

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

door

Elynn GORRIS**

TREFWOORDEN. — Perzische Golf; Maritieme route; Elam; Mesopotamië; Houtexport.

SAMENVATTING. — Dit artikel zal dieper ingaan op de maritieme relaties tussen Elam (Iran) en Mesopotamië (Irak) tijdens de eerste helft van het eerste millennium v. Chr. en de rol die de „Elam-Zeelandroute” heeft gespeeld voor Elam in het onderhouden van zowel politieke als commerciële relaties met de Mesopotamische buurlanden (1000-520 v. Chr.). Met behulp van Mesopotamische teksten en resultaten van geologisch onderzoek wordt 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.

MOTS-CLÉS. — Golfe Persique; Route maritime; Élam; Mésopotamie; Exportation de bois.

RÉSUMÉ. — *Les relations maritimes entre l'Élam et la Mésopotamie (1000-520 av. J.-C.): un réseau politico-économique.* — Cet article a pour objet de mettre en évidence les relations maritimes entre l'Élam (Iran) et la Mésopotamie (Irak) durant la première moitié du premier millénaire av. J.-C. Ces routes maritimes reliaient, à travers la partie supérieure du golfe Persique, le littoral élamite et la civilisation mésopotamienne. L'étude des archives mésopotamiennes montre 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 vaisseau, le navire *hallimu*, qui était utilisé spécifiquement dans cette région. De plus, ces archives décrivent un endroit jusqu'ici inconnu, le port élamite Mahmiti, donnant accès à la Susiane, sur la côte nord-est du golfe Persique.

KEYWORDS. — Persian Gulf; Maritime Route; Elam; Mesopotamia; Wood Export.

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 first half of the first 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, which 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.

* Mededeling voorgesteld tijdens de zitting van de Klasse voor Menswetenschappen van 20 november 2018. Tekst ontvangen op 22 februari 2019 en aan *peer review* voorgelegd. Definitieve versie, goedgekeurd door de *reviewers*, ontvangen op 4 oktober 2019.

** Institut orientaliste, place Blaise-Pascal 1 (L03.32), B-1348 Louvain-la-Neuve (België).

1. 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 derde 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 het eerste 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 achtste en zevende 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 derde en tweede 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 eerste millennium v. Chr. staat echter nog in zijn 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 eerste helft van het eerste millennium v. Chr. wijzigt de internationale politieke situatie sterk in het Oude Nabije Oosten. Assyrië ontpopt zich tot de dominante partners 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 vijftig 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 eerste 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 eerste helft van het eerste millennium v. Chr. (GASCHE 2007, HEYVAERT *et al.* 2013). Hoewel hier nog uitvoerig op teruggekeerd wordt (*cf. infra* 3.1.), 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.

Onlangs 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 eerste helft van het eerste millennium v. Chr. De korte afstand tussen Elam en het uiterste zuiden van Mesopotamië maakt van de Elam-Zeelandroute een interessante verbinding.

2. Mesopotamische documentatie over de Elam-Zeelandroute

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.

2.1. DE NEO-ASSYRISCHE ANNALen

In de annalen van de Neo-Assyrische koningen wordt snel duidelijk dat de maritieme Elam-Zeelandroute een populaire ontsnappingsroute was in oorlogstijd. Via deze zeeroute ontsnapte de Elamitische koning Tammartu samen met zijn familie aan een staatsgreep in eigen land (BORGER 1996, p. 315). Volgens de inscripties van de Assyrische koning Assurbanipal (667-627 v. Chr.) zeilde koning Tammartu met zijn Elamitische onderdanen in de richting van Zeeland (ca. 650 v. Chr.) waar ze strandden in de zuidelijke moerassen van Mesopotamië (HARPER 1892-1914, p. 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 v. Chr.) (GRAYSON & NOVOTNY 2014, 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 (GRAYSON & NOVOTNY 2014, 46: 81-94). Deze beschrijving kan bijgevolg waardevolle elementen aanreiken bij de analyse van de Elamitische kustlijn (*cf. infra* 3.1.).

2.2. 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 Zeelandse 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 (HARPER 1892-1914, p. 1000; DE VAAN 1995, pp. 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 tweehonderdvijftig soldaten in op ^{gis}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 vierhonderd boogschutters op ^{gis}MÁ.MEŠ/elippu schepen richting Elam stuurt om de Pillatu en Hilimu stammen aan te vallen.

In een tweede brief (HARPER 1892-1914, p. 520; DE VAAN 1995, pp. 265-269) (649 v. Chr.) beveelt Bel-ibni een aanval op Elam. Hiervoor verdeelt hij het in

Zeeland gestationeerde contingent van zeshonderd Neo-Assyrische boogschutters en vijftig ruiters over meerdere ^{gis}*hallimu* boten die richting de stad Mahmiti aan de Elamitisch kust zeilen. In deze kuststad maken de Assyriërs duizend vijfhonderd koeien buit die toebehoren aan de koning van Elam en de sjeik van Pillatu; hiervan laden ze vijfhonderd koeien op hun schepen, waarna ze de duizend andere exemplaren verdrinken in de Perzische Golf.

In een derde brief (HARPER 1892-1914, p. 462; DE VAAN 1995, pp. 261-265) (648 v. Chr.) stuurt Bel-ibni twee ^{gis}*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  orlog te verklaren. De afzetting van de pro-Assyrische koning Huban-halta  or 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-Zeelandroute 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.

3. Informatie over de Elam-Zeelandroute

3.1. 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, pp. 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, pp. 89, 200). Het territorium van de Aramese Pillatu en Hilimu stammen behoorde vanaf de late achtste eeuw v. Chr. tot de Elamitische invloedssfeer (FRAME 1992, pp. 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 Naditurvier/-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” (HARPER 1892-1914, p. 1000 (KÁ ÍD.*mar-rat*); DE VAAN 1995, pp. 292-296), wat doet vermoeden dat de Elamieten via de Naditurvier/-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 (GRAYSON & NOVOTNY 2014, 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 haven in de Perzische Golf 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 (GRAYSON & NOVOTNY 2014, 46: 81-94) geeft ons bijkomende informatie over de Elamitische kustlijn en de bijhorende aanlegplaatsen in het relaas over zijn zesde 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 Ulāyarivier (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 Basraregio, 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 uitmondden in de Perzische Golf. De Eufraat stroomde op het meest zuidelijke punt van Zeeland rechtstreeks in de Perzische Golf (GASCHE 2007, pp. 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, pp. 12-18). In de winter en voornamelijk in de lente, zal deze lagune bevaarbaar geweest zijn doordat de Iraanse rivieren het smeltwater van het Zagrosgebergte 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 1966-67, 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' verkenningstocht niet dieper was dan 1,5 m. Zowel de vloot van Sennacherib (GRAYSON & NOVOTNY 2014, 44: 28-30, 46: 56-70) als die van Bel-ibni (HARPER 1892-1914, p. 795; DE VAAN 1995, pp. 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 Karunrivier (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, pp. 12-18), gingen de Karkheh- en Dezrivier over in de noordelijke 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 Karunarm 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 Naditukanaal kunnen geweest zijn dat de toegang voor grotere zeeschepen faciliteerde voor de meanderende Karunrivier. 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, p. 75). Deze Elamitische havenstad (Tepe Surkhegan) situeerde zich waarschijnlijk tussen het moderne Shushtar en Ahwaz langs de oever van de Karunrivier (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 study van MOGHADDAM & MIRI (2007) aan dat er zich langs de oude Karunbedding meerder  elamitische sites bevonden, waarvan er bij toekomstig archeologisch onderzoek mogelijk één site zou kunnen geïdentificeerd worden met het antieke Mahmiti (fig. 1).



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

3.2. TRANSPORT OP DE ELAM-ZEELANDROUTE

Volgens de Mesopotamische bronnen, zijn er twee types van schepen die gebruikt werden voor de oversteek van de Perzische Golf op de Elam-Zeelandroute: 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 (ROTH 1956-2010, CAD E, pp. 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 riviervervoer. Zo blijkt dat de Assyrische koning Sennacherib een groep van Hatti krijgsgevangenen  eeval om zeeschepen te bouwen in Ninive (GRAYSON & NOVOTNY 2014, 44: 28-30, 46: 56-70). In eerste instantie werden

deze schepen als logistieke ondersteuning voor Sennacherib's zesde militaire campagne door zeelieden van Tyre, Sidon en Ionië langs de Tigrisrivier en het Arahtukanaal naar de monding van de Perzische Golf geloodst. Vervolgens deden ze dienst in de militaire maritieme expeditie tegen Elam. In een Bel-ibni tekst (HARPER 1892-1914, p. 795; DE VAAN 1995, pp. 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 Golfvloot uit te bouwen (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 (BARNETT *et al.* 1998, pl. 136, detail uit afb. 197).

Het tweede type boot, de ^{gis}hallimu, wordt vertaald in het Akkadische woordenboek als „een soort vlot” (ROTH 1956-2010, CAD H, p. 45). Het woord „vlot” wordt meestal gebruikt voor drijvende objecten gemaakt uit riet in het Oude Nabije Oosten (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 (HARPER 1892-1914, pp. 462, 520, 1000, 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 Zeelandse prins Nabu-bel-šumati minstens tweehonderdvijftig medestanders op een *hallimu* schip (HARPER 1892-1914, p. 1000; DE VAAN 1995, pp. 292-296) voor een inval op Zeeland, terwijl Bel-ibni zeshonderd boogschutters, vijftig paarden met ruiters en vijfhonderd koeien in een vloot van *hallimu* schepen transporteerde (HARPER 1892-1914, p. 520; DE VAAN 1995, pp. 265-269). Bovendien stuurde hij deze boten uit voor een transport van boomstammen (HARPER 1892-1914, p. 462; DE VAAN 1995, pp. 261-265).

Het transport van boomstammen met *hallimu* schepen van Elam naar de Zeelandregio is reeds geattesteerd vanaf het derde 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 houtladings via het Mesopotamische rivierennetwerk 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 eerste helft van het eerste 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 Golfzijde van de lagune.

Volgens de Akkadische terminologie, waren er dus tenminste twee types van schepen in omloop voor maritiem transport op de Elam-Zeelandroute. 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 Golfvloot uit te bouwen. Aangezien deze schepen specifiek voor de Elam-Zeelandroute werden ingezet, lijkt het aannemelijk om de *hallimu* schepen een Elamitische makelij toe te schrijven.

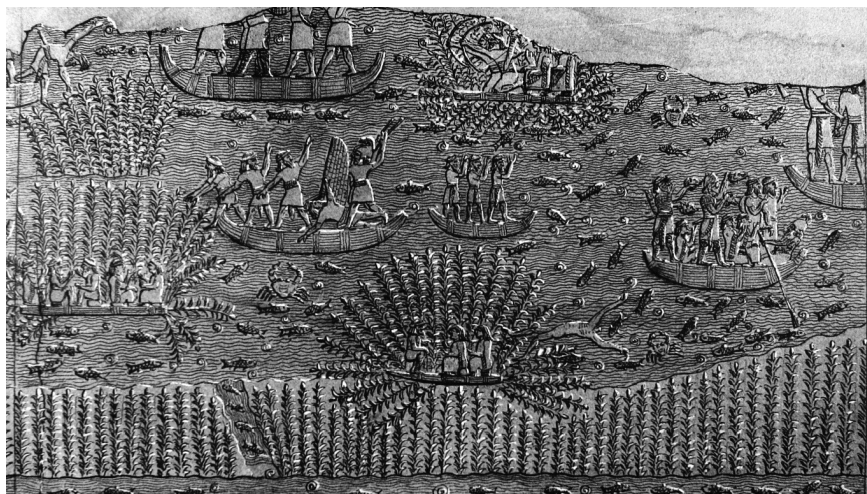


Fig. 3. — Het Zuid-Mesopotamisch moeraslandschap met vloten uit rietbundels afgebeeld op een reliëf in kamer XXVIII van het zuidwest paleis van Sennacherib te Ninive. Het reliëf toont aan dat deze vloten slechts een beperkte laadcapaciteit hadden (BARNETT *et al.* 1998, pl. 236, afb. 340a).

4. Besluit

Wanneer we de resultaten uit het Bel-ibni archief en de Neo-Assyrische annalen samenvatten, kunnen we besluiten dat er tijdens de eerste helft van het eerste 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 eerste helft van het eerste 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 Golfnetwerk zal bijgevolg moeten uitwijzen of de in dit artikel aangereikte elementen verder kunnen uitgewerkt worden.

REFERENTIES

- 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 (ARRIANUS) 1966-67. *Anabasis Alexandri* (Books V-VII); *Indica* (Book VIII). With an English translation by E. I. Robson. — London, Heinemann, Loeb Classical Library, 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).
- 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.
- DE VAAN, J. M. C. T. 1995. “Ich bin eine Schwertklinge des Königs”: die Sprache des Bēl-ibni. — Kevelaer and Neukirchen-Vluyn, Verlag Butzon & Bercker, Alter Orient und Altes Testament, 242, 549 pp.
- FRAME, G. 1992. Babylonia 689-627 B.C.: A Political History. — Leiden, The Netherlands Institute for the Near East, 358 pp.
- FUCHS, A. 1994. Die Inschriften Sargons II. aus Khorsabad. — Göttingen, Cuvillier, 475 pp.
- GASCHE, H. 2007. The Persian Gulf shorelines and the Karkheh, Karun and Jarrahi rivers: A geo-archaeological approach. A joint Belgo-Iranian project. First Progress Report – Part 3. — *Akkadica*, 128: 1-72.
- GORRIS, E. 2014. Power and Politics in the Neo-Elamite Kingdom. — Louvain-la-Neuve, PhD Dissertation, 411 pp.

- 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, Winona Lake, Eisenbrauns, 349 pp.
- HARPER, R. F. 1892-1914. Assyrian and Babylonian Letters belonging to the Kouyunjik Collection(s) of the British Museum. — Chicago, University of Chicago Press, 14 vol., 4088 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 International Congress, Ghent University, Dec. 14-17, 2009). Leiden-Boston, Brill, Mémoires de la Délégation en Perse, 58, pp. 493-534.
- HINZ, W. & KOCH, H. 1987. Elamisches Wörterbuch. — Berlin, Verlag von Dietrich Reimer, Archaeologische Mitteilungen aus Iran, Ergänzungsband, 17, 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 Millennium. — Penn State University Press, Eisenbrauns, 141 pp.
- MOGHADDAM, A. & MIRI, N. 2007. Archaeological surveys in the “Eastern Corridor”, south-western Iran — *Iran*, 45: 23-55.
- ROTH, M. T. (Ed.) 1956-2010. The Assyrian Dictionary of the Oriental Institute of the University of Chicago (CAD). — Glückstadt, Winona Lake; J. J. Augustin, University of Chicago Press, 21 vol., 9727 pp.
- SCHEIL, V. 1907. Textes élamites-anzanites. Troisième série (Mémoire de la Délégation française en Perse IX). — Paris, Ernest Leroux, 231 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 International Congress, Ghent University, Dec. 14-17, 2009). Leiden-Boston, Brill, Mémoires de la Délégation en Perse, 58, pp. 293-318.