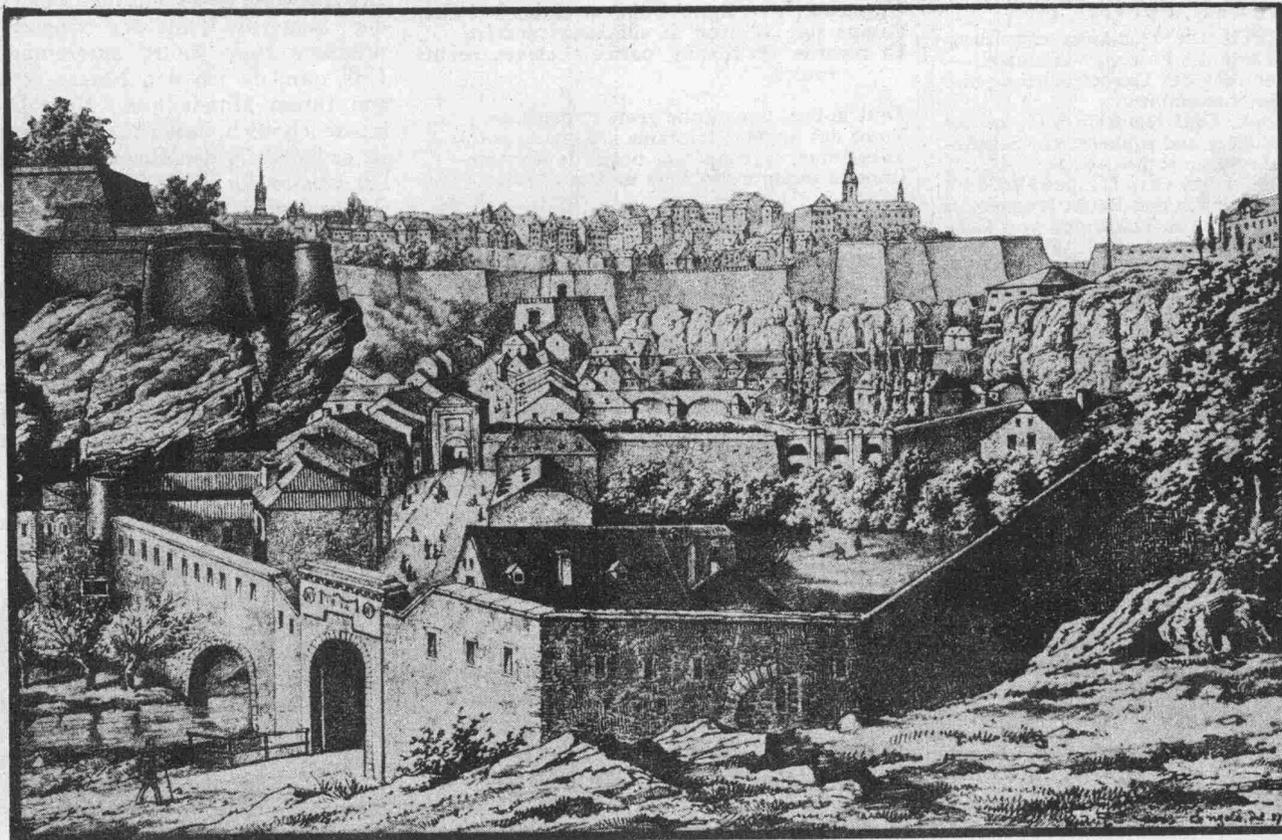


La Forteresse de Luxembourg de 1814-1867.



La Porte de Thionville (1814) la rue de Thionville, la montée de Breitenweg, ainsi que les différentes Portes par lesquelles il fallait passer pour entrer en ville.

La forteresse de Luxembourg.

(Suite)

Les lignes suivantes montrent encore plus clairement les difficultés de communication entre la ville et les villes-basses.

Vers la même époque, un jeune bombardier demeurait au Grund chez ses parents; il avait une bonne amie au Pfaffenthal, qu'il allait voir souvent. Ordinairement il passait par le Neuenweg. Un soir, étant chaz sa belle, il tomba du verglas; voulant retourner chez lui, le passage du Neuenweg lui parut trop glissant; il préféra grimper jusqu'au marché-aux-poissons et descendre le Breitenweg pour retourner chez ses parents. Il arriva sans encombre au marché-aux-poissons; là il s'arrêta pour réfléchir à la manière de descendre au Grund, quand il vit apparaître une patrouille de ronde, composée d'un officier, d'un sous-officier et de deux soldats. A la descente du Breitenweg, la patrouille s'arrêta pour se concerter quant au mode de descente et le sous-officier, un homme pratique, pensa que le seul moyen était, selon lui, de se mettre sur le séant et de glisser en bas; l'officier, ne trouvant rien de mieux, approuva l'idée et le sous-officier, la mettant en exécution, forma l'avant-garde, les deux soldats le centre et l'officier l'arrière-garde, et de cette façon on arriva, non sans quelques déraillements, dans la ville-basse.

Notre bombardier, reconnaissant le moyen excellent, se mit à la suite de l'officier, formant ainsi le train de la petite armée. Arrivé en bas, l'officier étonné de voir encore quelqu'un derrière lui, demanda au bombardier: „Eh bien, mon ami, comment avez-vous opéré la descente?“ — „Comme vous, mon lieutenant, répondit le soldat, mais cela coûtera une nouvelle culotte à Sa Majesté.“

Après la narration ci-dessus, revenons aux conclusions de la description des ouvrages défensifs de l'ancienne forteresse. Le pourtour de ses divers fronts présentait un développement de 9300 mètres. Le nombre des soldats nécessaires pour la défense efficace des ouvrages ci-dessus décrits, exigeait au moins 18 000 hommes, y compris la réserve pour les sorties éventuelles, car outre les ouvrages à noms propres, il y avait quantité de postes intermédiaires à occuper, quantité de batteries casemattées à desservir et quantité de murs de clôture à garder, dont la nomenclature et la description sortiraient du cadre de ce petit travail.

Portes de la ville, des villes-basses et du faubourg.

La porte principale était la **Porte-Neuve**, construite en 1626. Du côté de la ville, cette porte était surmontée d'un pavillon à étage unique, dont la grande salle était occupée par le conseil de guerre. Entre les fenêtres qui éclairaient cette salle, existait au dehors une niche, dans laquelle on avait placé une statue de la Sainte Vierge. Le piédestal de cette statue portait l'inscription suivante, disposée en chronogramme, indiquant la date de sa réinstallation (1803):

MARIE CONSOLATRICE DES AFFLIGES.

Outre cette inscription, on avait gravé sous la cléf de la voûte, en lettres dorées sur fond vert:

Si le nom de Marie
Dans ton coeur est gravé,
Passant, n'oublie
De lui dire un Avé.

Du côté des fortifications, Louis XIV, lors de la prise de la ville en 1684, avait fait tailler un trophée dans le fronton de la porte. Les républicains l'ont détruit et l'ont fait remplacer (en 1795) par un marbre noir portant l'inscription:

Rendu à la République française
le 24 Prairial An III.

Sous le règne de Napoléon Ier, en 1808, l'ancienne porte avec l'inscription républicaine fut démolie et remplacée par la belle porte qui, à son tour, a été démolie en 1871 et dont le trophée était dû au ciseau du sculpteur Pioche de Metz. L'aigle française, enlevée en 1814, a été remplacée en 1848 par l'aigle à double tête de la confédération germanique.

La démolition de la Porte-Neuve a été un acte regrettable.

De l'avis de tout le monde, l'entrée de cette porte avec son beau trophée, devait être réinstallée quelque part, pour conserver au moins un souvenir remarquable de la forteresse. A cet effet, ordre avait été donné à l'entrepreneur de la démolition de bien conserver et numéroter les pierres des différentes assises, des vousoirs et du fronton, et de les transporter en dépôt dans la caserne du St. Esprit.

Plus tard, quand la transformation de la caserne eut lieu, on croyait avec raison qu'on se souviendrait des pierres de l'ancienne Porte-Neuve, mais la déception du public fut grande, lorsque, au lieu de la belle porte, on réinstalla les deux piliers carrés qui, du temps de la confédération, servaient d'entrée à la caserne.

Un pont en pierre de taille, d'une construction élégante, avec deux piliers au milieu pour corriger le rétrécissement du passage, reliait l'escarpe à la contre-escarpe du grand fossé de la Porte-Neuve; sa construction datait de 1737.

Une poterne, ménagée dans le pied droit de la porte, permettait d'arriver au ravelin, en passant souterrainement sous le pont.

Pour arriver au glacis par la sortie de la Porte-Neuve, il fallait passer par-dessus trois pont-levis et par quatre portes-barrières.

A suivre.