

de terre. Des fondations Timourides elles-mêmes bien peu ont survécu, et moins encore ont gardé quelque chose de leur ancienne décoration en faïence vernissée (*kâshî*). Pas plus tard qu'en 1885, sur le conseil d'ingénieurs anglais, l'Émir 'Abd-ur-Rahmân fit jeter bas tout un groupe de collèges et de mosquées (8) : car on attendait les Russes et les belles coupes de ces monuments auraient masqué le tir des fortifications de la ville. Les Russes ne sont pas venus : mais des édifices du xv^e siècle on n'a guère laissé debout que neuf minarets. Lors de notre passage il n'y en avait plus que huit (pl. I a et b) : l'un des quatre du Musallâ, celui du Nord-Est, venait de se laisser choir tout de son long, et cette chute avait été considérée comme providentielle. On manquait en effet de matériaux pour construire des bâtiments administratifs vraiment modernes : comme ces minarets mesurent à la base plus de 17 mètres de tour, les briques étaient ainsi toutes trouvées et il y en avait même à revendre.

Mais revenons à notre route directe de Kâbul. Pendant les quatre premières étapes, jusqu'à Obeh, on remonte en pente douce la fertile vallée de l'Hérî-rûd : mais dès la cinquième, celle-ci se rétrécit à tel point que la piste muletière en est réduite à onduler en corniche, à mi-côte des rebords des plateaux alluviaux qui enserrent la rivière. A la septième étape, après le village qui doit son nom au saint musulman Khvâjah Chistî, il faut même abandonner le cours trop étranglé de l'Hérî-rûd, passer sur la rive gauche et par-dessus la chaîne méridionale rejoindre, le huitième jour, le lit d'ailleurs parallèle d'un affluent auquel la carte anglaise donne le nom de Tagâo-Ishlan (pl. I e) et qui rejoint la grande rivière en aval d'Obeh. Ce jour-là, on traverse une gorge resserrée entre des falaises de grès rouge très friable, que les intempéries ont sculptées en formes fantastiques : c'est une des rares curiosités du trajet. La douzième marche seulement ramène, par une nouvelle passe, à la vallée principale que l'on suit, en s'élevant toujours, du village des Forgerons (Âhangarân) à Daulat-Yar (15^e jour). Là on abandonne définitivement l'Hérî-rûd (lequel, en amont du confluent, est d'un blanc laiteux) pour remonter la Rivière Rouge (Lâl). En même temps on quitte la province d'Hérât pour entrer dans celle de l'Hazârajât (pl. I f), et accéder bientôt au bassin de l'Hélmand. Pendant huit jours encore la piste circule au fond d'un dédale de petites vallées, remontant l'une et descendant l'autre, toujours dans la direction générale Est-Ouest. C'est seulement à la vingt-quatrième étape qu'elle emprunte l'échine d'un long contrefort d'où l'on découvre tout le cours supérieur de l'Hélmand au milieu d'un magnifique cirque de montagnes neigeuses, dominé au Nord par la haute chaîne du Kôh-é-Bâbâ. Il ne reste plus qu'une dernière ligne de faite à franchir par l'interminable passe d'Unai (3.350 m.) pour atteindre le versant de l'Inde et gagner, à Sar-é-Cheshmeh, « la tête de la source » de la rivière de Kâbul. De là jusqu'à la capitale, la route était déjà carrossable.

On se doute qu'un raccourci aussi accidenté et qui se tient sur presque tout son parcours aux hautes altitudes, peut être, au moins par endroits, fort pittoresque : mais il ne saurait avoir grande valeur au point de vue économique ou stratégique et, par suite, ne présente guère d'intérêt pour l'historien. Toutes proportions gardées, c'est à peu près comme si, pour se rendre de Paris à Toulouse, au lieu de prendre par Lyon ou par Bordeaux, on traversait les parties les plus sauvages de notre Plateau Central. Il en va tout autrement pour le circuit de la périphérie qui réunissait Bactres aux trois Alexandries d'Arie, d'Arachôsie et du Caucase, et que jalonnent encore toutes les villes importantes d'Afghânistân. La partie septentrionale de la boucle se raccordait, par Andkhoï et Âqchêh, avec la grand'route. C'est par là qu'Alexandre se proposait de poursuivre Bessos jusque dans sa satrapie de Bactriane, quand le soulèvement inopiné de l'Arie et de la Drangiane le força à se rabattre sur Hérât et à prendre la route du Sud. Celle-ci est de beaucoup la plus agréable en hiver, et elle ne présente d'autre difficulté que le passage à gué ou en bac d'assez