

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,
MONCTON, N.-B., 16 juillet 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant au sujet du département de l'ingénieur du chemin de fer Intercolonial, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1877.

Sur la ligne principale et l'embranchement de Pictou, la longueur totale en rails de fer le 1er juillet 1876 était de 133 milles, représentant un poids de 11,970 tonnes, et il y avait aussi 12 milles ou 1,188 tonnes de vieux rails de fer (H) sur l'embranchement de Windsor qui étaient devenus hors de service, le reste de la distance de ce dernier embranchement (20 milles) ayant été renouvelé l'année précédente.

La substitution de l'acier au fer sur la ligne principale et l'embranchement de Pictou, et d'un nouveau rail de fer (T) à l'ancien sur l'embranchement de Windsor, a été évaluée à \$600,000, et \$200,000 sont portés en compte chaque année, de sorte que trois ans devront s'écouler avant de clore le compte du renouvellement.

Sur la ligne principale et ses embranchements on a renouvelé 126,242 traverses.

Pour la réparation des clôtures sur ces lignes on a aussi dépensé \$11,468.51.

Le ballastage de diverses parties de la ligne principale, entre Halifax et St. Jean, et de ses embranchements, et les autres améliorations qu'exigeait un chemin de fer de première classe, ont coûté \$34,478.71.

Les travaux du prolongement dans Halifax ont marché avec assez de vigueur pour permettre que cette voie fut ouverte au trafic le 2 octobre 1876, et le 16 du même mois des trains de voyageurs pouvaient se rendre jusqu'à une station temporaire établie près de la nouvelle gare actuelle à la veille d'être achevée, la période spécifiée au contrat pour sa construction expirant le 1er septembre prochain. La gare des voyageurs est en brique, et se compose d'un corps principal avec façade 113 pieds sur 50 de profondeur, et d'une remise de 400 pieds de long sur 80 de large. Le toit de cette dernière est couvert en tôle galvanisée et soutenu par 24 chevrons en fer placés à 16 pieds de distance.

Le principal corps de bâtisse a un étage sur rez-de-chaussée avec toit mansardé couvert en ardoise sur les côtés et en asphalte mêlée de gravier sur le sommet.

Il y a aussi un soubassement qui occupe la moitié du corps principal et où sont placées la fournaise et la chaudière servant à chauffer le haut par la vapeur.

Les tuyaux à gaz sont logés dans les murs de l'édifice et tous les appareils d'éclairage seront bientôt posés.

Il y aura trois voies et deux plateformes à l'intérieur de la remise, chacune de ces plateformes devront être de 400 pieds de long et de 18 et 20 pieds de large.

La salle des bagages a 80 pieds de longueur sur 15 de largeur et trois grandes portes ouvrant sur la gare des voyageurs, ce qui permettra de transporter promptement des wagons les colis qui en seront descendus.

Sur le côté est de la remise, il y aura six portes de 6½ pieds pour permettre au public voyageur de circuler facilement à l'arrivée des trains. Dans la salle des bagages il y aura deux pesées de deux tonnes chacune.

Sur les rues North et Lockman on est en voie de poser une palissade en fer sur le mur en pierre qui sépare le bâtiment des voyageurs de celui du fret. Ce dernier est plus bas que l'autre par rapport au niveau de la rue Water sur laquelle il fait face. Il est en briques et a été construit l'an dernier. Sa longueur est de 500 pieds; il est