

que l'appât du gain entraînait à sa suite; or, ces charlatants n'eussent pu se faire admettre à bord d'un navire. Saint-Louis se fit accompagner en Palestine par Jean Pitard son premier chirurgien; la plupart des seigneurs de sa suite en firent autant pour leur *myre* au moins guérisseur. Le père de la chirurgie française, A. Paré, lorsqu'il pensait les *pauvres blessés des arquebuzades*, était tout simplement à la solde d'un seigneur particulier. La médecine militaire ne prit naissance que sous Henri IV, or la médecine navale est de beaucoup la cadette de la chirurgie militaire. Concluons que, si quelque navigateur de cette époque eut un médecin avec lui, c'est que ce médecin était attaché à sa personne; or, nous avons vu pour combien de raisons cela ne dût pas avoir lieu; nous sommes donc amenés à cette conclusion, que, jusqu'au dix-septième siècle, la médecine navale n'exista pas ou du moins ne fut pas professée par des hommes spéciaux. Ajoutons que nous devons peu le regretter, car les médecins d'alors, ceux surtout qui auraient pu se décider à se faire navigateurs, et même ces clercs, moines ou chapelains, ne possédaient que quelques recettes empiriques et grossières qu'ils mêlaient aux pratiques superstitieuses de ces siècles d'ignorance.

Poursuivons nos investigations historiques.

En 1603 les Hollandais fondent leur compagnie des Indes Orientales; en 1605 les Anglais s'établissent en Virginie et y bâtissent James Town. En 1610 Hudson découvre la baie qui porte son nom; en cherchant le passage du Nord-Est, il aperçoit la côte Orientale du Groenland. En 1615 Lemaire découvre la terre de Feu et le détroit qui porte son nom. En 1626 Richelieu fait

faire de grands progrès au génie maritime; il fait construire beaucoup de vaisseaux et fonde des canons exprès pour les armer. Au siège de la Rochelle on vit des vaisseaux à deux batteries, portant quarante canons; en même temps les ports de mer sont nettoyés et fortifiés, des magasins y sont établis; peut-être est-ce de cette époque que date l'établissement des hôpitaux de la marine qui, d'abord, durent être confondus avec les hôpitaux militaires, lesquels ne datent que du règne de Henri IV. Après la mort de Richelieu, et jusqu'à Colbert, la marine reste négligée. Au commencement du règne de Louis XIV (1643), les Français avaient formé des établissements à Madagascar, en Acadie, au Canada, au Brésil, aux Antilles, à la Guyane. Jusqu'en 1647 parurent une foule de réglemens sur les vivres, les hôpitaux, dont il est fait mention pour la première fois; réglemens qui préparèrent les belles ordonnances de 1681 et 1689. En 1651 les Anglais promulguèrent cet *acte de navigation* qui fut l'origine de leur commerce exclusif dans les deux mondes. En 1637, Charles Morieu, de Dieppe, mit en mer le vaisseau la *Couronne*, de cent-vingt pieds de quille, à deux batteries, portant soixante seize pièces de canon; nous citons ce vaisseau parce qu'il nous sert de texte à signaler des particularités intéressantes sous le rapport de l'histoire. Il portait un capitaine, un lieutenant et un enseigne nommés par le roi; mais le capitaine recevait une somme de... pour former son équipage, qu'il soldait et nourrissait lui-même. La *Couronne* avait six cent quarante - six hommes d'équipage, dont six chirurgiens (c'est la première fois qu'il en est fait mention). Ces chirurgiens avaient une chambre dans la



dunette, en avant de celle du capitaine, parallèle à celle des passagers, dans l'endroit, par conséquent, qu'occupent aujourd'hui les lieutenants en pied à bord des vaisseaux. Comme les dunettes d'alors comportaient plusieurs étages, les deux officiers étaient logés au-dessus. Ceci prouve qu'en 1657, les capitaines choisissaient et payaient eux-mêmes les matelots et tous les employés; qu'il n'y avait par conséquent ni administration des classes, ni comptabilité, ni magasins des vivres, ni chirurgiens de la marine proprement dits. La plupart de ces institutions naquirent, par la suite, des ordonnances de Louis XIV, ou plutôt du génie de Colbert. C'est alors que furent construits les premiers vaisseaux à trois rangs de canons, dont une batterie barbette, portant quatre-vingt-douze pièces. Les premiers vaisseaux de cent canons et à trois ponts datent de 1680. Tourville, en montait un au combat de la Hogue en 1691. Mais n'anticipons pas.

En 1663 les Français chassent les Hollandais de Cayenne. En 1664 Colbert forme le plan d'une compagnie des Indes; il rachète la Guadeloupe, la Martinique, la Grenade. En 1670 Hauton invente le premier appareil pour distiller l'eau de mer. En 1681 Guillaume Penn fonde la Pensylvanie dans l'Amérique Septentrionale.

A cette époque Colbert faisait perfectionner les magnifiques arsenaux de Brest et de Toulon, créait le port de Rochefort, et faisait construire avec tant d'activité, que la marine française, augmentée de soixante mille matelots, posséda bientôt cent vaisseaux de ligne au lieu de dix; mais il manquait à cette superbe création un code, qui surgit dans l'ordonnance

de 1681 pour la marine du commerce, et de 1689 pour la marine militaire; ordonnances qui servirent de modèle à tous les états maritimes de l'Europe, et dont la plupart des articles fondamentaux sont encore en vigueur.

Pour ce qui concerne plus spécialement notre objet, l'ordonnance de 1681 porte que « *Tout navire, même vaisseau pécheur, faisant voyage au long cours, prendra un ou deux chirurgiens, suivant...* »

Ce qui confirme ce que nous n'avions fait que conjecturer, que les navires commerçants se dispensaient d'avoir des médecins. —

» Nul ne sera reçu pour servir en qualité de chirurgien dans les navires, qu'il n'ait été examiné et trouvé capable par deux maîtres chirurgiens qui en donneront leur attestation.... De simples garçons, dits *fratres*, peuvent remplir ces postes, pourvu que leur capacité soit attestée. »

On conçoit combien cet article laissait de facilités à l'arbitraire et à la médiocrité; il prouve le peu d'importance que, même alors, on attachait à la santé des équipages. Doit-on être étonné de ce que la médecine navale soit si long-temps restée stérile en de pareilles mains?

« Le propriétaire du navire fournira le coffre à médicaments, et le chirurgien les instruments de sa profession; le tout sera visité par des experts. » C'est encore ce qui a lieu aujourd'hui.

« Il est défendu aux chirurgiens de rien recevoir de l'équipage en argent ou présents; la modicité des émoluments favorisait cette industrie.

« Le chirurgien ne pourra quitter le vaisseau que le voyage ne soit achevé, sous les peines prévues.... »



La même ordonnance comporte à l'égard des approvisionnements des mesures fort sages et encore en vigueur.

L'ordonnance de 1689 relative à la marine militaire porte que : « le chirurgien choisira les remèdes avec » soin quant aux qualités et quantités ordonnées...

» Le médecin et le chirurgien du port en feront la » vérification.

» Il tiendra un registre où sera inscrite, jour par jour, » l'histoire des maladies.... lequel registre sera arrêté » chaque semaine, par *l'aumônier* et *l'écrivain du roi*. »

Il semble que les aumôniers d'alors avaient hérité des connaissances médicales de leurs prédécesseurs.

« Le chirurgien major distribuera un certain nombre » de malades à ses aides, et les visitera lui-même le » plus souvent possible.

» Il informera chaque jour le capitaine de l'état des » malades.

» Il n'exigera rien de l'équipage.

» Il se tiendra dans la cale pendant le combat.

» Sur les navires de 800 hommes, le chirurgien major » recevra 75 fr. par mois; le 2<sup>e</sup> chirurgien 30 fr.; les » aides 18 fr.

» Au dessous de 800 hommes la paye du chirurgien » major est de 60 fr.; 50 fr. 40 fr.;

» Celle du 2<sup>e</sup> chirurgien 24 fr.

» Celle des aides 15 fr.

» Pour un équipage de 20 hommes, le chirurgien » reçoit 24 fr. par mois. »

On voit qu'alors les chirurgiens n'étaient pas payés suivant leurs grades, mais bien suivant la force des équipages.

« Il y aura un vaisseau hôpital par division de dix » vaisseaux.

» Il y aura un hôpital de la marine dans chaque » port (1). Le service y sera fait par le médecin et le » chirurgien du port et par les chirurgiens entretenus.

» Ceux qui se présenteront pour embarquer seront » examinés par les médecins et chirurgiens du port, » assistés de l'administrateur de l'hôpital.

» Il y aura des salles de dissection; le médecin y fera » des leçons sur le traitement des maladies, et le chi- » rurgien des leçons d'anatomie et d'opérations.

» C'est le chirurgien du port qui règle le service et » les embarquements.

» Il y aura un apothicaire entretenu dans le port. »

Voici les premiers documents positifs et réguliers sur l'organisation du service de santé des navires et des hôpitaux. Cette organisation a subsisté très long-temps.

La levée des matelots se faisait d'après les règles de l'inscription maritime actuelle, à peu de différence près; cette institution date de 1665.

Les vivres étaient fournis d'après un marché passé avec des munitionnaires; ils consistaient en biscuit, farine, vin, gruau, pois, fèves, fayols, viande salée, à peu-près comme aujourd'hui.

(1) Brest, Toulon, Rochefort; cette dernière ville fondée en 1666, eut dès-lors un hôpital de la marine. Le bel hôpital d'aujourd'hui fut fondé sous Louis XVI, en 1783, et achevé en 1788. Cochon Dupuis, qui fut appelé à Rochefort comme médecin en chef, en 1704, institua l'école de médecine qui fut perfectionnée par son successeur Cochon Duvivier; en 1735, il y fit établir un jardin des plantes; la bibliothèque fut fondée en 1801; le cabinet d'histoire naturel en 1804.



Il y avait par semaine quatre repas de viande, trois de poisson, sept de légumes.

La ration journalière était de dix-huit onces de biscuit par homme, vingt-huit onces de lard pour sept, ou égale quantité de morue, de pois, de fayols, assaisonnés d'huile ou de vinaigre.

« Le morceau de biscuit de la grosseur d'une noisette » ne sera pas réputé mâche-moure. »

Disons quelques mots sur la discipline :

» Les juges seront au nombre de sept et à jeun, la messe sera dite avant le jugement. »

Les peines consistaient, comme aujourd'hui, dans le retranchement, les fers, les coups de corde, la bouline, la cale, les galères et la mort.

» Celui qui manquera à la messe ou s'y conduira » d'une manière indécente recevra six coups de corde » au cabestan.

» Les blasphémateurs seront mis aux fers et auront » la langue percée d'un fer rouge » ; législation bien digne de l'amant clandestin de la dévote Maintenon !

On apprendra sans doute avec peine qu'il était défendu de fumer à bord avant le lever et après le coucher du soleil, et pendant la messe ; il fallait, comme aujourd'hui, se retirer vers le mât de misaine, et de plus avoir devant soi une baille d'eau de peur d'incendie.

On nous pardonnera d'avoir insisté sur ces ordonnances monumentales, en raison de leur intérêt.

Louis XIV avait nommé Jean Portier, chirurgien-major des armées de terre et de mer ; on voit qu'alors la direction supérieure des deux branches du service de santé militaire était réunie sur la même tête.

L'institution des *Invalides* de la marine fut encore un bienfait de l'administration de Colbert.

En égard aux liaisons de la physique et de l'astronomie avec la navigation, il est bon de rappeler qu'en 1687, Newton avait développé le système de l'attraction générale.

En 1696, la marine russe naît du génie de Pierre I<sup>er</sup>.

De la même année date le premier ouvrage spécial sur la médecine navale, celui de l'Anglais Cokburne, qui forme un petit in-12 de 173 pages. Il appartenait au peuple navigateur par excellence, de produire le premier traité sur la santé des marins.

Le commencement du dix-huitième siècle est signalé par la découverte du Kamtschatka par les Russes, en 1701.

En 1703, Pierre I<sup>er</sup> fonde la ville de Saint-Pétersbourg, donne essor à sa marine, et répand ses vaisseaux sur la mer Baltique. En 1728, Bhéring découvre le détroit qui porte son nom. En 1741, l'amiral Anson double le premier le cap Horn et découvre l'île de Fernandez. Son voyage offre un déplorable exemple des ravages du scorbut, et fournit une sévère leçon sur la nécessité de procéder avec rigueur dans le choix des matelots. La même année, le typhus fait d'affreux ravages dans l'escadre du marquis d'Antin. En 1757, les Anglais remontent le Gange, s'emparent de Calcutta, et fondent leur domination dans l'Inde. En 1762, ils enlèvent la plupart de nos possessions dans les Antilles ; en 1763, la France leur cède le Canada.

Revenons un peu sur nos pas pour jeter un coup-d'œil sur la littérature médicale nautique, qui, à cette époque, brille d'un vif éclat.

Neuf ans après Cokburne, Stalh publie, en 1715,



son *Programma de morbis nauticis* ; en 1715, Vater pro-  
luit sa dissertation *de morbis classiariorum ac navigan-  
tium, eorum que remediis*. Chirac, qui avait été envoyé  
à Rochefort pour observer une fièvre analogue au mal  
de Siam (fièvre jaune), et qui, pour le dire en passant,  
y reconnut une inflammation gastrique et cérébrale,  
contre laquelle il recommanda la saignée, Chirac publia,  
en 1724, ses *observations sur les incommodités auxquelles  
sont sujets les équipages des vaisseaux, et la manière de  
les traiter*. Il est le premier médecin français qui ait  
écrit sur la médecine navale. Thiésen, Sinopeus,  
Schmiedel, Glauber, Linné publièrent successivement  
quelques écrits sur le même sujet. En 1739, l'Anglais  
Sutton imagina de renouveler l'air des parties basses des  
vaisseaux au moyen de la chaleur. En 1740, Hales in-  
venta son ventilateur à soufflet. En 1750, Bigot de Mo-  
rogues publie, dans les mémoires de l'académie des  
sciences, son mémoire sur la *corruption de l'air dans  
les vaisseaux* (1 vol. des savants étrangers).

En 1753, Lind publie son *Traité du scorbut*, ouvrage  
rempli de vues profondes, d'une érudition immense et  
qu'on ne peut se dispenser de consulter sur la matière.  
Son *Traité des moyens de conserver la santé des gens de  
mer*, publié en 1757, est bien moins remarquable.

En 1756, Gilchrist, médecin anglais, publia son  
livre *de l'utilité des voyages sur mer pour la cure de dif-  
férentes maladies*. (traduit par Bourru, en 1770.)

Nous devons signaler comme un événement impor-  
tant l'épidémie de Typhus, qui ravagea en 1757 et 58  
l'escadre de Dubois de la Mothe, qui répandit la mort  
et la désolation dans la ville de Brest, épidémie dont  
les détails recueillis par un médecin de la marine très-

distingué de cette époque, Decourcelles, ont été pu-  
bliés avec détail par Desperrières. (Decourcelles est  
l'auteur d'un *Abrégé d'Anatomie à l'usage des chirur-  
giens de la marine*, publié par Poissonnier, en 1783.)

En 1759, Duhamel publie son mémoire *sur les  
moyens de conserver la santé aux équipages des vaisseaux*,  
et donne la description de son ventilateur par le feu.  
En 1763, Poissonnier propose un procédé pour dessaler  
l'eau de mer par la distillation, procédé qui fut mis en  
pratique avec avantage, particulièrement par Bongain-  
ville, qui déclara lui avoir dû la conservation de son  
équipage. En 1764, le même Poissonnier fut nommé  
par Louis XV inspecteur-général du service de santé  
de la marine, ce fut le premier. A la même époque, fut  
imprimé l'excellent ouvrage de Rouppe, qui résume à  
lui seul tout le mérite de ses prédécesseurs. Nous ferons  
de nombreux emprunts à son traité *de morbis navigan-  
tium*, qui méritait d'être traduit, et auquel on a fait  
tant de larcins anonymes.

En 1767, Desperrières, allié et adjoint de Poissonnier,  
publie son *traité des maladies des gens de mer*, ouvrage  
dont le mérite est obscurci par l'humorisme exclusif  
que professe l'auteur, en voulant rattacher la presque  
totalité des maladies des gens de mer à la suppression  
de la transpiration. Pringle, dans un discours prononcé  
en 1776, à la société royale de Londres, sur les perfec-  
tionnements apportés par le capitaine Cook à l'hygiène  
navale, indiqua comme nouveaux des moyens exposés  
dans l'ouvrage de Desperrières qui, en 1778, publia  
de justes réclamations : « La postérité, disait-il, s'oc-  
» cupera de mon corsaire, et ignorera probablement  
» que j'ai vécu. » A nous appartient de rappeler ses droits



et de réclamer encore contre une usurpation qui n'est pas la seule que nos voisins aient tentée sur nos inventions nationales. En 1780, la seconde édition du même ouvrage fut publiée conjointement avec un *Traité des fièvres de Saint-Domingue* (deux vol. in-8°.) Le livre de Desperrières est bien loin, selon nous, de rivaliser avec celui de Ruppe; néanmoins c'est le seul traité substantiel publié dans notre langue; les écrits dont nous ferons mention par la suite, ne sont que des mémoires, des dissertations dont quelques-unes contiennent des vues fort utiles sans doute, mais qui manquent des développements nécessaires.

En 1766, Wallis entreprend son voyage de circumnavigation. En 1767, Bougainville part pour son voyage autour du monde; il visite et décrit l'île d'Otaïti, oubliée depuis Quiros qui l'avait découverte. Le célèbre naturaliste Commerson qui l'accompagnait, l'abandonna à l'île de France.

En 1768, « Poissonnier, dit M. Desgenettes, (Biograph. médic.) institue dans les hôpitaux des grands ports, des cours élémentaires et des concours dont il était le juge; ces établissements, perfectionnés depuis, sont un des plus grands services rendus à l'Etat. » Nous avons vu que des cours de médecine, d'anatomie et d'opérations ont été institués par l'ordonnance de 1689, M. Desgenettes entend donc parler ici d'une extension plus grande donnée aux moyens d'instruction; mais ce qu'il dit des concours nous indique une origine précieuse: honneur mille fois au premier inspecteur-général! ce bienfait surpasse tous ceux de ses successeurs.

Ici se présente à nous le nom d'un illustre voyageur chez qui la philanthropie et les lumières du marin sup-

plèrent aux connaissances médicales, le capitaine Cook ne mérite pas moins de célébrité pour les services qu'il a rendus à l'hygiène navale pratique, dont il est, pour ainsi dire, le créateur, que pour les découvertes dont il a enrichi la géographie. En 1768, il part pour son premier voyage, visite les îles des amis et celles de la société, dont il découvre plusieurs, va reconnaître la nouvelle Zélande, la nouvelle Hollande et la nouvelle Guinée. Il était accompagné dans ce voyage par le naturaliste Banks, qui partit sans appointements, emmenant avec lui, et à ses frais, le docteur Solander (1).

En 1772, époque de la publication du voyage de Bougainville, Cook part pour son second voyage, accompagné des naturalistes Sparmann et Forster, ce savant si mal récompensé par l'Angleterre, qui ambitionnait à dix-neuf ans le titre de médecin, et ne se fit recevoir qu'à cinquante. Ce second voyage de Cook fut le plus glorieux: c'est alors qu'il découvrit les îles Sandwich; mais ce qui le rend remarquable surtout, c'est que, pendant trois années que dura cette expédition laborieuse, il n'eut pas à regretter la perte d'un seul homme, bonheur dont, par la suite, nous trouverons à peine deux exemples. C'est à ce sujet que Pringle prononça le discours dont nous avons parlé plus haut; et si Desperrières avait imaginé les moyens, à Cook appartient la gloire d'en avoir fait une si heureuse application.

Dans son troisième voyage, en 1776, Cook fut accompagné par le célèbre Anderson, médecin de la ma-

(1) C'est à Banks que nous devons la restitution du journal des Voyages de Lapeyrouse et d'Entrecasteaux, que le hasard avait fait tomber au pouvoir des Anglais.



rine royale d'Angleterre, qui fit l'office des naturalistes en titre que Cook avait refusé de prendre; nous y reviendrons dans la suite; il nous suffit de faire observer, pour le moment, que c'est le premier exemple d'un médecin de la marine chargé de l'histoire naturelle, et l'essai fut glorieux (1).

En 1773, Guyton de Morveau découvre le procédé de désinfection par le chlore, qui ne fut appliqué à la marine que long-temps après.

En 1785, l'infortuné Lapeyrouse part pour son voyage, accompagné de Lamanon et de la Martinière.

En 1791, Vancouver part pour visiter la partie septentrionale de l'Océan pacifique.

A la même époque, d'Entrecasteaux partit pour aller à la recherche de Lapeyrouse, accompagné de Labillardière qui fut médecin avant d'être botaniste. Ce fut lui qui en 1798 publia la relation du voyage.

En 1800 se préparait l'expédition de Baudin aux Terres Australes, lorsque Péron, jeune homme plein d'ardeur et de courage, alors élève en médecine, parvint, à force de persévérance, à se faire admettre parmi les nombreux savants que lui seul, bientôt, devait suppléer. Son infatigable activité surmontant des entraves de toute espèce, enrichit l'histoire naturelle de plus d'objets nouveaux que tous les naturalistes ses prédécesseurs

(1) Un des plus beaux témoignages des progrès de la civilisation, c'est que la France étant alors en guerre avec l'Angleterre, Louis XVI ordonna cependant de respecter et même de favoriser les vaisseaux de Cook. Cet illustre capitaine fit connaître plus d'un cinquième de la surface du globe, et mérite d'être placé après Colomb, pour les services rendus à la géographie.

(Cuvier). Il mourut à trente-cinq ans, victime de ses travaux prodigieux qu'il laissait incomplets.

Jetons maintenant un coup-d'œil général sur ce dix-huitième siècle, où l'esprit humain prit un si vaste essor, et porta si loin les limites du domaine de toutes les sciences. Dans cette période féconde, la navigation change de face et d'objets; ce n'est plus la soif de l'or qui guide les navigateurs, c'est un pur et noble désir de connaître; par eux l'astronomie et l'histoire naturelle font autant de progrès que la géographie, et les gouvernements, au lieu de chercher à s'enrichir, prodiguent leurs trésors pour féconder ceux de la science. Le siècle de Louis XIV a porté ses fruits. Mais au milieu de ce tourbillon où se trouvent entraînés les esprits absorbés par les grands intérêts de science et d'émancipation, que devient l'organisation de la médecine navale elle-même? Obscure et long-temps négligée, elle marche lentement vers les améliorations; elle subit pourtant vers la fin de cette période des modifications heureuses que nous allons étudier.

Pendant un siècle, à dater de l'ordonnance de 1689, plusieurs réglemens se succédèrent et changèrent l'organisation du corps de la marine, sans beaucoup modifier le service de santé. Cependant un réglemant de 1717, relatif à la marine du commerce, fixe « à vingt » le nombre d'hommes qui nécessite un chirurgien » à bord des navires destinés au grand cabotage; » au-dessus de cinquante hommes il faut deux chirurgiens. »

L'ordonnance de 1765 reproduit la plupart des dispositions de celle de 1689; cependant « les plasphémateurs » ne seront plus que mis aux fers, au pain et à l'eau. »



« Le pont supérieur et les gaillards *seulement* seront » lavés, » mesure sage, dont les réglemens subséquents se sont départis.

On trouve encore dans cette ordonnance « qu'un ro- » binet sera ouvert dans la cale ; » c'est la première trace de cette innovation salutaire et hardie que nous tenons des Anglais.

« Les cages à poule et les parcs d'animaux seront lo- » gés dans l'intérieur ; » disposition fâcheuse encore en vigueur aujourd'hui.

« Le poste des malades sera séparé, *autant qu'il se* » pourra, des autres gens de l'équipage. » On voit que le lieu précis que doit occuper l'hôpital n'est pas encore désigné.

« Des hublots seront ouverts dans l'entrepont du » vaisseau hôpital ; » cette heureuse innovation ne s'ap- plique donc pas encore aux autres navires.

Il est question de ventilation, sans désigner les moyens.

Les vivres sont encore fournis d'après un marché avec le munitionnaire.

Mais le ministre de Castries préparait cette belle ordonnance de 1786, qui porta tant de perfectionnements dans l'hygiène navale, en sollicitant, deux ans auparavant, un rapport de la société de médecine sur diverses questions sanitaires. (Mémoires de la soc. roy. de médecine, 1784, 85.)

Cette ordonnance, provoquée et peut-être rédigée par Poissonnier, porte que :

« La cale sera lavée tous les jours dans les pays chauds, » et tous les trois jours dans les pays froids ; elle sera » blanchie à l'eau de chaux tous les trois mois. »

« Le parc à moutons des vaisseaux sera placé dans la » chaloupe ; aucun bétail ni volaille ne sera placé dans » l'entrepont et sous les gaillards ; » mesure qu'on a trop tôt oubliée.

« Des bailles seront placées aux bossoirs pour laver le » linge de l'équipage à l'eau douce ; elles serviront de » baignoires à l'occasion.

« Les hommes qui seront mouillés changeront de » linge avant de se coucher ; des fanaux seront allumés » à cet effet dans l'entrepont.

« Les hommes se peigneront tous les jours, ils chan- » geront de linge une fois par semaine ; » d'après cela, croirait-on que de nos jours on voit des équipages rongés par la vermine ! (Frégate la Pallas, en 1828.)

« Les hamacs seront placés dans les filets de bastin- gages, » innovation des plus salutaires.

« Un parfum sera fait tous les matins dans l'intérieur, » et deux fois par jour au poste des malades. » Les par- fums consistaient alors en fumigations de baies de ge- nièvre, de vinaigre, de poudre à canon.

« Les hommes seront munis de six chemises, dont » deux de toile blanche ; deux culottes de toile, un » chapeau rond, quatre paires de bas, dont deux de laine ; » deux paires de souliers, un hamac, une couver- » ture, un sac de cuir ; le reste à volonté.

« Dans les pays du nord on fournira aux matelots des » cabans (capotes), des bottes, des gants de laine.

« Avant d'entonner l'eau de campagne, on passera » dans les barriques une solution de trois onces de » chaux vive ; on y placera quelques morceaux de vieux » fer, on goudronnera l'extérieur, on couvrira la bonde



» avec une toile maintenue par une plaque de fer,  
 » pour empêcher les rats d'y tomber.

« On n'admettra aucun matelot phtysique, vérolé, scor-  
 » butique ; visite en sera faite par le chirurgien-major.  
 » Les hommes sortant des hôpitaux seront aérés et par-  
 » fumés, eux et leurs vêtements. » Aujourd'hui l'on  
 n'est pas toujours aussi scrupuleux ; c'est qu'on a moins  
 peur de la contagion.

« Les malades seront placés dans l'entrepont des  
 » vaisseaux et frégates ; leurs cadres seront espacés de  
 » trois pouces. Il y aura dans le poste une table à com-  
 » partiments pour le chirurgien ; les coffres à médica-  
 » ments seront placés de chaque côté. » Voilà qui de-  
 vient plus précis.

« Un chirurgien accompagnera les malades aux hôpi-  
 » taux de terre avec une note de la maladie. »

« L'officier chargé des vivres fera de deux jours l'un  
 » la visite au poste des malades, accompagné du chi-  
 » rurgien-major ; il goûtera leur bouillon, écoutera  
 » leurs plaintes, etc. » Cette corvée est aujourd'hui  
 assignée au capitaine lui-même.

« Les rafraîchissements des malades consistent en  
 » riz, drêche, oseille, oignons, carottes, moutarde,  
 » volailles, vinaigre, eau-de-vie, cassonade, extrait de  
 » citron, délivrés sur des bons et justifiés sur le cahier  
 » de clinique ; un aide assistera aux distributions. »  
 Cette partie du régime a subi peu de perfectionnements.

Ceci suffit pour faire juger des grandes améliorations  
 apportées par cette ordonnance.

En 1790 parut le *Code maritime*, actuellement en-  
 core en vigueur, sauf les modifications réclamées par  
 l'introduction du régime militaire dans les équipages de

ligne. Les peines sont divisées en celles de *discipline* :  
 retranchement, détention ; et en celles *afflictives* : les  
 coups de corde, etc. En 1791 la charge d'inspecteur gé-  
 néral fut supprimée et rétablie par l'ordonnance du 26  
 janvier 1793 qui fixe aussi le nombre et le traitement  
 des officiers de santé de la marine.

En 1794 ( 2 floréal an 2 ), des comités de salubrité  
 furent institués dans les ports ; tel est l'origine des *con-*  
*seils de santé*.

En 1795 ( 6 brumaire an 3 ), les officiers de santé  
 furent assimilés pour le traitement aux officiers de  
 santé de terre ; assimilation qui n'aurait jamais dû être  
 changée, si ce n'est à l'avantage des premiers.

L'ordonnance de 1796 ( 3 brumaire an 4 ) créa  
 l'administration de la marine et fit disparaître les abus  
 qui naissaient des marchés avec les munitionnaires, en  
 plaçant cette partie du service sous l'autorité immédiate  
 du ministre de la marine.

En 1798 descente en Egypte, combat d'Aboukir.

Nous arrivons à ce beau règlement de 1798 ( 19  
 pluviôse an 6 ) qui fixe définitivement l'organisation  
 du service de santé sur des bases qui depuis n'ont subi  
 que des modifications secondaires.

Pour rendre fidèlement toutes les améliorations ap-  
 portées par ce règlement, il nous faudrait le copier en  
 entier ; nous ne ferons qu'exposer les dispositions prin-  
 cipales.

Le directoire exécutif arrête que : « les chirurgiens  
 » majors de vaisseaux entretenus seront de la 1<sup>ère</sup>  
 » classe et recevront 5000 fr. ; les aides chirurgiens de  
 » la 2<sup>e</sup> cl. en recevront 2250 fr. ; les sous-aides seront  
 » de la 3<sup>e</sup> cl. et recevront 1200 fr. » Les traitements