

troupes. Mais, pour donner plus de lucidité à la description, disonque le chemins carrossable se termine à un endroit appelé le pont de la Matawin, à vingt-cinq milles de la baie du Tonnerre, car c'est l'endroit où arrivèrent d'abord les chariots. Ce chemin carrossable était suivi par une étendue de douze milles, ébauchée, jusqu'à l'Oskondagé, et celle-ci par une autre section de quatre milles et soixante-dix chaînes, se terminant au débarcadère de Ward. On était à déblayer celle-ci quand nous arrivâmes.

Il y avait ainsi trois sections de chemin, plus ou moins avancées, savoir : 25 milles de chemin carrossable, suivis par ce qui est connu en pareil cas comme chemin des bœufs, et quatre milles et 70 chaînes en voie d'être ouverts : en tout, 41 milles et 70 chaînes.

Comme il sera souvent question de la rivière, une esquisse indiquant sa position relativement au chemin, est jointe à ce rapport. De la baie du Tonnerre au pont de la Matawin, la distance, ainsi que je l'ai déjà dit, est de 25 milles par le chemin. Entre l'embouchure de la Kaministiquia et le même point, elle est de 45 milles par la rivière, et offre sur ce parcours 12 milles d'eau calme et 33 milles de rapides peu profonds, avec des chutes par intervalles. Excepté dans les courtes sections navigables, le lit de la rivière est excessivement raboteux, dans quelques cas pavé de roches de toutes dimensions et formes, et dans d'autres de schistes aigus dont les arêtes sont de champ. Il y a peu ou point de danger pour les hommes qui montent ces rapides, mais beaucoup de risques pour les bateaux. Pour les remorquer il suffit de la force brute ; mais il faut le plus grand soin pour empêcher les carènes et les quilles d'être mises en pièces, et les plus minutieuses précautions ne peuvent les sauver des dommages sérieux. Quoique le risque de la vie soit léger, le remorquage des bateaux sur des rocs et des pierres qui n'offrent au pied qu'un pont d'appui incertain, est un labeur excessif et qui suffit pour décourager ceux qui l'entreprennent.

Du pont de la Matawin à l'Oskondagé, la distance par le chemin, ainsi que déjà démontré, est de 12 milles ; par la rivière, elle est d'environ 22 milles. Du pont de la Matawin en montant, sur une distance d'environ deux milles, jusqu'à un endroit appelé Débarcadère de Young, la rivière est navigable ; en montant, à partir de ce dernier point, on rencontre une suite de rapides, les plus difficiles peut-être que des bateaux aient jamais eu à franchir. Ils continuent sur une distance de huit milles, et sur cette section il n'y a que des voyageurs expérimentés qui puissent se hasarder à passer avec des bateaux. Les rapides dont il vient d'être question se terminent à un endroit appelé Browne's Lane, ou Débarcadère de Cauldron, et de là jusqu'à l'Oskondagé, autre distance de douze milles, par ses détours, la rivière est navigable aux bateaux légèrement chargés. De l'Oskondagé, en montant, jusqu'au débarcadère de Ward, quatre milles et soixante-dix chaînes, les bateaux et tout le matériel furent transportés dans les chariots. La distance totale par voie de terre, de la baie du Tonnerre à Oskondagé, est de 37 milles ; par voie de l'eau, elle est de près de 70 milles. Ces descriptions, quoique peu attrayantes, sont nécessaires pour bien comprendre les mesures qui ont été prises pour le transport des bateaux et des munitions.

Dans le mémoire que j'ai soumis aux autorités militaires (voir page 6) j'avais signalé le fait que les bateaux et les munitions pouvaient être transportés de suite jusqu'au pont de la Matawin, et pendant ce temps là j'avais l'intention de mettre tout le personnel des ouvriers et des voyageurs à l'amélioration et à l'ouverture des sections inachevées de la ligne, au-delà de cette localité ; et je puis faire observer ici que c'était sans aucun doute, ainsi que les événements l'ont prouvé, ce qu'il y avait de mieux à faire. Cela aurait épargné une dépense considérable et permis à l'expédition d'arriver beaucoup plus tôt au lac Shebandowan.

Quelques jours après l'arrivée du premier détachement des troupes, l'essai d'expédier les bateaux dans les chariots fut tenté, et il réussit admirablement. Les chariots furent arrangés au moyen de perches d'une longueur suffisante, de manière à admettre une distance d'au moins dix-huit pieds entre les roues de devant et celles de derrière, les bateaux furent placés la carène en l'air sur les chariots, les plats bords appuyés sur des billots préparés à cet effet, et de cette façon vingt-huit bateaux furent transportés au pont de la Matawin, les chevaux faisant tout le voyage, aller et retour, en trois jours, et même dans un cas en deux jours. Voilà donc une preuve positive que les bateaux pouvaient être facilement transportés en chariots. Mais les moyens de transport étaient alors restreints, et au lieu de les accroître comme cela aurait été si facile, le commandant de l'effectif de campagne ordonna de mettre les bateaux à l'eau.