

6-7 GEORGE V, A. 1916

nous serons obligés de remorquer le charbon dans des chalands appartenant aux remorqueurs, et il sera demandé vingt-cinq cents (25c.) de plus pour le déchargement des chalands dans les chalands du gouvernement, ou ailleurs, et il sera accordé un temps raisonnable pour le déchargement, et en quantités de pas moins de quatre cents tonnes (400).”

“Si j’ai refusé (ce qui est faux), en mai, de fournir du charbon aux dragues à cause de la grève, pourquoi m’a-t-on adjugé l’entreprise le 18 août, en pleine grève? Vous pourrez vérifier, en consultant mon livre de marchandises, qu’en 1913, ou dans toute autre année, depuis que je suis dans le commerce de charbon, je n’ai pas un seul jour manqué de charbon.

“Voici les faits, monsieur l’auditeur général: M. Kirk, de la maison Kirk et Cie, Ltée, m’a appris, en présence de cinq autres témoins, qu’il avait dû partager ses profits avec M. Price, le secrétaire de l’association conservatrice. Ceci explique entièrement la raison pour laquelle un des capitaines des dragues m’a appris qu’il avait reçu instructions de M. W. H. Price de ne me donner de commande pour aucune considération.

“Le charbon de Washington est bien inférieur à celui de l’île. Je crois que les capitaines des dragues étaient obligés de doubler leurs équipes de chauffeurs pour réussir à exécuter des travaux.

“Suivant votre rapport, dans la période comprise entre le 1er avril 1913 et le 31 mars 1914, le Gouvernement a acheté 2,164.81 tonnes de charbon destinées aux dragues *Mudlark* et *Ajax*. Cet achat a eu lieu durant la période de mon contrat. Le Gouvernement a payé \$15,205.65 pour cette quantité-là. Aux termes de mon contrat, le Gouvernement aurait payé \$11,389.45, soit \$3,814.22 de plus que le prix de mon contrat, ce qui représente un profit raisonnable. En outre, le Gouvernement a acheté des quais de *Kirk and Co.*, une quantité considérable de charbon pour le concasser et pour la machine à forer à raison de \$7.50 la tonne, tandis que mon prix était de \$6.75. Le chargement que la *Kirk and Co.* a fourni à la station de la quarantaine coûte au gouvernement \$1.25 de plus que le prix payé pour le chargement que j’ai fourni. Mon prix était le même que celui stipulé dans mon contrat de 1912, et si l’on m’avait accordé la commande, au lieu de la donner à *Kirk and Co.*, ç’aurait été au même prix, savoir, \$5.75 la tonne déchargée et délivrée dans les soutes. A cause de M. Price, le secrétaire de l’association conservatrice de Victoria, le gouvernement a payé des prix excessifs pour le charbon qui lui a été fourni pour le compte des différents services de la ville. Il faudrait faire une enquête à ce sujet.

“Je désirerais encore ajouter quelque chose, en ce qui concerne le charbon fourni au IIe district militaire, Victoria, C.-B. Le ministère a demandé des soumissions qui devaient être transmises à Ottawa le 25 mars 1915. Je n’ai pas envoyé de soumission. Plusieurs autres marchands en ont envoyé. Il n’a pas encore été adjugé d’entreprise. On a autorisé *Kirk and Co.* à continuer sa livraison aux termes de son contrat de 1914. Dans le cours des dix derniers jours, on a demandé à deux firmes de cette ville, qui exercent le commerce de charbon, de soumissionner en vue de fournir du charbon au ministère pendant un mois. Cette demande a été privée. Voici les noms des marchands de charbon dans la ville de Victoria: *Hall et Walker*, la *Victoria Fuel Co.*, *McKay & Gillepsie, Ltd.*, *J. E. Painter & Son*, *Kirk & Co.*, et *Kingham*. Deux seulement ont été priés de soumissionner.”

Votre très dévoué,

Avant d’entrer dans les détails de l’achat de charbon, il serait peut-être aussi bien d’expliquer d’une manière générale les méthodes d’achat et de livraison de charbon pour la flotte de dragage dans la Colombie-Britannique.

Un fonctionnaire connu sous le nom de surintendant des dragues de la Colombie-Britannique, avec bureau et personnel à Vancouver, C.-B., exerce une surveillance générale sur les différentes unités de la flotte de dragage, fait les achats des approvi-