

Ulrich Magin

Die Gleise von Malta

Zur Frage: Sind die historischen Bodenspuren auf Malta durch außerirdische Göttermaschinen entstanden?

Die Gleise (engl.: cart ruts) von Malta sind eine der touristischen Top-Attraktionen des Mittelmeerarchipels, auch wenn die einheimische Bevölkerung recht unbefangen mit dem historischen Erbe umgeht und große Kalksteinflächen mit ruts in Müllabladepplätze verwandelt. Gleise gibt es nicht nur in Malta, sondern in allen europäischen Gegenden, in denen Phönizier, Griechen oder Römer Steinbrüche anlegten. Die bekanntesten deutschen Beispiele befinden sich bei Bacharach am Rhein und nördlich von Wilgartswiesen in der Pfalz. Die „Spurrillen, teilweise doppelt wie Gleise einer Ausweichstelle“, sind deutlich im Felsboden einer Römerstraße sichtbar und mit einem Hinweisstein markiert.¹

Schon diese weite Verbreitung der Karrenspuren sollte zu denken geben, wenn nach einer Lösung für das Rätsel gesucht wird.

Was die Prä-Astronautiker sagen:

Man sollte sich nicht auf das verlassen, was die Prä-Astronautiker über die prähistorischen Tempel und die sicherlich nicht prähistorischen ruts von Malta schreiben.

Das fängt bei den Ortsnamen an: Hasselmann macht aus Hagar Qim Haggarr Qim², Däniken aus dem Ort Dingli den Ort Dingle³ (den gibt es tatsächlich – in Irland) und aus dem Tempel „Ggantija“ (der grammatikalisch weiblich ist) „El Ggantija“ (gibt ihm also den spanischen männlichen Artikel, verkehrt das Geschlecht und führt eine Sprache ein, die man in Malta nicht spricht!)⁴. Dazu kommt jede Menge Desinformation. Nach Däniken⁵ gibt es Stellen, an denen die Gleise direkt ins Mittelmeer führen. Nun, es gibt solche Stellen, z.B. bei Borg in Nadur, aber dort ist das Meer so flach, dass allgemein Übereinstimmung herrscht, dass diese Strände erst relativ spät überschwemmt wurden (das berühmte Beispiel des Tempels von Pozzuoli in Italien zeigt, wie sehr sich der Meeresspiegel seit der Römerzeit verändert hat)⁶. Nach Hasselmann⁷ führen ruts auf hohe Klippen zu, reißen dort ab, um nach einem Tal auf dem Berg gegenüber gerade weiterzuführen. Das ist Unsinn, solch eine Streckenführung ist nirgends zu beobachten. Wohl führen die ruts häufig auf Klippen zu, wo sie dann abbrechen, aber ganz Malta ist so von ruts bedeckt, dass es eine reine Interpretationssache ist, diese abbrechenden ruts irgendwo im Tal darunter wieder aufzufinden. Schließlich stellt Däniken mehrmals fest, die ruts führten immer an den Steinzeittempeln vorbei und seien daher schon geheimnisvoll, doch verschweigt er seinen Lesern, dass kein Archäologe jemals an einen Zusammenhang zwischen ruts und Tempeln geglaubt hat: Die ruts gehören definitiv in eine spätere Epoche.

¹ Eitelmann 1986, 166.

² Hasselmann 1986, 66.

³ Däniken 1993, 110.

⁴ Däniken 1993a, 62.

⁵ Däniken 1993a, 55.

⁶ Vgl. Trump 1993, 32.

⁷ Hasselmann 1986, 65.



Die berühmtesten Gleise Maltas befinden sich südostwärts von Dingli auf einem Hochplateau. Hier sind die einzelnen Spurrillen bis zu 50 Zentimeter tief, die Gesamtzahl der Gleise wird auf mehrere Dutzend geschätzt. Archäologen haben die Anlage in Anlehnung an das Gleisnetz der Londoner Eisenbahn „Clapham Junction“ getauft. (Foto: © Leif Inselmann)

Was die Archäologen sagen:

Die Archäologen sind sich nicht ganz sicher, wann die Ruts entstanden; es lassen sich jedoch einige Tatsachen unzweifelhaft feststellen. Da die Gleise ohne logischen Zusammenhang mit den Tempeln verlaufen, müssen sie aus einer Zeit nach dem kupferzeitlichen Tempelbau stammen, und da einige Gleise von punischen Felsgräbern zerschnitten werden, müssen sie zeitlich vor der punischen Epoche liegen. David H. Trump, der wichtigste Autor zur maltesischen Geschichte, stellt fest, dass die Gleise durch das Stadttor der bronzezeitlichen Festung Borg in-Nadur verlaufen und hält sie demnach für bronzezeitlich.⁸ Dagegen vermutet Anthony Bonanno, dass die Datierung in die späte Bronzezeit vorschnell war. Er schreibt: „In Malta treten die Ruts in den meisten Fällen in der Nähe von Steinbrüchen auf, die entgegen der Erwartung nicht aus der Bronzezeit stammen, sondern aus der phönizischen und der römischen Epoche“⁹. In einem späteren Werk sagt Bonanno explizit, dass es sich bei den Ruts um phönizische Wege handle, die dem Transport von Steinblöcken aus Steinbrüchen dienten.¹⁰ Auf die letztere Hypothese werden wir noch einmal zurückkommen.

Wie aber sind die Spuren, die ja wie Karrenspuren in Schlamm oder Schnee aussehen, entstanden? Nach bisheriger archäologischer Ansicht dadurch, dass sich Karrenräder in Jahrhunderten in den Fels geschliffen haben. Diese Annahme erscheint unwahrscheinlich, wenn man bedenkt, dass die Gleise Kurven fahren und auch sehr tief in das Gestein geschnitten sind. Einige Archäologen sind daher auf die Idee gekommen, dass es sich nicht um Karren, sondern um von Tieren nachgeschleifte Astgabeln, deren Ende mit Feuerstein verstärkt war, gehandelt

⁸ Trump 1993, 33.

⁹ Bonanno 1986, 47.

¹⁰ Bonanno 1991, Abschnitt „The Maltese Cart Ruts“.



habe. Das Problem bei dieser Lösung ist allerdings, dass ein solch primitives Vehikel kaum in die Zeit passt, in der die ruts entstanden sein müssen, nämlich das Ende der Bronzezeit oder die phönizische Epoche Maltas. Schlitten, die in prä-astronautischen Büchern manchmal als archäologische Erklärung angeführt werden, sind von den Forschern immer schon ausgeschlossen worden.¹¹



Links: An zwei Stellen, bei Mellieha Bay und (im Foto) in St. George's Bay bei der bronzezeitlichen Stadt Borg in-Nadur, laufen die Gleise direkt ins Meer. In beiden Fällen ist das Meer extrem flach und erst in historischer Zeit entstanden.

Rechts: Nur wenige Meter von den Spuren unweit der Hotelanlage von Ta' Cenc auf Gozo entfernt war die Kalksteinoberfläche bereits zur Entstehungszeit der Gleise verhärtet (siehe auch nächstes Bild). Die Wagen haben nur einige schwache Rillen hinterlassen.

¹¹ Trump 1993, 33 f.



Indizien:

Um das Problem der Entstehung der ruts zu lösen, muss man verschiedene Faktoren genau betrachten:

- Die ruts führen immer von Tal zu Tal über verkarstete Bergkuppen. Sie führen von Steinwüsten in terrassiertes Gelände.¹²
- Wo sich ruts wie Gleise teilen, ist stets eine der beiden Spuren tiefer eingeschnitten als die andere. Das bedeutet, dass bei Gabelungen nie beide Spuren gleichzeitig benutzt wurden.¹³
- Wo man einem rut folgen kann, wird man feststellen, dass das gleiche Gleis mal tiefer in den Felsen eingegraben ist; einige Meter später jedoch praktisch ohne Vertiefung an der Oberfläche entlangführt. Manche ruts springen tief eingeschnitten an einer Felsstufe herab (eigene Beobachtung).

Die Lösung:

Die beiden englischen Hobby-Archäologen Rowland Parker und Michael Rubinstein ließ das Problem der geheimnisvollen ruts nicht los, seitdem sie die Gleise bei einem Maltaurlaub zum ersten Mal gesehen hatten. Tatsächlich sind die Gleise – trotz der beeindruckenden steinzeitlichen Tempel und der relativ kleinen Dolmen der Bronzezeit – sicher das beeindruckendste historische Relikt der maltesischen Inseln.

Zuerst stellen Parker und Rubinstein fest, dass die ruts stets von einem verkarsteten Hochplateau zu terrassierten und bewässerten Landwirtschaftsflächen führten. Durch Scherbenfunde konnte bestätigt werden, dass diese Terrassen vor der punischen (als Karthager auf dem Archipel sesshaft wurden), aber in der phönizischen Epoche angelegt wurden, etwa 600 v. Chr. Somit entsprechen die ruts auf Malta etwa der Epoche, in der auch sonst im Mittelmeer Gleise entstanden.

Parker und Rubinstein zeigen zudem auf, dass es auf Malta nicht, wie sonst üblich, in den Fels geschnittene Steinbrüche gab. Da die diversen Kalkschichten auf Malta horizontal und durch erodierte Klüfte getrennt aufeinanderliegen, mussten die Phönizier nur die oberste Schicht abtragen, um genug und ausreichend große Quader zum Auslegen der Terrassen zu erhalten. Bei einigen ruts, etwa bei der Inland Sea auf der Insel Gozo, sieht man noch, wie ein tief eingeschnittenes rut auf einen deutlich aufgeschichteten Haufen von damals gebrochenen, quadratischen Steinblöcken zuläuft. Sie waren zum Abholen gerichtet, blieben aber – wohl weil die Bauarbeiten eingestellt wurden – bis heute liegen.

Nun kommt die Geologie ins Spiel. Parker und Rubinstein zeigen, dass unter der von den Phöniziern abgebrochenen obersten Kalkschicht sich häufig eine viel weichere findet. Diese Schicht ist praktisch so weich wie Lehm und wird erst allmählich von der Sonne heißgebacken und so verfestigt – ein Prozess, der gerade einmal einige Wochen dauert. „Das feuchtwarme Gestein“, erklärt auch das MERIEN-Heft „Malta! (Januar 1989, S. 11), „erhärtet sich rasch an der Luft.“ Zunächst aber ist es weich.

Die Karren der Phönizier, mit Felsbrocken beladen, sanken also tief in den weichen Fels ein. Dass man keine Spuren von Zugtieren oder ziehenden Menschen findet, ist leicht damit er-

¹² Trump 1993, 32.

¹³ Trump 1993, 33.



klärt, dass diese viel weniger wogen, also auch nicht einsinken konnten. Zudem schleifen eisbeschlagene Räder immer dieselbe Stelle am Boden aus, Tritte von Menschen oder Tieren nicht – sie verteilen sich auf eine größere Fläche. Und natürlich hat ein mit Felsbrocken beladener Karren ein viel größeres Gewicht als ein Esel. Parker und Rubinstein schätzten, dass ein rut, also ein Gleis, nur wenige Wochen lang genutzt werden konnte, bis es durch die Hitze praktisch betonhart und damit unbrauchbar wurde. Jetzt konnten sich die Räder der Karren in dem Gleis nicht mehr bewegen.



Unweit der Hotelanlage von Ta'Cent auf Gozo befinden sich auf einem seit der Steinzeit genutzten Kalksteinplateau mehrere Gesteinsspuren. Hier führen die Gleise von einer harten Kalksteinoberfläche auf eine „weiche“ Schicht, dementsprechend sind die Spuren einmal einen halben Meter tief, ein andermal praktisch überhaupt nicht eingegraben.

Tatsächlich bestätigt jedes einzelne der rund 100 ruts, die ich in Malta und Gozo besucht habe, Rubinsteins und Parkers These. Häufig sind die Spuren nur aus der Entfernung zu überblicken. Von nahem fehlt entweder die rechte oder linke Spur – offenbar, weil dort der Fels nicht weich genug war, damit sich die Räder eingraben konnten. Manche Gleise sind kaum sichtbar, dann wieder tief in den Fels gegraben und verschwinden dann wieder: Ihr „Erhaltungszustand“ ist von der Weichheit des Felsens zur Zeit ihrer Entstehung abhängig. Parkers und Rubinsteins These kann an Ort und Stelle nachgeprüft und selbst von einem Laien bestätigt werden. Deutlich sieht man, wo die Wagenräder in den Fels eingesunken sind, und wo der Fels (vielleicht aufgrund früherer Steinbrucharbeiten) schon so hart war, dass die metallbeschlagenen Räder keine Spuren mehr hinterließen; man sieht die großen Steinhäufen an einem Ende der Spuren und die terrassierten Hänge am anderen Ende. Schließlich ist recht deutlich zu beobachten, wie sich die Gleise stets dann spalten, wenn sich eine der beiden Spuren zu tief eingegraben hatte – man musste dann ausweichen, wollte man den Karren nicht beschädigen.



Und bei weichem, mürben Gestein erstaunen auch die großen Gleistiefen nicht oder die Tatsache, dass sich ein Wagen trotz großer Gleistiefe bewegen konnte – denn diese Spuren sind extrem breit und haben einen stark V-förmigen Querschnitt. Schließlich stimmt Parker und Rubinsteins These mit den anderen Gleisfunden am Mittelmeer und in Deutschland überein. Die Gleise finden sich in phönizischen (Cadiz), griechischen (Valencia, Libyen, Marseille, Sizilien) und römischen (Deutschland) Siedlungsgebieten. Im Malta verbinden sie stets einen Steinbruch mit einer Baustelle, und man findet sie immer nur dort, wo Felsschichten abgetragen wurden und eine Straße auf darunterliegenden, neu aufgedeckten Felsschichten verläuft. Das ist in Sizilien und Südfrankreich so, auch bei den beiden Pfälzer Stellen mit Gleisen, wo jeweils eine in den Fels geschlagene Hohlstraße der Römer Gleise und Spurrillen aufweist. Parker und Rubinstein veröffentlichten ihre These bereits 1984 in Malta, ihr Buch zum Thema kann an jedem größeren Kiosk erworben werden. Sie haben die Zustimmung der Archäologen gefunden.



Ein modernes Beispiel für „weichen“ Kalkstein: An der Küste bei Sliema haben sich in nur wenigen Jahren Ankerketten und sogar Seile tief in den Fels eingegraben.

Bonanno muss wohl unter dem Eindruck ihrer Forschungen die These vom bronzezeitlichen Ursprung der ruts verworfen haben und geht sogar so weit, ihre Entstehung in der klassischen Antike für möglich zu halten (was hieße, dass einige ruts noch aus der Römerzeit stammen könnten!).

Nachweisen lassen sich Parkers und Rubinsteins Thesen nie definitiv, weil sich Rillen im Gestein nicht datieren lassen; doch die beiden Briten dürften das Rätsel der ruts gelöst haben – eine Lösung schließlich, die nicht nur die Gleise auf Malta, sondern in ganz Europa erklärt. Jeder Versuch, die Gleise in die graue Vorzeit zu verlegen, ihren Ursprung zu verklären und sie geheimnisvoller zu machen als sie sind, ist nicht mehr zulässig. Auch wenn man die Entstehung der Gleise in Malta nicht genau aufs Jahr angeben kann, so weiß man jetzt doch, dass



sie von den Phöniziern angelegt wurden, damit Steine in Täler transportiert werden konnten, wo man Trockenmauern aufschichtete, um kultivierbares Ackerland zu gewinnen.



Bei Qavira am Dwsenja Point im Westen Gozos befindet sich die sogenannte Inland Sea, ein mit dem Meer in Verbindung stehender Karsttrichter. Rings um den „Meeressee“ laufen Terrassen, die in phönizischer Zeit für den Ackerbau angelegt wurden. Hoch über dem See läuft eine mehr als hundert Meter lange, präzise geschnittene Spur über die Kalkoberfläche. Am Rande der Spur (im Bild hinten) liegen noch die von der Oberfläche gebrochenen Steine, die die Phönizier zum Tempelbau verwendeten. Auch hier deutlich sichtbar: Je nach Steinschicht sind die Gleise unterschiedlich tief eingegraben.

Nebenbei mal so ...

Karrenspsuren findet man nicht nur in Malta und auf Gozo. Sie sind aus ganz Europa bekannt, treten aber nirgends in der Häufung und Komplexität auf, in der sie auf dem maltesischen Archipel zu finden sind. Die Karrenspsuren außerhalb Maltas replizieren jedoch sämtliche Elemente der maltesischen Spuren, d.h. sie laufen parallel, manchmal unter Wasser; Trittspsuren von Tieren sind nur in den seltensten Fällen nachweisbar. Viele der europäischen Karrenspsuren sind exakt datierbar: Sie fallen entweder in die Zeit der griechischen oder römischen Antike. In Deutschland entstanden sie noch im Mittelalter, sogar noch im 18. Jahrhundert. Der Autor Uwe Topper, der Atlantis in der Iberischen Halbinsel vermutet, berichtet von Karrenspsuren, die im Hafen von Cadiz, Spanien, nur bei Ebbe sichtbar sind, und von einem mit Malta vergleichbaren Spurennetz in der megalithischen Stadt Menga in der Provinz Valencia.¹⁴ Auch südlich von Bengasi und Tobruk in Libyen sollen sich Gleise befinden. Das passt alles sehr gut zur punischen These, denn genau dort, wo man also „Malta“-vergleichbare

¹⁴ Auch zitiert von Däniken 1993, 108.



Gleisanlagen gefunden hat, lagen auch die Schwerpunkte punischer Siedlungen im westlichen Mittelmeer.

Parker und Rubinstein¹⁵ führen weitere fünf Orte mit Gleisspuren auf:

- ❖ Bei Cap Couronne, 20 km westlich von Marseille. Die Spuren führen aus einem griechischen Steinbruch, von dem aus Baumaterial in die griechische Kolonie Marseille gebracht wurde. Die Gleise werden auf 600 v. Chr. datiert.
- ❖ 30 km südostwärts von Aosta, Italien, legte Kaiser Augustus im letzten vorchristlichen Jahrzehnt bei Donnaz eine Straße entlang eines Abgrundes an, indem er eine Stufe in die Klippen schlagen ließ. In der Straße finden sich Gleisspuren.
- ❖ Bei Agrigento, Sizilien, finden wir eine Malta vergleichbare Lage: Auch hier wurde von den Griechen im Jahre 400 v. Chr. die oberste harte Kalkschicht abgetragen, um Baumaterial für einen dorischen Tempel zu gewinnen. Dabei entstanden – durch den Transport der Steine in Karren mit eisenbeschlagenen Rädern – mehrere Gleise im weichen Kalkstein. Besonders gut sind sie am Herakles-Tempel zu sehen.
- ❖ Wiederum in der griechischen Kolonie Sizilien wurde bei Syrakus um 335 v. Chr. ein Theater aus dem Fels geschlagen, daneben befindet sich eine einzelne Karrenspur.
- ❖ Bei Euryalus, 5 km nördlich von Syrakus, errichteten die Griechen 390 v. Chr. eine Festung. Eine Straße, die zur Bucht von Trogiolos führt, wurde bis zu 6 m tief in den Fels eingegraben – sie war möglicherweise Zufahrt und Steinbruch zugleich. Wieder finden sich in dem durch die Arbeiten freigelegten weicheren Fels Karrenspuren, allerdings diesmal mit einer deutlich sichtbaren, von Zugtieren hinterlassenen Mittelspur.

Wer das Geld für ein Flugticket nicht aufreiben kann, muss sich nicht nur bis in die Pfalz bemühen, um echte Karrenspuren zu sehen. Bei Leistadt, nördlich von Bad Dürkheim, befindet sich eine in den Fels eingegrabene Hohlstraße, die vom römischen Steinbruch Krummholzerstuhl ins Tal führt – darin, deutlich sichtbar, Karrenspuren aus römischer Zeit, die in nichts von den maltesischen zu unterscheiden sind.

¹⁵ Parker / Rubinstein 1984, 18.



Quellen & weiterführende Literatur:

Bonanno, A. 1986: An illustrated guide to prehistoric Gozo, Gaultitana.

Bonanno, A. 1991: An Archaeological Paradise, Valletta.

Däniken, E. von 1993: Die Steinzeit war ganz anders, München.

Däniken, E. von 1993a: Auf den Spuren der Allmächtigen, München, 52–63.

Eitelmann, W. 1986: Rittersteine im Pfälzerwald, Neustadt/Weinstraße.

Hasselmann, L. 1988: Malta - ein prähistorisches Rätsel, in: E. von Däniken (Hg.), Kosmische Spuren. Neue Entdeckungen der Präastronautik aus fünf Kontinenten herausgegeben von Erich von Däniken, München: Goldmann, 63–72.

Parker, R. / Rubinstein, M. 1984: The Cart- Ruts on Malta and Gozo, Ghajnsielem.

Trump, D. H. 1993: Malta: An Archaeological Guide, Valletta.

Bilder: © Ulrich Magin

Artikel erstmals erschienen im *Magazin für Grenzwissenschaften* 9/1994, überarbeitet 2021.