

(8) Les attelages seront sujets à être appelés à faire le service de transport à tant par jour, auxquels cas le fourrage et les rations devront être fournis par le gouvernement ;

(9) L'entrepreneur sera responsable de la livraison en sécurité, excepté dans les cas de capture ou de destruction, par l'ennemi en nombre supérieur ;

(10) Le contrat pourra devenir périmé à la livraison des marchandises actuellement chargées ;

(11.) Les effets devront être transportés sur un parcours d'au moins vingt (20) milles par jour en moyenne.

(12.) Si on le désire, on pourra se procurer au prix courant (y compris les frais) du fourrage et des rations, pourvu qu'avis suffisant soit donné qu'il y a du fourrage.

On pourra avoir tous autres renseignements sur demande.

MACHOIRE DE-L'ORIGINAL, 19 mai 1885.

C.

Mémoire.

Trouvant que le transport fait d'après le système du louage à la journée d'un coût excessif, je proposai de faire transporter les effets par adjudication de contrat et j'ai débattu la question avec plusieurs personnes de l'endroit, et quand j'étais à Swift-Curient, j'ai passé un contrat pour le transport des effets à raison de \$25 par tonne, qui coûtait à la journée \$96.44. Et quand on proposa de transférer la base des opérations à la Mâchoire-de-l'Original, j'ai été aux renseignements et j'ai constaté que les gens seraient disposés à soumissionner pour un contrat stipulant le transport à la tonne jusqu'au Coude ou à la Traverse de Clarke. En conséquence, je télégraphiai à M. Wrigley pour savoir si cet arrangement était faisable, et il fut d'avis que nous devrions avoir une entrevue pour étudier la question du transport. Je considérais alors que les conditions posées par moi donneraient ample latitude pour les travaux, et j'exposai de nouveau mes vues au major Bell et au capitaine Swinford, et Qu'Appelle, afin d'écouter et d'examiner les objections. J'ai également conféré au long de la chose avec le colonel Whitehead, qui m'avait dit qu'il avait été nommé par le ministre de la milice "Préposé-chef à l'approvisionnement et au transport," et il fut d'avis que ce que je faisais était une chose très désirable, et que c'était précisément ce que voulait le ministre. Rencontrant le major Bell en voyage de retour, il me recommanda M. Stewart comme étant l'homme qu'il fallait pour souscrire au contrat. Je passai en conséquence une journée à la Mâchoire-de-l'Original et j'ai demandé des soumissions, prescrivant les conditions. Finalement j'acceptai la soumission de M. Stewart ; j'inclus une copie du marché. Au moyen de cet arrangement on peut utiliser la rivière depuis le Coude quand l'eau est haute, et les effets destinés au steamer peuvent être transportés par terre quand la rivière baisse. Prenant le même taux par mille parcouru pour la route de Battleford, le prix stipulé au contrat ne constitue pas la moitié de la somme payée en vertu du premier arrangement. Les attelages transportent une quantité beaucoup plus forte sous la surveillance personnelle de l'entrepreneur que celle transportée sous la surveillance de surintendants rétribués. Le fourrage et les approvisionnements du voyage sont fournis par l'entrepreneur, qui ne laisse rien perdre.

Le nombre des hommes peut être considérablement réduit, attendu que l'on pourra se dispenser de commis aux différentes stations qui se trouvent sur la route.

Toute la responsabilité repose sur l'entrepreneur, qui livre sa charge entière et est responsable de tout ce qui manque.

L'usage des attelages non chargés au voyage de retour est assuré pour le transport des malades et des blessés ou du bagage léger de ceux qui reviennent des lieux de combat.

Les attelages sont disponibles en tout temps et on peut les enlever du convoi pour les faire marcher avec les troupes ou faire tout travail que l'officier commandant peut juger être d'importance primordiale.