

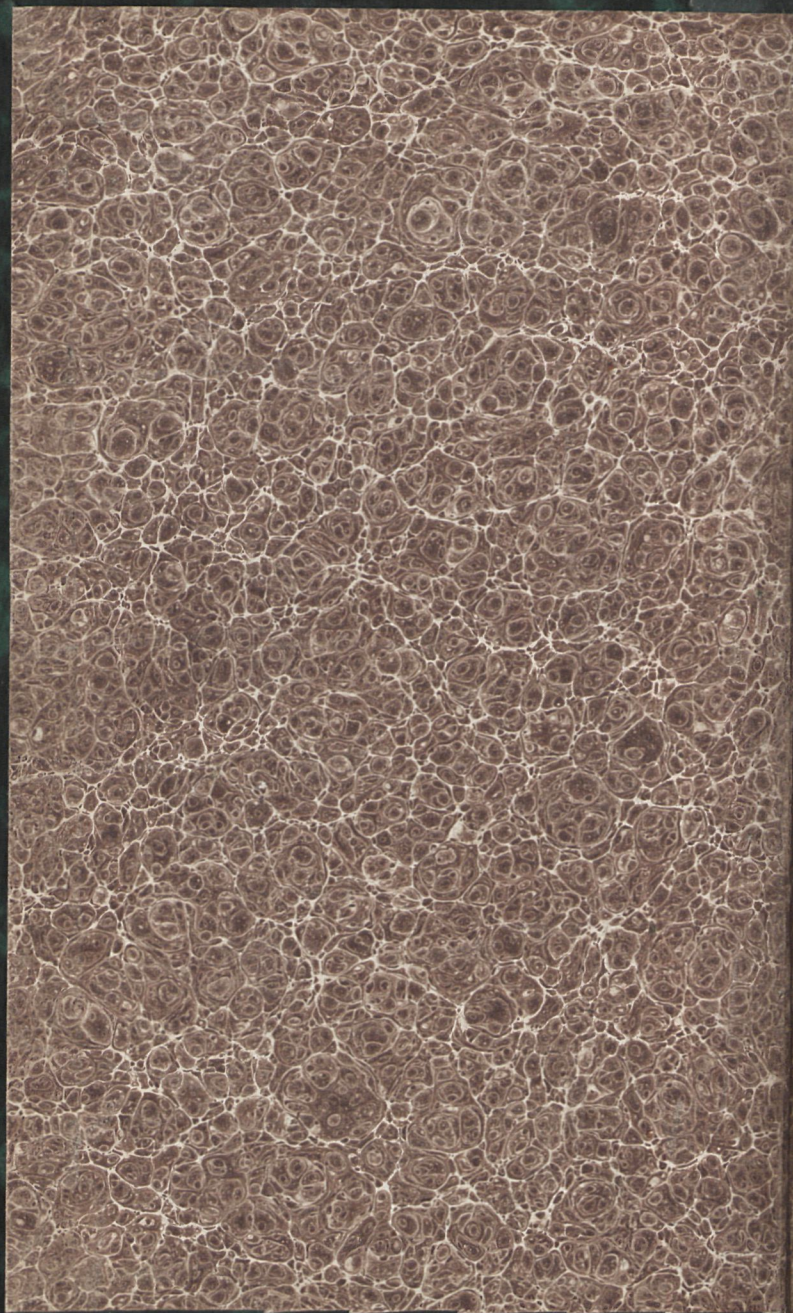
CUVILLIER

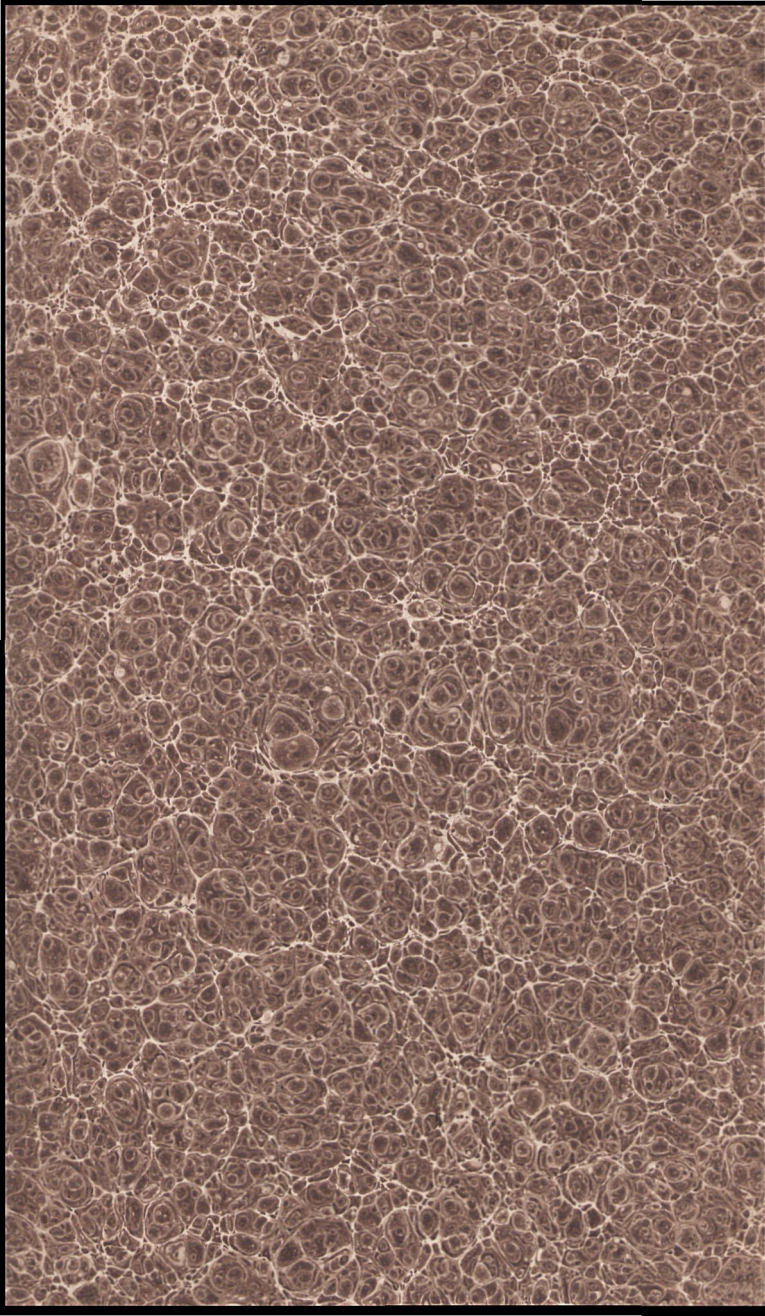
VOYAGES

ET

VOYAGEURS







R

131291

Cat. 57

A-2127



VOYAGES

ET

VOYAGEURS

OUVRAGES DU MÊME AUTEUR :

PORTRAITS POLITIQUES ET RÉVOLUTIONNAIRES.

Deuxième édition. Deux volumes grand in-18.

ÉTUDES HISTORIQUES ET LITTÉRAIRES.

Deux volumes grand in-18.

NOUVELLES ÉTUDES HISTORIQUES ET LITTÉRAIRES.

Un volume grand in-18.

VOYAGES
ET
VOYAGEURS

1837 — 1854

PAR

CUVILLIER - FLEURY



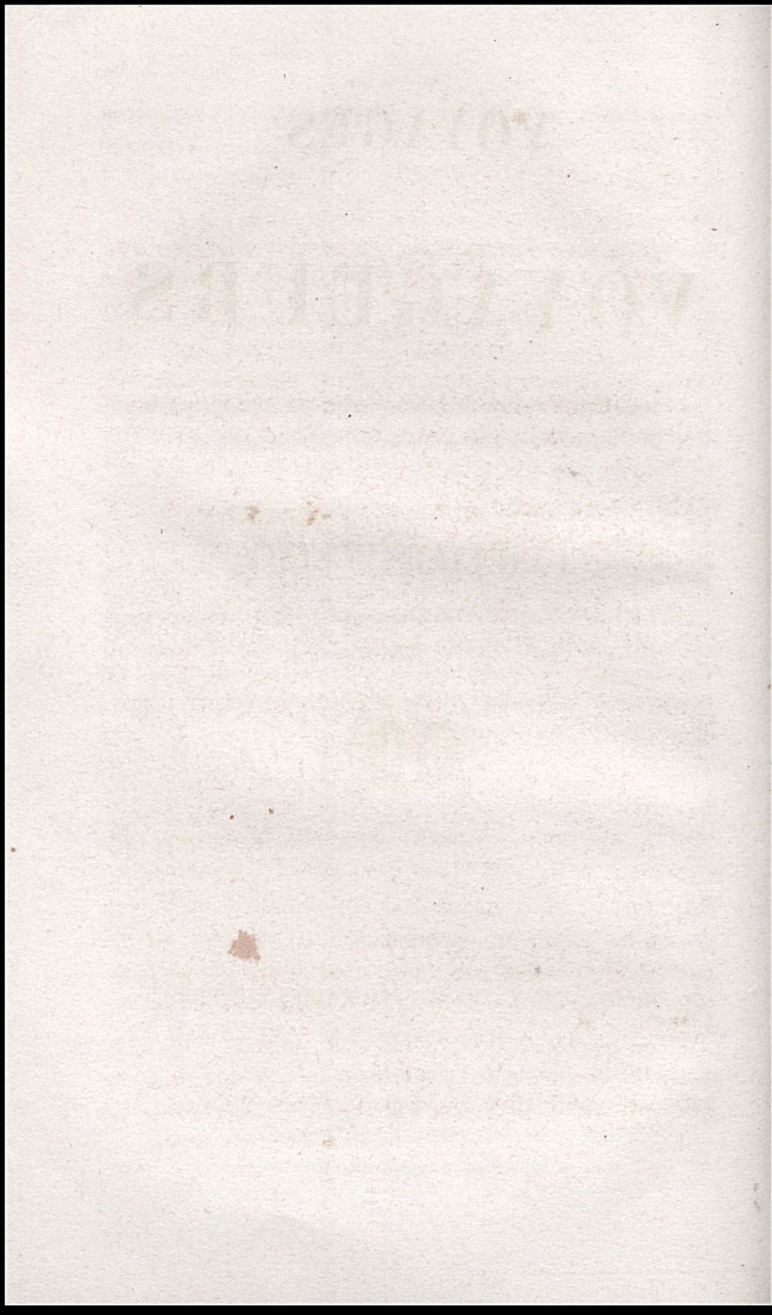
PARIS

MICHEL LÉVY FRÈRES, LIBRAIRES-ÉDITEURS

RUE VIVIENNE, 2 BIS

—
1856

— Traduction et reproduction réservées —



PRÉFACE

Les fragments que je réunis dans ce volume, sous le titre de *Voyages et Voyageurs*, sont tantôt des souvenirs personnels que j'ai recueillis en voyageant, tantôt des études sur quelques voyageurs modernes que j'ai faites en les lisant. L'ensemble n'a de valeur que la sincérité de l'impression ou du jugement; car j'ai raconté fidèlement ce que j'ai vu, et j'ai tâché d'apprécier avec exactitude ce que j'ai lu. On voyage beaucoup aujourd'hui, et les pays dont je parle n'ont de secret pour personne; mais on voyage vite, et on aime à voir beaucoup en peu de temps. Mon livre a cette qualité ou ce défaut.

Quelques-uns de ces fragments, après avoir paru dans le *Journal des Débats*, ont été ensuite reproduits, à mon insu et sans mon aveu, dans des ouvrages destinés aux voyageurs. Je ne m'en plains pas; mais l'inexactitude de la plupart de ces réimpressions m'a inspiré le désir d'en donner un texte plus complet et plus châtié. Plusieurs de mes études sont déjà anciennes, d'autres sont d'hier; j'espère pourtant que leur date seule distinguera les unes des autres dans l'opinion du lecteur; car les idées peuvent se modifier sur plus d'un point; mais les lieux ne changent guère, du moins dans leur aspect général, et j'ai toujours

écrit sous l'impression qu'ils m'ont faite ou qu'ils m'ont laissée.

Les voyageurs dont je parle ont tous des noms qui se recommandent à l'estime et à l'attention du public. Leurs ouvrages sont connus ; c'est leur physionomie que je me suis surtout appliqué à peindre. En effet, il y a quelque chose de plus intéressant à étudier qu'un voyage bien fait : c'est un voyageur original. Dans tous ces récits où l'homme se montre aux prises avec l'inconnu et l'imprévu, c'est son histoire qui nous amuse. C'est celle-là surtout que j'ai racontée.

Je ne m'excuse pas, comme je l'ai fait dans une publication récente ¹, pour la diversité des sujets que j'ai traités dans ce volume. La diversité me sera pardonnée cette fois, je l'espère ; car pourquoi voyage-t-on, si ce n'est pour corriger de temps en temps, par la variété des impressions, des idées et des perspectives, cette inévitable uniformité de la vie humaine ?

Mon livre commence à Bruxelles en 1837 et s'arrête au Bosphore en 1854, en passant par les Pyrénées, l'Espagne, l'Algérie, la Grèce, Constantinople. Le sujet est grand, l'œuvre est petite, l'auteur est sincère. Puisse le lecteur être indulgent !

Mai 1854.

¹ *Études historiques et littéraires*. Deux volumes. Paris, 1854.

PREMIÈRE PARTIE

VOYAGES

DE BRUXELLES A ANVERS.

Bruxelles, 1^{er} avril 1837.

Autrefois, monsieur¹, et il n'y a pas de cela vingt-cinq ans, avant que la Belgique fût devenue ce qu'elle est aujourd'hui, un pays modèle, voici les moyens de transport que trouvait un voyageur qui voulait absolument aller de Bruxelles à Anvers : ou il prenait le coche d'eau jusqu'à Boom, et alors il n'arrivait pas ; ou il s'embarquait dans la diligence, et, après avoir déjeuné le matin à Vilvorde, dîné à Malines, il arrivait presque toujours à temps pour souper à Anvers. Vous voyez qu'il n'avait pas perdu sa journée.

¹ Cette lettre, adressée au directeur du *Journal des Débats*, y parut le 11 avril 1837. Elle porte bien visiblement la trace des impressions si nouvelles que produisait alors sur un voyageur arrivant de France une simple promenade sur un chemin de fer ; et il est peut-être curieux, aujourd'hui que le réseau de ces merveilleuses voies de communication couvre une portion si considérable de notre pays, de remonter un instant à ces souvenirs. Je les reproduis donc, si jeunes qu'ils puissent paraître, sans y rien changer.

Aujourd'hui, j'ai voulu à mon tour visiter Anvers. J'ai tout vu dans la ville, les églises, les entrepôts, les bassins, le musée, la maison de Plantin et la chambre de Juste-Lipse. J'ai pu admirer tout à mon aise les grands maîtres de l'école flamande, Quintin Metsys, et Jordaëns, et Otto Venius, et Van Dyck, et surtout Rubens, l'immortel Rubens, qui semble être, Dieu me pardonne ! le véritable Dieu de toutes ces églises gothiques. J'ai fait ensuite une ascension de plus de six cents marches escarpées jusqu'au sommet de la tour Notre-Dame, et du haut de ses galeries j'ai revu Bruxelles et Malines, j'ai vu Gand, Louvain, Turnhout, Breda, Flessingue, Berg-op-Zoom, l'Escaut, qui serpente et gronde le long de ses digues, la Tête-de-Flandre inondée, les polders ravagés dans une étendue immense, les Hollandais sur leurs chaloupes, la citadelle, qui, de cette hauteur, ne vous montre que l'ardoise étincelante de ses toits et la verdure de ses gazons ; au loin, la mer, qui entre en mugissant dans les bouches du fleuve ; et tout au bout, au-dessus des dernières lignes du tableau, la fumée des bateaux à vapeur qui se dressent à l'horizon. C'est là un spectacle magnifique et qui vous retient au moins une heure. Eh bien, monsieur, après avoir fait à Anvers une si large part à ma curiosité de voyageur, j'ai repris le chemin de Bruxelles ; m'y voici de retour, il est cinq heures. J'étais parti pour Anvers à midi. Calculez maintenant le temps que j'ai mis pour faire vingt-quatre lieues de poste et visiter une grande ville. Songez aussi que j'avais réservé ma matinée tout entière pour mes devoirs et mes affaires, et que la soirée me reste pour mes plaisirs.

Tout cela veut dire, monsieur, que je suis allé de Bruxelles à Anvers, par le chemin de fer, en moins de soixante-dix minutes.

C'est donc d'un chemin de fer que je veux vous entretenir aujourd'hui, non pas en savant qui apprécie le mérite d'un tracé, mais en touriste qui raconte naïvement ses impressions. Michel Chevalier vous dira peut-être que le chemin de fer de Bruxelles à Anvers n'est pas, de tout point, un modèle de perfection, et que, par exemple, il offre en quelques endroits, notamment jusqu'à Malines, des pentes de six à sept

millimètres par mètres et des courbes de trois cents mètres de rayon. Mais qu'importe ? Les ingénieurs belges vous répondent qu'ils ont tout exprès conservé les pentes qui vous choquent, et que c'est à dessein aussi qu'ils ont exagéré leurs courbes. Ils ont voulu faire une expérience décisive, et ils ont créé, dans cette intention, des difficultés qui n'existaient pas ; car le terrain qu'ils avaient à traverser est le plus favorable qui soit au monde. Et, au surplus, ils vous attendent à l'expérience que vous allez tenter, à votre tour, sur la route de Saint-Germain. Ils n'en sont pas moins les premiers, sur le continent, qui aient livré en très-peu de temps à la circulation un chemin de fer exécuté à peu de frais, et dont le produit ait été, dès la première année, sextuple de celui qu'on avait espéré. Nous en souhaitons autant, et du fond de notre cœur, à l'entreprise de Saint-Germain. Mais, en attendant, respect à nos devanciers ! et imitons, si nous en sommes capables, l'admirable vigilance et le soin minutieux, patient, infatigable, avec lequel ils entretiennent ce qu'ils ont su achever.

Je reviens à mes impressions.

Il n'y a, monsieur, que les chemins de fer qui puissent donner une idée exacte et complète d'une machine à vapeur. Partout ailleurs, sur les bateaux, dans les usines, la machine à vapeur est emprisonnée, et elle ne donne d'autre signe de vie que la fumée et le bruit. Elle ressemble alors à ces vieux chevaux aveugles qui tournent une meule dans quelque coin obscur et abandonné. Mais sur les chemins de fer la machine est libre, elle respire, elle se meut, elle vit à ciel ouvert ; elle part, elle vole, elle s'arrête ; elle reprend sa course en halestant d'impatience, elle arrive au but poudreuse, écumante ; là, six hommes vigoureux se jettent sur elle, la saisissent au frein, essuient la sueur qui la couvre, la frottent, la raniment et la préparent pour une nouvelle course. Tel est le spectacle que présente la machine à vapeur sur un chemin de fer, spectacle poétique s'il en fut jamais ; mais il faudra des siècles pour que les poètes en conviennent. Ils sont habitués aux coursiers rapides, aux chars volant dans la carrière, aux freins qui se brisent, aux roues qui éclatent contre la borne

olympique; toutes leurs comparaisons sont empruntées à cet ordre d'idées.

Fertur equis auriga, neque audit currus habenas.

Mais je prédis qu'il faudra bien que la poésie change d'allure et qu'elle consente à visiter un chemin de fer. Je ne sais rien, quant à moi, qui soit plus fait pour frapper l'imagination que la course, je devrais dire le vol à travers champs de cette puissante machine, gorgée d'eau bouillante, bourrée de charbons ardents, licorne impétueuse et soumise, forge mugissante que le vent emporte et qu'arrête la main d'un enfant ! Vue à distance, tandis qu'elle glisse le long des arbres du chemin, entre les fleurs et les moissons, rien n'égale son élégance, sa prestesse, sa désinvolture et sa grâce ; vue de près, tandis que ses rouages crient, que son foyer petille, que ses soupapes soufflent, que sa cheminée tressaille, que ses roues mordent le fer, le cyclope enfumé qui, monté sur la croupe du monstre, le modère ou le précipite à son gré, donne l'idée d'une puissance majestueuse dans sa sécurité et dans sa force. Aussi, monsieur, qu'on vienne me parler maintenant de l'agrément des grandes routes royales, de la poésie des céléritères et des diligences ! Qu'on ose comparer leurs chevaux, nés dans les herbages du Limousin ou du Poitou, repus de foin et de paille, à ma licorne qui est née dans le feu et qui se nourrit de feu ! Qu'on me vante l'adresse d'un cocher à grandes guides ! Je suis d'avis qu'il n'y a rien de plus imposant que le sang-froid de mon forgeron !

Après avoir réhabilité la machine, il faut, monsieur, que je dise un mot du chemin. On prétend que rien n'est plus monotone que la vue d'un chemin de fer ; le chemin de fer court en droite ligne, il évite de passer par les lieux habités, il ne laisse pas la plus petite part aux incidents et aux aventures, il nivelle tout sur son passage, il fait fuir les oiseaux dans l'air et les moutons dans la plaine, il fascine les passants, il assourdit les voyageurs ; enfin il présente plus de chances périlleuses que les routes entretenues à grands frais par M. le directeur des ponts et chaussées.

Voyons, monsieur. D'abord, pourquoi le chemin de fer serait-il plus monotone que la grande route, lui qui court à travers champs, sautant fossés et rivières, entrant partout, dans les bois, dans la plaine, gravissant les rampes des montagnes, jetant des ponts sur les précipices ou se glissant dans l'obscurité des souterrains? J'avoue qu'il n'y a ni escarpements ni tunnel sur le chemin de fer de Bruxelles à Anvers. C'est une route unie comme la main. Et pourtant elle doit être charmante dans la belle saison; car elle traverse les terres les plus riches, les plus fertiles et les mieux cultivées de la Belgique. Elle a un autre mérite que n'a pas la route de poste: elle passe devant la maison où est né Van Dyck.

Il est vrai que les chemins de fer tournent autour des villages et qu'ils ne traversent pas les villes; mais il est de leur intérêt d'en approcher. Et d'ailleurs, fiez-vous-en à leur puissance et à leur avenir. Ils ne chemineront pas longtemps dans le désert. Partout où passe un chemin de fer, s'il évite les maisons, les maisons viennent à lui; partout où il établit une station, c'est un village qu'il fonde; que dis-je? il pose peut-être le berceau d'une ville.

Mais vient le chapitre des accidents. On me disait: «Vous mourrez de froid, vous étoufferez de vitesse, vous serez étourdi par le bruit, asphyxié par la fumée, vous vous casserez bras et jambes.» Heureusement, monsieur, rien de tout cela n'arrive sur les chemins de fer, si ce n'est à ceux qui y sont naturellement disposés. J'ai voulu essayer de toutes les manières de voyager par la vapeur; je me suis mis aux premières places et aux dernières; j'ai voyagé par un grand vent et à ciel ouvert; je me suis placé tout près de la machine et très-loin d'elle, je suis monté dans les wagons, j'ai dormi dans la diligence, tantôt faisant face au chemin, tantôt lui tournant le dos; eh bien, dans aucune de ces situations, je n'ai souffert par le fait du chemin ou de la machine. Le mouvement des voitures est doux et mesuré; la vitesse, si rapide qu'elle soit, n'est sensible qu'aux yeux; le bruit se perd dans l'espace, la rapidité de la course emporte et disperse la fumée. Et quant aux accidents sérieux, ils se réduisent aux trois suivants: ou la machine sort des rails et entraîne le convoi, ou

ses roues se brisent, ou elle éclate. Dans le premier cas, qui est assez fréquent, il suffit de quelques secondes pour arrêter la machine ; dans le second, infiniment rare, même ressource avec plus de dangers ; dans le troisième, qui est presque impossible, malheur ! oh ! malheur au guide imprudent qui a négligé les précautions de salut ! et à la grâce de Dieu pour tout le monde ! Je dois ajouter que, depuis le 7 mai 1835, jour de l'ouverture du chemin de fer de Bruxelles à Malines, jusqu'au 7 mai 1836, plus de six cent mille personnes ont fait le voyage, sans qu'on ait eu à déplorer un seul accident sérieux. Depuis, deux personnes ont péri, l'une par le fait de son imprudence, en voulant sauter d'un wagon sur un autre ; le second était pris de vin, et il essayait de se tenir en équilibre sur un des appuis du convoi lancé à fond de train. Il est tombé sous les roues. Une autre fois, une vache passait sur la route au moment où le convoi arrivait ; effrayée et fascinée par le bruit, elle fut saisie et broyée par la machine, qui dévia brusquement : les wagons bondirent et s'entrechoquèrent ; les passagers eurent peur, mais pas une égratignure. Seulement, le lendemain, le propriétaire de la vache vint réclamer une indemnité ; mais il n'eut rien, car on lui demanda (les Belges aiment quelquefois à rire) si sa vache était autorisée, aux termes du règlement de police, à se promener sur le chemin de fer ; et il fut prouvé qu'elle ne l'était pas.

Vous voyez donc, monsieur, qu'en résumé les accidents sérieux sont infiniment plus rares sur les chemins de fer que sur les grandes routes. Là, point de chevaux qui s'emportent, point d'essieux qui cassent, point d'*impériales* surchargées qui entraînent la voiture dans le débord du pavé, point de cochers ivres ou endormis qui vous versent dans les précipices. Mais si les chemins de fer ne vous causent aucune de ces *émotions* que regrettent sans doute leurs adversaires, en revanche combien d'avantages ils présentent ! Que de biens ils répandent ! Quelle révolution ils préparent dans les relations, dans les mœurs et dans les lois des nations civilisées ! Vous allez en juger, monsieur, par quelques mots qu'il me reste à dire.

Je ne parle pas de la rapidité du transport et des consé-

quences commerciales qu'elle doit infailliblement entraîner dans un temps plus reculé. Consultez les livres de commerce de Manchester, avant et depuis l'établissement du chemin de fer, et jugez. Mais c'est là un avantage que personne ne conteste. Beaucoup de bons esprits sont plutôt effrayés de l'accroissement prodigieux dont le système des transports par la vapeur menace notre industrie, déjà trop avide de produire, ne songeant pas que les chemins de fer sont en même temps d'admirables canaux de consommation. Quoi qu'il en soit, tout le monde apprécie l'immense avantage de pouvoir se transporter, avec une vitesse de dix lieues à l'heure, d'un point sur un autre, ou de se procurer aussi promptement les marchandises ou les denrées dont on a besoin; et je n'insiste pas : c'est cause gagnée.

Mais voici des avantages auxquels, généralement, on songe moins. L'établissement des chemins de fer équivaut, dans un temps plus ou moins reculé, à la suppression : 1° des lignes de douanes ; 2° des passe-ports ; 3° des émeutes dans les villes éloignées du centre ; 4° d'une foule de maladies contre lesquelles la médecine était impuissante ; 5° des voleurs de grands chemins, etc., etc. Je vais parcourir successivement ces différents points.

Je ne sais pas, monsieur, ce qu'il arrivera du système prohibitif le jour où, comme on le projette, un chemin de fer sera établi entre Bruxelles et Paris; j'ignore comment la douane se défendra contre le chemin de fer, et si le gendarme osera arrêter la machine à vapeur pour lui demander ses passe-ports à la frontière. Mais, évidemment, le chemin de fer et la douane, la machine à vapeur et le gendarme, ce sont là des éléments de sociabilité inconciliables; il faut l'un ou l'autre, il faut choisir ! Vous figurez-vous, en effet, une escouade de cinq ou six douaniers arrêtant un convoi de deux ou trois mille voyageurs (les convois entre Bruxelles et Anvers sont quelquefois de cinq mille personnes), les obligeant à ouvrir leurs malles, visitant leurs paquets, verbalisant, contestant, prononçant des amendes, enregistraient des prises, en un mot, accomplissant avec un scrupule de douanier leur infernale et interminable besogne ? Mais, monsieur, au train dont vont

les choses aujourd'hui, devant toute frontière qui veut se faire respecter, il faudrait, pour visiter les paquets de deux mille voyageurs et vérifier leurs passe-ports, ou presque autant de douaniers et de gendarmes sur un seul point qu'il en faut aujourd'hui sur une étendue de cent lieues, ou presque autant de temps que pour faire le voyage. Mieux vaudrait renoncer au chemin de fer que de lui imposer ces entraves. Car aussi bien le chemin de fer est plus fort que vous; il vous briserait, vous et vos douanes; et du jour où vous lui aurez dit : Va, cours de Bruxelles à Paris, de Paris à Londres, de Marseille au Havre ! va, fils de l'air et du feu, cours le monde et fais merveilles !

Vade, age, nate, voca zephyros et labere pennis!

de ce jour, le chemin de fer est le maître; il vous emporte avec lui, vous, vos douanes, vos prohibitions surannées, vos registres vermoulus; et bien hardi sera le gendarme qui osera dire au chemin de fer : Tu n'iras pas plus loin !

Mais, direz-vous, qu'il plaise à la Belgique ou à tout autre voisin moins commode de lancer contre nous, par le chemin de fer, deux mille brouillons, quel moyen de les arrêter si nous ne pouvons pas demander leurs passe-ports? — D'abord, monsieur, règle générale, les brouillons ont toujours des passe-ports. Ensuite, si un peuple voisin envoie contre vous ses mauvais sujets par le chemin de fer, vous enverrez contre eux un régiment qui arrivera par la même voie et en même temps que vos agresseurs à la frontière. L'année dernière, une émeute d'ouvriers éclata à Malines : le gouvernement belge fit partir de Bruxelles, par le chemin de fer, un bataillon qui, en vingt-cinq minutes, atteignit l'émeute et revint coucher le soir dans ses quartiers, ayant eu raison de la révolte. Quand on peut faire ainsi mouvoir la force armée à de grandes distances et en quelques heures, il n'y a plus d'émeutes à craindre dans les principaux centres de populations; un gouvernement est toujours à temps pour opposer sa force à celle des factieux. Quand Lyon remuait il y a quelques années, toutes les garnisons voisines s'ébranlaient à la fois et

dépêchaient des renforts à la division lyonnaise. Les renforts arrivaient toujours après coup. Supposez un réseau de chemins de fer autour de Lyon, la révolte y est impossible. Vous songez à construire des casernes, vous rêvez citadelles et forts détachés ; faites des chemins de fer ! Les chemins de fer sont les bras du pouvoir, comme ils sont les conducteurs les plus énergiques et les plus féconds de toute civilisation progressive et libérale.

Voici maintenant, monsieur, comment je comprends que les chemins de fer nous délivreront d'un grand nombre de maladies contre lesquelles la médecine est aujourd'hui impuissante. N'y a-t-il pas, en effet, une foule de cas, et des plus graves, dans lesquels la Faculté conseille à ses malades, pour unique remède, le mouvement et l'air ? Et combien de malheurs seraient épargnés aux familles, combien de pertes à l'humanité, s'il était toujours facile de suivre en ce point les prescriptions de la médecine ! Mais, si nous en exceptons quelques riches, comment changer d'air quand les distances sont si longues à parcourir, quand les voyages entraînent tant de dépenses, tant de précautions, tant de dommages pour les affaires, tant de soins de toute espèce ? Et le mouvement, où le trouver ? Est-ce par hasard en diligence ? Je suis persuadé qu'il y a un nombre considérable de gens qui meurent de consommation dans nos grandes villes, faute d'avoir pu, une fois l'an, faire un voyage rapide, changer d'air et voir du pays. Maintenant, grâce aux chemins de fer, les grands voyages seront accessibles à toutes les santés et à toutes les fortunes. En Belgique, on fait douze lieues de poste pour vingt-quatre sous. On ira de Paris à Bruxelles pour quinze francs. Au lieu de s'en aller en quête de la santé à Romainville et à Pantin, un bourgeois de Paris ira la chercher, en quelques heures, à l'embouchure de la Seine, sur les rives du Rhône, à Nice, à Anvers, à Ostende, partout où le chemin de fer le conduira. Quand un médecin vous dit aujourd'hui : « Voyagez ! » c'est presque toujours qu'il veut se débarrasser de vous ; et, en effet, il meurt, année courante, un nombre effrayant de ces tristes exilés de la médecine. Mais, avec les chemins de fer, les malades ne seront pas d'aussi facile dé-

faite. Un malade, qu'en désespoir de cause vous aurez envoyé dans quelque pays éloigné, au bout de quelques jours vous reviendra, accusant votre prévoyance et demandant impérieusement à être guéri; car c'est la prétention de tous les malades. Les chemins de fer seront donc cause que les médecins, au lieu de se moquer de leurs clients, seront enfin obligés de chercher un remède sérieux aux maladies incurables.

Je le dis le plus sérieusement du monde : je crois que le voyage sur terre, par la vapeur, est destiné à devenir un des moyens les plus actifs et les plus énergiques de la médecine. Quand la médecine vous conseille aujourd'hui le mouvement et l'air, il vous est impossible de vous procurer l'un ou l'autre à une dose qui ne soit pas trois ou quatre fois inférieure à celle que vous fournirait un chemin de fer. C'est donc une puissance d'air et de mouvement quadruple de toutes celles dont la médecine fait emploi que le nouveau système de locomotion met à son service. Imaginez, en effet, monsieur, quelle doit être, sur la surface poreuse du corps humain, la puissance d'action d'un courant d'air que vous remontez à raison de dix lieues par heure. De quelque côté que souffle le vent sur un chemin de fer, si vous vous placez à découvert dans le sens de l'impulsion de la machine, vous avez toujours le vent à la face; et, s'il est contraire, il agit alors avec une force extraordinaire. C'est une espèce d'aspersion violente, comme celle de la vague dans les bains de mer un jour d'orage, une douche d'air qui a la puissance des douches d'eau, et qu'il faut quelque courage pour supporter longtemps de pied ferme. Mais l'effet en est infaillible. Au bout d'une heure de ce bain d'air, vous en éprouvez le bienfait par une incroyable surexcitation des forces vitales; plus de nuages au front, plus de nausées, plus de langueur, plus d'hypocondrie; je parle de ceux qui souffrent; et quant à ceux qui se portent bien, la puissance tonique du voyage à la vapeur est telle, que j'ai connu un Français à Bruxelles qui dînait deux fois, la première à trois heures et l'autre à six, aussi souvent que ses affaires l'obligeaient à aller à Anvers par le chemin de fer. Dîner deux fois! c'est là une des conséquences du nouveau système de locomotion que je livre aux