

Le viaduc traversant la prairie Robinson à la station de Brockville a 20 arches de 30 pieds chacune, et on lui a fait subir de grandes et utiles réparations.

Les anciennes courbes, qui étaient en épinette blanche étaient cariées et on les a remplacées par d'autres en pin.

Le pont de bois de Jardine, situé près de Saint-Jean et qui a dix arches de dix pieds chacune, a été complètement renouvelé sauf ses piliers de fondation.

Les piliers ont été rasés au niveau de l'eau, et l'on a élevé dessus un nouveau pont.

On vient de commencer le renouvellement des courbes, liens, etc., du pont de Misquash, situé à environ trois milles à l'ouest de Sussex. Ce pont a quatre arches de quinze pieds et une de vingt-six.

On a fait de légères réparations aux autres ponts de bois entre Halifax et Saint-Jean.

La maçonnerie de quarante petits ponts, de ponceaux, de fosses pour empêcher les bestiaux de passer, entre Halifax et Saint-Jean, a nécessité beaucoup de réparations. Sur quelques points il a fallu presque la refaire. Il a fallu aussi construire deux canaux pour l'écoulement de l'eau pendant les crues.

Les travaux suivants ont été exécutés à Moncton :

Le nombre des voies d'évitement a été augmenté et quelques-unes ont été rallongées pour les besoins du trafic.

Une remise pour le fret de 200 x 30 pieds a été construite sur l'emplacement de l'ancienne et l'on y a établi une pesée de la capacité de 50 tonnes.

Un enclos pour les bestiaux a été fait à côté de la remise ci-dessus.

On a construit une glacière et un réservoir de la capacité de $1\frac{1}{4}$ million de gallons pour le service des locomotives et pour les cas d'incendie.

Un égout en briques de 2,310 pieds a été construit pour égoutter le terrain de la station et de ses divers bâtiments.

Le nombre des bureaux étant insuffisants; on a rallongé de 17 pieds le bâtiment où ils se trouvent et construit des voûtes à l'épreuve du feu pour y déposer les livres, etc., ces moyens de sûreté manquaient auparavant.

Des habitations pour le surintendant et l'ingénieur ont été construites sur le terrain du chemin de fer, et ceux qui les occupent paient loyer.

Sur le terrain de la station à Moncton il y a dix-huit maisons appartenant au chemin de fer et qui rapportent un loyer annuel de \$1,359.

Le 1er juillet 1876, le dernier tronçon de 105 milles qui restait à faire entre Campbellton et Sainte-Flavie, a été ouvert au trafic, et la distance entre les termini d'Halifax et de la Rivière-du-Loup est maintenant de 561 milles. Si à cette ligne on ajoute celle de Moncton à Saint-Jean, 89 milles, et les embranchements de Pictou, Shédiac et Windsor, dont la longueur respective est de 52, 11 et 32 milles, la voie que ce département a dû faire entretenir se trouve être de 745 milles en sus des 82 $\frac{1}{2}$ milles des 440 voies de garage établies sur différents points de la ligne et des petits embranchements de Stewiacke, Dorchester, Sackville, Moncton, Newcastle et Rimouski.

La ligne est actuellement divisée en sept districts, dont chacun est sous le contrôle d'un chef, et ces districts sont aussi divisés en sections de 5 $\frac{1}{2}$ milles en moyenne, chacune étant confiée à un contre-maître et à deux hommes dont le devoir est d'inspecter la voie tous les jours et de faire les réparations nécessaires.

Sur une longueur de 713 milles, la dépense pour tenir libre de glace et de neige la voie pendant l'hiver a été de \$28,771.88.