

Augmentation du pouvoir de traction des locomotives.

On a commandé soixante locomotives modernes pour trains de marchandises, des types Mikado et Santa Fe; celle du premier type ayant un pouvoir de traction de 265 pour 100 et les secondes de 320 pour 100—la force de traction des plus puissantes locomotives employées jusqu'alors était représentée par 220 pour 100.

Retard dans la livraison des wagons à marchandises.

Nous avons commandé, au printemps de 1916, 1,000 wagons couverts, d'une capacité de 50 tonnes, à deux grandes manufactures de wagons de l'Est du Canada, dont la livraison devait s'opérer le 1er octobre 1916 et le 1er janvier 1917, de façon à faciliter le trafic maritime durant l'hiver; mais les entrepreneurs n'ont pu livrer ces articles au temps assigné, ce qui a été cause de désappointements et de retards sérieux et a nui au trafic maritime. La livraison de 500 wagons n'a été terminée que le 15 avril dernier et 167 wagons seulement des autres cinq cents avaient été livrés le 17 avril.

Activité dans les ateliers.

L'énorme accroissement du trafic a été cause d'une augmentation extraordinaire dans le nombre des locomotives et des wagons. En employant un plus grand nombre d'ouvriers, nous avons réussi, au cours de l'année, à réduire de quatorze cent dix à quatre cents le nombre des wagons à marchandises en mauvais état. Nous avons réparé plus de douze cents wagons à marchandises durant l'année, converti deux cent vingt-cinq wagons en wagons à pulpe et en fourgons, et construit cinquante nouveaux wagons plate-forme, muni cinq cents wagons de barres d'attelage métalliques et sept cents d'appareils de sûreté. Nous avons fait de grosses réparations à deux cent dix-huit wagons à voyageurs et parachevé la construction de quatre wagons à bagage et de deux wagons-poste sur châssis en acier, exclusivement dans les ateliers de Moncton; nous avons encore remodelé et remis à neuf soixante-dix-neuf wagons dortoirs, wagons-buffets et wagons-salons. Nous avons surveillé étroitement les réparations du matériel étranger, et nous avons à notre crédit un excédent d'environ \$90,000 pour l'année.

Convois militaires et convois hôpitaux.

Dans le service des wagons à voyageurs, nous avons activement travaillé, au cours

[M. Cochrane.]

de l'hiver, à fournir les wagons requis pour des fins militaires, ce qui comprenait le transport sur l'Intercolonial et le Transcontinental. Nous avons converti dix wagons-dortoirs et wagons-hôpitaux militaires. Huit d'entre eux ont été réparés et peints et convertis en wagons-hôpitaux en moins de quatorze jours. Les contremaîtres et les ouvriers ont travaillé sans relâche, par équipes, nuit et jour, dimanches et jours de fête compris, et tous ont été félicités et remerciés pour avoir accompli un pareil tour de force en un temps aussi court. En outre de ces dix wagons-hôpitaux, nous avons aménagé pour le service des ambulanciers sept wagons-dortoirs du nouveau modèle, treize wagons à touristes et six wagons-dortoir de l'ancien modèle, dont nous nous servons comme wagons à touristes, ce qui fait en tout vingt-six wagons pour le service des hôpitaux. Les dix wagons de la Croix-Rouge contiennent cent cinq lits, dix sections, quatre-vingt-dix-neuf lits superposés et cinq compartiments réservés. Les wagons-touristes peuvent transporter neuf-cent-soixante-onze personnes, de sorte que nous pouvons ainsi en transporter douze cents.

Installations terminales et transbordeur de l'Île du Prince-Edouard.

Le bateau transbordeur a fait le service durant tout l'hiver entre Pictou et les ports de l'Île du Prince-Edouard; on s'en est servi comme navire brise-glace et il a été démontré que ce navire peut naviguer à travers les glaces, en toutes circonstances.

Au Cap Tourmente, on a parachevé le débarcadère et les ponts pour le transbordement des wagons entre le pont du navire et la jetée; il ne reste plus qu'à placer certaines machines dans la station de force motrice et à installer les dynamos qui fournissent l'éclairage électrique; tout cela contribue à rendre ces installations terminales prêtes à servir efficacement.

Il reste de la pierre à mettre à la base du brise-lames et couvrir ce dernier d'un travail en maçonnerie, mais l'ouvrage, dans l'état où il se trouve présentement, fournit un excellent mouillage pour le navire et protège tout le bassin.

A Carleton Point, les travaux n'ont pas avancé aussi rapidement par suite de la rareté de la main d'œuvre et de la fréquence des tempêtes.

Le raccordement entre le quai du transbordeur et les voies ferrées de l'Île-du-Prince-Edouard est terminé, ainsi que la cour et les bâtiments, au terminus de Carleton