

Saskatchewan-Landing lundi matin le 11 du courant vers huit heures, et nous sommes arrivés ici le dimanche suivant, vers 6 heures p. m. Le deuxième jour après notre départ nous avons été jetés à la côte, et après avoir travaillé en vain pendant quatre heures, j'ordonnai que l'avoine fut portée sur le rivage. En conséquence environ 250 sacs ont été laissés sur la rive nord, à 60 ou 70 milles, je pense, du lieu de l'embarquement. A environ 50 milles d'ici, autant que je puis juger de la distance, étant encore échoués très misérablement et trop éloignés de la rive pour débarquer l'avoine, j'ai ordonné de jeter les sacs par-dessus bord, et environ 51 ont été lancés à l'eau. Nous échouâmes en moyenne deux et trois fois par jour. Les rames des barges étaient très faibles et au bout de deux jours après le départ il a fallu les réparer constamment, et comme nous n'avions pas les outils qu'il fallait, nous avons eu beaucoup de misère à le faire. Nous avons eu de forts vents contraires durant environ trois jours, et la lutte constante que nous faisons contre le vent et les vagues était d'autant plus rude que nous avons de mauvaises rames. Je considère qu'il aurait été presque impossible de faire faire le trajet aux barges avec la lourde cargaison qu'elles portaient, et si l'avoine n'avait pas été enlevée après qu'eurent été tentés tous les efforts possibles pour faire mouvoir les barges sans cela.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) S. FRANK PETERS,

Capitaine Cie n° 5, 7me fusiliers.

A l'officier commandant,
Camp de la Traverse de Clarke.

Rapport de la descente de la rivière Saskatchewan depuis Saskatchewan-Landing jusqu'à la Traverse de Clarke, par le capitaine T. Tracy, commandant une partie de la compagnie "C," à bord du "Sir John McD."

MONSIEUR,—Je suis parti du Landing lundi le 11 mai, quatre bateaux se trouvant ensemble portant les compagnies "A" et "C." Dans l'après-midi tous ont échoué sur une batture de sable, et il a fallu réparer les bateaux avant de pouvoir se dépêtrer, les hommes et les officiers étant obligés de sauter à l'eau et de travailler très fort pour faire la chose. A partir de là le voyage a été une succession de bonnes courses et de mauvais arrêts sur des battures de sable, et comme nos bateaux étaient lourdement chargés il nous fallait parfois des heures pour nous remettre dans l'eau profonde. Nous avons réussi à garder notre cargaison entière jusque vers l'extrémité sud de la réserve des Indiens de "Bonnet-Blanc," où nous nous sommes échoués très misérablement, et si le bateau du capitaine Dillon ne se fût pas trouvé à être amarré au même endroit, de façon à nous permettre d'unir nos forces pour séparer les bateaux, nous aurions été dans l'impossibilité de partir. Nous avons travaillé pendant plus de six heures et demi dans l'eau pour essayer de faire mouvoir le bateau, et à la fin nous avons été contraints de laisser une partie de la cargaison empilée sur la rive, et nous en avons mis davantage dans le bateau du capitaine Dillon après l'avoir délivré. J'ai été peiné de me voir obligé d'agir ainsi, mais comme nous commençons à être à court de vivres la chose devenant inévitable. Tous les hommes ont travaillé très fort tout le temps, et ils sont dignes de grands éloges, car le travail de la journée a duré depuis 4 heures du matin jusqu'à 8 heures du soir. Mais vu la nature changeante du chenal et le grand nombre de battures de sable nous n'avons pu arriver à la Traverse de Clarke que mercredi, le 25 du courant, ayant été en tout dix jours en route.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

(Signé) THOS. H. TRACY,

Capitaine, compagnie C, 7me fusiliers.

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