



## De NATO slaat haar tenten op te Evere

### Vervoer van de constructie-elementen per spoor

Op 24 maart 1967 werden de werken aangevat en de heer Maulio Brosio, Secretaris-Generaal van de Nato, stak de eerste spade in de grond.

Het was het begin van een onderneming waarmee te Evere op een oppervlakte van 55.000 m<sup>2</sup> een gebouw met 2 verdiepingen moest opgetrokken worden voor het internationaal secretariaat en de vaste afvaardigingen van de 15 aangesloten landen. Het gebouw moest in een minimum van tijd voltooid zijn. Men heeft derhalve de constructie met geprefabriceerde elementen gekozen. De werken werden grotendeels opgedragen aan de N.V. „Entreprises Générales de Travaux d'Anderlecht" (E.G.T.A.), die gespecialiseerd is in de burgerlijke bouwkunde.

In de maand april jongstleden zijn de spoorwegen begonnen met het massaal vervoer van de betonnen stukken welke voor die constructie vereist zijn: gevels, muren, vloeren, trapwanden, vulwerk, geraamten. Er werd een echte verkeersketting aangelegd tussen Dour en Schaarbeek-Josaphat en op die wijze heeft de spoorweg eens te meer een doorlopende pendeldienst ingericht tussen een productiecentrum en een bouwwerf.

Om daaromtrent iets meer te vernemen, hebben wij ons gericht tot de heer E. Dubreucq, Handelsdirecteur van de firma E.G.T.A., die met de meeste bereidwilligheid op onze vragen heeft geantwoord.

— Mijnheer de Directeur, sinds enige tijd

is uw firma bekend geraakt als specialist inzake constructie met geprefabriceerde elementen. Mogen wij u dienaangaande om enige uitleg vragen?

— Vanzelfsprekend. Sinds de dag dat de firma in 1884 door Emile Dherte werd opgericht, heeft E.G.T.A. er steeds naar gestreefd een dynamische onderneming te zijn, die stelselmatig gebruik maakte van de technische vooruitgang en die er zich op toelegde een nationaal en tevens internationaal karakter te verkrijgen.

E.G.T.A. heeft haar eigen werkplaatsen voor ijzeren staven voor betonwerk, voor bewerking van hout, metalen en beton, en ook haar eigen smederijen. Onze opslagloodsen te Anderlecht beslaan 6.000 m<sup>2</sup>, waar zich een steeds aangroeiend park

van autovoertuigen en toestellen bevindt.  
— Welke is uw voornaamste bedrijvigheid?

— E.G.T.A. heeft naam gemaakt met de constructie van gebouwen, met waterwerken en werken van burgerlijke bouwkunde, met werken in de openbare en particuliere sectoren voor handelswijken en residentiewijken, nijverheidsinstallaties enz. Door de stijging van de kostprijs van de klassieke bouwmethode, het tekort aan gespecialiseerde arbeidskrachten en het feit dat bepaalde werken dringend moeten uitgevoerd worden, zullen de geprefabriceerde elementen een toenemend succes boeken.

Bovendien kan men dank zij de geprefabriceerde elementen de voor de werken vereiste duur verkorten, wat het door de opdrachtgever geïnvesteerde kapitaal sneller doet renderen en hem aanzienlijke besparingen oplevert.

Verder verleent de bouwtechniek met geprefabriceerde elementen aan de gebouwen een merkwaardige vastheid en ze verkrijgen een stevigheid die tot dusver nog niet geëvenaard wordt.

— Is het juist dat uw firma een zeer goede faam heeft verworven inzake de bouw met geprefabriceerde elementen?

— Inderdaad. E.G.T.A. is een van de zeldzame firma's die zware geprefabriceerde elementen op nijverheidsschaal in België gebruikt. Ze heeft records gevestigd bij de preconstructie van grote gebouwen, zowel inzake afmetingen als termijnen.

Zo werden ons onlangs de aanbestedingen toegewezen voor het optrekken van de gebouwen voor de SHAPE en de NATO, wat in een zeer korte termijn moest gedaan worden.

— Het is precies in verband daarmee dat wij zouden willen weten hoe het probleem van het vervoer werd opgelost.

— De gevelelementen van  $7,10\text{ m} \times 2,96\text{ m}$  alsmede de scheidswanden en de vulwerkelementen (van 3 tot 5 ton) die in onze fabriek te Dour worden vervaardigd, worden door onze rolbrug neergelaten op platte wagens die voorzien zijn van schragen. Die geprefabriceerde elementen van beton moesten regelmatig te Evere aankomen volgens een van te voren opgemaakt programma en in een versneld tempo.

— Hoe heeft men zulks klaargespeeld?

— Door de Exploitatiedienst van de N.M.B.S. werd een speciaal vervoerschema uitgewerkt. Dagelijks vertrekt 's avonds een pendelstel met een lading van ongeveer 400 ton van ons verbindingsspoor te Dour en het komt in de vroege

morgen aan in het station Schaarbeek-Josaphat.

— Een laatste vraag, Mijnheer de Directeur. Uw antwoord heeft het ons duidelijk gemaakt dat u ten volle voldaan is over het technisch aspect en over de organisatie van de dienst die u door het spoor wordt geboden. Geldt zulks ook voor de tarieven?

— Vast en zeker. Wij hebben met uw handelsdirectie een bijzondere overeenkomst gesloten op de grondslag van een nettoprijs waarin al de vervoerkosten begrepen zijn. Het contact biedt een extra voordeel: de tiendaagse verrekening waarborgt de regelmatigheid en de spreiding van de betalingen.

Mijnheer de Directeur, wij danken u van harte voor die inlichtingen. Welke is nu uw conclusie?

— Ik moet erkennen dat de organisatie van het vervoer per spoor zoals ze door de N.M.B.S. is uitgewerkt, alsmede de toegepaste voorwaarden ons volledige voldoening schenken.

Wij onderhouden uitstekende handelsbetrekkingen met de N.M.B.S. en de verschillende diensten van de spoorweg stellen alles in het werk om ons in alle opzichten voldoening te geven.

In dat experiment schuilen zoveel beloften dat de formule ook zal kunnen toegepast worden voor andere bestemmingen waar de spoorweg kan ingeschakeld worden.

*Werkhuizen EGTA (Entreprises Générales de Travaux d'Anderlecht).*

