

occasionne la diarrhée qui, tenant au même principe, réclame les mêmes moyens, sauf les laxatifs.

Sécrétion urinaire.

Pendant les premiers jours de navigation, la sécrétion urinaire est ordinairement modifiée par suite de l'état d'excitation générale : les urines sont rares, foncées en couleur et chaudes au passage; nous aurons occasion de voir que le séjour des navires est contraire aux affections irritatives aiguës de l'appareil urinaire. Voilà pour les phénomènes sensibles; mais ce qui a, jusqu'à présent, échappé à l'explication, c'est la question de savoir comment il se fait qu'avec cette tendance aux irritations de cet appareil, les marins, d'après la remarque d'Hutchinson, soient pour ainsi dire exempts de la gravelle, eux dont la nourriture est essentiellement azotée; serait-ce que naviguant le plus souvent dans les contrées chaudes, et livrés à de rudes fatigues, les parties les plus animalisées du fluide général auraient choisi la peau pour émonctoire? Il serait curieux d'analyser comparativement les urines et les sueurs des marins, et de les mettre en parallèle avec ces mêmes excréctions chez les hommes sédentaires de nos climats.

Au demeurant, cet état d'irritation se dissipe promptement et la sécrétion urinaire du marin ne présente bientôt plus rien de particulier; il ne réclamera donc que l'usage de quelques boissons rafraîchissantes prises en certaine quantité, et des bains, s'il est possible.

Nous avons traité des excréctions dans l'ordre de leur importance ou plutôt de la fréquence de leurs altérations; en étudiant la physiologie de l'homme de mer, nous avons abordé quelques-unes des questions qui s'y rattachent. (Voyez. *Du matelot*).

Quant aux *évacuations spermatiques*, nous les envisagerons particulièrement sous le rapport moral.

Pour la *sécrétion salivaire*, Voyez l'article du *Tabac*.

CHAPITRE XXIII.

DU MORAL DES ÉQUIPAGES.

« Le capitaine est le premier médecin
de son équipage. »

(*Les Anglais.*)

L'état moral des matelots dépend d'une foule de circonstances qu'il est facile de pressentir d'après tout ce qui précède. Les équipages composés de jeunes gens de bonne volonté, habitués à la mer par le fait de leur éducation, qui, du même pays pour la plupart, se connaissent entre eux, dont les officiers savent se faire estimer et chérir, qui sont bien vêtus, bien nourris et qui ne sont point accablés de travaux, présentent sous ce rapport, comme sous celui de l'énergie physique, les conditions les plus avantageuses. Dans cet état de choses, ce ne seront pas des privations, des fatigues passagères, ni des dangers qu'ils sont habitués à mépriser, qui porteront atteinte à la gaité des marins, ce seront plutôt l'ennui qui naît des longues traversées ou des croisières monotones, et la crainte de certains fléaux épidémiques.

« La tristesse, dit M. Kéraudren, est un véritable poison pour les équipages; son antidote est la gaité. » C'est aux commandants qu'il appartient de la faire naître et de l'entretenir, en exerçant à leur égard une sollicitude philanthropique et paternelle, en favorisant les jeux, la danse, la musique qui épanouissent l'âme et chassent le souvenir des maux:

« Un jour de beau temps et de plaisir, dit M. Vital Despax, » fait oublier aux matelots trois mois de fatigues et de malheurs. » Bougainville et Lapeyrouse ne manquaient jamais, au milieu de toutes les circonstances fâcheuses de leurs longues navigations, de faire danser les matelots le soir, toutes les fois que le temps le permettait. Il n'est pas besoin pour cela d'un luxe d'orchestre : les matelots des ports de l'Océan aiment à danser à la voix et au son de la musette ou *bignou*, ceux de la Méditerranée préfèrent le galoubet et le tambourin; il se trouve presque toujours quelques musiciens parmi eux, il ne faut qu'un instrument et le moindre salaire pour les virtuoses.

Le tambour et le fifre, en donnant de l'ensemble aux travaux où il s'agit de hâler sur les manœuvres ou de virer au cabestan, portent l'ardeur et l'hilarité dans l'âme des travailleurs.

Mais c'est surtout la bienveillance des officiers envers les matelots, l'intérêt qu'ils leur témoignent en veillant à leur santé, en pourvoyant à leurs besoins, en récompensant, ne fût-ce que par des allocutions flatteuses, les hommes qui l'ont mérité, en trouvant des paroles consolatrices pour les victimes qu'affligent une maladie ou un accident quelconques, surtout lorsqu'ils résultent d'un acte de zèle et de dévouement; enfin en partageant libéralement avec eux les ressources dont une situation meilleure leur permet de disposer; ce sont, dis-je, toutes ces attentions, si peu coûteuses, qui captivent leur confiance et les disposent à supporter avec courage et résignation les fatigues, les dangers et les privations inséparables du métier. Bougainville, Cook et Lapeyrouse offrent encore en ce genre d'illustres modèles à imiter et d'excellents exemples à suivre. Un geste amical, un sourire bienveillant ont souvent fait des héros; le don d'un quart de vin, d'une chique de tabac vous rend un matelot dévoué jusqu'à la mort.

Les procédés contraires peuvent avoir les plus funestes résultats : « L'équipage d'un bâtiment, dit encore M. Despax, » offrait les plus belles apparences de santé; un capitaine

» n'inspirant aucune confiance vient remplacer celui que les » matelots affectionnaient; peu à peu le nombre d'hommes » envoyés aux hôpitaux se trouve quintuplé. »

C'est particulièrement durant les épidémies qu'il faut s'attacher à distraire et à relever le moral des hommes. En 1817, la flûte *l'Aigrette*, navigant dans les mers du Levant, un mousse tombe malade, présentant les symptômes de la peste; le commandant, tout en redoublant de soins pour borner le fléau, répandit tant d'activité et de distractions agréables parmi l'équipage, que cet accident, qui fut le seul, passa presque inaperçu. Ce commandant était M. de Rigny; ajoutons que le chirurgien était M. Laborde.

Le vide du cœur et l'absence des sensations entraînent le marin à des excès multipliés; ici s'applique l'adage vulgaire : oisiveté mère de tous les vices. Les officiers s'attacheront donc à combattre l'oisiveté. Parmi les écarts qu'entraîne la monotonie du bord, nous avons vu quelle place occupe l'ivrognerie.

Les manœuvres solitaires enlèvent l'énergie indispensable au marin, pervertissent ses digestions, le rendent morose, apathique; le goût antiphysique, heureusement assez rare, quoiqu'on en dise, s'exerçant sur les plus jeunes sujets, corrompt leur moralité, les souille parfois de maladies honteuses et précoces, les empoisonne à jamais, corps et âme, et trompe ainsi les espérances de la patrie. On ne peut donc apporter trop de vigilance et de sévérité à prévenir et à châtier de tels désordres.

Pour les caractères moraux, dans l'ordre physiologique, voyez les articles *du Matelot*, *de l'Officier de marine*; pour les maladies produites par la perversion des facultés morales, voyez *Nostalgie*, *Hypocondrie*, etc.

A l'égard du moral des officiers nous ne dirons qu'un mot : c'est que celui dont l'humeur est morose et mélancolique doit renoncer au métier de marin.

CHAPITRE XXIV.

DES RÉCOMPENSES ET DES PEINES.

« Songez plutôt à faire monter le sang au visage
d'un homme qu'à le lui tirer des veines. »

(*Lycurgue.*)

Ce chapitre n'est, à proprement parler, qu'une dépendance du précédent; nous ne l'en détachons qu'en raison de l'importance des objets qui s'y rattachent.

Pour exciter le zèle des équipages et maintenir la discipline, si nécessaire à la régularité du service, les récompenses et les peines forment deux ordres de moyens qui, bien qu'opposés par leur nature, concourent cependant au même but.

Les encouragements et les récompenses, appliqués avec justice et discernement, peuvent produire des résultats merveilleux; mais il convient de les modifier, autant que possible, suivant le caractère et les qualités morales des divers individus. La plupart des matelots sont sensibles à la louange, aux honneurs, à l'avancement; d'autres, en petite proportion, préféreront des récompenses pécuniaires; quelques-uns, comme certain patriarche, sacrifient leur amour-propre à leurs appétits, et voient le plus doux salaire dans une double ration.

La disproportion des récompenses ou leur omission n'éveillent que la jalousie ou le dépit passagers; mais il en est autrement des erreurs ou des excès commis dans le régime

pénal; c'est ce qui nous engage à entrer dans quelques détails sur ce point.

L'institution des équipages de ligne, en donnant aux marins une constitution militaire, a mis dans l'obligation d'établir une similitude analogue entre la législation pénale des matelots et celle des soldats. Les peines afflictives sont devenues beaucoup plus rares, et on ne les applique qu'avec certaines formes, hors les cas d'urgence, qui malheureusement sont assez multipliés dans le service des évolutions navales; mais à bord des navires au-dessous de seize pièces de canon, c'est-à-dire armés par des marins de levée, le code de 1790 est encore en pleine vigueur, sauf les modifications apportées par la clémence facultative des officiers, qui la plupart, il faut le dire, ont assez de respect humain pour ne pas toujours appliquer la loi dans toute sa rigueur. À bord des navires de commerce, les officiers sont moins enclins aux voies de fait, intéressés qu'ils sont à conserver des matelots libres de se soustraire à une discipline trop rigoureuse.

Nous examinerons successivement les peines infligées aux marins, sous le rapport de leurs influences physiques et morales; point de vue que le législateur a trop souvent oublié dans le but qu'il s'est proposé d'amener les hommes à l'obéissance passive; mais qu'il appartient au médecin de soumettre à un contrôle sévère, eu égard aux effets qui peuvent en résulter pour la santé des individus et même de l'ensemble des équipages.

Le sentiment du juste et de l'injuste est inné chez l'homme; nous en apercevons même des traces chez quelques animaux. Ce sentiment est indépendant du degré de l'intelligence et de l'instruction, qui ne font que le rendre plus exquis, en apprenant à discerner les nuances. Ce ne sera qu'un instinct, si l'on veut; mais instinct qui parle haut et chez tous, même chez certains idiots.

L'homme qui commande aux autres hommes doit donc

s'efforcer avant tout d'imposer silence à ses passions personnelles; cet empire sur soi-même est difficile à exercer, surtout pour ceux qui, comme les officiers de marine, ont acquis l'habitude de la domination absolue.

Une autre loi capitale du droit naturel, c'est de proportionner toujours la peine au délit. Cette condition exige un jugement sain, des lumières étendues, dont ne manquent pas les officiers de marine; mais elle réclame en outre du sang-froid et de la réflexion, dont ils manquent parfois dans l'exercice de leur puissance, quant à l'application de la justice distributive. Si l'équité la plus exacte est l'ame de la discipline, l'extrême sévérité tue la sympathie et le dévouement. L'homme traité avec trop de rudesse cesse de s'identifier avec son chef; la rigueur ou l'ignominie du châtement conduiront quelquefois le subordonné, dont l'ame est fière et le caractère inflexible et passionné, à compromettre volontairement la sûreté générale et la sienne propre, afin d'exercer une vengeance particulière : c'est l'héroïsme mal dirigé.

Il est un principe fondé sur les droits et la dignité de l'espèce humaine : c'est celui qu'exprimait le sage Lycurgue, dans la sentence qui forme l'épigraphe de ce chapitre. Malheureusement, l'éducation et les habitudes oppressives de certaines classes d'hommes les rendent peu sensibles aux châtements qui ne s'adressent qu'à la susceptibilité morale, ou du moins leur sensibilité, sous ce rapport, est trop limitée pour donner place à une échelle suffisamment graduée de dispositions législatives; d'où naît, dans beaucoup de cas, la nécessité des châtements corporels. On bannirait complètement ceux-ci du code maritime, que la nécessité, l'urgence de certaines positions critiques amèneraient toujours de nombreuses infractions; mais il y a loin d'un coup de porte-voix, appliqué pour accélérer une manœuvre, d'où peut souvent dépendre le salut du navire, à la froide sentence qui prescrit l'infâme et meurtrier supplice du *cabestan*, où un homme,

exposé nu aux regards de tout un équipage, et garotté de tous ses membres, reçoit de la main d'un autre homme, qui n'est pas le bourreau, des coups de corde qui dilacèrent la peau, font jaillir le sang, ébranlent les organes intérieurs, jusqu'à ce qu'une robuste existence menace de s'éteindre; et c'est un ministre d'humanité, un médecin qu'on oblige à tenir le pouls et à suspendre son *veto*!....

Procédons du simple au composé.

Retranchement.

C'est ainsi qu'on désigne la peine le plus communément infligée aux matelots; elle consiste à les priver de leur quart de vin pendant un ou plusieurs repas. Ce châtement aurait quelque chose d'inhumain et même d'impolitique dans les circonstances où la rigueur des éléments oblige le matelot à des travaux pénibles, en le privant d'une boisson salutaire qui soutient et renouvelle ses forces; mais, dans les cas ordinaires, nous n'y voyons pas de grands inconvénients, lorsqu'on ne le prolonge pas trop long-temps; et c'est une punition qui remplit très-bien son but, en ce qu'elle prend le matelot par son faible. Nous devons faire observer cependant que la peine est souvent éludée par les sentiments de fraternité de tous les matelots du même plat, qui suppléent à ce qui manque en versant un quart d'eau dans le bidon. Alors ce sont plusieurs innocents qui souffrent pour un coupable, ce qu'il serait important d'éviter.

Nous ne voulons pas prévoir le cas honteux où ce châtement aurait pour but de couvrir un excès de consommation par des économies.

Enfléchures.

Cette peine consiste à obliger le matelot à se tenir debout dans les enfléchures des haubans, où il demeure pendant un

temps déterminé, exposé aux railleries de ses camarades et à la fatigue que cette situation occasionne. Elle pourrait avoir des dangers si on la faisait durer trop long-temps, si les mouvements du navire étaient trop violents ou trop étendus, et si surtout il tombait de la pluie, que le froid fût très intense ou le soleil trop ardent. Alors au lieu d'envoyer, comme on dit, l'homme *sécher dans les haubans*, on l'exposerait à des accidents et à de graves maladies. Hors ces circonstances exceptionnelles, le matelot dans cette situation n'est guères plus malheureux que celui qu'on place en vigie. Et cette peine nous plaît en ce qu'elle s'attaque à l'amour-propre.

Les fers et le baillon.

Cette peine afflictive et infamante en droit criminel, ne comporte pas les mêmes caractères dans leur application à la discipline navale. Les fers sont par eux-mêmes un châtiment assez doux, puisqu'il ne consiste qu'à fixer les jambes dans des anneaux adaptés à une *barre* de fer, dite *de justice*, et que sa durée dépasse rarement quelques jours; aussi ne s'adresse-t-elle guères qu'à l'amour-propre, la privation de la liberté n'ayant rien de fort pénible à bord d'un navire. Néanmoins l'homme aux fers est ordinairement privé de sa ration de vin, ce qui augmente singulièrement la peine. Il faut avoir commis une faute assez grave pour l'encourir; cette faute est ordinairement une violence exercée envers les autres matelots, ou un acte de grande insubordination, des injures adressées à des supérieurs, etc.

L'homme surpris dans de tels méfaits est le plus souvent irrité; retenu par les pieds, il se répand en invectives; alors apparaît un nouveau genre de supplice, c'est le *baillon*, morceau de bois qu'on place entre les dents et qu'on fixe avec un lien passé derrière la nuque, à quoi l'on ajoute les *menotes* pour s'assurer des mains. Dans cette situation l'homme a l'air d'une

bête féroce qu'on a garottée pour paralyser sa fureur; il y a là quelque chose d'éminemment dégradant qui ne peut être justifié que par la nécessité de s'assurer d'un misérable atteint de délire frénétique et dangereux pour les autres.

Néanmoins (sauf le retranchement, le baillon et les menotes), les fers ou la *barre* nous paraissent un châtiment efficace et convenable pour les hommes assez sensibles au point d'honneur. On aura soin, lorsque des matelots passeront la nuit aux fers, de leur procurer les moyens de se garantir du froid.

Le cabestan et les coups de cordes.

Nous avons décrit plus haut cette affreuse peine que la volonté seule d'un capitaine suffit pour infliger, et que nous voudrions effacer du code maritime, ne fût-ce qu'à cause de sa ressemblance avec le supplice de la roue simulée par la barre sur laquelle le patient est attaché.

Il est cependant une modification de ce châtiment qu'on appelle simplement *les coups de cordes* et qui tire moins à conséquence; on l'inflige pour ainsi dire en passant: un matelot est pris en flagrant délit, sur le champ on lui fait saisir des deux mains les haubans auxquels on les fixe au besoin avec un fil de carret; le premier quartier-maître venu prend la première garcette qui se présente et en applique sur le dos du malheureux, dix, quinze, vingt coups, suivant qu'il raisonne plus ou moins, car la colère du chef va quelquefois croissant en proportion semi-décimale. Puis on lâche le délinquant, lequel, comme si de rien n'était, retourne à son ouvrage en se tordant les épaules.

Nous avons vu quelquefois ajouter au supplice du cabestan des peines, qui du moins ne sont qu'humiliantes et qu'on peut employer isolément: ce sont la tonsure et le lavage de la laine.

La Tonsure.

Cette peine consiste à charger d'office le perruquier du bord, de raser la moitié de la tête du coupable qui, jusqu'à ce que ses cheveux soient repoussés, porte le témoignage patent de son délit. Malgré la ressemblance de cette peine avec une de celles que subissent les forçats, comme elle touche vivement l'honneur, nous pensons qu'elle doit être conservée pour certains cas graves.

Lavage de la Poulaine.

Ce service dégoûtant rentre ordinairement dans les attributions des gabiers de beaupré et n'a rien d'humiliant, comme dépendant de la propreté générale; mais infligé comme peine, il devient dégradant; aussi ne l'applique-t-on guère qu'aux mous-ses et aux novices ou à ceux des matelots des dernières classes qui inspirent peu de considération; il rentre, sous ce rapport, dans la catégorie de la tonsure, et nous l'adoptons au même titre.

Il nous reste à examiner deux espèces de châtimens qui, bien que moins graves, à notre avis, que le cabestan, ne peuvent en général émaner que de la sentence d'un conseil de discipline. Ce sont la bouline et la cale.

Bouline.

La bouline est pour les marins, l'analogue des *baguettes* pour les soldats. On fait *passer à la bouline* en obligeant le coupable à marcher plus ou moins vite entre deux rangs de matelots armés chacun d'une gascette dont ils frappent un coup sur le dos, tandis qu'un officier marinier marche devant pour empêcher le patient de courir trop vite. Les matelots propor-

tionnent en général la vigueur de leurs coups au degré de culpabilité, selon leur conscience. On condamne un homme à *courir un, deux ou trois tours de bouline*. Cette peine corporelle répugne cependant moins que les autres, en ce qu'elle émane d'une espèce de tribunal; ce qui ne suffit cependant pas pour la justifier dans notre état de civilisation.

La Cale.

Ce châtiment est réputé la peine la plus grave qu'on puisse infliger à bord des vaisseaux; elle exige le plus souvent la sanction d'un conseil de guerre.

On la distingue en *cale sèche* et en *cale mouillée*. La première, abandonnée aujourd'hui, consistait à hisser l'individu à la pointe d'une vergue, au moyen d'une drisse amarrée sous les aisselles et à le laisser tomber d'une certaine hauteur, en larguant tout-à-coup, sans que le corps arrivât jusqu'au pont, ce qui imprimait à la machine une horrible secousse d'où résultaient fréquemment des accidents mortels.

La cale mouillée est beaucoup plus douce; elle consiste, comme l'autre, à hisser le coupable à la pointe de la grande vergue, d'où on le laisse tomber dans l'eau, ce qui quelquefois n'est pas sans danger; cependant les accidents sont assez rares. On réitère l'ascension et la chute selon les cas.

Ce genre de châtiment peut donc, à la rigueur, être conservé pour les délits très graves, quoi qu'il se ressent de la barbarie de ses inventeurs.

Nous croyons devoir placer ici deux observations de Rouppe qui viennent à l'appui de nos opinions sur les supplices que nous venons d'examiner: « Je dois parler, dit-il, d'une espèce de pneumonie qu'on observe quelquefois à bord et qui » suit les violentes contusions de la poitrine. Lorsqu'on frappe » celle-ci de coups vigoureux et répétés, le poumon peut être » directement blessé, si les coups portent sur les espaces in-

» tercostaux, ou se trouver indirectement lésé, lorsqu'ils agissent sur les côtes qui résistent par leur élasticité.... J'ai vu un homme périr en trois jours d'une semblable pneumonie. A l'autopsie les poumons étaient noirs et endurcis à la partie postérieure, la plèvre présentait la même couleur; toutes les chairs superposées étaient infiltrées de sang; les côtes avaient résisté.... Une hémorragie pulmonaire provenant de vaisseaux rompus peut suivre immédiatement ou se manifester après quelques jours, accompagnée ou suivie de crachement de pus, etc. » Voilà pour les coups de corde.

« Un homme, tombé de très-haut à la mer, le corps en pronation, fut ramené vomissant le sang en abondance; le thorax n'offrait aucun vestige de contusion ni de fracture. Sentiment de douleur profonde, dyspnée, suffocation imminente. Six heures après, une tumeur se manifeste au col, derrière le sternum; dès lors la respiration devient plus facile. Une incision donne lieu à l'expulsion de l'air qui sort avec bruit et en sifflant; par suite l'hémoptysie diminue, la respiration se rétablit et l'individu guérit. » Voilà pour la cale.

Fosse aux lions.

Il est une peine qui correspond à la prison : c'est la fosse aux lions, où l'on envoie les matres et quelquefois les élèves, ce qui peut, aux yeux de l'équipage, porter atteinte à la considération dont ces derniers ont besoin pour se faire obéir. Ce châtement, du reste, est très-convenant en lui-même.

Arrêts.

Les arrêts *simples* ou *forcés* sont infligés aux matres et aux élèves, c'est la seule peine qu'on inflige aux officiers, à part la suspension des fonctions à bord; cela doit suffire en effet pour des hommes éclairés, pleins d'honneur et qui sont plus punis

par le sentiment de leur culpabilité que par les châtements les plus rigoureux.

Il n'entre pas dans notre plan de traiter de la peine de mort, qui se rattache à la grande question de savoir si la société a le droit de disposer de l'existence de ses membres, question qui, pour le dire en passant, est résolue négativement dans notre esprit.

On a vu que, dans le catalogue des peines, nous avons rejeté celles qui sont trop violemment afflictives, et accueilli celles qui touchent aux goûts, à l'amour-propre, même à l'honneur des marins. C'est ainsi, selon nous, qu'il convient de prendre toujours les hommes : par les passions. Mais ce genre de juridiction est délicat en pratique; il demande une profonde connaissance du cœur humain et du caractère particulier des individus : tel est plus sensible aux affronts, tel autre aux privations matérielles. C'est à celui qui commande de s'attacher dès le principe à ce genre d'étude, afin d'en faire une application salutaire à ses subordonnés.

Il nous reste à considérer le régime disciplinaire sous un autre point de vue, c'est celui de l'influence qu'il exerce sur le moral de l'ensemble des équipages. Si le régime débonnaire amène le relâchement et l'indiscipline, l'excessive sévérité soulève d'abord l'indignation générale, provoque à la résistance, et lorsque celle-ci se trouve comprimée, la démoralisation s'en suit. Qu'alors l'ennemi se présente, vous trouverez encore ce courage dont le fond ne manque jamais aux enfants de notre sol, mais plus de cet enthousiasme qui enchaîne la victoire. Le marin combattra sans reculer, parce qu'il aurait à rougir, mais sans entraînement parce que l'honneur d'un chef qu'il déteste ne lui tient plus au cœur. Qu'une épidémie vienne à sévir, elle moissonnera largement parmi des hommes dont le courage est abattu, dont la force de résistance est étouffée sous le despotisme, qui n'envisagent enfin la mort que comme le terme de leurs misères.

Dans les circonstances contraires, sous le régime d'une justice bienveillante, éclairée, vous les verrez au moment du danger se presser autour du chef et donner leur vie pour son triomphe; vous les verrez sous l'influence d'un fléau destructeur, pleins de confiance dans les soins prévenants dont on les environne, sourire à la convalescence, implorer la vie pour la consacrer encore au service d'une patrie dont l'amour se confond dans leur ame avec celui de l'homme heureux qui les commande.

CHAPITRE XXV.

DE L'ACCLIMATEMENT SOUS LE RAPPORT DE L'HYGIÈNE
NAVALE.

« Mores corporis temperiem sequantur. »
(Galien.)

Il ressort de l'étude que nous venons de faire, qu'un navire est en effet un monde à part et mérite à tous égards cette dénomination métaphorique de *cité flottante* que lui donnent les poètes. Non seulement on y rencontre des localités, des habitudes spéciales, mais encore des habitants qui constituent des hommes à part dans la société, et même une atmosphère particulière : c'est surtout sous ce dernier point de vue que le séjour à bord nécessite un véritable acclimatement.

Nous devons expliquer ici ce que nous entendons par *acclimatement* : nous croyons qu'il est peu philosophique de comprendre sous cette dénomination la seule influence météorologique des lieux ; l'homme qui change de pays ne change pas seulement de ciel, mais de nourriture, de vêtements, d'occupations, et même, à la longue, de caractère ; car les révolutions du moral accompagnent nécessairement celles du physique ; c'est une erreur physiologique que cette sentence d'Horace, d'ailleurs si pathétique :

« Coelum non animum mutant qui trans mare currunt. »

Que ces effets soient la conséquence du climat, nous le croyons, mais dans l'état actuel, ces choses sont tellement