

Mustafa ADAK*

AKKÖPRÜ. EINE FRÜHBYZANTINISCHE BRÜCKE ÜBER DEN INDOS

Abstract: Amongst the yet unexplored areas of Asia Minor is the middle Indos Valley, which in Antiquity marked the natural boundary between Caria and Lycia. Some 32.5 km north east of Caunos the Indos is spanned by a bridge which, owing to its complex formal design and the use of various materials, is difficult to date. Its substructure up to the incipient arches is made of smoothly cut limestone blocks, while the remaining wall structure consists of a conglomerate of rubble and pebbles. The two arches, which deviate from each other in their shape, are made of bricks. While the small arch is of semicircular profile in the tradition of Roman bridges, the large arch, which spans the river proper, is designed as a drop arch. Unlike the top portion of the bridge, the area around the arches is plastered, which gives the wall structure an inhomogeneous appearance. The brickwork above the left half of the large arch is the result of a subsequent repair. The hitherto overlooked building inscription on the south side of the small arch proves that the bridge was built in the early Byzantine period, probably in the 6th century A.D. Made of bricks, the inscription mentions a certain Johannes as the builder of the monument. The title after his monogram could be read as σχ(ολαστικός). Since brick inscriptions are otherwise unknown in southern Asia Minor, the author assumes that the builder oriented himself towards important metropoleis like Thessalonike and Constantinople. These elaborations are rounded off by some reflections on the road network in the region, which was an important transition area even in Antiquity, linking Caria with Lycia and the Cibyratis. The author assumes that the region did not belong to Kaunos, but to Okaupolis.

Der heute unter dem Namen Dalaman Çayı bekannte Indos ist einer der längsten Flüsse des südwestlichen Kleinasien. Seine wichtigsten Quellflüsse liegen in der Ebene von Acıpayam bei Themisonion, in der Kabalitis Limne (Söğüt Gölü) und bei Bubon. Er nahm laut Plinius während seines nahezu 200 Kilometer langen Laufs “60 nie versiegende Flüsse, aber mehr als 100 Wildbäche” auf.¹ Sein Unterlauf wurde in der römischen Geographie traditionell als Grenze zwischen Lykien und Karien angesehen.² Im Mittel- und oberen Unterlauf fließt er

* Prof. Dr. Mustafa Adak, Akdeniz Üniversitesi; Fen-Edebiyat Fakültesi; Eskiçağ Dilleri ve Kültürleri Bölümü; Kampus; TR – 07058 Antalya (madak@akdeniz.edu.tr).

Mein Dank gilt Murat Arslan und Burak Takmer, die mir bei der mühsamen Entzifferung der Inschrift vor Ort geholfen haben, sowie Denis Feissel und Friedrich Hild, die das Manuskript kritisch gelesen und einige Korrekturen vorgeschlagen haben.

¹ Plin., nat. hist. V,103: *amnis Indus, in Cibyratarum iugis ortus, recipit LX perennes fluvios, torrentes vero amplius centum*. Die früheste literarische Erwähnung des Flusses findet man bei Livius 38,14,2 (Cn. Manlius eroberte bei seinem Zug durch Kleinasien auch das nahe dem Fluß gelegene Kastell Thabusion, das zu Kibyra gehörte: *ad Thabusion castellum imminens flumini Indo ventum est, cui fecerat nomen Indus ab elephanto deiectus. haud procul a Cibyra aberant, nec legatio ulla a Moagete, tyranno civitatis eius, homine ad omnia infido atque importuno, veniebat*.

Allgemein zum Fluß s. H. Saraçoğlu, Bitki örtüsü, akarsular ve göller, Istanbul 1962 (Türkiye coğrafyası üzerine etüdüler II), 138-144; H. Hellenkemper – F. Hild, *Tabula Imperii Byzantini 8: Lykien und Pamphylien*, Wien 2004 (Denkschriften ÖAW, phil.-hist. Kl. 320), 88f.; 568f. s.v. Indos.

² Quint. Smyrn. VIII,81–84 : *Κτείνει δὲ Κασσάνδροιο θοὸν ποσὶ παῖδα Μύνητα | ὄν τέκε δια Κρέουσα παρὰ προχοῆς ποταμοῖο | Λίνδου ἑυρρείταιο, μενεπολέμων ὄθι Καρῶν | πείρατα καὶ Λυκίης ἐρικυδέος ἄκρα πέλονται*. Zur Grenzfunktion des Flusses s. W. Tietz, *Der Golf von Fethiye. Politische, ethnische und kulturelle Strukturen einer Grenzregion vom Beginn der nachweisbaren Besiedlung bis in die römische Kaiserzeit*, Bonn 2003 (Antiquitas Abhandlungen zur Alten Geschichte 50), 9; zur Verwechslung des Flußnamens s. J. Tischler, *Kleinasien*

durch tiefe Schluchten, die zwischen die Gebirgszüge des Tarbelos (Sandras Dağı) und Antikragos (Boncuk Dağları) eingezwängt sind. Eine nahezu dramatische Landschaftsschilderung liefern Otto Benndorf und Georg Niemann, die sich im Sommer des Jahres 1881 im äußerst rauhen Mittellauf des Indos verirrt: "Von beiden Seiten stürzen die Schneegevässer und Quellbäche jählings in dasselbe nieder und eilen in zahllosen Furchen und Spalten suchend dem Hauptstrome zu, der auf eine Distanz von etwa 15 Stunden eine Fallhöhe von mehr als zwei Tausend Fuss zu überwinden hat und daher zu einem Irrlaufe genöthigt ist, auf dem er immer nur auf Augenblicke hervortritt, um hinter hohen Uferhügeln und klippenartig aufragenden Felswänden sofort wieder zu verschwinden. Das ganze Thalgebiet trennt also die Hochebenen, aus dem der Fluss herabkommt, und die Küstenebene, in der er mündet. Wie ein massives, buntstarrendes Relief ist es zwischen diese Flächen eingeschoben, einheitlich und gliederungslos, wie ein grosser Verhau den Längs- oder Querverkehr hemmend und erschwerend."³ Trotz des gebirgigen Reliefs besonders im Bereich seines Mittellaufs dürfte der Indos für die Verkehrsverbindung zwischen der Küste und der Kibyris bzw. dem Mäandertal eine wichtige Rolle gespielt haben.⁴ Daß der Warentransport mit Lasttieren erfolgte, weil die Straßen wegen der schwierigen Landesnatur für Wagenverkehr ungeeignet waren, versteht sich von selbst und wird durch noch sichtbare Trassenpartien bestätigt, auf die unten noch einzugehen sein wird. Der einst wasserreiche Fluß wurde noch bis in das 20. Jhd. zum Abflößen des auf den Hängen des Tarbelos und des Antikragos gefällten Holzes genutzt, worauf vor allem Louis Robert des öfteren hingewiesen hat.⁵

Die einzige bisher bekannte historische Brücke über diesen bedeutenden Fluß ist die Akköprü. Den an den südwestlichen Hängen des Antikragos, etwa 32,5 km nordöstlich von Kaunos gelegenen Flußübergang erreicht man über eine teilweise asphaltierte Straße, die etwas östlich vom Köyceğiz-See von der Küstenstraße Fethiye-Muğla abbiegt und durch das Dorf Beyobası führt. Weil eine landeskundliche Erforschung der Region noch aussteht,⁶ läßt sich nicht mit Sicherheit sagen, ob das Territorium, auf dem die Brücke liegt, in römischer Zeit zu Kaunos, der bedeutendsten Stadt in der Region, gehörte. Als Territorialherrn könnte man sich auch die lykische Stadt Oktapolis (Çukurhisar) vorstellen, die in nur 8 km Entfernung der Brücke am nächsten liegt.⁷ Eine Inschrift, die wir im Rahmen unserer Feldforschungen zum Stadiasmus Patarensis in den Ruinen von Hippukome bei Çöğmen fanden, bringt den Nachweis dafür, daß Oktapolis nicht nur der Name einer aus acht Gemeinden der Region bestehenden Sympolitie, sondern zugleich auch, wie bereits Werner Tietz richtig vermutet hat, der

sche Hydronymie. Semantische und morphologische Analyse der griechischen Gewässernamen, Wiesbaden 1977, 91 s.v. Λίνδος.

³ O. Benndorf – G. Niemann, *Reisen in Lykien und Karien*, Wien 1884 (Reisen im südwestlichen Kleinasien I), 146.

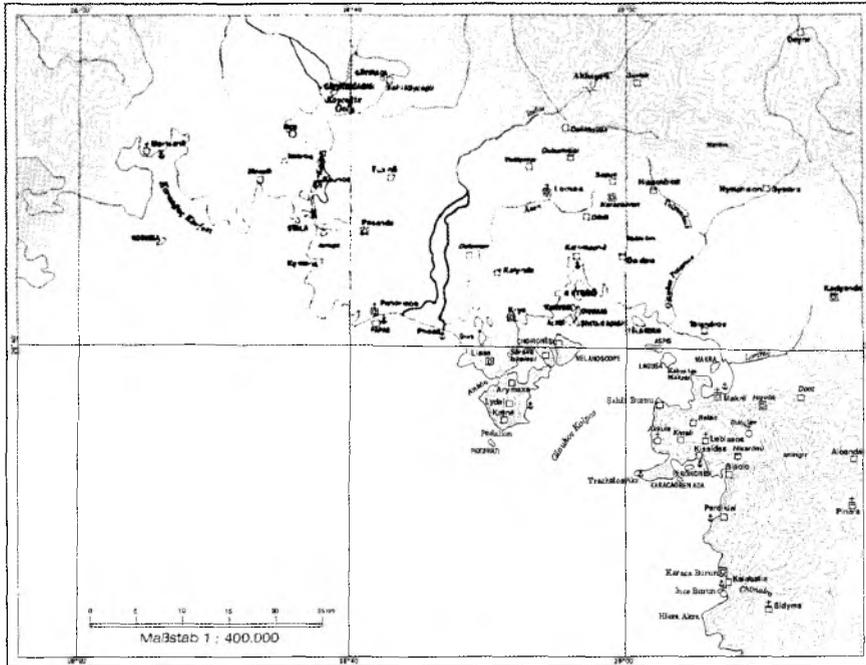
⁴ Allerdings scheint mir A. Bresson, *Italiens et Romains à Rhodes et à Caunos*, in: *Les Italiens dans le monde grec (II^e s. av. J.-C. – I^{er} s. ap. J.-C.)*, Athen – Paris 2002 (BCH Supplément 41), 158f. die Bedeutung des Indostals für den Warenverkehr zu überschätzen.

⁵ L. Robert, *Études anatoliennes. Recherches sur les inscriptions grecques de l'Asie Mineure*, Paris 1937, 505f. mit der Erwähnung älterer Literatur und Reiseberichte (Tomaschek, Ross, Philippson u.a.); ders., *Les conquêtes du dynaste lycien Arbinas*, *Journal des Savants* 1978, 15 (= *Op. min. sel.* VII, 393f. mit Abb. 7); ders., *A travers l'Asie Mineure: Poètes et prosateurs, monnaies grecques, voyageurs et géographie*, Paris 1980, 67 Anm. 416 und 69 Abb. 5); ders., *A Caunos avec Quintus de Smyrne*, BCH 108, 1984, 519 (= *Documents d'Asie Mineure*, Paris 1987, 507). Vgl. auch Hellenkemper – Hild, *Lykien und Pamphylien* (Anm. 1), 175f. mit weiteren Literaturhinweisen.

⁶ Vgl. Chr. Marek, *Die Inschriften von Kaunos*, München 2006 (Vestigia 55), 82.

⁷ Tietz, *Golf von Fethiye* (Anm. 2), 266 vermutet, daß das Territorium von Oktapolis bis zum Indos heranreichte.

Hauptort dieser Städtegemeinschaft war.⁸ Bei dieser Inschrift handelt es sich um den Beschluß des Ὀκταπ[ολ]ειτῶν ὁ δῆμο[ς] zu Ehren einer unbekanntenen Kaiserin.⁹ In byzantinischer Zeit war anscheinend das Bistum Lornai der Vorort in der Region.¹⁰



Der karisch-lykische Grenzraum (aus Tabula Imperii Byzantini 8)

Heute ist der Fluß unmittelbar südlich der Brücke aufgestaut. Diese dient sowohl dem Staudamm als auch dem nahe gelegenen Dorf als Namenspatron. Akköprü bedeutet im Türkischen “Weißbrücke”. Der Name geht sicherlich auf die Sinterungen zurück, die sich in Zeiten starker Strömung auf den aus hellem Kalkstein aufgeschichteten Brückenpfeilern (Brückenköpfe) sowie auf den aus Ziegelmauerwerk errichteten Bögen abgesetzt haben. Der türkische Geograph Hüseyin Saraçoğlu teilt mit, daß die Akköprü in Regenzeiten vollständig überflutet und daher nicht benutzbar war.¹¹

Die zweibogige Brücke überspannt den von Nordosten her kommenden Fluß am Ende einer Felsschlucht in westöstlicher Richtung (s. Abb. 1). Das Bauwerk hat eine Länge von ca. 52 m (mit Rampe: ca. 70 m). Die Verwendung diverser Baumaterialien verleiht der Brücke ein stark uneinheitliches Aussehen. Der Unterbau, dessen massiver Mittelpfeiler (Dicke: 4,12 m; Länge: 2,80 m; aufgemauerte Höhe: 1,80 m) stromaufwärts als dreieckiger Wellenbrecher ausgeführt ist, ist bis zu den Bogenansätzen aus glatt behauenen Kalksteinblöcken geschichtet. Die äußere Mauerschale besteht aus einem Konglomerat aus Bruch- und Kieselsteinen.

⁸ Tietz, Golf von Fethiye (Anm. 2) 266ff.

⁹ Tietz, Golf von Fethiye (Anm. 2), 267ff. hat sicherlich Recht, wenn er die Ruinen von Koniksini/Çukurhisar als Überreste der Stadt betrachtet. Da der Ort ungünstig lag, ist im Stadiasmus Patarensis an seiner Stelle der abhängige Ort Lornai aufgeführt (Str. 13). Vgl. S. Şahin – M. Adak, Stadiasmus Patarensis. Itinera Romana Provinciae Lyciae, Istanbul 2006, 148ff.

¹⁰ F. Hild, Die lykische Oktapolis und das Bistum Lornaia, Epigr. Anat. 32, 2000, 151-153.

¹¹ Saraçoğlu, Bitki Örtüsü (Anm. 1), 143. Die starke Wasserführung des Indos bestätigen auch ältere Reiseberichte (Ross, Philippson, Robert); vgl. hierzu Hellenkemper – Hild, Lykien und Pamphylien (Anm. 1), 569 s.v. Indos.

Aus Ziegeln errichtet sind die beiden in ihrer Form voneinander abweichenden Bögen. Während der kleine Bogen (Achswerte: 6,40 m) in der Tradition römischer Brückenbauten halbkreisförmig gewölbt ist, wurde der große Bogen (Achswerte: 19 m) unter dem eigentlichen Flußlauf als gedrückter Spitzbogen ausgeführt. Sein Tonnengewölbe besteht aus zwei übereinanderliegenden, radial aufgemauerten Ziegelschichten, während der kleine Bogen mit einer einzigen Ziegellage auskommt. Die Größe der benutzten Ziegel ist in beiden Bögen dieselbe. Es handelt sich um rechteckige Platten mit einer durchschnittlichen Länge von 69 cm und einer Dicke von 6 cm.

Zu einem inhomogenen Aussehen des Bauwerks trägt zusätzlich die Tatsache bei, daß der Bereich um die Bögen verputzt wurde, während man die oberen Partien der Brücke ohne Putz beließ. Das bis zur Straßenpflasterung hinaufreichende Ziegelmauerwerk über der linken Hälfte des großen Bogens ist sicherlich als spätere Reparatur zu betrachten.

Am westlichen Brückenkopf betritt man das Bauwerk über eine halbbogenförmige, steil ansteigende Rampe (Abb. 5). Die Pflasterung besteht aus großen Flußkieseln. Über dem großen Bogen sitzt der Straßenbelag direkt auf der Ziegelwölbung (Abb. 6). Wagenspuren lassen sich nicht feststellen. Die Breite der Fahrbahn schwankt zwischen 2,85 und 3,05 m. Die 0,97 m hohe, aus Bruchsteinmauerwerk errichtete Brüstung ist bis auf Teile über dem weiten Bogen vollständig erhalten (Abb. 4 und 6). Als ein weiteres bautechnisches Detail sind ferner die am großen Bogen kurz über dem Gewölbeansatz beidseitig angebrachten Balkenlöcher hervorzuheben. Sie trugen offensichtlich das hölzerne Gerüst, das für das Aufmauern der oberen Gewölbelage notwendig war.

Nur wenige Reisende und Forscher haben die abgelegene Region zwischen Kaunos und Oktapolis, in der auch Akköprü liegt, besucht. Die erste Erwähnung der Brücke findet sich bei Julius August Schönborn, der im Jahre 1841 von der Kibyrtis kommend anscheinend den Indos in größeren Partien durchwanderte.¹² In seinem Tagebucheintrag zum 23. Oktober heißt es: "Hier traf man im Süden des Uferdorfes Gürlik den Strom so stark angeschwollen, wie den Mäander bei Denizlü, dabei sehr tief und von reißendem Laufe. Bald wurde hier die Prachtbrücke von 3 Steinbogen, 50 Fuß über den Spiegel des Stromes sich hinwölbend, erreicht, die zum Teil aus Quadern, anderen Teils aus Bruchsteinen erbaut ist, aber sehr steil emporsteigt. Der untere Grundbau der Brücke schien antik zu sein; sie hatte eine Länge von 10 Schritt und war 5 bis 6 Schritt breit. Sie ist wol die einzige Brücke dieser Art über den Dolaman Tschai, über dessen unteren Lauf bis zum Meer keine zweite bekannt ist."¹³ Aus dieser knappen und fehlerhaften Beschreibung der Brücke wird deutlich, daß Schönborn das Bauwerk nicht näher untersucht hat. Falsch sind die Angaben über die Länge der Brücke und die Zahl der Bogen. Bei der Längenangabe scheint es sich aber um eine Verschreibung Ritters zu handeln. In den Aufzeichnungen Schönborns stand wahrscheinlich "100 Schritt".¹⁴ Die zweite Erwähnung der Brücke durch Benndorf und Niemann schöpft offensichtlich aus Schöndorfs Beschreibung, da deren Versuch, vom Norden der Oktapolis kommend den Indos über die Akköprü zu über-

¹² J.A. Schönborn bei C. Ritter, Die Erdkunde im Verhältnis zur Natur und zur Geschichte des Menschen usw., 19. Theil: Klein-Asien, Band II, Berlin ²1859, 891ff. und 910f.

¹³ Ritter, Klein-Asien II (Anm. 12), 910f.

¹⁴ In seiner kleinen Untersuchung "Über einige Flüsse Lykiens und Pamphylens nach Mitteilungen des Professors Dr. Löw und nach eigenen Notizen", in: Programm des königlichen Friedrich-Wilhelm-Gymnasiums zu Posen, Posen 1843, 17 gibt Schönborn die Länge der Brücke nicht an: "Dies thut die Akköprü, aus 3 Bogen bestehend und an 50 Fuß über dem Wasserspiegel erhaben; in ihrem untern Theile ist sie aus großen Quadern, weiter oben aus kleinern Steinen ausgeführt." Für die Beschaffung des Werks danke ich Frank Kolb (Tübingen) herzlich.

queren, scheiterte.¹⁵ Aus Unkenntnis der Region gerieten sie vom Hauptweg ab, mußten den Fluß weiter im Norden überschreiten und gelangten durch einen westlichen Seitenarm des Indos nach Tabai in Karien.

Die nächste Notiz über die Brücke findet sich bei Hüseyin Saraçoğlu, der kurz nach dem Zweiten Weltkrieg anscheinend als zweiter nach Schönborn große Teile des Indostales durchwanderte. Er hat die Brücke auch vermessen (Länge: 50 m; Höhe: 30 m). Eine genauere Beschreibung des Bauwerks haben erst Hansgerd Hellenkemper und Friedrich Hild in ihrem TIB-Band "Lykien und Pamphylien" geliefert.¹⁶ Sie geht auf eine Besichtigung der Brücke im Jahre 1995 zurück. Dort wird die Brücke allerdings als "spätosmanisch" bezeichnet. Daß diese Datierung verfehlt ist, bezeugt die auf Griechisch verfaßte Bauinschrift, die von den beiden Autoren wie auch vor ihnen von Schönborn und Saraçoğlu übersehen wurde. Sie ist auf der Südseite des Bauwerks über dem kleinen Bogen angebracht. Verantwortlich für diese Fehldatierung sind wohl in erster Linie das uneinheitliche Bruchsteinmauerwerk, die gedrückte Ziegel-Spitzbogenkonstruktion sowie der sehr gute Erhaltungszustand des Bauwerks, das erst vor einer Generation durch eine weiter südlich errichtete Betonbrücke ersetzt wurde (s. Abb. 1).

Die Bauinschrift

Die aus roten Ziegeln in Mörtel eingelegte Bauinschrift befindet sich auf der Südseite der Brücke über dem kleinen Bogen (Abb. 3). Sie beansprucht eine Gesamtlänge von 6,80 m. Der Abstand zwischen den Buchstaben beträgt 20 cm. Die Höhe der sorgfältig eingelegten Buchstaben variiert zwischen 20 und 23 cm.



† Θεοῦ θέλοντος ἔκτισεν Ἰωαν(νῆ)ς σχ(ολαστικός) †

Auffällig ist die kantige Ausführung der Buchstaben, was mit dem verwendeten Schreibmaterial leicht erklärbar ist. Besonders markant tritt dies bei Epsilon und Sigma hervor. Bei den Buchstaben Theta und Omikron hat der Ziegelleger allerdings die Trapezform vorgezogen. Durch seine Größe gegenüber dem Rest der Inschrift hervorgehoben ist das auf ἔκτισεν folgende, durch eine Ligatur der Buchstaben Iota, Omega (links unten), Alpha, Ny und Sigma gebildete Monogramm. Es bildet das Subjekt zu ἔκτισεν und ist wohl kaum anders als zu Ἰωαν(νῆ)ς aufzulösen. Der auf das Monogramm folgende Buchstabe Chi dürfte Bestandteil der Titulatur des für den Bau der Brücke verantwortlichen Ioannes sein.



¹⁵ Benndorf – Niemann, *Reisen I* (Anm. 3), 146: "Bis auf einen Karawanenweg, der aus der Seenebene von Kaunos her über eine steinerne Brücke des Dólomantschai bei Akköprü nach Gürlek und von da an den Nordabhängen des Eldschik- und Gärkün-Dagh hinauf nach Pírnas führt, gebirgt es jetzt anscheinlich überall an sicher verfolgbaren Strassen."

¹⁶ Hellenkemper – Hild, *Lykien und Pamphylien* (Anm. 1), 261f. und 427, s.v. Akköprü mit Abb. 9.

Am Schluß der Inschrift ist zwischen Chi und dem Kreuz noch ein Zeichen gesetzt, das einem Stigma ähnelt. Da es gegenüber dem Rest der Inschrift mit einer deutlich schmaleren Ziegeleinheit ausgeführt ist, dürfte es sich dabei nicht um einen Buchstaben, sondern um ein Abkürzungszeichen handeln.

Das Chi nach dem Monogramm läßt zunächst daran denken, daß Ioannes die Brücke in seiner Funktion als χ(ωρεπίσκοπος) ausgeführt haben könnte. Dies würde zwar gut zu der abgelegenen geographischen Lage der Brücke passen, da Kaunos schon weit entfernt war und das näher gelegene Bistum Lornaia (Lyrnai) vielleicht noch nicht bestand. Allerdings werden Chorepiskopoi – anders als Bischöfe – niemals in Bauinschriften genannt, weil sie diesen untergeordnet und somit in ihrem Handlungsspielraum erheblich eingeschränkt waren.¹⁷ Der Chorepiskopos ist aber auch deswegen auszuschließen, weil ein Amt oder Titel gewöhnlich mit zwei oder mehr Buchstaben abgekürzt wird. Aus diesem Grund sollte man den Endbuchstaben des Monogramms, d.h. das Sigma, auch zugleich als den Anfangsbuchstaben des folgenden Wortes betrachten. In diesem Fall wäre der σχ(ολαστικός) eine plausible, durch zahlreiche Parallelen verbürgte Lösung.¹⁸ Den Erbauer der Indosbrücke mit einem Scholastikos in Verbindung zu bringen, macht insofern Sinn, weil dieser Titel häufig mit dem Amt des πατήρ πόλεως verbunden ist, wofür sich neben anderen auch die beiden in diesem Heft auf S. 195ff. publizierten Inschriften aus Side aufführen lassen.¹⁹ Der Inhaber dieses höchsten städtischen Amtes war für die Durchführung öffentlicher Bauvorhaben verantwortlich. Voraussetzung für die Übernahme dieses Amtes waren offensichtlich gute Rechts- und Rhetorikkenntnisse, über die nur der Scholastikos verfügte.²⁰ Aufschlußreich in dieser Hinsicht sind zwei auf Spielsteinen angebrachte Inschriften aus Aphrodisias, die während der Amtstätigkeit des Flavius Photius angefertigt wurden. Während Photius auf einem der Spielsteine als Scholastikos und *pater poleos* bezeichnet wird, trägt er auf dem anderen nur den Titel Scholastikos: † ἐπι Φλ(αβίου) Φωτίου σχο(λαστικῶ) †.²¹ Die Zusammengehörigkeit beider Begriffe war im 5. und 6. Jhd. anscheinend so selbstverständlich, daß man die Nennung *pater poleos* weglassen konnte. Derselbe Sachverhalt dürfte auch bei Johannes, dem Erbauer der Indosbrücke, vorliegen.

¹⁷ Zu den Chorepiskopoi s. zuletzt S. Hübner, *Der Klerus in der Gesellschaft des spätantiken Kleinasien*, Stuttgart 2005 (Altertumswissenschaftliches Kolloquium 15), 62-65.

Daß Bischöfe sich auch mit dem Bau von Brücken hervortaten, ist im späten 6. Jhd. für Paulus, Bischof von Ankyra, bezeugt. Er ließ an der Straße nach Pessinus eine Brücke errichten: ἐ[τελειώθη τὸ ἔργον] ἐπὶ το[ῦ] ὁ[σ]ιωτάτω ἐπ[ι]σκόπου Παύλου· δόξα σοι Χρ[ι]στῷ (S. Mitchell, *Regional Epigraphic Catalogues of Asia Minor II: The Ankara District, The Inscriptions of North Galatia*, Oxford 1982, 189f. Nr. 226; zur Datierung der Inschrift s. W.M. Ramsey, *BCH* 7, 1883, 22 Nr. 11; C. Foss, *DOP* 31, 1977, 59. Vgl. ferner P. Armstrong – W.G. Cavanagh – G. Shipley, *Crossing the river: observations on routes and bridges in Laconia from the Archaic to Byzantine periods*, *ABSA* 87, 1992, 298ff., wo auch juristische Aspekte kurz angeschnitten sind).

¹⁸ Vgl. z.B. G. Dagron – D. Feissel, *Inscriptions de Cilicie*, Paris 1987, 141 Nr. 89 (559/560 n. Chr.): ἐπὶ Εὐτυχοῦς σχ(ολαστικῶ) κ(αὶ) πατρός; Ch. Roueché, *Aphrodisias in Late Antiquity*, London 1989, 75f. Nr. 43.

¹⁹ Die Belege zum *pater poleos* zusammengestellt bei Ch. Roueché, *A New Inscription from Aphrodisias and the Title πατήρ τῆς πόλεως*, *GRBS* 20, 1979, 176ff.; vgl. dies., *Aphrodisias* (Anm. 18), 76ff. mit Nr. 42, 43 und 69. Als weitere Zeugnisse seien genannt: I. Cilicie Nr. 89 (s.o.); SEG 33, 1983, 961: [ἐγέ]νετο ἡ στρωσ[ι]ς | τῆς] πλατείας ταύτης | [ἀ]πὸ ἔθνεν ἕως τοῦ εὐ[κ]τηρίου οἴκου τοῦ ἀρ[χ]αγγέλου Γαβριήλ ἐπὶ Ἰωάννου | καὶ Λεοντίου τῶν | λογιωτάτων | σχολαστικῶν || καὶ πατέρων. Papyrologische Belege bei P.J. Sijpesteijn, *The Title πατήρ (τῆς) πόλεως and the Papyri*, *Tyche* 2, 1987, 171-174.

²⁰ Vgl. A. Claus, *Ὁ Σχολαστικός*, Diss. Köln 1965 mit D. Simon, *BZ* 59, 1966, 158-61; J. Nollé, *Side im Altertum. Geschichte und Zeugnisse II*, Bonn 2001, 484f. zu Nr. 164a.

²¹ Roueché, *Aphrodisias* (Anm. 18), 110f. Nr. 68 und 69.

Als Beweggrund für den Bau der Brücke über den Indos gibt die Inschrift den Willen Gottes (θεοῦ θέλοντος) an. Dieselbe Formulierung findet sich auch in der Bauinschrift der im Jahre 596 in Kadirli auf dem Territorium von Anazarbos entstandenen Johanneskirche:²² † Θεοῦ θέλοντος καὶ τοῦ ἁγίου Ἰωάννου συνευδοκοῦντος, ἐγέ(νε)το<ν> τὸ ἔργον τοῦ ἁγίου Ἰωάννου †.

Datierung

Das flüchtig wirkende Bruchsteinmauerwerk und die gedrückte Wölbung über dem großen Bogen verleihen der Akköprü ein spätes Aussehen.²³ Wie sehr man sich von der formalen Gestaltung der Brücke und dem dort verwendeten Baumaterial in die Irre leiten lassen kann, macht der Datierungsvorschlag von Hellenkemper im TIB-Band "Lykien und Pamphylien" deutlich, der die Akköprü zu einem spätosmanischen Bauwerk macht. Da fest datierte Brückenbauten mit vergleichbarer Konstruktion fehlen, muß die zeitliche Einordnung der Akköprü über die Buchstabenformen der Bauinschrift bestimmt werden. Einen wichtigen Anhaltspunkt hierfür liefert das Monogramm des Ioannes. Es gehört zum Typ des sogenannten Kastenmonogramms, das nur in frühbyzantinischer Zeit verbreitet war, nach der Mitte des 6. Jhdts. jedoch vom kreuzförmigen Monogramm ersetzt wurde.²⁴ Auch der auf das Monogramm folgende Buchstabe Chi ist in einer besonders im 6. Jhd. geläufigen asymmetrischen Form ausgeführt, die einem halbgesunkenen lateinischen Kreuz ähnlich ist. Unter diesen Gesichtspunkten erscheint das 6. Jhd. als Entstehungszeit der Indosbrücke erwägenswert. Daß damals die Anbringung einer großen Bauinschrift aus Ziegeln keine Schwierigkeiten bereitete, zeigt die 19 m lange Ziegelinschrift an der Stadtmauer von Thessaloniki. Die metrische Inschrift nennt als den Erbauer des Mauerwerks einen Hormisdas, der gewöhnlich mit dem *praefectus praetorio orientis* des Jahres 450 n. Chr. (Cod. Iust. VI.52) identifiziert wird.²⁵

An der kleinasiatischen Südküste hatten Ziegelinschriften offenbar keine Tradition. Vermutlich hat sich der Erbauer der Indosbrücke an den großen Städten des Reiches orientiert. In Konstantinopel selbst fanden Ziegelinschriften anscheinend erst im 8. Jhd. eine weitere Verbreitung. Die Reparaturarbeiten des Jahres 740 n. Chr. an der Theodosianischen Landmauer wurden sowohl auf Marmorplatten verzeichnet als auch in Ziegelinschriften festgehalten, wobei bemerkenswerterweise das Zahlenverhältnis etwa dasselbe ist. Diese Inschriften waren auf den verschiedenen Türmen angebracht und nennen als Bauherren Leo III. und dessen Nachfolger Konstantin V.²⁶

²² Dagron – Feissel, I. Cilicie (Anm. 18), 198 Nr. 118, Z. 4-7. Zu verwandten Ausdrücken s. ebenda 200. Vgl. auch G.H.R. Horsley, *New Documents Illustrating Early Christianity IV*, Marrickville 1987, 69 zu der heidnischen Formel θεῶν θελότων.

²³ Spitz zulaufende Bögen sind allerdings vereinzelt bereits in römischer Zeit anzutreffen, wofür die severische Brücke über den Chabinas an der Straße von Samosata nach Melitene ein frühes Beispiel bietet. Vgl. C. O'Connor, *Roman Bridges*, Cambridge 1993, 127ff.; T.A. Sinclair, *Eastern Turkey. An Architectural and Archaeological Survey IV*, London 1990, 58f. mit Abb. 28.

²⁴ Vgl. z.B. Roueché, *Aphrodisias* (Anm. 14), 161ff. Nr. 101-102 (Kastenmonogramme), 103a-b (Kreuzmonogramme).

²⁵ D. Feissel, *Recueil des inscriptions chrétiennes de Macédoine du III^e au VI^e siècle*, Paris 1983 (BCH Suppl. 8), 89f. Nr. 89 mit Bull. ép. 1994, 740. Eine Abbildung der Ziegelinschrift bei J.M. Spieser, *Inventaires en vue d'un recueil des inscriptions historiques de Byzance I. Les inscriptions de Thessalonique*, Travaux et Mémoires 5, 1973, Taf. I Nr. 3 nach S. 180.

²⁶ Ziegelinschriften mit der Nennung Leos und Konstantins: B. Meyer-Plath – A.M. Schneider, *Die Landmauer von Konstantinopel II. Aufnahme, Beschreibung und Geschichte*, Berlin 1943, S. 127 Nr. 12-16; S. 131 Nr. 29a, 31; S. 132, Nr. 32; S. 134 Nr. 37-39; Marmorinschriften: Ebenda, Nr. 6, 7, 18, 24, 29b.

Ein römischer Vorgängerbau?

Schönborn wollte den Unterbau der Brücke noch in der Antike entstanden wissen. Dem haben Hellenkemper und Hild widersprochen. Zwar wurden die tragenden Pfeiler aus glatt behauenen Kalksteinblöcken errichtet, doch wirkt das Mauerwerk wegen der unterschiedlichen Größe der Blöcke und den unregelmäßigen Fugen recht uneinheitlich. Obwohl der Unterbau demnach anscheinend aus Spolien errichtet wurde, weisen die großen Kalksteinquader darauf hin, daß dort wohl auch in römischer Zeit eine Brücke gestanden hatte. Das Steinmaterial dürfte von einem Vorgängerbau herrühren, zumal sich in der näheren Umgebung der Brücke keine antiken Siedlungsspuren nachweisen lassen. Daß dieser Platz bereits in der Antike als ein wichtiger Übergang diente und die Verbindung von Karien nach Lykien und in die Kibyrtis herstellte, wird zudem durch die Reste einer Pflasterstraße bewiesen, die sich auf der Ostseite des Flusses in einer Länge von ca. 5 km bis in die Nähe des Dorfes Bozbel verfolgen lassen. Westlich des Flusses dürfte die antike Trasse der heutigen entsprochen und über Beyobası geführt haben.²⁷ Eine andere Trassenführung schließt die Geographie der Gegend aus. Im Süden bildet das hohe Bergmassiv des Nuribaba mit 877 m Höhe ein unüberwindbares Hindernis zur Ebene von Dalaman. Der Fluß selbst führt bis zum Eingang in die Ebene permanent durch Felsschluchten. Bis zur Brücke lag die Straße am rechten (westlichen) Flußufer. Nach Überquerung der Brücke folgte sie ca. 2 km zunächst dem Fluß, bog dann aber vor dem Eingang zu einem Canyon in östlicher Richtung ab, um in steil ansteigenden Serpentinien Bozbel zu erreichen. Hier läßt sich die antike Trasse mit mehreren Unterbrechungen gut verfolgen. Sie ist stellenweise als Pflasterstraße ausgeführt (Abb. 8). Ihre Breite beträgt im Durchschnitt 2,5 m. Bozbel muß ein wichtiger Knotenpunkt in dieser gebirgigen Landschaft gewesen sein. Ein Arm der Straße dürfte in nordöstlicher Richtung über Gürlek in die Kibyrtis geführt haben.²⁸ Allerdings ist dieses Gebiet noch immer eine terra incognita. Ein anderer Arm führte sicherlich in südöstlicher Richtung über Akbel in die Oktapolis. Daß die Oktapolis in römischer Zeit an das lykische Straßennetz angegliedert war, wird aus dem Stadiasmus Patarensis deutlich. Von der dort genannten Hauptverbindung, die über Kalynda, Lyrnas und Hippukome nach Symbra und Kadyanda führte, konnte das von Sencer Şahin und vom Verfasser geleitete Team 2005 noch erhebliche Straßenreste finden.

Dem Bauwerk über den Indos kommt insofern eine gewisse Bedeutung zu, weil im kleinasiatischen Raum die Zahl der einwandfrei der byzantinischen Zeit zuweisbaren Brücken sehr gering ist. Wie schwer sich Bauforscher bei der Datierung byzantinischer Brücken tun, verdeutlicht etwa die Arbeit von Wolfgang Wurster und Joachim Ganzert über die den Alakır Çayı überspannende Brücke, die mit einer Länge von 360 Metern und 28 Bögen ein beeindruckendes Bauwerk darstellt. Die beiden Autoren konnten lediglich eine Grobdatierung dieses Monuments in das 4. oder 6. Jhdt. n. Chr. vornehmen.²⁹ Die wahrscheinlich im 6. Jhdt. n. Chr. entstandene Akköprü bereichert aufgrund ihrer formalen Gestaltung unser Wissen über die byzantinische Baukunst. Mit ihrer Hilfe lassen sich vielleicht manche für postbyzantinisch gehaltene Brücken als Bauwerke der byzantinischen Epoche bestimmen. Ich hoffe, mit meinen knappen Bemerkungen Anregungen zu einer detaillierten Untersuchung der Brücke geliefert zu haben.

²⁷ Hellenkemper – Hild, Lykien und Pamphylien (Anm. 1), 427 s.v. Akköprü erwähnen Reste einer alten Straße westlich des Flusses.

²⁸ Zu der Straßenroute vgl. Hellenkemper – Hild, Lykien und Pamphylien (Anm. 1), 261f.

²⁹ W.W. Wurster – J. Ganzert, Eine Brücke bei Limyra in Lykien (mit einem Beitrag von K. Strähle), AA 1978, 288-307, 299ff.

ÖZET

Indos Nehri Üzerinde Bir Erken Bizans Köprüsü

İlkçağda Likya ile Karya'yı birbirinden ayıran Indos (Dalaman) Vadisi Anadolu'nun en az araştırılmış bölgelerinden birisidir. Indos Nehri üzerinde şimdiye kadar tespit edilen tek tarihi köprü Kaunos'un 32,5 km kuzeydoğusunda yer alan Akköprü'dür. Bu köprünün keşfini yapan ilk modern gezgin Julius August Schönborn (1841) olmuştur. Yapıya daha sonraki dönemlerde değinen araştırmacılar Hüseyin Saraçoğlu, Hansgerd Hellenkemper ve Friedrich Hild olmuştur. Son iki araştırmacı köprünün Geç Osmanlı döneminde inşa edilen bir yapı olabileceği tahminini öne sürmüşlerdir. Köprünün karmaşık şekilsel tasarımı ve çeşitli inşaat malzemelerinin kullanılmış olması köprüye her ne kadar bir geç dönem görünüşü veriyor olsa da, bu tarihleme bir yanılıdır. Çünkü köprünün güney cephesinde küçük kemerin üzerine pişmiş toprakla işlenen 6,80 m uzunluğundaki yazıt, bu yapının Erken Bizans döneminde inşa edildiğine kanıt getirmektedir. Köprünün yapımından sorumlu olan Ioannes'in ismi sadece İ.s. 5. ve 6. yüzyıllarda kullanılan bir monogram tipinde işlenmiştir. Monogramı takip eden sigma ve chi harfleri, Ioannes'in bir σχ(ολαστικός) olduğunu düşündürmektedir. Hukuk ve hitabet dallarında uzman şahısların taşıdığı bu ünvanla Erken Bizans döneminde kentin baş yöneticiliğini yapan *pater poleos* özleştirilmekteydi. Kamu yapılarını inşaatı ve onarımı bu yöneticinin himayesi altında gerçekleşmekteydi.

Akköprü Karya'yı Likya ve Kıbratis ile bağlayan önemli bir yol hattı üzerinde kurulmuştur. Söz konusu yolun Roma Dönemi'ne ait bazı kalıntıları Patara Yol Kılavuzu çerçevesinde yapılan araştırmalarımız sırasında tespit edilmiştir. İ.s. 6. yy.a tarihlediğimiz köprünün ayaklarının büyük kesme taşlardan inşa edilmiş olması; aynı yerde daha eski bir köprü yapısının bulunduğunu düşündürmektedir. Burası İlkçağ'da büyük olasılıkla köprünün 8 km güneyinde yer alan Oktapolis kentinin kontrolü altındaydı.



Abb. 1. Die Akköprü-Brücke von Osten.



Abb. 2. Die Brücke von Nordosten.



Abb. 3. Akköprü von Südwesten mit der Bauinschrift.



Abb. 4. Akköprü von Osten.



Abb. 5. Die Brückenrampe.



Abb. 6. Brüstung und Steinpflasterung.



Abb. 7. Details vom kleinen Bogen.



Abb. 8. Pflasterstraße bei Bozbel.



Abb. 9. Pflasterstraße zwischen Çöğmen und Arpacık (Nif).