

Le colonel Deacon semble avoir été sous une fausse impression en s'imaginant qu'il avait le contrôle des charges et de la navigation alors que ses ordres étaient simplement de commander les troupes pour les fins militaires; le contrôle de la manœuvre des barges appartenait à M. Boyd, qui était responsable de la livraison sûre de la cargaison. M. Boyd, dans le rapport télégraphique qu'il fit de son arrivée, ne mentionne aucunement la partie de la cargaison jetée par-dessus bord; mais lorsque je le rencontrai à la Mâchoire-de-l'Original, à son retour de Winnipeg, il m'informa qu'il vous avait fait rapport de son arrivée, et que vous vous étiez montré bien satisfait et fort content de son œuvre et que vous lui aviez donné un reçu qui devait lui servir de pièce justificative pour toucher sa rémunération, y compris l'allocation supplémentaire pour avoir transporté les troupes en descendant la rivière; et comme il ne m'a pas demandé d'autres pièces justificatives que celles portant sur la quantité chargée sur les barges au Landing j'en conclus que ce qu'il disait était exact et ne m'occupai plus de la chose, attendu que j'étais sûr qu'il ne toucherait pas d'argent sans présenter un reçu de vous ou de moi.

Il était continuellement nécessaire pour moi ou quelque autre officier d'aller au Landing à un moment d'avis ou de faire traverser quelqu'un pour quelque mission particulière; les attelages loués ne convenaient pas pour cela, et les conducteurs d'attelages objectaient à ce qu'on se servît de leurs chevaux, et l'on ne trouvait pas d'équipage dans la localité. Je donnai en conséquence instruction au préposé à l'approvisionnement d'acheter deux paires de ponies rapides et deux wagons légers qu'on pourrait garder séparément à Swift-Current et au Landing pour tout voyage urgent; et comme les ambulances attendues n'arrivaient point, ils devaient aussi servir au transport des malades et des blessés qu'on se proposait de faire remonter la rivière en steamer. Et bien qu'on ait éprouvé beaucoup de retard pour les avoir, cependant ils ont gagné plusieurs fois leur valeur tant qu'on les a gardés, attendu qu'ils étaient presque constamment employés entre les infirmières de Saskatoon et de la Mâchoire-de-l'Original, et quand ils ne servaient pas pour les courriers ou pour l'ambulance ils faisaient tout le transport pour le camp et ils ont épargné la dépense qu'il aurait fallu faire pour prendre des attelages sur la route, et à la fin la vente des chevaux a produit un prix raisonnable quand le service a été terminé.

Le lieutenant Beaty avait fortement recommandé la station de Chaplin comme le meilleur endroit pour quitter le chemin de fer, sur une bonne route de 45 milles pour arriver au Coude, et le "Rush Lake" fut également recommandé parce qu'il n'était éloigné que de 15 milles de la Saskatchewan en bas de son confluent avec le cours d'eau de Swift-Current où sont situés les plus mauvais rapides de la rivière et où nos navigateurs avaient éprouvé le plus de misère. Cependant on m'assura que les moyens de transport par chemin de fer étaient insuffisants aux deux endroits et que l'administration du chemin de fer du Pacifique canadien ne les augmenterait point; j'ai eu depuis lieu de constater que cette assurance était erronée, mais il était difficile de se procurer des renseignements précis et je n'avais pas d'officier sous la main que je pusse envoyer examiner le pays, et je ne pouvais pas non plus comprendre les raisons qui avaient fait choisir Swift-Current comme point principal du chemin de fer; et comme j'avais à l'œuvre un fort convoi de transport entre Swift-Current et la rivière et que j'avais, comme je le savais, satisfait à tous les besoins immédiats, j'ai cru qu'il était alors à propos de voir ce qu'il y avait à faire ensuite, sur quels steamers je pourrais compter pour transporter les effets que j'accumulais, et s'il était probable que la même route serait conservée pendant tout l'été pour l'approvisionnement du quartier général et de la colonne de Battleford, vu que je comprenais qu'avec un système de contrat comme celui que j'avais proposé le 20 avril, le coût du transport pourrait être réduit d'une façon appréciable. En conséquence comme vous aviez remis l'affaire à M. Wrigley, je le consultai par le télégraphe, et nous décidâmes ensemble que nous parviendrions, au moyen d'une entrevue, à régler toutes ces questions d'une façon plus satisfaisante. De sorte que, après avoir passé quelques heures avec le capitaine Swinford et le major Bell à Qu'Appelle, à étudier les questions de transport et d'approvisionnement, je me rendis à Winnipeg et trouvai M. Wrigley tout à fait disposé à donner tous les conseils et toute l'assistance