

De maritieme relaties tussen Elam en Mesopotamië (1000-520 v.Chr.): Een politiek en economisch netwerk

Elynn Gorris**

Trefwoorden: Perzische Golf, maritieme route, Elam, Mesopotamië, houtexport

Samenvatting: Dit artikel zal dieper ingaan op de maritieme relaties in tussen Elam (Iran) en Mesopotamië (Irak) tijdens de 1^{ste} helft van het 1^{ste} millennium v.Chr. en de rol die de ‘Elam-Zeeland route’ heeft gespeeld voor Elam in het onderhouden van zowel politieke als commerciële relaties met de Mesopotamische buurlanden (1000-520 BC). Met behulp van Mesopotamische teksten en resultaten van geologisch onderzoek wordt er in dit artikel de geografische locatie voor een eventuele Elamitische haven aan de noordoostelijke kustlijn van de Perzische Golf onderzocht. Ook het type schepen dat werd ingezet op deze zeeroute wordt nader bekeken.

Summary: Maritime relations between Elam and Mesopotamia (1000-520 BC): a political and economic network.

This paper aims to shed a light on the maritime relations between Elam (Iran) and Mesopotamia (Iraq) in the 1st half of the 1st millennium BC, in which the Elam-Sealand sea route became increasingly important for political-strategic reasons and economic interests. The Mesopotamian textual records, particularly the Bel-ibni archive, refer to a specific type of vessel ‘the *hallimu* boat’ that was used to sail in the northern Gulf region between the Elamite and Sealand harbours. One of these harbours was the otherwise unknown Mahmiti port that provided access to the Susiana hinterland.

Résumé : Les relations maritimes entre l’Élam et la Mésopotamie (1000-520 av. J.-C.) : un réseau politico-économique

Cet article a pour objectif de mettre en évidence les relations maritimes entre l’Élam (Iran) et la Mésopotamie (Irak) durant la première moitié du 1^{er} millénaire av. J.-C. Ces routes maritimes reliaient, à travers la partie supérieure du Golfe persique, le littoral élamite et la civilisation mésopotamienne. Par le biais de l’étude des archives mésopotamiennes, on constate que la route maritime entre le sud de la Mésopotamie et la Susiane (Élam) a pris une importance considérable dans le contexte politico-économique de l’époque. Les archives du gouverneur Bel-ibni nous permettent d’identifier un type de navire ‘le bateau *hallimu*’ qui était utilisé

** Institut orientaliste, Place Blaise-Pascal 1 (L03.32), 1348 Louvain-la Neuve, Belgique. Chargée de recherches FNRS, Université catholique de Louvain.

spécifiquement dans cette région. De plus, ces archives décrivent un endroit jusqu'à ici inconnu le port élamite Mahmiti, donnant accès à la Susiane, sur la côte nord-est du Golfe persique.

Inleiding

Langs de kusten van de Perzische Golf bevinden zich de oudste beschavingen van het Midden-Oosten. Ten zuidoosten van de welbekende Mesopotamische beschavingen in Irak (Sumer, Babylonië & Assyrië) lag het Elamitische koninkrijk. De Elamitische cultuur gaat terug tot in het vroege 3^{de} millennium v.Chr. en ontwikkelde zich gelijklopend met de Sumerische beschaving in Mesopotamië. Elam blijft bestaan als onafhankelijk koninkrijk tot de inlijving van het Elamitische grondgebied in het Perzische rijk rond 520 v.Chr.

Het kerngebied van Elam situeerde zich langs de noordelijke oostkust van de Perzische Golf, wat ongeveer overeenkomt met de huidige Iraanse provincies van Khuzestan, Fars en Lurestan. Het Zagrosgebergte zorgde voor een natuurlijke grens met de naburige Mesopotamische beschavingen waarmee Elam de toegang tot het noorden van de Perzische Golf deelde. De Elamitische laagvlakte, de regio van Susiana, grensde aan het grondgebied van de dynastie van Zeeland (Bīt-Yakin), een regio die zich in het uiterste zuiden van Mesopotamië bevond. Tijdens 1^{ste} millennium v.Chr. werd dit gebied aan het hoofd van de Perzische Golf vaak de inzet van territoriale twisten tussen Elam en Assyrië. Voornamelijk in de 8^{ste} en 7^{de} eeuw v.Chr. werd het gebied van Bīt-Yakin door het Neo-Assyrische rijk bezet waardoor de Assyriërs toegang tot de Perzische Golf kregen en deze konden gebruiken als uitvalsbasis voor economische en militaire activiteiten.

Teksten uit het 3^{de} en 2^{de} millennium v.Chr. tonen aan dat Elam de Perzische Golf intensief gebruikte om interregionale contacten te onderhouden met Mesopotamië, maar ook met overzeese gebieden zoals Dilmun en Magan (Laursen & Steinkeller 2017) die allen deel uitmaakten van een bloeiend maritiem netwerk. Het onderzoek naar dit netwerk tijdens het 1^{ste} millennium v. Chr. staat echter nog in z'n kinderschoenen. De grootste uitdaging bevindt zich in het vinden van betrouwbare informatie met betrekking tot interregionale maritieme contacten. Dit gebrek aan informatie is het gevolg van meerdere oorzaken:

Niet alleen het beperkte aantal Neo-Elamitische teksten (1000-520 v.Chr.), maar ook onze summiere kennis van de Elamitische taal vormen een wetenschappelijke uitdaging. Het "Elamisches Wörterbuch" (Hinz & Koch 1987) bevat geen enkele referentie naar een Elamitisch woord voor boot, schip of zee. Misschien bestonden deze woorden niet in de Elamitische taal, maar naar alle waarschijnlijkheid zijn onderzoekers er nog niet in geslaagd om deze Elamitische begrippen te identificeren. Om die reden baseert het onderzoek naar maritieme netwerken zich in de noordelijke Perzische Golf enkel op Mesopotamische teksten.

Het steunen op Mesopotamisch bronnenmateriaal, namelijk de Akkadische teksten, voor de reconstructie van Elamitische maritieme contacten houdt echter een risico in. Tijdens de 1^{ste} helft van het 1^{ste} millennium v.Chr. wijzigt de internationale politieke situatie sterk in het Oude Nabije Oosten. Assyrië ontpopt zich tot de dominante partner in interregionale contacten of krijgt althans, door het gebrek aan onderzoek naar de andere beschavingen (Elam, Dilmun, Magan, Meluhha), een dominante rol toebedeeld. Door de permanente expansiedrang van het Neo-Assyrische rijk leefden de Assyriërs op een zeer gespannen voet met het naburige Elam. Onze Akkadische bronteksten komen dus uit een rivaliserend gebied en zijn bijgevolg niet altijd betrouwbaar. Al kan men ervan uit gaan dat de geografische beschrijvingen toch enigszins accuraat zijn.

Een ander pijnpunt in het onderzoek naar Elamitisch-Mesopotamische maritieme contacten is het geringe aantal archeologische activiteiten langs de Iraanse kustlijn. De politieke situatie in het Iran-Iraakse grensgebied tijdens de afgelopen 50 jaar heeft het wetenschappelijk veldwerk in de regio bemoeilijkt waardoor er weinig bekend is over de Elamitische havens. In recent onderzoek heeft Alvarez-Mon (2015) kunnen vaststellen dat een Neo-Elamitische Arjan graftombe in de buurt van de havenstad Liyan (huidige Bushire), katoenen gewaden bevatte die hoogstwaarschijnlijk geïmporteerd waren uit Dilmun (Bahrein). Op basis van het geïmporteerde katoen blijkt dus dat de tot nu toe enige bekende internationale haven van Elam, Liyan genaamd, nog bedrijvig was in het 1^{ste} millennium v.Chr. De haven lag echter niet aan het hoofd van de Perzische Golf, maar aan de meer zuidelijke kustlijn van Elam wat doet vermoeden dat deze haven voornamelijk maritieme contacten onderhield met de oostkust van het Arabische schiereiland (Dilmun, Magan).

Een laatste uitdaging vormt de geografische ligging van de Perzische Golf tijdens de 1^{ste} helft van het 1^{ste} millennium v.Chr. (Gasche 2007, Heyvaert et al. 2013). Hoewel hier nog uitvoerig op teruggekeerd wordt (cf. infra 2.1.), blijkt dat de Perzische Golf verder landinwaarts lag dan vandaag en dat de loop van de rivieren (Eufraat, Tigris, Karun, Karkheh, Dez, ...) die uitmondden in de Perzische Golf eveneens sterk gewijzigd zijn doorheen de eeuwen. Deze omstandigheden bemoeilijken eveneens de identificatie van Elamitische en Mesopotamische havensteden langs de antieke kustlijn.

Ondanks deze technische obstakels, zijn er enkele Akkadische teksten die het belang van de Perzische Golf als verbindingsweg tussen de Elamitische en Mesopotamische beschaving kunnen aantonen tijdens de 1^{ste} helft van het 1^{ste} millennium v.Chr. De korte afstand tussen Elam en het uiterste zuiden van Mesopotamië maakt van de Elam-Zeeland route een interessante verbinding.

1. Mesopotamische documentatie over de Elam-Zeeland route

De Mesopotamische informatie bestaat uit twee genres van teksten. Het eerste genre zijn de koninklijke inscripties of annalen van de Neo-Assyrische koningen waarin militaire veldtochten uitvoerig beschreven worden. Het tweede genre is de administratieve correspondentie van de Neo-Assyrische gouverneur Bel-ibni, die tussen 651 en 648 v.Chr. gestationeerd was in Zeeland (de Vaan 1995) om de Neo-Elamitische politieke ontwikkelingen te rapporteren en de grenzen te bewaken.

1.1. De Neo-Assyrische annalen

In de annalen van de Neo-Assyrische koningen wordt snel duidelijk dat de maritieme Elam-Zeeland route een populaire ontsnappingsroute was in oorlogstijd. Via deze zeeroute ontsnapte de Elamitische koning Tammaritu samen met zijn familie aan een staatsgreep in eigen land (BIWA 315). Volgens de inscripties van de Assyrische koning Assurbanipal (667-627 v.Chr.) zeilde koning Tammaritu met zijn Elamitische onderdanen in de richting van Zeeland (ca. 650 v.Chr.) waar ze strandden in de zuidelijke moerassen van Mesopotamië (ABL 284; de Vaan 1995, p. 252). De Babylonische koning Merodach-baladan II deed het traject in de andere richting, van Zeeland naar Elam, nadat hij vluchtte voor het leger van de Neo-Assyrische koning Sennacherib (705-681 BC) (RINAP 3, 34: 6-11). Hoewel meerdere Neo-Assyrische koningen (Sargon II, Sennacherib, Assurbanipal) militaire campagnes hebben gevoerd tegen Elam, geeft Sennacherib de meest gedetailleerde beschrijving over de maritieme uitdagingen die hij ondervond tijdens een strafexpeditie (694 v.Chr.) tegen de Elamitische kustregio (RINAP 3 46: 81-94). Deze beschrijving kan bijgevolg waardevolle elementen aanreiken bij de analyse van de Elamitische kustlijn (cf. infra 2.1.).

1.2. Het Bel-ibni archief

Na een periode van politieke spanningen en militaire confrontaties tussen Assyrië en Elam (650-645 v.Chr.), installeerde de Assyrische koning Assurbanipal generaal Bel-ibni als gouverneur van Zeeland om zo een beter zicht te krijgen op de Elamitische vijandige activiteiten. Na Bel-ibni's installatie in Zeeland vocht de verdreven Zeeland prins Nabu-bel-šumati samen met zijn Elamitische bondgenoten een guerrillaoorlog uit tegen generaal Bel-ibni waarvoor de Elam-Zeeland maritieme route veelvuldig gebruikt werd. In drie brieven van Bel-ibni aan de Neo-Assyrische koning komen deze invallen via de zeeroute uitvoerig aan bod:

In de eerste brief (ABL 1000; de Vaan 1995, p. 292-296; 649 v.Chr.) valt Nabu-bel-šumati het paleis van Bel-ibni in Zeeland aan met de hulp van een groot aantal lokale stammen (Hilim,

Pillat, Nugu'u, Yashian, Lakabru, Gurasimma) waaronder de pro-Elamitische Hilimu en Pillatu stammen. Nabu-bel-šumati scheept een groep van minstens 250 soldaten in op ^{giš}*hallimu* boten om Bel-ibni via de zeeroute aan te vallen. Bij deze succesvolle inval, gijzelt Nabu-bel-šumati twee familieleden en stafleden van Bel-ibni. Bel-ibni op zijn beurt beantwoordt deze inval met een vergeldingsactie waarbij hij 400 boogschutters op ^{giš}MÁ.MEŠ/*elippu* schepen richting Elam stuurt om de Pillatu en Hilimu stammen aan te vallen.

In een tweede brief (ABL 520; de Vaan 1995, p. 265-269; 649 v.Chr.) beveelt Bel-ibni een aanval op Elam. Hiervoor verdeelt hij het in Zeeland gestationeerde contingent van 600 Neo-Assyrische boogschutters en 50 ruiters over meerdere ^{giš}*hallimu* boten die richting de stad Mahmiti aan de Elamitisch kust zeilen. In deze kuststad maken de Assyriërs 1500 koeien buit die toebehoren aan de koning van Elam en de sjeik van Pillatu; hiervan laden ze 500 koeien op hun schepen, waarna ze de 1000 andere exemplaren verdrinken in de Perzische Golf.

In een derde brief (ABL 462; de Vaan 1995, p. 261-265; 648 v.Chr.) stuurt Bel-ibni twee ^{giš}*hallimu* boten uit om hout te importeren, maar deze vracht wordt geënterd door Elamitische rebellen en zal bijgevolg nooit terugkeren naar Zeeland. Deze aanleiding volstaat voor generaal Bel-ibni om Elam en Nabu-bel-šumati opnieuw de oorlog te verklaren. De afzetting van de pro-Assyrische koning Huban-haltaš door de anti-Assyrische fractie in Elam betekende een afname van grondstoffen voor het drassige zuiden van Mesopotamië en was bijgevolg een nieuw conflict waard.

In deze Assyrische teksten komen we naast de hoge frequentie waarmee de Elam-Zeeland route bevaren werd, ook meer te weten over de locatie van de Elamitische haven, het type boten dat gebruikt werd op deze maritieme route, en de verhandelde grondstoffen.

2. Informatie over de Elam-Zeeland route

2.1. De locatie van de Elamitische haven

Bij het lezen van deze brieven valt vooral de prominente aanwezigheid van de Elamitische, Chaldeese en Aramese stammen op. Het geografische leefgebied van deze stammen situeerde zich aan het hoofd van de Perzische Golf op de grens tussen Elam en Mesopotamië en langs de Elamitische kustlijn (Frame 1992, p. 36-51). De Chaldeese en Aramese stammen werden door zowel de Elamitische als de Assyrische koning als kleine potentiële vazalstaten aanzien. Territoriale gebiedsuitbreiding was vaak afhankelijk van de alliantie die een sjeik sloot met één van deze koningshuizen (Gorris 2014, p. 89, p. 200). Het territorium van de Aramese Pillatu en Hilimu stammen behoorde vanaf de late 8^{de} eeuw v.C. tot de Elamitische invloedssfeer (Frame 1992, p. 43-48). De Khorsabad annalen van de Neo-Assyrische koning Sargon II (712-711

v.Chr.) bevestigen dat er in de Pillatu regio een belangrijk Elamitisch verdedigingsfort aan de oever van de Naditu rivier/kanaal lag (Fuchs 1994, p. 401, § 34). Bovendien noemde Bel-ibni het grondgebied van de Pillatu en Hilimu stammen “de poort tot de Perzische Golf” (ABL 1000: KÁ ÍD.mar-rat; de Vaan 1995, p. 292-296), wat doet vermoeden dat de Elamieten via de Naditu rivier/kanaal een toegang tot de Perzische Golf hadden. De Assyriërs moesten eveneens de Perzische Golf oversteken om tot bij de Pillatu en Hilimu stammen te geraken (RINAP 3, 46: 81-94). Deze beschrijving komt overeen met de kuststreek van de Elamitische Susiana regio (Khuzestan, Iran); de regio waarin het Elamitische politieke machtscentrum lag. Aangezien Bel-ibni aanmeerde in Mahmiti om vee van de Pillatu sjeik en de Elamitische koning te stelen, kunnen we veronderstellen dat Mahmiti een havenstad in het Pillatu gebied was. De Pillatu sjeik was een Elamitische vazal, waardoor we Mahmiti als een Perzische Golf- haven aan de noordelijke kustlijn van Elam kunnen identificeren. Op basis van de Bel-ibni brieven kunnen we tevens veronderstellen dat deze haven voldoende uitgebouwd was om schepen met een grote laadcapaciteit te laten aanmeren.

De Assyrische koning Sennacherib (RINAP 3, 46: 81-94) geeft ons bijkomende informatie over de Elamitische kustlijn en de bijhorende aanlegplaatsen in het relaas over zijn 6^{de} militaire campagne. Hierin stipt hij aan dat de oostkust van de Perzische Golf zeer ongeschikt was voor het aanmeren van schepen en het lossen van cavalerie en soldaten. Daarom zeilde de vloot van Sennacherib stroomopwaarts via de monding van de Ulāya Rivier (Karun), waarvan de oevers blijkbaar voldoende stabiel waren om een haveninfrastructuur uit te bouwen. Uiteindelijk bereikte de Assyrische vloot de kaai van de Elamitische haven, vanwaar de inval op de Elamitische kuststreek gedirigeerd werd.

Kunnen we op basis van deze informatie concrete voorstellen doen om deze Elamitische haven te lokaliseren? Dit blijkt een moeilijk gegeven te zijn. Naast het reeds vermelde gebrek aan archeologisch onderzoek langs de kustlijn van Iran en de Iraakse Basra regio, spelen ook geologische factoren mee. Belgisch onderzoek naar het geo-archeologische landschap van de noordelijke Iraanse kustlijn (Gasche 2007; Heyvaert et al. 2013) heeft aangetoond dat de kustlijn van de Elamitische regio van Susiana in de Oudheid veel langer was als tot nu toe gedacht was omdat de Perzische Golf zich veel dieper landinwaarts bevond. Een langere kustlijn impliceert bijgevolg meer mogelijke locaties voor een Elamitische havenstad.

In deze noordelijke zone creëerde het zeewater van de Perzische Golf en de monding van verschillende rivieren een lagune die reikte tot ten noordoosten van de Shatt el-Arab (Heyvaert et al. 2013, p. 513). Het gevolg hiervan was dat de Eufraat en de Tigris elk apart uitmondde in de Perzische Golf. De Eufraat stroomde op het meest zuidelijke punt van Zeeland rechtstreeks in de Perzische Golf (Gasche 2007, p. 18-23). De samenloop van de Tigris met verscheidene rivierarmen van de Karun, de Karkheh en de Dez, die allen ontsprongen op het Iraanse plateau,

mondde uit in deze lagune (Gasche 2007, p. 12-18). In de winter en voornamelijk in de lente, zal deze lagune bevaarbaar geweest zijn doordat de Iraanse rivieren het smeltwater van het Zagros gebergte transporteerden naar de lagune. In de zomer en de herfst zal deze regio, gevoed door een beperkte hoeveelheid zeewater, eerder de kenmerken van een ondiep moerasgebied gehad hebben die maritieme navigatie bemoeilijkte. Deze situatie wordt bevestigd in Arrianus' verslag (Arrian, VII 7.3-4) over Nearchus' maritieme exploratietocht in opdracht van Alexander de Grote (324 v.Chr.). Wanneer Nearchus vanaf de Iraanse kustlijn de lagune binnenvoer, kwam zijn vloot vast te zitten in de moerassen. De bemanning die de vloot terug in beweging moest duwen, zonk tot aan de schouders weg. Dit betekent dat het water van de lagune op het moment van Nearchus' verkenningsstocht niet dieper was dan 1,5m. Zowel de vloot van Sennacherib (RINAP 3, 44: 28-30; 46: 56-70) als die van Bel-ibni (ABL 795; de Vaan 1995, p. 289-292) bestond uit zeeschepen (cf. supra) die soortgelijke problemen bij het manoeuvreren in de lagune zouden ervaren hebben. Door de algemene condities van de lagune lijkt het onwaarschijnlijk dat er zich in dit gebied een Elamitische haven bevond.

In de beschrijving van Sennacherib mondde de bevaarbare Karun rivier (antieke Ulaya) rechtstreeks uit in de Perzische Golf. Aan de monding van de Karun moest er dus een stad of nederzetting liggen, misschien wel de Mahmiti haven in het Pillatu gebied, waar een oorlogsvloot kon aanleggen of die de goederenoverdracht van zeeschepen naar rivierboten kon faciliteren voor transporten naar de Elamitische hoofdstad Susa. Volgens het Belgische onderzoeksteam is de huidige geografische inplanting van de rivieren die uitmondde aan de oostkust van de Perzische Golf en de noordelijke lagune niet representatief voor hun loop in de Oudheid; zo had de Karun rivier in de Oudheid meerdere vertakkingen in de richting van de Perzische Golf. Volgens Gasche (2007, p. 12-18) gingen de Karkheh en Dez rivier over in de noordelijk arm van de Karun, die op haar beurt in de Tigris uitmondde. De samenloop van deze rivieren voedde de noordelijke lagune. Aangezien deze noordelijke arm dus niet rechtstreeks verbonden was met de Perzische Golf, kan deze optie uitgesloten worden als potentiële ingang naar de Elamitische havenstad (contra Gasche 2007, p. 29).

De zuidelijke Karun arm daarentegen mondde uit in de Perzische Golf ten zuiden van de lagune (Gasche 2007, p. 44 fig. 74), mogelijk met behulp van enkele kanalen. Een dergelijke "vertakking" zou het Naditu kanaal kunnen geweest zijn dat de toegang voor grotere zeeschepen faciliteerde voor de meanderende Karun rivier. Het gebruik van deze route als onderdeel van een interregionale handelsroute is reeds geattesteerd in de Ur III periode (c. 2100-2000 v.Chr.). Babylonische schepen zeilden toen vanuit Gu'abba, de Babylonische zeehaven aan het hoofd van de Perzische Golf, naar de Elamitische haven van AdamDUN (Laursen & Steinkeller 2017, 75). Deze Elamitische havenstad (Tepe Surkhegan) situeerde zich waarschijnlijk tussen het moderne Shushtar en Ahwaz langs de oever van de Karun rivier (Steinkeller 2013, p. 297). Net zoals de Elamitische hoofdstad Susa lag deze Elamitische haven

niet rechtstreeks aan de Iraanse kuststrook, maar meer landinwaarts. Op basis van deze informatie in combinatie met Sennacherib's beschrijving van de Elamitische aanlegplaats voor zijn vloot, lijkt de havenstad zich te bevinden aan de oever van de Karun nabij de monding van de Perzische Golf.

Aangezien de Aramese stammen van Pillatu en Hilimu aan de kuststrook van Elam leefden en deze kuststrook in de Oudheid ten noorden van de Shahdegan moerasregio lag, kan de regio ten zuiden van Ahwaz aangeduid worden als geografische perimeter voor de Elamitische haven van Mahmiti. Bovendien toont een archeologische survey van Moghaddam & Miri (2007) aan dat er zich langs de oude Karun bedding meerdere Elamitische sites bevonden, waarvan er bij toekomstig archeologisch onderzoek mogelijk één site zou kunnen geïdentificeerd worden met het antieke Mahmiti.



Fig. 1: De kaart van Mesopotamië en de hypothetische omvang van de Zuid-Mesopotamische lagune die de grens tussen Zeeland en Elam vormde.

2.2. Transport op de Elam-Zeeland route

Volgens de Mesopotamische bronnen zijn er twee types van schepen die gebruikt werden voor de oversteek van de Perzische Golf op de Elam-Zeeland route: de *elippu* (^{giš}MÁ.MEŠ) schepen en de ^{giš}*hallimu* schepen.

Het eerste type boot, de *elippu* (^{giš}MÁ.MEŠ), wordt in het Akkadische woordenboek (CAD E, p. 90-94) vertaald door de algemene term “boot of schip”. Volgens de Mesopotamische teksten werd dit type boot gebruikt voor zowel maritiem vervoer op de Perzische Golf en de Middellandse zee als voor riviertransporten. Zo blijkt dat de Assyrische koning Sennacherib een groep van Hatti krijgsgevangen beval om zeeschepen te bouwen in Ninive (RINAP 3, 44: 28-30; 46: 56-70). In eerste instantie werden deze schepen als logistieke ondersteuning voor

Sennacherib's 6^{de} militaire campagne door zeelieden van Tyre, Sidon en Ionië langs de Tigris rivier en het Arahtu kanaal naar de monding van de Perzische Golf geloodst. Vervolgens deden ze dienst in de militaire maritieme expeditie tegen Elam. In een Bel-ibni tekst (ABL 795; de Vaan 1995, p. 289-292) wordt duidelijk dat gouverneur Bel-ibni, evenzeer als de Assyrische koning Sennacherib, een groep Sidoniërs de opdracht gaf om in de havenstad Kar-Nanâ (Zeeland; zuiden van Mesopotamië) zijn Perzische Golf vloot uit te bouwen (zie fig.2). Hieruit blijkt dat hij eveneens rekende op de kennis van deze Middellandse zeevolkeren voor maritieme transporten.



Fig. 2: Een oorlogsschip van Levantijnse makelij afgebeeld op een reliëf in kamer VII van het zuidwest paleis van Sennacherib te Ninive (zie Barnett, Bleibtreu & Turner 1998, Plate 136, detail uit afb. 197)

Het tweede type boot, de ^{gis}*hallimu*, wordt vertaald in het Akkadische woordenboek als “een soort vlot” (CAD H, p. 45). Het woord “vlot” wordt meestal gebruikt voor drijvende objecten gemaakt uit riet in het Oude Nabije Oosten (zie fig. 3). De ^{gis} determinatief vóór het woord *hallimu* duidt echter aan dat dit type boot gemaakt was uit hout. Dit type boot is exclusief maar wel veelvuldig in het Bel-ibni archief geattesteerd (ABL 462, ABL 520, ABL 1000, ABL 1456; de Vaan 1995) en werd specifiek gebruikt om te zeilen tussen Elam en Zeeland. Ook de laadcapaciteit van het *hallimu* type suggereert een robuust groot schip dat werd ingezet voor personen- en goederentransport bij zowel militaire als handelsmissies. Zo laadde de verbannen Zeeland prins Nabu-bel-šumati minstens 250 medestanders op een *hallimu* schip (ABL 1000; de Vaan 1995, p. 292-296) voor een inval op Zeeland, terwijl Bel-ibni 600 boogschutters, 50 paarden met ruiters en 500 koeien in een vloot van *hallimu* schepen transporteerde (ABL 520; de Vaan 1995, p. 265-269). Bovendien stuurde hij deze boten uit voor een transport van boomstammen (ABL 462; de Vaan 1995, p. 261-265).

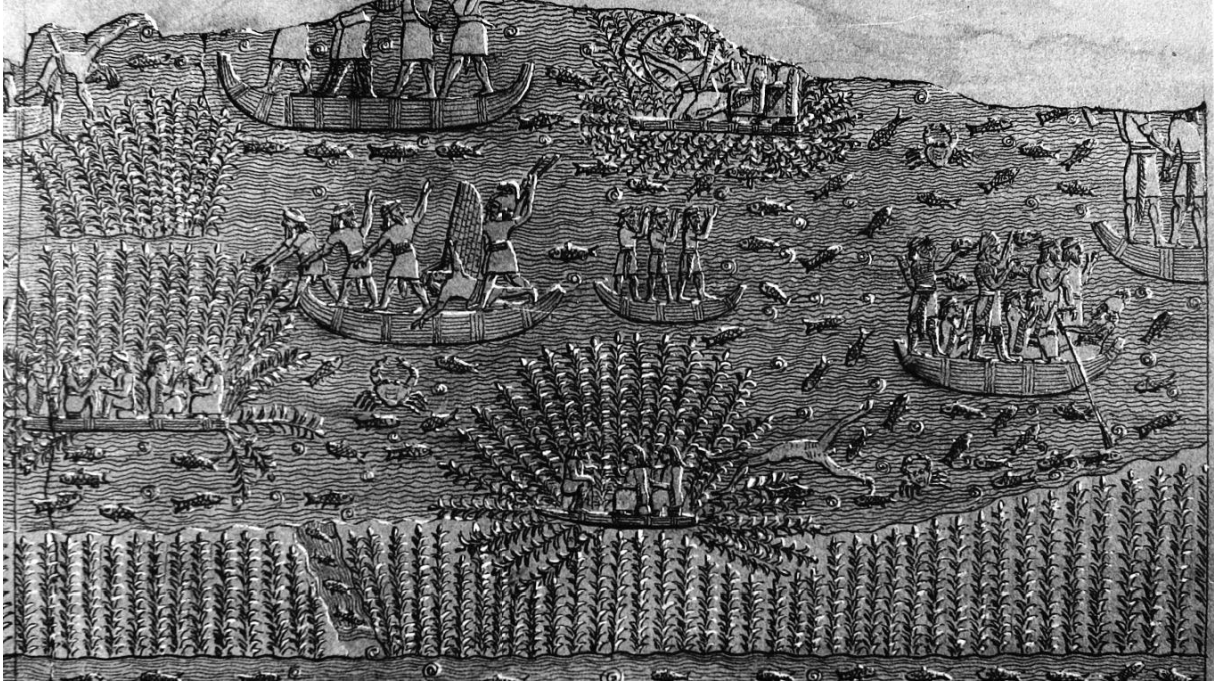


Fig. 3: Het Zuid-Mesopotamisch moeraslandschap met vloten uit rietbundels afgebeeld op een reliëf in kamer XXVIII van het zuidwest paleis van Sennacherib te Ninive. Het reliëf toont aan dat deze vloten slechts een beperkte laadcapaciteit hadden. (zie Barnett, Bleibtreu & Turner 1998, Plate 236, afb. 340a)

Het transport van boomstammen met *hallimu* schepen van Elam naar de Zeeland regio is reeds geattesteerd vanaf het 3^{de} millennium v.Chr. (Laursen & Steinkeller 2017, p. 75). Deze houttransporten werden te water gelaten in de havenstad AdamDUN langs de oever van Karun om via de Perzische Golf aan de meren in Gu'abba, de zuidelijkste haven van Mesopotamië, vanwaar de houtladingen via het Mesopotamische rivierenennetwerk naar het binnenland verspreid werden. Op basis van de Bel-ibni informatie kan dus aangenomen worden dat dit commerciële netwerk van houttransporten tussen Elam en Mesopotamië nog steeds actief was in de 1^{ste} helft van het 1^{ste} millennium v.Chr. De vraag blijft natuurlijk of het *hallimu* schip ook kon manoeuvreren in de moerassen van de noordelijke lagune of enkel in “open zee”, nl. de Perzische Golf zijde van de lagune.

Volgens de Akkadische terminologie waren er dus tenminste twee types van schepen in omloop voor maritiem transport op de Elam-Zeeland route. De *elippu* schepen, die gebouwd werden door de Sidoniërs, waren waarschijnlijk gelijkaardig of identiek aan een Mediterrane boot type. De *hallimu* schepen waren hoogstwaarschijnlijk niet van Assyrische makelij, omdat zij onvoldoende kennis hadden om zelf een Perzische Golf vloot uit te bouwen. Aangezien deze schepen specifiek voor de Elam-Zeeland route werden ingezet, lijkt het aannemelijk om de *hallimu* schepen een Elamitische makelij toe te schrijven.

Besluit

Wanneer we de resultaten uit het Bel-ibni archief en de Neo-Assyrische annalen samenvatten, kunnen we besluiten dat er tijdens de 1^{ste} helft van het 1^{ste} millennium v.Chr. een maritieme verbinding bestond tussen Elam en Zeeland in het zuiden van Mesopotamië, die zeer frequent gebruikt werd door zowel de Elamieten als de Assyriërs. Voor deze maritieme transporten werden *elippu* en *hallimu* schepen ingezet; waarvan het laatstgenoemde waarschijnlijk van Elamitische makelij was. Naast de reeds bekende Elamitische haven van Liyan was er ook tenminste één Elamitische haven aan de noordelijke kustlijn van Elam. De Mahmiti haven op het grondgebied van de Pillatu stam was onderdeel van de Susiana vlakte, de kernregio van Elam, waardoor het Elamitische koningshuis de noordelijke maritieme routes beter kon controleren om zowel zijn strategische als commerciële belangen te verdedigen tijdens het onstabiele politieke klimaat van de 1^{ste} helft van het 1^{ste} millennium v.Chr. Opvallend blijkt ook de betrokkenheid van de Elamitische, Chaldeese en Aramese stammen die waarschijnlijk als bemanning van deze schepen een cruciale rol speelden bij de navigatie doorheen de moerassen van de lagune of bij laagwater. Verder interdisciplinair onderzoek naar het Perzische Golf netwerk zal bijgevolg moeten uitwijzen of de in dit artikel aangereikte elementen verder kunnen uitgewerkt worden.

Referentielijst:

ABL = Harper, R.F. 1892-1914. Assyrian and Babylonian Letters belonging to the K(ouyunjik) Collection(s) of the British Museum. – Chicago, University of Chicago Press, 14 vol., 4088 pp.

Alvarez-Mon, J. 2015. The Introduction of Cotton into the Near East. A View from Elam. – International Journal of the Society of Iranian Archaeologists, 1 (2): 43-54.

Arrian, 1966. History of Alexander and Indica II (The Loeb Classical Library 235) – Robson E.I. (ed.), Cambridge (MA)-London, Harvard University Press, 446 pp.

Barnett, R.D., Bleibtreu, E. & Turner, G. 1998. Sculptures from the Southwest Palace of Sennacherib at Nineveh. – London, British Museum Press, vol. 2: Plates.

BIWA = Borger, R. 1996. Beiträge zum Inschriftenwerk Assurbanipals. Die Prismenklassen A, B, C K, D, E, F, G, H, J und T sowie andere Inschriften. – Wiesbaden, Harrassowitz, 388 pp.

CAD = Roth, M.T. (ed.), 1956-2010, The Assyrian Dictionary of the Oriental Institute of the University of Chicago. – Glückstadt-Winona Lake, J.J. Augustin- University of Chicago Press, 21 vol., 9727 pp.

De Vaan, J.M.C.T. 1995. "Ich bin eine Schwertklinge des Königs." Die Sprache des Bēl-ibni (Alter Orient und Altes Testament 242). – Neukirchen-Vluyn, Verlag Butzon & Bercker Kevelaer, 549 pp.

Frame, G. 1992. Babylonia 689-627 B.C. A Political History. – Uitgaven van het Nederlands Historisch Instituut te Istanbul, Istanbul - Leiden, 358 pp.

Fuchs, A. 1994. Die Inschriften Sargons II. aus Khorsabad. – Göttingen, Cuvillier, 475 pp.

Gasche, H. 2007. The Persian Gulf and the Karkheh, Karun, and the Jarrahi Rivers: A Geo-Archaeological Approach. First Progress Report - Part 3. – Akkadica, 128: 1-72.

Gorris, E. 2014. Power and Politics in the Neo-Elamite Kingdom. – Louvain-la-Neuve, PhD diss., 411 pp.

Heyvaert, V.M.A., Verkinderen, P. & Walstra, J. 2013. Geoarchaeological Research in Lower Khuzestan: State of the Art. – In: De Graef, K. & Tavernier, J. (eds.), Susa and Elam. Archaeological, Philological, Historical and Geographical Perspectives. Proceedings of the International Congress held at Ghent University, December 14-17, 2009 (Mémoires de la Délégation en Perse 58). Leiden-Boston, Brill, pp. 493-534.

Hinz, W. & Koch, H. 1987. Elamisches Wörterbuch (Archaeologische Mitteilungen aus Iran. Ergänzungsband 17). – Berlin, Verlag von Dietrich Reimer, 2 vol., 1392 pp.

Laursen, S. & Steinkeller, P. 2017. Babylonia, the Gulf Region and the Indus: Archaeological and Textual Evidence for Contact in the Third and Early Second Millennia. – Winona Lake, Eisenbrauns, 141 pp.

MDP 9 = Scheil, V. 1907. *Textes élamites-sémitiques, troisième série* (Mémoire de la Délégation française en perse 9). – Paris, Ernest Leroux, 231 pp.

Moghaddam, A. & Miri, N. 2007. Archaeological Surveys in the "Eastern Corridor", South-Western Iran – Iran, 45: 23-55.

RINAP 3 = Grayson A.K. & Novotny J. 2014. The Royal Inscriptions of Sennacherib, King of Assyria (704-681 BC), Part 2 (The Royal Inscriptions of the Neo-Assyrian Period 3/2). – Toronto, Eisenbrauns, 349 pp.

Steinkeller, P. 2013. Puzur-Inšušinak at Susa: A Pivotal Episode of Early Elamite History Reconsidered. – In: De Graef, K. & Tavernier, J. (eds.), *Susa and Elam. Archaeological, Philological, Historical and Geographical Perspectives. Proceedings of the International Congress held at Ghent University, December 14-17, 2009* (Mémoires de la Délégation en Perse 58). Leiden-Boston, Brill, pp. 293-318.