» Ce n'est pas pour faire la parade que nous avons débarqué des troupes en Portugal ; et ce premier envoi ne doit pas être considéré comme le *dernier* que nous soyons préparés à faire ! Les ministres de Ferdinand le savent; ils feraient preuve d'une rare ineptie s'ils pensaient détourner les événemens qui suivront, par des protestations peu sincères et des négociations stériles.

» Un gouvernement peut avoir diverses raisons pour balancer longtems avant de se résoudre à une mesure d'hostilité médiate ou immédiate ; mais ce pas une fois franchi, aucune raison ne saurait l'arrêter.

» La position où nous nous sommes placés deviendrait une *charge prolongée* pour le pays, si les questions qui ont déterminé notre premier mouvement demeuraient indécises ; il faut qu'elles soient résolues d'une manière *péremptoire*. »

Nous n'avons ici que les n^os^. du *Courrier* jusqu'au 12 où cet article ne se trouve pas ; sans doute que le *Courrier* aura fait une seconde édition expressément pour l'insérer. On sait que c'est l'usage des papiers anglais qui répètent alors le lendemain les articles insérés ainsi dans les derniers tirages, qu'ils désignent par 2^e^., 3^e^. édition, etc.

GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG.

Luxembourg, le 20 janvier 1827.

Dans la nuit du 9 au 10 de ce mois, un malveillant a tiré un coup de fusil au travers des fenêtres de la chambre à coucher du cabaretier Jean Schmitz, à Feulen. L'arme était chargée de dragées en fer qui ont donné dans la couverture du lit où Schmitz était couché auprès de sa femme. La justice est à la recherche de l'auteur de cet attentat.

— Le 13 de ce mois, entre quatre et cinq heures du soir, Pierre Biwer, journalier à Remerschen, a été écrasé dans une carrière où il travaillait, par l'écroulement d'une partie de rocher. Deux autres ouvriers également occupés à ces travaux ont été grièvement blessés.

— Nous sommes informés que le 7 décembre dernier, un chien présumé atteint de rage, a mordu cinq personnes dans la commune de Beaufort ; que plusieurs chiens ont aussi reçu des morsures ; que les individus qui ont eu le malheur d'être attaqués par cet animal, se sont dirigés sur la ville de Saint-Hubert pour y faire le pélérinage qui doit infailliblement les guérir, pourvu qu'ils ne négligent pas, d'ailleurs, les secours de l'art.

La rage s'est manifestée, le 9 de ce mois seulement, sur l'un des chiens mordus, que son maître avait eu le soin de tenir à l'attache ; cet animal a été abattu de même que tous les autres qui avaient été mordus.

SUR LA NOUVELLE ROUTE DE MARCHE A MARTELANGE.

On peut dire que l'époque où le Grand-Duché de Luxembourg a passé sous le gouvernement des Pays-Bas, a commencé pour ce pays une nouvelle ère d'existence ; on peut même ajouter que, sans le malheur de sa position géographique, ce pays, pris en affection par un monarque éclairé, libéral et généreux, administré par une main forte, vigilante et expérimentée, présenterait dès à-présent l'aspect d'une étonnante régénération sous bien des rapports qui étaient restés inaperçus ou négligés sous le gouvernement français. Il semblait qu'une fatalité cruelle fermât ses yeux sur le vaste amas de richesses fossiles que notre territoire renferme, sur la nécessité d'alimenter l'industrie dans ses sources les plus précieuses, et d'ouvrir des débouchés à des produits indigènes dont l'abondance n'a jamais pu être contestée que par des esprits inhabiles à en apprécier les vrais élémens.

Les circonstances morales ont changé ; la volonté du pouvoir s'est prononcée, indépendamment des obstacles d'un autre genre de pouvoir, celui des limites territoriales, que l'action administrative peut soumettre à d'ingénieuses combinaisons, mais non pas vaincre tout-à-fait. Il n'est pas donné à l'esprit humain de franchir les bornes du possible, mais il est du devoir et de la dignité d'un bon citoyen de rendre hommage à celui qui s'efforce de les atteindre. Le gouvernement qui nous régit s'est élancé dans cette noble direction, et la preuve non équivoque en est dans cette magnifique route dont nous allons entretenir nos lecteurs, dans cet ouvrage qui recommande aux bénédictions des contemporains et de la postérité le nom d'un monarque auguste, et qui consacre à des souvenirs glorieux celui de l'ingénieur qui a dirigé l'exécution de cette étonnante entreprise.

La route de Marche à Martelange a été commencée en 1823 et terminée en 1826. Sa longueur est de douze lieues ; il ne reste plus à construire que deux ponts en fer coulé, sur les rivières d'Ourthe et de Sûre ; ces ponts, d'une seule arche, de quinze à douze aunes d'ouverture, respectivement, seront ouverts à la circulation avant l'hiver prochain (1). Jusques-là, le passage s'effectuera au gué *d'Ortheuville* et à l'ancien pont *de Martelange*, au point le plus rapproché de la route.

Le mode de construction adopté pour ces deux ouvrages, dans un pays si riche en hauts-fourneaux, est une preuve manifeste des efforts du gouvernement pour favoriser et développer, dans le Grand-Duché, le genre d'industrie auquel sa prospérité est plus particulièrement attachée.

On évalue la dépense totale de l'entreprise à environ six cent mille florins.

Les projets, y compris ceux des deux ponts en fer qui sont encore à construire et ceux en pierre de taille déjà construits sur *l'Hédrée* et sur *la Wamme*, sont l'ouvrage de *M. de Moor*, ingénieur en chef du Waterstant dans le Grand-Duché.

Pour se former une juste idée des difficultés que l'art a dû surmonter dans l'assiette primitive des travaux, pour bien apprécier la longueur et l'opiniâtreté des recherches sur le terrain, et les obstacles qu'il a fallu déjouer pour arriver à un tracé définitif, il suffira d'avoir vu, autour de soi, une contrée hérissée de montagnes et couverte d'immenses forêts, et, devant soi, la direction même de la route qui s'écarte quelquefois de près d'une lieue de l'ancienne communication de Marche à Martelange.

C'est peu de dire que cette contrée est hérissée de montagnes, si l'on ne s'empresse d'ajouter qu'elle est la plus montueuse du royaume entier ; et, sous ce rapport, elle opposait à l'art des barrières qui semblaient le braver dans ses plus puissantes ressources ; d'abord pour la direction des alignemens ; en second lieu, pour l'aménagement des changemens de direction ; en troisième lieu, pour le système des pentes ; en quatrième lieu, pour la descente en particulier dans le bassin de Marche ; en cinquième lieu, pour la conservation du passage dans le vallon pittoresque baigné par la Wamme ; en sixième lieu, enfin, pour l'énormité des déblais et remblais. Toutes ces difficultés ont été vaincues, et il suffit de l'œil du voyageur attentif pour s'en convaincre ; en effet, la route présente des alignemens, sur plusieurs points, dont la longueur est d'une et même de deux lieues d'étendue ; les changemens de direction sont adroitement masqués, en ce que les angles de la route sont placés, soit sur des hauteurs, soit aux endroits où les vallons que le tracé suit dans une partie de son cours, changent eux-mêmes de direction.

Le maximum fixé pour la déclinaison des pentes était de cinq pouces par aune courante, et ce système a été suivi avec une fidélité telle, que rarement ce maximum a été atteint, et jamais sur des longueurs considérables. Il doit résulter de là des avantages certains : d'une part, en ce que les frais de transports seront réduits à un taux fort modique, comparativement à celui qui pèse sur les grands roulages, sur les communications qui font suite à la nouvelle route dans les provinces de Namur, de Liége, du Hainaut et du Brabant méridional, où les pentes s'élèvent quelquefois, sur d'assez grandes longueurs, jusqu'à huit et même dix pouces d'inclinaison par aune courante ; d'autre part, en ce que les voitures publiques ou particulières, sur ressort, pourront gravir presque toutes les côtes au trot des chevaux, sans jamais être obligées d'enrayer à la descente.

Ce genre de difficulté a été vaincu dans la descente vers le bassin de Marche ; mais ici les travaux de l'art restent, pour ainsi dire, inaperçus aux yeux du voyageur qui, à la sortie de cette ville, semble invité à réserver son attention pour l'embellissement que la route reçoit de ses abords même, où des jardins d'agrément et des enclos fertiles le consolent de l'aspect d'une contrée uniformément triste et stérile.

C'est dans le trajet de près de deux lieues, à travers le vallon arrosé par la Wamme, où la route tient sa direction à peu près en plaine, que l'ame, attristée du passage des arides Ardennes, s'ouvre à des impressions diverses, suivant la variété du paysage, tantôt riant, tantôt sévère, tantôt terrible et toujours pittoresque. On parcourt d'abord un beau fonds de prairies que l'œil s'étonne de rencontrer au milieu de ces trop longues Ardennes ; le voisinage de plusieurs usines, la situation des villages de Grune et de Bande, le premier bâti sur un plateau très-élevé, le deuxième dans un vallon secondaire en amphithéâtre, des coteaux couronnés de bois, de toutes parts l'aspect général des lieux enchante les regards.

Bientôt on entre dans une vaste forêt où la scène change et présente le tableau d'une nature imposante, majestueuse, sauvage, dont le silence n'est interrompu que par le bruit du torrent déjà nommé (2), qui, tantôt disparaît à la vue après avoir longé la route, tantôt reparaît après de longs détours. Toujours impétueux, ici il entraîne dans son cours d'énormes débris de rocher, et plus loin il présente, à diverses reprises, les plus belles cascades au milieu du feuillage. Des blocs de grès, calcinés par le temps, couvrent la déclivité des coteaux et forment autant de masses blanchâtres que l'on aperçoit à travers les hêtres, les érables planes, les sycomores, les sorbiers et autres essences d'une brillante végétation.

Le voyageur se dérobe avec peine à tout ce qui l'environne pour admirer les combinaisons de l'art qui lui ont frayé le passage à travers des lieux d'une beauté si singulière, et qui n'ont obtenu ce résultat qu'en maîtrisant le cours capricieux de la Wamme. Mais un étonnement d'un autre genre saisit l'observateur sur tous les points de la route où le système des alignemens et des pentes a exigé des déblais et des remblais. On peut dire, à cet égard, que l'exécution des travaux laisse partout l'idée d'efforts gigantesques. Les déblais ont, dans plusieurs endroits, jusqu'à dix aunes de profondeur ; la main de l'ouvrier n'a pu pénétrer dans le sein des roes du plus dûr silex qu'à l'aide de la poudre. Les remblais n'ont pas été établis, non plus, sans de grands efforts ; il en est dont la hauteur s'élève jusqu'à dix-sept aunes.

Des plantations de diverses essences, tirées des forêts domaniales, ornent les accotemens de la route, entre l'Ourthe et Martelange ; une nouvelle ligne d'arbres sera placée, cette année, sur la partie qui part de l'Ourthe jusqu'à la limite de la province de Namur, à Hogne. Ces plantations ont pour double objet de guider la marche du voyageur sur les forts remblais, surtout pendant la saison des neiges, et de reposer agréablement sa vue par la variété du feuillage, lorsqu'elle est fatiguée

(1) Les travaux seront mis en adjudication le 19 février prochain.

(2) La Wamme.