

parce qu'ils ne pouvaient pas le contrôler, vu que c'est dû à l'inaction de la compagnie du Grand Tronc, qui a retardé de mettre le char sur une voie d'évitement, sans quoi ils ne pouvaient pas avoir accès au char.

Il est à remarquer cependant, qu'ils n'ont fait examiner aucun des employés de la compagnie du Grand Tronc pour expliquer ce délai, et que la preuve démontre que d'autres marchands de foin plus actifs et plus en éveil peut-être, ont pu, lorsque les retards menaçaient, faire ouvrir les chars avant qu'ils fussent placés sur une voie d'évitement, pour examiner les marchandises expédiées par la voie du Grand Tronc. Quoiqu'il en soit, ces prétentions des défendeurs ne peuvent leur être daucune utilité pour la raison qu'elles sont hors le dossier, n'ayant été aucunement plaidées dans la défense. Or, le 3 août, le char était sept jours en souffrance, et sous la pénalité (*demurage*) d'une piastre par jour, quand les défendeurs sont venus faire ouvrir le char pour prendre possession de son contenu. A leur surprise probablement, ils ont, sur examen, alors découvert que le foin qu'on leur avait expédié, n'était pas de la qualité convenue par leur contrat. C'était du bon foin, mais classifié par les experts comme no 2 commun, qui, selon la preuve, n'aurait pas valu plus que \$18 la tonne le 20 juin, date de la vente aux défendeurs, et qui ne valait pas, lors de l'examen ainsi fait le 3 août, plus que \$15 la tonne.

Par leur contrat, les défendeurs avaient acheté du foin du demandeur classifié no 1, première qualité, dont la valeur marchande n'avait pas baissé depuis la date de la vente. Ils ont alors averti le demandeur par écrit, qu'ils refusaient le char de foin, la qualité n'étant pas de celle qu'ils avaient achetée. Le demandeur a accepté la rupture du contrat ainsi faite, et par lettre recommandée du