

de 40 pieds de large sur une moitié et de 30 sur l'autre. A l'intérieur se trouvent quatre bascules de la capacité de six tonnes chacune.

Une voie double placée sur tréteaux et de 232 pieds de long a été érigée et divisée en cinq compartiments pour la commodité des compagnies qui expédient de la houille à Halifax pour la consommation locale.

Le terrain acquis pour le prolongement est palissadé à une hauteur de huit pieds, sauf sur la partie du terminus de la rue North, et où l'on construit la palissade de fer déjà mentionnée.

Pour le prolongement dans Halifax l'on a construit en bois les bâtiments suivants à Richmond :

Une remise pour le fret, de 260 pieds de long et 38 de large sur une partie, et de 25 sur l'autre.

Un abri à wagons de 200x40 pieds, pour remiser et réparer les wagons à voyageurs.

Un hangar de 480x45 pieds pour la réception des marchandises expédiées en entrepôt par les steamers transatlantiques et à destination des provinces.

Une remise de 480x34 pieds pour les bestiaux amenés par le chemin de fer. Elle est ouverte sur les côtés et divisée en quatre compartiments au moyen de barrières permettant au besoin de la laisser vaste.

Un caisson de 200x40 pieds a été construit en avant du quai en eau profonde et à l'effet de le protéger. Jusqu'ici, il a répondu à l'attente. Au centre du quai un caisson a été remplacé par une autre construction permettant de placer une voie depuis le terrain de la station jusqu'au hangar plus haut mentionné.

Ce quai est de 740x114 pieds. Du côté de la rive il a une profondeur variant de 10 à 36 pieds, et du côté est de la mer, de 32 à 52 pieds.

On a aussi fait de grandes réparations à l'ancien quai de cette station, car le passage des trains y était devenu peu sûr.

Pour faciliter le remuage des lourds colis, trois grues ont été établies sur le quai en eau profonde.

A la station de Richmond, toutes les voies ont été arrangées autrement et le nombre des voies de garage augmenté.

Dès que les voies établies au terminus de North Street seront terminées, et cela ne tardera guère, on en comptera quarante-deux sur les deux emplacements de la station, et leur longueur totale sera de 36,941 pieds linéaires; autrement dit, elles donneront au rehaussement un espace de 25,391 pieds, équivalant à environ cinq milles.

Pendant l'année on a placé des sémaphores à 12 stations de télégraphe, et on se propose d'en faire autant à toutes les stations régulières.

L'embranchement de Stewiacke était terminé et ouvert à la circulation le 16 octobre 1876. Sa longueur est de 5,110 pieds et il diverge de la ligne principale 2,236 pieds au sud de la station de Stewiacke. Il relie la rivière Stewiacke à son affluent sur la rivière Shubénacadie, à environ 22 milles du florissant village de Maitland.

Ces deux rivières subissent l'action des marées, et la dernière se jette dans la baie de Fundy, à Maitland, lieu où il se fait beaucoup d'affaires par la voie ferrée.

Pour faciliter le remuage du fret, un quai de 150x50 pieds et un hangar de 40x120 ont été construits là. Dans les marées ordinaires l'eau monte et baisse 10 pieds à ce quai.

Un pont en treillis de fer avec arche de 150 pieds reposant sur des piliers de pierre est en voie de construction sur la rivière Nine Mile, à Elensdale. Il remplace l'ancien pont de bois qui mesurait environ 600 pieds.

Le pont actuel traverse la rivière ci-dessus et son bras nord. Il a 19 arches de 30 pieds chacune, mais il est devenu impropre au trafic de la voie ferrée.

Un remblai a été formé en partie sur l'espace entre les deux rivières. Il sera terminé dans quelques semaines.

Le nouveau pont se construit sans retarder la circulation des trains, et dans un mois il sera terminé.