

aussitôt que possible à environ trois milles plus en aval pour voir si les gens de cette barge pourraient la sortir de sa position, mais nous n'avons pu réussir à nous mettre en communication avec eux. Ne croyant pas prudent de laisser le dernier bateau en arrière, sachant surtout qu'il était à court de vivres, (comme nous l'étions nous-mêmes, n'ayant ni outils, ni bois, de service, ni clous pour faire des réparations) nous les avons attendus jusqu'au lendemain matin à onze heures et demie, heure à laquelle ils sont arrivés après avoir été obligés de se défaire d'une partie de leur cargaison. Nous nous sommes de nouveau liés ensemble, mais nous avons été obligés de nous séparer la première fois que nous avons touché un barrage de sable, la barge *Captain Leonard* se dégageant la première et la nôtre restant encore la dernière. Nous nous sommes dépêtrés de ce barrage avec beaucoup de difficulté, mais nous avons touché fond encore plusieurs fois dans le cours de la même journée. J'estimais alors que nous étions à une journée de course du corps principal. En approchant de ce qui paraissait être un fort mauvais endroit, je tirai vers le rivage et envoyai le canot en avant pour examiner, et j'ai constaté qu'il serait impossible d'y faire passer la barge avec sa cargaison. Après en avoir conféré avec les officiers qui se trouvaient à bord, je me décidai à laisser une partie de la cargaison sur le rivage plutôt que de la jeter par-dessus bord quand nous serions en panne dans le sable. Nous avons en conséquence empilé 138 sacs d'avoine sur la rive gauche, à environ 25 milles du Landing. Après être repartis nous nous sommes trouvés misérablement enfoncés dans le sable et nous n'en sommes sortis qu'avec la plus grande difficulté, même avec la barge allégée, presque tout le monde étant obligé de ce mettre à l'eau. Nous avons fait la même expérience tous les jours depuis, les hommes étant obligés de se mettre à l'eau plusieurs fois par jour, mais nous avançons plus rapidement, et mon anxiété a été diminuée quand nous nous sommes trouvés avec le corps principal; nous n'avions personne à bord qui connût la navigation fluviale. Le major Gaitshore s'est trouvé être le navigateur, et il s'est montré d'une valeur inappréciable, aidé du sergent Jacobs, dont les services méritent une mention spéciale.

J'ai l'honneur d'être, monsieur votre obéissant serviteur,

(Signé) A. M. SMITH,
Major, 7me fusiliers.

Au lieutenant-colonel Deacon,
Commandant à la Traverse de Clarke.

TRAVERSE DE CLARKE, 19 mai 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que dans la matinée du deuxième jour après le départ, j'ai pris le commandement de la barge "Boyd et Crowe"; que le troisième jour, à une heure avancée de l'après-midi, après avoir eu tous mes hommes à l'eau pendant cinq ou six heures, j'ai été obligé de jeter 40 ou 50 sacs d'avoine dans la rivière afin de mettre la barge à flot; que par la suite nous avons trouvé que la barge flottait tout à fait bien, bien qu'il ait été souvent nécessaire que les hommes se missent à l'œuvre pour dégager la barge des bancs de sable. Nous sommes arrivés à la Traverse de Clarke vers 4 heures de l'après-midi, dimanche, sans autre perte de cargaison.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé.) GEORGE M. REID,
Lieutenant et adjudant, 7me fusiliers.

Au lieutenant-colonel Deacon,
Traverse de Clarke.