

Vu l'insuffisance du service à Campbellton, il va falloir faire une forte dépense pour en établir un d'après le système de la gravitation.

L'eau ayant manqué à Sainte-Flavie, une citerne et une remise ont été construites à environ un mille au sud de la station, et le service est là suffisant. Cette citerne est emplie par une pompe à bras et elle peut contenir 4,175 gallons.

À Saint-Octave et à Saint-Fabien, il est difficile, l'hiver, d'avoir un service d'eau constant. Les puits ne s'alimentant que par l'eau de surface, les froids intenses les font se tarir bientôt.

À ces endroits, et pour donner aux locomotives l'eau nécessaire, souvent les cantonniers ont dû travailler des nuits entières.

Sur la ligne principale et sur ses embranchements il y a en tout 80 stations d'eau. À dix de ces places, le service d'eau est fait à l'aide d'une pompe à vapeur ; à vingt par une pompe à bras ; à sept par un moulin à vent et à trente-cinq par le système de la gravitation.

Des améliorations ont été faites aux bâtiments et terrains des stations suivantes :

À la jonction de Windsor, on a autrement disposé l'intérieur de la gare des voyageurs et fait des améliorations pour faciliter le trafic.

À Shubéacadie, la plateforme pour recevoir le fret et l'enclos à bestiaux ont été renouvelés. Le hangar du fret a subi les réparations nécessaires.

Une remise pour le foin, de 15 x 40 pieds et ouverte sur les côtés, et une plateforme de 10 x 80 pieds ont été construites à cette station pour la commodité des expéditeurs. Deux voies d'évitement ont été prolongées et reliées à la ligne principale par une aiguille à trois branches qui a ajouté 871 pieds à l'étendue que les wagons peuvent sillonner sur les terrains de la station.

À l'extrémité sud de la station de Stewiacke, les deux voies de garage ont été prolongées de 200 pieds.

À Brookfield, le hangar du fret a été réparé et la plateforme des voyageurs renouvelée.

À Truro, les salles d'attente ont été réparées et peinturées. Une voie d'évitement de 715 pieds a été établie à l'occasion de l'exposition provinciale tenue là en octobre 1876.

La remise des locomotives à Stellarton a été réparée et solidifiée. À Pictou, le bureau de l'agent a été agrandi et réparé où besoin était.

À Londonderry une des voies de garage a été prolongée de 1,334 pieds, et l'on a commencé à Springhill le nivellement nécessaire à la pose de nouvelles voies d'évitement.

Une voie de garage de 1,020 pieds a été établie à Mathison's Mill, près de la station Thompson ; une autre de 665 à McMann's Mills ; une troisième de $3\frac{1}{2}$ milles au nord de Memramcook, et une quatrième de 520 pieds à Jones' Mill, près de Painsec. Les propriétaires du terrain ont fait le nivellement et fourni les traverses.

À Meadow Brook, la plateforme a été renouvelée et on en a rallongé deux Sussex. À cette dernière station, la plateforme du fret a été renouvelée et l'on recouvert en bardeaux et peinturé le toit du hangar à fret.

À Moncton, les salles d'attente de la gare des voyageurs a été réparée et peinturée. L'extérieur de ce bâtiment devra aussi être peinturé dans le cours de l'été. L'ancien bâtiment de cette station, converti il y a environ quatre ans, en logements qu'occupaient des ouvriers, a été accidentellement détruit par le feu en avril dernier.

Les réparations nécessaires ont été faites aux bureaux et habitations des agents à Salisbury et Anagance, et le toit de la gare d'Hampton a été recouvert en bardeaux et peinturé.

L'emplacement de la station à signaux à Torryburn ayant été jugé impropre à cette fin, on l'a changé et un nouveau hangar et une nouvelle plateforme ont été construits à quelques cents pieds au sud.

À Saint-Jean, les réparations nécessaires aux logements des agents de station ont été faites. On a agrandi de 20 pieds la salle des bagages, et l'ancienne remise à wagons à l'extrémité sud du terrain a été convertie en hangar à fret. Son toit a été recouvert en bardeaux et peinturé. La plateforme et le plancher nécessaires ont été construits.