

portes. Il a vu que le poteau tourillon de la porte d'amont était quelque peu avarié, ainsi que les balanciers. Il était principalement carié au-dessus du collet, et le poteau tourillon était fendu ou rompu. Quant à la détérioration des balanciers et des blocs de remplissage, elle se voyait aux deux portes.

Si les vantaux avaient été bien busqués, les montants n'auraient pu se défaire, il est probable, par la pression de l'eau; mais s'ils ne l'étaient pas, ils devaient céder au premier moment. Il n'a pas lui-même examiné les portes d'amont après qu'elles furent enlevées de l'écluse, il s'est fié au rapport de ses officiers. Son rapport du 16 octobre 1874 (exhibit R) a été fait sur les renseignements qui avaient pu être obtenus de feu M. Collier, ci-devant inspecteur de la division n° 1, et de M. Dell, le contre-maître du chantier où se confectionnent les portes, tout en tenant compte de ses propres observations à l'époque de l'accident. N'étant contrôleur du canal que depuis 1874, et n'ayant pas vu les portes lorsque le canal était vide, l'allocation de \$900 a été basée sur la somme de \$2,000, valeur à laquelle étaient estimées de nouvelles portes, les anciennes étant évaluées à \$1,100, car on lui avait rapporté qu'elles servaient depuis huit ans. Tenant aussi compte de l'intérêt de l'argent que devaient coûter les nouvelles portes pendant le temps que les anciennes auraient pu servir encore, il croit, au moins, avoir fait une évaluation que le propriétaire de la goëlette *Louise* ne pouvait trouver inexacte et il ignore pour quels motifs l'obligation a été réduite à \$500. Il ne sait pas si c'était jadis la coutume de permettre aux employés de faire servir les portes jusqu'à ce qu'elles tombassent en ruine, mais depuis qu'il est contrôleur, il en a fait renouveler 12 en 1874, 15 en 1875, 11 en 1876, 6 en 1877, et 10 en 1878. Quand il demanda à M. Collier et à M. Dell quel était l'âge des portes, ils lui répondirent qu'elles servaient depuis huit ans. Ayant récemment consulté le registre des lettres du bureau du canal—année 1864—il en a trouvé une de M. Woodruff qui dit que les portes de l'écluse n° 21 ont été brisées dans le mois de juillet de cette année-là par le propulseur *Akron*; et d'après ce qu'il a pu savoir, les portes posées alors, sauf une, sont celles que la goëlette *Louise* a brisées. Il croit que trois des portes servaient depuis dix, et non depuis huit ans, ainsi que le disait son rapport du mois d'octobre 1874, c'est-à-dire la porte d'amont et un vantail de la porte d'aval. M. Bodwell dit que les témoignages lui font croire que le *M. C. Upper*, lors de l'accident, était plus éloigné de l'écluse que ne lui ont dit ses employés, et que les portes avaient deux années de plus de service. Il ajoute que si le principal montant de la porte était aussi usé que le dit Bernard Clark dans son témoignage, l'inspecteur de division l'en aurait certainement informé, et s'il eût manqué de ce faire, il aurait été coupable d'une grave négligence. Il dit qu'il faut que les portes soient fortes dans toutes leurs parties, et qu'il faut aussi veiller à ce que cette force ne diminue pas aux points assujétis à la pression de l'eau. Il est arrivé que des portes posées depuis peu de temps se soient brisées, comme celles de l'écluse n° 22. Il a fait renouveler presque la moitié des anciennes portes, c'est-à-dire lorsqu'il lui a paru que la sûreté de la navigation exigeait ce renouvellement.

Bien que nous considérons que les dommages soufferts par le *M. C. Upper* soient directement dus à la mauvaise manœuvre de l'équipage de la goëlette *Louise*, et non au mauvais état des portes de l'écluse n° 21, sur le canal Welland; cependant, vu que les témoignages se contredisent beaucoup; que le gouvernement a de fait admis le mauvais état de ces portes en réduisant l'obligation de Battle en réglant avec lui; et comme rien dans les témoignages ne corrobore les déclarations différentes de McAvoy et de Ferris quant à la cause de l'accident; l'éclusier McTaggart, la seule autre partie présente, étant mort; et comme le *M. C. Upper* était amarré au bon endroit et qu'il n'y a aucune preuve que ses amarres n'étaient pas tendues; et vu aussi que M. McCallum avait acquitté ses péages, qu'il n'y avait pas eu négligence de sa part ou de celle de ses employés lors de l'accident, nous en sommes aussi venus à la conclusion qu'il y a de justes motifs d'examiner favorablement la réclamation.

Le tout respectueusement soumis,

WM. COMPTON,  
ISAAC BUCHANAN,  
J. SIMARD.

MONTREAL, 14 juillet 1881.

(Vraie Copie).

CHARLES THIBAUT, secrétaire de la commission des arbitres officiels.