

Line Development and the Passenger Steamboat Trade on Lake Ontario and the Upper St Lawrence River, 1829-1875

Walter Lewis

À l'aide d'une étude de cas des opérations sur la rive nord du lac Ontario et du haut Saint-Laurent au milieu du 19^e siècle, cet article étudie l'évolution des différents modèles de service offerts par les compagnies de navigation. Entre autres, ces modèles comprenaient une combinaison de navires détenus en propriété et affrétés, une succession d'entrepreneurs appuyés par des sous-traitants et une des premières conférences de navigation. La forme définitive, mais pas nécessairement inévitable, était celle d'une entreprise constituée en société qui a acquis les actifs des divers propriétaires de navires indépendants.

One of the most significant developments in the application of steam technology to shipping has been the emergence of shipping lines. Although to some degree these had been present on the North Atlantic from the debut of the New York-Liverpool sailing packets in 1817, the emergence of lines as a significant pattern of marine organization was largely a function of the new steam technology.¹ Generally, shipping lines have been defined as consisting of two or more vessels making regular trips at stated intervals on a single trade. Incumbent upon such a line service is the adherence to an advertised schedule irrespective of the fact that a profitable cargo may not have been loaded at the fixed time of departure.²

¹ P.N. Davies, "The Development of the Liner Trades," in Keith Matthews and Gerald Panting, eds., *Ships and Shipbuilding in the North Atlantic Region* (St John's: Memorial University of Newfoundland, 1978), 180-2.

² Ibid., 180; Louis C. Hunter, *Steamboats on the Western Rivers*, (Cambridge, MA: Harvard University Press, 1949), 320-1.