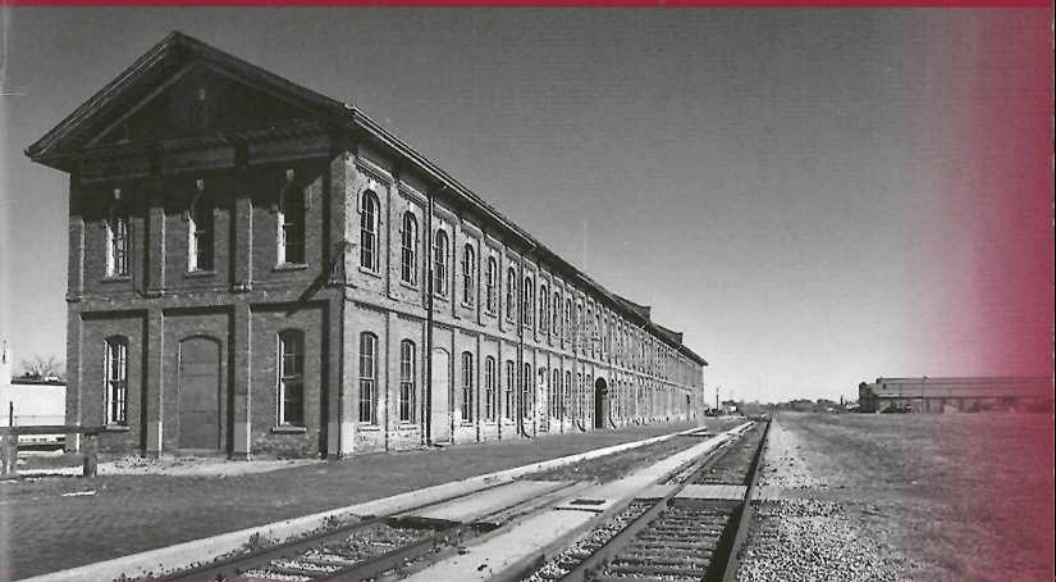


## Gare ferroviaire de St. Thomas



An agency of the Government of Ontario



# St. Thomas Canada Southern Railway Station

**Cover image:** St. Thomas Canada Southern Railway Station  
(Photo courtesy of the North America Railway Hall of Fame)

The Ontario Heritage Trust gratefully acknowledges the research of Katie Cholette PhD in preparing this paper. Cholette is an Assistant Professor of Fine Art History at Carleton University.

© Ontario Heritage Trust, 2011

On June 17, 2011, the Ontario Heritage Trust and the North America Railway Hall of Fame unveiled a provincial plaque at the Canada Southern Railway Station in St. Thomas, Ontario, to commemorate the St. Thomas Canada Southern Railway Station.

The bilingual plaque reads as follows:

### **ST. THOMAS CANADA SOUTHERN RAILWAY STATION**

The St. Thomas Canada Southern (CASO) Station, financed by American railway promoters, was constructed between 1871 and 1873 to serve as both the passenger station for St. Thomas and CASO's corporate headquarters. During the 1920s, the station was one of the busiest in Canada. The Canada Southern rail route through southwestern Ontario ultimately linked Chicago and New York City, and was instrumental in the economic development and growth of St. Thomas. Designed in the Italianate style by Canadian architect Edgar Berryman (1839-1905), the impressive building is embellished with classical details such as pilasters, arched windows and passageways, wide eaves and a heavy cornice supported by paired brackets. The building's design, scale and quality of interior finishes make it unique within Canadian architectural history and it stands as a symbol of the importance of railway development in southern Ontario.

### **GARE FERROVIAIRE DE ST. THOMAS**

Financée par des promoteurs américains, cette gare de la Compagnie du chemin de fer du sud du Canada est construite entre 1871 et 1873. L'édifice doit alors faire office de gare de voyageurs pour la ville de St. Thomas, mais aussi de siège social de la compagnie ferroviaire. Au cours des années 1920, cette gare est l'une des plus fréquentées du Canada. Le chemin de fer du sud du Canada sillonne la région du Sud-Ouest de l'Ontario pour relier à terme les villes de Chicago et de New York. Il joue ainsi un rôle clé dans le développement économique et la croissance de St. Thomas. Conçu dans le style italianisant par l'architecte canadien Edgar Berryman (1839-1905), cet édifice impressionnant est rehaussé de détails d'inspiration classique : pilastres, fenêtres et couloirs en arcade, larges débords et lourde corniche soutenue par des corbeaux doubles. La conception, l'envergure et la qualité des finitions intérieures du bâtiment en font un chef-d'œuvre unique dans l'histoire de l'architecture canadienne, symbole de l'importance du développement des chemins de fer dans le Sud de l'Ontario.

## Historical background

### Introduction

The construction of the route through southern Ontario in the early 1870s for the American-owned Canada Southern Railway (CSR and CASO<sup>1</sup>) Company ushered in a period of economic prosperity and growth for the town of St. Thomas, Ontario. To provide the shortest and most economical transportation route between Michigan and New York State, the railway company laid 229 miles (369 kilometres) of track between Amherstburg, Ontario and Fort Erie, Ontario. With connecting lines, the Canada Southern route ultimately provided links between the cities of Chicago, Illinois and New York City. In addition to shortening the distance between Detroit and Buffalo, the grade and quality of track were considered superior: the route had few bends, a good road-bed, heavy steel rails and few bridges. The prospectus for this project proudly noted that 96 per cent of the line was straight and no opposing upgrade exceeded 15 feet per mile.<sup>2</sup>

Aware of the benefits that would accompany the railway, the city council of St. Thomas voted a bonus of \$25,000 to the project in 1870 to ensure that the railway's corporate headquarters would be located in their town. The CSR opened its eastern route from St. Thomas to Amherstburg in 1872; the western route to Fort Erie was completed in early 1873.<sup>3</sup>

Canada Southern was the most important railway to come to St. Thomas, and it rapidly became St. Thomas's largest source of employment. In the span of 10 years, the population of the town almost quadrupled as a direct result of the railway.<sup>4</sup> By the 1920s, the St. Thomas CASO station was one of the busiest in Canada and St. Thomas had become known as the "Railway Capital of Canada."

In the early 1870s, the company purchased 309 acres (125 hectares) of land at the far eastern end of St. Thomas for its enterprise. The enormous site housed the station building, as well as an engine house, blacksmith shop, paint shop, round house, waste shop, freight depot and a large repair and maintenance building (which contained a machine shop, boiler shop and car erecting shop). Nine acres (four hectares) of the site were set aside for the station and its grounds (just to the east of the already existing London and Port Stanley Railway).<sup>5</sup> The station's location caused the St. Thomas commercial district to shift eastward and stimulated construction along Talbot Street.<sup>6</sup> A large park was landscaped in the area immediately north of the station (between the station and Talbot Street) and, in 1914, the YMCA constructed a building on the northwest corner of the park. In the 1940s, the park was commercially redeveloped; it no longer exists today.<sup>7</sup>

### Station architecture

The St. Thomas CASO station was built between June 1871 and April 1873. Designed by the Canadian architect Edgar Berryman (1839-1905), the building was the largest of 31 CSR railway stations built in Ontario during the 1870s. The station was also unusually large for a town the size of St. Thomas, as it housed the corporate headquarters of the Canada Southern Railway and served as the town's passenger station. Unlike most major railway stations in Canada, which were built in the Romanesque (Montreal's Windsor Station), Beaux-Arts (Toronto and Ottawa) or Second Empire (Montreal's Bonaventure) styles, the St. Thomas

station was built in the Italianate style.<sup>8</sup> Its impressive stature was clearly designed to convey a sense of importance to visitors.<sup>9</sup> The 1882 publication *Picturesque Canada* reported that the station was "one of the finest in the Dominion, and reminds one of the large structures in Chicago and New York."<sup>10</sup> The station remains one of the largest buildings in the city.<sup>11</sup>

The most striking feature of the structure is the extreme length and regularity of its two main façades. The two-storey building is 354 feet (108 metres) long and a mere 36 feet (11 metres) wide.<sup>12</sup> The north façade faced the park and Talbot Street, while the main tracks of the station were on the south side. The station was originally surrounded by a wide brick paver platform on the south side and wooden plank platforms on the other three sides. There were service tracks on three sides of the building (there was no service track on the east side).<sup>13</sup> The building was originally surrounded by a canopy at the first-floor level. The canopy roof had a very slight slope and was covered in Vermont slate. It was supported by cast-iron columns with ornamental capitals and cast-iron brackets. The canopy provided protection from the elements for passengers and staff, shade for the first floor and was occasionally used as a viewing platform by employees seeking a good vantage point. It was also used as a staff shortcut between upper-floor offices.<sup>14</sup> The east, north and west sections of the canopy were removed around 1962; the remaining south section was removed in 1969.<sup>15</sup> The main Virginia slate roof of the station has also undergone alterations. There were originally eight tall chimneys on the roof ridge (since removed), and dormer windows were added at a later date (the dormers were removed and subsequently replaced). Two low brick fire-breaks now divide the roof line roughly into thirds.<sup>16</sup>

The station was constructed using 400,000 buff-coloured bricks. The bricks were manufactured at brickyards in Yarmouth Township, a municipality that surrounded St. Thomas on the east. These brickyards formed to help meet the construction demands of several Canada Southern buildings constructed during the 1870s. The buff-coloured bricks were later tinted red using a rouging technique.

The station was built in the Italianate style, an eclectic style loosely based on the forms of the Italian Renaissance. The Italianate style became popular in Britain during the early 1800s. Its variety, adaptability and flexibility made it an ideal choice for residences and new types of public buildings, such as railway stations, men's clubs and public libraries.<sup>17</sup> Hallmarks of the Italianate style are the regular use of classical elements – such as arches, pilasters and columns, ornamental capitals, brackets and corbels, overhanging cornices, oculi and dentils. The Italianate style was adopted in the United States in the 1830s. By the end of the decade, it was beginning to make its way into Canada, and from 1840 to 1880, was being used regularly in Canada. It was ideal for large-scale commercial, public and industrial structures, but it was not generally used for Canadian railway stations, and certainly not on the scale of the St. Thomas station.<sup>18</sup>

The Italianate style is most evident on the exterior of the station. The front (north) and rear (south) façades are divided into 44 regular bays, each defined with a shallow grid of pilasters. The roof has wide eaves and a heavy cornice, supported by ornate large-scaled paired brackets at the top of each pilaster. Large dentils fill the spaces between the brackets. Each bay contains a tall, narrow four-over-four double-hung window (on the first storey, some of the bays contain panelled doorways instead of windows). The first-storey windows are



topped with segmental arches. The second-storey windows are articulated with round-headed arches surmounted with brick hood-mouldings and keystones. A line of dentils articulates the first- and second-storey line of each bay. A string course surrounds the building where the canopy has been removed. Two broad, 14-foot/4-metre wide passageways provide access from the north side of the building through the station to the platform on the south side. The passageways are embellished with brick basket arches. The second storey is accessible through stairways leading off the passageways.

The east and west gable ends continue the decorative rhythm and formal vocabulary of the main façades. Each gable end is divided into three bays by pilasters and each bay contains a tall, narrow arched window (segmental arches on the first storey, and round-headed arches surmounted with brick hood-mouldings and keystones on the second storey). Wood-panelled doors replace the windows in the central bays of the first storey. Each gable end features detailed pediments with an oculus surmounted with an ornamental keystone and brick-hood moulding. The pediments are heavily dentilated and are supported with the same ornate large-scale paired brackets as the rest of the building.

### **Station history**

As befitting its status as the corporate headquarters of the CSR, the station's original interior was as impressive as the exterior. The interior featured exceptionally high ceilings (18 feet/ 5.5 metres) on the ground floor; 16 feet/5 metres on the second floor) supported on columns with decorative capitals, wooden floors (some later covered with terrazzo) excellent millwork, plaster work, heavy wooden trim around all the windows and interior doors, wooden wainscoting and tongue-and-groove panelling in some areas. The ground floor rooms were embellished with plaster crown moulding and panelled soffits on the ceiling. Other significant features included wooden chair rails, baseboards, newel posts, staircases and balustrades.<sup>19</sup> As one of the town's most important buildings, the station would have been among the first to benefit from gas lighting and, later, electricity.<sup>20</sup>

The entire building was planned to accommodate its function: every major room on the ground floor was accessible through doors on both the track and town sides of the building and, as the main floor rooms opened directly onto one another, there was an ease of circulation. The lack of corridors maximized the width of the ground floor rooms.<sup>21</sup> The station also had an attic and a cellar with a tunnel that led to the railway tracks.

The public ground floor contained separate gentlemen's and ladies' waiting rooms, and a ticket office, barbershop, washrooms, refreshment room, dining room, kitchen and baggage room. The spacious gentlemen's waiting room also functioned as a library and a smoking and reading room. Railway travel was considered a respectable method of travel for unescorted women in the late 1800s. In order to maintain a safe and genteel environment, the ladies' waiting room was supervised by an attendant of the Station Master's staff who assisted passengers and announced arrivals and departures. The 18-foot-high (5.5-metre) ceilings of the gentlemen's and women's waiting rooms were supported on cast-iron pillars on plinths with capitals. The decorative capitals of the columns consisted of female Greco-Roman heads, lead acanthus leaves and lead and wood jack-in-the-pulpits.<sup>22</sup> The original plan also provided an office for the railway detective. Shortly after 1914, a small holding cage that served as a

jail for unruly passengers or lawbreakers was constructed out of a portion of the gentlemen's waiting room.

For many years, one of the most celebrated features of the St. Thomas CASO station was its spacious formal dining room, staffed by uniformed waitresses who served meals on fine china. The waitresses were young women who lived and worked at the station (they were boarded in sleeping quarters upstairs and closely chaperoned). Passengers could place their orders ahead of time from the train and their meals would be ready on their arrival. Meals were served through a hidden hatchway from the kitchen; breakfast, lunch, tea and supper were available.<sup>23</sup>

The dining room was also used to host dinners for visiting dignitaries. In 1914, a grand dinner was held to honour Queen Victoria's son, Prince Arthur (Governor General of Canada, and Duke of Connaught and Strathearn). Over the years, various American celebrities – Lucille Ball, W.C. Fields and Babe Ruth – visited the dining room. It was also used regularly for local church and service club meetings. The large and elegant room featured the same architectural details seen in the waiting rooms: columns with ornamental capitals, wooden shutters (some of them with louvers), wainscoting and high ceilings. By the 1930s, dining cars on the trains replaced the demand for meals at the station, and the dining room was reduced to a lunchroom. Over the years, the dining room underwent several alterations; it is presently being restored to its original state.<sup>24</sup>

The second storey of the station housed the corporate offices of the Canada Southern Railway Company. It was also carefully planned to accommodate its function. Access to the second storey was restricted to senior employees of the railway company and female dining room staff. The second storey contained the offices of the general superintendent, assistant superintendent, treasurer, paymaster, engineer, solicitor, draughtsmen, freight agents and chief clerk, as well as bedrooms for the waitresses and matron. An eight-foot-wide (2.4-metre) passageway ran along most of the south side of the building, providing access to all the second-storey offices and rooms. Exterior windows ran along the north side of the building and interior windows on the south side allowed light to enter many of the offices from the corridor. Reflecting the status of the railway company, the second floor was finely appointed – the floors were carpeted and the décor was luxurious. Over the years, as the ownership of the railway changed, the offices were used for different purposes.

## **Conclusion**

The Canada Southern Railway Company was short-lived. In 1874, the company declared bankruptcy and two years later, the railway was taken over by the Vanderbilts, owners of the New York Central Railway (NYC). In 1883, the railway was leased to Michigan Central Railroad (MCR), which was also owned by the Vanderbilts. In 1930, it was subleased back to the NYC and in 1968, the line was amalgamated into the Penn Central Railway. When Penn Central went bankrupt in 1976, Conrail bought the controlling interest in the company. In 1983, the railway finally passed into Canadian hands when it was purchased jointly by the Canadian Pacific Railway and Canadian National Railway.<sup>25</sup> On January 31, 1979, passenger traffic ceased. Freight traffic through the station ended in the 1980s and the station building was gradually shut down.<sup>26</sup>



By the late 1980s, efforts were underway to obtain heritage status for the station and to effect the restoration of the building. Although the building became a heritage railway station under the National Railway Stations Protection Act in 1988, the restoration progressed slowly. In 1996, the Canadian National Railway abandoned the station and, from 1996-2001, the building deteriorated. On Track purchased the building in 2001<sup>27</sup> and feasibility studies concerning the restoration of the building were carried out. The building was protected by an Ontario Heritage Trust heritage conservation easement in 2002. A new roof was installed in 2004, funded partly by a Trillium grant and a loan from Community Futures. In 2005, the North America Railway Hall of Fame assumed ownership of the building and fundraising and restoration began in earnest. The work continues today.<sup>28</sup>

As the North America Railway Hall of Fame notes, the Canada Southern Railway Company's project was "part of a North America-wide trend to promote railway construction as a cornerstone to economic development and settlement."<sup>29</sup> In addition to fostering local economic and cultural development in St. Thomas, the railway improved transportation and communication systems between Canada and the United States.<sup>30</sup> The impressive St. Thomas CASO station stands in testament to the important role that the railway played in the history and development of southern Ontario and the city of St. Thomas.

- 1 These abbreviations appear to have been used interchangeably. Over time, however, the St. Thomas Station has come to be known, and referred to, as the CASO or the CASO Station.
- 2 Canada Southern Railway Company, *Prospectus, Reports and Other Documents* (New York, 1871), 9.
- 3 Douglas N.W. Smith, *The New York Central in Canada: Southern Ontario Lines*, Vol. 1. (Ottawa, ON: Trakside Canada, 1998), 10.
- 4 Population increase of approximately 2,200 to 8,400. Paddon, Wayne, *Glimpses into St. Thomas Railway History. Vol. 1: The Canada Southern Railway* (St. Thomas, ON: (St. Thomas, ON: Paddon Books, 1989), 120-123.
- 5 *Canadian Home Journal*, (St. Thomas), April 28, 1871.
- 6 "Statement of Significance, St. Thomas CASO Station," Ontario Heritage Trust Easement Files, 1; North America Railway Hall of Fame, "Tour of the CASO Station," 3.
- 7 North America Railway Hall of Fame, "Tour of the CASO Station," 5.
- 8 Robert Hunter, "Former Canada Southern Railway Station," (Hull, QC: Historic Sites and Monuments Board of Canada Railway Station Report, ca. 1889), 29.
- 9 Hunter, "Former Canada Southern Railway Station," 29.
- 10 G.M. Grant, (ed.), *Picturesque Canada: The Country As It Was And Is*. Vol. II (Secaucus, New Jersey: The Wellfleet Press, 1988. Originally published: Toronto: Belden, 1882), 512.
- 11 Hunter, "Former Canada Southern Railway Station," 29. St. Thomas became a city in 1881.
- 12 *Canadian Home Journal* (St. Thomas), 24 March 1871, 6.
- 13 Email correspondence between the author and Laurence Grant. 12 April 2011.
- 14 North America Railway Hall of Fame, "Tour of the CASO Station," 4, 11.
- 15 *Ibid.*, 11. At the time of writing, it is anticipated that a reproduction canopy will be added to the structure.
- 16 Hunter, "Former Canada Southern Railway Station," 29.
- 17 *Ibid.*
- 18 *Ibid.*, 30.

- 19 "Statement of Significance, St. Thomas CASO Station," Ontario Heritage Trust Easement Files, 1-2.
- 20 A gas plant was built in St. Thomas in 1874-75. By 1881, the community had gas street lights and electricity was being used for some street lighting by 1887. Electricity generated by Niagara Power arrived in St. Thomas by 1911.
- 21 *Canadian Home Journal* (St. Thomas), 25 November 1873, 4.
- 22 North America Railway Hall of Fame, "Tour of the CASO Station," 6.
- 23 *Ibid.*, 8.
- 24 *Ibid.*, 8-9.
- 25 "The Canada Southern Railway Station," *The Railway Capital of Canada: St. Thomas, Ontario, Canada*. St. Thomas, Ontario: North America Railway Hall of Fame, 2008. [www.Narhforg/timeline.html](http://www.Narhforg/timeline.html) (accessed March 3, 2011). Smith, *New York Central in Canada*, 15, 18, 19, 29, 32, 33, 35.
- 26 "Station Timeline," *The Railway Capital of Canada: St. Thomas, Ontario, Canada*. St. Thomas, Ontario: North America Railway Hall of Fame, 2008. [www.Narhforg/timeline.html](http://www.Narhforg/timeline.html) (accessed March 3, 2011).
- 27 On Track is a not-for-profit St. Thomas-based community group that has had a number of railway-themed projects. They commissioned a feasibility study of the CASO Station by Commonwealth Historic Resource Management that was completed in January of 2003. On Track turned over ownership to the North American Railway Hall of Fame by early 2005.
- 28 "Station Timeline," *The Railway Capital of Canada: St. Thomas, Ontario, Canada*. St. Thomas, Ontario: North America Railway Hall of Fame, 2008. [www.Narhforg/timeline.html](http://www.Narhforg/timeline.html) (accessed March 3, 2011).
- 29 North America Railway Hall of Fame, "Tour of the CASO Station," 2.
- 30 "Statement of Significance, St. Thomas CASO Station," Ontario Heritage Trust Easement Files, 2.

The Ontario Heritage Trust, an agency of the Government of Ontario, is dedicated to identifying, preserving, protecting and promoting Ontario's heritage. The Provincial Plaque Program is the Ontario Heritage Trust's oldest and best-known conservation activity.

For more information about the Provincial Plaque and Local Marker programs, or to learn more about the work of the Ontario Heritage Trust, contact:

Ontario Heritage Trust  
10 Adelaide Street East  
Toronto, Ontario  
M5C 1J3

Telephone: 416-325-5000

Fax: 416-325-5071

Email: [plaques@heritagetrust.on.ca](mailto:plaques@heritagetrust.on.ca)

Website: [www.heritagetrust.on.ca](http://www.heritagetrust.on.ca)

**En couverture :** Gare ferroviaire de St. Thomas  
(Photo avec l'aimable autorisation du North America Railway Hall of Fame)

La Fiducie du patrimoine ontarien tient à remercier Katie Cholette, Ph. D., pour les recherches qu'elle a effectuées dans le cadre de la préparation de cet article. Cholette est professeure adjointe d'histoire des beaux-arts à l'Université Carleton.

© Fiducie du patrimoine ontarien, 2011

Le 17 juin 2011, la Fiducie du patrimoine ontarien et le North America Railway Hall of Fame ont dévoilé une plaque provinciale dans la gare de la Compagnie du chemin de fer du sud du Canada à St. Thomas, en Ontario, pour commémorer la gare ferroviaire de St. Thomas.

Voici le texte de la plaque bilingue :

### **GARE FERROVIAIRE DE ST. THOMAS**

Financée par des promoteurs américains, cette gare de la Compagnie du chemin de fer du sud du Canada est construite entre 1871 et 1873. L'édifice doit alors faire office de gare de voyageurs pour la ville de St. Thomas, mais aussi de siège social de la compagnie ferroviaire. Au cours des années 1920, cette gare est l'une des plus fréquentées du Canada. Le chemin de fer du sud du Canada sillonne la région du Sud-Ouest de l'Ontario pour relier à terme les villes de Chicago et de New York. Il joue ainsi un rôle clé dans le développement économique et la croissance de St. Thomas. Conçu dans le style italianisant par l'architecte canadien Edgar Berryman (1839-1905), cet édifice impressionnant est rehaussé de détails d'inspiration classique : pilastres, fenêtres et couloirs en arcade, larges débords et lourde corniche soutenue par des corbeaux doubles. La conception, l'envergure et la qualité des finitions intérieures du bâtiment en font un chef-d'œuvre unique dans l'histoire de l'architecture canadienne, symbole de l'importance du développement des chemins de fer dans le Sud de l'Ontario.

### **ST. THOMAS CANADA SOUTHERN RAILWAY STATION**

The St. Thomas Canada Southern (CASO) Station, financed by American railway promoters, was constructed between 1871 and 1873 to serve as both the passenger station for St. Thomas and CASO's corporate headquarters. During the 1920s, the station was one of the busiest in Canada. The Canada Southern rail route through southwestern Ontario ultimately linked Chicago and New York City, and was instrumental in the economic development and growth of St. Thomas. Designed in the Italianate style by Canadian architect Edgar Berryman (1839-1905), the impressive building is embellished with classical details such as pilasters, arched windows and passageways, wide eaves and a heavy cornice supported by paired brackets. The building's design, scale and quality of interior finishes make it unique within Canadian architectural history and it stands as a symbol of the importance of railway development in southern Ontario.

# Historique

## Introduction

La construction du chemin de fer sillonnant le Sud de l'Ontario au début des années 1870 pour le compte de la Compagnie du chemin de fer du sud du Canada, détenue par des intérêts américains et dont le nom anglais est Canada Southern Railway Company (CSR et CASO)<sup>1</sup>, inaugure une période de prospérité économique et de croissance pour la ville de St. Thomas, en Ontario. Afin d'établir le corridor de transport le plus court et le plus économique entre le Michigan et l'État de New York, la compagnie ferroviaire fait construire une voie de chemin de fer de 229 milles (369 kilomètres) entre Amherstburg et Fort Erie, en Ontario. Grâce à des correspondances, le chemin de fer du sud du Canada relie à terme les villes de Chicago, dans l'Illinois, et de New York. En plus de réduire la distance entre Détroit et Buffalo, la ligne de chemin de fer est jugée d'une qualité et d'une catégorie supérieures : elle comprend peu de virages, une bonne plateforme, des rails en acier épais et peu de ponts. Dans le prospectus du projet, il est fièrement indiqué que 96 pour cent de la voie ferrée est en ligne droite et qu'elle ne comprend aucune pente de plus de 15 pieds par mille.<sup>2</sup>

Conscients des avantages qui seront générés par cette ligne de chemin de fer, les membres du conseil municipal de St. Thomas votent l'octroi d'une prime de 25 000 \$ en faveur du projet en 1870 pour faire en sorte que la compagnie ferroviaire établisse son siège social dans leur ville. La compagnie ouvre sa ligne est reliant St. Thomas à Amherstburg en 1872; la ligne ouest vers Fort Erie est achevée début 1873.<sup>3</sup>

La Compagnie du chemin de fer du sud du Canada est la plus importante des compagnies ferroviaires qui s'établissent à St. Thomas, et elle devient rapidement la plus grande source d'emploi de la ville. Le quasi quadruplement de la population de St. Thomas en l'espace de 10 ans est directement lié au chemin de fer.<sup>4</sup> Dès les années 1920, la gare ferroviaire de St. Thomas est l'une des plus fréquentées au Canada et la ville est connue comme la « capitale ferroviaire du Canada ».

Au début des années 1870, la compagnie achète 309 acres (125 hectares) de terres à l'extrémité est de St. Thomas pour y bâtir son entreprise. Le site aux proportions gigantesques abrite le bâtiment de gare, ainsi qu'une salle des machines, une forge, un atelier de peinture, une rotonde, une déchetterie, une gare de marchandises et un grand bâtiment d'entretien et de réparation (comprenant un atelier d'usinage, une chaudronnerie et une halle de montage des wagons). Neuf acres (quatre hectares) du site sont réservées pour la gare et son enceinte (juste à l'est de la gare de la Compagnie du chemin de fer de London à Port Stanley qui existait déjà).<sup>5</sup> Suite à l'installation de la gare sur cet emplacement, la zone commerciale de St. Thomas se déplace vers l'est et la construction le long de la rue Talbot est favorisée.<sup>6</sup> Un vaste parc est aménagé dans la zone située immédiatement au nord de la gare (entre celle-ci et la rue Talbot) et, en 1914, la YMCA fait édifier un bâtiment dans le coin nord-ouest du parc. Dans les années 1940, le parc fait l'objet d'un réaménagement commercial; il n'existe plus aujourd'hui.<sup>7</sup>

## Architecture de la gare

La gare ferroviaire de St. Thomas est construite entre juin 1871 et avril 1873. Conçu par l'architecte canadien Edgar Berryman (1839-1905), l'édifice constitue la plus grande des 31 gares ferroviaires de la Compagnie du chemin de fer du sud du Canada qui sont construites en Ontario au cours des années 1870. La gare est par ailleurs d'une dimension



inhabituelle pour une ville de la taille de St. Thomas, car elle abrite le siège social de la compagnie et fait aussi office de gare de voyageurs de la ville. Contrairement à la plupart des grandes gares ferroviaires au Canada, qui sont construites dans le style roman (gare Windsor de Montréal), Beaux-Arts (Toronto et Ottawa) ou Second Empire (gare Bonaventure de Montréal), la gare de St Thomas est édifée dans le style italianisant.<sup>8</sup> Sa taille impressionnante vise clairement à souligner son importance pour les visiteurs.<sup>9</sup> Dans un recueil publié en 1882, *Picturesque Canada*, la gare est décrite comme « l'une des plus belles du Dominion, qui rappelle les grandes structures de Chicago et de New York »<sup>10</sup> [traduction libre]. Aujourd'hui, la gare reste l'un des plus grands bâtiments de la ville.<sup>11</sup>

La structure frappe surtout par la longueur et la régularité extrêmes de ses deux façades principales. L'édifice à deux niveaux mesure 354 pieds (108 mètres) de long et seulement 36 pieds (11 mètres) de large.<sup>12</sup> La façade nord faisait face au parc et à la rue Talbot, tandis que les voies ferrées principales se trouvaient du côté sud. À l'origine, la gare était entourée d'une vaste plateforme de pavés en terre cuite au sud et de plateformes de madriers sur les trois autres côtés. Des voies de service se trouvaient sur trois des côtés du bâtiment (le côté est ne comprenait pas de voie de service).<sup>13</sup> À l'origine, une marquise très légèrement inclinée et couverte d'ardoise du Vermont entourait l'édifice au niveau de l'étage supérieur. La marquise était soutenue par des colonnes en fonte couronnées de chapiteaux ornementaux et de corbeaux en fonte. Permettant aux voyageurs et aux membres du personnel de se protéger des éléments et offrant de l'ombre au rez-de-chaussée, la marquise était parfois utilisée comme plateforme d'observation par des employés à la recherche d'un bon point de vue. Elle était également utilisée par les employés comme raccourci entre les bureaux de l'étage supérieur.<sup>14</sup> Les sections est, nord et ouest de la rotonde sont démantelées vers 1962; la dernière section, au sud, subit le même sort en 1969.<sup>15</sup> Le toit principal de la gare, en ardoise de Virginie, a également fait l'objet de modifications. La ligne de faîte du toit comptait à l'origine huit hautes cheminées (qui ont été retirées) et des lucarnes ont été ajoutées à une date ultérieure (ces lucarnes ont été démantelées puis remplacées). Deux coupe-feu en briques de faible hauteur divisent désormais la ligne de toiture en plus ou moins trois parties.<sup>16</sup>

La construction de la gare a nécessité l'utilisation de 400 000 briques de couleur chamais qui ont été fabriquées dans des briqueteries du canton de Yarmouth, une municipalité jouxtant St. Thomas à l'est. Ces briqueteries ont vu le jour pour contribuer à répondre aux demandes de la Compagnie du chemin de fer du sud du Canada relatives à la construction de plusieurs édifices pendant les années 1870. Par la suite, les briques de couleur chamais sont devenues rouges grâce à l'utilisation d'une technique de teinture.

La gare est construite dans le style italianisant, un style éclectique plus ou moins fondé sur les formes architecturales de la Renaissance italienne. Le style italianisant devient populaire en Angleterre au début des années 1800. Sa variété, son adaptabilité et sa souplesse en font un choix idéal pour les résidences et les nouveaux types d'édifices publics comme les gares ferroviaires, les clubs pour gentilshommes et les bibliothèques publiques.<sup>17</sup> Le style italianisant se caractérise par l'utilisation régulière d'éléments classiques – tels que des arcs, des pilastres et des colonnes, des chapiteaux ornementaux, des corbeaux et des consoles, des corniches en saillie, des oculi et des denticules. Le style italianisant est adopté aux États-Unis dans les années 1830. Dès la fin de la décennie, il commence à faire son apparition au Canada, avant d'y faire l'objet d'une utilisation régulière entre 1840 et 1880. Si le style italianisant convenait parfaitement pour des structures commerciales, publiques et industrielles de grande taille, il n'était généralement pas utilisé pour la conception des gares ferroviaires au Canada, et encore moins à l'échelle de la gare St. Thomas.<sup>18</sup>

C'est à l'extérieur de la gare que le style italianisant est le plus évident. Les façades avant (nord) et arrière (sud) sont divisées en 44 baies régulières, dont chacune est délimitée par une série de pilastres en légère saillie. Le toit comporte de larges débords et une lourde corniche soutenue par de grands corbeaux doubles ornementés qui coiffent chaque pilastre. L'espace entre les corbeaux est occupé par de larges denticules. Chaque baie comporte une grande et étroite fenêtre à guillotine double dont chaque vitrage comprend quatre croisillons (au rez-de-chaussée, certaines des baies abritent des portes à panneaux au lieu de fenêtres). Les fenêtres du rez-de-chaussée sont surmontées d'un arc bombé. L'étage supérieur présente des fenêtres à arc en plein cintre coiffées de larmiers et de clés de voûte en briques. L'alignement de chaque baie du rez-de-chaussée et de l'étage supérieur comprend une série de denticules. Une assise entoure le bâtiment à l'endroit où se trouvait la marquise. Deux larges couloirs de 14 pieds (4 mètres) qui traversent la gare offrent un accès entre le côté nord de l'édifice et la plateforme située du côté sud. Les couloirs sont rehaussés d'arcs en anse de panier en briques et abritent des escaliers qui mènent à l'étage supérieur.

Les pignons est et ouest confirment les velléités décoratives et l'apparence formelle des façades principales. Chaque pignon est divisé en trois baies par des pilastres, dont chacune abrite une grande et étroite fenêtre en arcade (surmontée d'un arc bombé au rez-de-chaussée et d'un arc en plein cintre coiffé de larmiers et de clés de voûte en briques à l'étage supérieur). Les baies centrales du rez-de-chaussée présentent des portes à panneaux et non des fenêtres. Chaque pignon est orné de frontons détaillés comportant un oculus surmonté d'une clé de voûte ornementale et d'un larmier en briques. Les frontons sont fortement denticulés et soutenus par les mêmes grands corbeaux doubles ornementés que le reste du bâtiment.

### **Historique de la gare**

Eu égard à son statut de siège social de la Compagnie du chemin de fer du sud du Canada, l'intérieur originel de la gare était aussi impressionnant que son aspect extérieur. L'intérieur du bâtiment abritait des plafonds d'une hauteur exceptionnelle — 18 pieds (5,5 mètres) au rez-de-chaussée et 16 pieds (5 mètres) à l'étage supérieur — soutenus par des colonnes coiffées de chapiteaux décoratifs, des planchers en bois (dont certains seront par la suite recouverts de granito), des menuiseries et des enduits d'excellente facture, de lourdes boiseries encadrant toutes les fenêtres et les portes intérieures, des lambris d'appui et des panneaux à rainure et languette dans certaines zones. Le plafond des salles du rez-de-chaussée était rehaussé de doucines en plâtre et de soffites à panneaux. Les cimaises en bois, les plinthes, les pilastres, les escaliers et les garde-corps constituaient d'autres caractéristiques importantes.<sup>19</sup> Comme il s'agissait de l'un des édifices les plus importants de la ville, la gare allait faire partie des premiers bâtiments à bénéficier de l'éclairage au gaz et, plus tard, de l'électricité.<sup>20</sup>

L'ensemble de l'édifice a été conçu pour remplir sa fonction : des portes situées à la fois du côté quai et du côté ville du bâtiment permettaient d'accéder à chaque salle importante du rez-de-chaussée et, comme ces salles communiquaient directement entre elles, la circulation des personnes était facile. L'absence de corridors maximisait la largeur des salles du rez-de-chaussée.<sup>21</sup> La gare abritait également un grenier et une cave d'où partait un tunnel qui menait jusqu'aux voies ferrées.

Le rez-de-chaussée était ouvert au public et comprenait deux salles d'attente séparées pour les hommes et pour les femmes, ainsi qu'un guichet, un salon de coiffure pour hommes, des toilettes, une buvette, une salle de restaurant, une cuisine et une consigne. La spacieuse

salle d'attente réservée aux hommes faisait également office de bibliothèque, de fumoir et de salon de lecture. Le train était considéré comme un mode de transport respectable pour les femmes voyageant seules à la fin des années 1800. Afin de maintenir un environnement sécuritaire et distingué, la salle d'attente des femmes était surveillée par un membre du personnel du chef de gare qui aidait les voyageuses et annonçait les arrivées et les départs. Hauts de 18 pieds (5,5 mètres), les plafonds des deux salles d'attente étaient soutenus par des piliers en fonte reposant sur des plinthes et coiffés de chapiteaux décoratifs ornés de sculptures représentant des visages de femmes gréco-romains, de feuilles d'acanthes en plomb et de petits prêcheurs en bois et en plomb.<sup>22</sup> Sur le plan d'origine, un bureau était également réservé à l'enquêteur des chemins de fer. Peu après 1914, une petite cellule qui servait de prison pour les voyageurs indisciplinés ou les contrevenants est construite dans une partie de la salle d'attente des hommes.

Pendant de nombreuses années, la spacieuse salle de restaurant officielle de la gare ferroviaire de St. Thomas constituait l'une de ses caractéristiques les plus célèbres. Des employées en uniforme y assuraient le service des repas dans de la vaisselle en porcelaine finement ouvragée. Les serveuses étaient des jeunes femmes qui vivaient et qui travaillaient dans la gare (elles étaient logées dans des chambres situées à l'étage et faisaient l'objet d'un chaperonnage étroit). Les passagers pouvaient passer commande à l'avance depuis le train et leur repas les attendait à l'arrivée. Une trappe cachée permettait de faire passer les plats depuis la cuisine; il était possible de déjeuner, de dîner, de prendre le thé et de souper.<sup>23</sup>

La salle de restaurant était également utilisée pour des dîners à l'intention des dignitaires en visite. En 1914, un grand dîner est organisé en l'honneur du fils de la reine Victoria, le prince Arthur (gouverneur général du Canada et duc de Connaught et de Strathearn). Au fil des ans, plusieurs célébrités américaines – Lucille Ball, W. C. Fields et Babe Ruth – fréquentent la salle de restaurant. Celle-ci est par ailleurs régulièrement utilisée pour des réunions locales de membres de l'église et de clubs philanthropiques. Grande et élégante, la salle abritait les mêmes détails architecturaux que dans les salles d'attente : des colonnes surmontées de chapiteaux ornementaux, des volets en bois (dont quelques persiennes), des lambris d'appui et un haut plafond. Dès les années 1930, avec l'apparition des voitures-restaurants dans les trains, les clients se font plus rares dans la gare et la salle de restaurant devient un simple coin repas. Au fil du temps, la salle de restaurant fait l'objet de plusieurs modifications; elle est actuellement en train d'être restaurée telle qu'à l'origine.<sup>24</sup>

Les bureaux de la Compagnie du chemin de fer du sud du Canada se trouvaient à l'étage supérieur de la gare, dont la conception minutieuse visait également à lui permettre de remplir sa fonction. L'accès à l'étage supérieur était réservé aux employés de la compagnie ferroviaire ayant de l'ancienneté et aux serveuses de la salle de restaurant. L'étage supérieur abritait les bureaux du surintendant général, du surintendant adjoint, du trésorier, de l'agent payeur, de l'ingénieur, de l'avocat, des dessinateurs, des agents de fret et du commis en chef, ainsi que les chambres des serveuses et de la surveillante. Un couloir de 8 pieds (2,4 mètres) de large longeait la quasi-totalité du côté sud de l'édifice, offrant un accès à l'ensemble des bureaux et des pièces de l'étage supérieur. Le côté nord du bâtiment comprenait une série de fenêtres extérieures et, du côté sud, des fenêtres intérieures permettaient à la lumière de pénétrer dans de nombreux bureaux depuis le couloir. Rappelant le statut de la compagnie ferroviaire, l'étage supérieur était aménagé avec raffinement – les sols étaient recouverts de moquette et la décoration était luxueuse. Au fil des années et des changements de propriétaire, les bureaux sont utilisés à différentes fins.

## Conclusion

La Compagnie du chemin de fer du sud du Canada connaît une existence éphémère. En 1874, la compagnie fait faillite, et deux ans plus tard, l'affaire est reprise par les Vanderbilt, propriétaires de la New York Central Railway (NYC). En 1883, la gare est louée à la Michigan Central Railroad (MCR), dont les Vanderbilt sont également propriétaires. En 1930, elle est à nouveau sous-louée à la NYC, avant de faire l'objet d'une fusion avec la Penn Central Railway en 1968. Après la faillite de la Penn Central en 1976, Conrail acquiert une participation majoritaire dans la compagnie. En 1983, la gare entre finalement dans le giron canadien suite à un achat commun par le Chemin de fer Canadien Pacifique et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.<sup>25</sup> Le trafic voyageurs cesse le 31 janvier 1979. Le trafic marchandises prend fin dans les années 1980 et le bâtiment de gare est progressivement fermé.<sup>26</sup>

À la fin des années 1980, des démarches sont entreprises pour obtenir la désignation patrimoniale de la gare et pour restaurer l'édifice. Même si ce statut lui est accordé aux termes de la *Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales* en 1988, la restauration progresse lentement. En 1996, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada abandonne la gare et, entre 1996 et 2001, l'édifice se dégrade. On Track fait l'acquisition du bâtiment en 2001<sup>27</sup> et des études de faisabilité visant la restauration de l'édifice sont effectuées. Le bâtiment est protégé par une servitude de conservation du patrimoine de la Fiducie du patrimoine ontarien en 2002. Un nouveau toit, financé en partie grâce à une subvention de la Fondation Trillium et à un prêt accordé dans le cadre du Programme de développement des collectivités, est installé en 2004. Le North America Railway Hall of Fame devient propriétaire de l'édifice en 2005, date à partir de laquelle les activités de collecte de fonds et les travaux de restauration commencent véritablement. Ils se poursuivent encore aujourd'hui.<sup>28</sup>

Comme le fait remarquer le North America Railway Hall of Fame, le projet de la Compagnie du chemin de fer du sud du Canada illustre « une tendance répandue dans toute l'Amérique du Nord qui visait à promouvoir la construction de voies ferrées comme la pierre angulaire du développement économique et des schémas de peuplement » [traduction libre].<sup>29</sup> En plus de favoriser le développement économique et culturel local à St. Thomas, la ligne de chemin de fer améliorerait les systèmes de transport et de communication entre le Canada et les États-Unis.<sup>30</sup> L'impressionnante gare ferroviaire de St. Thomas témoigne du rôle important joué par le train dans l'histoire et le développement du Sud de l'Ontario et de la ville de St. Thomas.

- 1 En anglais, il semble que ces abréviations aient été utilisées de façon interchangeable. Au fil du temps, toutefois, la gare de St. Thomas est appelée « CASO » ou « CASO Station ».
- 2 Compagnie du chemin de fer du sud du Canada, *Prospectus, Reports and Other Documents* (New York, 1871), p. 9.
- 3 Douglas N.W. Smith, *The New York Central in Canada: Southern Ontario Lines*, vol. 1 (Ottawa, Ontario : Trackside Canada, 1998), p. 10.
- 4 Le nombre d'habitants est passé approximativement de 2 200 à 8 400. Wayne Paddon, *Glimpses into St. Thomas Railway History. Vol. 1: The Canada Southern Railway* (St. Thomas, Ontario : Paddon Books, 1989), p. 120-123.
- 5 *Canadian Home Journal* (St. Thomas), 28 avril 1871.
- 6 « Statement of Significance, St. Thomas CASO Station » Registres des servitudes de la Fiducie du patrimoine ontarien, p. 1; North America Railway Hall of Fame, « Tour of the CASO Station », p. 3.
- 7 North America Railway Hall of Fame, « Tour of the CASO Station », p. 5.

- 8 Robert Hunter, « Former Canada Southern Railway Station » (Hull (Québec) : Commission des lieux et monuments historiques du Canada, Railway Station Report, v. 1889), p. 29.
- 9 Hunter, « Former Canada Southern Railway Station », p. 29.
- 10 G.M. Grant (éd.), *Picturesque Canada: The Country As It Was And Is*, vol. II (Secaucus, New Jersey : The Wellfleet Press, 1988. Première publication : Toronto : Belden, 1882), p. 512.
- 11 Hunter, « Former Canada Southern Railway Station », p. 29. St. Thomas devient une ville en 1881.
- 12 *Canadian Home Journal* (St. Thomas), 24 mars 1871, p. 6.
- 13 Correspondance électronique entre l'auteure et Laurence Grant, 12 avril 2011.
- 14 North America Railway Hall of Fame, « Tour of the CASO Station », p. 4 et 11.
- 15 Idem, p. 11. Au moment de la rédaction de cet article, il était prévu d'intégrer à la structure une reproduction de la marquise.
- 16 Hunter, « Former Canada Southern Railway Station », p. 29.
- 17 Idem.
- 18 Idem, p. 30.
- 19 « Statement of Significance, St. Thomas CASO Station » Registres des servitudes de la Fiducie du patrimoine ontarien, p. 1 et 2.
- 20 Une usine à gaz est construite à St. Thomas en 1874-1875. D'ici à 1881, les rues de la collectivité sont équipées de systèmes d'éclairage au gaz et l'éclairage électrique des voies publiques fait son apparition dès 1887. L'électricité produite par la Canadian Niagara Power Company est utilisée à St. Thomas dès 1911.
- 21 *Canadian Home Journal* (St. Thomas), 25 novembre 1873, p. 4.
- 22 North America Railway Hall of Fame, « Tour of the CASO Station », p. 6.
- 23 Idem, p. 8.
- 24 Idem, p. 8 et 9.
- 25 « The Canada Southern Railway Station », *The Railway Capital of Canada: St. Thomas, Ontario, Canada* (St. Thomas, Ontario : North America Railway Hall of Fame, 2008). Consulté en ligne le 3 mars 2011 à l'adresse suivante : [www.Narhforg/timeline.html](http://www.Narhforg/timeline.html). Smith, *The New York Central in Canada*, p. 15, 18, 19, 29, 32, 33 et 35.
- 26 « Station Timeline », *The Railway Capital of Canada: St. Thomas, Ontario, Canada* (St. Thomas, Ontario : North America Railway Hall of Fame, 2008). Consulté en ligne le 3 mars 2011 à l'adresse suivante : [www.Narhforg/timeline.html](http://www.Narhforg/timeline.html).
- 27 On Track est un groupe communautaire sans but lucratif établi à St. Thomas qui est à l'origine d'un certain nombre de projets ferroviaires. Il commande une étude de faisabilité visant la gare de St. Thomas auprès de la société Commonwealth Historic Resource Management Limited, qui est achevée en janvier 2003. On Track cède la propriété de la gare au North American Railway Hall of Fame début 2005.
- 28 « Station Timeline », *The Railway Capital of Canada: St. Thomas, Ontario, Canada* (St. Thomas, Ontario : North America Railway Hall of Fame, 2008). Consulté en ligne le 3 mars 2011 à l'adresse suivante : [www.Narhforg/timeline.html](http://www.Narhforg/timeline.html).
- 29 North America Railway Hall of Fame, « Tour of the CASO Station », p. 2.
- 30 « Statement of Significance, St. Thomas CASO Station » Registres des servitudes de la Fiducie du patrimoine ontarien, p. 2.

La Fiducie du patrimoine ontarien est un organisme du gouvernement de l'Ontario ayant pour mission d'identifier, de préserver, de protéger et de promouvoir le patrimoine de l'Ontario. Le Programme des plaques provinciales est l'activité de conservation la plus ancienne et la mieux connue de la Fiducie du patrimoine ontarien.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les programmes des plaques provinciales et locales, ou pour vous renseigner sur la Fiducie du patrimoine ontarien, veuillez vous adresser à la :

Fiducie du patrimoine ontarien  
10, rue Adelaïde Est  
Toronto (Ontario)  
M5C 1J3

Téléphone : 416 325-5000  
Télécopieur : 416 325-5071  
Courriel : [plaques@heritagetrust.on.ca](mailto:plaques@heritagetrust.on.ca)  
Site Web : [www.heritagetrust.on.ca](http://www.heritagetrust.on.ca)