

vor der Dampfschiffahrtseinrichtung auf dem Rothflusse, versandte die Gesellschaft sechszig Verpackungen (Ballen) auf diesem Wege. 1859 wurden über 50 Tonnen Gewicht an Gütern durch diesen Kanal verschickt und bildeten einen Theil der ersten Fracht, welche die kleinen Dampfer auf dem Rothflusse trugen. Zufriedengestellt mit den Erfolgen dieses Versuches, machte sodann die Gesellschaft Veranstaltungen mit den Herren Burbank & Comp. in St. Paul zur Beförderung aller ihrer Zufuhren für den Rothfluß-Handel, zum jährlichen Betrage von 250 bis 300 Tonnen. Die Entwicklung einer Dampfverbindung auf dem Winnipegsee wird die gesammte Versendung des Handel nach Minnesota ziehen.

1862 endete das Eisenbahnsystem der Ver. Staaten zu La Crosse im Staate Wisconsin. Von dort Dampfschiffahrt nach St. Paul, Landtransport von 250 Meilen nach Georgetown am Rothflusse und Dampfschiffahrt nach Fort Garry; dieß war die Art des Durchganges. Jenseits der Selkirk-Ansiedelung sind Ruderboote und der Holzwagen des Pelzhändlers die rohen Hülfsmittel der Einwohner. Allein mit den Goldentdeckungen an den Quellen des Saskatschewan ist ein neuer Stand der Dinge zur Hand. Wenn Dampfer einst auf dem Winnipegsee und dem Saskatschewan hergestellt sein werden, kann der Auswanderer die Reise von Toronto in Canada nach den Caribo-Minen in Britisch-Columbia in 30 Tagen zurücklegen, und zwar mit weniger Ausgaben, als jetzt zur Reise über Land von der Mündung des Frazerflusses in das Cariboland erforderlich sind.

Somit führen wir die Worte eines vorzüglichen Schriftstellers an, dessen Buch über Minnesota wir viele nützliche Unterweisung entnommen haben:

„Durch Minnesota, dem einzigen Fußsteg der westlichen Auswanderung, muß der große Auszug fließen, welcher sich jetzt vergeblich gegen die Ufer Europas durch die Pässe des Kaukasus stürzt. Jede vordringende Woge der Bevölkerung