

# Grenzfestungen und Verkehrsverbindungen In Nordost-Attika. Zur Bedeutung der attisch-boiotischen Grenzregion um Dekeleia

PETER FUNKE

Im dritten Buch der xenophontischen *Memorabilia* verwickelt Sokrates den jüngeren Perikles in ein längeres Gespräch über die politische und militärische Lage Athens. Am Ende dieses Dialogs kommt Sokrates auch auf die Verteidigung der Grenzen zu sprechen, und zwar wie folgt: "Hast du aber dies bedacht, Perikles, so fuhr er fort, daß unserem Land große Gebirge vorgelagert sind, welche sich bis nach Boiotien erstrecken, durch welche in unser Land nur enge und steile Zugänge führen, und daß es rings von schützenden Bergen umschlossen ist? Ich weiß es, war die Antwort. ... Glaubst du nun nicht, so fragte er weiter, daß die attischen Epheben, wenn sie mit leichteren Waffen ausgerüstet auch die unserem Land vorgelagerten Gebirge besetzen würden, die Feinde schädigen, den Mitbürgern aber einen starken Schutz für das Land gewähren könnten? Ich bin völlig überzeugt, Sokrates, daß auch dies von Nutzen sein würde, war Perikles' Antwort".<sup>1</sup> Knapper und treffender lassen sich die strategische Lage im nordattischen Grenzgebiet und die daraus abzuleitenden Verteidigungsmaßnahmen kaum beschreiben. Und es steht wohl außer Frage, daß Xenophon bei der Niederschrift die Gegebenheiten der attischen Grenzverteidigung vor Augen standen, wie wir sie auch aus der Beschreibung der aristotelischen *Athenaion Politeia* kennen.<sup>2</sup>

Attika wird bekanntlich nach Norden hin gegen Boiotien von fast durchgehenden, an ihrem höchsten Punkt bis auf über 1500 m ansteigenden Gebirgszügen abgeschottet, die nur an einigen Stellen von mehr oder weniger leicht zugänglichen Paßwegen in Nord-Süd-Richtung durchzogen werden, welche in der Antike und zum Teil dann auch im Mittelalter durch zahlreiche militärische Vorposten und Beobachtungsplätze und Festungen gesichert waren. Den Hauptriegel bilden das Kithairon-Gebirge und das Parnes-Massiv, zwischen denen die Hochebene von Skurta ein Bindeglied bildet. In diese Hochebene mündet die an der athenischen Grenzfestung Phyle vorbeiführende Paßstraße nach Boiotien. Ein nicht ganz 400 m hoher Sattel trennt den Parnes vom Pentelikon-Gebirge und dem nordattischen Bergland mit dem markanten

Mavronoros;<sup>3</sup> nur das Gebiet von Oropos liegt nördlich dieser Kette und ist daher geographisch eher auf Boiotien ausgerichtet, was ja bekanntlich auch dazu geführt hat, daß die Oropia einen ständigen Zankapfel zwischen Athen und Boiotien bildete.<sup>4</sup>

Die archäologischen Überreste in diesem nordattischen Grenzbereich sind – ganz anders als in den meisten übrigen Teilen Attikas – auch heute noch in einer erstaunlich großen Anzahl und vielfach auch noch in einem verhältnismäßig guten Zustand anzutreffen. Neben den Spuren einer sehr intensiven Besiedlung in den Talrandlagen und Beckenlandschaften der Gebirge finden sich an zahlreichen exponierten Plätzen und strategisch günstigen Punkten Baureste von Anlagen, die zweifellos Verteidigungs- und Beobachtungszwecken und der Kontrolle der Wegeverbindungen dienten.<sup>5</sup> Durch eine intensive landeskundliche Untersuchung ließe sich ein sehr genaues Bild der regionalen Binnenstruktur dieses Teils von Attika nachzeichnen, zumal die mit äußerster Präzision unter der Leitung von E. Curtius und J.A. Kaupert im letzten Drittel des vergangenen Jahrhunderts durchgeführte kartographische Aufnahme Attikas im Maßstab 1:25 000 und die dazu gehörigen „Erläuternden Texte“ von Arthur Milchhofer manche Lücken zu schließen vermögen, die auch in dieser Region durch moderne Baumaßnahmen etc. gerissen worden sind.<sup>6</sup> Umso mehr erstaunt es, daß bisher in der Forschung ein insgesamt recht grobes und holzschnittartiges Bild der antiken Siedlungs- und Verkehrsverhältnisse in Nordattika vorherrscht. Dies gilt in besonderer Weise für die Region östlich des Parnes, das Gebiet von Dekeleia über Aphidnai bis nach Rhamnous. Ich verweise hier nur auf die diesbezügliche Untersuchung von J. Ober, die in dieser Hinsicht meines Erachtens im Vergleich zu den älteren Arbeiten etwa von McCredie keinen Fortschritt darstellt.<sup>7</sup>

Das von Ober entworfene Bild der verkehrsmäßigen Binnenstruktur der Grenzregion um Dekeleia unterscheidet sich kaum von den bisherigen Entwürfen und spiegelt entsprechend die landläufige Vorstellung wider. Hiernach gab es insgesamt drei Hauptwege, die im Nordosten von Attika nach Boiotien bzw. Oropos führten. Am weitesten im Osten verlief die von Pausanias erwähnte Küstenstraße von Marathon über Rhamnous nach Oropos, deren Verlauf ich hier nicht diskutieren möchte; weiter im Westen werden dann in der Regel zwei Wegeverbindungen in Nord-Süd-Richtung angenommen, von denen die eine über Aphidnai und die andere über Dekeleia und die östlichen Ausläufer des Parnes führt.<sup>8</sup> Es sind dies die beiden gleichen Routen, die auch noch heute als wichtige Verkehrsverbindungen dienen. Dabei hat die Strecke am antiken Aphidnai vorbei zunächst durch den Bau einer Eisenbahnverbindung und dann in den vergangenen Jahrzehnten vor allem durch den Autobahnbau gegenüber der Dekeleia-Route eine absolute Vorrangstellung erhalten

und ist zur wichtigsten Nord-Süd-Verbindung Mittelgriechenlands geworden.

Es ist nun unbestritten, daß sowohl die Dekeleia-Route wie auch die Aphidnai-Route auch schon in der Antike genutzt wurden. Für beide Wege gibt es – wenn auch spärliche – archäologische und literarische Zeugnisse, auf die noch zurückzukommen sein wird. Fraglich bleibt allerdings, inwieweit die in der Forschung fast einhellig vertretene Auffassung das Richtige trifft, derzufolge nicht – wie heute – die östlichere der beiden Wegeverbindungen die Haupttrasse von Athen nach Oropos und Boiotien bildete, sondern die Paßstraße über Dekeleia; dem Weg über Aphidnai sei – zumindest bis in die hellenistische Zeit – nur eine ganz untergeordnete, eher lokale Bedeutung zugekommen.<sup>9</sup> Man mag diese Frage nach den Wegeverbindungen zunächst für unwesentlich halten, zumal beide Routen in verhältnismäßig geringem Abstand weitgehend nebeneinander verlaufen. Es gilt jedoch zu bedenken, daß eine angemessene Beurteilung der strategischen Ziele und der Auswirkungen der spartanischen Besetzung Dekeleias, die ja fraglos zu den einschneidendsten Ereignissen des Peloponnesischen Krieges zählte, aufs Engste mit dieser Frage verbunden ist, die daher durchaus eine eingehendere Behandlung verdient.

Die Grundlage für die landläufige Einschätzung des Wegesystems bildet eine Notiz des Thukydides, in der es heißt, daß es vor der Besetzung Dekeleias durch die Lakedaimonier im Jahre 413 v. Chr. für die Athener schneller und billiger gewesen sei, das Lebensnotwendigste aus Euböia – zu denken ist hier wohl in erster Linie an Vieh und Getreide – von Oropos zu Lande über Dekeleia (διὰ τῆς Δεκελείας) nach Athen zu schaffen; nach der Besetzung sei man auf den kostspieligeren Seetransport um Sunion herum angewiesen gewesen.<sup>10</sup>

Ist aber diese Anmerkung des Thukydides wirklich hinreichend, um daraus den Schluß ziehen zu können, daß die Hauptverkehrsachse zwischen Athen und der Oropia im eben beschriebenen Sinne direkt über Dekeleia nordwärts verlief? Die Überprüfung der möglichen Wegeverbindungen anhand der bis heute unübertroffenen Attika-Karten von Curtius und Kaupert sowie die Autopsie des Geländes, die ich zu Beginn der 90er Jahre vornehmen konnte, haben mich skeptisch gestimmt. Der Weg, der auf den ersten flüchtigen Blick als der entschieden direktere und kürzere der beiden Zugänge nach Norden erscheint,<sup>11</sup> erweist sich beim genaueren Studium des Wegeverlaufes unter Berücksichtigung der jeweiligen Geländeformationen – Steigungen, Wegführungen in Serpentinaen, Flußüberquerungen etc. – keineswegs als die kürzere Verbindung sowohl zwischen Athen und Oropos als auch zwischen Athen und der boiotischen Grenze; vielmehr unterscheidet sich die Gesamtlänge beider Wege – wenn überhaupt – nur ganz unwesentlich. Bleibt das Argument des bequemeren Zugangs und der vor allem für den Warentransport geeigneteren Streckenführung. Aber gerade mit diesem Argument läßt sich meines Er-

achtens die Präferenz für die Dekeleia-Paß-Route nicht begründen. Eher das Gegenteil scheint der Fall zu sein.

Um dies nachweisen zu können, ist es notwendig, den Verlauf der beiden in Frage stehenden Routen genauer in Augenschein zu nehmen, und zwar mittels der erwähnten Attika-Karten, da die normalerweise herangezogenen "Faustskizzen" wenig hilfreich sind.<sup>12</sup> Vorab aber zunächst einige wenige Anmerkungen zur Lage des attischen Demos Dekeleia, dessen Lokalisierung bei dem ehemaligen Dörfchen Tatoi – vor allem aufgrund epigraphischer Funde – heute als gesichert gelten kann. Nach Ausweis antiker Bauspuren befand sich das Demenzentrum offenbar an der Stelle, an welcher im vergangenen Jahrhundert unter der Regentschaft König Georgs I. ein königliches Mustergut und die königliche Sommerresidenz errichtet worden waren – und zwar genau in einer breiten Mulde zwischen dem ehemaligen Schloßpark und dem südlich gelegenen "Palaeokastro",<sup>13</sup> auf dem sich noch heute die Gräber der griechischen Königsfamilie befinden und der im Dekeleischen Krieg von den Lakedaimoniern befestigt und zum Ausgangspunkt ihrer Einfälle nach Attika gemacht worden war. Die Dekeleia-Paß-Route<sup>14</sup> führte von Athen aus zunächst auf einer Strecke von ca. 16 km fast geradewegs nach Norden – allmählich bis auf eine Höhe von 300 m ansteigend – bis zum Fuß des östlichen Ausläufers des Parnes. Hier beginnt auch heute noch der eigentliche Aufstieg zur Paßhöhe. Auf einer Strecke von ca. 6 km steigt der Weg – unmittelbar am Demenzentrum bei Tatoi vorbeiführend – zu einem Sattel in 640 m Höhe hinauf.

Diese Paßhöhe, die heute den bezeichnenden Namen *to Kleidí* trägt, wird im Osten vom 770 m hohen Strongili beherrscht und im Westen vom 850 m hohen Katsimidi, auf dessen Spitze sich noch die Reste eines kleinen antiken Wachtkastells oder Beobachtungspostens erhalten haben.<sup>15</sup> Von hier gelangt der Weg dann nach ungefähr 4 km zu einem zweiten Sattel mit 630 m Höhe, kurz vor dem heutigen Kirchlein Hagios Merkurios, am westlichen Ausläufer des 840 m hohen Beletsi, auf dem sich ebenfalls Überreste eines kleinen antiken militärischen Vorpostens<sup>16</sup> befinden. Von Hagios Merkurios aus führt der Weg dann auf einer Strecke von ca. 6 km in steilen Windungen in das Becken von Malakasa auf eine Höhe von unter 200 m hinab. Hier verzweigt sich der Weg und führt einerseits durch das Kakosalesi-Tal nach Tanagra/Boiotien und andererseits nordwärts nach Oropos weiter.

Von Osten her führt an diesen Schnittpunkt auch ein Zweig des zweiten, westlich an Aphidnai vorbeiführenden Weges heran, den es nun noch kurz zu beschreiben gilt.<sup>17</sup> Dieser Weg führte von Athen aus zunächst wohl am linken Ufer des Kephisos entlang und lief dann im Bereich der oberen Quellläufe des Kephisos direkt auf den Katiphori-Paß zu, dessen Scheitelhöhe nur 387 m beträgt.<sup>18</sup> Von hier aus zog sich der Weg am Westrand des Beckens von Aphidnai

– längs der östlichen Ausläufer des Parnes – entlang – wie auch heute noch die Eisenbahnstrecke und die Nationalstraße –, um nicht unnötig an Höhe zu verlieren und um das recht unwegsame Gelände rings um das Demenzentrum von Aphidnai zu umgehen. Der Weg biegt im weiteren Verlauf dann leicht nach Nordwesten ab, um über den Kolopeza-Paß in das Becken von Malakasa einzumünden. Der Kolopeza-Paß, der sich durch eine Talenge zwischen dem bereits erwähnten Beletsi im Westen und dem knapp 650 m hohen Mavronoros im Nordosten seinen Weg bahnt,<sup>19</sup> stellt kein weiteres Hindernis dar, da seine Scheitelhöhe von ca. 370 m ja bereits am Katiphori-Paß erreicht war. Am Kolopeza-Paß dürfte ein Abzweig um den Mavronoros herum direkt nach Oropos geführt haben, während der eigentliche Weg beim heutigen Malakasa – wie bereits erwähnt – mit dem Paßweg von Dekeleia zusammentraf.

Die beiden Streckenbeschreibungen sollten die Vor- und Nachteile der beiden Wegeverbindungen bereits hinreichend deutlich gemacht haben: Der Dekeleia-Paß war zweifellos leichter zu schützen und zu kontrollieren und bildete daher vor allem in Krisenzeiten einen sichereren Übergang; auch dürfte der Paß für die Athener – vor allem bei den Auseinandersetzungen mit Boiotien – von erheblicher militärischer Bedeutung gewesen sein. All das darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, daß der Weg über den Dekeleia-Paß weitaus größere Höhendifferenzen auf einer verhältnismäßig kleinen Strecke und ein entschieden schwierigeres Gelände zu überwinden hatte als der Weg an Aphidnai vorbei, den man getrost als die leichteste aller Nord-Süd-Passagen in der attisch-boiotischen Grenzregion bezeichnen darf. Und zumindest in Friedenszeiten wird daher dieser Weg und nicht derjenige über den Dekeleia-Paß als Hauptverkehrsweg in die Oropia gedient haben, zumal wenn man die für den Wagentransport überaus ungünstige, da sehr steile Streckenführung der Paßroute mit in Betracht zieht.

Dagegen läßt sich auch nicht die bei Herodot überlieferte Nachricht ins Feld führen, derzufolge sich Mardonios nach der Verwüstung Athens und nach einem ergebnislosen Ausgreifen in die Megaris 479 v. Chr. über den Paß von Dekeleia nach Boiotien ins Asopos-Tal zurückgezogen hatte.<sup>20</sup> Die Textpassage wird oft als Erweis für die Bedeutung dieses Weges als Hauptverkehrsweg in die Oropia angeführt. Diese Herodotnotiz kann meines Erachtens aber ebenso gut als Gegenbeweis dienen. Herodot bemerkt nämlich ausdrücklich, daß die Boiotarchen dem Mardonios Leute aus dem Asopos-Tal schickten, die ihm den – folglich also gerade nicht sehr bekannten – Weg über Dekeleia nach Sphendale<sup>21</sup> und weiter nach Tanagra zeigten. Mardonios wählte den – von seinem Ausgangspunkt, dem Grenzgebiet zur Megaris, betrachtet – Umweg über Dekeleia wohl nur, weil ihm eben alle Hauptwege offensichtlich versperrt waren.

Auch die Wegeverhältnisse des 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts in dieser Region können schwerlich die These stützen, daß der Dekeleia-Paß auch in der Antike der Verbindung über Aphidnai vorgezogen wurde. Der gute Ausbau des Weges über Dekeleia und die nur ganz unzureichende Erschließung des Katiphori- und des Kolopeza-Passes, die auf den Curtius-Kaupertschen Karten deutlich zu erkennen sind, lassen sich wohl auf den Umstand zurückführen, daß – ganz im Gegensatz zur sehr dichten Besiedlung in der Antike und im Mittelalter – die Gebiete an den Ausläufern des Pentelikon in der Zeit der Türkenherrschaft und insbesondere während der Befreiungskriege nahezu völlig entvölkert wurden und hier zahlreiche Dörfer gänzlich aufgegeben und zum Unterschlupf von Räuberbanden wurden. Noch zu Milchhoefers Zeiten setzten sich erst allmählich Neusiedler in diesen Gebieten fest.<sup>22</sup> Auch die Errichtung der königlichen Sommerresidenz in Tatoi dürfte für die Entwicklung der modernen Binnenstruktur in dieser Region von Bedeutung gewesen sein.

Im Zusammenhang mit der hier diskutierten Frage der Verkehrsverbindungen zwischen Athen und der Oropia ist auch noch ein literarisches Quellenzeugnis von Bedeutung: Gemeint sind die Reisebilder *Περὶ τῶν ἐν τῇ Ἑλλάδι πόλεων* des Herakleides (mit dem Beinamen Kritikos oder Kretikos) aus dem 3. Jhd. v. Chr.<sup>23</sup> Hierin beschreibt Herakleides auch seinen Weg von Athen nach Oropos, der ihn über Aphidnai führte.<sup>24</sup> In den Textkommentaren wird zu dieser Stelle nur angemerkt, daß Herakleides hier von dem eigentlichen Hauptweg über Dekeleia abgewichen sei, um auch das Amphiareion bei Oropos zu besuchen.<sup>25</sup> Die Anmerkungen des Herakleides sprechen aber doch sehr dafür, daß er sich keineswegs auf Abwege begeben hatte, sondern durchaus einen vielbegangenen und keineswegs abseitigen Weg benutzt hat; lobt er doch die zahlreichen Ruheplätze und Gaststätten, die alles zum Leben Notwendige reichlich bieten und so dem Reisenden die Mühen der Wanderung erträglich machen.<sup>26</sup>

Nach Westlake impliziert Herakleides' Beschreibung, daß später der leichtere Weg über Aphidnai die Normalroute wurde; die Zeugnisse des Herodot und des Thukydides würden jedoch zeigen, daß zumindest im 5. Jhd. v. Chr. kein wichtiger Weg über Aphidnai geführt habe.<sup>27</sup> Eine solche Schlußfolgerung erscheint mir allerdings mehr als problematisch. Und es stellt sich nun doch die Frage, ob wir die Aussage des Thukydides, vor der spartanischen Besetzung von Dekeleia seien die Transporte von Oropos *διὰ τῆς Δεκελείας* gegangen, nicht ganz einfach allzu sehr pressen, wenn wir dabei nur an die Route über den Katsimidi denken und zu wenig in Betracht ziehen, daß man von Dekeleia aus eben nicht nur den Paß am heutigen Tatoi vorbei, sondern durchaus auch den Weg westlich an Aphidnai vorbei kontrollieren konnte.<sup>28</sup>

Dieser Weg streifte in seinem Verlauf ja sogar das südöstliche Demengebiet von Dekeleia, verlief also durchaus διὰ τῆς Δεκελείας, und war im übrigen – wie schon Milchhoefer angemerkt hat<sup>29</sup> – durch einen bequemen Querweg, der das dekeleische Demengebiet durchzog, mit dem anderen weiter westlich verlaufenden Paß verbunden. Es wäre daher sogar zu überlegen, ob nicht auch die oben zitierte Angabe Herodots, das Heer des Mardonios sei 479 v. Chr. διὰ Δεκελῆς nach Boiotien gezogen, entsprechend zu interpretieren und ebenfalls auf die westlich an Aphidnai vorbeiführende Route zu beziehen ist.

Diese Beobachtungen unterstreichen die herausragende strategische Bedeutung von Dekeleia. Mit der Besetzung und Befestigung dieses Platzes<sup>30</sup> hatten die Lakedaimonier 413 v. Chr. mit einem Schlag die Kontrolle über die gesamte nordostattische Grenzregion gewonnen, da man mit Sicherheit davon ausgehen kann, daß sie zugleich auch die Vorposten und Wachtkastelle auf dem Katsimidi und Beletsi in ihre Gewalt gebracht hatten. Dadurch wurde eine ständige und ungehinderte Beobachtung nicht nur der Paßwege, sondern der gesamten Oropia bis nach Euboia möglich.

Es hieße jedoch, die Besetzung Dekeleias zu unterschätzen, wollte man sie nur unter dem Blickwinkel einer Kontrolle der genannten Gebiete würdigen, zumal diese nach dem Abfall Euboias und der Einnahme der Oropia durch Boiotien im Jahre 412/11 v. Chr. weitgehend obsolet geworden war. Die Absichten der Lakedaimonier zielten von Anfang an weit darüber hinaus. Mit untrüglicher Sicherheit hatte Alkibiades, der ja den Spartanern den Rat zur Besetzung Dekeleias gegeben hatte,<sup>31</sup> erkannt, daß es kaum einen besseren Ort in Attika gab, von dem aus gleichzeitig so viele Bereiche – eben nicht nur im Nordosten – des attischen Polisgebietes zu überschauen und durch rasche, überfallartige Ausfälle in Bedrängnis zu bringen waren. Die überaus günstige Lage am Südosthang des Parnes, “gegen die Ebene und die besten Teile des Landes gerichtet, sichtbar bis nach Athen” wie Thukydides<sup>32</sup> schreibt, bot die besten Voraussetzungen, von einem gesicherten Punkt aus Athen in einen dauernden Kriegszustand zu versetzen.<sup>33</sup>

Führt man sich diese hervorragende topographische Lage Dekeleias vor Augen, wird man besser verstehen, warum Dekeleia – wie im übrigen auch Aphidnai – zu den 12 alten Städten Attikas gerechnet wurde, die schon vor dem Synoikismos des Theseus bestanden hatten;<sup>34</sup> und es erschließt sich auch die strategische Bedeutung des wohl nur wenig weiter westlich von Dekeleia in vergleichbarer Lage gelegenen Kastells Leipsydriion, das die Alkmaioniden 513 v. Chr. im Kampf gegen Hippias befestigten.<sup>35</sup>

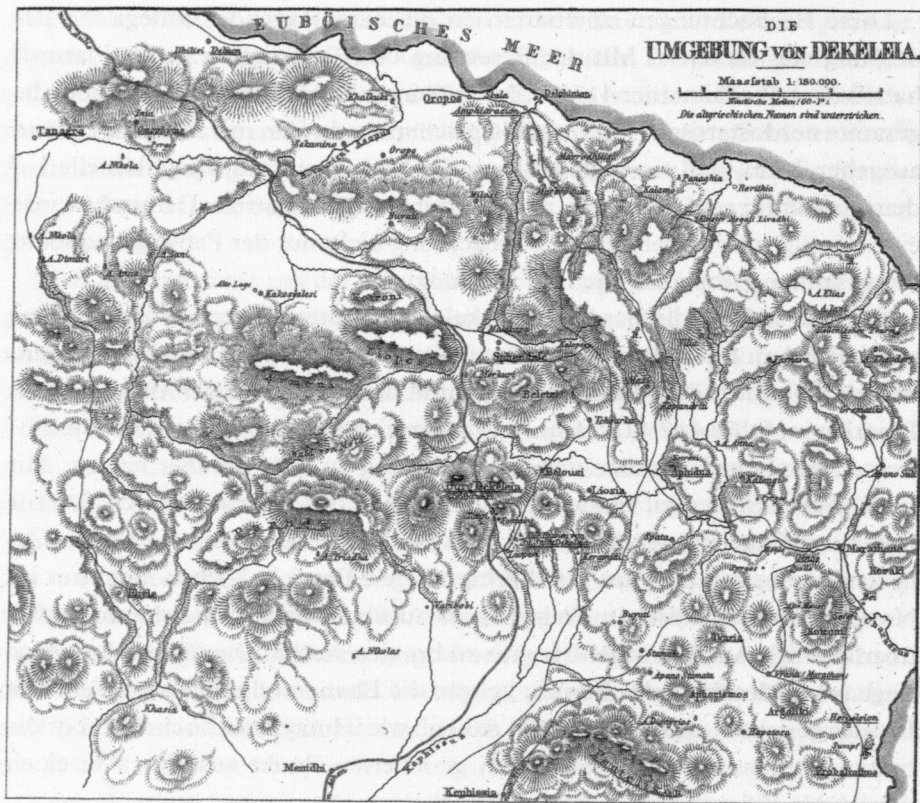


Abb. 1: Nordostattika



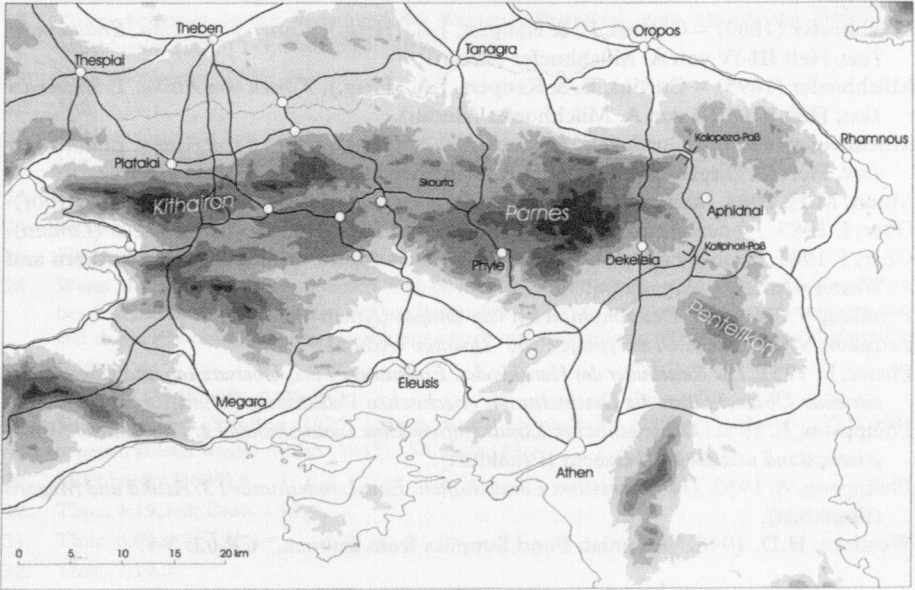


Abb. 2: Antike Wegeverbindungen zwischen Attika und Boiotien

## BIBLIOGRAPHIE

- Chandler, L. 1926. "The North-West Frontier of Attica," *JHS* 46: 1-21.
- Classen, J. & Steup, J. 1908. *Thukydides*, Bd. 7, 3. Aufl. (Berlin).
- Curtius, E. 1868. *Erläuternder Text der sieben Karten zur Topographie von Athen* (Gotha).
- De Voto, J. 1989. "The Liberation of Thebes in 379/8 B.C.," in R.F. Sutton (Hrsg.), *Daidalikon. Studies in Memory of R. V. Schoder* (Illinois) 101-116.
- Dover (1970) = A.W. Gomme, A. Andrewes, & K.J. Dover, *A Historical Commentary on Thucydides* Vol. IV (Oxford).
- KvA (1881-1900) = Curtius, E. & Kaupert, J.A. (Hrsg.), *Karten von Attika* (Berlin).
- Lohmann, H. 1993. *Atene. Forschungen zur Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur des klassischen Attika* (Köln etc.).
- Lohmann, H. 1995. "Die Chora Athens im 4. Jahrhundert v. Chr. Festungswesen, Bergbau und Siedlungen," in W. Eder (Hrsg.), *Die athenische Demokratie im 4. Jahrhundert v. Chr. Vollendung oder Verfall einer Verfassungsform?*, (Stuttgart) 515-548.
- McCredie, J.R. 1966. *Fortified Military Camps in Attica* (Princeton).
- Mersch, A. 1996. *Studien zur Siedlungsgeschichte Attikas von 950 bis 400 v. Chr.* (Frankfurt etc.).
- Milchhoefer (1889) = Curtius, E. & Kaupert, J.A. (Hrsg.), *Karten von Attika. Erläuternder Text*, Heft III-IV von A. Milchhoefer (Berlin).
- Milchhoefer (1895) = Curtius, E. & Kaupert, J.A. (Hrsg.), *Karten von Attika. Erläuternder Text*, Heft VII-VIII von A. Milchhoefer (Berlin).
- Milchhoefer (1900) = Curtius, E. & Kaupert, J.A. (Hrsg.), *Karten von Attika. Erläuternder Text*, Heft IX (Ergänzungsheft) von A. Milchhoefer (Berlin).
- Munn, M.H. 1983. *Studies on the Territorial Defenses of Fourth-Century Athens* (Ann Arbor).
- Ober, J. 1985. *Fortress Attica. Defense of the Athenian Land Frontier 404-322 B.C.* (Leiden).
- Ober, J. 1987. "Pottery and Miscellaneous Artifacts from Fortified Sites in Northern and Western Attica," *Hesperia* 56: 197-227.
- Petrakos, V.Ch. 1996. *Das Amphiareion von Oropos* (Athen).
- Petrakos, V.Ch. 1997. *Oi ἐπιγραφές του Ἶρωπού* (Athen).
- Pfister, F. 1951. *Die Reisebilder des Herakleides. Einleitung, Text, Übersetzung und Kommentar mit einer Übersicht über die Geschichte der griechischen Volkskunde* (Wien).
- Philipsson, A. 1951. *Die griechischen Landschaften. Eine Landeskunde I 2: Das östliche Mittelgriechenland und die Insel Euboea* (Frankfurt).
- Philipsson, A. 1952. *Die griechischen Landschaften. Eine Landeskunde I 3: Attika und Megaris* (Frankfurt).
- Westlake, H.D. 1948. "Athenian Food Supplies from Euboea," *CR* 62: 2-5.

## ANMERKUNGEN

1. Xen. *Mem.* 3,5,25.27 (in der Übersetzung von P. Jaerisch, München 1980<sup>3</sup>).
2. Arist. *Ath. Pol.* 42,4-5.
3. Zur geographischen Situation und zum Verlauf der Paßstraßen vgl. Milchhoefer (1889); Milchhoefer (1895); Philipsson (1951) 522-547; Philipsson (1952) 784-802; Ober (1985) 101-129; De Voto (1989) 108f.
4. Einen knappen Überblick über die wechselvolle Geschichte der Oropia bietet Petrakos (1996) 5-11; vgl. auch die Testimoniasammlung bei Petrakos (1997) 487-511.
5. Allerdings gilt es, auch die zivile, sprich: bäuerliche Nutzung mancher Baukomplexe stärker in Betracht zu ziehen, als dies landläufig geschieht; darauf hat zu Recht Lohmann (1993) 138f.;

- Lohmann (1995) 515-523 nachdrücklich hingewiesen.
6. KvA (1881-1900); Milchhoefer (1889); Milchhoefer (1895).
  7. Ober (1985); McCredie (1966).
  8. Vgl. hierzu die in Anm. 3 genannte Literatur.
  9. Westlake (1948) 4 m. Anm. 1; vgl. u.a. auch Curtius (1868) 62; Pfister (1951); Munn (1983) 105-110; Ober (1985) 115.
  10. Thuc. 7,28,1.
  11. So zuletzt auch wieder Mersch (1996) 118; vgl. im übrigen die in Anm. 9 genannte Literatur.
  12. Hier insbesondere die Kartenblätter XIX (Marathon) und XX (Tatoi); dazu ergänzend die hier als Anlage 1 beigegebene Karte VII 3 (Die Umgebung von Dekeleia) aus Curtius (1868).
  13. Curtius (1868) 62; Milchhoefer (1895) 2-4; McCredie (1966) 56f.; Ober (1985) 141f.; Mersch (1996) 118f. (Nr. 19).
  14. Zum Verlauf der Dekeleia-Paß-Route vgl. auch Munn (1983) 107-110.
  15. Curtius (1868) Karte VII 4; Milchhoefer (1895) 4; McCredie (1966) 57f.; Ober (1985) 142-144; Ober (1987) 203f.; Mersch (1996) 19.
  16. Ober (1985) 144f.; Ober (1987) 204f.
  17. Zum Verlauf dieses Weges vgl. auch die hier als Anlage 1 beigegebene Karte VII 3 (Die Umgebung von Dekeleia) aus Curtius (1868).
  18. Zur verkehrstechnischen Bedeutung des Katiphori-Passes vgl. etwa Milchhoefer (1889) 57; Milchhoefer (1895) 1-5; Philippson (1952) 784f.
  19. Vgl. Milchhoefer (1900) 26f.
  20. Hdt. 9,15,1.
  21. Zur Lokalisierung von Sphendale vgl. Milchhoefer (1900) 27.
  22. Milchhoefer (1889) 55.
  23. Pfister (1951).
  24. Herakleides 1,6.
  25. Pfister (1951) 31.34f.
  26. Wenn Herakleides 1,6 schon diesen Weg als steil und schwierig (*prosonia*) empfand, um wieviel beschwerlicher mußte dann den antiken Reisenden die Paßstraße über Tatoi erschienen sein, die fast doppelt so viele Höhenmeter auf einer noch weitaus steileren Wegführung zu überwinden hatte.
  27. Westlake (1948) 4 m. Anm. 1.
  28. So auch schon Chandler (1926) 16; vgl. auch Classen-Steup (1908) 43; Dover (1970) 395; dagegen zuletzt wieder Munn (1983) 158, Anm. 43.
  29. Milchhoefer (1895) 5.
  30. Thuc. 7,19,1-2; Diod. 13,9,2.
  31. Thuc. 6,91,6-7; 7,18,1.
  32. Thuc. 7,19,2.
  33. Vgl. Thuc. 7,27,3-28,4; 8,5,3; 8,69,1; 8,71,1-3; Xen. *Hell.* 1,1,33-35; *Hell. Oxy.* 20,3-4, 428-449.
  34. Strabon 9,1,20.
  35. Hdt. 5,62; vgl. auch Ar. *Lys.* 665 m. Schol.; Arist. *Ath. Pol.* 19,3; Ath. 15, 695e. – Die genaue Lage ist bis heute nicht sicher zu bestimmen; vgl. aber hierzu die Überlegungen bei Milchhoefer (1895) 7; McCredie (1966) 58-61.