

proached. 1st. The old route of the Hudson's Bay Company, *via* Fort York, on the Hudson's Bay, which, owing to the short period of open navigation, is limited to once a year travel. 2nd. The route, *via* Lake Superior, open on the average about 7 months in summer and autumn. 3rd. The route through the United States, *via* St. Paul, open the whole year. For practical purposes the first may be considered as requiring no discussion. The other two, however, are worthy of the closest investigation. Taking Toronto as a starting point, we find that the route to Fort Garry, Red River, *via* Lake Superior, is 1,069 miles, while between the same points, *via* the United States and St. Paul, the distance is 1,572 miles. Here we have a direct route through our own country to commence with, and by water communication of 839 miles. This route will afford the cheapest mode of transport known for fully three-fourths of the distance. To the great saving of time and cost in furnishing the Red River District with supplies, must be added the difference between the cheap markets of Canada, and the dear markets of the United States, and with prohibitory and protective tariffs. To Canadian merchants a good market will here be secured, not only to the settlers in British territory, but also a share of the trade will thus inevitably be secured in the United States settlements of Northern Minnesota, and thus we will be enabled to return the compliment by a reaction in an opposite direction to that practised on our trade in this northwest country for many years past.

At present, according to the most reliable information, the trade of Red River is estimated at four millions of dollars annually in St. Paul, while the Hudson Bay traffic, *via* York Factory, cannot be less than two millions of dollars.

THE COST OF TRANSPORT

The expense of conveying a ton of goods to Red River at present, *via* Fort William, or St. Paul, is from \$90 to \$100. By a moderate outlay, Mr. Dawson has estimated that this cost can be easily reduced to \$40 per ton, and the time to one quarter of that consumed at present. From Red River settlement eastward, there is a navigable water channel to the foot of the Rocky Mountains; while the natural surface of the prairies for hundreds of miles permits the easy passage of waggons, even without artificial road making. It appears to me that the formal acquisition of this Northwest Territory is the great question of the day with the Dominion, and when we become possessors of it in order that this coun-

pagnie de la Baie d'Hudson par Fort York sur la Baie elle-même et qui, en raison de la courte saison navigable, ne permet qu'un seul voyage par an; en 2^e lieu, la route du lac Supérieur qui est ouverte, en moyenne sept mois par an, l'été et l'automne, et la 3^e route, *via* St-Paul, praticable toute l'année. A toutes fins utiles, la première de ces trois voies se passe de commentaires. Quant aux deux autres, elles méritent l'examen le plus approfondi. Partant de Toronto, la route menant à Fort Garry et à la rivière Rouge par le lac Supérieur est longue de 1,609 milles, alors que la distance entre ces points en passant par les États-Unis et St-Paul est de 1,572 milles. Nous bénéficions donc, pour commencer, d'une route directe dans notre propre pays et d'une voie de communication maritime de 839 milles. Cette route est la plus économique qui soit sur les trois quarts du parcours et, mise à part l'économie de temps et d'argent qui en résultera pour le ravitaillement du district de la rivière Rouge, il faut ajouter la différence entre les prix pratiqués sur le marché canadien et ceux plus élevés du marché américain protégé par des tarifs douaniers prohibitifs. Les commerçants canadiens s'assureront ainsi un marché intéressant non seulement avec les colons du territoire britannique, mais inévitablement aussi avec une partie des colonies américaines installées au Nord du Minnesota, ce qui nous permettra de payer de retour l'influence qu'elles ont exercée depuis bon nombre d'années sur notre activité commerciale dans le Nord-Ouest. D'après les sources l'information les plus fiables, les échanges commerciaux de la région de la rivière Rouge sont évalués, à St-Paul, à \$4 millions par an alors que ceux de la Baie d'Hudson *via* York Factory s'élèvent au moins à \$2 millions.

LE COÛT DU TRANSPORT

Il en coûte aujourd'hui de \$90 à \$100 pour transporter une tonne de marchandise jusqu'au district de la rivière Rouge *via* Fort Williams ou St-Paul. M. Dawson a estimé très modérément qu'on pouvait réduire ce coût à \$30 la tonne, et le temps requis, au quart. Un chenal navigable relie à l'Est la colonie de la rivière Rouge aux Montagnes Rocheuses, alors que les Prairies couvrent un terrain plat de plusieurs centaines de milles que les voitures peuvent facilement traverser sans qu'il y ait besoin de construire une route. Il me semble que l'acquisition officielle du territoire du Nord-Ouest est la grande question du jour pour le Dominion et, une fois que nous en aurons pris possession, il faudra faire en