

# ANCIENT CYPRUS

## *Cultures in Dialogue*

EXHIBITION CATALOGUE

NICOSIA 2012

Department of Antiquities, Cyprus

ANCIENT  
CYPRUS:  
*cultures  
in dialogue*

Exhibition organized by  
the Department of Antiquities, Cyprus,  
on the occasion of Cyprus' Presidency  
of the Council of the European Union 2012

Royal Museums of Art and History, Brussels  
October 31, 2012 – February 17, 2013

EXHIBITION CATALOGUE

Editors:  
Despina Pilides  
Nikolas Papadimitriou

Department of Antiquities, Cyprus  
Nicosia 2012

## EXHIBITION

### Organization

Department of Antiquities, Cyprus

### Participating institutions

#### **Cyprus**

Department of Antiquities, Cyprus

*Cyprus Museum  
Larnaca District Museum  
Limassol District Museum  
Paphos District Museum  
Kouklia Local Museum  
Marion-Arsinoe Local Museum  
Kourion-Episkopi Local Museum*

Pierides - Laiki Bank Museum  
Geological Survey Department

#### **Belgium**

Royal Museums of Art and History, Brussels  
Royal Museum of Mariemont  
Museum of Louvain-la-Neuve

#### **United Kingdom**

The British Museum, London  
Ashmolean Museum, Oxford

### Head Curator

Despina Pilides

### Museology Curator

Nikolas Papadimitriou

### Assistant Curator

Efthymia Alphas

### Exhibition Designer

Bessy Drougka

### Graphic Designer

Christine-Joanne Lamprou

### Multimedia

Paschalis Papapetrou  
Christos Paphitis  
The Cyprus Institute

### Specialized drawings

Kyriakos Lyras  
Lydia Kyprianou

### French translations

Prof. Gilles Touchais (coordination)  
Catherine Bouras  
Efsthios Raptou

### Dutch translations

Prof. Karin Nys (coordination)  
Ineke Schwickert  
Kostas Anastasiades

## CATALOGUE

### Production

Department of Antiquities, Cyprus

### Editors

Despina Pilides  
Nikolas Papadimitriou

### Graphic Designer

Lydia Kyprianou

### Printing

Imprinta Ltd

### Editing of English texts

Ian Todd  
Alison South  
Efthymios Shaftacolas

### Maps and drawings

Mary Makri-Chamberlain  
Kyriakos Lyras  
Lydia Kyprianou

### Assistant editor for maps

Andria Avgousti

### Objects photography

Andreas Savva  
Athanasios Athanasiou  
Maria Hadjinikolaou (archive)  
and the Photographic Departments  
of the collaborating institutions  
(see also Photographic Credits)

---

## EXHIBITION (cont.)

### Translation assistants

Andria Avgousti  
Antigone Poyiatzi  
Elena Prokopiou

### Conservation

Eleni Loizides, Antigoni Christophi,  
Chrystalla Kypri, Nicoletta Miltiadous,  
Ourania Makri, Elias Kyriakides,  
Dina Constantinou, Lefteris Charalambous  
and the Conservation Departments  
of collaborating institutions

### Additional constructions, supports and mounts

FMR sprl, *Belgium*  
Andreas Economides and team,  
Carpentry workshop of the  
Department of Antiquities, *Cyprus*  
The Camassa Touch, *Cyprus*

## ABBREVIATIONS OF THE CATALOGUE AUTHORS

A.D.G. Anne Destrooper-Georgiades  
A.J. Ariane Jacobs  
A.K. Anthi Kaldeli  
A.Q. Amaud Quertinmont  
A.S. Alison South  
A.ST. Anna Satraki  
A.U. Anja Ulbrich  
D.M. Demetrios Michaelides  
D.P. Despina Pilides  
E.A. Efthymia Alphas  
E.G. Eric Gubel  
E.M. Evangeline Markou  
E.P. Edgar Peltenburg  
E.R. Efsthios Raptou  
E.Z.K. Eftychia Zachariou-Kaila  
F.H. Fryni Hadjichristofi  
G.G. Giorgos Georgiou  
G.P. George Papasavvas  
J.W. Jennifer Webb  
J.S. Joanna Smith  
K.N. Karin Nys  
K.P. Katerina Papanikolaou  
K.PR. Katerina Prodromou  
M.H. Maria Hadjicosti  
M.S. Melissa Samaes  
N.M. Natacha Massar  
N.P. Nikolas Papadimitriou  
P.C. Polina Christophi  
S.D. Stella Demesticha  
T.K. Thomas Kiely  
V.K. Vasiliki Kassianidou  
Y.V. Yiannis Violaris  
Z.Z. Zomenia Zomeni

With the collaboration of:

the Mediterranean Archaeological  
Research Institute (MARI),  
Vrije Universiteit Brussel

© Department of Antiquities, Cyprus, 2012

ISBN 978-9963-36-455-8

The exhibition is under the auspices of  
Cyprus' Presidency of the Council of the  
European Union



Organization



Department of Antiquities  
Cyprus

# Contents

Foreword, Mr Efthymios Flourentzou, <i>Minister of Communications and Works, Republic of Cyprus</i> .....	8
Foreword, Dr Michel Draguet, <i>General Director a.i., Royal Museums of Art and History, Brussels</i> .....	8
Foreword, Dr Maria Hadjicosti, <i>Director, Department of Antiquities, Cyprus</i> .....	9
Chronology .....	10
Map of Cyprus .....	12
Map of the Central and Eastern Mediterranean .....	14
1. Introduction .....	16
2. Cultures in dialogue: exhibiting the past of an island .....	18
<b>The birth of Cypriot archaeology</b>	
3. I. From treasure hunting to systematic excavation .....	22
II. Cyprus and Belgium .....	24
III. The Cypriot Collection at the Ashmolean Museum .....	26
IV. The British Museum excavations on Cyprus in the 1890s .....	28
V. The Swedish Cyprus Expedition: the first comprehensive study of the island's ancient history .....	30
<b>The ancient history of Cyprus</b>	
4. The geology of Cyprus .....	34
5. Neolithic period .....	38
<i>Case study: Ayios Tychonas-Klimonas</i> .....	42
6. Chalcolithic period .....	44
<i>Case study: Souskiou</i> .....	48
7. Early and Middle Bronze Age .....	50
<i>Case study: Marki</i> .....	54
8. Late Bronze Age .....	56
<i>Case study: Hala Sultan Tekke</i> .....	60
9. Early Iron Age .....	62
<i>Case study: Idalion</i> .....	66
10. Hellenistic and Roman period .....	68
<i>Case study: Paphos-Glyky Nero</i> .....	72

## Thematic essays

11. Natural resources and the importance of copper .....	<i>Vasiliki Kassianidou</i> .....	76
12. Harbours, navigation and trade .....	<i>Stella Demesticha</i> .....	80
13. Languages, scripts and administration .....	<i>Joanna S. Smith</i> .....	84
14. Coinage and economic politics .....	<i>Evangeline Markou</i> .....	88
15. Cultural interaction through time .....	<i>Marguerite Yon</i> .....	92
16. Burial and society .....	<i>Giorgos Georgiou</i> .....	96
17. Cult and ritual .....	<i>Anja Ulbrich</i> .....	100
18. Aspects of personal styling and adornment .....	<i>Eftychia Zachariou-Kaila</i> .....	104

## Catalogue

History of research (cat. nos 1-17) .....	110
The island (cat. nos 18-68) .....	118
The sea (cat. nos 69-136) .....	146
Society and people (cat. nos 137-215) .....	184
The world of the dead (cat. nos 216-245) .....	228
The world of the sacred (cat. nos 246-291) .....	246
Abbreviations .....	270
Bibliography .....	271
Photographic credits .....	286
Index of geographical names .....	287

# Harbours, navigation and sea trade

Stella Demesticha  
*University of Cyprus*

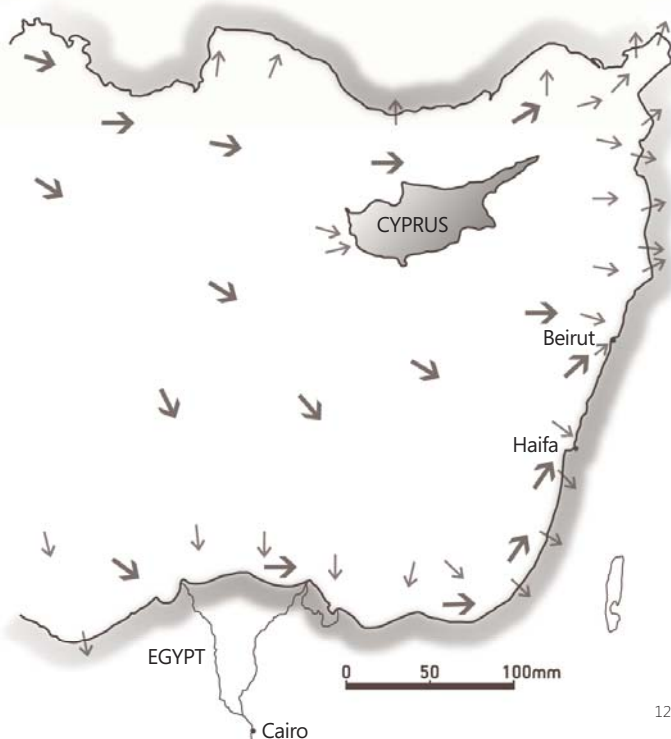
## *Geography, winds and currents*

A ship that sails in the Eastern Mediterranean would find it very difficult to bypass Cyprus, the only large island in the Levantine basin and the third largest in the Mediterranean Sea. The prevailing winds of the area, blowing mainly from the west-northwest (Fig. 12.1), were ideal for the square-rigged ancient ships which sailed from the west and needed to have the wind abaft. Cyprus, located 65 km south of Turkey and 105 km west of Syria, was also visible and easily accessible from the surrounding mainland so it was always known to the local mariners as a landmark or as a necessary stopover. The sailing trip from the Levant and Egypt to the west, or even from the Levant to Egypt, was often difficult due to the unfavourable winds and it included either sailing close to the Cypriot coasts or stopping over at one of its harbours (Murray 1995, 38-43; Wachsmann 1998, 295-299). The adventure of Wen-Amun, an Egyptian priest who was sent to Byblos to acquire timber at the beginning of the 11<sup>th</sup> c. BC, informs us very well about similar incidents: when Wen-Amun finally managed to set sail from Byblos to Egypt, "the wind drove him to the land of *Alashiya* (Cyprus)..." (Simpson 1972, 45-53).

## *From seafaring foragers to copper merchants*

The first human presence on Cyprus, documented from the 10<sup>th</sup> millennium BC at the site of Akrotiri-Aetokremnos (Simmons 1999), is directly connected with maritime activity because Cyprus has been an island at least since the Miocene (5 million years ago). Its distance from the neighbouring mainland varied according to diverse geological changes of Levantine paleogeography; the estimated average crossing from the Levantine or Anatolian coasts would take about 30 hours on simple crafts (rafts or canoes) propelled by paddles. This early seafaring activity attested on Cyprus is in accordance with an increased mobility, known from the broader Mediterranean context: seafarers, well aware of the Mediterranean winds, tides and currents, were involved in repeated, return maritime undertakings and coastal explorations, probably carried out on a seasonal basis, to exploit varied resources (raw materials, salt, shellfish, fish and avifauna) (Knapp 2010, 84-104). For at least two millennia before the advent of farming (i.e. the 'Neolithic') but also well into that era, early seafaring fishermen and foragers continued the exploitation of Cyprus' coastal and marine resources, as we see from the remains of their temporary settlements that have been discovered at the sites of *Nissi Beach* (near Ayia Napa), *Akamas-Aspros* and *Akamas-Alimman* (Ammerman *et al.* 2008).

Maritime connections with the neighbouring mainland have never ceased since, although evidence for systematic trade began only during the Bronze Age and in particular during the 2<sup>nd</sup> millennium BC. The Eastern Mediterranean then became a kind of epicentre in the ancient world, as seaborne trade was the spine of the international economy. Due to its rich copper, timber, agricultural resources and products, Cyprus was gradually established not only as a sailing stop, but also as a flourishing trading post on the most important sea routes. It must have been mariners, involved in such sea trade ventures, who engraved nineteen ships on the walls of the so-called Temples 1 and 4 at Kition (Fig. 12.2), or dedicated in that same structure more than 100 stone anchors, the most important piece of their ship's gear (Karageorghis & Demas 1985, 281-336) (for LBA anchors, see cat. no. 80).





12.2



12.4

### Timber and shipbuilding

Thick forests covered Cypriot mountains, providing timber not only for copper smelting but also for shipbuilding. Already since the 14<sup>th</sup> c. BC, the king of Cyprus was sending timber, perhaps also ships, to the king of Egypt, as we learn from his letters found in Amarna in Egypt ("...and ships as many as you wish...", Moran 1992, 107-110: EA36) (cat. no. 153). Ships required major investments of labour, materials and wealth; the increased demand for bulk raw materials and other goods obtained from afar seems to have triggered refinements in shipbuilding technology during the LBA.

Although the ships or the shipyards of Cyprus have not survived today, archaeological finds and references in written sources document well that during the 1<sup>st</sup> millennium BC ships



12.3

continued to play a significant role in Cyprus' economy and politics. The exceptional variety and number of a group of 53 clay ship-models, all dated from the Cypro-Geometric to Cypro-Archaic periods (cat. nos 78, 79), depicts in the most comprehensive way the fleets of merchantmen and warships that frequented the Cypriot seas. Their typological complexity suggests that the shipbuilders of the island were in a position to become familiar with almost all types of Mediterranean ships, situated as it was on the 'crossroads' of different kinds of influences from the Aegean, the Levant and Egypt (Basch 1987, 250).

The city-kingdoms of the island during the Archaic and the Classical periods took advantage of the valuable timber resources and the local shipbuilding tradition in order to build and maintain comparatively large fleet contingents, with which they even contributed to the Achaemenid navy: e.g. according to Herodotus (VII.90, 98) they gave 150 ships to Xerxes in 480 BC (Hauben 1987, 218). Later, Diodorus Siculus in his *Bibliotheca Historica* (14.39) refers to Phamavazos, who "sailing across to Cyprus, ordered the kings there to make ready a hundred triremes". The asset of timber and the island's tradition in shipbuilding also attracted Alexander the Great and his powerful successors, who confronted each other in naval battles for years (Michaelides 1996, 141). Arrian

Fig. 12.1. The wind-flow patterns of the Eastern Mediterranean (after Murray 1995, 40).

Fig. 12.2. Kition, Temple 4, ship graffiti on the left slab of the altar (after Karageorghis & Demas 1985, 329, fig. 1A-B).

Fig. 12.3. The ancient ship-sheds of Kition.

Fig. 12.4. A merchant ship loaded with amphorae depicted on a Cypro-Archaic jug (British Museum, GR 1926.6-28.9).



12  
(*Anabasis Alexandri* II.22.2), describing the siege of Tyre, refers to the large Cypriot squadrons assembled by Alexander, whereas Theophrastos (*Historia Plantarum* 5.8.1) and Pliny (*Naturalis Historia* XVI.203) inform us that Demetrios of Macedon took 130 cedars from Cyprus for the masts of his largest battleships (elevens - ἐνδεκήμερες).

Under the Ptolemies, Cypriot shipbuilders are even known by name (Hadjiioannou 1980, 252-253): Pritios or Pritias was written on an amphora found in Paphos; and Pyrgoteles, son of Zoes, the naval architect who built the galleys rowed by twenty and thirty men respectively (twenties - "εἰκοσήμερες" and thirties - "τριακοντήμερες") was honoured by Ptolemy Philadelphos (285-245 BC), according to an inscription on a statue base, devoted to the temple of Aphrodite in Palaepaphos (Fig. 10.1). The reputation of Cypriot shipbuilders remained high, as Pliny (*Nat. Hist.* VII.208) attributes the

invention of 'cercurum', one of the commonest merchant vessel types in the Hellenistic period, to them.

### *Harbours and shipyards*

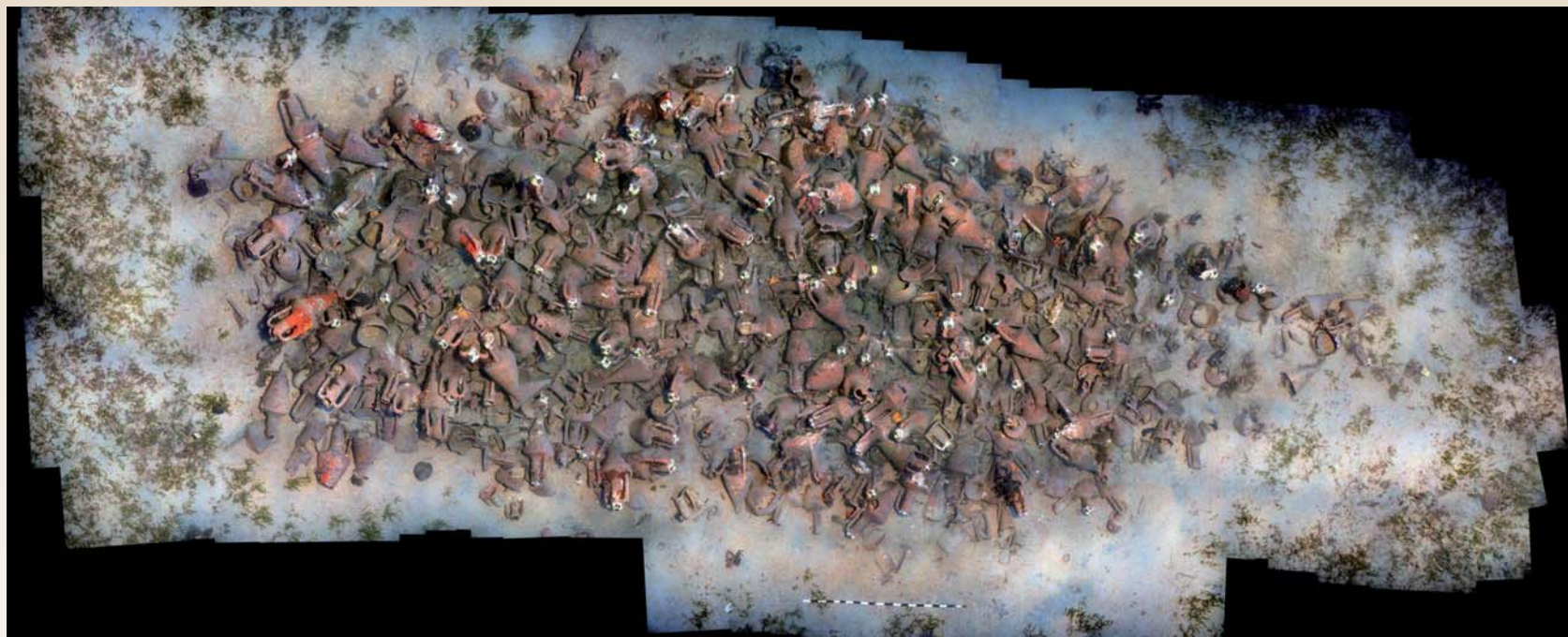
All Cypriot cities that had access to the sea maintained harbour facilities both for commercial purposes and as naval bases. The main harbours coexisted with havens, anchorages, and smaller harbours. Thus, a network of ports existed around Cypriot coasts, ready to shelter, supply and repair ships and boats, although the island is relatively poor in natural harbours. This fact combined with its strategic location, timber supplies and shipbuilding capacity, gave Cyprus an intrinsic maritime value throughout history.

From around 1600 BC, coastal urban centres at Enkomi, Kition, and Paphos were established as ports for exporting goods and mainly copper, a heavy industrial product. The archaeological record of the ancient Cypriot harbour installations is rather fragmented today (Leonard 1995) but suffices to explain why Cyprus was described as "Insula Portuosa" (Ammianus Marcellinus, XIV 8.14). Submerged breakwaters are still visible at Salamis, Kourion, Marion and Karpasia, whereas excavations at Kition-*Bamboula* brought to light one of the very few well preserved classical naval harbours in the Mediterranean (Fig. 12.3) (Yon 2006a, 129-142). Also, the harbours of Amathus and Paphos provide us with firm evidence of the large-scale public works that took place in Cyprus, in order to accommodate the large imperial fleets of the Hellenistic period.

### *Shipwrecks*

Cyprus' increased and multi-level involvement in the complex exchange networks of the Eastern Mediterranean is clearly demonstrated by the cargo of three Late Bronze Age shipwrecks. Two of them were found on the coast of Lycia, on the sea route from Cyprus and the Levant towards the Aegean: at Cape Gelidonya, a Cypriot ship was wrecked, full of copper ingots and used bronze tools (Bass 1967); at Uluburun a royal shipment, full of raw materials and precious





12.6

objects, also carried copper ingots and pottery from Cyprus (Pulak 2008). The third shipwreck, excavated at Cape Iria, in the Argolid, Greece, is most probably representative of the cabotage that took place all around the Mediterranean coasts on small ships, which redistributed goods to regional trade networks; the Iria ship had a mixed cargo with goods from the Greek mainland, Crete and Cyprus (Phelps *et al.* 1999).

During the Iron Age, the maritime history of Cyprus was considerably enriched, especially from the Archaic period onwards, when the times favoured international commerce between East and West. Ships sailed frequently to and from Cypriot ports and harbours, transporting luxury goods and foodstuffs (Fig. 12.4). Many of these ships never survived the perils of the sea and, loaded with merchandise, were wrecked in the deep. Amphorae, the containers used for transporting liquids on ships (primarily wine and olive oil), were the commonest cargo of these merchantmen (cat. nos 117-120).

Two Archaic shipwrecks with Cypriot cargo found off Lycia (Greene *et al.* 2011) leave little doubt that Cyprus was exporting its goods following sea routes used since the LBA. Also, a small merchantman that was wrecked ca. 400 BC near the coast of modern Israel, at Ma'agan Mikhael (Kahanov & Linder 2004), gives us some idea of the complex trade mechanisms in which the island was involved; the vessel carried Cypriot amphorae and pottery together with schist stone from the Aegean.

In the seas around Cyprus itself, numerous amphorae from various regions of the Mediterranean (the Levant, Egypt, Asia Minor, the Aegean, the Black Sea, Italy, Spain, North Africa) have been discovered, all testifying to the range and

prosperity of ancient seaborne trade on the island. More importantly, two shipwrecks with Aegean products have been investigated in the seas off Cyprus:

A merchant ship, wrecked north of Kyrenia, in about 300 BC, loaded with wine from Rhodes and almonds from Cyprus, was excavated in 1967-1969, during one of the most important underwater projects in the Eastern Mediterranean (Swiny & Katzev 1973). Thanks to the wooden hull's very good state of preservation, a full-size replica of the ship was built in 1985, known as Kyrenia II (Fig. 12.5).

In 2007, another shipwreck from the Aegean was discovered off the south coast of Cyprus, near Mazotos (Fig. 12.6). The ship, which sank sometime around 350-330 BC, was carrying approximately 800-1,000 amphorae from the island of Chios, full of one of the most prized Greek wines in Antiquity (Demesticha 2011). It is one of the very few of its kind currently being excavated in the Mediterranean and its investigation is expected to shed new light on ancient shipbuilding and seafaring, as well as on trade connections between Cyprus and the Aegean in Antiquity. Its excavation, still in progress, is the first underwater research carried out by Cypriot institutions: the Archaeological Research Unit of the University of Cyprus, in collaboration with the Department of Antiquities of Cyprus, and the Thetis Foundation.

Fig. 12.5. The Kyrenia II ship, during one of its experimental sailing trips.

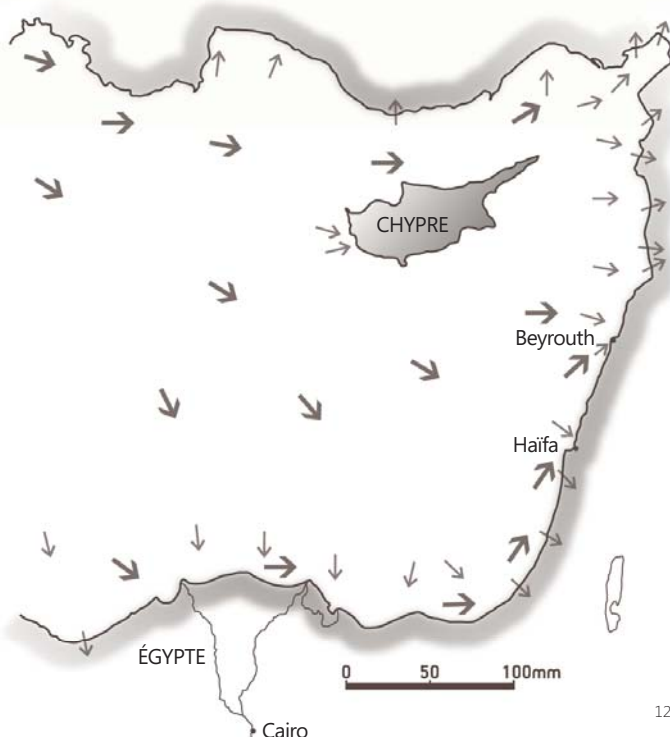
Fig. 12.6. The Mazotos shipwreck (photomosaic by B. Hartzler).

# Les ports, la navigation et le commerce maritime

Stella Demesticha  
Université de Chypre

## La géographie, les vents et les courants

Pour un bateau naviguant en Méditerranée orientale il serait très difficile d'éviter Chypre, la seule grande île du bassin oriental et la troisième par la taille de toute la Méditerranée. Les vents dominants de la région, soufflant principalement de l'ouest-nord-ouest (fig. 12.1), étaient idéaux pour les navires antiques à voile carrée naviguant vers l'est et qui avaient besoin de vent arrière. Chypre, située à 65 km au sud de la Turquie et 105 km à l'ouest de la Syrie, était aussi visible et facilement accessible depuis le continent environnant, et c'est pourquoi elle a toujours été connue des marins locaux comme un point de repère ou une étape nécessaire. Le trajet maritime du Levant ou de l'Égypte vers l'ouest, ou même du Levant vers l'Égypte, était souvent difficile à cause des vents contraires, obligeant soit à longer de près les côtes de Chypre, soit à relâcher dans l'un de ses ports (Murray 1995, 38-43 ; Wachsmann 1998, 295-299). L'aventure de Wen-Amon, prêtre égyptien envoyé à Byblos pour y acheter du bois au début du XI<sup>e</sup> s. av. J.-C., nous renseigne fort bien sur ce genre d'incident : lorsque Wen-Amon eut finalement réussi à appareiller de Byblos vers l'Égypte, « le vent le jeta sur le pays d'Alashiya (Chypre)... » (Simpson 1972, 45-53).



12.1

## Des marins prédateurs aux marchands de cuivre

Les premières traces de présence humaine à Chypre, documentées dès le X<sup>e</sup> millénaire av. J.-C. sur le site d' Akrotiri-Aetokremnos (Simmons 1999), sont directement liées à l'activité maritime, Chypre étant une île au moins depuis le Miocène (5 millions d'années avant l'actuel). La distance entre l'île et le continent voisin a varié au gré des divers changements géologiques qui ont affecté la paléogéographie du Levant ; on estime la durée moyenne de la traversée, depuis la côte levantine ou anatolienne, à une trentaine d'heures, sur des embarcations simples (radeaux ou pirogues) propulsées à la pagaie. Cette activité maritime précoce attestée à Chypre s'inscrit dans le cadre d'un accroissement de la mobilité que l'on connaît dans l'ensemble de la Méditerranée : des gens de mer, connaissant bien les vents, les marées et les courants méditerranéens, participèrent à des expéditions maritimes aller-retour et à des explorations côtières, menées probablement sur une base saisonnière, pour exploiter diverses ressources (matières premières, sel, coquillages, poissons, oiseaux) (Knapp 2010, 84-104). Pendant au moins deux millénaires avant l'apparition de l'agriculture (c'est-à-dire le « Néolithique »), et jusque bien plus tard encore, les premiers marins pêcheurs et prédateurs poursuivirent l'exploitation des ressources marines et côtières de Chypre, comme le montrent les restes de leurs établissements saisonniers découverts sur les sites de Nissi Beach (près d'Ayia Napa), Akamas-Aspros et Akamas-Alimman (Ammerman *et al.* 2008).

Les liaisons maritimes avec le continent voisin ne cessèrent jamais depuis lors, même s'il faut attendre l'Âge du Bronze, et plus particulièrement le II<sup>e</sup> millénaire av. J.-C., pour trouver les premières preuves de commerce systématique. La Méditerranée orientale devint alors une sorte d'épicentre du monde antique, le commerce maritime constituant l'épine dorsale de l'économie internationale. Grâce à l'abondance de ses ressources en cuivre, en bois et en produits agricoles, Chypre passa peu à peu du statut d'escale à celui de place de commerce florissante au carrefour des principales voies maritimes. Ce sont probablement des marins embarqués dans ce genre d'expéditions commerciales qui gravèrent les dix-neuf bateaux que l'on voit sur les murs des « Temples » 1 et 4 de Kirion (fig. 12.2), ou qui consacrèrent dans ce même édifice plus d'une centaine d'ancre en pierre, pièces majeures de



12.2

l'équipement de leur navire (Karageorghis & Demas 1985, 281-336) (pour les ancres en pierre voir cat. n° 80).

### *Le bois et la construction navale*

Les montagnes de Chypre étaient couvertes d'épaisses forêts qui fournissaient du bois non seulement pour la réduction du cuivre mais aussi pour la construction navale. Dès le XIV<sup>e</sup> s. av. J.-C., le roi de Chypre envoyait du bois, peut-être aussi des navires, au roi d'Égypte, comme nous l'apprennent les lettres trouvées à El-Amarna en Égypte (« ... et des navires autant que tu en veux », Moran 1992, 107-110 : EA36) (cat. n° 153). Les navires exigeaient de lourds investissements en main-d'œuvre, en matériaux et en moyens financiers ; la demande accrue en matières premières et autres biens d'origine lointaine semble avoir amené des



12.3



12.4

raffinements dans la technologie de la construction navale au Bronze Récent.

Bien que ni les navires ni les chantiers navals de Chypre n'aient survécu, les découvertes archéologiques et les sources écrites attestent clairement que, pendant le I<sup>er</sup> millénaire av. J.-C., les navires continuèrent de jouer un rôle important dans la vie économique et politique de Chypre. Le nombre et la variété exceptionnelle d'un ensemble de 53 modèles de navires en terre cuite, tous datés du Chypro-géométrique et du Chypro-archaïque (cat. n°s 78, 79), illustrent à merveille les flottes de navires marchands et de bateaux de guerre qui sillonnaient les mers chypriotes. Leur complexité typologique suggère que les chantiers navals de l'île étaient capables de se familiariser avec presque tous les types de navires de la Méditerranée, située comme elle l'était au « carrefour » des divers courants d'influences venus de la mer Égée, du Levant et de l'Égypte (Basch 1987, 250).

Pendant les périodes archaïque et classique, les cités-royaumes de l'île profitèrent des précieuses ressources en bois et de la tradition locale de construction navale pour constituer et entretenir des flottes relativement importantes, qui renforcèrent même la marine achéménide : selon Hérodote (VII, 90, 98) les Chypriotes livrèrent 150 navires à Xerxès en 480 av. J.-C. (Hauben 1987, 218).

Fig. 12.1. Schéma des flux de vent en Méditerranée orientale (d'après Murray 1995, 40).

Fig. 12.2. Kition, Temple 4, graffiti de bateau sur la dalle gauche de l'autel (d'après Karageorghis & Demas 1985, 329, fig. 1A-B).

Fig. 12.3. Les hangars à bateaux antiques de Kition.

Fig. 12.4. Navire marchand chargé d'amphores, représenté sur une cruche chypro-archaïque (British Museum, GR 1926.6-28.9).

Plus tard, Diodore de Sicile, dans sa *Bibliotheca Historica* (14, 39), raconte que Pharnabaze « fit voile vers Chypre et ordonna aux rois du pays de préparer une centaine de trirèmes ». L'atout du bois et la tradition de l'île en matière de construction navale attirèrent aussi Alexandre le Grand et ses puissants successeurs, qui s'affrontèrent dans des combats navals pendant des années (Michaelides 1996, 141). Arrien, décrivant le siège de Tyr (*Anabasis Alexandri* II, 22, 2), mentionne les importantes escadres chypriotes réunies par Alexandre, tandis que Théophraste (*Historia Plantarum* 5, 8, 1) et Pline l'Ancien (*Naturalis Historia* XVI, 203) nous apprennent que Démétrius de Macédoine prit à Chypre 130 cèdres pour les mâts de ses plus grands navires de guerre (ἐνδεκρήρις : « à onze rangs de rameurs »).

Sous les Ptolémées, les constructeurs de navires chypriotes sont même connus par leur nom (Hadjiioannou 1980, 252-253) : sur une amphore trouvée à Paphos est inscrit le nom de Pritios ou Pritias ; et Pyrgotélès, fils de Zoès, l'architecte naval qui construisit les galères mues respectivement par vingt et trente rameurs (« εἰκοσῆρις » et « τριακοντήρις ») fut honoré par Ptolémée II Philadelphe (285-245 av. J.-C.), comme l'atteste une inscription sur une base de statue consacrée au temple d'Aphrodite de Palaipaphos (fig. 10.1). Les constructeurs navals chypriotes demeurèrent très renommés et c'est à eux que Pline attribue

l'invention du « cercurum », l'un des types de navires marchands les plus courants à l'époque hellénistique.

### *Les ports et les arsenaux*

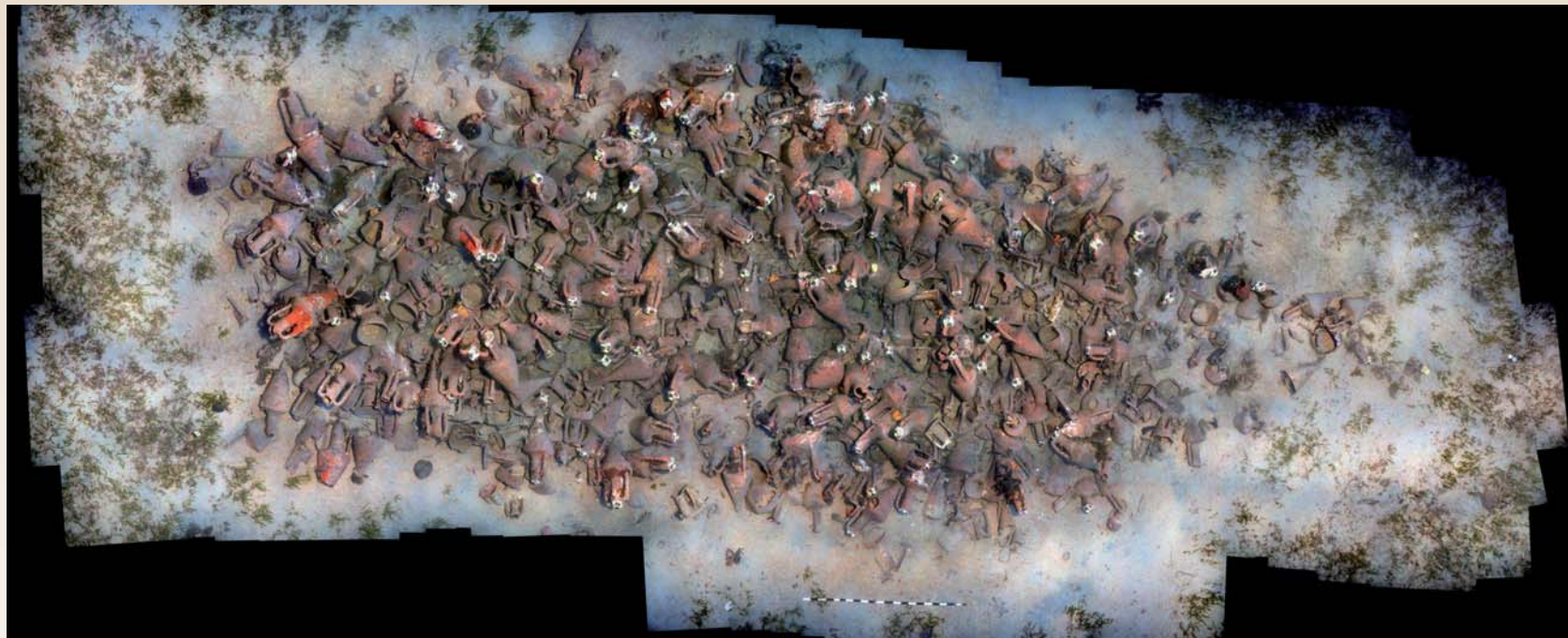
Toutes les cités chypriotes ayant accès à la mer entretenaient des installations portuaires à des fins à la fois commerciales et militaires. À côté des ports principaux on trouvait des mouillages, des abris et des ports secondaires. Il y avait ainsi tout un réseau de ports le long des côtes chypriotes, permettant aux navires de s'abriter, de se ravitailler et de réparer, et cela malgré la relative rareté des ports naturels. Ce fait, combiné avec la position stratégique de l'île, ses ressources en bois et la qualité de sa construction navale, conféra à Chypre une dimension foncièrement maritime tout au long de l'histoire.

À partir des environs de 1600 av. J.-C., des villes littorales comme Enkomi, Kition ou Paphos devinrent des ports d'exportation pour diverses denrées, mais surtout le cuivre, produit majeur pour l'industrie. La documentation archéologique sur les installations portuaires antiques de Chypre est aujourd'hui assez lacunaire (Leonard 1995) mais suffisante pour expliquer pourquoi Chypre était décrite comme « Insula Portuosa » (Ammien Marcellin, XIV 8, 14). Des môles submergés sont encore visibles à Salamine, Kourion, Marion et Karpasia, tandis que les fouilles de Kition-Bamboula ont mis au jour l'un des très rares ports militaires classiques de Méditerranée (fig. 12.3) (Yon 2006a, 129-142). En outre, les ports d'Amathonte et de Paphos prouvent l'ampleur des travaux publics effectués à Chypre dans le but d'accueillir les grandes flottes impériales de l'époque hellénistique.

### *Les épaves*

L'implication croissante et multiforme de Chypre dans les réseaux complexes d'échanges en Méditerranée orientale est clairement démontrée par la cargaison de trois épaves du Bronze Récent. Deux d'entre elles ont été découvertes au large des côtes de la Lycie, sur la voie maritime reliant Chypre et le Levant à la mer Égée : au cap Gélidonya, un navire chypriote sombra avec sa cargaison de lingots de cuivre et d'outils en bronze usagés (Bass 1967) ; à Uluburun, il s'agit d'une cargaison royale de matières premières et d'objets précieux avec aussi des lingots de cuivre et de la céramique chypriotes (Pulak 2008). La troisième épave, fouillée au cap Iria en Argolide (Grèce), illustre très probablement le cabotage qui était pratiqué tout autour des côtes méditerranéennes par de petits navires redistribuant des produits à des réseaux d'échanges régionaux ; le navire d'Iria transportait une cargaison mixte associant des produits de Grèce continentale, de Crète et de Chypre (Phelps *et al.* 1999).





12.6

Durant l'Âge du Fer, l'histoire maritime de Chypre s'enrichit considérablement, surtout à partir de l'époque archaïque, lorsque les circonstances favorisèrent le commerce international entre l'Ouest et l'Est. Maints navires appareillaient des ports chypriotes ou y accostaient, transportant des objets de luxe ou des denrées alimentaires (fig. 12.4). Nombre de ces navires n'échappèrent pas aux périls de la mer et coulèrent avec leur cargaison. Celle-ci était le plus souvent constituée d'amphores, type de vase conteneur utilisé pour le transport des liquides (essentiellement le vin et l'huile) par bateau (cat. nos 117-120).

Deux épaves archaïques avec une cargaison chypriote découvertes au large de la Lycie (Greene *et al.* 2011) ne permettent pas de douter que Chypre exportait ses produits en suivant les voies maritimes en usage depuis le Bronze Récent. En outre, un petit navire marchand qui coula vers 400 av. J.-C. près de l'actuelle côte israélienne, à Ma'agan Mikhael (Kahanov & Linder 2004), nous donne une idée des mécanismes complexes du commerce dans lequel l'île était engagée ; le navire transportait des amphores et de la céramique chypriotes en même temps que du schiste provenant de l'Égée.

Dans les mers qui entourent Chypre elle-même, on a découvert des amphores provenant de diverses régions de Méditerranée (Levant, Égypte, Asie mineure, mer Égée, mer Noire, Italie, Espagne, Afrique du Nord) ; toutes témoignent de la variété et de la richesse du commerce maritime antique à Chypre. Plus important encore, deux épaves de navires chargés de produits égéens ont été explorées au large de l'île :

Un navire marchand, qui avait coulé aux alentours de 300 av. J.-C. avec sa cargaison de vin de Rhodes et d'amandes de Chypre, a été fouillé en 1967-1969, à la faveur de l'un des plus importants

programmes de fouilles sous-marines jamais mené à Chypre (Swiny & Katzev 1973). Grâce au très bon état de conservation de la coque en bois, une réplique grandeur nature du navire fut construite en 1985, baptisée *Kyrénia II* (fig. 12.5).

En 2007, une autre épave égéenne a été découverte, au large de la côte sud de Chypre, près de Mazotos (fig. 12.6). Le navire, qui sombra aux alentours de 350-330 av. J.-C., transportait environ 800 à 1 000 amphores de Chios, remplies de l'un des vins les plus prisés de l'Antiquité (Demesticha 2011). C'est l'une des très rares épaves de ce type actuellement fouillées en Méditerranée ; son exploration devrait éclairer d'un jour nouveau la construction navale et la navigation antiques, ainsi que les relations commerciales entre Chypre et la mer Égée dans l'Antiquité. Cette fouille, actuellement en cours, est la première fouille sous-marine menée par des institutions chypriotes : l'Unité de recherche archéologique de l'Université de Chypre, en collaboration avec le Département des antiquités de Chypre et la Fondation Thétis.

Fig. 12.5. Le *Kyrénia II* durant l'une de ses sorties expérimentales en mer.

Fig. 12.6. L'épave de Mazotos (photomosaïque B. Hartzler).

# Havens, scheepvaart en zeehandel

Stella Demesticha  
University of Cyprus

## Aardrijkskunde, wind en stromingen

Het is al heel moeilijk voor een schip dat in het oostelijk Middellandse Zeegebied vaart om Cyprus, het enige grote eiland in het Levantijns Bekken en het derde grootste in de Middellandse Zee, te omzeilen. De heersende wind in het gebied waait voornamelijk uit het west-noordwesten (Fig. 12.1) en was ideaal voor de vierkant getuigde schepen uit de oudheid, die vanuit het westen voeren en de wind nodig hadden op het achtersteven. Cyprus, 65 km ten zuiden van Turkije en 105 km ten westen van Syrië gelegen, was ook zichtbaar en gemakkelijk bereikbaar vanaf het omliggende vasteland. Bijgevolg was het onder lokale zeelieden altijd al gekend als een oriëntatiepunt of als een noodzakelijke tussenstop. De zeiltocht van de Levant en Egypte naar het westen, of zelfs van de Levant naar Egypte, werd vaak bemoeilijkt door ongunstige winden zodat het nodig was om dichtbij de Cyprische kust te varen of te stoppen in een van de havens op het eiland (Murray 1995, 38-43; Wachsmann 1998, 295-299). Het avontuur van Wen-Amon, een Egyptische priester die in het begin van de 11<sup>de</sup> eeuw v.Chr. naar Byblos voer om hout te kopen, informeert ons heel goed over soortgelijke voorvallen: wanneer Wen-Amon er uiteindelijk in slaagde om van

Byblos naar Egypte uit te varen, "dreef de wind hem tot het land van *Alashiya* (Cyprus)... " (Simpson 1972, 45-53).

## Van zeevarende voedselverzamelaars tot koperhandelaars

De vroegste menselijke aanwezigheid op Cyprus vanaf het 10<sup>de</sup> millennium v.Chr., meer bepaald op de site van Akrotiri-*Aetokremnos* (Simmons 1999) staat in rechtstreeks verband met maritieme activiteiten, omdat Cyprus in ieder geval reeds vanaf het Mioceen (5 miljoen jaar geleden) een eiland is. De afstand tot het omliggende vasteland wijzigde naargelang de diverse geologische veranderingen in de Levantijnse paleogeografie; een gemiddelde overtocht van de Levantijnse of Anatolische kusten met eenvoudige vaartuigen (vloten of kano's) voortgestuwd door peddels wordt geschat op ongeveer 30 uren. Deze vroege vorm van zeevaartactiviteit naar Cyprus gebeurde in overeenstemming met de stijgende mobiliteit die we kennen uit een bredere mediterrane context: zeelui, zich wel bewust van de mediterrane winden, getijden en stromingen, waren betrokken bij terugkerende, maritieme heen en weer ondernemingen en kustverkenningen die waarschijnlijk seizoensgebonden werden uitgevoerd om verschillende hulpbronnen te exploiteren (grondstoffen, zout, schelpdieren, vis en avifauna) (Knapp 2010, 84-104). Sinds tenminste twee millennia voor de opkomst van de landbouw, maar ook tijdens het Neolithicum benutten zeevarende vissers en foerageurs de Cyprische visbestanden. Dit kunnen we bepalen uit de resten van hun tijdelijke nederzettingen die ontdekt werden op de sites te Nissi Beach (bij Ayia Napa), Akamas-*Aspros* en Akamas-*Alimman* (Ammerman *et al.* 2008).

Van toen af aan hielden de maritieme connecties met het omliggende vasteland steeds aan, niettegenstaande het feit dat systematische handel slechts kan aangetoond worden vanaf de bronstijd en in het bijzonder tijdens het 2<sup>de</sup> millennium v.Chr. Omdat de zeehandel de ruggengraat vormde van de internationale economie, werd het oostelijk Middellandse Zeegebied een soort van epicentrum in de antieke wereld. Cyprus werd dankzij zijn rijkdom aan koper-, hout- en landbouwbronnen en -producten niet enkel een zeevaartstop, maar geleidelijk aan ook een bloeiende handelspost op de belangrijkste zeeroutes. Zeelieden die deel uitmaakten van dergelijke handelspraktijken kerfden waarschijnlijk de negentien schepen op de muren van



12.1



12.2

de zogenaamde Tempels 1 en 4 in Kition (Fig. 12.2), of offerden er meer dan 100 stenen ankers, het belangrijkste stuk van de scheepsuitrusting (Karageorghis & Demas 1985, 281-336) (voor late bronstijd ankers, zie cat. nr. 80).

### Hout en scheepsbouw

De Cyprische bergen waren bedekt met dichte bossen die genoeg hout leverden voor zowel het smelten van koper als voor de scheepsbouw. Zoals we leren uit zijn brieven gevonden te Amarna in Egypte, zond de koning van Cyprus al sinds de 14<sup>de</sup> eeuw v.Chr. hout en misschien ook schepen naar de koning van Egypte, ("...en schepen zoveel als u wenst...", Moran 1992, 107-110: EA36) (cat. nr. 153). Voor het bouwen van schepen waren grote investeringen nodig op vlak van arbeid, materiaal



12.3



12.4

en vermogen. De toegenomen vraag naar bulkgrondstoffen en andere goederen vanuit verre oorden lijkt tot verbeteringen te hebben geleid in de scheepsbouwtechnologie tijdens de late bronstijd.

Ofschoon er geen schepen of scheepswerven op Cyprus bewaard zijn, wordt de beduidende rol van de schepen in de Cyprische economie en politiek tijdens het 1<sup>ste</sup> millennium v.Chr. onderbouwd door archeologische vondsten en verwijzingen in geschreven bronnen. Het uitzonderlijke aantal en de verscheidenheid in een reeks van 53 aardewerken bootmodellen, alle daterend van de Cypro-geometrische tot de Cypro-archaische perioden (cat. nrs. 78, 79), weerspiegelt op zeer omvattende wijze de handelsvloeten en oorlogsschepen die de Cyprische zeeën bevoeren. Hun typologische veelheid doet vermoeden dat de Cyprische scheepsbouwers vertrouwd waren met bijna alle typen mediterrane schepen. Dit komt omdat het eiland een 'kruispunt' vormde van verschillende soorten invloeden uit de Egeïsche wereld, de Levant en Egypte (Basch 1987, 250).

De Cyprische stadskoninkrijken van de archaische en klassieke periodes gebruikten de waardevolle houtbronnen en de lokale scheepsbouwtradities om een relatief grote oorlogsvloot uit te bouwen en te onderhouden. Daarmee droegen ze zelfs bij tot

Fig. 12.1. De windrichtingen in het oostelijk Middellandse Zeegebied (naar Murray 1995, 40).

Fig. 12.2. Kition, tempel 4, graffito van een schip op de linkerplaat van het altaar (naar Karageorghis & Demas 1985, 329, fig. 1A-B).

Fig. 12.3. De oude scheepsloodsen van Kition.

Fig. 12.4. Een handelsschip geladen met amfora's zoals afgebeeld op een Cypro-archaische kan (British Museum, GR 1926.6-28.9).



de Achaemenidische zeevloot: volgens Herodotus (VII.90, 98) schonken ze in 480 v.Chr. 150 schepen aan Xerxes (Hauben 1987, 218). Later verwijst Diodorus Siculus in zijn *Bibliotheca Historica* (14.39) naar Pharnavazos die 'Varend naar Cyprus de koningen ginds beval om honderd triemen klaar te maken'. Ook Alexander de Grote en zijn machtige opvolgers, die elkaar jaren bestreden in zeeslagen, werden aangetrokken door het hout en de scheepsbouwtraditie op Cyprus (Michaelides 1996, 141). Arrianus (*Anabasis Alexandri* II.22.2) in zijn beschrijving over de belegering van Tyr, verwijst naar de grote Cyprische eskaders die Alexander samenstelde, terwijl Theophrastus (*Historia Plantarum* 5.8.1.) en Plinius (*Naturalis Historia* XVI.203) ons informeren over Demetrios van Macedonië die 130 cederbomen van Cyprus nam voor de masten van zijn slagschepen (elven – ἐνδεκήμεροι).

Ten tijde van de Ptolemaeën zijn zelfs enkele namen van Cyprische scheepsbouwers gekend (Hadjiioannou 1980, 252-253): op een amfora gevonden in Paphos staat Pritios of Pritias geschreven; en Pyrgoteles, zoon van Zoes, de scheepsarchitect van galeien die werden geroeid door twintig of dertig man (twintigers – “εἰκοσήμεροι” en dertigers – “τριακοντήμεροι”) werd volgens een inscriptie op een voetstuk van een beeld opgedragen in de tempel van Aphrodite in Palaepaphos, door Ptolemaeus II Philadelphos geëerd (285-245 v.Chr.) (Fig. 10.1). De



Cyprische scheepsbouwers behielden hun uitstekende reputatie zoals blijkt uit Plinius (*Nat. Hist.* VII.208) die de uitvinding van de 'cercurum', een van de meest voorkomende handelsschepen tijdens de hellenistische periode, aan hen toeschreef.

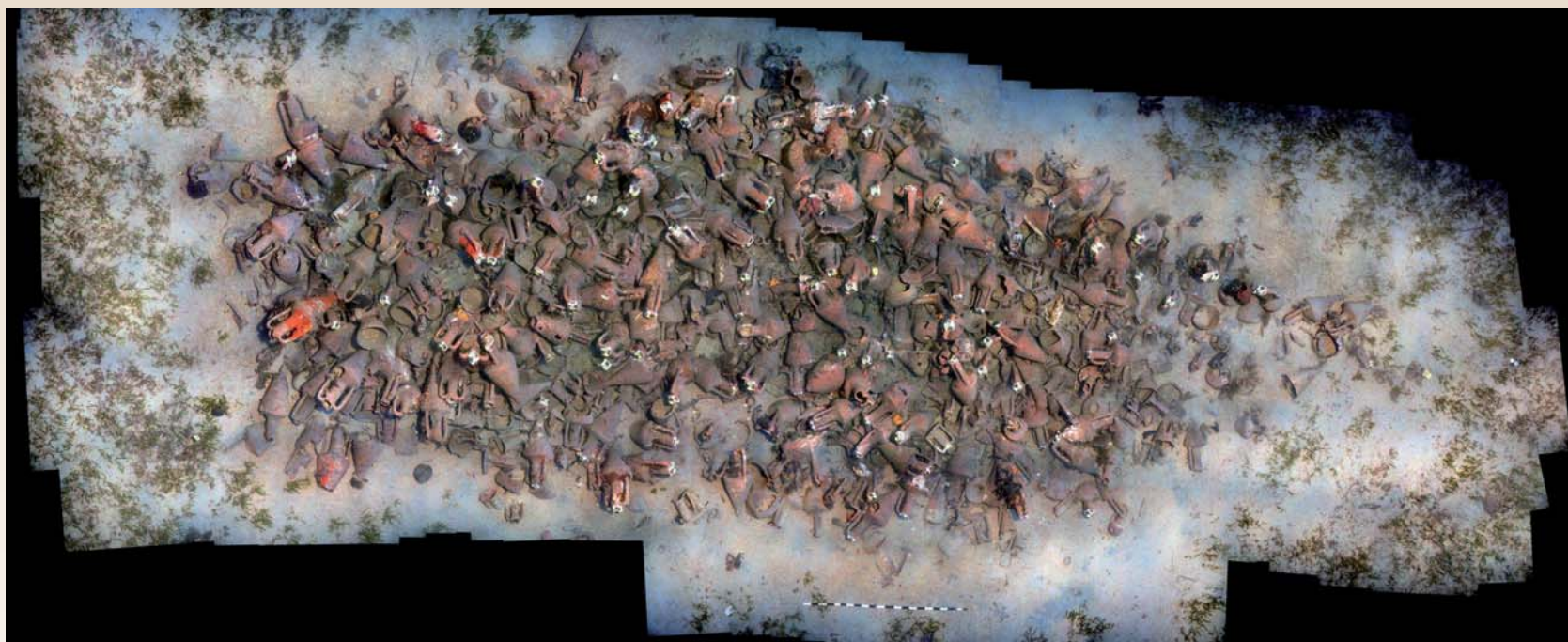
### *Havens en scheepswerven*

Alle Cyprische steden met toegang tot de zee onderhielden havenfaciliteiten voor commerciële doeleinden en als marinebasissen. Naast de belangrijkste havens bestonden er ook beschutte havens, ankerplaatsen en kleinere havens. Hoewel het eiland weinig natuurlijke havens heeft, ontstond er op die manier toch een havennetwerk op de Cyprische kusten, dat klaar stond om bescherming te bieden en schepen en boten te bevoorraden en te herstellen. Dit feit in combinatie met de strategische ligging, de houtbevoorrading en de scheepsbouwcapaciteiten gaven Cyprus een intrinsieke maritieme waarde doorheen de geschiedenis.

Rond 1600 v.Chr. werden de stedelijke kustcentra in Enkomi, Kition en Paphos aangelegd als uitvoerhavens, vooral van koper, een zwaar industrieel product. De antieke Cyprische haveninstallaties zijn slechts fragmentarisch maar voldoende bewaard (Leonard 1995) om te verklaren waarom Cyprus werd omschreven als "Insula Portuosa" door Ammianus Marcellinus (XIV 8.14). Golfbrekers zijn nog steeds zichtbaar in zee voor Salamis, Kourion, Marion en Karpasia, terwijl opgravingen in Kition-Bamboula een van de weinig goed bewaarde klassieke marinehavens in het Middellandse Zeegebied aan het licht brachten (Fig. 12.3) (Yon 2006a, 129-142). Ook de havens van Amathus en Paphos geven ons overtuigende aanwijzingen van grootschalige publieke werken die op Cyprus plaatshadden om de grote keizerlijke vloten van de hellenistische periode te kunnen onderbrengen.

### *Scheepswrakken*

De lading van drie late bronstijd scheepswrakken illustreert duidelijk de toegenomen betrokkenheid van Cyprus op verschillende niveaus in de complexe uitwisselingsnetwerken in het oostelijk Middellandse Zeegebied. Twee wrakken werden voor de kust van Lycië gevonden op de zeeroute van Cyprus en de Levant richting Egeïsch gebied: bij Kaap Gelidonya verging een Cyprisch schip geladen met koperingots en gebruikte bronzen werktuigen (Bass 1967); bij Uluburun vond men een koninklijke vracht vol met grondstoffen en kostbare goederen waaronder koperingots en Cyprisch aardewerk (Pulak 2008). Het derde scheepswrak, opgegraven bij Kaap Iria in Argolis, Griekenland, is een mooie illustratie van een klein schip dat vermoedelijk bedoeld was voor cabotage rond de mediterrane



12.6

kusten, waarbij goederen herverdeeld werden naar de regionale handelsnetwerken. Het wrak van Iria had een gemengde lading met goederen uit het Griekse vasteland, Kreta en Cyprus (Phelps *et al.* 1999).

De maritieme geschiedenis van Cyprus wordt aanzienlijk verrijkt tijdens de ijzertijd, vooral vanaf de archaische periode, dat een gunstige tijd was voor internationale handel tussen het Oosten en het Westen. Schepen met luxegoederen en levensmiddelen voeren geregeld van en naar de Cyprische havens (Fig. 12.4). Vele van deze schepen overleefden de gevaren van de zee niet en vergingen met hun koopwaarlading in de diepte. De lading bestond meestal uit amfora's, recipiënten gebruikt voor het transport van vloeistoffen (voornamelijk wijn en olijfolie) aan boord van schepen (cat. nrs. 117-120).

Twee archaische scheepswrakken met Cyprische ladingen gevonden voor Lycië (Greene *et al.* 2011) laten weinig twijfel bestaan over het feit dat het eiland zijn goederen nog steeds uitvoerde via de oude zeeroutes uit de late bronstijd. Verder geeft de lading van een klein handelsschip, dat ca. 400 v.Chr. verging voor de kust van het huidige Israël te Ma'agan Mikhael (Kahanov & Linder 2004), ons een idee van het complexe handelsverkeer waarin het eiland was betrokken: het schip bevatte amfora's en aardewerk uit Cyprus samen met leisteen uit de Egeïsche Wereld.

In de zeeën rondom Cyprus zelf zijn tal van amfora's uit verschillende mediterrane regio's ontdekt (de Levant, Egypte, Klein Azië, de Egeïsche wereld, de Zwarte Zee, Italië, Spanje, Noord-Afrika). Ze getuigen van de reikwijdte en het succes van de antieke zeehandel voor het eiland. Van belang hierbij zijn twee scheepswrakken met Egeïsche goederen die onderzocht werden voor de kust van Cyprus:

Een handelsschip geladen met wijn uit Rhodos en amandelen uit Cyprus, dat ten noorden van Kyrenia rond 300 v.Chr. verging, werd in 1967-1969 opgegraven tijdens een van de meest belangrijke onderwaterprojecten in het oostelijk Middellandse Zeegebied (Swiny & Katzev 1973). Dankzij de zeer goede bewaring van de houten romp kon er in 1985 een levensgrote replica van het schip worden gebouwd, *Kyrenia II* genaamd (Fig. 12.5).

In 2007 werd nog een scheepswrak uit de Egeïsche wereld ontdekt voor de zuidkust van Cyprus, bij Mazotos (Fig. 12.6). Het schip, dat rond 350-330 v.Chr. zonk, bevatte ongeveer 800 tot 1000 amfora's van het eiland Chios vol met een van de meest gewaardeerde Griekse wijnen uit de oudheid (Demesticha 2011). Het gaat om een van de weinige wrakken in zijn soort die momenteel worden opgegraven in de Middellandse Zee. Het onderzoek zal naar verwachting nieuw licht werpen op de antieke scheepsbouw en scheepsvaart, alsook op de handelsconnecties tussen Cyprus en de Egeïsche wereld tijdens de oudheid. De opgraving die momenteel nog steeds gaande is, is het eerste onderwateronderzoek uitgevoerd door Cyprische instanties, namelijk een samenwerking tussen de *Archaeological Research Unit* van de *University of Cyprus*, het Departement van Oudheden van Cyprus en de Thetis Stichting.

Fig. 12.5. Het *Kyrenia II* schip tijdens een van zijn experimentele zeiltochten.

Fig. 12.6. Het Mazotos scheepswrak (fotomosaïek door B. Hartzler).