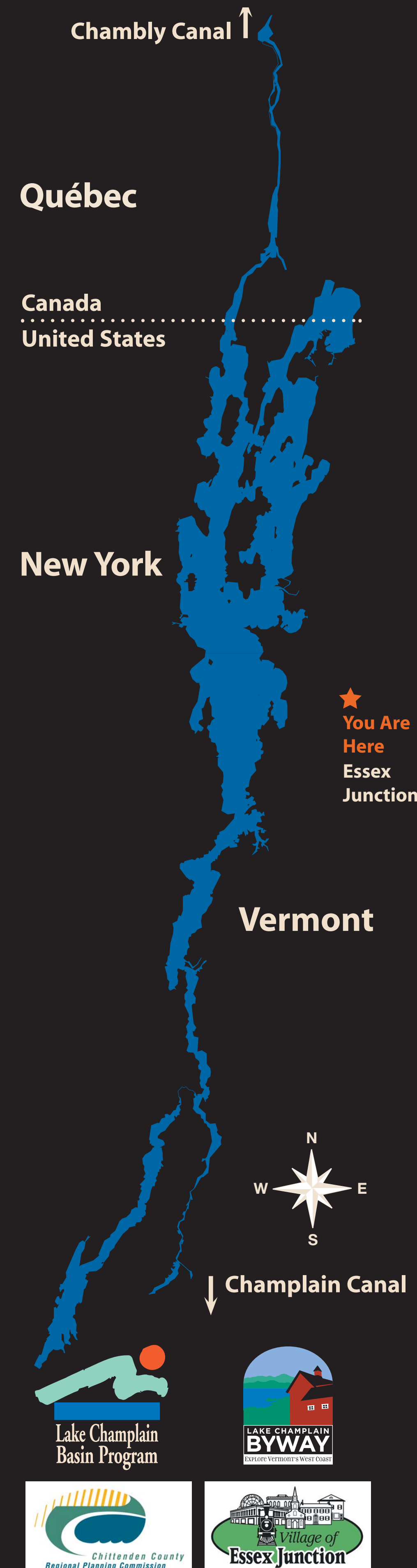


There's Only One Essex Junction / Il n'y a Qu'un Seul « Essex Junction »



What's in a Name?

This village was originally known as *Hubbel's Falls* after an early settler who built a mill in Essex on the Winooski River. During the autumn of 1849 the Vermont Central Railroad's owner, Charles Paine, (who had served briefly as Governor of Vermont from 1841-1843) built the railroad line through Essex and his conductors referred to the station stop as *Painesville*. In 1851, the Vermont & Canada (V&C) Railroad completed tracks from the Canadian border to join the Vermont Central Railroad in Essex. Paine met financial ruin and public scandal connected with his construction of the rail line. V&C management maneuvered behind the scenes to have him removed and he was voted out of his position as president in 1852. The Vermont & Canada Railroad then took over Paine's lines.

The new management ignored Paine's legacy and their employees called the stop *Essex Junction*, which became the official name by action of the State Legislature in 1892. From the 1860s through the early 20th century, Essex Junction saw numerous passengers and freight moving between Montréal, the Great Lakes region, and important New England cities such as Boston and Hartford.

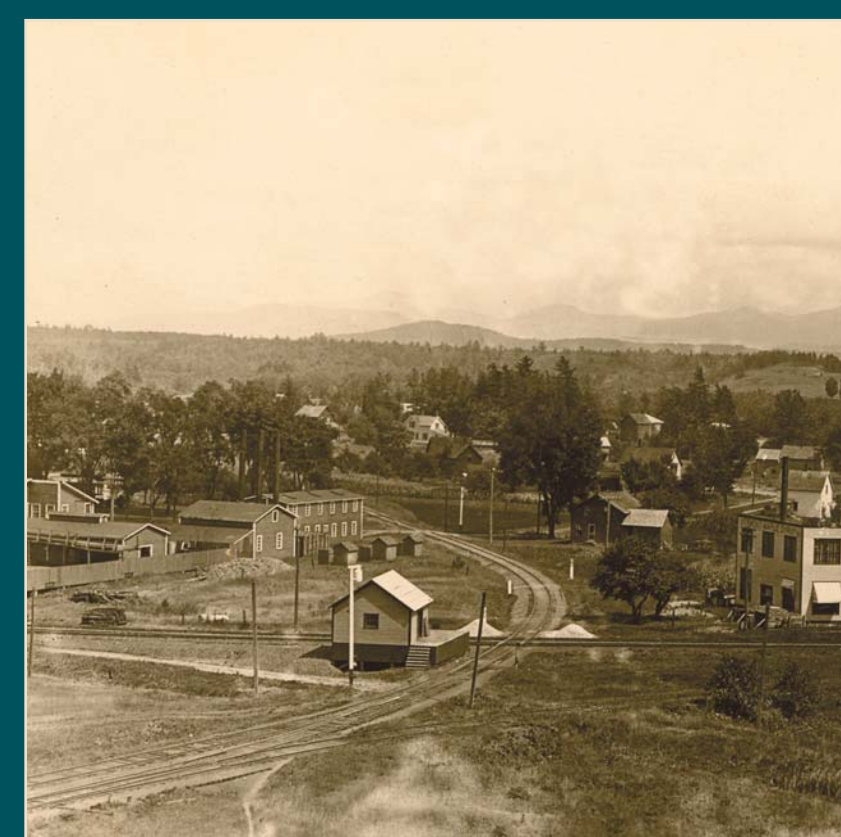
Traveling Today

Trains continue to move through Essex Junction, however, the vast majority of people now travel through the area's Five Corners by automobile. Serving more than 30,000 vehicles per day, it is one of the busiest traffic intersections in Vermont. A train crossing during evening rush hour reminds all that Essex Junction is indeed a transportation crossroads.



This photo, taken in 1956, shows Canadian National Railway steam locomotive #6173 which weighed over 400,000 pounds and put out about 3,000 Horsepower. Diesel engines, the standard today, were first introduced in 1941. The last steam engines ran through Essex Junction in 1957. The train shed was built in 1867 and stood for nearly 100 years.

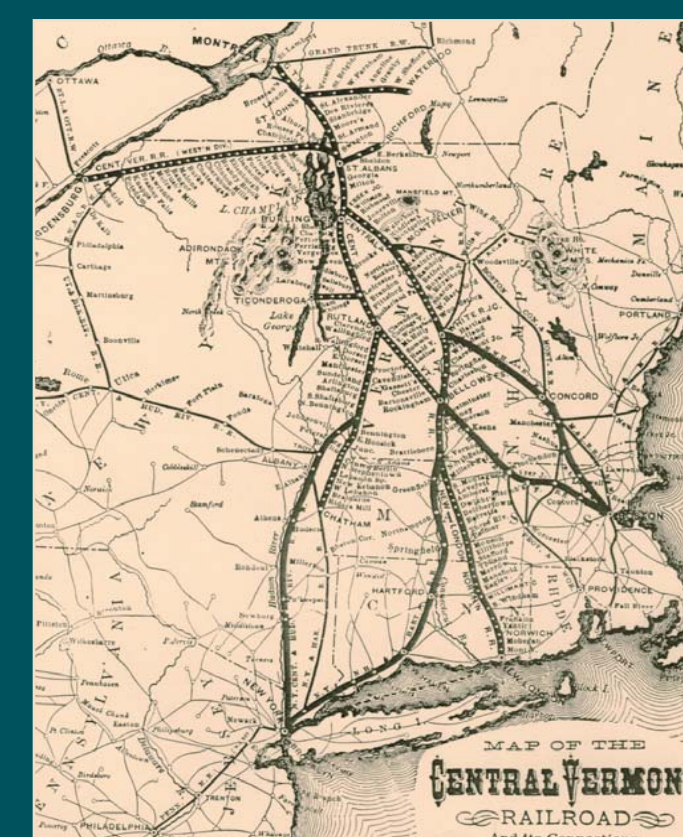
Photo, prise en 1956, de la locomotive à vapeur N° 6173 du Canadian National Railway. Elle dépassait 181.437 kg et produisait 3000HP. La locomotive à diesel, standard aujourd'hui, parut en 1941. Les derniers modèles à vapeur passèrent par Essex Junction en 1957. On a bâti un hangar à train en 1867 qui y demeura près de 100 ans.



Courtesy of the Jerry Fox collection. / Crédit photo : Collection de Jerry Fox.

This view to the east is taken from the vicinity of Park Street, about 100 yards south of this station. The curved track is the old Burlington & Lamoille Branch, discontinued in 1938.

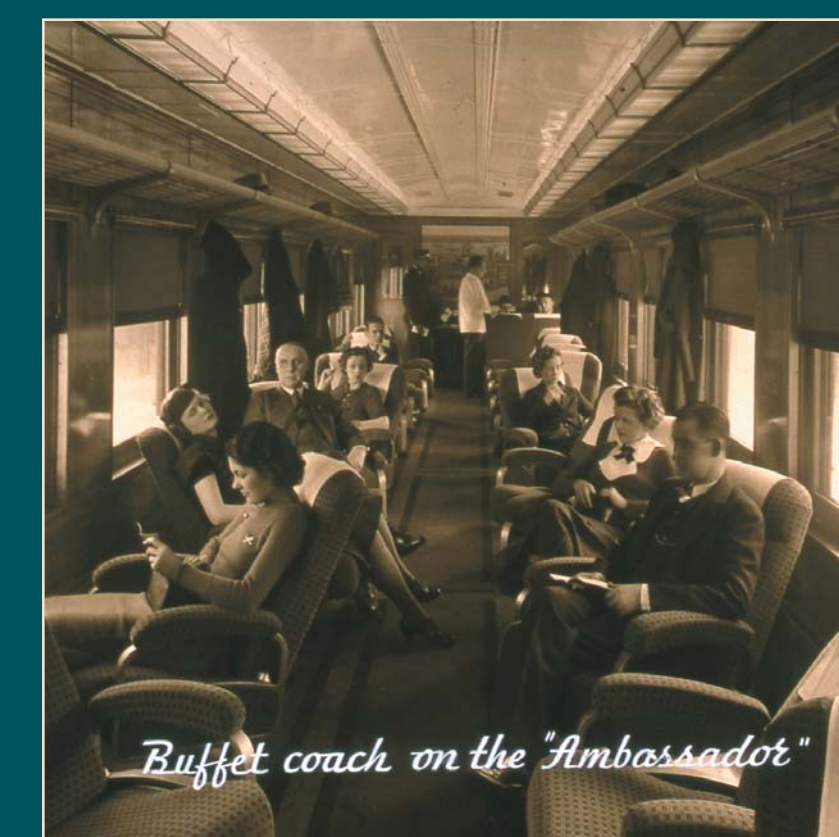
Cette vue (vers l'est) est prise aux alentours de Park Street, à peu près 100 mètres au sud de cette station. La voie courbe faisait partie du chemin Burlington & Lamoille, dont le service fut interrompu en 1938.



Courtesy of the Bailey-Howe Library, University of Vermont. / Crédit image : Bibliothèque Bailey-Howe de UVM.

In 1872 the lines of the Vermont Central and the Vermont & Canada were consolidated into a single company known as the Central Vermont (CVRR), a name used for 121 years.

En 1872 les deux sociétés des chemins de fer Vermont Central et Vermont & Canada se sont fusionnées en une seule, le Central Vermont (CVRR). Cette appellation dura 121 ans.



Courtesy of the Jim Murphy collection. / Crédit photo : Collection de Jim Murphy

Central Vermont employees pose for a promotion of the "Ambassador" which ran between Montréal, Essex Junction, Boston and New York.

« Voiture-Bar de l'Ambassadeur ». Les employés du chemin de fer Central Vermont font de la publicité pour « l'Ambassadeur » qui desservait Montréal, Essex Junction, Boston, et New York.

Quelle est l'importance d'un nom?

Ce village fut connu du nom "Hubbel's Falls" ('Les Chutes Hubbel') d'après le nom d'un colonisateur qui a construit un moulin à Essex sur la rivière Winooski. En automne 1849, Charles Paine, brièvement gouverneur de l'état et patron du chemin de fer Vermont Central (de 1841 à 1843), a fait construire une ligne ferroviaire qui passait par la ville d'Essex. Les conducteurs de son train désignèrent cet arrêt « Painesville. » En 1851, la société des chemins de fer « Vermont & Canada » (V&C) a complété une voie ferrée de la frontière du Canada pour qu'elle s'embranché à celle du Vermont Central à Essex. Paine, en plein milieu de la ruine financière et d'un scandale politique liés à la construction de la ligne ferroviaire qu'il avait entreprise, fut rejeté lors d'un scrutin présidentiel de la compagnie en 1852, grâce, en partie, à la manoeuvre dans les coulisses de la direction du chemin de fer V&C qui voulait se débarrasser de lui. Par la suite, les États. Vermont & Canada ont pris en charge les lignes ferroviaires de Paine.

La nouvelle direction ignora le legs de Paine, et leurs employés appelèrent l'arrêt du train « Essex Junction » ('Essex-Embranchement') ce qui devint le nom officiel de la ville par décret de la législature de l'état en 1892. De 1860 au début du XXe siècle, de nombreux wagons de passagers et de fret se déplacèrent entre Montréal, la région des Grands Lacs, et les villes importantes de la Nouvelle Angleterre, telles que Boston et Hartford.

Voyageant aujourd'hui

Bien que des trains passent toujours par Essex Junction, la plupart des voyageurs traversent les « Five Corners » ('Cinq Coins') des environs en voiture. Ce carrefour, desservant plus de 30.000 véhicules par jour, est un des plus fréquentés de l'état du Vermont. Quand un train passe le soir durant les heures d'affluence, il nous rappelle que la ville d'Essex Junction reste en effet un carrefour des transports.

Courtesy of Essex Community Historical Society. Copyright by James Shaughnessy. / Crédit photo : Essex Community Historical Society - droits d'auteur : James Shaughnessy.