

Peu de temps après l'arrivée, trouvant que quelques-uns des approvisionnements ne donnaient pas satisfaction et tenant compte de l'énormité du coût du transport jusqu'à l'ennemi, qui nous justifiait de n'envoyer que des effets de qualité vraiment bonne, je donnai ordre à un bureau de surveillance de se réunir pour faire rapport sur une certaine quantité de foin qui avait été reçu et que je considérais de qualité inférieure; la charge d'un wagon fut condamnée et j'en donnai avis au préposé-chef à l'approvisionnement afin qu'il eut à s'occuper du consignateur.

En recevant les nouvelles de l'engagement de l'Anse-au-Poisson et de la non-arrivée du "Northcote" avec le corps d'ambulance, le chirurgien-major, docteur Roddick, après en avoir conféré avec moi, décida de partir immédiatement pour surveiller les dispositions de l'ambulance; il partit donc avec un personnel de dix médecins, chirurgiens et aides, passant par la Mâchoire-de-l'Orignal, puis, suivant la route, il se rendit à la Traverse de Clarke, qu'il représente comme étant la route la plus commode, franchissant la distance dans des voitures légères, sans changer de chevaux, en soixante heures.

En passant à Winnipeg pour me rendre à l'ennemi, j'avais étudié avec M. Wrigley, commissaire de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, la possibilité d'expédier des approvisionnements sur des radeaux qui descendraient la rivière, si on la trouvait trop peu profonde pour naviguer en steamer, et le 30 avril je reçus un télégramme de M. Wrigley disant que vous aviez approuvé sa proposition de construire dix bateaux à fond plat, tirant environ 13 pouces d'eau, et devant porter chacun environ vingt hommes et vingt tonnes, et que le train partirait ce soir-là de Winnipeg avec du bois de service et des ouvriers et me demandant de prendre immédiatement des dispositions pour faire transporter à Saskatchewan-Landing un chargement de quatre-vingts tonnes; et que MM. Boyd et Crowe, les entrepreneurs, avaient entrepris de tenir les bateaux prêts pour transporter cent tonnes à la Traverse de Clarke en vingt-quatre heures après que les matériaux auraient été rendus à la rivière, et ils espéraient avec confiance descendre le fret en quatre ou six jours. Je suis donc allé au devant de M. Boyd à son arrivée, le matin du 2 mai, avec 90 attelages, et en donnant un léger surplus de salaire aux conducteurs de ces attelages, tous les matériaux et les ouvriers ont été rendus au Landing le matin du 3 mai.

M. Boyd avait omis d'amener du fer à calfater ou des calfats avec lui, mais (comme exemple de la commodité et de l'utilité de notre milice je mentionne la chose) le lieutenant Anderson, du bataillon d'Halifax, mécanicien expérimenté offrit immédiatement ses services et confectionna les outils requis, et le major Smith fournit quelques calfats de la compagnie de Portsmouth du bataillon de Midland. Les barges auraient été achevées dans le délai fixé au contrat ou à peu près, mais comme les steamers de Galt sont alors justement arrivés et qu'ils pouvaient naviguer plus rapidement sur la rivière, j'ordonnai qu'on les chargât d'abord et les ouvriers de M. Boyd ont aidé à la confection d'échafaudages pour accélérer le chargement.

Lorsque les dix barges furent achevées, il restait des matériaux à M. Boyd; et comme on avait quelque peu retardé à compléter la cargaison, j'approuvai la construction de deux autres barges, et dans la nuit du 10 mai les douze étaient chargées et prêtes à descendre la rivière. Le retard mentionné provenait de l'incapacité où l'on était de livrer les approvisionnements plus rapidement au Landing, bien qu'on eut épuisé toute la capacité des moyens de transport par terre, et durant la semaine qui finissait alors 105 tonnes d'approvisionnements avaient été passées par le bateau de l'autre côté de la rivière, 115 tonnes avaient été chargées et étaient parties dans des voitures dans la direction du nord, 354 tonnes avaient été chargées sur les steamers de Galt et 249 tonnes d'approvisionnements sur les barges de Boyd, en sus du bagage, des équipements de campagne et les munitions de plus de 400 hommes. En tout environ 800 tonnes avaient quitté le dépôt en sus du fourrage consommé par les attelages de transport des deux côtés de la rivière.

L'entrepreneur prétendit alors qu'il avait stipulé que vingt soldats devaient aller dans chaque barge pour aider à la manœuvre et pour les protéger. Je télégraphiai, en conséquence, à M. Wrigley, qui répondit que son contrat l'obligeait à construire les barges et à trouver les équipages pour les rendre à la Traverse de Clarke, et que