

- MORRISON, J. et WILLIAMS, R.T., 1968, *Greek Oared Ships 900 - 322 B.C.* (Cambridge).
- MURRAY, A.S., SMITH, A.H., WALTERS, H.B., 1900, *Excavations in Cyprus* (Londres).
- OHLY, D., 1953, Holz, *AM* 68, 77-126.
- RENFREW, C., 1972, *The emergence of civilisation. The Cyclades and the Aegean in the third millennium B.C.* (Londres).
- RIERTH, E., 1985, Notes sur deux abattages en carène, *Neptunia*, No 159, 32-40.
- STEFFY, J.R., 1985, The Kyrenia Ship: An Interim Report on its Hull Construction, *AJA* 89, 71-101.
- VAN DOORNINCK, F., 1972, Byzantium, mistress of the sea, *A History of Seafaring based on Underwater Archaeology* (Bass, G.F., general editor) (Londres).
- WESTERBERG, K., 1983, *Cypriote Ships from the Bronze Age to c. 500 B.C.: Studies in Mediterranean Archaeology*, 22 (Gothenburg).
- WINTER H., 1956, *Die Katalanische Nao von 1450* (Magdebourg).

ΚΥΠΡΙΑΚΑ ΠΛΟΙΑ ΤΟΥ 6ου αι. π.Χ. ΜΕ ΣΤΕΝΟΥΜΕΝΕΣ ΠΛΕΥΡΕΣ

(Περίληψη)

Το βυζαντινό ναυάγιο του Yassi Ada του 7ου αι. μ.Χ. έφερε στο φως ένα πολύ ιδιότυπο σύστημα κατασκευής: η καρίνα του κύτους ήταν κατασκευασμένη κατά το σύστημα «πρώτα το περίβλημα» (shell first), ενώ το ανώτερο μέρος κατά το σύστημα «πρώτα ο σκελετός» (skeleton first), αντίθετα με το ναυάγιο της Κερύνειας (4ος αι. π.Χ.), που είναι κατασκευασμένο εξ ολοκλήρου κατά το πρώτο σύστημα. Έχοντας υπόψη ορισμένα πύλινα κυπριακά ομοιώματα του 6ου αι. π.Χ. στο Βρετανικό Μουσείο, μπορεί ν' αναρωτηθεί κανείς, μήπως η μέθοδος που αποκαλύφθηκε στο Yassi Ada ήταν σε χρήση στην Κύπρο αρκετούς αιώνες πριν. Ορισμένα από αυτά τα μοντέλα υποδηλώνουν την ύπαρξη "rentrée" (αγγλικά: tumble home), δηλαδή στένωση των πλευρών του πλοίου προς τα άνω. Τούτο το χαρακτηριστικό δεν είναι τυχαίο, αλλά οφείλεται στο ψήσιμο του πηλού.

Στα πολεμικά πλοία του 17ου και 18ου αι. η στένωση των πλευρών προς τα άνω επιβαλλόταν για λόγους ευστάθειας, αφού τα βαρύτερα κανόνια τοποθετούνταν λίγο πιο πάνω από την ίσαλο γραμμή. Στην Αρχαιότητα ωστόσο, μπορεί αυτό να οφειλόταν και σε άλλους λόγους, όπως για να καθιστά δυσκολότερη την έφοδο του εχθρού στο κατάστρωμα.

Οπωσδήποτε, το κύριο ενδιαφέρον που παρουσιάζει η στένωση των πλευρών βρίσκεται αλλού: πράγματι, είναι δύσκολο να φαντασθούμε ότι το τμήμα του κύτους που παρουσίαζε τη στένωση κατασκευαζόταν με τη μέθοδο «πρώτα το περίβλημα». Συμπεραίνεται, ότι η «μικτή» μέθοδος, που διαπιστώθηκε στο ναυάγιο του Yassi Ada, θα πρέπει να ήταν σε χρήση σε πολύ παλαιότερες εποχές, τουλάχιστον στην Κύπρο.

Kition et la mer à l'époque classique et hellénistique

Marguerite Yon

Les activités maritimes tiennent une place essentielle dans l'histoire et la culture de Kition. La ville antique, recouverte par l'actuelle Larnaca, est à l'époque Classique (V^e-IV^e s) la capitale de l'une des puissances locales, un royaume chypro-phénicien; elle devient ensuite, avec le reste de l'île, un élément de l'empire lagide (III^e-I^{er} s.) sans perdre son caractère spécifique de ville maritime. C'était un port marchand actif, centre d'échanges commerciaux, en même temps que sa situation stratégique en Méditerranée orientale en faisait une excellente base pour abriter une marine de guerre.

En m'appuyant sur les recherches récentes de la mission française à Kition (principalement sur le site de *Bamboula*), je tenterai de replacer ces éléments dans la question plus générale des rapports de Kition avec le monde maritime d'époque Classique et Hellénistique.

I. COMMERCE ET ÉCHANGES MARITIMES

La place d'escale qu'occupe Kition-Larnaca (Fig. 1), sur la côte sud-est de Chypre, entre les ports du Levant et le reste du monde méditerranéen (jusqu'à la Méditerranée occidentale) est attestée dès les débuts de l'histoire phénicienne, et l'histoire moderne et contemporaine le démontre encore.¹

Situé au sud-est de l'île de Chypre, le royaume de Kition aux V^e et IV^e s. est bordé au nord-est par celui de Salamine (Famagouste), avec qui il a constamment été en concurrence; du côté occidental, il est limitrophe de celui d'Amathonte (Limassol); quant à ses limites nord et nord-ouest, pour l'époque qui nous intéresse, on sait qu'il faut inclure le territoire agricole d'Idalion, voire pendant quelque temps au IV^e s. celui de Tamassos (avec la mainmise sur les mines de cuivre): mais on ne sait pas où en sont les frontières exactes.

L'agglomération urbaine de Kition était construite au bord de la mer, à peu de distance au nord d'un grand Lac Salé (*Aliki*), dont les Salines² ont été exploitées jusqu'à 1986. Ces

1. Étape de Didon-Elissa avant de partir pour Carthage au IX^e s. av. J.-C. (pour la période IX-VI^e s., voir références citées dans M. Yon, "Le royaume de Kition, I: Époque Archaique", *Studia Phoenicia* V (1987), 359-69); récemment encore, aux temps troublés de la guerre du Liban, Larnaca était une tête de ligne depuis le port libanais de Jounieh. Sur l'histoire de l'époque Classique, voir M. Yon, "Le royaume de Kition, 2: Époque Classique", in *Studia Phoenicia* IX, 243-60, paru en 1992; mais l'exposé était de 1987: il est à compléter par les progrès des recherches survenus depuis cette date, notamment la découverte du port lui-même à partir de 1988: (voir plus loin), et le trophée de victoire de Milkaton en 1991 (M. Yon et M. Szyner 1991: voir note 21).
2. Pour l'exploitation du sel dans l'antiquité, une inscription funéraire du IV^e s. (stèle Musée de Larnaca 1096) fait mention d'un "homme du sel", sans doute un haut fonctionnaire: M. Yon, "The goddess of the Salt-Lake", *Studia V. Karageorghis (Kypriakai Spoudai* 1992), 301-6; sur l'interprétation du nom de métier, cf. J. Teixidor, *Bulletin d'épigraphie sémitique*, 1986, 488-90 (qui corrige la lecture de A. Dupont-Sommer, *RDAC* 1984).



Fig. 1. Le site de Kition-Larnaca (photo aérienne 1985). Vers le sud-est.

considérations sur le territoire mettent en évidence l'importance topographique d'un port de commerce sur lequel débouchent les richesses de son arrière-pays:³ richesses agricoles telles que céréales et huile - les plantations modernes d'oliviers en donnent l'image encore aujourd'hui, ainsi que certains pressoirs antiques dont les dimensions supposent des exploitations de type industriel plutôt que domestique trouvés dans le territoire kitiien;⁴ bois de construction navale - e.g. "cyprès des îles de Kittim" (*Ezéchiel* 27, 6-7), ou une variété de pin très prisée pour la construction navale, selon Théophraste - ; richesses minières de Tamassos; sel du Lac Salé...

Documents écrits

Outre les activités de simple importation/exportation, le port de Kition jouait un rôle de centre de transactions: l'importance des activités commerciales des négociants kitiens apparaît dans les rares témoignages des textes classiques et de l'épigraphie. On sait par

3. Ne pas oublier que depuis le milieu du V^e s., le roi de Kition dispose du territoire agricole d'Idalion (il est "roi de Kition et Idalion"), et que, au milieu du IV^e s., le roi Pumayaton de Kition a acheté en outre le royaume de Tamassos et ses mines, qu'il a gardés pendant quelques années.

4. Par exemple un pressoir hellénistique de Mari-Kopetra (aujourd'hui au Musée de Larnaca): S. Hadjisavvas, *RDAC* 1988, part 2, "Olive oil production in Ancient Cyprus", 113-5, fig. 2, et pl. XXXVI:1. *Idem*, *SIMA* 1992.

exemple que le port de Kition jouait son rôle comme place d'investissements commerciaux, comme en témoignent un passage de Démosthène (à propos d'une cargaison d'Athènes au fond de la Mer Noire) ou des allusions de Lysias (sur des transports de blé). Des inscriptions (parfois bilingues: grec/phénicien) signalent aussi la présence de Kitiens établis dans les ports méditerranéens. On les rencontre en pays grec: Démétrias, Délos, Rhodes, le Pirée où se trouvait à l'époque Hellénistique une importante colonie qui par décret a obtenu en 333 le droit de construire un temple à Aphrodite Ourania (*i.e.* Astarté) et qui conservait l'usage de la langue phénicienne; et on retrouve des Kitiens jusqu'en Occident, à Carthage ou en Sardaigne.⁵

Documents archéologiques

On a vu que les conditions géographiques faisaient de Kition l'ouverture vers la mer d'un arrière-pays chypriote prospère, produisant de l'huile et du blé, du bois de construction, du cuivre. A vrai dire, on a peu d'informations sur les productions kitiennes qui pouvaient être exportées, car on manque d'éléments pour les reconnaître hors de Chypre. Cependant on connaît des timbres amphoriques au nom de Kition: *Ke-ti*, en syllabaire (un de la collection Pieridès, aujourd'hui perdu; un autre découvert récemment à *Kathari*).⁶ Leur existence démontre qu'il existait une production exportable (huile? vin? grain?), sans laquelle la nécessité de marquer les amphores ne se justifiait pas, dans un pays où l'on écrivait peu. Les fouilles de Kition-Bamboula ont du reste livré d'autres timbres chypriotes (on ne sait de quelle origine exacte dans l'île), qui s'expliquent de la même manière.

En contrepartie, le port de Kition recevait de l'étranger des produits dont les traces apparaissent dans les fouilles. On pourrait citer naturellement les objets de luxe destinés au sanctuaire, comme la petite céramique attique (exemples de vases à figures rouges et à vernis noir trouvés à *Kathari* et à *Bamboula*), des figurines grecques ou levantines; mais rien de tout ceci ne constituait le gros des cargaisons.⁷

Comme partout, il s'agissait en majorité de produits de consommation, d'objets périssables qui laissent peu de traces archéologiques: on en perçoit pourtant un peu l'existence à travers de modestes documents (dans bien des cas, ce sont simplement les restes des emballages de ces produits). Les timbres amphoriques,⁸ par exemple, font état d'importa-

5. Cf. références à ces textes dans les *Testimonia* de Kition (en préparation): voir notamment Démosthène, XXX, *Contre Lacritos*, 32-34; *IG* II/2, 337, 9031-9036; *CIS* 5997 (pour ne citer que ces exemples).

6. Y. Calvet et O. Masson, "Un nouveau timbre amphorique à légende syllabique de Kition", *Centre d'Etudes chypriotes*, Cahier 10 (1988/2), 23-6. Autres timbres chypriotes: Y. Calvet, in *KB* IV (1993), (note 7), 70-3, n° 94-105.

7. Sur les échanges avec le monde grec et avec le Levant d'après les documents archéologiques de Kition, voir pour *Kathari*, V. Karageorghis éd., *Excavations of Kition IV, The Non-Cypriote Pottery*, (Nicosie 1981): notamment 23-35, P. Bikai, "The Phoenician imports", 51-74, M. Robertson, "The Attic black-figure and red-figure pottery", 75-99, L. Jehasse, "La céramique attique à vernis noir, fin VI^e-fin IV^e s.". Pour *Bamboula*, Y. Calvet, *Kition-Bamboula I, Timbres amphoriques I*, Paris 1982 (= *KB* I 1982); J.-F. Salles, *Kition-Bamboula II, Les égouts de la ville classique*, Paris 1983 (= *KB* II (1983)); J.-F. S., "Un cratère à figures rouges à Kition-Bamboula", *2nd International Congress of Cypriote Studies 1982*, Nicosie 1985, 295-9; J.-F. S., "Du blé, du vin, de l'huile...", *Archaemenid Workshop 1988*, 1991, 207-36. Pour la coroplastie, A. Caubet et M. Yon, "Ateliers de figurines à Kition", *Acts of the Congress "Cyprus and the Eastern Mediterranean in the Iron Age"*, London 1988, 1989, 28-43; sur la sculpture en pierre, A.C. et M. Y., "Ateliers de sculpture de Kition: VIe-IIIe s. av. J.-C.", *Actes du Colloque "La sculpture chypriote en pierre et ses dérivés"*, Bruxelles 1993, 1994, 97-105.

8. Y. Calvet, *KB* I (1982) (note 7). Voir aussi Y. C., "Timbres amphoriques" (*Bamboula*), in *KB* IV (1993) (note 11), 61-80; "Timbres amphoriques" (*Kathari*) in V. Karageorghis éd., *Kition* VI, à paraître.

tions à Kition de vin (ou autre liquide) provenant de Rhodes, de Thasos, de Cnide, etc.; mais on a reconnu également des amphores décorées venant d'Ionie (Fig. 2),⁹ des fragments d'amphores commerciales (sans timbres conservés) qui venaient de Chios, de Samos, de la côte phénicienne...¹⁰

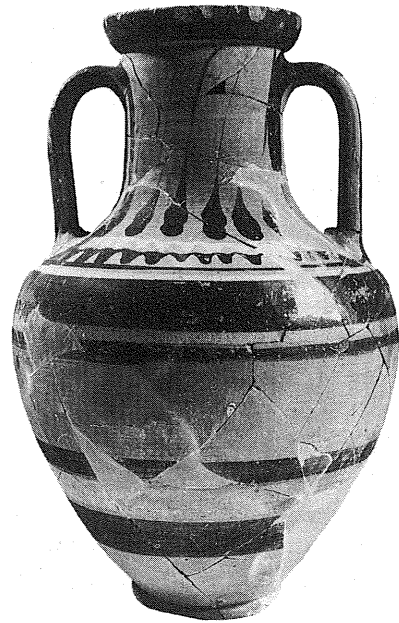


Fig. 2. Amphore importée d'Ionie (V^e s.), trouvée à Bamboula. KEF.476.

Un dépôt de vaisselle de cuisine du III^e s. a fourni de la vaisselle d'usage comportant un certain nombre de vases importés: une grande marmite exceptionnelle de 50 cm. de diamètre, qui selon J. Hayes pourrait provenir de Rhodes,¹¹ et avec les nombreux plats à poissons, bols et lampes de fabrication locale, quelques exemplaires importés, notamment d'Attique.¹² Au milieu de cette vaisselle, parmi des restes de cuisine tels que des coquillages de mer ou des escargots trouvés sur place, on a repéré des vertèbres de poissons: selon J. Desse, il s'agit de siluridés d'eau douce de grande taille (inconnus dans l'île où les cours d'eau sont insuffisants), qui proviennent très probablement d'Égypte,¹³ et sont le modeste témoignage conservé de ce qui devait être un commerce ordinaire de poissons salés ou séchés.

La marine de Kition devait être faite surtout de cargos de transports, sur qui reposait l'activité essentielle des négociants, qu'ils s'occupent de cabotage proche ou de transports à longue distance. Mais les aménagements portuaires commerciaux ne nécessitaient vraisemblablement pas des constructions considérables, et l'archéologie n'en a révélé aucune trace.

II. BASE NEVALE DE LA MARINE DE GUERRE

L'existence d'un port antique ne fait pas de doute, et Strabon (XIV,6,3) précise même que Kition disposait d'un "port fermé" (*kleistos limen*). Mais les modifications de la ligne côtière, accentuée par des travaux d'assainissement menés à la fin du XIX^e s., puis par l'urbanisation récente, en ont fait disparaître totalement aujourd'hui les traces.

Sur le site même de la ville (Fig. 1), l'occupation antique est en effet difficile à délimiter, en raison des constructions de la ville moderne de Larnaca qui la recouvre. De plus le tracé de la côte a été totalement bouleversé depuis l'antiquité, notamment à la suite des

9. KEF-476: publ. J.-F. Salles, *KB II* (1983) (note 7), n° 360.

10. E.g. K78-666, K77-1657: publ. J.-F. Salles, *KB II* (1983) (note 7), n° 353, 354, etc.

11. KEF-442: publ. J.-F. Salles, *Kition-Bamboula IV, Les niveaux hellénistiques*, 1993 (=KB IV (1993)), 246, 248, fig. 222, 224, n° 442.

12. Cf. étude de la céramique du III^e s. par J.-F. Salles, *KB IV* (1993) (note 11), 165-283.

13. Étudiés par J. Desse in *KB IV* (1993) (note 11), 103-4, fig. 130.

travaux d'assèchement de la zone marécageuse par l'administration britannique en 1880:¹⁴ ils ont transformé en terrain stable et constructible la région où se situait probablement le port antique. Enfin, un port moderne, entièrement artificiel, a été construit depuis moins de 15 ans. Les fouilles menées au XIX^e s., puis celles du Département des Antiquités de Chypre depuis 1960, et celles de la mission française depuis 1976, se sont efforcées de préciser les limites de la Kition antique, avec quelques résultats pour certains quartiers, notamment au nord-ouest, avec les nécropoles d'époque Classique *extra-muros*, au nord dans la région des temples du quartier de *Kathari*, et au nord-est avec la fouille de *Bamboula* dont il est question aujourd'hui.

Les plans anciens (en général assez schématiques) signalent jusqu'à la fin du XIX^e s. un bassin, qui doit être le reste du port antique.¹⁵ Le plan le plus complet et le plus utilisable pour nous est celui que le consul français, Auguste Dozon, avait établi pour l'édition du vol. I du *Corpus des Inscriptions Sémitiques* (= *CIS*), paru en 1881 à Paris. On y voit l'emplacement de la ville antique, entre ce qui constituait alors les deux parties habitées de *Larnaca*: la vieille Larnaca en retrait, et au bord de la mer *La Scala*, la partie portuaire où résidaient au XIX^e s. les consuls étrangers et tout ce qui touchait au commerce maritime. Outre le tracé de ce qui pouvait signaler les restes de l'enceinte de la ville, ce plan nous indique la localisation approximative d'un petit bassin (probablement réduit par rapport à la surface du bassin antique), relié à la mer par un étroit chenal: tout ce qui restait alors de l'ancien port. Son dessin évoque naturellement ce que l'on imagine des autres ports phéniciens, et notamment le cothon de Carthage, dont les textes anciens nous disent qu'il a été entièrement creusé de main d'homme.¹⁶

Mais aucun repère topographique stable ne permettait de le localiser avec précision, et après les travaux exécutés en 1880 par l'administration britannique, il était difficile de reconnaître sur le terrain son emplacement exact. Le schéma du *CIS* permet au moins de voir qu'il se trouvait près de la colline de *Bamboula*... La localisation du port était donc un des intérêts d'une fouille dans cette partie de la ville, et si l'existence d'un bassin portuaire antique est assurée, il fallait préciser quel type de marine s'y abritait.

La découverte récente, au nord de la colline de *Bamboula*, de constructions que l'on a pu ensuite interpréter comme des cales et des hangars du port classique destiné à la marine de guerre, a permis la localisation exacte de ce bassin (ou du moins de sa limite sud en attendant l'extension de la fouille).¹⁷ Les installations ont été identifiées en octobre 1987, et un sondage en 1988 nous en a donné l'orientation réelle. Après une campagne en 1990, malgré les difficultés considérables que constitue la présence d'une nappe phréatique

14. Cf. le rapport du Lieutenant Sinclair: D. Bailey, "The village priest's tomb at Aradippou in Cyprus", *The British Museum Quarterly* vol. XXXIV: 1-2 (1969), 36-57. Sur la topographie antique, voir la documentation réunie par K. Nicolaou, *The topography of ancient Kition* (Göteborg 1976).

15. Cf. K. Nicolaou 1976 (note 14), *loc. cit.*, 53, fig. 11 (Pococke 1738), 37, fig. 6 (Colonna-Ceccaldi 1882).

16. H. Hurst, "Excavations at Carthage 1977-78", *The Antiquaries Journal* 59: 1 (1979), 19-49 (avec bibliographie antérieure; "Le port militaire de Carthage", *Dossiers* juin 1993 (note 20)). Cf. D.J. Blackman, "Ancient harbours in the Mediterranean", *International Journal of Nautical Archaeology* 11 (1982), 79-104 et 185-211; P.A. Gianfrotta, s.v. "Portus", in *Enciclopedia virgiliana*, IV, 227-30, et notamment 229, avec plan schématique de Carthage et photo aérienne de 1985.

17. Voir nos rapports des campagnes de 1987 et 1988 dans la "Chronique des fouilles... à Chypre", *BCH* 112 (1988), 827-30; 113 (1989), 824-6; 114 (1990), 962-7; 115 (1991), 812-3. Je remercie ici les membres de la mission de Kition-Bamboula qui ont depuis 1976 pris part à la fouille et à l'interprétation du site, en particulier O. Callot (architecte de la mission) et J.-F. Salles (responsable de la partie nord du chantier).

qui noie les niveaux antiques jusqu'à environ 2m. au-dessus du niveau de la mer, la reprise des recherches sur le terrain à partir de 1993 nous en donnera plus complètement le plan et l'organisation d'ensemble. Les travaux sont en cours, et je n'en donnerai ici qu'un bref aperçu en attendant la suite des fouilles.

Description architecturale et stratigraphie

Ces installations se trouvent sur le site de *Bamboula*, au nord de la colline qui recouvrait le sanctuaire d'Héraklès-Melqart et d'Astarté. La fouille a permis de reconnaître plusieurs états de cet ensemble sacré, en activité depuis la colonisation phénicienne au IX^e s. av. J.-C., jusqu'à la conquête ptolémaïque en 312.¹⁸ La fouille et son interprétation ont été rendues difficiles par l'état de destruction que présentent les restes architecturaux, et à cause de l'énorme masse de terre qui au Moyen Age a recouvert le tout pour constituer la colline de *Bamboula*. On a cependant pu déterminer la limite nord du sanctuaire du IV^e s., dont la cour est soutenue par un gros mur à contreforts (mur 432): la terrasse du sanctuaire dominait ainsi d'une hauteur de 2m. les installations portuaires dont la construction lui est liée (Fig. 3).



Fig. 3. Kition-*Bamboula*, en direction de l'ouest: les rampes en pente vers le bassin du port. État 1990.

18. Voir sur ces travaux nos rapports dans la "Chronique des fouilles ... à Chypre", *BCH*, à partir de 1977; M. Y., "Mission archéologique française de Kition-*Bamboula* 1976-1984", *Archaeology in Cyprus* (Nicosie 1985), 218-26; Y. Calvet, "Kition", in *Kinyras. Archéologie française à Chypre / French Archaeology in Cyprus* (Lyon 1993), 107-38 (avec bibliographie des travaux de la mission).

Telles qu'on peut les reconnaître en commençant les travaux de 1993, ces installations se composent d'une rangée de rampes parallèles, construites en pierres et mortier (Fig. 3-4). Régulièrement espacées de 5m., et larges de 1.50m., ces rampes, en pente douce vers le bassin du port, sont placées perpendiculairement au mur de terrasse (432), dont les sépare un passage de circulation où l'on descendait par trois marches qui courent sur toute la longueur de l'ensemble. Elles sont séparées par de petits murets placés dans l'axe des contreforts du même mur, qui supportaient probablement les piliers de la toiture (on a retrouvé beaucoup de morceaux de grandes tuiles plates).

Les divers aménagements qui complétaient les rampes ont laissé quelques traces archéologiques, dont l'interprétation n'est pas toujours évidente: par exemple de petits bassins rectangulaires, soigneusement construits en plaques de gypse, situés entre les contreforts du mur de terrasse du sanctuaire, et dont la fonction reste encore inexplicée. On voit encore, dans un des rares contreforts du mur suffisamment conservé, un encastrement de poutre à 1.80m. de haut, et des consoles en pierre à l'extrémité des rampes: ces restes témoignent de la présence de constructions en bois, qui prenaient appui sur les côtés des



Fig. 4. Kition-*Bamboula*: rampe 491 (vers le sud). État 1990.

rampes, et servaient peut-être à étayer ou à amarrer les quilles, à soutenir des échafaudages de circulation... Mais l'état de destruction des murs n'a laissé subsister que peu de ces traces, et peut-être ne pourra-t-on jamais en déterminer la fonction.

Chronologie

La stratigraphie semble indiquer une construction à la fin du V^e s., ou dans le premier quart du IV^e s. av. J.-C. (sous le roi Milkaton ou son prédécesseur?), et des raisons architecturales permettent de lier leur construction à la reconstruction du sanctuaire. On a reconnu au moins une deuxième phase, et probablement une troisième.

Le réaménagement du deuxième état, qui se place également dans le IV^e s., est d'une construction moins soignée: les rampes sont alors fortement élargies avec des pierres et des briques, et leur niveau rehaussé de près d'1 mètre à l'extrémité sud, ce qui accentue fortement la pente. Le troisième état n'est actuellement visible que dans la partie ouest du sondage, et devra être précisé par la suite des fouilles. L'ensemble paraît avoir cessé d'être utilisé et entretenu avant la fin du IV^e s. Il est vraisemblable que cet abandon, comme l'abandon du sanctuaire qui le domine au sud et celui du réseau d'égout collecteur drainant ce quartier,¹⁹ doit être mis en relation avec les bouleversements politiques qui ont marqué la conquête de Kition par Ptolémée: mais est-ce la seule raison?

Interprétation

La comparaison avec d'autres installations semblables (au Pirée, à Carthage, etc.)²⁰ a permis d'y reconnaître des hangars à bateaux, destinés à abriter des navires de guerres. Les témoignages littéraires signalent qu'à plusieurs reprises, Kition a servi de base arrière dans les expéditions des Perses, puis des Macédoniens, contre Salamine: il s'agissait non seulement de l'armée de terre, mais aussi des forces navales (donc d'un port pour abriter les navires): le trophée de victoire de Milkyaton récemment découvert à Kition est une manifestation de cette activité.²¹ Les rois de Kition eux-mêmes disposaient aussi probablement de bâtiments de guerre: au témoignage des auteurs grecs, ce sont des contingents de Chypre et des cités côtières du Levant qui constituaient la flotte de guerre des Rois de Perse pendant les guerres médiques; au IV^e s., "Phéniciens et Chypriotes" combattaient sur mer dans le parti perse contre Alexandre en 334-333; puis en majorité ils se rallient à Alexandre pour participer au siège de Tyr.²²

Aucun témoignage matériel ni littéraire ne précise quelle fut exactement la part des rois de Kition dans ces efforts de guerre,²³ mais tout porte à croire qu'ils ne sont pas restés inactifs. L'importance qu'ils attachaient aux activités maritimes se traduit notamment, à l'époque Classique, par la construction d'un port aménagé de façon à accueillir les vaisseaux de la marine royale.

* * *

L'interprétation des aménagements portuaires proposée en 1987 a été confirmée par les fouilles menées depuis cette date.²⁴ Mais il reste encore beaucoup de points à éclaircir: c'est ce qui fait l'objet du programme de fouille qui reprend avec la campagne de septembre-octobre 1993.

19. Sur la stratigraphie de cet ensemble, voir J.-F. Salles, *KB I* (1983) (note 7).

20. Sur la *Marine antique* voir le fascicule des *Dossiers d'Archéologie*, n° 183 (juin 1993), coordonné par D. Auffray, qui donne l'état récent des recherches concernant les ports et les navires de ces périodes: voir en particulier 16-22: J. Morrison, "Olympias, une trière athénienne" (avec p. 22: J. Coates, "Les essais"); 32-9: D. Blackman, "Les cales à bateaux"; 42-51: H. Hurst, "Le port militaire de Carthage"; nous y présentons également le "port de guerre de Kition", 40-1.

21. M. Yon et M. Szyner, "Une inscription royale phénicienne", *CRAI* 1991, 791-823; Id., "A trophy of victory at Kition", *RDAC* 1992, 156-65.

22. Hérodote (Guerres médiques); Arrien, *Anabase I*, 18,7; Diodore XVII 40-47; Arrien II, 13, 7-8; Quinte-Curce IV, 2-4; Justin X, 11, 10-13; Plutarque, *Alexandre* 24, 2-3. Cf. *Testimonia de Kition*, à paraître.

23. En ce qui concerne le siège de Tyr, elle fut peut-être moins importante que celle de Salamine, si l'on considère que le roi de Kition, Pumayaton, fut dépossédé du territoire de Tamassos (acquis pourtant assez récemment par lui), Alexandre en ayant fait cadeau à Pnytagoras de Salamine (pout le remercier?).

24. Cf. nos rapports *BCH* (note 17).

Il faut poursuivre la fouille en direction du nord pour préciser la longueur de chaque rampe, ce qui permettra d'évaluer celle des bateaux. Actuellement, la plus grande longueur fouillée dépasse 15m. Un sondage mené en 1990 avait laissé penser que la longueur n'excédait peut-être pas 25m.; mais ce sondage a été pratiqué dans une zone très perturbée, où l'affleurement de la nappe phréatique ne facilite pas les choses, et demande confirmation par d'autres sondages parallèles: une longueur de 30 à 35m. (nord-sud) est très envisageable.

L'ampleur de l'ensemble du port nous sera donnée par le nombre des rampes, que l'on ne connaît pas encore. Sept rampes, diversement conservées, ont déjà été repérées, ce qui donne à cet ensemble une extension est-ouest d'au moins 30m. pour le côté sud du bassin: mais on ne sait rien des autres côtés. La partie est du chantier, totalement détruite, n'apportera rien, mais d'autres vestiges sont peut-être encore à découvrir sous la terre de la colline à l'ouest, voire au nord.

Mais au delà des réponses topographiques que le terrain nous donnera peut-être, d'autres interrogations se posent. La première concerne la nature des bateaux que l'on tirait sur ces rampes à l'époque Classique: on peut penser qu'il s'agissait de trières, bateaux légers dont la rapidité de manœuvre fait la supériorité.²⁵ Pour imaginer l'aspect des navires qui prenaient place sur ces rampes, on peut évoquer les représentations des navires de guerre phéniciens, tels qu'on les trouve par exemple sur des monnaies de Sidon ou de Byblos. Mais, quant à leurs dimensions réelles et leurs proportions, on devra plutôt essayer de les évaluer par comparaison avec les mesures données par les restes de néôria trouvés à Zéa (Pirée)²⁶ et les documents épigraphiques ou littéraires qui ont récemment permis de tenter l'expérience de la "trière athénienne *Olympias*" lancée en 1987 au Pirée, ou à partir de restes archéologiques comme l'épave punique du III^e s. trouvée à Marsala en Sicile.²⁷

Ensuite, il sera nécessaire de déterminer quel était le lien de ce "port fermé" avec le sanctuaire voisin, dont l'ensemble portuaire dépend architecturalement. L'époque Classique est le moment de la plus grande puissance royale phénicienne à Kition. Elle est symbolisée dans le sanctuaire par le fait que Melqart, protecteur de la dynastie royale, qui cohabite avec Astarté, prend alors une place prépondérante, comme l'indique par exemple le dépôt des figurines classiques d'Héraklès-Melqart découvert par E. Gjerstad: et ce n'est pas un hasard si la marine royale reçoit alors une telle attention, au point de voir se développer des installations aussi considérables.

Une dernière question, enfin, concerne le rôle des variations du niveau de la mer dans les modifications qui ont affecté cet ensemble, et ont en définitive provoqué son abandon. Comme on l'a vu, les rampes sont en pente vers le nord, et doivent arriver jusqu'à l'eau du

25. Sur les trières, voir L. Casson, *Ships and Seamanship in the ancient world* (Princeton 1973) (3rd ed), 77-97; L. Basch, *Le musée imaginaire de la marine antique* (Athènes 1987), notamment pour la Phénicie 328-35 (cf. figs 714-715, Sidon). Pour l'expérience de la trière *Olympias*: cf. J. Morrison, et J. Coates, *Dossiers* 1993 (note 20). Quant à la nécessité de faire sécher fréquemment les quilles des trières pour conserver leur légèreté et par suite leur maniabilité, voir par exemple le discours de Nicias, à propos du siège de Syracuse par la marine athénienne (Thucydide, VII, XII 3).

26. Longueur de 115 à 120 pieds (environ 35 ou 36m.): L. Casson (note 25), 82; 37m. selon D. Blackman, *Dossiers* 1993 (note 20), 34. Sur l'armement, cf. les inventaires du Pirée: *IG* 112 (1604-1632).

27. Longueur estimée à 34m., largeur à 4,8m.: H. Frost, "The Punic and Sister Ships, Sicily", *National Geographic Society Research Report*, vol. 14 (1982), 261-7 notamment 264). Cf. O. Crumlin-Pedersen, "Les lignes élégantes du navire de guerre de Marsala", *Dossiers* (juin 1993) (note 17), 58-65.

bassin du port pour que la quille se mette à flot. Or, au cours de l'existence de ces installations qui ont servi moins d'un siècle, on a été obligé d'effectuer à plusieurs reprises des travaux pour rehausser l'ensemble en accentuant la pente. Faut-il penser que ces réfections qui ont été jugées nécessaires dès le milieu du IV^e s. doivent être mises en relation avec une nécessité géographique, par exemple une modification du niveau de la mer au cours du IV^e s.? A ce propos, on peut comparer avec ce qui s'est alors produit à Amathonte, où le port construit au IV^e s. a été rapidement abandonné:²⁸ cet abandon pourrait être dû à des raisons physiques, par exemple des changements dans le niveau de la mer.²⁹ Certes, les modifications de la côte chypriote pour une même période sont différentes selon les régions (on note par exemple de fortes variations entre la côte nord et la région d'Amathonte pour une même époque); mais en l'occurrence, les phénomènes qui ont touché Amathonte ont pu également atteindre Kition, situé à environ 50km. sur la même côte.

Cependant, même si les analyses géomorphologiques en cours (entreprises par R. Dalongeville) déterminent qu'un phénomène physique a contribué progressivement à rendre inutilisables ces installations dans le courant du IV^e s., il n'en reste pas moins que la raison politique a dû jouer également un rôle dans l'abandon de ces installations à la fin du IV^e s. Le niveau du bassin était devenu trop haut pour qu'à cet endroit la pente des rampes soit utilisable; après la déchéance de la dynastie phénicienne et de son organisation administrative, la nouvelle administration ptolémaïque n'a plus jugé utile de faire des frais pour la remise en état de ces aménagements;³⁰ sans doute la flotte ptolémaïque disposait-elle d'autres abris en d'autres points de l'île (Nea-Paphos, Amathonte, Salamine...), voire d'un autre port à Kition, ou même d'aménagements plus utilisables en un autre endroit du même "port fermé". Quoi qu'il en soit, c'est une ère nouvelle qui commence alors pour Kition, dont les activités maritimes — qu'elles soient commerciales ou guerrières — s'intègrent désormais dans l'ensemble de la politique des Ptolémées.

28. Le rapport parle d'une brève utilisation, limitée à la fin du IV^e s.: J.-Y. Empereur and C. Verlinden, "Le port", dans "Travaux de l'Ecole française à Amathonte en 1986", *BCH* 111 (1987), 755-9. Cf. A. Hermay, "Les fouilles françaises d'Amathonte", in *Kinyras* 1993 (note) 18, 172-174, et références bibliographiques 193.

29. Il s'agit naturellement du niveau relatif de la mer par rapport à la zone côtière; nous n'entrons pas ici dans la discussion sur la cause de cette variation (abaissement local des terres plutôt qu'élévation du niveau de la Méditerranée?).

30. La même chose sans doute a dû se produire pour les collecteurs abandonnés à la fin du IV^e s. Cf. M. Yon, "Sur l'administration de Kition à l'époque classique", *Colloque "Early Society in Cyprus" Edinburgh 1988* (1989), 373-4.

ΤΟ ΚΙΤΙΟΝ ΚΑΙ Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΣΤΗΝ ΚΛΑΣΣΙΚΗ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΣΤΙΚΗ ΕΠΟΧΗ

(Περίληψη)

Οι θαλάσσιες δραστηριότητες κατέχουν σημαντική θέση στην ιστορία και τον πολιτισμό του Κιτίου (Λάρνακας). Στην Ιστορική εποχή, το Κίτιον ήταν ένα εμπορικό λιμάνι, κέντρο εμπορικών ανταλλαγών, ενώ ταυτόχρονα η στρατηγική του θέση στην Ανατολική Μεσόγειο το καθιστούσε εξαιρετική βάση για την προστασία πολεμικού στόλου.

I. ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΑΝΤΑΛΛΑΓΕΣ

Γεωγραφικές συνθήκες

Το Κίτιον (Λάρνακα), που αποτελεί σταθμό μεταξύ των λιμανιών της Ανατολής και του υπόλοιπου μεσογειακού κόσμου (έως τη Δύση), είναι επίσης λιμάνι εξαγωγών των αγαθών της κυπριακής ενδοχώρας: αγροτικών προϊόντων (δημητριακών, λαδιού), ξυλείας για ναυπήγηση πλοίων (κυπαρισσιών, πεύκων), μεταλλευμάτων της Ταμασσού, αλατιού από την Αλυκή κ.λπ.

Γραπτές μαρτυρίες

Μαρτυρίες κειμένων Κλασσικής εποχής και επιγραφών: το Κίτιον είναι τόπος εμπορικών επενδύσεων (πρβλ. Δημοσθένη, Λυσία κ.λπ.). Είναι γνωστή η παρουσία Κιτιέων εγκατεστημένων σε λιμάνια μεσογειακά (πρβλ. επιγραφές ελληνικές ή/και φοινικικές στη Δήλο, Δημητριάδα, Ρόδο, Πειραιά και δυτικότερα στην Καρχηδόνα ή τη Σαρδηνία κ.λπ.).

Αρχαιολογικές μαρτυρίες

Λίγες πληροφορίες έχουμε για τα προϊόντα εξαγωγής του Κιτίου (πρβλ. τα σφραγίσματα του). Γνωρίζουμε καλά τις εισαγωγές: ορισμένα αντικείμενα πολυτελή για τα ιερά (αττική κεραμική, ειδώλια ελληνικά και ανατολικά), αναλώσιμα προϊόντα μέσα σε αμφορείς (πρβλ. σφραγίσματα Ρόδου, Θάσου, Κνίδου κ.ά., θραύσματα αμφορέων Χίου, Σάμου, φοινικικών ακτών κ.λπ., κατάλοιπα φαρμών από την Αίγυπτο κ.λπ.).

II. ΝΑΥΤΙΚΗ ΒΑΣΗ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Τοπογραφική εντόπιση

Η ύπαρξη ενός αρχαίου λιμανιού είναι βέβαιη (Στράβων: «κλειστός λιμάν») αλλά είναι δύσκολο να εντοπιστεί στη Λάρνακα (τροποποίηση της ακτογραμμής λόγω των εργασιών υγειονομικού χαρακτήρα της βρετανικής διοίκησης το 19ο αιώνα, σύγχρονη αστικοποίηση). Έως τα τέλη του 19ου αι. απεικονιζόταν στα παλιά σχέδια ένα λιμάνι κοντά στην *Παμπούλα* αλλά δίχως καμιά ακριβή τοπογραφική ένδειξη, χρήσιμη σήμερα. Η ανακάλυψη υποστέγων και κυτών πλοίου (ταυτίστηκαν το 1987, σήμερα στο στάδιο έρευνας) επέτρεψε τον εντοπισμό του λιμανιού στα βόρεια του λόφου *Παμπούλα*, κάτω από το ιερό της Ασάρτης και του Ηρακλέους-Melqart.