

Virtuellement ce steamer n'a rendu aucun service quelconque, mais il a causé beaucoup de misère, vu que je comptais complètement sur lui pour enlever le personnel des chirurgiens, la mitrailleuse Gatling et les munitions du "Northcote", service qu'il était bien propre à rendre puisqu'il ne tire que 11 pouces d'eau et que le "Northcote" en tire 33. Mais il a retardé jusqu'à ce que le "Northcote" fût arrivée à la Traverse, et c'est mon sentiment que le capitaine était tout à fait incapable de remplir sa position ; et c'est à l'incapacité de celui-ci que j'attribue surtout l'inutilité du bateau.

Le "Minnow" s'est ainsi trouvé véritablement sous les ordres des autorités militaires depuis le 27 avril jusqu'au 15 mai, mais il n'a pas fait autre chose que remorquer une barge portant dix tonnes d'avoine et transporter des paquets adressés à des particuliers et quelques sacs de la malle depuis le Landing jusqu'à la Traverse de Clarke.

Le "Baroness" est arrivé tard, le 5 mai, de Medicine-Hat, et l'équipe de corvée commença immédiatement à le charger, promesse ayant été faite aux hommes qu'on les conduirait à l'ennemi aussitôt que les steamers seraient chargés. Le 6 mai le steamer "Alberta," avec une barge, est arrivé à midi et a commencé immédiatement son chargement.

7 mai, deux compagnies du bataillon de Midland ont pris passage sur les steamers pour se rendre à la Traverse de Clarke pour aider à la coupe du bois ainsi qu'au chargement.

8 mai, le "Baroness" et sa barge sont partis à 6 heures du matin, avec une cargaison de 204 tonnes d'approvisionnements. L'"Alberta" et sa barge à 10 heures et demie du matin, avec 150 tonnes d'approvisionnements, ce dernier ayant été retardé pour aider à un détachement d'artillerie commandé par le capitaine Currau, à ouvrir quelques caisses d'effets destinés à l'artillerie en route pour Battleford et les expédier pour se conformer à une réquisition pressante du général Middleton, reçue tard dans la soirée du 7 à Swift-Current.

Le "Baroness" est arrivé le 14 mai à la Traverse de Clarke. Le capitaine Davis a fait rapport qu'il avait laissé la barge à soixante milles en aval de Swift-Current, vu que le steamer ne voulait pas fonctionner, mais cette barge a été couverte sûrement.

L'"Alberta," avec barge, est arrivé le 17 à la Traverse de Clarke, mais il a perdu sa barge en aval de cet endroit, et elle a opéré son déchargement avec l'aide de l'une des barges du lieutenant Weller.

Deux barges abandonnées par le "Minnow" et amenées ensuite par des hommes d'équipage au Landing, où les équipages se sont mis en grève et ont refusé de travailler plus longtemps, ont reçu un chargement de 45 tonnes d'effets et sont parties le 1er mai, avec un équipage composé de dix hommes de radeau expérimentés, sous le commandement du lieutenant Weller, du bataillon Midland. L'une de ces barges fut emportée par un remous sur un roc situé à l'embouchure de la rivière à Swift-Current, où elle fut déchargée en partie en attendant les réparations ; l'autre fut livrée par le lieutenant Weller à la Traverse de Clarke.

Une barge est arrivée à Saskatchewan-Landing le 5 juin, et je recommandai qu'elle fût employée pour descendre les effets, prenant un nombre suffisant d'hommes pour réparer la barge avariée à l'embouchure de Swift-Current, prendre la barge laissée par le "Baroness," et charger ces deux dernières avec les effets débarqués le long de la rivière par les barges de Boyd et Crowe. Jusqu'à ce jour la recommandation n'a pas été acceptée, et je crains beaucoup que nombre de ces effets n'aient été détériorés pour avoir été exposés à la température où au gonflement de l'eau de la rivière.

Je considère que les steamers "Baroness" et "Alberta" étaient en état de rendre des services importants pour le transport et la remorque des barges ; et bien qu'ils ne fussent pas aussi bien grésés pour le transport des passagers que le "Northcote," ils pouvaient rendre un égal service. Mais il fallait que les officiers en fonction connussent les lieux et fussent familiers avec la rivière ; les barges ont été aussi très utiles et elles ont considérablement augmenté la capacité de chargement des steamers, sans compter qu'elles permettaient d'alléger au moyen du transbordement de la cargaison lorsqu'on échouait.