1872. Chemins de fer du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse reconstruits et appelés l'Intercolonial par un arrêté du Conseil, le 9 novembre 1872.
1874. Le chemin de fer est transféré au département des travaux publics. Acte de 1874.
1875. Changement de largeur de la voie entre Halifax et Saint-Jean, le 18 juin.
1876. Toute la ligne de l'Intercolonial ouverte le 1er juillet.
1879. Achat de la ligne de la Rivière-du-Loup, 126 milles du Grand Tronc pour $1,500,000, le 1er août.
Le département des chemins de fer et canaux est organisé sous l'administration d'un ministre le 20 mai 1895.
1884. Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse vend l'extension de l'Est, (80 milles), le 9 janvier. Coût, le 30 juin 1884, de la ligne et de l'équipement, $1,284,311.
1885. L'embranchement du cap Traverse (13 milles) est complété. La ligne de ceinture Saint-Charles (14 milles) est complétée. L'embranchement de Dalhousie (7 milles) est terminé.
1886. L'embranchement de la Rivière-du-Loup (ville, 4 milles) est achevé, ainsi que l'embranchement de la ville de Dartmouth (4 milles).
1888. L'embranchement de Carleton est incorporé avec l'Intercolonial par un arrêté du Conseil du 8 octobre. L'embranchement de Pictou (ville, 14 milles), est complété.
1888. Les chars sont éclairés à l'électricité et chauffés à la vapeur.
1890. L'embranchement d'Oxford est ouvert au trafic.
Les comptes pour l'entretien et le service de l'extension de l'Est sont versés avec les mêmes comptes que l'Intercolonial, le 1er juillet 1890.
1891. Par l'acte 54 Vic., chap. 50, les travaux suivants, ainsi que l'extension de l'Est, furent incorporés avec l'Intercolonial. Jonction Oxford, (72½ milles) ouverte le 15 juillet 1890. Le chemin de fer du Cap-Breton, dont 52½ milles furent ouverts au trafic le 24 novembre 1890, et 46 milles le 1er janvier 1891.
1892. L'embranchement de Carleton est transféré à la cité de Saint-Jean pour une somme de $40,000, le 3 septembre 1892, et, loué par bail au Pacifique canadien pour 999 ans. Le contrat fut approuvé par l'acte de 1893, chap. 6.

La longueur totale du réseau de l'Intercolonial, le 30 juin 1895. était de 1,186½ milles de voie exploitée, y compris l'embranchement de Windsor (32 milles).

L'Intercolonial touche à six ports de l'Atlantique, savoir: Pointe-du-Chêne, Pictou, St.-Jean, Halifax, Sydney et Sydney-nord. Voici les distances d'une extrémité à l'autre:

	Milles.
Lévis (vis-à-vis Québec) *viâ* le chemin de raccordement Saint-Joseph et la jonction Saint-Charles (14 miles) à Halifax	675
Lévis à St.-Jean	578
Lévis, *viâ* Truro, à Sydney	827
" " Sydney-nord	820

Le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard a d'abord été livré au trafic le 12 mai 1875.

1018. L'état suivant indique la situation financière de chaque ligne, le 30 juin 1895.

SITUATION FINANCIÈRE DES CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT EN CANADA, 1895.

—	Capital payé.	Recettes d'exploitation.	Dépenses d'exploitation.	Surplus.	Déficit.	Percentage des dépenses aux recettes.
	$	$	$	$	$	
Intercolonial	55,007,939	2,940,718	2,936,903	3,815	.....	99·8
Emb. de Windsor	.....	39,077	14,640	24,437	.....	37·5
Ile du P.-Edouard	3,750,565	149,655	232,905	.....	83,250	155·6
Total	58,758,504	3.129,450	3,184,448	28,252	54,998	101·7