

La grue à vapeur *Juliette*

Construction: 1912

Constructeur : Craven Brothers, Manchester (UK)

Premier propriétaire : British Army Forces (UK)

En service auprès de la SNCB : 1947

Mise hors service : 1987

Dépôt : Kinkempois (Liège)

Vitesse Max.: 35 km/h

Poids : 80 t

Capacité de levage : 35 t

Longueur : 9,40 m



Grue à vapeur Juliette, exposée à Train World (Ref: 2607)

Train de relevage et grue

En cas de déraillement de train ou d'accident, divers moyens sont utilisés pour remettre la locomotive et les wagons sur les voies et réparer les dommages à l'infrastructure. Le contrôle de la circulation peut alors décider d'envoyer le 'train de relevage' sur place. Ce train est constitué d'un ou plusieurs wagons avec le matériel et les outils nécessaires (vérins hydrauliques, vérins, poutres métalliques, etc.) pouvant être utilisés sur site par le personnel technique accompagnant. Pour les incidents plus importants, ou du matériel plus lourd, une grue ferroviaire peut également être envoyée.

Avant la création de la SNCB, lors d'accidents ou de déraillements, on utilisait des 'wagons de secours'. Jusqu'à la Première Guerre mondiale, les wagons, les voitures et les locomotives pesaient principalement moins que le matériel ferroviaire actuel. Une voiture GCI en bois pesait 20 tonnes, un wagon pour marchandises en pesait 10 à 15 maximum et les locomotives à vapeur restaient généralement loin du gabarit des futures locomotives.

Les « wagons de secours » utilisaient alors comme grues de relevage des grues à main de 5 tonnes montée sur un wagon plat. Ils étaient nombreux sur le réseau et intervenaient dans un périmètre restreint.

Au fil du temps, le matériel équipant les « wagons de secours » a évolué vers une sophistication technologique de plus en plus poussée.

Les premières « grues de relevage » furent mises en service au début du siècle. Elles prenaient la relève de grues à main, montées sur wagon plat ou autonome.

Avec la disparition de la traction vapeur et la diminution du nombre de dépôts, la SNCB a organisé son service « traction » autour de quatorze remises. Neuf circonscriptions « de relevage » ont été organisées.



Grue ferroviaire moderne de type Gottwald avec une capacité de levage de 100 tonnes (Réf : D3886-13)

Depuis 1984, les ateliers de Schaerbeek et de Charleroi-Sud-Quai disposent d'une grue *Gottwald* pouvant soulever jusqu'à 100 tonnes.

Juliette

La grue *Juliette* a été construite pour les forces britanniques, en 1912, à Manchester.

Elle a été réceptionnée à la SNCB en 1947 par l'ingénieur Dewandre et se trouve depuis lors à l'atelier de Kinkempois.

Cette grue à vapeur a été utilisée jusqu'en 1987. Elle n'avait qu'une capacité de levage de 35 tonnes et son fonctionnement était très laborieux. Il fallait plusieurs heures avant de chauffer la chaudière et donc, avant que la grue ne puisse être utilisée efficacement.



La grue à vapeur Juliette à Louvain (Ref : L2671-47)

Bibliographie succincte :

- Articles : La modernisation des techniques de relevage : deux nouvelles grues pour la SNCB.
Trans-Fer, nr. 39, 01-02-1985, p. 37-41, K616412
- LEJEUNE G. Herinnering aan Juliette, de laatste stoomkraan van de NMBS,
Spoorweg Journaal, nr. 37, 04-1990, p. 14-15, ill., K702568
- LEJEUNE G., Souvenir : Juliette, la dernière grue à vapeur de la SNCB, *Journal du
Chemin de fer* ; nr. 37, 04-1990, p. 14-15, ill., K702569
- VINCENT C., La grue de Kinkempois, *Voies ferrées*, nr. 10, 03-04-1982, p. 59-60,
K708798

Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les mots-clés suivants :

Catalogue Bibliothèque: grue

Collection musée : matériel d'infrastructure