

CHAPITRE XVI.

DES VÊTEMENTS.

« Les vêtements sont dans la nature. »
(Andral, *Leçons orales.*)

Si les vêtements, pour le matelot, n'avaient d'autre but que de le préserver des impressions douloureuses que peuvent occasioner les extrêmes de température, nous pourrions nous dispenser d'entrer dans beaucoup de détails, et nous en rapporter à ses propres sensations ; s'ils n'avaient non plus pour utilité que de donner aux équipages une apparence décente, uniforme et guerrière, nous pourrions encore en référer à l'amour-propre des officiers commandants ; mais, comme médecins, nous devons envisager les vêtements uniquement sous le point de vue de la santé, abstraction faite et de l'endurcissement du matelot aux intempéries et du goût des officiers pour telle forme d'habillement ; heureux pourtant si nous pouvons concilier tous les intérêts, en procurant à l'homme de mer des vêtements qui conservent sa santé sans le charger d'un attirail embarrassant, et qui flattent les regards sans entraver l'exercice normal de ses fonctions.

Les vêtements ont pour objet principal de préserver la surface du corps du contact immédiat de l'atmosphère. Nous supposons le médecin instruit de la propriété des divers tissus

quant à la faculté de conserver la chaleur ; nous rappellerons seulement que la laine occupe le premier rang sous ce rapport ; puis viennent le coton, le lin, le chanvre et la soie ; que la couleur blanche est préférable en été ; mais qu'il est douteux que les couleurs sombres conviennent mieux en hiver ; que l'ampleur est favorable dans les temps chauds, par la ventilation qu'elle procure : il serait naturel d'en conclure que l'étroitesse conviendra pour le froid, mais le matelot devant toujours être libre de ses mouvements, doit en général porter des vêtements larges.

Depuis long-temps on a senti qu'il serait dangereux d'en référer à la prévision souvent très-bornée de l'homme de mer, relativement au soin de se vêtir ; *dividuntur vestimenta ut emant ebriamen*, disait Rouppe. Aussi les lois maritimes les plus anciennes punissent-elle sévèrement les matelots qui trafiquent de leurs habits. Sans leur imposer un luxe onéreux de vêtements, il est indispensable d'exiger qu'ils soient au moins pourvus d'un habillement complet pour chacune des deux saisons extrêmes, comme pour les climats qui leur correspondent ; et qu'ils aient même un rechange, tant pour pouvoir s'habiller proprement dans les jours de repos, que pour avoir la faculté de changer lorsqu'ils sont mouillés, ou qu'un événement quelconque les prive d'une partie de leurs effets.

Bien que les ordonnances aient fixé le nombre et la forme des vêtements du marin, nous croyons devoir passer en revue ceux qui leur conviennent, ne fut-ce que pour éclairer à cet égard les médecins du commerce, les matelots des navires marchands s'habillant à peu près à volonté. Nous établirons du reste la prescription du règlement qui, nous devons le dire, laisse peu de chose à désirer. Nous allons procéder de la tête aux pieds.

Hors les temps de pluie et de soleil, le matelot devrait rester tête nue ; il y trouverait plus d'aisance et d'économie.

L'observation a démontré qu'une coiffure permanente favorise les fluxions catharrales de la tête et de la poitrine ; on a cru même y voir une cause de la chute des cheveux. Mais il faut bien sacrifier aux habitudes acquises , d'ailleurs il est rare qu'il ne fasse ni pluie ni soleil, sauf pendant la nuit où le froid humide équivalut souvent à la pluie ; enfin la coiffure peut avoir un autre but d'utilité , celui de préserver la tête des chocs extérieurs auxquels celle-ci est si souvent exposée.

Le bonnet ou la casquette, de tissu variable suivant la saison , est sans contredit la coiffure la plus commode ; mais il faut avouer que le bonnet flatte peu les regards. La casquette en disque des équipages de ligne , donne prise au vent et aux chocs divers qui peuvent en occasioner la perte , malgré les jugulaires que les matelots négligent souvent d'attacher. Le *berret basque* nous paraît le type : on peut l'assujettir en l'enfonçant sur les oreilles , sa mobilité et le peu de vide qu'il laisse autour de la tête suffisent pour prévenir les effets de l'air raréfié sous une coiffure moulée sur le cuir chevelu.

Le petit chapeau de cuir bouilli , pour le froid et la pluie , celui de paille , pour le soleil , devraient être avec le berret la seule coiffure du marin ; le casque des équipages de ligne est incommode et presque ridicule ; le chapeau à cornes des officiers est fort gênant à bord. Il faut donc au matelot un chapeau et une casquette pour chaque saison.

Le palletot et le gilet croisé sont des vêtements lestes et commodes ; on leur reproche d'être trop courts et de ne pas préserver les reins ; plus longs ils seraient peut-être moins gracieux ; mais ils seraient certainement plus avantageux au matelot. Il faut , pour chaque saison deux palletots et deux gilets , en drap et en toile.

Le pantalon à bretelles habille fort bien l'homme dans les rangs ; mais le matelot à l'ouvrage et surtout le gabier sur les vergues ne s'accomodent pas de ce décorum , et préfèrent la

culotte à ceinture large qui leur soutient les reins sans leur gêner les épaules. On a dit que le pantalon haut monté soutenait l'abdomen et préservait des hernies que l'autre favorise ; d'abord les marins n'ont guère besoin d'avoir le ventre soutenu , et nous ne sachons pas que les navigateurs nos ancêtres , qui portaient des *brayes* , fussent plus sujets aux hernies que nos contemporains. Les bretelles peuvent convenir au soldat , mais à coup sûr elles nuisent au matelot. Nous lui passons du reste , un pantalon à bretelles pour la grande tenue. Ainsi deux pantalons pour chaque saison.

Les souliers sont la plupart du temps pour le matelot un meuble de luxe ; cependant , comme il convient qu'il soit chaussé pour figurer aux revues et descendre à terre , il est nécessaire aussi qu'il le soit dans les temps froids et pluvieux. Le médecin doit surtout se montrer attentif à ce que les convalescens ou les hommes affectés de légers catharres ne restent pas les pieds nus , particulièrement pendant et après le lavage du pont. En somme , deux paires de souliers devront durer long-temps.

Nous passons à ce qu'on appelle *linge de corps*. La chemise de couleur , dit fort bien M. Kéraudren , rend la saleté moins apparente sans la diminuer aucunement. Cependant , comme le linge blanc perd promptement son éclat , on pourra tolérer la chemise bleue ou rouge , à cause du coup-d'œil ; mais cela ne dispense pas de la nettoyer aussi souvent que les autres. Nous préférons le coton à la toile , tant à cause de la modicité du prix qu'en raison des propriétés qu'il partage avec la laine , de mieux conserver la chaleur. Quatre chemises d'un tissu de coton , dont deux blanches et deux de couleur , suffiront en général.

La chemise de laine est sans contredit le vêtement le plus précieux du matelot. Appliquée à la peau dont elle concentre le calorique , elle a l'avantage , ce qui paraît peut-être un paradoxe , de diminuer la sueur en empêchant l'évaporation

et de prévenir mille affections graves en soustrayant l'enveloppe cutanée à l'impression immédiate des variations de température ; c'est en cela qu'elle convient éminemment aux professions pénibles comme celle du marin , et sous toutes les latitudes. Nous ne prétendons pas affubler le matelot d'une chemise de laine sous le soleil des Antilles ; mais dès que l'astre a disparu, ce vêtement est un excellent préservatif contre l'humidité froide des nuits équatoriales. La chemise de laine est à nos yeux la véritable *panacée navale* : nous la retrouverons souvent quand il sera question de thérapeutique. Si le tissu qui la compose est plus apte à s'imprégner de saletés et de miasmes, c'est une affaire de propreté, de même que l'enduit coloré qu'elle laisse sur la peau. Une chemise de laine rouge ou bleue est donc indispensable. Il serait à désirer qu'on délivrât à tous les navires des caleçons et des gilets de flanelle , comme on en donne à ceux destinés aux voyages de circum-navigation.

Les bas dont les marins usent moins encore que desouliers, sont cependant un vêtement qui , parfois leur est indispensable : quatre paires de bas , dont deux de laine leur suffiront pour long-temps.

La cravate de soie noire, nouée à la *Colin*, avec le collet de chemise rabattu, orne très-bien l'encolure du matelot, sans gêner les mouvemens et la circulation du cou ; l'organisation des équipages qui leur impose la guêtre du soldat, a renoncé à leur infliger le carcan représenté par le *col* inflexible ; ainsi, une cravate de soie.

Nous dirons de la cravate de laine ce que nous avons dit de la chemise : c'est un meuble précieux, indispensable, dont le matelot tire les partis les plus variés ; tantôt il en fait un bonnet, d'autrefois une ceinture, etc. ; pour nous c'est le meilleur préservatif des rhumes et des maux de gorge. Une cravate de laine rouge ou noire.

Quelques marins font usage de manchettes de laine pour se

garantir les poignets contre l'engourdissement du froid ; nous pensons qu'il conviendrait, dans l'intérêt même du travail, de généraliser cet usage.

Le mouchoir de poche est pour le marin une espèce de superfluité, dont il sait très-bien se passer ; il convient cependant qu'il ait au moins les apparences de la propreté : deux mouchoirs de couleur sont suffisants.

Nous terminons cette revue par la *vareuse*, comme complément du vêtement dont elle est le surtout, et, sous ce rapport, c'est moins un habit qu'un préservatif des habits contre la saleté ; le matelot à l'ouvrage doit toujours en être revêtu, pour la quitter lorsque le travail cesse. Au lieu d'une simple chemise ou demi-blouse de grosse toile, plusieurs praticiens ont conseillé l'usage d'un tissu imperméable, tel qu'une toile cirée qui préserverait les matelots d'être mouillés par la mer ou la pluie. Le traducteur de Ramazzini, Fourcroy, recommande ce vêtement, que nous avons depuis retrouvé conseillé dans plusieurs dissertations et en particulier dans un rapport de M. Laurencin ; nous ne pouvons que joindre nos vœux à ceux de tant d'observateurs recommandables.

Il y a des vêtemens exceptionnels pour certaines circonstances ; ainsi, la capote d'alpaca, ou autre étoffe épaisse et lanugineuse ; le *caban*, espèce de manteau épais à capuchon, sont de rigueur dans les saisons et les contrées froides et pluvieuses. Dans les mêmes occasions on donne aux équipages de longues et fortes bottes qui préservent les extrémités inférieures de l'humidité.

La capote de toile cirée est un meuble précieux et indispensable pour l'officier.

Le peigne et la brosse ne doivent pas être des instruments inutiles dans l'équipement du matelot, et, pour faciliter la propreté sur ce point, il convient qu'il ait les cheveux courts.

Il doit être pourvu de fil, d'aiguilles, etc., pour entretenir ses vêtemens. On est dans l'habitude d'accorder aux

équipages quelques heures par semaine, pour raccommo-
der leurs effets.

Voici la liste des objets d'habillement imposés par le régle-
ment de 1825, aux équipages de ligne :

Deux paletots, devant durer.	un an
Une capote bleue.	deux ans
Deux pantalons de drap.	un an
Un chapeau casque.	trois ans
Une casquette.	un an
Un sac de peau.	trois ans
Une chemise bleue en laine.	dix-huit mois
Quatre chemises blanches.	un an
Une cravate en soie noire.	un an
Une cravate en laine noire.	un an
Deux mouchoirs.	un an
Deux paires de bas de laine.	six mois
Deux paires de souliers.	
Un sac en toile.	deux ans
Une paire de guêtres noires.	dix-huit mois
Une paire de guêtres blanches.	six mois
Une veste blanche.	dix-huit mois
Trois pantalons de toile.	un an
Trois brosses (pour habits, souliers et boutons).	
Un peigne.	

(Le règlement de l'année précédente fait mention de la
vareuse qui ne se trouve pas ici, du *col noir* remplacé par la
cravate et du *chapeau de feutre verni*, auquel on a substitué
le *casque*; enfin, de *cinq aiguilles*, un *écheveau de fil blanc*,
un *écheveau de fil noir* et une *livre de savon*.)

Pour effectuer le paiement de ces effets, on retient à cha-
que homme douze francs de sa paie mensuelle, lesquels sont
remis au capitaine de la compagnie, qui est chargé de la
masse.

On voit que ce règlement répond assez complètement aux
besoins du matelot.

Les sacs dont il est question servent à contenir les effets.
Autrefois ces sacs étaient accumulés pêle-mêle dans des re-

coins de la cale ou du faux-pont, offrant au larcin l'appât de
la facilité, ou bien enfermés dans des soutes infectes, d'où ils
ne sortaient qu'avec des difficultés ou des formalités intermi-
nables qui ajoutaient un nouveau surcroît à l'insouciance na-
turelle du matelot. Il existe aujourd'hui deux systèmes de
coffres; ceux des grands bâtimens consistent en une espèce
de longue caisse formée par un transfilage que soutiennent
des chandeliers en fer, faisant galerie autour du faux-pont;
cette installation est, à ce qu'il paraît, assez incommode, et
M. Laurencin lui attribue en partie la difficulté que l'équi-
page de la frégate *la Pallas* éprouvait à changer de linge;
mais le système des coffres simples nous paraît réunir tous
les avantages. Ces coffres sont symétriquement disposés dans
le faux-pont, chacun sert à deux hommes; le linge s'y trouve
plié avec ordre; les propriétaires en ont la clé, et peuvent
l'ouvrir à volonté; l'inspection en est facile; mobiles et dispo-
sés de manière à ce que l'air et le balai puissent circuler au-
tour, il n'entravent pas la propreté, et joignent à leur utilité
directe celle de servir de siège et même de table au besoin.
Tels sont les avantages que nous avons reconnus à cette in-
stallation qui existait à bord de la corvette *le Volcan*, en
1827; mais nous n'assurons pas qu'elle soit praticable pour
tous les navires, bien que nous inclinions à le croire; et si
d'ailleurs c'est le moyen de procurer aux matelots la facilité
de changer de linge, particulièrement la nuit, lorsqu'ils sont
mouillés, on doit tout faire pour l'obtenir, car là git la cause
la plus fréquente d'une infinité de maladies, cause qu'il sera
difficile de faire disparaître tant que les embarras actuels
subsisteront; car avec la meilleure volonté, tant de l'officier
qui l'exige, que du matelot qui le désire, il est souvent impos-
sible, pendant l'encombrement nocturne, d'aller chercher
des vêtements dans un sac entassé avec cent autres.

Il est bon sans doute que les heures de toilette et la tenue
journalière soient réglées; mais l'ordre du jour doit fléchir

sous l'exigence des révolutions atmosphériques; ainsi l'équipage doit changer de linge après une averse ou un coup de mer; ainsi les vêtements de drap remplaceront le soir les vêtements de toile, dans les parages où des nuits très-froides succèdent à des journées brûlantes; ce précepte est surtout de rigueur durant le règne des épidémies. Nous avons vu un capitaine qui s'obstinait à ne vouloir faire quitter les vêtements de toile à son équipage qu'au 15 octobre, bien que la fin de septembre fût très-rigoureuse; le nombre effrayant des bronchites, qui menaçaient de rendre la manœuvre impossible, put seul le faire déroger à son respect pour l'almanach.

Nous arrivons à parler de la propreté: on ne sait vraiment si l'inconvénient que présente l'eau de mer de ne pouvoir servir au lavage, n'est pas aussi fâcheux que celui de ne pouvoir être prise en boisson; toujours est-il que la malpropreté est une cause infiniment plus fréquente de maladies que le défaut d'eau potable. On sait que l'eau de mer imprègne les tissus d'une humidité tenace et comme poisseuse, qui rend indispensable l'intervention de l'eau douce. On s'est évertué à trouver le moyen de la faire servir à nettoyer, et pour cela on a imaginé des savons susceptibles de neutraliser les sels qu'elle contient. Nous trouvons, dans les *Annales maritimes* de 1850, la recette suivante: *Mélez ensemble parties égales de solution de soude et d'argile*, et vous aurez un savon propre à laver avec l'eau de mer. Certes, le moyen est simple et peu dispendieux; reste à constater son efficacité, et la chose en vaut la peine. En attendant, on ne connaît rien de mieux que d'employer l'eau douce pour laver le linge; mais la quantité que nécessite cette opération empêche d'y procéder aussi souvent qu'il serait nécessaire. Cependant les lavages sont prescrits deux fois par semaine; mais les embarras qu'ils entraînent font qu'on n'y procède guère qu'une fois, et pas toujours avec l'eau douce. M. Levicaire a calculé qu'en lavant préliminairement six cents chemises à l'eau de mer, il suffirait d'une bar-

rique d'eau douce pour les rincer, ce qui ne ferait qu'une consommation de quatre barriques par mois, pour une frégate dont l'équipage est ordinairement de trois cents hommes, dont chacun salit au plus deux chemises par semaine.

Indépendamment de ces lavages hebdomadaires, il serait à désirer qu'on en revint aux lessives ordonnées par le règlement de l'an VI, consistant à plonger le linge dans des chaudières d'eau bouillante où l'on aurait versé des cendres; car, malgré la consommation de savon, dispendieuse pour le matelot, son linge n'est pas toujours suffisamment nettoyé.

Dans l'intervalle des lavages, il serait à désirer qu'il y eût un lieu désigné pour déposer le linge sale, que les marins accumulent dans leurs sacs, dont ils font ainsi des foyers d'infection. Le règlement de l'an VI destine à cet effet des bailles placées à la poulaine, et dans lesquelles les matelots déposeraient en même temps les vêtements mouillés qu'ils viennent de quitter jusqu'à ce que l'on pût les hisser sur des cartahuts; car, sous aucun prétexte, les vêtements mouillés ne doivent séjourner dans le faux-pont; mais ces bailles sur le pont, ce grément pavoisé de guenilles, offusquent beaucoup d'officiers, qui veulent à toute force qu'on dissimule ces objets, au grand désavantage de tous.

Les vêtements imprégnés de miasmes suspects, tels que ceux qui ont appartenu aux individus morts dans les épidémies ou affectés de maladies contagieuses, seront d'abord lavés, puis passés à la vapeur du soufre. Le linge blanc peut être passé à la fumée du chlore et mieux à l'eau chlorurée, qui, d'après les expériences faites dans le Levant et ailleurs, par MM. Lesseps, Pariset et autres, a la propriété de détruire le principe contagieux.

Ce serait ici le lieu de parler des bains, que nous renvoyons à l'article des *Propriétés médicales de l'eau de mer*. Il nous suffira de rappeler qu'on doit les multiplier autant que possible.

Les matelots profiteront du lavage du pont pour se nettoyer la figure, les bras et les jambes.

Des inspections de propreté devront être faites tous les matins; la tête, la bouche, les mains et les pieds seront examinés, tant sous le rapport de la propreté que sous celui des maladies dont ces parties peuvent être le siège.

Nous parlerons ici du *coucher* sous le rapport du matériel, ailleurs nous traiterons du sommeil.

Le *hamac* est la couche la plus ordinaire de l'homme de mer; il se compose d'un morceau de toile d'environ six pieds de long sur quatre ou cinq de large. Ses extrémités plissées sont garnies de cordes en patte d'oie, appelées *araignées*, et réunies à un cabillot, à une ganse, à une boucle ou *cosse*, ou bien terminées par une corde ou *raban*, qui servent à le suspendre aux *taquets*, tringles ou crochets fixés aux poutres transversales, appelées *baux*, qui supportent les ponts. Lorsque le hamac est tendu, l'individu s'y trouve renfermé comme dans un sac et se trouve exposé à chavirer au moindre mouvement qui le porte hors des limites de l'axe qu'on agrandit au moyen de *croissants*, morceaux de bois qu'on place transversalement à la tête et aux pieds pour tenir les extrémités écartées. Ces croissants ont l'inconvénient de faire occuper plus de place au hamac, d'augmenter son volume et d'exposer à se heurter la tête lorsqu'on circule la nuit entre les ponts.

Les hamacs sont tendus dans le sens de la longueur du navire; les mouvements de roulis rendent impraticable la situation transversale. L'espace que chacun doit occuper varie suivant le nombre d'hommes. Il faut pourtant éviter qu'ils ne soient trop pressés, tant à cause de la quantité d'air indispensable à la respiration, qu'en raison des querelles que la gêne occasionne, d'où résulte que le plus faible est souvent obligé de désert sa place pour se réfugier ailleurs. Une batterie de vaisseau de ligne contient, mesure moyenne, trois

cents hommes; « on peut juger par là, dit M. Kéraudren, des qualités de l'air contenu dans l'entrepont pendant la nuit, quand les sabords sont fermés. »

Chaque matelot doit avoir son hamac particulier, ce qui n'exige pas plus d'espace : deux hamacs étant suspendus aux mêmes crochets, le matelot qui prend le quart, décroche un des bouts et le rejoint à l'autre bout, tandis que celui qui vient se coucher déploie le sien qu'il avait arrangé de la même manière et le tend sur les deux crochets.

Les hamacs ne doivent pas être tendus trop près des écoutilles ni des cuisines par les motifs que déjà nous avons fait pressentir.

La garniture du hamac consiste dans un matelas en laine et mieux en crin, indispensable pendant les temps froids, et dans une couverture de laine assez grande pour envelopper complètement l'individu. On doit exiger que les matelots se déshabillent pour se coucher, surtout lorsque leurs vêtements sont mouillés; il conviendrait peut-être qu'ils eussent un caleçon de toile pour la nuit et qui ferait l'office de draps, en les préservant du contact immédiat de la couverture : ce caleçon prévient en outre les inconvénients résultant de la chaleur qui les oblige souvent à se découvrir et à s'exposer aux courants d'air pendant le sommeil, ce qui leur occasionne une foule de maladies.

Le hamac est sans contredit le lit le mieux approprié à la situation des marins; il occupe peu d'espace, se déplace avec facilité et conserve son centre de gravité dans les mouvements du navire, ce qui permet un sommeil tranquille. Si la position fléchie et la difficulté de se mouvoir sont des inconvénients réels, l'habitude les fait bientôt disparaître. Il est beaucoup d'officiers qui préfèrent un hamac à leur couchette.

À l'égard des malades, le hamac offre la facilité de pouvoir les transporter et de permettre de placer l'individu sur pied sans qu'il ait de mouvements à faire; il suffit pour cela de

décrocher les pieds avec précaution ou de filer le raban en douceur, de sorte que l'homme se trouve insensiblement debout ; Rouppe recommande particulièrement cette précaution à l'égard des scorbutiques.

Le hamac et sa fourniture exigent des soins de propreté. Chaque matelot doit en avoir deux pour en changer lorsque le besoin l'exige. Il fut un temps où les hamacs étaient entassés dans la cale, ou placés en abord dans le faux-pont, usage heureusement remplacé par celui des bastingages, qui leur procurent une ventilation salutaire. Il serait essentiel de ne transiler les hamacs que quelques instants après le lever de l'équipage, afin de leur donner le temps de se refroidir. On ne les montera pas sur le pont pendant la pluie, et l'on aura soin que la toile de bastingage soit assez exactement close pour les préserver de l'eau du ciel et de la mer.

Les hamacs et les couvertures seront lavés tous les quinze jours ou tous les mois ; on a conseillé de les purifier de temps en temps en faisant un parfum de chlore pendant qu'ils sont suspendus.

On fait des hamacs avec du filet, ce qui les rend plus légers et plus frais : les Créoles en font surtout usage.

On appelle *hamac à l'anglaise*, ou *cadre*, une sorte de caisse en toile, au fond de laquelle on place un cadre en bois qui supporte un ou deux matelas. Cette couche réunit les avantages de la couchette pour la commodité, et du hamac pour la mobilité, suspendue qu'elle est aussi par des *araignées*. Les officiers la préfèrent avec raison à toutes les autres, et emploient à sa confection un luxe variable d'étoffes et d'ornement. On y adapte des rideaux, ou mousticaire, tendus sur une ficelle qui va d'un crochet à l'autre. Ces lits sont certainement bien préférables à ces *cabanes* qui, le plus souvent placées en abord, engendrent une foule d'indispositions, et deviennent le repaire de myriades d'insectes incommodes et dégoûtants, puces, punaises, cancrelats, etc. ; sans parler du

malaise qu'on y éprouve lorsqu'il y a du roulis. Le cadre transilé et renversé sur un caisson, fait l'office de *bergère*.

On a conseillé de faire usage, pour le bord, de lits d'air comprimé, au lieu de plume ou de laine pour les matelas ; nul doute que cette innovation ne fût des plus salutaires.

C'est ici le lieu d'examiner quelle est la couche qui convient le mieux aux malades : nous avons à choisir entre le hamac, le cadre suspendu, le cadre à pied et les lits en fer usités aujourd'hui à bord des grands bâtiments.

Il est difficile d'explorer un malade enseveli dans un hamac, de lui appliquer les topiques et appareils nécessaires ; mais, à part ces inconvénients, le malade s'y trouve assez bien, et l'économie de l'espace est chose à considérer. Le hamac conviendra pour les affections légères et pour les convalescents.

Le cadre suspendu présente plus de commodités ; comme le hamac il offre la facilité de placer insensiblement le malade debout, en décrochant les pieds ; mais son élévation ne permet pas toujours à l'individu de s'y placer assis, soit afin de l'explorer, soit afin de le panser ou de le changer de linge ; sa mobilité l'expose aux chocs divers contre les objets environnants ; il est, néanmoins, bien préférable au hamac, lorsque l'espace permet d'en user. Les crochets des hamacs ou cadres des malades, devraient être *à roulis*, c'est-à-dire, brisés par deux charnières en croix, ce qui rend les mouvements un peu moins rudes.

Le cadre à pieds et le lit en fer ne diffèrent entre eux que par le plus de solidité et de commodité du second, qui dispense des embarras du charpentier ; l'un et l'autre permettent d'inspecter, retourner, panser le malade à loisir ; mais leur immobilité est, selon nous, un inconvénient des plus graves. Lorsque la mer est grosse, les malades sont péniblement ballotés, et quelquefois renversés de leur lit, où ils ne sont même pas à l'abri de l'eau qui embarque par les panneaux et les sabords.

Si, maintenant, il faut nous prononcer, nous donnerons la préférence au cadre suspendu. Si son élévation et sa mobilité sont des inconvénients pour les pansements et le changement de linge, on peut les faire momentanément disparaître, en filant les rabans qui seront assez longs pour descendre le cadre jusque sur le plancher et le hisser ensuite. Si les côtés du cadre gênent le chirurgien, il est facile d'établir des pans lacés, de manière à pouvoir les rabattre à volonté. Cette préférence, du reste, est relative à plusieurs circonstances; c'est ainsi que pour les longues stations dans les belles mers, les lits immobiles auront évidemment l'avantage; mais nous devons supposer le navire sous voiles et en butte à l'inconstance des flots.

Les fournitures de lit pour les malades, draps, couvertes, capotes, etc., sont à la charge du magasinier, et commis aux soins de l'infirmier, qui devra les maintenir dans un état de propreté scrupuleuse. Les effets ne devront sortir de l'hôpital que pour être immédiatement lavés, et ne rentreront en magasin qu'après avoir été nettoyés, parfumés, passés à l'eau chlorurée, etc., selon l'exigence.

CHAPITRE XVII.

DES ALIMENTS.

« Nutrit et necat. »

Un fait capital en physiologie, c'est que plus l'organisation des animaux est simple, plus leur vie est indépendante de la nutrition, ou du moins plus elle se prolonge sans son secours. Sous ce rapport, comme sous beaucoup d'autres, l'homme occupe le sommet de l'échelle: l'extrême complication de son organisme fait de la nutrition la condition principale et immédiate de son existence, et comme pour assurer son ouvrage, la nature l'a pourvu d'une conformation d'organes telle qu'il puisse, pour se nourrir, mettre à contribution tous les règnes de la nature, enfin l'homme en polyphage.

Cet aperçu sommaire suffit pour faire apprécier de prime abord l'influence majeure que les aliments doivent exercer sur la constitution de l'homme, et par induction les dangers qui menacent l'intégrité de ses fonctions dans une carrière qui l'expose à tant de vicissitudes, moins encore sous le rapport de la quantité que sous celui de la qualité de la nourriture.

Mais cette propriété des aliments de réparer les pertes de l'organisme, n'est pas seulement en raison de leur masse et de leur composition; il est un autre élément non moins important de l'acte digestif, c'est le mode d'action des organes assimilateurs sur la matière nutritive. Ce mode subit des va-