

NOUVELLE INTERPETATION DU DECOR DE LA LARNAX DE GAZI N° 18985

L'intérêt pour la navigation et l'architecture navale antique a considérablement augmenté au cours des dernières années, donnant naissance à des travaux majeurs tels que ceux de L. Casson et L. Basch¹ ainsi qu'à diverses manifestations internationales². Les sources qui sont à l'origine de ces travaux proviennent de la documentation archéologique, littéraire et surtout iconographique, quelles que soient les périodes. Cependant, on déplore les mêmes lacunes sur la marine militaire au deuxième millénaire av. J-C et pendant la période classique, car aucune galère n'a encore été localisée. Si leur structure est assez bien connue³, on ignore tout de ce qui pouvait être embarqué pour subvenir aux besoins des soldats au cours des expéditions militaires: vivres, armement, matériel d'appoint pour le gréement etc... Au contraire, la marine marchande est beaucoup mieux documentée, y compris à l'Age du Bronze, grâce aux deux navires échoués au Sud des côtes anatoliennes, dans le courant de la première moitié du XIVe siècle, à Ulu Burun (Kas), et à la fin du XIIIe siècle à Gélidonya⁴. Leur cargaison principale est composée de lingots en forme de "peau de boeuf" en cuivre⁵, auxquels s'ajoutent de la céramique et des objets de luxe de provenances diverses⁶. D'autres points restent obscurs sur le commerce maritime de la fin du second millénaire. La documentation disponible à ce jour ne nous donne aucun indice sur les capacités des navires helladiques et minoens. Etaient-ils aptes à effectuer de longues distances, c'est-à-dire à pratiquer une navigation différente du cabotage, mode de navigation utilisé par les navires de Kas et Gélidonya sur la majeure partie de leur trajet. On doit nécessairement conclure que ce fut le cas du fait des distances qui séparent Chypre du continent, certaines îles égéennes entre elles et les derniers confins occidentaux de la Grèce de l'Italie méridionale. Si les résultats

de l'étude du bois de Kas, mieux conservé que celui de Gélidonya, ne sont pas encore connus⁷, un certain nombre de sources écrites⁸ et de documents iconographiques nous informent sur le degré de développement de l'architecture navale dès cette époque, nous privant toutefois de toutes indications sur le type de transports qu'effectuaient ces embarcations.

Hormis les deux épaves de la côte anatolienne et les gisements isolés de lingots⁹, signalant les voies de navigation empruntées à la fin du deuxième millénaire, nous ne disposons d'aucune trace archéologique du trafic maritime pour cette époque, qu'il s'agisse du commerce d'autres matières premières que le métal ou de denrées alimentaires, marchandises mieux documentées à partir de l'époque classique. La caractéristique du commerce des lingots, entre le Proche - Orient et l'Occident, réside dans le fait qu'il s'est exercé essentiellement par voie maritime, comme le confirment la très large répartition du matériel autour de la Méditerranée, de même que la supériorité du nombre de lingots trouvés en mer¹⁰.

Tableau I

Total des sites terrestres	Epaves	Gisements isolés	Sites
42	2 ou 3	6 ou 7	34
Total des lingots terrestres		Milieu sous - marin	Milieu
+ 330		+ 265	71

Dans cette optique, les recherches sur la localisation des gisements métallifères¹¹ et des ateliers de fondeurs sont complémentaires de celles qui sont consacrées à la navigation, puisqu'aujourd'hui seul ce type de trafic maritime est attesté (Carte 1). A partir de là, on peut tenter de restituer le réseau commercial qui s'articule entre les voies de circulation reliant les zones d'exploitation et de production et celles de distribution de la marchandise. La situation des épaves, des gisements sous - marins et des gisements terrestres de lingots permet ainsi de reconstituer approximativement une route maritime entre Chypre et la Sardaigne, deux pôles importants de la métallurgie à la fin du deuxième millénaire. Par conséquent, les indices de plus en plus nombreux de relations entre l'Egée et les pourtours de la Péninsule Italique que nous fournit l'archéologie terrestre à partir de l'HR I¹² permettent de supposer que les navires, partant de Chypre chargés de cuivre, poursuivaient leur route vers l'Ouest après avoir longé la côte orientale. Le passage par Chypre est probablement évoqué dans les deux versets de

l'Odyssée ou Athéna dit: "... je vais à Témésa, chez les gens d'autre langue, troquer mon fret de fer luisant contre du bronze..."¹³. Le terme *χαλκόν* que Victor Bérard traduit par bronze est sans doute du cuivre et on peut voir dans la Témésa dont parle Athéna la Tamassos de Chypre plutôt que la Téméssa italique¹⁴, ou aucune trace d'exploitation ou de commercialisation de métal n'a été signalée. Il faut ajouter que ce commerce ne se limite pas seulement à la distribution de matières premières mais aussi à la diffusion d'un modèle d'échanges, dont témoignent les lignots en forme de "peau de boeuf" sardes de fabrication locale, provenant de 13 sites dispersés dans toute l'île¹⁵. Ce trafic revêt de ce fait un caractère particulier et laisse entrevoir l'existence d'une organisation centralisée chargée de contrôler¹⁶ et de comptabiliser les quantités de métaux produites et mises sur le marché. A l'appui de ce raisonnement, il faut rappeler la présence d'ateliers de fondeurs et de réserves de lingots dans les palais ougaritiques, chypriotes, minoens ou mycéniens¹⁷ prouvant le rôle de l'administration palatiale dans ce commerce. On s'attend par conséquent à en trouver la trace dans les tablettes en Linéaire B¹⁸, qui renferment par ailleurs des informations sur un certain nombre de denrées¹⁹.

Tandis que la destination des lingots transportés par les navires de Kas et de Gélidonya fait l'objet de débats, la thèse de l'origine chypriote des lingots de cuivre qu'ils transportaient semble désormais acceptée²⁰. En ce qui concerne la route empruntée par ces navires, il paraît acquis que celui de Kas navigait vers l'Ouest le jour où il a fait naufrage²¹. La destination de son chargement est probablement la Crète ou la Grèce du fait qu'on ne connaît pas de parallèles du matériel précieux qui était à bord autour du bassin tyrrhénien, confins des contacts avec l'Égée au XIV^e siècle. En revanche, dans le cas du navire de Gélidonya on ne peut pas aboutir à la même conclusion du fait que certains objets appartenant à l'épave, ont été également trouvés en Méditerranée centrale²². L'hypothèse d'une destination sarde, doit particulièrement être envisagée puisqu'il faut considérer que les lingots recensés en Sardaigne sont des productions locales, fabriquées d'après un prototype "égéen", introduit en Sardaigne à une date antérieure aux premières productions locales, datées des environs du XI^e siècle. Bien que la destination exacte de ces chargements reste inconnue, le nombre considérable de lingots permet de supposer que les navires devaient effectuer plusieurs escales sur leur route vers l'Occident, laissant une partie des lingots et des objets précieux dans des ports égéens contrôlés par Mycènes et Knossos et transportant le reste vers des ports de Méditerranée centrale (Carte I). Quant au gisement de Kymi²³, deux interprétations sont possibles: soit l'accès à ce port

était plus favorable, à certaines époques de l'année, pour approvisionner la Grèce continentale, soit il était destiné à la seule presqu'île eubéenne, où les ateliers de fondeurs sont connus au moins à partir du XI^e siècle²⁴.

Parmi les documents iconographiques se trouve une représentation de navire portant un nombre de détails techniques considérable. Il s'agit du navire peint sur un des grands panneaux d'une larnax minoenne trouvée à Gazi (Skaphidara), à l'Ouest d'Héracleion²⁵. (Fig. 1) Cette larnax provient d'une tombe taillée dans le rocher, datée par le mobilier céramique du MR III B (ca. 1200)²⁶. L'autre grand panneau de la larnax est décoré de deux poulpes géants placés dans un cadre tracé de façon maladroite (Fig. 1). Il est limité, comme les trois autres faces, par deux bandes ornées de lignes ondées verticales partant du haut des pieds de la larnax, jusqu'au bord supérieur. Les deux petits côtés ont une décoration similaire: la paroi est partagée en deux registres superposés, chacun de ces registres renfermant un lingot en forme de "peau de bœuf"²⁷ (Fig. 2.1). Les lingots, un peu différents les uns des autres, appartiennent à la même catégorie²⁸. La séparation horizontale pourrait être la matérialisation des étagères de rangement, telles qu'on les voit dans les fresques égyptiennes (Fig. 2.1). Les lingots sont placés en position verticale et sont entourés par un filet peint qui adopte la forme de l'objet. La signification de ce filet n'est pas établie mais on peut suggérer que l'artiste a voulu reproduire l'effet de profondeur de champ créé par la succession des lingots posés de chant dans les magasins comme c'était semblait-il le cas à Haghia Triada et à Zakros²⁹. S. Alexiou³⁰, suivi récemment par L. Watrous³¹, reconnaissait dans ce motif des autels biconcaves et non pas des lingots, faisant reposer son raisonnement sur l'absence de représentation de lingots en forme de "peau de bœuf" en Crète et au contraire sur l'abondance des représentations d'autels biconcaves. Il omettait cependant de signaler que plus de 30 lingots avaient déjà été découverts en Crète et que des processions de Crétois porteurs de tributs, et notamment de lingots, sont présentes sur plusieurs fresques et reliefs égyptiens de Thèbes, dès le XV^e siècle³². L'artisan a peint le navire au cours d'un voyage en mer, comme l'attestent le décor d'ondes et de spirales signalant la présence de vagues et d'écume dans la partie gauche, c'est-à-dire du côté de la proue.

Celle-ci est légèrement surélevée pour marquer l'effet du gonflement des ondes sur la coque pendant sa progression. On note, en outre, la présence d'oiseaux aquatiques et d'un poisson autour du navire, et surtout celle des poulpes de l'autre grand panneau. La mer est évoquée enfin par le motif d'ondes verticales qui encadre les quatre panneaux³³. Le voyage et la mer symbolisent certainement

le passage du mort dans l'au-delà, dont nous trouvons le récit chez Homère³⁴. Mais S. Alexiou envisage aussi de rattacher ce navire à l'expédition d'Idoménée, roi de Knossos, qui s'est embarqué avec "80 nefes noires" pour combattre Troie³⁵. Selon nous, une autre interprétation peut être faite, n'excluant pas pour autant la notion de voyage du défunt dans le monde des morts. Avec la larnax de Gazi, nous possédons la plus grande représentation de navire du monde créto-mycénien. L'identification du décor des deux petits panneaux que nous proposons plus haut, nous met en présence de l'unique scène de la fin du second millénaire présentant un navire accompagné d'une partie de son chargement. Le décor de la larnax où apparaissent simultanément des lingots et un navire a nécessairement été imposé à l'artisan et doit être interprété dans son ensemble. Les détails de l'architecture navale, rendus avec un souci de fidélité à la réalité, révèle le degré de connaissance des constructeurs de la fin de l'Age du Bronze³⁶, confirmé d'ailleurs par les textes d'archives en Linéaire B³⁷. On distingue nettement la quille droite, les couples, le plat bord, une préceinte, l'amorce d'un éperon et une figure de proue, dans laquelle L. Basch reconnaît une tête de cheval³⁸. La quantité et surtout la qualité de ces détails, de même que leur caractère exceptionnel pour l'époque, nous autorisent à penser que ce décor a été peint avec le souci de représenter un navire précis et une partie de sa cargaison, et non pas avec le simple but de symboliser le voyage du défunt dans l'autre monde comme le pensent S. Alexiou et L. Watrous. Cette iconographie reste unique puisque les seuls navires peints sur des larnax sont représentés sous forme de modèles de bateaux offerts au défunt et appartiennent à une époque antérieure à la larnax de Gazi³⁹. Mais, l'intérêt de ce décor réside dans le fait que les lingots, objets de commerce, n'apparaissent pas aux côtés d'un vaisseau rond, mais d'un navire de combat, comme l'atteste la quille droite⁴⁰. On sait que la flotte d'Ugarit était utilisée tantôt à des fins commerciales, tantôt à des fins militaires, comme le rappelle L. Basch: "...des navires servant normalement au commerce pouvaient être mobilisés à des fins militaires"⁴¹. Si ce cas a pu être observé encore au cours de ces dernières années⁴², l'inverse est plus difficile à envisager. On voit mal pourquoi, en temps de paix, des navires de guerre auraient été utilisés à des fins civiles, à une époque où la navigation est en plein développement et où les deux types de vaisseaux se distinguent parfaitement⁴³. Doit-on enfin mettre en parallèle le rôle de potnia d'Athéna, identifié par Chadwich à Knossos⁴⁴, peut-être à l'origine de la légende de l'Athéna Hippias d'époque classique, protectrice de la navigation, avec celui de l'Athéna Guerrière, le plus couramment invoqué à son sujet? Cela semble possible en raison de l'importance du rôle de la mer dans la diffusion du métal et du métal lui-même dans la guerre⁴⁵. Par ailleurs, aucune source n'indique la présence de navires

marchands escortant des galères pour fournir aux soldats le ravitaillement et le matériel de réparation ou de remplacement de pièces abimées⁴⁶. Aussi, la présence des lingots aux côtés d'un bateau de guerre laisse supposer que certains de ces navires transportaient quelques réserves de métal, destiné à réparer des pièces d'armement ou certaines parties du navire, endommagées au cours des combats⁴⁷. Cela explique peut-être pourquoi sur les 9 gisements sous-marins connus, 6 rassemblent entre 1 et 3 lingots seulement. En conclusion, compte tenu des caractéristiques militaires du bateau et du réalisme de la scène, on peut considérer que le défunt était un guerrier plutôt qu'un marchand ou un marin, malgré l'absence d'armes dans le mobilier de la tombe. Ce raisonnement, renforcé par la datation de la tombe, nous incite à reconsidérer le rôle de ce personnage dans un combat naval, peut-être dans l'expédition maritime lancée contre Troie, où la Crète rassemblait la troisième flotte après Pylos et Mycènes.

Catherine Aubert

NOTES

1. Casson, 1971; Basch, 1987.
2. Cf. "Collectifs" et "Catalogues" dans Bibliographie.
3. Basch, 1987.
4. Bass, 1986, 269 - 296; Pulak, 1988, 1 - 37.
5. Des lingots d'étain, de même forme ont été trouvés à Kas, cf. Bass, 1986, 176. Pulak, 1988, 18 - 10, Bass et alii, 7, et des traces d'étain décelées à Gélidonya, cf. Bass, 1967, 82 - 83.
6. Ce type de lingots, le plus répandu au cours de la deuxième moitié du second millénaire, est vraisemblablement d'origine minoenne et perpétue de façon plus ou moins précise l'étalon babylonien de 30 kg. Cf. Zaccagnini, 1986, 414 - 424 (417 - 418). Pour un point de vue récent cf. Palaima, 1989, 93 - 94 et n. 23.
7. Pour le bois conservé à Gélidonya cf. Bass, 1967, 45 - 50. La dimension des navires est évaluée à 15 m de long pour celui de Kas et à 10 m de long pour celui de Gélidonya, cf. Palaima, 1991, 299.
8. Id., 273 - 310.
9. Les gisements sous-marins peuvent être des parties de cargaisons dont les marins se seraient débarrassés en cours de voyage à cause de difficultés de navigation, ou des naufrages dont il ne reste plus traces de la coque du bateau.
10. Cf. liste détaillée des lingots avec leur contexte de provenance, Aubert, 1988, Tableau I.
11. En particulier sur la localisation des gisements de cuivre et d'étain.
12. Smith, 1987, 75 no 4-5, 77 no 9, 79 no 15, 80 no 17.
13. Chant I, 183 - 184.
14. Je remercie François Salviat pour ses commentaires sur ce passage.
15. Smith, 1987, 40 - 46.
16. Les marques incisées ou estampées sur certains lingots sont sans doute la trace de ce contrôle.
17. Par exemple à Enkomi, cf. Catling, 1979, 69 - 75; Courtois, 1982, 163 - 168. A Ras Ibn Hani, cf. Lagarce et alii, 1983, 277 et seq. A Zakros, cf. Platon, 1979, 106 - 110. Voir également Wiener, 1987, 261 - 267; Palaima, 1987, 301 - 306; Hooker, 1987, 313 - 316.

18. Palaima, 1989, 93.
19. Palaima, 1990, 91 et seq.
20. Aubert, 1988, voir en particulier la bibliographie des notes 7 et 9.
21. Bass, 1987, 722. Id., 1989, 27.
22. En particulier les trépieds en bronze, dont des exemplaires sont connus à Piediluco - Contigliano et dans plusieurs sites sardes, cf. Lo Schiavo et alii, 1985, 36 - 50. Sur les deux exemplaires trouvés à Gélidonya, cf. Bass, 1967, 107 - 109.
23. Ce gisement doit être considéré comme un chargement d'épave du fait qu'on a trouvé 19 lingots groupés à proximité du port Cf. Svoronos, 1906, 161 - 181 (168).
24. Popham et alii, 1980, 93 - 97.
25. Larnax no 18985, conservée au Musée d'Héracleion, Crète. Hauteur: 0,68 m; largeur: 0,39 m; longueur: 0,85 m. Alexiou, 1973, 3 - 12. Basch, 1987, 144 - 149.
26. Trois autres larnax et des statuettes en terre - cuite à corps cylindrique ont été trouvées dans la tombe, cf. Alexiou, 1972, 86 - 98.
27. Il existe une autre larnax ornée de lingots sur les petits côtés à Ierapétra (Crète occidentale). Elle ne présente pas le même décor sur les autres panneaux.
28. Définition des types par Buchholz, 1958, 92 - 115; Bass, 1967, 52 - 61.
29. Platon, 1974, 232, fig. 39.
30. Alexiou, 1973, 3 - 12.
31. Watrous, 1991, 293.
32. Notamment la Tombe 119 (1490 - 1436), peut-être la plus ancienne portant ce type de scène, cf. Bass, 1967, fig. 62.
33. Watrous, 1991, 289.
34. Odyssée, IV, 563 - 568.
35. Alexiou, 1972, 94; id. 1973, 7. Homère, L'Iliade, II, 650 - 652.
36. Basch, 1987, 144 - 145. Déjà dans Alexiou, 1973, 3 - 7.
37. Palaima, 1991, 298 - 299.
38. Basch, 1987, 145 - 146.
39. Watrous, 1991, 290.
40. Je remercie Lucien Basch pour ses observations.
41. Basch, 1987, 149.
42. Guerre des Malwines.
43. Artzy, 1985, 138.
44. Il s'agit de la tablette V 52 dans laquelle quatre divinités sont mentionnées: Athéna potnia, Enualios (Ares), Paian (Apollon) et Poseda (o) (Poséidon), toutes liées à la guerre ou à la navigation, cf. Chadwick, 1976, 88 - 89.
45. Ce rôle était tenu antérieurement par l'obsidienne. Sur le commerce de l'obsidienne, cf. Tzalas, 1989, 11 - 20 et récemment Basch, 1991, 45 - 46.
46. La présence de vaisseaux ronds aux côtés de navires de combat est attestée sur le relief daté du règne du roi Sennacherib, à Ninive où flotte militaire et flotte de commerce évoluent simultanément. Mais il ne s'agit pas ici d'un déplacement de troupes pour un combat naval au cours duquel les galères étaient assistées par des navires marchands, chargés du ravitaillement des soldats. Sur l'interprétation de cette scène, cf. Basch, 1987, 311 - 318.
47. Le travail du métal est attesté dans l'épave de Gélidonya par la présence d'un creuset à bord.

BIBLIOGRAPHIE

- ALEXIOU (S) Λάρνακες και αγγεία εκ τάφου παρά το Γάζι Ηρακλείου, *Αρχαιολογική Εφημερίς*, 1972, 86 - 98.
Νέα παράστασις πλοίου επί μινωικής λάρνακος, *Πρακτικά Γ' Διεθνούς Κρητολογικού Συνεδρίου* (εν Ρεθύμνω, 18 - 23. IX. 1971, Αθήνα), 1973, 3 - 12.

- ARTZY (M) Merchandise and merchantment: on ships and shipping in the Late Bronze Age Levant, *Πρακτικά του Δεύτερου Κυπριολογικού Συνεδρίου*, (Λευκωσία 20 - 25. IV 1982) 1, Nicosie, 1985, 135 - 140.
- AUBERT (C) Contribution à l'étude du commerce du cuivre à Chypre, *Hommages à Panagiotis Ambazopoulos*, AAA, XXI, 1988 (à paraître).
- BASCH (L) *Le musée imaginaire de la marine antique*, Athènes, 1987.
- Carènes égéennes à l'Age du Bronze, Aegaeum 7, *Thalassa. L'Egée préhistorique et la mer, Actes de la troisième Rencontre égéenne internationale de l'Université de Liège*, Station de recherches sous - marines et océanographiques (StaReSo), Calvi, Corse (23 - 25. IV. 1990), éd. R. Laffineur, L. Basch, Liège, 1991, 43 - 54.
- BASS (G) *Cap Gelidonya. A Bronze Age shipwreck*, Philadelphie, 1967.
- A Bronze Age shipwreck at Ulu Burun (Kas), 1984 campaign, *AJA*, 90, 1986, 269 - 296.
- Oldest known shipwreck, *National Geographic*, 172, No 6, Décembre 1987, 693 - 733.
- PULAK (C), COLLON (D), WEINSTEIN (J), The Bronze Age shipwreck at Ulu Burun: 1986 campaign, *AJA*, 93, 1989, 1 - 29.
- BOULOTIS (C) The Aegean area in Prehistoric times: cults and beliefs about the sea, *Greece and the sea*, 1987, 20 - 35.
- BUCHHOLZ (H) Der Kupferhandel des zweiten vorchristlichen Jahrtausends im Spiegel der Schriftforschung, *Minoica*, 1958, 92 - 115.
- CASSON (L) *Ships and seamanship in the ancient world*, Princeton, 1971.
- CATLING (H) Copper in Cyprus, bronze in Crete: some economic problems, *Acts of the International Archaeological Symposium "The relation between Cyprus and Crete, ca. 2000 - 500 BC"*, Nicosie 16 - 22. IV. 1978, Nicosie, 1979, 69 - 75.
- CHADWICK (J) *The mycenaean world*, Cambridge, 1976.
- COURTOIS (J. - C.) L'activité métallurgique et les bronzes d'Enkomi au Bronze Récent (1600 - 1100 avant J. - C.), *Acta of the International Archaeological Symposium "Early metallurgy in Cyprus 4000 - 500 BC"*, Larnaca 1-6. VI. 1981, éd. J. Muhly, R. Maddin, V. Karageorghis, Nicosie, 1982, 163 - 168.
- HOOKE (J) Minoan and mycenaean administration: a comparison of the Knossos and Pylos archives, The function of the minoan palaces, *Proceedings of the fourth International Symposium at the Swedish Institut in Athens*, 10 - 16 juin 1984, éd. R. Hagg, N. Marinatos, 1987, 313 - 316.
- LAGARCE (J et E) BOUNNI (A), SALIBY (N), Les fouilles de Ras Ibn Hani en Syrie (campagnes de 1980, 1981 et 1982). Contribution à l'étude de quelques aspects de la civilisation ugaritique, *CRAI*, 1983, 249 - 290.
- LO SCHIAVO (L) MACNAMARA (E), VAGNETTI (L), Late cyprriot imports to Italy and their influence on local bronzework, *PBSR*, 51, 1985, 1 - 62.
- PALAIMA (T) Preliminary comparative textual evidence for palatial control of economic activity in minoan and mycenaean Crete, The function of the minoan palaces, *Proceedings of the fourth international Symposium at the Swedish Institute in Athens*, 10 - 16 juin 1984, éd. R. Hagg, N. Marinatos, 1987, 301 - 306.
- Perspectives on the Pylos oxen tablets: textual (and archaeological) evidence for the use and the management of oxen in Late Bronze Age Messenia (and Crete), éd. T. Palaima, C. Shelmerdine, P. Ilievski, *Studia Mycenaea* (1988), Skopje, 1989, 85 - 124.

NOUVELLE INTERPETATION DU DECOR DE LA LARNAX DE GAZI NO 18985

- Origin, development, transition and transformation: the purposes and techniques of administration in minoan and mycenaean society, Aegaeum 5, Aegean seals, sealings and administration, *Proceedings of the NEH-Dickson Conference of the Program in Aegean Scripts and Prehistory of the Department of Classics*, University of Texas at Austin, January 11 - 13, 1989, éd. T. Palaima, Aegaeum, Liège, 5, 1990, 83 - 104.
- Maritime matters in the Linear B tablets, Aegaeum 7, Thalassa. L'Egée préhistorique et la mer, *Actes de la troisième Rencontre égéenne internationale de l'Université de Liège*, Station de recherches sous-marines et océanographiques (StaReSo), Calvi, Corse (23 - 25. IV. 1990), éd. R. Laffineur, L. Basch, Liège, 1991, 273 - 310.
- PLATON (N) *Ζάκρος, το νέον μινωικόν ανάκτορον*, Athènes, 1974.
- POPHAM (M), SACKETT (L), THEMELIS (P), *Lefkandi I, the Iron Age. The settlement, the cemetries*, Oxford, 1980.
- PULAK (C) The Bronze Age shipwreck at Ulu Burun, Turkey, 1985 campaign, *AJA*, 92, 1988, 1 - 37.
- SMITH (T) Mediterranean trade and interaction in the West Central Mediterranean 1600 - 1000 B.C., *BAF Intern. series* 371, 1987.
- SVORONOS (J) Πελέκεις και ημιπέλεκκα, *Διεθνής Εφημερίς της Νομισματικής Αρχαιολογίας*, 9, 1906, 161 - 181.
- TZALAS (H) Ο δρόμος του οψιδιανού· με ένα παπυρένιο σκάφος στις Κυκλάδες, *Αρχαιολογία*, 32, sept. 1989, 11 - 20.
- WATROUS (L) The origin and iconography of the Late Minoan painted larnax, *Hesperia*, 60, 1991, 285 - 308.
- WIENER (M) Trade and rule in palatial Crete, The function of the minoan palaces, *Proceedings of the fourth International Symposium at the Swedish Institute of Athens*, 10 - 16 juin 1984, éd. R. Hägg, N. Marinatos, Stockholm, 1987, 261 - 267.
- ZACCAGNINI (C) Aspects of copper trade in the Eastern Mediterranean during the Late Bronze Age, Traffici micenei nel Mediterraneo. Problemi storici e documentazione archeologica, *Atti del Convegno di Palermo*, 11 - 12. V, 3 - 6. XII. 1984, a cura di M. Marazzi, S. Tusa, L. Vagnetti, Tarente, 1986, 413 - 424.

COLLECTIFS

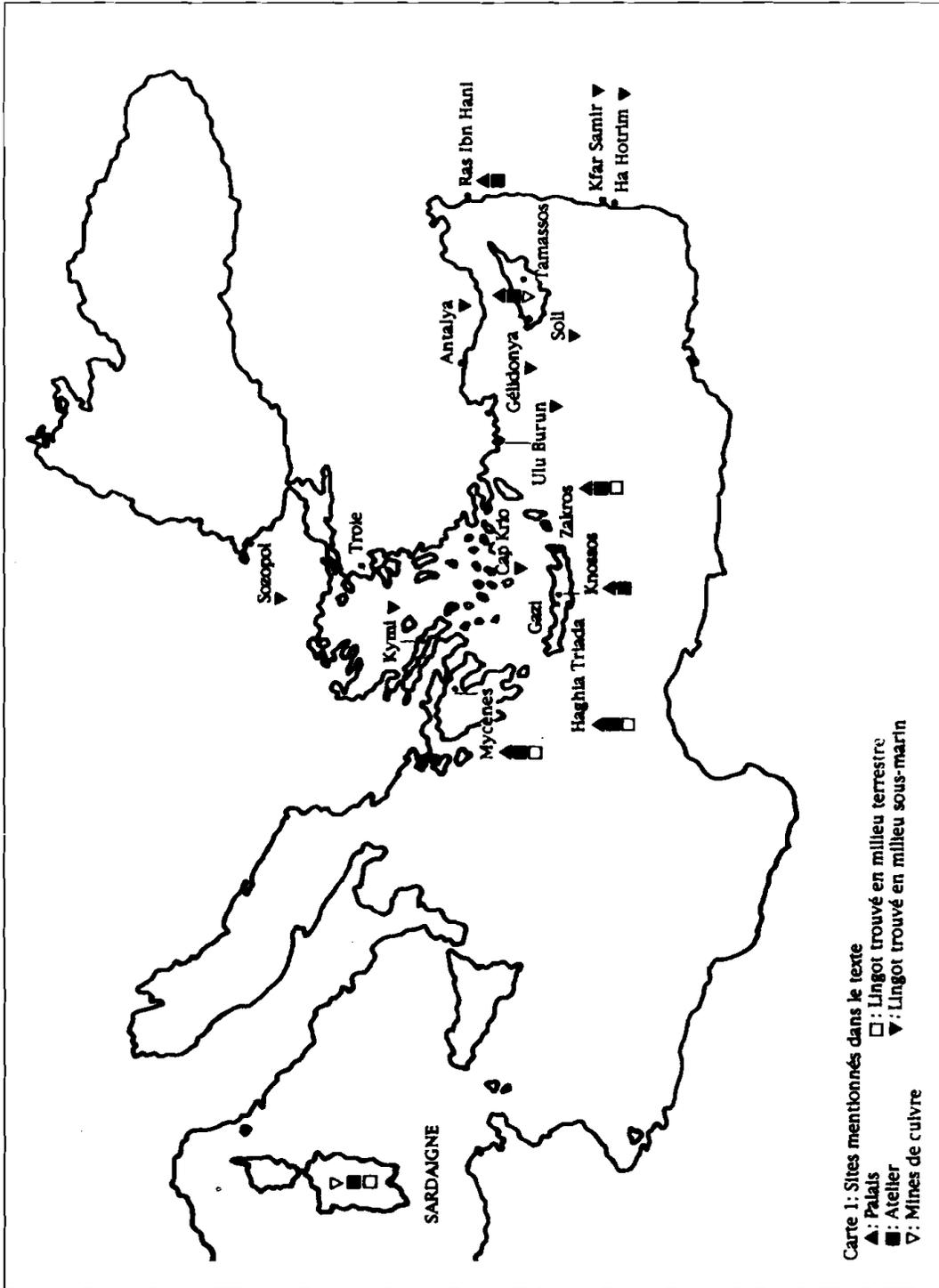
- Aegaeum 7, Thalassa. L'Egée préhistorique et la mer, *Actes de la troisième Rencontre égéenne internationale de l'Université de Liège*, Station de recherches sous-marines et océanographiques (StaReSo), Calvi, Corse (23 - 25. IV. 1990), éd. R. Laffineur, L. Basch, Liège, 1991.
- *Tropis I, 1st International Symposium on Ship Construction in Antiquity*, éd. H. Tzalas, Piraeus 30. VIII - 1. IX. 1985, Le Pirée, 1989.
- *Tropis II, 2nd International Symposium on Ship Construction in Antiquity*, éd. H. Tzalas, Delphes 27 - 29. VIII. 1987, Le Pirée, 1990.

CATALOGUES

- *Greece and the sea*, a short guide, Athènes, 1985.
- *Greece and the sea*, Amsterdam 29. X - 10. XII. 1987, Amsterdam, 1987.
- *A voyage into time and legend aboard the Kyrenia ship*, National Archaeological Museum, VII - IX 1987, Athènes, 1987.

FIGURES

- Carte 1 Sites mentionnés dans le textes
Fig. 1 Gazi, Musée d'Héracléion, no 18985
Fig. 2.1 Gazi, Musée d'Héracléion, no 18985
Fig. 2.2 Thèbes, Tombe de Puyemrê



Carte 1