

RAPPORT SUPPLÉMENTAIRE

DE LA

COMMISSION DES RÉPARATIONS

1930-1931

ERROL M. McDOUGALL,
Commissaire

ÉDITION FRANÇAISE DU
SERVICE DE LA TRADUCTION GÉNÉRALE
(Chambre des communes)

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1932

SECRETARIAT D'ÉTAT
RAPPORT SUPPLÉMENTAIRE

**De la Commission des Réparations
1930-1931**

A Son Excellence le Gouverneur général en son conseil.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE:

J'ai l'honneur de déposer le rapport supplémentaire suivant:

Quand, le 6 mars 1931, j'ai déposé mon rapport préliminaire, il restait encore à juger 57 réclamations civiles. Ce rapport en dispose. Sur toutes ces causes, à l'exception de trois dont les dossiers sont encore incomplets, il y eut décisions et recommandations.

La Commission a siégé à Sainte-Catherine, en Ontario, où furent entendues les réclamations de ressortissants canadiens d'origine arménienne, qui ont fait l'objet de mon rapport spécial du 9 mai 1931. Elle a aussi siégé à Toronto, du 9 au 22 avril, et y a entendu un grand nombre de réclamations présentées par des prisonniers de guerre alléguant mauvais traitement de la part de l'ennemi. Afin d'assurer à tous le même traitement, et pour cette autre raison que la preuve, dans maints cas, jetait de la lumière sur les réclamations d'autres réclamants qui avaient été internés dans les mêmes prisons, j'ai cru bon, avant de les étudier, de les entendre toutes. Il a fallu encore se procurer des fiches médicales, des dossiers de pension, puis, quand c'était possible, des déclarations des réclamants sur le rapatriement, ce qui a pris beaucoup de temps. De ces dossiers, 340 ont été complétés, et je vais les étudier incontinent. La Commission a eu l'avantage et le bénéfice, pour ce travail, de la coopération, à titre d'assesseur médical, du docteur J. P. S. Cathcart, chef psychiâtre au ministère des Pensions et de la Santé nationale.

En plus de ces audiences, la Commission en a tenu d'autres à Montréal, les 21 et 22 mai, et à Ottawa, les 23 et 24 juin.

Dans ce rapport, je conclus que les quatorze réclamations suivantes relèvent de l'Annexe 1 à la Section (1) de la Partie VIII, du traité de Versailles:

- DOSSIERS 1204—STANLEY A. ABBOTT.**
- 1292—D. et J. SADLIER et CIE.**
- 1611—R. A. McLELLAND et FORWARDERS LTD.**
- 1612—Mme G. McCARTHY.**
- 1691—JAMES L. OLIVER.**
- 1720—Succession MARY A. BARR, décédée.**
- 1723—Wm BRODIE.**
- 1730—G. E. PARKE.**
- 1860—THOMAS J. KENDALL.**
- 1942—J. C. BUCKLE.**
- 1945—Wm D. DEANS.**
- 1973—Mlles JESSIE et PEARL KAY.**
- 1978—Succession RUEBEN BABINE, décédé.**
- 1592—JOHN MUISE.**

Ces réclamations entraînent des déboursés de \$131,014.93, avec intérêts estimés à \$95,849.85, au taux de 5 p. 100 l'an, au 31 juillet 1931, soit en tout \$226,864.78.

Un grand nombre des réclamations incluses ont été rejetées parce que les réclamants les ont abandonnées, mais seulement après avoir fait l'impossible pour en compléter les dossiers. Cependant on a compris qu'il fallait étudier les réclamations pendantes et les biffer du rôle.

A l'heure actuelle, la Commission a entendu 669 réclamations, dont 326, en comptant celles du présent rapport, ont été réglées. Il reste encore à étudier les plaintes militaires en mauvais traitement et trois réclamations civiles.

Le tout respectueusement soumis à l'examen de votre Excellence.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 21 juillet 1931.

RAPPORT SUPPLÉMENTAIRE

RÉCLAMATIONS CIVILES

Dossiers	Réclamants	Nature des réclamations	Sommes réclamées		Décisions	
			\$	c.	\$	c.
855	S. J. Carle, décédé.....	Perte de vie d'un passager à bord du paquebot <i>Lusitania</i> , coulé le 7 mai 1915.	5,000	00		Rejetée.
889	Charles B. Hanford.....	Perte d'effets d'un passager à bord du paquebot <i>Lusitania</i> , coulé le 7 mai 1915.	Indéterminée.			Rejetée.
984	Rév. G. Isaac.....	Perte d'effets d'un passager à bord du paquebot <i>Hesperian</i> , coulé le 4 septembre 1925.	500	00		Rejetée.
1019	Mme J. McKinley (Rennie).....	Perte de vie d'un chauffeur du paquebot <i>Ladoga</i> , coulé le 16 avril 1918.	Indéterminée.			Rejetée.
1184	Ronald Reith.....	Perte d'effets d'un chauffeur du paquebot <i>Croesus</i> , coulé le 8 juillet 1918.	Indéterminée.			Rejetée.
1191	John O'Sullivan.....	Blessure au marin, à Dunkerque, France.	Indéterminée.			Rejetée.
1193	George F. Fowler.....	Blessure et perte d'effets d'un passager du paquebot <i>Carpathia</i> , coulé le 19 juillet 1918.	300	00		Rejetée.
1196	Mme Elisabeth Robertson.....	Décès d'un palefrenier du paquebot <i>Cabotia</i> , coulé le 23 octobre 1916.	6,240	00		Rejetée.
1198	Moyle Smeltzer.....	Perte d'effets de marin à bord du paquebot <i>Nigeria</i> , coulé le 19 mars 1917, et du paquebot <i>Fluent</i> , coulé le 18 juillet 1917.	500	00		Rejetée.
1199	E. Courtney.....	Perte d'effets de marin à bord du paquebot <i>Clubmore</i> coulé—on ne sait quand.	100	00		Rejetée.
1201	Charles Leo.....	Perte d'effets de charpentier du bord, sur le paquebot <i>Anglesea</i> , coulé le 24 avril 1917.	100	00		Rejetée.
1204	Stanley A. Abbott.....	Perte d'effets de marin à bord du paquebot <i>Tweed</i> , coulé le 13 mars 1918.	500	00	500	00
1233	La Hamilton Distillery Company, Ltd.	Perte de marchandises sur le paquebot <i>Cymric</i> , coulé le 8 mai 1916.	79,000	00		Rejetée.
1292	D. et J. Sadlier et Co.....	Perte de marchandises en territoire occupé (Belgique).	5,336	68	3,415	88
1335	Thomas J. McManus.....	Perte d'effets de ménage en territoire occupé (France).	1,500	00		Rejetée.
1341	Charles E. Leslie.....	Perte d'effets en territoire occupé (France).	Indéterminée.			Rejetée.
1354	Hugh Miller.....	Civil interné en Allemagne.....	14,000	00		Rejetée.
1416	Auguste Alice.....	Civil interné en Allemagne.....	Indéterminée.			Rejetée.
1431	Mme Ada E. Hough.....	Atteinte à la personne au cour d'un raid aérien en Angleterre.	Indéterminée.			Rejetée.
1433	J. G. Tinsley.....	Dompage à la propriété au cours d'un raid aérien en Angleterre.	40	00		Rejetée.
1546	Geo. A. Cruickshank.....	Perte de la goélette <i>Bravo</i> , portée disparue en septembre 1915.	65,000	00		Rejetée.
1582	Mme E. C. Gardner.....	Néant.....	Indéterminée.			Rejetée.
1611	R. A. McLelland.....	Perte du paquebot <i>Port-Dalhousie</i> , coulé le 19 mars 1916.	648,025	00	84,622	80
	et Forwarders, Ltd.....	Perte du paquebot <i>W.-H. Dwyer</i> , coulé le 26 août 1917.	635,281	00	28,760	50
1612	Mme Gratton McCarthy.....	Dompage à la propriété en territoire occupé (Belgique).	704	00	704	00
1673	Mme Annie Quirek.....	Décès d'un marin du paquebot <i>Donella</i> , perdu le 17 octobre 1917.	Indéterminée.			Rejetée.
1691	James L. Oliver.....	Perte d'effets de marin à bord du paquebot <i>Dornogontin</i> , coulé le 2 août 1918.	335	00	500	00
1693	Sico Wyllis.....	Perte d'effets de sous chef à bord du paquebot <i>Tyne</i> , coulé le 17 juin 1917, et blessure.	150	00		Rejetée.

RAPPORT SUPPLÉMENTAIRE—Fin

RÉCLAMATIONS CIVILES—Fin

Dossiers	Réclamants	Nature des réclamations	Sommes réclamées		Décisions	
			\$	c.	\$	c.
1911	J. J. Holmes.....	Blessure à un marin du paquebot <i>Hunsbrook</i> , coulé le 22 décembre 1917.	Indéterminés.		Rejetée.	
1714	Homer Laberge.....	Perte d'une cargaison de foin expédiée aux Etats-Unis.	112,029	62	Rejetée.	
1720	Succession de Mary A. Barr, décédée.	Décès et perte d'effets à bord du paquebot <i>Hesperian</i> , coulé le 4 septembre 1915.	500	00		500 00
1723	William Brodie.....	Perte de marchandises à bord de plusieurs navires.	32,497	25		2,497 25
1729	Edwin H. Still.....	Perte d'effets civils, à Londres, par suite d'un raid aérien.	149	50	Rejetée.	
1730	G. E. Parke.....	Perte d'effets à bord du paquebot <i>Missanabie</i> , coulé le 7 septembre 1918.	250	00		250 00
1740	Mme Patrick Long.....	Néant.....	Indéterminée.		Rejetée.	
1745	Roland Locke.....	Pêcheur éloigné des bancs de pêche.	Indéterminée.		Rejetée.	
1747	Wm. J. Roberts.....	Décès en service sur un navire de commerce.	Indéterminée.		Rejetée.	
1769	Mlle Robina Moar.....	Décès dans une explosion d'usine à munitions.	8,828	00	Rejetée.	
1793	Succession d'Howard Hudley, décédé.	Décès dans une collision maritime.	5,000	00	Rejetée.	
1858	Edward R. Gillam.....	Perte d'effets de marin à bord de la goélette <i>Mayola</i> , coulée le 16 février 1917.	568	00	Rejetée.	
1859	Succession du capitaine John Hamilton, décédé.	Perte d'effets de capitaine de la goélette <i>Mayola</i> , coulée le 16 février 1917.	900	00	Rejetée.	
1860	Thomas J. Kendall.....	Blessure et perte d'effets de marin à bord de la goélette <i>Mayola</i> , coulée le 16 février 1917, et du paquebot <i>Drina</i> , coulé le 1er mars 1917.	30,570	00		3,000 00
1861	Mme M. L. Murphy, (H. A. Larkin).	Marin du paquebot <i>Rochester</i> , coulé le 2 novembre 1917. Perte d'effets et blessure.	5,000	00	Rejetée.	
1864	Mme J. W. Black.....	Perte de malles sur navire qui n'est pas nommé.	200	00	Rejetée.	
1865	J. W. Belong.....	Perte d'effets de pêcheur à bord de la goélette <i>J. J. Flaherty</i> , coulée le 25 août 1918.	Indéterminée.		Rejetée.	
1937	Mme Elisabeth Barnes.....	Blessure lors d'un raid aérien, en Angleterre.	Indéterminée.		Rejetée.	
1942	J. C. Buckle.....	Perte d'effets de marin à bord du paquebot <i>Avristan</i> , coulé le 6 décembre 1916, et frais de médecin.	1,300	00		500 00
1943	A. C. Draper.....	Blessure lors d'un raid aérien, en Angleterre.	Indéterminée.		Rejetée.	
1945	Wm. D. Deans.....	Perte d'effets à bord du paquebot <i>Missanabie</i> , coulé le 7 septembre 1918.	564	50		564 50
1973	Mlles Jessie et Pearl Kay.....	Perte de la vie du second de la goélette <i>Minas Queen</i> , coulée le 26 août 1917.	2,000	00		2,000 00
1978	Succession de Reuben Babine.....	Perte d'effets de pêcheur sur le chalutier <i>Triumph</i> , coulé en 1918.	600	00		600 00
2180	John Naudi.....	Blessure et perte d'effets de mécanicien à bord du paquebot <i>King George</i> , coulé le 8 décembre 1916.	Indéterminée.		Rejetée.	
2221	D. F. Yeatman.....	Perte de colis à bord du paquebot <i>Arabic</i> , coulé le 19 août 1915.	26	00	Rejetée.	
2272	John Muise.....	Perte d'effets de pêcheurs sur le chalutier <i>Triumph</i> , coulé en 1918.	600	00		600 00
1592	R. F. James.....	Néant.....	Indéterminée.		Rejetée.	

DOSSIER 885—SAMUEL J. CARLE

Cette réclamation, ainsi que l'indique son numéro d'ordre au répertoire des dossiers, fut soumise au précédent commissaire. Elle ne fut pas réglée, vu l'impossibilité de retrouver le réclamant. On a vainement depuis engagé le réclamant à compléter son dossier.

La réclamation est logée par le père, pour la perte de sa fille, passagère sur le *Lusitania*. La somme réclamée est de £1,000. Rien, au dossier, ne révèle que sa fille était son soutien. Je rejette donc cette réclamation.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 10 juin 1931.

DOSSIER 889—CHARLES B. HANFORD

Cette réclamation, ainsi que l'indique son numéro d'ordre au répertoire des dossiers, fut soumise au précédent commissaire. On l'avait logée d'abord près les autorités britanniques, mais on l'a transmise au Canada parce que les réclamants y étaient domiciliés. Elle ne fut pas réglée, vu l'impossibilité de retrouver les réclamants. Il aurait fallu transporter en Colombie-Britannique l'administration de la succession, et faire présenter la réclamation par l'administrateur. Les réclamants en ont été avertis, mais n'ont rien fait depuis, et n'ont pas travaillé à compléter le dossier.

La réclamation est présentée par le frère de Wm G. Bailey, disparu en même temps que Mme Bailey, sur le *Lusitania*, et porte sur les effets des disparus. Rien au dossier, n'établit cette réclamation et c'est pourquoi je dois la rejeter.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 11 juin 1931.

DOSSIER 984—RÉVÉREND G. ISAAC

Cette réclamation, ainsi que l'indique son numéro d'ordre au répertoire des dossiers, fut soumise au précédent commissaire. Elle ne fut pas réglée, vu l'impossibilité de retrouver le réclamant. Depuis on a vainement engagé le réclamant à compléter son dossier.

Le dossier indique que le réclamant était un des passagers de l'*Hesperian*, et qu'il réclame une somme de £102/16/0 pour perte de ses effets. Il appert clairement aussi, d'une déclaration déposée, que le réclamant, quoique sujet britannique, n'a été domicilié au Canada que temporairement, quatre ans environ, pour du travail de mission, et qu'il rentra en Angleterre. Dans ces conditions, je dois rejeter la réclamation.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 10 juin 1931.

DOSSIER 1019—Mme JESSIE RENNIE McKINLEY

Cette réclamation, ainsi que l'indique son numéro d'ordre au répertoire des dossiers, fut soumise au précédent commissaire. On l'avait d'abord logée près les autorités britanniques, mais on l'a transmise au Canada parce que la réclamante y était alors domiciliée. Elle ne fut pas réglée, vu l'impossibilité de retrouver la réclamante. Depuis on l'a vainement engagée à compléter son dossier.

La réclamation, d'une somme indéterminée, est présentée par la veuve de John Rennie, chauffeur et soutier sur le *Ladoga*, disparu avec le vaisseau, coulé par l'ennemi le 16 avril 1918. Le dossier révèle que la réclamante a reçu £300 de compensation sous le régime de la Loi de compensation ouvrière anglaise, et qu'elle s'est remariée.

Il n'y a pas d'allocation possible dans ces conditions, et je rejette donc cette réclamation.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 10 juin 1931.

DOSSIER 1184—RONALD REITH

Cette réclamation, ainsi que l'indique son numéro d'ordre au répertoire des dossiers, fut soumise au précédent commissaire. Elle ne fut pas réglée, vu l'impossibilité de retrouver le réclamant. Depuis on a vainement engagé le réclamant à compléter son dossier.

La réclamation, d'une somme indéterminée, porte sur des blessures infligées au réclamant alors chauffeur sur le *Croesus*, coulé par l'ennemi le 8 juillet 1918. Rien, au dossier, n'établit cette réclamation, que je dois rejeter.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 10 juin 1931.

DOSSIER 1191—JOHN O'SULLIVAN

Cette réclamation, ainsi que l'indique son numéro d'ordre au répertoire des dossiers, fut soumise au précédent commissaire. Elle ne fut pas réglée, vu l'impossibilité de retrouver le réclamant. Depuis on a vainement engagé le réclamant à compléter son dossier.

La réclamation, d'une somme indéterminée, porte sur la perte, par le réclamant, de l'œil gauche et sur des blessures à l'épaule gauche, blessures reçues, apparemment, à Dunkerque, en France. Le réclamant, indiqué comme marin, ne dit pas le nom du navire à bord duquel il était. Dans ces conditions, je dois rejeter la réclamation.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 10 juin 1931.

DOSSIER 1193—GEORGE H. FOWLER

Cette réclamation, ainsi que l'indique son numéro d'ordre au répertoire des dossiers, fut soumise au précédent commissaire. Elle ne fut pas réglée, vu l'impossibilité de retrouver le réclamant. On l'avait d'abord logée près les autorités britanniques, mais on l'a transmise au Canada parce que le réclamant y était domicilié. Depuis le rapport du précédent commissaire, on a vainement engagé le réclamant à compléter son dossier.

La réclamation, de £60, porte sur la perte d'effets et comprend une somme indéterminée pour blessures infligées au réclamant alors qu'il était passager du *Carpathia*, coulé, du fait de l'ennemi, le 19 juillet 1918. Rien, au dossier, n'établit cette réclamation, que je dois rejeter.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 10 juin 1931.

DOSSIER 1196—Mme ELIZABETH ROBERTSON

Cette réclamation, ainsi que l'indique son numéro d'ordre au répertoire des dossiers, fut soumise au précédent commissaire. Elle ne fut pas réglée, vu l'impossibilité de retrouver la réclamante. Depuis, on a vainement engagé la réclamante à compléter son dossier.

La réclamation, présentée par une veuve, est de \$6,240 et porte sur la perte d'un fils, disparu avec le *Cabotia*, coulé, du fait de l'ennemi, le 23 octobre 1916. Le sinistré était palefrenier à bord.

Rien, au dossier, n'établit cette réclamation, que je dois rejeter.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 10 juin 1931.

DOSSIER 1198—MOYLE SMELTZER

Cette réclamation, ainsi que l'indique son numéro d'ordre au répertoire des dossiers, fut soumise au précédent commissaire. Elle ne fut pas réglée, vu l'impossibilité de retrouver le réclamant. On l'avait d'abord logée près les autorités britanniques, mais on l'a transmise au Canada parce que le réclamant était né au Canada et y était domicilié. Depuis le rapport du précédent commissaire, on a vainement engagé le réclamant à compléter son dossier.

La réclamation, de £100, porte sur la perte d'effets, disparus avec deux paquebots, le *Nigerai* et le *Fluent*, détruits du fait de l'ennemi, le premier, le 19 mars 1917, et le *Fluent*, le 18 juillet 1917, à bord desquels le réclamant était matelot.

Rien, au dossier, n'établit cette réclamation, que je dois rejeter.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 10 juin 1931.

DOSSIER 1199—E. COURTNEY

Cette réclamation, ainsi que l'indique son numéro d'ordre au répertoire des dossiers, fut soumise au précédent commissaire. On l'avait d'abord logée près les autorités britanniques, mais on l'a transmise au Canada parce que le réclamant y était domicilié. Elle ne fut pas réglée, vu l'impossibilité de retrouver le réclamant. Depuis on a vainement essayé de le retrouver.

La réclamation, de £20, porte sur la perte d'effets à la suite du coulage, du fait de l'ennemi, du *Clubmore*. Il y a confusion sur le nom du navire en question, et, comme il est dit précédemment, le réclamant ne s'est pas présenté pour établir sa réclamation. Je dois donc la rejeter.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 11 juin 1931.

DOSSIER 1201—CHARLES LEO

Cette réclamation, ainsi que l'indique son numéro d'ordre au répertoire des dossiers, fut soumise au précédent commissaire. On l'avait d'abord logée près les autorités britanniques, mais on l'a transmise au Canada parce que le réclamant y était domicilié. Elle ne fut pas réglée, vu l'impossibilité de retrouver le réclamant. Depuis on a vainement essayé de le retrouver.

La réclamation, de £20/7/0 porte sur des effets rapportés perdus lors de la destruction, du fait de l'ennemi, de l'*Anglesea*, le 24 avril 1917. Le réclamant était charpentier du navire et il réclame aussi pour blessures subies lors du coulage du navire. Rien, au dossier, n'établit cette réclamation, que je dois rejeter.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 11 juin 1931.

DOSSIER 1204—STANLEY ARCHIBALD ABBOTT

Cette réclamation, ainsi que l'indique son numéro d'ordre au répertoire des dossiers, fut soumise au précédent commissaire. Elle ne fut pas réglée, vu l'impossibilité de retrouver le réclamant. On l'avait d'abord logée près les autorités britanniques, mais on l'a transmise au Canada parce que le réclamant y était domicilié. Depuis le rapport du précédent commissaire, on a retrouvé le réclamant, qui s'est présenté à la Commission, à Toronto, le 21 mai 1931.

La réclamation résulte de la destruction, du fait de l'ennemi, du *Tweed*, le 13 mars 1918. La perte de ce vapeur est établie par le Bulletin de l'Amirauté, et la présence à bord du réclamant, comme marin, par son certificat de débarquement, mis au dossier, et par son témoignage. Tout d'abord la réclamation ne portait que sur la perte d'effets, au montant modique de £21/4/0. A l'audience elle incluait l'indemnité ordinaire de torpillage.

Le réclamant a établi sa cause, et j'estime qu'il a titre à l'allocation ordinaire de perte d'effets et d'indemnité de torpillage, comme l'explique en détail l'Opinion n° 3 (du Rapport préliminaire). C'est pourquoi je recommande que l'on verse au réclamant \$500 avec intérêt de 5 p. 100 l'an, du 10 janvier 1920 à la date de versement (Opinion n° 4).

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 10 juin 1931.

DOSSIER 1233—La HAMILTON DISTILLERY CO. LTD.

Cette réclamation, ainsi que l'indique son numéro d'ordre au répertoire des dossiers, fut soumise au précédent commissaire, et rejetée à défaut de preuve suffisante. Depuis, les réclamants ont eu l'occasion de présenter à l'appui de leur réclamation toute preuve qu'ils voulaient, mais ils n'en ont rien fait.

La réclamation, de \$79,000, porte sur la perte d'une cargaison de 1,495 barils de whisky canadien à bord du *Cymric*, coulé, du fait de l'ennemi, le 8 mai 1916. Comme rien n'établit cette réclamation, je dois la rejeter.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 10 juin 1931.

DOSSIER 1292—D. ET J. SADLIER & CIE, ENR.

Cette réclamation, ainsi que l'indique son numéro d'ordre au répertoire des dossiers, fut soumise au précédent commissaire, mais ne fut pas réglée, vu que le réclamant n'a pas comparu. Le 29 octobre 1920, le réclamant, en affaires sous la raison sociale de *D. et J. Sadlier & Cie, Enr.*, logea une réclamation sur des formules des Affaires étrangères, et ne dit rien autre chose qu'il avait une réclamation de \$12,709.52 contre le gouvernement allemand. Aucuns détails ne l'accompagnaient, et ce n'est que récemment qu'on a fourni des détails sur les sommes réclamées et sur les motifs de la réclamation.

Le réclamant édite des manuels scolaires et universitaires, et avant la guerre il aurait réalisé d'importants bénéfices de son commerce de livres de prières. Au sujet de deux livres particuliers de cette catégorie, à savoir: le "Manuel des Enfants de Marie" et le "Formulaire de prières à l'usage des écolières", le réclamant prétend avoir fait imprimer, en 1912, par la maison Bézols, de Belgique, spécialiste en ce genre, 8,000 exemplaires du Manuel et 10,350 du Formulaire. L'occupation de la Belgique par l'ennemi a retenu sur place une partie de cette double commande. A l'armistice, le réclamant avait encore en Belgique 5,152 Manuels et 4,433 Formulaires. Depuis, un bon nombre de ces livres lui sont parvenus, mais le réclamant prétend que la demande en est disparue et qu'il ne peut plus vendre ce qui lui reste. De fait, les livres sont devenus inutiles et ne sont plus acceptés dans les écoles. Il attribue ce fait à l'impossibilité où il s'est trouvé de les livrer pendant la guerre, et attribue à la guerre la majeure partie de ses pertes. La réclamation, telle que révisée et vérifiée, dans la mesure du possible, est fixée à \$5,336.68, somme qui représente la perte sur les ventes, les frais de fabrication et la perte de profits anticipés.

Il fut très difficile d'en arriver à un chiffre précis des pertes du réclamant. Ses propres déclarations n'étaient pas claires et il ne paraissait pas capable de définir les dommages subis. A une séance subséquente, il s'est fait accompagner par un comptable, qui tenta de jeter plus de lumière sur l'affaire, mais la Commission a trouvé que même après cet effort la preuve reste bien insuffisante pour motiver un jugement d'un tribunal. Que le réclamant ait subi des pertes, c'est clair; mais une forte partie de la réclamation est trop éloignée pour justifier une allocation en vertu des articles y afférents du traité de Versailles. Ainsi toute réclamation de bénéfices éventuels doit être écartée, comme celle de la perte du débouché. Sans essayer de suivre le réclamant dans le dédale de ses calculs des frais de fabrication, des dépenses d'administration, du coût des planches et des

coins, sommes affectées aux éditions antérieures, il suffira de dire qu'en dernière analyse il avait en stock, le 17 avril 1931, les marchandises suivantes. (Suivant l'état du vérificateur):

Manuel des Enfants de Marie

	Exemplaires
"Stock à Montréal le 17 avril, tel que vérifié devant nous par M. H. E. Wall.....	945
"Stock en Belgique	3,152

Formulaire de prières à l'usage des écolières

"Stock à Montréal le 17 avril, tel que vérifié devant nous par M. H. E. Wall.....	759
"Stock en Belgique	Rien"

Il est évident que ces marchandises, bien que dévalorisées comme le prétend le réclamant, sont encore à sa disposition, et qu'elles peuvent, comme il l'a lui-même déclaré, être vendues et rapporter quelque chose. Qu'est-ce que rapporteront ces livres? C'est loin d'être précis. Mais on peut dire sans danger d'erreur qu'ils rapporteront la moitié de leur valeur. Le Manuel se détaillait apparemment 75 cents l'exemplaire, et le Formulaire de prières, \$1. En partant de ce point, le réclamant a donc subi une perte de la moitié du prix de vente, soit environ \$1,915.88. Il y eut en outre perte de \$1,500, à mon estimation, sur les exemplaires que le réclamant a importés la guerre finie et qu'il a dû vendre à rabais. Je regrette que le réclamant n'ait pu mieux établir sa réclamation, mais je pense qu'il serait inutile de l'inviter à y apporter plus de précision.

Pour les raisons ci-dessus, j'estime que le réclamant a subi des dommages à sa propriété et que sa réclamation relève du paragraphe 9 de l'Annexe 1 à la Section (1) de la Partie VIII du traité de Versailles, et c'est pourquoi je propose qu'on lui verse \$3,415.88 avec intérêt de 5 p. 100 l'an, du 10 janvier 1920 à la date de versement (Opinion n° 4).

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 6 juillet 1931.

DOSSIER 1335—THOMAS J. McMANUS

Cette réclamation, ainsi que l'indique son numéro d'ordre au répertoire des dossiers, fut soumise au précédent commissaire. Elle ne fut pas réglée, vu l'impossibilité de retrouver le réclamant. Depuis, on a vainement engagé le réclamant à compléter son dossier.

La réclamation porte sur la perte d'effets de ménage, d'une valeur déclarée de \$1,500, qui auraient été abandonnés dans la maison habitée par le réclamant et son épouse, à Croix, en France, et dont l'ennemi aurait pris possession. Rien, au dossier, n'établit cette réclamation. Je dois donc la rejeter.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 10 juin 1931.

DOSSIER 1341—CHARLES EDGAR LESLIE

Cette réclamation, ainsi que l'indique son numéro d'ordre au répertoire des dossiers, fut soumise au précédent commissaire. Elle aurait d'abord été logée près les autorités françaises sous le nom de Danielervier, mais on l'a transmise au Canada vu que le réclamant, M. Leslie, aurait vu le jour à Montréal. Le dossier ne révèle pas les relations qui pourraient exister entre les deux réclamants. Il semblerait aussi que les autorités françaises aient accordé une allocation. On a vainement essayé de retrouver le réclamant Leslie.

Apparemment, la réclamation porte sur la perte d'effets dans le pillage de la maison portant le n° 10, de la rue Alphonse Séville, à Amiens, lors de l'occupation de cette ville par l'ennemi. Rien, au dossier, n'établit cette réclamation, que je dois rejeter.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 11 juin 1931.

DOSSIER 1354—HUGH MILLER

Cette réclamation, ainsi que l'indique son numéro d'ordre au répertoire des dossiers, fut soumise au précédent commissaire. On l'avait d'abord logée près les autorités britanniques, mais elle fut transmise au Canada parce que le réclamant y a été domicilié. Elle ne fut pas réglée, vu l'impossibilité de retrouver le réclamant. Depuis on a vainement essayé de le retrouver.

La réclamation, de \$14,000, porte sur des dommages subis lors d'un emprisonnement en Allemagne, et comprend la perte de gains, de la capacité de gagner et les frais d'entretien de la maison. Tel qu'indiqué ci-dessus, le réclamant ne s'est pas présenté pour établir sa réclamation, et le dossier est incomplet. Je dois donc rejeter la réclamation.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 11 juin 1931.

DOSSIER 1416—AUGUSTE ALLICE

Cette réclamation, ainsi que l'indique son numéro d'ordre au répertoire des dossiers, fut soumise au précédent commissaire. Le réclamant, natif du Canada apparemment, a laissé le pays en 1892. Il logea sa réclamation près les autorités belges, qui refusèrent d'en connaître parce qu'il était Canadien de naissance. Le précédent commissaire n'a pu régler cette réclamation vu l'insuffisance du dossier. Depuis on a vainement engagé le réclamant à établir sa réclamation.

La réclamation porte sur atteinte à la santé causée par l'internement en Allemagne, durant la guerre. Il n'y a pas de détails. Dans ces conditions, je dois rejeter la réclamation.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 11 juin 1931.

DOSSIER 1431—ADA ELIZABETH HOUGH

Cette réclamation, ainsi que l'indique son numéro d'ordre au répertoire des dossiers, fut soumise au précédent commissaire. On l'avait d'abord logée près les autorités britanniques, mais on l'a transmise au Canada parce la réclamante y était domiciliée. La réclamation, britannique d'origine, fut rejetée par les autorités britanniques parce que la réclamante aurait épousé un soldat canadien. La réclamation telle que déposée est incomplète, et on a recherché vainement la réclamante.

La réclamation porte sur atteinte à la santé causée par l'explosion d'un projectile au cours d'un raid. La date du raid aérien n'est pas donnée. Dans ces conditions, je ne peux admettre la réclamation. Je la rejette donc.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 11 juin 1931.

DOSSIER 1433—J. G. TINSLEY

Cette réclamation, ainsi que l'indique son numéro d'ordre au répertoire des dossiers, fut soumise au précédent commissaire. On l'avait d'abord logée près des autorités britanniques, mais on l'a transmise au Canada parce que le réclamant y était domicilié. Elle ne fut pas réglée, vu l'impossibilité de retrouver le réclamant.

La réclamation, de £8/1/9, porte sur des dommages à la propriété, subis, dit-on, au cours d'un raid aérien sur l'Angleterre. Elle ne contient pas de détails, et le réclamant ne s'est pas présenté pour établir son droit. Je dois donc rejeter cette réclamation.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 11 juin 1931.

DOSSIER 1546—GEORGE A. CRUICHSANK

Cette réclamation, ainsi que l'indique son numéro d'ordre au répertoire des dossiers, fut soumise au précédent commissaire. Le commissaire Friel l'a rejetée, mais après avoir déclaré que feu le docteur Pugsley aurait laissé la cause en suspens. Et c'est pourquoi elle m'a été soumise.

Le réclamant, Canadien, réclame à titre de détenteur de soixante parts de la goélette *Bravo*, la somme de \$65,000 pour la perte de son navire, présumé détruit du fait de l'ennemi. On fait remonter cette perte au mois de septembre 1915, en cours de route de New-York sur Sydney, île du Cap-Breton. On n'eut aucune nouvelle de la *Bravo* après son départ de New-York, ni de son équipage de sept hommes, disparus avec elle. La preuve soumise à la Commission fut la même que celle qui fut soumise au docteur Pugsley, et rien n'établit la destruction du navire du fait de l'ennemi, et le dossier n'est pas suffisamment convaincant à ce sujet. Le réclamant prétend qu'il y avait des mines allemandes le long des côtes quand son navire se perdit. Sur ce point, on s'est renseigné auprès du ministère de la Défense nationale, et le 10 juin 1931, le sous-ministre a répondu ainsi qu'il suit:

"En réponse à la vôtre du 7 juin 1931, j'ai l'honneur de vous informer que s'il y a eu rumeurs d'activités allemandes sur les côtes de l'Amérique septentrionale, le ministère n'a aucune preuve de la présence de sous-marins ou de mines de l'ennemi, en septembre 1915, sur les côtes du Canada."

La maladie a empêché le réclamant de se présenter lui-même devant la Commission. Un ami l'a remplacé sans apporter plus de lumière sur l'affaire. De fait, le réclamant déclare dans ses lettres qu'il n'y a pas d'autre information possible. A cette audience la Commission a pris sur elle d'obtenir tous les renseignements que possède le ministère de la Défense nationale, avec le résultat donné ci-dessus.

Il est regrettable que le réclamant ne puisse établir clairement sa cause ou apporter des faits qui permettraient d'attribuer sa perte à l'action de l'ennemi. Je le regrette, mais je dois constater qu'il n'a pas établi son droit. C'est pourquoi je rejette cette réclamation.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 6 juillet 1931.

DOSSIER 1582—Mme E. C. GARDNER

Cette réclamation, ainsi que l'indique son numéro d'ordre au répertoire des dossiers, fut soumise au précédent commissaire. Elle ne fut pas réglée, vu l'impossibilité de retrouver la réclamante, et elle en a été avisée par son avocat. Depuis, on a vainement engagé la réclamante à compléter son dossier.

Le dossier ne donne aucuns détails sur la réclamation et la réclamante n'a jamais rempli les formules usuelles. Vu l'insuffisance du dossier, je dois rejeter cette réclamation.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 11 juin 1931.

DOSSIER 1611—R. A. McLELLAND FORWARDERS LTD.

Cette réclamation résulte de la destruction, du fait de l'ennemi, des deux navires marchands, le *Port Dalhousie*, le 19 mars 1916, et le *W. H. Dwyer*, le 26 août 1927. La perte des deux navires, telle que signalée, est établie par le Bulletin de l'Amirauté et les témoignages rendus devant la Commission.

Le *Port Dalhousie*, immatriculé à Newcastle, en Angleterre, appartenait au réclamant, Rueben Alexander McLelland. D'une construction spéciale, adapté à la navigation fluviale et des canaux, il avait 250 pieds de longueur avec barrot de 42' 6". Construit en 1913, il fut acquis par la maison *Swan Hunter & Co.* contre £27,000, comme l'indique l'acte de vente au dossier. Pourvu d'abord de moteurs Diesel, il reçut de nouveaux moteurs en 1914, avant la vente, et au moment de l'achat le navire était presque neuf. Son tonnage brut était de 1,743.53 et son tonnage net, de 1,128.97, avec un poids-mort de 2,450 tonnes. On a prétendu dans la suite que ce dernier chiffre était inexact, vu que, d'après le certificat de la maison anglaise, des réfections ont augmenté sa capacité. Son poids-mort véritable est maintenant de 2,645 tonnes. Permission fut demandée de modifier en conséquence la réclamation. Au moment de sa destruction, il était nolisé au taux de 4% par tonne de poids-mort, et se trouvait à vide, bien qu'ordinairement affecté au transport de munitions de guerre. Il portait une assurance de £50,000, dont £9,500 pour marchandises de 91 jours. Le réclamant a touché toutes ses assurances, et réclame maintenant des dommages non couverts par l'assurance. La réclamation était d'abord de £30,000 basée sur une valeur de £80,000 pour la coque, moins £50,000 d'assurance.

Mais à l'audience la réclamation fut établie ainsi qu'il suit:

Le <i>Port-Dalhousie</i>	\$648,025	
Assurance de la coque.	\$192,375	
Assurance de marchandises	45,125	237,500
		<hr/>
		\$410,525

Le *W. H. Dwyer*, immatriculé à Sunderland, en Angleterre, appartenait à la maison *Forwarders Limited*, compagnie canadienne avec siège social à Kingston, en Ontario. M. R. A. McLelland, réclamant dans la cause du *Port-Dalhousie*, est directeur-gérant de cette compagnie. Le dossier porte qu'elle a volontairement liquidé ses affaires après la destruction du *W. H. Dwyer* et d'un autre navire qui lui appartenait, le *Port-Colborne*, et que les actionnaires ont touché un peu plus de cent pour cent de leurs participations. Construit en 1913 par la compagnie *Sunderland Shipbuilding*, le *W. H. Dwyer* fut acheté, en septembre 1913, par la maison *Forwarders Limited*, à MM. W. H. Dwyer et J. W. Hennessey, £26.500, coût de la construction. Il ressemblait tellement au *Port-Dalhousie* que des témoins l'ont appelé navire-frère. Il était presque neuf lors de la vente. Son tonnage brut était de 1,769.62 tonnes; son tonnage net, de 1,141.59 tonnes, et son poids-mort, tel qu'indiqué par la réclamation, de 2,350 tonnes. Comme pour le *Port-Dalhousie*, sa ligne de charge fut déplacée de façon à lui accorder neuf pouces de plus, comme l'indique le certificat de la corporation anglaise (Pièce n° 10), ce qui a haussé à 2,531 tonnes son poids-mort. Permission fut demandée de modifier en conséquence la réclamation. Le *W. H. Dwyer* était un vapeur d'acier, à hélices, d'une longueur de 250 pieds avec barrot de 42.75. Au moment de sa destruction, il était nolisé au taux de 45/ par tonne de poids-mort, et transportait des munitions de guerre. Il portait une assurance de £70,000, dont £10,000 pour les marchandises. Le réclamant a touché toutes ses assurances, et réclame maintenant des dommages non couverts par l'assurance. La réclamation était d'abord de £10,000, basée sur une valeur de £80,000 pour la coque, moins £70,000 d'assurance. Mais à l'audience elle fut modifiée ainsi qu'il suit:

Le <i>W. H. Dwyer</i>	\$635,281	
Assurance de la coque.	\$192,375	
Assurance de marchandise.	47,500	332,500
		<hr/>
		\$302,781

L'écart considérable entre le prix d'achat des deux navires et la valeur qu'on leur a attribuée lors de leur destruction en 1916 et en 1917, saute aux yeux. Il y a aussi une différence notable entre les sommes d'abord réclamées et celles déterminées finalement.

Les conditions anormales du temps de guerre, la valeur de plus en plus grande du tonnage océanique, et les tarifs élevés du transport des marchandises, sont les principaux facteurs sur lesquels les réclamants appuient leurs réclamations telles que présentées. Il faudrait sans doute étudier les conditions de la valeur du tonnage océanique aux dates mentionnées, d'une façon générale, puis chercher, à la lumière des principes soulignés par les témoignages et les statistiques à la portée de la Commission, à préciser la valeur des deux navires du point de vue de l'estimation des dommages.

Durant la guerre, la valeur des navires venait principalement de leur capacité en poids-mort plutôt que des mesures d'avant-guerre de tonnage brut et de tonnage net. Ces termes, tels que je les comprends, sont les suivants:

"La tonne enregistrée équivaut à 2,240 livres occupant 100 pieds cubes.

Le tonnage brut enregistré est la capacité intérieure de tout le navire mesurée sur cette règle.

Le tonnage net enregistré est l'espace calculé sur cette règle, à la disposition de la cargaison et des passagers, et sur lequel sont payés les droits d'escale et de canal.

Le tonnage de poids-mort comprend la cargaison, les provisions, etc., que le navire peut porter, ou la différence entre sa ligne de flottaison et faible charge et sa "ligne de flottaison de charge lourde".

Les règles usuelles d'évaluation, comme l'âge du navire, son prix coûtant, sa dépréciation, son rendement, ses frais de remplacement, etc., ne s'appliquaient pas seules alors. Le facteur exclusif le plus important était sa disponibilité immédiate. Ainsi l'âge du navire, en temps normal facteur important, devenait plus ou moins secondaire. Souvent des navires d'âges très différents étaient estimés pareillement, ou presque. La durée de la guerre a augmenté les prix très rapidement, la demande de tonnage s'est accrue, disloquant temporairement, mais profondément les conditions antérieures de la navigation. La plus haute période eut lieu en 1920 probablement, alors qu'on pouvait dire que la valeur du tonnage de 1914 avait augmenté dans la proportion de 1 à 6. La chute des valeurs fut encore plus étonnante, mais seule la période antérieure à la pointe de hausse, soit les années 1916 et 1917, nous intéresse. La demande de tonnage, des gouvernements alliés, était telle que les nations belligérantes eurent recours à des moyens sévères de réquisitionnement, ce qui diminua d'autant la capacité de recette des navires visés. Les taux de contrat n'assuraient alors qu'un profit raisonnable sur le capital engagé, et ces navires perdaient l'occasion de réaliser des sommes presque fabuleuses et d'assurer à leurs propriétaires des bénéfices presque incroyables.

On peut dire qu'alors le tonnage se divisait ainsi: (1) navires réquisitionnés; (2) navire pouvant l'être; et (3) navires libres. Ceux de cette dernière catégorie avaient naturellement la plus grande valeur. On a calculé qu'un navire pouvant être réquisitionné, mais qui ne l'était pas encore, valait 56 p. 100 de plus que le navire réquisitionné. (*Harries versus le chef du Contrôle de la navigation*, 34 T.L.R. 446 (affaire Longbenton).) Le navire libre aussi avait un avantage réel sur le navire pouvant être réquisitionné, et sa valeur l'emportait de beaucoup sur la sienne.

L'avocat des réclamants s'est donné infiniment de peine pour démontrer que les deux navires en question appartenaient indubitablement à la catégorie des navires libres, et c'est sur ce principe qu'on a modifié, en les élevant d'autant, les réclamations. Après mûre considération, je ne puis partager son avis que ces navires étaient des navires libres. Ils étaient d'enregistrement britannique et auraient pu, comme l'admet l'avocat, être réquisitionnés. On a soutenu qu'on a considéré le fait que ces navires, au su de tous, appartenaient à des Canadiens. C'est possible. Mais il est très probable que ces navires, s'ils n'avaient pas été détruits, auraient été réquisitionnés durant la période d'urgence, qui devint intense en 1917. Au mieux donc, ces deux navires (libres, de fait, au moment de leur destruction) pouvaient être réquisitionnés et ne sauraient, en conséquence, pour fin d'évaluation, être classés comme navires libres. Les affrètements précieux sous lesquels ils naviguaient pouvaient être annulés par le réquisitionnement, et dans l'établissement de leur valeur, il faut toujours considérer ce fait que la durée de leur liberté était un jeu de hasard, et qu'elle ne devrait jamais entrer en compte dans les évaluations à cette époque.

J'estime qu'il ne saurait y avoir de relation réelle entre la valeur d'un navire réquisitionné ou pouvant l'être, et celle d'un navire libre de tout réquisitionnement. Quant au navire libre, j'estime qu'il aurait été extrêmement difficile de lui donner une valeur en relation réelle avec les faits. Les témoignages entendus par la Commission font ressortir cette difficulté, et nous avons augmenté de beaucoup les premières évaluations.

J'ai vivement regretté, pour cette cause, de n'avoir pu entendre qu'une de parties. Il est possible, probable même, que si une partie adverse s'y était fait représenter, comme dans les procès, on aurait jeté beaucoup plus de clarté sur la question des valeurs. Je comprends aussi que dans une certaine mesure les réclamants y trouvent des inconvénients pour l'établissement de leurs droits; mais je m'empresse d'ajouter qu'on n'a pas exploité pareille situation. La réclamation a été présentée avec beaucoup de loyauté et de talent.

Dans ces conditions, vu les fortes sommes réclamées et les aspects très techniques et très particuliers du problème de l'estimation des dommages, j'ai demandé l'avis d'un spécialiste qui a toute ma confiance pour donner une opinion de ce genre. Je suis heureux de dire qu'il a adopté les conclusions que je vais donner.

D'après une lettre de M. R. A. McLelland, au dossier, la déclaration assermentée de réclamation portait tout d'abord à £80,000 la valeur de ces deux navires:

“Vous remarquerez que dans la préparation de nos réclamations pour réparations la valeur des deux navires torpillés par l'ennemi a eu pour base l'estimation de la maison *Kellock and Company*, de Londres, estimatrice de l'Amirauté anglaise, etc.

“Cette estimation devait servir d'évaluation indépendante, pour fin d'assurance sur les risques de la guerre sur les deux navires des *Forwarders Limited*, le *W. H. Dwyer* et le *Port-Colborne*.

“Le *Port-Dalhousie*, détruit, ne portait que £50,000, et était du même modèle et de la même construction, mais plus récent.

“Après le coulage, par une torpille ennemie, du *Port-Dalhousie*, je me suis enquis auprès de la firme *Swan Hunter & Wigham Richardson* (les constructeurs) du prix d'un autre navire, et on m'a répondu £40 environ par tonne de poids-mort.

“Ce prix, avec l'évaluation de la maison *Kellock and Company*, établit la valeur de ces navires pour cette période. C'est pourquoi j'ai porté de £50,000 à £70,000 mon assurance contre les risques de guerre sur les paquebots *W. H. Dwyer* et *Port-Colborne*.

“Notre réclamation pour réparations ne porte pas d'autres sommes pour les marchandises ou autres déboursés, mais porte sur la coque seule, que j'estime à £80,000, moyen terme entre l'évaluation de la maison *Kellock*, de £75,000, et le coût d'un autre navire.”

La maison *Kellock and Company* dont il s'agit ici est une firme très en vue de courtiers en navires, établie depuis 1920. Par ordre du roi, elle fait des évaluations et les estimations de l'Amirauté britannique. Aux dates mentionnées elle s'occupait considérablement d'évaluations maritimes, pour l'Amirauté. Le 24 août 1917 (trois jours environ après la destruction du *W. H. Dwyer* elle a émis un certificat officiel d'évaluation de ce navire, que voici:

“*W. H. Dwyer*, 1,770 tonnes brutes, 1,142 tonnes nettes. Construit sous la surveillance spéciale de la *British Corporation*, de Sunderland, en 1913, par la compagnie *Sunderland Shipbuilding, Ltd.* Classé *S. B. British Corporation*. Triples cylindres de machines de 17, 28½ et 46 pouces de diamètre, course des pistons, 33 pouces.

“Après examen minutieux, nous estimons à soixante-quinze mille livres (£75,000) la valeur actuelle de ce paquebot, à condition d'être en parfait état de prendre la mer et d'avoir tout le gréement requis. Donnée de notre main et sous notre sceau, à Londres, ce 24 août 1917.”

On a fait remarquer, à l'audience, que la maison *Kellock* avait oublié de considérer ces paquebots comme des navires libres, et que leur évaluation s'en trouvait trop basse. Il était peu probable qu'une maison aussi réputée ait com-

une pareille erreur sur un facteur vital de l'évaluation. On lui a demandé de nous dire quels principes l'avaient guidée dans son évaluation, et voici la réponse reçue par câble (Pièce n° 12) :

“Le *Dwyer* évalué comme britannique sujet à réquisitionnement. Représentants de Forwarders ont porté le poids-mort à deux mille cinq cents tonnes. N'avons pas fait d'inspection.”

Il appert donc que la firme *Kellock & Company* a tenu compte du fait, dans son évaluation du paquebot, qu'il était sujet au réquisitionnement. Ce qui confirme l'opinion précédente que les navires pouvaient être réquisitionnés, et établit qu'il n'y eut pas d'erreur commise dans le choix des éléments de l'évaluation.

Je pense qu'on a établi qu'une erreur avait été commise dans le calcul du poids-mort du *W. H. Dwyer*. Au lieu d'être de 2,500 tonnes, ce poids-mort était réellement de 2,531 tonnes, différence qui augmentera d'autant l'évaluation qu'en a faite la maison *Kellock & Company*. Pour 2,500 tonnes, l'évaluation a été de £75,000, ce qui fait £30 la tonne de poids-mort. L'augmentation de 31 tonnes, calculée sur cette base, portera donc à £75,930 l'évaluation de la maison *Kellock*. Semblablement, mais dans des conditions quelque peu différentes, l'évaluation du *Port-Dalhousie* doit être aussi modifiée conformément à l'augmentation de son tonnage de poids-mort. Cet aspect sera étudié tantôt.

A l'audience, le réclamant s'est départi radicalement des principes d'évaluation ci-dessus, et a présenté trois témoins—trois experts en évaluation de paquebots—qui ont soumis des chiffres bien supérieurs à ceux des réclamations originales, basées sur les évaluations de la maison *Kellock*. Ces témoins ont pris pour acquis que les navires étaient des navires libres de fait, et pareille supposition a pu les faire dévier de la voie droite leurs observations.

Le premier témoin fut M. Lambert, architecte naval de bonne réputation. Il a déposé un diagramme ou graphique (Pièce n° 11) indiquant diverses ventes de navires, de février 1916 à septembre 1917, avec prix payés. Son témoignage est très intéressant, et la valeur de £98,709 qu'il attribue au *W. H. Dwyer*, et celle de £88,600 qu'il attribue au *Port-Dalhousie* ne dépassent pas les limites des statistiques citées par lui et sur lesquelles il se base. On prétend, vu que M. Lambert n'a tenu compte d'aucun aspect spécial de l'évaluation, comme le genre de construction, que ses chiffres devaient être acceptés comme minimum.

Le témoin suivant, M. I. J. Tait, ingénieur consultant et inspecteur maritime, analyse d'abord la vente de navires pendant la période qui nous intéresse, puis attribue au *Port-Dalhousie* une valeur de \$163 la tonne de poids-mort, ce qui donnerait une valeur totale de \$431,135, et de \$208 la tonne de poids-mort au *W. H. Dwyer*, soit une valeur de \$526,449. M. Tait tire ses conclusions uniquement de l'étude de la vente de paquebots semblables, et suppose établi, comme ci-dessus, que les deux navires étaient bien des “navires libres”.

Le troisième et dernier expert interrogé fut M. C. M. Barnett, autorité incontestable en évaluation de navires aux dates données. M. Barnett ne s'est pas borné à comparaître devant la Commission, mais il a appuyé son témoignage d'un mémoire, mis au dossier. Comme les deux autres témoins, il suppose acquis que les deux navires appartiennent à la classe des “navires libres”, mais il déclare, avant de fixer les évaluations, qu'il n'a pas attribué à ces navires toute la valeur revenant aux “navires libres”. Il adopte un moyen terme, entre les navires pouvant être réquisitionnés et les navires libres. Il estime, dans ses conclusions, que les évaluations de MM. Lambert et Tait sont trop basses, et que la sienne n'est pas assez élevée. Ses premiers chiffres sont ceux de MM. Lambert, mais ceux de sa conclusion, tenant compte de la valeur additionnelle provenant de la qualité de “libres” des navires, dépassent considérablement ceux des autres experts. Son évaluation finale est de \$648,025 pour le *Port-Dalhousie*, et de \$635,281 pour le *W. H. Dwyer*. Il déduit dans les deux cas les assurances

touchées, tant sur la coque que sur les marchandises, et obtient un solde, objet de la réclamation, de \$410,525 pour le *Port-Dalhousie*, et de \$302,781 pour le *W. H. Dwyer*.

A titre comparatif, on pourrait présenter ainsi qu'il suit les évaluations soumises:

Le Port-Dalhousie

M. Lambert—\$163 la tonne de p.-m.....	\$431,135
M. Tait—\$160 la tonne de p.-m.....	423,000
M. Barnett—\$245 la tonne de p.-m.....	648,025

Le W. H. Dwyer

M. Lambert—\$189 la tonne de p.-m.....	\$478,359
M. Tait—\$208 la tonne de p.-m.....	526,138
M. Barnett—\$251 la tonne de p.-m.....	635,281

Il est vrai que M. Barnett a tenu compte, dans ses calculs, du transport des marchandises pendant un certain temps, et sur ce point, il faut faire une distinction entre les autres évaluations. Toutefois, c'est sur le calcul de M. Barnett qu'en définitive la réclamation fut formulée et présentée.

Il me faut, avec ces données, déterminer la valeur de ces deux paquebots, et fixer les sommes qui indemniseront les propriétaires des pertes subies.

Je veux dire tout de suite que j'estime trop élevées les évaluations des experts du réclamant. Je considère qu'ils sont partis d'un faux principe, en tenant ces navires pour des "Navires libres". Après mûre réflexion j'ai conclu que l'évaluation désintéressée, faite par la maison *Kellock and Company*, au moment presque de la perte des navires et dans le cours ordinaire de ses fonctions d'évaluateur, devrait mieux représenter la base sur laquelle calculer la compensation. Je fixe donc la valeur du *W. H. Dwyer* (correction faite du tonnage) à £75,930. Quant au *Port-Dalhousie*, vu qu'il fut détruit quelque dix-sept mois avant le *W. H. Dwyer*, il faut tenir compte de l'augmentation de valeur produite entre ces deux dates. Le graphique de Fairplay indique que sur un paquebot de ce jaugeage le coût est tombé considérablement, de 1916 à 1917. Mais en général le marché s'est continuellement amélioré, du début des hostilités à 1920, et j'estime que pour rester juste et équitable il convient de fixer la valeur du *Port-Dalhousie* à 15 p. 100 de moins que celle qui fut fixée pour le *W. H. Dwyer*. Partant de ce principe, j'estime la valeur du *Port-Dalhousie*, qui était de £79,350 (correction faite du tonnage) au moment de sa destruction, à 15 p. 100 de moins, ce qui donne £67,448. Puisque j'ai accepté les évaluations de la maison *Kellock* pour base de la valeur des deux navires, il devient inutile d'étudier en détail les prix de vente d'autres navires plus ou moins semblables, ou d'analyser les statistiques soumises par les témoins. J'ai soigneusement examiné ces déclarations, et me suis convaincu que l'évaluation de la maison *Kellock* est la plus exacte possible dans les conditions.

Des montants fixés ci-dessus, il faut déduire toutes les assurances touchées. Peu importe qu'elles viennent de la coque ou des marchandises, puisqu'elles sont une indemnité touchée par les propriétaires en dédommagement de la perte de leurs navires. On remarquera que les réclamants ont, les deux fois, et dans leurs réclamations primitives et dans celles qu'ils ont présentées après les avoir modifiées, présenté leurs réclamations en tenant plein compte des assurances.

On a touché, sur le *Port-Dalhousie*, £50,000 d'assurances. Soustraction faite de cette somme de l'évaluation de £67,448 ci-dessus, reste un solde de £17,448. Les assurances touchées sur le *W. H. Dwyer* furent de £70,000. Soustraction faite de cette somme de l'évaluation de £75,930 ci-dessus, reste un solde de £5,930. Je propose donc que l'on verse à R. A. McLelland, comme propriétaire

du *Port-Dalhousie*, £17,448, soit, en monnaie canadienne, \$84,622.80, avec intérêt de 5 p. 100 l'an, du 19 mars 1916, jour du sinistre, à la date de versement. Je propose aussi que l'on verse à la compagnie *Forwarders Limited*, propriétaire du *W. H. Dwyer*, £5,930, soit, en monnaie canadienne, \$28,760.50, avec intérêt de 5 p. 100 l'an, du 26 août 1917, jour du sinistre, à la date de versement (Opinion n° 4).

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 10 juillet 1931.

DOSSIER 1612—Mme GRATTON McCARTHY

Cette réclamation porte sur la destruction de propriété par l'ennemi, en Belgique, pendant l'occupation.

La réclamante, d'abord Belge, devint Canadienne en 1917 par son mariage à un Canadien. Elle a depuis gardé son domicile à Régina, où son mari possède un commerce.

Elle avait, avec son père, ses frères et ses sœurs, du nom de Pootman, une propriété considérable en Belgique. Les Allemands s'en sont servis et l'ont détruite. Un décret du tribunal belge des réparations, versé au dossier, établit la prise de possession et la destruction de la propriété, et porte à une somme que j'estime à 14,099.50 francs les pertes totales subies. Cette compensation est conforme aux règlements particuliers déterminant le mode d'application des fonds touchés en vertu du système belge des réparations. Comme je comprends cette méthode de répartition, la somme indiquée ci-dessus représente la valeur réelle de la propriété détruite et, dans certains cas, en manière de emploi sous l'empire de la loi belge, la somme est accrue en multipliant la valeur réelle par certains coefficients fixes. C'est ce qu'on appelle le remplacement. Je ne pense pas qu'il serait équitable d'accorder le maximum de la compensation belge, une fois l'opération des coefficients faite, mais j'estime que la réclamante a titre à recevoir sa part de la valeur réelle de la propriété, que le tribunal belge, si je comprends bien, a fixée à ladite somme de 14,099.50 francs.

Mme McCarthy avait droit au quart de cette somme, mais le tribunal belge a rejeté sa réclamation vu que son mariage à un Canadien lui avait fait perdre sa nationalité belge. Il semblerait juste qu'elle touchât maintenant sa part, laquelle est de 3,524.87 francs, soit, en monnaie canadienne \$704.

Je propose donc qu'on verse à la réclamante \$704, avec intérêt de 5 p. 100 l'an, du 10 janvier 1920 à la date de versement.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 25 juin 1931.

DOSSIER 1673—Mme ANNIE QUIRK

Cette réclamation résulte de la supposée perte du *Donella*, du fait de l'ennemi, au cours d'un trajet de North-Sydney (Cap-Breton) en Angleterre, le 17 octobre 1917. La réclamante, veuve, de North-Sydney, sujet britannique, habite le Canada depuis 1889, et réclame pour la perte de son fils, Noel Quirk, chauffeur sur le vapeur en question. Elle dit que son fils était son soutien, mais rien n'a établi ce fait.

Le Bulletin de l'Amirauté n'a pas porté ce vapeur sur la liste de ceux qui furent détruits par l'ennemi, et la suggestion que ce navire pouvait être le

Dunelda n'a pas été favorable à cette réclamation. Le *Board of Trade* nous a appris qu'un navire appelé *Dunelm* fut porté disparu, avec son équipage, depuis le 17 octobre 1915, au cours d'un voyage de Sydney (Cap-Breton) à Manchester, mais sa perte fut attribuée aux risques maritimes. Rien, au dossier, n'établit que le navire ait été détruit du fait de l'ennemi.

Dans ces conditions, je ne saurais accepter cette réclamation, et c'est pourquoi je la rejette.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 11 juin 1931.

DOSSIER 1691—JAMES L. OLIVER

Cette réclamation résulte de la destruction, du fait de l'ennemi, de la goélette *Dornfontein*, le 2 août 1918, au large de l'île Briar, en Nouvelle-Ecosse. La perte du navire, telle que signalée, est établie par le Bulletin de l'Amirauté et par l'attestation d'un camarade de bord du réclamant.

Le réclamant, un Canadien, établit sa présence à bord et son débarquement, le 5 août 1918, par un certificat du Commissaire de l'inscription maritime de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick). Il était matelot à bord et sa réclamation porte sur la perte d'effets et d'argent, dont il fournit les détails et qu'il évalue à \$335.

Pour les raisons énoncées à l'Opinion n° 3 (du Rapport préliminaire), j'estime que le réclamant a droit, pour la perte de ses effets et pour le torpillage, à la compensation prévue au barème des indemnités aux marins de même grade. C'est pourquoi je propose qu'on lui verse \$500 avec intérêt de 5 p. 100 l'an, du 10 janvier 1920 à la date de versement (Opinion n° 4).

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 11 juin 1931.

DOSSIER 1693—SICO WYLLIS

Cette réclamation résulte de la destruction, du fait de l'ennemi, du paquebot britannique *Tyne*, dans la Manche, le 17 juin 1917. La perte du navire, telle que signalée, est établie par le Bulletin de l'Amirauté.

Le réclamant, sujet britannique, est né à Sainte-Lucie, en 1896, comme le porte son certificat de débarquement au dossier. Le même document établit sa présence à bord, comme cuisinier-adjoint. Rien cependant au dossier n'indique que le réclamant ait été ou soit encore ressortissant canadien. Il réclame pour perte de ses effets lors du coulage du vapeur, d'une valeur de \$150. Sa réclamation porte encore sur des blessures reçues en s'échappant du navire. Rien n'établit cette dernière réclamation. Le dossier, tel qu'il est, n'a pas permis au réclamant d'établir que la Commission pouvait lui accorder une allocation, et je me vois obligé de rejeter cette réclamation.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 11 juin 1931.

DOSSIER 1711—J. J. HOLMES

Cette réclamation résulte de la destruction, du fait de l'ennemi, du *Hunsbrook*, disparu en Manche le 22 décembre 1917. Cette réclamation s'ajoute à la précédente, suivie d'une allocation (dossier 1061) au réclamant par le précédent commissaire. Le réclamant a touché une somme de \$500 d'indemnité de la perte de ses effets et de torpillage, selon le barème ordinaire. Sa dernière réclamation porte sur atteinte à sa santé, par suite d'une maladie contractée lors de la perte du navire. Il n'a pu en décerner la preuve médicale, et ne s'est pas présenté devant la Commission, siégeant à Halifax, pour établir son droit.

Dans ces conditions, je ne puis accepter la réclamation supplémentaire, et je dois donc la rejeter.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 11 juin 1931.

DOSSIER 1714—HOMER LABERGE

Cette réclamation porte sur la perte de plusieurs cargaisons de foin, expédiées aux acheteurs américains par le réclamant, lesquelles n'ont jamais été livrées, et ont fini par être saisies et vendues pour surestaries, le consignataire ne pouvant en prendre la livraison.

Le réclamant, un Canadien, avait, plusieurs années avant 1918, acheté du foin dans la province de Québec pour le revendre aux Etats-Unis. Il vendait régulièrement à la maison *E. Steen & Bro.*, de Baltimore. En mai 1918, le réclamant, après avoir reçu l'assurance de cette firme qu'elle avait du gouvernement américain un permis d'importation et de commerce du foin, expédia, de la façon ordinaire en affaires, 176 wagons de foin sur Newberry-Junction, à Allentown, en Pennsylvanie, et sur Townley, au New-Jersey, à l'adresse de la maison *E. Steen & Bro.* C'était la coutume d'acheminer ainsi le foin, et la distribution s'en faisait de ces endroits dès qu'il y avait des navires disponibles. Au dire du réclamant, ces cargaisons valaient \$59,409.92. Quand le foin parvint aux endroits mentionnés, la maison *E. Steen & Bro.* ne put en prendre livraison parce qu'elle n'avait plus son permis ou licence nécessaire. On a dit que son permis avait été annulé parce que les Steen étaient d'origine allemande. Le dossier établit que les frères Steen étaient alors, et depuis des années, citoyens américains, mais il a pu arriver, vu l'agitation des esprits une fois les Etats-Unis lancés dans la guerre, que ces gens, comme bien d'autres, soient devenus suspects, et aient perdu de ce fait certains privilèges. Quoi qu'il en soit, on n'a pu transporter le foin, qui resta aux endroits de distribution. On a fait ce qu'on a pu pour en obtenir une déclaration en douane, sans pouvoir y parvenir. Les droits de surestaries se sont accumulés graduellement, et finalement le foin a été saisi, puis vendu, pour les honorer. La perte du réclamant a été complète, et ses dommages ont été pour la somme réclamée, ce qui fait, en y ajoutant les intérêts calculés dans la réclamation, un montant de \$112,029.62. La perte du foin, telle que signalée, et la valeur des cargaisons, sont clairement établies.

Il devient tout de suite évident que le grand obstacle qui empêche le réclamant de toucher une compensation est la difficulté pour lui d'établir que ses pertes résultent du fait de l'ennemi, et, d'après les articles y afférents du traité de Versailles, il lui faut pareille preuve pour avoir droit à une allocation. Sa perte résulte de l'attitude des autorités américaines, qui ont empêché un citoyen américain de prendre livraison de marchandises expédiées, et de l'incapacité, pour le

réclamant, de se procurer le retour de ses marchandises ou d'en disposer autrement. L'avocat du réclamant, à la page 5 de sa déposition, expose ainsi sa réclamation:

“Les autorités américaines, en empêchant Steen, parce que d'origine allemande, d'accepter le foin, et en permettant qu'il y ait des droits de surestaries sur ce foin, a fait en sorte que le foin fut saisi, puis vendu par le gouvernement des Etats-Unis.”

On ne saurait apercevoir, en cela, d'intervention ennemie. Comme il est dit dans les Opinions du Rapport préliminaire, le Traité ne permet de recours que pour les pertes directement attribuables à l'ennemi. Dans cette cause, il peut se faire que s'il n'y avait pas eu de guerre le réclamant n'aurait pas subi de perte, et dans ce sens, sa perte résulte de la guerre. Mais d'autres citoyens ont souffert de la même façon, et j'estime que le traité de Versailles n'a pas l'intention de rendre l'ennemi responsable de ces pertes indirectes.

Le réclamant pourrait peut-être établir son droit auprès des autorités directement responsables de sa perte. Mais j'estime sans crainte d'errer que sa réclamation ne relève pas des articles du traité de Versailles sur les réparations. Je dois donc la rejeter.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 11 juin 1931.

DOSSIER 1720—SUCCESSION MARY A. BARR

Cette réclamation résulte de la destruction, du fait de l'ennemi, du *Hesperian*, le 4 septembre 1915. La perte du paquebot, telle que signalée, est établie par le Bulletin de l'Amirauté, et a déjà fait l'objet de nombreuses allocations des précédents commissaires.

Les réclamants sont les légataires universels de feu Mary Ann Barr, passagère du navire et qui disparut avec lui. La présence de la victime à bord est établie par le rôle des passagers déposé par les propriétaires, et par l'attestation de sa fille, qui assista au départ de sa mère. Les réclamants sont des sujets britanniques, domiciliés au Canada avant la guerre. La réclamation porte sur la perte des effets de la victime, évalués \$300, et d'une somme de \$200, qu'elle aurait eue sur elle. La fille du réclamant atteste que sa mère avait ces biens avec elle, et je n'ai pas de raison de douter de la véracité de cette déclaration, pas plus que de la valeur attribuée à ces biens perdus. C'est pourquoi je propose que l'on verse à la succession de Mary Ann Barr \$500, avec intérêt à 5 p. 100 l'an, du 4 septembre 1915, date de la perte, à la date de versement (Opinion n° 4).

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 11 juin 1931.

DOSSIER 1723—WILLIAM BRODIE

Cette réclamation, de \$32,497.25, porte sur l'écart entre le prix coûtant et la valeur de remplacement de marchandises perdues du fait de l'ennemi.

Avant 1916, le réclamant, sujet britannique domicilié au Canada, spéculait sur le chanvre acheté à Calcutta, aux Indes. Cette année-là il fonda une filature et se lança dans l'industrie en grand, avec un chiffre d'affaires annuelles, dit-on, de \$618,000 environ. Ce chanvre, pris à Calcutta, était expédié soit à Londres, soit à Hong-Kong, où on le transbordait. D'autres cargaisons étaient expédiées directement à Boston ou à New-York. La matière première ainsi achetée, le

réclamant la convertissait en sacs qu'il mettait sur le marché. Le rendement était d'environ 100,000 sacs par semaine, ce qui comportait un métrage de 500,000 à 600,000 yards par mois, et les envois étaient, en moyenne, de 100,000 yards.

La réclamation porte sur quatre envois perdus de janvier 1916 au 31 décembre 1917, date où l'industrie du réclamant fut achetée par une société civile.

Les dossiers du réclamant, pour chaque envoi en particulier, furent perdus. Des recherches diligentes sont restées vaines. Il ne reste aucune pièce pour établir la réclamation. Le réclamant a touché l'assurance, plus 15 pour cent, de ses pertes, soit le prix coûtant plus 15 p. 100, et voudrait à présent toucher la différence entre cette somme et la valeur de remplacement. Le réclamant, dans le calcul des prix de ses produits ouvrés, s'enquit des cours à date, à Calcutta, ajouta la prime d'assurance et le tarif de transport jusqu'au point de déchargement, les frais de couture, d'impression, d'emballage et d'emballage, son pourcentage de bénéfices, et cota d'après cette base, avec vingt-quatre heures de jeu. Ainsi, dans l'éventualité d'une perte, cette perte, pour le réclamant, serait celle du remplacement de ses marchandises à un prix plus élevé, que n'a pas totalement compensée l'assurance plus 15 p. 100.

Vu la disparition de toutes pièces documentaires, comme les reçus, les envois, les feuilles de livraison, etc., le réclamant ne saurait non plus dire précisément sur quels navires les cargaisons se trouvaient, ni établir autrement que par présomption que ses pertes résultent du fait de l'ennemi.

Je voudrais ajouter que l'avocat du réclamant mérite notre admiration pour avoir si bien retracé les envois et s'être assuré des circonstances de la perte. Ses recherches n'ont échoué que pour une cargaison. Dans le cas du *Welsh Prince* (coulé du fait de l'ennemi le 13 octobre 1916), on sait, grâce à une discussion avec les courtiers d'assurance, sur le point de savoir si la cargaison était assurée, que le réclamant avait du chanvre à bord, le montant à déduire de l'assurance touchée. On a touché une assurance de \$2,502.75, somme qui représente le prix de 500,000 yards. Le coût de remplacement, à raison de dix cents le yard, serait de \$5,000 et la réclamation sur la différence, soit \$2,497.25. Ces éléments d'estimation peuvent s'établir par graphiques indiquant la fluctuation des cours pour cette période et déposés au dossier.

Pour les trois autres envois dont parle le réclamant, ce dernier ne peut donner les noms des navires sur lesquels ils auraient été perdus. Vu la matière soumise, je ne pense pas pouvoir rendre de décision en faveur du réclamant. J'estime, généralement parlant, que le réclamant a subi des pertes, et si je ne me sens pas lié par les règlements rigides de la preuve juridique, je crois tout de même qu'il manque trop de preuve à ces envois pour accorder d'allocation.

Le réclamant cherche à montrer par ses livres, ou par ce qui en reste, avec le concours de M. Rosenberg, ancien comptable, qu'il est raisonnable de penser que les bénéfices du réclamant auraient dû être d'au moins 10 p. 100. En fait, ses bénéfices nets n'étaient que d'un et trois quarts p. 100, et on en infère que les pertes maritimes du réclamant expliquent la diminution des bénéfices. L'honorable Gordon Scott, au fait des affaires du réclamant, corrobore cette déclaration sur les profits nets qu'aurait dû encaisser le réclamant et ceux qu'il a effectivement réalisés. Cela se peut bien, mais les conditions m'empêchent de croire que les prémisses posées soient assez fortes pour autoriser les conclusions qu'on veut en tirer.

Il est à peine nécessaire de s'occuper dans les détails des recherches entreprises pour se procurer plus ample preuve. Elles l'ont été avec infiniment de peine, et il est malheureux pour le réclamant qu'elles n'aient pas donné un meilleur résultat.

Somme toute, et compte tenu des conditions particulières de cette affaire, j'incline à accorder la réclamation dans la mesure des pertes subies à bord du *Welsh Prince*. Les autres parties de la réclamation ne sauraient être acceptées,

faute de preuve. Je propose donc que l'on verse au réclamant \$2,497.25 avec intérêt de 5 p. 100 l'an, du 13 octobre 1916, date de la perte, à la date de versement (Opinion n° 4).

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 7 juillet 1931.

DOSSIER 1729—EDWIN H. STILL

Cette réclamation résulte d'un supposé raid aérien, le 19 octobre 1917, sur un dépôt du gouvernement, à Londres (Angleterre).

Le réclamant, sujet britannique domicilié au Canada depuis 1903, alla à l'étranger en 1914, avec le Corps expéditionnaire canadien. Il était descendu au Grand-Hôtel, de Londres, et quand il se rendit en service à Salisbury-Plains, il laissa ses effets civils à l'hôtel. Il dit que le *War-Office* requisitionna cet hôtel et que ses effets, ainsi que d'autres, furent mis dans un dépôt, que les Allemands dans la suite bombardèrent et détruisirent. La valeur des effets perdus est détaillée et le montant en est de \$149.50.

Malheureusement pour le réclamant, rien n'indique le transfert effectif de ses effets au dépôt en question, ni leur destruction telle que signalée. Tout ce qu'il peut dire c'est que quand, en 1919, il redemanda ses effets, on lui répondit qu'on les avait envoyés au dépôt. Il déduit de cette déclaration qu'ils doivent avoir été détruits. Rien n'établit directement la destruction du dépôt, et il ne peut identifier les bâtiments où on aurait laissé ses effets. Dans ces conditions, je ne puis accepter cette réclamation, que je dois rejeter.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 16 juin 1931.

DOSSIER 1730—G. E. PARKE

Cette réclamation résulte de la destruction, du fait de l'ennemi, du *Missanabie*, le 7 septembre 1918. La perte du navire, telle que signalée, est établie par le Bulletin de l'Amirauté, et a déjà fait l'objet d'allocations des précédents commissaires (dossier 993).

Le réclamant est sujet britannique, né au Canada. Au moment du sinistre il était lieutenant à l'armée expéditionnaire canadienne et rentra au Canada à bord du *Missanabie*. Il n'a pas déposé de liste de passagers, mais je suis convaincu, d'après sa déclaration, qu'il se trouvait à bord au moment du coulage et qu'il a perdu ses effets (non militaires) et quelque argent, pour lesquels il réclame \$250. La somme réclamée n'est pas exorbitante, et je suis disposé à l'accorder telle que fixée.

Je propose donc que l'on verse au réclamant \$250 avec intérêt de 5 p. 100 l'an, du 7 septembre 1918, date de la perte, à la date de versement (Opinion n° 4).

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 18 juin 1931.

DOSSIER 1740—Mme PATRICK LONG

Cette réclamation fut logée près la Commission en septembre 1930, mais on n'en a donné aucun détail. La réclamante fut avertie de se présenter à la Commission siégeant à Halifax en octobre 1930, mais ne l'a pas fait. Dans la suite, on lui a demandé d'autres détails, et on lui a adressé les formules ordinaires. Elle n'a rien fait pour compléter le dossier. Je dois donc rejeter cette réclamation.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 16 juin 1931.

DOSSIER 1745—ROLAND LOCKE

Cette réclamation fut logée près la Commission en septembre 1930. En l'absence de détails, on pense qu'elle porte sur des dommages résultant d'un avis de laisser les bancs de pêche, par crainte des activités de l'ennemi.

Le réclamant n'a jamais complété son dossier, et n'aurait quand même pas de réclamation à faire pour les raisons alléguées, tel qu'expliqué aux dossiers 1658, 1663, 1661, 1689 et 1717. Je dois donc rejeter cette réclamation.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 16 juin 1931.

DOSSIER 1747—WILLIAM J. ROBERTS

Cette réclamation porte sur la mort du frère du réclamant, au service de la marine marchande anglaise. On n'a pas donné les circonstances de la mort ni établi l'état de dépendance. On a demandé au réclamant d'aller établir son droit à la Commission, mais il a répondu qu'il ne désirait pas pousser l'affaire. Je dois donc rejeter cette réclamation.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 25 juin 1931.

DOSSIER 1769—ROBINA MOAR

Cette réclamation résulte d'une explosion dans une usine de munitions de Chatham (Nouveau-Brunswick), le 6 mars 1916.

La réclamante, une Canadienne, est la sœur de feu James Moar, employé à la fabrication des obus lors de l'explosion. Brûlé fortement, il resta infirme et de mauvaise santé jusqu'au jour de sa mort, en mai 1930. La réclamation, de \$8,878, est basée sur sa qualité d'ayant-droit. Les circonstances de la destruction de cette usine ont été étudiées attentivement dans le dossier 1696, de William Dickens, et on en est venu à cette conclusion que l'explosion ne résultait pas du fait direct de l'ennemi. De plus, il n'y a aucune preuve établissant sa qualité d'ayant-droit. Je dois donc rejeter cette réclamation.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 16 juin 1931.

DOSSIER 1793—SUCCESION HOWARD HUBLEY

Cette réclamation résulte de la perte, du fait de sa collision avec le pétrolier américain *Somerset*, du vapeur hollandais *Poseidon*. Le sinistre eut lieu le 31 juillet 1918, au brise-lames Delaware. La perte du navire, telle que signalée, est établie par le Bulletin du secrétaire de la Légation canadienne, de Washington.

La réclamante, Mme Margaret Sullivan (née Hubley), une Canadienne, née à la baie Ste-Marguerite (Nouvelle-Ecosse), est la sœur de feu Howard Hubley, lieutenant du *Poseidon*, disparu avec son navire. Il y a un doute sur le fait de savoir si la victime se trouvait sur le *Poseidon* ou sur le *Somerset*, mais il est probable qu'il était sur le premier. La réclamante qui était à la charge de son frère, réclame \$5,000 de sa mort.

La qualité d'ayant-droit n'est pas établi, ni que la victime ait perdu la vie du fait de l'ennemi. Le dossier n'indique qu'une collision entre le navire hollandais et le pétrolier américain. Dans ces conditions la réclamante n'a pu établir son droit, et je dois donc rejeter sa réclamation.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 16 juin 1931.

DOSSIER 1858—EDWARD R. GILLAM

Cette réclamation résulte de la destruction, du fait de l'ennemi, de la goélette *Mayola*, le 16 février 1917. La perte du navire, telle que signalée, est établie par le Bulletin de l'Amirauté, et a déjà fait l'objet d'allocations des précédents commissaires.

Le réclamant, marin à bord, réclame \$568 pour perte de ses effets. La réclamation elle-même indique que le réclamant est natif de Terre-Neuve, et qu'il vint habiter le Canada en juin 1930. En outre, on a constaté que le réclamant s'était déjà adressé, pour cette perte et d'autres, aux autorités de Terre-Neuve et avait reçu plusieurs allocations. Dans ces conditions, le réclamant n'a aucun droit devant cette Commission (Opinion n° 1, du Rapport préliminaire), et je dois donc rejeter cette réclamation.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 17 juin 1931.

DOSSIER 1859—SUCCESION CAPITAINE JOHN HAMILTON

Cette réclamation résulte de la destruction, du fait de l'ennemi, de la goélette de pêche *Mayola*, le 16 février 1917. La perte de la goélette, telle que signalée, est établie par le Bulletin de l'Amirauté et a déjà fait l'objet d'allocations des précédents commissaires (dossiers 1 à 6).

La réclamation est logée au nom de la succession du capitaine John Hamilton, commandant de la *Mayola* lors du sinistre. Le dossier indique que le capitaine Hamilton habitait Terre-Neuve, et que la réclamation a été logée près les autorités de ce Dominion au nom de sa succession et des personnes à sa charge. Dans ces conditions, cette Commission ne peut régler cette réclamation, et c'est pourquoi je la rejette.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 18 juin 1931.

DOSSIER 1860—THOMAS J. KENDALL

Cette réclamation résulte de la destruction, du fait de l'ennemi, de la goélette *Mayola*, le 16 février 1917, et du paquebot *Drina*, de la *Royal Mail Steam Packet*, le 1^{er} mars 1917. La perte des deux navires, telle que signalée, est établie par le Bulletin de l'Amirauté.

Le réclamant, T. J. Kendall, cuisinier et maître d'hôtel de la *Mayola*, est né à Terre-Neuve en 1888, mais habite le Canada depuis 1898, et a toujours demeuré à Halifax (Nouvelle-Ecosse), ou dans les environs. L'attestation de ses camarades de bord établit sa présence sur la *Mayola* en la capacité indiquée, ainsi que sur le *Drina*.

Lors du coulage de la *Mayola*, le réclamant a reçu à la hanche et à l'épaule droite de douloureux blessures dans une chute de douze pieds sur le pont de guillard, pendant qu'il apportait des vivres aux chaloupes du navire. On l'a mis dans une chaloupe, puis débarqué, avec les autres hommes de l'équipage sur les côtes de Portugal. Il déclara que ses blessures l'ont fait beaucoup souffrir, et deux de ses camarades de bord ont corroboré son témoignage. A Lisbonne, il n'était pas possible d'avoir les services d'un médecin d'expérience, et dans la suite le réclamant et ses camarades de la *Mayola* ont été pris à bord du *Drina*, de la *Royal Mail Steam Packet* faisait route de la Plata sur Falmouth (Angleterre). A neuf jours de Lisbonne, le *Drina* fut torpillé par l'ennemi et le réclamant reçut d'autres blessures. Il eut le nez cassé et la joue coupée par des éclats de projectiles, et la jambe gauche échaudée par la vapeur d'un tuyau, alors qu'il s'échappait de sa couchette. Un chalutier prit alors à son bord l'équipage et les passagers du *Drina*, qu'il débarqua plus tard à Milford-Haven, Galles du sud. A ce port le réclamant s'est fait soigner par un médecin. Il se plaint encore d'atteinte à sa santé, par suite des intempéries et du mauvais temps quand on l'a débarqué à Milford-Haven. Il dit qu'il s'est gelé les pieds dans la neige fondante ou solide, de l'endroit de débarquement au poste de la Croix-Rouge. De Milford-Haven, le réclamant fut expédié à Liverpool, et de là au Canada, où il resta longtemps sur un lit d'hôpital, des médecins soignant ses blessures et son état général de santé. Comme résultat de ces infortunes, le réclamant se prétend invalide totalement et en permanence, n'a pu travailler à quoi que ce soit depuis, excepté peut-être à de menus travaux quelque temps. Au décès de sa mère il se maria et sa femme dut travailler pour le faire vivre. La santé de son épouse s'est minée sous l'effort, et tous deux sont maintenant dans l'indigence, ou presque.

Le docteur Judson Graham comparut devant la Commission siégeant à Halifax, et déclara qu'il avait vu le réclamant plus ou moins assidument depuis 1919, mais qu'il n'avait pas sa feuille. Il se rappela que les troubles du réclamant étaient surtout mentaux—incapacité de concentration—douleurs et craintes vagues. On a demandé au docteur Graham d'examiner de nouveau le réclamant et de faire rapport sur son état actuel. Son rapport nous est parvenu le 18 mai 1931. Le voici :

Cet homme déclare qu'il a 46 ans, mais il a l'apparence générale d'un homme d'au moins 10 ou 15 ans plus âgé. Il mesure 65 pouces et demi et pèse 138 livres. Son état général est piteux. L'expansion de sa poitrine est d'un pouce et demi, et il souffre d'affection cardiaque organique.

Il y a une cicatrice d'un pouce et demi de longueur au-dessus de l'angle inférieur de l'omoplate gauche. A l'extrémité du coccyx se trouve un petit sinus suppurant. Il y a une cicatrice d'un pouce de longueur sur la face intérieure du genou gauche, et une autre de 3" x 2" sur le plat de la cuisse gauche, au milieu du tiers. Il a toute la poitrine bariolée de petites cicatrices.

Le pied droit tombe légèrement .

Il dit que ces cicatrices sont la conséquence de blessures subies dans le torpillage, par l'ennemi, du navire sur lequel il était. La chute de son pied remonte évidemment à une ancienne névrite qui peut fort bien provenir des intempéries auxquelles il a été exposé. L'état du cœur pourrait bien avoir la même cause.

J'ai la certitude que le réclamant a reçu des blessures les deux fois, mais je me demande si l'état précaire actuel de sa santé dépend uniquement de ces blessures. Qu'il ait titre à compensation, c'est certain, et après mûre considération, je suis disposé à proposer qu'on lui verse \$3,000, somme englobant ses pertes d'effets, l'indemnité de torpillage et les indemnités de blessures, avec intérêt de 5 p. 100 l'an, du 10 janvier 1920 à la date de versement (Opinion n° 4).

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 25 juin 1931.

DOSSIER 1861—H. A. LARKIN (Mme M. L. MURPHY)

Cette réclamation résulte de la destruction, du fait de l'ennemi, du *Rochester*, paquebot américain, le 2 novembre 1917. La perte du navire, telle que signalée, est établie par le Bulletin de la Commission mixte américaine des réclamations.

La réclamation est logée au nom d'Harry A. Larkin, par sa sœur, Mme M. L. Murphy, de Pubnico (Nouvelle-Ecosse). On ne peut retrouver Larkin lui-même, et le seul renseignement à notre portée vient du Bulletin de la Commission mixte américaine des réclamations, où il est dit qu'il était de l'équipage et que le Bureau des vétérans des Etats-Unis lui a versé \$100 en dédommagement de la perte de ses effets. Des lettres récentes n'ont pu toucher le réclamant. La réclamation, logée par sa sœur, est de \$5,000, et porte sur une prétendue atteinte à la santé du réclamant. Vu l'état du dossier, la réclamation est insoutenable. C'est pourquoi je la rejette.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 25 juin 1931.

DOSSIER 1864—Mme J. W. BLACK

Cette réclamation résulte de la destruction, du fait de l'ennemi, d'un navire anonyme, à bord duquel la réclamante assure que ses bagages, une malle et une boîte, ont été détruits. La réclamante avait épousé un soldat canadien, et à la mort de ce dernier au front, elle revint au Canada à bord du *Grampian*. Elle déclare qu'elle a expédié ses effets à la gare Euston, de Londres, au Canada, sans jamais pouvoir les retrouver ensuite. Elle en conclut qu'ils ont dû être perdus sur un des navires coulés par l'ennemi. La réclamation est fixée à \$200.

Rien au dossier, n'établit ses déclarations ni l'action de l'ennemi. Les effets peuvent bien avoir disparu autrement. La réclamante s'est présentée à la Commission, mais n'a pu jeter plus de clarté sur l'affaire. Dans ces conditions, je dois donc rejeter la réclamation.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 25 juin 1931.

DOSSIER 1865—JOSEPH W. BELONG

Cette réclamation résulte de la destruction, du fait de l'ennemi, de la goélette de pêche américaine *J. J. Flaherty*, le 25 août 1918. La perte du navire, telle que signalée, est établie par le Bulletin de la Commission mixte américaine des réparations, et a déjà fait l'objet d'allocations.

Le réclamant, sujet britannique né au Canada, déclare qu'il était à bord quand le navire fut coulé, et sa réclamation porte sur des effets et le torpillage, au même titre que les autres pêcheurs du bord. Toutefois, le réclamant n'a pas établi sa présence à bord. Son nom n'apparaît pas sur le rôle d'équipage aux mains de la Commission mixte des réclamations; il ne s'est pas non plus présenté à la Commission pour établir son droit, bien qu'il ait pu le faire. C'est pourquoi je dois rejeter cette réclamation.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 25 juin 1931.

DOSSIER 1937—Mme ELISABETH BARNES

Cette réclamation porte sur des blessures reçues au cours d'un raid aérien de l'ennemi, sur Croydon (Angleterre), raid qui aurait eu lieu au printemps de 1918.

La réclamante, sujette britannique domiciliée au Canada depuis 1909, se trouvait à Carshalton en 1918, et dit qu'au cours d'un raid aérien sur Croydon, à quelque distance, elle "devint si bouleversée qu'elle courait en tous sens dans la maison, et, dans une chute, se frappa la tête et le côté gauche de la figure, se blessant à l'œil." Sa réclamation porte sur la perte totale de l'œil gauche. La perte de la vue n'eut lieu que plus tard. D'après une pièce médicale, déposée au dossier et basée sur la version de la réclamante, la blessure en question a causé une cataracte. Un autre certificat médical, aussi au dossier, déclare que la perte de l'œil n'a pas pour cause la cataracte, mais bien la blessure.

La réclamante a été entendue, mais elle n'a pu établir de relation plus directe, entre le raid aérien en question et sa blessure, que celle que porte sa déclaration ci-dessus. On a cherché à obtenir des détails de ce raid aérien, mais les renseignements obtenus des autorités britanniques n'indiquent rien de spécial en fait de raid aérien sur Croydon en 1918. Des incursions aériennes eurent lieu bien avant cette date. Dans ces conditions, la réclamante n'a pu établir que ses blessures résultaient du fait direct de l'ennemi, et c'est pourquoi je dois rejeter cette réclamation.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 18 juin 1931.

DOSSIER 1942—J. C. BUCKLE

Cette réclamation résulte de la destruction, du fait de l'ennemi, de l'*Avristan*, le 6 décembre 1916. La perte du navire, telle que signalée, est établie par le certificat du Commissaire de la matricule générale au ministère, qui établit aussi la présence du réclamant à bord, comme matelot.

Le réclamant, sujet britannique né au Canada, se rendait à North-Sydney (Cap-Breton). Sa réclamation, de \$1,300 en tout, porte sur des effets perdus,

sur la perte de temps pour retrouver de l'emploi, et sur les frais des médecins qui l'ont soigné pour avoir été exposé à l'air froid lors du sinistre.

En conformité des principes posés aux Opinions nos 2 et 3 (du Rapport préliminaire), il ne saurait y avoir de dédommagement de perte de temps, mais le réclamant a droit à l'allocation ordinaire de perte d'effets et de torpillage, soit \$500. La réclamation portant sur les frais de médecins ne saurait être acceptée, parce que la maladie elle-même n'a pas été établie.

Je propose donc que l'on verse au réclamant \$500, avec intérêt à 5 p. 100 l'an, du 10 janvier 1930 à la date de versement (Opinion n° 4).

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 25 juin 1931.

DOSSIER 1943—A. C. DRAPER

Cette réclamation porte sur des blessures qui auraient été causées par un raid aérien de l'ennemi, sur Folkestone (Angleterre), le 6 septembre 1917. Le réclamant dit que la santé de sa fille aurait été altérée par la peur prénatale, et celle de son épouse, au cours du raid en question. On dit que la fillette, née après le raid aérien, est portée à rouler des yeux en l'air, et est aveugle. On attribue son état à la secousse nerveuse de sa mère. Aucune preuve médicale ne fut présentée. Le réclamant ne s'est pas présenté à la Commission et des lettres, adressées à son dernier domicile connu, sont revenues. Dans ces conditions, je dois rejeter la réclamation.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 25 juin 1931.

DOSSIER 1945—WILLIAM D. DEANS

Cette réclamation résulte de la destruction, du fait de l'ennemi, du *Missinabie*, le 7 septembre 1918. La perte du navire, telle que signalée, est établie par le Bulletin de l'Amirauté et a déjà fait l'objet d'allocations des précédents commissaires (dossier 993).

Le réclamant, sujet britannique, vint habiter le Canada en 1907. Il s'enrôla au contingent expéditionnaire canadien, fut blessé en France et rendu invalide au service. Il revenait au Canada sur le *Missinabie* pour avoir son licenciement. Sa déclaration à cet effet est confirmée par le rôle des passagers du navire, fourni par les propriétaires.

La réclamation, au total de \$564.50, porte sur des effets civils, des vêtements, de l'argent, des peintures, de la vaisselle qu'il apportait chez lui. Le réclamant a dit, en en faisant l'explication, qu'il reste encore, après des années, collectionneur de peintures, qu'il s'en était choisi un grand nombre, ainsi qu'un service à dîner Royal Doulton, dans l'espoir de retourner au Canada. Le témoignage du réclamant m'a frappé, et je n'ai aucun motif de douter de sa déclaration ni de la valeur qu'il attribue aux effets perdus.

C'est pourquoi je propose qu'on lui verse \$564.50, somme réclamée, avec intérêt de 5 p. 100 l'an, du 7 septembre 1918, date de la perte, à la date de versement (Opinion n° 4).

Le Commissaire,

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 25 juin 1931.

DOSSIER 1973—JESSIE et PEARL KAYE

Cette réclamation résulte de la destruction, du fait de l'ennemi, de la goélette *Minas Queen*, le 26 août 1917. La perte du navire, telle que signalée, a été clairement établie, ainsi qu'il ressort d'une décision rendue par le précédent commissaire (dossier 679).

Feu George Kaye, un Canadien, était second du navire avec lequel il disparut. Il appert du dossier n° 679 ci-dessus que trois enfants de la victime ont établi leur qualité de personnes à charge et ont reçu \$2,000 chacun. Les réclamations étaient logées par un de leurs oncles, Chipman Taylor.

On a appris depuis que le défunt avait une autre famille d'un premier mariage, et que ses premiers enfants n'eurent pas de représentants aux audiences antérieures. On a déposé le certificat de mariage de feu George Kaye avec Ruby Rushton le 19 avril 1906. Le dossier contient aussi deux certificats de naissance, ceux de Jessie Viola Kaye, née le 26 février 1907, et de Pearl Rosell Kaye, née le 2 décembre 1910, deux enfants dudit mariage. Il est établi que leur mère décéda le 24 février 1913, et que les enfants furent alors confiées à leur tante maternelle, Mme James MacAloney, de Parrsboro (Nouvelle-Ecosse). Cette dernière ne pouvait les garder toujours, et on leur trouva un foyer. Elles sont actuellement âgées, d'après les certificats de naissance, de 24 et 20 ans respectivement. Je me demande s'il serait juste d'allouer des arrérages de soutien, mais je suis certain que ces deux jeunes filles se trouvaient alors et restent encore aujourd'hui à la charge de leur père défunt.

Vu les décisions précédentes accordant \$2,000 à chacun des autres enfants de la victime, je n'estime pas devoir chercher ailleurs des raisons de leur refuser leur soutien. Si leurs causes avaient été présentées conjointement avec les premières, le traitement eût certainement été le même pour tous. C'est pourquoi, sans discuter le principe des allocations précédentes mais comprenant que la justice et l'équité exigent en faveur des réclamantes actuelles le même traitement, je propose que l'on verse à Jessie Viola Kaye \$2,000 et à Pearl Rosell Kaye, \$2,000, avec intérêt dans les deux cas de 5 p. 100 l'an, du 10 janvier 1920 à la date de versement (comme dans les allocations précédentes).

Le Commissaire,

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 9 juillet 1931.

DOSSIER 1978—RUEBEN BABINE

Cette réclamation résulte de la destruction, du fait du corsaire ennemi *Triumph*, de la goélette de pêche américaine *Sylvania*, le 21 août 1918, sur les bancs de pêche de Quero. La perte du navire, telle que signalée, est établie par le Bulletin de la Commission mixte américaine des réclamations, et a déjà fait l'objet d'allocations (dossiers: 1643, 1779, 1775 et autres).

La réclamation est logée par les légataires universels de Rueben Babine, un Canadien, de l'équipage. Sa présence à bord est attestée par ses camarades de bord et par la liste de l'équipage fournie par la Commission mixte des réclamations. La difficulté vient de ce que depuis cinq ans on n'a eu aucune nouvelle de Rueben Babine. Rien au dossier, n'établit son décès, mais, vu les circonstances, j'estime qu'il est raisonnable de croire que Babine est mort actuellement. Il aurait eu droit au même dédommagement que les autres hommes de

l'équipage de nationalité canadienne, et je considère que je puis proposer à bon droit que l'on verse une allocation à ses héritiers, avec les précautions administratives requises.

C'est pourquoi je propose que l'on verse à la succession de Rueben Babine \$600, avec intérêt de 5 p. 100 l'an, du 10 janvier 1920 à la date de versement (Opinions nos 3 et 4).

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL.

OTTAWA, le 25 juin 1931.

DOSSIER 2180—JOHN NAUDI

Cette réclamation résulte de la destruction, du fait du corsaire ennemi *Moewe*, du transport britannique *King-George*, le 8 décembre 1916. La perte du navire, telle que signalée, est établie par le Bulletin de l'Amirauté, et la présence du réclamant à bord, comme troisième mécanicien, par le Commissaire de la matricule générale du ministère, à la date du 14 mai 1931.

Le réclamant est un sujet britannique né à l'île de Malte. Sa réclamation porte sur la perte de ses effets et atteintes à sa personne. Le réclamant ne s'est pas présenté à la Commission, mais des lettres ont révélé qu'il vint habiter le Canada longtemps après la guerre, après le 10 janvier 1920, selon le dossier. En conformité des principes posés à l'Opinion n° 1 (du Rapport préliminaire), cette réclamation n'est pas de la compétence de la Commission, qui ne peut étudier que les dossiers où le domicile, tel qu'établi, coïncide avec cette date ou lui est antérieur. Je dois donc rejeter cette réclamation.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL,

OTTAWA, le 25 juin 1931.

DOSSIER 2221—D. F. YEATMAN

Cette réclamation résulte de la destruction, du fait de l'ennemi, du *Arabic*, le 19 août 1915. La perte du navire, telle que signalée, est établie par le Bulletin de l'Amirauté.

Le réclamant, sujet britannique, habite le Canada depuis 1910. Il s'est engagé au contingent expéditionnaire canadien. Pendant son service il a envoyé à son épouse, au Canada, un solitaire de \$26 acheté à Paris. La bague aurait été expédiée par colis recommandé. Le réclamant n'a pu produire le récépissé de recommandation, et les autorités postales d'Angleterre, où il s'est adressé, ne peuvent lui obtenir de renseignements sur l'envoi de ce colis.

Dans ces conditions, la réclamation tombe, faute de preuve, et je dois donc la rejeter.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL,

OTTAWA, le 25 juin 1931.

DOSSIER 2272—JOHN MUISE

Cette réclamation résulte de la destruction, du fait du corsaire ennemi *Triumph*, de la goélette de pêche américaine *Sylvania*, coulée le 21 août 1918 dans les parages des bancs de pêche de Quero. La perte du navire, telle que signalée, est établie par le Bulletin de la Commission mixte américaine des réclamations et a déjà fait l'objet d'allocations (dossiers: 1643, 1779, 1775 et autres).

Le réclamant, né au Canada, a établi qu'il est encore Canadien, bien qu'il habite les États-Unis. La preuve établit la présence du réclamant à bord lors du sinistre, ainsi que la perte de ses effets, avec ceux de ses camarades de bord.

Je ne puis rien accorder pour sa part de prise, vu que d'après les autres hommes de l'équipage, le capitaine a réglé cette réclamation et que le réclamant admet avoir eu sa part. Le réclamant réclame encore pour perte de temps résultant de l'interruption du voyage. En conformité des principes posés à l'Opinion n° 3 (du Rapport préliminaire), cette réclamation ne peut être admise.

En conformité des principes posés aux diverses Opinions contenues dans mon Rapport préliminaire, et, en particulier, à l'Opinion n° 3, j'estime que le réclamant a droit à la compensation prévue au barème des indemnités aux pêcheurs. C'est pourquoi je propose qu'on lui verse \$600 d'indemnité de ses effets perdus et de torpillage, avec intérêt de 5 p. 100 l'an du 10 janvier 1920 à la date de versement (Opinion n° 4).

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL,

OTTAWA, le 25 juin 1931.

DOSSIER 1592—R. F. JAMES

Cette réclamation, ainsi que l'indique son numéro d'ordre au répertoire des dossiers, fut soumise au précédent commissaire, sous forme d'avis de la part du réclamant. Aucune déclaration sous serment ne fut déposée, et le réclamant ne s'est pas présenté pour expliquer la nature de sa requête. On a vainement essayé de le retrouver.

Dans ces conditions, je dois rejeter la réclamation.

Le Commissaire:

ERROL M. McDOUGALL,

OTTAWA, le 13 juin 1931.

INDEX

	PAGE
Rapport du Commissaire.....	3
Liste des réclamations.....	5

RÉCLAMATIONS INDIVIDUELLES

Nominaires	Réclamants	
1204	ABBOTT, Stanley Archibald.....	10
1416	Alice, Auguste.....	13
1978	BABINE, Rueben.....	33
1937	Barnes, Mme Elisabeth.....	31
1720	Barr, Succession de Mary A.....	24
1865	Belong, Joseph W.....	31
1864	Black, Mme J. W.....	30
1723	Brodie, William.....	24
1942	Buckle, J. C.....	31
885	CARLE, Samuel J.....	7
1199	Courtney, E.....	10
1431	Cruikshank, George A.....	14
1945	DEANS, William D.....	32
1943	Draper, A. C.....	32
1611	FORWARDERS, Limited.....	15
1193	Fowler, George H.....	9
1582	GARDNER, Mme E. C.....	15
1858	Gillam, Edward R.....	28
1859	HAMILTON, Capitaine John.....	28
1233	Hamilton Distillery Co., Ltd.....	11
889	Hanford, Charles B.....	7
1171	Holmes, J. J.....	23
1431	Hough, Ada Elisabeth.....	14
1793	Hubley, Succession de Howard.....	28
984	ISAAC, Révérend G.....	7
1592	JAMES, R. F.....	35
1973	KAYE, Miles Jessie et Pearl.....	33
1860	Kendall, Thomas J.....	29
1714	LABERGE, Homer.....	23
1861	Larkin, H. A. (Mme M. L. Murphy).....	30
1201	Leo, Charles.....	10
1341	Leslie, Charles Edgar.....	13
1745	Locke, Roland.....	27
1740	Long, Mme Patrick.....	27
1612	McCARTHY, Mme Gratton.....	21
1019	McKinley, Mme Jessie.....	8
1611	McLelland, R. A.....	15
1335	McManus, Thomas J.....	12
1354	Miller, Hugh.....	13
1769	Moar, Robina.....	27
2272	Muise, John.....	35
1861	Murphy, Mme M. L.....	30
2180	NAUDI, John.....	34

INDEX—Fin

RÉCLAMATIONS INDIVIDUELLES—Fin

Dossiers	Réclamants	PAGE
1691	OLIVER, James L.....	22
1191	O'Sullivan, John.....	8
1730	PARKE, G. E.....	26
1673	QUIRK, Mme Annie.....	21
1184	REITH, Ronald.....	8
1019	Rennie, Mme Jessie (McKinley).....	8
1747	Roberts, William J.....	27
1196	Robertson, Mme Elisabeth.....	9
1292	SADLER, D. & J., Co., Ltd.....	11
1198	Smeltzer, Moyle.....	9
1729	Still, Edwin H.....	26
1433	TINSLEY, J. G.....	14
1693	WYLLIS, Sico.....	22
2221	YEATMAN, D. F.....	34