

La locomotive "Apohaqui" (No 10) fut jetée hors de la voie le 28 janvier dernier, près de Fort Cumberland et très endommagée. Elle est encore à l'atelier où l'on ne peut suffire à toutes les réparations qu'exige le service. Si la chose est possible, on la mettra en état de service pour l'hiver.

On a réparé les soupapes de la locomotive "Prince of Wales", (No. 12,) et fait d'autres réparations entr'autres aux tubes. Elle est maintenant en bon état, sauf le foyer, qu'on devra changer avant longtemps.

La locomotive "Norton," (No. 13,) a été entièrement réparée et est maintenant en bon état, excepté les trucks du tender qui devront être refaits. On a enlevé les tubes et examiné la chaudière à l'intérieur; on a constaté une petite fente près d'un des bandages; sous d'autres rapports elle était en bon état. On a bouché la fente et éprouvé, avec succès, la chaudière à une pression de 200 lbs par pouce carré. Posé quatre roues de fonte avec bandages d'acier.

Locomotive "Prince Alfred," (No. 14.)—La réparation principale a été de poser des bandages d'acier sous les roues de la locomotive et du truck; fait quelques autres réparations légères. Elle est maintenant en bon état, mais il faudra renouveler le cadre du tender avant l'hiver.

Comme je l'annonçais dans mon dernier rapport, on a renouvelé les tubes de la locomotive "Robert Jardine," (No. 15,) elle fonctionne bien; dans l'impossibilité d'empêcher les soupapes de se fendre, on en a posé de nouvelles à l'abri de la pression, et elles fonctionnent mieux, jusqu'à présent, que les anciennes.

Locomotive "The Pear," (No. 16.) Les tubes de cette locomotive ont été renouvelés; les anciens avaient des fuites. J'ajouterai que la chaudière de cette locomotive et celle du "Robert Jardine" ont été examinées à l'intérieur et éprouvées à une pression de 195 lbs. par pouce carré avec des résultats satisfaisants. Posé quatre moyeux de fer avec bandages d'acier, ainsi que des soupapes à tiroirs. En bon état.

Les locomotives "Intercolonial" et "New-Brunswick," appartenant au chemin de fer intercolonial, ont été réparées de temps à autre, et on y a fait les modifications nécessaires pour employer le charbon au lieu du bois. Elles sont en bon état.

On a posé sous les chars vingt-six (26) roues "Harris" et huit (8) roues "Acadia." Trois (3) roues "Harris," quatre (4) de la Cie. de Portland, quatorze (14) roues "Acadia," et huit (8) moyeux de fer forgé et quatorze (14) de fonte avec des bandages d'acier de Wicker, ont été posés sous les locomotives et tenders durant l'année.

On a examiné toutes les chaudières et toutes peuvent sûrement résister à la pression autorisée de 110 à 120 lbs.

Cinq locomotives sont en bon état, cinq en assez bon do., et quatre demandant des réparations considérables. Quatre locomotives ont été peinturées, et il en reste cinq à peindre.

On a posé de nouveaux trucks sous deux chars de première classe qui ont été peinturés. Trois ont été recouverts en ferblanc. On a refait, en ferblanc, la couverture de deux chars de seconde classe, posé de nouveaux trucks, peinturé; posé seulement de nouveaux trucks à un char, peinturé. Deux chars de l'express ont eu de nouveaux trucks, on a refait la couverture en ferblanc et peinturé. Deux chars à fret (fermés) ont été recouverts en ferblanc et l'on y posé de nouveaux trucks; posé seulement des trucs neuf à sept chars. Les plateformes de trois chars découverts ont été refaites et l'on a posé de nouveaux trucks; un char n'a eu que la plateforme refaite. Tout le matériel des chars a été grandement amélioré.

Deux chars de première classe ont besoin de couvertures "Monitors"; d'autres, ainsi que des chars de seconde classe, ont besoin de nouveaux trucks; il faudra recouvrir environ vingt des chars fermés et douze ou quinze des chars-plateformes.

J'ai l'honneur, etc.,

H. A. WHITNEY,

Surintendant des Locomotives.