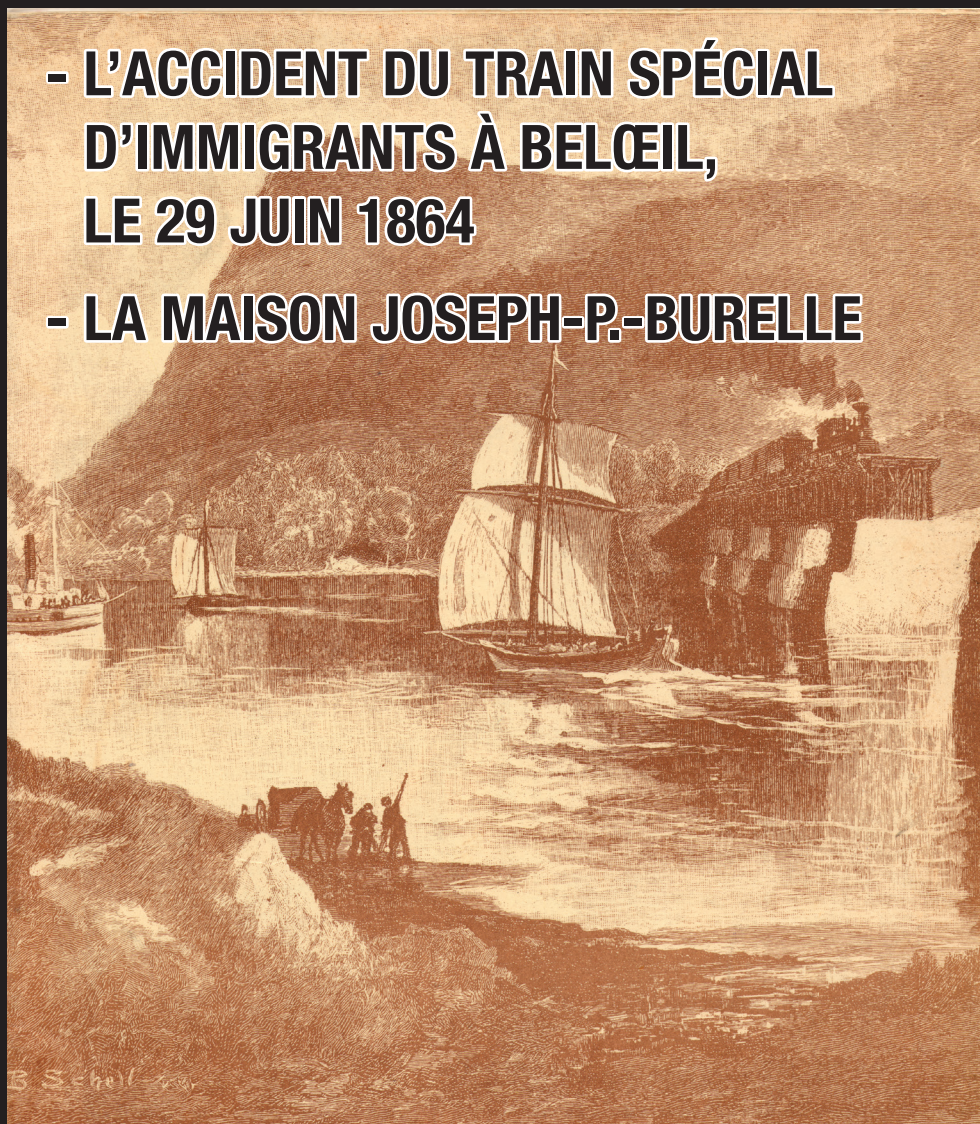


- **L'ACCIDENT DU TRAIN SPÉCIAL
D'IMMIGRANTS À BELŒIL,
LE 29 JUIN 1864**
- **LA MAISON JOSEPH-P.-BURELLE**



Société d'histoire de Belœil – Mont-Saint-Hilaire

Case postale 85010, Mont-Saint-Hilaire (Québec) J3H 5W1

Courriel : info@shbmsh.org

Site internet : <http://www.shbmsh.org>

Tél.: 450 446-5826

Membre de la Fédération Histoire Québec, membre de la Fédération québécoise des sociétés de généalogie et membre de la Société d'histoire de la Vallée du Richelieu

————— Conseil d'administration —————

Président : Alain Côté

Vice-président : J.-Roger Cloutier

Secrétaire : Guy Dubé

Trésorier : François Martin

Directeurs : Diane Desmarais, Pierre Desmarais

William Paradis

————— Comité éditorial —————

Sara-Jeanne Healey-Côté, Suzanne Langlois,

Coordinateur : Alain Côté

La Société publie des textes d'intérêt local et régional (vallée du Richelieu) traitant d'histoire, de généalogie et de sujets connexes.

Les manuscrits, remis en double exemplaire et sur support informatique, sont soumis au comité de rédaction qui les accepte, les rejette ou propose des modifications. Les auteurs sont priés d'utiliser les *Instructions aux auteurs* préparées à leur intention.

©Société d'histoire de Belœil – Mont-Saint-Hilaire 2016

Tous droits de reproduction réservés.

Graphisme : Aline Beauchemin

Impression : Imprimerie Maska inc.

Dépôt légal : premier trimestre 2017,

Bibliothèque et Archives nationales du Québec et

Bibliothèque nationale du Canada. ISSN : 0225-5359

Page couverture :

Omer Lavallée, Belce il, Canadian Railroad Historical Association, 1965.

Cahier d'histoire

Société d'histoire de Belœil - Mont-Saint-Hilaire

38^E ANNÉE

N° 112

FÉVRIER 2017

SOMMAIRE

Note de la rédaction.....	3
L'accident du train spécial d'immigrants à Belœil, le 29 juin 1864	5
La maison Joseph-P.-Burelle.....	33

Droits d'auteur et droits de reproduction

Toutes les demandes de reproduction doivent être acheminées à :
Copibec (reproduction papier) - 514 288-1664 - 1 800-717-2022
licences@copibec.qc.ca

NOTE DE LA RÉDACTION



Figure 1. Locomotive de la St. Lawrence and Atlantic Railroad (Société d'histoire de Saint-Basile-le-Grand, coll. Richard-Pelletier)

Note du traducteur (NDT) : La note de la rédaction (NDLR) des deux paragraphes qui suivent est de Fred F. Angus, éditeur du *Canadian Rail* en 1999.

NDLR : Il s'est passé 135 ans, [la publication originale datant de 1999], depuis que s'est produit le pire accident ferroviaire de l'histoire du Canada alors que 99 personnes, surtout des immigrants allemands, sont décédées dans le désastre du pont de Belœil, le 29 juin 1864. Considérant le nombre de victimes, cette tragédie a été plus importante que toute autre au Canada ou aux États-Unis au XIX^e siècle, plus importante même que celle du 29 décembre 1876 à Ashtubula en Ohio alors que 89 personnes avaient péri dans l'accident du *Pacific Express*¹. L'histoire de la tragédie de Belœil a été racontée plusieurs fois, mais la version de John Thompson, achevée après son décès par l'éditeur de *Canadian Rail*, est un récit beaucoup plus complet.

Certains désastres comme le naufrage du *Titanic*² ou l'explosion d'Halifax³ nous intéressent toujours car tant de choses auraient pu empêcher leur survenue. À l'évidence, c'est le cas de la tragédie du pont de Belœil, apprenons-nous en lisant le texte de monsieur Thompson. Nous anticipons ce qui va arriver, mais

toute notre attention est retenue par ce train condamné, au fur et à mesure que ce récit nous fait connaître quelques passagers et nous fait vivre par procuration leur fatidique périple. Nous pensons « *si seulement ceci ou cela* » était arrivé. Si le cirque n'avait pas joué ce soir-là à Richmond. Si l'équipage avait pris le temps de donner de l'eau aux passagers à Saint-Hilaire. Si William Burnie avait piloté la locomotive du train spécial d'immigrants précédent. Si William Taggart ou Martin Wakefield avait été disponible à Richmond ce soir-là. Si toutes les règles et lois avaient été respectées. La liste de « *si* » pourrait s'allonger indéfiniment. Finalement, nous sommes soulagés que tant de passagers aient survécu à ce qui aurait bien pu devenir une tragédie encore plus importante. Nous nous consolons aussi que ce désastre et d'autres événements semblables, aient accéléré l'implantation de dispositifs de sécurité dans les équipements des trains tels que les freins à air qui ont depuis empêché plusieurs autres accidents.



L'ACCIDENT DU TRAIN SPÉCIAL D'IMMIGRANTS À BELŒIL, LE 29 JUIN 1864

Le texte original de John Thompson a été publié dans le magazine Canadian Rail, n° 471, juillet-août 1999, sous le titre « The Immigrant Special, June 29, 1864 », aux pages 91 à 110. L'article est traduit de l'anglais avec la permission de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire par J-Roger Cloutier, membre de la Société d'histoire de Belœil – Mont-Saint-Hilaire.

Au cours de nos recherches pour cet article, nous nous sommes demandé si le conducteur de la locomotive de ce train écrivait son nom « Burnie » ou « Burney ». Pour éviter la confusion, nous utiliserons « Burnie ». Le nom « Pointe-Lévis » est aussi écrit de plusieurs façons et nous l'avons normalisé. D'autre part, un immigrant est celui qui arrive au pays alors qu'un émigrant est celui qui quitte son pays. Puisque ces passagers venaient d'arriver, ils étaient des immigrants au Canada, mais du point de vue des Allemands, ils étaient des émigrants, ce qui explique la graphie utilisée sur le monument du cimetière Mont-Royal à Outremont.

Au cimetière Mont-Royal, à l'ombre de quelques bouleaux, se trouve un grand monument de granite⁴. Sur ce monument, un texte gravé sur 15 lignes se lit :

À LA MÉMOIRE DE CINQUANTE-DEUX
ÉMIGRANTS ALLEMANDS INHUMÉS ICI
ET DE QUARANTE-CINQ AUTRES INHUMÉS
AU CIMETIÈRE CATHOLIQUE⁵ AYANT PERDU
LA VIE LE 29 JUIN 1864 LORS DE LACHUTE D'UN
TRAIN DE 11 WAGONS TRANSPORTANT
500 ÉMIGRANTS ALLEMANDS DANS L'OUVERTURE
D'UN PONT MOBILE SUR LA RIVIÈRE RICHELIEU.
REPOSEZ DANS LA PAIX DU SEIGNEUR
CETTE RÉPLIQUE DE LA STÈLE D'ORIGINE A ÉTÉ
SPONSORISÉE PAR LA SOCIÉTÉ GERMANIQUE DE
MONTRÉAL EN 1985 À L'OCCASION DE SON
150^E ANNIVERSAIRE ⁶.

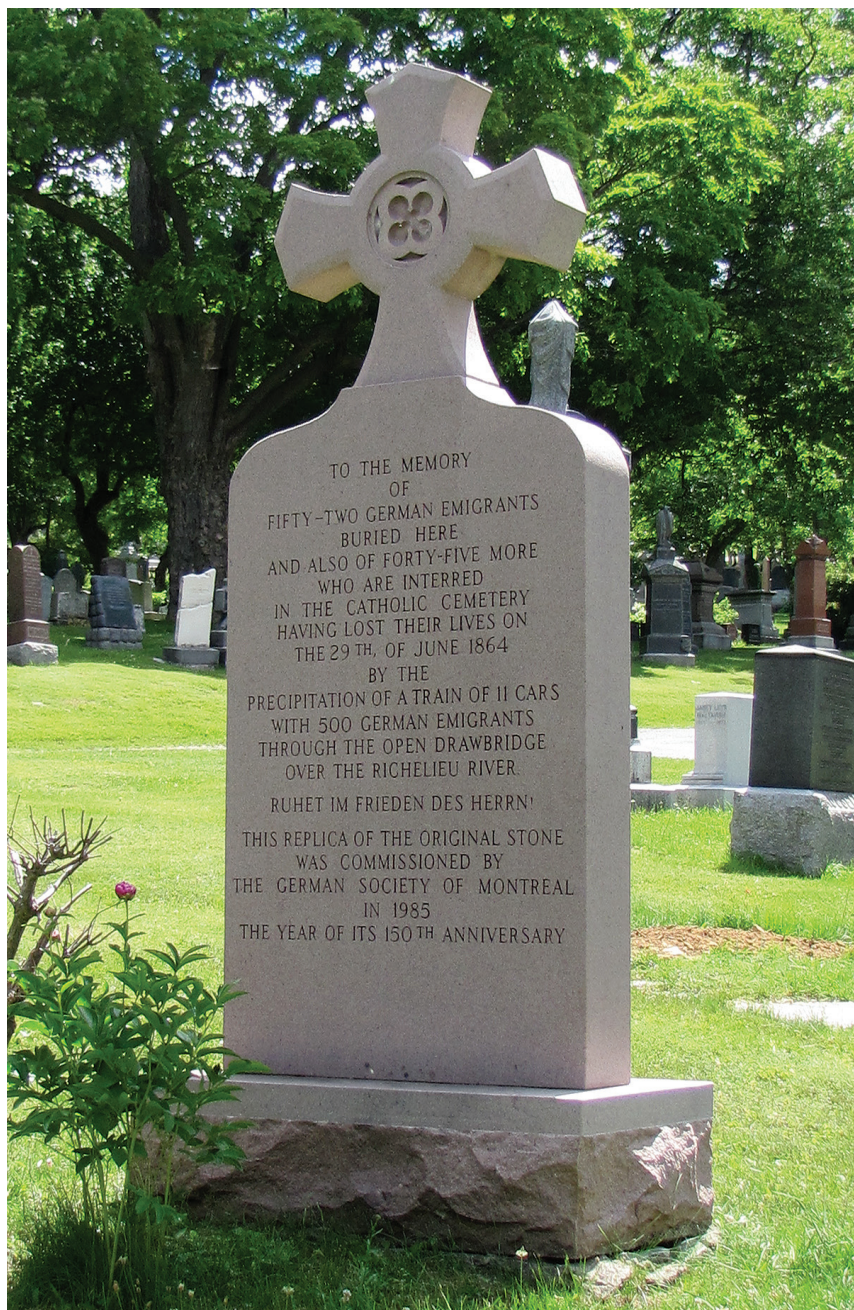


Figure 2. Monument au cimetière Mont-Royal d'Outremont sur la fosse des immigrants protestants au lot #C6-904). Photo, Collection J-Roger Cloutier.

Peu de gens s'arrêtent devant ce monument pour en lire l'inscription et encore moins connaissent l'histoire qu'il évoque. Pourtant, cette pierre rappelle l'un des moments les plus sombres de l'histoire des chemins de fer canadiens. Retournons 135 ans [153 ans en 2017] en arrière pour la connaître.

Lundi 27 juin 1864, le grand voilier *Neckar* venant de Hambourg en Allemagne accosta au port de Québec après avoir traversé l'Atlantique dans un voyage de 41 jours. Ce jour-là, 538 passagers débarquèrent et mirent les pieds pour la première fois en Amérique du Nord, à Pointe-Lévis, un peu en amont de Québec, sur la rive sud. Pointe-Lévis était environ à un kilomètre à l'ouest de la gare de Lévis, plus récente. La majorité des passagers voulaient rejoindre des parents dans l'Ouest américain par la voie ferrée, en passant par le Canada. La plupart de ces gens étaient germanophones, comme Wilhelm Kehler de Schwerin dans le Grand-Duché de Mecklembourg et l'instituteur célibataire Wilhelm Cordes du Holstein. D'autres venaient de Bohême, de Saxe et de villes du nord de l'Allemagne. Il y avait aussi parmi les arrivants des familles polonaises, comme les Klockotnich, des Suédois, comme Johanna Larsen, « une jolie jeune fille qui était venue seule⁷ » et 16 Norvégiens. Pour certains, le voyage avait été douloureux; sept enfants étaient décédés en route et leurs funérailles avaient eu lieu en mer. Johann Prewina et son épouse avaient perdu un enfant de même que Franz Kouchal et son épouse⁸.

Theodore Hermann Goring, âgé de six ans, aida son père et sa mère à transporter les bagages vers le hangar en bois sur le quai, à côté des rails du chemin de fer. La famille se ménagea une petite surface du plancher et attendit dans le chaos du débarquement qu'on leur donne des instructions pour la suite. La prochaine étape leur fut expliquée par un préposé qui parlait l'allemand. Ils devaient acheter au guichet de l'agent les billets pour le train qui devaient les amener vers l'Ouest. Le préposé servit d'interprète. Les passagers formèrent une queue le reste de la journée. Un à un, les voyageurs atteignirent le guichet et expliquèrent où ils souhaitaient se rendre. Wilhelm Nøester et sa famille voulaient aller à Hastings au Wisconsin; il paya 110 \$⁹. À l'heure du souper, plusieurs n'avaient pas encore de billets. Il n'y aurait donc pas de départ ce jour-là. Les passagers du *Neckar* passèrent une nuit de misère dans le hangar. Quand le matin arriva, le guichet fut rouvert et une autre file se forma.



Figure 3. Vue des quais et des hangars du terminus Pointe-Lévis vers 1864. Au fond, la ville et la citadelle de Québec. Photo, vue publiée par G. R. Proctor de Salem, Massachusetts. Archives Canada, n° PA-143770.

En ce mardi matin, Charles John Brydges (bien nommé dans le contexte de ce qui allait survenir), âgé de 37 ans, directeur-gérant de la compagnie du chemin de fer le Grand Tronc (GTR), était dans son bureau à Pointe-Saint-Charles à Montréal, occupé à l'élaboration d'un plan pour prendre le contrôle d'une ligne ferroviaire rivale. Brydges aussi avait immigré au Canada, mais il n'avait jamais passé de nuit dans un hangar d'immigration. Londonien, il avait commencé son apprentissage dans l'administration ferroviaire à l'âge de 15 ans en 1842 alors qu'il avait obtenu son premier emploi au South Western Railway en Angleterre. Il était parvenu au poste de secrétaire-adjoint de l'entreprise quand il reçut une offre au poste de directeur-gérant du Great Western Railway au Canada, une ligne planifiée entre Niagara et Windsor. Il arriva à Hamilton en 1852, voyageant en première classe, et durant les dix années suivantes il réussit à faire du Great Western une entreprise profitable. En 1862, le rival Grand Tronc lui offrit la position de directeur-gérant pour le plus étendu des chemins de fer de l'Amérique du Nord britannique qui était aussi la plus importante société. Dès lors, il essaya de prendre le contrôle du