

Die Brücke bei 'Arbān/Tall 'Aġāġā am Unteren Ḥābūr

Wolfgang Röllig

Der 'Tübinger Atlas des Vorderen Orients', erarbeitet im Sonderforschungsbereich 19 an der Universität Tübingen, hat Heinz Gaube viel zu verdanken. Denn seine außerordentliche Vielseitigkeit, seine breite Kenntnis vieler Länder des Vorderen Orients, sein Interesse an Geschichte, Kunst, Archäologie und Geographie dieses gesamten Raumes ist überaus lebendig, seine mitreißende Begeisterung für neue Forschungsfelder ansteckend. 14 Karten hat er in dem Gesamtwerk alleine oder gemeinsam mit anderen erarbeitet, fünf Monographien in den 'Beiheften' publiziert. So sei ihm als kleiner Dank für jahrzehntelange Freundschaft ein kleines Steinchen aus dem großen Mosaik unserer gemeinsamen Bemühungen um intimere Kenntnis und ein besseres Verständnis einer faszinierenden Kulturlandschaft dargebracht.

Am Unteren Ḥābūr, noch im Mohafazat Ḥasaka, liegt direkt neben der Straße Šadāda-Ḥasaka der langgestreckte Ruinenhügel Tall 'Arbān bzw. Tall 'Aġāġā,¹ der schon in der Frühzeit der archäologischen Erforschung Mesopotamiens und Syriens auffiel und deshalb auch bald 'angegraben' wurde,² danach aber nur noch im Rahmen von Forschungsreisen besucht wurde.³ Natürlich war dieser flache, aber recht ausgedehnte Ruinenhügel auch Gegenstand der Untersuchung anlässlich des Surveys des Altorientalischen Seminars am Unteren Ḥābūr im Rahmen der Arbeiten am TAVO.⁴ Er wurde am 17. September 1975 ausführlich begangen und dokumentiert, wobei die früheren Veröffentlichungen verschiedener Reisender natürlich bereits berücksichtigt wurden. Einige Jahre später wurden dann gemeinsam mit As'ad Mahmoud gezielt einige Ausgrabungen am Rande des Talls unternommen, die zur Wiederentdeckung der einst schon von Layard durch Stollengrabungen freigelegten Skulpturen des Statthalterpalastes neuassyrischer Zeit führten,⁵ die sich heute im Museum in Dēr ez-Zōr befinden. Das ist aber nicht das Thema der folgenden kurzen Notiz.

Max Freiherr von Oppenheim hatte im Rahmen seiner aus ganz persönlichem Interesse initiierten und auch persönlich finanzierten Forschungsreise durch Syrien und Meso-

1 Geographische Koordinaten: N 36° 12' E 40° 43'.

2 Layard 1853, 272-284 = 1856, 208-214.

3 Sachau 1883, 296; Sarre - Herzfeld 1911, 184-187, Abb. 88.

4 Vgl. vorläufig Kühne 1977, 252; Kühne 1979, 185. 187. 192; Kühne - Röllig 1980, 116. 125. Die Dokumentation der Surveyergebnisse wird in Kürze vorliegen im Band TAVO B 67 Nr. II. 1. 62.

5 Bernbeck et al. 1988; Moortgat-Correns 1986.

potamien⁶ bereits 1883 den Tall besucht,⁷ war aber am 24./25. Juli 1911, auf dem Wege zum Tall Halaf,⁸ nochmals auf dem Hügel, worüber er ausführlich in seinem maschinenschriftlich erhaltenen, aber unveröffentlichten Tagebuch auf den Seiten 348–359 berichtet.⁹ Er geht darin zunächst auf die Tunnel Layards ein, die damals bereits z. T. verfallen waren, stellt weiterhin fest, dass die Moschee, die Layard noch auf dem Hügel vorgefunden hatte, inzwischen bis auf einige Mauerreste verschwunden ist. Dann springt die Beschreibung sofort zur Brücke, von der es heißt: (S. 352)

“Auf dem ersten [*handschriftl. nachgetragen*: westlichen] Pfeiler ist die nach unten sich verjüngende Reihe ungefähr 1 m höher im Niveau als die bei dem 2. und 3. Pfeiler. Auf dieser sich verjüngenden [*am Rand*: *Fragezeichen*] Steinreihe waren überall die Inschriften angebracht. Wir haben auch um diesen 1. Pfeiler diese Inschriftenreihe ausgegraben und außerdem einen etwa 1 m tieferen Stollen eingeschlagen. Es stellte sich heraus, dass unter der Inschriftenreihe die Steine glatt senkrecht angebracht waren. Leider stellte es sich heraus, dass von der Inschriftenreihe die sämtlichen Steine weggenommen waren. Nur der erste Stein der Ostecke und 2 Steine der Westecke waren noch vorhanden [*handschriftl. am Rand*: *welche?*]. Bei dem zweiten Pfeiler waren auf 4 Steinen im Westen ein heruntergehender Teil der Inschrift, der unterste war gebrochen, nach außen stumpfwinklig. Von hier beginnt die Inschrift, die bisher senkrecht geschrieben war, wagerecht zu werden. Sie zieht sich nunmehr auf dem ganzen Brückenpfeiler hin. An 3 Stellen fehlen Inschriftenteile (vergl. Zeichnung des Herrn Löffler). An der östlichen Seite geht zunächst die große Inschrift wieder wagerecht herauf, genau in derselben Art wie beim westlichen Teil. Daneben ist nach Norden zu auf 2 Steinen ein frommer [*alles mit Wellenlinie unterstrichen*] Spruch in 5 Linien angebracht. Bei diesem Pfeiler haben wir auch auf der Nordseite einen Versuchsstollen eingeschlagen, der jedoch zu dem Resultate führte, dass hier keine Inschriften vorhanden waren. Augenscheinlich waren die Inschriften an den 3 Pfeilern lediglich an dem südlichen Teile der Pfeiler angebracht, der dem Wasser-Anprall und damit der Zerschlagung und Zerstörung nicht so leicht ausgesetzt war, während alle übrigen Brückenteile von Inschriften frei waren. Die Vermutung des Herrn van Berchem, dass sich hier bildliche Ueberreste finden würden wie bei der Brücke von Djesire ibn Omar,¹⁰ hat sich bei meiner Schürfung nicht verwirklicht. Ich glaube jedoch, dass bei unseren Pfeilern sich nichts weiteres an bildlichen oder Inschriften-Schmuck vorfinden wird. Dass der 1. Pfeiler höher war als beide andere, ist wohl auf das Terrain

6 Dazu Teichmann – Völger 2001, 40 ff. 177 ff.

7 Vgl. Oppenheim 1900 II, 19–21. Nach ihm besuchten dann Friedrich Sarre und Ernst Herzfeld ‘Arbān und publizierten neben einer Beschreibung der Brücke auch einen Plan der Ruine, auf dem auch die Brücke, allerdings mit vier Pfeilern und deutlich nicht maßstabgerecht, eingezeichnet ist. Sarre – Herzfeld 1911, Abb. 88. Abb. 90.

8 Die eigentliche Expeditionskarawane war mit ca. 1000 Lasttieren von Aleppo aus auf direktem Wege zum Tall Halaf unterwegs. Vgl. Teichmann – Völger 2001, 184.

9 Mit freundlicher Genehmigung des Archivs der Max Freiherr von Oppenheim-Stiftung kann ich aus dem maschinenschriftlichen Manuskript dieses Tagebuchs zitieren. Auch die Kenntnis der Bauaufnahme der Brücke durch K. Löffler und die Erlaubnis zu deren Veröffentlichung verdanke ich der Oppenheim-Stiftung.

10 Vgl. zu dieser Brücke M. van Berchem in: Sarre – Herzfeld 1911, 8.

zurückzuführen, welches vom Hügel abfällt. Ob noch ein 4. Pfeiler vorhanden war, würde erst untersucht werden müssen.” [*handschrift. nachgetragen*: Der 3. Pfeiler ist von mir 1893 und Sarre – Herzfeld – Berchem behandelt, vgl. S. 359]./ – *Fortsetzung auf S. 359 des Typokripts*: “Auf dem zweiten Pfeiler ist nach dem ersten Pfeiler zu deutlich der Bogenanfang erkennbar. Dasselbe gilt nach dem dritten Pfeiler zu. Auch bei dem ersten Pfeiler ist der Ansatz eines Bogens nach Osten und Westen erkennbar. Nach dem Hügel zu wird jedenfalls noch ein weiterer Pfeiler [*der Halbsatz ist unterstrichen, am Rande Fragezeichen*] im Boden stecken. Dasselbe wird gewiss auch nach der Flussseite zu [*von auch- bis zu- unterstrichen, am Rande Fragezeichen*] gelten, da auch bei dem dritten Pfeiler in symmetrischer Weise wie nach Westen der Ansatz eines weiteren Bogens nach Osten hin bemerkbar ist. Es handelt sich hier also um eine vielleicht 6-bogige Brücke, was auch den tatsächlichen Breitenverhältnissen des Chabur entsprochen haben wird, der hier, wie überhaupt in dieser Gegend, etwa 50 m breit sein dürfte.”

So die Beobachtungen Oppenheims, die unkorrigiert sind, so dass Präzisionen und sprachliche Glättungen, die er sicher noch angebracht hätte, fehlen. Deshalb ist es erfreulich, dass die auf S. 352 genannte “Zeichnung des Herrn Löffler” jetzt doch indirekt zur Verfügung steht. Dem Archiv der Oppenheim-Stiftung wurde nämlich bereits 2002 ein Konvolut von Zeichnungen von Dipl.-Ing. Rolf-Konrad Lehmann angeboten, die sein Vater Konrad Lehmann im Jahre 1912 als Mitarbeiter von Max von Oppenheim angefertigt hatte. Dieses Konvolut wurde dann zur Vervollständigung der Unterlagen im Archiv von der Oppenheim-Stiftung angekauft. Darunter ist auch als Blatt 29 eine “Vervollständigung Aufnahme Löffler” der ‘Arbān-Brücke. Der Sachverhalt stellt sich demnach so dar: Der Architekt, Regierungsbaumeister¹¹ Dr. Paul Löffler, der Max von Oppenheim 1911 auf seiner ersten Reise zur Ausgrabung des Tall Halaf begleitete, machte in ‘Arbān am 24. Juli die Bauaufnahme. Leider starb Regierungsbaumeister Löffler, wie Oppenheim mehrfach berichtet, bald nach Beginn der Grabungen an einem Fieber, obgleich er noch zur Behandlung “an die Küste”, wahrscheinlich nach Beirut, geschickt worden war. Seine Stelle übernahm bald, jedenfalls bereits Anfang 1912, als ‘zweiter Architekt’ – neben Dr. Felix Langenegger – Konrad Lehmann,¹² der dann offenbar die nachgelassenen Papiere Löfflers sichtete und die uns nun vorliegende Reinzeichnung (Abb. 1) anfertigte. Wir dürfen wohl davon ausgehen, dass keine wesentlichen Änderungen gegenüber dem Original vorgenommen wurden, so dass die Zeichnung vom 14. April 1912, also ca. ein 3/4 Jahr später angefertigt, doch authentisch ist. Ob sie Max von Oppenheim vorgelegen hat, lässt sich nicht feststellen. Es ist aber unwahrscheinlich, da die Zählung der Brückenpfeiler im oben zitierten Tagebuch Oppenheims von der Zeichnung abweicht: Der östliche Brückenpfeiler trägt bei Löffler die Nummer 1, im ‘Tagebuch’ ist das aber gerade die Nummer 3. M. van Berchem¹³

11 M. von Oppenheim in Teichmann – Völger 2001, 183. In Max von Oppenheim, Tell Halaf I (1943) trägt er den Titel ‘Regierungsbauführer’.

12 Zuweilen von Oppenheim auch ‘Conrad L.’ geschrieben. Auch er musste bald wieder nach Deutschland zurückkehren, da er das syrische Klima nicht vertrug, s. M. von Oppenheim in: Teichmann – Völger 2001, 194.

13 Sarre – Herzfeld 1911, 6.

spricht von "einem Pfeiler" mit Inschrift und meint damit, – wenn man die Zeichnung in Sarre und Herzfeld¹⁴ hinzuzieht – wohl den östlichen Pfeiler, d. h. Nr. 1 bei Löffler.

Gegenüber der von Sarre und Herzfeld publizierten Zeichnung ist die vorliegende sehr viel genauer und enthält noch mancherlei Details, auf die ich kurz eingehen möchte:

- Von den drei Pfeilern der Brücke ist der östlichste (Nr. 1) der am besten erhaltene. Er befand sich zur Zeit der Bauaufnahme in einer Entfernung von 6 m vom Flussverlauf, doch muss der Fluss ursprünglich – und so auch nach Sarre und Herzfeld – zwischen Pfeiler 1 und 2 in südwestlicher Richtung geflossen sein. Folglich wiesen die ursprünglich dreieckigen Wellenbrecher nach Nordosten. Erhalten war z. Zt. der Bauaufnahme davon aber keiner mehr.
Vgl. schon Sarre und Herzfeld mit offenbar ähnlichem, aber nicht präzisiertem Befund.
- Dieser erste Pfeiler stand "24 m bis Abfall", d. h. vom Ruinenhügel entfernt (auf der Abb. 88 bei Sarre und Herzfeld ca. 40 Schritt), so dass die Annahme Oppenheims, dass wohl "noch ein weiterer Pfeiler im Boden stecken" müsse, nur zu berechtigt ist.
- Die Pfeiler standen nicht in regelmäßigen Abständen: Zwischen 1 und 2 waren es 9,40 m, zwischen 2 und 3 lediglich 6,85 m¹⁵. Falls zu dem hypothetischen Pfeiler 0 ebenfalls ca. 9,50 m zu veranschlagen sind, wäre der Abstand zur Stadt noch ca. 15 m, die vielleicht z. T. von einer Rampe eingenommen wurden, die inzwischen weggespült ist.
- An Pfeiler 1 lassen sich auch noch klar die Ansätze der Bögen nach beiden Seiten erkennen, deren Wölbsteine 40–52 cm hoch und 70–80 cm lang gewesen sind. Sie waren offenbar mit Bleidübeln verankert, die "an den Fugenecken herausgerissen sind". Das Material der Brückensteine von jeweils etwa 30–38 cm Höhe war "feinporiger kieselgurartiger Kalkstein" mit einer "Füllung (aus) Bruchstein aus grobkiesigem natürlichem Schwemmstein".
- Die Breite der ursprünglichen Fahrbahn war mit 3,75/3,78 m recht beträchtlich und ließ Gegenverkehr zu. Ob eine Brüstung existierte, lässt sich nicht mehr ausmachen.

Kompliziert ist offenbar die Anbringung der Inschrift, die – was hier nur vermutet werden kann, denn eine Kopie oder fotografische Dokumentation aller drei Texte liegt nicht vor – vielleicht dreimal gleichlautend angebracht war.¹⁶ Das eigentliche Inschriftband hatte jeweils eine Höhe von 22 cm, mit Rand dann (so bei Löffler) 26 bzw. 26,5 cm. Auch laufen die Texte nicht durchgängig waagrecht, sondern offenbar auch senkrecht – vgl. die Beschreibung Oppenheims –, was aber der vorliegenden Zeichnung Löfflers nicht eindeutig zu entnehmen ist. Jeweils in den Ecken waren florale

¹⁴ Sarre – Herzfeld 1911, 187.

¹⁵ Sarre – Herzfeld 1911, 187 vielmehr 8,10 m und 5,86 m, weil offenbar nur jeweils vom linken Rand des ersten zum rechten Rand des zweiten Pfeilers gemessen wurde.

¹⁶ Die Bearbeitung durch van Berchem betrifft lediglich die Inschrift des westlichen Pfeilers, bei Löffler Nr. 1. Was die Angabe Oppenheims "Daneben ist nach Norden zu auf 2 Steinen ein frommer Spruch in 5 Linien angebracht" bedeutet, bleibt mir rätselhaft.

Verzierungen angebracht. Die Reihenfolge der Schriftplatten, von denen viele fehlen, ist (nach der Zeichnung Löffler):

Pfeiler 3 (im Westen): $\alpha - \beta$ – kleine Lücke – γ – große Lücke – δ – kleine Lücke – ε = Abschlussvignette.

Pfeiler 2 (in der Mitte): linke Ecke ζ (ohne Schrift?) – Eckvignette – kleine Lücke – η – Ecke – θ (lückenhaft) – ι (Ecke) – größere Lücke – κ – λ – Bruch.

Pfeiler 1 (im Osten): Vgl. die Zeichnung van Berchem in Sarre und Herzfeld Abb. 3 S. 7. Die Bauaufnahme Löfflers ist hier nicht recht klar und dokumentiert offenbar nicht das gesamte Inschriftband wie bei den Pfeilern 2 und 3. Unklar bleibt in der Zeichnung Löffler vor allem, worauf sich die Angaben "Inschrift Platte" und "Schrift", darüber "verwittert", beziehen.

Jedenfalls bleibt das Faktum bestehen, dass die Brücke mit mehreren Inschriftbändern geschmückt war, die beim letzten Besuch Oppenheims nur noch bruchstückhaft erhalten waren. Sie berichteten von ihrem Bauherren, dem Zengiden Badr ad-Dīn Lu'lu', Atabek von Mosul, der die Brücke wahrscheinlich im Zusammenhang mit seiner Eroberung des Gebietes unterhalb des Ġebel Singār im Jahre 637 H. (1237/8 n. Chr.) bauen ließ. Er wollte damit jedenfalls den Verkehr auf der Straße erleichtern, die vom Euphrat aus durch die Steppe führte und bei 'Arbān den Hābūr überqueren musste, um unterhalb des genannten Gebirgszuges zum Tigris und nach Mosul zu gelangen. Leider stehen uns andere Quellen über diese Verkehrsverbindung und damit auch über die Bedeutung und weitere Verwendung der Brücke bei 'Arbān nicht zur Verfügung.

Das weitere Schicksal der Brücke lässt sich leider auch nicht mehr rekonstruieren. Als A. Poidebard im Jahre 1927 das damals nahezu unbesiedelte Hābūrtaal überflog, standen die Reste der drei Pfeiler noch, wie sich auf der Luftaufnahme¹⁷ unschwer erkennen lässt. Als der TAVO-Survey am 17. September 1975 den ausgedehnten Ruinenhügel besuchte, stand darauf lediglich noch das Gebäude einer Polizeistation, das heute ebenfalls verschwunden ist. Trotz intensiver Suche konnten im Südosten des Ruinengebiets keine Reste der Brücke mehr entdeckt werden¹⁸. Ob noch Substruktionen im Flusstal gefunden werden können, wäre nur durch eine geomagnetische Prospektion und anschließende Ausgrabung feststellbar. Wie die Dinge nun liegen, ist dieses Kulturdenkmal, das Max von Oppenheim wenigstens noch dokumentieren konnte, unwiederbringlich verloren.

Literatur

van Berchem, Max. 1906. "Monuments et inscriptions de l'atabek Lu'lu' de Mossoul." In: *Orientalische Studien, Theodor Nöldeke zum siebzigsten Geburtstag gewidmet*. Hg. C. Bezold Bd. 1. Gießen: 197–210. = van Berchem 1978 II, 659–672.

¹⁷ Poidebard 1934, 136 f. und Taf. 113.

¹⁸ Vgl. auch das Luftbild in TAVO Beih. 67.

- van Berchem, Max. 1978. *Opera Minora*. Publié par les soins de la Fondation Max van Berchem. 2 vols. Genève.
- Bernbeck, R. – Kühne, H. – Mahmoud, A. – Pfälzner, P. – Röllig, W. 1988. "Die Ausgrabungen auf dem Tell Aġāġa/Šadikanni 1982." *Damaszener Mitteilungen* 3: 141–184.
- Dussaud, René. 1927. *Topographie historique de la Syrie antique et médiévale*. Bibliothèque archéologique et historique 4. Paris.
- Kühne, Hartmut. 1977. "Zur historischen Geographie am Unteren Ḥābūr." *Archiv für Orientforschung* 25 (1974/77): 249–255.
- Kühne, Hartmut. 1979. "Zur historischen Geographie am Unteren Ḥābūr. Zweiter vorläufiger Bericht über eine archäologische Geländebegehung." *Archiv für Orientforschung* 26 (1978/79): 181–195.
- Kühne, Hartmut – Röllig, Wolfgang. 1980. "The Lower Ḥābūr. A Preliminary Report on a Survey Conducted by the Tübingen Atlas des Vorderen Orients in 1975." *Les Annales Archéologiques Arabes Syriennes* 27/8: 115–140.
- Layard, Austin Henry. 1853. *Discoveries in the Ruins of Nineveh and Babylon, with Travels in Armenia, Kurdistan and the Desert*. London.
- Moortgat-Correns, Ursula. 1986. "Die Eingangsfassade vom Palast des Mušezib-Ninurta in 'Arbān/Šadikanni.'" *Zeitschrift für Assyriologie* 76: 295–300.
- Morandi Bonacossi, Daniele. 1996. *Tra il fiume a la steppa. Insediamento e uso del territorio nella bassa valle del fiume Ḥābūr in epoca neo-assira*. History of the Ancient Near East Monographs I, Padova.
- Oppenheim, Max von. 1900. *Vom Mittelmeer zum Persischen Golf*, 2 Bde. Berlin.
- Poidebard, A. 1934. *La trace de Rome dans le désert de Syrie. Le limes de Trajan à la conquête arabe. Recherches aériennes (1925–1932)*. Bibliothèque archéologique et historique 18. Paris.
- Sachau, Eduard. 1883. *Reise in Syrien und Mesopotamien*. Leipzig.
- Sarre, Friedrich – Herzfeld, Ernst. 1911. *Archäologische Reise im Euphrat- und Tigris-Gebiet, mit einem Beitrag: Arabische Inschriften von Max van Berchem*. Berlin.
- Teichmann, Gabriele – Völger, Gisela. 2001. *Faszination Orient. Max Freiherr von Oppenheim*. Köln.

