

Un cabinier de la S.N.C.B. au service des T.U.A.B.

Cette anomalie existe et il s'agit en l'occurrence du cabinier-sigaleur d' Uccle-Calevoet.

La ligne 9 traverse le chemin de fer de Bruxelles à Charleroi, au passage à niveau d' Uccle-Calevoet; toutefois, le service est scindé et une motrice à deux postes de commande assure la navette au-delà de la voie ferrée jusqu'au terminus Avenue du Silence.

De part et d'autre du passage à niveau existe une aiguille dérailable et, précaution supplémentaire de la part de la S.N.C.B., ces aiguilles sont verrouillées par ses soins.

Et c'est ainsi que, vers 5 h.30 et 23 h.30, le cabinier bloque ses signaux et abandonne son poste pour permettre à la motrice-navette "9" (rouge) de franchir le chemin de fer. - A cet effet, muni d'une poignée qui se termine par un crochet, il soulève d'abord le couvercle de la logette fixée latéralement à la pointe des aiguilles en question; il donne ensuite un tour de clé afin de libérer les aiguilles et permettre ainsi au receveur de les manoeuvrer à l'aide de son bloc; enfin, un deuxième tour de clé pour verrouiller à nouveau ces appareils de voie et le cabinier retourne à son travail à la S.N.C.B.

A noter que la clé qui est utilisée n'est pas une clé carrée de service, mais bien une clé normale, de bonne dimension, à introduire dans une serrure à gorge qui commande un dispositif bloquant les aiguilles.

Autre détail : la traversée du passage-à niveau par la motrice-navette est quelque peu difficile étant donné que les rails du chemin de fer ne sont pas entaillés; seuls les contre-rails portent une encoche correspondant aux bandages des roues.

2 octobre 1948.

*S. Richier*