

nombreuses rivières. En 1922, un vieux pont, à demi emporté par les eaux, le Pul-é-Malun, dressait encore quelques piles au milieu de l'Héri-rûd, à 5 kilomètres au Sud d'Hérât. Il a été depuis rétabli; mais il reste ensuite à traverser l'Adraskand ou rivière de Sabzevâr, le Farâh-rûd, le Kâsh-rûd, l'Hélmând et enfin l'Arghand-âb avant d'atteindre Kandahâr. Depuis Balkh jusqu'à Hérât, par Âqcheh, Shibirghân, Maïmaneh, Bâlâ-Murghâb et Kushk, on compte 29 étapes et environ 600 kilomètres. D'Hérât à Kandahâr, selon qu'on commence par serrer de près le pied des montagnes ou qu'on fasse le tour en plaine par Sabzevâr, Farâh et Dilârâm, les estimations récentes varient de 27 à 37 étapes et la distance de 590 à 645 kilomètres (9).

La moderne cité de Kandahâr, héritière de l'ancienne capitale de l'Arachôsie, est en relation directe avec l'Inde par deux de ces routes secondaires auxquelles nous faisons allusion tout à l'heure (p. 3; cf. fig. 4). L'une se dirige à l'Est pour atteindre l'Indus à Déra-Ghâzi-Khân et de là gagner Multân; l'autre emprunte au Sud-Est la passe de Bolân en direction de Karachi par Shikârpur dont la curieuse spécialité est de fournir des banquiers (« usuriers » serait impoli) à toutes les places de l'Asie centrale. Cette dernière route est à présent doublée jusqu'à New-Chaman par la ligne stratégique de Quetta; et celle-ci avait même poussé un tentacule le long de la frontière méridionale d'Afghânistân, de Nûshkî à Duzdâb, jusqu'à la frontière orientale de la Perse. Il eût été infiniment plus normal et plus avantageux pour tout le monde qu'elle continuât directement sur Kandahâr et Hérât et, de là, rejoignît l'embranchement de Merv à Kushk et le système des chemins de fer russes. C'était sans grand-peine et à peu de frais une première communication ferroviaire établie entre l'Inde et l'Europe; mais la politique a des raisons que la raison ne connaît pas. Cependant des automobiles circulent déjà entre Hérât et Kandahâr, traversant les principales rivières en bac. De Kandahâr, elles poursuivent régulièrement sur Kâbul, par Kêlât-é-Ghilzai et Ghaznî, couvrant en deux ou trois jours les quelque 500 kilomètres jadis répartis entre 28 étapes. Enfin, de Kâbul, elles peuvent pousser vers l'Est jusqu'à Peshâwar (environ 300 kilomètres), où elles retrouvent les routes indiennes, et vers le Nord-Ouest jusqu'à Bâmyân (env. 170 kil.), bientôt plus loin encore; mais ici elles sont sur le terrain que nous avons pris à tâche d'étudier.

1. (P. 1). Cf. *Cambridge History of India*, I, p. 36 : « The one gateway of India which signified, until modern times, was the North-western land-gate. »

2. (P. 2). Cf. *ibid.*, p. 52-3 : « The (British) power... is essentially naval; and since it controls the sea-ways, it has been forced, in the interests of security, to close the land-ways. »

3. (P. 3). Nous constatons après coup qu'Al-bîrûni n'a pas dédaigné d'énoncer ce truisme : « De chez nous on arrive au Sindh en passant par le Séistân et on arrive dans l'Inde par le Kâbul. Ce n'est pas à dire que ce soit la seule route qui y conduise... » (REINAUD, *Fragments arabes et persans*, etc., p. 99; *India*, trad. Sachau, I, p. 198.)

4. (P. 4). AL-BÎRÛNÎ (*India*, trad. Sachau, I, p. 97) l'appelle « l'épine dorsale de la terre », tandis que selon ARRIEN (*Indikè*, II; cf. *Anabasis*, III, 9) « elle coupe l'Asie entière ». Voyez également QUINTE-CURCE, VII, 3 *in fine* et DIODORE DE SICILE, XVIII, 5.

5. (P. 6). Il faut cependant convenir avec J.-P. FERRIER, *Voyages et aventures en Perse, dans l'Afghanistan, le Belouchistan et le Turkestan* (2<sup>e</sup> éd., Paris, 1870), I, p. 106 et suiv., que c'est bien ce défilé que semble désigner le récit d'Arrien.

6. (D<sup>o</sup>). C'est encore à Bactres qu'Alexander BURNES (*Travels into Bokhara*, seconde éd., Londres, 1835; II, p. 208), désireux de poursuivre son voyage, fut contraint de se séparer de son fidèle *qâfila-bâshî* pour se joindre à une autre caravane.

7. (D<sup>o</sup>). C'est ce que confirme, comme nous l'avons constaté depuis, MARCO POLO (éd. Yule<sup>3</sup>, I, p. 149) : « Les armées sont heureuses d'y prendre leurs quartiers à cause de l'abondance qui y règne. »

8. (P. 10). Cf. Major C. E. YATE, *Northern Afghanistan*, 1888.

9. (P. 11). Voir A. HAMILTON, *Afghanistan* (Londres, 1906), p. 331 et suiv. J.-P. FERRIER, *loc. laud.*, II, p. 31, compte 120 farsakhs ou parasanges (environ 650 kil.) d'Hérât à Kandahâr.