

militaire depuis trois semaines, et qu'ils désiraient pratiquer pour paraître convenablement à leur retour dans leurs foyers. Je vous envoie des états sous forme de tableaux, marqués E et F, des approvisionnements expédiés par le service de transport, de Swift-Current et de la Mâchoire-de-l'Original, respectivement, jusqu'à ce que ces lignes aient été closes, mais je regrette qu'ils manquent d'uniformité.

L'état fourni pour la route de Swift-Current étant conforme à un rapport que j'ai d'abord dressé et que j'étais requis de fournir quotidiennement, et c'est le seul que j'aie reçu, bien que j'ai donné des formules en blanc comme celle d'après laquelle l'état des opérations de la Mâchoire-de-l'Original est fait, demandant qu'on les remplît; mais elles ne m'ont pas été retournées. Le système de transport n'était pas satisfaisant; les chefs de conducteurs d'attelages de chaque subdivision recevaient la même paie que les autres conducteurs, et ils ne s'occupaient aucunement d'exercer une autorité quelconque ni d'exécuter les ordres qui ne plaisaient point à leurs compagnons; et bien que chacun d'eux fût nominalement responsable de la livraison assurée de toute la charge portée par les dix voitures de sa subdivision, il n'y avait en réalité aucun moyen de faire valoir cette responsabilité. Et comme les conducteurs étaient en grande partie engagés par les propriétaires des voitures à des salaires fixes, le renvoi de l'attelage ne constituait pas un châtiment pour eux, et il n'y avait véritablement aucun moyen de mettre la discipline en vigueur; mais pris comme ensemble, c'était un groupe d'hommes se conduisant bien et bien disposés, désireux de donner satisfaction et presque étrangers à tout délit criminel; quand ils manquaient de quelque chose, ils se conformaient aux circonstances sans se plaindre.

Comme je l'ai déjà rapporté j'ai constaté qu'une voiture de chaque subdivision était chargée du transport de l'équipement des conducteurs d'attelages et du fourrage, et cette charge ne durait guère plus de deux jours. J'ai essayé de faire partir chaque attelage du dépôt avec une charge de fourrage pour trois jours, mais les conducteurs ont soulevé beaucoup de difficultés et m'ont assuré que cela entraînerait l'obligation de décharger chaque voiture tous les jours, vu que le fourrage en tas doit être lié à la charge et ne tiendrait pas sur le dessus; et comme il semblait qu'aucun préposé au transport se fût occupé de ces détails, et comme j'étais trop occupé pour me charger de l'économie intérieure d'aucun département, il m'a fallu me prêter malgré moi à la continuation de cet arrangement. On aurait pu avoir facilement de Winnipeg ou des provinces de l'est des ridelles ou des rets à fourrages mobiles pour les attacher aux voitures, qui auraient alors porté du fourrage pour trois jours sans nuire à la charge, et l'on aurait pu, de cette façon, faire avec le même convoi de transport un dixième de plus de l'ouvrage.

Ainsi que la chose a déjà été mentionnée, j'ai obtenu du ministère de l'intérieur la permission de faire usage de quelques charrettes et ponies d'arpenteur, et le corps des arpenteurs, composé d'hommes connaissant parfaitement le pays, a demandé ce genre de transport de préférence aux voitures à deux chevaux. Je recommandai que le service de transport se servît des charrettes dites des prairies et des ponies du pays en plus grand nombre sur les lignes de communication, car, bien que ces équipages ne fussent probablement pas capables d'avancer avec la colonne en campagne, ils auraient été beaucoup plus économiques, vu qu'il ne leur aurait pas fallu de foin, les ponies se nourrissant de l'herbe des prairies et qu'ils absorbent comparativement une petite quantité d'avoine, chose d'extrême importance si on se rappelle que chaque homme de l'effectif n'avait besoin que de $2\frac{1}{2}$ livres d'approvisionnements. Mais comme il a déjà été dit, il fallait à chaque paire de chevaux au moins 80 livres de fourrage par jour, et comme le fourrage s'abime facilement, se gaspille et qu'il est difficile d'en contrôler la distribution, il est probable que la consommation quotidienne était de 100 livres pour chaque paire de chevaux; de sorte que notre service de transport était surtout employé à charroyer son propre fourrage.

Dans le petit contrat adjugé par moi à M. Tims, à Swift-Current, pour faire le transport à prix fixe par chaque 100 livres, je lui permettais d'employer des métis français, et même des Sauvages, avec leursattelages de ponies, et la besogne se faisait avec économie et célérité, et les conducteurs de cesattelages avaient plus d'avantage à transporter des effets pour nous qu'à aller—comme la chose était possible—grossir le nombre de ceux qui étaient soulevés contre nous.