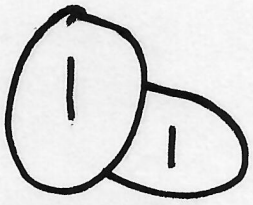


Tesnière, Lucien

"Les antécédents du nom russe de la gare"

RES XXVII (1951), 255-266

↑

Revue des Études slaves

l'opinion tchèque proclame qu'elle veut une politique nouvelle et que ses espérances vont dans le sens d'une Europe démocratique.

Comment méconnaître, dès lors, qu'elle se rallie à l'idéal de l'Entente et qu'elle fixe des conditions avec lesquelles l'Empire d'Autriche, tel que l'ont établi les actes de 1867, paraît inconciliable?

LES ANTÉCÉDENTS

DU NOM RUSSE DE LA GARE

PAR

LUCIEN TESNIÈRE

La plupart des Russes qui, de nos jours, prennent le train à la gare de Vladivostok sont sans doute loin de se douter que le premier élément du nom russe de la «gare» est un mot qui a fait près de la moitié du tour du monde en passant à travers différentes langues, où il est intéressant de suivre ses périgrinations et les faits de civilisation auxquels il est lié. Et cependant rien n'est plus exact, puisque cet élément, arrivé à Vladivostok au XIX^e^ siècle, était parti au XIII^e^ d'Europe occidentale, et sans doute d'un village du pays de Caux, Bréauté, actuellement sur la voie ferrée de Paris au Havre.

Il s'agit à l'origine, d'après la tradition la plus ancienne, du nom d'un aventurier cauchois, bâtard de naissance, chenapan de la pire espèce, qui avait inauguré la série de ses forfaits en tuant un jour un soldat d'un coup de faux dans un pré appartenant à son père, à Bréauté, en Normandie. C'est à cette circonstance que, d'après la Chronique de Radulph de Coggeshall[1], il devait son nom. Il s'appelait en effet *Falkes* et est en outre cité dans les sources sous les noms de *Falcasius*[2] et de *Falco*[3], ce dernier suggérant l'hypothèse qu'il se nommait en réalité quelque chose comme *Faucon* et que le meurtre d'un soldat avec une *faux* (lat. *falx*) n'a été inventé qu'après coup pour tenter de justifier son nom par un calembour.

A la suite de son crime, Falkes dut quitter la Normandie et se réfugia en Angleterre, où, soudard audacieux et cruel, il fut, pour ces mérites, distingué vers 1211[4] par Jean sans Terre, dont il devint le sicaire

(1) *Rerum Britannicarum medii aevi scriptores*, 66, p. 204.
(2) Roger de Wendover, *Rerum Britannicarum* .., 84, II, 162, et III, 34, et Matthieu de Paris, *ibid.*, III, p. 119.
(3) Roger de Wendover, *ibid.*, II, 134, et Matthieu de Paris, *ibid.*, III. p. 120.
(4) L. Stephen, *Dictionary of national biography*, 1886, s. v. *Falkes de Bréauté.*

attitré et qui en fit le capitaine de ses mercenaires étrangers. Au début de la guerre des barons (1215), il fut un des chefs laissés pour garder Londres par Jean sans Terre [1], qui lui donna six comtés et lui confia la garde de nombreux châteaux [2]. Il appela plusieurs de ses frères et parents dans le pays. Pour finir, Jean sans Terre le récompensa de ses dévoués services en l'imposant comme mari à Marguerite de Ripariis, veuve du comte de Devonshire, qui lui apporta en dot une grosse fortune terrienne, comprenant en particulier la terre de Lambeth, aujourd'hui incluse dans Londres, où elle forme un quartier sur la rive droite de la Tamise, en face de Westminster [3]. Il y fit construire un manoir (*hall*) qui porta son nom : *Faukeshall* ou la *Sale de Faukes* [4].

Rebelle et perturbateur étranger sous Henri III en 1223, jeté en prison en 1224 et banni en 1225 [5], il mourut en 1226 à Saint-Cyriac *infectus veneno, quod in pisce quodam ei dabatur,* nous apprend l'*Historia minor* de Matthieu de Paris [6]. La *Chronica major* [7] représente en marge un diable dépêchant un poisson dans la bouche de Faukes. Cette abracadabrante histoire d'un poison qui lui aurait été administré dans un poisson suggère ici encore une exégèse plus vraisemblable du texte latin médiéval. Dans ce pays bilingue, où deux populations de langue différente se côtoyaient alors, la chose dut être racontée par un francophone à un anglophone qui, entendant mal le français, confondit à plaisir le *poison* et le *poisson* et colporta ainsi l'étrange version que nous a transmise le texte latin. En fait, Faukes de Bréauté fut sans doute tout simplement empoisonné.

Cet ignominieux personnage enterré, attachons-nous maintenant aux destinées de son manoir. Avec le temps, celui-ci fut démoli, mais le nom s'en est conservé dans celui de la localité qui s'éleva sur ses ruines, le village suburbain de *Fox Hall* [8] ou *Foxhall* [9]. Bien que ces deux toponymes et toutes les sources latines du XIII^e^ siècle offrent indubitablement la sourde *f*, le nom du village de *Vauxhall* présente depuis le XVI^e^ siècle la graphie *v* qui ne peut évidemment noter qu'une sonore. C'est peut-être en raison de cette difficulté qu'on a été amené à contester

(1) L. Stephen, *ibid.*
(2) Reinhold Pauli, *Geschichte von England*, I, Hambourg, 1853, pp. 540-545.
(3) *Rerum Britannicarum...*, Matthieu de Paris, éd. Mudden, II, 1866, et Reinhold Pauli, *Geschichte von England*, III, p. 338.
(4) E. Foss, *A biographical dictionary of the judges of England*, 1870, p. 120.
(5) Pauli, *Geschichte von England*, I, pp. 540-545.
(6) *Rerum Britannicarum...*, Matthieu de Paris, éd. Mudden, II, 1866, p. 172.
(7) *Rerum Britannicarum* , Matthieu de Paris, éd. Luard, III, 1876, p. 121.
(8) *Oxford Companion to English Literature*, Oxford, 1932, p. 814.
(9) *Webster's new international Dictionary of the English Language*, II, Londres, 1924, p. 2269.

l'étymologie traditionnelle [1]. Mais il paraît difficile d'admettre que le *Vauxhall* du XVI^e^ siècle ne continue pas le *Faulkes Hall* qui se trouvait au même endroit au XIII^e^ siècle. Et comme en 1615 ces lieux étaient la propriété de *Jane Vaux* [2], on est en droit de se demander s'ils n'étaient pas déjà antérieurement une possession de la famille *Vaux* et si ce n'est pas pour cette raison que le nom de *Vauxhall* se serait ainsi substitué, par une sorte d'étymologie populaire, à l'ancien nom de *Fauxeshall*. En tout cas le doute dont le *Brewer's Reader's Handbook* (édition de 1923) se fait l'écho n'est pas mentionné dans l'édition de 1932 de l'*Oxford Companion to English Literature*.

Vers 1661 furent ouverts à Vauxhall des jardins publics dans les allées desquels les Londoniens pouvaient aller goûter la fraîcheur du soir en écoutant le chant du rossignol au clair de la lune. Destinés à remplacer les anciens « Jardins printaniers » qui s'étendaient sur l'emplacement de Saint-James Park, près de Whitehall, ils furent d'abord appelés *New Spring Gardens*, « Nouveaux jardins printaniers », et furent décrits par Evelyn, Pepys et Addison. Les jardins de Vauxhall furent acquis en 1732 par Jonathan Tyers, qui en fit un lieu d'amusement public et de distraction offrant, outre la possibilité de promenades vespérales, toutes sortes d'attractions : représentations théâtrales, concerts, salle de bal, feux d'artifice, sans oublier une table succulente. Le Vauxhall ainsi lancé devint vite le rendez-vous élégant de la plus haute société. Sa vogue fut à son apogée au milieu du XVIII^e^ siècle. On y venait souper le soir. Son restaurant était réputé. La rumeur populaire prétendait même qu'on y trouvait des garçons si experts qu'ils étaient capables de découper un jambon en tranches assez fines pour qu'il fût possible d'en recouvrir toute la superficie du parc, lequel ne mesurait pas moins de onze acres [3]. Boswell, qui le visita à cette époque, le décrit comme :

> particulièrement adapté au goût de la nation anglaise, parce qu'il comporte un mélange de spectacles curieux et gais, de la musique vocale et instrumentale pas trop raffinée pour une oreille moyenne, le tout pour un schilling seulement, et pourtant — *last not least* — bonne chère pour ceux qui veulent se payer un bon dîner.

A la fin du XVIII^e^ siècle, le Vauxhall jeta un dernier éclat et reçut même l'épithète de royal, parce que le futur George IV le fréquentait assidûment

(1) « The tradition that *Fauxhall* was the property of *Guy Faukes* (hence the name of *Fauxeshall*) is erroneous », *Dr. Brewer's Reader's Handbook*, p. 1168, avec référence à Lord W. Lennox, *Celebrities...*, I, 141. Mais ceci ne vise que Guy Fawkes, chef de la « Conspiration des poudres » en 1605.
(2) *Dr. Brewer's Reader's Handbook*, *ibid.*, et Плюшарь, Энциклопедическій Лексиконъ, XI, Спб., 1838, p. 294.
(3) Austin Dobson, *Eighteenth Century Vignettes*, First Series, The World Classics, Oxford University Press, 2^e^ éd., 1923, pp. 223-254, où l'on trouvera une planche représentant les jardins de Vauxhall d'après une estampe de l'époque.

au cours de son orageuse jeunesse. Après l'avènement de George IV (1820), la décadence commença, le public fashionable céda la place aux classes moyennes, puis à un public de plus en plus populaire. C'est vers cette époque que Thackeray connut le Vauxhall. Finalement il fut fermé le 15 juillet 1859 et son site fut construit. Son nom ne survit aujourd'hui que dans celui de certaines artères de Westminster et de Lambeth : *Vauxhall Bridge Road, Vauxhall Bridge, Vauxhall Road, Vauxhall Walk*. Une fabrique anglaise d'automobiles et de motocyclettes *Vauxhall* existait encore en 1914. Elle a été vendue en 1929 ; son siège est actuellement à Luton (Bedfordshire).

La vogue du Vauxhall de Londres au XVIII^e^ siècle suscita dans toute l'Europe une mode qui coïncida avec le retour à la nature préconisé par J.-J. Rousseau dans la *Nouvelle Héloïse* (1761). Partout on construisit des Vauxhalls, où la conception de la nature était d'ailleurs encore bien encombrée de réminiscences classiques : marbres, colonnades, belvédères, jardins à la française, etc.

Le plus illustre de ces Vauxhalls fut le Waux-Hall ouvert le 29 août 1764 à Paris sur le boulevard Saint-Martin, à l'emplacement actuel de la rue de Lancry, par le sieur Torré, artificier italien qui avait le génie des attractions où intervenait le feu, et qui connut un grand succès[1] avec son « spectacle pyrrhique », ses *Forges de Vulcain* (juillet 1766), son mât de cocagne (1768), son tournoi (août 1774), ses illuminations de diverses couleurs (1775) et sa fête de mai (1777). Il s'était fait une fructueuse réclame en tirant à Versailles, le 16 mai 1770, au mariage de Louis XVI, un feu d'artifice d'une perfection jusqu'alors inconnue. Joseph Vernet, son fils Carle[2] et son élève Élisabeth Vigée[3] étaient des habitués du Waux-Hall de Torré[4]. Celui-ci mourut en 1780 et son Waux-Hall fut fermé en 1782.

Torré eut des émules. En 1769 fut construit, sur les plans de l'architecte Le Noir, un Waux-Hall d'hiver, situé sur la rive gauche, dans la partie ouest de l'enclos de la foire Saint-Germain, à peu près en face de l'endroit où la rue Guisarde débouche aujourd'hui dans la rue Mabillon. Le spectacle du Waux-Hall d'hiver s'ouvrit le 2 avril 1770. Par opposition le Waux-Hall de Torré reçut alors le nom de Waux-Hall d'été. Le Waux-Hall d'hiver ne réussit pas, malgré les efforts de ses administrateurs pour stimuler la curiosité des Parisiens (loterie, leçons d'escamotage).

(1) Ce W inorganique trahit à lui seul la mode anglaise et montre que le snobisme anglomane ne date pas d'hier.

(2) Grand-père et père d'Horace Vernet.

(3) La future M^me^ Vigée-Lebrun.

(4) Amédée Durande, *Joseph, Carle et Horace Vernet*, p. 45, et Louis Hautecœur, *M^me^ Vigée-Lebrun*, p. 15.

Il fut démoli en 1785. C'est à ces Waux-Halls que faisait allusion N. Gilbert, le célèbre « au banquet de la vie infortuné convive », lorsqu'il écrivait en 1778 :

> Peindrai-je ces vauxhalls dans Paris protégés,
> Ces marchés de débauche en spectacle érigés?[1].

Mais Paris ne resta point pour autant sans Vaux-Hall. Un nouveau Vaux-Hall d'été fut construit en 1785 sur le boulevard du Temple, 3, rue Sanson, sur les dessins du sieur Mellan. Le 7 juillet de la même année, il fut ouvert au public, auquel il offrait une vaste salle de danses, un café, un jardin et des feux d'artifice. Il subsistait encore en 1858. Le Vaux-Hall de la foire Saint-Germain fut également remplacé par un Vaux-Hall d'hiver, situé rue de Chartres et baptisé Panthéon, lequel ne réussit pas et fut loué jusqu'en mars 1791 à un « Club des Étrangers »[2]. Ces deux vauxhalls ont disparu aujourd'hui, mais il y avait encore vers 1900, 6 et 8, rue de la Douane, en face du bâtiment de la Douane, une ancienne salle de bal portant le nom de *Tivoli-Vauxhall*[3].

A l'exemple de Paris, de nombreuses villes de province eurent un vauxhall. A Strasbourg, un projet de vauxhall sur le Contades fut établi vers 1775 sur l'ordre du baron d'Autigny, préteur royal, par Boudhors, architecte en chef de la ville. Ce projet prévoyait :

> ... un belvédère, un « arbre vert », un « pommier », des « bâtiments destinés à un combat d'animaux », deux « salles de verdure », une « salle de boulingrin », une immense pièce d'eau entourée d'une « terrasse circulante », etc.

La Révolution en empêcha la réalisation[4]. A Arles, il a existé entre l'église de la Charité et le boulevard des Lices un vauxhall qui fut ravagé par l'armée marseillaise en 1792[5]. Une rue du Vauxhall subsiste encore actuellement à Calais, et de même en 1937 à Boulogne-sur-Mer, où elle existe peut-être encore. Aujourd'hui, le mot *vauxhall* n'est plus compris par les francophones de la génération de l'auteur (né en 1893). Mais son père (né en 1866) le connaissait encore. On le trouve dans le *Dic-*

(1) Gilbert, *Mon apologie*, satire.

(2) Pour les Waux-Halls de Paris, v. Dulaure, *Histoire de Paris*, II, 1856, pp. 210-211, et V, 1858, p. 12. Cf. aussi Arsène Houssaye, *Galerie du XVIII^e^ siècle*, 1858, 1^re^ série, « Les hommes d'esprit », p. 185.

(3) Renseignement de famille venu à la connaissance de l'auteur parce que, vers cette époque, un de ses proches parents, aujourd'hui décédé, l'avait acquis et y donnait des leçons de tricycle à pétrole. Vers 1930, l'auteur n'a retrouvé au même endroit qu'un *Tivoli-Aubert-Cinéma* ou *Tivoli-Palace-Cinéma*.

(4) G. Delahache, *Strasbourg*, p. 123, et E. Will, « Pierre-Valentin Boudhors », *Archives alsaciennes d'histoire de l'art*, 1932.

(5) G. Gilbert, *Arles, son origine, son histoire, ses monuments et son église*, Avignon, 1926, p. 39.

tionnaire national de Bescherelle (1846). De nos jours il paraît bien mort. Toutefois la concordance de deux renseignements indépendants semble indiquer qu'il a survécu assez longtemps au moins dans la région de Saint-Quentin. En 1932, les Picards de cette région désignaient par *vauxhall :* 1° une grande tente sous laquelle se donnait le repas de noce; 2° la marquise que l'on dressait devant la porte de la maison de la mariée; 3° un manège forain. Dans ces trois acceptions, *vauxhall* désignait un objet comportant une banne, grosse toile généralement rayée de bandes alternativement rouges et jaunes, que l'on peut ainsi supposer avoir joué un certain rôle dans l'équipement des anciens vauxhalls. En 1938, une personne âgée de 76 ans attestait encore qu'à Saint-Quentin et dans les environs le mot *vauxhall* désignait : 1° une tente; 2° un manège de chevaux de bois. Enfin, des tentes dites *vauxhalls* figuraient encore en 1932 aux catalogues des maisons Saint Frères de Paris et Bessonneau d'Angers.

La mode des vauxhalls ne fut pas limitée à la France. On en trouve un peu partout en Europe. Il y a eu un Vauxhall à Bruxelles vers 1860-1870. Il y avait un *Tivoli-Vauxhall* à Copenhague il y a une vingtaine d'années. En Pologne, il y eut sous Stanislas Poniatowski (1764-1795) un *Foksal* dont le *f* rappelle curieusement le nom de l'ancien village anglaix de *Foxhall*. *Foksal* est aujourd'hui encore le nom d'une rue de Varsovie.

Dès le XVIII^e^ siècle, les Vauxhalls devaient connaître en Russie une grande faveur. On mentionne en particulier le Vauxhall du baron Bonjour à Saint-Pétersbourg, dans le jardin Naryškin, sur le quai de la Mojka, sous le règne de Catherine II, et celui de l'Anglais Meddox à Moscou. En juillet 1790, Karamzin visita le Vauxhall de Londres qui fit sur lui une forte impression, et dont il a laissé sous le nom de Вокса.лъ une description enthousiaste :

Imaginez d'interminables allées, des forêts entières, brillamment illuminées; des galeries, des colonnades, des pavillons, des berceaux ornés de peintures et de bustes de grands hommes; au milieu d'une épaisse verdure des arcs de triomphe flamboyants sous lesquels retentit de la musique d'orchestre; partout une foule de gens; partout des tables de festin décorées de fleurs et de verdure; j'enfile une étroite et courte allée et l'on me dit : voici la promenade des Druides (nom de l'allée). Je continue; je vois, au clair de la lune et à la lueur de lumières éloignées, un lieu désert et parsemé de petits tertres représentant un camp romain. Ici poussent des cyprès et des cèdres. Sur un petit monticule Milton -- en marbre -- est assis et écoute la musique; plus loin -- un obélisque, un jardin chinois .. Si vous êtes perspicace, vous avez reconnu que la description que je vous fais est celle du célèbre Vauxhall anglais, que l'on cherche en vain à imiter dans d'autres pays .. [1].

Dès la fin du XVIII^e^ siècle, le mot вокса.лъ (avec c), au sens de « lieu public

[1] Karamzin, *Œuvres*, V, éd. Smirdin, 1834, p. 179.

de divertissement », était devenu un appellatif en russe. Vasilij Puškin, l'oncle du grand Puškin, écrivait en 1798 :

Вездѣ онъ съ ней
И въ театрахъ и въ воксалахъ [1].

En 1814, A. S. Puškin écrivait à son tour :

Я... въ театрѣ и на балахъ,
На гуляньѣ иль въ воксалахъ
Легкимъ зэфиромъ леталъ [2].

En 1823, Miloradovič, gouverneur de Saint-Pétersbourg, fit adopter le plan d'un nouvel aménagement du parc de Jekateringof, dans la banlieue immédiate de la capitale. Les bâtiments furent édifiés du printemps à l'automne 1828, par l'architecte français Monterrand, le futur constructeur de la cathédrale de Saint-Isaac [3]. Le principal était :

un vauxhall dans le goût mauresque, avec une énorme rotonde flanquée de part et d'autre de deux pavillons; la coupole de la rotonde était bleu ciel avec des bandes jaunes; un drapeau flottait au haut de la flèche; devant la rotonde, sur de grands piédestaux, étaient posés deux énormes vases remplis de fleurs; dans la rotonde elle-même se trouvait une salle ronde pour des bals et des concerts d'été; des chœurs, construits en demi-cercle, y étaient destinés aux musiciens... [4].

En 1838, l'article de *l'Encyclopédie Pluchard* montre quelle représentation éveillait alors dans l'esprit d'un Russe le mot вокса.лъ. On notera en particulier l'insistance avec laquelle revient le mot *salle* (залъ), que la sonore з et le genre masculin révèlent comme un emprunt à l'allemand *Saal* (= *zāl*). Décrivant le Vauxhall de Londres, l'article dit :

Un jardin s'étend avec une charmante diversité. Quand il est ouvert au public, ses allées sont magnifiquement éclairées et s'ornent de transparents; presque en face de l'entrée principale se trouve un beau pavillon dont les loges et les salles (!) sont ornées de tableaux... Addison mentionne dans son *Spectateur* les « Jardins printaniers » de Vauxhall comme un endroit très agréable, mais en ce temps-là, c'était encore un simple jardin où l'on prenait le thé, où l'on déjeûnait, où l'on dansait, et où l'on donnait parfois de grands concerts. Maintenant on appelle généralement *Vauxhalls* des édifices avec des salles assez spacieuses pour des danses, des concerts, etc., construits auprès des promenades de banlieue [5].

Lorsque au début des années trente les premières voies ferrées apparurent en Europe, l'ingénieur Gerstner, né à Prague en 1793, spécialiste

[1] Вечеръ, Аониды, III, éd. Сытовъ, 1893.
[2] Посланіе къ Наталѣ.
[3] Пыляевъ, Старый Петербургъ, 1887, pp. 80-81.
[4] *Ibid.*, p. 82.
[5] Плюшаръ, Энциклопедическій Лексиконъ, XI, Спб., 1838, p. 294.

venu à Saint-Pétersbourg en 1834, déposa le 6 janvier 1835 un projet de chemin de fer de Saint-Pétersbourg à Tsarskoje-Selo et à Pavlovsk. Ce projet souleva une vive opposition de la part du comte Tol', directeur en chef des voies de communication, et du comte Kamkarin, Ministre des Finances : relier par voie ferrée un grand centre industriel comme Manchester et un grand port comme Liverpool, ainsi que l'avaient fait les Anglais en 1830, ou de grandes villes industrielles comme Lyon et Saint-Étienne, ainsi que l'avaient fait les Français en 1832, cela pouvait avoir un sens et des chances de succès; mais relier Saint-Pétersbourg à un trou comme Pavlovsk, simple résidence d'été, c'était courir à un fiasco certain. Gerstner fit front et défendit son projet. Puisque la voie ferrée projetée ne répondait à aucun besoin, on créerait à la fois et la voie ferrée et le besoin auquel elle devrait répondre. On ferait de Pavlovsk un centre d'attraction au bon air de la campagne :

Par conséquent, une voie ferrée allant à Tsarskoje-Selo et à Pavlovsk est une entreprise utile à la santé des habitants de la capitale; c'est la future promenade de tous ceux qui ont besoin de repos, le nouveau lieu de réunion du public de la capitale. Actuellement, on va se promener sur la perspective Nevskij, sur le quai de la Néva, dans le Jardin d'Été; alors, grâce à la force invisible de la vapeur, on se transportera avec la rapidité d'une flèche à Tsarskoje-Selo et à Pavlovsk, et on y respirera un air meilleur que dans la ville dont le site est bas. Actuellement on se rend en hiver à l'île Krestovskij, où se trouvent des glissades en traîneau; mais au bout de la voie ferrée on construira un nouveau Tivoli, un superbe vauxhall; été comme hiver, il servira de lieu de réunion pour les habitants de la capitale; des jeux et des danses, l'occasion de restaurer ses forces à l'air frais et dans un restaurant somptueux y attireront chacun ... [1].

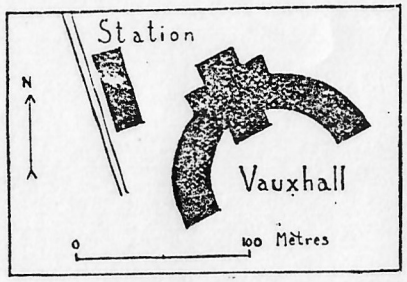
Notre ligne sera construite en partie pour ceux qui villégiatureront là en été, en partie pour ceux qui désireront aller s'y promener... Il est indispensable de construire au bout de la ligne une hôtellerie, avec toutes les commodités, établie avec goût et élégance. Après avoir fait un parcours agréable et s'être promené pendant quelques heures dans le jardin, chacun voudra réparer ses forces, par conséquent une voie ferrée faite pour concourir au plaisir et au maintien de la santé des habitants de la capitale ne répondrait pas pleinement au besoin du public sans une hôtellerie. Cette hôtellerie devra être construite sous une forme meilleure et plus élégante que toutes celles de la capitale .. [2]. Elle devra être suffisamment spacieuse pour pouvoir loger plusieurs centaines de personnes, même mille personnes, arrivant par voie ferrée .. Dans cette hôtellerie, il devra y avoir une belle salle (!) pour les bals et les concerts. Je considère comme une condition essentielle que le tenancier de l'hôtellerie soit tenu d'offrir une table excellente et, en outre, à des prix raisonnables et populaires .. Paris, Vienne, Munich, presque chaque grande ville possède son Tivoli, Londres son Vauxhall, qui, par son éclat et sa magnificence, rivalise avec tous les établissements semblables. Il n'y a qu'à Saint-Pétersbourg qu'il n'y ait pas eu jusqu'ici de Tivoli; mais il naîtra bientôt .. [3].

En effet, au mépris des avis de ses ministres, le Tsar Nicolas Ier approuva le 21 mars 1836 le projet de Gerstner, et la construction du Vauxhall

[1] Ф. А. фонъ Герстнеръ, О выводахъ построенія желѣзной дороги изъ Санктпетербурга въ Царское село и Павловскъ, Спб., 1836, p. 39.
[2] *Ibid.*, p. 41.
[3] *Ibid.*, p. 42.

de Pavlovsk commença le 7 juillet [1]. Elle fut terminée à la fin de l'été :

On achève de construire à Pavlovsk un immense pavillon. Il est disposé en demi-cercle et se compose d'un vestibule (de 5 sagènes de diamètre); d'une salle (!) de bals, de concerts et de restaurant (17 sagènes de long), de deux salles (!) plus petites, de deux jardins d'hiver et de quarante chambres (disposées dans les deux ailes) à louer aux voyageurs, etc. L'eau est élevée par une machine à vapeur dans un réservoir situé sur le toit, d'où elle passe dans toutes



Le Vauxhall de Pavlovsk.

les parties de l'édifice et forme un jet d'eau dans la grande salle (!) et deux en dehors du pavillon. Une allée couverte de 52 sagènes de long conduit de la voie ferrée au pavillon. Une autre de 20 sagènes de long va tout autour des ailes à l'usage du public en été. On a fait des préparatifs pour mettre dans la grande salle (!) un «apollonion», orchestre mécanique renommé construit par l'artiste et mécanicien Robson et mû par une machine à vapeur [2].

La ligne, d'abord desservie par des convois à chevaux, aboutissait directement au Vauxhall de Pavlovsk :

La voie va en droite ligne sur une étendue de 24 verstes jusqu'au pavillon même qui se trouve dans le parc de Pavlovsk [3].

Elle fut ouverte jusqu'à Tsarskoje-Selo le 30 octobre 1837 et le Vauxhall le 22 mai 1838. La Сѣверная Пчела présente le nouveau vauxhall à ses lecteurs par une lettre de N. V. Kupel'nikov au compositeur Glinka [4] :

Représente-toi un immense bâtiment, disposé en demi-cercle, avec des galeries ouvertes, de magnifiques salles (!), une quantité de chambres séparées, très calmes et très commodes... La magnifique salle (!), disposée avec beaucoup d'art par l'architecte Stackenschneider, constructeur du Vauxhall, ornée d'une quantité de colonnes à quatre faces, de chœurs spacieux et d'une fontaine fort ingénieuse, est toute garnie de tables et pourvue de deux buffets somptueux. A droite, deux salles (!) de billard, à gauche des salles (!) pour ceux qui désirent, après le déjeuner, s'éloigner quelque peu des autres visiteurs... Les salles (!) étaient pleines...

[1] Третій отчетъ объ успѣхахъ желѣзной дороги изъ Санктпетербурга въ Царское село и Павловскъ, 8-11-1837.
[2] Сѣверная Пчела, 26-9-1836, p. 879; cf. le plan reproduit ici d'après Baedeker, *Russland*, 1912, p. 185.
[3] Сѣверная Пчела, 30-9-1837, p. 875.
[4] Reproduite dans П. Ф. Финдейзенъ, Павловскій Музыкальный вокзалъ, Историческій очеркъ (1838-1912), p. 17.

Le Vauxhall de Pavlovsk connut jusqu'à la Révolution de 1917 une grande faveur. Destiné d'abord à un public moyen, il ne cessa d'élever son niveau social et musical : il eut comme chef d'orchestre, de 1856 à 1865, le célèbre compositeur autrichien Johann Strauss, le roi de la valse, et Colonne y fut appelé pendant quatre semaines en 1904.

On a vu avec quelle persistance la notion de вокзал était associée chez les Russes du XIX^e^ siècle à celle de salle (зал)[1]. Ceci suggère que c'est par contamination avec зал que вокзал est devenu вокзал[2]. D'après les relevés de l'auteur, qui ne peuvent prétendre à être exhaustifs, le premier exemple de вокзалъ est de 1864[3], le dernier de вокзалъ de 1892[4]. Certains documents officiels écrivent c jusqu'à 1882, з à partir de 1883[5].

Le Vauxhall de Pavlovsk étant attenant à la station du chemin de fer, l'habitude fut vite prise de désigner par le nom de вокзалъ la gare elle-même[6], et le mot se généralisa en russe comme nom commun de toutes les gares. A quelle date et dans quelles circonstances précises? Le nouveau terme s'est-il d'abord appliqué à la tête de la ligne de Pavlovsk dans Saint-Pétersbourg, ou bien à quelqu'une des gares des autres lignes qui furent construites par la suite[7]? Dans l'espoir de pouvoir résoudre ce petit problème, l'auteur a interrogé les archives du chemin de fer de Tsarskoje-Selo, mais en vain. Les techniciens russes de l'exploitation des voies ferrées ne connaissent que le mot станция, вокзал étant, à la différence du français *gare*, le mot des usagers, qui voient surtout dans la gare l'endroit où l'on prend les billets et où l'on enregistre les bagages avant de passer sur le quai[8]. Les quelques autres sondages faits par l'auteur lui ont seulement révélé que l'emploi de вокзалъ au sens de « gare » remonte au moins à 1867[9]. En 1868, Dostojevskij, dans *L'Idiot*;

[1] Cf. encore зала на гульбище, Dal', Толковый словарь, 4, 1911, s. v. вокзалъ.

[2] Chose curieuse, les deux mots d'origine germanique représentés par anglais *hall* et allemand *Saal*, que rapproche une paronymie bien qu'ils ne soient pas étymologiquement parents, ont déjà exercé une influence l'un sur l'autre, mais en sens contraire, en vieux français, puisque c'est la gémination de *halle* qui a entraîné celle de *salle* pour un plus ancien *sale*, cf. Bloch, *Dictionnaire étymologique*, s. v. *salle*.

[3] Справочная книга для купцовъ, Спб., 1864.

[4] Ф. Рейфъ, Параллельные словари русскаго, французскаго, нѣмецкаго и англійскаго, Спб., 1892.

[5] Архивъ Царско-Сельской желѣзной дороги, опись 1, дѣло 189 (1882) et дѣло 192 (1883).

[6] Д. Н. Ушаков, Краткое введение в науку о языке, 7^e^ éd., Moscou, 1925, p. 128.

[7] Celle de Moscou fut ouverte en 1847, celle de Varsovie en 1853, une dizaine d'autres de 1858 à 1866.

[8] Cf. aussi строение где собираются пассажиры для отъезда, *Dictionnaire de l'Académie*.

[9] Cf. Путеводитель по Россіи, I, Желѣзныя дороги, Изданіе картографскаго заведенія А. Н. Ильина, Спб., 1867. Sur le plan de Vilno (p. 8), la gare y est appelée вокзалъ, tandis que les gares de villes moins importantes comme Tver' (p. 3), Pskov (p. 6), Vladimir (p. 16) et Grodno sont appelées станція.

[1] Cf. aussi Павловскіе станція и вокзалъ, Архивъ Царско-Сельской желѣзной дороги, опись 1, дѣло 189 (1882).

[2] A Troyes, cf. Ulbach, *M. et M^me^ Fernel* (1860), I, p. 21.

[3] *Ibid.*, III, p. 31.

[4] A Philippeville, le narrateur venant par chemin de fer de Robertville, cf. Le Capitaine, *A travers l'Algérie*, Tours, Mame, vers 1900, p. 191.

[5] Dostojevskij, *L'Idiot* (1868), II, 5, et *Dictionnaire de l'Académie*, s. v.

emploie indifféremment вокзалъ pour désigner le Vauxhal de Jekateringof (II, 1), celui de Pavlovsk (III, 2, 3, 7, 10) et les gares de Saint-Pétersbourg, gare de Varsovie (I, 2), gare de Nicolas (II, 2, 5), gare de Tsarskoje-Selo (II, 5, 11), tandis que la gare de Pavlovsk est appelée станція (IV, 10)[1].

Il est caractéristique pour l'histoire de la société russe de l'ancien régime que le nom russe de la gare soit l'ancien nom d'un lieu de divertissement. Car, quitte à faire un emprunt au français, le russe eût pu choisir un autre vocable. Le nom français de la gare est à l'origine un terme de marinier (attesté depuis 1690) et a d'abord désigné une « gare d'eau », c'est-à-dire un lieu où les bateaux se garent sur les rivières ou se croisent sur les canaux. Ce terme emprunté à la navigation fluviale a été longtemps concurrencé chez les usagers du chemin de fer par celui de *débarcadère* (avec son corrélatif *embarcadère*) :

> Un sifflement prolongé de la locomotive annonçait qu'on entrait dans le débarcadère [2].
> Toutes les villes anciennes ont une rue du Cloître, comme toutes les villes modernes ont, ou auront, une rue de l'Embarcadère [3].

Le débarcadère de l'Est est devenu la gare de l'Est. Le terme de débarcadère était usuel à la fin du XIX^e^ siècle :

> Avertie par télégramme, ma tante nous attendait au débarcadère... [4]

A Montpellier, la place de la gare, aujourd'hui place A. Gibert, s'appelait officiellement *Place de l'Embarcadère* en 1911. En russe, l'emprunt дебаркадер est attesté en ce sens[5]. Le russe eût donc facilement pu préférer дебаркадер à вокзал. Mais voilà! En ce pays de terriens, un vauxhall avait une autre vogue qu'un débarcadère!

Les limites dans lesquelles sont appelés à se confiner, dans le temps et dans l'espace, les dictionnaires étymologiques, dérobent souvent à nos yeux la complexité hétéroclite de l'histoire intégrale des mots et l'enchaînement fortuit et imprévisible des circonstances souvent lointaines qui en ont perpétué la tradition. Si Falkes de Bréauté n'avait

pas épousé la veuve du comte de Devonshire au XIII^e^ siècle, si tout au moins la conquête normande n'avait pas au XI^e^ siècle transporté en Angleterre des patronymes français comme *Vaux,* la gare ne s'appellerait pas ВОКЗАЛ à Vladivostok en 1950. Bien plus, si l'extraordinaire histoire des vauxhalls ne nous avait pas été conservée et qu'un étymologiste se hasardât à la restituer par hypothèse, il se ferait dûment taxer d'invraisemblance.

LES LETTRES SLAVES EN MOLDAVIE :

LE MOINE GABRIEL

DU MONASTÈRE DE NEAMȚU (1424-1447)

PAR

ÉMILE TURDEANU

L'essor de la littérature slave en Valachie et en Moldavie est généralement attribué à l'immigration des élites bulgares et serbes qui, fuyant l'oppression turque, ont trouvé asile dans les pays hospitaliers du Nord du Danube. En effet, rien de plus tentant, au prime abord, que ce raisonnement : la Serbie perd la plus grande part de son territoire national en 1389, la Bulgarie tombe pour des siècles sous le joug turc en 1393; d'autre part la carrière des lettres slaves en Moldavie et en Valachie ne commence qu'au début du XV^e^ siècle; cet épanouissement n'est-il pas dû à l'arrivée dans les pays plus libres des Roumains d'un certain nombre de gens instruits, qui ont amené avec eux les trésors littéraires de leur patrie abandonnée ?

Nous avons exposé ailleurs les réserves que nous inspire cette hypothèse[1]. Elle suppose tout d'abord un exode assez important d'élites artistiques et religieuses. Or, non seulement il n'existe aucune trace documentaire d'un tel mouvement, mais on ne peut même pas citer le nom d'un artiste ou d'un lettré bulgare qui ait cherché asile, après la catastrophe de 1393, dans les principautés roumaines. Elle suppose ensuite une continuité directe et immédiate entre l'activité des centres littéraires du Sud, tel celui de Tărnovo, et entre l'activité des écoles littéraires des pays roumains. Or, rien ne nous permet de suivre une telle évolution.

Le premier manuscrit slave de Valachie dont nous connaissions la date est de 1405. C'est un *Évangéliaire,* copié par un hiéromonaque d'origine serbo-grecque, Nicodème, qui s'était établi sur la rive gauche

[1] Émile Turdeanu, *La Littérature bulgare du XIV^e^ siècle et sa diffusion dans les pays roumains* (Travaux publiés par l'Institut d'Études slaves), XXII, Paris, 1947, pp. 62-65 et 135-136.