

A TRAVERS LE GRAND-DUCHÉ

Notre sympathique et distingué collaborateur Mr. Jules Keiffer, Inspecteur Honoraire, Luxembourg, a fait paraître d'octobre 1923 à novembre 1924, dans l'«Indépendance Luxembourgeoise», sous le pseudonyme de Jules de la Syr, une série d'articles «A travers le Grand-Duché» dont nous commençons aujourd'hui la reproduction, afin de les mettre à la disposition de tous ceux qui voudraient les conserver d'une façon agréable et facile.

Il y a des personnes, peut-être n'y en a-t-il pas même plusieurs, que leurs longues fonctions ont conduites, successivement et au moins une fois dans toutes les villes et dans tous les villages du pays. Ces personnes sont naturellement à même de pouvoir affirmer et, au besoin, de prouver par des renseignements précis que notre patrie renferme des contrées que tout Luxembourgeois doit visiter, de préférence à l'étranger ou, en tout cas, de pair. Les excursions à l'intérieur permettront d'admirer les grandes variations de la belle nature et d'apprendre à connaître les us et coutumes des compatriotes, dont le langage ne ressemble même pas toujours entièrement à celui qu'on parle à quelque distance de là. — Il est agréable, d'autre part, de constater que, depuis cette année, un grand nombre de touristes venus de loin, la plupart en autos, parcourent les régions centrales du pays, comparables le plus souvent à l'éclair qui sillonne les airs et soulève des nuages de poussière. Parfois, il est vrai, l'une de ces voitures éphémères est entraînée occasionnellement plus avant vers le cœur de la campagne, sans pourtant s'écarter du grand chemin par où elle se dissipe à la prochaine minute. Ce n'est pas exactement ce qu'il nous faut. Si nous voulons aller voir toutes les parties intéressantes de la terre natale, nous ferons des promenades systématiques d'une contrée dans l'autre, en nous fixant temporairement dans un endroit commode et confortable, servant de point de départ et de ralliement. Nous nous arrêtons tantôt dans la capitale, tantôt sur la Moselle et la Sûre supérieures et inférieures, tantôt au bassin minier et enfin dans différentes localités des Ardennes. De cette façon, nous montrerons à nos hôtes trop pressés qu'il ne suffit pas d'entrevoir fugitivement les curiosités entassées le long des grandes routes, mais qu'outre celles-là beaucoup de paysages remarquables, quelquefois uniques, placés à l'écart des larges ornières, méritent les honneurs d'une attention plus intense. Nous y reviendrons ailleurs pas des indications plus explicites. Il est évident que la meilleure manière de faire des excursions profitables et sûres à la fois consiste à se servir, dans la mesure du possible, de la locomotion naturelle, c.-à-d. d'aller à pied. Les accidents d'autos sont fréquents et souvent terribles, tandis que les catastrophes de chemins de fer, depuis longtemps, n'existent pour nous que dans les journaux. C'est un mérite bien réel et un grand rassurement. — Entre 1908 et 1923, j'ai exécuté environ 1300 voyages dans le pays, allant le plus souvent à pied à partir des stations, ou bien en autobus, jusqu'au village à visiter et marchant presque toujours seul. Que faire alors d'autre en route que de regarder et de songer, et tel parcours se trouve encore aujourd'hui lié à telle préoccupation affective dont, à l'occasion, je me souviendrai à nouveau et, en même temps, de choses auxquelles j'aurais pu rêver, ou qui sont arrivées et ont été subies seulement dans la suite. — Les diligences ne rendent aucun service au voyageur qui arrive par le train du matin, parce qu'elles vont aux stations à la même heure du jour et en repartent le soir. Les autobus, qui sont au respectable nombre de 28, nous rapprochent rapidement de notre centre d'exploration. Aucun de mes voyages n'a été marqué d'un incident sérieux ni surtout d'un vrai accident. Jamais je n'ai dû me présenter à la sortie sans billet, jamais de collision, mais quelquefois des communications manquées, parce que,

pendant la guerre, les trains de l'ouest, quoique partis à temps, ont été plus d'une fois dirigés vers une voie de garage à l'une des stations voisines pour laisser passer les troupes de la nation usurpatrice. Deux petits empêchements sont tout de même survenus certains jours, tous deux sur des chemins de fer secondaires. Le 23 mars 1918, vers midi, le train s'en retournait de Vianden, dérailla entre Fohren et la halte de Walsdorf. Il s'arrêta net après un demi-mètre de ballast, sans quoi il aurait culbuté tout son monde dans le ravin. La même chose vient d'arriver ces jours-ci, presque au même endroit; les deux cas sont dus, semble-t-il, à des défauts de substructions. J'ai trouvé très gentille l'inscription au poteau de halte: Point d'arrêt, qui se retrouve aussi sur la Sûre, et qui, ce jour-là, était exacte plutôt dans le sens contraire. A la question quand le petit colosse se relèverait, il fut répondu qu'il n'en serait rien avant le lendemain, et lorsqu'une bonne femme, pas plus naïve que ceux qui l'encourageaient, réclamait le prix perçu, le conducteur fit la sourde oreille. J'ai apprécié la discipline qui ne permettait pas que la presse se mêlât de l'aventure. Une autre surprise, de nature simplement burlesque, arriva le 30 novembre 1921 à Noerdange, un jour de foire à Rédange. La seconde gare n'était pas encore achevée, et les billets se délivraient en route. Après que le petit train, aux ondulations étranges, eut terminé sa première tournée, le mécanicien et son chauffeur se retirèrent dans l'un des hangars pour boire leur café, et lorsque, sur les 9 heures, il s'agissait de remonter vers les hauteurs, le feu de la locomotive était éteint. On demanda une heure pour le ranimer, mais il y a lieu de relever comme circonstance atténuante que 50 minutes suffirent. Une fois en temps de guerre, j'ai failli être arrêté par les Allemands. Ce fut le 18 avril 1917, plus d'un an avant leur arrêt définitif. Sur la route de Basbellain à Troisvierges, je fus invité par des soldats qui s'étaient nichés dans la maison de garde de la ligne de Wilwerdange à produire mes papiers de circulation. Je répondis que je n'avais nul besoin de légitimation pour traverser mon pays d'origine, mais que c'étaient plutôt eux, des étrangers, à qui il en fallait. On se mit en colère au sujet de la prétendue injure, mais je ne jugeais pas tout à fait sérieuse la menace de me conduire au poste de Troisvierges. Par la porte restée ouverte j'entrevois une cafetière et des tasses. Aussi, après avoir concédé que ce n'était pas de leur faute personnelle qu'ils se dorlotaient en pays neutre, nous séparâmes à l'amiable. — J'avoue, tout contrit, que plus d'une fois, soit pour raccourcir, soit pour éviter un chemin fangeux ou pour attraper encore le train, j'ai suivi la voie ferrée au lieu des sillages ordinaires et ce, notamment pour lâcher — une réminiscence quelque peu troublante. Je descendais en ligne directe d'Alscheid sur la Clerf pour me rendre plus rapidement à la station de Kautenbach. Je contournai vers la droite le moulin qui est au fond et me trouvais sur le chemin qui conduit à Schutbourg. Arrivé au sommet du tunnel, je me frayai un passage à travers les broussailles et pénétraï sur la voie. Je traversai trois tunnels, dont le dernier, plus long et plus haut, est tellement étroit que les rails touchent presque aux parois latérales et que le sentier pour les piétons passe entre les deux voies, distantes seulement d'un mètre. Je me demandais avec anxiété ce que je deviendrais,