

l'ancienne ligne dans la même condition que la nouvelle et qui a coûté \$30,000, la démolition et reconstruction de la maçonnerie détériorée, surtout à la Nouvelle-Ecosse, et le renouvellement de ponts, qui ont coûté environ \$12,000; la construction de bâtiments de station et l'agrandissement de quelques uns de ces bâtiments, et dont le coût s'est élevé à environ \$3,000; la construction de nouvelles voies d'évitement, environ \$3,000, et divers autres travaux portant le total de la dépense à au-delà de \$65,000.

L'année précédente, plus de \$56,000 furent dépensées pour des objets analogues et portées au compte du capital.

Une petite somme a été aussi dépensée pour finir le renouvellement du matériel roulant des anciennes lignes, ce matériel était en très mauvais état et pour une grande partie il a fallu le reconstruire entièrement.

Dans le cours de l'année dernière, dix wagons de première classe et plusieurs autres ont été entièrement reconstruits. Aujourd'hui, le matériel roulant est en très bon ordre et pourra être entretenu à peu de frais. Cette reconstruction est commencée depuis plusieurs années et elle est maintenant presque terminée. Tous les déboursés à cet effet ont été inscrits au compte des frais d'exploitation, et l'année dernière ils se sont élevés à plus de \$40,000.

Pour l'année expirée le 30 juin 1877, le revenu a été grevé pour au-delà de \$100,000 à l'effet de mettre la voie permanente et le matériel roulant des anciennes lignes dans une aussi bonne condition que les nouvelles parties de l'Intercolonial, et pour faciliter le trafic au moyen de nouveaux bâtiments et nouvelles voies de garage ou différentes stations.

Déduction faite de ces déboursés exceptionnels, les frais d'exploitation de l'Intercolonial, pour la première année de sa complète opération, ont excédé d'environ \$200,000 le chiffre de ses recettes.

Le nombre de milles parcourus dans l'année par les locomotives a été de 2,176,201, et par les wagons, de 15,973,420.

Les frais de traction ont été de 82 cts. par train et par mille, ce qui est un chiffre très peu élevé.

En 1874, avant que la ligne du nord fut ouverte, ces frais se sont montés à \$1.02; —réduction, 20 p. c. La pesanteur des trains est aussi maintenant beaucoup plus considérable.

Dans les frais d'exploitation sont compris \$13,530.65 pour louage de wagons employés à l'échange du trafic avec d'autres lignes. L'augmentation rapide du trafic de complet parcours a trouvé le chemin de fer dépourvu du nombre suffisant de wagons à fret. Sept cents wagons fermés ont été commandés et sont presque terminés, mais pendant ce temps il a fallu louer des wagons de compagnies étrangères pour satisfaire à la desserte. Le nombre actuellement sur la ligne est suffisant, et le compte de location de voiture sera, à l'avenir, bien près de se balancer.

En sus de la reconstruction et du renouvellement des wagons, l'on a eu à s'occuper aussi des locomotives. Le chiffre de leurs réparations durant l'année a été considérable, mais toutes sont maintenant en bon état.

Il a été nécessaire d'en acheter deux l'année dernière, et le prix en a été porté au compte des frais d'exploitation. Il est question de mettre de côté trois pour cent du revenu à l'effet de se procurer les locomotives que le service pourrait exiger.

Pendant la navigation du St. Laurent, les malles venant et à destination d'Europe sont livrées et reçues aux paquebots-poste à Rimouski.

Cet arrangement a pour effet de rendre plus expéditif le service postal entre l'ouest et les provinces inférieures.

En été, les malles pour l'Europe partent une fois la semaine de Toronto, d'Halifax et de St. Jean, le vendredi soir, et elles sont réunies et mises sur le steamer à Rimouski le samedi soir.

La livraison des malles anglaises a été ainsi rendue beaucoup plus expéditive pour les provinces inférieures.

Les voyageurs profitent aussi de cette route, car plus de 400 ont embarqué et débarqué à Rimouski dans le cours de cette saison.