatt und weisen keine Verkarstung auf, so dass das Bauwerk unter-

spülungssicher gegründet und das Wasser versickerungsresistent aufgestaut werden konnte.

Das Bauwerk hatte wahrscheinlich keinen Grundablass, Hochwasser ließ man vielmehr über die Dammkrone ablaufen, die deshalb mit großen Steinplatten abgedeckt war. So konnte es auch gut als Brücke über das Chavos-Bett dienen.

Die Staumauer hatte dennoch Auslässe. Knauss vermutet, dass die Mykener verschließbare Tonrohre eingebaut hatten, durch die in dosierter Menge Wasser als kräftiger Strahl aus dem Staubecken abgelassen werden konnte. Grubenartige Aushöhlungen unterhalb der Mauer deuten darauf hin, dass sie als kleine Wasserbecken zum Wäschewaschen genutzt wurden. Für die damals verwendete, prinzipiell kalt zu waschende Wolle war das eine ideale ‚Waschmaschine'.

Es dürfte nicht ganz einfach gewesen sein, die Lage und Stärke der Rohrdurchlässe so zu dimensionieren, dass ihr Strahl genau in jene Steinbecken traf, doch die mykenischen Ingenieure sollen dazu in der Lage gewesen sein. Dann aber wären die Becken als Orte der Wäsche prädestiniert, die hier – gemessen am Wasservorrat im Staubecken – rund ums Jahr betrieben werden konnte. Abb. 17 zeigt in einer Schnittzeichnung die mögliche Konstruktion (Knauss 1997, Abb. 22 / S. 393), Abb. 18 eine zeichnerische Ansicht, die Eberhard Zangger anfertigen ließ (Zangger 1998, S. 185).

4. Eine mykenische Flussumleitung bei Tiryns

1993 berichtete Eberhard Zangger in seinem Ausblick auf die Archäologie im 21. Jahrhundert – „Die Zukunft der Vergangenheit" – von einem gewaltigen mykenischen Bauwerk, das erst bei genauerem Hinsehen als solches erkennbar wird: Gut 4 km nordöstlich der Festung von Tiryns ist die Schlucht eines Baches durch einen künstlichen Damm unterbrochen. Hier im östlichen Vorbergland am Rande der argolischen Ebene haben sich diverse Gewässer tief in die pleistozänen Schotter- und Sandsedimente eingegraben. Durch das Geflecht der Canyons stürzen nach Starkregen erhebliche Wassermassen, dann trocknen sie wieder aus. Das erodierte Material hat die argolische Ebene gefüllt. Der Damm, der den Canyon des mal Manessi, mal Lakissa genannten Baches absperrt, diente offenbar der Umlenkung der Wasser in einen anderen Canyon nach Süden. Da dieser Damm menschengemacht ist, musste das auch für die Schachtung jenes Canyons gelten, in den die Wasser bis heute umgeleitet werden.

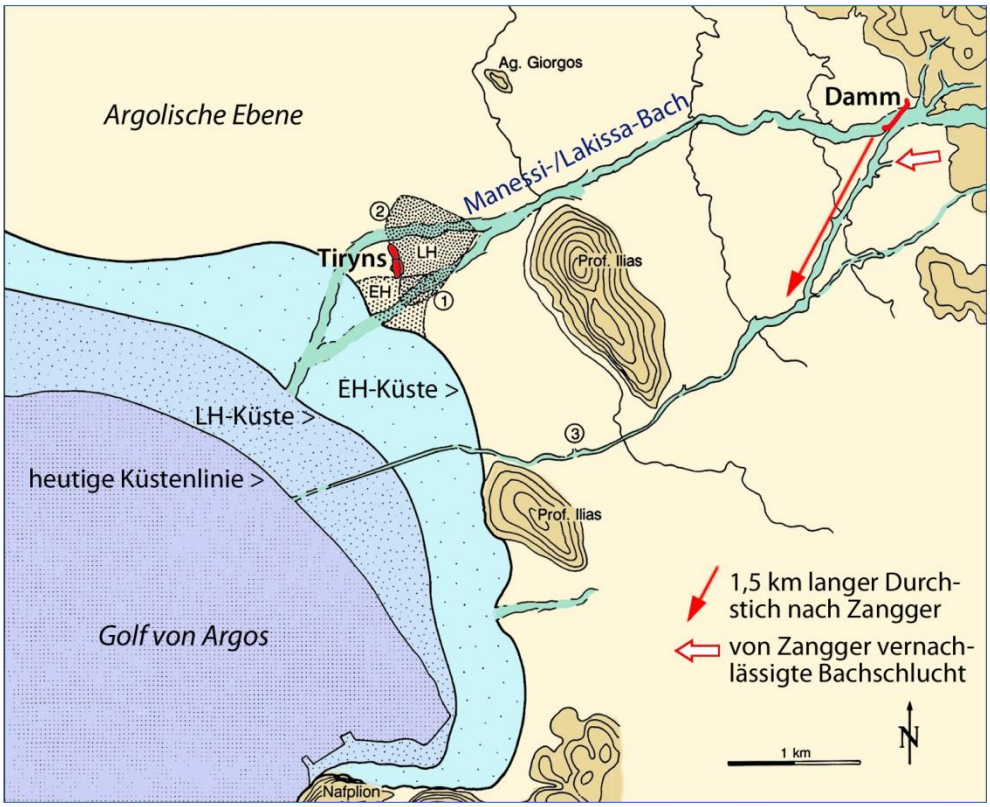


***Abb. 19**: Historische Küstenlinien und Wasserläufe um Tiryns. EH = „Early Helladic" / Frühe Bronzezeit – mit Manessi-Bachbett und Schwemmfächer* südlich *von Tiryns (1), LH = „Late Helladic" / Späte Bronzezeit / Mykenische Epoche – mit Manessi-Bachbett und Schwemmfächer* nördlich *von Tiryns (2). (3) bezeichnet den Gewässerlauf nach Umleitung des Manessi (Lakissa) durch den mykenischen Dammbau (Zangger 1993, Fig. 43 / S. 81 nachkoloriert und ergänzt).*

Der Standort für das Wasserbauwerk wurde geschickt gewählt: Unmittelbar oberhalb des Dammes kommen drei

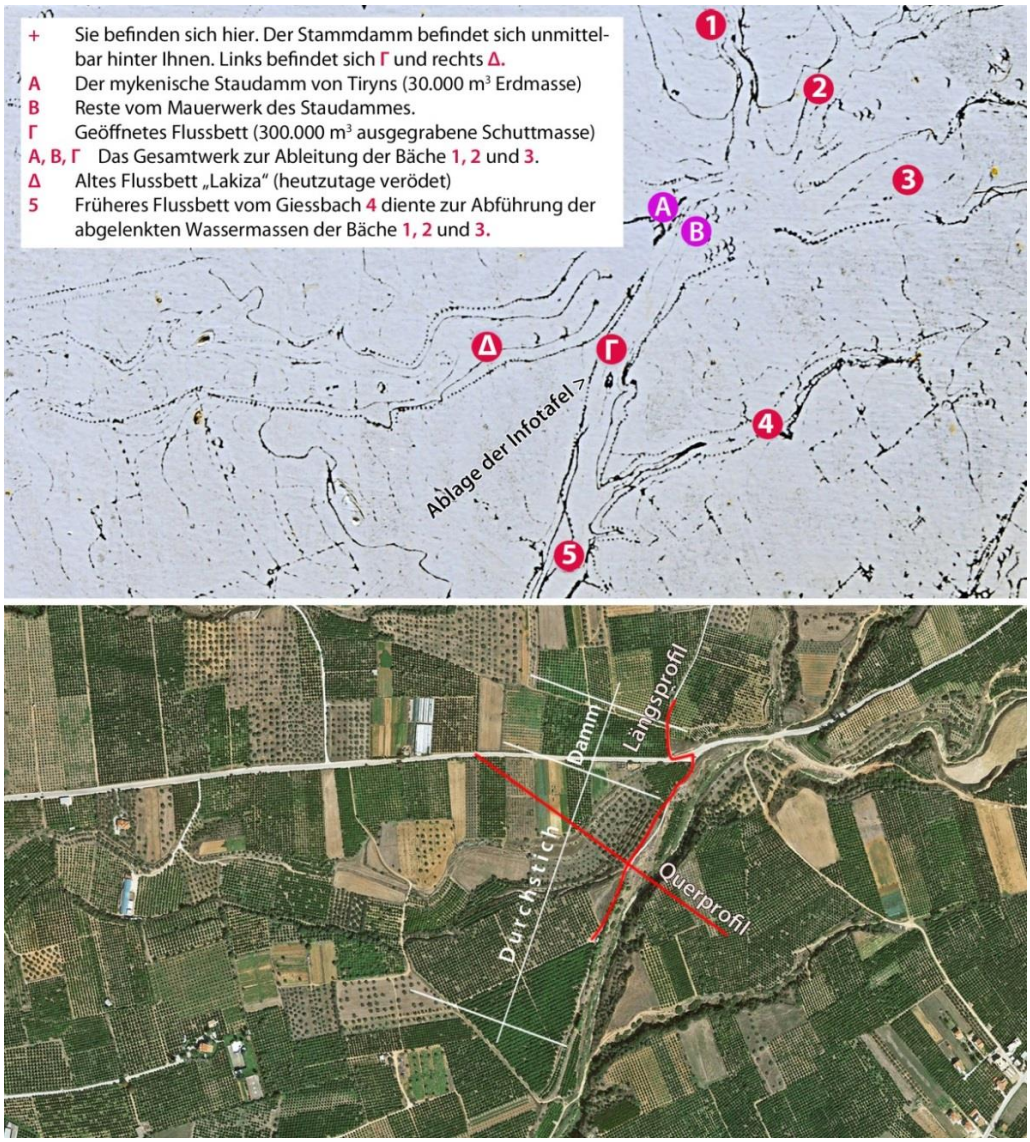
Canyons zusammen, unterhalb hat die Erosion ein breites Tal ausgeräumt. An die Engstelle dazwischen wurde der Damm platziert (Abb. 19).

Zangger hatte in den 1984-er Jahren im Auftrag des Deutschen Archäologischen Instituts umfangreiche geoarchäologische Forschungen in der Argolis durchgeführt und dabei insbesondere auch das Umfeld von Tiryns untersucht. Seine durch Bohrungen ermittelte Stratigrafie zeigte einen auffälligen Befund: Die Sedimentation durch den Manessi-Bach endet nördlich von Tiryns in spätmykenischer Zeit. Die jüngste stratigrafische Lage verwies auf ein Ereignis, *„dass große Teile der Unterstadt um etwa 1200 v. Chr. von Schlammströmen verschüttet wurden und heute bis zu fünf Meter tief unter der Oberfläche verborgen liegen“* (ZANGGER 1993, S. 183). Da seitdem weitere derartige Schwemm-Überlagerungen fehlen, dürfte dies auf die Umleitung des Manessi-Baches durch jenen Dammbau sowie den künstlichen Durchstich zu einem parallelen Gewässer weiter südlich zurückzuführen sein. Nach diesem Eingriff flossen die zusammengeführten Wässer *südlich* des großen Eliasberges zum Meer (Nr. 3 in Abb. 19) und verschonten nun die Siedlungen um die Burg von Tiryns.

Die Zangger‘schen Sedimentationsbefunde wurden jüngst durch die Grabungen des Heidelberger Archäologen Josef Maran bestätigt, der seit Jahren in der Tiryns-Forschung tätig ist. Maran hatte bereits nachgewiesen, dass die Besiedlung der Burg von Tiryns und insbesondere ihrer Unterstadt auch nach der Brandkatastrophe am Ende palastzeitlichen (mykenischen) Epoche in die – bislang „Dunkle Jahrhunderte“ genannte – postmykenische Zeit fortgesetzt wurde. Nun konnte er ferner feststellen, dass der *„Dammbau eindeutig als palastzeitliche Maßnahme zu erkennen ist und zugleich das nachpalatiale Aufgreifen einer palatialen Siedlungsplanung noch klarer als zuvor hervortritt“* (MARAN 2017, S. 92).

***Abb. 20** (rechts):*
***Oben** der Versuch einer Rekonstruktion der örtlichen Infotafel mit ihrem deutschsprachigen Textinhalt. Der Standortverweis (‚+‘) war im verblassten Infotafelbild nicht mehr lokalisierbar, die Einträge **A** und **B** ebensowenig, sie sind jedoch logisch ergänzbar.*

***Unten** der ungefähr gleiche Geländeausschnitt in GoogleEarth-Ansicht. Die tief eingegrabenen Canyons sind an ihren Schattenwürfen gut zu erkennen, das breite Tal des abgedammten Baches bis zur Mitte des linken Bildrandes ebenfalls an Hand seiner anders zugeschnittenen landwirtschaftlichen Nutzflächen darin. Die rot eingetragenen Profilstrecken werden in Abb. 20 als Profile gezeigt.*



Zangger bemaß den Durchstich zum südlichen Bach (ohne Namen) auf 1,5 km Länge. Sein Hinweisgeber Jost Knauss nannte sogar 1,7 km (KNAUSS 1987, Abb. 6.16). Beide liegen mit dieser Längenabschätzung, die ein unglaubliches Schachtungsvolumen bedeutet hätte, wahrscheinlich falsch. Schon 1974 hatte ein Archäologe der Ohio State University darauf hingewiesen, dass sich nur ca. 350 m südlich des Manessi-Baches ein weiterer paralleler Canyon in das Gelände eingräbt (BALCER 1974, S. 147). Wahrscheinlich haben die Mykener dessen nach Süden abknickendes Bett als Ziel für ihren Durchstich genutzt. Dennoch waren die Aushubmassen gewaltig. Zangger hat diesen Parallelcanyon in seiner Geländeskizze nur kaum sichtbar angedeutet (vgl. den roten Pfeil in Abb. 19) und ist auf diesen sehr viel näher liegenden Canyon in seinen Überlegungen nicht weiter eingegangen.

Leider gibt es keine fundierte Untersuchung zu diesem wasserbaulichen Projekt der Mykener. Schon Balcer hatte in Erinnerung gerufen, dass bei Erstentdeckung des Damms im Jahre 1930 vorgeschlagen wurde, *„die weitere Erkundung des Staudamms durchzuführen, aber leider wurden dort keine Ausgrabungen durchgeführt und bis zu einer systematischen Erkundung kann keine endgültige Aussage über den Staudamm und sein Baujahr getroffen werden“*. Dabei ist es bis heute geblieben.

Eine Abschätzung der von den Mykenern bewegten Boden- und Gesteinsmengen wurde auf einer Infotafel vorgenommen, die 2017 noch zerstört und verblichen im Gelände herumlag und mühsam entziffert werden konnte. Zwei Jahre später war die Tafel zur Unkenntlichkeit verblasst. Eine Rekonstruktion des deutschen Textinhalts der viersprachigen Tafel auf ihrem stark kontrasterhöhten topografischen Plan zeigt Abb. 20.

Immerhin wurde aus dieser Infotafel (die keine Quelle benannte) so viel deutlich, dass deren Autoren ebenfalls den wenig südlich parallel laufenden Canyon (Nr. 4 in Abb. 20 oben) als Ziel des mykenischen Durchstichs erkannt haben. Entsprechend sind in Abb. 20 unten (GoogleEarth-Ansicht) die Länge des Durchstichs und die Länge des Damms abgemaßt.

Die in der zerstörten Infotafel angegebenen Volumina (30.000 m³ Schüttmaterial für den Damm, 300.000 m³ Abraum aus dem Durchstich) habe ich an Hand von **Geländeprofilen** zu überprüfen versucht. Die Profile (Abb. 21) wurden auf GoogleEarth-Basis erstellt.

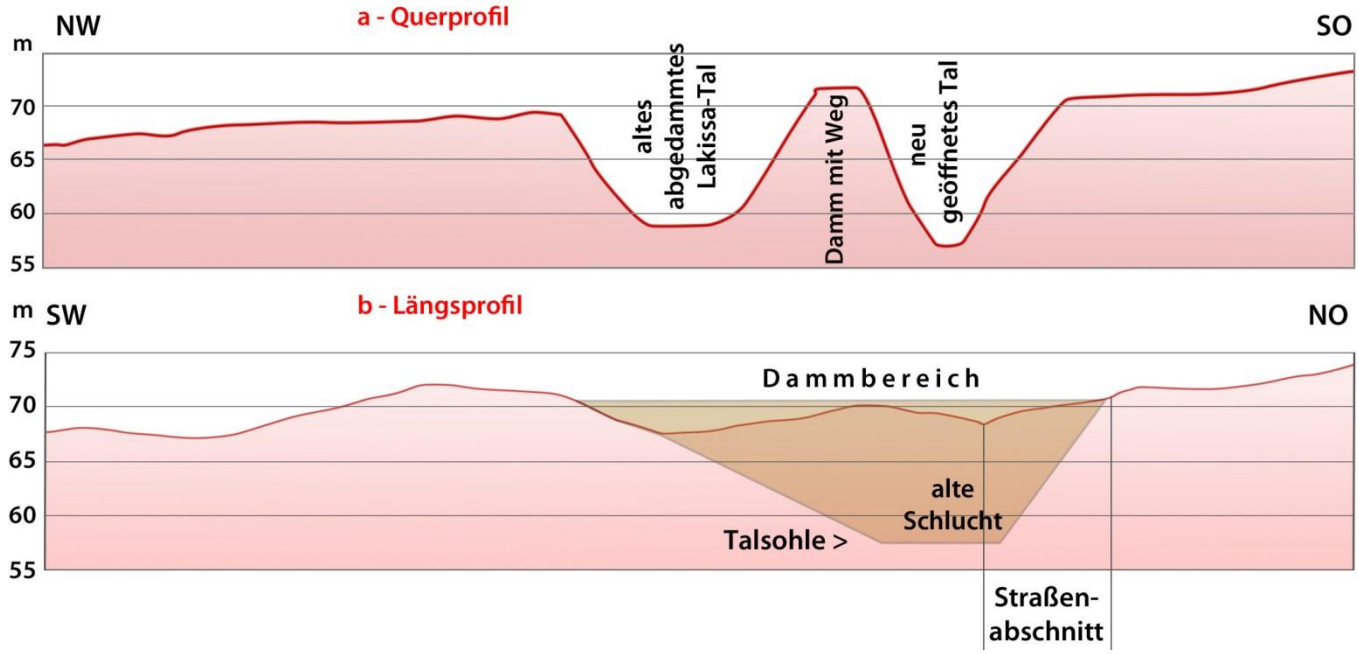


***Abb. 21**:Profile zu den in der GoogleEarth-Ansicht (Abb. 20 unten) rot eingetragenen Profilstrecken. Das Längsprofil (b) folgt der Höhenentwicklung entlang des Durchstichs und quer durch das verdämmte Tal. Im Bereich der alten Schlucht läuft es ein Stück weit auf der modernen Straße hinauf („Straßenabschnitt“ in b), die quer durch den mykenischen Damm gebaut wurde.*

Aus dem Querprofil (Abb. 21 oben) lässt sich eine Tiefe des von den Mykenern neu geschachteten Taleinschnitts von ca. 15 m und eine Breite an den oberen Talkanten von ca. 46 m ableiten. Über eine Durchstichlänge von ca. 400 m ergäbe sich ein Schachtungsvolumen von ca. 140.000 m³ – mithin nur knapp die Hälfte

der in der Infotafel angegebenen Masse, aber immer noch ein äußerst respektabler Wert. Die Infotafel-Angabe von 30.000 m³ Erd- und Gesteinsmasse, die für die Dammschüttung benötigt worden seien (Abb. 20 oben), lässt sich schwerer kontrollieren. Die Dammkrone wurde durch Wegebau sowie die moderne Straße wesentlich gestört. Verfolgt man jedoch vor Ort die Konturen des alten Manessi-/Lakissa-Bachbetts, so wird deutlich, dass die Mykener den Südrand des alten Canyons geschickt als Westrand des neu gegrabenen Durchstichs genutzt haben. Darauf verweist auch das Querprofil in Abb. 20 oben. So blieb mit Schachtung des Durchstichs eine ‚Rippe' stehen, die nur noch zum vollständigen Talschluss zu ergänzen war (Eintrag „Damm mit Weg" im Querprofil der Abb. 21).

Das Längsprofil in Abb. 21 unten folgt dem Weg auf der ehemaligen Dammkrone von seinem südwestlichen Ende an einer Agrumenplantage (dort lag auch die erwähnte zerstörte Infotafel) nach Norden bis zur Straße. Das Profil folgt dann dieser Straße ein Stück weit hinauf und knickt schließlich auf die nördliche Canyonschulter ab.

Die unregelmäßige Höhenlinie im Verdämmungsbereich deutet Abtragungen durch neuzeitlichen Wege- und Straßenbau an. Verlängert man die Schultern des ehemaligen Canyons in die ehemalige Talsohle bei ca. 58 m NN, so ergibt sich in etwa der Verdämmungsbereich. Er ist links (südlich) flacher geneigt, weil hier das Ende der ‚Rippe' anstehender Sedimente neben dem Durchstich nach Süden schräg angeschnitten wurde. Der aufgefüllte Bereich dürfte ein Volumen weit unter jenen auf der Infotafel angegebenen 30.000 m³ gehabt haben.

***Abb. 22**: Unten herabgestürzte Steine der mykenischen Dammverschalung, oben links Teile erhaltener Steinfüllung im Dammaufbau unter dem Hinweisschild „Mycenaean Dam" auf der heutigen Dammkrone.*

Der mykenische Damm war offenbar mit sehr steilen Flanken konstruiert. Auf *beiden* Seiten (so Balcer 1974, S. 147) sei er durch ein zyklopisches Mauerwerk verschalt gewesen, von dem Balcer noch drei vollständig erhaltene Lagen an der Basis gesehen habe. Heute fällt vor allem die dichte Packung kleinerer unbearbeiteter Steinblöcke im Steilhang auf (Abb. 22), ferner eine Reihe größerer heruntergestürzter Blöcke (Abb. 23).

***Abb. 23**: Blick von der Dammkrone nach Osten, wo die drei Canyons zusammenlaufen. Nach rechts unten führt der mykenische Durchstich, in dem aktuell noch etwas Wasser steht. Unten links Blöcke der östlichen Dammverschalung in situ sowie zur Talsohle herabgestürzt.*

Am Prallhang vor den drei zusammengeführten Canyons diente diese Verschalung vornehmlich dem Schutz vor Unterspülung und Abtrag durch die vor allem winterlichen Sturzbäche, auf beiden Seiten außerdem zur Verhinderung von Abspülung

durch Niederschläge. Ansonsten erinnert die dichte Steinpackung im Dammaufbau, vor der man sich die Schale eines inzwischen herabgestürzten Zyklopenmauerwerks zu denken hat, sehr an die Konstruktion des Dammes im Tal vor der Burg von Mykene.

Warum aber dieser massive Dammaufbau eine solche Höhe bis fast zur Dammkrone erreichte, bleibt ein Rätsel. Knauss hielt die Konstruktion schlicht für „überdimensioniert“ und schloss daraus auf noch unerfahrene Erbauer und somit auf ein höheres Alter. Eine solche Datierung dürfte aber inzwischen durch die Grabungen in Tiryns als widerlegt gelten. Deshalb wäre auch eine andere Deutung erwägenswert: haben die Mykener den Damm vielleicht deshalb so hoch aufgebaut, damit sich das dahinter aufgestaute Wasser selbst seinen Weg durch einen neuen Canyon nach Süden gräbt? Dies Geschick wäre den Mykenern durchaus zuzutrauen.

Und so harrt der mykenische Damm von Tiryns noch immer seiner Erforschung. Derweil kann man an der Straße von Tiryns nach Nea Tiryns, am Nordfuß des Großen Eliasberges, mitten in der Landschaft ein seltsames Hinweisschild auf den Mykenischen Damm betrachten (Abb. 24). Irgendein Spaßvogel hat hier (zwischen griechischer, deutscher, englischer und französischer Aufschrift) eine Reihe von Linear B-Silbenzeichen aneinandergereiht und diese als „Griechische Schrift von 1700 v. Chr.“ ausgegeben. Zu dieser Zeit war allerdings weder Linear B in Gebrauch, noch die mykenische Epoche angebrochen, zu schweigen von einer korrekten Datierung des mykenischen Damms.

***Abb. 24**: Hinweisschild auf den mykenischen Damm an der Straße nach Nea Tiryns (Bildquelle: [Wikimedia Commons](#)).*

Michael Siebert, Juli 2019

Literatur

AISCHYLOS 458 VC — Agamemnon, erster Teil der Orestie-Trilogie, neu übersetzt von Kurt Steinmann, Reclam 2016

BALCER 1974 — Jack Martin Balcer: The Mycenaean Dam at Tiryns, in: American Journal of Archaeology (AJA), 78.2 (Apr. 1974), S 141-149, online bei JSTOR: https://www.jstor.org/stable/502798.

KNAUSS 1987 — Jost Knauss: Die Melioration des Kopaisbeckens durch die Minyer im 2. Jt. v.Chr. Kopais 2 – Wasserbau und Siedlungsbedingungen im Altertum, TU München 1987

KNAUSS 1997 — Jost Knauss: «Agamemnóneion phréar» Der Stausee der Mykener, in: Antike Welt 1997, S. 381-395

KNAUSS 2002 — Jost Knauss: Furt oder Brücke – Hydrotechnische Aspekte des mykenischen Straßenbaus in der Argolis, in: Olshausen & Sonnabend (Hrsg.), Zu Wasser und zu Land – Verkehrswege in der antiken Welt / Stuttgarter Kolloquium zur historischen Geographie des Altertums 7/1999, Steiner-Verlag 2002, S. 323-359.

MARAN 2017 — DAI-Jahresbericht 2017

SCHLIEMANN 1878 — Heinrich Schliemann: Mykenae. Bericht über meine Forschungen und Entdeckungen in Mykenae und Tiryns, mit einer Vorrede von W.E. Gladstone, Digitalisat in der digi.ub.uni-heidelberg.de.

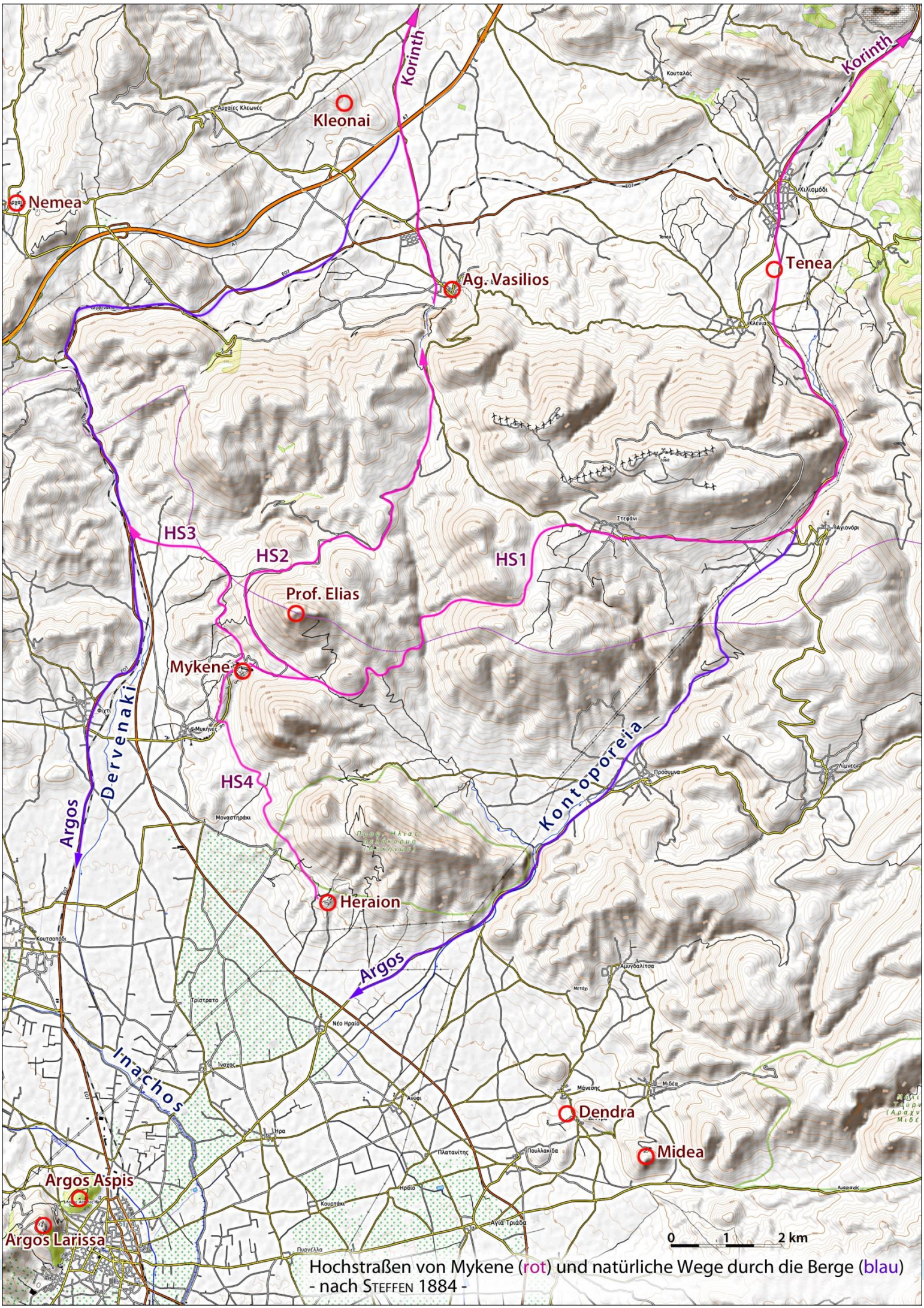
STEFFEN 1884 Karten von Mykenai. Auf Veranlassung des Kaiserlich-Deutschen Archäologischen Instituts aufgenommen und mit erläuterndem Text herausgegeben von STEFFEN, Hauptmann und Batterie-Chef im Hessischen Feld-Artillerie-Regiment No. 11. Nebst einem Anhange über die Kontoporeia und das Mykenisch-Korinthische Bergland von Dr. H. Lolling. Erläuternder Text mit Übersichtskarte von Argolis. Nebst zwei Karten in Folio: Mykene mit Umgebung | Akropolis von Mykene. Berlin 1884, Dietrich Reimer. *Reprint mit Onlinequellen-Hinweisen auf homersheimat.de: Karten von Mykenai (PDF-Datei).*

VENTRIS/CHADWICK 1973 Michael Ventris & John Chadwick: Documents in Mycenaean Greek, Cambridge University Press 1973

ZANGGER 1993 Eberhard Zangger: The geoarchaeology of the Argolid, DAI Berlin 1993

ZANGGER 1998 Eberhard Zangger: Die Zukunft der Vergangenheit. Archäologie im 21. Jahrhundert. München 1998

Anhang (Folgeseite): Eintrag der in Steffen 1884 beschriebenen vier Hochstraßen von Mykene (HS1 bis HS4) nebst der beiden durch Täler vorgegebenen natürlichen Wege durch die Berge zwischen Argolis und Korinth auf einer topografischen Karte (OpenTopoMap).



Hochstraßen von Mykene (rot) und natürliche Wege durch die Berge (blau)
- nach Steffen 1884 -