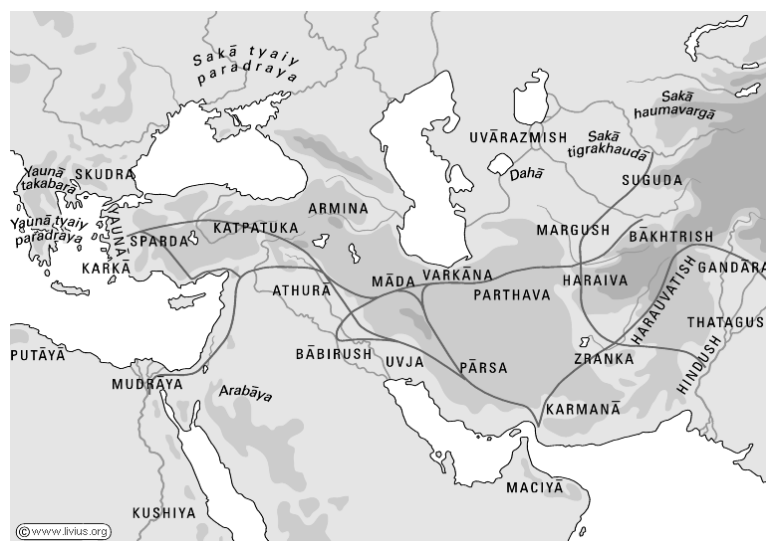


De Perzische Post

door Cindy Meijer

Introductie

Heb jij je wel eens afgevraagd hoe mensen binnen het Perzische rijk op grote afstand met elkaar communiceerden en hoe de koning het voor elkaar kreeg om zijn macht uit te oefenen in veroverde gebieden ver weg van het hart van zijn rijk? Als het antwoord op deze vraag ‘ja’ is, dan ben je niet de enige. Ook Griekse auteurs die in de tijd van dit wereldrijk leefden (550-330 v. Chr.), zoals de beroemde geschiedschrijver Herodotus en de soldaat Xenophon, besteden er aandacht aan in hun werk. Zij waren gefascineerd door de enorme omvang van het rijk en waren zeer geïnteresseerd in het communicatiesysteem dat door de Perzen gebruikt werd. Ze stonden er vooral versteld van dat snelle communicatie mogelijk was in zo’n uitgestrekt gebied als het Perzische rijk! Maar hoe ging dit eigenlijk in zijn werk?



*Een kaart van het Perzische wegennetwerk
(copyright Jona Lendering)*

Het Perzische wegennetwerk

Voor een goede communicatie was een uitgebreid wegennetwerk essentieel. De Perzische post was nauw verbonden aan het systeem van de koninklijke wegen. Herodotus beschrijft de Perzische koninklijke weg in het 5e boek van zijn ‘Historiën’. Deze weg verbond de Lydische hoofdstad Sardis met Susa, één van de hoofdsteden van het Perzische rijk. Volgens Herodotus doorkruiste de koningsweg alleen veilige, bewoonde gebieden. De historicus geeft ook de afstand in parasangs (een Perzische maateenheid, vergelijkbaar met 5,4 km) en somt het aantal rustplaatsen en herbergen

langs de route op, net als de rivieren die overgestoken werden en de gepasseerde wachtposten. Toch blijkt uit zijn beschrijving dat Herodotus slechts gedeeltelijk op de hoogte was van het Perzische wegennetwerk en zelfs helemaal niets wist over de wegen door het Iraanse Plateau en Centraal Azië. Gelukkig vormen de kleitabletten uit Persepolis, de ceremoniële hoofdstad van het Perzische rijk, een goede aanvulling op het beeld dat door de Griekse auteur wordt geschetst. Uit deze bronnen weten we dat er ook verbindingen waren met onder andere Babylonië, Egypte en India en dat de koningsweg van Sardis naar Susa maar één van de vele wegen was. Ook verslagen van veldtochten geven informatie over de belangrijkste Perzische wegen, al houden die zich voornamelijk bezig met de bevoorrading van soldaten. De route van Persepolis naar Susa is het meest bekend, omdat we deze zowel kennen van de tocht van Alexander de Grote als van de Persepolis-tabletten. Aan de grote verscheidenheid van landen die genoemd wordt op deze kleitabletten is te zien dat de hoofdsteden van het rijk (Pasargadae, Persepolis, Susa, Babylon en Ecbatana) door middel van wegen verbonden waren aan alle provincies. Deze hoofdsteden waren onderling verbonden door grote wegen in een ruwe vierkantvorm.

Naast de koninklijke wegen waren er ook andere reisroutes, die vaak korter waren en door de bergen of de woestijn liepen. Deze laatste kennen we vooral uit beschrijvingen van militaire expedities. Een probleem dat we tegenkomen bij het gebruik van dit type bron is dat een weg die voor een veldtocht onbruikbaar was, dit niet hoefde te zijn in een normale situatie. Zo had een marcherend leger relatief snel na elkaar voorraden vers water nodig, waardoor een gebied misschien sneller tot woestijn werd gerekend. De nomaden die in dit gebied leefden, waren daarentegen wel goed in staat om over land te reizen dat door een legerofficier als ontoegankelijk zou worden gezien. Dat komt omdat deze mensen een grote kennis hadden van het gebied en in het bezit waren van dromedarissen, die de reis makkelijker en aangener maakten. In tegenstelling tot de 'gewone' wegen waren de koningswegen breed en goed begaanbaar met wagens. Dit betekent niet dat de wegen geplaveid waren; het waren zandwegen die goed onderhouden werden. In het regenseizoen veranderden de wegen in modderpoelen, met vervelende gevolgen: Xenophon beschrijft in zijn Anabasis hoe de wagens van Cyrus vastliepen in de modder en er weer uitgetild moesten worden.



Ook bruggen maakten deel uit van het netwerk dat reizen en communicatie in het Perzische rijk mogelijk maakte. De Eufraat en de Tigris konden beide worden overgestoken door middel van permanente bruggen. De vele kleinere rivieren waren voorzien

*Een pontonbrug in de oudheid:
Romeins reliëf*

van pontonbruggen. In de oudheid werden deze drijvende bruggen gemaakt van een aantal aan elkaar gebonden schepen. Het voordeel van zulke bruggen was dat snel een verbinding met de oever tot stand kon worden gebracht en het was technisch gezien makkelijker dan het bouwen van een echte brug. Vooral in Mesopotamië waren pontonbruggen handig, omdat het waterniveau hier erg fluctueerde per seizoen. Ook het leger van Alexander de Grote bevatte een speciaal team van bruggenbouwers dat snel een pontonbrug kon maken als dat nodig was.

Wie waren er verantwoordelijk voor het onderhoud van het uitgebreide wegennetwerk van het Perzische rijk? Het is duidelijk dat de aanleg en het onderhouden van wegen in zo'n enorm gebied niet alleen veel arbeidskrachten vereiste, maar ook een gespecialiseerde administratie. Sommige van de Persepolis-tabletten lijken te verwijzen naar een speciaal korps dat zich bezighield met het onderhoud van bestaande wegen en het aanleggen van nieuwe exemplaren. Het is ook waarschijnlijk dat in Perzië zelf de zogenaamde kurtaš (afhankelijke arbeiders in dienst van de overheid) aan het werk werden gezet. Daarnaast moest ook de plattelandsbevolking werk verrichten voor de koning tijdens de corvée-arbeid, een vorm van belasting. Toen het Perzische rijk werd ingedeeld in satrapieën (provincies), droeg de satraap (gouverneur) de verantwoordelijkheid voor het onderhoud van de wegen die door zijn gebied liepen. Tijdens militaire campagnes was deze taak voorbehouden aan het leger en werden soldaten ingezet als 'wegenbouwers'.

Controle en gezag

De koninklijke wegen hadden nogal wat voordelen ten opzichte van de 'gewone' wegen: ze liepen alleen door bewoond gebied (waardoor de kans op een hinderlaag klein was), waren goed toegankelijk voor wagens en konden makkelijk bevoorraad worden. Het is daarom niet verrassend dat niet iedereen er zomaar gebruik van kon maken. Om over een koningsweg te kunnen reizen was een vooraf gegeven, officiële goedkeuring nodig, die in de Persepolis-tabletten *halmi* (verzegeld document) wordt genoemd. Dit document diende als reisvergunning en vrijgeleide. Het bevatte informatie over het aantal reizigers, de rantsoenen en de route die gevolgd werd. Iedere leider van een karavaan diende in het bezit te zijn van zo'n *halmi*. Langs de weg waren poststations en pakhuisen te vinden, ongeveer een dagreis van elkaar verwijderd. Iedere keer dat een karavaan een rustplaats passeerde, moest de leider zijn reisdocument laten zien en konden de rantsoenen worden ontvangen uit de pakhuisen, precies de hoeveelheid die was vastgelegd. Het toezicht was zo streng, dat zelfs bij onvoorziene omstandigheden geen extra rantsoenen werden uitgekeerd! Ook de klassieke bronnen laten zien dat de toegang tot de Perzische wegen goed werd bewaakt. Zelfs buitenlandse ambassadeurs hadden toestemming nodig van een satraap om over bepaalde wegen te reizen.

Het was de taak van de koning om de orde te handhaven, ook op de koninklijke wegen. Door de strenge controles van de mannen van de koning hadden mensen met kwaad in de zin, zoals struikrovers, weinig kans. Toch kon de veiligheid van de reizigers nooit helemaal gegarandeerd worden. Daarom werden karavanen vaak begeleid door gewapende mannen.

Een aantal anekdotes van Herodotus onderstreept het beeld van een strenge Perzische surveillance. Zo vertelt hij het verhaal van de Meed Harpagus, die een vertrouwelijk bericht wilde sturen aan Cyrus in Perzië. Omdat hij zich ervan bewust was dat de wegen goed bewaakt werden, verstopte hij een papiertje met daarop zijn boodschap in het lichaam van een dode haas! De dienaar die de boodschap zou bezorgen werd uitgerust met een net, zodat hij zou kunnen doorgaan voor een jager. Uit dit verhaal blijkt wel dat een bericht zonder het Perzische zegel er snel uitgepikt zou worden door de wachten langs de weg.

Communicatie

De Griekse auteurs hadden grote interesse in de instelling van de koninklijke post, vooral vanwege het reusachtige terrein waarover boodschappen moesten worden overgebracht. Herodotus was erg onder de indruk van de Perzische koeriers, die sneller zouden zijn dan alle andere levende wezens. Voor het overbrengen van berichten was een slim systeem bedacht, dat door zowel Herodotus als Xenophon wordt beschreven. Langs de route was een aantal poststations gebouwd, op een dagreis afstand van elkaar. Fitte, uitgeruste mannen en paarden namen hier de plaats in van hun uitgeputte voorgangers die er al een hele reis op hadden zitten. Op hun beurt werden zij afgelost bij het volgende relais. De boodschappers reisden ook 's nachts, waardoor berichten razendsnel gecommuniceerd konden worden ondanks de grote afstanden. Dit was een belangrijke ontwikkeling, omdat het voor de koning zeer belangrijk was om op de hoogte te zijn van de actualiteiten.

Wist je dat ...

... wanneer gewone mensen post of goederen wilden versturen, ze zelf een koerier moesten betalen? Omdat dat duur was, gebeurde het vaak dat brieven werden meegegeven aan reizigers. De privébriefjes zijn leuk om te lezen en bevatten vaak een vermaning van de schrijver omdat er te lang geen nieuws was. Bijvoorbeeld: 'Het is een zonde tegen de goden dat ik niets van je gehoord heb!'

Naast het gebruik van koeriers konden berichten ook worden gecommuniceerd door middel van visuele signalen, zoals het ontsteken van vuren op goed zichtbare plaatsen.

Deze techniek was zeer bekend in de oudheid. Ook kwam het voor dat een boodschap werd overgebracht door luid roepende mannen vanaf wachttorens. Dit was natuurlijk alleen mogelijk als de torens op niet al te grote afstand van elkaar stonden. Perzische jongelingen werden zelfs speciaal getraind in het roepen met luide stem!

Voor de Perzische machthebbers dienden het wegennetwerk en het communicatiesysteem vooral politieke en strategische doeleinden. Satrapen waren verantwoordelijk voor de bouw van depots, waarin grote hoeveelheden voedsel en drinken kon worden opgeslagen. Ook nam de administratie maatregelen om de toevoer van water te garanderen. Bij een vijandige aanval was de controle van de koninklijke wegen van groot belang, aangezien zij noodzakelijk waren om de voortgang van een leger veilig te stellen. Secundaire wegen daarentegen leverden weinig voordeel op, omdat bevoorrading van het leger dan alsnog een probleem zou zijn. De vijand had dus de grootste kans van slagen als hij de logistieke voorzieningen van de Perzen in zijn eigen voordeel wist te gebruiken. Ook konden rivieren en kanalen in oorlogstijd als verdedigingsmiddel worden gebruikt. De Perzen plaatsten wachtposten op strategische plekken om hun rijk onder controle te houden. De zogenaamde 'Poorten' waren ideaal voor dit doeleinde: dit waren nauwe bergpassen, die door het moeilijk toegankelijke terrein bewaakt konden worden door slechts één garnizoen. Voorbeelden zijn de Cilicische en de Syrische 'Poorten'.



*Het beginpunt van de Perzische koninklijke weg
in Sardes (copyright Jona Lendering)*

Meer lezen?

- Briant, P. 2002, *From Cyrus to Alexander: A History of the Persian Empire*, Winona Lake.