

murmure de l'onde, comme un vaillant travailleur dont la tâche est finie.

Dans tout bateau en marche, quelques figures attirent d'abord l'attention du spectateur. C'est, en premier lieu, debout sur le tambour des roues, un homme de haute stature, aux larges épaules, aux traits vigoureusement accusés, vêtu d'un large pantalon de velours et d'une ample veste brune, coiffé d'un vieux feutre ou d'une casquette de loutre, avec un mouchoir de couleur noué en fichu. Puis, sur la plateforme qui couronne l'arrière, quatre ou cinq mariniers manœuvrant un immense levier recourbé en demi-accolade. L'homme du tambour correspond avec ce groupe par des cris et des gestes étranges : c'est le *premier patron*. Il désigne les mouvements qui doivent être exécutés, aux hommes du levier commandés par le *second patron* ; ce levier n'est autre chose que le moteur du gouvernail : *la barre*.

Diriger à travers mille obstacles une masse de 140 mètres de long (deux fois la dimension d'une frégate de guerre, s'il vous plaît !...) n'est point chose facile. Les roches, les bancs de gravier, les passes étroites des basses eaux, le lit changeant du talweg, le fond de la rivière enfin doit être comme visible pour le patron. La navigation maritime est plus dangereuse sans doute ; mais on a l'espace. La navigation fluviale est plus délicate, plus *subtile*, disent les gens du métier. Aussi n'est-ce point par esprit de routine qu'ils refusent le gouvernail à roue en usage sur les vaisseaux. Un pilote à la roue, c'est un cocher qui conduit un attelage du haut de son siège ; un pilote à la barre *sente* son bateau ; c'est un cavalier lié à sa monture des jambes et des mains.

Connaissez-vous beaucoup d'honnêtes gens ? J'entends