

CHAPITRE IX.

DES CHIRURGIENS SUBALTERNES.

..... • *Levius fit patientia*
 • *Quicquid corrigere est nefas.*
 (Horace.)

Lorsqu'il n'existe qu'un ou deux chirurgiens en sous-ordre, à bord d'un navire, ils vivent et quelquefois logent avec les élèves de la marine, de sorte que tel auxiliaire de troisième classe aura rang d'officier sur un petit navire dont il sera chirurgien-major, tandis qu'un chirurgien de deuxième classe ayant rang d'enseigne de vaisseau, sera traité comme élève à bord d'un grand navire, s'il est en second et qu'il n'ait pas été embarqué en chef dans son grade. Rappelons que les chirurgiens militaires de tout grade conservent en toute circonstance le rang et les prérogatives d'officier; nous, chirurgien de deuxième classe à bord d'une frégate, mangions au poste, tandis que des sous-aides passagers étaient admis à la table de l'état-major, en vertu de leurs droits.

La conformité d'âge et de goûts amène bientôt entre les élèves et les jeunes chirurgiens ces liaisons amicales qui se perpétuent ensuite dans tout le cours de leur vie. L'abandon, la libéralité de la jeunesse éloignent ces calculs d'égoïsme et ce personnalité qui dominant dans un âge plus avancé. C'est

en vain que nous prétendrions imposer aux jeunes chirurgiens cette réserve qui prévient les inconvénients de la familiarité, réserve qui serait une espèce d'anachronisme et de monstruosité morale dans des cœurs vierges encore de la triste expérience du monde. Cette expérience ne viendra que trop tôt comprimer et flétrir ces élans d'une âme expansive. Laissons-les donc s'abandonner au naturel, fussent-ils souvent voir naître des querelles, sans conséquence comme les motifs qui les auront fait naître.

Mais l'inconvénient devient plus grave lorsqu'un homme mûr se trouve ainsi lié d'existence avec de jeunes écervelés. S'il ne paralyse leur légèreté par l'influence de son âge et de son caractère, il deviendra le but et la victime de leurs espiègleries; dans l'un et l'autre cas quelqu'un en souffrira, et nous inclinerions à conseiller à celui-là de profiter du bénéfice des régléments qui lui permettent de vivre seul.

Nous n'avons que peu de chose à dire des cas où deux ou trois chirurgiens vivent dans un poste isolé. L'influence du chef doit suffire pour maintenir l'ordre, et, dans tous les cas, le chirurgien-major peut interposer son autorité. A part cette distinction de *chef de poste*, la plus parfaite égalité doit régner sous le rapport des localités et des objets communs; il est injuste, par exemple, que le chef prétende coucher dans un cadre, lorsque les autres sont obligés d'avoir des hamacs; il en est de même des tours de permission pour aller à terre, etc.

Ceci nous conduit à traiter des rapports du chirurgien subalterne avec son supérieur. Remplir ses devoirs avec zèle et ponctualité, voilà tout le secret de se faire bien venir. C'est un moyen plus honorable et qui réussit mieux que celui des adulations et des prévenances, qui souvent portent à faux, deviennent importunes et attirent des humiliations. Ne pénétrez dans le carré que lorsque le service ou des invitations vous y appellent; n'allez au devant du chef que dans les cas où le besoin et la politesse l'exigent; attendez qu'on vous fasse les

avances, et on vous les fera, car cette seule discrétion dénotera les ressources de votre esprit et l'élévation de votre caractère. Ne faites jamais de demandes indiscrettes, mais si le chef, abusant de sa position, prenait pour lui toutes les occasions de plaisir et vous laissait l'esclavage, osez vous plaindre avec modération, à lui d'abord, et s'il refusait d'entendre raison, ce qui doit arriver rarement, référez-en à la haute justice du commandant ou de son lieutenant; si vous ne rencontrez partout que le même écho, souffrez avec résignation jusqu'à ce que vous puissiez porter vos plaintes au tribunal suprême, au conseil de santé. Il est bien rare, avons-nous dit, que les choses en viennent à cette extrémité; l'estime que vous saurez mériter vous vaudra des égards; le subalterne qui sait se faire un ami de son chef fait honneur à l'un et à l'autre, et tous deux ne peuvent qu'y gagner.

Il est pour le subordonné des circonstances fort difficiles: ce sont celles qui le mettent en rivalité avec son chef; si celui-ci ne réussit pas à captiver la confiance, le subalterne se trouve dans une situation très-délicate à l'égard de ceux qui réclament ses conseils. En 1822, je revenais des Antilles second chirurgien d'une corvette où se trouvait comme passager, M. D...., capitaine d'infanterie, affecté d'hépatite; les stimulants et les drastiques, administrés par le chirurgien-major, ne faisant qu'exaspérer le mal, le patient s'avisa de demander des conseils, je me retranchai dans ma situation d'inférieur; il insista et me conjura au *nom de l'humanité* de lui donner mon avis simplement verbal, se réservant de pourvoir lui-même aux moyens d'exécution; je crus devoir céder.... mes confrères me jugeront.

Il peut encore arriver que le chef commette une erreur grave de traitement; le subordonné tâchera de l'en faire apercevoir avec ménagement; nous croyons même qu'à la rigueur il a le droit de se récuser. L'obéissance passive n'est pas faite pour le médecin qui ne peut assumer sur sa conscience

la complicité d'un crime de lèse-humanité. Le cas que nous supposons est presque impossible, eu égard à l'instruction aujourd'hui répandue parmi les officiers de santé de la marine.

Les relations du chirurgien subalterne avec l'équipage sont les mêmes que celles du chirurgien-major, dans le cercle de ses attributions. Il doit agir envers les malades avec les mêmes scrupules que si lui-même avait prescrit les remèdes qu'il applique; la responsabilité de la conscience est une et n'admet point de hiérarchie.

Les rapports du chirurgien en sous-ordre avec les officiers doivent se borner à ce qui est obligatoire: l'homme qui s'estime doit éviter les collisions humiliantes; des relations flatteuses ont mainte-fois été payées de tous les déboires de l'amour-propre blessé. Soyez avec les officiers d'une politesse scrupuleuse, et cédez-leur le pas en toute circonstance. Des liaisons amicales précipitées peuvent finir par un éclat dont vous seriez victimes; attendez encore qu'on vous prévienne, et ne vous livrez qu'après une étude approfondie de l'homme à qui vous avez affaire. Montrez-vous scrupuleux à remplir à leur égard toutes les règles de la discipline, ou craignez la manifestation de leur autorité. Il m'arriva une fois de descendre dans un canot sans prévenir l'officier de quart; celui-ci me fit remonter sur le pont pour m'adresser une sermonce dont je n'avais pas besoin, n'ayant péché que par oubli, puis il m'invita à redescendre; mais je refusai en le remerciant froidement de son avis: cet officier m'a depuis comblé d'égards et de prévenances. Ici, comme dans toutes les circonstances de la vie, retenez cette moralité, que pour vivre heureux il faut savoir se maintenir dans la condition où le sort nous a placés. La doctrine que nous professons ici paraîtra sévère et destructive de tout sentiment de sociabilité; nous pensons au contraire que les conseils que nous donnons auront pour effet de cimenter de solides liaisons entre gens qui mutuellement auront acquis toutes les garanties qui rendent l'amitié durable: *experto crede.*

CHAPITRE X.

DU CHIRURGIEN AU COMMERCE.

« Dura pati. »
(Horace.)

Nous connaissons peu de situation plus déplorable que celle des chirurgiens à bord de la plupart des navires de commerce. Les armateurs ne les admettent qu'à leur corps défendant : ce sont des conditions qu'il faut débattre ; leurs attributions ne sont point fixées, et sous ce rapport ils ont à subir le caprice de chacun ; heureux lorsque l'ignorance et la sordide avarice ne leur font pas endurer mille avanies, et qu'on ne les oblige pas à laver le pont, à *trancher* la morue ou à *découper* la baleine. Les réglemens ont, autant que possible, assuré leur indépendance, en défendant qu'il leur soit imposé aucune autre obligation que celles de leur état ; ce sont néanmoins tous les jours de nouveaux combats à soutenir.

L'exiguité de leurs émoluments les oblige souvent à se livrer à des calculs mercantiles ; en vain nous nous élèverions contre l'inconvenance de semblables spéculations ; la nécessité excuse tout, et malheureusement les chirurgiens de commerce sont pour la plupart des jeunes gens qui se voient obligés de suspendre leurs études pour poursuivre un lucre nécessaire à leur existence.

Ici les préceptes nous échappent ; rien de fixe, rien de réglé à l'avance, ou du moins l'ordre et les ressources du service, tels que les réglemens les ont déterminés, laissent encore un champ presque illimité à l'arbitraire des capitaines. Plusieurs fois il a fallu que le gouvernement menaçât de sévir contre ceux qui, dans les colonies, n'enverraient pas promptement leurs malades à l'hôpital. Quelques bras de moins causent un tort considérable à leur commerce, et l'officier de santé est forcé de se prêter à ces considérations ; mais il ne doit pas oublier qu'il s'est engagé de conscience à faire et exiger tout ce qui pourra concourir au maintien de la santé des hommes qui lui sont confiés, et à cet égard il a besoin de plus de fermeté que le médecin de la marine militaire, en faveur duquel les réglemens s'expliquent longuement, et qui d'ailleurs trouve bien moins d'obstacles auprès de l'autorité. Ce que nous avons dit et ce que nous dirons du service à bord des navires de guerre, servira de type au chirurgien du commerce pour ce qui lui convient de faire dans les circonstances analogues, en tenant compte des différences nécessitées par la diversité des conditions.

Quant à ses relations avec les matelots et les officiers, les distinctions que nous avons établies précédemment disparaissent en grande partie, à cause de l'esprit d'égalité qui règne à bord des navires du commerce. Tout est relatif au caractère individuel des personnes avec lesquelles il se trouve. Il reste toujours à faire l'étude particulière de l'homme avant d'asseoir ses préférences ; c'est un art que donnent la nature et l'habitude du monde, et qui ressort, par conséquent, de la morale universelle.

CHAPITRE XI.

DE L'ATMOSPHERE MARITIME.

« Docet experientia nautas melius se
 habere in mari, quàm in portu. »
 (Roupe.)

L'air maritime ne diffère pas essentiellement de l'atmosphère terrestre; c'est toujours un fluide diaphane, pesant, élastique, insipide, inodore, composé de vingt et une parties de gaz oxigène et de soixante-dix-neuf de gaz azote, contenant en outre quelques atomes de gaz acide carbonique, du calorique de l'électricité, de la lumière et de l'eau; mais il présente certaines conditions qu'il nous importe d'examiner, ne fût-ce que pour dissiper des préjugés ou combattre des erreurs.

L'air marin ne renferme point de molécules hétérogènes, et, sous ce rapport, il est plus pur que celui de la terre, qui le plus souvent est chargé des émanations variées qui s'élèvent, sous forme de vapeur, de la surface du sol. On a prétendu que l'évaporation enlevait de même, à la surface de la mer, des particules salines qui lui communiquaient des propriétés particulières. Cette assertion est contraire à l'une des lois physiques les mieux démontrées; chacun sait que la vaporisation a pour effet d'isoler l'eau pure des principes fixes qui s'y trouvent mêlés; principe sur lequel est basée la théorie des

marais salans. Cette vérité d'observation était connue même d'Hippocrate; et Pline, le naturaliste, avait tiré du phénomène connu de l'évaporation un parti directement applicable à l'hygiène navale, en garnissant l'extérieur de ses vaisseaux, de peaux de moutons, pour se procurer de l'eau douce, en remplacement de celle qui aurait pu lui manquer. Bacon avait proclamé la prééminence de l'air de la mer sur celui de terre, sous le rapport de la pureté, proposition confirmée depuis par une foule d'observateurs, parmi lesquels nous citerons en première ligne de Morogues, le créateur de l'eudiométrie navale, puis Roupe, Péron, Poissonnier, Kéraudren, etc.

Ceux qui, avec Méad, croyaient à la vaporisation des matières salines, avaient été probablement induits en erreur par une particularité spacieuse en effet: comme tous les navigateurs, ils avaient observé que lorsqu'on se promène sur le pont d'un navire sous voile, on perçoit quelquefois, en se passant la langue sur les lèvres, une saveur manifestement salée; une poudre blanchâtre, saline, se dépose sur tous les objets environnants, ce qu'on pouvait attribuer à la précipitation des molécules volatilisées; mais ces phénomènes sont évidemment le résultat des gouttelettes d'eau de mer, fouettées par la brise ou soulevées par le sillage, qui viennent se déposer, à l'état de division extrême, sur la peau ou ailleurs, et y former des cristaux plus ou moins apparens.

D'autres, avec moins de preuves encore, ont admis, dans l'atmosphère maritime, des émanations diverses, tantôt mal-faisantes, comme le pense l'historien du voyage d'Anson, Valther; tantôt bienfaisantes, balsamiques, etc., comme le croyaient les anciens, et comme Gilchrist a prétendu le démontrer dans un ouvrage que nous aurons occasion d'examiner. Le fait est que l'air maritime est plus salubre que l'atmosphère terrestre; mais cet avantage est pour ainsi dire négatif, et ne tient qu'à l'absence des principes hétérogènes.

Si l'Océan est la source des nuages et par suite des innom-

brables cours d'eau qui sillonnent la terre, on conçoit que l'évaporation des eaux de la mer doit être énorme; nous ne reproduirons pas les calculs gigantesques des physiciens à ce sujet; il en résulte toujours que l'atmosphère maritime est humide, comme le prouvent les qualités hygrométriques des vents qui viennent de la mer et qui présagent souvent la pluie.

Cependant il est beaucoup de localités où l'air terrestre est plus humide que celui de la mer, ce sont celles où des chaînes de montagnes et des lisières de forêts arrêtent et concentrent les vapeurs atmosphériques, lesquelles se précipitent dans les vallées où règne alors une atmosphère humide et malsaine, tandis qu'en pleine mer, ces vapeurs sont dispersées dans tous les sens par la brise qui, les répartissant d'une manière uniforme, les rend moins appréciables en détail et favorise leur dissolution dans l'air; de sorte qu'au large le ciel et l'horizon sont, en général, aussi purs que sur le continent; l'air y paraît même aussi sec, à ne consulter que l'hygromètre qui, comme on le sait, n'accuse que la présence de l'humidité libre. Mais ces mêmes vapeurs s'arrêtent et s'accumulent le long des rivages où elles forment des brouillards continuels qui rendent insalubre la navigation sur les côtes, brouillards que nous croyons pouvoir attribuer à la température différente des deux atmosphères, terrestre et maritime, dont la plus froide condense les vapeurs de l'autre. Il est encore essentiel de faire remarquer que les eaux qui tiennent des sels en dissolution, telles que l'eau de la mer, dégagent moins de vapeur que celles qui sont pures. Comment se fait-il donc que l'humidité joue un si grand rôle dans les maladies de l'homme de mer? C'est qu'il est une distinction importante à établir entre l'humidité de l'air extérieur et celle de l'intérieur des navires. Si la première est peu sensible, la seconde est toujours très-développée, entretenue qu'elle est par une foule de causes que nous spécifierons ailleurs; or, c'est à cette humidité de l'intérieur des vaisseaux qu'il faut attribuer les re-

proches adressés en général à l'humidité de l'atmosphère maritime.

A latitude égale, la chaleur et le froid se font sentir avec moins d'intensité à la mer que sur terre. Là, point de ces accidents de terrain qui multiplient les réverbérations ou concentrent et accélèrent le cours des vents. L'eau de la mer, rafraîchie comme nous l'avons dit, par le roulement perpétuel de ses molécules, en raison aussi de son agitation, réfléchit moins les rayons solaires dont la plupart sont absorbés et pénètrent, dit-on, jusqu'à six cents pieds de profondeur; la chaleur de ces rayons se fait sentir jusqu'à cent cinquante pieds, tandis que cette même chaleur ne pénètre pas à plus de vingt pieds dans le sol, profondeur à laquelle la glace se conserve. Il faut encore tenir compte de l'évaporation et surtout de l'intensité des vents, ces causes puissantes de réfrigération. Si maintenant nous considérons le navire efficacement ventilé par son mouvement de progression, ses balancements en tous sens, l'agitation de ses voiles qui réfléchissent la brise avec une force qu'on peut apprécier en se plaçant sous la ralingue, nous aurons à peu près tous les éléments du problème relatif à la moindre intensité de la chaleur à la mer. De nombreux calculs ont démontré qu'au large la température ne dépasse jamais 50° centigr. Aussi n'est-ce guère que dans les calmes et surtout à l'ancre et à l'abri des terres, que les vaisseaux ont à souffrir de l'excès de chaleur.

Il faut aussi remarquer que la différence de la température du jour comparée à celle de la nuit, est beaucoup moins marquée à la mer qu'à terre; cette comparaison donne des variations d'autant plus faibles et plus rares qu'on se rapproche davantage de l'équateur, ce qui est l'inverse de ce qu'on observe à terre, car on sait que dans les pays chauds la fraîcheur des nuits contraste singulièrement avec la chaleur du jour; selon Péron, dans les mers équatoriales et en temps ordinaire,