

Libretto

BLANCHE EL GAMMAL

L'ORIENT-EXPRESS
RACONTÉ
PAR LES ÉCRIVAINS

libretto

Malgré les démarches entreprises par l'Éditeur, certains ayants droit en rapport avec l'ouvrage n'ont pas pu être joints. L'Éditeur les invite à se mettre en relation avec ses services.

© Phébus / Libella, Paris, 2021

ISBN : 978-2-36914-797-8

Introduction

Tout le monde connaît l’Orient-Express. Quelques-uns se sont intéressés à son histoire, à cette réserve près que les sources sont lacunaires et les travaux, souvent partiels : les archives de la Compagnie internationale des wagons-lits ont brûlé dans les années 1930 et beaucoup de livres consacrés au train ont été écrits par des auteurs acquis aux intérêts de la Compagnie. Très peu connaissent sa littérature, communément résumée à un nom, celui d’Agatha Christie. Or il existe une abondante littérature de l’Orient-Express, ou du moins de nombreux récits dans lesquels le train occupe une place importante.

D’où ce paradoxe et ce postulat : chacun connaît l’Orient-Express sans le connaître, et c’est peut-être vers la littérature qu’il faut se tourner pour l’appréhender. Nouvelle interrogation, car la littérature ne saurait satisfaire des esprits épris de faits concrets ; aussi devons-nous d’emblée préciser qu’il ne s’agira pas ici de présenter des textes attestant une vérité une et indubitable mais de montrer les différentes facettes d’un train qui a alimenté tant de représentations, et dont

l'histoire n'a jamais été que plus ou moins fantasmée. Les riches modalités du texte littéraire, entre fiction, affabulation et recherche du fait vrai, constituent à cet égard le plus précieux des apports.

La littérature de l'Orient-Express est polymorphe : elle compte des romans de toutes sortes, des pièces de théâtre, des poèmes, des bandes dessinées, des écrits journalistiques. Le fait est connu, ou plutôt affirmé comme allant de soi, mais il n'est jamais illustré ou démontré. Tous les genres seront donc mis à l'honneur dans cet ouvrage, ne serait-ce que pour avoir une idée de la masse d'écrits et d'images qu'a suscité l'Orient-Express.

Mais quels extraits retenir parmi les centaines de livres et les milliers d'articles qui évoquent l'Orient-Express ? Tout d'abord et prioritairement les textes rares, inaccessibles, oubliés, collectés durant plusieurs années, découverts pour la plupart par intuition, par association d'idées ou par hasard ; ensemble hétérogène, mais qui dit quelque chose de l'histoire du train, de celle de ses représentations et de celle de la littérature, incluant des romans-feuilletons, des articles hâtivement composés, des ouvrages de commande.

Si les grands noms et les grands textes, au reste assez peu nombreux s'agissant de l'Orient-Express, ne sauraient être absents du présent ouvrage, la sélection ne s'est donc pas faite sur des critères de renommée ou de littéarité mais en fonction de ce que les textes ont à dire ; et ce qu'ils disent, sur une centaine d'années d'existence, c'est, à contre-courant de tout ce qui s'écrit sur l'Orient-Express, le désenchantement évoqué dans un livre issu d'une thèse de doctorat, *L'Orient-Express. Du voyage extraordinaire aux illusions perdues*.

Car c'est bien l'histoire d'une désillusion que donne à voir la littérature, depuis les premiers écrits enthousiastes

des journalistes invités par le créateur de l'Orient-Express jusqu'au dernier extrait présenté, tiré d'un roman de l'écrivain autrichien Gregor von Rezzori. En effet, ni le train, ni ses voyageurs, ni ses parcours, ni ses littératures souvent trompeuses ou décevantes, ni les éloges du train commandés et insincères ne convainquent durablement ou complètement.

L'organisation chrono-thématique adoptée, la seule réellement envisageable au regard de la variété du corpus, le révélera pleinement. Ainsi les grands motifs littéraires, mais aussi la manière d'écrire, sont le plus souvent liés à l'actualité; plus encore, la littérature de l'Orient-Express ne saurait être séparée de l'histoire du xx^e siècle, dont elle suit les événements, les catastrophes, et surtout les guerres. D'où le choix de diviser le volume en trois parties délimitées par les grands conflits du siècle :

I. 1883-1914 : Essor et imaginaires

II. 1918-1939 : À l'épreuve de l'Histoire

III. Après 1945 : Expressions d'un déclin

Chacune de ces périodes a son importance et son intérêt :

– Tous les grands thèmes littéraires sont déjà présents ou en germe dans la première période; ainsi de la séduction, du banditisme, du crime, du voyage dans une Europe imaginaire, du spectre de la guerre. L'un n'exclut pas l'autre, et un texte comme *Les Onze mille verges* d'Apollinaire, placé dans la section « crime », aurait pu être rangé dans la partie « séduction ».

– L'entre-deux-guerres est l'ère de tous les paradoxes : les années 1920 sont l'âge d'or de la Compagnie internationale des wagons-lits, qui embellit ses trains et prolonge ses réseaux en Europe; c'est aussi en 1925 qu'apparaît la madone des sleepings, personnage qu'on retrouve sous une forme ou sous une autre dans tout ce qui s'écrit l'Orient-Express. Or le train de l'entre-deux-guerres, dans la très

grande majorité des textes écrits à cette période, ne fait absolument pas résonner ce climat des Années folles synonyme de luxe et de dépravation.

– Le second xx^e siècle produit quantité de livres *Orient-Express* : les uns jouent sur la veine nostalgique, les autres sont clairement critiques ou parodiques.

Montrer tout cela, et montrer combien l'*Orient-Express* a été accommodé à toutes les sauces littéraires pour des raisons publicitaires, politiques, commerciales ou satiriques, exige de présenter de nombreux extraits ; nous en avons sélectionné une trentaine.

Chaque section, au sein des trois grandes parties, comprend un à quatre textes – tant il est vrai qu'on retrouve toujours un peu les mêmes thèmes d'un livre à l'autre en fonction des périodes envisagées. Des textes non retenus, toutefois, sont présentés dans les introductions de sections à côté des textes sélectionnés, notés en caractères gras. Ces derniers sont généralement courts, tantôt donnés à lire intégralement lorsqu'il s'agit de nouvelles et d'articles, tantôt proposés sous forme d'extraits lorsqu'il est question d'écrits plus longs. L'*Orient-Express* y occupe une place variable : il peut faire l'objet d'une apparition, couvrir tout un chapitre, être un titre quelquefois spécieux.

Chaque section, à l'intérieur d'une partie, a son unité, l'idée étant que le lecteur puisse « picorer » en fonction de ses centres d'intérêt ou passer aisément d'un texte à l'autre. Les échos et points de contacts entre les textes sont toutefois nombreux, et l'on pourra aussi lire l'ensemble de l'ouvrage comme une sorte de grand récit symphonique.

Si nous avons jugé bon de ne pas surcharger le volume d'informations pour ne pas entraver la lecture des différents extraits et de l'ensemble de l'ouvrage, des mises au

point indispensables sur les auteurs, sur le contexte d'écriture des textes et sur les textes eux-mêmes précéderont les différentes sections. Elles pourront être complétées par la lecture de notes (qui éclaireront les références historiques, les localisations géographiques et les intentions souvent ironiques ou satiriques des auteurs), d'une chronologie, d'une bibliographie et d'une carte des différents itinéraires situées en fin de volume.

Nombre de ces textes ont déjà été évoqués dans *L'Orient-Express. Du voyage extraordinaire aux illusions perdues* mais sous forme d'extraits très courts, analysés dans le cadre d'une démonstration d'ensemble, qui ne donnent en réalité qu'une image éclatée du récit lui-même ; les extraits présentés seront plus longs, le plaisir à les lire peut-être plus grand. D'autres n'ont pu être insérés dans notre livre et trouvent ici la place qu'ils méritent.

Le présent ouvrage permettra donc d'accompagner et de compléter la lecture du livre ou de découvrir sa « thèse » par les seuls textes, et pour le plaisir de lire. Au rebours du désenchantement évoqué, c'est, on l'espère, un beau voyage dans le monde des textes qui sera ici offert. Et ce voyage fera à n'en pas douter germer des images communes, une fiction du réel qu'une histoire exclusivement factuelle aurait peut-être négligée : le train comme lieu d'une sociabilité close, les figures du voyage, les étapes de prédilection et de répulsion, l'extraordinaire pouvoir imaginaire des noms – autant de conditions nécessaires à la fabrique d'un mythe.

PREMIÈRE PARTIE

1883-1914 : Essor et imaginaires

SECTION I : LES RELAIS ENTHOUSIASTES

L'Orient-Express est le premier train international de luxe de la Compagnie internationale des wagons-lits, fondée par l'ingénieur liégeois Georges Nagelmackers (1845-1905) en 1876. Sa création s'inspire de l'œuvre de George Mortimer Pullman (1831-1897), dont les trains de luxe relient les États américains dès les années 1860.

L'Orient-Express emmène ses voyageurs de Paris à Constantinople via les empires centraux et balkaniques : au cours de son premier voyage, il passe successivement par Strasbourg, Karlsruhe, Stuttgart, Munich, Vienne, Budapest, Bucarest, Giurgiu, Roustchouk et Varna, d'où les passagers prennent un vapeur à destination de Constantinople. Quelques années plus tard, avec l'achèvement des tronçons serbes et bulgares, le voyage peut se faire par voie exclusivement continentale¹.

L'accès facilité à Constantinople célébrée par les écrivains et les peintres orientalistes du XIX^e siècle, le luxe inusité du train

1. Nous renvoyons à la carte située en fin de volume.

et les rapides améliorations du service expliquent les réactions enthousiastes de la plupart des voyageurs. Mais Nagelmackers doit surtout le succès et la renommée de son train à d'efficaces manœuvres publicitaires. L'une d'entre elles a notamment consisté à s'attirer les bonnes grâces de quelques journalistes influents en multipliant les invitations somptueuses.

En octobre 1883, Nagelmackers invite ainsi à participer au voyage inaugural de l'Orient-Express le célèbre romancier Edmond About (1828-1885), directeur du *XIX^e siècle*, et Henri Opper de Blowitz (1825-1903), journaliste au *Times*, considéré comme l'un des pères de l'interview moderne. Ces deux vedettes livrent un récit enchanté de ce voyage, le premier dans *De Pontoise à Stamboul*, le second dans *Une course à Constantinople*, tous deux parus en 1884.

Tout, dans ces ouvrages, est présenté comme superlativement aimable, des convives soigneusement choisis et placés dans le train par Nagelmackers aux repas gastronomiques et abondamment arrosés, en passant par les confortables lits et les pauses récréatives qui rythment le voyage – telles les parenthèses musicales endiablées dispensées par des musiciens tziganes en Hongrie ou la halte au merveilleux château royal de Peleş en Roumanie¹.

Or les voyages publicitaires se succèdent entre 1880 et 1900. Les nombreuses inaugurations de ponts et de lignes, les expositions nationales et internationales, les célébrations en tout genre sont autant de prétextes aux déplacements de délégations composées d'ingénieurs, de militaires, de diplomates, de médecins, d'hommes de lettres et de personnalités du monde des arts ; ainsi d'un voyage à Budapest raconté par

1. La construction du château royal de Peleş, achevée en 1883, est tout à fait contemporaine de l'Orient-Express.

le journaliste du quotidien *La Paix* Joseph Montet (1852-1919), convié à l'Exposition nationale hongroise de 1885. Son récit, intitulé *De Paris aux Karpathes*, donne à voir un monde de l'entre-soi où chacun se connaît et s'apprécie, où les festivités ne prennent fin qu'au retour sous des cieux connus. Pour tous, le voyage dans l'Orient-Express revêt donc la forme du «rêve d'un homme éveillé», selon la formule employée par Edmond About au seuil de son récit.

Trois extraits des premiers récits de voyage dans l'Orient-Express seront présentés : tout d'abord, un extrait de l'ouvrage d'Edmond About relatant la première partie du voyage inaugural, du départ à la gare de l'Est à l'arrêt chez le roi et la reine de Roumanie à Sinaia. L'évocation de cette halte ne sera pas retranscrite, et le récit reprendra avec des extraits du livre de Blowitz, de la traversée de la Bulgarie à l'arrivée dans le Bosphore ; l'évocation de ce voyage s'achèvera par la lecture des quelques pages qu'il consacre au retour à Paris. Le dernier extrait est tiré du récit du journaliste Joseph Montet, qui prend l'Orient-Express deux ans plus tard jusqu'à la petite ville hongroise de Szob, les autorités invitantes réservant à leurs hôtes une croisière sur le Danube pour rejoindre Budapest. Quelques aspects pourront retenir l'attention dans ces trois récits :

– La vitesse avant toute chose : le lecteur, comme le voyageur, doit être emmené de Pontoise à Stamboul ou de Paris aux Karpathes *à toute vapeur*. Le voyage précipite l'écriture, et le rythme du récit doit susciter le même vertige que le voyage. Pour ce faire, les auteurs écrivent à bâtons rompus, usent de coq-à-l'âne, de phrases brèves, souvent exclamatives, de la parataxe, et saisissent un détail plus qu'ils ne racontent leur voyage par le menu ; autant de procédés qui notent l'avènement

d'une écriture moderne, et même du reportage, au rebours des récits de voyage classiques, ceux d'un Chateaubriand ou d'un Lamartine.

– L'abondance des clichés : l'Allemagne est exclusivement et excessivement militaire, la Bulgarie est sombre et sauvage, l'arrivée sur le Bosphore est admirable. Ce sont là des lieux communs et des raccourcis qu'on retrouve à peu près partout. Même observation sur les types rencontrés lors du premier voyage : les Viennoises sont jolies, les Roumains tous francophones et francophiles.

– Le climat d'euphorie : au départ, la gare de l'Est est merveilleusement illuminée ; les plaisanteries fusent dans le récit de Joseph Montet et l'accueil au sortir du train laisse aux voyageurs un souvenir impérissable.

– Un goût pour les listes d'invités, au nombre de quarante dans les deux voyages ; ces listes, on les retrouve dans les rubriques mondaines des grands journaux parisiens. Ainsi le départ de personnalités ou de *royalties* a autant d'importance que leur présence à une première d'opéra. Les invités du premier voyage sont essentiellement des administrateurs des chemins de fer, des ingénieurs, des journalistes et des diplomates ; le voyage à Budapest réunit des Académiciens aux professions variées.

– L'Orient-Express est bien le lieu d'une mondanité en huis-clos ; Blowitz, à la fin de son récit, fait une description des corridors des voitures, assimilés au trottoir de la rue de la Paix ou à un promenoir sur lequel défilent les voyageurs.

– Un éloge à chaque page de Nagelmackers et de son ingéniosité chez About et chez Blowitz, des hôtes hongrois chez Montet. Ces récits sont donc essentiellement publicitaires, et il en existe bien d'autres de ce genre au tournant du siècle¹.

1. Voir par exemple Alfred Ruhemann, *Festschrift zur Eröffnung des*

À côté de ces productions tarifées, quelques textes écrits par des auteurs renommés disent une affection toute particulière pour l'Orient-Express. Ces écrivains sont de grands voyageurs européens nés dans les années 1880, c'est-à-dire en même temps que le train, qu'ils ont emprunté très jeunes, souvent autour de 1900.

Ainsi par exemple de Valery Larbaud (1881-1957), auteur d'une célèbre «Ode» aux trains de luxe (1913) dans laquelle l'Orient-Express tient évidemment une place importante, mais non exclusive, car l'auteur et son double Barnabooth sillonnent l'Europe dans tous les trains de luxe, tous également aimés et chantés :

Prêtez-moi, ô Orient-Express, Sud-Brenner-Bahn,
prêtez-moi
Vos miraculeux bruits sourds et
Vos vibrantes voix de chanterelle¹...

Et ce sont tous les pays et les villes traversés par ces trains qui ont leur charme propre, résumé en un vers, en un mot.

Ainsi aussi de Jean Giraudoux (1882-1944), pour qui l'Orient-Express est le train des amitiés improvisées dans *Simon le Pathétique* (1918), roman inspiré de sa jeunesse diplomatique. L'extrait présenté s'ouvre par une exclamation enthousiaste, «Lyzica !», prénom de la petite Roumaine

Luxuszuges Berlin-Budapest-Orient-Express, Berlin, Pass und Garleb, 1900, et Pierre d'Haumont, «La promotion de Puebla à Belgrade», *La Revue hebdomadaire*, 13^e année, N° 52, novembre 1904, Paris, Plon, p. 129-144.

1. Valery Larbaud, «Ode», in *Les Poésies de A. O. Barnabooth* [1913], Paris, Poésie Gallimard, 2006, p. 26.

rencontrée par le narrateur dans « un bon train, on ne changeait qu'au Bosphore », périphrase qui dit sans doute mieux qu'un nom somme toute commercial l'enchantement de ce voyage. Car l'Orient-Express de Giraudoux fait naître des amitiés, brèves, intenses, charmantes, miraculeuses : les deux voyageurs bavardent incessamment durant deux jours, partageant leurs vues sur les destinations couvertes par le train. Le narrateur, double du jeune germaniste Giraudoux, aime l'Allemagne ; le passage du train à Munich fait apparaître comme par magie toutes les curiosités de la ville, décrites avec admiration, et l'on trouvera dans *Siegfried et le Limousin*, écrit quelques années plus tard, une énumération enthousiaste des stations allemandes sur le parcours de l'Orient-Express¹. La petite Roumaine, elle, ne parle que de Paris et cite toutes les adresses qu'elle connaît. Après que Lyzica l'a quitté, le narrateur sombre dans une mélancolie profonde ; il pourra néanmoins garder le souvenir d'une amitié « parfaite, également partagée entre la présentation et l'adieu ; qui eut deux journées en tout, celle de la rencontre et celle du départ ; qui n'avait point de souvenirs dans le temps, déjà mille dans l'espace. »

1. Jean Giraudoux, *Siegfried et le Limousin*, Paris, Bernard Grasset, 1922, p. 80-81.

LA PRESSE

Edmond About, *De Pontoise à Stamboul*

I

La soirée du jeudi 4 octobre fut donc pour moi comme une révélation ; elle m'ouvrit un monde que je n'avais pas entrevu même en songe. Par une malice du sort ou peut-être par une ingénieuse combinaison de M. Nagelmackers, le train où nous allions monter s'allongeait parallèlement à un vieux wagon-lit du modèle qui a fait son temps. D'un côté, la voiture-hôpital, la voiture-prison, la vieille voiture verte et poudreuse ; de l'autre, trois maisons roulantes, longues de dix-sept mètres et demi, construites en bois de teck et en cristal, chauffées à la vapeur, brillamment éclairées au gaz, largement aérées et aussi confortables pour le moins qu'un riche appartement de Paris. Les quarante invités de la Compagnie, les parents, les amis, les curieux qui nous entouraient à la gare de l'Est, ne pouvaient en croire leurs yeux. Mais ce fut bien autre chose après le coup de sifflet du départ, lorsque notre menu bagage fut installé dans de jolies chambrettes à deux, à trois ou quatre lits et qu'un repas délicieux nous réunit pour la première fois dans la salle à manger commune. Il est invraisemblable, ce symposium

précédé d'un petit salon pour les dames et d'un joli fumoir, et suivi d'une cuisine grande comme la main dans laquelle un superbe Bourguignon à barbe noire fait des miracles que Cleverman¹ et même Hermann² n'égalent jamais. J'ai conservé presque tous les menus de cet artiste sans rival, et si je ne les livre pas à votre admiration, c'est que la bonne nourriture rend l'homme bon et que je craindrais de damner mon prochain par le péché de convoitise. Mais il n'est pas indifférent de noter que la Compagnie s'appliquait à nous faire connaître au jour le jour les mets nationaux et les illustres crus des pays que nous traversions. C'est ainsi par exemple que nous bûmes en Roumanie un très joli vin blanc, fabriqué et signé par M. J.-C. Bratiano, président du conseil des ministres, et vraiment digne de porter le nom d'une Excellence.

C'est au premier dîner, comme il convient, que la connaissance se fit entre nous. Nous étions au départ dix-neuf Français, et nous aurions été vingt si le ministre des postes et des télégraphes n'eût été retenu au dernier moment par la politique ; mais il avait envoyé son aimable fils avec deux grands chefs de service, tandis que M. Grimprel, directeur de la Dette inscrite, représentait avec infiniment d'humour et d'esprit le ministère des Finances. Nos cinq grandes Compagnies de chemins de fer avaient délégué M. Delebecque, M. Courras, M. Delattre, M. Amiot, MM. Berthier et Regray. On avait invité dans la presse parisienne trois jeunes gens fort gais et de bonne compagnie, M. Boyer, M. Tréfeu et le fils

1. Magicien, prestidigitateur et directeur du théâtre Robert-Houdin à partir de 1861 ; il est le créateur d'un tour célèbre, le *Panier indien*, et connut un très grand succès dans les années 1860.

2. Alexander Herrmann (1844-1896), dit « Herrmann the Great », magicien et illusionniste. *Showman* génial, il fit plusieurs tournées mondiales.

d'Ernest Daudet. Il faut aussi porter à l'actif de la France le célèbre correspondant du *Times*, M. de Blowitz, qui s'est fait naturaliser vaincu en 1871. C'est un homme très particulier, de physionomie bizarre et d'une coquetterie originale. Peut-être un peu trop pénétré de son mérite et de son influence, mais très intelligent, assez instruit, vif à la réplique, capable d'entendre la plaisanterie et d'y répondre argent comptant. Je n'étais pas sans quelque prévention contre lui avant de le rencontrer en personne ; il gagne à être connu. Les Belges, nos aimables hôtes, étaient les plus nombreux après nous. À l'état-major de la Compagnie, composé de MM. Delloye-Matthieu, Nagelmackers, Lechat, Schröder, s'étaient adjoints M. Dubois, administrateur des chemins de fer de l'État belge, et le ministre des Travaux publics en personne, M. Olin. C'est un jeune homme de trente à trente-cinq ans, de taille très moyenne, de figure avenante, simple et digne, sérieux et cordial, et sans un atome de morgue officielle. L'ambassade ottomane de Paris avait prêté pour quelques jours son premier secrétaire, Missak-Effendi, un de ces diplomates que la Turquie fait faire exprès pour s'attirer les sympathies de l'Europe, car ils sont gens du monde, avisés, réfléchis, séduisants, et ils parlent toutes les langues, y compris le pur parisien. Nous n'avions qu'un seul Hollandais, M. Janszen, mais il incarnait en lui seul tout ce qu'il y a de meilleur dans la Hollande, la droiture, la bonhomie, la cordialité. Je crois bien que, si nous avions eu un prix de bonne grâce à décerner en rentrant à Paris, M. Janszen l'eût emporté à l'unanimité des voix.

Nous trouverons à Vienne et à Pest l'administration et la presse d'Autriche-Hongrie qui feront bon ménage avec nous. Quant aux Allemands de la grande Allemagne, ils n'étaient représentés parmi nous que par deux ou trois journalistes dont nous n'avons eu ni à nous plaindre ni à nous louer,

car nous n'avons pas échangé deux idées avec eux, tout en mangeant le même pain.

II

L'expérience de notre hôtellerie roulante commence au coup de sifflet du départ, et elle intéresse vivement tous ceux d'entre nous qui ont une certaine pratique des chemins de fer. Ainsi, l'on doit nous servir à dîner dans un quart d'heure et nous trouvons le couvert mis avec une intrépidité qui nous étonne. J'ai l'habitude de déjeuner tous les mois dans le train de Paris à Boulogne-sur-Mer, et quoique la Compagnie du Nord ait des voitures admirablement suspendues qui lui coûtent jusqu'à dix-sept et dix-huit mille francs l'une, je sais combien il est malaisé d'y verser et d'y boire un verre de vin sans trinquer avec sa propre chemise. Eh bien ! les serviteurs de la Compagnie Nagelmackers n'ont pas craint de placer devant chacun de nous trois ou quatre verres à pied d'un équilibre fort instable. Il faut que ces braves garçons aient une confiance illimitée dans l'aplomb de leur restaurant, et il nous semble à première vue que les fiches, les cordes tendues, ce qu'on appelle le violon à bord des paquebots, ne seraient pas de trop en cette occurrence. L'événement nous donne tort : rien ne bouge sur ces petites tables si bien servies, tant la construction des voitures a réalisé de progrès depuis quelques années. La pesanteur du train qui représente environ mille kilogrammes de poids mort par voyageur, la fabrication ingénieuse et savante des roues, la multiplicité des ressorts et des tampons, l'écartement des essieux qui permet de poser chaque voiture sur deux trucs indépendants l'un de l'autre, tout concourt à nous faire rouler sans secousse, sans

bruit, sans fatigue, à des vitesses qui, par moments, n'ont pas été de moins de quatre-vingt-dix kilomètres à l'heure. Et dans les courbes les plus rapides, où les voitures ordinaires de sept mètres de long sont parfois rudement cahotées, non seulement nous n'avons point ressenti le moindre choc, mais nous n'avons pas même éprouvé cette trépidation qui fait dire aux voyageurs des trains express : ça marche bien.

Ce qui n'a pas très bien marché le premier soir, c'est le service. Soit que le cuisinier n'eût pas encore ses coudées franches dans l'armoire à surprises qui lui sert d'atelier, soit que les domestiques fussent un peu déconcertés par l'abondance et l'opulence d'un matériel tout battant neuf, soit peut-être tout bonnement parce que les invités se trouvaient trop bien à table et s'amusaient plus que de raison à lier connaissance le verre en main, il n'était pas loin de minuit lorsque nous prîmes le chemin de nos chambres. Encore quelques groupes trouvèrent-ils le moyen de faire une station en plein air sur les petites plates-formes qui séparent les grands wagons : on y est admirablement pour fumer un cigare dont le vent furieux du train emporte la moitié. J'avoue que je n'étais pas fâché d'éloigner l'heure fatale du sommeil et d'entrer le plus tard possible dans la prison sans air où les passagers des bateaux ronflent les uns sur les autres lorsqu'ils ne font rien de pis. Il me semblait que nos voitures neuves devaient sentir la peinture et je ruminais tristement le nom de ces dragées pharmaceutiques qui prétendent guérir le mal de mer. Je n'en eus pas besoin. La chambre, nette et luisante comme un sou neuf, n'a pas reçu une seule couche de peinture, par l'excellente raison qu'elle est boisée du haut en bas. Le matelas et l'oreiller sont juste à point, ni trop mous ni trop durs ; les draps, qu'on change tous les jours par un raffinement inconnu dans les maisons les plus riches, exhalent une fine odeur de lessive ; et mes deux compagnons,

MM. Grimprel et Missak-Effendi, sont des dormeurs exemplaires. La lampe à gaz brillait discrètement à travers une épaisseur de soie verte. Lorsque j'ouvris les yeux, nous roulions vers Carlsruhe à travers les prairies badoises, et il faisait grand jour. J'ai su depuis que trois ou quatre ingénieurs de notre bande étaient descendus à Strasbourg avec M. Porgès, président de la Société Edison, pour voir l'intérieur de la nouvelle gare éclairée par la lampe électrique. On dit que c'est fort beau ; mais le soleil lui-même me paraîtrait bien terne à Strasbourg. Nous traversons les bois, les vignobles et les riches cultures du Wurtemberg sans autre incident mémorable que notre toilette du matin. Mais ce détail n'est pas une petite affaire. Le confort est un peu comme le galon ; dès qu'on en prend, on n'en saurait trop prendre. À force d'être bien, nous sommes déjà devenus exigeants, et les deux cabinets de toilette qui s'ouvrent à chaque bout de chaque wagon-lit ne nous suffisent plus, il nous en faudrait au moins quatre. Ils sont installés avec luxe, amplement pourvus de savon, d'eau chaude et d'eau fraîche, et maintenus dans un état d'irréprochable propreté par les valets de chambre. Mais, soit pour la toilette, soit pour les autres besoins de la vie, ils ne peuvent héberger qu'un voyageur à la fois. Nous sommes donc obligés, le matin, de nous attendre les uns les autres et quelquefois assez longtemps. C'est notre seul desideratum dans les délices de cette Capoue roulante, et je crains bien qu'il soit matériellement impossible de faire mieux que l'on a fait. Considérez d'ailleurs que les voyageurs ordinaires d'un train express rendraient mille grâces aux dieux s'ils avaient un de ces cabinets de toilette pour cent personnes. Or nous en avons deux pour vingt. En Bavière, non loin de l'inutile et ruineuse forteresse d'Ulm, nous rencontrons pour la première fois le beau Danube bleu que l'on appelle aussi et peut-être plus justement *die schmutzige Donau*, la

sale Danube. Nous découvrons encore une autre chose qui n'est pas sans nous émouvoir. C'est que le wagon-restaurant, où l'on fait de si bonne cuisine et où l'on passe trois heures à table, a un léger défaut de construction : l'essieu chauffe ; une odeur de graisse brûlée avertit nos ingénieurs qui ont le nez fin. Il n'y a pas péril en la demeure ; d'ailleurs les passagers peuvent communiquer incessamment avec le mécanicien. Mais une réparation est nécessaire, et elle ne peut s'exécuter en chemin. Le chef de gare de Munich ne nous l'a pas envoyé dire : il a fait décrocher d'urgence notre beau restaurant neuf avec toutes ses dépendances, juste au moment où l'on nous apportait le café. Mais il faut croire que cette Compagnie des sleeping-cars a tout prévu, même les accidents inévitables dans l'essai d'un nouveau matériel. En moins de cinq minutes, le cuisinier, les maîtres d'hôtel et tous les hommes de service sont embarqués à bord d'un autre restaurant moins neuf et moins brillant que le premier, mais aussi bien pourvu de tout le nécessaire et même de tout le superflu. Jusqu'à Giurgewo où nous devons quitter le train pour pénétrer en Bulgarie, rien ne nous manquera, ni le beurre frais d'Isigny, ni les vins fins, ni les fruits, ni les cigares. Et quand nous reviendrons de Constantinople, nous retrouverons à Giurgewo le beau restaurant neuf qui s'est fait réparer à Munich.

Le court moment que nous avons passé dans la capitale de la Bavière nous a permis d'admirer sinon l'architecture, au moins les proportions d'une de ces gares monumentales dont l'Allemagne victorieuse s'est donné le luxe à nos frais. Non seulement nous les avons payées, mais elles pourront encore nous coûter cher, car elles sont manifestement construites contre nous. Ces halls immenses où tout encombrement de voyageurs est impossible sont des établissements militaires au premier chef. Il ne faut pas être grand clerc en stratégie pour

supputer au pied levé le nombre de batteries et de bataillons qu'on y peut embarquer dans les vingt-quatre heures à destination de Paris. J'aime à croire que depuis douze ans notre état-major général a suivi les exemples de M. de Moltke¹, mais je n'en suis pas bien certain.

Nous avons passé la frontière d'Autriche et pris l'heure de Prague à Simbach après l'heure de Munich, l'heure de Stuttgart et l'heure allemande. Une des particularités de la monarchie autrichienne, c'est qu'il lui sonne deux heures à la fois, l'une à Prague, l'autre à Pest, l'heure bohême et l'heure magyare. Seule, l'heure de Vienne n'existe pas, probablement parce que Vienne règle sa montre sur les illustres pendules de Berlin. L'horloge de notre wagon-restaurant a craint de s'affoler dans la confusion de tous ces méridiens politiques, et, par une mesure de neutralité intelligente, elle a oublié sa clef à Paris. Quant à nous, nous avons renoncé depuis Strasbourg à déranger nos montres, et ce sont deux voix féminines qui nous ont, à la gare de Vienne, sonné minuit.

Voix charmantes d'ailleurs et voix de femmes gracieuses entre toutes. Au moment où M. Georges Cochery, M. Blavier, M. Eschbacher et M. Porgès, quatre Français, quittaient le train pour aller voir l'Exposition d'électricité, nous embarquions un haut fonctionnaire des Chemins de l'État autrichien, M. Von Scala, avec sa femme et sa belle-sœur. Un élément nouveau et particulièrement délicat venait assaisonner tous nos plaisirs et tempérer agréablement la gaieté d'une nombreuse réunion d'hommes. Mme Von Scala est fort belle ;

1. Le général Helmuth Karl Bernhard von Moltke (1800-1891) eut un rôle très important dans les conflits dans lesquels la Prusse était engagée, notamment contre la France. Excellent stratège, il utilisa les chemins de fer pour rassembler les armées et assurer leur ravitaillement ; il insista par ailleurs pour que l'Allemagne annexe l'Alsace et la Moselle en 1871.

elle a le type anglais animé par la physionomie viennoise ; sa sœur, M^{lle} Léonie Pohl, est exactement le contraire d'une beauté classique, mais elle a tant d'esprit, tant de grâce et de bonne humeur qu'elle est sûre de plaire, et pour longtemps, au second coup d'œil. Les deux aimables sœurs ont, du reste, une taille charmante et une profusion de cheveux blond cendré dont la finesse et la couleur feraient merveille à Paris. L'Empire d'Autriche-Hongrie est largement représenté dans notre caravane par M. von Hollan, conseiller de section, M. von Obermayer, conseiller de régence, charmant homme, le cœur sur la main, délégués l'un et l'autre par le ministre des Travaux publics, et par M. Wiener, secrétaire général des Chemins de fer orientaux et frère du célèbre explorateur de l'Amazonie. Le plus jeune de ces deux hommes distingués est resté autrichien ; l'aîné est naturalisé Français et secrétaire de notre légation au Chili.

J'avais parcouru la Hongrie il y a une douzaine d'années avec mon ami Camillo, qui s'est fait moine laïque à Rome et qui nous écrit de si jolies lettres quand il a le temps. Nous avons traversé ensemble ces vastes plaines que l'on croirait cultivées par des génies invisibles, car, en juin 1869, le blé mûr abondait partout et l'on cherchait en vain les laboureurs ou leurs villages. Depuis la ville féodale de Buda et sa laborieuse voisine de Pest jusqu'à l'étrange colonie des Confins militaires, nous n'avions guère vu d'autres habitants que les chevaux nerveux, les bœufs aux longues cornes et les buffles demi-sauvages. Il me semble aujourd'hui que la culture a progressé. L'homme est moins rare, on voit plus de plantations, plus d'arbres fruitiers, plus de vignes surtout. La vigne enrichira peut-être bien des pays déshérités si le phylloxéra¹

1. Le phylloxéra est un puceron qui ravage la vigne et désigne, par métonymie, la maladie de la vigne causée par cet insecte. Celui-ci, ori-

consomme notre ruine. On nous offre, à toutes les gares, de gros raisins délicieux qui n'ont qu'un seul défaut, c'est d'être trop sucrés ; il faudrait le savoir et l'expérience de vigneron consommés pour transformer tout ce sucre en alcool. Nous suivons à travers les glaces sans tain de nos voitures la récolte du maïs. Elle est très pauvre ; la sécheresse de l'été a arrêté presque partout le développement des épis. Le bétail aura de la paille à satiété ; mais les hommes ? Voici un chariot qui emporte la moisson de cinq ou six hectares, et il n'est rempli qu'à moitié. Par bonheur, les citrouilles, qui se cultivent dans l'intervalle des sillons, ont un peu moins mal réussi. Et puis, voici des troupeaux d'oies, de ces belles oies blanches qu'on dirait emballées par un confiseur, tant leur plume est légère et frisée. Les éleveurs français les payent trente ou quarante francs la paire ; ici, le paysan les vendra jusqu'à vingt sous pièce, si elles sont bien en chair. La chasse offre aussi des ressources au Magyar aventureux. Nous venons d'admirer deux hommes magnifiques, grands et forts, précédés de deux beaux chiens d'arrêt. Vêtus d'une chemise blanche et d'un caleçon de même couleur, ils marchaient fièrement, nus-pieds dans les chaumes. Ces vastes plaines sans trèfle, sans luzerne, sans remises trompeuses, semblent avoir été créées pour la multiplication des perdrix. On viendra les chercher ici lorsque le braconnage les aura détruites chez nous ; je crois même qu'on y vient déjà et que la Hongrie a sa part dans le repeuplement de nos chasses.

Où donc sommes-nous ? Je ne sais ; quelque part entre Pest et Temeswar. Le train s'arrête et nous sommes salués par la musique des Tziganes. À dire vrai, ces artistes brillants ne sont tziganes que de nom. Si leurs types sont hongrois,

ginaire de l'est des États-Unis, provoqua une grave crise du vignoble européen à partir de 1864.

leurs costumes ne feraient pas sensation sur la place de La Ferté-sous-Jourarre. Mais, bohèmes ou non, ils ont le diable au corps, et ils jouent avec un brio merveilleux non seulement leurs mélodies nationales, mais la musique de Rouget de l'Isle en l'honneur des hôtes français. On les applaudit, on leur crie non pas *bis*, ce qui serait impoli comme un ordre donné à des inférieurs, mais un mot qui signifie : comment est-ce ? Nous n'avons pas bien entendu ou bien compris ; nous serions bien heureux de goûter un peu mieux ce que vous nous avez fait entendre.

Mais la machine siffle : adieu musique ! Non ! L'orchestre a bondi dans notre fourgon de bagages ; il a bientôt passé dans la salle à manger ; on fait un branle-bas général des tables et des chaises, et voici nos jeunes gens qui dansent avec les aimables Viennoises une valse de tous les diables. Cette petite fête ne finira qu'à Szegedin¹. Ce n'est pas seulement la musique qui escalade ainsi l'Orient-Express entre deux stations ; c'est quelquefois aussi, et très souvent, la gastronomie. Les bons vivants des divers pays que nous traversons ne détestent pas, me dit-on, de prendre le train pour deux ou trois heures, histoire de se remémorer les finesses de la cuisine française et de déguster les excellents vins de M. Nagelmackers.

La population qui vient nous voir passer se bariole de plus en plus. Nous remarquons les jolis uniformes des militaires et des *Honveds* ou territoriaux. Nous saisissons au vol une étonnante variété de types et de costumes le plus souvent admirables. Les Hongrois qui sont maîtres non seulement chez eux, mais dans toute la monarchie autrichienne, ne font

1. Ville du sud de la Hongrie, située au confluent de la Tisza et du Maros, à la frontière de la Roumanie et de la Serbie. Des crues catastrophiques détruisirent la quasi-totalité de la ville en 1879. Une aide internationale aida à sa reconstruction selon des plans nouveaux.

pas la majorité même en Hongrie. Ils partagent leur propre territoire avec des millions de Serbes, qui sont slaves, et des millions de Roumains, qui descendent des soldats de Trajan. Quant à eux, ils sont turcs, turcs chrétiens, mais turcs authentiques. Leurs qualités et leurs défauts, comme leur langue, attestent cette origine dont ils n'ont pas à rougir, car les Turcs, eux aussi, sont une race noble et une fière nation.

La ville de Szegedin, dont les malheurs ont ému le monde entier, est rebâtie à neuf et plus belle, plus régulière, plus confortable surtout qu'elle ne l'a jamais été. Le *home* est le moindre souci des rudes paysans de ces contrées. Hommes, femmes, enfants, passent leur vie au grand air, ou, quand le froid sévit trop fort, s'entassent dans de véritables tanières. Ce qui distingue surtout la civilisation orientale de la nôtre, c'est l'absence presque totale des capitaux immobilisés. Dans la banlieue de Londres ou de Paris, la propriété bâtie représente une valeur de plusieurs milliards. Ici, vous pourriez parcourir cent kilomètres sans rencontrer pour cent mille francs de maisons. La construction des chemins de fer a été une heureuse dérogation à la règle générale; encore est-on tenté de croire que ce phénomène s'est produit un demi-siècle trop tôt, car le trafic est extrêmement rare, et nous roulons souvent quatre ou cinq heures de suite sans nous croiser avec un train.

Le paysage, qui était plat et monotone depuis le matin, tourne au pittoresque à mesure que nous approchons des Carpathes. Ainsi que le Danube, notre route a ses Portes-de-Fer¹. On ne les franchit pas toujours sans danger; les torrents ne se font pas faute de miner le ballast; la marne verte

1. Succession de gorges sauvages qui entravent le cours du Danube entre les Carpathes roumaines et les Balkans serbes. Le site est remarquable par les travaux d'aménagement commandés par Trajan pour dompter une zone de rapides réputée infranchissable.

des montagnes s'éboule ou glisse en grandes masses sur la voie. Un train a déraillé ici la semaine dernière et l'on nous dit qu'il y a eu mort d'homme. Nous voyons une équipe de terrassiers qui travaillent à prévenir tout nouvel accident.

Notre journée de samedi s'achève au milieu de décors magnifiques et incessamment renouvelés. Malheureusement la nuit tombe vite en octobre; elle nous a surpris au milieu des merveilles d'Herculesbad, les bains d'Hercule, une station renouvelée des Romains et décorée avec infiniment de goût par les modernes¹. La gare, qui est un beau morceau d'architecture, développe sa façade entre deux grands portiques entièrement drapés de vigne vierge. Cette décoration est d'un goût qui ferait pâmer le chef de station de L'Isle-Adam et ses collègues de la ligne de Pontoise à Creil, tous habiles artistes et fins jardiniers, comme on sait.

C'est à Orsowa² que Kossuth³, vaincu par la Russie et par l'Autriche, enterra le trésor national, c'est-à-dire la couronne de saint Étienne. Ce souvenir patriotique est consacré, nous dit-on, par une chapelle que nous ne voyons pas, car il fait décidément nuit noire et c'est en aveugles que nous passons la frontière de Roumanie.

Il était convenu au départ que nous nous arrêterions vingt-quatre heures à Bucarest pour attendre le train ordinaire, parti de Paris vendredi soir et correspondant comme le nôtre

1. Les eaux minérales des Bains d'Hercule, Băile Herculane en roumain, ont été découvertes et exploitées par les soldats des légions romaines lors de la conquête de la Dacie par Trajan. Il s'agit d'une des plus anciennes stations thermales de l'Europe, très visitée du temps des Romains, réhabilitée en 1736, fréquentée par Joseph II et vantée par François-Joseph et Sissi.

2. Ville portuaire située dans le sud-ouest de la Roumanie, sur la rive gauche du Danube, dans les Portes de Fer.

3. Lajos Kossuth (1802-1894). Figure majeure du patriotisme hongrois, artisan de la Révolution de 1848.

avec le bateau de Varna. Mais, considérant que la ville de Bucarest est trop neuve, trop civilisée, trop semblable à Paris ou à Bruxelles pour retenir, un jour durant, des voyageurs aussi pressés que nous, la Compagnie hospitalière organisa pour le dimanche une petite partie de campagne à quatre heures de la capitale.

Edmond About, *L'Orient-Express*.

De Pontoise à Stamboul [1884], Paris, Magellan & Cie, 2007.

Henri Opper de Blowitz,
Une course à Constantinople

Peut-on s'étonner si, au souper qui nous attendait à dix heures, à notre retour à Bucarest, et au moment du dessert, nos verres se levaient, pour ainsi dire, tout seuls, et si les moins enthousiastes d'entre nous les vidaient d'un seul trait en l'honneur de nos hôtes royaux de Sinaïa¹ ?

Le souper fini, les uns à pied, les autres en voiture, nous regagnâmes nos wagons-lits, qui devaient nous conduire, le lendemain matin, au bord du Danube et à la station terminus de Giurgevo. Je ne voudrais pourtant pas quitter Bucarest sans écouter le cri de mon estomac et sans payer un souvenir enthousiaste au caviar frais, qui m'apparaît comme le point gastronomique le plus culminant de mon excursion, et en comparaison duquel le caviar que l'on mange dans l'Occident constitue le plus excellent cirage pour chaussures en cuir de Russie que l'on puisse imaginer.

Le lendemain matin, en effet, nous nous réveillâmes au

1. Les très francophiles Charles et Élisabeth de Roumanie (dite Carmen Sylva).

bord du Danube, dans une plaine déserte, en face de quelques hangars en bois qui constituent la station de Giurgevo. Une nuée de Roumains aux figures rébarbatives, de véritables « barbati » en guenilles, qui n'avaient rien de pittoresque, s'abattit sur nos wagons pour porter nos bagages au bac à vapeur qui nous attendait pour nous passer sur la rive opposée.

Un cri vigoureux retentit d'un bout du train à l'autre : « Ne donnez pas vos bagages aux porteurs sans uniforme, vous ne les reverriez plus ! »

Nous montons sur le bac.

L'air était frais. Le Danube, large, reflétant dans des eaux pâlies la plaine aride qui le bordait des deux côtés, se soulevait en vagues légères sous le souffle matinal de la brise.

De l'autre côté, sur la berge, les wagons du chemin de fer de la Bulgarie nous attendaient.

Les employés bulgares, paresseusement rangés le long du train, regardaient avec stoïcisme le bateau qui s'avancé.

M. Lechat, qui cessait ici d'être le secrétaire général de la Compagnie, et qui passait sa dignité à M. Wiener, inaugura son interrègne en s'écriant : « Voyez ces braves Bulgares, avec quelle activité dévorante ils nous attendent ! » Le fonctionnaire avait disparu, et le gouailleux retrouvait ses droits.

Quand on passe le Danube sur ce bac, on se demande comment le congrès de Berlin¹, pendant qu'il siégeait, n'a

1. Ce congrès s'est tenu en juillet 1878 pour réviser le traité de San Stefano (mars 1878), jugé trop favorable au panslavisme par les Britanniques et les Austro-Hongrois. Le traité de Berlin favorisa l'Empire ottoman, même fragilisé, au détriment de la Russie. Il fut le nouveau point de départ de toute une série de revendications territoriales : en Bulgarie, dont une province fut rattachée à l'Empire ottoman ; en Thrace, elle aussi inféodée au sultan ; en Serbie, indépendante mais privée d'une partie des terres qui lui revenaient dans le premier traité.

pas déterminé la part contributive de tous les États d'Europe pour jeter un double pont à voie de fer et de terre d'une rive du Danube à l'autre, et pour combler, sur ce point, l'abîme qui sépare les deux contrées qu'il divise, en facilitant des communications qui feraient le progrès et peut-être la prospérité d'un côté comme de l'autre.

La veille, à Sinaïa, mademoiselle Théodori, une des demoiselles d'honneur de la Reine, avait donné un mince bouquet de fleurs naturelles à madame de Scala et à sa sœur, les deux dames qui faisaient partie de notre convoi. Ces dames avaient mis ce bouquet à leur corsage.

En débarquant à Routschouk, un employé s'approcha d'elles et leur enleva leurs bouquets. Nous le regardâmes brusquement, étonnés d'un tel mouvement ; mais l'employé, confus, et très humblement, s'écria : « Phylloxéra ! phylloxéra¹ ! » et demeura stupéfait lorsqu'un formidable éclat de rire répondit à ces mots. Pendant l'heure que nous avons à passer ici, quelques-uns de nous se précipitent dans des voitures pour jeter un coup d'œil sur Routschouk.

Nous apercevons au grand trot cette ville étrange, composée de cabanes et de cahutes qui abritent vingt-cinq mille âmes et qui ressemblent à des taupinières creusées par quelque peuple de Troglodytes. Des soldats mal tenus, lents, sans cohésion, manœuvrent sur la place dont nous faisons le tour ; et puis, avec une vitesse de plus en plus accélérée, les roues vertigineuses, les chevaux emballés, nous redescendons la côte qui ramène vers la gare, tandis que notre conducteur, la moustache en brosse et le teint bronzé, un foulard vert enroulé en guise de turban autour d'un bonnet rouge, roidissant ses deux jambes contre une barre de bois, se rejetant en arrière, ramenant ses coudes et pesant de toute sa force

1. Voir note p. 30.

musculaire sur les rênes tendues comme un arc, arrête d'un mouvement formidable les chevaux fumants, au risque de leur briser les mâchoires, les reins et les jambes.

Nous partons. Je ne sais dans quel coin de la Bulgarie s'est réfugiée une ombre de verdure quelconque, un site pittoresque, une saillie à laquelle l'œil du voyageur puisse s'accrocher avec plaisir ; mais sur tout ce parcours qui dure sept heures et qui atteint plus de 300 kilomètres, la monotonie la plus horrible, la plus aride, la plus mélancolique. Des champs sans culture, des broussailles sans arbres, des sables jaunâtres, boueux, gluants. De temps en temps, un cimetière bulgare dans lequel quelques chênes rabougris, quelques buffles pelés, galeux, aux cornes rugueuses et tailladées, broutent et piétinent, comme si les cadavres humains seuls étaient capables de fumer ce sol rebelle.

De distance en distance, quelques villages perdus le long d'une rivière amaigrie, aux bords sablonneux, formés de chaumières misérables à fleur de sol, et précédés et flanqués de huttes en torchis, criblées de trous, qui servent de tanières ventilées aux Tsiganes dont elles sont le repaire.

Je demeure stupéfait quand je pense que c'est ce coin misérable du vieux globe européen qui a failli rompre le congrès de Berlin ; que c'est à cause de la Bulgarie que lord Beaconsfield¹ a voulu quitter Berlin pour déclarer la guerre à la Russie ; que le prince de Bismarck a dû déployer son art le plus grand et sa volonté la plus impérieuse !

1. Benjamin Disraeli (1804-1881), figure du Parti conservateur britannique. Proche de la reine Victoria qui l'anoblit en 1876, Premier ministre en 1868 et entre 1874 et 1880, il s'illustra par sa politique étrangère, associant son nom à la grandeur de l'Empire. Après les victoires russes contre l'Empire ottoman et face à la menace du panslavisme, Disraeli mena la délégation britannique au congrès de Berlin et négocia des termes favorables à son pays.

Plus stupéfait encore suis-je en songeant que le prince Alexandre¹ ne saisisse pas avec enthousiasme toutes les occasions, même les plus futiles, pour quitter ce coin réfractaire, pour abandonner à leurs intrigues, à leurs convoitises affamées, les dignitaires patriotiques de ses États, et pour chercher ailleurs un séjour plus doux et un air plus respirable. Sur le budget nominal de vingt millions, l'armée, me dit-on, en absorbe la moitié, cette armée superbe dont nous avons vu les échantillons les plus beaux manœuvrer à Roustchouk; et le reste se partage entre ceux qui en peuvent saisir quelques lambeaux. On a bataillé à Berlin pendant des journées sur ce port de Varna qui est resté à la Bulgarie. Tout ce que la Bulgarie en a su faire, c'est de s'y livrer à la plus dure, à la plus vexatoire des investigations douanières, d'y constituer un des nombreux désagréments du passager qui s'y embarque ou qui y débarque, au risque de se noyer en allant ou en venant. Depuis cinq ans, le port de Varna est resté absolument stationnaire, et ce qui y existe, c'est encore à la Turquie qu'on le doit. Quand le temps est mauvais, les barques qui conduisent près des vapeurs en partance ne peuvent aborder ni passagers ni courrier, et les vapeurs, obéissant aux heures impérieuses, rentrent à Constantinople sans apporter ni courrier ni passagers. On reste ainsi, d'un courrier à l'autre, sachant à Varna ses lettres ou ses amis et réduit aux plus pénibles conjectures. Mais on peut toujours débarquer du bateau, sauf à ne pouvoir

1. Alexandre de Bulgarie (1857-1893), dit aussi Alexandre de Battenberg, fut le premier souverain de la Principauté de Bulgarie. S'il régna à partir de 1879, le pays, création du traité de Berlin, fut toutefois pris dans les sphères d'influence de la Turquie, de l'Allemagne et de la Russie; cette dernière le contraignit finalement à abdiquer en 1886. Il fut remplacé l'année suivante par Ferdinand de Saxe-Cobourg. Il termina sa vie comme général dans l'armée autrichienne et mourut en exil à Graz.

accoster l'estacade et à errer comme des ombres endolories autour de la terre ferme que l'on touche presque du doigt. Voilà les grands progrès de la grande Bulgarie, de cette création laborieuse que les communs efforts de l'Europe ont dotée d'une autonomie ardemment désirée et si hautement réclamée par de simples utopistes, qui ont abusé du peu d'envie que l'on avait de les juger de près, pour se faire accepter de loin.

Je sais bien que ce jugement, peut-être sévère, mais sincère, provoquera des contradictions, et qu'on me reprochera d'avoir jugé en courant. Mais je n'ai pas dit, ce me semble, que j'aie étudié la Bulgarie de près. Il est vrai que, en allant et en venant, j'ai vu dans la gare de Roustchouk un très bel officier, vêtu d'un costume éblouissant et fier, se promener de long en large, et que, si je n'avais vu que cela, j'aurais pu subir quelque fâcheuse illusion. Mais cet exemple splendide d'une armée dont il est l'échantillon illusoire se promène là, par ordre, à chaque train qui arrive ou qui part pour l'Europe, c'est-à-dire quatre fois par semaine. C'est un poste spécial, échantillon fallacieux d'une armée imaginaire.

Il est vrai aussi qu'on a construit à Sofia un palais qui coûte trois millions, et qu'on construit à Varna un pavillon de chasse qui en coûtera deux. C'est une honte quand on pense que, depuis cinq ans, on n'a pas construit un pont, tracé une route, endigué une rivière, élevé une école, et que tant de temps s'est passé entre les intrigues antirusses et antibulgares, entre le gaspillage enfantin et la chasse aux fonctions publiques, sans qu'on ait songé à construire à Varna une cabane pour abriter les voyageurs malheureux qui y débarquent à quatre heures du matin.

J'ai décrit ce que j'ai vu en traversant le pays dans sa presque longueur; j'ai décrit ce que j'ai vu et éprouvé à Varna, où il est impossible d'apercevoir la plus petite trace de travaux exécutés ni de travaux en préparation, et où, au

moins là, la Bulgarie, qui a si impérieusement demandé sa séparation de la barbarie turque, se montre plus inerte, plus vexatoire, plus avide et plus insouciant que les prétendus barbares dont elle a consenti à racheter sa séparation, et auxquels elle refuse jusqu'ici de payer le tribut consenti, sans montrer au moins qu'elle a su l'employer à quelque entreprise utile, progressive ou civilisatrice.

Et encore n'ai-je pas parlé de ce buffet de Scheytandjik¹ où j'ai exposé M. Georges Boyer, du *Figaro*, un de nos excellents et chers compagnons de route, à mourir d'inanition en lui passant un perdreau rôti, en simili marbre, contre lequel il était encore en train de s'escrimer sans pouvoir l'entamer, au moment où retentit le signal du départ. Encore n'ai-je pas parlé des surprises sanglantes qui attendent les malheureux fonctionnaires étrangers que leur mauvais sort attache à ce doux sol bulgare. Les brigands de la Bulgarie ont su rendre aux chemins de fer la réputation oubliée des diligences qu'on attaque. Ils ont fait rétrograder la civilisation que les étrangers essayent d'y introduire en faisant traverser la Bulgarie par une ligne ferrée.

Quinze jours avant notre passage, dix ou quinze brigands se sont précipités sur la gare de Vetova², après le passage du dernier train; ils ont enduit de pétrole les poutres et les planches dont cette gare se compose; ils ont garrotté le chef de gare et ses employés pour lui arracher l'argent qu'ils croyaient trouver dans sa caisse; ils l'ont blessé cruellement, ont failli le scalper; ils ont enlevé sa fille âgée de treize ans, et l'auraient enseveli lui-même, vivant, sous les débris enflammés de la gare, si, par le plus grand des hasards, des

1. Petite localité bulgare située entre Razgrad et Choumen (aussi appelée Choumla ou Schumla), à mi-chemin du parcours Roustchouk-Varna.

2. Petite ville bulgare située à quarante kilomètres de Roustchouk.

ouvriers rentrant sur des chariots automobiles et bruyants, ne les avaient effrayés en leur faisant croire que c'étaient des secours que l'on était allé chercher et qui arrivaient au malheureux chef de gare, peut-être mort de ses blessures à l'heure où j'écris.

Nous arrivons à Varna. Des barques grossières, des bateliers bruyants nous attendent au bas de l'estacade. *L'Espero*, un solide et spacieux paquebot du *Lloyd Austriaco*, qui est la grande ressource postale et le grand instrument de communication sur cette côte de la mer Noire, mouille au loin.

[...] Quand mon jeune ami Georges Daudet est venu m'appeler dans ma cabine pour me dire que nous étions à Roumélie-Kavak¹, à l'entrée du Bosphore, quand je suis monté sur le pont armé d'une bonne lorgnette à longue portée et que j'ai vu le Bosphore devant moi, tout d'abord je suis parti d'un immense éclat de rire. J'avais lu des quantités de livres qui racontent le Bosphore ; j'en avais vu des dessins, des photographies, des tableaux ; eh bien, j'affirme que ce que je voyais ne ressemblait absolument en rien à ce que je m'étais figuré. Je m'étais créé un Bosphore tout particulier : une ville immense, s'étageant sur des collines vertes, assise sur la rive d'une sorte de fleuve qui s'étendait à perte de vue, parsemée de minarets aux clochetons élançés, dominée par la coupole arrondie de Sainte-Sophie, et, en face, se perdant un peu sur le fond de l'horizon, la côte d'Asie, silencieuse, aride, dorée... Ce que je voyais en passant par Kavak, était-ce plus beau que ce que j'avais rêvé ? Oui, parce que l'imagination humaine, quelque vagabonde qu'elle puisse être, ne peut point rêver le beau infini, et que

1. Nom de la rive européenne du Bosphore. La rive asiatique est appelée Anadoli-Kavak.

ce que j'avais sous les yeux était infiniment beau, et surtout infiniment plus beau que ce que l'on peut rêver. Eh bien, ce qui m'est arrivé à moi arrivera à ceux qui me liront et qui liront cent autres descriptions encore. Quand ils entreront dans le Bosphore, ils s'apercevront qu'ils n'en avaient absolument aucune idée exacte; et ceux qui me liront sans voir Constantinople se feront un Bosphore à eux, un Bosphore fantaisiste et portatif, dont l'image rêvée les plongera dans une illusion douce et sans réveil.

[...]

L'Orient-Express chauffe près du bord.

Avec quelle joie je retrouve mon grand wagon qui m'ouvre ses cabines hospitalières, et où le va-et-vient bruyant des voyageurs et des employés remplit l'air d'une joyeuse animation!

Nous sommes vite installés, et nous nous abandonnons avec délices à la douce berceuse qui nous ramène vers le lointain logis.

Le lendemain, nous nous réveillons après avoir passé Temesvar, et bientôt la blanche ville de Szegedin¹, à peine entrevue la première fois, apparaît à nos yeux.

L'Empereur vient de rentrer à Vienne, après avoir passé plusieurs jours à visiter la ville reconstruite.

Une cité nouvelle s'est élevée, traversée par deux rues principales et sept rues secondaires.

En quatre ans il a été bâti trois mille maisons ou édifices divers, hôtel de ville, tribunal de commerce, théâtres, écoles, casernes, quais, un port, et une triple digue destinée à protéger la ville contre toute nouvelle inondation.

1. Voir note p. 32.

Le total des sommes dépensées s'élève à soixante millions de francs.

Plusieurs rues ont reçu les noms des principales villes d'Europe, et de nombreuses inscriptions expriment la reconnaissance des habitants pour la presse de tous les pays.

Je revois un côté de la Hongrie que nous avons passé pendant la nuit. De Szob à Esztergom¹, le paysage est charmant à travers les mille sinuosités que décrit le cours capricieux du fleuve, et que couronne au centre la cathédrale byzantine d'Esztergom, placée sous la domination du primat de Hongrie.

La nuit approche et nous dérobe le paysage monotone qui commence au-delà d'Esztergom et ne s'arrête qu'au faubourg de Vienne, au pied des hauteurs qui ombragent la résidence de Schönbrunn².

À Vienne, les wagons se complètent. Des voyageurs soigneusement équipés, des dames en élégante toilette de voyage, prennent possession des compartiments retenus d'avance.

La salle du restaurant est très animée et très variée d'aspect, et sur le diapason soutenu des conversations se détache la voix argentine des dames, qui sont assez nombreuses dans le train.

Le lendemain, nous avons quitté les parages pittoresques : nous guions à pleines voiles vers Paris.

Dans les wagons-lits de la *Société internationale*, des strapontins mobiles se trouvent à l'extrémité du corridor qui

1. Esztergom est une ville hongroise située à quarante kilomètres au nord de Budapest, aujourd'hui tout près de la frontière slovaque.

2. Château construit à la fin du XVIII^e siècle à la demande de l'empereur Léopold I^{er}, qui voulait en faire un Versailles autrichien. Schönbrunn reste surtout associé aux souvenirs de l'Aiglon, qui y vécut dans un quasi-isolement et y mourut en 1832 à vingt et un ans, et à celui de l'empereur François-Joseph et de son épouse l'impératrice Sissi, qui en firent leur résidence d'été.