

**Hon. John Sandfield Macdonald** said this was not the place for discussing his action in the Ontario Legislature.

The item was agreed to.

On the item, Maintenance of the Nova Scotia Railway—additional \$30,000—in reply to Mr. Mackenzie,

**Hon. Mr. McDougall** said it was not the case that the road had been worked more successfully before Confederation than since. In 1866 the actual deficit was \$33,835. In the year ending 30th June 1868 the expenses were \$255,530, and the revenue \$253,994, making a deficit of \$1,506. The estimate for the current year, based on the result of 10 months, gave an expenditure of \$270,000, and a revenue of about the same amount. As regarded the European and North American Railway of New Brunswick, in 1866 the gross receipts were \$148,330, and the repairs and working expenses, \$96,570. In 1868 the revenue was \$166,758, and working expenses \$131,684. For the first 9 months of the present year the revenue was \$136,664, and the expenses \$90,212.

The item was agreed to, as were also the remaining items in the supplementary estimates for 1868-9.

On the item in the Supplementary Estimates for the year ending 30th June, 1870, for opening communication with the North-West Territory, etc., \$1,460,000.

**Mr. Mackenzie** asked what measures were to be taken to open up means of access to Red River. He thought it necessary to have immediately a road that would be passable in some way or another. His impression was that it should be proceeded with this season, so as to enable people to reach Red River early next season—through our own territory.

**Hon. Mr. McDougall** said, already there were working parties on part of the route—that from Lake Superior to the navigable waters—and 5 or 6 miles had been constructed. Immediately after the action of the House as to the actual transfer of the North-West Territory, Mr. Snow's party had been sent out to complete the road from Lake of the Woods to Fort Garry. The Audit Act standing in the way, he had himself advanced a little of his credit with the Bank of Montreal, in anticipation of the vote of this House. As to the water communication, that was a matter the

**L'hon. Sandfield Macdonald** dit qu'il ne convient pas de discuter ici ses activités au sein de l'Assemblée législative ontarienne.

Le poste est adopté.

**M. Mackenzie** met aux voix le poste Entretien du chemin de fer de la Nouvelle-Écosse—\$30,000 supplémentaires.

**L'hon. M. McDougall** dit qu'il n'est pas exact que la voie ferrée ait été mieux exploitée avant la Confédération. En 1866 le déficit exact était de \$33,835. Au cours de l'année se terminant le 30 juin 1868, les dépenses se sont élevées à \$255,530 et les recettes à \$253,994, ce qui représente un déficit de \$1,506. Le budget de l'année en cours, fondé sur les résultats obtenus au cours des dix mois prévoit des dépenses de l'ordre de \$270,000 et des recettes sensiblement identiques. Pour ce qui est du Chemin de fer Européen et Nord-Américain du Nouveau-Brunswick, en 1866, les recettes brutes ont été de \$148,330 et les frais de réparation et d'exploitation de \$96,570. En 1868, les recettes se sont élevées à \$166,758 et les dépenses d'exploitation à \$131,684. Au cours des neuf premiers mois de l'année en cours les recettes se sont élevées à \$136,664 et les dépenses à \$90,212.

Le poste est adopté, de même que le reste des postes du budget supplémentaire de 1868-1869.

Budget supplémentaire pour l'année se terminant le 30 juin 1870, poste portant sur l'ouverture de voies de communication avec le Territoire du Nord-Ouest, etc., \$1,460,000.

**M. Mackenzie** demande quelles mesures doivent être prises pour ouvrir des voies d'accès à la rivière Rouge. Il estime nécessaire de construire immédiatement une route carrossable. Il pense que les travaux doivent être entrepris immédiatement pour permettre aux gens d'atteindre la rivière Rouge au début de la saison prochaine, et cela en passant par nos propres territoires.

**L'hon. M. McDougall** dit que des ouvriers sont déjà à l'œuvre sur une partie de la route, celle qui va du lac Supérieur aux eaux navigables; cinq ou six milles de route sont déjà construits. Immédiatement après les mesures prises par la Chambre pour le transfert effectif du Territoire du Nord-Ouest, un groupe d'hommes dirigé par M. Snow a été envoyé pour terminer la route allant du Lac-des-Bois à Fort Garry. La Loi de la vérification retardant les choses, il a lui-même avancé une partie de la somme grâce à son crédit à la Banque de Montréal, en attendant que le