

LES ORIGINES DU COCHE

Les linguistes et les historiens de la civilisation de l'Europe ont été d'accord jusqu'à présent pour reconnaître que hongrois *kocsi* est à la base des mots équivalents de certaines langues européennes : all. *kutsche*, holl. *koets*, *koetswagen*, bas-all. *kutze*, *kutzen*, *kosche*, fris. *kuze*, suéd. *kusk*, *kutsch-vagen*, dan. *kudsk*, polon. *kocz*, slovène *kočija*, tchèque *kočí*, *kočíš*, roum. *cocie*, slav. balk. *kočja*¹, russe *kučer*.

Voici d'ailleurs à ce sujet l'avis de M. SCHUCHARDT, l'éminent romaniste : ... « Dans les autres langues romanes aussi quelques mots hongrois ont passé de bonne heure, peut-être même directement. Que le mot hongrois *kocsi* est le mot d'origine des mots correspondants des langues slaves, germaniques, romanes, albanaise et turques, ce fait a été prouvé irréfutablement par RIEDL (Nyr. XI 103-106 ; cf. Miklosich, *Die slav. magy. und rum. El. im türk. Sprachsch.* I. 11). Le premier homme ou un des premiers qui aient employé ce mot en espagnol, Avila, le connaissait comme un mot magyar. Aux Italiens aussi mot et objet ne pouvaient guère parvenir par les Slaves ou les Allemands : ital. septentr. *coccio* (vérit. *cocio* signifie aujourd'hui « cocher ») a été toscanisé en *cocchio*². » Cette opinion a été reprise aussi par M. MEYER-LÜBKE qui dans son *Romanisch-Etymologisches Wörterbuch* reproduit l'avis de M. Schuchardt.

Or la science tchèque ne semble pas acquiescer à cette solution du problème étymologique, car nous lisons dans l'ouvrage d'un savant tchèque l'attribution de *kocsi* à la langue tchèque, sans que d'ailleurs les opinions qui ont été reçues jusqu'à présent soient réfutées ou même mentionnées à propos des résultats nouveaux³.

1. Cf. James A. H. Murray, *A new english Dictionary*. Oxford. 1893, vol. II : COACH. — Grimm, *Deutsches Wörterbuch*. 1873, 5. B., KUTSCHE.

2. *Zeitschr. f. rom. Philologie*, t. XV, p. 95.

3. Karel Titz, *Časopis matice moravske*. 46. année, p. 170-191. (Franç. *coche* = stč. *kočí*, *kočíš*),

Nous croyons qu'il ne sera pas dépourvu de tout intérêt de revenir sur ce mot, si intéressant au point de vue de l'histoire de la civilisation, à l'occasion de ces théories nouvelles. Les réflexions qui vont suivre confirmeront contre l'affirmation aventureuse de l'étymologiste tchèque, l'opinion généralement reçue par le monde savant.

Dans le problème de *kocsi* il y a deux points à élucider. D'abord l'origine de l'*objet* lui-même ; en second lieu l'extraction du *nom* de l'*objet*. Mais nous devons faire remarquer dès l'abord que nous ne prétendons pas présenter la construction du véhicule roulant comme une invention hongroise. L'histoire de celui-ci remonte aux temps les plus anciens de la civilisation humaine. Il nous faut démontrer seulement qu'une certaine forme et un certain usage du véhicule roulant sont d'origine hongroise et que la Hongrie fut le point de départ pour l'expansion européenne du nom et de la chose à la fois.

Selon le témoignage irrécusable des données de l'histoire l'usage de *kocsi*, comme moyen de transport de personnes, n'est connu à l'étranger que depuis le milieu du xvi^e siècle. Au moyen-âge on n'employait point le chariot à quatre roues à cet effet ; en des cas exceptionnels il servait au transport de femmes, de prêtres et de malades. SAUVAL, historien du xvii^e siècle, se moque du *carpentum* à quatre bœufs conduit par un bouvier dans lequel les derniers rois mérovingiens faisaient le tour du pays une fois par an, pour se montrer au peuple et recueillir ses cadeaux. En effet pendant le moyen âge les hommes montaient à cheval et les femmes avaient plutôt le mulet pour monture ou se faisaient transporter en chaise. En 1389 Isabelle de Bavière entra à Paris couchée dans un lit suspendu, surmonté de baldaquin et orné d'une riche broderie d'or ; les dames de sa suite étaient portées de la même façon ou bien montaient de superbes haquenées. Au tournoi les dames se présentaient sur des chevaux de parade conduits par deux palefreniers ou en croupe derrière leur écuyer. Les prêtres et les officiers civils montaient à mulet en vaquant à leurs fonctions, moins pour la commodité que pour éviter la boue.

Encore à l'époque où l'usage du carrosse était déjà répandu, les femmes ne renonçaient pas volontiers à leur monture superbe et lors de l'entrée de Louis XIV à Paris la population pouvait admirer les chevaux somptueusement harnachés de la reine.

Les données concernant le transport rapide de personnes en véhicule nous ramènent toutes en Hongrie, patrie du « coche ». Le premier renseignement intéressant à ce sujet est le rapport de BERTRANDON DE LA BROQUIÈRE qui en 1433, à son retour de la Terre-Sainte, traversa la Hongrie. Voici le passage qui révèle l'étonnement de l'homme de l'Occident à la vue du véhicule hongrois : « Rencontray en mon chemin des gens qui aloient sur charios six en aucuns sept, huit en vng autre, ainsi que la chose la donne, qui nont que vng cheval qui les maine ; et quant ils vuellent faire grant journee, ilz font ainsi. Il y a daucuns charios couvers a la maniere du pays, qui sont tres beaulx et sont moult legiers, roes et tout, et me samble que vng homme le porteroit bien a son col, sil estoit loye ; et sont les roes de derriere beaucoup plus haultes, que celles de devant, et se peut on tres bien dormir et reposer dedens, car le pays est si tres uny, que on ny treuve point dempeschement, que le cheval ne puist bien tousiours troter. ¹ »

Le Français se montre donc frappé de voir le chariot employé pour le transport de personnes et admire la légèreté de la voiture dont la construction était en flagrante opposition avec les lourds véhicules de l'Occident servant au transport de bagages. Cependant la description de Broquière ne s'accorde pas encore entièrement avec l'aspect du *coche*. La forme définitive du *coche* ne se présente qu'au temps du roi Mathias Corvin (1458-1490) qui passe même un siècle après sa mort pour l'inventeur du véhicule hongrois. Gáspár HELTAI fait dans sa Chronique cette remarque intéressante : « Là où il allait, il allait comme s'il volait. Par la poste aux chevaux il fit plusieurs centaines de lieues en moins de quelques jours. »

En effet les premières mentions documentaires du *coche* proviennent de l'époque de Mathias Corvin. En 1487 le roi nomma le neveu de la reine Béatrice, HIPPOLYTE D'ESTE, archevêque d'Esztergom. Or dans le livre de comptes de l'archevêque conservé aux archives de Modène on peut relever la première indication encore inconnue jusqu'à présent de l'objet qui nous intéresse : « 1487. adj. 28 Setembro... Stalla. Doe Carette pendente. Tre Carette grande de roba. Doe Carctte vechie per aqua. Una Caretta da Cozj. » Par la suite on rencontre encore les expressions suivantes : *careta da*

1. Publié dans *Magyar Történelmi Okmánytár*. IV, 312.

Cozo, *Carella ongaresca*, *l'Ongaro* ; pour le nom du cocher : *caratiero da Coza* et pour les chevaux : *cavalli da Coze*¹. D'autre part GORRADINI, qui s'est occupé particulièrement de l'histoire des véhicules en Italie, a démontré que le *carro da coccia* hongrois a été importé et acclimaté par Hippolyte d'Este en Italie, et tout d'abord à Ferrare en 1509 lorsqu'il y était retourné de Hongrie. Ce fait est d'ailleurs connu et rappelé déjà par Pirro LIGORIO, architecte du xvi^e siècle : « il cocchio fu portato prima in Italia dal primo signor Ippolito Cardinale di Ferrara da Ungaria ».

Quelques années après, les comptes des trésoriers royaux : *Registrum omnium proventuum Regalium* (1494-1495), mentionnent très souvent le « coche » hongrois² : On rencontre d'abord le mot *kocsi* : « missa sunt ad Wysegrad poma Narantia dulcia et acerba per unum *kochy* » — « *kochy*, qui praefatum Nicolaum... duxit Waradinum » — « pro expensis dati sunt fl. V. pro *kochy* fl. V. ». A côté de ces formes on relève l'expression *currus Kochy* : « ad currum *kochy* dati sunt fl. XII. » — « missi sunt... Iwan Slesak aulicus... nec non Mgr. Jacobus Bombardarius Regiae Maiestatis in tribus *Curribus Kochy* in Nandor Album. » — « Jankoni Familiari... per unum *currum kochy* pro pecuniis misso, pro expensis et vectori dati fl. VI. » — Pour le conducteur de la voiture on lit : *Matheo Kwchy*... qui duxerat... *Georgium Banfy* ad *Wesprimium*, dati sunt : fl. VI. » — « *Curriifero de Koch*... dedi fl. VI. » — « *Matheo Kochy* qui duxerat res Regiae Mts... dati sunt : fl. VI »... « duce *curriifero Kochy* qui *Matheum Pothony*... ad *Posegam* duxit et reduxit... dati sunt in bonis per 2-os fior. 25. » — Enfin le cheval lui-même figure sous la même dénomination : « ad equos *kochy* ad emendam avenam dati Den. XXV ».

Toutes ces données sont du xv^e siècle ; à cette date on ne trouve encore nulle mention de *kochy* chez les écrivains étrangers. Par contre au xvi^e siècle on abonde en témoignages. *Johannes CUSPINIANUS*, médecin de l'empereur Maximilien, ayant fait 24 fois le voyage de Hongrie en moins de cinq ans, note ceci dans son journal (*Diarium de congressu Maximiliani* I. 15r5) : « Vehebantur multi hungarorum in curribus illis velocibus, quibus nomen est patria lingua

1. Cf. les copies authentiques à l'Académie Hongroise.

2. Cité par Engel, *Geschichte Ungarns u. seiner Nebenländer*. 1, 72, 79, 100, 111, 167, 172.

Kottschi »¹. Ou bien écoutons LAZIUS (*Rei contra Turcas descriptio*. 1556) : « quippe centum rhedis Hungaricis, quos *Golschones* appellant »², ou HEROLD (*Rerum contra Turcos historiola* 1556) : « pettoritis, quos *Gotschos* appellamus, curribus currisque pro vallo obmunierat ».³

En Hongrie au début du xvi^e siècle l'usage du coche était tellement répandu qu'il a failli supprimer l'usage ancestral du cheval. C'est pourquoi la Diète de 1523 enjoint aux députés de monter à cheval ou à venir à pied ainsi que l'exige la coutume : « Ex quod Nobiles unius sessionis per singula capita pariter insurgere et advenire teneant et non in *Kotzi*, prout plerique solent, sed exercitantium more vel equites, vel pedites venire sint obligati. » De pareilles admonitions ne se font entendre dans les autres pays de l'Europe que bien plus tard, environ cinquante ans après, alors le coche trouve des ennemis dans les moralistes qui le considèrent comme un instrument de la mollesse et dans les porteurs de chaise qui y voient la perte de leur gagne-pain.

En France le coche apparaît vers la fin du règne de François I^{er} (1547). J.-A. DE THOU a noté (*Historia*. London 1733 VII. 88) qu'en dehors du roi quatre personnes avaient seulement leur coche. Dans une lettre de Henri IV nous lisons : « Je ne saurois Vous aller voir aujourd'hui, parce que ma femme se sert de mon *coche* ». — En Espagne c'est AVILA Y ZUNIGA qui le mentionne d'abord dans ses mémoires publiés en 1548 : [Charles V pendant la campagne de 1546-1547] « ... se puso a dormir en un carro cubierto al que en Hungaria llaman *coche*, el nombre y la invención es de aquella tierra. » On relève chez l'historien allemand du xvi^e siècle FR. HORTLEDER une déclaration toute pareille (*Vom deutschen Krieg*. 613) : « Der Kaiser Karl legte sich weil ers Podagra hatte in einen *ungarischen Gutschwagen* schlafen ». — Pour l'Italie nous avons déjà cité le témoignage de PIRRO LICORIO. Ajoutons encore celui de DAINERO qui dans sa lettre du 22 octobre 1501 écrit ceci : « da Buda a Viena migliaia 160 de postre; dave se li va per di vole da ogne tempo, in quatro persone suso un carro da *cocia* in uno die una nocte cum tre jumente; non muttando se non una volte le bestie la estate

1. Mathias Bél, *Adparatus*. Dec. I. Monum. VI. p. 292.

2. Schwandtner, *Script. rer. Hung.* II, p. 400.

3. *Ibid.* II, p. 427.

e do lo inverno ; la qual cossa ho commemorato, perche mi pare uno grande camminare. »

L'origine et l'aspect extérieur du *kocsi* sont donnés d'abord par le Baron Sigismond HERBERSTEIN en 1518 :

« Zwaintzigisten Aprilis fuern also sambt der Moscovittischen Podtschafft ab gen Wien... fuern auf *Kotschi Wäggen* die man also nent nach ainem Dorff bey zehen meilln dishalb Ofen, die mit dreyen Pferden neben ainander lauffenndt gefuert werden und derselben Zeit kain Eisen oder gar wenig daran was, fuern vier Personen sambt dem fuermann. » Ailleurs il écrit : « Die vierte Rast ist sechs Meilen unter Raab in dem Dorfe *Kotzi*, an welchem Orte auch die fuhrleite und die wagen dieses Dorfes namen empfangen und werden gemeniglich *Cotzi* genannt.¹ » — Dans son ouvrage intitulé : *Rerum Moscovitarum Commentarii* il décrit ainsi son voyage : « *Pannoniam currum cōspondendi, quo trijugis equabus curru volitante celerrime ferebar, paucisque horis Budam triginta duobus miliaribus perveni. Tantaee autem celeritatis causa est, tam commoda per iusta intervalla respiratio equorum et permutatio. Quarum prima utuntur in Pruk [Brock an der Leitha]... Secunda in Ovar castro [Magyar Óvár]... Tertia in Jaurino oppido [Győr]... Quarta sex infra Jaurinum miliaribus, in pago *Cotzi* a quo et vectores currus nomen acceperunt *Cotzique* adhuc promiscue appellantur. Ultima in Vark pago [Barok] quinque a *Cotzi* miliaribus ; quo loci equorum soleas, num qui clavi vacillant, aut desint inspiciunt, currus loraque sarciunt : quibus omnibus reffectis Budam ; sedem regalem, 5 inde miliar. invehuntur. »*

Le Baron Herberstein revient encore deux fois sur le *kocsi* hongrois dans son autobiographie, aux dates de 1523 et de 1541.

Les données historiques que l'on pourrait multiplier encore sont unanimes à témoigner que le *kocsi* est un produit de l'industrie hongroise et que l'Europe a reçu cette invention du pays hongrois. Il n'y en a aucun qui contredise cette conclusion.

L'autre fait qui ressort de ces témoignages c'est que le lieu d'origine du coche est à chercher dans le village de Kocs, comitat de Komárom. En effet ce village, avec le village Mocsafalva, situé au nord de Kocs, était le siège des charrons

1. Starczewski, *Hist. Ruthenicae scriptores exteri saeculi*, XVI. I, 95.

du roi de Hongrie. La région de Kocs et de Mocsafalva était favorable à la fabrication des voitures à cause des immenses forêts qui la couvraient, d'autre part ces villages étaient situés sur le trajet de Bude-Vienne.

La première qualité du *kocsi* hongrois qui frappa les étrangers fut sa légèreté qui facilitait la rapidité et l'aisance extraordinaire du transport. C'est ce qui en recommandait l'usage pour le transport de courriers et d'ambassades urgentes.

Les roues de devant plus basses que celles de derrière, comme on le voit encore sur la charrette des paysans hongrois, et l'attelage composé toujours de trois chevaux, ce furent là pendant longtemps ses principales marques caractéristiques. Dans son testament de 1562 l'archevêque Nicolas OLÁH a légué ses chevaux par trois à ses héritiers¹.

La légèreté et la rapidité de la voiture hongroise furent la cause principale de son expansion à l'étranger. Les gravures de l'époque montrent avec précision l'aspect de la voiture hongroise : telle elle paraît sur les deux bois de Jost AMMAN représentant l'entrée de l'ambassade turque à Francfort à l'occasion du couronnement de Maximilien II, en 1562 ; sur la gravure de Jérémie SCHEMMEL (*Chunteruet Buch* 1568) portant l'inscription : « ein ungarische Gutsche » ; dans l'*Orbis Pictus* de COMENIUS (1685) ; dans l'enluminure du manuscrit dit de Wathay conservé à la Bibliothèque de l'Académie Hongroise.

Quant à la question linguistique celle-ci ne présente aucune espèce de difficulté. Le mot hongrois *kocsi* vient du nom de lieu Kocs et figure d'abord dans l'expression *kocsi szekér*, « charrette de Kocs ». La soustraction se produit comme dans le cas des célèbres vins de Tokaj et de Ménes appelés simplement *Tokaji* et *Ménesi* d'après leur lieu d'origine, tout comme on dit en français *cognac*, *médoc*, *xérès* d'après les villes d'où ces boissons tirent leur origine. De plus on trouve parmi les mots de la langue française la *berline*, types de Berlin et le *landau* et la *landaulette*, types de Landau. Le mot hongrois a passé en français sous la forme de *coche* et Ménage note dès 1650 dans son dictionnaire : « Coche. Du mot hongrois *Kotczy*. »

L'on ne doit pas confondre le *kocsi* avec le *hintó* plus ancien et qui lui ressemble. Cette voiture suspendue est

1. *Történelmi Tár* 1896. p. 157.

aussi d'invention hongroise et paraît dès 1342, dans la chronique de Jean de Kükülló sous le nom de *currus mobilis*, *currus oscillarius*. Le 6 juillet 1372 Louis d'Anjou, roi de Hongrie ordonne d'envoyer après une dame âgée un *currum pendentem*.

Cette voiture suspendue apparaît en France en 1457 seulement. VILLARET, historien du XVIII^e siècle, rappelle que Ladislas V, roi de Hongrie demandant en mariage Madeleine, fille de Charles VII, roi de France, envoie beaucoup de choses rares à Tours, siège de la reine Marie et que l'objet le plus digne de l'admiration était « un chariot brulant et moult riche ». Villaret ajoute que cette voiture était sans doute une voiture à sous-pente ; or en France on ne connaissait en ce temps que le chariot monté sur des essieux. C'est cette voiture commode qui est raillée dans une comédie de l'Arioste (*Cassaria* 1517) où l'auteur se moque des dames qui ne veulent faire un pas à pied dès qu'elles ont une voiture : « Uscir si sdegnano di casa a piedi, nè passar pur vogliono la strada, se non hanno al culo il dondolo della carretta. »

Nous espérons que les documents que nous avons cités ont mis hors de doute l'origine hongroise du coche ; et il nous sera permis de tirer encore une fois cette conclusion qu'on ne saurait toucher impunément à des questions concernant l'histoire de la langue et de la civilisation hongroises sans avoir consulté au préalable les résultats de la science hongroise.

VILMOS TOLNAI.

(Pécs).