

would not meet the wants of the country, but if it should be decided to carry such a system out, he thought the proposed location was not the proper one, for it was in the wrong place, and had the great disadvantage of having one of the canal termini fully 800 feet above the level of Lake Superior—whereas it would be found that by taking the Nipigon route, the whole lockage between Superior and Winnipeg would not equal that required between Shebandowan and Thunder Bay. Such being the case, he thought that vigorous measures should be adopted without great delay to explore the country lying to the west of Lake Nipigon, and that efforts should be made to obtain, at least, an approximately correct idea of the geography of English River, Lount Lake, and to determine the lowest summit between the waters discharging into the Winnipeg and those flowing into Superior. The north shore of Lake Superior was from 1,300 to 1,500 feet high, and the summit on the boundary line (Arrow Lake) was 1,050 feet above its surface. Shebandowan Lake in Dawson's report was stated to be 810 feet above Lake Superior, and Dog Lake 718 feet. That pointed out a marked descending series, and from what was known of the country to the north, it was reasonable to suppose that a comparatively level line could be obtained at a much less elevation. In fact, said he, everything pointed to the conclusion that it was in the Nipigon country where we should look for a route that would fulfil the required conditions, afford a rapid passage from the great lakes to the interior of the North-West, as well as a means of export for the soon to be developed agricultural wealth of that country—whilst it would at the same time form a link in the large scheme of an Inter-oceanic Railway on British soil. The streams of Oriental commerce, so long in the hands of European nations, and carried round the Cape of Good Hope, and across the Isthmus of Suez, have already been tapped by the pioneer line of American steamers from San Francisco to Yokohama and Shanghai. The tonnage of San Francisco alone increased from 765,900 tons in 1866, to 901,400 tons in 1867. The number of passengers arriving in 1867 was 38,800, was nearly equalled by the aggregate of the first half of 1868, being 32,000. The opinion ardently expressed in scientific quarters is that the entire passage from London to Yokohama, through New York and San Francisco, will be reduced to the time required for a voyage across the Pacific, about three weeks. The trade of China and the neighbouring islands, amounts to \$300,000,000 per annum, which was chiefly, in former times, in European hands, but is now rapidly passing into the neighbouring Republic. Through the principle established in the Illinois Central of *land concessions*

grand inconvénient d'avoir un terminus du canal situé à 800 pieds au-dessus du niveau du lac Supérieur; en prenant au contraire la route du Nipigon, le système d'éclusage entre les lacs Supérieur et Winnipeg ne serait pas pareil à celui requis entre le lac Shebandowan et Thunder Bay. Tel étant le cas, je crois qu'il faut prendre sans retard des mesures énergiques pour explorer le territoire à l'Ouest du lac Nipigon, s'efforcer d'avoir une idée à peu près correcte de la géographie de la rivière des Anglais, du lac Lend, et déterminer le sommet le plus bas entre les eaux qui se déversent dans les lacs Winnipeg et Supérieur. La rive Nord du lac Supérieur a une hauteur de 1,300 à 1,500 pieds, et le sommet de la ligne frontière (lac Arrow) est à 1,050 pieds au-dessus de sa surface. Selon le rapport Dawson, le lac Shebandowan est à 810 pieds au-dessus du lac Supérieur, et le lac Dog à 718 pieds. Nous avons donc là une série nettement descendante, et d'après ce que l'on sait du pays qui s'étend au Nord, il est raisonnable de penser qu'on puisse obtenir à une élévation encore moindre, une ligne comparativement égale. En fait, tout porte à conclure que c'est dans la région de Nipigon que nous devons chercher un parcours qui remplisse les conditions exigées, offre un passage rapide entre les Grands lacs et l'intérieur du Nord-Ouest, ainsi qu'un moyen d'exporter les richesses agricoles de ce territoire qui ne vont pas tarder à se développer. En même temps, il formera liaison dans le vaste projet d'un chemin de fer inter-océanique en territoire britannique. Les courants du commerce oriental, si longtemps entre les mains des nations européennes qui contournaient le cap de Bonne Espérance et traversaient l'isthme de Suez, ont déjà été dérivés sur la compagnie maritime pionnière américaine qui relie San Francisco à Yokohama et à Shanghai. Le tonnage de San Francisco à lui seul est passé de 765,900 tonnes, en 1866, à 901,400 tonnes en 1867. En 1867, 38,800 passagers ont débarqué, ce nombre était déjà presque atteint à la fin de la première moitié de 1868, avec 32,000 arrivants. On croit fermement dans les milieux scientifiques qu'il ne faudra pas plus de temps pour se rendre de Londres à Yokohama, en passant par New York et San Francisco, que pour traverser le Pacifique, soit trois semaines. Le commerce de la Chine et des îles avoisinantes s'élève à 300 millions de dollars par an. Il était autrefois principalement l'apanage des Européens, mais il est en train maintenant de passer rapidement chez nos voisins américains. Grâce au système de concessions de terrains au profit des chemins de fer établi dans le centre de l'Illinois, on a inauguré un réseau de chemins de fer qui a donné une impulsion énorme aux affaires industrielles et commerciales. Envisageant toutes les éventualités, l'Angleterre, bien qu'elle ait en Inde une