

Le tableau suivant donne les recettes et les dépenses du chemin de fer, prolongement est, de 1885 à 1890 :—

RECETTES ET DÉPENSES DU CHEMIN DE FER, PROLONGEMENT-EST.

RECETTES.

Année.	Milles	Transport des voya- geurs.	Transport des mar- chandises.	Malles et message- ries.	Autres sources.	Total.
1885.	80	6,318	67,188	893		74,399
1886.	80	36,952	22,237	7,234	468	66,893
1887.	80	35,650	20,276	7,644	537	64,107
1888.	80	38,406	24,036	7,748	362	70,552
1889.	80	39,076	26,733	6,627		72,437
1890.	80	40,300	37,720	6,290	349	84,659

DÉPENSES.

Année.	Milles	Entretien et bâti- ments.	TRACTION ET RÉPARATION.		Frais généraux d'exploita- tion.	Total.
			Locomo- tives.	Wagons.		
1885.	80	25,086	18,622	4,182	30,384	78,274
1886.	80	48,312	16,795	3,470	26,179	94,756
1887.	80	51,312	14,933	4,325	23,684	94,254
1888.	80	43,845	17,356	6,037	23,716	90,955
1889.	80	38,281	20,176	6,323	25,939	90,719
1890.	80	23,165	21,158	6,336	28,444	79,103

Durant l'année fiscale de 1891, par une loi spéciale, 51 Vict., chap. 50, le Prolongement-est a été fusionné avec l'Intercolonial.

L'embranchement de Windsor est la propriété du gouvernement qui le maintient, mais c'est la Compagnie de chemin de fer Windsor et Annapolis qui l'exploite, payant un tiers des recettes brutes d'exploitation au gouvernement. La part qui revient au gouvernement est généralement plus que suffisante pour solder les frais d'entretien, et en 1902 les profits se sont élevés à \$33,228. La voie s'étend de Windsor à l'embranchement Windsor, distance de 32 milles.