

Dorota Chłanda
(Warszawa)

**VOYAGER AU DÉBUT DU XIX^e SIECLE : ENTRE CHARMES ET
INCONVENIENTS. D'APRES LE JOURNAL DE VOYAGE DU PRINCE
HENRYK LUBOMIRSKI**

À la fois homme politique et amateur, fin connaisseur d'art, mécène et curateur de l'Établissement National des Ossoliński, le prince Henryk Lubomirski (1777–1850) est connu pour son implication dans la sauvegarde de l'héritage culturel polonais. Ce fils adoptif d'Izabela Lubomirska, née Czartoryska (1733–1816), femme bien éduquée, instruite et très intelligente, amie d'artistes, de philosophes et de nobles, partage rapidement les goûts et l'intérêt de sa mère pour les arts et la culture. Il reçut une éducation soignée. Instruit par les meilleurs précepteurs, nourris des lectures en vogue au tournant des XVIII^e et XIX^e siècles, il effectue un Grand Tour d'une partie de l'Europe en compagnie de sa mère et son beau-frère Stanisław Kostka Potocki (1755–1821), politicien, écrivain, collectionneur et mécène. Les voyageurs parcourent ainsi plusieurs pays européens, entre autres l'Autriche, l'Italie, la Suisse, la France, l'Angleterre, l'Allemagne.

En 1811, Lubomirski part en voyage et suit un itinéraire qui le conduit de Genève à Lyon, puis dans le Midi de la France et dans les nouveaux départements de l'Empire. Cette escapade est un retour sur ses propres pas car le prince reprend le même itinéraire que celui de son Grand Tour. L'exploration du pays devient un prétexte à réminiscences, au souvenir d'images paradisiaques gravées dans l'enfance insouciance.

Lubomirski est alors accompagné de sa femme Teresa, née Czartoryska (1785–1868)¹, et de quelques autres personnes dont il ne mentionne pas les noms. Les voyageurs quittent Genève le 3 avril 1811 et leur aventure donnera lieu à un récit du prince intitulé : « Journal depuis mon départ de Genève le 3 avril 1811 jusqu'à mon retour dans cette ville le 24 mai 1811 la même année »². Cette relation avait pour but « graver » et de pérenniser chaque instant de ce voyage sur papier. C'est pourquoi l'auteur note tout minutieusement avec une grande

¹ Le mariage a eu lieu le 24 mai 1807.

² Le manuscrit (en trois volumes) est conservé dans la bibliothèque du Musée-Château de Łańcut.

exactitude et une grande précision. Il y décrit non seulement l'itinéraire qu'ils suivent mais aussi les monuments « dignes d'être vus ». Il répertorie méticuleusement les postes successives, les relais, les distances, les péages, les noms des auberges et hôtels qu'il juge d'ailleurs sévèrement. Son récit contient également des indications sur la qualité des routes et des remarques sur les risques et périls auxquels s'exposent les voyageurs (« On me prévint d'être sur mes gardes pour les malles et porte-manteaux qu'on détachait souvent, et c'est que je fis en ayant un pistolet en main et le soufflet baissé »). Cependant Lubomirski ne cède pas à la panique de ses prédécesseurs qui, sur les routes d'Europe, se sentaient envahis les périls. C'est surtout dans les relations du XVII^e siècle que perce cette crainte excessive mais justifiée en partie par les attaques de bandits, fréquentes dans certaines régions, et notamment dans les montagnes et les zones frontalières ainsi que lors des périodes de bouleversement. Les pages du journal nous informent par exemple que le pays est en guerre ce qui permet aux voyageurs pendant leur parcours de croiser des troupes, des conscrits, des déserteurs et des prisonniers de guerre dont le sort émeut le prince.

Dans son récit, ce dernier décrit même certaines installations sanitaires dont l'utilité est fort appréciée par le voyageur fatigué par un long trajet. Ainsi nous apprenons que dans certains hôtels de Lyon : « ce qu'il y a de commode, c'est qu'il y a des bains dans la maison et qui sont propres et bien arrangés ; j'en profitai avec plaisir surtout après l'eau et la poussière de la veille dont je ne pouvais me débarrasser ».

Le journal de Lubomirski devient ainsi une mine de renseignements sur divers aspects des déplacements de l'époque précédant l'apparition du chemin de fer qui étaient tout à fait différents des expériences que nous pouvons avoir de nos jours.

Nous proposons une reconstitution, à partir du texte du prince Lubomirski, des conditions matérielles d'un périple au début du XIX^e siècle ainsi qu'une comparaison de ce récit avec d'autres textes de l'époque, ceux de guides et de relations de voyage.

Observateur perspicace et attentif à la réalité qui l'entoure, le prince Lubomirski parsème son journal d'observations qui résultent de ses propres expériences de voyage. Ainsi défilent sous les yeux du lecteur, des auberges et hôtels, des moyens de transport, des villes et villages avec leurs installations et équipements. Ces descriptions occupent plusieurs pages, le but du prince étant de composer « une invitation au voyage » pour ses successeurs.

Le XVIII^e marque un tournant dans la manière de parcourir le monde qui n'est plus restreint à l'Europe, et qui grâce aux progrès technologiques s'avère beaucoup plus accessible. Et pourtant à cette époque-là, le voyage reste une découverte et une aventure réservant des surprises à ceux qui s'y hasardent. Comme le remarque Antoni Maćzak, le voyage devient un phénomène de masse, plus seulement réservé aux représentants de l'aristocratie. Cette augmentation de

déplacements est liée à un relatif essor économique. En Europe occidentale, on observe un afflux de voyageurs britanniques et russes, ces derniers étaient jusqu'alors très peu présents sur les routes parcourues par les autres Européens. Ce tourisme, alors même que la notion n'existe pas encore, se concentre sur quelques points « ce qui est en une relation étroite avec l'intensification des déplacements. On parcourt l'Europe comme sa propre ville bien connue »³. Avec ce « premier siècle du grand tourisme », le voyage devient une expérience obligatoire pour les intellectuels ainsi que pour les amateurs et les collectionneurs d'art. Ce sont surtout la France et l'Italie renommées pour la beauté de leurs paysages et leurs monuments qui attirent un nombre considérable de visiteurs. À cette époque-là, commencent aussi les pèlerinages littéraires, sur les traces des protagonistes des romans en vogue. Il existe également des pérégrinations dont le but est de rendre une visite à des personnages éminents.

En 1810 à Weimar, Heinrich August Ottokar Reichard⁴ a publié le *Guide des voyageurs en France*⁵ qui contient des renseignements de même nature que ceux d'ouvrages contemporains. De plus, il assure une continuité à la fois avec les manuels médiévaux destinés aux pèlerins marchant vers Saint-Jacques-de-Compostelle et également avec ceux, plus modernes, édités à partir du XVI^e siècle. L'auteur y présente un panel d'informations pratiques (itinéraires, « notes instructives et remarques qui intéressent les voyageurs dans leur tournée », « table du calcul proportionnel des prix des chevaux des postes et des guides des postillons ») mais aussi des généralités sur la géographie, la religion, la langue et l'archéologie du pays. Il promène le regard du lecteur à travers la France marquée par les événements révolutionnaires en montrant les conséquences du vandalisme. Dans le journal du prince Lubomirski, nous trouvons également les traces de la furie révolutionnaire. Rappelons que dans l'esprit du prince restent gravées des images de la France pré-révolutionnaire. Dans son ouvrage, Reichard recommande également des sites à visiter et énumère des œuvres d'art à ne pas manquer. Adressé aux étrangers, ce guide s'attache aux questions pratiques qui sont d'une grande actualité par rapport au journal de Lubomirski. Ainsi nous pouvons comparer ses éclaircissements et expériences avec les informations présentés par Reichard dans son guide.

³ A. Mączak, *Peregrynacje, wojaże, turystyka*, Warszawa 1984, p. 139.

⁴ Heinrich August Ottokar Reichard (1751–1828) était écrivain, journaliste, bibliothécaire, conseiller de guerre de Saxe-Gotha. Après avoir parcouru l'Allemagne, la Suisse, l'Italie et la Grèce, il publie en 1784 un guide détaillé considéré comme un des premiers ouvrages de ce type. Il a immédiatement connu un grand succès et est devenu un ouvrage de référence pour tous les voyageurs sillonnant l'Europe durant la première moitié du XIX^e siècle.

⁵ « *Guide des voyageurs en France* par Mr Reichard, conseiller de guerre de S. A. le Duc Saxe-Gotha. Faisant partie de la sixième édition originale du Guide des voyageurs en Europe, publiée par le même auteur, et totalement refaite. Avec la carte des postes impériales, la carte gastronomique, la carte des environs et le panorama des curiosités de Paris ».

Minutieux, le prince Lubomirski précise même l'heure du départ de Genève (« entre 10 et 11 heures ») « qui fut retardé de deux heures par l'impossibilité de percer la foule assemblée [...] pour voir mourir par la guillotine un incendiaire ». Les voyageurs cheminent par le Jura et leur périple les conduit à Lyon. Ensuite, ils descendent la Saône et le Rhône jusqu'à Avignon (en traversant Givors, Vienne, Tournon, Valence, Montélimar). Ils arrivent à Montpellier (« Il est impossible de voir une plus belle route que celle d'Avignon à Montpellier ») d'où Henryk Lubomirski fait une excursion à Sète, à Nîmes avant de regagner Montpellier. De nouveau à Avignon, ils se mettent en route pour atteindre Aix, Marseille, Toulon, Fréjus, Nice, Sospel, Coni et la destination de leur voyage – Turin. Après avoir gravi le Col du Montcenis et traversé Modane, Aiguebelle, Montmélian, Chambéry, les voyageurs rentrent à Genève le 24 mai 1811 « après 7 semaines d'un voyage charmant ».

Dans son guide, Reichard précise les formalités auxquelles les voyageurs devraient se plier, formalités confirmées dans le récit du prince Lubomirski:

Les préposés des douanes concourent en outre aux mesures de sûreté, que les circonstances ont commandées à l'entrée de l'Empire, et pour les communications avec l'étranger. Les passeports sont de toute rigueur. Chaque voyageur doit être muni d'un passeport en règle, expédié par le magistrat du lieu de son domicile ; ce passeport doit être signé par l'ambassadeur, l'envoyé ou chargé d'affaires de l'Empire, qui réside à la cour ou dans la ville d'où le voyageur part. [...] Ce passeport visé du voyageur doit être présenté au préfet du département des villes frontières ci-dessous désignées, et, sans en avoir reçu la permission, il ne saurait continuer son voyage dans l'intérieur. Arrivant à la ville de frontière, le passeport reste à la porte d'entrée, et l'on désigne au voyageur l'heure quand il doit se présenter à l'hôtel de préfecture. [...] Il faut se présenter en personne, signer de sa main le passeport...

Reichard énumère ces villes frontières : Anvers, Maastricht, Cologne, Mayence, Strasbourg, Coblenze, Besançon, Turin, Gênes, Bayonne et Perpignan.

Le prince consacre lui aussi quelques passages aux formalités administratives et douanières à accomplir lors du périple. Ainsi nous apprenons qu'il est nécessaire d'avoir « le livre des postes impériales qui paraît tous les ans et contient tous les règlements pour l'année car ils changent fort souvent ». Reichard dans son *Guide...* précise qu'il porte le titre « Postes Impériales. État général des postes et relais de l'Empire Français, dressé par l'ordre du conseil d'administration : suivi de la carte géométrique des routes desservies en poste »⁶. Toutefois, comme le signale Antoni Mączak, la position sociale pouvait dispensait le voyageur d'être mis en quarantaine (ce que confirme notre personnage lors de son séjour à Marseille). À Toulon,

Il existe dans ce moment des mesures extrêmement sévères ordonnées par l'Empereur pour tous ceux qui viennent dans cette ville et qui interdit le séjour à tout étranger. Je voulus me mettre en

⁶ H.-A. O. Reichard, *Guide des voyageurs...*, p. 111–112.

règle et allai sur le champ chez le Commissaire général de Police Caillemère, qu'on dit un très brave homme et pour lequel j'avais une lettre de recommandation de M. Capelle, Préfet du Léman.

Ensuite Lubomirski décrit sa rencontre avec l'administration à Toulon qui, à cause de son arsenal, jouissait d'une importance stratégique primordiale:

Le Commissaire général me reçut à merveille et me montra les meilleures intentions mais ses ordres sont si positifs qu'il n'ose se compromettre ; cependant il m'assure me faciliter en tout ce qui sera faisable. D'abord, il le fait quant à mon séjour qui d'après la loi ne devait être que de la nuit et aussitôt repartir ; il me vise mon passeport pour Nice et de vive voix me permet de rester un ou deux jours, sans pouvoir y être autorisé par écrit.

Les Lubomirski voyagent avec des lettres de recommandations qui leur facilitent un accès à certains établissements. À Montpellier ils remettent des lettres à Augustin Pyrame de Candolle (1778–1841)⁷ qui les fait visiter le fameux Jardin des Plantes

qui contient des choses de la plus grande rareté et même uniques et qui est plus ancien que celui de Paris ; il a été fondé par Henri IV et c'est de son temps que datent une partie des arbres existants et un magnifique arbre de Judée qui se trouve à l'entrée et qui était tout en fleurs. Les serres ou plutôt bâtiments destinés à contenir les plantes précieuses car ici il faut se garantir du soleil et non pas en augmenter la force sont belles et arrangées intérieurement comme un parterre de jardin.

Toulon, à cause de son importance militaire, impose des précautions particulièrement lourdes. À sa grande déception, Lubomirski se voit dans l'impossibilité de visiter les installations militaires dans cette ville, il écrit:

Sorti au-delà du port je me trouvai dans la rade et vis le coup d'œil imposant de toute l'escadre mouillée ; elle est composée de quatorze vaisseaux de ligne et une frégate ; parmi les premiers il y en a trois à quatre ponts. On ne peut en approcher sans une permission particulière du Commissaire général de Police et cela ne s'accorde point aux étrangers.

Des événements récents, cités par le prince, sont également la cause de ces mesures en matière de sécurité:

Les précautions et difficultés extrêmes qu'on met au séjour des étrangers et à laisser voir l'Arsenal ont été occasionnés par quatre Espagnols qui arrivés à Toulon trouvèrent par la protection du Consul espagnol, alors résidant dans cette ville, de la facilité à tout voir, un jour ils s'embarquèrent sur une barque pour faire une promenade dans la rade, et y étant une fois, ils mirent le pistolet sur la gorge au batelier et le forcèrent à aller droit à une frégate anglaise qui croisait à quelque distance.

Le prince mentionne également les formalités douanières qui pourtant ne semblent pas trop gêner pas nos voyageurs : « Un bureau de douane est établi

⁷ Augustin Pyrame de Candolle – botaniste suisse, descripteur et classificateur de la flore, à partir de 1807, il est professeur de botanique à la Faculté de Médecine de Montpellier.

à Tende où l'on doit visiter si on n'a pas eu la précaution de faire plomber ses malles à Nice. Nos plombs s'étaient défaits en route mais on eut l'honnêteté de ne pas nous tourmenter à cet égard ».

À plusieurs reprises dans le journal apparaissent des observations sur la qualité des routes qu'arpentent les voyageurs. Souvent ces remarques mettent en exergue les difficultés que l'on peut rencontrer en parcourant l'Empire mais il y a aussi des exclamations d'admiration. Il faut rappeler qu'au XVIII^e siècle la France était le premier pays en Europe où avoir visiblement amélioré la qualité de ses routes, le réseau routier est le mieux développé. Il existe plusieurs raisons à cela. Déjà en 1716, Henri (Hubert) Gautier, ingénieur du roi, publiait le premier « Traité des ponts » qui restera la seule référence jusqu'au début du XIX^e siècle. En 1747, un arrêt du conseil du roi crée l'École Royale des Ponts et Chaussées et en 1776 Paris était relié avec toutes les plus grandes villes du pays et avec les frontières⁸. Cependant suite à la Révolution l'état du réseau est déplorable. Napoléon entreprend alors une reconstruction en développant surtout les voies vers l'Italie, les travaux embrassant les passages par les cols alpins (celui du Simplon, du Mont-Cenis, et du Lautaret) et les routes le long de la côte méditerranéenne. Nos voyageurs apprécient cette amélioration qui se traduit par l'augmentation de la rapidité et un plus grand confort.

Après avoir quitté Genève, Lubomirski note : « La route de Genève à Lyon excepté au Cerdon et dans deux ou trois endroits est parfaite ». Dans le Midi, près de Fréjus, le prince constate : « les chemins mauvais et cahoteux ; cependant on y travaille et une fois cette route deviendra bonne, pour le moment elle est bien désagréable et fatigante ». Le témoignage laissé par Lubomirski confirme l'ampleur des travaux entrepris par l'administration impériale : de Nice,

Je partis à cheval à 7 heures du matin accompagné d'un guide de la poste et passai par la porte de Turin. Bientôt je pris à droite vers la montagne et me trouvai sur la grande route qu'on construit dans ce moment le long de la mer et qui va à Gênes. Ce chemin est fait avec des frais immenses et c'est un travail qui offre de très grandes difficultés qui au reste seront vaincues dans peu d'années si on y veut de l'argent, mais il paraît qu'on ne pense point d'en dépenser beaucoup dans ce moment car le Préfet m'a dit qu'au lieu de 1200 mille francs il n'en a touché que 500 mille.

Partout sur leur chemin, les Lubomirski rencontrent des travaux dont l'utilité impressionne le prince:

À La Turbie est une tour romaine bâtie par Julius César. De là la nouvelle route va en descendant vers Menton mais n'est pas achevée ; c'est à La Turbie que se termine ce qui est déjà praticable aux voitures et que je voulais voir. Les troupes viennent pourtant déjà de Gênes à Nice par ce chemin. On compte trente postes et il y a déjà des relais pour les gens à cheval, on peut y être facilement en deux jours. De Nice à Menton, on paye cinq postes. Je fus charmé d'avoir vu cette nouvelle route qui lorsqu'elle sera achevée, sera un des monuments les plus intéressants du siècle.

⁸ A. Maćzak, *Peregrynacje...*, p. 139.

À la fin de son parcours lors du franchissement du col du Mont-Cenis, Lubomirski observe:

À 7 heures nous nous mêmes en route et aussitôt on commence à gravir le fameux Mont-Cenis dont le passage était autrefois si pénible, où il fallait démonter ses voitures et passer une journée à le traverser. Actuellement, ce n'est plus rien du tout et c'est un des ouvrages les plus dignes d'immortaliser le règne de l'Empereur. Le chemin est d'une prodigieuse largeur, très peu rapide, des tournants fort grands et fort commodes. On s'élève peu à peu et jouit d'une vue toujours plus belle sur la vallée qui va jusqu'à Rivoli.

Les voyageurs se déplacent avec différents moyens de transport mais le plus souvent en voiture : « Nous primes une calèche à deux chevaux et un coupé à trois. Le nombre de personnes et l'espace de voiture décident en France du nombre de chevaux que l'on prend auquel l'on paye ». Il faut rappeler que l'invention des ressorts au XVI^e siècle a considérablement augmenté le confort des déplacements qui, dans les siècles précédents, était un vrai calvaire pour les voyageurs.

En partant de Lyon, les Lubomirski montent dans une barque:

Ce bateau contenait nos deux voitures et une barque faite en planche pour se mettre à l'abri, l'équipage [...] sous le patron et deux hommes ce qui est bien suffisant pour des bâtiments de ce genre. L'embarcation se fit sur la Saône près de l'ancien Arsenal qui est presque détruit depuis le siège de Lyon.

Ils continuent leur descente sur le Rhône au bord du bateau typique de ce fleuve. Il est puissant et élégant à la fois ce qui facilite la navigation. La remonte se fait en convois observés et rapportés le prince Lubomirski:

Une quantité de bateaux chargés de charbon, sel et autres marchandises remontent la rivière, trainés par douze, seize et vingt-quatre chevaux, trois ou quatre de ces bâtiments attachés les uns aux autres. On appelle cela un train de bateaux. Souvent aussi usant des bœufs qu'on emploie à cet usage ; lorsqu'ils entrent dans l'eau les conducteurs sont assis entre leurs cornes, de côté.

Pour les voyageurs, la course n'est pas uniquement un moyen de déplacement, elle devient aussi un plaisir et un repos et c'est avec regret qu'ils quittent la barque : « Malgré le mauvais temps nous arrivâmes au bout de notre navigation qui avait bien réparé ma femme ».

Il existe aussi de moyens de transport que les touristes n'étaient pas habitués à voir : « C'est de Lyon jusqu'à Marseille sur la rive gauche que l'on peut voyager à ânes qui y sont beaucoup plus communs que les chevaux ; on y court ce qu'on appelle la poste aux ânes ». La femme de l'auteur décide d'ailleurs de goûter à ces plaisirs : à Nice, « Thérèse monta pour la première fois à âne ; c'est allure généralement adoptée dans le pays et qui est fort commode surtout dans les mauvais chemins pierreux et montueux que l'on y trouve ».

Parfois le relief montagneux et les circonstances obligent les voyageurs à marcher à pied ou à choisir d'autres moyens de déplacement : « Cependant

nous passâmes fort bien [le Col de Tende], moi à pied, et ma femme en chaise à porteurs découverte ».

L'hébergement était une autre préoccupation majeure des voyageurs, un élément qui au fil des siècles a peu évolué. Un lieu de repos, de détente, d'attente mais aussi de rencontres, il se manifeste sous diverses formes. Déjà dans l'Antiquité, la construction des voies de circulation et la communication par le courrier ont contribué à l'établissement du réseau des postes dans l'empire perse et romain. Tout un système de relais existait également dans l'empire inca et cela malgré le terrain peu propice, particulièrement accidenté. Au XVII^e siècle, les voyageurs se plaignent de la qualité des services dans les auberges, surtout en Europe centrale et orientale. À l'autre extrême se trouvent les *inns* (auberges) anglais où la qualité des services proposés était supérieure à celle des services offerts sur le continent⁹. Nous nous référons encore une fois à l'ouvrage d'Antoni Maćzak qui, d'une part, relève une certaine continuité caractéristique des auberges et de l'autre, souligne l'évolution qui touche également la vie dans laquelle elles fonctionnent¹⁰.

À la fin du XVIII^e siècle dans les centres de tourisme et dans les grandes villes apparaissent les premiers hôtels qui succèdent aux auberges mais ne les remplacent pas complètement. Le terme cesse de signifier uniquement « hôtel particulier », un immeuble à vocation autre qu'hébergement. L'apparition des hôtels transforme le marché mais, à l'époque du voyage de Lubomirski, ils n'existent que dans les grandes villes.

Nos voyageurs rencontrent sur leur chemin non seulement des auberges à l'ancienne souvent situées aux relais de postes successifs mais aussi de grands hôtels dotés d'installations modernes dont ils apprécient l'usage. Tous les soirs, Henryk Lubomirski cite des noms de ces maisons et note ses observations, en évaluant la propreté, la qualité des services et des repas, les prix, la politesse des hôtes. Pertinentes et plutôt objectives, ses remarques rendent bien compte de l'hébergement au début du XIX^e siècle. Cependant, Lubomirski sort de temps en temps des clichés habituels concernant les aubergistes français, hérités et fort présents dans la littérature de voyage anglaise¹¹. Il se plaint des prix exorbitants,

⁹ *Ibidem*, p. 78–80.

¹⁰ *Ibidem*, p. 86.

¹¹ Les voyageurs anglais tels que Thomas Nugent (1700–1772) et Arthur Young (1741–1820), cités par Antoni Maćzak désapprouvent des prix démesurés et conseillent de négocier avant de se mettre à table et prendre un lit. Arthur Young se fait des opinions plutôt défavorables sur les auberges françaises, il n'apprécie leurs services que pour deux raisons : la cuisine (« Nous avons été mieux traités sans aucun doute, pour la nourriture et la boisson que nous ne l'eussions été en allant de Londres aux Highlands d'Écosse, pour le double du prix ») et les lits (« Les lits de France surpassent les autres, qui ne sont bons que dans les premiers hôtels »). L'image des auberges françaises dépeinte par Young dans son *Voyage en France en 1787, 1788 et 1789* est négative, son récit devient une critique piquante. Il conclut ainsi ses considérations sur l'hébergement : « Hors cela [la cuisine et les lits], le reste fait défaut. Pas de salle à manger particulière, rien qu'une

de l'avarice, de l'impolitesse et de la malhonnêteté des aubergistes. Cette traditionnelle image caricaturale représentant l'aubergiste comme escroc, rigolard et rusé se reflète sur les pages du récit du prince. À chaque pas, les voyageurs sont confrontés à des problèmes connus de ceux qui s'hasardent sur les routes d'Europe. À propos de leur séjour à Cavaillon, Lubomirski remarque avec indignation : « il fallut coucher dans une mauvaise auberge où l'on nous écorcha vifs. Ce sont les plus grands coquins qu'on voie ». Le lendemain matin, les voyageurs partent soulagés et « enchantés de quitter cette mauvaise auberge et surtout d'aussi insignes voleurs que les hôtes ». Les remarques sur les prix excessifs apparaissent plusieurs fois dans le texte : « Nous dinâmes à la hâte à Nîmes à l'hôtel du Louvre, fort bien mais chèrement. C'est inouï comme on écorche les voyageurs dans ce pays-là » ou encore « Nous y eûmes (à Saint-Vallier) un excellent souper, d'assez bonnes chambres, mais nous fûmes horriblement écorchés ».

À maintes reprises, Lubomirski porte un jugement négatif sur l'hébergement en le qualifiant ainsi : « une mauvaise auberge », « une auberge médiocre », « on arrive enfin à la petite ville Tende où il y a une des plus détestables auberges qu'on puisse voir ». Toutefois, des jugements positifs ne tardent pas à apparaître : à Hyères « L'hôtel des Ambassadeurs est assez bon ; nous y fîmes un dîner passable ; on y jouit d'une vue délicieuse », à Sospel « l'auberge est propre », à Pont d'Ain, « il y a une auberge parfaite à la poste », « L'auberge à l'enseigne de Pétrarque et Laure hors de la ville est assez bonne, on y mange des truites et anguilles excellentes ».

Parfois les voyageurs ont du mal à trouver un hébergement ou à cause de la foule sont obligés d'accepter des conditions plus modestes. Ainsi à Lyon, nos personnages sont placés dans des chambres qui ne correspondent pas à leur statut social : « L'hôtel où nous sommes descendus n'est pas des meilleurs et étant rempli dans ce moment, nous n'avons eu de logement qu'au deuxième ». Les Lubomirski sont confrontés au problème du logement surtout dans des centres portuaires et commerciaux où se tiennent les marchés, mais aussi dans des villes où séjournent des conscrits et des soldats. À Toulon, le prince constate : « nous descendîmes à l'hôtel de la Croix de Malte et y obtînmes bien difficilement un logement » et poursuit avec des explications de cet état des

chambre à deux, trois et quatre lits. Vilain ameublement, murs blanchis à la chaux ou papier de différentes sortes dans la même pièce, ou encore tapisseries si vieilles, que ce sont des nids de papillons et d'araignées ; un aubergiste anglais jetterait les meubles au feu. Pour table, on vous donne partout une planche sur des tréteaux arrangés de façon si commode, qu'on ne peut étendre ses jambes qu'aux deux extrémités. Les fauteuils de chêne, à siège de jonc, ont le dossier tellement perpendiculaire, que toute idée de se délasser doit être abandonnée. On dirait les portes destinées autant à donner une certaine musique qu'à laisser entrer le monde ; le vent siffle à travers leurs fentes, les gonds sont toujours grinçant, il entre autant de pluie que de lumière par les fenêtres ; il n'est pas aisé de les ouvrir, une fois fermées ; ni une fois ouvertes, aisé de les fermer ».

choses : « toutes les auberges sont comblées par la vente qui se fait de sucre, indigo, coton *etc.* provenant de quelques prises faites sur les Anglais. C'est un encan public qui attire beaucoup de monde et de spectateurs ».

Le récit de Henryk Lubomirski témoigne d'une certaine culture viatique caractéristique de la « communauté » des aristocrates. Munis de lettres de recommandations, des guides et des manuels en vogue, les voyageurs se déplacent dans un espace familier, « apprivoisé » et connu malgré son éloignement géographique. Suivant un itinéraire bien conçu et précis, explorant des « à ne pas manquer », arpentant des lieux dont la visite préconise les grands classiques du voyage, les Lubomirski pratiquent une activité obligatoire et commune et en même temps originale pour tout ce qui concerne les impressions, les attitudes, les appréciations. Représentatif de son époque et d'un certain type de périple, le journal de voyage du prince Lubomirski enchaîne à une longue tradition de la littérature viatique en apportant des éclaircissements sur les conditions matérielles des déplacements à une époque précise. Il est un des rares textes polonais qui décrit, sous tous ses aspects, une réalité quotidienne du voyage au début du XIX^e siècle, cette expérience en mutation, qui paraît éloignée de nos habitudes contemporaines dans sa dimension concrète mais qui engendrent des problèmes connus de tous ceux qui ne savent pas résister à la tentation de partir.

Dorota Chłanda

BLASKI I CIENIE PODRÓŻOWANIA NA POCZĄTKU WIEKU XIX WEDŁUG DZIENNIKA HENRYKA LUBOMIRSKIEGO

W roku 1811 książę Henryk Lubomirski i jego żona Teresa z Czartoryskich odbyli podróż po Francji. Rozpoczęła się ona w kwietniu w Genewie i zakończyła siedem tygodni później w tym samym mieście. Jest to wędrówka po własnych śladach, odtworzenie trasy pokonanej przez księcia w czasie *Grand Tour*. Marszruta prowadzi przez Lyon, Aix, Awinion, Marsylię, Tulon i Turyn. W czasie tej wyprawy książę prowadził dziennik, w którym skrupulatnie notował nie tylko spostrzeżenia na temat dzieł sztuki i zabytków, ale również praktyczne informacje dotyczące środków lokomocji, przebytych odległości, oberży i hoteli, opłat, które podróżnicy wnoszą na kolejnych miejscach postoju. Lubomirski dokładnie opisywał także formalności paszportowe i celne, którym muszą poddać się wszyscy wjeżdżający do Cesarstwa oraz niebezpieczeństwa czyhające na turystów. Relacja księcia jest ważnym dokumentem epoki, obrazującym codzienność peregrynacji na początku wieku XIX, w epoce, w której podróż staje się zjawiskiem masowym, dostępnym nie tylko arystokracji.

Dorota Chłanda

**TRAVELLING AT THE BEGINNING OF THE 19TH CENTURY:
BETWEEN CHARMS AND INCONVENIENCES.
ACCORDING TO THE PRINCE HENRYK LUBOMIRSKI'S TRAVEL ACCOUNT**

The Prince Henryk Lubomirski's travel account illustrates his journey through France made in 1811; the reconstruction of his Grand Tour's itinerary. The wanderers commence their expedition in Geneva and return to this city seven weeks later. They traverse Lyon, Aix, Avignon, Marseille, Toulon, Turin. During this cross the prince keeps an account in which not only he describes masterpieces and historic monuments but gives some practical information about means of conveyance, distances, inns and hotels, charges and tolls as well. Moreover, Lubomirski outlines customs and passports formalities operative in the Empire and risks to which the tourists are exposed. This account is a cardinal document depicting the everyday life of the peregrination in the beginning of the 19th century, at the time when traveling becomes a mass experience, accessible not only for aristocracy.