L'eau à Ougarit

Les eaux du ciel et de la terre

édité par Valérie MATOÏAN, Bernard GEYER et Mohamed al-DBIYAT

Maquette : Christiane GALLO
Infographie : Gauthier DEVILDER

Mission archéologique syro-française de Ras Shamra – Ougarit
https://www.mission-ougarit.fr/medias/dossier-thematique-eau-a-ougarit/

2023

III.4 – LES BATEAUX D'OUGARIT, SELON LES TEXTES ET L'ARCHÉOLOGIE

Françoise Ernst-Pradal

Les bateaux sont bien présents dans les textes d'Ougarit. Ils sont toujours transcrits par les logogrammes ^{GIŠ}MÁ pour les textes idéo-syllabiques exprimant de l'akkadien tandis que le terme générique de bateau en ougaritique est *ʾany* au singulier, *ʾanyt* au pluriel.

Il existait, comme on peut s'y attendre, plusieurs types de bateaux dans ce royaume maritime. Les textes administratifs établissent des listes de bateaux *ṯkt*, de bateaux *br*, de bateaux *ʿtk*, sans que l'on puisse savoir exactement à quoi correspondaient ces dénominations. Bateaux de guerre, de pêche, de parade, barques de mer ou de rivière ? Une tablette lexicale suméro-akkadienne trouvée dans la maison dite « du Grand Prêtre » (RS 2.[13]) fait état de plusieurs dizaines de types de bateaux : bateau de troupe, de pêcheur, de louage, à passagers, à fort tirant d'eau, pour ce qui a pu être identifié. Mais il s'agit là vraisemblablement de types de bateaux mésopotamiens car ils ne figurent pas dans les autres textes d'Ougarit.

On sait cependant que les bateaux de commerce et les cargos ne manquaient pas dans les eaux ougaritaines. Que les Ougaritains possédaient aussi des bateaux à Carkémish, sur l'Euphrate (RIH 83/22). Que leurs bateaux sillonnaient les côtes du Levant, de l'Égypte, de l'Asie Mineure, de Chypre et de la Crète tandis que leurs ports accueillaient ceux des pays voisins. Et que la location de bateaux était une pratique courante (RS 94.2520+2570 et 94.2521).

On sait aussi que les chantiers d'Ougarit maîtrisaient, grâce à leurs charpentiers spécialisés (*ḥrš ʾanyt*, « fabricant/artisan de bateaux »), l'architecture navale et que le pouvoir royal avait ses propres chantiers navals pouvant, semble-t-il, répondre à une demande forte comme l'indique la lettre (RS 18.148) de Yadinu au roi, son maître :

… w l . ʾanyt . tšknn	…Et pour les bateaux, tu équiperas
ḫmšm . l m⌡i⌠t . ʾany …	150 bateaux…

Dans le texte, bateau est écrit au singulier comme tous les substantifs en ougaritique lorsqu'ils sont exprimés en quantités importantes.

Lorsque la chancellerie hittite doit faire face à une famine, c'est au roi d'Ougarit qu'elle réclame « un grand bateau et son équipage » pour assurer le transport de 2000 mesures de grain du pays Mukiš, au nord d'Ougarit, vers la ville d'Ura, sur les côtes d'Asie mineure (RS 20.212). Les demandes ou ordres d'envoi de vivres par les bateaux dépendants du roi d'Ougarit sont fréquents (RS 94.2530, *fig. 1* ; RS 94.2571 par exemple).

Les textes évoquent aussi des attaques par bateaux (RS 20.018, RS 20.238), des hommes qui vivent sur des bateaux (RS 34.129), des naufrages, des cargaisons sauvées et des cargaisons perdues. Les dangers de la mer n'épargnaient personne. L'angoisse et la solidarité qu'ils engendraient entre alliés ponctuent les échanges internationaux. On voit ainsi l'administration royale (RS 34.147) disqualifier quatorze bateaux du roi de Carkémiš devenus « trop vieux » pour naviguer, tandis que ce dernier (RS 34.145) intimait à la reine d'Ougarit de ne pas envoyer certains navires en expédition lointaine, c'est-à-dire, pour lui, au-delà de Byblos et Sidon. On peut comprendre ses craintes en lisant la lettre (RS 18.031, *fig. 2*) du roi de Tyr annonçant au roi d'Ougarit qu'il avait retrouvé les restes de son bateau après qu'une tornade l'a dégréé et contraint, alors qu'il était en route vers l'Égypte, à se rabattre sur Akko. La lettre commence par :

l . mlk . ʾugrt	Au roi d'Ougarit
ʾaḫy . rgm	mon frère, dis :
tḥm . mlk ṣr . ʾaḥk	message du roi de Tyr, ton frère
---	---
6 lignes de formules de politesse	
---	---
anykn . dt	Ton bateau que
l'ikt . mṣrm	tu avais envoyé en Égypte
hndt . b . ṣr	celui-ci à Tyr
mtt . by	a péri
gšm . ʾadr.	par une forte pluie.
nškḥ . w	Il a été trouvé, et
…	…

Viennent ici les explications concernant ce qui a été sauvé de la cargaison et de l'épave du navire par le roi de Tyr, pour se terminer par :

w . ʾaḫy . mhk	Alors, que mon frère ne mette pas de souci
b . lbh . ʾal . yšt	en son cœur.

Un autre texte fragmentaire (RS 18.132) fait état de 110 ou 120 unités de cuivre perdues dans les bateaux.

Les périls commençaient parfois quand le bâtiment était encore à l'abri, comme le montre le verdict (RS 17.133) d'un procès intenté par le chef des bateliers d'Ougarit contre un certain Šukku qui lui aurait brisé son bateau et fait perdre sa cargaison… dans le port. L'affaire est internationale. C'est la reine hittite Puduhepa qui rend compte de la procédure applicable au chef des bateliers d'Ougarit pour qu'il se fasse rembourser son bateau et les biens qu'il contenait.

Pourtant, les lettres montrent que le roi, la reine, les grands commis du royaume ainsi que les marchands n'hésitaient pas à prendre la mer, témoignant ainsi de la confiance qu'ils avaient dans leurs navires, certains étant d'ailleurs qualifiés de « bon bateau » (RS 34.180).

Il est vrai que les navires marchands étaient des bâtiments déjà complexes, fruits de techniques de construction acquises avec le temps, l'expérience et les contacts entre les peuples que les charpentiers spécialisés d'Ougarit avaient su mettre en œuvre. En 1984, la découverte, à Uluburun et au cap Gelidonya, au large des côtes turques, de deux épaves de navires, a permis de se faire une idée précise des bateaux qui croisaient dans les eaux de la Méditerranée orientale au Bronze récent et relâchaient dans ses ports.

Ils pouvaient mesurer 15 à 16 mètres de long et étaient dotés d'une quille rudimentaire, faite d'une seule poutre de cèdre, qui servait de colonne vertébrale au navire mais, dépassant peu sous la coque, ne pouvait l'aider à tenir sa course au plus près du vent lorsqu'il était sous voile. La coque était montée et assemblée selon la technique, que l'on croyait bien plus récente, de tenons et mortaises chevillés. Cependant, contrairement à ce qui se fait de nos jours, la membrure était insérée dans la coque quand cette dernière était terminée. Cette coque était en cèdre, les tenons et les chevilles en chêne. L'usage de deux essences de bois différentes assurait une plus grande souplesse à l'assemblage et lui permettait de mieux résister aux coups de mer. Des fargues, destinées à empêcher les vagues de déferler sur le pont, surmontaient la coque. La voile carrée, fixée entre deux vergues sur le mât unique, imposait à ces navires de naviguer par vent arrière. Enfin, deux grandes rames, de part et d'autre de la poupe, faisaient office de gouvernail.

Une petite tablette (RS 20.008, *fig. 3*) détaille, en quelques lignes, du matériel de bateau dont différentes traductions ont été proposées, parmi lesquelles on peut retenir :

spr . npṣ .ʾny	Liste d'un équipement de bateau
tšʿ . mṯṯm	9 rames
mšlḥ . ḥdṯ	un *mšlḥ* nouveau
---	---
w . msṗt . ḫrk	et une hune de cannage
w . trn [.] w . ḫbl	et un mât et du cordage
w . kpṯ	et une passerelle
---	---

Les ancres étaient des pierres taillées en forme de triangle ou de trapèze aux coins arrondis. Un trou était creusé au sommet pour y attacher une corde. Certaines de ces ancres, dites composites, étaient dotées de deux trous supplémentaires à leur base, dans lesquels étaient fichés des bras de bois dépassant des deux côtés. Les premières retenaient le bateau uniquement par leur poids qui pouvait atteindre plusieurs centaines de kilos. Les secondes étaient destinées aux fonds sableux ou vaseux où les bras en s'accrochant augmentaient le pouvoir de retenue. Vingt-quatre ancres dont le poids variait entre cent vingt et un et deux cent huit kilos ont été découvertes dans l'épave d'Uluburun. En cas de mauvais temps, jeter une ou plusieurs ancres sur un haut fond était le seul recours pour que ces navires qui ne pouvaient remonter au vent, ne soient pas drossés sur les rochers du rivage où ils se seraient fracassés. Compte tenu du poids de certaines, elles n'étaient vraisemblablement pas toujours ramenées à bord. Mais celles offertes en ex-voto dans le temple de Ba'al à Ougarit montrent bien la valeur symbolique qu'y attachaient les marins.

Les voiles et les cordages des épaves n'ont pas survécu au temps, mais les textes (RS 19.028) nous apprennent qu'Ougarit exportait des pièces de toile destinées aux navires et qualifiées littéralement de « vêtement » de bateaux. On sait que les voiles des bateaux de l'antiquité plus tardive étaient généralement faites en lin, et parfois composées de petites pièces cousues entre elles. On peut penser qu'il en était de même à Ougarit où le lin est fréquemment mentionné dans les textes.

Haubans, amarres et autres cordages servaient à maintenir le mat, manœuvrer les vergues pour tendre la toile et attacher les ancres avant de les immerger. L'alfa, le genêt ou le chanvre traités et torsadés faisaient de solides cordages.

Enfin, le fond du navire était couvert de branchages sur lesquels les marchandises étaient posées.

L'épave d'Uluburun transportait des marchandises diverses dont des lingots de cuivre en forme dite de « peau de bœuf » qui, superposés comme des écailles, se disposaient facilement dans la cale. Sur le pont une énorme jarre faisait office de « containeur » pour le transport des petits objets fragiles comme les lampes à huile ou la vaisselle.

L'épave du Cap Gelidonya était celle d'un bateau plus petit, de 8 à 9 mètres, contenant essentiellement du cuivre. Il s'agissait peut-être d'un type de bateau spécifique au transport des métaux.

On sait que la charge de l'épave d'Uluburun est évaluée à 15 tonnes de marchandises et 4 tonnes d'ancres auxquelles s'ajoutait le poids des pierres de lestage et des produits périssables.

Seuls des hommes d'expérience pouvaient manœuvrer de tels navires. Les ports du royaume n'en manquaient pas, comme en font foi les tablettes d'Ougarit, bien qu'il soit parfois difficile de distinguer parmi eux les hommes de troupe des véritables marins et les capitaines des propriétaires ou des armateurs.

Pour en savoir plus

Frost H. 1991, « Anchors sacred and profane. Ugarit-Ras Shamra, 1986; the stone anchors revised and compared », *in* M. Yon (dir.), *Arts et industries de la pierre*, Ras Shamra – Ougarit VI, ERC, Paris, p. 355-410.

Pulak C. 1997, « The Uluburun Shipwreck », *in* S. Swiny, R.L. Hohlfelder and H. Wylde Swiny (eds.), *Res maritimae: Cyprus and the eastern Mediterranean from prehistory to late antiquity: proceedings of the Second International Symposium "Cities on the Sea", Nicsia, Cyprus, October 18-22, 1994*, Atlanta, Scholars Press, p. 233-262.

Lackenbacher S., Malbran-Labat F. 2016, *Lettres en akkadien de la « Maison d'Urtēnu ». Fouilles de 1994*, Ras Shamra – Ougarit XXIII, Éd. Peeters, Leuven.

Virolleaud C. 1965, *Textes en cunéiformes alphabétiques des archives sud, sud-ouest et du petit palais*, Palais Royal d'Ugarit 5, Paris.

Vita J.-P. 1995, *El ejército de Ugarit*, Madrid.

Waschmann S. 1998, *Seagoing, Ships & Seamanship in the Bronze Age Levant*, Londres.

Yon M., Arnaud D. 2001, *Études ougaritiques* I. *Travaux 1985-1995*, Ras Shamra – Ougarit XIV, ERC, Paris.

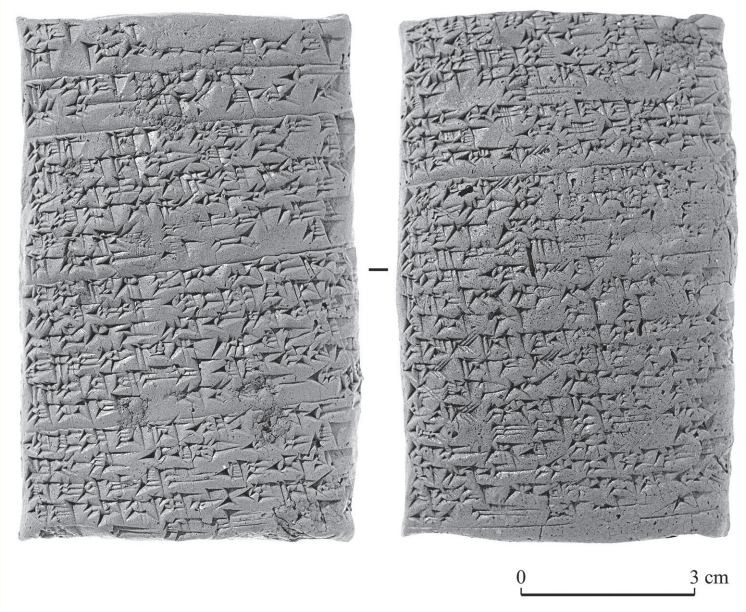


Fig. 1 – Tablette en akkadien RS 94.2530 (musée de Damas), Ras Shamra, « Maison d'Urtēnu » (Mission de Ras Shamra, d'après RSO XXIII, 2016).

Fig. 2 – Tablette en ougaritique RS 18.031 (musée de Damas), Ras Shamra, Palais royal (Mission de Ras Shamra).

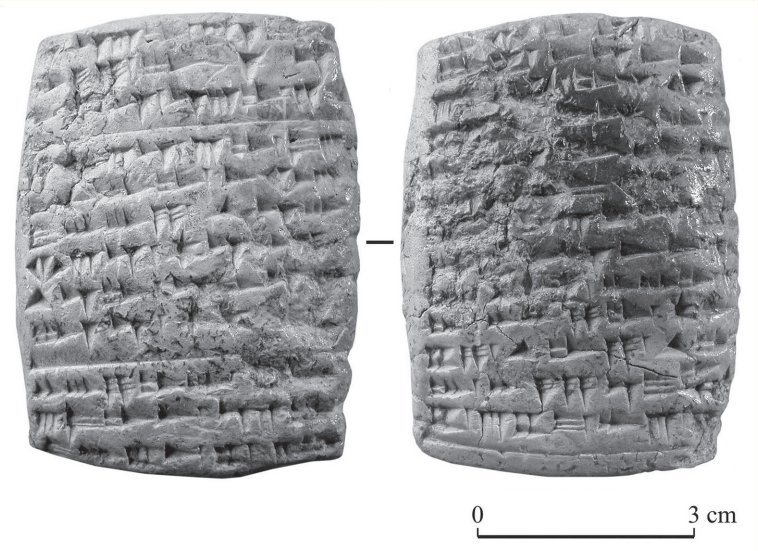
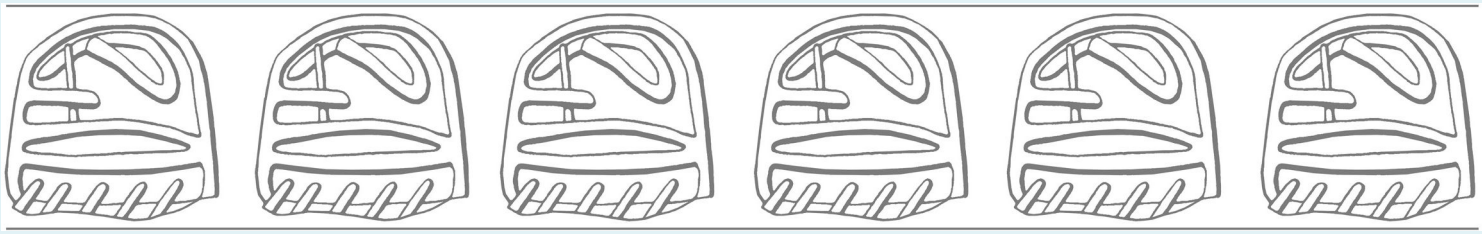


Fig. 3 – Moulage de la tablette en ougaritique RS 20.008 (fonds Schaeffer, Collège de France), Ras Shamra, « Maison de Rapanu » (photo mission de Ras Shamra, infographie G. Devilder).



III. 4 – سفن أوغاريت، بحسب النصوص والآثار

فرانسواز أرنست-برادال Françoise ERNST-PRADAL

السفنُ حاضرةٌ بشكل جيد في نصوص أوغاريت، وهي دائما ما يتم نسخها بواسطة اللوغوغرافيا ^{GIŠ}MÁ للنصوص المثالية-المقطعية المعبرة بالأكادية في حين أن المصطلح العام للسفينة باللغة الأوغاريتية هو *ʾany* للمفرد و*ʾanyt* للجمع.

وهناك، كما هو متوقع، أنماط مختلفة من السفن في هذه المملكة البحرية. وتقدم نصوص أوغاريت الإدارية قوائم بأسماء سفن تكت (*ṯkt*) وسفن بر (*br*) وسفن عتك (*ʿtk*). لكننا نعاني دوماً من معرفة ما تعنيه بالضبط هذه التسميات. هل هي سفن حربية أم لصيد السمك، أم للمواكب، أم هي قوارب بحرية أو نهرية؟ ويوثق رقيم سومري-أكادي عثر عليه في المنزل المعروف باسم "الكاهن الأعلى" ([13].RS 2)، وجود عشرات الأنواع من السفن: للقوات، لصيد السمك، للآجار، للركاب، وللسحب العميق، وهذا ما تمكنا من تحديده. ولكن هذه على الأرجح أنواع من سفن ما بين النهرين لأنها لا تظهر في نصوص أوغاريت الأخرى.

وفي هذه الأثناء، من المعروف أن السفن التجارية وسفن الشحن كانت موجودة في المياه الأوغاريتية. حتى أن الأوغاريتيين كانوا يملكون السفن في كركيميش (Carkémish) على نهر الفرات (RIH 83/22). فقد كانت سفنهم تبحر على سواحل بلاد الشام ومصر وآسيا الصغرى وقبرص وكريتن بينما كانت موانئها تستقبل سفن البلدان المجاورة، وأن استئجار السفن كانت ممارسة شائعة (RS 94.2520+2570 et 94.2521).

ومن المعروف أيضاً أن ورشات صناعة السفن في أوغاريت قد أتقنت، بفضل بناة السفن المتخصصين (*ḥrš ʾanyt*، "صُنّاع السفن/الحرفيين")، والهندسة المعمارية البحرية، والقوة الملكية التي كانت تملك ورشاتها الخاصة بها والتي تلبي، على ما يبدو، طلباً هاماً كما تبين الرسالة (RS 18.148) من يادينو Yadinu إلى سيده الملك:

بالنسبة للسفن ستجهز ...	*... w l . ʾanyt . tšknn*
150 سفينة ...	*hmšm . l m[i]t . ʾany ...*

في النص، تكتب كلمة السفينة بالمفرد كما هو الحال في جميع صيغ الاسم في اللغة الأوغاريتية عندما يتم التعبير عنه بكميات كبيرة.

وعندما توجب على المملكة الحثية أن تواجه المجاعة، طلبت من ملك أوغاريت "سفينة كبيرة مع طاقمها" لتأمين نقل 2000 عبوة من الحبوب من ديار موكيش Mukiš، شمال أوغاريت، إلى مدينة أورا Ura، على سواحل آسيا الصغرى .(RS 20.212) وكانت الطلبات أو الأوامر بإرسال الغذاء بالسفن تعتمد على ملك أوغاريت (RS 94.2530، الشكل1 ,RS 94.2571) على سبيل المثال.

وتذكر النصوص أيضاً هجمات بالسفن، (RS 20.238, RS 20.018) ورجال يعيشون على السفن (RS 34.129) ، وحطام السفن، والشحنات الت تم إنقاذها، والشحنات المفقودة. فلا أحد بمنأى عن أخطار البحر. وقد أدى القلق والتضامن، اللذان سببتها لدى الحلفاء إلى تشديد التبادل الدولي. وهكذا نرى أن الإدارة الملكية (RS 34.147) قد قررت استبعاد أربع عشرة سفينة من سفن ملك كركيميش Carkémiš لأنها أصبحت "قديمة جداً" كي تستطيع الإبحار، في حين أن هذا الأخير قد حث ملكة أوغاريت على عدم إرسال بعض السفن في رحلات بعيدة، وهذا يعني، بالنسبة له، ألا تتجاوز جبيل وصيدا. وبوسع المرء أن يفهم مخاوفه من قراءة رسالة ملك صور (RS 18.031، الشكل 2)، التي يبلغ فيها ملك أوغاريت بأنه عثر على بقايا سفينته بعد أن ضربه إعصار وأجبره، وهو في طريقه إلى مصر، على التراجع عن أكّو Akko. وتبدأ الرسالة كما يلي:

إلى ملك أوغاريت	*l . mlk . ʾugrt*
أخي، يقول:	*ʾahy . rgm*
رسالة من ملك صور، أخيك	*tḥm . mlk ṣr . ʾaḫk*
---	---

6 أسطر من عبارات الاحترام

---	---
سفينتك التي	*anykn . dt*
أرسلتها إلى مصر	*lʾikt . mṣrm*
إنها في صور	*hndt . b . ṣr*
قد ماتت	*mtt . by*
بسبب أمطار قوية	*gšm . ʾadr.*
لقد عثر عليها، و	*nškḥ . w*
...	...

وهنا تذكر التفسيرات المتعلقة بما تم إنقاذه من حمولة السفينة وحطامها، لتنتهي الرسالة بما يلي:

لذلك، أخي لا يضع همومًا	*w . ʾahy . mhk*
في قلبه	*b . lbh . ʾal . yšt*

وهناك نص مجزأ آخر (RS 18.132) يذكُر 110 أو 120 وحدةً من النحاس المفقودة في السفن.

قد تبدأ الأخطار أحياناً عندما تكون السفينة في مكان آمن، كما يدل على ذلك الحكم (RS 17.133) في دعوى قضائية رفعها رئيس بحارة أوغاريت ضد المدعو شوكُّو Šukku الذي حطم له سفينته وأدى ذلك إلى خسارة حمولتها... في الميناء. إن القضية دولية، فالملكة الحثية بودوهيبا Puduhepa هي التي نظرت في الإجراءات القابلة للتطبيق على رئيس بحارة أوغاريت كي يتمكن من الحصول على تعويض عن سفينته وعن البضائع التي كان يحملها.

ومع ذلك، فإن الرسائل تدل على أن الملك والملكة وموظفي المملكة الكبار وكذلك كبار التجار لم يترددوا في الإبحار، مما يدل على ثقتهم بسفنهم، كما أن بعضها كانت مصنفة على أنها "سفينة جيدة" (RS 34.180).

صحيح أن السفن التجارية كانت سفناً مُعقدة بالفعل، وهي ثمرة تقنيات بناء السفن المكتسبة على مر الزمن ومن الخبرة والتواصل بين الشعوب، التي استطاع النجارون المختصون ببناء السفن في أوغاريت أن يطبقونها. وفي عام 1984، قدم اكتشاف حطام سفينتين في إيلوبورون Uluburun ورأس جيليدونيا Gelidonya ، قبالة سواحل تركيا، صورة واضحة للسفن التي كانت تعبر مياه شرق البحر الأبيض المتوسط في العصر البرونزي الأخير وترسوا في موانئه.

ويمكن لطول هذه السفن أن يتراوح بين 15 و16 متراً، وكانت مجهزة بعارضة بدائية مصنوعة من جذع واحد من خشب الأرز، وكانت بمثابة العمود الفقري للسفينة، ولكن، وبسبب تجاوزها القليل جداً لهيكل السفينة، لم يكن بوسعها مساعدتها على مجاراة الرياح وأشرعتها مشرعة. لقد بني هيكل السفينة وتم تجميعه بحسب تقنية الألسنة والحزوز المثبتة بالأوتاد، التي كان يعتقد بأنها تقنية حديثة. ولكن، على العكس مما يصنع في الوقت الحاضر، كان القفص يوضع في هيكل السفينة عندما ينتهي هذا الأخير. كان هذا الهيكل مصنوعًا من خشب الأرز، وكانت الألسنة والأوتاد مصنوعة من خشب البلوط. فاستخدام نوعين من الخشب المختلفين يؤمن مرونة أكثر لعملية التجميع، ويسمح للسفينة بصمود أفضل أمام ضربات البحر. كما وضعت بِطانات على الهيكل لكي تمنع الأمواج من التكسر على الجسر، الذي يعلو الهيكل. وكان الشراع المربع المثبت بين عارضتين على الصاري الوحيد يفرض على هذه السفن أن تبحر باتجاه الرياح. أخيراً، كان المجدافان الكبيران الواقعان على جانبي مؤخرة السفينة يقومان حكمًا بدور الدفة.

ويقدم رقيم صغير (RS 20.008، الشكل 3)، في بضعة أسطر، التفاصيل عن معدات القوارب التي تم اقتراح ترجمات مختلفة لها، ومن بينها يمكننا الاحتفاظ بما يلي:

قائمة لمعدات سفينة	*spr . npṣ . ʾny*
تسع مجاديف	*tš ' . mtṭm*
جديد *mšlḥ*	*mšlḥ . ḥdt*
---	---
منصة من القصب	*w . mṣpt . hrk*
صاري وحبال	*w . trn [.] w . hbl*
وجسر صغير	*w . kpt*
---	---

كانت المراسي من الحجر المنحوت على شكل مثلث أو معين بزوايا مدورة. وكان فيها ثقباً محفوراً في القمة لربطها إلى حبل. وكانت بعض هذه المراسي، التي تدعى مُركبة، مجهزة بثقبين إضافيين في قاعدتها، يوضع فيهما أذرع خشبية تبرز من الجانبين. كانت الأولى تثبت السفينة بوزنها فقط، الذي كان يمكن أن يصل إلى مئات الكيلوغرامات. بينما كانت الثانية مخصصة للقيعان الرملية أو الطينية حيث تزيد الأذرع من القدرة على التثبيت. ولقد اكتشفت أربع وعشرين مرساة في حطام إيلوبورون. وفي حال سوء الأحوال الجوية، كان إلقاء واحدة أو أكثر من المراسي على عمق كبير هو الملاذ الوحيد لهذه السفن، التي لم تكن تستطيع مجابهة الرياح، كيلا تُدفع باتجاه صخور الشاطئ وتتحطم. ونظراً لوزن البعض منها، كان من المحتمل ألا ترفع دوماً إلى سطح السفينة. ولكن تلك التي قدمت كنذر في معبد بعل، تبين تماماً القيمة الرمزية التي كان البحارة يمنحونها إياها.

لم تصمد أشرعة وحبال الحطام مع مر الزمن، لكن النصوص (RS 19.028) تُخبرنا أن أوغاريت كانت تصدر قطعاً من النسيج مخصصة للسفن وتسمى حرفياً "ثياب السفن". ومن المعروف أن أشرعة السفن في العصور القديمة المتأخرة كانت تصنع عادة من الكتان، وتكون أحياناً مُكونة من قطع صغيرة مخاطة معًا. ونعتقد أنها كانت هكذا أيضاً في أوغاريت، حيث كثيراً ما يُذكر الكتان في النصوص.

وتستخدم الكبلات والحبال والاوتار لتثبيت الصاري، والتعامل مع عارضاته لمد القماش وربط المراسي قبل إلقائها في الماء. ولقد كانت الحلفا والوزال والقنب، المعالجة والمجدولة، تستخدم لصناعة الحبال القوية .

أخيرًا، كان قاع السفينة مغطى بالأغصان التي وضبت البضائع فوقها .

وكان حطام إيلوبورون ينقل بشكل خاص سبائك النحاس على شكل يطلق عليه تسمية "جلد العجل"، وكانت ترتب فوق بعضها البعض كالحراشف التي توضب بسهولة في مستودع السفينة. وفوق الجسر، كانت تستخدم جرة ضخمة تقوم بدور "الحاوية" لنقل الأشياء الصغيرة الهشة كالسُرُج الزيتية أو الأواني.

كان حطام رأس جيليدونيا يعود لسفينة صغيرة، من 8 إلى 9 أمتار تحمل بشكل أساس النحاس. وربما يكون من نمط السفن الخاصة بنقل المعادن .

ومن المعروف أن حمولة حطام إيلوبورون كانت تقدر بـ 15 طناً من البضائع و4 أطنان من المراسي بالإضافة إلى وزن حجارة التثقيل ومواد قابلة للتلف.

ويمكن فقط للرجال ذوي الخبرة أن يتعاملوا مع سفينة كهذه. فموانئ المملكة لا تخلو منها، مثلما تؤكد ذلك رُقُم أوغاريت، بالرغم من أنه يصعب في بعض الأحيان أن نميز من بينهم رجال الجيش عن البحارة الحقيقين، أو القباطنة عن ملاك السفينة أو مجهزيها.

لمعرفة المزيد

FROST H. 1991, « Anchors sacred and profane. Ugarit-Ras Shamra, 1986; the stone anchors revised and compared », *in* M. Yon (dir.), *Arts et industries de la pierre*, Ras Shamra – Ougarit VI, ERC, Paris, p. 355-410.

PULAK C. 1997, « The Uluburun Shipwreck », *in* S. Swiny, R.L. Hohlfelder and H. Wylde Swiny (eds.), *Res maritimae: Cyprus and the eastern Mediterranean from prehistory to late antiquity: proceedings of the Second International Symposium "Cities on the Sea", Nicosia, Cyprus, October 18-22, 1994*, Atlanta, Scholars Press, p. 233-262.

LACKENBACHER S., MALBRAN-LABAT F. 2016, *Lettres en akkadien de la « Maison d'Urtēnu ». Fouilles de 1994*, Ras Shamra – Ougarit XXIII, Éd. Peeters, Leuven.

VIROLLEAUD C. 1965, *Textes en cunéiformes alphabétiques des archives sud, sud-ouest et du petit palais*, Palais Royal d'Ugarit 5.

VITA J.-P. 1995, *El ejército de Ugarit*, Madrid.

WASCHMANN S. 1998, *Seagoing, Ships & Seamanship in the Bronze Age Levant*, Londres.

YON M., ARNAUD D. 2001, *Études ougaritiques* I. *Travaux 1985-1995*, Ras Shamra – Ougarit XIV, ERC, Paris.

الأشكال

الشكل 1: رقيم باللغة الأكادية RS 94.2530 (متحف دمشق)، رأس شمرا، "بيت أورتينو" (بعثة رأس شمرا، بحسب RSO XXIII, 2016).

الشكل 2: رقيم باللغة الأوغاريتية RS 18.031 (متحف دمشق)، رأس شمرا، القصر الملكي، (بعثة رأس شمرا).

الشكل 3: قولبة رقيم باللغة الاوغاريتية RS 20.008 (أرشيف شيفر، كوليج دو فرانس) رأس شمرا، "بيت ربّانو" (صورة من بعثة رأس شمرا، شكل تصويري ج. ديفلدر).