

Ministère des Postes.

Durant l'exercice 1897-98 les opérations du service des malles par chemins de fer ont eu pour résultat une augmentation sensible sur 1896-97, dans le nombre de milles de lignes additionnelles de chemins de fer utilisées pour les fins postales, ce qui, naturellement, a eu l'effet de fournir un service postal beaucoup plus efficace que jusqu'à présent. Des services furent établis sur de nouvelles lignes à mesure que les besoins du pays exigeaient de meilleurs moyens de communications.

550·65 milles de nouveaux chemins de fer ont été utilisés, et sur cette augmentation de parcours il n'est besoin d'attirer l'attention que sur les suivantes :—

Un service quotidien par wagon à bagage dans chaque sens, entre Métapédia et New-Carlisle, sur le chemin de fer Atlantique et Lac-Supérieur, 98 milles, donnant aux bureaux sur cette route une correspondance directe quotidienne sur le chemin de fer Intercolonial, au nord et à l'ouest. En rapport avec ce service, un service quotidien par diligence a été établi entre New-Carlisle et Paspébiac, fournissant ainsi un service satisfaisant le long de la Baie des Chaleurs.

Un service quotidien par wagon à bagage a également été établi entre la station Norton et Chipman, sur la ligne du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, une distance de 45 milles, fournissant des communications postales grandement améliorées aux points terminaux et aux bureaux intermédiaires sur la route.

Grâce aux arrangements conclus en vertu desquels le chemin de fer du comté de Drummond a été compris dans le réseau de l'Intercolonial, le ministère a pu étendre le service postal sur le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal, et continuer également le service postal par wagon, tel qu'il se faisait autrefois par le chemin de fer du comté de Drummond entre Saint-Hyacinthe et Nicolet. Un service quotidien par wagon postal sur la nouvelle ligne entre Lévis et la jonction de Saint-Léonard et un service par wagon à bagage entre Lévis et Montréal représentent l'augmentation du service résultant du parcours additionnel utilisé pour le service, la voie du chemin de fer Grand-Tronc entre Lévis et la jonction de la Chaudière et entre Sainte-Rosalie et Montréal étant utilisée pour cela ; le nombre réel de milles de nouveau chemin de fer étant seulement de 70·9, savoir, entre les jonctions de Saint-Léonard et de la Chaudière.

Une extension du service quotidien par wagon postal sur la ligne du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit, de Leamington à Ridgetown, 46·05 milles, et du service quotidien par wagon à bagage sur le chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, de Winnipeg à la jonction Scotia—67·2 milles, ce dernier service complétant les communications postales directes entre Ottawa et Parry-Sound, donnèrent à ces districts respectifs des moyens de communications postales très désirées.

Le service postal hebdomadaire par wagon à bagage entre Dauphin et Winnipegosis—39·1 milles, et le service bi-hebdomadaire par wagon-postal entre Portage-la-Prairie et Dauphin—120·3 milles—(le chemin de fer Northern-Pacific étant utilisé entre Portage-la-Prairie et Gladstone) fournirent au district du lac Dauphin des communications postales dont on avait grandement besoin dans cette partie rapidement grossissante du Canada.

Par l'extension du service quotidien par wagon à bagage sur l'embranchement Slocan du chemin de fer du Pacifique Canadien entre la jonction de Slocan et Slocan-City, une distance de 32 milles, et par l'établissement d'un service quotidien par wagon à bagage entre Robson et Rossland, C.-B., sur la ligne du chemin de fer Columbia et Western, 32·6 milles, les communications postales existant jusqu'à ce jour dans ce district ont été améliorées à un degré proportionné à leur importance.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

B. M. ARMSTRONG,

Contrôleur.

R. M. COULTER,

Sous-directeur général des postes.