

rales, et il n'y a pas raison de douter que le succès qui a couronné ses efforts l'année dernière ne se renouvelle cette année. Inutile de dire que ce nouveau devoir lui a occasionné, ainsi qu'au personnel de son bureau et au département en général, un surcroît d'ouvrage inattendu, et a mis à la charge du ministère une dépense considérable et imprévue. L'on estime le coût de la distribution de cette année à \$115,000, en outre d'une balance de \$13,500 restant sur le crédit ouvert l'année dernière.

CHEMINS DE FER DE COLONISATION.

Les rapports précédents ont attiré l'attention sur le fait de l'extension rapide de la construction des voies ferrées au Manitoba et dans les territoires. L'année dernière a été marquée par des progrès très satisfaisants sous ce rapport. Une branche du chemin de fer de colonisation du Manitoba au Sud-Ouest a été complétée sur un parcours de 60 milles, à l'ouest d'un point situé dans le township 8, rang 4, à l'ouest du 1er méridien, jusqu'à Glensboro', et une autre section de ce chemin est en opération entre Manitou et Deloraine, sur une distance de 100 milles à peu près, Manitou communiquant avec Winnipeg par l'embranchement sud-ouest du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui couvre entre ces deux points une distance d'environ cent milles. Il y a donc deux voies ferrées complètes, équipées et fonctionnant entre la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique et la frontière internationale, et se terminant à Winnipeg, ce qui donne au public un service aussi efficace que satisfaisant; et il n'y a pas à douter que ces deux chemins ne soient prolongés plus à l'ouest, sitôt que le temps et les besoins de la population l'exigeront.

Le chemin de fer *Manitoba and North-Western*, qui court du Portage-la-Prairie, dans une direction nord-ouest, vers Prince-Albert, a été complété et ouvert au trafic avant le commencement de l'hiver, jusqu'à Largenburg, sur un parcours d'environ 180 milles; et deux embranchements de ce chemin—celui de la Rivière-aux-Coquilles, qui court depuis Binscarth jusqu'à Russell, et la ligne dite Saskatchewan et Occidentale, d'Odansah à Rapid-City,—sont ouverts à la circulation sur des distances respectives de 11.5 et 15.45 milles. Le chemin de fer de Régina au Lac Long est complété entre la capitale des territoires du Nord-Ouest et le bassin de soixante milles de navigation formé par les eaux du lac Long, sur une distance d'environ 22 milles. Les propriétaires de ce chemin disent qu'avant longtemps un bateau à vapeur sillonnera le lac sur cette route. Si l'on ajoute à ces tronçons de voies ferrées les 109 milles dont se compose le chemin de fer de la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest, entre Dunmore, sur la voie du Pacifique, et Lethbridge, où sont les mines de la compagnie, l'on verra que depuis 1832, en outre de la voie principale du chemin de fer Canadien du Pacifique et son embranchement sud-ouest de Winnipeg à Manitou, à peu près 500 milles de chemin de fer de colonisation subventionnés par des octrois de terres du gouvernement, ont été effectivement complétés à l'ouest de la rivière Rouge.