

après m'être consulté avec feu le lieutenant-col. A. Williams, j'appelai les capitaines et m'enquis d'eux de la capacité où étaient les hommes de faire la marche de 32 milles en un jour, et ils se sont déclarés prêts à le faire, de sorte que la moitié droite du bataillon, sous le commandement de feu le lieutenant-col. Williams, M. P., partit le 22 et fit la marche de 32 milles en 12 heures. J'ai aussi envoyé le détachement du corps d'ambulance du docteur Bell, muni d'approvisionnements complets pour une ambulance de campagne. Et afin de compléter le chargement j'offris d'augmenter les gages de tous les conducteurs d'attelages qui, partant de Swift-Current ce matin-là, livreraient leurs charges le même soir au steamer ; mais par suite de certain malentendu, 38 attelages ne sont arrivés que le lendemain matin, le 23, alors que leurs charges furent immédiatement mises à bord, et le "Northcote" partit, prenant en tout environ 200 hommes du bataillon de Midland et le corps d'ambulance, ainsi qu'un certain nombre des officiers d'état-major, tous ayant instruction de se mettre à vos ordres en arrivant à la Traverse de Clarke, pour recevoir de nouvelles instructions, ainsi que le capitaine Howard, avec une mitrailleuse Gatling et 10,000 rondes de munitions ; il y avait aussi trois tonnes pesant d'artillerie et de munitions de carabine et environ deux cents tonnes de vivres et de fourrage dans le steamer et les barges. Le capitaine Sheets s'attendait à arriver à la Traverse de Clarke en quatre jours, mais malheureusement l'eau avait tellement baissé pendant que le "Northcote" attendait son chargement, qu'il n'est arrivé qu'au bout de 14 jours d'un travail pénible, transbordant la cargaison du steamer aux barges ou des barges au steamer, selon qu'il devenait nécessaire d'alléger les uns ou les autres pour franchir les battures. Comme on avait prévu la chose et que la cargaison se serait ainsi mêlée, et comme avec le personnel limité disponible on aurait éprouvé de sérieux retards en détenant le steamer pour faire préparer des connaissances régulières, je crus qu'il était seulement nécessaire de marquer au contrôle tout le fret passant des voitures aux steamers et de voir à ce qu'aucune partie n'eût été écartée sur la route, car, à moins de tomber par-dessus bord, il ne s'en pouvait perdre sur le steamer dans le voyage ; de sorte qu'on a tenu simplement compte de la quantité totale pour consultation.

Comme il était désirable d'avoir de la viande fraîche pour les troupes, j'étudiai la question du changement de rations avec le préposé-chef à l'approvisionnement, mais nous sommes arrivés à la conclusion qu'avec les moyens limités de transport que nous avions à notre disposition on ne pouvait charroyer de fourrage pour le bétail et qu'il convenait de ne pas envoyer de bétail à la suite des troupes sur la route de Butterford tant que l'herbe n'aurait pas poussé suffisamment pour suffire à la subsistance ; mais aux premiers jours de mai nous avons insisté pour qu'il en fût envoyé et en même temps j'appuyai sur la nécessité d'envoyer de la viande fraîche aux troupes stationnaires. Puis, comme les médecins rapportaient qu'il se présentait des cas de dyspepsie causés, d'après eux, par la nature indigeste des aliments, je recommandai la distribution de pain tendre, de pommes de terre et d'oignons, et le chirurgien de la police appuya ma recommandation ; mais par suite de quelque erreur le pourvoyeur de bœuf livra son bétail à la Mâchoire-de-l'Original au lieu de Swift-Current, de sorte que les soldats qui retournaient dans ce district n'ont reçu de la viande fraîche que vers le 15 mai, alors que, passant à la Mâchoire-d'Original, je vis que le bétail s'y trouvait et je donnai immédiatement ordre de livrer la viande à Swift-Current.

Il n'y avait qu'une quantité fort restreinte de pommes de terre disponibles et les légumes pressés n'étaient pas arrivés ; on ne pouvait obtenir de pain frais des entrepreneurs, et il s'est élevé une difficulté pour l'obtention d'une quantité suffisante de combustible, apporté des Montagnes Rocheuses par le chemin de fer du Pacifique canadien. Je pressai donc les officiers des régiments d'exercer leur ingéniosité pour construire des cuisines convenables pour leurs compagnies. Le capitaine Harrison, du bataillon de Midland, entreprit d'abord de faire une cuisine améliorée, et le capitaine Tracy ainsi que le lieutenant Hisketh, du 7<sup>e</sup> fusilier, en construisirent ensuite une qui économisa les quatre cinquièmes du combustible et qui fut encore perfectionnée par le capitaine McCrom et le lieutenant Fiske, du bataillon d'Halifax ; et comme, par une réponse à un télégramme, je fus informé qu'on ne pouvait trouver