

Géza SZÁSZ

## **Le voyage moderne, entre désir de vitesse et nostalgie de la lenteur : l'exemple des voyages en Hongrie**

En ce qui concerne la littérature des voyages, il va pratiquement sans dire (et l'on a l'impression d'avoir affaire à un lieu commun) que la vitesse, l'attention et la perception occupent une place privilégiée tant dans l'exécution du voyage même que dans le récit qui en naît (ou est susceptible de naître). Tout se passe comme s'il s'agissait de l'essence même du voyage et de sa narration.

Une réflexion sur la triade vitesse-attention-perception (notamment sur leur place dans le discours viatique en général) se propose donc – et nous tend en même temps tous les pièges qu'un chercheur puisse imaginer. Tout d'abord, pour pouvoir s'exprimer avec autorité sur ce sujet, on devrait intégrer des bibliothèques entières – étant donné le caractère fort limité de l'existence humaine, on n'y parviendra pas. En deuxième lieu, se prononcer sur la philosophie du voyage sans une étude philologique approfondie des textes (de tous les textes) nous conduirait inévitablement vers les écueils de l'orgueil ainsi que des affirmations hâtives et sommaires.

Au lieu de cela, nous avons choisi un aspect particulier, facilement identifiable, mais relativement peu étudié de la littérature des voyages : la présentation et l'analyse des rapports que le voyageur peut avoir avec la vitesse, à travers des remarques formulées par les voyageurs français en Hongrie au sujet des moyens de transport utilisés pour se déplacer à l'intérieur du pays.

Nous sommes partis du constat, généralement adopté par les spécialistes de la littérature des voyages, selon lequel le voyageur moderne consacre une large place aux circonstances matérielles ou physiques du trajet dès le XVI<sup>e</sup> siècle. On repère aussi dans les récits un désir constant de raccourcir les distances et minimiser les souffrances éprouvées ou les dangers encourus pendant le voyage. Ce fait s'explique aisément si l'on prend connaissance de l'état arriéré des infrastructures, notamment routières, ou de l'insécurité provoquée par les guerres ou des problèmes sociaux conduisant souvent les gens du peuple à pratiquer le brigandage. Et l'on comprend aussi les efforts des pouvoirs publics de contribuer, dans le cadre des grands travaux, à l'amélioration de ces infrastructures. Pour ne citer qu'un exemple : en France, à partir des mesures entreprises par Sully, surnommé aussi « le grand voyer de France » au début du XVII<sup>e</sup> siècle, les Bourbons feront de la modernisation et de l'extension du réseau routier et navigable une véritable priorité. Il en témoigne le creusement du Canal du Midi sous Louis XIV, la création de l'École royale des ponts-et-chaussées (1747) sous Louis XV ou les grands travaux du règne de Louis XVI. Si ces efforts ne sont pas déployés directement dans l'intérêt des voyageurs, et sont destinés à augmenter les revenus du fisc par la relance du commerce à l'échelle nationale, les répercussions n'en sont pas moins sensibles dans le domaine de la

littérature des voyages. (On remarque, entre autres, l'augmentation du nombre des voyageurs et la multiplication des itinéraires.)

Ceci est complété, parallèlement ou de manière différée, par les acquis de la première révolution industrielle qui, avec la mise en service des bateaux à vapeur et l'exploitation commerciale des chemins de fer, initie une véritable « révolution des transports » qui dure jusqu'à nos jours. Il en résultera une profonde modification des circonstances et de la nature du voyage. Au gré des inventions et des modes, celui-ci devient d'aventure périlleuse osée par des gens courageux un passe-temps ou un simple acte de déplacement. (Notons par exemple le tourisme de masse d'aujourd'hui, avec tous ces gens qui, en quête de nouvelles impressions ou obéissant à une sorte de contrainte sociale, se déplacent uniquement pour « être ailleurs » – au bord de la mer, dans un autre pays, à Paris, en Islande, aux Maldives, à Bali...)

Si au XIX<sup>e</sup> siècle, le voyage ne perd pas encore entièrement son caractère d'aventure, les inventions techniques ou les innovations structurelles dans son exécution entraînent non seulement une accélération perceptible (et influençant jusqu'à l'organisation de son récit), mais aussi une nostalgie, jadis inconnue, de la lenteur. Cette nostalgie, dont les débuts remontent aux années 1830, s'accroît au XX<sup>e</sup> siècle et provoque maintes réactions, allant de la simple réflexion jusqu'au rejet de la rapidité. Récemment, Halia Koo a même consacré un livre aux approches contradictoires de la vitesse, notamment dans les œuvres de Paul Morand et de Nicolas Bouvier (Koo 2015). Dans la préface de l'ouvrage, Roland le Huenen fait remonter la nostalgie de la lenteur jusqu'à Victor Hugo (Koo 2015 : 10-11).

Cette nostalgie, anachronique au prime abord chez ces humains qui ont toujours voulu être plus rapides, est tout à fait compréhensible : en l'espace de moins de deux siècles, l'homme a augmenté la vitesse de son déplacement d'une manière incroyable sinon effrayante. La chaise de poste de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, réalisant en moyenne entre 5 et 10 kilomètres à l'heure (parfois bien moins en hiver, par temps de pluie, à la montagne ou dans les régions marécageuses) cède sa place d'abord au train (XIX<sup>e</sup> siècle), ensuite à la voiture (milieu du XX<sup>e</sup> siècle) et, aujourd'hui, à l'avion.

Hanté par la vitesse, d'une manière ou d'une autre, le voyageur multiplie alors les réflexions sur la rapidité ou la lenteur de son parcours et fait du moyen de transport utilisé, simple instrument du trajet pour nous, un véritable objet d'étude.

Dans le cadre de nos recherches, centrées sur les récits de voyage de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle nous avons pu avoir accès aux textes des voyageurs français venus en Hongrie pendant l'ère des réformes<sup>1</sup> (Kecskeméti 2011 : 49-154), et qui ont formulé maintes remarques relatives au sujet choisi (Szász 2005).

---

<sup>1</sup> Terme utilisé par les historiens hongrois pour désigner essentiellement les années 1830 et 1840 (avant le printemps des peuples), période des tentatives de modernisation économique, sociale, politique et culturelle en Hongrie. Ses succès aussi bien que ses échecs ont soudé un nouveau type de patriotisme et ont largement contribué à l'explosion révolutionnaire de mars-avril 1848.

Dans ce qui suit, en nous appuyant sur les constats de la dromologie (l'étude du rôle de la vitesse dans les sociétés modernes), nous tentons d'étudier les formes d'apparition de la réflexion sur la vitesse et le développement des moyens de transport chez ces auteurs.

Parmi eux, nous avons choisi quatre, pour la qualité de leurs représentations et l'importance ou l'abondance des remarques formulées par leurs auteurs.

Le premier est le maréchal Marmont, ancien compagnon d'armes de Napoléon, venu en Hongrie deux fois, d'abord en 1831, et ensuite en 1834. Il a favorisé les chemins terrestres (Szász 2005 ; Tóth 2000).

De ses successeurs, le comte Anatole de Démidoff (venu en 1837) a encore utilisé la chaise de poste entre Vienne et Buda, avant de prendre le bateau à vapeur à Pest, alors que les deux derniers, Édouard Thouvenel (1838) et Xavier Marmier (1845) ont réalisé l'intégralité de leur parcours sur le Danube, en bateau à vapeur.

Ces choix exerceront une énorme influence non seulement sur l'itinéraire, mais aussi sur la perception et, par conséquent, la représentation du pays. Dans un certain sens, ces récits « accompagnent » la modernisation des transports en Hongrie.

Si le chemin de fer y reste absent jusqu'en 1846, année de l'inauguration de la première ligne, d'une longueur de quelque 20 kilomètres, reliant Pest à Vác, les lignes de la poste impériale, qui préfigurent la carte routière et ferroviaire de la Hongrie du XX<sup>e</sup> siècle, sont très largement utilisées, malgré les infrastructures défectueuses et les conditions éprouvantes (routes poussiéreuses en été, embouées au printemps et en automne, neige et glace en hiver). Cependant, la véritable nouveauté, symbole de modernité et de l'arrivée de la révolution industrielle en Hongrie, sera la mise en place, au début des années 1830, d'un service régulier de bateaux à vapeur sur le Danube hongrois, entre Vienne et Pest, et de Pest à Zimony (Belgrade). (Un service moins important et moins régulier sera aussi créé sur les plus grandes rivières, ainsi que sur le lac Balaton.)

On voit donc que la période couverte par nos récits correspond à une « phase intermédiaire » de la révolution des transports, entre la diligence et le train. Par la suite, nous allons essayer de repérer les traits caractéristiques de cette phase tels qu'ils sont décrits dans les textes.

La méthode que nous proposons pour y arriver est des plus simples. Nous chercherons dans les récits les termes relatifs à la vitesse et la lenteur. En nous y appuyant, nous structurerons les propos des auteurs pour démontrer leurs approches relatives à la précipitation ou à son manque. Tout cela dans l'objectif de pouvoir représenter la manière dont la vitesse de l'avancement (donc le moyen de transport) contribue non seulement à la représentation du contexte physique du voyage mais aussi à celle de la société trouvée sur place.

Trouve-t-on beaucoup de remarques relatives à la vitesse dans les récits en question ? La statistique des termes relevant de ce domaine (*vitesse*, *lenteur*, *célérité*, *rapide*, *rapidité*, *prompt(e)*, *promptitude*, *accélération*, *vélocité*, *mouvement*, *précipitation*) donne des chiffres assez élevés. Les quatre auteurs totalisent 74 occurrences (pour plusieurs centaines de pages) dont pratiquement les deux tiers (52) s'avèrent anodines. C'est-à-dire que le voyageur utilise le terme pour

désigner un phénomène ou un caractère qui n'est pas lié à la réalisation spatio-temporelle du voyage. (C'est par exemple le cas du mot « mouvement » utilisé dans tous les cas pour parler des changements économiques ou sociaux.)<sup>22</sup> « vraies » occurrences alors. Manque-t-on de parole pour évoquer des choses aussi importantes que les conditions du voyage ou l'évolution des transports, signe de modernité ?

La répartition des occurrences selon les auteurs permet déjà d'établir un constat. Les douze occurrences « validées » chez le maréchal Marmont et onze chez le comte Démidoff sont sérieusement contrariées par une seule chez Thouvenel et par nulle chez Marmier. Non seulement le discours relatif à la question de la rapidité vs. lenteur va décroissant, mais aussi il disparaît complètement à la fin de la période étudiée. Avant d'en tirer des conclusions hâtives, regardons de plus près les textes.

Au début des années 1830, le maréchal Marmont vient encore dans un pays qu'il a l'impression d'explorer (Marmont). Ayant quitté la France après la Révolution de juillet 1830<sup>2</sup>, jouissant de l'hospitalité du gouvernement autrichien, il n'est pas pressé et semble vouloir parler de tout. Il choisit aussi un itinéraire (ou, plutôt, deux itinéraires) qui permet(tent) de traverser le territoire dans plusieurs directions, et faire un véritable « mini-tour de Hongrie ». Il a le temps, il passe assez de temps en Hongrie, et il s'occupe, tout naturellement, dira-t-on, des conditions de son voyage.

Ainsi, dès le début du récit de son voyage de 1834, il se met à parler transports, et dans des termes presque élogieux. Il présente la *poste des paysans*, « invention » récente :

Le 22 avril 1834, je quittai Vienne. Arrivé à la frontière de la Hongrie, je pris la route de Pesth, en me faisant conduire par la poste des paysans, établissement nouveau, qui est une imitation des postes d'Angleterre. Dans un pays aussi reculé que la Hongrie, où les mœurs et les habitudes sont si peu en harmonie, avec celles du reste de l'Europe, on s'étonne de trouver en pleine activité une industrie qui naît de la richesse des moyens et d'une libre concurrence. C'est qu'il faut moins de temps qu'on ne le suppose pour donner l'élan et l'esprit de l'industrie à un peuple actif, quand les circonstances sont favorables, et que l'autorité n'y met aucun obstacle.

Ces conditions se rencontrent ici : les rapports entre Pesth et Vienne sont fréquents ; les affaires, les intérêts, les plaisirs amènent sans cesse des voyageurs de l'une à l'autre ville. Les relais du gouvernement, calculés sur les besoins rigoureux du service, sont à des prix élevés, et dès-lors des établissements particuliers et rivaux pouvaient naître avec d'autant plus de facilité que les paysans hongrois entretiennent à bas prix un grand nombre de chevaux d'une excellente qualité, remarquables par leur vitesse, et durs à la fatigue. Les dépenses que l'entretien de ces chevaux occasionne étant couvertes par les travaux journaliers de la culture, la conduite des voyageurs par exception donne aux propriétaires des bénéfices nets, qu'ils touchent en argent comptant. Cet appât a dû leur faire concevoir l'idée d'établir des lignes de communication, de choisir des correspondants sur la route de Pesth à Vienne, et d'offrir ainsi au voyageur un moyen de transport prompt et économique. Cette

<sup>2</sup> Ancien compagnon d'armes de Napoléon Bonaparte, il est devenu un fidèle soutien du régime de Restauration et fut chargé en 1830 du commandement de la garnison de Paris envoyée contre les insurgés. Cette charge ajoutait encore à son impopularité. Battu, dépourvu de ses dignités, il a décidé de s'exiler, et s'est installé en Autriche.

industrie résultant de la nature des choses, plusieurs s'y sont livrés à la fois, et la concurrence a fait baisser les prix, qui sont descendus à la moitié de ceux de la poste royale, en même temps que la rapidité de la marche était doublée. Un voyageur n'a que l'embarras du choix : à chaque distance marquée pour le changement des chevaux, les conducteurs viennent lui offrir leurs services, et il y a émulation entre eux pour relayer promptement, comme pour courir avec rapidité ; de manière qu'aujourd'hui le voyage entre Vienne et Pesth se fait avec une promptitude extrême, et au moindre prix possible. C'est après l'Angleterre, et sur le continent, le seul établissement de ce genre qui existe aujourd'hui. Il est singulier que ce soit la Hongrie qui donne cet exemple à la France, à l'Allemagne et à l'Italie (Marmont 1837 : 5-7).

La lecture de ce passage, qui réunit d'ailleurs une grande partie des occurrences, nous conduit à remarquer que la vitesse y est traitée d'un ton presque élogieux, et la rapidité (la « promptitude ») apparaît également sous une lumière tout à fait positive. Point de nostalgie, donc.

Une évaluation identique et le même éloge, presque prophétique, de la vitesse (et des inventions techniques) apparaissent vers la fin du texte consacré à la Hongrie. En parlant des travaux du Danube (notamment de la navigation à travers les Portes de Fer<sup>3</sup>), Marmont anticipe un avenir plus heureux parce que rendant la communication plus rapide :

Une fois ce [...] travail terminé, la navigation de Vienne à la mer sera établie d'une manière prompte, facile et certaine. [...]. La navigation du Danube assurée, et la communication avec la mer rendue facile, tous les produits de la Hongrie peuvent être envoyés à peu de frais en Italie et en France ; ils entrent naturellement dans les marchés de l'Europe, et retrouvent toute leur valeur. Cette navigation peut même servir utilement à une partie de l'Allemagne, et faciliter les relations avec l'Inde ; soit par l'Égypte, quand une communication facile aura été établie entre la Méditerranée et la mer rouge ; soit par Trébisonde et la Perse.

On a calculé que la durée du voyage de Vienne à Constantinople ne dépasserait pas douze jours, et l'on ne saurait trop admirer ces grandes et belles applications des connaissances actuelles qui lient ensemble toutes les parties du monde ; et font disparaître les distances, et unissent tous les intérêts, en multipliant à l'infini les points de contact entre les hommes, et en modifiant l'influence des localités. Les effets qui doivent en résulter sur l'état de la société sont hors de toutes les prévisions (Marmont 1837 : 115-117).

Le comte de Démidoff, aristocrate d'origine russe résidant à Paris, vient en Hongrie en 1837, année de parution du récit de voyage du maréchal Marmont. Il n'est donc pas surprenant que le récit s'occupe, dès le début, de la fameuse poste des paysans ; mais, cette fois, d'un ton bien différent de celui de Marmont :

---

<sup>3</sup> Les *Portes de Fer* sont une sorte de canyon serré entre les Carpates du Sud et les Carpates serbes, constituant la vallée du Danube sur plus de cent kilomètres. Infranchissables pendant une grande partie de l'année, en raison des rochers et de la variation du niveau de l'eau, elles constituaient un obstacle à la navigation danubienne jusqu'aux années 1830, début des travaux de régulation.

Le service de poste, en concurrence publique, établi en Hongrie, ne nous a pas paru justifier tout-à-fait les grands éloges que lui donne, dans une publication récente, un illustre personnage français. L'exploitation des relais, laissée à l'industrie particulière, comme cela se pratique en Angleterre, est évidemment une chose avantageuse à ceux qui l'exercent, puisqu'elle constitue en leur faveur un gain éventuel qui vient augmenter le revenu que les chevaux employés à l'agriculture rendent déjà à leur maître. Mais, si ce système profite aux propriétaires des chevaux, il est moins profitable aux voyageurs, obligés d'attendre plus d'une fois que le cheval revienne de la charrue, et que le laboureur soit changé en postillon. Un remède très-simple, c'est de prendre les relais du gouvernement, qui n'a pas de chevaux à deux fins (Démidoff 1840 :46).

On évoque ici un aspect de ce service, invisible chez le maréchal Marmont : les paysans étant avant tout des cultivateurs, l'exploitation des relais restait une activité secondaire. Ceci obligeait le voyageur, impatient et pressé sans le dire, d'attendre. Le lecteur est témoin du désagrément provoqué par la lenteur (ou d'une manifestation du désir de vitesse). Ce constat ne contredit point la préoccupation principale des deux voyageurs, à savoir la rapidité.

Un peu plus tard, la lenteur (et, avec elle, l'inexpérience) sera déjà ouvertement reprochée au service des bateaux à vapeur. Si Démidoff est en général compréhensif à l'égard des défauts dudit service (il trouve même une explication dans sa récente fondation), une fois concerné en sa personne, obligé de respecter l'avancement paresseux du moyen de transport, il ne tarde pas à formuler sa critique. Ceci se produit au moment où, déjà intrigué par le temps passé à bord, il se rend compte que le navire qu'il avait pris à Pest pour descendre le Danube, passera une nuit entière en rade de Mohács<sup>4</sup>, encore loin de la frontière :

La première journée du *François I<sup>er</sup>* [nom du bateau à vapeur] finit à Mohacs. Ce navire, novice encore, a besoin de toute l'aide que lui prête le courant du Danube pour arriver à sa station du soir ; car ses machines, chauffées avec une irrégularité pleine d'inexpérience, ne fonctionnent qu'avec lenteur. [...] Au reste, lorsque cette importante ligne de communication de Vienne à Constantinople par les bateaux à vapeur sera plus généralement suivie, le transport des voyageurs deviendra pour les compagnies exploitantes un objet de soins et de recherches qu'on a jusqu'ici par trop négligés, pour s'occuper, de préférence, des moyens matériels d'assurer le trajet du navire lui-même, en échelonnant ses approvisionnements de charbon (Démidoff 1840 : 82-83).

Chez Édouard Thouvenel, le nombre de remarques non-anodines baisse considérablement. Tous éléments confondus, une seule vraie mention se rapporte à la question rapidité-lenteur. Mais elle est d'une ampleur sans pair. Thouvenel ne se contente pas de mentionner qu'il a traversé la Hongrie en bateau à vapeur : il insère dans son texte de longs passages sur le service des bateaux à vapeur. S'il est un peu déçu sur le plan personnel, parce que retardé considérablement à un arrêt, il n'en reconnaît pas moins l'importance de la navigation sur le Danube qui pourrait assurer

<sup>4</sup> Ville sur la rive gauche du Danube située à deux cents kilomètres au sud de Budapest. Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, avant la régulation des eaux du Danube, le trajet a pris une journée entière entre Pest et Mohács. (La frontière entre l'Autriche-Hongrie et la Turquie se trouvait à l'époque près de Belgrade.)

à l'Autriche une liaison prompte avec les principautés danubiennes (le sud et l'est de la Roumanie actuelle) :

Tous les mois, les jours de départ des différentes stations sont fixés à Vienne. Je ne puis reprocher qu'une seule inexactitude aux agents de la compagnie ; *le Ferdinand* [nom du bateau] nous a fait attendre vingt-quatre heures à Galatz. Ce paquebot, en outre, est si mal construit, qu'il est à désirer qu'on se décide à le remplacer. Quant au nom de *la Bella*, donné à la barque qui fait le trajet de Drenkova à Orsova, c'est une mauvaise épigramme.

Les bateaux du Danube sont beaux, mais dans leur aménagement on a trop sacrifié les voyageurs aux marchandises. [...] On pourrait aussi mettre plus d'activité dans le service et réduire facilement à dix les treize jours employés pour le trajet de Vienne à Constantinople. Malgré ces reproches mérités, il faut le reconnaître, l'entreprise, toujours surveillée par M. de Szécéhényi [sic], marche bien, et son succès n'est plus douteux ; le commerce de la Hongrie est en plein progrès, et c'était là le but qu'on voulait atteindre. [...] L'Autriche, de son côté, acquiert une voie prompte et facile pour ses rapports avec Bucharest et les principautés riveraines (Thouvenel 1840 : 35-36).

En ce qui concerne Xavier Marmier, il n'a fait, comme nous l'avons déjà dit, aucune remarque au sujet de la vitesse du service. (Et, en général, il est peu disert sur les moyens de transport.) S'agirait-il là d'une incurie de la part du voyageur ? Comment expliquer ce désintéret progressif à l'égard du sujet ?

On trouve plus facilement la réponse si l'on fait une étude comparée des quatre récits placés dans le contexte de l'évolution de la situation hongroise. Pour le maréchal Marmont, traverser la Hongrie au début des années 1830 correspondait à un voyage d'exploration. Il est alors évident que les moyens de transport, et dans un sens plus large, les conditions de circulation occupent une place privilégiée dans son récit.

Le comte Démidoff, pratiquant encore et les chemins terrestres et la voie fluviale, se plaît aussi à faire des remarques – il se distingue cependant de Marmont par sa manière d'aborder la question. Une impatience toute personnelle se fait entrevoir derrière les remarques formulées.

Avec Thouvenel, on entre dans l'ère des voyages en Hongrie dont l'intégralité se fait en bateau à vapeur. Pour en donner une idée : cela rend possible la traversée du pays en l'espace de deux-trois jours, entre Vienne et la frontière sud. Cette méthode se généralisant, le voyageur semble perdre tout intérêt pour le moyen de transport. Celui-ci n'est plus ni nouveau ni particulier. Ce constat est d'une pertinence saisissante chez Marmier, pour qui le bateau à vapeur du Danube hongrois (le service fonctionne déjà depuis presque 15 ans !) n'est ni rapide, ni lent, mais naturel. D'objet-paysage il devient un accessoire du voyage qui n'est plus digne d'intérêt. Il n'est plus jugé, ni admiré, ni critiqué.

Ceci dit, on pourra affirmer en guise de conclusion que les récits des voyages exécutés en Hongrie par des auteurs d'expression française au cours des années 1830-1840 se situent encore majoritairement sous le signe du désir de vitesse (et du bonheur ressenti par son expérience). Point de nostalgie de la lenteur. Mais une nouvelle réalité : la généralisation du bateau à vapeur. Cette nouvelle mode fixera l'itinéraire, les haltes, les modalités de la représentation du paysage (notamment

urbain), les possibilités des rencontres, du moins jusqu'à l'arrivée du chemin de fer, et fera du Danube, élément flottant par excellence, le point fixe, à partir duquel le regard du voyageur pourra balayer les rives.

UNIVERSITÉ DE SZEGED  
maître de conférences  
szaszgeza@gmail.com

### **BIBLIOGRAPHIE**

DÉMIDOFF, Anatole de Démidoff (1840). *Voyage dans la Russie méridionale et la Crimée par la Hongrie, la Valachie, et la Moldavie exécuté en 1837*, Paris : Ernest Bourdin.

KECSKEMÉTI, Charles (2011). *La Hongrie des Habsbourg, Tome II, de 1790 à 1914*, Rennes : Presses Universitaires de Rennes.

KOO, Halia (2015). *Voyage vitesse et altérité selon Paul Morand et Nicolas Bouvier*, Paris : Champion.

MARMIER, Xavier (1846). *Du Rhin au Nil. Tyrol. – Hongrie. – Provinces danubiennes. – Syrie. – Palestine. – Egypte. Souvenirs de voyages, Tome Premier*, Paris : Arthus Bertrand.

MARMONT (1837). *Voyage du maréchal duc de Raguse en Hongrie, en Transylvanie, dans la Russie méridionale, en Crimée, et sur les bords de la mer d'Azoff, à Constantinople, dans quelques parties de l'Asie-mineure, en Syrie, en Palestine et en Egypte, Tome premier*, Paris : Ladvoocat.

SZÁSZ, Géza (2005). *Le récit de voyage en France et les voyages en Hongrie (XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles)*, Szeged : JATEPress.

THOUVENEL, Édouard (1840). *La Hongrie et la Valachie (Souvenirs de voyage et notices historiques). Ouvrage accompagné d'une carte détaillée du bassin du Danube*, Paris : Arthus Bertrand.

TÓTH, Ferenc (2000). « Le duc de Raguse à Szombathely », Ferenc Tóth, *Le département de Vas et la France dans l'histoire*, Szombathely : École Supérieure Berzsenyi Dániel, 67-73.