

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.

intérêt d'aller les chercher eux-mêmes, dans leur pays d'origine, en s'associant à Salomon. Ce dernier, grâce aux conquêtes de son père, était en état de trafiquer directement avec tout le golfe Persique.

Le mouvement des caravanes avait fait créer depuis longtemps les ports du golfe Élanitique. « Comme les caravanes de l'Idumée allaient et venaient sans cesse entre l'Égypte et les frontières de l'Arabie, la fondation des ports d'Élath et d'Asiongaber avait été une nécessité. Mais quand David se fut emparé de ces villes, elles acquirent une plus grande importance qu'entre les mains d'Hadad ou de tout autre prince iduméen¹. » Salomon, avec ses richesses et son goût pour le commerce et les grandes choses, fit d'Asiongaber une ville maritime de premier ordre.

« Asiongaber, « l'échine du géant, » ainsi appelée sans doute de la double chaîne de montagnes qui se déploie sur ses deux côtés, devint un entrepôt plein de vie et d'activité. Elle fut, sur le bras oriental de la mer Rouge, ce qu'est devenu Suez de nos jours sur le bras occidental. Au-dessous de cette ligne de palmiers qui abrite maintenant le misérable village d'Akaba, on entendait alors le bruit tumultueux des matelots et des constructeurs de navires. Salomon portait un tel intérêt à cette ville qu'il se rendit en personne à Akaba pour visiter le port². »

C'est là que fut préparée la flotte qui devait enrichir le roi Salomon; c'est de là qu'elle partit pour son lieu de destination, Ophir³. Avant de rechercher où était située cette

¹ Lindsay, *History of merchant Shipping and ancient Commerce*, t. 1, p. 26-27. — Voir *ibid.*, la carte des routes des caravanes.

² A. P. Stanley, *The Jewish Church*, Lecture xxvi, p. 182.

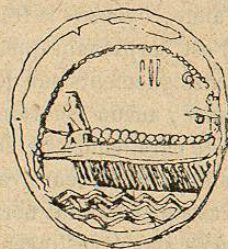
³ La Vulgate dit que la flotte *ibat in Tharsis*, III Reg., x, 22, mais le texte hébreu porte simplement que les vaisseaux étaient des vaisseaux de Tharsis, c'est-à-dire des vaisseaux de fort tonnage, de ceux dont se servaient les Phéniciens pour aller à Tartessus en Espagne (cf. G. M. Redlob, *Tartessus*, in-4°, Hambourg, 1849), de même que les Anglais

région célèbre, nous devons dire quelques mots sur les vaisseaux qui y transportaient les marins d'Hiram et de Salomon.

I.

Les vaisseaux phéniciens, égyptiens et assyriens.

Il nous est difficile de dire quelle était la forme des vaisseaux de Salomon. Nous reproduisons ici un navire phénicien¹, représenté sur le revers d'une darique d'argent de la Bibliothèque nationale (Fig. 60), mais il est d'une époque bien postérieure à Salomon. « Nous pouvons être sûrs, dit M. Lindsay, que les premiers bateaux furent à fond plat : c'étaient plutôt des canots pour le service des rivières que des vaisseaux pour affronter la mer. Mais on dut leur ajouter une quille dès que l'on commença à



60. — Navire phénicien.

appellent aujourd'hui *Indiamen* leurs grands vaisseaux, qu'ils aillent ou non dans l'Inde. Quelques-uns ont cru, il est vrai, que Salomon avait envoyé des vaisseaux et à Ophir et à Tartessus, mais le texte ne le dit point, et il n'est pas d'ailleurs vraisemblable que les Phéniciens aient fait bénéficier les Hébreux du commerce qu'ils faisaient en Espagne. Les Phéniciens en rapportaient de l'argent et de l'étain, et ces métaux ne sont point nommés parmi les objets reçus par Salomon. II Par., ix, 21, semble dire, il est vrai, que la flotte de Salomon allait à Tharsis, mais il est impossible d'entendre par là l'Espagne, puisque II Par., xx, 36, nous lisons que la flotte de Tharsis partait d'Asiongaber, d'où il n'était pas possible de se rendre en Espagne. Voir Calmet, *Commentaire littéral, Les Paralipomènes*, 1712 (sur II Par., xx, 36), p. 343.

¹ D'après F. Lajard, *Introduction au culte de Mithra*, pl. LXIII, n° 11. Cf. plus haut, Figures 17 et 18, p. 91, deux médailles de Sidon représentant cette déesse portée sur un navire phénicien, mais ces médailles sont aussi beaucoup plus récentes que Salomon.

naviguer le long des côtes ou qu'on eut besoin d'augmenter la vitesse. Dans les eaux basses, on pouvait manœuvrer avec de longues perches, comme on le fait aujourd'hui pour les bacs; cependant les rames et au moins une voile de construction simple doivent avoir été introduites de très bonne heure... La Phénicie, Cypre et la Grèce étaient bien fournies de toutes les essences nécessaires pour la construction navale. Nous savons par des documents précis qu'on se servait du chêne, du châtaignier et du cèdre. Le pin, l'aune, l'yeuse, le frêne étaient aussi d'un usage général... Il est surprenant que, tandis que nous avons de nombreux renseignements sur des matières relativement sans importance, aucun écrivain de l'antiquité, antérieur du moins à l'ère chrétienne, ne nous ait laissé aucune notice claire sur la capacité de leurs vaisseaux de transport¹. » Les auteurs classiques se sont bornés à nous apprendre que les Phéniciens étaient les inventeurs de l'art de la navigation².

Si nous n'avons pas de reproduction des navires phéniciens au x^e siècle avant notre ère³ et si nous ne pouvons pas, en conséquence, en donner une description, nous sommes mieux partagés pour les navires égyptiens. Nous en possédons des représentations qui remontent non seulement au delà de Salomon, mais même au delà de l'exode. Une reine célèbre de la xviii^e dynastie, Hatasou ou Hatespou, nous a laissé sur les murs du temple de Deir el-Bahari, à Thèbes, l'histoire

¹ Lindsay, *History of merchant Shipping*, t. 1, p. xxvii, xxviii, xxxiv.

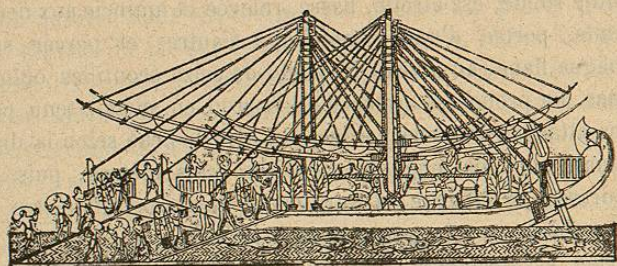
² Voir là-dessus et sur tout ce qui regarde la nautique phénicienne, F. Movers, *Die Phönizier*, Theil III, Abth. 1, p. 14, 148-198.

³ Un bas-relief assyrien de Koyoundjik, reproduit par A. Layard, *Monuments of Nineveh*, f. 1, pl. 71; par Fr. Lenormant, dans son *Histoire ancienne de l'Orient*, 9^e édit., t. II, 1882, p. 392; par G. Perrot, *Histoire de l'art*, t. III, p. 33-34, etc., représente une galère phénicienne à deux rangs de rames, mais elle est postérieure à l'époque de Salomon. M. Perrot reproduit aussi, *Histoire de l'art*, t. III, fig. 529 et 530, p. 720, un navire cyprïote.

illustrée d'une expédition maritime qu'elle avait entreprise contre le pays de Pount (en Arabie ou en Afrique). Elle assembla une flotte sur la mer Rouge et la conduisit elle-même aux rivages de Pount. De grands bas-reliefs, une des œuvres les plus remarquables de l'art égyptien, représentent ces vaisseaux.

Ils sont au nombre de cinq. « La coque, établie sur quille ronde, est étroite, basse, relevée et amincie aux deux bouts, portée d'une extrémité à l'autre, et percée sur chaque flanc, au niveau du pont, de seize écoutilles oblongues. La proue est armée d'un éperon en métal, tenu par des attaches de fortes cordes, qui sort de l'eau selon la diagonale sur une longueur d'environ trois mètres, puis se redresse en équerre et surplombe d'environ un mètre le plan du navire. La poupe, plus longue et plus haute que la proue, est surmontée d'un aplustre métallique, fixé, comme l'éperon par de fortes attaches, mais recourbé en dedans et terminé en fleur de lotus largement épanouie. Proue et poupe sont chargées d'une plate-forme garnie de balustrades en bois et faisant office de château-gaillard... Depuis la pointe de l'éperon jusqu'à la gorge de l'aplustre, la coque mesure vingt ou vingt-deux mètres de longueur. Il ne semble pas que la cale ait eu plus d'un mètre cinquante de creux en son plus creux; encore allait-elle s'étrécissant vers les deux extrémités. Elle renfermait le lest, les marchandises, les provisions... La muraille s'élève d'environ cinquante centimètres au-dessus du pont: le plat-bord en est garni d'une lisse sur toute la longueur. Les bancs des rameurs, étroits et courts, sont disposés contre la muraille à tribord et à babord... Les rameurs sont au nombre de quinze par bande... Le gouvernail se compose de deux rames épaisses, supportées chacune par un montant placé de chaque côté de la poupe et manœuvrées chacune par un timonier debout devant elle... Un seul mât à pible, d'environ huit mètres de

haut, planté perpendiculairement au centre de la coque, fortement amarré au pont par des entrelacs de corde... Pas de haubans prenant leur point d'appui sur les deux bords, mais des étais, deux à l'avant, un à l'arrière... La voile unique est tendue entre deux vergues, longues d'environ dix-neuf ou vingt mètres, et formées chacune de deux morceaux liés l'un à l'autre... L'équipage comprenait trente ra-

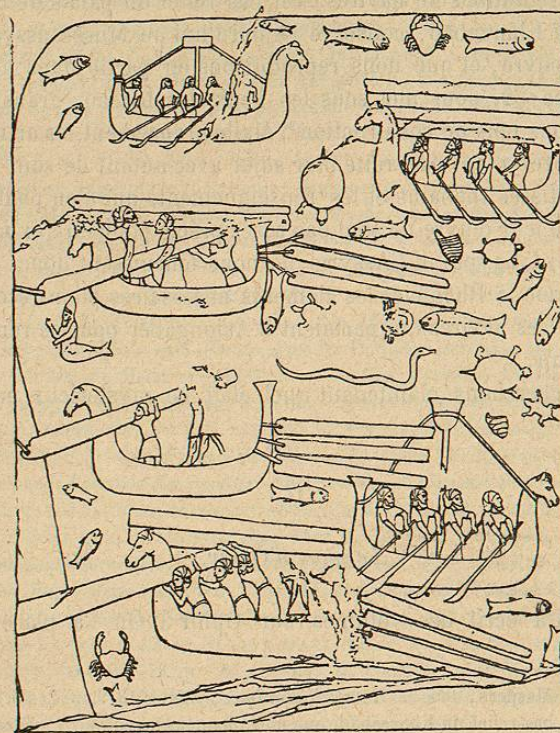


61. — Navire égyptien (xviii^e dynastie).

meurs, quatre gabiers, deux timoniers, un pilote de proue, chargé de transmettre aux timoniers les indications nécessaires à la manœuvre du gouvernail, un capitaine et un chef de chiourme, en tout trente-neuf hommes... Des navires construits et grésés comme l'étaient les navires de la reine (Hatasou) ne devaient guère être propres à tenir la haute mer¹. » Ceux de Salomon et des matelots phéniciens de-

¹ G. Maspero, *De quelques navigations des Égyptiens sur les côtes de la mer Érythrée*, dans la *Revue historique*, janvier 1879, p. 12-17. Il reproduit, p. 15, un autre navire de la même expédition, qui est en marche, non en chargement, comme celui de notre Figure 61. — Les bâtiments de guerre s'appelaient *monschou* et les bateaux de plaisance *bari*. On appelait également quelquefois *bari* les navires de commerce, p. 28. Voir aussi J. Dümichen, *Die Flotte einer ägyptischen Königin*, in-f^o, Leipzig, 1868, et le mémoire de B. Graser, *Das Seewesen der alten Aegypten*, en tête des *Resultate einer nach Aegypten Expedition* de Dümichen, in-f^o, Leipzig, 1871, t. I, p. 1-27; Mariette, *Deir-el-Bahari*, in-f^o,

vaient être mieux construits pour faire une longue traversée. La flotte de la reine Hatasou rapporta de son voyage,



62. — Navires assyriens, d'après un bas-relief du Musée du Louvre.

comme les vaisseaux d'Ophir, des animaux rares, parmi lesquels on remarque des singes¹, des bois précieux, de l'i-

Leipzig, 1877, pl. vi. A Médinet-Abou est représenté un combat naval qui est reproduit dans les planches de la *Description de l'Égypte*, t. II, grand format, pl. x. Voir aussi Fr. Lenormant, *Histoire ancienne de l'Orient*, 9^e édit., t. II, p. 313. Cf. plus haut, p. 257, notes 2 et 3.

¹ Il y en a trois sur le navire reproduit dans la Figure 61.

voire, des parfums, de l'or et des pierres précieuses¹.

Les monuments assyriens nous ont aussi conservé des représentations de navires. Un bas-relief du palais de Sargon à Khorsabad, conservé aujourd'hui au Musée assyrien du Louvre, et que nous reproduisons en partie dans notre Figure 62, nous met sous les yeux des bateaux transportant des bois de construction². Malheureusement les artistes ninivites n'ont pas traité leur sujet avec autant de soin que les artistes thébains et les renseignements que l'on peut tirer de leur œuvre ne sont pas assez précis pour être exposés ici. Ni l'Égypte ni l'Assyrie ne nous fournissent donc, non plus que la Phénicie, les éléments nécessaires pour reconstituer ces navires qui partaient d'Asiongaber pour se rendre à Ophir.

Recherchons maintenant quel était ce mystérieux pays.

II.

Le pays d'Ophir.

On a écrit des volumes sur Ophir³. On l'a placé en

¹ G. Maspero, dans la *Revue historique*, janvier 1879, p. 24-26.

² Le bas-relief de Khorsabad, que nous donnons ici en partie, se trouve gravé en entier dans Botta, *Monument de Ninive*, t. 1, pl. 32, 33, 34. Sur les vaisseaux assyriens, voir Jal, dans la *Revue archéologique*, juin 1847, p. 177-187, en particulier p. 185 et 187, et de Longpérier, *ibid.*, juillet 1847, p. 296-300.

³ Voir l'exposé de tous les systèmes dans C. Ritter, *Erdkunde*, t. XIV, 1848, *Die Fahrt nach Ophir*, p. 350 et suiv. Gesenius a fait connaître les systèmes sur Ophir, imaginés de son temps, au mot *Ophir*, dans Ersch und Gruber's *Encyklopädie der Wissenschaften*, III sect., 1833, IV Th., p. 201-204, et dans son *Thesaurus linguae hebraeae*, p. 141. Voir aussi Bellermand, *Handbuch der biblischen Literatur*, Erfurt, 1787-1799, t. IV, p. 416-440. — Voici l'indication des principaux travaux spéciaux sur

Arabie¹, à Sofala, canton aurifère de l'Afrique orien-

Ophir (à l'exception de ceux qui seront cités plus loin) : Bochart, *Phaleg*, l. II, c. XXVII; Vitringa (Inde), *Geographia Sacra*, p. 114 et suiv.; Varerius (Inde), *De Ophira*, dans les *Critici sacri*, t. VI, p. 459 et suiv.; M. Lipenius (Inde), *Dissertatio de navigatione Salomonis Ophiritica*, dans Ugolini, *Thesaurus*, t. V, col. CCCXLIII-CCCLXXXVII; Reland (Inde), *Dissertationes miscellaneae*, pars I, *Dissertatio IV de Ophir*, in-8°, Utrecht, 1706; J. Fr. Pfeffel, *Philologema historicum de termino navigationis Ophiriticae, instituta a Salomone ejusque sociis navalibus*, Strasbourg, 1692; M. Gottfrid Wegener, *Discursus de navigationibus Salomonis*, 1674; S. Weston, *Dissertation on the countries to which Salomon and Hiram sent their fleets for foreign merchandise*, dans le *Classical Journal*, septembre 1821, t. XXIV; C. F. Keil, *Biblisch-archäologische Untersuchung über die Hiram-Salomonische Schifffahrt nach Ophir und Tarsis*, dans les *Dorpater Beiträge zur theolog. Wissenschaft*, Hambourg, 1833, t. II; Th. Chr. Tychem, *De commercii et navigationibus Hebraeorum*, dans *Commentationes societatis Götting. Comm. hist. phil.*, t. XVI, 1808, p. 164 (Arabie); Heeren, *Ideen über den Verkehr und Handel der Völker der alten Welt*, 1^{re} part., Beil. 1; Reinaud, *Relation des voyages faits par les Arabes et les Persans dans l'Inde et la Chine dans le IX^e siècle*, Paris, 1845, et cf. Dulaurier, *Études sur l'ouvrage : Relation, etc.*, dans le *Journal asiatique*, IV^e série, août-septembre 1846; A. Mackenzie Cameron, *The Identity of Ophir and Taprobane and their site indicated*, dans les *Transactions of the Society of Biblical Archaeology*, t. II, 1873, p. 267-288; Georgens, *Les pays aurifères de la Bible*, dans la *Revue de théologie et de philosophie*, janvier 1878, p. 101 et suiv.; A. Soetbeer, *Das Goldland Ophir*, Berlin, 1880; J. M. Stuart, *The ancient Gold-Fields of Africa, from the Gold Coast to Mashonaland*, in-8°, Londres 1891.

C. Ritter, dans le travail que nous avons indiqué au commencement de cette note, *Eloth und Eseongeber am ailanitischen Golf und die Hiram-Salomonische Fahrt von da nach Ophir (Erdkunde)*, t. XIV, 1848, p. 348-421, établit bien les points suivants : « Die Fahrt nach Ophir im allgemeinen, nach dem Goldlande, nicht nach Tarsis; keine Doppelfahrt. Erläuterung 2 : Die historischen Daten der Ophirfahrt nach Tarsis und nach Ophir (*Erdkunde*, t. XIV, p. 351-366). Erläuterung 4 : Die zurückgebrachten Producte der Ophirfahrt haben insgesamt indische Heimath; ihre nicht-hebräischen Benennungen sind aus den Nord und Süd Sprachen Indiens zu erklären. » *Ibid.*, p. 395-414.

¹ Voir cette opinion exposée et défendue dans Vivien de Saint-Martin,