



Cahiers d'Asie centrale

1/2 | 1996

Inde-Asie centrale : routes du commerce et des idées

Itinéraires commerciaux et militaires entre Boukhara et l'Inde

Audrey Burton



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/asiecentrale/415>

ISSN : 2075-5325

Éditeur

Éditions De Boccard

Édition imprimée

Date de publication : 1 juin 1996

Pagination : 13-32

ISBN : 2-85744-870-8

ISSN : 1270-9247

Référence électronique

Audrey Burton, « Itinéraires commerciaux et militaires entre Boukhara et l'Inde », *Cahiers d'Asie centrale* [En ligne], 1/2 | 1996, mis en ligne le 01 février 2011, consulté le 30 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/asiecentrale/415>

© Tous droits réservés

Itinéraires commerciaux et militaires entre Boukhara et l'Inde

Audrey Burton

Malgré les difficultés de déplacement causées par les hautes montagnes qui séparent l'Inde de l'Asie centrale, malgré la fatigue et les maladies dues à l'altitude ainsi qu'au contraste climatique entre les deux régions, malgré le danger d'attaque par les peuplades belliqueuses qui s'érigaient en gardiennes des passes de Khaïber et autres, les hommes ont toujours voyagé de part et d'autre, pour des raisons commerciales, militaires, culturelles ou touristiques.

Partant d'Asie centrale, deux grands conquérants, Alexandre le Grand et Tamerlan, se frayèrent un passage à travers l'Hindou-Kouch, puis au XVII^e siècle les armées de Shâh Jahân firent ce voyage en sens inverse pour conquérir la province de Balkh qu'elles occupèrent pendant près de 15 mois. Au XIX^e siècle, les autorités anglaises et russes, qui détenaient le pouvoir politique et militaire dans les deux régions, étudièrent en détail la possibilité d'une expédition militaire russe partant d'Asie centrale vers l'Inde. Des rapports circonstanciés à ce sujet furent même préparés, mais on décida, de part et d'autre, qu'une telle expédition était vouée à l'échec, surtout pour des raisons logistiques, mais aussi parce que les soldats russes arriveraient fatigués et seraient à découvert en atteignant l'Inde, ce qui en ferait des cibles faciles pour les armées britanniques.

Mais quels étaient donc les itinéraires à suivre ? La voie la plus directe, empruntée aux XVI^e et XVII^e siècles par les ambassadeurs boukhares et indiens, passait par Karshi, Termez, Balkh et Kaboul. Ce fut aussi celle que suivirent les fils de Shâh Jahân lors de l'invasion de Balkh en 1646-47. Selon Hâjjî Farrukh, ambassadeur de Balkh envoyé en Russie en 1675, on pouvait se rendre en 10 jours de Boukhara à Balkh et il n'en fallait pas plus de Balkh à Kaboul, donc 20 jours devaient suffire pour aller de Boukhara à Kaboul¹. Mais Hâjjî Farrukh avait intérêt à se montrer optimiste, car il voulait encourager le tsar à envoyer les marchands russes dans le khanat. Khiva étant plus loin de Kaboul, son ambassadeur Abreim Azizov (Ibrâhîm 'Azîz) se montrait encore plus optimiste lorsqu'il parlait aux représentants du tsar à Moscou. Il leur expliqua, en 1689, que 8 jours suffisaient pour aller de Boukhara à Balkh et 7 jours de Balkh à Kaboul, donc 15 jours en tout à partir de Boukhara et 23 jours à partir de Khiva. Mais il faut croire que les deux ambassadeurs pensaient à un individu à cheval voyageant avec peu de bagages, plutôt qu'à une caravane. Car même l'entrepreneur russe Hrulev, qui voulait créer une société pour développer le commerce russo-boukhare en 1863, comptait un minimum de 12 jours de Boukhara à Balkh par caravane².

Selon les marchands boukhares et persans qui faisaient le trajet régulièrement à partir de la Perse et que l'ambassadeur Gribov consulta à ce sujet, en 1646, il fallait d'ailleurs compter deux fois plus de temps en chameau qu'à cheval et donc par caravane, car les caravanes en utilisaient toujours, ne serait-ce que pour une partie du voyage. Le voyage de Balkh à Kaboul prenait, selon eux, 11 jours à cheval et 22 jours à dos de chameau³. Leur information coïncide d'ailleurs assez bien avec celle que recueillit l'agent de la couronne britannique, Lord, en 1830, quand il étudia soigneusement la possibilité d'organiser une foire annuelle sur l'Indus pour y attirer les marchands de Boukhara. Il déclara, en effet, qu'une caravane mettait en général environ 28 jours entre Boukhara et Kaboul, sauf en été, quand la traversée de l'Hindou-Kouch prenait 6 jours de moins⁴.

Cela n'était d'ailleurs possible que pendant quelques mois de l'année car, selon Hanykov (Khanikoff), les montagnes étaient totalement infranchissables pendant l'hiver à cause de la neige. Le service de postes entre Kaboul et Balkh fonctionnait bien avant l'ouverture des cols, car les courriers s'y frayaient un passage à pied, et à partir de Balkh ils continuaient à cheval ou à dos de chameau. Cela leur permettait de

quitter Kaboul dès le mois de février et ils arrivaient à Boukhara avec lettres et produits essentiels vers les mois de mars-avril. Quant aux caravanes, d'après Hanykov, elles ne pouvaient pas se mettre en marche avant « le milieu ou la fin du printemps » (mai-juin ?) et elles arrivaient à Boukhara à partir de la fin juillet jusqu'en octobre⁵.

Le premier point de repère sur la route de Boukhara à Balkh était le fameux défilé des Portes de fer, à mi-chemin entre Karshi et Termez. Cette série de défilés entre deux hautes montagnes parallèles a toujours impressionné les voyageurs, et depuis le XIX^e siècle, elle a fait l'objet de nombreuses études archéologiques. Mais les archéologues ont eu du mal à en établir l'ancien parcours, car les voyageurs qui l'ont traversée, au long des siècles, l'ont décrite de manières très différentes, peut-être parce que certaines parties en étaient parfois infranchissables pour des raisons météorologiques ou politiques.

Selon Bretschneider, c'est un moine bouddhiste du VII^e siècle nommé Hūang ts'an (Hsüan-tsang) qui parla le premier du défilé nommé *Tie men kuan* ou « Portes de fer ». Il le situe à 300 *li* au sud-est de Shahr-i Sabz (environ 150 km selon Frantz Grenet qui a fait des fouilles dans la région⁶), sur la frontière même du Tokharistan, et le décrit comme une gorge étroite entre deux montagnes parallèles couleur de fer, dont une barrière à deux battants gardait l'accès. Cette barrière était d'ailleurs renforcée de fer et munie d'un grand nombre de cloches également en fer. Nous ne savons pas si la barrière existait encore en 1222, quand le moine taoïste Ch'ang-ch'un traversa les Portes de fer pour répondre à l'appel de Gengis Khan qu'il lui fallut suivre vers l'Inde, mais elle ne figure pas dans son journal. Elle avait certainement disparu en 1404, quand l'ambassadeur du roi de Castille, Clavijo, y passa en route pour Samarcande où il rendit visite à Tamerlan. Mais son absence n'empêchait pas Tamerlan de tirer un gros bénéfice annuel des Portes de fer grâce aux droits de péage qu'il imposait aux marchands. Clavijo, qui mit trois jours pour y arriver depuis Termez, remarqua que les parois du défilé étaient si lisses qu'on les aurait crues artificielles. Il mentionna aussi la profondeur du défilé, la hauteur des montagnes et le petit village situé au centre (de l'enfilade). Quelques années après Clavijo (en 1415 et 1420), l'ambassadeur de Chine, Ch'en-ch'eng, y passa à plusieurs reprises, et, comme Clavijo, il s'extasia devant ce défilé long d'un kilomètre et demi, coupant une « grande montagne imposante » d'est en ouest, et que l'on aurait facilement « cru artificiel⁷ ».

Le deuxième point de repère après les Portes de fer était l'Amou-Darya que l'on traversait à Termez. Ce fleuve-caméléon, dont le débit et la largeur changeaient dans le courant d'une journée, était si renommé par la rapidité de ses eaux abondantes qu'en 1684 les guerriers de Subhân Qulî se refusèrent à en tenter la traversée à Kelif sans un radeau ou une outre qui puisse les maintenir à flot⁸. Mais à Termez, le fleuve était de tout repos, ce qui d'ailleurs donnait, et donne toujours, à Termez une grande importance stratégique⁹. C'est pourquoi l'officier russe qui étudia les points de passage de l'Amou-Darya, en 1878, s'étonna que celui de Shar Gul Gul, situé près des ruines de la citadelle et du palais du sultan de Termez, eût été délaissé pour celui de Patta-Hissâr qu'il trouvait bien inférieur, puisque trop large et encombré de berges secondaires marécageuses (*tughâi*)¹⁰. Selon lui, Shar Gul Gul était de loin le meilleur point stratégique sur la rive droite, mais celui de Kelif, qui à son époque était le plus fréquenté, avait aussi une grande valeur militaire grâce à l'étroitesse du fleuve, sa profondeur relative et ses berges rocailleuses¹¹.

Après avoir traversé l'Amou-Darya à Termez ou à Kelif, marchands et ambassadeurs se dirigeaient tous sur la ville de Balkh qui, de 1582 à 1702, fut le Dauphiné du khanat de Boukhara, où l'héritier du khanat apprenait son métier d'administrateur¹².

Entre Balkh et Kaboul plusieurs itinéraires étaient possibles. Selon l'historien officiel de Shâh Jahân, 'Abd al-Hamîd Lâhaurî, il y en avait cinq au XVII^e siècle. Il les décrit d'une façon méthodique et détaillée, en partant de l'est, mais ne mentionne généralement pas les noms des défilés à traverser, ce qui réduit la valeur de ses descriptions et les rend plus difficiles à suivre sur des cartes contemporaines.

Le premier itinéraire de Lâhaurî, que Muhammad Jahângîr Khân appelle « le long défilé », passait par Koundouz et n'était praticable qu'à la fin juillet. Il était long de 140 *kouroh*, c'est-à-dire 448 ou 630 km selon la longueur que l'on accepte pour le *kouroh*¹³. Ce chemin ralliait Balkh à Khoulm à travers une steppe sablonneuse et désertique où l'herbe manquait pour les bêtes de somme, puis continuait sur Koundouz, en longeant si possible les rivières. Cette partie du trajet était de 48 *kouroh* (216 km) et l'armée du prince indien Murâd Bakhsh mit 8 à 9 jours pour la parcourir¹⁴. À Koundouz, les deux tiers du voyage restaient à faire, soit 92 *kouroh* (414 km) jusqu'à Kaboul. Il fallait passer par Nârîn (Nahrin), Galbhâr, Parvan et Shârikârân (Sharikar), en empruntant sans doute le défilé Khavak (3 848 m) pour traverser le

Panjshir, montagne que Lâhaurî nomme le Tûl et que Mahmûd b. Walî appelle Tajment ou Hindou-Kouch¹⁵. Quand l'armée indienne fit ce parcours en sens inverse, elle mit 17 jours, y compris quelques jours de halte et 3 jours passés à dégager la route près de Galbhâr (Golbahar)¹⁶, à 8 jours de Kaboul. La neige avait alors environ 1,80 m de hauteur, ce qui n'est pas surprenant car on n'était que le 12 juin et, selon Lâhaurî, la neige ne fondait jamais sur cette route avant le 22 juillet¹⁷.

Même après la fonte des neiges, pendant les 4 ou 5 mois où l'on pouvait s'y frayer un passage, le voyage à travers le Panjshir n'était pas de tout repos. Mahmûd b. Walî, qui se rendit de Balkh à Kaboul en 1625 et qui arriva au Panjshir après 10 journées de marche, explique qu'un appel bruyant lancé de la cime couverte de neiges éternelles en détachait de lourdes pierres dont le vent s'emparait pour les jeter avec force sur les caravanes, tuant voyageurs et bêtes de somme. D'autre part, dès le début de la saison des neiges, de gros orages accompagnés de coups de foudre « incroyables » s'y déclenchaient, au cours desquels des caravanes entières étaient fort souvent foudroyées¹⁸. Pourtant, la ville de Parvan que Mahmûd b. Walî traversa après le Panjshir l'impressionna vivement. Quoique le vent y soufflât constamment, elle lui parut un des plus beaux endroits du monde, avec sa forteresse, son très beau pont solide, ses hautes bâtisses, ses raisins et ses abricots renommés. Et quand il vit les fameux jardins de Kaboul, il lui sembla, dit-il, être arrivé au paradis¹⁹ !

Le deuxième itinéraire de Balkh à Kaboul, le « Khwâjah Zayyid », passait par Ghûrî (Ghouri) et n'était praticable qu'à partir de la fin août. Il était bien plus court, n'ayant pas plus de 103 *kouroh* (463,5 km), mais étant donné qu'il traversait des montagnes plus élevées, la fonte des neiges y commençait un mois plus tard. À moins de déblayer la neige soi-même, ce qui était possible à partir du 23 juillet, il fallait donc attendre jusqu'au 22 août pour l'emprunter. Comme l'itinéraire précédent, il passait d'abord à Khoulm, mais descendait ensuite sur Aïbak/Haïbak (Samangan) et Ghûrî avant de continuer vers le sud en traversant le Ghourband et les monts Paghman en direction de Kaboul. Un détour sur Koundouz et Baghlan à partir de Khoulm était possible, mais cela rallongeait assez la route. Sans ce crochet, il fallait compter 47 *kouroh* (211,5 km) entre Balkh et Ghûrî et 56 *kouroh* (252 km) entre Ghûrî et Kaboul²⁰.

Le troisième itinéraire, connu sous le nom de Khenjan, était encore plus court avec ses 98 *kouroh* (441 km). Praticable à partir de la mi-août,

à condition de déblayer la neige, il mettait, comme l'itinéraire précédent, 47 *kouroh* pour rejoindre Ghûrî, ce qui fait penser qu'il passait, comme lui, par Khoulm et Aïbak. De Ghûrî il descendait sur Kaboul en passant par Khenjan qui faisait partie de la province de Balkh au XVII^e siècle²¹, puis il traversait le défilé Solang. Ce chemin, selon Lâhaurî, était extrêmement dur à suivre, la route étant très étroite, et pleine de montées et de descentes ardues. Cela n'empêchait pourtant pas les caravanes de le suivre pour se rendre en Inde, et en assez grand nombre, puisque Mahmûd b. Walî écrit qu'il y avait un poste de douane à Khenjan²².

Le quatrième itinéraire, que Lâhaurî appelle Abdarra, était, selon lui, impossible à emprunter par une grande armée en plein hiver et fort difficile après l'hiver à cause du débit important des rivières qu'il suivait. Il n'était pas facile non plus en automne, quand les troupes afghanes le suivirent, en septembre 1838, pour punir le prince de Koundouz, Mîr Murâd Beg. Le *condottiere* américain Josiah Harlan, qui les commandait (et ne prit cette route, dit-il, que parce qu'elle lui donnait la possibilité de surprendre l'ennemi et de le prendre de flanc), explique, par exemple, qu'entre le Darra Yûsuf et le défilé Ish Qala Beg, sur une distance de 50 km il fallait traverser la même rivière au moins 80 fois. Plus au sud, l'eau descendant de la montagne rendait boueux le col du Qara Kotal et, quand l'armée de Harlan en sortit, la route était si tortueuse et la descente si escarpée qu'un de leurs canons tomba dans un ravin²³.

Ce fut pourtant ce chemin que suivit le frère de Murâd Bakhsh, le jeune Aurangzeb, avec son armée de renfort, en mai 1647, et, selon Lâhaurî, il n'y rencontra aucune difficulté, peut-être parce que la fonte des neiges n'avait pas encore commencé. Cet itinéraire était plus long que les deux itinéraires précédents et faisait 123 *kouroh* selon Lâhaurî, soit 553 km. Il partait de Balkh en direction du sud-ouest et traversait le défilé Darra Gaz, dans les monts Elbourz, 14 km plus loin. Ce défilé, qui était ouvert presque toute l'année²⁴, semble avoir été d'accès facile, car même Harlan ne le mentionne qu'en passant²⁵. À partir de là, il fallait continuer en direction du sud, en longeant tout d'abord la rivière Balkhâb qui passait par Pûnî Qarâ, à 11 *kouroh* (49,5 km) de Balkh, puis son affluent, le Darra Yûsuf, sur lequel se trouvait le *ribât* Wafâ Bîk, 78,8 km plus loin. En quittant le Darra Yûsuf, il fallait descendre vers le sud-est, sur Ruy (Rû-ye), avant d'atteindre Bâjgah plus au sud, qui, selon Lâhaurî, était à 40 *kouroh* (180 km) de Pûnî Qarâ. Harlan, qui

décrit en détail le tronçon de route entre Balkh et Ruy (Rû-ye), y signale de nombreuses difficultés, telles le manque d'eau, l'impossibilité d'y faire passer des canons, et le peu de profondeur de la rivière qu'il fallait néanmoins traverser 60 fois en hiver²⁶. De Bâjgah, les voyageurs remontaient la rivière Shekari jusqu'à Zuhâk et suivaient d'ouest en est le cours du Ghourband jusqu'à Shârikârân d'où ils se dirigeaient vers Kaboul²⁷ ?.

Lâhaurî ne mentionne pas la ville de Kahmard sur ce trajet, peut-être parce qu'on pouvait l'éviter et qu'Aurangzeb ne la traversa pas, quoiqu'il soit passé tout près, à deux journées de marche. Pourtant, selon Mahmûd b. Walî, Kahmard était une étape fort importante sur la voie des caravanes car elles pouvaient y passer même quand tous les cols étaient bloqués par la neige. Les voyageurs devaient donc, comme à Khenjan, y payer des droits de douane. Kahmard avait aussi une grande importance stratégique car, selon Harlan, elle contrôlait avec Sykaum (Saïghan) les cols du Paropamisus²⁸. C'est pourquoi l'armée de Murâd Bakhsh jugea essentiel de se saisir de Kahmard, au tout début de la campagne de Balkh, en 1645, et de s'en assurer à nouveau le contrôle, en 1646, avant de continuer sur Balkh²⁹.

Le cinquième itinéraire de Balkh à Kaboul, que Lâhaurî nomme « *Maïdân* », était plus court de 9 *kouroh* (40,5 km), et moins enneigé que le précédent qu'il suivait presque jusqu'à Zuhâk. Il continuait ensuite vers le sud, passant peut-être au préalable par Bamian³⁰, puis il traversait le défilé Vonay et Maïdân (Maïdânshar) avant d'atteindre Kaboul³¹.

Un sixième itinéraire, suivi par Harlan et l'armée afghane à leur retour de Balkh en 1839, semble être aussi celui que décrit Lord. Selon Harlan, c'était la façon la plus directe de rejoindre Kaboul à partir de Tashkurgan, ville située tout près de Khoulm, mais leur voyage fut fort pénible. Ils allèrent d'abord à Aïbak, descendirent pratiquement en ligne droite, vers le sud-sud-ouest, en passant par Khurram, Doab, Kahmard, et Bamian, mais trouvèrent si peu de fourrage pour leurs montures et leurs bêtes de somme que beaucoup d'entre elles y moururent de faim et de fatigue. De Bamian, ils se dirigèrent vers l'est en traversant le défilé de l'Irak, puis celui du Sibber (Shibar), très escarpé, qui fut extrêmement dur à passer pour leurs chevaux et leurs canons. Beaucoup d'hommes y moururent d'ailleurs de froid. D'autres souffrirent de brûlures aux yeux causées par l'éclat de la neige car c'était le

mois de mars et la fonte des neiges ne commençait qu'en avril dans cette région. Ils souffrirent aussi du manque presque total de provisions, après Bamian, et n'en trouvèrent en abondance qu'en débouchant dans la vallée fertile du Ghourband³².

Un itinéraire très semblable à celui-ci fut suivi en sens inverse par une partie de l'armée de Murâd Bakhsh qui traversa le Shibar et passa par Bamian avant de continuer sur Kahmard au nord-ouest. De Kahmard, les soldats bifurquèrent pour monter sur Ghûrî et franchirent, malgré sa hauteur, le mont Samlû avant de rejoindre le chemin de Khoulm à Aïbak³³.

De Kaboul, les marchands continuaient le plus souvent vers Lahore et s'il y avait 6, ou plus de 6 itinéraires possibles entre Balkh et Kaboul, il n'y en avait qu'un de Kaboul à Lahore, du moins depuis le règne d'Akbar. Il s'agissait de passer par Jalalabad, la passe de Khaïber, Peshawar et Attok, ce que Mahmûd b. Walî fit en 1625³⁴. C'est d'ailleurs parce qu'Akbar envisageait de conquérir le khanat de Boukhara qu'il fit construire un pont sur l'Indus et aménager la route du Khaïber et de Kaboul, en 1585, pour la rendre carrossable³⁵. Selon Muhammad 'Abd al-Karîm 'Alawî, le trajet de Kaboul à Peshawar prenait 6 à 7 jours pour des hommes à pied, des hommes à cheval, ou même des marchands, mais il fallait compter le double pour une armée³⁶. Les marchands consultés par Gribov étaient moins optimistes et comptaient 8 jours à cheval et 16 jours à dos de chameau jusqu'à Peshawar et de 2 à 4 jours supplémentaires pour arriver à Attok. La vallée de Peshawar étant riche et fertile, le problème du ravitaillement ne s'y posait pas. Mais les voyageurs tremblaient en s'approchant du Khaïber car ils couraient le risque d'y être dévalisés ou tués par les tribus afghanes qui le contrôlaient. Quand un ambassadeur s'annonçait à la cour indienne, l'empereur se hâtait donc de lui envoyer une forte escorte prête à livrer bataille pour le faire passer. Nous lisons ainsi, dans l'*Akbarnâma* de Abû'l-Fazl, qu'Akbar envoya, en 1586, un détachement de *ahadis* au-devant de Mîr Quraîsh, ambassadeur de 'Abdallâh II, à qui les Tarikis barraient la route. Et ce ne fut qu'après deux jours de combat acharné qu'ils les forcèrent à fuir³⁷.

Montstuart Elphinstone, qui passa plusieurs années en Inde à partir de 1796, mentionne lui aussi les problèmes que causaient aux voyageurs les Afridis, les Shanivaris et les Urukzaïs, tribus pillardes du Khaïber, ainsi que les Yusufzaïs qui contrôlaient une partie de la plaine

de Peshawar, comme ils l'avaient fait, dit-il, « depuis plus de 300 ans³⁸ ». Hagemeister expliquait de même, en 1839, que les caravanes ne pouvaient rejoindre Kaboul en hiver, non seulement à cause de la neige, mais aussi parce que les Hazaras au nord, les Belouchis au sud et les Afghans au centre « infestaient » la région. Pourtant les Lohanis, qui se chargeaient alors du commerce entre Kaboul et Multan et qui commerçaient aussi avec Boukhara, arrivaient à faire fuir les brigands sans avoir pour cela recours aux armes. Ils leur faisaient peur, tout simplement, à cause de la taille démesurée de leurs caravanes qui comprenaient leurs familles, leurs troupeaux et leurs marchandises, ainsi que 2 000 à 2 500 chameaux³⁹. Le problème du Khaïber n'avait pas complètement disparu en 1850, quoique les autorités eussent essayé de l'éliminer en organisant des corps de garde afridis chargés de défendre les marchands. En fait, selon 'Abd al-Karîm, c'était les Afridis eux-mêmes qui souvent dévalisaient les marchands pendant la nuit, ou qui les forçaient tout au moins à payer une rançon⁴⁰.

Après le Khaïber, les problèmes de sécurité étaient moindres, mais une escorte de 4 soldats par charrette était quand même de rigueur au XVII^e siècle, entre Attok et Lahore, même quand la caravane était composée de 100 à 200 charrettes⁴¹. Cette partie du trajet prenait de 9 à 19 jours et, selon l'information recueillie par Gribov, il fallait compter 12 à 22 jours de plus jusqu'à Delhi, et 4 à 8 jours supplémentaires jusqu'à Agra, ce qui faisait en tout 46 à 91 jours (1 mois et demi à 3 mois) pour le voyage de Boukhara à Agra⁴².

Le voyage n'était pas seulement long, fatigant et dangereux. Il était aussi coûteux, puisqu'il fallait acheter des marchandises, louer ou acheter des montures et des bêtes de somme, payer des droits de péage, ainsi que des taxes de transaction, engager des guides et des gardes. Au XVII^e siècle, il y avait des taxes importantes à payer à Attok. Les marchands que Gribov consulta, en 1646, lui expliquèrent que, dans les autres villes, il ne fallait payer que des droits de péage minimes, mais, là, il s'agissait de payer en fonction du poids des marchandises ; le taux étant de 25 *altyn* (3/4 de rouble), ou environ 3 roupies le *poud* (16,380 kg)⁴³. En 1830, Lord se plaignait de même du système compliqué qui permettait à chaque chef de tribu afghane d'exiger ses propres droits de péage en plus des droits officiels qu'il percevait sur l'Amou-Darya, à Khoulm, Aïbak, Kahmard et Bâjgah pour le compte des autorités boukhares et afghanes. Il y avait aussi, dit-il, des droits de douane

à payer en monnaie d'or, à Khoulm, dont le montant dépendait de la marchandise en question (de 1/2 *tilla* à 4 *tilla* par chargement), plus une taxe de 10% sur les marchandises non boukhares transportées au delà de Kaboul dont le taux montait à 20% pour les « Infidèles »⁴⁴.

La voie de Balkh à Kaboul, que nous avons examinée en détail, n'était pas la seule à rejoindre l'Inde. Il y en avait d'autres, maritimes et terrestres, qui avaient le grand avantage d'éviter les hautes montagnes et les régions instables dominées par des roitelets belliqueux, comme le furent les provinces de Balkh et du Badakhshan aux XVIII^e et XIX^e siècles.

Les voies maritimes existaient déjà du temps de Tamerlan. Les marchands de Transoxiane embarquaient alors leurs chevaux à Hormouz et traversaient le golfe Persique et le golfe Arabique pour se rendre à Cambai et Daman, ce qui explique peut-être pourquoi il y avait, à Cambai, en 1582, des marchands boukhares qui rendirent hommage à Akbar⁴⁵. Quand les Russes s'établirent en Asie centrale, ils décidèrent de développer les contacts commerciaux qu'elle entretenait avec l'Inde. Mais la voie terrestre était devenue trop aléatoire et dangereuse, surtout à cause des guerres afghanes. En 1880, d'ailleurs, le nouvel *amîr* de Kaboul, 'Abd al-Rahmân, empêcha même le passage des caravanes⁴⁶. Pour éviter l'Afghanistan, ainsi que les contacts excessifs avec les autorités britanniques, les Russes encouragèrent donc les commerçants à se rendre à Bombay par Meshed, Yazd et Bandar Abbas, itinéraire qui devint de plus en plus rentable après la construction du réseau ferré transcaucasien en 1886-1888. Mais les marchands russes, indiens et boukhares qui importaient le thé indien en Asie centrale trouvèrent cet itinéraire trop long, compliqué et coûteux. Dès l'ouverture de la voie ferrée transcaspienne, ils empruntèrent un autre itinéraire qui, quoique plus long, était, selon eux, bien plus pratique et moins cher, sans doute parce qu'il leur permettait de se passer de caravanes pour n'utiliser que des trains et des bateaux à vapeur. Et il n'y avait que deux bateaux et deux trains à prendre : un bateau de Bombay jusqu'à Batoum sur la mer Noire, un train de Batoum à Bakou, un bateau pour traverser la mer Caspienne de Bakou à Krasnovodsk, et un train de Krasnovodsk à Samarcande. Emprunté pour la première fois en 1895, cet itinéraire suscita tout de suite l'enthousiasme⁴⁷.

D'autres itinéraires passaient par Multan. Cette ville avait d'ailleurs tant de contacts avec le khanat que plusieurs Indiens résidant à

Samarcande en étaient originaires. Ainsi, en 1590, un certain Dariâ Khân de Multan avança de l'argent à des maîtres-tisseurs multanais qui s'étaient engagés devant le *qâzî* de cette ville, soit à lui préparer des tissus spécifiques, soit à le rembourser dans les plus brefs délais⁴⁸. Les marchands du khanat pouvaient se rendre à Multan depuis plusieurs villes qui faisaient partie, au XVII^e siècle, de l'empire du Grand Mogol. En 1675, selon les informateurs optimistes du Conseil Secret du Tsar, le voyage prenait moins d'une semaine à partir de Kaboul, 10 jours en partant de Lahore et deux semaines en venant d'Agra⁴⁹. Ils ne donnèrent malheureusement aucun détail sur ces itinéraires mais, de Kaboul, il fallait certainement descendre vers le sud, puis rejoindre l'Indus, soit à Dera Ismâ'il Khân, soit, plus au sud, à Dera Ghâzî Khân d'où l'on atteignait plus facilement Multan. La traversée de l'Indus n'y était pourtant pas recommandée, surtout à la fin du XIX^e siècle, car il y avait là bien trop de bras du fleuve à traverser, et cette partie du trajet devenait trop compliquée et fatigante. Les marchands contournaient donc sans doute l'Indus plus au sud pour ne traverser que le Chenab avant de remonter sur Multan.

On pouvait aussi se rendre à Multan en passant par Balkh, Khoulm et Koundouz, mais tout en évitant Kaboul et le Khaïber⁵⁰. Il fallait pour cela continuer sur le Badakhshan à l'est de Koundouz, traverser Talikan et Faïzabad et longer le Vakhân avant de se frayer un chemin à travers le Pamir pour descendre sur Chitral. Puis de Chitral on longeait l'Indus en passant par Attok et en continuant jusqu'à Dera Ghâzî Khân⁵¹. Le passage du Pamir n'était pas facile, la hauteur de ses cols allant de 3 793 à 5 178 mètres. Selon un écrivain anglais du début du XX^e siècle, le colonel Holditch, qui les étudia tous en détail, même le plus accessible d'entre eux, le Baroghill (Borowghill), qui était le moins haut et dont la pente moins raide permettait d'y faire passer des poids lourds, était fort dangereux. Il était bien ouvert toute l'année, mais les tempêtes de neige y tuaient facilement hommes et bêtes en hiver. Quant aux routes méridionales qui en sortaient, celle de Chitral suivait le cours du Yârkhûn et devenait infranchissable, en été, quand le débit du fleuve devenait torrentiel, après la fonte des neiges, et celle de Yasin était tout aussi difficile en hiver, à cause de la neige⁵².

Un troisième chemin menait de Kaboul à Ghazni et de là, soit vers l'Indus, soit vers Kandahar d'où l'on descendait sur Quetta et le défilé du Bolan avant de rejoindre Multan à l'est. Là aussi, pourtant, selon un

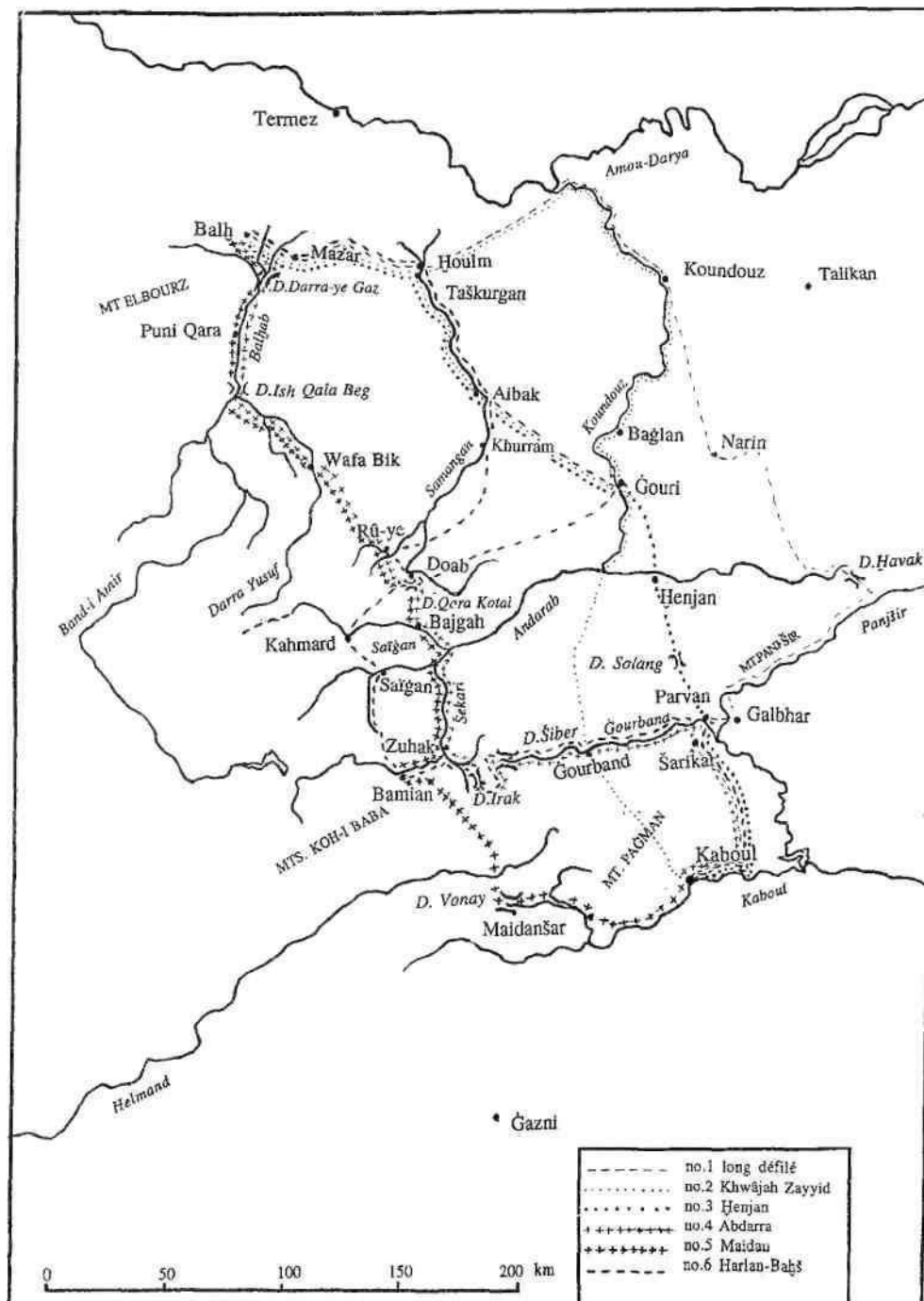
autre officier de l'état-major britannique, N. V. Napp, qui avait bien examiné le terrain pendant la guerre anglo-afghane de 1879, il fallait faire face à de grosses difficultés. Sur le chemin de Ghazni à Dera Ismâ'il Khân, le plus grand problème semble avoir été le climat, car les voyageurs étaient éprouvés par une chaleur terrible, en été, et par un froid rigoureux en hiver⁵³. D'autre part, il y avait deux défilés à traverser avant d'atteindre Kandahar, dont le Hazar Darak qu'il présente comme terrible et un autre situé à 3 503 mètres. Le Bolan, par contre, était plus abordable, car il avait moins de 1 800 mètres de haut, mais il était long de plus de 94 kilomètres et souvent fort étroit. Il y faisait terriblement chaud en été et, pendant la saison des pluies, il fallait traverser la rivière tous les kilomètres en marchant souvent dans l'eau jusqu'à la taille. D'autre part, le sol en était si caillouteux qu'il venait rapidement à bout des sabots des chevaux et des bœufs qui étaient employés comme bêtes de somme. Napp parle aussi de marécages dangereux et d'eau saumâtre dans le Bolan. Mais sa longue description pessimiste s'applique plutôt au déplacement d'une grande armée. Il dit lui-même que ces difficultés n'auraient pas arrêté une petite armée si le temps était frais ; et encore moins, sans doute, une caravane de marchands⁵⁴. En quittant le Bolan on pouvait continuer, en direction du sud, vers Shikarpour et remonter sur Multan en longeant l'Indus et le Chenab, ou se diriger vers Dera Ghazi Khân à l'est, ce qui raccourcissait le chemin mais le rendait plus compliqué puisqu'il fallait franchir les monts Souleiman et traverser plusieurs rivières. Selon Napp, le trajet de Dera Ghâzî Khân à Multan n'était pas long, mais il exigeait, à la fin du XIX^e siècle, de franchir deux affluents de l'Indus, le Chenab et pas moins de 45 rivières, ce qui n'était pas facile, et certainement pas à envisager dans le cas d'une armée⁵⁵.

Mais, selon l'historienne N. B. Bajkova, l'itinéraire préféré des marchands qui allaient en Inde était tout autre et passait en fait par le Khorassan. Après avoir quitté Boukhara, les marchands se dirigeaient tout d'abord vers le sud-ouest. Ils traversaient l'Amou-Darya, à Chahâr Jûy, continuaient sur Hérat en passant par Merv, Sarakhs et Meshed, et, arrivés à Hérat, ils se dirigeaient vers le sud-est en direction de Kandahar. De Kandahar ils pouvaient remonter sur Kaboul et continuer vers Peshawar et Lahore, ou bien descendre sur Dadour et Shikarpour pour se diriger ensuite vers Multan et Lahore. Cet itinéraire était aussi celui que préféraient les marchands indiens, écrit N. B. Bajkova, parce qu'il

y faisait moins froid, que l'on y traversait des lieux habités et qu'il y avait plus de grandes villes en chemin, villes dans lesquelles se trouvaient des caravansérails et ce qu'elle appelle des « maisons de banque » (des commerçants importants ?) où ils pouvaient emprunter de l'argent⁵⁶. Mais N. B. Bajkova n'apporte aucune preuve à l'appui. Elle admet elle-même qu'il n'existe aucune description précise d'un tel itinéraire, et ni les marchands consultés par Gribov, en 1647-1648, ni les informateurs des autorités russes, en 1675, ne le mentionnent. Bien au contraire. En 1646, les marchands boukhares et persans qui commerçaient avec l'Inde depuis des années étaient unanimes : le meilleur itinéraire, à partir de la Perse, allait de Meshed à Balkh. Il traversait ensuite les terres de Yalangtush, le fameux général et conseiller des khans de Boukhara et Balkh qui contrôlait, entre autres, la région de Ghûrî, et franchissait l'Hindou-Kouch non loin de Shârikârân, d'où il continuait vers Kaboul, Attok et Lahore⁵⁷.

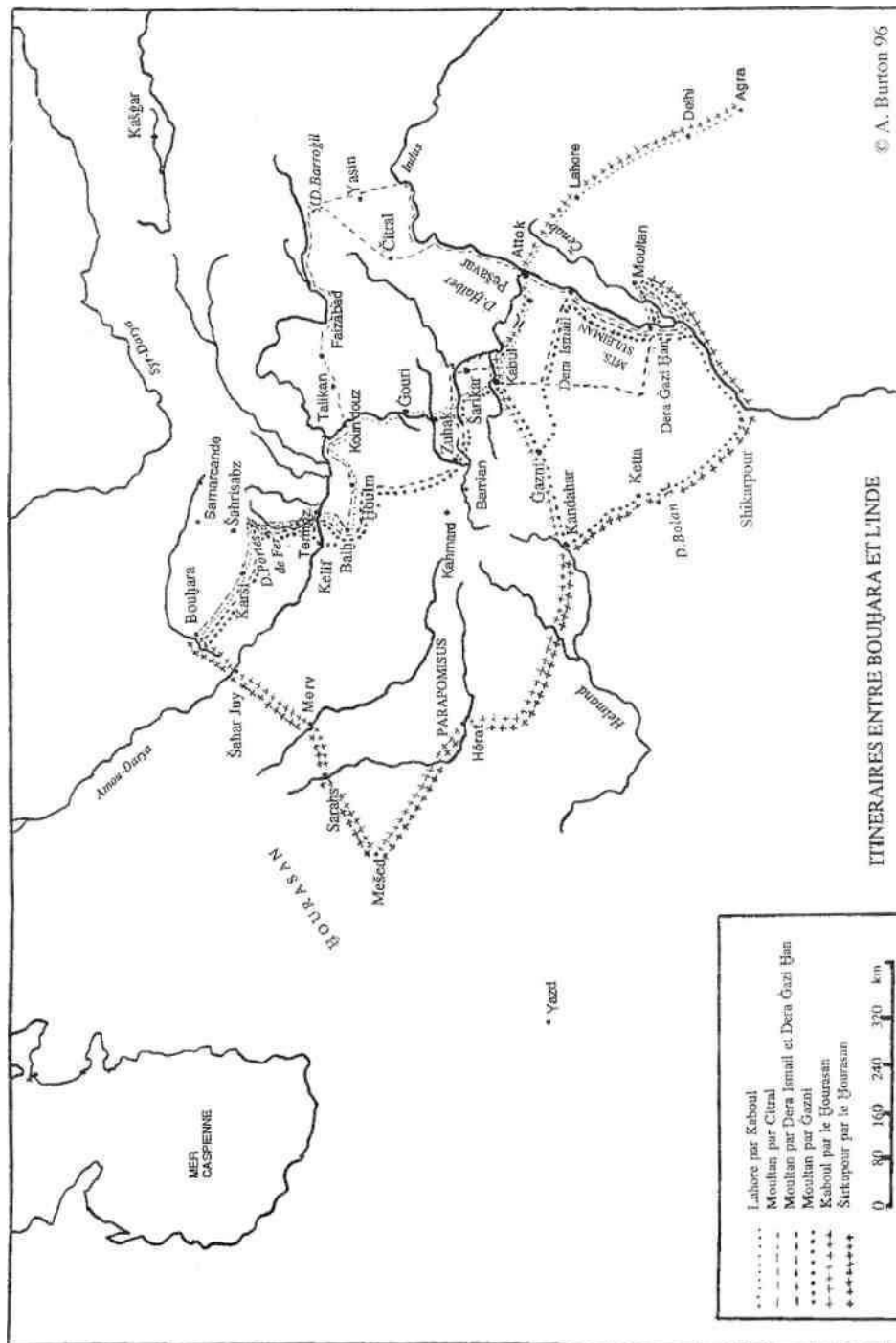
Nous reconnâtrons donc l'itinéraire mentionné par N. B. Bajkova comme un itinéraire ayant peut-être une grande importance pour les échanges commerciaux entre l'Inde et la Turquie à l'époque byzantine⁵⁸, mais qui ne pouvait avoir qu'une importance minime pour les échanges indo-boukhares, surtout au XVII^e siècle, quand les autorités chiïtes du Khorassan s'employaient à les stopper pour des raisons économiques et religieuses. Au XIX^e siècle encore, avant l'occupation du territoire turkmène par les Russes, dans les années 1880, moins de marchands s'y risquaient car les tribus qui contrôlaient le chemin menant de Merv à Kandahar les dépouillaient de leurs marchandises avant de les vendre comme esclaves⁵⁹.

L'occupation russe mit fin aux razzias des Turkmènes en imposant sa loi dans les steppes, forçant ainsi ces derniers à gagner leur pain d'une façon honorable. Mais cette avancée russe inquiéta les autorités anglaises qui craignaient des expéditions militaires en direction de Hérat et de Kaboul. Ces autorités examinèrent en détail tous les itinéraires possibles entre l'Asie centrale et l'Inde et leurs conclusions intéressèrent vivement les gouverneurs du Turkestan russe qui les firent traduire à l'usage de leurs officiers. Eux-mêmes étudièrent de près les avantages et les inconvénients stratégiques des lieux de passage de l'Amou-Darya car la Russie voulait être prête tout aussi bien à défendre l'Asie centrale qu'à attaquer l'Inde britannique. En 1898 et 1899, par exemple, un journal militaire du Turkestan consacra une rubrique mensuelle, « *Vozmožno*



ITINÉRAIRES ENTRE BALH ET KABOUL

© A. Burton 96



li našestvie russkih v Indiyu ? » (« L'invasion de l'Inde par les Russes est-elle possible ? »), ainsi que des articles séparés, à l'idée d'une expédition militaire russe en Inde et au succès qui pourrait en résulter. Le déploiement ou redéploiement des forces britanniques en Inde ainsi que les discours de leurs commandants et du vice-roi des Indes y étaient encore analysés avec minutie, en 1906, car une confrontation anglo-russe était encore à l'ordre du jour malgré l'accord de 1897 qui établissait les frontières russes et afghanes⁶⁰.

Tout cela mériterait d'être étudié en détail et comparé avec l'information recueillie au XVII^e siècle. Mais je me contenterai, pour le moment, de mentionner l'impératif religieux qui imposait aux musulmans le voyage à La Mecque, lequel se faisait en traversant le Goujarat sunnite au XVI^e siècle⁶¹, et d'énumérer, en conclusion, les marchandises que les Boukhares et les Indiens s'obstinaient à transporter de part et d'autre malgré les grands dangers auxquels il leur fallait faire face. Les Boukhares vendaient en Inde de la soie, de la garance, du lapis-lazuli, des chevaux de types divers qui étaient très bien cotés, des chameaux, des moutons, des fourrures, des esclaves, du papier, des cuirs russes, de la porcelaine de Chine et des fruits en abondance. Ils y importaient aussi de l'or, et en exportaient des toiles fines de coton, de la mousseline, du brocart de Kaboul tissé d'or, de beaux châles du Cachemire, de l'indigo, des épices, du sucre et du thé⁶². Et il s'agissait de quantités fort importantes, puisque les chameaux sur lesquels on les chargeait, et il y en avait parfois 1 600 dans une seule caravane, portaient 196 kg chacun, donc plus de 300 000 kg de marchandises à la fois, et quelque 600 000 kg par an, vers 1840, car, selon Hanykov, à cette époque, 3 000 à 3 500 chameaux faisaient ce parcours chaque année. Mais les quantités étaient encore plus grandes quelques années plus tôt, si l'on en croit Harlan qui dit qu'il y avait non seulement 1 600 chameaux, mais aussi 600 chevaux de bât portant quelque 78 600 kg supplémentaires, dans la caravane avec laquelle il voyagea en 1839. Et ce trafic rapportait de grosses sommes en droits de douane et droits de péage, comme nous le démontre Arendarenko. Car même en 1880, année particulièrement maigre où pas plus de 300 chameaux arrivèrent à Boukhara en partant de Kaboul, les autorités y encaissèrent quelque 120 000 roubles⁶³.

Peut-on s'étonner donc de l'acharnement avec lequel l'Angleterre et la Russie essayèrent de sauvegarder, et même d'augmenter, leur rôle dans ce commerce lucratif ?

NOTES

1. *Materialy po istorii Uzbekskoj, Tadžikskoj i Turkmenskoj SSSR*, Leningrad, 1932, p. 222. Selon 'Abd al-Karîm b. Akibat Mahmûd Kashmîrî (*Voyage de l'Inde à la Mekke par Abdoul Kerim, favori de Tahmas Qouly Khân*, tr. Langlès L., Paris, 1797, pp. 8, 172) il y avait 140, ou 120 farsanges/lieues entre Boukhara et Kaboul, soit plus de 1 200 ou 1 400 km si l'on compte plus de 10 km pour une lieue, mais de 658 à 939 km, si la lieue est 5,480 km ou 6,700 km (cf. F. Steingass, *A comprehensive Persian-English dictionary*, p. 918 et *The concise Oxford dictionary*, 1964, p. 296). D'autre part, selon F. H. Cook, petit-fils du fondateur de l'agence de voyages Thomas Cook (« Cooks Excursionist », XL, n° 7, juillet 1890) qui revint d'Iran en 1890, le *farsakh* était la distance parcourue par une mule lourdement chargée en une heure, donc 3 à 4 miles, soit de 4,8 km à 6,4 km, ce qui donnerait 576 à 768 km pour une distance de 120 farsanges et 672 à 896 km pour une distance de 140 farsanges.
2. S. Hrulev, *Proekt ustava tovariščestva dlja razvitija trgovli so Srednej Azii*, Saint-Petersbourg, 1863, p. 19.
3. *Russko-indiiskie otnošenija v XVII v.*, Moskva, 1958, p. 81. Selon l'information recueillie par J. de Hagemeister (« Essai sur les ressources territoriales et commerciales de l'Asie occidentale, le caractère des habitants, leur industrie et leur organisation municipale », pp. 1-296, dans Baer und Helmersen, *Beiträge zur Kenntniss des Russischen Reiches*, Saint-Petersbourg, 1839, p. 296), les marchands afghans allaient de Kaboul à Balkh à cheval et n'utilisaient des chameaux que pour le parcours de Balkh à Boukhara. Selon J. Harlan (*Central Asia. Personal Narrative of General Josiah Harlan 1823-1841*, London, 1939, p. 111), dans la première moitié du XIX^e siècle les tribus qui vivaient entre Tashkourgan et Kaboul utilisaient peu les chameaux car ils y étaient rares et chers.
4. P. B. Lord, *Prospects of trade in Turkistan in reference to the contemplated establishment of an annual fair on the hanks of the Indus*, (1830 ?), L.P.S. 130, India Office, f° 496a. Hagemeister (p. 296) compte 24,5 jours pour le voyage de Kaboul à Boukhara en utilisant des chevaux de Kaboul à Balkh, et des chameaux à partir de Balkh. Mais selon N. Hanykov (*Opisanie Buharskogo Hanstva*, St. P., 1843, p. 175) les chameaux n'avaient commencé à y être employés comme bêtes de somme que vers 1823-28 (15 à 20 ans plus tôt).
5. *Ibid.*, p. 174.
6. Je remercie Frantz Grenet qui m'a fourni des explications détaillées et des cartes topographiques des Portes de fer.
7. E. Bretschneider, « Chinese intercourse with the countries of Central and Western Asia in the 15th century », pp. 13-40, 109-32, 165-82, 227-41, in *China Review*, V, 1876-7, pp. 130-1 et n. F. L. Estrada (ed.), *Emhajada a Tamerlan*, Madrid, 1942, p. 145.
8. M.V. Grulev, « Nekotorye geografičeskie i statističeskie dannye, odnosjaščiesja k učastku Amu-Darii meždju Čardžuem i Patta-Gissarom », pp. 5-87, in *Izvestija Turkestanskogo Otdela IRGO*, II, 1900, vyp. 1-2, pp. 19, 21. Eodem, *Amu-Darja (Očerk srednego tečenija)*, Tachkent, 1900, p. 80. Khwâja Samandar Tirmidh, *Dastûr al-muluk*, facsimilé et tr. M. A. Salahetdinova, Moscou, 1971, p. 116.
9. F Maclean, *Eastern Approaches*, London, 1949, p. 155.

10. A. Bykov, *Očerki pereprav čerez reku Amu-Dar'ju*, St. P., 1879, pp. 16-18, 10, 12. Bykov explique aussi que Shar Gul Gul était situé près du cimetière de Khwâja Abdû à l'embouchure du Surkhân-Daryâ. (Je remercie Margarita Filanovitch qui m'a donné l'occasion de consulter ce texte.)
11. *Ibid.*, pp. 12, 19-21, 22.
12. Hâfiz Tanîsh b. Mîr Muhammad al-Bukhârî, *Sharafnâma-yi Shâhî* ou *'Abdallâhnâma*, BL Or 3497, f. 188b. Sur l'histoire du khanat aux XVI^e et XVII^e siècles, voir A. Burton, *The Bukharans*, à paraître.
13. Muhammad Jahângîr Khân (*The North-West Policy of the Mughals, 1556-1658*, Ph.D. 868M, diss. non publiée, Cambridge University, 1937, pp. 180-182), donne au *kouroh* de Lâhaurî, qu'il appelle « kroh », une longueur approximative de 2,5 miles, donc 4 km. Steingass (p. 1025), ainsi que A. P. Horoshchin (« Itinéraires de l'Asie centrale », pp. 162-207, dans *Recueil d'itinéraires et de voyages de l'Asie centrale et l'Extrême Orient*, Paris, 1878, p. 361) lui donnent environ 2 miles, donc 3,2 km. Mais il semble plus exact de compter 4,5 km pour 1 *kouroh* et nous adopterons dorénavant cette longueur que nous avons calculée à partir de la distance entre Pûnî Qarâ et Balkh. Cette distance est de 18 *coss* selon Harlan (pp. 92-93), de 11 *kouroh* selon Lâhaurî ('Abd al-Hamîd Lâhaurî, *Pâdshâhnâma*, éd. Maulâwî Kabîr al-Dîn Ahmad/Maulâwî 'Abd al-Rahîm Mutaalqîn, Calcutta, 1866-72 (BI), p. 669) et d'environ 31 miles ou 49,5 km selon les cartes du *Survey of India 1/4 inch serie*. Et si l'on donne au *coss* une longueur de 2,750 km et au *kouroh* une longueur de 4,5 km, toutes ces mesures s'équivalent. Harlan écrit d'ailleurs (p. 95) que Mazar est à 20 *coss* de Tachkourgan, ce qui fait 55 km si le *coss* a 2,750 km de long, et cette distance est en effet de 55 km sur la carte de Nelles (Afghanistan, échelle 1 : 1.500.000).
14. Lâhaurî, pp. 507-8, 512-3, 517, 525-6, 533-7, 669.
15. Bartol'd V. V., *Sočinenija*, I-IX, M., 1963-77. Une des routes principales marquées sur la carte *Iran i smežnye strany v srednie veka*, dans le volume IX de cette œuvre, mène de Khoulm au défilé Khavak sans passer par Koundouz et continue sur Charikar et Kaboul.
16. *Russko-indiiskie otnošenija*, p. 82. Les marchands consultés par l'ambassadeur russe Gribov, en 1647-1648, l'assurèrent que pendant plusieurs années la route avait été bloquée par une chute de pierres, et que l'armée indienne avait mis 5 ans à la débayer avant d'entreprendre la conquête de Balkh.
17. Lâhaurî, II, pp. 508, 512-3, 517, 525-6, 669.
18. Mahmûd b. Walî, *More tain otnositel'no doblestei blagorodnyh (geografija)*, Tachkent, 1977, extraits de « Bahr al-asrâr fî manâkib al-akhiyâr », intr. tr. du persan avec notes et index par B. A. Ahmedov, p. 89.
19. *Ibid.*, pp. 68, 69. Parvan était située sur la rivière Satrek, que je ne suis pas arrivée à trouver. Bartol'd (*op. cit.*, carte *Iran i smežnye strany*) la situe près du fleuve Panjshir et quelque peu au nord de Charikaran. Mais selon L. W. Adamec (*Historical and political gazetteer of Afghanistan*, Gratz, 1972-9, vol. « Kabul », p. 639), Parvan ferait de nos jours partie de Charikar qui a remplacé les deux villages de Parvan et Charikar, situés sur les deux rives d'une rivière près du col Bâjgah ; à ne pas confondre avec le col Bâjgah mentionné par Harlan et situé près de Kahmard.
20. Lâhaurî, p. 669.

21. Mahmûd b. Walî, pp. 43, 73. Khenjan faisait certainement partie de la province de Balkh pendant les années 30, à l'époque où Mahmûd b. Walî écrivait le *Bahr al-asrâr*.
11. *Ibid.*
23. Harlan, pp. 87-95.
24. Mahmûd b. Walî, p. 46.
25. Harlan, 92.
26. *Ibid.*, 91-92.
27. Lâhaurî, pp. 669, 671-3, 674. Lâhaurî mentionne l'arrivée d'Aurangzeb à Pûnî et à Darra-ye Gaz.
28. Mahmûd b. Walî, p. 73. Harlan, pp. 43-44, 87-88.
29. Lâhaurî, II, pp. 671, 457, 521.
30. H. H. Humer, *A History of India*, London, 1899. Bamian figure ici sur la carte des routes commerciales anciennes et médiévales, rejoignant Kaboul à partir de Boukhara et Samarcande. Bartol'd (*op. cit.*, carte *Iran i smežnye strany*) signale une autre route allant directement de Aïbak (Semengan) à « Mader » (Bâjgah ?) et continuant vers le sud avant d'atteindre Bamian, d'où elle se dirige vers Kaboul au sud-est.
31. Lâhaurî, II, p. 669. Entre Bamian et Maidan, il passait par Sad Barg et Takâna que je ne suis pas encore arrivée à localiser.
32. Harlan, pp. 95-100. Lord, ff. 496b-7a.
33. Lâhaurî, II, pp. 507-8, 521-3, 525.
34. Mahmûd b. Amîr Walî, *Bahr al-asrâr fî manâkib al-akhiyâr*, Institut vostokovedenija Akademii nauk, Tachkent (IVAN), N°1375, f. 283a-4a.
35. Abû'l-Fazl al-'Allâmî b. Shaykh Mubâarak, *Akbarnâma*, ed. Aghâ Ahmad 'Alî and 'Abd al-Rahîm, Calcutta, 1873-87, III, pp. 469, 487.
36. *Recueils d'itinéraires*, p. 364. *Russko-indiiskie otnošenija*, p. 81.
37. Abû'l-Fazl, III, pp. 479, 486.
38. M. Elphinstone, *An account of the Kingdom of Caubul*, Oxford, 1972, II, pp. 43, 46, 48.
39. Hagemeister, pp. 201, 237.
40. *Recueil d'itinéraires*, pp. 361-362.
41. J.-B. Tavernier, *Les six voyages de Jean-Baptiste Tavernier Ecuyer, Baron d'Aubonne, en Turquie, en Perse et aux Indes*, Utrecht, 1712, II, pp. 27-28.
42. *Russko-indiiskie otnošenija*, pp. 81-82.
43. *Ibid.*, p. 81.
44. Lord, f. 496b-7a.
45. H. Elliot, *The History of India as told by its own historians : the Muhammedan period*, ed. Dowson J., IV, London, 1867, p. 96. E. H. Major (ed.), *India in the fifteenth century*, Hakluyt n° 22, London, 1866, p. 20. Abû'l-Fazl, III, p. 13.
46. G. A. Arendarenko, *Buhara i Afganistan v načale 80-h godov XIX veka*, Moscou, 1974, pp. 109-110.

47. G. L. Dmitriev, « O svyazyah Indii so Srednej Azii vo vtoroj polovine XIX v. (Obzor dokumentov TsGA UzSSR) », pp. 198-200 dans *Istoričeskii Arhiv*, 3, 1962, p. 199.
48. R. G. Mukminova, « Skupščiki tovarov i postavščiki syr'ja v Srednej Azii XVI v. », pp. 154-161 dans *Bližnii i Srednii vostok. Tovarno-denežnye otnošenija pri feodalizme*, Moscou, 1980.
49. *Russko-indiiskie otnošenija*, p. 218. Selon Tavernier, *Voyages*, Paris 1676, p. 351, le voyage de Balkh à Multan prenait 3 jours.
50. Bartol'd, *Sočinenija*, vol. IX, carte *Iran i smežnye strany*.
51. T. G. Abaeva, *Očerki istorii Badahšana*, Tachkent, 1964, p. 66.
52. Grulev, *Soperničestvo Rossii i Anglii v Srednej Azii*, St. P., 1909, pp. 113-114.
53. *Ibid.*, 314.
54. *Štaba Turkestanskogo voennogo okruga. Svedenija kasajuščijsja stran sopredel'nyh s Turkestankim voennym okrugom*, vyp. IX, 62. Grulev, *Soperničestvo*, 308-310.
55. *Ibid.*, 313.
56. N. B. Bajkova, *Rol' Srednej Azii v russko-indiiskih torgovyh svjazah (perv. polovina XVI – vtoraja polovina XVIII v.)*, Tachkent, 1964, pp. 21-22, 29.
57. *Russko-indiiskie otnošenija*, 81.
58. Bajkova, 29.
59. Voir à ce sujet J. Wolff, *Travels and adventures of the Reverend Joseph Wolff DD, LL.D., vicar of Ile Brewers, near Taunton, and late missionary to the Jews and Muhammadans in Persia, Bokhara, Cashmere, & c.*, Londres, 1861, pp. 291, 301-302, 324-325 ; et O'Donovan, *The Merv oasis*, Londres, 1882.
60. *Štaba Turkestanskogo voennago okruga. Svedenija*, vyp. I-LXXXII, 1898-1906, *pass.*
61. Bhâgchand Munshî, *Jamî' al-inshâ'*, BL Or 1702, 197b.
62. A. Burton, *Bukharan trade 1558-1718*, dans *Papers on Inner Asia*, 23, Bloomington, Indiana, 1993, pp. 27-31 ; Hagemeister, pp. 38, 46, 56, 154, 156, 158, 171, 204, 246 ; Lord, ff. 500b, 502a-504a ; Hanykov, pp. 174-175 ; Elphinstone, I, pp. 382, 384-387.
63. Arendarenko, p. 109 ; Hagemeister, p. 56. Selon Hanykov (p. 175), les chevaux de bât dont on se servait, avant 1823-1828, portaient plus de 131 kg chacun. Harlan, p.111.