

Tours et détours d'un train : L'Orient-Express et la Pologne – Blanche El Gammal

L'Orient-Express, le train de luxe qui relie Paris à Constantinople, n'a que peu à voir avec la Pologne, située trop au nord de l'Europe. Et pourtant... le train de l'Europe transporte un peu toute l'Europe.

On retracera tout d'abord les débuts du train et ses itinéraires, qui nous montreront en quoi il a eu partie liée avec la Pologne. On esquissera ensuite une typologie des voyageurs polonais de ce train, avant de revenir sur la carrière d'un savant polono-français et les circonstances dans lesquelles il a pris l'Orient-Express. On évoquera enfin assez brièvement l'art du voyage dans l'Orient-Express et le destin de ce train, dans un moment non polonais.

I) Les débuts du train et ses itinéraires

L'Orient-Express est le premier train de luxe international de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits, créée en 1876 par un ingénieur liégeois, Georges Nagelmackers. Lancé le 4 octobre 1883, il reliait initialement Paris à Constantinople par les États centraux et balkaniques.

Le tout premier voyage comporte une traversée maritime à Varna, port bulgare de la mer Noire. Quelques années plus tard est inauguré un trajet continental par la Serbie et la Bulgarie, puis est ouverte une route roumaine qui aboutit à Constantza, avec là encore une traversée de la mer Noire. D'autres extensions sont créées dans la foulée : un départ d'Ostende en Belgique, un itinéraire grec à partir de Belgrade, une ligne Berlin-Budapest-Orient-Express. Le tout est achevé au tournant du siècle ; les réseaux de l'Orient-Express se développent donc très vite, à la faveur du succès du train.

Celui-ci est arrêté durant la Première Guerre mondiale. Ses wagons sont confisqués par la Compagnie allemande *Mitropa* et, dès 1916, les Alliés pensent un projet de route interalliée : ils veulent en effet supprimer ce train vu comme un train austro-allemand (son parcours d'une part, la confiscation des voitures par les Allemands de l'autre,

suffisent à définir sa nationalité)¹ et créer un train des pays que la guerre a unis. C'est chose faite après la guerre avec la création du Simplon-Orient-Express, prévue par le traité de Versailles. Le nouvel itinéraire du train, qui passe par la France, la Suisse et la Yougoslavie, marque l'éviction temporaire de l'Allemagne et de l'Autriche.

L'Orient-Express ne disparaît pas tout à fait et se transforme d'abord en train exclusivement militaire ; son itinéraire est modifié au profit d'un trajet Paris-Prague-Varsovie pendant deux ans, de 1919 à 1921.

Ainsi, le jeune capitaine Charles de Gaulle, qui a postulé après-guerre pour un engagement auprès de l'armée de Pologne et qui a été affecté comme instructeur, puis directeur du cours des officiers supérieurs à l'école d'infanterie de Rembertów (à une quinzaine de kilomètres de Varsovie), emprunte ce train au moins deux fois en 1920, une en avril, l'autre en novembre, après qu'il s'est fiancé à Yvonne Vendroux².

Globalement, les années polonaises du général de Gaulle sont celles de l'Orient-Express polonais. Le général Weygand, représentant militaire de la mission franco-anglaise envoyée en Pologne par les Alliés en 1920, alors que Varsovie était menacée par les forces soviétiques, a aussi emprunté le Paris-Prague-Varsovie³.

Autre personnalité française très importante pour les Polonais à l'avoir emprunté, moins connue que les deux précédentes : le général Henri Le Rond (1864-1949). Polytechnicien, grand polyglotte (il parlait allemand, italien, anglais, russe et polonais), il fut président du plébiscite en Haute-Silésie entre 1920 et 1922 et membre du Comité du Ministère des Affaires étrangères de France pour définir les frontières de l'État polonais après le troisième soulèvement silésien et la division du territoire plébiscitaire entre la Pologne et l'Allemagne. Sa carrière militaire prit fin en 1926, mais ses liens avec la Pologne furent durables : il était notamment proche de Korfanty, du général Sikorski et de Paderewski. Il fut encore membre du Conseil de surveillance de la société polono-française Skarboferm, puis membre du Conseil de surveillance du chantier naval de Gdańsk. Nommé docteur *honoris causa* de l'Université Jagellonne, il fut l'un des donateurs pour le renouvellement de la colline du Wawel⁴.

¹ Voir Ernest Lémonon, *Les Chemins de fer interalliés*, Paris, B. Grasset, 1918, pp. 14-16.

² Michel Tauriac, *De Gaulle avant de Gaulle. La construction d'un homme*, Paris, Plon, 2013, pp. 218, 234.

³ *Le Journal*, 28 août 1920, p. 3.

⁴ Son nom est sur l'une des briques du mur à l'entrée nord du château.

L'Orient-Express polonais, toutefois, n'a que deux ans d'activité. Le train est ensuite rétabli sur sa ligne normale, aux côtés de ses trains concurrents ou parents : le Simplon-Orient-Express, déjà évoqué, l'Arlberg-Orient-Express, qui passe par la Suisse et par l'Autriche.

Mais quels sont les voyageurs polonais ? Car jusqu'ici, il n'a été question que de voyageurs français.

II) Les voyageurs polonais

Typologie

Dans l'Orient-Express d'avant-guerre, on croise quelques Polonais habitués à voyager en Europe, notamment sur le trajet Paris-Vienne ; ces voyageurs sont comme on le devine des représentants d'un monde qui est celui des voyageurs français, allemands, autrichiens ou belges du train, bien plus nombreux. Rappelons en effet que l'Orient-Express est un train belge, et que la France, l'Allemagne, l'Autriche et l'Angleterre ont alors toutes des vues sur l'Empire ottoman, dont l'effondrement s'est concrétisé en 1878 lors du Traité de Berlin, suite à sa défaite contre les armées russes.

Nous ne ferons pas une recension exhaustive des voyageurs polonais : nous en serions bien incapables (nos connaissances, compétences et sources sont insuffisantes). Pour autant, quelques figures suffiront à nous en donner un aperçu, tant il est vrai que les voyageurs de l'Orient-Express, quelle que soit leur nationalité, sont toujours un peu les mêmes.

Commençons par les membres de l'aristocratie : la comtesse Potocka, originaire d'une vieille famille sicilienne, reine du Tout-Paris, l'a notamment pris en 1884 et en 1886⁵ ; lors de ce deuxième voyage à destination de Vienne, elle était accompagnée du comte Branicki, fils du voyageur et collectionneur Konstanty Branicki, naturaliste et propriétaire d'immenses terres.

Le départ d'un M. Zaleski est mentionné dans le *Figaro* du 21 octobre 1886⁶. Il s'agit peut-être du prêtre Władysław, qui deviendra nonce de Paris en 1889-1890, puis délégué apostolique des Indes Orientales, et enfin évêque de Calcutta. Cet évêque est notamment connu pour sa

⁵ *Le Matin*, 28 juillet 1884, p. 3, et 21 décembre 1886, p. 3.

⁶ *Le Figaro*, 21 octobre 1886, p. 4.

vaste collection de plantes tropicales qu'il a léguée au département de Botanique et de Géographie de l'université de Varsovie.

La Princesse Antoine Radziwiłł, femme de lettres française devenue polono-prussienne par son mariage, relate dans ses souvenirs qu'elle a pris pour la première fois l'Orient-Express en octobre 1891 à destination de Vienne⁷.

Il y a ensuite les artistes, les musiciens, les écrivains, les intellectuels : le Prix Nobel de littérature Henryk Sienkiewicz l'a pris en mars 1911 à Vienne avec sa fille Jadwiga⁸. Elsie Masson, femme du célèbre anthropologue Bronisław Malinowski, qui était australienne, l'a pris en mars 1928 à Vérone pour des raisons de santé (elle devait suivre une cure)⁹. On peut supposer que son mari l'a pris aussi en d'autres circonstances.

L'Orient-Express est surtout le train des affaires et des rencontres européennes, emprunté par de nombreux diplomates au profil varié. Parmi eux, le baron Philippe de Nevlinzky, étrange personnage comme il y en a eu tant dans l'Orient-Express, insurgé contre les Russes, diplomate et agent de plusieurs pays, attaché à l'ambassade autrichienne à Constantinople de 1874 à 1878, a voyagé en novembre 1884¹⁰ puis en juin 1896¹¹. Il l'a fait la deuxième fois en compagnie de Theodor Herzl, le grand théoricien du sionisme, qui était un habitué du train. Nevlinzky s'était – en vain – chargé de faire valoir ses vues auprès du sultan, servant en quelque sorte d'intermédiaire.

L'Orient-Express polonais, celui qui circula entre 1919 et 1921, a été pris par de nombreuses personnalités politiques. Citons ici quatre ministres des Affaires étrangères des années d'après-guerre : Paderewski, le célèbre pianiste, l'a emprunté en 1919, l'année durant laquelle il fut Premier ministre et ministre des Affaires étrangères de la Pologne recréée¹² ;

⁷ Marie Dorothée Élisabeth de Castellane, princesse Radziwiłł, *Une grande dame d'avant-guerre. Lettres de la princesse Radziwiłł au général de Robilant*, 1889-1914, vol. 1, Bologna, N. Zanichelli, 1933, p. 86.

⁸ Józef Szczublewski, *Żywot Sienkiewicza*, Warszawa, Państwowy Instytut Wydawniczy, 1989, p. 407.

⁹ *The Story of a Marriage. The Letters of Bronislaw Malinowski and Elsie Masson*, ed. by Helena Wayne, vol. 2, London/New York, Routledge, 1995, p. 135.

¹⁰ *Le Gaulois*, 1^{er} novembre 1884, p. 4.

¹¹ Leslie Stein, *The Hope fulfilled. The Rise of Modern Israel*, Westport, Praeger, 2003, pp. 63-64.

¹² *Le Temps*, 20 avril 1919, p. 3.

Eustachy Sapieha l'a pris en 1921¹³ ; Aleksander Skrzyński, ministre des Affaires étrangères de Pologne à deux reprises, d'abord de 1922 à 1923 puis de 1924 à 1926, a pris l'Orient-Express en mars 1923 pour rencontrer Mussolini¹⁴. Le comte Zamoyski, ambassadeur de Pologne entre 1919 et 1924, puis ministre des Affaires étrangères, l'a emprunté en février 1924 à destination de Varsovie pour y prendre son poste¹⁵.

Le colonel Józef Beck, ministre des Affaires étrangères de la Pologne entre 1932 et 1939, l'a ensuite pris en avril 1939 avec le ministre des Affaires étrangères de Roumanie Grégoire Gafenco¹⁶. Le sous-secrétaire d'État aux Affaires étrangères, le comte Szembek, l'a quant à lui emprunté le 24 septembre 1939¹⁷ à destination de Paris, alors que la Pologne était envahie.

Un voyageur polono-français dans l'Orient-Express

Mais revenons à des temps moins troublés. On commencera par retracer la carrière d'un savant polono-français, membre d'une grande famille de l'émigration polonaise et voyageur européen caractéristique de l'Orient-Express, puis on évoquera les circonstances dans lesquelles il a pris ce train.

Il s'agit d'une célébrité en son temps, Ksawery Gałęzowski, né en 1832 à Lipowiec et mort à Paris en 1907. C'est un ophtalmologue franco-polonais, auteur de très nombreux traités.

Il a d'abord fait de brillantes études au gymnase de Niemirów en Podolie, puis a commencé des études supérieures de médecine à Saint-Pétersbourg et a été reçu docteur en médecine à cette faculté en 1858. Sa thèse de doctorat, écrite en russe, portait sur l'étude de l'ophtalmoscope, un appareil optique qui permet d'examiner le fond de l'œil.

Il doit fuir sa terre natale lors de l'occupation de la Pologne par la Russie impériale et arrive à Paris avec son oncle Seweryn Gałęzowski, médecin-chirurgien, membre du comité polonais établi

¹³ *Le Petit Parisien*, 23 février 1921, p. 3.

¹⁴ Benito Mussolini, *Opera Omnia*, XIX, *Dalla Marcia su Roma al viaggio negli Abruzzi (31 ottobre 1922-22 agosto 1923)*, Firenze, La Fenice, 1956, p. 430.

¹⁵ *Le Figaro*, 3 février 1924, p. 2.

¹⁶ *Paris-Soir*, 19 avril 1939, p. 4. Beck allait à la rencontre de Gafenco pour défendre les intérêts hongrois en Transylvanie.

¹⁷ *Le Miroir*, 1^{er} octobre 1939, p. 4.

par le gouvernement national à Paris, bienfaiteur de l'école nationale de Pologne à Paris, dite aussi école Batignolles, installée en 1844 dans le quartier des Batignolles¹⁸.

Gałęzowski devient professeur d'ophtalmologie et président du conseil d'administration de l'école polonaise de Paris à la mort de son oncle. De 1859 à 1864, il travaille sous la direction du docteur Louis Auguste Desmarres, un des plus grands chirurgiens ophtalmologues du XIX^e siècle, précurseur dans l'utilisation de l'ophtalmoscope.

En 1865, il obtient le doctorat de médecine avec sa thèse sur la maladie cérébrale et le nerf optique et obtient la grande médaille pour son doctorat. En 1867, à trente-cinq ans, il fonde sa clinique privée d'ophtalmologie située rue Dauphine, où plus de vingt mille opérations auraient été pratiquées. C'était semble-t-il du reste un travailleur acharné : en 1872, il crée le *Journal d'Ophtalmologie*, qui deviendra par la suite le *Recueil d'Ophtalmologie* ; il donne quantité de cours publics et établit avec Charcot un service pour l'examen des affections du système nerveux à la Salpêtrière, convaincu qu'il existe des rapports entre les maladies des yeux et les affections cérébrales et constitutionnelles. Il est décoré de la Légion d'honneur en 1885 pour son travail durant la Guerre de 1870¹⁹.

Le recteur de l'Université de Cracovie lui écrit par la suite pour lui offrir la chaire d'ophtalmologie de l'Université. Il dit ne pouvoir quitter sa clinique et ses amis mais, très flatté de cette offre, il propose au recteur de n'occuper la chaire professorale que trois mois par an. Cette suggestion n'est pas acceptée²⁰.

Gałęzowski meurt à Paris en 1907. Il repose dans la 11^e division du cimetière du Père-Lachaise, non loin de Chopin. Sa tombe est reconnaissable à la belle statue qui la surmonte, œuvre d'esprit pré art nouveau d'un sculpteur ami de cette famille, Cyprian Godebski. Le tombeau de son oncle Seweryn est aussi au Père-Lachaise, mais dans la 68^e division.

¹⁸ Aujourd'hui, il s'agit de l'« École Adam Mickiewicz auprès de l'ambassade de Pologne à Paris », qui a la jouissance de ses locaux, qu'elle partageait jusqu'en 2012 avec le Centre scientifique de la rue Lauriston.

¹⁹ Il fut durant cette guerre chirurgien major du 53^e bataillon de la Garde nationale dans les Mariniers de la Seine et médecin de l'ambulance de l'église Saint-Gervais.

²⁰ La France médicale, 1907, pp. 170-173.

Gałęzowski fut un ophtalmologue vedette et un grand mondain : il donna des réceptions dans son appartement du boulevard Haussmann et fut fréquemment appelé au chevet des hommes influents²¹ et des grands d'Europe ; c'est là qu'intervient l'Orient-Express, dans une histoire qui a tout d'un conte qu'on pourrait intituler « L'oculiste et le fils du Shah ».

L'ophtalmologue le prend en mars 1894 alors que l'appelle le fils du Shah de Perse, que son médecin, par ailleurs ancien élève de Gałęzowski, croit atteint d'un glaucome. Le journal qui annonce son départ décrit l'itinéraire compliqué que devra emprunter le médecin de Constantinople à Ispahan, dont le fils du Shah est gouverneur, en passant par Batoum et Téhéran.

Le même journal relate les hésitations de Gałęzowski à la perspective d'un long voyage nécessitant entre un et deux mois d'absence²² ; les 5000 livres ou 125 000 francs (voyage et séjour non compris) promis par le Shah achèvent de le convaincre.

Il part le 25 mars 1894 avec sa famille. Il prend l'Orient-Express de Paris à Constantinople, s'embarque pour Rascht, puis emprunte le chameau pendant douze jours jusqu'à Ispahan.

Très vite, le fils du shah est soigné et Gałęzowski se voit remettre par le Shah reconnaissant une récompense insigne : le Grand Cordon du Soleil de Perse. Les deux hommes se mettent aussi d'accord pour créer un service d'oculistique en Perse qui serait dirigé par un élève choisi et désigné par le savant.

Gałęzowski, sitôt de retour à Paris, met les choses en marche. Environ 20 000 francs d'appointements annuels sont prévus pour ce poste²³.

Il rencontre ensuite en 1902 à Paris Mozafferedin Shah, fils du Shah décédé en 1896 et frère du prince soigné, et son élève : ils programment de créer trois facultés médicales à Téhéran, Tauris et Ispahan²⁴.

Gałęzowski fonde sa clinique à Téhéran, mais cela semble être un semi-échec en raison d'un manque de collaborateurs sérieux. Cinq ou six ans après, la clinique tombe aux mains des Allemands²⁵.

²¹ *Le Journal*, 19 décembre 1892, p. 1.

²² *Le Petit Journal*, 22 mars 1894, p. 1.

²³ *Le XIX^e siècle*, 17 août 1894, p. 2.

²⁴ *Gil Blas*, 13 septembre 1902, p. 1.

²⁵ *La France médicale*, 1907, pp. 172-173.

Ce qu'il faut peut-être retenir, dans toute cette histoire, c'est l'assimilation de l'Orient-Express à l'Orient tout court, avec sa dimension « Mille et une Nuits ». L'Orient-Express n'est pas qu'un train européen, mais le prélude à tout voyage lointain, d'où son appellation de « tapis magique » chez certains voyageurs²⁶.

III) L'art de voyager dans l'Orient-Express et le destin de ce train

L'Orient-Express est le premier train de luxe international européen, créé sur le modèle des trains américains. Son inventeur, Georges Nagelmackers, voulait en effet reproduire, adaptés aux standards de confort européens, les wagons Pullman qu'il avait empruntés lors d'un séjour aux États-Unis dans les années 1860. Il s'inspira aussi pour ce faire de l'aménagement des pièces de vie commune des grands transatlantiques de la *Cunard Line*, qu'il avait pris pour traverser l'Atlantique. Sitôt rentré en Belgique, il publia une plaquette dans laquelle il exposa des plans pour ses voitures²⁷ et lança peu après la Compagnie Internationale des Wagons-Lits.

Le prix du voyage Paris-Constantinople aller-retour, à la fin du siècle, est de 720 francs²⁸, soit la moitié de ce que peut toucher annuellement un ouvrier qualifié français²⁹. C'est donc très élevé, et l'on mesure aussi le caractère astronomique des émoluments proposés par le Shah à Gałęzowski pour soigner son fils (pour rappel, 125 000 francs).

Le voyage dure quatre-vingts heures puis une soixantaine d'heures après l'achèvement des lignes de l'Europe orientale. Que fait-on dans le train ? Essentiellement manger, boire, dormir, discuter.

Les récits des premiers voyages, écrits à l'occasion des nombreuses inaugurations du train et de ses lignes dérivées, nous présentent les repas comme raffinés et très copieux³⁰. Les voyageurs sont conquis,

²⁶ Voir Marthe Bibesco, *Isvor. Le pays des saules*, vol. 1, Paris, Plon, 1923, p. 3.

²⁷ Georges Nagelmackers, *Projet d'installation de wagons-lits sur les chemins de fer du continent*, Liège, Imprimerie de H. Vaillant-Carmanne & Cie, 1870.

²⁸ Adolphe Joanne, *De Paris à Constantinople*, Paris, Hachette, 1896, p. XIV.

²⁹ Voir les travaux de Christophe Charle, et notamment *La Crise des sociétés impériales. Allemagne, France, Grande-Bretagne (1900-1940), Essai d'histoire sociale comparée*, Paris, Éditions du Seuil, 2001, p. 85.

³⁰ Mareuil, « Le départ de l'Orient-Express », *Le Gaulois*, 5 octobre 1883, p. 2.

bien évidemment. Ce qui les séduit aussi tout particulièrement, c'est le voyage avant le voyage que constituent les repas, car la nourriture et la boisson consommée changent au passage des frontières : on mange et boit français en France, allemand en Allemagne etc.³¹ Les premiers voyageurs apprécient également la pause récréative et locale que leur offre une troupe de tziganes qui leur jouent des czardas endiablées en Hongrie³².

Il semble donc régner un climat de fête dans le train ; pour autant, il ne faudrait pas omettre de dire que Nagelmackers a veillé à inviter régulièrement des journalistes qui faisaient l'éloge de son train et que ce sont toujours ces récits de voyage enchantés qui sont cités dans les ouvrages consacrés à l'Orient-Express ; de manière générale, toutefois, on mange bien dans l'Orient-Express – sauf au goût des Anglo-Saxons réputés difficiles³³ –, et c'est déjà un prodige dans un train.

Les lits sont confortables, les draps changés quotidiennement, les voyageurs aiment passer du temps au wagon-salon où l'on discute et on lit. Le salon de lecture est inspiré de ceux des grands hôtels, et l'Orient-Express est comme hôtel roulant, de même que l'on retrouve ces salons dans les grands transatlantiques.

L'Orient-Express change d'aspect après la Première Guerre mondiale, qui est l'âge d'or de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits : le train en bois est remplacé par les voitures bleues Pullmans avec de beaux motifs et objets Art Déco. Ce sont des voitures splendides, mais c'est aussi à cette époque qu'apparaissent les voitures de deuxième et de troisième classe.

Le train perd son label de train de luxe peu après la Seconde Guerre mondiale, en 1948, et la liaison Paris-Istanbul n'est plus assurée en 1977. L'Orient-Express ne fait alors plus guère rêver, car ses voitures ne sont plus entretenues ; il est aussi victime de la concurrence de l'avion. Néanmoins, l'entrepreneur américain James Sherwood rachète et restaure un certain nombre de voitures Art Déco et relance le train sous le nom de Venice-Simplon-Orient-Express en 1982³⁴.

³¹ Alexandre Hepp, *Ferdinand de Bulgarie intime*, Paris, Librairie Félix Juven, 1909, pp. 4-5.

³² Edmond About, *L'Orient Express – De Pontoise à Stamboul* [1884], Paris, Magellan & Cie, 2007, p. 29.

³³ Voir, par exemple, Maurice Baring, *Round the World in Any Number of Days*, Boston-New York, Houghton Mifflin Company, 1914, pp. 182-183.

³⁴ Le VSOE existe toujours et devrait être bientôt concurrencé par la SNCF, qui détient actuellement la marque Orient-Express et compte relancer un train de luxe dans les prochaines années.

L'Orient-Express permet de balayer l'histoire de l'Europe au XX^e siècle. Le train a en effet assuré maintes liaisons entre les grandes villes d'Europe, non simplement entre Paris et Constantinople : Munich, Vienne, Budapest, Bucarest, Belgrade, Sofia peuvent aussi bien être l'objet des attentions des voyageurs.

Ce qui est remarquable, avec l'histoire de Gałęzowski et des autres personnalités polonaises mentionnées, c'est que l'Orient-Express a été un vecteur des échanges franco-polonais, même fugacement. C'est là assez inattendu, et l'on trouverait encore certainement des choses à dire en explorant le sujet plus en profondeur. L'Orient-Express réserve donc bien des surprises, qu'il s'agisse des lieux qu'il dessert, des voyageurs qu'il transporte, de la littérature à laquelle il a donné naissance. Car il dessert bien des pays, mais des pays à l'identité mouvante (pensons à la questions des frontières), parfois inconnus des voyageurs, au point qu'ils vont eux-mêmes jusqu'à inventer des pays totalement fantaisistes sur son parcours ; car ses voyageurs n'ont pas toujours été les clients fortunés qu'on imagine, comtesses, diplomates, souverains et autres gens du beau monde ; car la littérature de l'Orient-Express, enfin, est loin de se résumer au seul *Crime de l'Orient-Express* d'Agatha Christie³⁵.

³⁵ On se permettra de renvoyer à notre ouvrage récemment paru pour approfondir ces questions : *L'Orient-Express. Du voyage extraordinaire aux illusions perdues*, Paris, Les Belles Lettres, 2017.