

endroit à portée du chirurgien, et à l'abri des chocs dangereux.

Les autres objets pour le service des malades sont remis à la garde de l'infirmier, qui les tient renfermés dans une soute particulière dont il a la clef, et qu'il doit pouvoir ouvrir chaque fois qu'il en a besoin; l'ignorance et la maladresse des hommes attachés à ce service, et qui, vu l'insuffisance des réglemens actuels, sont ordinairement le rebut des équipages, réclament une active surveillance de la part des médecins.

Nous n'avons eu en vue de parler, dans cet article, que des localités relatives au service de santé, nous traiterons ailleurs du personnel et du service proprement dit.

### CHAPITRE III.

#### DE LA FORMATION DES ÉQUIPAGES.

« Præsidium esse debet ex juvenibus robustis,  
 » mediæ ætatis, rectè valentibus viris. »

(Roupe.)

Bien que, par sa nature, l'homme soit susceptible de se plier à toutes les habitudes, il est cependant telles particularités de son organisation qui le rendent plus apte à telle ou telle profession; c'est ainsi que l'état de navigateur nécessite une certaine complexion physique et morale qui constitue la vocation du marin. Le sol natal et les habitudes antérieures figurent au premier rang des conditions prédisposantes; c'est ainsi que l'insulaire et l'habitant des côtes maritimes présentent, pour ainsi dire, des marins tout faits, soit que leur tempérament se trouve, en quelque sorte, naturalisé avec l'atmosphère maritime, soit plutôt que dès l'enfance ils aient appris à connaître et à braver l'élément qui les appelle.

« L'insulaire du littoral, dit M. Gestin, accoutumé dès l'en-  
 » fance à des privations rigoureuses sur un sol ingrat et stérile  
 » qui lui fournit à peine une existence achetée par les plus  
 » rudes travaux, vivant au milieu de l'air vif et pur de l'élé-  
 » ment qu'il brûle de parcourir, consommant sa jeunesse au

» sein des rochers qu'il gravit sans cesse; l'insulaire, disons-nous, doit nécessairement acquérir cette agilité, cette vigueur, cette adresse, cette audace, qualités si précieuses au marin. Sans cesse nourri du spectacle imposant de la mer, presque toujours occupé des travaux de la pêche ou des corvées du pilotage, si pénibles et si dangereuses, le matelot insulaire, en entrant au service, ne fait que continuer sa vie habituelle. Il est d'observation, en effet, que de tels hommes sont moins sujets que les autres aux maladies de la navigation, et qu'ils acquièrent promptement cette constitution artificielle qui les rend, pour ainsi dire, invulnérables. Il est cependant essentiel de distinguer les localités sous le rapport de la salubrité: c'est ainsi que les marins qui proviennent des côtes marécageuses, loin d'offrir ces conditions favorables, sont au contraire de constitution faible, détériorée, valétudinaire, de caractère lent, insouciant et triste, toutes conditions essentiellement défavorables au métier de la mer. M. Busseuil a remarqué qu'ils étaient sujets à l'ophtalmie, ce qu'il attribue à l'action du gaz ammoniacal et hydrogène sulfuré qui se dégagent des marais.

Nous ne prétendons pas que l'habitant de l'intérieur des terres ne puisse, par l'exercice et l'habitude, acquérir toutes les qualités du marin natif; car, s'il est vrai de dire que le pêcheur doit faire un meilleur matelot que le laboureur enlevé à la charrue, il n'est cependant pas de circonstances défavorables que de bonnes dispositions et l'éducation ne puissent vaincre et corriger. Il faut qu'il en soit ainsi pour justifier le mode de la conscription substitué maintenant au régime de l'inscription maritime, ou du moins servant concurremment avec cette dernière à la confection des équipages. S'il suffisait en effet de savoir affronter un moment de péril, tout homme de courage pourrait faire un marin; mais il s'agit de soutenir les assauts continus des agents destructeurs les plus multipliés; et tel homme qui, dans toute autre condition de

la vie, aurait pu faire un citoyen utile à la société, souffre, languit et meurt à bord d'un navire, long-temps avant d'avoir payé son tribut à la patrie. Il est aussi des distinctions à établir, relativement au matelot de l'intérieur, entre l'habitant des montagnes, celui des campagnes et celui des villes. Le premier se rapproche de l'insulaire par la force, la vivacité, l'adresse, l'intrépidité; il ne lui manque guère que de prendre connaissance de ses nouveaux devoirs pour marcher bientôt l'égal du matelot d'origine. Le paysan a, comme l'habitant des montagnes, l'habitude du travail et de la sobriété; mais il est moins vif, moins adroit et surtout moins courageux; on a vu de ces hommes simples et paisibles succomber au regret de leur chaumière et à la frayeur que leur inspire le formidable et belliqueux appareil d'un vaisseau. M. Vital Despax rapporte qu'un conscrit montant sur un vaisseau en rade de Lorient, fut tellement effrayé de cet appareil militaire, que, dès le lendemain, il tomba malade et mourut deux jours après. Si pourtant il surmonte ces premières impressions, le paysan devient un bon matelot. L'habitant des villes apporte, au sein des équipages, ses habitudes de débauche et d'insubordination. Sa constitution délicate résiste rarement aux fatigues de la mer; il est sujet à devenir hypocondriaque et nostalgique; cependant on a vu des *Parisiens* faire des marins excellents.

L'âge est encore une condition essentielle dans le choix des hommes destinés à la navigation. On ne peut pas faire un bon matelot, dit M. Willaumez, s'il n'a commencé à naviguer à l'âge de quatorze ou quinze ans. Cette règle est très-applicable aux marins des classes, élevés, en quelque sorte, sur la mer; mais nous croyons qu'il serait dangereux de l'étendre aux habitants de l'intérieur; car, pour supporter les fatigues de la navigation, il faut de l'habitude acquise ou une constitution déjà faite et vigoureuse: c'est pourquoi nous approuvons les dispositions réglementaires actuelles qui ne

permettent l'enrôlement volontaire pour la marine qu'à l'âge de dix-sept ans, excepté pour les enfants des marins. Les enrôlés sont admis à titre *d'apprentis-marins*, et ne reçoivent celui de *matelot* qu'à dix-huit ans, si toutefois ils réunissent le temps voulu de navigation, et à vingt-cinq ans s'ils n'ont jamais navigué.

La taille n'est pas non plus une considération indifférente; les hommes de stature moyenne et largement constitués sont plus propres à la navigation que ceux de taille haute et fluette; il est pourtant certaines attributions qui réclament une taille avantageuse, telle est celle de gabier à bord des vaisseaux de ligne. L'ordonnance de 1825 fixe à cinq pieds la taille requise pour les marins.

Nous avons déjà fait pressentir que l'homme de mer doit être de constitution saine et robuste. L'expérience a démontré le danger d'admettre à bord des vaisseaux des hommes imparfaitement rétablis de quelque maladie grave. Telle fut, dit-on, la source de l'épidémie qui désola l'escadre de Dubois de la Mothe, en 1757, et qu'on attribue à des hommes récemment sortis de l'hôpital de Rochefort. Les valétudinaires, inutiles eux-mêmes, agissent pernicieusement sur les autres, et l'on doit ne pas perdre de vue cet axiome fondamental, que tout ce qui ne rend pas de services à bord est essentiellement nuisible.

Mais il ne suffit pas d'envisager le marin futur sous le seul rapport de son organisation physique; il lui faut, en outre, une vocation prononcée, c'est-à-dire un goût décidé pour le métier de la mer; il faut qu'il soit étranger à toutes ces nuances de sentiment qui nous attachent au foyer paternel, à la famille, aux douceurs d'une vie abondante et paisible; son âme, dominée par des motifs de curiosité, de gloire, de fortune ou même par un besoin instinctif d'impressions fortes, doit courir au devant de ces péripéties violentes et continuelles dont est semée la carrière du navigateur.

Sans les conditions que nous venons d'énumérer, le navigateur ne mérite pas le nom de marin; trop souvent ce n'est plus qu'une victime vouée aux tristes exigences du besoin ou à l'empire aveugle de la politique des nations. Aussi la réalité n'est-elle pas toujours l'apanage du titre, et, d'après l'estimation de l'amiral Willaumez, ne faut-il guère compter qu'un dixième de vrais matelots dans l'ensemble d'un équipage.

Les équipages sont formés d'après les modes de la conscription et des classes ou inscription maritime. Les conscrits servent pendant huit ans; les matelots de l'inscription servent indéfiniment; les équipages de ligne sont destinés à l'armement des navires de seize bouches à feu et au-dessus; les navires de force inférieure sont armés par les marins des classes.

Les attributions à bord des navires sont, en général, basées sur le degré de capacité physique et morale. Les *mousses*, enfants de douze à seize ans, ne font pas de service régulier; les *novices*, âgés de seize à dix-huit et vingt-cinq ans, partagent les travaux des matelots sur le pont. Les *matelots*, divisés en trois classes, constituent la masse de l'équipage et sont attachés à tous les travaux de manœuvre et d'exercice; les *gabiers*, pris parmi l'élite des matelots, sont affectés à l'entretien du gréement et séjournent dans les hunes; les *caliers*, confinés dans les profondeurs du navire, sont commis au service triste et pénible de la cale, et sont aussi choisis parmi les matelots de confiance. Les *chaloupiers*, les *canotiers*, affectés au service des embarcations, sont encore des hommes d'élite. Il en est de même des *chefs de pièce* et des *chargeurs* pour les batteries, des *timoniers* pour le service du gouvernail; le reste prend le nom collectif de *matelots sur le pont*. L'équipage est dirigé dans les travaux de détail par des *officiers mariniens* qui prennent le nom de *quartier-maître*, *second maître*, *premier maître*; le *capitaine d'armes* est, en quelque sorte, le commissaire de police du bord. Il existe encore des métiers spéciaux, tels sont ceux de *calfat* pour

l'entretien des jointures oblitérées d'étoupe et de goudron , de *charpentier* pour les réparations de la coque et de la mâture, de *voilier* pour la confection des voiles, d'*armurier*, de *forgeron*, etc., puis viennent les employés subalternes de l'administration : le *commis aux vivres*, le *distributeur* des rations, le *boucher*, le *tonnelier*, le *boulangier*, le *coq* ou cuisinier de l'équipage; le *magasinier* pour la distribution des objets d'entretien du navire; enfin l'*infirmier*, le *barbier*, puis les *domestiques*.

Au-dessus de tout cela domine l'*état-major*, composé du capitaine, des officiers de marine, du commis d'administration, de l'aumônier et du chirurgien-major. Devons-nous dire que les chirurgiens subalternes, espèce de parias qui ne font partie ni de l'état-major, ni de l'équipage, sont compris, sous le nom de *surnuméraires*, avec le boulangier et le cuisinier, tandis que l'assimilation en fait des officiers.

Les aspirants ou élèves de la marine, destinés à devenir bientôt officiers, occupent un échelon, pour ainsi dire intermédiaire entre ceux-ci et l'équipage sur lequel ils exercent l'autorité du commandement.

« Nulle part, dit M. Levicaire, les prérogatives ne sont plus inégalement distribuées qu'à bord d'un bâtiment: d'un côté, honneurs, autorité, logement commode, vivres succulents et abondants, etc.; de l'autre, nourriture peu substantielle, insuffisance de vêtements, privation de liberté, service pénible et rendu plus décourageant encore par d'injurieux traitements. »

Après cette récapitulation du personnel des navires, revenons sur certaines attributions qui peuvent nous présenter des caractères spécifiques.

Les *mousses* sont, en général, de petits êtres espiègles et vicieux, gais, vifs, indociles, hardis, effrontés, mal propres et gourmands comme on l'est à leur âge, de plus paresseux et menteurs comme des enfants mal élevés. En conséquence,

ils sont souvent exposés à ressentir la supériorité de tous ceux qui les environnent, heureux lorsqu'ils n'en reçoivent que de légères apostrophes; qu'on ne leur donne pas le fouet pour faire changer le vent, en accompagnant l'exécution d'une cérémonie scandaleuse où la chique joue le premier rôle; lorsqu'enfin ils ne sont pas roués de coups par leurs maîtres collectivement représentés par tout le monde. A travers tant de vicissitudes douloureuses qui ne font qu'effleurer leur insouciance radicale, les mousses finissent par devenir d'excellents matelots.

Les *gabiers* sont la fleur et l'ornement des équipages; jeunes, alertes, actifs, intelligents, intrépides et disciplinés, d'une sérénité d'humeur inaltérable, ils puisent ces heureuses dispositions dans l'amour-propre que leur inspire l'estime des officiers et de l'équipage, autant peut-être que dans cette existence aérienne qui développe si puissamment les facultés corporelles.

Les *caliers* volontairement condamnés à traîner dans un réduit obscur leur existence solitaire, sont généralement pâles, étiolés, moroses et bourrus, obsédés qu'ils sont par des demandes perpétuelles et de pénibles travaux. Malheureux en apparence, ils se complaisent pourtant dans leur triste habitation, et c'est chose assez rare que de voir leurs visages sinistres errer sur le pont: le médecin ne perdra pas de vue les inconvénients de leurs attributions, et fera en sorte qu'on ne choisisse pour caliers que des hommes d'une solide constitution, en ayant soin qu'on les renouvelle assez souvent pour que leur santé ne soit pas trop profondément altérée.

Les fonctions de *cambusier* et de *magasinier* présentent beaucoup d'analogie avec celle de calier, sous le rapport de l'étiollement et de la morosité; les employés des vivres ont de plus un certain caractère d'indépendance et d'oubli de la politesse qui tient au caractère inviolable dont se revêtent les individus qui relèvent immédiatement de l'administration.

Parmi les matelots de la timonerie, nous devons une mention particulière à ce qu'on nomme les *pilotins*. Ce sont, le plus souvent, des jeunes gens de bonne famille qui viennent faire leur temps au service, pour acquérir le brevet de capitaine au long cours. Habités à l'aisance et à la considération dont ils jouissent dans leur famille, ces malheureux, réduits à une espèce de servitude, sont ordinairement tristes, et s'accoutument peu du régime du bord, mais, courageux par caractère, intelligents par éducation, ils doivent commander l'intérêt, au moins celui du médecin qui leur doit des consolations réclamées par leur penchant à la nostalgie. M. Gestin, de qui nous empruntons ces observations philanthropiques, a remarqué qu'ils sont enclins aux manœuvres solitaires.

Le service de la chaloupe est extrêmement pénible et réclame des hommes robustes. Les *chaloupiers*, excellents matelots, ont un caractère d'impassibilité qui leur est particulier; rien ne peut les obliger à presser le jeu de leurs avirons; ils diffèrent essentiellement en cela des autres *canotiers* qui mettent beaucoup d'amour-propre à faire briller l'agilité de leurs embarcations, surtout lorsqu'ils ont un parallèle à soutenir.

Les *calfats* ont un fond de vanité très-originale qui tient sans doute à ce qu'ils se considèrent comme essentiels à la conservation du navire; l'industrie fort circonscrite que réclame leur travail est probablement la cause d'une étroitesse d'esprit qui, jointe à la malpropreté de leurs fonctions, a rendu leur titre proverbial.

Le *coq* est en général un mauvais matelot duquel au moins on devrait exiger certaines notions indispensables à son titre culinaire, mais, malheureusement, le goût et la propreté lui sont rarement dévolus; et quelque peu délicats que soient les matelots, ils ont souvent des plaintes à porter. On conçoit combien la confection des aliments réclame de surveillance et

de sollicitude de la part du médecin, comme de celle des officiers.

Nous arrivons à l'*infirmier*, au sujet duquel nous avons à renouveler nos regrets sur l'abolition des volontés du règlement de l'an 6, qui prescrivait d'embarquer un *maître d'hospice* dont l'instruction, perfectionnée dans les hôpitaux, offrirait au médecin d'heureuses garanties pour l'exécution rationnelle de ses volontés. Aujourd'hui l'*infirmier* est un homme qui n'est pas même capable de servir sur le pont, autrement vous auriez à le disputer au capitaine; il porte un titre en quelque sorte honteux, car c'est à qui n'en voudra pas. On a pourtant quelquefois le bonheur de rencontrer des hommes dévoués, pour ainsi dire, et qui, de navire en navire, ont accepté les mêmes fonctions; mais, comme c'est un acte purement volontaire, au moindre usage que vous ferez de votre autorité, l'infirmier vous menacera de retourner sur le pont et de vous laisser une nouvelle éducation à faire. Dieu sait ce qu'il faut de vigilance et de résignation pour assurer l'accomplissement des prescriptions les plus simples. Heureusement il n'est rien d'ignoble dans ce qui concerne la santé de nos semblables, et le véritable médecin ne rougira pas de procéder lui-même aux opérations réputées les plus abjectes. Combien de fois nous est-il arrivé de nous agenouiller au milieu du faux-pont, pour administrer un remède que la maladresse de l'infirmier ne nous permettait pas de lui confier! Médecins, rappelez-vous que si le premier sentiment de l'équipage, témoin de votre dévouement, est celui de la plaisanterie, le second sera celui de l'amour et de la vénération.

Nous espérons que les praticiens n'envisageront pas nos tableaux comme des hors-d'œuvre, s'ils veulent considérer que ces distinctions physiologiques fournissent une base importante à l'établissement de l'étiologie, du diagnostic, et même du pronosticades maladies auxquelles sont sujets les individus appartenants à chacune de ces classes. C'est ainsi que les

maladies des gabiers , continuellement exposés aux intempéries d'un air vif et pur , ne ressembleront pas à celles des caliers , cambusiers , magasiniers , qui vivent plongés dans l'atmosphère stagnante et méphitique des profondeurs du navire.

Indépendamment des modifications apportées par le sol natal et par le genre de service , il en est qui se rattachent au caractère provincial du marin : c'est ainsi que M. Gestin nous peint le matelot *provençal* , vif , orgueilleux et bavard , querelleur et vindicatif , sobre et libertin , délicat et pusillanime ; le matelot *gascon* , gai , spirituel et conteur , plus brave , moins égoïste et plus affectueux que le précédent : on sait combien les marins *basques* sont estimés ; le matelot *normand* offrant de belles apparences , mais apathique et sans énergie , propre , économe , sobre , mais égoïste , chicaneur , ayant le service en haine ; le matelot *breton* , lent , obtus , insouciant , intempérant , mais bon , simple , généreux , intrépide et discipliné , le type enfin du matelot. Ces jugements , qui sont vrais en général , rencontrent beaucoup d'exceptions : un bon matelot , quelle que soit son origine , est un homme rare et précieux , et le moins capable mérite encore notre estime.

L'origine est une circonstance qui mérite d'être prise en considération relativement à la destination du bâtiment ; c'est ainsi qu'on a recommandé les hommes du midi pour les navigations inter-tropicales ; mais nous ferons observer que ceux de la Méditerranée ne franchissent pas volontiers le détroit , et que les matelots provençaux sont enclins à la nostalgie lorsqu'ils se voient transportés sur l'Océan. Les matelots de l'embouchure marécageuse de la Charente conviendraient peut-être pour la destination des Antilles , du Sénégal , etc. Mais gardons-nous d'envisager comme une qualité le caractère maladif de l'habitant des marais. Les marins de la côte de Bretagne seront plus propres aux expéditions dans les contrées polaires et pour les voyages de découvertes , etc.

Une question qu'il n'est pas indifférent d'examiner , c'est

de savoir s'il est avantageux ou nuisible de former les équipages avec des hommes d'un même pays ; l'une et l'autre opinion ont été soutenues , nous devons l'expression de la nôtre : or , nous considérons comme avantageuse la réunion d'hommes de mêmes mœurs , de même langage , en raison de l'harmonie qui doit en résulter , non-seulement dans leurs rapports mutuels , mais encore pour l'exécution et la simultanéité de l'action. L'inconvénient qu'on y trouve de les voir fomenter mutuellement les regrets de la patrie , n'entre pas pour nous en compensation avec le plaisir si salutaire à l'homme qui souffre , de pouvoir s'épancher dans le sein d'un compatriote et d'un ami. Sous ce rapport , le régime des *levées* nous paraît encore supérieur à celui de la conscription , qui réunit au hasard des hommes de tous les départements , qui souvent ne se comprennent pas les uns les autres , et entre lesquels n'existe aucun lien de confraternité préliminaire ; sans compter les difficultés que cette variété de mœurs et de langage peut apporter dans l'exécution des manœuvres.

Il est essentiel de proportionner le nombre des hommes aux besoins rigoureux du service ; nous avons déjà dit que le superflu devient nuisible. Cet inconvénient se fait particulièrement sentir lorsqu'un navire est obligé de transporter de nombreux passagers : les transports de troupes sont surtout une calamité pour les équipages.

Ce n'est qu'avec circonspection qu'on devra consentir à recevoir des hommes provenant immédiatement de lieux et de bâtiments inconnus , particulièrement à la mer. Nous n'examinons point s'ils sont susceptibles d'apporter avec eux la contagion dont eux-mêmes ne sont point affectés , mais ce qui paraît certain , c'est que les nouveaux venus sont plus sensibles aux causes morbifiques inhérentes à leur nouvelle habitation , et que , venant à tomber malades , ils pourraient répandre l'alarme , et devenir ainsi la cause indirecte d'événements plus ou moins fâcheux.

Nous ne pouvons mieux compléter ces considérations sur le choix des marins et la formation des équipages, qu'en présentant une esquisse physiologique de l'homme de mer en général. Nous aurons à cet égard une grande distinction à établir entre le matelot et l'officier de marine.

CHAPITRE IV.

DU MATELOT.

« Un bon matelot est un homme extraordinaire. »  
(*Willamez.*)

Le marin qu'une organisation privilégiée, fortifiée par l'habitude, a fait résister aux assauts destructeurs de sa rude carrière, jouit, après un certain temps, d'une complexion physique et d'une trempe de caractère qui lui sont propres. Le matelot présente en général une constitution robuste mais sèche; sa peau, brunie par l'intempérie des climats divers, est ombragée de poils noirs et épais; ses veines, qui se dessinent en saillies nombreuses, ses muscles prononcés, surtout aux membres supérieurs, annoncent l'habitude des travaux pénibles; ses rides profondes, ses pommettes saillantes, son regard assuré rendent sa physionomie sévère; ses lèvres sont ordinairement ternies, ses dents noircies, déchaussées, usées, gâtées par l'usage du tabac, les atteintes scorbutiques et les traitements mercuriels que la plupart ont subis (1); ses épaules

(1) Nous ne résistons pas au désir de transcrire un passage de Rouppe sur les goûts du matelot pour le tabac. « Fumo tabaci æquè delectantur navigationi adsueti ac ejusdem masticatione: nam simul