

CHAPITRE VII.

COMMERCE DE SALOMON AVEC LA SYRIE ET AVEC L'ÉGYPTE.

Les travaux immenses entrepris par Salomon exigeaient des ressources presque inépuisables. Les impôts étaient insuffisants pour les lui fournir, mais l'exemple de Tyr avait appris au roi de Jérusalem quelle source de richesse était le commerce, et il y recourut pour se procurer l'or et l'argent dont il avait besoin.

Salomon trafiqua avec les tribus limitrophes de la Palestine, avec l'Égypte et avec le pays d'Ophir. Il se mit en rapport avec les premiers de ces pays par les voies de terre et avec le dernier par la voie de la mer. Nous ne savons qu'imparfaitement en quoi consistèrent ses relations de négoce avec les peuples voisins. Il prélevait sans doute un droit sur les caravanes qui traversaient son royaume, mais il prit part vraisemblablement lui-même à leurs opérations, qui produisaient de grands bénéfices.

Le commerce par caravanes¹, au moyen de chameaux, « ces navires du désert, » comme on les a appelés, est mentionné déjà dans la Genèse². Les quelques mots écrits, en passant, dans ce livre, « supposent, dit M. Lindsay, des relations commerciales avec l'Arabie, peut-être avec l'Inde, car le baume et la myrrhe sont des produits de la province arabe

¹ Le mot caravane est un mot perse introduit dans le vocabulaire arabe, mais rarement employé dans la langue parlée qui le remplace ordinairement par *rikk*, « cavaliers réunis, » ou par *kafiléh*, « troupe de voyageurs. » Palgrave, dans l'*Encyclopædia Britannica*, t. v, 1876, p. 83.

² Gen., xxxvii, 25. Voir *Dictionnaire de la Bible*, t. II, col. 245-250.

de l'Hadramaut, et les aromates peuvent être venus de cette province ou bien de l'Inde¹. »

Longtemps donc avant l'époque de Salomon, au xviii^e siècle avant notre ère, outre le commerce de l'Arabie, un grand commerce par caravanes se faisait déjà entre les régions de l'Euphrate, la Phénicie et l'Égypte. Les marchands évitaient le désert et ne se rendaient pas directement des bords du Jourdain en Chaldée, afin de ne pas être assaillis et pillés par les Bédouins. Le plus ancien chemin se dirigeait de Sidon à Laïs ou Dan. De là il remontait la vallée du Natsana et de l'Oronte pour aller ensuite traverser l'Euphrate soit au gué de Circésium, soit à celui de Thapsaque.

Une grande partie du pays ainsi traversé appartenait à Salomon, dont la domination s'étendait jusqu'à Thapsaque². La route la plus fréquentée était celle qui remontait à Circésium, parce qu'elle était moins dangereuse que celle de Thapsaque; le monarque occupa fortement toute la partie de cette route qui courait sur son territoire. Hamath devint le principal entrepôt de la frontière juive et le dernier anneau d'une chaîne de postes qui s'étendait le long du Liban, pour protéger les caravanes et servir de relais³.

Mais le roi d'Israël comprit combien il serait avantageux pour lui de rendre sûre la voie de Thapsaque, qui était la plus directe et la plus courte et ne sortait point de ses États. Il la mit à l'abri des incursions des Arabes nomades en bâtissant Thadmor ou Palmyre, au cœur même du désert.

« La situation de Thadmor, la ville des Palmes, a quelque analogie avec celle de Damas, mais il lui manque un Abana et un Pharphar pour changer son désert en un para-

¹ Lindsay, *History of merchant Shipping*, t. 1, p. 26.

² I (III) Reg., iv, 24; G. Maspero, *Histoire ancienne des peuples de l'Orient*, 3^e édit., p. 186; Max Duncker, *Geschichte der Alterthums*, 3^e édit., 1863, t. 1, p. 545.

³ G. Maspero, *ibid.*, p. 322; I (III) Reg., ix, 19; II Par., viii, 4-6.

dis : elle est au pied d'une chaîne de collines qui court du sud-ouest au nord-est ; deux sources peu abondantes l'arrosent et entretiennent les bouquets de palmiers qui lui ont valu son nom. Depuis longtemps déjà, ce devait être une station recherchée des marchands, quand Salomon la choisit et l'entoura de murailles. La soumission de Hamath-Soba affermit la domination des Israélites sur ces contrées. De Damas ou de Hamath à Thadmor, de Thadmor à Thapsaque, les caravanes passèrent désormais sans avoir à redouter les Arabes et les Araméens¹. » La fondation de Palmyre est une des créations qui font le plus d'honneur au génie de Salomon. Il avait vu juste, et le commerce fit longtemps de Thadmor une cité florissante.

Du temps des Romains², comme du temps de Salomon,

¹ G. Maspero, *Histoire ancienne des peuples de l'Orient*, 3^e édit., p. 321. Voir dans Lindsay, *History of merchant Shipping*, t. 1, la carte des routes des caravanes. Sur Palmyre, comme ville commerciale, voir aussi Cl. J. Daniell, *The gold Treasures of India*, in-8°, Londres, 1884, p. 14-15.

² Les célèbres monuments de Palmyre sont de l'époque romaine. Le plus ancien monument daté de cette ville est du commencement de notre ère. Nous manquons de documents pour faire l'histoire de son commerce à l'époque de Salomon. Sous les Romains, nous savons que sa prospérité prit un nouvel essor et qu'elle arriva à son apogée quand les maîtres du monde commandèrent à l'Asie. Elle demanda alors et obtint le titre de colonie romaine, et de sages mesures la garantirent elle-même, ainsi que ses marchands, contre les Arabes nomades. La civilisation grecque l'avait déjà séduite comme les autres villes de Syrie, et elle se mit à construire ces temples, ces avenues, ces palais qu'admirent les voyageurs. M. de Vogüé y a relevé cent trente-quatre inscriptions nouvelles. Avant lui, on n'en connaissait que treize en araméen. Voir de Vogüé, *Inscriptions sémitiques de la Syrie*, p. 1-88; *Syrie centrale, architecture civile et religieuse du I^{er} au III^e siècle*, Paris, 1863-1877; H. Waddington, *Inscriptions grecques et latines de la Syrie*, in-4°, Paris, 1870, nos 2571 b-2626, p. 588-599. Cf. Robert Wood et Dawkins, *The Ruins of Palmyra*, in-f°, Londres, 1753; Id., *Les ruines de Palmyre, autrement dit Tadmor au désert*, in-4°, Paris, 1819.

la plupart des caravanes qui se rendaient sur les bords de l'Euphrate et du Tigre partaient de cette ville et elles y rapportaient les riches marchandises de la Perse et de l'Inde, quand elles avaient réussi à échapper sur leur route au brigandage des Bédouins. Pline évalue pour Rome seule à cent millions de sesterces¹ le commerce qui se faisait à Palmyre². Ce grand trafic produisait dans la ville un mouvement et une vie extraordinaires. Les conducteurs des caravanes devaient réunir des vivres pour un voyage de deux mois, former une escorte de gens résolus, et pour prévenir les attaques des Arabes, les gagner en s'entendant avec eux ou leur faire peur et les intimider. Ce que l'on faisait ainsi sous la domination romaine, on avait dû le faire aussi sous la domination juive³.

Salomon ne négligea pas non plus les routes de l'intérieur de la Palestine. Josèphe raconte qu'il en avait fait construire, en pierres noires, de basalte sans doute, qui se dirigeaient vers Jérusalem⁴. Outre les villes d'entrepôts et les villes destinées aux chevaux et aux chariots, il avait aussi fait bâtir, dans certaines villes, des greniers, pour prévenir les famines⁵.

¹ Environ vingt-cinq millions de francs.

² Pline, *H. N.*, v, 25. Voir Appendice v, *Du commerce de Palmyre*, dans Heeren, *De la politique et du commerce des peuples de l'antiquité*, trad. Suckau, 5 in-8°, Paris, 1830-1833, t. v, p. 308-332. — Voir *ibid.*, Appendice II, *Sur les routes commerciales de l'ancienne Asie*, t. II, p. 474-489. Cf. l'inscription découverte le 2 mars 1882 par le prince Lazareff sur les taxes des caravanes, de l'an 137 de notre ère, dans le *Journal officiel*, 8 mai 1882, p. 2429; 6 novembre 1882, p. 5984; 15 mai 1883, p. 2786-2787; de Vogüé, *Inscriptions palmyréniennes inédites*, dans le *Journal asiatique*, février et août 1883, p. 230-245; 149-183.

³ Cf. Lucien Double, *Les Césars de Palmyre*, in-12, Paris, 1877. Il dit quelques mots, p. 5-14, de cette ville depuis Salomon jusqu'à l'époque de Valérien et donne quelques indications bibliographiques, p. 5 et 175.

⁴ Josèphe, *Antiq. jud.*, VIII, vii, 4.

⁵ I (III) Reg., ix, 19.

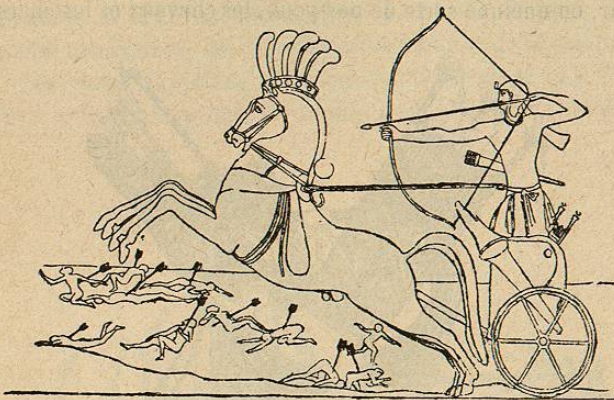
Ce fut surtout au sud de ses États que Salomon se livra aux opérations commerciales.

Peu fidèle en ce point à la loi de Moïse¹, il faisait acheter en Égypte des chariots et des chevaux², les premiers au prix

¹ Deut., xvii, 16.

² La phrase hébraïque qui nous fait connaître les transactions commerciales de Salomon en Égypte, en la prenant telle qu'elle est ponctuée par les Massorètes, est fort obscure, I (III) Reg., x, 28, et II Par., i, 16 (les mots sont les mêmes dans les deux passages). Le mot *מִיָּוֶה*, *miqveh*, y est répété deux fois. Le seul sens acceptable qu'on puisse lui donner est celui de bande, troupe, en entendant ce mot, la première fois, de la compagnie de marchands envoyés par Salomon en Égypte et, la seconde fois, de la troupe de chevaux achetés par eux. La seconde fois, on est obligé de sous-entendre *chevaux*. Le sens est alors : « La troupe des marchands du roi prenaient une troupe (de chevaux) à un prix (déterminé). » C'est la traduction de Gesenius, *Thesaurus linguæ hebrææ*, p. 202, qui suit Vatable. Elle est, des nombreuses traductions données de ce passage, la plus acceptable, si l'on conserve la vocalisation des Massorètes; mais on peut lui reprocher encore d'entendre le même mot *miqveh*, une fois des marchands et une fois des chevaux et surtout d'être obligée d'ajouter le mot *סוּסִים*, *sousim*, dont l'omission n'est guère explicable. Aussi plusieurs commentateurs juifs cités par Kimchi, et Junius, Tremellius, Sébastien Schmid, L. de Dieu, Le Clerc, ont-ils entendu, par *miqveh* le *fil de lin* que Salomon aurait fait importer d'Égypte. Cf. Prov., vii, 16; Is., xix, 9; Ezéch., xxvii, 7. Mais il est assez difficile de justifier ce sens. Nous ne doutons pas que *miqveh* ne doive être ponctué autrement que ne l'ont fait les Massorètes et que ce mot ne désigne un nom de lieu. C'est ainsi que l'ont compris les anciennes versions. Les Septante portent : εἰς Ἐξουή ou plutôt ἐκ Κουή (Cf. Eusèbe, *Onomasticon*, au mot Κουή, édit. Larsow et Parthey, p. 260, et saint Jérôme, *Coa*, Migne, t. xxiii, col. 887); la Vulgate : *de Coa*. Le syriaque et l'arabe traduisent de même. Le sens est donc : « On amenait des chevaux pour Salomon de l'Égypte et de Coa, car les marchands du roi les achetaient à Coa pour un prix convenu. » Ce sens est adopté par Michaelis, *Mosaïsches Recht*, III^e part., Anhang., p. 332; Bertheau, in II Chron., i, 16; Movers, *Die Phönizier*, II, 3, p. 333; Keil, in I Kön., x, 28, p. 123; Fürst, *Hebräisches Wörterbuch*, p. 779, etc. — Quant à Coa, Bochart y avait vu d'abord le *Michoe* de Plin., vi, 34, mais il traduisit plus tard *miqveh* par *tribut* (*Hieroz.*, part. I, l. II, c. ix, p. 136, édit. Rosenmül-

de 600 sicles d'argent ou près de 1,700 fr. et les seconds au prix de 150 sicles ou 425 fr. environ¹. Il en gardait une



57. — Char royal égyptien. Thèbes. Karnak².

partie pour lui et revendait l'autre aux princes chananéens

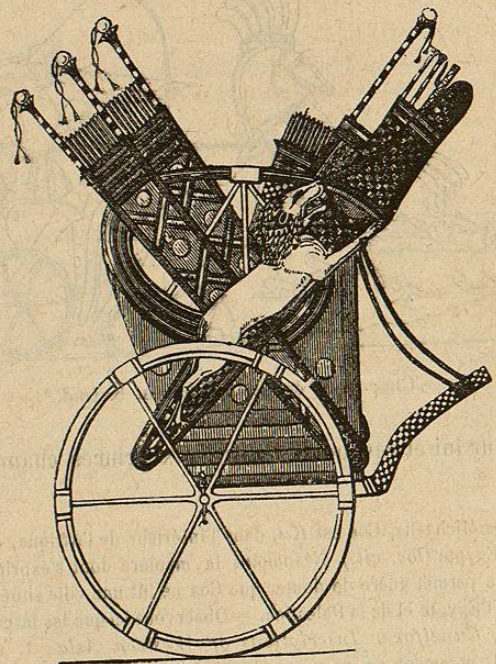
ler). D'après Michaelis, Coa est *Ku*, dans l'intérieur de l'Afrique, au sud-ouest de l'Égypte (*loc. cit.*). Néanmoins la manière dont s'exprime l'auteur sacré ne permet guère de douter que Coa ne fût une ville située sur la frontière de l'Égypte et de la Palestine. — Observons ici que les inscriptions de Sargon, *Cuneiform Inscriptions of Western Asia*, t. I, plate xxxvi, l. 21, nomment un pays appelé *Kuiu* qui n'a pas été identifié. M. Schrader le place hypothétiquement en Cilicie, *Keilinschriften und Geschichtsforschung*, p. 236-242, de même que M. Tomkins, *Palestine Exploration Fund, Quarterly Statement*, avril 1885, p. 111.

¹ Voir *Records of the past*, t. ix, p. 105, une curieuse liste de prix d'objets divers. Cette liste est aussi dans J. Oppert et J. Ménant, *Documents juridiques de l'Assyrie et de la Chaldée*, in-8°, Paris, 1877, p. 117-122.

² *Description de l'Égypte, Antiquités, Planches*, pl. 40, n° 6. On peut voir d'autres chevaux et d'autres chars, *ibid.*, t. II, pl. 9, n° 1; pl. 31, n° 2; pl. 32, nos 1, 2, 3, 4, 5. Voir aussi notre t. II, Figure 23, p. 419.

et aux princes syriens. Il eut ainsi douze mille chevaux et quatorze cents chariots¹.

Les monuments figurés de l'Égypte nous permettent de voir, en quelque sorte de nos yeux, les chevaux et les chars,



58. — Char de guerre. Thèbes².

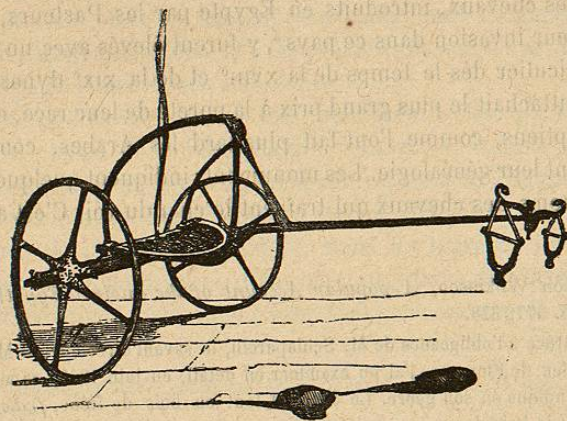
achetés par le roi Salomon dans la vallée du Nil. Sur les murs de Karnak, parmi les scènes de guerre, est représenté un char que nous reproduisons (Fig. 57). On est dans le

¹ Ils furent placés dans des villes particulières, I (III) Reg., ix, 49; x, 26. Ces villes étaient probablement situées dans la plaine de la Séphéla, les chars ne pouvant servir dans les montagnes. Cf. Josué, xix, 5; 1 Par., iv, 31.

² D'après Wilkinson, *A popular Account of the ancient Egyptians*, t. 1, p. 376.

feu du combat. Le roi, debout, criblé de ses flèches les ennemis de l'Égypte qui jonchent déjà de leurs cadavres transpercés le champ de bataille. Les chevaux sont lancés au galop et ont une allure superbe. Le roi est seul, sans aucun conducteur, les rênes attachées autour de la ceinture.

Les chars égyptiens n'avaient point de siège. Le fond était ordinairement formé par une sorte de tissu, composé



59. — Char du Musée de Florence.

de cordes ou de courroies, pour rendre plus facile, par son élasticité, le mouvement du véhicule qui n'avait point de ressorts. Dans le même but, on plaçait les roues le plus possible en arrière, de manière que la plus grande partie du poids portât sur les chevaux attelés au timon. La caisse était en bois et très légère. Elle était ordinairement peinte, quelquefois ornée avec beaucoup de richesse, par des représentations de lions (Fig. 58) ou d'autres animaux, ou par des incrustations d'argent et d'or. Les monuments nous représentent les charrons et les carrossiers travaillant le bois,

découpant le cuir et faisant toutes les opérations de leur art¹. Les peintures et les sculptures de l'Égypte, à cause du procédé des artistes indigènes qui ignoraient la perspective, ne nous montrent jamais qu'un côté du char et une roue. Voici (Fig. 59) la vue perspective d'un char qui a été retrouvé dans un tombeau de Thèbes et qui est conservé actuellement au Musée de Florence².

Le char égyptien était toujours tiré par deux chevaux.

Les chevaux, introduits en Égypte par les Pasteurs, lors de leur invasion dans ce pays³, y furent élevés avec un soin particulier dès le temps de la xviii^e et de la xix^e dynasties. On attachait le plus grand prix à la pureté de leur race, et les Égyptiens, comme l'ont fait plus tard les Arabes, conservaient leur généalogie. Les monuments indiquent quelquefois les noms des chevaux qui traînent le char du roi. C'est ainsi

¹ Voir Wilkinson, *A popular Account of the ancient Egyptians*, t. 1, p. 377, 378.

² Grâce à l'obligeance de M. Schiaparelli, le savant directeur du Musée égyptien de Florence, j'ai pu examiner en détail, en juin 1888, ce monument unique en son genre. Le char est tout en bois de frêne, *fraxinus alba* : le bois des roues avait été recouvert très habilement de plusieurs couches d'écorce de peuplier, dont on voit encore quelques morceaux. Cette écorce faisait l'office de ferrure. Le char a servi ; une roue est raccommodée ; on distingue très bien les pièces de bois rapportées et les traces d'un fil, probablement de plomb, qui avait servi à attacher les parties ajoutées. Aucun métal n'avait d'ailleurs été employé dans la fabrication du char. La place où se tenaient le cocher et le guerrier est en bandes de cuir blanc entrelacées en treillis. La presque totalité du treillis actuel est moderne, mais il reste quelques fragments du cuir primitif. Le timon a été également restauré. Quand on ouvrit le tombeau où il était enfoncé, ce chariot, au contact de l'air, tomba en pièces, mais on le rétablit avec soin dans son premier état. C'est un trophée de guerre ; il n'est pas égyptien. M. Schiaparelli croit qu'il a été fabriqué en Arménie. Au-dessus est un arc qu'on y a ajouté.

³ Voir t. 1, p. 469. — Sur le cheval d'Égypte, voir aussi G. Rawlinson, *Herodotus*, t. II, p. 354.

que nous savons par le poème de Pentaour que l'attelage favori de Ramsès II, l'opresseur des Hébreux, s'appelait « Victoire à Thèbes » et « Noura satisfaite¹. »

Les pharaons s'occupaient eux-mêmes de leurs haras comme d'une chose fort importante. Une stèle, découverte par M. Mariette à Napata, raconte que, vers 745 avant Jésus-Christ, l'Égypte étant divisée en une multitude de petites principautés, chaque roi local avait son haras, et ce qu'il pouvait offrir de meilleur au conquérant éthiopien, Pianchi-Mériamen, c'étaient « les prémices de son haras, les meilleurs chevaux de ses écuries². »

La même stèle note un fait très intéressant : c'est que l'élevage du cheval pour l'exportation était alors, comme du temps de Salomon, un des principaux revenus de l'Égypte.

Les habitants de la vallée du Nil étaient parvenus à former une race de cheval particulière³. Dans les listes du butin fait par Assurbanipal, roi d'Assyrie, au pillage de Thèbes, en 665, ce prince mentionne avant tout, comme une de ses

¹ G. Maspero, *Histoire ancienne des peuples de l'Orient*, 3^e édit., p. 230-231, 227.

² Mariette, *Fouilles en Égypte*, pl. I-VI ; E. de Rougé, *Inscription du roi Pianchi-Mériamoun*, dans la *Revue archéologique*, août 1863, p. 205 ; Fr. Lenormant, *Les premières civilisations*, t. 1, p. 312.

³ « Woher haben die Aegypter ihre Pferde bezogen? Wohl aus Vorderasien, dafür spricht der semitische Stamm der hieroglyphischen Namens *ses-t, ses-mut*, eigentlich *Stute*, für Pferd. Nicht unerwähnt will ich doch aber lassen, dass das am häufigsten dargestellte monumentale Pferd der Aegypter mit seinem geraden Profil, seinen gebogenen Halse, schlanken Leibe und schlanken Beinen, der üppigen Bemähnung und üppigen Schwanzhaare, sehr dem edlen Dongolah-Pferde, sowohl dem Race-Pferde, als dem gegenwärtig weit häufigeren Dongolah-Mischling gleiche. Es findet sich zu Qurnet-Murrai die Abbildung eines stark gebauten, kurz-halsigen, dickköpfigen Pferdes mit langem Schwanzhaar, falber Färbung, welches von einem Asiaten geführt wird. Dies Thier ähnelt jener kräftigen, ramassirten Race, die unter dem arab. Namen « E'-Schâmi d. h. Syrer, » noch heut in Aegypten als Kavalleriepferd beliebt ist. und von Syrien

prises principales, « de grands chevaux. » Les représentations sculptées de chevaux, dans les temples, prouvent la justesse de l'épithète assyrienne : la race était plus forte et plus haute que celle de l'Arabie et de la Syrie ; ce qui nous explique pourquoi Salomon achetait ces quadrupèdes, de préférence, en Égypte, et comment il pouvait en revendre une partie en Syrie. « C'est la race qui s'est conservée intacte dans le Dongolah et qu'on ne commence plus guère à rencontrer aujourd'hui qu'à partir d'Assouan¹. »

Les monuments figurés égyptiens tranchent la question débattue entre les commentateurs de la Sainte Écriture, savoir, si les chars de Salomon étaient attelés de quatre chevaux ou de moins. Les tableaux de batailles, les peintures et les bas-reliefs des pharaons et de leurs sujets prouvent que leurs chars n'avaient jamais que deux chevaux. Les chars que Salomon achetait dans la vallée du Nil n'en avaient donc pas davantage².

bis nach Irâq-Arabi hin in Zucht sein soll. Mit diesem « Schâmi » haben die in Nimrud aufgefundenen Relief-bilder altassyrischer Pferde die grösste Aehnlichkeit. » Hartmann, dans la *Zeitschrift für ägyptische Sprache*, 1864, p. 24. Si l'on veut comparer le cheval égyptien au cheval assyrien, voir les représentations monumentales de ce dernier dans les *Transactions of the Society of Biblical Archaeology*, t. v, part. 1, 1876, planches I et III, et part. II, 1877, planches III et V. Voir aussi *ibid.*, t. v, part. 1, p. 50-52, ce que dit M. W. Houghton sur le cheval assyrien, dans son étude : *On the Mammalia of the Assyrian sculptures*.

¹ Fr. Lenormant, *Premières civilisations*, t. 1, p. 312-313. — Voir aussi sur le cheval égyptien le mémoire italien de M. Latti, dans le *Bulletin de l'Institut égyptien*, 1861-1863, p. 90 et suiv.

² Voir Figure 23, t. II, p. 419, et Figure 57, t. III, p. 363. Il ne faut pas prendre par conséquent à la rigueur de la lettre le mot *quadriga* employé par la Vulgate, III Reg., x, 29, mais le considérer seulement comme synonyme de chariot. — Les chars assyriens étaient aussi attelés de deux chevaux. Voir A. Layard, *Nineveh and its Remains*, t. II, vis-à-vis de la p. 137 et les Figures de notre tome IV. Un char représenté dans un des palais de Persépolis est aussi à deux chevaux, Flandin et Coste, *Voyage en Perse*, Planches, *Perse ancienne*, t. II, Pl. 105.

CHAPITRE VIII.

COMMERCE MARITIME DE SALOMON. — OPHIR.

Quelque profit que pût retirer Salomon de ses relations avec l'Égypte, son commerce le plus productif fut le commerce maritime. C'est la navigation qui enrichissait surtout la Phénicie. Il n'est donc pas surprenant que le roi d'Israël ait conçu le projet de se servir, pour accroître ses richesses, du moyen qui réussissait si bien à son ami, le roi de Tyr. Il ne pouvait se passer de ce dernier pour exécuter son entreprise, car il n'avait ni navires ni matelots, et il lui fallait par conséquent demander des marins à Hiram, comme il avait fallu lui demander des ouvriers pour la construction du Temple ; mais par un heureux concours de circonstances, les deux rois avaient un égal intérêt à s'unir ensemble pour le commerce de la mer Rouge, ce qui devait rendre, par conséquent, leur entente facile.

Les Phéniciens, comme tous les peuples commerçants, n'avaient pas de plus grand désir que de s'ouvrir sans cesse de nouveaux débouchés et, comme à tous les peuples navigateurs, c'est par mer qu'il leur était avantageux de se rendre sur les lieux de production. Or, les Phéniciens étaient les maîtres incontestables de toute la Méditerranée¹, mais ils ne possédaient pas un seul port sur le golfe Persique et ils ne pouvaient ainsi recevoir que par les caravanes les riches produits de l'Arabie et de l'Inde. C'était donc leur

¹ Sur la navigation antique, voir J. Vars, *L'art nautique dans l'antiquité*, d'après A. Breusing (*Die Nautik der Alten*, in-8°, Brême, 1886), in-12, Paris, 1887 ; C. Torr, *Ancient Ships*, in-8°, Cambridge, 1894.