

ANTIKE GLÄSER VOM BAU DER BAGDADBAHN

ZUR HERKUNFT EINER GLASSAMMLUNG
IM RÖMISCH-GERMANISCHEN ZENTRALMUSEUM IN MAINZ

In memoriam Franz Josef Hassel (1931-2015)

DIE GLASSAMMLUNG DES RGZM

Die Glassammlung des Römisch-Germanischen Zentralmuseums (RGZM) in Mainz¹ ist weniger auf prunkvolle Einzelstücke als vielmehr auf typologische Informationen ausgerichtet. Die Objekte stammen nicht als Block aus gezielten Grabungen, sie spiegeln auch keine systematische Erfassung bestimmter Gebiete wider; dennoch zeigen sich einige beachtliche regionale Gruppen.

Dazu zählen viele Objekte aus der Sammlung Vogell, die bei den Erforschern des antiken Südrusslands, der Ukraine und der Krim einen guten Ruf genießen, auch wenn das RGZM typischerweise die berühmte große Glasamphora aus Olbia (Mykolajiwka obl./UA) nicht besitzt, die von den Staatlichen Museen zu Berlin erworben wurde². Ein anderes Beispiel stellen die Stücke der Sammlung Dr. Fliedner aus Monsheim dar, die zum größten Teil aus Rheinhessen stammen dürften und unter denen auch viele Gläser sind.

In den Sammlungen des RGZM befindet sich eine Gruppe von 63 antiken Gläsern, die beim Bau der Bagdadbahn (Abb. 1) im Raum nördlich von Aleppo im heutigen Syrien entdeckt wurden. Sie kamen durch Vermittlung des Darmstädter Ingenieurs und Architekten Ernst Lebach (* 1879) nach Mainz. Als eine Gruppe von



Abb. 1 Lokomotive beim Bahnhof Istanbul Sirkeci. – (Foto: E. Künzl).

¹ Für Hinweise und Hilfe danke ich Horst Borchert (Mainz), Uwe Breitmeier (Darmstadt-Kranichstein), Anton Escher (Mainz), Maiken Fecht (†), Ernst Foltz (†), Benjamin Freitag (Aachen), Reinhard Frost (Frankfurt a. M.), Sylvia Goldhammer (Frankfurt

a. M.), Ralph Jackson (London), Michael Müller-Karpe (Mainz), Gertrud Platz-Horster (Berlin) und Marianne Viefhaus (Darmstadt).
² Platz-Horster 1995.

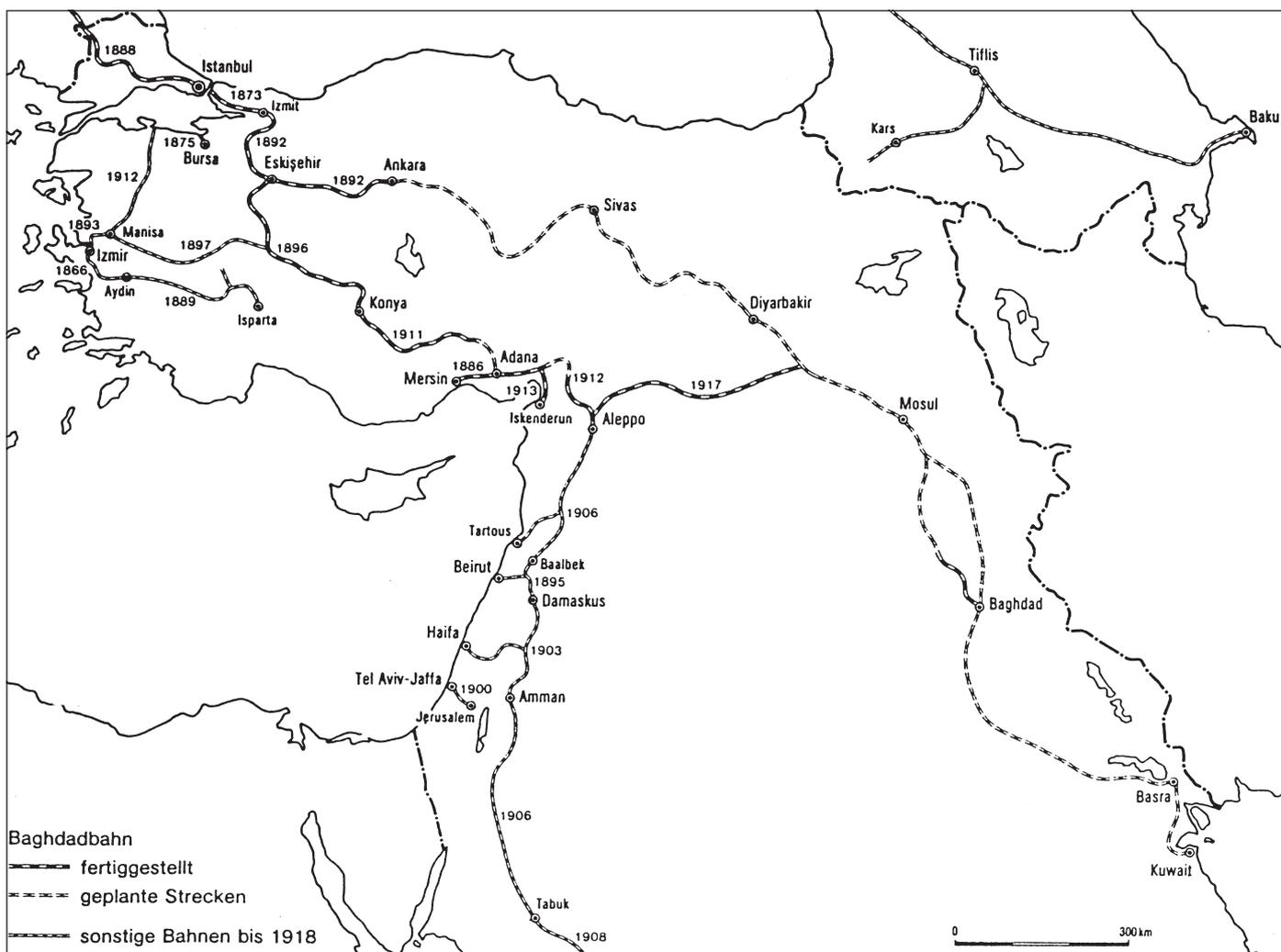


Abb. 2 Die Bagdadbahnlinien bis 1918. – (Nach Hütteroth 1993, 65 Abb. 5).

Gläsern recht sicherer Herkunft aus einer Region der römischen Ostprovinzen verdienen sie unsere Aufmerksamkeit. Es handelt sich dabei fast immer um Gläser der römischen Kaiserzeit; die Qualität ist gut, wenn auch keine spektakulären Werke vertreten sind. In einer kleinen Sonderausstellung im Museum für Antike Schifffahrt im Jahr 2002 stellte das RGZM diese Gläser als geschlossene Gruppe der Öffentlichkeit vor.

DIE BAGDADBahn

Seit dem späten 20. Jahrhundert wurde die Bagdadbahn (**Abb. 2**) zu einem häufiger behandelten Thema der Forschung. Inzwischen wurde der Bahnbau in seinem komplizierten Ablauf und seinen vielfältigen technischen, finanziellen und politischen Aspekten oft diskutiert und in Überblickswerken nachgezeichnet³.

³ Eine Auswahl aus der neueren Literatur der letzten 50 Jahre zur Bagdadbahn in chronologischer Folge: Wolf 1973. – Kochwasser 1974. – Hughes 1981. – Bode 1982. – Manzenreiter 1982. – Lodemann/Pohl 1988/1989. – Preissig/Klebes 1989. –

Khairallah 1991. – Lodemann 1991. – Sievers 1991. – Hütteroth 1993. – Pohl 1999. – McMurray 2001. – Franzke 2003. – Heigl 2003; 2004. – Trümpler 2008. – Heimsoth 2008. – Korn 2009. – Crivelli 2010.

Ausstellungen wie jene im DB Museum Nürnberg im September 2003⁴ haben das Riesenunternehmen auch einem größeren Publikum wieder vor Augen geführt.

Bis zum Juli 1896 war das südliche Teilstück der Anatolischen Bahn von Eskişehir bis Konya vollendet (**Abb. 2**). Die folgenden Jahre 1899-1914 umfassten die Strecke von Konya bis Dscherablus am Euphrat. Die ab Konya im Anschluss an die schon bestehende anatolische Linie errichtete Trasse erreichte ab 1909 im Taurusgebirge eine der schwierigsten Regionen für den Schienenbau. Arbeits- und Transportsaumpfade mussten angelegt werden, bevor man an den eigentlichen Schienenkörper und vor allem an die vielen Tunneldurchbrüche gehen konnte. Der Durchgang durch die enge Kilikische Pforte war einer der wenigen Zugänge von Anatolien zur Ebene mit Tarsos und Adana in Kilikien und weiter nach Syrien. Der Eisenbahndurchbruch erfolgte etwas östlich der Kilikischen Pforte und durchquerte den bis zu 3700 m hohen Taurus. Nach der Ebene um Tarsos und Adana musste dann noch mit einem 5 km langen Tunnel das Amanusgebirge bezwungen werden, um den Weg nach Nordsyrien zu finden. Die Bauarbeiten im Taurus leitete Otto Riese (1850-1939), Vorsitzender des Direktoriums der Philipp Holzmann AG, Frankfurt am Main.

BAHNBAU UND ARCHÄOLOGIE

Die Eisenbahnbauten in der Türkei vor 1914 (**Abb. 2**) erwiesen sich auch als wichtige Ansatzpunkte für die Archäologie⁵, weil Erdbewegungen großen Ausmaßes nötig waren, dabei viele Objekte gefunden wurden und damit auch vieles in den Handel geriet. Die Bedeutung der Eisenbahntrassen als Erdaufschlüsse für archäologische Funde hatte bereits Gustav Hirschfeld (1847-1895) erkannt. Die Teilstrecke der Anatolischen Bahn von Eskişehir bis Ankara wurde im Dezember 1892 eröffnet. Damals hatte G. Hirschfeld den Lehrstuhl für Archäologie an der Königlichen Albertus-Universität zu Königsberg i. Pr. inne; vorher leitete er von 1875 bis 1878 als Erster die deutschen Ausgrabungen in Olympia⁶. G. Hirschfeld hatte vorher ausgiebig Kleinasien bereist und die Möglichkeiten erkannt, die sich beim Bahnbau boten. Er ließ auf eigene Initiative 1889 eine vierseitige Broschüre an die am Bau der Anatolischen Bahn beteiligten Ingenieure verteilen, mit der Bitte, auf Zeugnisse der Vergangenheit zu achten⁷. Die Leitung der Anatolischen Bahn (Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie) fand G. Hirschfelds Vorstoß keinesfalls unangebracht, sondern unterstützenswert: Man war der Ansicht, »daß es intelligenten Leuten später in ihrer Einsamkeit draußen eine willkommene Anregung sein und Befriedigung gewähren müsste, sich in ihren Mußstunden nach einer wünschenswerten Richtung hin zu betätigen«⁸.

Theodor Wiegand (1864-1936) setzte dann G. Hirschfelds Idee fort, die Ingenieurstätigkeiten am Bahnbau für die Registrierung und Rettung von Altertümern zu nutzen. Der Rheinländer Th. Wiegand⁹, nachmaliger Präsident des Deutschen Archäologischen Instituts, war von 1897 bis 1911 in der Nachfolge von Carl Humann (1839-1896) Abteilungsdirektor der Königlichen Museen in Berlin mit Dienstsitz in Konstantinopel und danach ab 1911 Direktor der Berliner Antikensammlung.

Th. Wiegand interessierte sich u. a. für die Aufschlüsse am Ende der Anatolischen Bahn in der Gegend von Konya: »Kurz vor dem Ausbruch der jungtürkischen Revolution hatte Marschall¹⁰ im Juni 1908 einen

⁴ Franzke 2003.

⁵ Trümpler 2008. – Civelli 2010, 26-27.

⁶ Leider nicht in Lullies/Schiering 1988 zu finden.

⁷ McMurray 2001, 105 Anm. 54. – Heigl 2004, 116. – Heimsöth 2008, 363.

⁸ Heigl 2004, 116-117.

⁹ Watzinger 1944; K. Bittel in: Lullies/Schiering 1988, 154-155. – Vgl. auch Wiegand 1985.

¹⁰ Adolf Freiherr Marschall von Bieberstein (*1842 Karlsruhe; †1912 Badenweiler), 1897-1912 deutscher Botschafter an der Hohen Pforte in Stambul.

neuen Vertrag über den Weiterbau der Anatolischen Bahn um 840 Kilometer über Konia hinaus nach Syrien und Mesopotamien durchgesetzt, nachdem die Verhandlungen jahrelang gestockt hatten. Auch die in der Ebene von Konia von der Bahngesellschaft begonnenen Bewässerungsanlagen [...] waren jetzt von neuem in Gang gekommen^[11]. Da viele Kanäle gegraben werden mußten, bestand die Aussicht, daß sich auch für die Archäologie, besonders hinsichtlich der Vorgeschichte Kleinasiens, wichtige Funde ergeben würden. Wiegand fuhr deshalb mit seiner Frau in der zweiten Junihälfte nach Konia in der Absicht, dort einen wissenschaftlichen Nachrichtendienst einzurichten.«¹²

Th. Wiegand nahm G. Hirschfelds Initiative von 1889 auf und verfasste 1911 auf Kosten der Deutschen Bank eine 13-seitige Broschüre in einer Auflage von 500 Stück »An die Herren Ingenieure der Bagdadbahn«, und machte auf die Aspekte der Archäologie aufmerksam, die sich bei den gewaltigen Erdaufschlüssen des Bahnbaus ergaben; auch erinnerte er an die Erfolge deutscher Ingenieure bei der archäologischen Erforschung Kleinasiens wie die Entdeckung des Pergamonaltars oder der Anlagen auf dem Nemrut Dağı¹³. Man sprach neben den Archäologen auch Geologen, Zoologen und Botaniker an. Das Kgl. Botanische Museum in Dahlem verteilte 1911 an die Bagdadbahningenieure ebenfalls eine Broschüre mit dem Titel »Anleitung zur Beobachtung auf dem Gebiet der Botanik«¹⁴.

Das RGZM kaufte im Februar 1912 von Th. Wiegand 33 Gläser, die er vorher in Istanbul erworben hatte; im Inventar des RGZM steht bei den Nummern O.6508-O.6540: »5. Februar 1912. [...] in Konstantinopel angekauft durch Th. Wiegand für 608M.« Intakte Gläser stammen fast mit Sicherheit aus antiken Nekropolen, weil nur dort Gläser heil überleben konnten. Die Gläser, die das Zentralmuseum über Th. Wiegand erwarb, datieren vom 1. bis zum 4. Jahrhundert.

In Nordsyrien durchschnitten die Bagdadbahntrasse ein weiteres wichtiges Gebiet der Archäologie. Ausgangspunkt war die Stadt Aleppo (Haleb) und die Region nordöstlich davon im Norden des heutigen Syriens. Bedeutsam für das RGZM und seine Glassammlung ist genau der Bau jener Strecke nördlich von und bei Aleppo.

Aleppo, als Siedlung seit dem 2. Jahrtausend v. Chr. existent und eine spätere Neugründung der Griechen um das Jahr 300 v. Chr. mit dem makedonischen Namen Beroia, war im Altertum einer der wichtigsten Plätze in Nordsyrien. In den Jahren kurz vor 1914 war Aleppo eine Stadt mit 200 000 Einwohnern¹⁵. Für die Verknüpfung der Bahnsysteme im Nahen Osten war das moderne Aleppo als Knotenpunkt der Bagdadbahn mit der nach Süden in Richtung Damaskus und Medina abzweigenden Hedschasbahn¹⁶ das Zentrum¹⁷. Von Aleppo verlief die Bagdadbahn nach Osten zum Euphrat bei Dscherablus und der dortigen Brücke¹⁸. Am und beim Euphrat trafen die Bauarbeiten mit archäologischen Expeditionen zusammen. Während die Deutschen an der Euphratbrücke bauten, gruben daneben die Briten in Karkemisch. Weiter östlich und ebenfalls an der Bagdadbahntrasse lagen die Untersuchungen des deutschen Barons Max von Oppenheim in Tell Halaf¹⁹.

Die Verbindung von geographischer Prospektion, Bahntrassenfindung, Eisenbahnbau und Archäologie rief damals ein neues politisches Element auf den Plan, den Nachrichtendienst. Hier begegnen uns zwei prominente Briten: In Karkemisch am Euphrat, einer alten Hethiterstadt, war Leonard Woolley (1880-1960), der spätere Ausgräber der Königsgräber von Ur, als Nachfolger David Hogarths (1862-1927) tätig²⁰. An seiner

11 Karte der Bewässerungsanlagen um Konya bei Civelli 2010, 176.

12 Watzinger 1944, 193-194.

13 Heigl 2004, 117. – Heimsöth 2008, 363.

14 Heigl 2004, 118.

15 Ebenda 108.

16 Fiedler 1984. – Pönicke 1958. – Preissig/Klebes 1989. – Franzke 2003. – Dornisch 2003.

17 Bahnhof von Aleppo: Franzke 2003, 14.

18 Pohl 1999, 85 unten.

19 Fless 1997. – Baumgartner 1999. – Teichmann/Völger 2001. – Heigl 2003, 116-118.

20 Fagan 1979. – Winstone 1990.

Grabung in Karkemisch 1912-1914 beteiligte sich ein junger Mann, der später als Lawrence von Arabien bekannt wurde (Abb. 3)²¹. Thomas E. Lawrence (1888-1935), der an der Universität Oxford u. a. Militärarchitektur und mittelalterliche Keramik studiert hatte, brachte nach Karkemisch einen sehr leistungsfähigen Fotoapparat mit fünf Objektiven mit, darunter ein Weitwinkel- und ein Teleobjektiv²², alles vordergründig wegen der Grabungen, wo er u. a. die Keramik bearbeitete und für die Fundaufnahme und den Fundkatalog verantwortlich war; ein wichtiger Punkt war aber auch die Überwachung der deutsch-türkischen Bahnbauaktivitäten am Euphrat, weil Karkemisch gleich neben Dscherablus²³ lag, wo die Deutschen ihre Brücke über den Euphrat für die Bagdadbahn errichteten; zuerst war es eine Holzbrücke (1913)²⁴, dann eine stabilere Stahlbrücke²⁵. Die britischen Archäologen fanden sogar ihren Weg in die deutsche Tagespresse: »Die



Abb. 3 Als Ernst Lebach in Aleppo war: Thomas E. Lawrence (links) und Leonard Woolley (rechts) in Karkemisch am Euphrat, 1913. Ausschnitt aus einer Aufnahme des gesamten Grabungspersonals. – (Nach Moorhead 2003, 49 Abb. 1).

Endstation der Bahn heißt Djerablus, eine Korruption des griechischen Hierapolis, schon in grauer Vorzeit ein wichtiger Erdenfleck, wie die reichen hethitischen Ausgrabungen beweisen, welche eine englische Gesellschaft am steilen Uferhügel zutage fördert« (Tägliche Rundschau, Morgen-Ausgabe, 15. April 1913)²⁶. Ein aktueller Rezensent fällt hingegen über die Qualität von L. Woolleys Grabung in Karkemisch ein vernichtendes Urteil²⁷. Die Jahre vor 1914 waren in der dortigen Region wegen der Verbindung von Reisen, Spionage und Archäologie recht bemerkenswert²⁸. Die Notizen und Briefe von D. Hogarth, der im Auftrag des British Museum in Karkemisch kurz vor L. Woolley und Th. E. Lawrence gegraben hatte, wurden angeblich wegen ihres nachrichtendienstlichen Wertes zu Verschlussakten erklärt²⁹.

Aleppo als zentraler Ort war ebenso ein nennenswerter Treffpunkt wie andere Bauplätze der Bagdadbahn und eben auch der Euphratübergang bei Dscherablus mit den Brücken bauenden Deutschen am Euphrat und den britischen Archäologen gleich daneben in Karkemisch. Die Aufmerksamkeit der Briten fiel auch dem deutschen Bauingenieur Friedrich E. A. E. Mielke auf, der 1912-1914 nördlich von Aleppo am Bagdadbahnbau tätig war: »[...] Viele Durchreisende und Gäste, die oft tagelang blieben, brachten Abwechslung. [...] Diplomaten, Zeitungsreporter kamen, um die Strecke zu bereisen. Besonderes Interesse zeigten die Engländer, die unter verschiedenen Vorwänden erschienen.«³⁰ In einer Zeit ohne moderne Technik war die persönliche Präsenz vor Ort immer noch für den Wert einer Information entscheidend. Es ist zwar gewiss übertrieben anzunehmen, die Briten hätten die Grabung in Karkemisch nur eingerichtet, um den deutschen Brückenbau bei Dscherablus zu überwachen – auf diesen Gedanken kam man, weil die Grabung außerordentlich schlecht gewesen sein soll: »Insgesamt stellen die Ausgrabungen in Karkemisch für das British Museum eine besonders unrühmliche Episode in der Geschichte der Feldforschung dar. [...] Die Grabungen

21 Maier 1994. – Baumgartner 1997; 1999. – Fagan 1979. – Lawrence of Arabia 1988. – Tubb 2008. – Wilson 1988; 1999.

22 Fagan 1979, 227-228. – Wilson 1988, Nr. 51.

23 Der Bahnhof von Dscherablus: Heigl 2003, 118.

24 Pohl 1999, 85 unten. – Heigl 2003, 119.

25 Losemann/Pohl 1989, 160. – Pohl 1999, 86 oben.

26 Heigl 2004, 111.

27 Tubb 2008.

28 Trümpler 2008, 420-435. – Civelli 2010, 215-216.

29 Baumgartner 1997, 361.

30 Heigl 2004, 105.

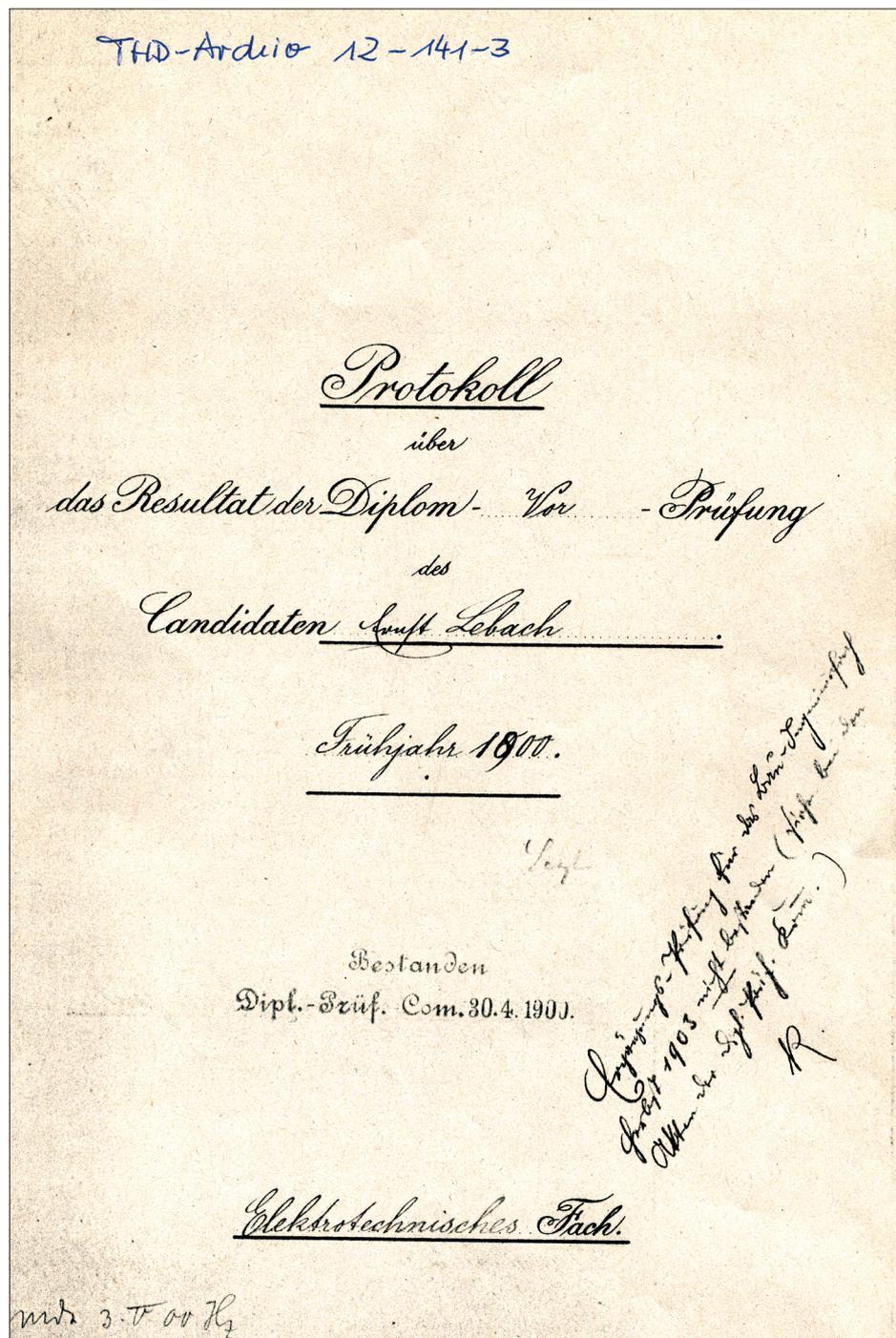


Abb. 4 Diplomvorprüfung Ernst Lebach, Darmstadt, 30.4.1900, Elektrotechnisches Fach. – (Foto Archiv der Technischen Hochschule Darmstadt 12-141-3).

in Karkemisch waren von so schlechter Qualität, dass gelegentlich unterstellt wird, sie seien nur vorgenommen worden, um [...] den Fortschritt des von den Deutschen geleiteten Baus der Bagdad-Eisenbahnlinie zu überwachen [...].³¹ Für die gesamte Dauer der Karkemisch-Grabung mag das nicht der Fall gewesen sein, doch ist für den Mai 1914 ein Auftrag an L. Woolley und Th. E. Lawrence aktenkundig, Informationen über die Trasse der Bagdadbahn im Taurusgebirge einzuholen³². Die Einschätzung der Rolle der Karkemisch-

³¹ Tubb 2008, 257. 259.

³² Ebenda 259-261.

Grabung bleibt ambivalent. Der ehemalige Grabungsleiter D. Hogarth, inzwischen Direktor des Oxforder Ashmolean Museum, wurde 1912 von Kaiser Wilhelm II. empfangen, der sich bekanntlich sehr für Archäologie interessierte und sich von jenem über die Fortschritte der Arbeit in Karkemisch unterrichten ließ; der Kaiser sicherte D. Hogarth sogar seine Hilfe zu, falls notwendig³³. Die deutschen Ingenieure in Dscherablus und die britischen Archäologen in Karkemisch hatten nach anfänglichen Animositäten ein fast freundschaftliches Nachbarschaftsverhältnis entwickelt³⁴, doch ist es eine Binsenweisheit, dass Freundschaft Spionage nicht ausschließt.

ERNST LEBACH

Diese Hintergründe sind zu beachten, wenn zu berichten ist, dass man am RGZM in der Zeit von 1912 bis 1914 eine Sammlung von Gläsern ankauft, die der Architekt Ernst Lebach aus Darmstadt in Nordsyrien in mehreren Partien besorgte³⁵. Die Funde stammten aus jener kurzen Zeit zwischen 1912 und dem Weltkriegsausbruch im August 1914, in der besonders intensiv an der Bagdadbahntrasse gearbeitet wurde³⁶. Als von E. Lebach kommend verzeichnet das Inventar des RGZM den Ankauf von insgesamt 63 Gläsern:

O.6585-O.6595: »April 1912 angekauft v. Architekt Lebach in Darmstadt«.

O.6672-O.6683: »Angekauft von Architekt Lebach in Darmstadt [...] 190 M. F.O. Syrien. 4. September 12«.

O.6790-O.6798: »19. II. 13 F.O. Syrien. Gekauft von Archit. Lewald [sic] Darmstadt (336.- M)«.

O.6939-O.6961: »26. Mai 1913. Ankauf von Architekt Lebach, Darmstadt (480.- M). F. O. Umgegend von Aleppo«.

O.6966: »3. Juni 1913. Von Architekt Lebach in Darmstadt (20.- M)«.

O.7590-O.7593: »1914. Durch Architekt Lebach in Darmstadt. Nr. 7590-7594 zus. 200 M«³⁷.

O.7897-O.7907: »1914. Syrien. Architekt Lebach Darmstadt«.

Ernst Lebach wurde am 20. August 1879 in Arolsen geboren³⁸. Vom Sommersemester 1898 bis zum Sommersemester 1903 war er an der Großherzoglich Hessischen Technischen Hochschule Darmstadt immatrikuliert, und zwar bis einschließlich des Sommersemesters 1902 im Fach Elektrotechnik³⁹, dann zwei Semester als Student des Bauingenieurwesens.

E. Lebach legte 1900 an der Technischen Hochschule Darmstadt die Diplomvorprüfung im Fach Elektrotechnik mit Erfolg ab (**Abb. 4**). Er wurde 1902 vom Militärdienst zurückgestellt. Ein Vermerk auf der Diplomvorprüfungsakte besagt, dass E. Lebach eine Ergänzungsprüfung für das Bauingenieurfach im Herbst 1903 nicht bestand. Nach den Darmstädter Unterlagen beabsichtigte E. Lebach, auch die Diplomhauptprüfung im Bauingenieurfach abzulegen, was er aber nicht in Darmstadt tat. E. Lebach zog am 22. Oktober 1903, also direkt nach der misslungenen Ergänzungsprüfung, nach Aachen, von wo er am 24. Februar 1906 wieder nach Darmstadt zurückkehrte. In diesen etwas über zwei Jahren hat er an der Technischen Hochschule Aachen studiert und dort die Diplomhauptprüfung in der Abteilung für Bauingenieurwesen abgelegt.

³³ Heimsoth 2008, 364.

³⁴ Ebenda 364.

³⁵ In der Mainzer Zeitschrift von 1913/1914, 10 Abb. 9-10 und Taf. II hat Friedrich Behn (Abb. 7) etliche dieser Ankäufe vorgestellt.

³⁶ McMurray 2001, 85.

³⁷ Inv. O.7594 ist ein glasierter Tonteller, Rakka-Fayence.

³⁸ Briefliche Auskunft von Frau Dr. Marianne Vieffhaus, Archiv der Technischen Hochschule Darmstadt.

³⁹ In Darmstadt studierte auch sein fünf Jahre älterer Bruder Gustav, der im Frühjahr 1897 die Diplom-Hauptprüfung in Elektrotechnik ablegte.

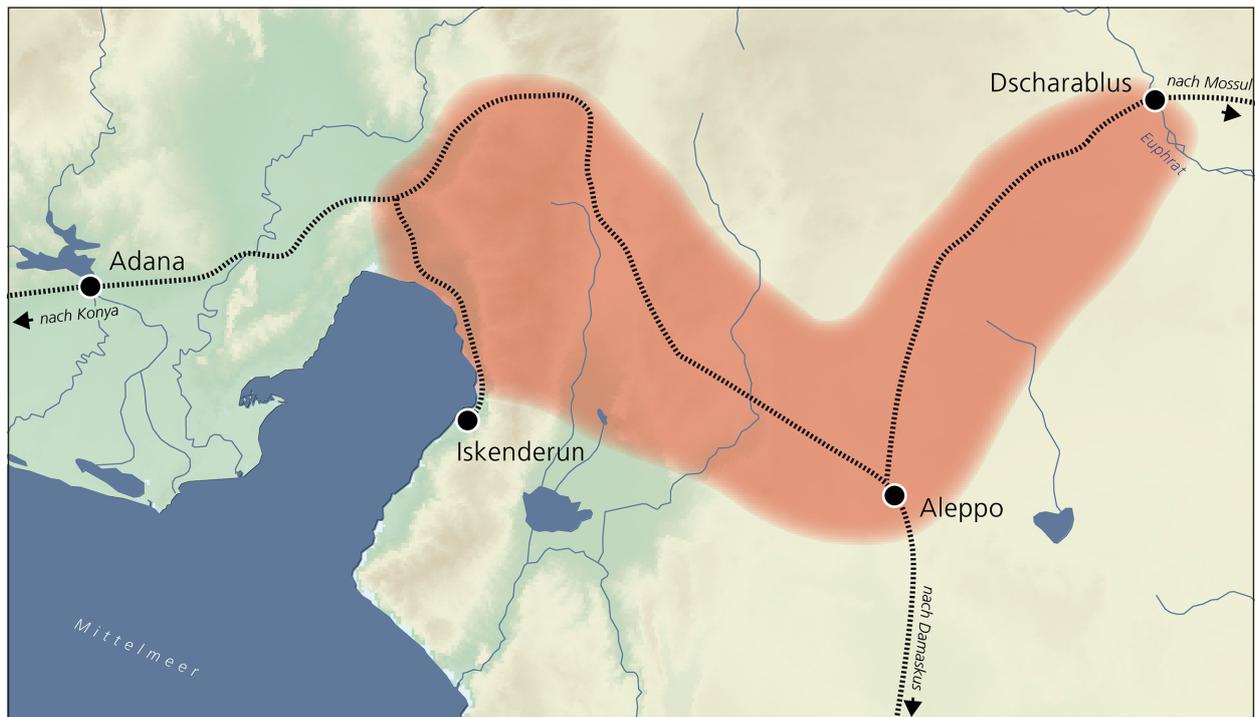


Abb. 5 Das Fundgebiet der Lebachschen Gläser des RGZM (rote Farbe) zwischen Kilikien, Aleppo und dem Euphrat. – (Karte M. Ober, RGZM).

Nach dem Februar 1906 hat sich E. Lebach zeitweise in Dortmund und vor allem in Frankfurt am Main aufgehalten. Wichtig für die Antiken im RGZM ist der schriftliche Hinweis »K(am) v(on) Aleppo«, als er sich am 14. Mai 1913 bei seinem Bruder Albert Lebach anmeldete: Nach dem Melderegister des Stadtarchivs Darmstadt⁴⁰ verlegte E. Lebach, nachdem er seit 1910 in Frankfurt am Main gewohnt hatte, dann am 27. Dezember 1913 seinen ständigen Wohnsitz »in die Türkei«.

E. Lebach war nach den Herkunftsangaben im Inventar des RGZM im Raum Aleppo (**Abb. 5**) tätig, und es ist überaus wahrscheinlich (wenn es auch nirgendwo *expressis verbis* steht), dass er an den damaligen deutschen Bagdadbaumaßnahmen mitarbeitete, was auch erklären würde, wie er in der relativ kurzen Zeit an so viele intakte Gläser kam. Mit den Bauarbeiten generell war die Firma Philipp Holzmann, Frankfurt am Main, betreut; E. Lebach ist wahrscheinlich Angestellter der Firma Holzmann gewesen, wenn auch vermutlich nicht in prominenter Funktion⁴¹. Nach den Akten seines Studiums war er Bauingenieur, auch wenn er im Inventar des RGZM als Architekt aufgeführt wird – wobei unklar bleibt, ob er sich selbst so bezeichnete, oder ob dies der Sprachgebrauch am RGZM war. Die Ankäufe des Zentralmuseums stammen größtenteils aus der Zeit vor E. Lebachs Umzug in die Türkei am 27. Dezember 1913; einige Gefäße wurden erst 1914 inventarisiert (wenn auch ohne präzises Datum: O.7590-O.7593; O.7897-O.7907) und waren vielleicht von E. Lebach von Syrien aus direkt nach Mainz geschickt worden.

Die Angaben von Aleppo und Umgebung als Herkunftsgebiet der Gläser des RGZM dürfen so verstanden werden, dass seine Sendungen angesichts der knappen Zeit aus den damaligen Baumaßnahmen der Bag-

⁴⁰ Archiv der Technischen Hochschule Darmstadt 12-141-3.

⁴¹ Frau Sylvia Goldhammer, Institut für Stadtgeschichte Frankfurt am Main, überprüfte dankenswerterweise einen Teil der ihr noch zugänglichen Holzmannakten. Unter einem speziellen Lemma der prominenteren Holzmannmitarbeiter war sein Name

nicht zu finden, was auf einen niedrigeren Rang hinweisen dürfte. Das könnte auch erklären, warum E. Lebach sein Material in jeweils recht kleinen Tranchen an das RGZM schickte: Er brauchte wohl Geld und ließ deshalb keine zu großen Mengen auflaufen.



Abb. 6 Gläser von der Bagdadbahn im RGZM. – (Foto V. Iserhardt, RGZM).

dadbahn nördlich von Aleppo stammen. Freilich sind Lebachs Lieferungen in mehreren getrennten Gruppen inventarisiert worden, was man wohl so zu interpretieren hat, dass er immer wieder eine Kiste packen und dem Zentralmuseum zukommen ließ. Das Material kann also wohl von diversen Fundstellen stammen, die nicht einmal eng benachbart sein mussten.

E. Lebachs sechs Lieferungen an das Zentralmuseum (**Abb. 6**) stellen sich in Kurzfassung so dar (vgl. die Inventarliste im **Anhang**):

Erworben im April 1912: 10 Gefäße.

Erworben am 4. September 1912: 12 Gefäße.

Erworben am 19. Februar 1913: 8 Gefäße.

Erworben am 26. Mai 1913: 17 Gefäße⁴².

Erworben am 3. Juni 1913: 1 Gefäß.

Erworben 1914: 14 Gefäße.

Die moderne Stadt Aleppo (Haleb) war das hellenistische Beroia, auf halbem Weg zwischen der Metropole Antiocheia am Orontes und dem Euphratknie gelegen, wo die Römer die *legio III Scythica* im Legionslager Zeugma stationiert hatten. Die Tätigkeiten der deutschen Ingenieure konzentrierten sich damals auf das archäologisch sehr ergiebige Nordsyrien. Der gezielte Wunsch des Zentralmuseums, Gläser mit sicherer

⁴² Diese Gefäße erwarb das Zentralmuseum also wenige Tage nach der Rückkehr Lebachs aus Aleppo, als er sich am 14. Mai 1913 bei seinem Bruder Albert einquartierte; vielleicht hatte E. Lebach die Gläser selbst in seinem Gepäck.

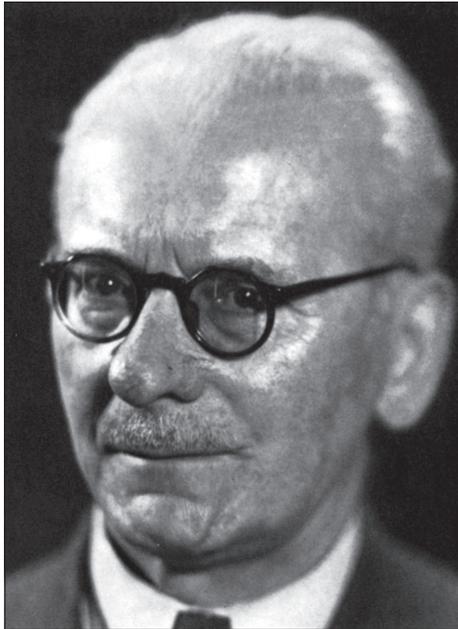


Abb. 7 Friedrich Behn (1883-1970). Mitarbeiter des RGZM seit 1909. – (Nach Böhner 1970, Abb. vor S. IX).

Provenienz aus Syrien zu erwerben, lässt es auch unwahrscheinlich erscheinen, dass E. Lebach lange in den Geschäften Aleppo suchte. Wir können vielmehr davon ausgehen, dass die von E. Lebach gelieferten Gläser von den großen Erdaufschlüssen aus der Gegend nördlich von Aleppo stammen, wo man 1912-1914 an der Trasse der Bagdadbahn baute.

Nach den Zeitangaben im Inventar des RGZM und nach den Daten der einzelnen Bauabschnitte der Bagdadbahn⁴³ kommt als Herkunftsgebiet der Lebachschen Lieferungen der Raum zwischen Kilikien und dem Euphratübergang von Dscherablus infrage (**Abb. 5**): Im Jahr 1912 baute man noch an der Strecke Mamure bis İslahiye, dem Amanusübergang, einem erst 1917 vollendeten Teilstück. Der Abschnitt nördlich und nordöstlich von Aleppo, zwischen Muslimije und Dscherablus, wurde am 14. Dezember 1912 eröffnet⁴⁴. Östlich des Euphrat baute man die 100 Kilometer von Dscherablus bis Tel Ebiad bis zum Juli 1914 fertig.

Die praktische Arbeit an der Bagdadbahn lag vor allem in den Händen der beteiligten Bauingenieure, und diese standen in der Mehrzahl im Dienst der ausführenden Baufirma, der Philipp Holzmann AG⁴⁵. Als man sich dem nordsyrischen Raum zuwandte,

wurde im Mai 1910 die Personalabteilung III der Fa. Holzmann mit Sitz in Aleppo gegründet. Das Personal mit über 50 Menschen umfasste⁴⁶ neben der Leitung im Rang eines Oberingenieurs und seines Stellvertreters sowie eines Regierungsbaumeisters weitere acht Sektionsingenieure, 37 Ingenieure, Bauführer und Bauassistenten, zwölf technische Angestellte und 22 Büroangestellte. Ein Oberarzt und fünf Sektionsärzte betreuten ein größeres Hospital in Aleppo und mehrere Streckenhospitäler.

Ernst Lebach war mit größter Wahrscheinlichkeit einer der Ingenieure dieser beeindruckenden Sektion III der Fa. Holzmann in Aleppo. Seine Gläser dürften aus einem Areal beginnend im Westen in Kilikien zwischen dem Taurus und dem Amanus, ferner aus Syrien nördlich von Aleppo und um Aleppo sowie aus dem Gebiet zwischen Aleppo und dem Euphrat stammen; auch an die 1913 fertiggestellte Stichbahn von Toprakkale (Kilikien) nach Süden zum Hafen Iskenderun (Alexandrette) darf man denken (**Abb. 5**)⁴⁷. Die am 14. Dezember 1912 erfolgte Eröffnung der Teilstrecke der Bagdadbahn von Aleppo bis Dscherablus am Euphrat wurde von den Menschen in Aleppo und Umgebung freudig begrüßt; mit dem ersten Zug von Aleppo nach Dscherablus fuhren ein einziger Tourist (ein Reporter der Vossischen Zeitung), einige Angestellte der Bagdadbahn und viele bunt gekleidete Fellachen und Beduinen⁴⁸. Wir wissen nicht, ob Ernst Lebach an diesem Tag auch dabei war; denkbar wäre es.

Es waren am Zentralmuseum jener Zeit die Ideen von Karl Schumacher (1860-1934) und Friedrich Behn (1883-1970) (**Abb. 7**), die für diese Lieferungen aus dem Orient sorgten, und die damit der Glasforschung ein Material bereitstellten, das bis heute seinen Wert nicht verloren hat. In der Mainzer Zeitschrift von 1913/1914 hat F. Behn etliche dieser Ankäufe vorgestellt, er hat auch das Motiv einleuchtend formuliert: »Auf der Taf. II [...] ist eine Auswahl aus einer größeren Anzahl syrischer Gläser wiedergegeben, die das Museum im Laufe der letzten Jahre größtenteils durch Vermittlung eines an Ort und Stelle befindlichen Herrn

⁴³ Pohl 1999, 89. – Franzke 2003, 160-162.

⁴⁴ Heigl 2004, 101.

⁴⁵ Ebenda 7.

⁴⁶ Ebenda 94.

⁴⁷ Ebenda 82-91.

⁴⁸ McMurray 2001, 95. – Heigl 2004, 101.

erwerben konnte, auch hier wie bei den italischen Gefäßen nicht singuläre Prachtstücke, sondern lediglich eine Typenreihe als Vergleichsmaterial zu den reichen Erzeugnissen der einheimischen Glasmanufaktur römischer Zeit.«⁴⁹

Diesen Vergleichszwecken dient natürlich ebenso das von Th. Wiegand in Anatolien gekaufte Material. Die Durchschnittlichkeit der Formen und Farben mag man mit F. Behn so formulieren, das ändert aber nichts am typologischen Wert der Ankäufe.

Die von Th. Wiegand für das Zentralmuseum in Istanbul angekauften Gläser können natürlich sowohl von den Eisenbahnbauten wie auch aus anderen Fundplätzen stammen. Bei einem chronologischen Vergleich der Wiegandgläser mit den Bagdadbahngläsern Lebachs (Abb. 8) sind für die Jahre zwischen 100 und 400 die Anteile in beiden Gruppen ähnlich vertreten.

Auffälliger ist die ungleiche Verteilung in der späten Republik und der frühen Kaiserzeit des 1. Jahrhunderts n. Chr. Das dreifache Übergewicht der Bagdadbahngläser im Material des 1. Jahrhunderts n. Chr. sowie das Vorkommen zumindest eines einzigen späthellenistischen Glases sprechen dafür, dass E. Lebachs Materialquellen anders geartet waren als die Gläser, die Th. Wiegand im Istanbul Handel erwarb. Zumindest einen Teil seiner Gläser bekam E. Lebach aus Grabfunden der frühen Kaiserzeit. Oder anders ausgedrückt: Auch wenn die Wiegandschen Gläser von Eisenbahnaufschlüssen stammen sollten, dann nicht aus derselben Region wie die Lebachschen Gläser.

Für die Geschichte des antiken Glases sind die Erwerbungen des RGZM insoweit von Interesse, als man knapp 100 Gläser vorliegen hat, die zu zwei Dritteln sicher aus Nordsyrien stammen (die Lebachschen Gläser), und eine weitere Gruppe von Gläsern besitzt (die Wiegandschen Gläser), die zumindest sicher aus der osmanischen Türkei der Zeit bis 1914 stammen.

Bereits vor 1914 gerieten Ostmittelmeergläser durch den Kunsthandel in westliche Privatsammlungen, wo sie oft als westlich oder rheinisch galten; F. Behn wies auf dieses Problem hin, das sich auch Siegfried Loeschcke (1883-1956) bei seiner Bearbeitung der Kölner Sammlung Niessen stellte. Es war deshalb eine sehr sinnvolle Idee des Zentralmuseums, gesicherte östliche Durchschnittsware zu kaufen, um typologische und stilistische Vergleiche zu ermöglichen.

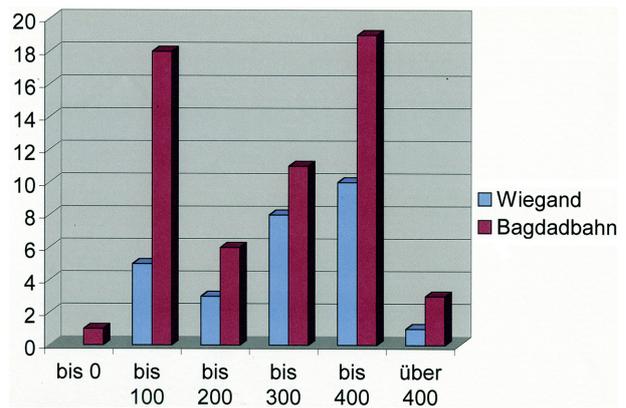


Abb. 8 Chronologischer Vergleich der Wiegandgläser mit den Lebachschen Bagdadbahngläsern. – (Illustration E. Künzl).

ANHANG

Inventarliste der Gläser des RGZM von der Bagdadbahn, erworben durch die Vermittlung von Ernst Lebach:

O.6585 erworben April 1912. Kugelige Flasche.

O.6588 erworben April 1912. Kugelige Henkelkanne.

O.6586 erworben April 1912. Kugelige Flasche.

O.6589 erworben April 1912. Kugelige Flasche mit langem Hals und Trichteröffnung.

O.6587 erworben April 1912. Henkelkanne mit Kleeblattmündung.

O.6590 erworben April 1912. Henkelkanne.

⁴⁹ Behn 1913/1914, 10 Taf. II. – Etliche Gläser mit der Herkunftsangabe Syrien erwarb das Zentralmuseum auch von I. Reiling, Mainz (Inv. O.6780-O.6787).

- O.6591 erworben April 1912. Kugelige Flasche.
- O.6592 erworben April 1912. Kugelige Flasche mit hohem Hals.
- O.6593 erworben April 1912. Kugelige Flasche mit Trichterhals.
- O.6594 erworben April 1912. Kugelige Flasche mit Trichterhals.
- O.6595 erworben April 1912. Kugeliges Fläschchen.
- O.6672 erworben 4. September 1912. Aryballos.
- O.6673 erworben 4. September 1912. Zylindrische Henkelkanne.
- O.6674 erworben 4. September 1912. Kugelige Henkelflasche.
- O.6675 erworben 4. September 1912. Kugelige Henkelkanne.
- O.6676 erworben 4. September 1912. Henkelkanne mit Kleeblattmündung.
- O.6677 erworben 4. September 1912. Henkelflasche mit spitzem Boden.
- O.6678 erworben 4. September 1912. Doppelhenkelflasche.
- O.6679 erworben 4. September 1912. Breite Flasche.
- O.6680 erworben 4. September 1912. Langhalsige niedrige Flasche.
- O.6681 erworben 4. September 1912. Kugelige Flasche.
- O.6681a erworben 4. September 1912. Kugelige Flasche.
- O.6682 erworben 4. September 1912. Teller.
- O.6791 erworben 19. Februar 1913. Kugelige Doppelhenkelflasche.
- O.6792 erworben 19. Februar 1913. Kugelige Henkelflasche.
- O.6793 erworben 19. Februar 1913. Kugelige Henkelflasche.
- O.6794 erworben 19. Februar 1913. Sechseckiges Henkelkännchen.
- O.6795 erworben 19. Februar 1913. Kugelige Henkelkanne.
- O.6796 erworben 19. Februar 1913. Hoher zylindrischer Becher.
- O.6797 erworben 19. Februar 1913. Rippenschale.
- O.6798 erworben 19. Februar 1913. Halbkugelige Schale.
- O.6945 erworben 26. Mai 1913. Spitzamphoriskos.
- O.6946 erworben 26. Mai 1913. Doppelhenkelflasche.
- O.6947 erworben 26. Mai 1913. Doppelhenkelfläschchen.
- O.6948 erworben 26. Mai 1913. Kugelige Doppelhenkelflasche.
- O.6949 erworben 26. Mai 1913. Zylindrische Flasche.
- O.6950 erworben 26. Mai 1913. Kugelige Henkelflasche.
- O.6951 erworben 26. Mai 1913. Kugelflasche.
- O.6952 erworben 26. Mai 1913. Birnenförmige Flasche ohne Henkel.
- O.6953 erworben 26. Mai 1913. Birnenförmige Flasche.
- O.6954 erworben 26. Mai 1913. Kugelige Flasche.
- O.6955 erworben 26. Mai 1913. Kugelige Flasche.
- O.6956 erworben 26. Mai 1913. Birnenförmige Flasche.
- O.6957 erworben 26. Mai 1913. Kugelige Henkelflasche.
- O.6958 erworben 26. Mai 1913. Schale.
- O.6959 erworben 26. Mai 1913. Schale.
- O.6960 erworben 26. Mai 1913. Aryballos.
- O.6961 erworben 26. Mai 1913. Glas aus Syrien.
- O.6966 erworben 3. Juni 1913. Henkelkanne.
- O.7590 erworben 1914. Henkelflasche mit kugeligem Bauch.
- O.7591 erworben 1914. Gegossener Becher.
- O.7592 erworben 1914. Rippenschale.
- O.7593 erworben 1914. Kugelige Flasche mit Trichterhals.
- O.7897 erworben 1914. Aryballos mit Delphinhenkeln.
- O.7898 erworben 1914. Kugelflasche mit Zylinderhals.
- O.7899 erworben 1914. Becher mit profiliertem Rand.
- O.7900 erworben 1914. Kugelige Flasche.
- O.7901 erworben 1914. Kugelige Flasche mit hohem Hals.
- O.7902 erworben 1914. Henkelkanne.
- O.7903 erworben 1914. Henkelkännchen.
- O.7904 erworben 1914. Kugelige Flasche.
- O.7905 erworben 1914. Ampulle ohne Henkel.
- O.7906 erworben 1914. Kugelige Flasche mit Trichter-mündung.
- O.7907 erworben 1914. Henkelkännchen.

LITERATUR

- Baumgartner 1997: J. Baumgartner, Archäologenporträt. Mit der Bagdad-Bahn von den »Sieben Säulen« zu Homer. Thomas Edward Lawrence, der Archäologie- und Odyssee-Übersetzer. Ant. Welt 28, 1997, 361-362.
- 1999: J. Baumgartner, Max von Oppenheim – Lawrence of Arabia. Zwei Archäologen als politische Gegenspieler. Ant. Welt 30, 1999, 411-415.
- Behn 1913/1914: F. Behn, Ausgewählte Neuerwerbungen des Röm.-German. Central-Museums an Original-Altertümern. Mainzer Zeitschr. 8/9, 1913/1914, 5-17.
- Bode 1982: F. H. Bode, Der Kampf um die Bagdadbahn 1903-1914. Ein Beitrag zur Geschichte der deutsch-englischen Beziehungen. Breslauer Hist. Forsch. 15 (Aalen 1982).
- Böhner 1970: K. Böhner, Friedrich Behn (1883-1970). Jahrb. RGZM 17, 1970, IX-XIII.
- Dornisch 2003: K. Dornisch, Von der Weihrauchstraße zur Hedjzabahn. Zwei internationale Verkehrswege im Spiegel ihrer Geschichte. In: Franzke 2003, 144-151.
- Fagan 1979: B. M. Fagan, Return to Babylon. Travelers, Archaeologists, and Monuments in Mesopotamia (Boston u. a. 1979).
- Fiedler 1984: U. Fiedler, Der Bedeutungswandel der Hedschasbahn. Eine historisch-geographische Untersuchung. Islamkundl. Unters. 94 (Berlin 1984).
- Fless 1997: F. Fless, Die Antiken der Sammlung Max Freiherr von Oppenheim im Archäologischen Institut der Universität zu Köln. Kölner Jahrb. 30, 1997, 21-143.
- Franzke 2003: J. Franzke (Hrsg.), Bagdad- und Hedjazbahn. Deutsche Eisenbahngeschichte im Vorderen Orient [Ausstellungskat.] (Nürnberg 2003).
- Heigl 2003: P. Heigl, »Bis Gleiskopf 17.6 wird fleißig Schotter gefahren und das Gleis zum zweiten Male gestopft und gerichtet«. Deutsche Bahnbauingenieure bei den Bauarbeiten der Hedjaz- und Bagdadbahn. In: Franzke 2003, 112-119.
- 2004: P. Heigl, Schotter für die Wüste. Die Bagdadbahn und ihre deutschen Bauingenieure (o. O. 2004).
- Heimsoth 2008: A. Heimsoth, Die Bagdadbahn und die Archäologie. Wirtschaftliche und wissenschaftliche Planungen im Osmanischen Reich. In: Trümpler 2008, 355-369.
- Hughes 1981: H. Hughes, Middle East Railways (Oxford 1981).
- Hütteroth 1993: W.-D. Hütteroth, Die Siedlungs- und Wirtschaftsimpulse der Anatolischen Bahn und der Bagdadbahn. In: W.-D. Hütteroth / H. Hopfinger (Hrsg.), Frühe Eisenbahnbauten als Pionierleistungen. Referate des 11. interdisziplinären Colloquiums des Zentralinstituts. Schr. Zentralinst. Fränk. Landeskd. u. Allgemeine Regionalforsch. Univ. Erlangen-Nürnberg 32 (Neustadt an der Aisch 1993) 53-67.
- Khairallah 1991: Sh. Khairallah, Railways in the Middle East 1856-1948 (Political and Economic Background) (Beirut 1991).
- Kochwasser 1974: F. H. Kochwasser, Das Deutsche Reich und der Bau der Bagdadbahn. In: F. H. Kochwasser / H. R. Roemer (Hrsg.), Araber und Deutsche. Begegnungen in einem Jahrtausend. Dt.-Ausländ. Beziehungen 11 (Tübingen 1974) 249-349.
- Korn 2009: W. Korn, Schienen für den Sultan. Die Bagdadbahn. Wilhelm II., Abenteurer und Spione (Köln 2009).
- Lawrence of Arabia 1988: T. E. Lawrence. Lawrence of Arabia [Ausstellungskat.] (London 1988).
- Lodemann 1991: J. Lodemann, Mit der Bagdadbahn durch unbekannte Türkei. Tagebuch einer preiswerten Reise (Eggingen 21991).
- Lodemann/Pohl 1988/1989: J. Lodemann / M. Pohl, Die Bagdadbahn. Geschichte und Gegenwart einer berühmten Eisenbahnlinie (Mainz 1988/1989).
- Lullies/Schiering 1988: R. Lullies / W. Schiering (Hrsg.), Archäologenbildnisse. Porträts und Kurzbiographien von Klassischen Archäologen deutscher Sprache (Mainz 1988).
- Maier 1994: F. G. Maier, Von Winckelmann zu Schliemann – Archäologie als Eroberungswissenschaft des 19. Jahrhunderts. In: Von Winckelmann zu Schliemann. Eine Anthologie mit Beiträgen zur Geschichte der Archäologie. Ant. Welt 25 (Jubiläumsausgabe) (Mainz 1994) 35-59.
- Manzenreiter 1982: J. Manzenreiter, Die Bagdadbahn als Beispiel für die Entstehung des Finanzimperialismus in Europa (1872-1903). Bochumer Hist. Stud.: Neuere Gesch. 2 (Bochum 1982).
- McMurray 2001: J. S. McMurray, Distant Ties. Germany, the Ottoman Empire, and the Construction of the Baghdad Railway (Westport CT 2001).
- Mejcher 1975: H. Mejcher, Die Bagdadbahn als Instrument deutschen wirtschaftlichen Einflusses im Osmanischen Reich. Gesch. u. Ges. 1, 1975, 447-481.
- Meyer-Heinrich 1949: H. Meyer-Heinrich (Hrsg.), Philipp Holzmann Aktiengesellschaft im Wandel von hundert Jahren 1849-1949 (Frankfurt a. M. 1949).
- Moorhead 2003: S. Moorhead, The wilderness of Zin revisited. Minerva 14/4, 2003, 49-50.
- Platz-Horster 1995: G. Platz-Horster, Die Berliner Glasamphora aus Olbia. Journal Glass Stud. 37, 1995, 35-49.
- Pohl 1999: M. Pohl, Von Istanbul nach Bagdad. Die Geschichte einer berühmten Eisenbahn (München u. a. 1999).
- Pönicke 1958: H. Pönicke, Die Hedschas- und Bagdadbahn, erbaut von Heinrich August Meißner-Pascha (Düsseldorf 1958).
- Preissig/Klebes 1989: E. Preissig / G. Klebes, Eisenbahnbau und Eisenbahnprojekte im Orient und die damit verfolgten wirtschaftlichen und politischen Ziele. Jahrb. Eisenbahngesch. 21, 1989, 43-102.
- Rathmann 1962: L. Rathmann, Berlin – Bagdad. Die imperialistische Nahostpolitik des kaiserlichen Deutschlands. Wahrheiten Dt. Imperialismus 9 (Berlin 1962).
- Sievers 1991: I. Sievers, Der europäische Einfluß auf die türkischen Bahnbauten bis 1914. R. Geschwiss. 23 (Pfaffenweiler 1991).
- Teichmann/Völger 2001: G. Teichmann / G. Völger (Hrsg.), Faszination Orient. Max von Oppenheim. Forscher, Sammler, Diplomat (Köln 2001).
- Trümpler 2008: Ch. Trümpler (Hrsg.), Das Große Spiel. Archäologie und Politik zur Zeit des Kolonialismus (1860-1940) [Ausstellungskat. Essen] (Köln 2008).
- Tubb 2008: J. N. Tubb, Leonard Woolley und Thomas E. Lawrence in Karkemisch. In: Trümpler 2008, 251-261.
- Watzinger 1944: C. Watzinger, Theodor Wiegand. Ein deutscher Archäologe. 1864-1936 (München 1944).

Wiegand 1985: Th. Wiegand, Halbmond im letzten Viertel. Archäologische Reiseberichte. Kulturgesch. Ant. Welt 29 (Mainz 1985).

Wilson 1999: J. Wilson, Lawrence von Arabien. Die Biographie (München 1999).

Winstone 1990: H. V. F. Winstone, Woolley of Ur. The Life of Sir Leonard Woolley (London 1990).

Wolf 1973: J. B. Wolf, The Diplomatic History of the Bagdad Railroad. Univ. Missouri Stud. V 11, 2 (New York 1973).

ZUSAMMENFASSUNG / SUMMARY / RÉSUMÉ

Antike Gläser vom Bau der Bagdadbahn.

Zur Herkunft einer Glassammlung im Römisch-Germanischen Zentralmuseum in Mainz

In den Sammlungen des RGZM befindet sich eine Gruppe von 63 antiken Gläsern, die beim Bau der Bagdadbahn im Raum nördlich von Aleppo entdeckt wurden. Sie kamen in den Jahren 1912-1914 durch Vermittlung des Darmstädter Bauingenieurs Ernst Lebach nach Mainz. Es handelt sich fast ausschließlich um Gläser der römischen Kaiserzeit; die Qualität ist gut, auch wenn keine spektakulären Glanzwerke vertreten sind. Zusammen mit weiteren 33 Gläsern aus der osmanischen Türkei, die durch Vermittlung von Theodor Wiegand 1912 an das RGZM kamen, ergibt sich ein Bestand von 96 sicher aus dem römischen Ostmittelmeerraum stammenden Gläsern. Es war die erklärte Absicht der damaligen Museumsleitung (K. Schumacher, F. Behn), diese Gläser als Vergleichsmaterial zu den vielen Glasfunden aus den Nordwestprovinzen des Römischen Reiches zu erwerben und zu erforschen.

Ancient Glass Finds from the Construction of the Baghdad Railway.

On the Origins of a Glass Collection in the Römisch-Germanisches Zentralmuseum in Mainz

Within the collections of the RGZM there is a group of 63 ancient glass objects discovered during the construction of the Baghdad Railway in the area to the north of Aleppo. Through the mediation of Ernst Lebach, a construction engineer from Darmstadt, they arrived in Mainz in the period 1912 to 1914. The collection consists almost entirely of glass finds of the Roman Imperial period. The quality is good, although no spectacular pieces are present. Together with a further 33 glass objects from Ottoman Turkey, which arrived in Mainz in 1912 following arrangements by Theodor Wiegand, this has resulted in an inventory of 96 glass pieces from the Eastern Mediterranean region. It was the declared intention of the then museum's directorship (K. Schumacher, F. Behn) to obtain and investigate these objects as comparative material for the numerous glass finds from the north-western provinces of the Roman Empire.

Translation: C. Bridger

Verres antiques du chemin de fer de Bagdad.

Sur l'origine d'une collection de verres du Römisch-Germanisches Zentralmuseum à Mayence

Parmi les collections du RGZM figure un groupe de 63 verres antiques qui furent découverts lors de la construction du chemin de fer de Bagdad au nord d'Alep. Ils arrivèrent à Mayence dans les années 1912-1914 par l'intermédiaire de l'ingénieur civil Ernst Lebach de Darmstadt. Il s'agit presque uniquement de verres de l'époque impériale romaine. La facture est bonne sans que l'on puisse toutefois relever quelque produit exceptionnel. En y ajoutant 33 verres arrivés de la Turquie ottomane en 1912 par l'intermédiaire de Theodor Wiegand, l'inventaire se monte à 96 verres d'époque romaine provenant de la Méditerranée orientale. La direction du musée (K. Schumacher, F. Behn) avait à l'époque clairement l'intention d'acquérir ces verres pour les étudier et les comparer aux nombreux exemplaires provenant des provinces nord-occidentales de l'empire romain.

Traduction: Y. Gautier