

*Prince Alfred*, du remorqueur *Relief* et du train de bois, telles qu'indiquées sur la dite carte, correspondent exactement à celles qu'ils occupaient au moment de la saisie; et nous faisons cette déclaration consciencieusement, la croyant vraie, et en vertu de l'acte édicté dans la trente-septième année du règne de Sa Majesté, intitulé: "Acte à l'effet de supprimer les serments volontaires et extra-judiciaires.

JAMES REED INNIS,  
ANDREW DUNLOP,  
JOHN McINTOSH.

Les dits déposants, James Reed Innis, Andrew Dunlop et John McIntosh, ont fait cette déclaration devant moi, en la ville de Windsor, dans le comté d'Essex, ce 3me jour de novembre A.D. 1879.

J. C. PATTERSON, commissaire, etc.

ONTARIO, } Je, soussigné, James Reed Innis, de la ville de Windsor,  
COMTÉ D'ESSEX, } dans le comté d'Essex, province d'Ontario, capitaine marchand,  
savoir : } déclare solennellement:—

1. Que je suis le patron du remorqueur *Prince Alfred*, appartenant à la "Canada Towing and Wrecking Company."

2. Que dimanche, le vingt-septième jour de juillet dernier, le dit steamer *Prince Alfred* était mouillé dans le bassin à charbon de Thompson, à Port-Huron, Michigan, et que là, M. Matheson, percepteur des douanes au port de Sarnia, Canada, vint à bord et demanda "si nous venions de Windsor et si nous avions rencontré des trains de bois en remontant la rivière." Lui ayant dit que non, il me donna instruction de tenir le *Prince Alfred* prêt à intercepter le remorqueur *Relief* traînant à sa remorque un train de bois de pin, et qui, croyait-on, descendait le lac Huron en route pour Tonawanda, New-York, s'il venait dans les eaux canadiennes. Pendant que nous cautions, un remorqueur arriva du lac, et étant monté à son bord, j'appris que le *Relief* remorquant un train de bois était à environ cinq milles en dehors du phare du Fort Gratiot. Je communiquai cette nouvelle à M. Matheson, qui me donna instruction de courir sur le lac, et, si le *Relief* venait dans les eaux canadiennes (ce que la direction du vent, qui soufflait de l'est, me fit croire fermement qu'il ferait) de le saisir, ainsi que le train de bois, et de les amener tous deux dans la baie de Sarnia; ou, si l'occasion ne se présentait pas de les arrêter dans les eaux canadiennes du lac, de les suivre jusqu'à ce qu'ils fussent indubitablement dans les eaux canadiennes, fût-il même nécessaire d'aller jusqu'à l'embouchure de la rivière Détroit ou au-delà. Arrivé sur le lac Huron, le *Relief* et le train de bois furent signalés tout près de la côte américaine, apparemment en panne. A l'aide de la lunette, on vit qu'il raccourcissait le câble de halage pour entrer dans la rivière, et peu après, il mit le cap sur l'est par la côte canadienne, afin, comme je l'avais prévu, de mettre le train de bois au vent pour l'empêcher d'échouer sur la pointe du phare. M. Matheson m'ordonna de prendre le large, attendu que la présence du *Prince Alfred* ayant une bande d'hommes à son bord pourrait donner l'alarme au *Relief* et l'empêcher de s'avancer trop près de la côte canadienne. Je descendis alors pour souper, et de retour sur le pont une demi-heure après, je constatai que le *Relief* était assez avancé pour établir au-delà de tout doute qu'il se trouvait dans les eaux canadiennes. Je fis observer la position du remorqueur à M. Matheson, qui m'ordonna d'approcher du *Relief*, ce qui fut fait de suite, et ayant amarré les deux bâtiments l'un à l'autre, le *Relief* et le train de bois furent amenés dans la rivière et amarrés au quai de la compagnie d'huile Dominion, en aval de Sarnia. Je déclare positivement que quand le *Prince Alfred* aborda le *Relief*, ce dernier était dans les eaux canadiennes, et si j'avais eu le moindre doute à cet égard, je ne serais intervenu pour aucune considération. Je déclare, de plus, que depuis vingt ans j'ai navigué sur les rivières Détroit et Sainte-Claire, ainsi que sur les lacs voisins, et ai eu occasion en différents temps de connaître la ligne frontière sur