

BYRRH

VIN TONIQUE et APERITIF

RECOMMANDE AUX FAMILLES VENTE EN 1912: 11,000,000 DE BOUTEILLES
L. VIOLET, THUIR, FRANCE

Agents: PAUL GELPI & SONS, New Orleans

BYRRH

La Vie Maritime La Défense des Côtes

On peut discuter la valeur d'une défense côtière; il est loisible de croire à l'impossibilité d'un débarquement d'un parti ennemi sur le littoral; cependant il est permis de croire qu'il n'y aurait rien de plus stupide que de laisser à la discrétion de l'adversaire d'énormes richesses comme celles accumulées dans certains ports de commerce ou des approvisionnements de guerre comme ceux que renferment les arsenaux de la marine. Il y a vingt ans, peut-être plus, un grand port protestait contre les ouvrages fortifiés qui le protégeaient, prétendant qu'ils n'étaient bons qu'à attirer les coups de l'ennemi; sans fortifications ou sans mines pour le couvrir ce port serait susceptible de recevoir la visite d'une escadre ennemie qui s'y ravitaillerait au delà de ses besoins et même le frapperait d'une contribution énorme sous prétexte que l'argent est le nerf de la guerre; si pareille chose arrivait, ce port oublierait les protestations d'antan et crierait tout haut de sa tête contre l'incurie de ceux qui sont chargés de la défense nationale. Somme toute, les frontières maritimes sont des frontières tout comme les frontières terrestres, elles ont même ce désavantage sur ces dernières qu'elles sont accessibles à tous les ennemis; tandis qu'on peut croire que la frontière des Vosges, si elle était envahie, ne le serait que par des armées allemandes, comme les Pyrénées ne seraient franchies que par des armées espagnoles, le rivage de la mer est ouvert à toutes les incursions quels qu'en soient les auteurs. La défense des côtes dans son acception la plus large ou dans ses détails étroits n'est donc pas sans intérêt pour le pays comme d'ailleurs on veut le dire.

Elle est cependant négligée ou plutôt livrée à de telles fantaisies que le résultat est absolument le même que si on l'abandonnait à tous les hasards. Il y a bien une responsabilité établie en ce qui concerne la défense des côtes, et cette responsabilité repose sur un principe contre lequel je ne m'élèverai point, qui est la remise complète au ministre de la guerre de la charge d'assurer l'inviolabilité des fortifications de terre, des îles, des côtes, le principe a trouvé son application dans un décret de l'Assemblée nationale du 11 septembre 1891, qui dit:

"Leur conservation est attribuée au ministre de la guerre, et dans aucun cas les corps administratifs ne pourront en disposer ni s'immiscer dans leur manutention d'une autre manière que celle qui sera prescrite par la suite du présent décret, sans la justification dudit ministre, lequel, ainsi que ses agents, demeureront responsables, en tout ce qui les concerne, de la conservation des dites propriétés nationales, de même que de l'exécution des lois renfermées au présent décret."

Les attributions du ministre de la guerre en même temps que son entière responsabilité étaient nettement établies dans le décret de l'Assemblée nationale et de longues années s'écouleront sans qu'il fut porté modification. Le premier Empire, la Restauration passèrent, et c'est en 1843, le 3 janvier, qu'une ordonnance royale admit la collaboration du département de la marine à la défense des côtes, mais dans quelle étrange condition!

"Dans les ports militaires, disait l'ordonnance, l'armée de mer sera chargée spécialement, sous les ordres du commandant des

forces de terre, de l'armement, du service et de la garde des batteries qui ont une vue directe sur les ports, sur les passes et goulets conduisant aux rades intérieures, toutes les fois que les ouvrages auxquels appartiennent ces batteries n'intéresseront pas principalement le système de la défense du côté de terre, de la place ou des dépendances."

La guerre voulait bien permettre à la marine de l'aider dans sa tâche, mais pas sur le front de mer, dans l'intérieur des rades et ports, ce qui ne semble point rationnel. Cette condescendance, toutefois, ne devait pas être interprétée par la marine comme une association à égalité de personnel de deux départements pour l'œuvre commune. L'ordonnance rappelant en termes équivoques et équivoques que la marine était la subordonnée de la guerre. "Le commandant de la division territoriale disait-elle, continuera d'avoir, en cas d'attaque, l'entière disposition des troupes de mer qui ne sont que des auxiliaires prêts aux forces de terre pour concourir à la défense de la frontière maritime."

C'est sous ce régime que la défense des côtes fut organisée pendant près de cinquante ans; il y eut des commissions, des conseils des conférences techniques, qui s'occupèrent de la question; il y eut même la guerre franco-allemande qui dut y faire beaucoup réfléchir, mais le régime résista à tout, et si l'école de l'amiral Aube, qu'on appela à cette époque la jeune marine, eut le tort d'attirer trop la marine sur les idées de défensive, elle eut au moins le mérite d'exposer devant le public les déficiences de la protection de nos frontières maritimes, et il fallut passer des discussions des conseils et commissions dans la réalité des faits.

Deux ministres dont la guerre et la marine s'honorent, M. de Freycinet et Barbey, adoptèrent un modus vivendi dans lequel une était faite à la marine. Ce modus vivendi est celui établi par le décret du 13 mai 1890. Les préfets maritimes que les nécessités de la mobilisation n'envoient pas à leur poste recevaient le commandement de tous les éléments dépendant du département de la guerre qui concouraient à la surveillance ou à la défense immédiate du littoral et des îles de leur arrondissement, mais pour laisser intact le principe de la responsabilité du ministre de la guerre, les préfets maritimes passaient sous les ordres directs de ce dernier en cas de mobilisation et recevaient de lui des lettres de service spéciales. En outre l'étendue des côtes était répartie en un certain nombre de secteurs dont les commandants, empruntés aux armées de terre et de mer, étaient uniformément investis par les deux ministres des pouvoirs sur les éléments dépendant de l'un et de l'autre des ministères.

L'organisation nouvelle ne donnait cependant pas satisfaction, une agitation se produisait autour de la question de la défense des côtes, que des parlementaires comme MM. Lockroy et Cabart-Danneville proposaient de confier à la marine. Un nouveau décret intervint en 1894; il était signé du général Mercier et de l'amiral Lefèvre. Les dispositions du décret portaient principalement sur la délimitation des secteurs côtiers et sur l'attribution du commandement de ces secteurs d'une façon déterminée aux officiers de l'un ou l'autre des départements.

Un des premiers soins de M. Lockroy arrivant au ministère de la marine en 1898 fut de signaler publiquement l'insuffisance des moyens de défense des côtes. On se rappelle son voyage à Brest, l'entrée de nuit dans le port par le goulet au milieu des détonations de toutes les pièces

de tous les forts. Ce fut peine perdue, la question n'avança pas, au contraire; le passage des troupes de la marine à la guerre, troupes qui devaient armer les forts et batteries de côte, les tout premiers jours de la mobilisation, dessaisissait en quelque sorte la marine de sa participation à la défense des côtes. En effet, le département de la guerre revendiqua la charge entière, et à peine voulut-il admettre les préfets maritimes comme gouverneurs des ports militaires de Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort et Toulon. On raconte qu'un de ces gouverneurs ne put obtenir communication des plans de la place qu'il commandait et qu'un commandant de corps d'armée donna des ordres pour la participation de torpilleurs de défense mobile à des exercices qu'il voulait faire effectuer. On parlait presque à cette époque de l'organisation d'un unique ministère de la défense nationale.

Il y a plus de douze ans que la guerre procéda seule à l'organisation de la défense des côtes, et les résultats sont plus que médiocres. Je ne puis insister sur ce point et je veux simplement formuler une appréciation. La guerre, s'il y a eu un semblant d'organisation du personnel, n'a tenu, au point de vue du matériel, aucun compte dans l'armement des forts et batteries des côtes de l'évolution et des progrès gigantesques de l'artillerie navale, c'est-à-dire de l'adversaire contre lequel ces forts et batteries auront à lutter; j'ai déjà eu l'occasion de dire à propos des manœuvres de la flotte de 1913 que l'artillerie de la défense de Bizerte n'avait pas subi une transformation parallèle à celle des canons de marine, et j'ajoutais: "Il serait inadmissible qu'on tirât contre les forts de Bizerte sans qu'ils pussent répondre."

Je demande pardon au lecteur de ce long exposé historique; il était utile cependant, car il fait, sans commentaires, comprendre, par les tergiversations qu'il relate, qu'en France il n'y a jamais eu une solution réelle de la question de la défense des côtes. J'ai fait l'exposé de ces tergiversations précédant l'époque actuelle sans cependant relever le décret de septembre 1904 qui supprimait les secteurs côtiers "dont le fonctionnement a été reconnu peu pratique dans l'état actuel des choses", disait le rapport, et qui, par suite, détruisait l'œuvre de Freycinet, général Mercier, Barbey et amiral Lefèvre. C'était un recul bien net. Du commandement, les préfets maritimes étaient réduits au rôle de simples surveillants du littoral et de défenseurs contre un ennemi flottant. Cet exposé, il me faut le faire également pour l'époque actuelle, car les tergiversations qui se produisaient jadis par périodes de plusieurs années se constatent maintenant de semestre en semestre, pour ne pas dire de mois en mois.

On n'a connu ces tergiversations que dernièrement, au moment où des actes ont pris date pour les constater, mais les pourparlers entre le département de la marine et le département de la guerre sur la défense des côtes ont commencé avec M. Delcassé en 1911; cela n'étonnera personne, étant donné le soin que donna ce ministre de la marine à toutes les questions intéressant la puissance navale du pays. Le ministre de la marine voyait l'état d'insuffisance de la protection des ports militaires. Que deviendraient nos flottes si, en rentrant pour se ravitailler, elles trouvaient la place occupée par l'ennemi ou encore leurs approvisionnements disparus, détruits? Il en parla à son collègue de la guerre, qui lui répondit simplement: "Je n'y puis rien, je n'ai pas d'hommes." Et le ministre de la marine de répondre: "La sécurité du littoral est sous votre responsabilité, mais, j'ai intérêt à ce que les bases d'opérations de la flotte soient absolument sûres; au besoin, je me chargerai de leur défense."

Je ne sais si le dialogue fut exactement celui-ci, je ne suis pas dans le secret des dieux, mais il y a eu des actes officiels qui ont certifié la parfaite entente des deux départements; ces actes officiels ont pris date sous le successeur de M. Delcassé, à la suite, très vraisemblablement, des avis des conseils supérieurs de la guerre, de la marine et du conseil de la défense. Des dispositions ont été adoptées con-

jointement par les deux départements. Ces dispositions consistaient, pour la guerre, dans le projet de déclassement de certaines places fortes du littoral, le commencement de leur désarmement et la remise à la marine de la défense des bases d'opérations de la flotte, et pour la marine, dans l'organisation de cette défense à Cherbourg, Brest, Toulon et Bizerte, et dans la suppression des éléments de défense côtière des places fortes à déclasser. Un décret de réorganisation des défenses fixes pris par le ministre de la marine, élément contributif à la défense des côtes, parut en mars 1911, et un décret contre-signé par les ministres des deux départements intéressés, sur les attributions en temps de guerre des autorités relevant des départements de la guerre et de la marine, vit le jour il y a un an; et enfin, ce qui indiquait qu'il y avait décision prise par le gouvernement tout entier, c'était dans le projet de budget de la marine pour 1914 l'amorçage de la création d'un corps de la "défense des côtes", au chapitre 10, article 4, qui entraînait une dépense de près de 1 million de francs. C'était à Cherbourg, le 1er avril de cette année, que devait avoir lieu la première application de la décision gouvernementale; un personnel de 1,400 hommes allait être constitué pour les services maritimes de défense de la place, et une dépense de 1,927,017 francs était prévue tant pour le personnel que pour le matériel.

Le projet de budget était à peine établi que tout était remis en question; la loi de trois ans avait donné au département de la guerre des hommes en abondance. En novembre dernier — il faut insister sur la date — le ministre de la guerre faisait connaître au ministre de la marine qu'il y avait lieu de surseoir au désarmement des places du littoral à déclasser et que cette décision n'était toutefois que temporaire. La marine n'en fut pas moins obligée de redonner aux services de la défense de ces places l'importance qu'ils avaient jadis; puis on sait ce qui suivit. Le conseil de la défense revisa les décisions premières de déclassement, et les choses sont à peu près aujourd'hui dans l'état où elles étaient en 1911, au moment où M. Delcassé s'inquiétait de la sécurité défective des bases d'opérations de la flotte. Trois ans à peu près se sont écoulés; on a peut-être un peu plus d'hommes, mais le matériel des forts a acquis trois années de plus, ce qui est loin d'être un avantage.

Telle est la situation. Somme toute, elle est mauvaise, et cela prouve qu'en tout temps la question de la défense des côtes a été le jouet des événements et des circonstances. De peur qu'il ne soit porté atteinte au principe posé par le décret du 1791: "Le ministre de la guerre, responsable de la défense", on n'a jamais osé faire intervenir la loi

dans les dispositions utiles à prendre; on a usé de la voie de décrets révocables à tout instant et on ne s'est jamais mis nettement en face du problème à résoudre.

Le principe de l'unité de responsabilité dans le choix des mesures destinées à assurer la sécurité de l'ensemble du territoire et dans l'application de ces mesures est absolument vrai et il y a lieu de le maintenir. La défense des côtes doit donc rester dans les attributions de la guerre. Y aurait-il accroissement à ce principe en confiant à la marine la défense de ses bases d'opérations? On peut considérer les bases d'opérations de la flotte comme des îles détachées du littoral, et comme telles leur défense serait indépendante de celle du reste du pays; il n'y aurait pas à ce point de vue une réelle atteinte au principe, mais la méthode de faire exception pour quelques ports militaires dans l'ensemble des mesures de sécurité territoriale ne pourrait être qu'un cas de force majeure. Si elle était adoptée, la question de capacité de la marine pour assumer une telle charge surgirait immédiatement.

La défense des côtes, pour être assurée, relève, au point de vue matériel, de deux éléments: éléments terrestres, les forts, les batteries dépendant du département de la guerre; élément maritime, le service de reconnaissance, les appareils photo-électriques qui sont nécessaires au fonctionnement des forts et batteries, et les moyens de défense fixe maritimes, mines, torpilles, etc., qui suppléent dans certains cas les forts et les batteries. Chaque catégorie d'éléments doit trouver un personnel adapté et entraîné.

La marine a comme source de recrutement lui appartenant la seule inscription maritime qui est loin de pouvoir suffire à donner des équipages à ses escadres offensives; elle doit chercher un supplément, qui monte environ aux trois quarts l'effectif, dans le champ de recrutement de l'armée de terre, soit par l'engagement avant l'appel, soit par la déclaration de l'appel qu'il veut servir dans la flotte. La marine, pour la plus grande partie de son personnel, est sous la dépendance de la guerre, et elle qui a déjà tant de peine à procurer à ses escadres de haute-mer les équipages nécessaires, comment pourrait-elle assurer un service qui augmenterait encore les difficultés du recrutement? Il est admis que la marine a les yeux plus grands que le ventre.

Dans la situation actuelle, la marine n'est pas en état d'assurer la défense de ses bases d'opérations parce qu'elle n'a pas le personnel qu'il faut, ni en nombre, ni en qualité, et cependant son inscription maritime, qui ne lui donne qu'un personnel d'activité très restreint, possède d'importantes réserves dont elle ne saurait tirer une utilisation complète et pratique. Il ne faut donc pas songer à substituer la marine à la guerre même, pour une partie minime, dans la responsabilité de la défense des côtes tant que le régime de son recrutement sera maintenu.

Cette responsabilité incombe tout entière à la guerre qui ne pourra en être déchargée que par la loi. Le régime des décrets a créé l'imbricatio présente, il a fait son temps, il n'y faut plus recourir. La solution de la question de la défense des côtes ne se trouvera que dans la loi qui établira la coopération étroite des deux départements militaires dont la contribution individuelle est indispensable à ce grand service. Et cette loi, qui devra toucher au décret de 1791, en maintenant son principe, aux lois de 1913 sur le recrutement de l'armée de terre et de l'armée de mer, envisagera la question sous toutes ses formes, au point de vue du matériel. On a proposé récemment la création d'un corps de défense des côtes. On peut entrevoir en effet l'autonomie du corps et même du service, ce qui assurerait la régularité de son fonctionnement, mais quelque bonne que soit la mesure proposée, elle ne saurait avoir d'heureux effets que si la loi lui assure la fixité et la durée.

A. ROUSSEAU.

MANGEZ
De la Crème à la Glace
"Custard"
d'Odenwald & Gros
Cette Crème ne colle pas au palais
Nous sommes des fournisseurs experts
Nous n'offrons, que ce qui est délicieux à manger
ODENWALD & GROS
619 RUE DU CANAL
Coin Passage de la Bourse PHONE MAIN 2648

CHARBONS PITTSBURG ANTHRACITE ALABAMA QUALITÉ QUEEN
COKE POUR GAZ ET FONDERIE
W. G. COYLE & CO., Inc.
337 RUE CARONDELET
PHONE MAIN 2126

LIGNE FRANÇAISE
COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE
LIGNE DIRECTE AU HAVRE, PARIS (FRANCE)
Départs de New York, tous les mercredis à 10 heures du matin.
"FRANCE (nouv.)", 4 mai.
"LA LOURNAINE", 13 mai.
"LA PROVENCE", 20 mai.
"FRANCE (nouv.)", 27 mai.
"LA LOURNAINE", 3 juin.
"LA SAVOIE", 10 juin.
Départs spéciaux de New York du Samedi.
"NIAGARA", 2 mai.
"RUSHMORE", 9 mai.
"CHICAGO", 9 mai.
"Vapeur à double hélice."
"Vapeur à quadruple hélice."
Agence générale, 19 rue State, N. Y.
Nouvelle-Orléans-Havre-Paris
CORREUR-HAVRE
S. S. VIRGINIE, 23 AVRIL.
Passage de cabine...
Passage d'entrepont...
FRANK J. ORFILA,
Agent Général du Sud,
No. 909 rue Commune, Bâse Hennes.

STATISTIQUES DE LA POPULATION
La population de la Nouvelle-Orléans est actuellement de 361,221, soit une augmentation de 22,146 sur les chiffres de l'année 1910, d'après un rapport publié par le département du cens. Au tres villes de la Louisiane: Alexandria, 13,582; Baton-Rouge, 16,442; Lac-Charles, 13,481; Monroe, 17,762; Shreveport 32,908.

PLUS D'APPETIT?
Prenez alors un verre de
"DUBONNET"
Le grand tonique et apéritif français, supérieur au meilleur
COCKTAIL
Vendu dans tous les hôtels, restaurants et clubs de Nouvelle-Orléans et aussi par tous les marchands de vin et les épiciers

"DUBONNET"
Insistez sur l'original
"DUBONNET"
et évitez les contrefaçons
E. C. VILLERE CO
Distributeurs pour le Sud

3 OILS ANYTHING
CLEANS, POLISHES EVERYTHING
PREVENTS RUST EVERYWHERE
Le "3-in-One" est depuis 18 ans le lubrifiant par excellence du foyer et du bureau, le plus demandé. Le "3-in-One" est assez léger pour huiler une montre, assez consistant pour graisser une tondeuse à gazon. Sur un litige doux, il devient un polisseur à merveille parfait et appliqué sur un mètre de liège noir à beurre, il fournit le plus commode et le moins coûteux, des chiffons à essuyer sans poussière.
Le "3-in-One" empêche absolument les métaux de se rouiller ou de ternir, dans n'importe quel climat, à l'intérieur ou à l'extérieur. "3-IN-ONE" GRATIS. Demandez de suite notre grande brochure échantillon et le dictionnaire des différents usages, tous deux fournis gratuitement. Le "3-in-One" se vend partout en bouteilles de trois grandeurs: 1 once, 10c.—4 onces, 15c.—12 onces (demi-gallon), 50c., et dans notre nouvelle burette brevetée, dans commode de 3/4 once, 25c.
3-IN-ONE OIL COMPANY
New York

CHEVEUX TOMBENT PAR PAQUETS
Cuir cheveu converti de pellicules. Egratignures causant l'éruption. Tellement irrité qu'elle ne pouvait dormir. Guérie par le savon et onguent Cuticura.

Notre No. 3, Boite 30A, Broken Arrow, Okla. "Mes cheveux tombaient par paquets, mes yeux commencent par démanger, mon cuir cheveu se couvrait de pellicules qui me chatouillaient et par suite une éruption se produisit et il m'a fallu aller à l'hôpital. C'est devenu si irritant que je ne pouvais dormir et j'ai dû me faire couper les cheveux. J'ai essayé de tout ce que j'ai pu trouver, mais rien n'a servi. J'ai fini par acheter votre Cuticura et onguent Cuticura. J'en ai mis un peu sur mon cuir cheveu et j'ai lavé avec votre Cuticura. J'ai senti un effet. Maintenant, mes cheveux tombent plus, et j'ai pu aller à l'école. Je vous en remercie de tout coeur. Mlle Ella Sheffield, 30 Nov. 1912."
Pour les pustules et vers à tête noire les parties malades avec l'onguent Cuticura vous servent du bout de vos doigts, ou avec un pinceau. Entrez par cinq minutes lavez l'onguent Cuticura avec le savon Cuticura et de quelques minutes. Ce traitement convient surtout au moment de se raser. Entrez par cinq minutes lavez l'onguent Cuticura pour la toilette et le bain. En vente partout. Copiez échantillon gratuit. Adressez une carte postale Cuticura, Dept. T., Boston, Mass. Les personnes qui ne savent et qui ne comprennent pas une solution au savon de Cuticura le trouveront le meilleur pour le cuir cheveu et la peau.

CENDRES CENDRES
A vendre en l'importe quelle quantité
Société de wagons complets
THOMAS M. JOHNSON
1925 RUE ANNUNCIATION
Téléphone Jackson 1448
Fournisseurs des Ateliers. Téléphone Jackson 1448

LISTE DES NAVIRES DANS LE PORT.
27 AVRIL 1914.
Steamers.
Agnela, Frontiers, 3me Dist., 30.
Burslad, Frontiers, 3me Dist., 30.
Brighton, Port Barrios, 1er Dist., 14.
Burnside Prince, Bremen, rue Lafayette.
Carrigo, Colon, Premier Dist., 15.
Cramus, New York, 2me Dist., 8.
Craftsman, Liverpool, Westw., 8.
City of Everett, New York, Baton-Rouge.
Citta di Palermo et Gènes, rue Mandeville.
Euplion, Cuba, rue St-Joseph.
Everilda, —, Stuyvesant Dock.
Hermia, Cuba, New Refinery.
Marietta di Giorgio, Bluefields, 1er Dist., 15.
Himariara, —, rue Troisième.
Jos. Vaccaro, Honduras, 3me Dist., 30.
Mechanien, Liverpool, Stuyvesant Dock.
Rusby, Philadelphie, rue Girod.
Rostin, Honduras, Troisième District, 30.
Raphael, Antwerp, rue Lafayette.
San Juan, Porto Rico, New Refinery.
Stavangeren, Honduras, 3me Dist., 30.
Whitgift, Montevideo, Stuyvesant D.K.

LISTE DES NAVIRES PARTIS POUR LA NOUVELLE-ORLEANS.
27 AVRIL 1914.
New-York.
St. Antiles, Bayd, —, 25 avril
Rio de Janeiro.
St. Tuscan Prince, —, 23 avril
St. Tomnyson, Symons, —, 7 avril
Liverpool.
St. Abanlian, Torban, —, 26 mars
St. Belian, Atkinson, —, 18 mars
St. Antilles, Davis, —, 13 mars
St. Median, Thomas, —, 26 mars
St. Noronian, Kay, —, 9 avril
Santos.
St. Zorbaran, —, 8 avril
Anvers.
St. Andyk, Jochons, —, 17 mars
St. Californie, Masters, —, 8 avril
St. Pannsum, Manchester, —, 17 fév
St. Brandenberg, Von Daring, —, 16 avril
Rotterdam.
St. Martensdyk, Stauffer, —, 17 avril
Bordeaux.
St. Texas, Armand, —, 17 mars
St. Hudson, David, —, 20 avril
Tyne.
St. Orléans, Love, —, 10 avril
Romeiro.
St. Concord, Storti, —, 18 avril