

de bouwondernemingen

STEYFKENS

Genk 1925 – 1982



Guy Steyfkens
2025

Genk. Het verhaal van de bouwondernemingen

STEYFKENS

Deel 1 1925 – 1949



Guy Steyfkens

VOORWOORD

In een van de vele lokalen van de magazijnen van de NV Steyfkens' Ondernemingen (deelperiode van 1951 tot 1981) stond een grote voor mij geheimzinnige houten kist. Reeds jaren stond ze er toen ik ze als 15-jarige ontdekte. Vaak heb ik getracht de kist eens te openen, maar meer dan op een kier lukte dat niet : een haast onoverzichtelijke hoeveelheid aan diverse machineonderdelen lag er bovenop gestapeld. Ik ging ervan uit dat ook de kist machineonderdelen bevatte.

Op mijn dertigste lukte het me dan eindelijk de kist te openen: ik ontdekte een kleine schat aan bouwplannen, contracten, documentatie van bouwmaterialen en bouwmachines, tijdschriften, personeelsgegevens, correspondentie en rekeningen. De gehele inhoud verhuisde naar mijn zolder. Ook talloze mappen en *classeurs* uit de burelen werden opgeruimd: ze hadden al de tijd open en bloot op rekken gestaan en misschien daardoor mijn nieuwsgierigheid minder opgewekt. Maar ook zij vonden de weg naar mijn archief.

Dan was er een periode van ruim 40 jaar waarin de tijd ontbrak om de documenten grondig in te zien. Maar in 2020 was het zo ver. Met dank aan de Covid-pandemie, die het economische en sociale gebeuren deed stilvallen en velen de kans bood om dingen te doen die eerder niet aan bod waren gekomen. Ook voor mij was dat zo.

Ik startte met lezen, uitzoeken, openvouwen van plannen, strijken (!), digitaliseren, vergelijken met elkaar en met meer dan 2000 foto's, rangschikken, catalogeren, aanvullen met info en verduidelijkingen die het internet bood. Ik maakte bijkomende foto's en stelde vragen aan overlevenden. Een heuse taak die veel tijd in beslag nam.

Langzaam groeide het idee een groot deel van de gegevens te bundelen in een verhaal. In de eerste plaats voor mijn kleinzonen Seppe en Siem Steyfkens. Ik wilde wel dat zij later méér over hun eigen overgrootvader en *zijn* vader zouden weten. Alleszins veel meer dan ik ooit van mijn voorouders wist. Familiaal erfgoed.

En hier is dan het eerste deel: De periode 1925 – 1949 komt erin aan bod. Hoe mijn grootvader Jan startte, hoe een vennootschap werd opgericht waarin zijn zonen deelnamen. Hoe ze een lange reeks bouwprojecten uitvoerden en de Tweede Wereldoorlog overbruggden. En hoe ze projectgewijs kwamen tot het misschien wel het meest grootste en gedurfde van hun ondernemingen: de bouw van de Sint Martinuskerk te Genk.

Veel leesgenoegen !

Guy Steyfkens
29 november 2021

Laatste bewerking: 6 januari 2025.

1. De oprichting van BSW

25 mei 1938 was een zonnige, maar frisse dag. De laatste vriestemperaturen lagen nog vers in het geheugen. Drie heren, deftig gekleed en met modieuze hoed rijden in een Citroën Traction van de Schietboomstraat via de Zavel en de Stationsstraat naar de Molenstraat. De motor is nog niet warm wanneer ze halt houden bij het kantoor van notaris Joseph Van den Hove. Albert (26j, gehuwd), Louis (24j, hij zou in Oktober, 3 dagen vóór de verkiezingsdag, trouwen) en hun vader Jan Steyfkens - *Zjang van Smieëts*, Johannes Matthijs in de bevolkingsregisters - (56j) stappen uit en bellen aan. De drie kijken omhoog wanneer om 11 uur de kerktoren het uur slaat. Geen van allen kon vermoeden dat deze kerk decennia later een grote rol zou spelen in hun bedrijfsgeschiedenis.



Afb. 1 vlnr Louis, Albert en hun vader Jan.



Afb. 1a Publiciteitsbord.

Eén uur later stappen de heren als aandeelhouder naar buiten, verse sigaar in de mond. De rook en de uitleg van de notaris bedwelmen de geesten enigszins. De “pvba Bouwwerken Steyfkens Wouters”, afgekort BSW, zijn een feit. Inbreng van Jan zijn: bureelmeubelen, 1 schrijfmachine, 1 rekenmachine, 1 tekentafel, 1 *coffre fort*, 1 planafdruckmachine, 2 vrachtwagens (een Belgische Pipe en een Ford met een *kipstelsel*), een *voiture* Fiat, een moto Sarolea, een *broyeuse* (breekinstallatie), een schaafmachine, buizenvormen, een brikkenmachine, een *palan* (takel), een *treuil* (windas), een *remorque* met waterton en pomp, betonmolens Richier en Record, en een kapitaal van 250.000 frank. Met die tekst verscheen de oprichting in het Staatsblad. De maatschappelijke zetel werd: Schietboomstraat nr. 6 (thans, in 2022, huisnummer 9).



Afb. 2 De zetel van BSW bij oprichting in 1938. Het gebouw werd in datzelfde jaar gebouwd en huisvestte niet enkel de firma maar ook de familie Jan Steyfkens-Wouters. Eerder woonden ze in het erachter gelegen pand (Winterslagstraat), een gelijkvloerse woning die in 1926 een verdieping kreeg. In 1940 werd die woning wegens mijnschade verbouwd tot garages die er nu nog steeds zijn.

Afb. 3 De motor Sarolea uit 1938, Belgisch fabrikaat, die in de vennootschap werd ingebracht. Motor 175cc type UL , nieuwprijs 4.387 frank . Hier met Louis-met-sigaret-in-de-mond in het zadel.



Afb. 4 Een foto van een Pipe type P4P, gelijkaardig aan deze die Jan in de vennootschap bracht. Jan kocht de blauw-rode Pipe in 1933 bij Robben en Joris, Demerstraat 22 te Hasselt voor 7.200 frank. De dag vóór de aankoop werd bij wijze van proefrit een vracht zand vervoerd terwijl de wegenbelasting nog niet werd betaald. Een PV met boete dus. De Pipe droeg de nummerplaat 131 865. Negen decennia later vond Ik de plaat terug bij saneringswerken op de terreinen van het magazijn in 2021. Zie ook afb. 79 I.



Afb. 5 De tweede vrachtwagen die door Jan in de pvba werd ingebracht, deze Ford model 79, V8-motor, rode cabine, nieuw gekocht in nov. 1937 bij garage Fernand Holm in Hasselt, prijs 35.594 frank. De kipper werd gemonteerd in Antwerpen bij Carosserie Bollekens.

Afb. 6 Een Fiat Topolino zoals die welke Jan in de vennootschap inbracht. Hij werd nieuw gekocht in 1938 voor 16.000 frank.

De mindere kwaliteit en/of stuurmanskunst van de 1.69m metende Jan leidden tot talloze reparaties: de facturen vermeldden o.m. 9 interventies aan de elektro-installatie (startmotor, dynamo, batterij, extra ampèremeter). En verder nog meerdere herstellingen aan het chassis en de carosserie, motorrevisie en lassen van een scheur in de versnellingsbak(!), vervangen *joint de culasse*. De auto werd, samen met een *voiture* Ford V8, later door de Duitse bezetter in beslag genomen.



2. Wat voorafging.

Nu kon het drietal starten. Of, beter gezegd: verder doen, want ze hadden reeds een lijst van ongeveer 72 projecten (op naam van Jan Steyfkens) achter zich. Handelsgeest, moed, durf? Wie zal zeggen wat de *jongens* begeesterde? Hun vader was reeds 13 jaar eerder gestart met bouwen.

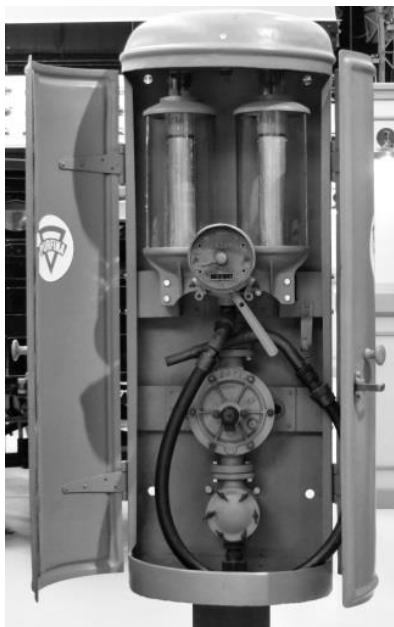
Het waren een beetje de gekke jaren geweest. De wonden van de oorlog waren littekens geworden en niets liet een volgende oorlog vermoeden. Jan was in 1925 gestart (1), hij bouwde toen twee woningen voor Simons in de Kleine Hostartstraat in Winterslag. En een handelshuis voor Claessen in de Molenstraat. Hij was gestopt als metselaar bij de Kolenmijn van Winterslag om als zelfstandig aannemer te beginnen. Bij de *Charbonnages de Winterslag* werkte ook zijn achterneef Pieter-Jan Steyfkens als metser om zijn studies Germaanse Letteren te bekostigen. Heeft de een de ander 'meegetroond' naar Winterslag?

Afb. 7 Arbeiders op de werf 'woningen Simons' in 1925 met toezichter Harie Moermans (met pijp) en de nodige dorstlessende producten. De bouwhelm was van het "zachte" type.



(1) Het oudste dokument dateert van 1922 : een werkboekje. Ik kreeg de info van Het Geheugen van Genk, maar het stuk is daar momenteel onvindbaar.

De volgende bouwprojecten – de archieven bevatten geen data over de jaren 1926 t/m 1928 - volgden pas in 1929. Dit laat vermoeden dat Jan de huizen in 1925 in bijberoep bouwde, voor zover dit statuut toen al bestond. Feit is dat hij in 1928 reeds een Purfina-benzinepomp liet installeren met vergunning van de overheid van de provincie.



Afb. 8 Een handbediende Purfina-pomp zoals deze die Jan in 1928 liet installeren. Een liter benzine kostte toen ongeveer 2 frank per liter (tegenwaarde nu 5 eurocent).

Drie woningen te Waterschei en de Brouwerij van Alken, afd. Genk, met een woonhuis en uitbreiding van het *wagenhuis*, worden in 1929 afgewerkt. Het smaakte naar méér: Jan richt , met enige vennoten, ook nog de houthandel *De Kempen* op. Ze zouden er mee 5 jaar later mee stoppen, gelogeerd in de aap. Jan baat ook een kiezelgroeve uit in Gelieren.



Afb. 9 De medevennoten in de Samenwerkende Maatschappij waren: boekhouder 's Heeren uit St Truiden, Harie Moermans, enkele neven van Jan en de handelsvertegenwoordiger Van Crayebeck uit Glons, Wallonië.

Eind 1930, het jaar van de komst van de zusters Clarissen in Genk, schrikt Jan zich een hoedje wanneer hij een werk binnenhaalt bij de *Samenwerkende Maatschappij van Goedkope Woningen "Nieuw Dak"* om 34 woningen te bouwen in Genk, gehucht Termien. De bureaucratie moet nog worden uitgevonden, want de start van de werken

wordt bepaald op uiterlijk 8 dagen later! Bedrag van het werk is 1.338.512 frank, inclusief bestrating en beplanting. De elektriciteit omvat één post in de offerte: “30 frank per lamp”. De uitvoeringstermijn bedraagt 200 werkdagen.



Afb. 10 Een aantal woningen van de wijk Nieuw Dak, foto anno 2013, Flekeleerstraat.

Jan leent 70.000 frank van Jan Krawinkels om de borgsom van de aanneming te betalen. Hij doet beroep op diverse onderaannemers, onder meer voor metselwerk, lood- en zinkwerk en bepleisteringen. Ook een transporteur wordt gecontracteerd: de 1.500.000 Beerse stenen dienen vanaf de kanaaldijk in Hasselt - het *Oud* kanaal, want het Albertkanaal zou pas 10 jaar later klaar zijn - naar de werf vervoerd te worden. De prijs die de voerman Van Doormalen uit Driehoeven, Winterslag, voor dit transport ontvangt is 25,65 frank per 1000 st. Later werd Jan nog voorzitter van Nieuw Dak, volgens een krant uit 1937.



Afb. 11 Een Ford T zoals Jan er een kocht in 1930 (een tweedehands uit 1925), voor 4.400 frank bij garagist Vastmans-Houben aan de Weg naar As. Met deze wagen ging hij de werf “Nieuw Dak” opvolgen in Termien. Louis leerde met deze auto rijden, o.m. te Hasselt in de Herckenrodedreef, waar hij op 100m van de ingangsboog reeds vertraagde, denkend dat hij er misschien niet onder zou passen...

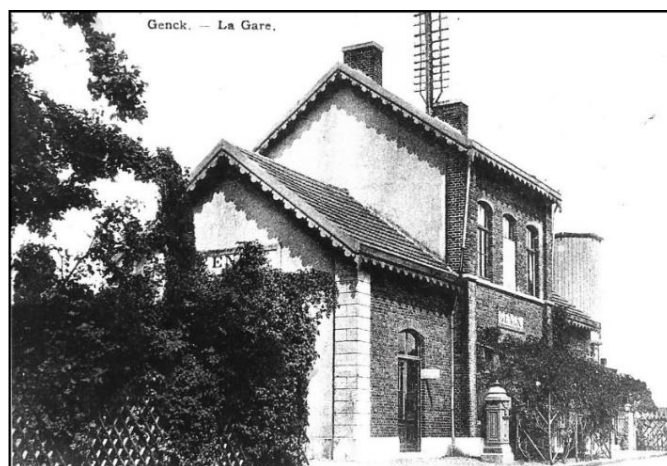


Afb. 12 De eerste camion: hier een Chevrolet 1928 zoals Jan er een kocht van houthandel "De Kempen" in september 1930, als chassis. De cabine en de kipper werden gekocht bij Franquinet & Hoffer in Hasselt. Deze vrachtwagen bevoorradde de werf "Nieuw Dak".

Tussen 1930 en 1934 volgen dan een 28-tal woningen en andere kleinere projecten, alle in Genk. Naast de verbouwing van café Meng (een toog-contract ongetwijfeld) zijn er de uitschieters: in 1931 een paardenstal met *kribben in hardsteen* voor de Brouwerij van Alken (uitbater Lantmeeters voer uit met paard en kar), in 1932 een villa voor Mw Sturm uit Brussel (in 1936 zou ze nog een tweede villa door Steyfkens laten bouwen, langs de Weg naar As) en twee woningen in 1932 langs de weg naar As, voor rekening van de landschapsschilder Emile Van Dooren. Tenslotte in 1933 een telefoonkantoor voor het station.



Afb. 13 Het contract met Madame Sturm.



Afb. 14 Het bijgebouw "telefoonmiddenkantoor" aan het station in Genk. Kostprijs 21.278,03 frank.



Afb. 15 De woningen die Jan Steyfkens bouwde langs de Weg naar As voor rekening van de landschapsschilder Emile Van Dooren in 1932. Foto anno 2018.

Rond 1932 zijn intussen ook de zonen Albert (20) en Louis (18) actief in de onderneming. In 1934 duikt de eerste woning op in een contract dat we vandaag “Design and Build” noemen: op de nieuw gekochte tekentafel tekende zoon Albert de plannen voor een handelshuis in de Grotestraat voor de heer Bastiaens. Jan Steyfkens bouwt het in 3 maanden tijd. Hetzelfde jaar volgt ook nog een handelshuis voor de heer Jef Engelen, “gareelmaker”, zegt het contract. 1935 was druk: 10 contracten voor woningen, waaronder die van de toekomstige schoonvader van Louis, Mathieu Hoeven, langs de Weg naar As. En ook nog 3 extra woningen voor rekening van Emile Van Dooren, ditmaal langs de weg naar Winterslag. Zie kader.

Emile Van Dooren °1865, zoon van een succesvolle Brusselse slager, arriveerde rond 1890 als student aan de Académie des Beaux-Arts voor het eerst in Genk. Zijn komst naar Genk was niet toevallig. Het Kempendorp was op dat moment uitgegroeid tot één van de meest geliefde kunstenaarsoorden van België en hij zou van Genk permanent zijn thuis maken. Hij bouwde er het *Hôtel des Artistes* uit tot een trefplaats voor kunstenaars en gegoede toeristen. Het hotel deed ook dienst als galerie voor zijn werk, met Genk en zijn landschap in de hoofdrol. Tegelijk bleef hij nationaal en internationaal tentoonstellen/verkopten en belandde zijn werk o.a. in de collectie van de koninklijke familie en enkele vooraanstaande musea en privécollecties. Dat legde hem geen windeieren. Vandaar vermoedelijk de 5 woningen die Jan voor hem mocht bouwen.

Jan werkte ook nog voor de schilder Armand Maclot, als maker/leverancier van schilderijlijsten.

Afb. 16 De “dienstwagen” van die periode, een Ford A uit 1931 zoals deze waarmee Jan (en meer nog zijn zonen) circa 35.000 km aflegden tussen augustus 1931 en december 1936. Het was hun eerste betrouwbare auto, die geen motorrevisie, vervanging van de *joint de culasse* of andere zware herstellingen diende te ondergaan. Gekocht bij Vastmans, Statieplein 25 te Genk voor 34.318 frank.





Afb. 20 Het klooster te Dorne, As. Gebouwd voor rekening van de eerwaarde zusters Jozefienen uit St Niklaas- Waas voor de som van 110.735 frank. Onderaannemers waren Hendrik Baudoin, *meester-metselaar* uit Neerglabbeek en Lowijs, stukadoor uit Asch, die 2,50 frank per m² ontving voor zijn *plafonneerwerk*.

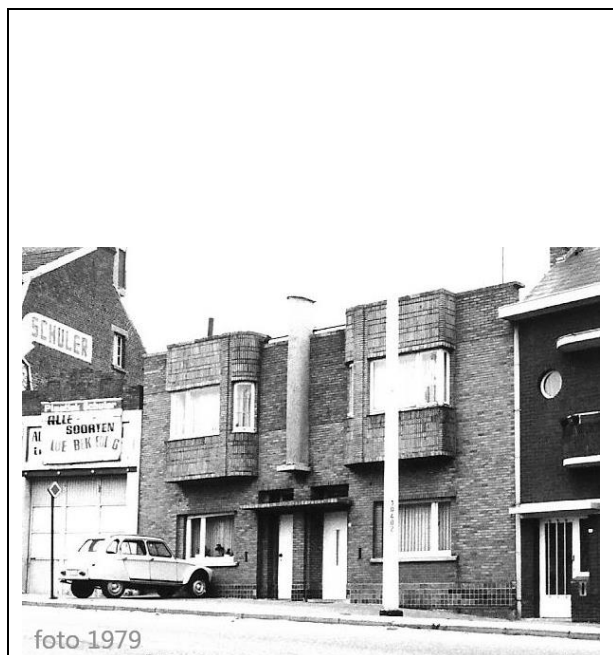
Niet enkel boete en bezinning werden voorzien van een verblijf, ook vermaak kwam aan de beurt: in 1937 was er de cinema Victoria in Winterslag, één van de stappen die van de originele danszaal/herberg leidde tot de bioscoop zoals hij er vanaf 1941 zou uit zien. En een kantoor plus 2 woningen voor de Kolenhaven Genk. Jan Steyfkens begon een beetje naam te krijgen, ondersteund door reclameborden in de stations van Genck en 'Asch-Kempen'.

3.De eerste BSW-projecten

Tot zover de periode 1925-1937. Het stijgende aantal, de omvang en de aard van de werken, met de er aan verbonden verantwoordelijkheid, leidde er toe een vennootschap op te richten. Eenmaal de pvba Bouwwerken Steyfkens Wouters opgericht werden datzelfde jaar nog enige bouwprojecten gestart, waaronder het herenhuis voor eigen rekening (zie afb. 2) en een villa voor Hélène, de dochter van Jan. Ook een tweewoonst voor de broers Albert en Louis langs de weg naar As.



Afb. 21 De modernistische villa, later aangeduid als 'vastgesteld bouwkundig erfgoed', gebouwd voor rekening van Leon en Hélène Vleugels-Steyfkens langs de weg naar As. Albert Steyfkens is de ontwerper.



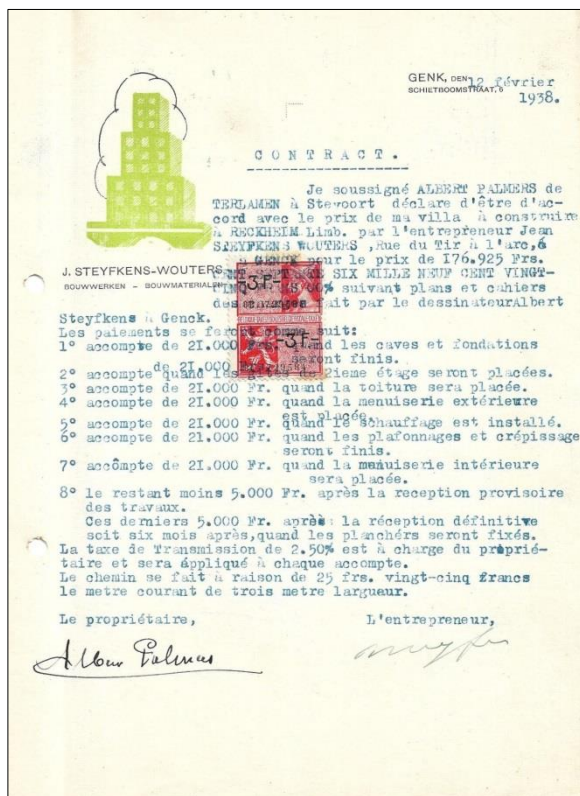
Afb. 22 De eerste woningen van Albert en Louis aan de Weg naar As, nrs 18 en 20. Ontwerp Albert Steyfkens.

4. Merkwaardige villa's

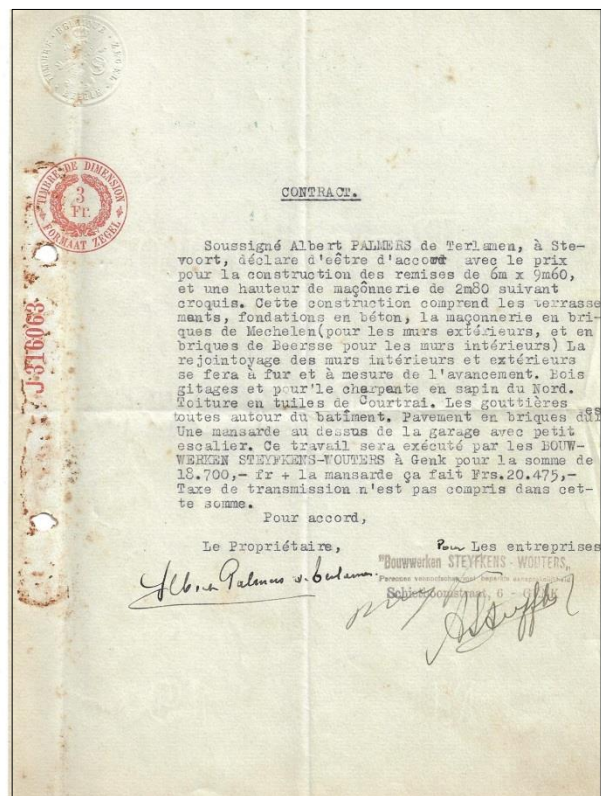
Een opmerkelijke realisatie uit 1938 is de villa voor de heer Albert Palmers de Terlaemen, toen 76 jaar oud, te Rekem. De ruwbouw werd voltooid in de maand dat BSW werd opgericht, de afwerking liep nog tot het jaareinde.

Albert Palmers de Terlaemen

Palmers verkreeg toelating bij koninklijk besluit in 1933 om *de Terlaemen* aan zijn familienaam te mogen toevoegen, naar de naam van een landgoed in Zolder dat aan de familie toebehoorde. Hij behoorde tot een familie uit het Hasseltse. Zijn grootvader Laurens was jeneverstoker op de Veldekemolen en zijn schoonvader was eveneens stoker. Hij nam ook 2 stokerijen over en was zo een van de belangrijkste jeneverstokers van Hasselt. Hij was eigenaar van het kasteel van Stevoort en het kasteel 'de Burg' in Lummen en was o.m. burgemeester van Stevoort, provincieraadslid en volksvertegenwoordiger. Zijn broer Charles bouwde op 20-jarige leeftijd reeds een stoomwagen in Stevoort. Dat was in 1876.



Afb. 23 Het contract dd. 12.2.1938 voor de bouw van de villa, voor 176.925 frank. Handtekeningen van Albert Palmers en Jan Steyfkens.



Afb. 24 Het contract voor de remise van de villa. Handtekeningen van Jan en Albert Steyfkens. Palmers tekent met 'de Terlaemen'.



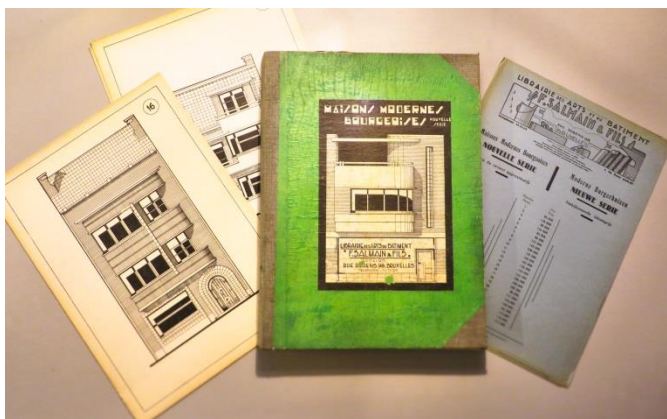
Afb. 25 De villa die Albert Palmers de Terlaemen liet bouwen. Een villa met “architectonische en historische waarde” volgens Onroerend Erfgoed Vlaanderen. De ontwerper was Albert Steyfkens.



Afb. 26 De “Remise” van de villa.



Afb. 27 De binnenkoer van de villa.

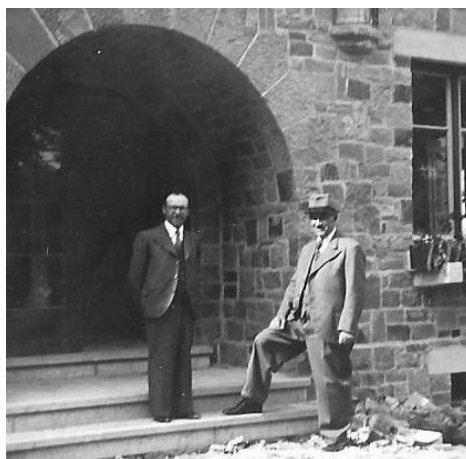


Afb. 28 Albert Steyfkens, die géén architect was, was de ontwerper van de villa met “historische” en “architecturale” waarde (aldus Onroerend Erfgoed). Tekenen kon hij goed, maar de ideeën kwamen veelal uit ‘voorbeeldboeken’ met modellen van ontwerpen. Zulke uitgaven met basisontwerpen bestonden in de 30-er jaren. Slechts op 20 maart 1939 zou de ‘Wet op de bescherming van de titel en het beroep van Architect’ gepubliceerd worden.

Eveneens het vermelden waard is een andere villa, gebouwd te Spa voor Mr Jules Belche. Er werd beroep gedaan op bedrijven uit Spa: Delvaux (metselwerken), Martin (dakwerken) Bouchoms (transport van breuksteen vanuit Poulseur). Het parket werd uitgevoerd door Lenfranc uit Luik en de binnendeuren kwamen van Comptoir Finlandais uit Antwerpen. Maar ook vanuit uit Genk werd er gewerkt: Maleux (schrijnwerk), smid Martens (smeedwerk). De villa omvatte naast de klassieke lokalen ook een lokaal met WC voor het huispersoneel en 2 aparte kelders voor *charbon* en *coke*.

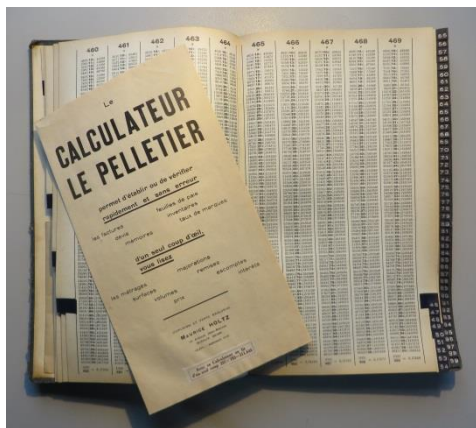


Afb. 29 De familie Steyfkens bezoekt in Spa de villa ‘Clos Fleuri’ van Mr Belche, een van de mijningenieurs van de mijn van Waterschei. De villa staat er nog steeds (2025).



Afb. 30 Jan Steyfkens (L) met architect Voutquenne, de ontwerper van de villa. Hij was de ook mede-ontwerper van de Kerk van Waterschei en eveneens van de mijngebouwen. Voutquenne woonde te Genk aan de Weg naar As.

Vooraleer een rekenmachine te kopen werden ettelijke vellen kladpapier met manuele berekeningen volgeschreven. Het alternatief was een dik boek met de tafels van vermenigvuldiging. Later volgde de eerste rekenmachine.



Afb. 31 Het rekenboek geeft de tafels van vermenigvuldiging tot 999×999 . Ook te gebruiken voor het maken of controleren van o.m. delingen en kortingen. Jan kon er beter mee werken sinds hij een bril had gekocht in Hasselt bij de Apotheker - Optieker Lebeau, apotheek *Het Zwaard*, voor 350 frank. Plus één frank taks.



Afb. 32 De eerste rekenmachine, een Original-Odhner type 27, prijs 4.600 frank.

5.En toen kwamen de bruggen. En de oorlog.

In 1939 volgde eerst nog het dispensarium voor het OCMW in de H. Decleenestraat en een belangrijke uitbreiding aan het college te Genk: een *chambretten*zaal boven op de bestaande studiezaal en de nieuwe eetzaal met bovenliggende klaslokalen. En ook nog de uitkijktoren van de Vlaamse Toeristen Bond (VTB), op de St Martensberg: in april 1939 ingehuldigd en reeds een jaar later gesloopt door het Belgisch leger ... nadat de rekening was vereffend. Ongetwijfeld om de vijand te beletten ervan gebruik te maken. Zie afb. 79a onder Addendum.



Afb. 33 De eetzaal met bovenliggende klaslokalen van het college te Genk in 1939.

De Termienweg (later Meeënweg-Westerring) in Genk kreeg in 1940 een brug onder de spoorlijn van Winterslag naar Bilzen, uitgerust met explosiekamers, zie afb. 79b. De werken startten in augustus, 3 maanden na de start van

de oorlog. Vooraleer te kunnen starten waren er niet minder dan 13 inlassingen van een advertentie voor grondwerkers in 'Het Belang van Limburg' nodig. Het spoor werd, mede door de pas gestarte oorlog, onderbroken tijdens de duur van de werken.



Afb. 34 De bekisting van een landhoofd.



Afb. 35 Achterzijde van een landhoofdbekisting. Grondwerkers op klompen, kruitwagens in de file.



Afb. 36 De onderbroken spoorstaven steken uit het talud.



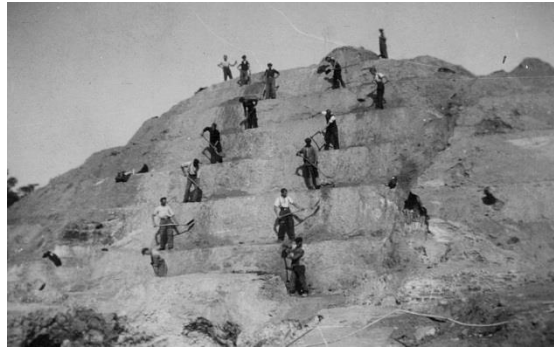
Afb. 37 Een voltooid landhoofd met Derrickkraan bovenop.

Transporteur Van Schijndel (uit de Termienstraat) voerde per camion elke tweede dag 56 ton kiezel aan vanuit Zutendaal. Die werd door de arbeiders verwerkt in het beton. Vanaf mei leverde Jan de benzine aan de vervoerder, vermoedelijk wegens oorlogsomstandigheden. Daarbovenop kwam nog een uiterst strenge winter. Het Albertkanaal vror zelfs dicht. Deze brug zou later, in 1944, na oorlogsschade nog eens door dezelfde ploeg opnieuw gebouwd worden.

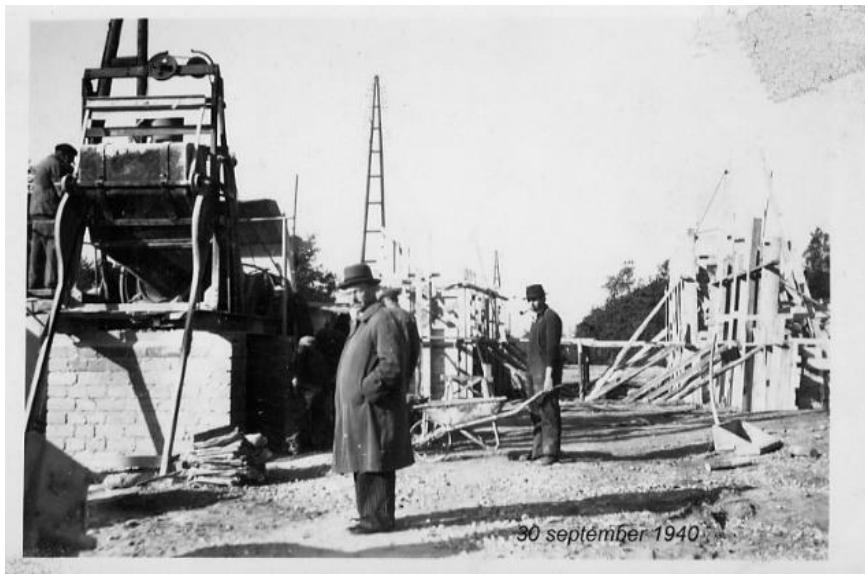
Ook in 1940 bouwde BSW nog de brug aan de Oude Zonhovenweg (Genk).



Afb. 38 De brug op de kruising van het spoor Winterslag-Bilzen en het spoor Hasselt-Genk. Links de doorgang voor de Oude Zonhovenweg. De foto werd genomen in de richting Genk. De brug lag ongeveer 80m ten noorden van de huidige brug aan de Hasseltweg.



Afb. 39 De grondwerkers maken een talud.



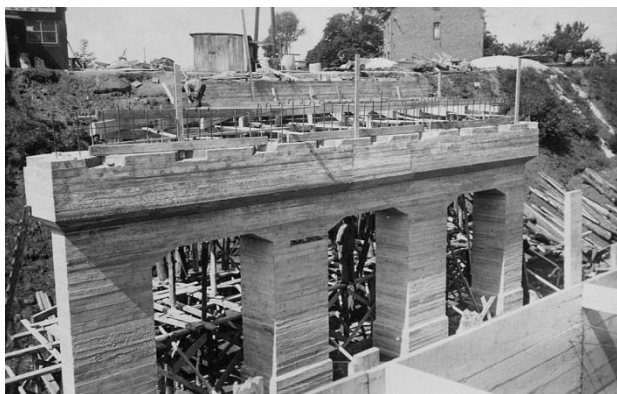
Afb. 40 Jan Steyfkens op werfbezoek...

Afb. 41 ...met zijn Imperia met voortractie, Belgisch fabrikaat gebouwd in licentie van het Duitse merk Adler.



Een volgende brug, ook voor de spoorweg, werd in 1941 gebouwd te Beringen. Nu over het spoor van Hasselt naar Mol in het gehucht De Geiteling.

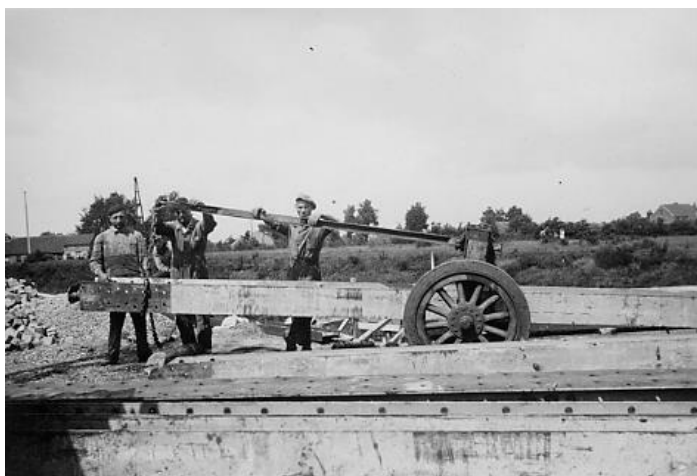
Leveranciers (via het spoor) waren o.m. Gustave Boël uit La Louvière (12m lange stalen liggers) en Engetra uit Maaseik (grind). Het cement werd per 50 ton via spoor aangevoerd vanuit de streek van Mons. De hardsteen uit Poulseur.



Afb. 42 De werf van de overbrugging van het dubbele spoor te Beringen in 1941.



Afb. 43 Bouwen tijdens de oorlog: Nazi-stempel op een vrachtbrief voor een levering van cement per spoor.



Afb. 44 Het riggen van de stalen liggers gebeurde met een Derrick (hier niet in beeld) en een "mallejan" (zware as met wielenstel), fabricaat Smeets uit Eksel (toen Exel). Hier verpozen de arbeiders even bij het transport. Helemaal links staat chauffeur Theo Verbeek.



Afb. 45 Een naafdop van de Smeets Exel-as.



Afb. 46 De vrachtwagen Bovy-Pipe (Belgisch merk), type Comet nieuw gekocht (zonder cabine) voor 69.750 frank. Hier op de werf van de spoorbrug te Beringen in 1941. De vrachtwagen werd eerst van een voorlopige zelfgetimmerde cabine voorzien. Later werd een nieuwe cabine, merk Bollekens, uit Antwerpen, gemonteerd voor 5.830 frank . Vanwege de oorlogssituatie is de Pipe voorzien van geblindeerde lichten.

In mei 1941, in volle activiteitsperiode van deze werf, trof een beroerte vader Jan. Hij hield er een gedeeltelijke verlamming aan over, die hem vanaf dan noodzaakte een wandelstok te gebruiken. Zonen Albert en Louis bouwden in dat oorlogsjaar ook hun (vrijwel symmetrische) woningen, volgens ontwerp van Albert, aan de Kleine Markt (later Fruitmarkt).



Afb. 47 De woning van Louis aan de noordoostzijde van de markt. Mijn geboortehuis.

Afb. 48 Voorontwerp van de woning van Albert. Deze woning lag tegenover deze van zijn broer. Beide woningen waren een bijna-spiegelbeeld van elkaar. Het terras op de tweede verdieping werd niet weerhouden.



Over bouwactiviteiten in de periode 1942-1944 is niet enkel een ateliergebouw voor de kolenhaven in Langerlo bekend, maar ook de heropbouw van de spoorbrug van de Termienweg (zie afb. 34 tot 37). Misschien dat de arbeiders er op een bepaald moment te laat hun loon ontvingen: niet vanwege de oorlog, wel omdat de sleutel van de brandkast zoek was, getuige een rekening van *Brandkasten Robberechts voor enen nieuwen sleutel*.

De bouw van private en openbare gebouwen lag, gezien de oorlogssituatie, grotendeels stil. Toch zijn er leveringen die een aanwijzing zijn voor andere werven, zoals 15 ton kalkbrokken uit Moha (prov. Luik) die met een *broyeur* vermalen werden tot bindmiddel voor mortel. (Zie kader).

Kalk of cement?

Ik vond in de archieven opmerkelijk veel aankoopfacturen van kalk, tot ca. 1940. Na de oorlog enkel nog van cement.

Eeuwen lang werd kalk als bindmiddel voor mortel en beton gebruikt, nog tot enige jaren vóór WO2. Metselwerk met kalk als bindmiddel hardt minder snel uit en blijft enigszins vervormbaar. Het is daardoor duurzamer. Vanaf het begin van de twintigste eeuw neemt cement als bindmiddel voor metselmortel de overhand. De opkomst van de cement is in veel opzichten revolutionair. Het spreekt tot de verbeelding van veel architecten en bouwers: met cement kan mortel en beton gemaakt worden die al na enkele dagen zeer sterk worden. Kalkmortel haalt een kleinere druksterkte. Bovendien is cement onderhevig aan een reeks kwaliteitsnormen, kalk is helemaal niet genormeerd in die tijd.

Uit de oorlogsperiode vond ik verder een aantal diverse activiteiten terug. Spaarzaamheid was de boodschap. Zo waren er aankopen van *spaarpotloden* en ook van brandhout, bijvoorbeeld 29.6 ton per treinwagon vanuit Remouchamps (leverancier Gerits).



Afb. 49 Spaarpotlood

Er werd ook divers transport uitgevoerd, getuige een bekeuring die chauffeur Theo Verbeeck opliep voor fout parkeren op de Place St Lambert in Luik. Transport dat gebeurde met een camion uitgerust met een houtgasketel (zie kader).

Oorlog, benzineschaarste en “gazogènes”.

Vanaf 1941 werd benzine uiterst schaars en werd er gebruik gemaakt van *houtgasketels* op voertuigen : toestellen die de verbrandingsgassen produceren. Het principe bestaat erin door een gecontroleerde luchttoevoer een onvolledige verbranding van hout of kolen tot stand te brengen. Zo worden gassen als koolstofmonoxide en methaan aangemaakt waarop een benzinemotor kan draaien.

De broers Steyfkens reden heel wat kilometers met gazogène-vrachtwagens, onder meer met een GMC 1936, model door Scatec in Brussel *samengesteld uit diverse onderdelen*, o.m. een Pontiac-motor en voor 99.650 frank geleverd zonder banden (te leveren door de koper). Bij afhaling te laten monteren. De wagen werd uitgerust met een houtgasketel Bernard, een fabricaat uit Luik, prijs 17.950 frank.

Verder reed Louis ook nog met een Latil uit 1930, voorzien van een houtgasinstallatie Imbert, Frans fabricaat, gemonteerd in Brussel voor 21.500 frank. Soms was het ook gratis: in oktober 1944 kreeg Albert van de *Etat Major* van de O.F.F.I, belast met de recuperatie van oorlogsbuit, toelating om een houtgasketel te demonteren van een voertuig, achtergelaten door de Duitse bezetter, hartje Diest. Verder vroegen sommige leveranciers om non-ferro metalen in te leveren bij aankoop van onderdelen.

Hout, maar ook houtskool en antracietkolen werden zo wat overal verkocht aan ongeveer 1,50 à 8,00 frank per kilo: door Henri Gerits, mijnhoutverkoper uit Genk (de latere uitbater van Hotel des Artistes), garagehouders zoals Hoffer, Robben & Joris uit Hasselt, houthandel Foresco en de NV Kolenhaven Genk. De verkoper Mastentop uit Schulen vermeldde steeds (verplicht ?) de nummerplaat van de (vracht)wagen op de factuur. Het hout was bij voorkeur eik, beuk, es of hazelaar.

Een pretje was het rijden met een voertuig op houtgas zeker niet. Eerst de ventilator starten en de ketel aansteken, dan wachten... Dan een poging ondernemen tot starten ... soms tot de batterij leeg is. In gang trekken dan maar door een ander voertuig dat het wèl nog deed. Als dan na lange tijd de motor toch aansloeg en de operator zwart zag, zo vertelde Louis, kon hij zich gaan wassen terwijl zijn moeder de motor aan de praat hield!

Afb. 50. Voorbeeld van een vrachtwagen uitgerust met een houtgasketel.



En dan het rijden: niet te veel accelereren en de snelheid beperken omdat de ketel dan niet kon *volgen*. Bovendien moest na 50 à 80 km hout bijgevoerd worden. Het houtverbruik bedroeg gemiddeld 2 m³ per dag. Heel af en toe was er ook nog een beetje benzine verkrijgbaar mits onderhandelen, bijvoorbeeld met collega-aannemer BSL. Bovenop de miserie kwamen dan nog de steeds terugkerende herstellingen, zoals het vervangen van de vuurvaste stenen, asbestdichtingen of ventilator. Of de ketellapwerken, laswerken en vervangen van vuile bougies bij garagisten zoals Jacobs (Genk), Télésphore George en Jean Deschamps (auto-electro) uit Hasselt. Zie ook afb. 79i.

In bepaalde omstandigheden worden vandaag nog steeds houtgasketels op voertuigen gebruikt, in Noord-Korea bijvoorbeeld.

Tijdens de oorlog was er als firmavoertuig ook een moto Sarolea 175cc en later een elektrische moto Socovel, gekocht in Brussel van de *Prince de Croÿ* (zie afb. 79h) . En een tweedehands La Licorne camionette uit 1922, met een koppeling die (bij slippen) via een gat in de vloer bestrooid werd met zand om de wrijving te vergroten! Of de Ford met V8-motor, die gehalveerd werd door er 4 zuigers uit te halen. De uitdrukking 'à la guerre comme à la guerre' is hier wel van toepassing!

Onder die noemer vallen ook nog 2 vrachtwagens "home made". De eerste was een Willems-Chevrolet, op bestelling door Laeremans uit Aarschot gebouwd op een chassis van het merk Willems (fabrikant uit Antwerpen die het nog tot 1950 zou uithouden). De tweede vrachtwagen werd gebouwd vanaf een in Assent door de Duitse bezetter achtergelaten (en eerder aangeslagen) Chrysler.

Afb. 51 De Willems-Chevrolet "home made" met een personenwagen- Lincoln-radiator, chassis Willems, motor Chevrolet en assen-van-weet-ik-waar. Cabine merk Bollekens. Later zou de camion nog een splinternieuwe Chevrolet-motor krijgen.



Afb. 52 De gemitrailleerde en uitgebrande, door de Duitse bezetter achtergelaten camion Chrysler werd gekocht van de Ontvanger der Domeinen te Diest. Vele onderdelen ontbraken en werden op verschillende plaatsen gekocht of op maat gemaakt. Ook hierop mocht Bollekens uit Antwerpen een nieuwe cabine bouwen.

Motor Chrysler n° CIB 24750

Ministerie van Financiën.

BESTUUR DER REGISTRATIE EN DOMEINEN

DIRECTIE *Haarlem*

KANTOOR DIEST (Zorevaldig te bewaren om verloofd te worden bij elke vordering der agenten van het Bestuur).

KANTOOR *Wederbroek, 24*

Open van 8 tot 12 uur

De ondergeteekende ontvanger der *Domeinen* te *Diest*, erkent ontvangen te

Legger n° *336*, art. *310* hebben van *M. Heffkens-Wouters*

Dagboek n° *22*, art. *524* *Bouwmeester te Gent*

De betaalde som de som van *4500* *vier duizend vijf honderd frank*

uit nootde *verkoop auto*

avenant reclusant *plaat 46 443772 Km 49.910*

gemitraillerd en verbrand autorijtuig Katoenmarkt

N. B. De naam, de hoedanigheid van den schuldenaar, de aard der betaalde schuld, moeten met de grootste nauwkeurigheid worden aangeduid.

Diest, den 5^{de} Oktober 1944.

De Ontvanger *Parasim*

N° 223A
Aanscher, n° 1071, art. 23 tot 27, M. O. 21 Oct. 1937, n° 31, en 23 Juli 1940, n° 66.

Binnenlandse Zaken nam in juni 1942 ook 2 van de Steyfkens-vrachtwagens in beslag (een GMC 1936 met houtgasketel, en een Reo) tegen afgifte van een "formulier 16". Ze werden "ter beschikking gesteld" bij de garage Geurts. Of ze ook echt ingezet werden of verdwenen is zeer onwaarschijnlijk, want de (originele) nummerplaten

doken later terug op. Economische Zaken vorderde dan weer onderdelen: BSW verstuurde bijvoorbeeld per spoor enige autobanden.

6. Kapitaalsverhoging.

Op 12 mei 1944 reden de beheerders in de 9 jaar oude Imperia TA7 (zie afb. 41) naar de notaris Van den Hove in de Molenstraat. Bij het uitstappen sloeg de klok van de kerktoren net 11 uur, net zoals 6 jaar eerder. Vijf maanden later, aan het einde van de oorlog, zou de kerk door een bom vernield worden. Met het vooruitzicht van de naoorlogse periode en de erbij verwachte relance werd die dag het kapitaal van BSW op 750.000 frank gebracht.

7. Na de oorlog: heropbouw en nieuwe gebouwen.

In de lente van 1945, toen het Amerikaanse leger de (bij vergissing) gebombardeerde kerk gesloopt had, kwam de opdracht om het oude kerkhof op te ruimen en de resten te herbegraven.

De grote markt in Genk zou vanaf 1946 vorm beginnen krijgen toen BSW er voor Jean Desutter de *Grote Bazar* bouwde: het eerste *warenhuis* van Genk.



Afb. 53 De Grote Bazar op de markt te Genk. Het pand bestaat nog steeds, nu (2025) als *Stadscafé*. We zien reeds de net aangeplante bomen die decennia lang het beeld van de markt zullen bepalen. Jean Desutter werd in Genk *Jean Bazaar* genoemd.

Wijziging in de raad van beheer van BSW.

Kleine coup de théâtre op 1 februari 1947 : Albert is niet aanwezig op de algemene vergadering bij de notaris. Deze noteert de *herroeping van de bevoegdheid van beheerder van de medevennoot A.Steyfkens om "redenen van ernstige aard door hem wel gekend"*. Op 13/06/1946 werd Albert Steyfkens gesequestreerd volgens de wet van 17/01/1945. Het beheer van zijn goederen werd hem onttrokken. Dossier 111.486. Dit zou tot 18/05/1956 duren. Tot dan waren enkel nog Louis en zijn vader de beheerders. De geringe verklaring over de feiten vernam ik van mijn vader die zei dat Albert tijdens de oorlog *iets verkocht had aan de Duitse bezetter*. Later vernam ik dat hij met een zakenrelatie *barakken* verkocht. Albert zou in die periode wel actief blijven, maar zonder wettelijke bevoegdheid.



Afb. 54 Louis Steyfkens was in 1947-1948 bestuurslid van AMC Genk, een auto-motoclub die ondermeer autokoersen organiseerde op het Lantmeetersplein.

Het Lantmeetersplein werd op initiatief van de gelijknamige schepen Emiel in 1945 op heidegrond aangelegd om paardenwedstrijden te organiseren. Later, vanaf 1946, na de plotse dood van Emiel, nam AMC het ovaal over. Thans maakt het deel uit van de Finse piste in het sportbos. Anecdotisch is het verhaal van Walter Wolfs, vrachtwagenchauffeur bij BSW, die na een zondagse jurysessie-op-de trailer-van-BSW op maandagmorgen het werk hervatte met een blauwgeslagen oog: gevolg van een dispuut tussen twee deelnemers aan de auto-cross. Met de *medewerking* van de brouwerij van Alken.

De oorlogsschade aan gebouwen werd hier en daar hersteld. Zo werd in 1947 de heropbouw van de bank Société Générale uitgevoerd, in de Stationsstraat op de plaats waar het bankgebouw uit 1924 vernield was. De nieuwe bankwoning omvatte 180m² kantoren en een zwaar bewapende 7 x 7 m kluis in de kelder. Architect was M. De Paepe, de stabiliteitsstudie van de hand van Van Himbeek uit Leuven. Heel wat elementen, waaronder de verwarmingsinstallatie, werden gedeeltelijk herbruikt.



Afb. 55 De bank in 1947.
Nu BNP Paribas Fortis.



Afb. 56 De gevelsteen



Afb. 57 De bank in 1924



Afb. 58 Steyfkens was ook klant bij de Kredietbank ...

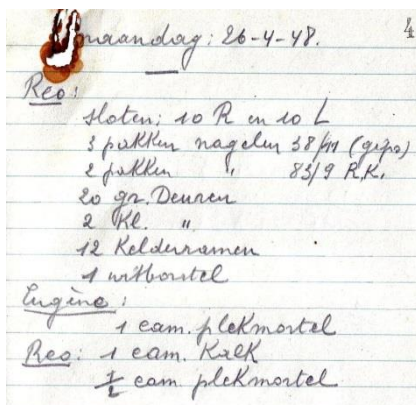


Afb. 59 Hoek Stationsstraat-Klokstraat

De steenkoolmijnen draaiden op volle toeren en trokken meer personeel aan. Er was huisvesting nodig. Dat leidde onder meer tot de bouw van de vierde *cité* van Winterslag. Van de 200 woningen uit de eerste fase mochten Albert en Louis er een 40-tal bouwen, in de straten die nu Hortensiastraat, Plantenstraat enz. heten. Werknemers uit Mol en Balen-Neet en meer dan 15 onderaannemers werden ingezet. Op een dag liep Albert erbij als een levende mummie: hij had net een auto-ongeval gehad en was van kop tot teen omzwachteld met gaasverband. Zie afb. 63. Gelijktijdig met de 4e *cité* werd ook nog de woning/praktijk voor dokter Bollen, 'de' dokter in Genk, gebouwd in de Grotestraat.



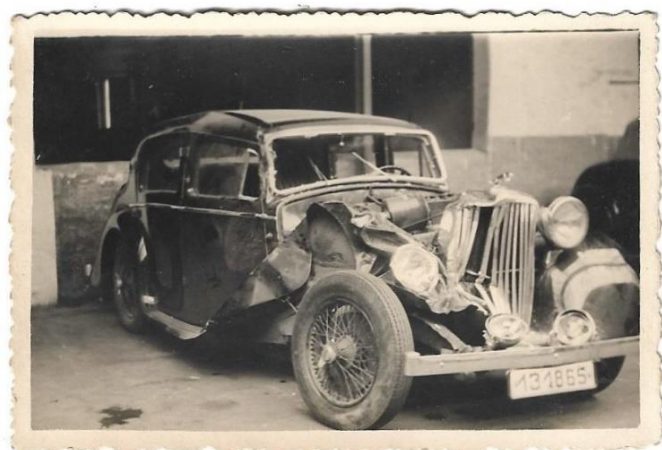
Afb. 60 Winterslag 4e *cité*, 1948



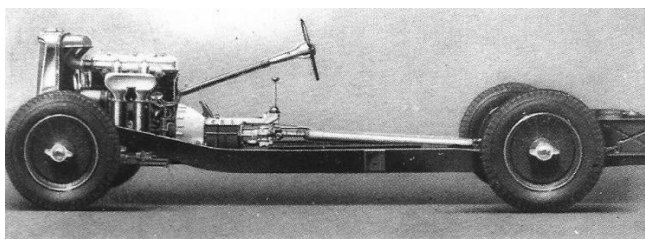
Afb. 61 Document uit de logistiek



Afb. 62 Woning/praktijk van dokter Bollen, Grotestraat.



Afb. 63 Op 1 mei 1948 had Albert in Antwerpen een ongeval met de nog maar drie maanden oude Jaguar 1.5 Litre. Mochten we in de achteruitrijspiegels van de auto kunnen kijken en de tijd terugspoelen: we zouden wellicht een hallucinant schouwspel zien. Eén week tevoren had mijn grootmoeder nog aan Albert gevraagd of Louis ook met deze wagen reed. Albert had geantwoord dat zijn broer "de knopjes nog niet wist staan". Waarop mijn vader na dit voorval laconiek antwoordde: "Toen wist Albert ze ook niet meer staan".

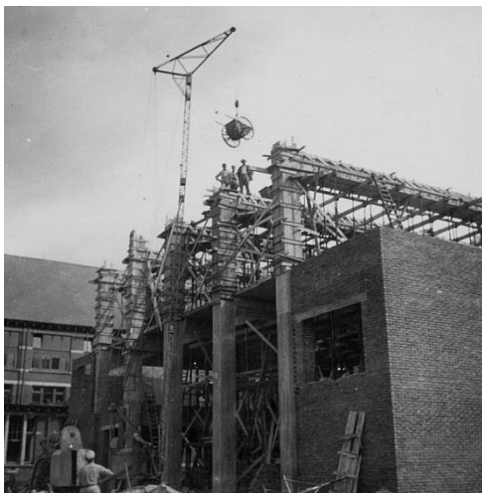


SPECIFICATIONS DU CHASSIS 3 1/2 LITRES

Moteur 6 cylindres, 3,485 litres, 18 C.V., développement 125 h.p. au frein et consommant 18 litres sur 100 kms. Chassis surbaiss , tubulaire   section carr e. Bo te   4 vitesses, dont 3 vitesses synchronis es. Rapports des vitesses: 1 re 14,41:1—2 me 8,28:1—3 me 5,74:1—Prise directe 4,72:1—Arbre de transmission, type Hardy-Spicer. Suspension par ressorts longs,   périodes de flexion lentes, lames plaqu es plomb. Amortisseurs hydrauliques spéciaux. Direction Burman-Douglas   vis sans fin et doigt. Direction   gauche sur demande. Roues Dunlop type course pour pneus 5,50 x 18.

Afb. 64 Door papierschaarste na de oorlog reduceerde Jaguar zijn catalogus tot een formaat van 6 x 9 cm.

Het Sint Jan Berchmanscollege zag zijn oud-leerlingen Albert en Louis voor de tweede maal als aannemers opdagen, nu voor de bouw van de Turn- en Feestzaal. En in de wijk Nieuw dak kwamen er dat jaar extra woningen, waarvan 12 door BSW gebouwd. Eind 1949 werd ook het kapitaal fors opgetrokken tot 3.000.000 frank.



Afb. 65 College Genk. De turn- en feestzaal, 1949

Afb. 66 De kraan Benauto op deze werf. De tweedehandskraan werd per wagon geleverd te Genk maar vertoonde vele gebreken. Deurwaarder Lemmens, die werd verzocht een staat van bevinding op te stellen, kwam ter plaatse met 2 *gendarmen* als getuige. Louis Steyfkens liet zich assisteren door Fernand Geuns, garagehouder uit de Kuilenweg, die voor vanalles-en-nog-wat er werd bijgeroepen als adviseur (zie ook afb. 516).



Afb. 67 De marmeren plaat bij de ingang van de vestigingsplaats.

8. Het einde van een decennium.

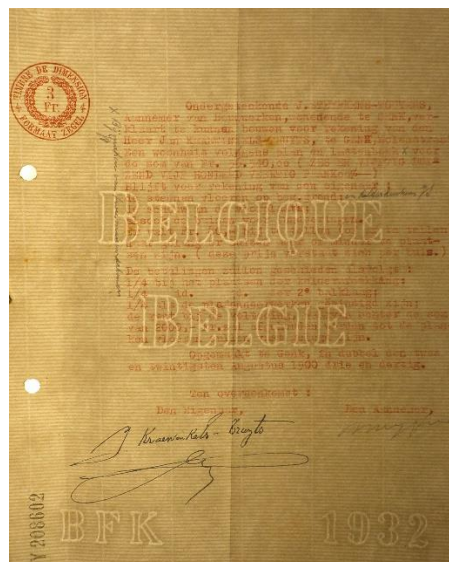
1949 was het 25e jaar van de bouwactiviteiten van Jan, Albert en Louis Steyfkens. Nu zou hun geschiedenis een wending nemen richting grotere bouwprojecten, waaronder de misschien wel meest gedurfde aanneming: de Sint Martinuskerk te Genk.

De bouw ervan door beide broers en hun vader (deze laatste vanop afstand) wordt in deel II van dit verhaal behandeld.

Addendum



Afb. 67 De tegel 22 X 15cm die BSW verwerkte in het muurtje van de woning die voor kolenhandelaar Leon Cuppens werd gebouwd vlg. contract van Juli 1938. De woning is sinds 1981 eigendom van familie Eddy Bynens-Bertozzi.



Afb. 68 Een bouwovereenkomst uit 1932 op door de overheid uitgegeven contractpapier, voorzien van een watermerk.



Afb. 69 Het werkreglement uit de vroege 30-er jaren.

ART. 12. — HET IS VOLSTREKT EN TEN STRENGSTE VERBODEN : 1) Dronken naar het werk te komen of er te blijven. 2) Alcoholische dranken bij zich te hebben of op het werk te dragen. 3) Te rooken. 4) Rond te kijken, te zingen of te fluiten en zodoende de aandacht van het werk af te trekken. 5) Te praten over zaken die het werk niet aangaan. 6) Drijfriemen van werkende machines te herleggen. 7) Werkende machines te smeeren of te kuischen. 8) Bij het werk vlottende of loshangende kleeën te dragen waar zulks gevaar kan opleveren zooals bij mortelmachines, kranen, takels, putwellingen, kaapstanders, lastophalers, of de machines der electrische schrijnwerkerij, bij het bestijgen van ladders of trappen, dit alles slechts aangehaald tot voorbeeld. 9) Zonder machtiging het werk te verlaten gedurende de werkuren. 10) Te komen in machines-loodsen, magazijnen van hout, kalkkelders, magerijen van cement, kalk, gips, petroleum of welke plaats ook zonder er door zijn werk toe verplicht te zijn. 11) Te stijgen op of te dalen van in beweging zijnde voertuigen. 12) Plaats te nemen in lastophalers. 13) Met meer dan één te gelijk een ladder te bestijgen of er van neer te komen. 14) Aan den voet eener ladder te staan als een ander ze bestijgt of er langs afdaalt. 15) Te staan onder lasten hout, steenen, ijzer, mortel of wat ook die met windas, lastophaler, takel, kraan, of op welkdanige wijze dan ook worden omhoog gelicht. 16) 's Nachts kranen, windassen, stellingen, enz. te laten staan zonder zich te hebben verzekerd dat alle voorzorgen genomen zijn om alle ongevallen te vermijden.

Afb.70 Een uittreksel met artikel 12. Merkwaardig zijn de schoolmeesterachtige passages uit de punten 3, 4 en 5 die een weergave zijn van het tijdsbeeld van toen.

Versijnt één maal per week

DE GAZET VAN GENCK

AANKONDIGINGEN :

Prijs per regel fr. 0,50
Tusschen Allerlei en Provincieieuws fr. 2,00
Vonnissen & Doodsberichten 3,00
Herhaalde aankondigingen volgens akkoord

Het nummer 0,30 fr.
Per jaar 12,50 fr.
Voor Buitenland 35,00 fr.

Postcheck Nr 136,354
Telefoon Nr 80

VOOROP TE BETALEN.

BUREELEN : GENCK, Zavelplein, 7
HASSELT, Statieplein, 1

Debet

ijzheer STEYFKENS Winterslagstraat GENCK

VOOR HET PLAATSEN DER VOLGENDE AANKONDIGINGEN :

4 Trim. 1939 FOLIO 8944

DATUM der 1 ^e insertie	AARD DER AANKONDIGINGEN	Getal inserties	Lijnen per insertie	Totaal getal lijnen	Prijs per lijn	SOM
Aug 25	metselaeren	14				26 --
	Taks					- 60
						26 60

9060
10 JAN 1939
HASSLT

Vouwen
25-2-30
J. J. Chag

Afb. 71 Aankondiging. Te oordelen naar het adres in Hasselt: een uitgave van Het Belang van Limburg.

"BOUWWERKEN STEYFKENS-WOUTERS"

Parteen-Vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

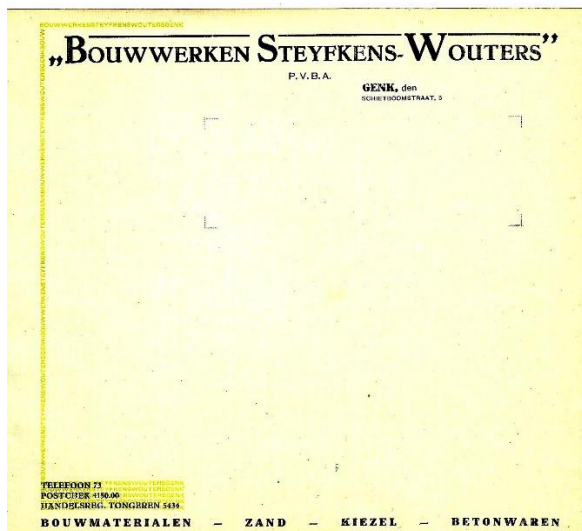
993

GENCK, 19 DEBET

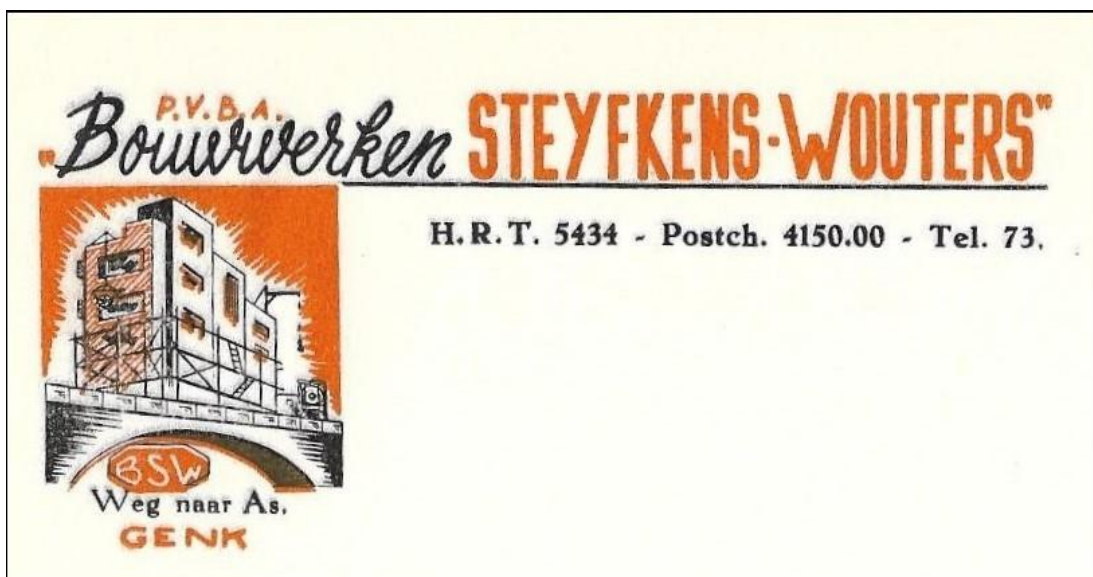
Schietboomstraat, 6

Telefoon 73
Postcheck 4150,00
Handelsreg. Tongeren 5434

Afb. 72 Briefhoofd anno 1938.



Afb. 73 Briefhoofd anno 1939.



Afb. 74 Briefhoofd
anno 1949.



Afb.75. Het eerste waterpasinstrument van Jan Steyfkens.

Afb.76. Boeken en berekeningsschuiftabel van de stalen liggers die in vele bouwwerken werden gebruikt.



Afb.77. Het apparaat uit de 30er jaren om gebruikte nagels terug te rechte. Het ultieme bewijs dat het uurloon extreem laag was.



Afb. 78. Een publiciteitsbord geschilderd op asbestcementplaat rond 1935, in die tijd was asbestplaat een erg verspreid materiaal. Het bord hing aan de gevel van de garages in de Winterslagstraat, zie afb. 79c.

N° 9457.

**« Bouwwerken Steyfkens-Wouters »,
personenvennootschap met beperkte aansprakelijkheid,
te Genk.**

STICHTING.

Door een akte verleden vóór ons M^r Joseph Van den Hove, notaris ter standplaats Genk, den vijf en twintigsten Mei negentienhonderd acht en dertig, geboekt te Bülzen den zeven en twintigsten Mei 1938, boek 410, blad 33, vak 3, acht bladen vijf verzendingen. Ontvangen drie duizend zevenhonderd vijftig frank. De ontvanger, (get.) J. Basteyns, is gevormd geworden tusschen :

1° M. Steyfkens, Jan, in huwelijk met dame Wouters, Maria, aannemer van bouwwerken, wonende te Genk, Schietboomstraat, 6.

2° M. Steyfkens, Albert, in huwelijk met dame Brenard, Martha, aannemer van bouwwerken, wonende te Genk.

3° M. Steyfkens, Louis, ongehuwde, aannemer van bouwwerken, wonende te Genk, eene vennootschap met beperkte aansprakelijkheid onder de maatschappelijke benaming « Bouwwerken Steyfkens-Wouters ».

De maatschappelijke zetel is gevestigd te Genk, Schietboomstraat, n° 6.

De vennootschap heeft voor doel : uitvoeren van alle bouwwerken en aannemingen, verkoop in 't groot en in 't klein van alle bouwmaterialen en alle industriele-, handels-, financieele-, roerende- en onroerende verhandelingen, die zich rechtstreeks of onrechtstreeks bij het maatschappelijk doel aansluiten of er uitbreiding van kunnen bevorderen.

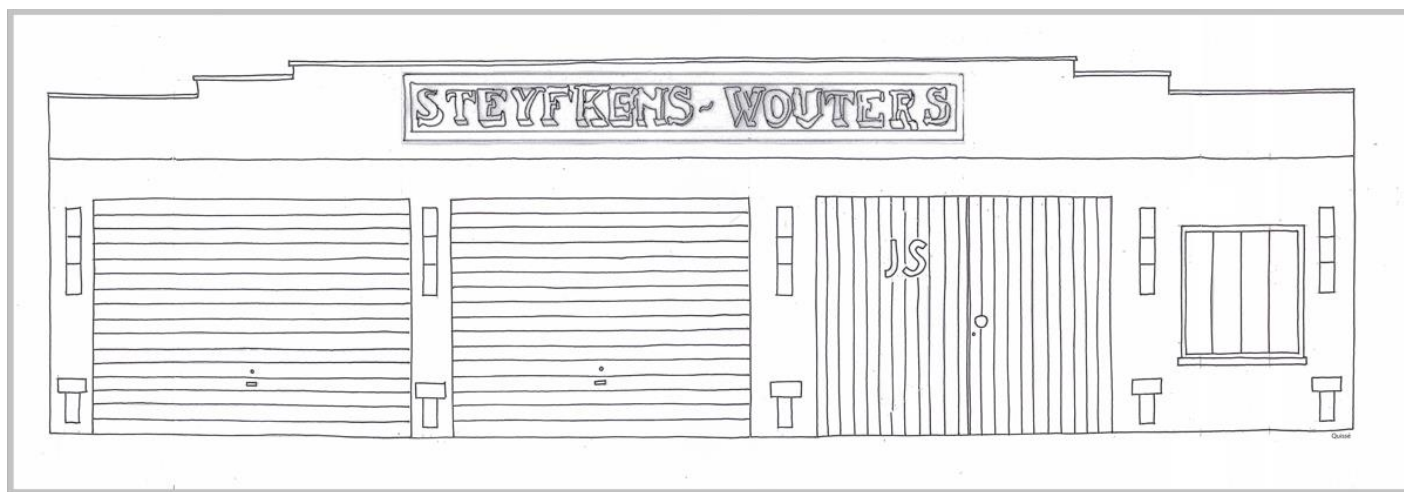
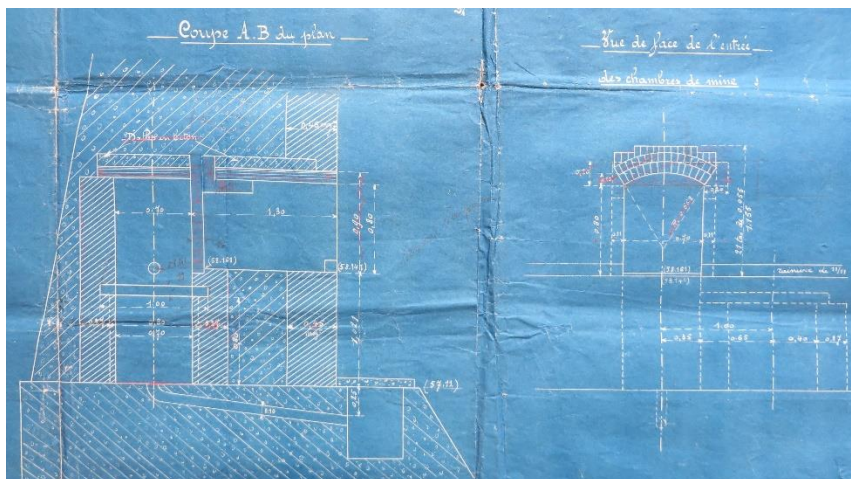
Het maatschappelijk kapitaal wordt vastgesteld op de som van tweehonderd vijftig duizend frank, vertegenwoordigd door tweehonderd vijftig deelbewijzen van duizend frank ieder. In deze vennootschap worden de hierna vermelde inbrengsten in natura ingebracht : Door M. Jan Steyfkens-Wouters, voornoemd : bureelmeubelen, schrijfmachines, rekenmachines, teekenplank, coffrefort, planafdrukmachines; rollend materiaal als camion « Pipe », camion « Ford », kipstelsel, voiture « Fiat », moto « Saroléa », vast materiaal : als betonmolen « Richier », betonmolen « Record », broyeuse, twee motoren, schaafmachines, luizenvormen, brikken machines, palan, treuil, waterton met remorque en waterpomp. De ingebrachte goederen zijn aan hunne huidige waarde gezamenlijk geschat aan « honderd vijftig duizend frank ».

Afb. 79. Oprichting van de pvba Bouwwerken Steyfkens- Wouters. Uittreksel uit de publicatie in het Staatsblad.

Afb. 79a. De VTB-uitkijktoren waarvan sprake op p. 17. Gebouwd in opdracht van de Vlaamse ToeristenBond in samenwerking met de "plaatselijke Vereniging tot bevordering van het Vreemdelingen Verkeer". Hoogte 12 meter. Plechtig ingehuldigd op 23 april 1939 door de burgemeester die in optocht, vergezeld van de fanfares en de plaatselijke magistraten, vertrokken was aan het gemeentehuis. Toespraken door de VTB en burgemeester Lantmeeters, gevolgd door een koor dat het lied "Onze Genker Uitkijktoren" vertolkte. De avond kende een verbroederingsfeest tussen de VVV en de VTB in Hotel de la Cloche. Inkomprijs 2 frank, familiekaart 5 frank.



Afb. 79b. de brug onder het spoor Winterslag-Bilzen aan de huidige Meeënweg-Westerring werd gebouwd in 1940 en door het belgische leger gedynamiteerd om de vijand te hinderen. Hier het detail van de explosiekamers uit de plannen. In 1944 werd de brug terug opgebouwd op basis van het eerste ontwerp. Zie p. 17 .



Afb. 79c. De gevel van de garages in de Winterslagstraat met het publiciteitsbord uit afb. 78. Een reconstructietekening. Zie ook de tekst p. 5 .

Afb. 79d. Nog een publibord. Later, toen er meer telefoon-abonnees waren, werd het nummer uitgebreid tot 011 520 73 .





Afb. 79e. De huidige brug op de plaats van de brug uit 1940 (zie Afb. 37) die na oorlogsschade nog een 2e maal werd gebouwd in 1944.



Afb. 79f. Een éénvinger-typmachine Mignon zoals Jan Steyfkens er een kocht rond 1933. De letter wordt met de linkerhand via een mechanische pen gekozen op het scherm met alle lettertekens. Met de rechterhand wordt daarna de druktoets bediend.

SPECIALITÉ DE TABLES AMOVIBLES A DESSINER
 " LE PARALLÉLOGRAPHE " ,
 PRATIQUES PRÉCISES HYGIÉNIQUES

Emile MAKAR
 CONSTRUCTEUR
 (SUCCESSEUR DE L. MAKAR)
 Boulevard E. de Laveleye, 129, LIÈGE
 MAISON FONDÉE EN 1888
 Compte Chèque Postal: 67162 Téléphone 2747

Liège, le 19 avril 1934

Monsieur Alf. Steyfkens,
 Winterslagstraat, 20
 G. A. N. O. K.

Dest

Pour vente et livraison de ce qui suit, expédier pour compte risques et perils de l'acheteur, payable à Liège.

Une	table à dessiner " Parallelographe " de			
	1m x 0m80 Type 4	Frs.	375,00	
	à 1/100 tax. transmission "		9,50	
		Frs.	384,50	net

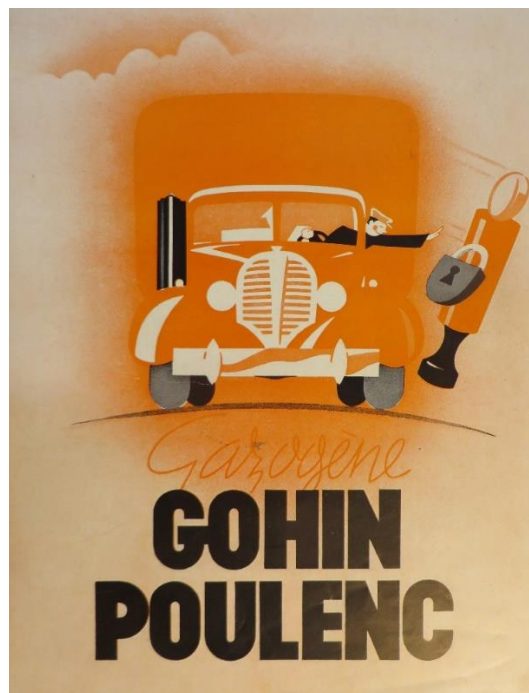
contre remboursement de laquelle somme l'envoi est effectué ce jour en part dû à votre adresse. Comme convenu veuillez renvoyer en bon état et franco l'emballage en utilisant la lettre de voiture si-jointe qui est adressée à mon atelier c'est à dire à :

M. Makar, gare de destination Chénée pour remise à domicile N°20 rue des Artisans à Trivegnée

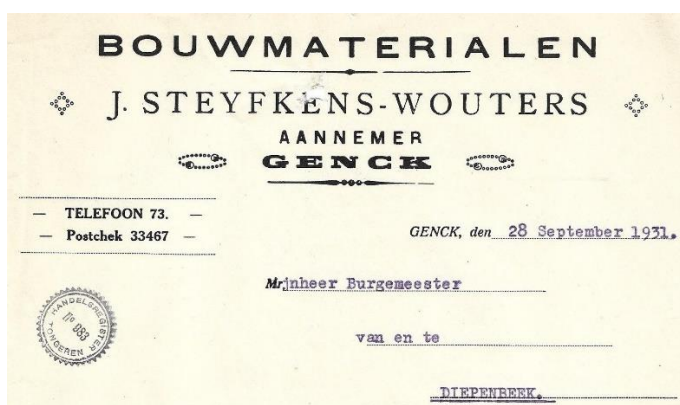
Afb. 79g. De rekening van een tekentafel uit 1934.



Afb. 79h. De Socovel elektrische motor 18V waarvan sprake op p.24.



Afb. 79 i. Publiciteit voor een houtgasketel tijdens de oorlog. Zie kader op p. 23.



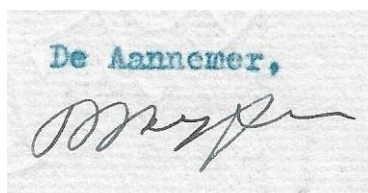
Afb.79j. Een briefhoofd uit 1931.



Afb. 79k. De agenda uit 1928 van Jan Zjang Steyfkens.



Afb. 79l. De nummerplaat waarvan sprake in afb. 4. Ze kwam in 2021, 90 jaar na uitgifte, aan de oppervlakte tijdens graafwerken op de vroegere magazijnterreinen.



Afb. 79m. De handtekening van Jan anno 1930.

Genk. Het verhaal van de bouwondernemingen

STEYFKENS

Deel 2 1949 – 1952



Guy Steyfkens

Vorige pagina: de St Martinuskerk te Genk.

VOORWOORD

In deel 1 bracht ik de eerste 24 jaren van de geschiedenis van de bouwondernemingen in beeld. We zagen hoe Jan 'Zjang' Steyfkens, na 13 jaar hoofdzakelijk eenvoudige woningbouw, in 1938 een vennootschap oprichtte samen met zijn zonen Albert en Louis, mijn vader. Hoe de pvba Bouwwerken Steyfkens-Wouters de activiteiten uitbreidde met ondermeer de bouw van villa's en bruggen. En hoe ze de oorlog overleefden.

In deel 2 komt één van hun grootste projecten aan bod. Niet enkel de omvang maar ook de moeilijkheidsgraad ervan spraken reeds in die tijd tot de verbeelding: de bouw van de Sint Martinuskerk te Genk. En er was een meer dan grote dosis moed en durf nodig om het werk tot een goed einde te brengen

Dit zou een van hun meest imposante maar ook uitdagende realisaties worden, naast de kerk van Rekem (1955), ziekenhuis Bilzen(1962), sporttribunes te Genk(1954), Leuven(1957) en Tongeren(1957), en een 30-tal bruggen (1941 – 1981) in de provincies Limburg, Antwerpen en Luik.

Veel leesgenoegen !

Guy Steyfkens
23 januari 2023

Laatste bewerking: 6 januari 2025.

9. De Sint Martinuskerk Genk.

Aan het eind van de Tweede Wereldoorlog, op 2 oktober 1944, hadden de Amerikanen bij vergissing Genk gebombardeerd. Genk dat sinds twee weken bevrijd was van de Duitse bezetter. Daarbij vielen tientallen dodelijke slachtoffers en werd onder meer de toen 80 jaar oude kerk (de toren was nog ouder) zo goed als totaal vernield. Wat nog restte werd door het Amerikaanse leger gesloopt en Jan Steyfkens kreeg de opdracht om het kerkhof op te ruimen.

9.1 Ontwerp.

De USA zorgde voor een ruime schadevergoeding, zodat de nieuwe kerk kon gebouwd worden. Architect was Maurice De Paepe (°Nazareth 4/8/1908 † Liège 8/8/1976). Hij kwam rond 1936 uit het Gentse aanwaaien in Genk, als toezichthoudend architect voor de Evence Coppéemijn in Winterslag bij de bouw van de *cité*. Hij was in Luik bij Evence Coppée met zijn stage gestart en naar Genk gestuurd omdat hij Nederlandstalig was. Na een conflict met de architect van de mijn (zo zei mijn vader), maar ook omdat de stage erop zat, startte hij als zelfstandig architect. Ook engageerde hij zich in de plaatselijke politiek. Hij werd schepen van Openbare Werken in 1947. Bovendien werd hij bij KB aangenomen als *'afgevaardigde van het gemeentebestuur bij het plaatselijk comité wederopbouw'* (staatsblad 11-12 okt 1948). Vanuit deze uitgangspositie kon hij gemakkelijk de opdracht voor het ontwerp van de nieuwe kerk verwerven.

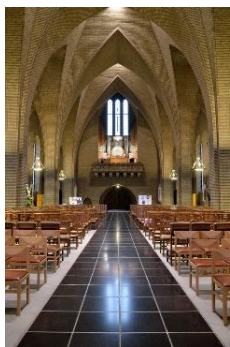
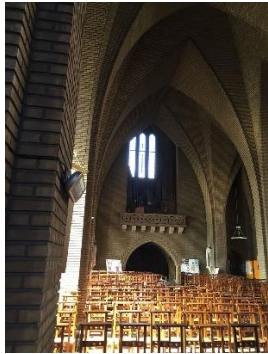
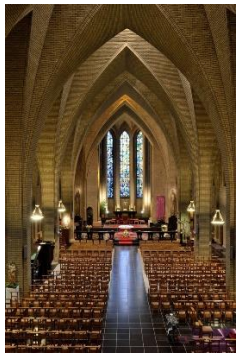


Afb. 80. Architect Maurice De Paepe ontwierp de nieuwe kerk, schreef het lastenboek en maakte de raming.

Eerder was hij de ontwerper van een aantal Genkse projecten, onder meer de bioscoop Cinema Victoria te Winterslag (1937), de Dominikanenkerk (1940), een deel van de wijk Nieuw Dak (1947) en de wijk Vlakveld (1949 een co-ontwerp met arch. Van Mallegheem). Hij zou later ook de kerk van Sledderlo en het WZC Herfstvreugde ontwerpen. De Paepe begreep de vaardigheid om vreemde invloeden te verwerken. Onder meer wat betreft het interieur van de St-Martinuskerk zijn er duidelijk affiniteiten met vergelijkbare kerken in het land (zie kader).

Gelijkenissen.

Diverse kerken waarmee de kerk van Genk gelijkenissen vertoont.



Afb.

Afb. 81 t/m 84. St Adrianus te Elsene

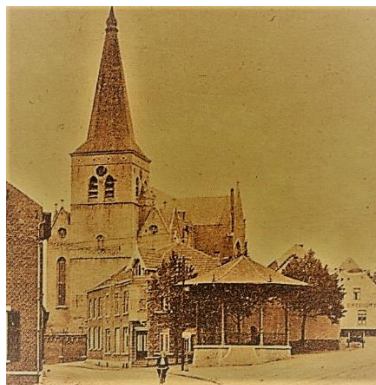
Afb. 85. Ste Alix te St Pieters-Woluwe

Afb. 86. St Amandus, Zwevegem

In een voorontwerp werden de grote lijnen van de oude kerk overgenomen. Ook de locatie bleef dezelfde.



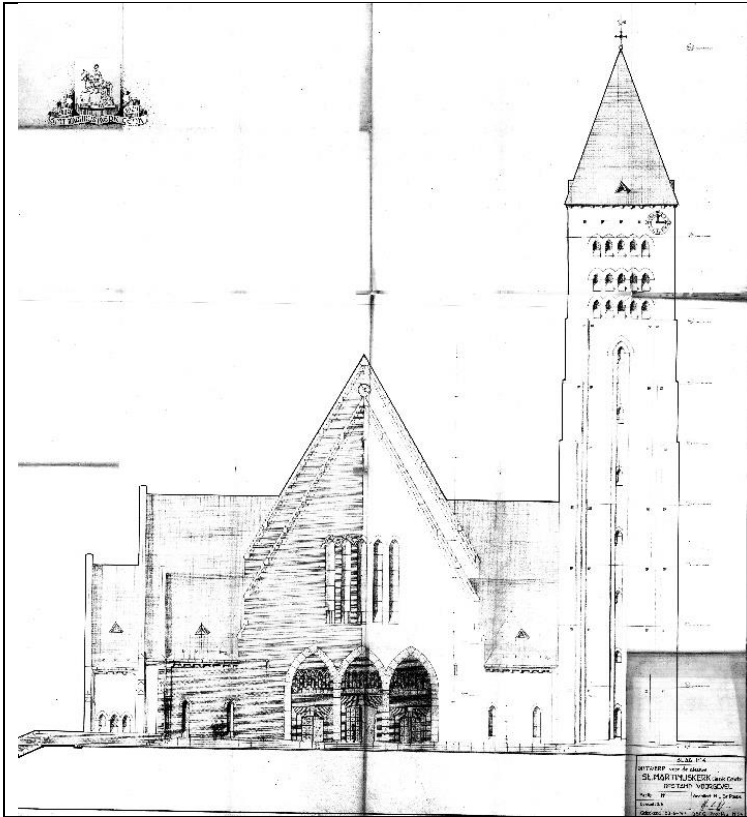
Afb. 87. De maquette van het eerste ontwerp, waarin de vorm van de vroegere toren terugkeert. Ook de inplanting van het gebouw stemt overeen met de vorige.



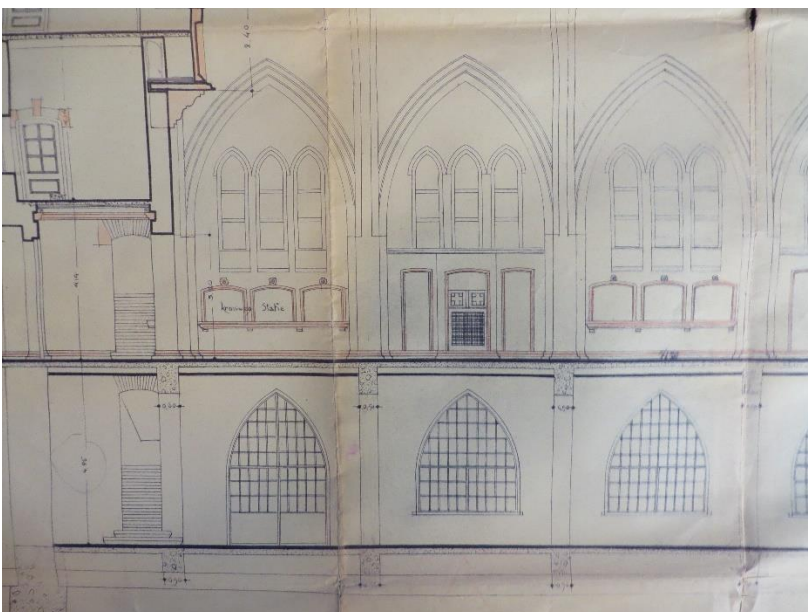
Afb. 88. De oude kerk met kiosk.



Afb. 89. Een relict uit de oude kerk

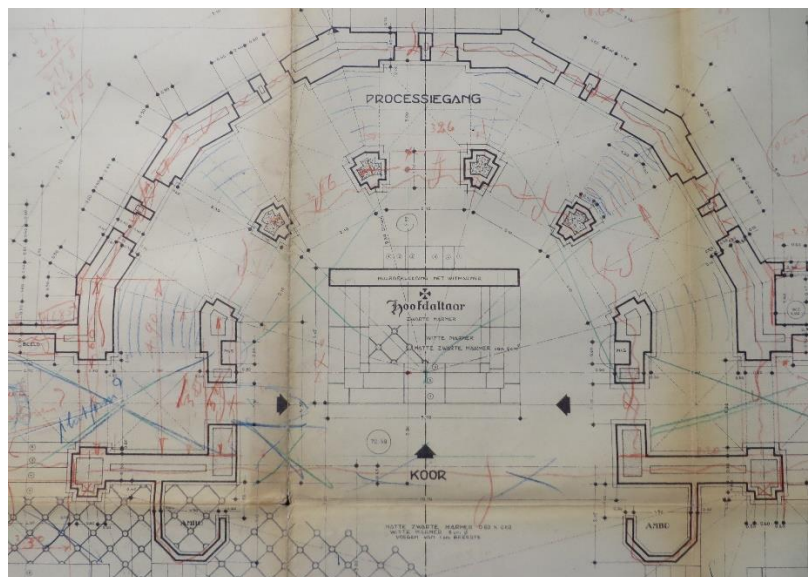


Afb. 90. Het plan van de voorgevel, met ter hoogte van de galmgaten een zware horizontale naad: de hoogte van de kalktekening was te groot om door de planafdruk- machine te kunnen, dus plakte tekenaar Valentin Quintiens twee stukken kalktekening aan mekaar.

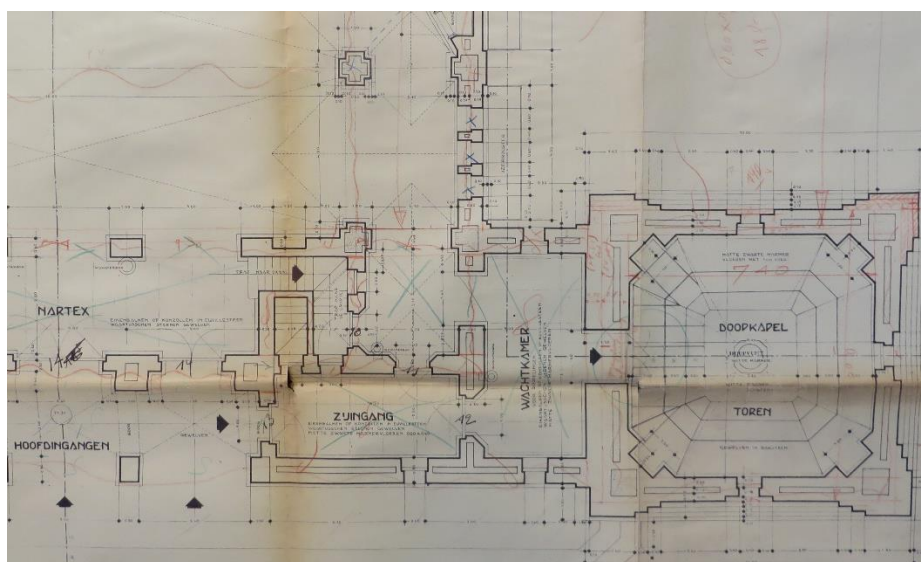


Afb. 91. Deze doorsnedeteke- ning toont de twee niveaus (crypte en gelijkvloers) met biechtstoel en kruiswegnissen. Links op de eerste verdieping de zaal voor het zangkoor en daarboven het oksaal (de vloer ervan is net nog zichtbaar).

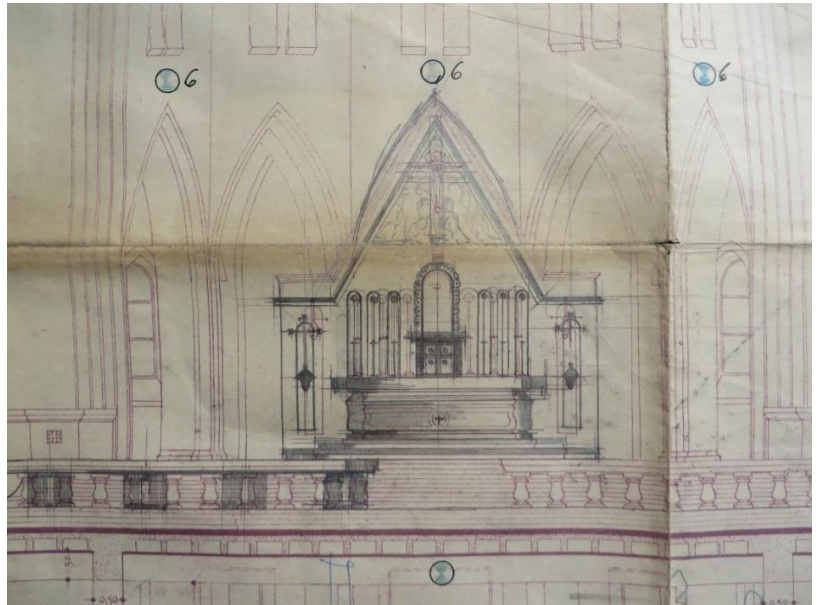
Afb. 92. Het koor met hoofdaltaar en eromheen de processiegang. Beneden op de tekening de twee ambo's (preekstoelen)



Afb. 93. Het wapenschild van de heilige Martinus vinden we terug op vele plannen. Let op het jaartal: deze tekening werd gemaakt 3 jaar vóór de start van de werf.

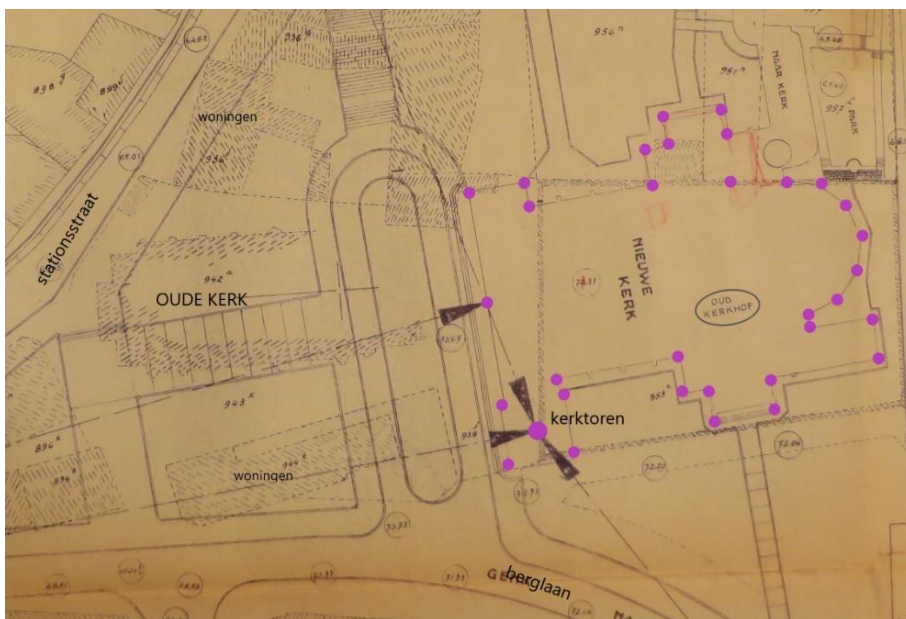


Afb. 94. Plattegrond van de torenbasis met doopkapel. De links vermelde nartex (het portaal) is een typisch architecturaal element overgenomen uit vroegchristelijke en Byzantijnse kerken. De nartex ligt steeds aan de westelijke zijde van het schip van de kerk, aan de tegenovergestelde zijde van het altaar.



Afb. 95. het altaar met achterwand. Vooraan de communiebank en achteraan de processiegang (koorgang).

In het definitieve ontwerp verschoof de nieuwe kerk ongeveer 45m richting oost naar het terrein van het oude kerkhof. Zoals de oude kerk en zoveel andere kerken is de oriëntatie deze met het koor in het oosten (symboliek: de zonsopgang). De drie ingangen dragen in zich de symboliek van de theologische opvatting *Heilige Drievuldigheid* en de stijl is modern-gotisch. De nieuwe kerk heeft haast bijbelse proporties: ze is vier à vijf keer groter dan de oude.



Afb. 96. Ontwerp-liggingsplan van de kerk. De kerk werd deels gebouwd op het vroegere kerkhof. De grote zwarte pijlen duiden op de goede zichtbaarheid van ingang en toren vanuit de invalswegen en kruispunten. Het geplande ovale plein zou via trappen bereikbaar zijn vanuit het noorden en het westen, maar werd niet gerealiseerd.

Afb. 97. Nog een schets (met hoogtelijnen) waarop zowel de resten van oudere kerken als de nieuwe kerk staan afgebeeld. De schets werd gemaakt in 1956 toen de restanten van de oudere kerken werden blootgelegd en in kaart gebracht. Zie uitgave “Oudheidkundig onderzoek van de Sint Martinuskerk te Genk” door Prof. Dr J Mertens.



9.2 Openbare aanbesteding van het werk

Een kerk bouwen: die ambitie hadden Albert en Louis Steyfkens wel. Wekenlang werden de plannen besproken en bestudeerd, werd er gewikt en gewogen. Prijsaanvragen werden per post uitgestuurd en ook gedaan via aankondigingen in *de Bouwkroniek* en *La Chronique*. Contacten werden gelegd met stabiliteitsingenieurs, leveranciers en onderaannemers. Eigen schetsen leidden tot mogelijke uitvoeringsmethoden. Die gaven een goed idee van de nodige investeringen in machines, waaronder een grote torenkraan. Al heel vlug werd duidelijk dat de door de architect geraamde prijs (12,5 miljoen frank) ruim te laag was.

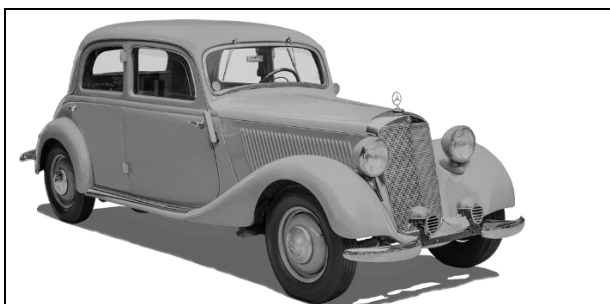
Op een warme zomeravond van 1949 en tot in de zeer vroege uren werden in het kantoor van BSW de offertes van leveranciers en onderaannemers vergeleken en verwerkt met de berekeningen van de eigen prestaties om tot een prijs offerte te komen. Een paar uren later trok Louis zijn *stoffas* uit en na een vlugge scheerbeurt vertrok hij met de inschrijvingsenveloppe naar Hasselt. Hij passeerde nog even de site waar de nieuwe kerk zou komen. Misschien wachtte hem binnenkort een reuze taak op deze plek. Voor hem alleen, want enkel *zijn* handtekening stond op de inschrijving sinds zijn broer gesequestreerd was (zie deel 1 hfst 7). Door zijn zenuwachtigheid miste hij af en toe een versnelling. Net op tijd vond hij een parkeerplaats aan *het gouvernement* (provinciegebouw). Zijn zakhorloge gaf 11u58u aan. Met bezweet voorhoofd repte hij zich naar binnen.

Tijdens het openen en voorlezen van de 8 inschrijvingen hoorde hij de ambtenaar een eerste inschrijvingsbedrag aflezen: 32,2 miljoen frank! Louis draaide ongerust op zijn stoel, want de prijs die hij had afgegeven was véél en véél lager! Dan volgden in willekeurige volgorde de andere bedragen. Maar géén ervan was lager dan het zijne. Hij rekende vlug uit het hoofd en stelde opgelucht vast dat de eerstvolgende aanbieder slechts 1% hoger lag. Verrassing dus: BSW was de gunstigste inschrijver! Afwachten of rekenfouten misschien het resultaat van de aanbesteding nog zouden wijzigen.

15 Juli. — Te 11 u., op 't Provinciebestuur te Hasselt, herbouwen van de kerk van St-Martinus te GENK. Bestek 12.556.578 STEYFKENS-WOUTERS, Genk, 23 mil. 231.931,40 fr.; Gebr. Aerts, Genk, 23.767.913; Vanonkelen, Tienen, 25.074.372,30 ; Mathieu J., Fontaine l'Evêque, 27.760.737,55 ; Gebr. Vandekerkhove, Ingelmunster, 28.748.739,54; Nartus, Hoesselt, 29.118.495 ; Wastiau J., Elsene, 30.130.000 ; S.A. Belge de Construction, Brussel, 32.187.000.

Afb. 98. De uitslag van de openbare inschrijving zoals hij verscheen in De Bouwkroniek. Plaats 2 was niet voor de gebroeders Aerts zoals vermeld, maar wel de groep die ze vormden met Hubert Steyfkens (oom van Albert en Louis) en Leon Ritzen, allen bouwondernemers.

Afb.99. De Mercedes-Benz 170V waarmee de erg door zenuwen geplaagde Louis zich naar de aanbesteding begaf.



Opgewonden als hij was liet Louis de tweetonige claxon (duidelijk zichtbaar op de foto) van zijn auto luid horen toen hij thuiskwam. Aan de middagtafel – de radio speelde iets van Perry Como of The Andrew Sisters en voor de gelegenheid kwam er een fles wijn op tafel – lieten vader en moeder (toen 67 en 65 jaar) zich door de beide broers uitvoerig informeren over de omvang en de moeilijkheidsgraad van het nieuwe grote werk. Ze konden het maar moeilijk vatten. Maar veel tijd restte er niet: diezelfde dag om 14 uur was er in Genk in het gemeentehuis nog de aanbesteding van 194 woningen van de wijk Vlakveld. Ook daar schreef BSW in en werd er tweede, 2.5% hoger dan de laagste aanbieder, de groep gevormd door Hubert Steyfkens, gebroeders Aerts, Bijmens en Leon Ritzen.

De maand volgend op de aanbesteding van de kerk bestudeerde de architect de diverse offertes. De reuzetabel omvatte twee bladen van elk 1,5 m², Excel bestond nog niet. Twee van de acht inschrijvingen (de hoogste inschrijvers) vermeldten slechts één totaalbedrag en kwamen niet in aanmerking. In zijn besluit adviseerde architect De Paepe de kerkfabriek om de opdracht toe te vertrouwen aan de **Bouwwerken Steyfkens Wouters**, die intussen een aanvraag had ingediend tot het verkrijgen van de hogere registratie als bouwondernemer. Mede dankzij een nieuwe recente kapitaalsverhoging tot 3.000.000 frank kon BSW de opdracht binnenhalen. Aanvang januari 1950 bezocht de kabinetssecretaris van de Minister van Openbare Werken de site. De maand daarop viel bij BSW een brief van de kerkfabriek in de bus: of ze reeds een begin konden maken met de grondwerken en de voorbereidende *ontbeendering* van het kerkhof, zoals voorzien in het lastenboek.

De kerkfabriek blaast even warm en koud.

Parallel aan de vriendelijke vraag om de grondwerken reeds te starten vóór de officiële bestelling ontvangt vader Jan Steyfkens een schrijven om *te stoppen met het omheinen van en stapelen van bouwmaterialen op* een van de Kerkfabriek gepacht stuk landbouwgrond. Ze zouden een rechtszaak starten, aldus de advocaat Theo Reinards. Met enige vage formuleringen als *wij zoeken een ander terrein maar vinden niets* en de belofte binnen de 6 maanden te ontruimen worden de plooiën gladgestreken en met een borrel op de dekenij beklonken. Het betreft een terrein aan de voet van de Lourdeskapelberg, langs de Kapelstraat, waarvan BSW zijn opslagplaats had gemaakt.

9.3 Start !

Halleluja en Jezus Maria : de officiële bestelling viel op 6 maart 1950 op de mat. De Kerkfabriek gaf de opdracht uiterlijk binnen de 14 dagen de werken aan te vangen.

Net in die weken werd de eerste en enige nationale volksraadpleging die België tot dan toe kende, georganiseerd. Deze volksraadpleging bevroeg de bevolking over de koningskwestie.

De gehele termijn voor uitvoering bedroeg 500 werk(bare) dagen. Met een deeltermijn van 4 maanden, wanneer de crypte zou moeten klaar zijn om als noodkerk te dienen. Dit laatste bleef echter een plan. Sinds het bombardement had de parochie een noodkerk ingericht bij de zusters in de Grotestraat.

Het zou de start zijn van een verhaal met een lange baard. Reeds in de besteldocumenten werd een belangrijke wijziging opgelegd. Een brief van de Minister van Openbare Werken vermeldde het verzoek van de *'Commissie voor Advies inzake Construkten'* om de Franse witte natuursteen uit Euville, zoals voorzien door de architect, te vervangen door een Belgische natuursteen. BSW stelde hierop voor de steen Gobertange (uit Jodoigne, Brabant) te gebruiken. Mits een kleine meerprijs.

De minister gaf ook de financiële situatie van het project weer. Een complexe berekening gebaseerd op o.m. een wet uit 1948 en internationale afspraken na de oorlog geeft als resultaat de volgende (afgeronde) procentuele kostenverdeling:

- 36 % ten laste van de Staat
- 20 % vergoeding door de Amerikaanse Staat (zie 1e alinea onder 9.1.)
- 14 % toelage van de Staat op het saldo (na de 2 vorige verdelingen)
- 30 % te dragen door de Kerkfabriek



Afb. 100. De grondwerken starten terwijl er 50m verder er nog schapen stonden te grazen. We zien een Chevrolet-Willems, een eigen montage uit 1945 en een Amerikaanse draglinekraan Marion. De uitgegraven grond werd verwerkt in het nieuwe kerkplein en de taluds. Jaren later zag ik als kind nog eens een doodshoofd van de helling rollen toen vanuit de Molenstraat de kronkelende toegangsweg (mijn vader noemde hem *de Tourmalet*) werd aangelegd.



Afb. 101. Jef, de jongere broer van Albert en Louis, aan het stuur van een Bedford bouwjaar 1947. Jef maakte geen deel uit van de Bouwwerken Steyfkens Wouters en werkte in dienst van zijn broers.



Afb. 102. Een paneel uit het werfbord.

Tijdens de graafwerken werd de schriftelijke vraag gesteld of de verzekering van de aannemer voorzag in *ontploffingen van bommen enzovoort*. Ook werden er een aantal grondsonderingen verricht. Daaruit bleek dat het te bebouwen oppervlak onvoldoende draagkracht bood en er extra funderingspalen (naast de 44st voorzien onder de toren) nodig waren. De bijkomende offerte voor een woud van 348 st. *Franki-palen* bedroeg 855.300 frank. Om met gesloten beurs de kosten te dekken werd besloten de dikte van de marmervloeren van 4 naar 3 cm te brengen. Het zou niet de laatste keer zijn dat de marmervloeren *financieel ter hulp* moesten schieten. Het werk lag stil tot 14 juni, dag waarop Openbare Werken goedkeuring gaf voor de paalfunderingen. De uitvoeringstermijn werd verlengd met 50 dagen.



Afb. 103. De sirene (met rekening) die de werktijden op de werf aangaf.



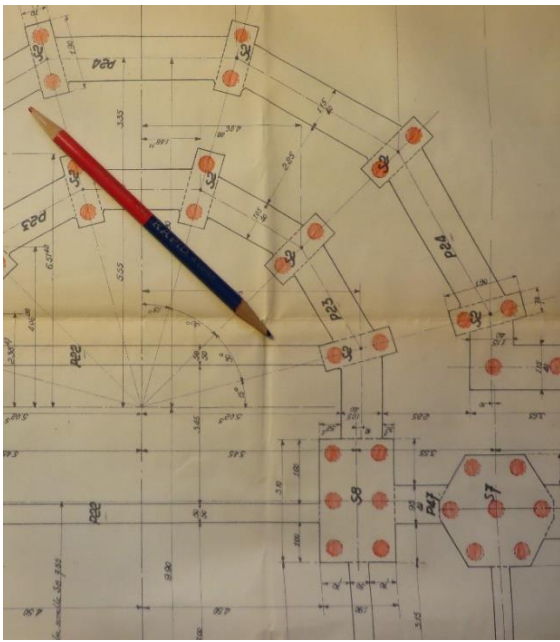
Afb. 104. De hoekmeter die bij de uitpaling van het gebouw werd gebruikt.



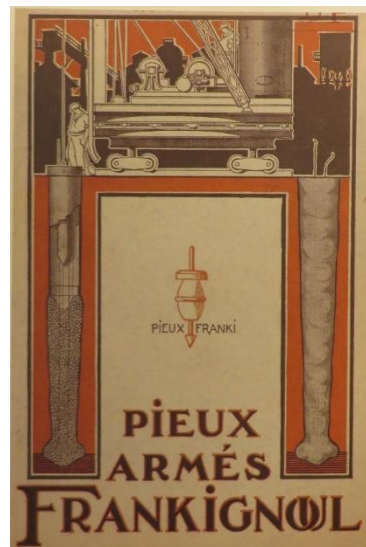
Afb. 105. De heimachine. Omdat het meer dan 2 ton zware valblok zoveel herrie maakt communiceren de machinist en de heimeester via gestandaardiseerde gebaren (zie afb. 106). Na het gieten van een paal en om het verhardingsproces niet te verstoren “wandelt” de machine als een eend naar de volgende locatie. Hiertoe heeft de machine 4 plateauvoeten die afwisselend gehesen en verschoven worden. Reeds in 1924 werden voor de kolenmijn van Zwartberg Frankipalen uitgevoerd, toen nog met een machine met stoomaandrijving.



Afb. 106. Nu nog bestaat de gebarentaal bij heiwerken, bijvoorbeeld met een vinger een tand aanwijzen. Als de heibuis wordt uitgetrokken wordt de kabel opgerold rond een trommel, die voorzien is van tanden. Als het trekken moeilijk verloopt gaat het zeer langzaam, tand per tand. Vandaar.



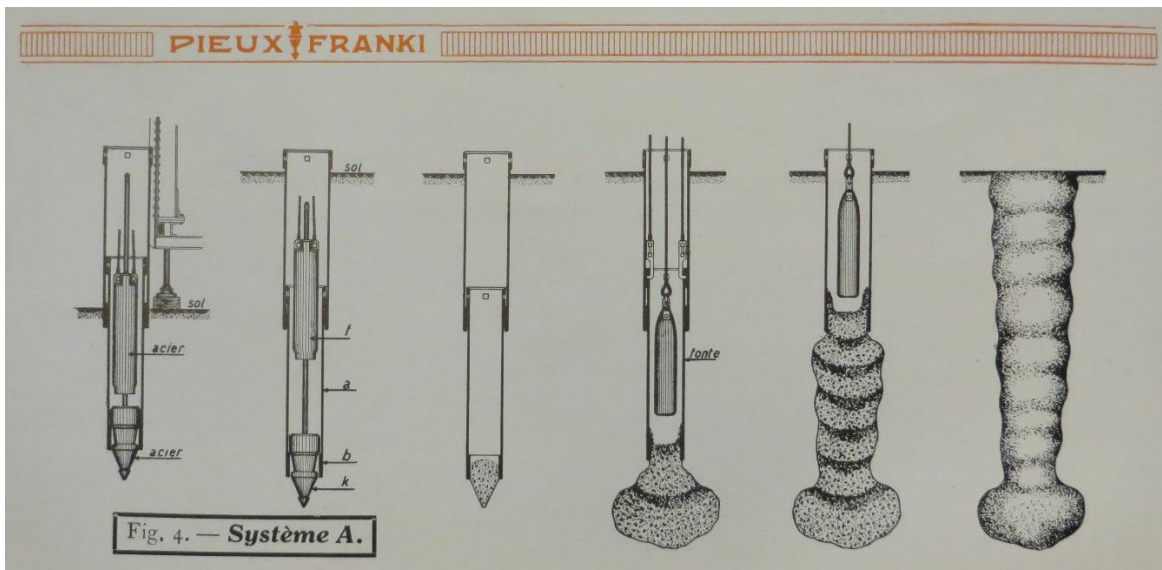
Afb. 107. Uit het funderingsplan (hier het koor van de kerk) met de Frankipalen, verbonden door 60 cm brede trekbalen. Dit resulteert in een mooie fundering. De Franki-paal (zie kader) is een gewapende betonnen paal die in de grond wordt gegoten binnen een vooraf ingeheide buis Ø 40cm. Op het terrein werd op een diepte van 7.50m vaste grond aangetroffen, conform het grondonderzoek. Draagkracht per paal: 65 ton.



Afb. 108. Publiciteit van Franki in 1930. De firmanaam Franki is een afkorting van de naam Frankignoul, zie kader.

Franki

De firma Franki werd in Luik opgericht in 1910 door de toen 28-jarige Edgard Frankignoul, ex-werfleider onder meer op de werf van de Wereldtentoonstelling van 1905 te Luik. Zijn ervaring had hem ertoe gebracht belangrijke verbeteringen te bedenken voor het heiprocédé. Hij ontmoette (via mijnningenieur Marcel Habets, naar hem werd in Genk een straat genoemd) iemand die wel wilde investeren in het nieuwe heiprocédé: Armand Baar. In 1911 volgde reeds een internationale tak: de start van een succesvolle expansie. Tegen 1930 was Franki wereldwijd verspreid met 34 filialen of licentiehouders. Op het programma stonden belangrijke funderingsprojecten in Hong Kong, New Dehli, Caïro, Brazilië en tunnelprojecten zoals de eerste Scheldetunnel te Antwerpen. Na een crisis eind jaren '30 en de oorlog belandde Franki bij de Generale Maatschappij en nog veel later (verdeeld) bij diverse bedrijven in België, Nederland en Frankrijk.



Afb. 109. Schematische voorstelling van de een de grond gevormde Frankipaal.

Intussen werd de nieuwe torenkraan vanuit Lyon per spoor afgeleverd in het station van Winterslag. Volgens planning. Maar door de meerwerken voor de funderingen was van montage voorlopig geen sprake. De lading werd overgeladen op 6 wagons van de haven Langerlo en daar een tijd lang op een zijspoor geparkeerd.

MACSIMA

SOCIÉTÉ DE CONSTRUCTION
DE MACHINES INDUSTRIELLES ET DE MATÉRIEL DE TRAVAUX PUBLICS

Société Anonyme
22, Rue de la Biesse
BOUFFIOULX
LEZ-CHARLEROI
(BELGIQUE)

TELEPHONE : 300.65
CHARLEROI : 300.66
300.67

COMPT. CH. POSTAUX 109103
REG. COM. CHARLEROI 29043
ADR. TEL. BIESSE-CHATELNEAU

MC/MP
BOUYER, BOUTERLIN, BOUTERLIN-ROUTERS
P.V.D.A.
5, Schietboomstraat, 6
BRUXELLES

Pour vente et livraison des marchandises ci-après: Doit

Facture N° 1142
Cde N° 50.036 BOUFFIOULX, le 13 avril 1950

1	Grue à tour roulante "O.A.C.L." type 15/20, suivant description et plans en votre possession Fournie avec: 1 flèche relevable de 20 m., force 900 kgs à 20 m. 1 flèche à chariot, force 750 kgs à 20 m. 2 treuils supplémentaires de tour, de 5 m.10 chacun avec tringlerie de commande et agros de montage 1 enrouleur automatique de câble électrique, sans câble. 1 dispositif avec débrayement automatique fin de fourne de levage L'équipement électrique de cette grue est prévu pour courant triphasé 230/380 V. 50 P. Taxe de Transmission 4,5%	486.034,- 21.961,80 509.995,80 *****
---	---	---

CINQ CENT NOUVEAU MILLE NOUVEAU CENT NOUVEAU NOUVEAU FRANCS 80 cent.

Paiement:
frs. 410.000,- à la fourniture en gare de Winterslag
frs. 100.000,- en une traite acceptée à 60 jours de la fourniture.
Le bulletin de la taxe de transmission de 4,5% portant les timbres fiscaux vous sera envoyé prochainement.
Taxe de facture de 4,5% à notre charge: frs. 2.196,50

certificat conforme à l'ordre
A réception, en expédition de l'expédition
reçu par le client à l'expédition

CONDITIONS GÉNÉRALES
Les livraisons, comme nos livraisons sont payables à Bouffioulx, au comptant sans escompte, contre mandat acceptable; nous ne renonçons pas à ce droit lorsque nous sommes payés par chèque. Les livraisons qui ne sont pas payables à Bouffioulx sont payables à nous, de 30 jours. Les livraisons au profit des clients doivent nous être adressées directement 10 jours avant la réception de celles-ci. Tout différend sera porté devant le Tribunal de Charleroi qui sera seul compétent pour juger.

Afb. 110. De factuur voor de torenkraan Weitz, gebouwd in Lyon door *Les Chantiers et Ateliers de Construction de Lyon* van Jules Weitz en in België vertegenwoordigd door Macsima uit Bouffioulx-les-Charleroi. Een grote investering van 509.999 frank.



Afb. 111. Albert (L) en Louis bespreken op de werf hoe een en ander zal worden uitgevoerd.



Afb. 112. Werfbezoek: vlnr arch. De Paepe, Juul Claes (secretaris van de Kerkfabriek), de heer deken Swinnen, William Steyfkens, een kape- laan, de werftoezichthouder Martin Snijckers, Albert Steyfkens, Louis Mouchaers (die die dag ruiten kwam plaatsen in de werfbarakken) , en ook de van das en stofjas voorziene Jef Steyfkens.

Afb. 113. Zoals het hoort voor een christelijk gebouw in aanbouw werden haast alle machines en gereedschappen christelijk gezegend. Deken Swinnen werd bijgestaan door priester en geschiedkundige E.H. Albert Remans in het bijzijn van toezichter Snijckers (L) en Albert Steyfkens (R). Links bovenaan, achter de bouwkeet, zien we het dak van café 't Bergske (staat in 2025 nog overeind).





Afb. 114. Voor de funderingen, volgens plannen van Franki, werd in het beton gebroken puin gemengd. Dit gebeurde in een "broyeur", een breek- en menginstallatie bediend door oude rot in het vak Jo Aerts. Jo werkte eerder nog op de werf van Albertkanaal in aanbouw.



Afb. 115. In April 1950 werd de torenkraan op spoor gemonteerd op het niveau 'vloer crypte'. Op de achtergrond de Molenstraat.



Afb. 116. Een folder van de firma Weitz.



Afb. 117. Vier dagen werk voor de twee monteurs die speciaal uit Lyon (F) waren gekomen. BSW zorgde voor logies bij Vanhaeren in het Hotel de la Poste.



Afb. 118. Plannen, meet- en tekenmateriaal.



Afb. 119. Briefomslag (jaren '20 ontwerp) van Franki.

Het was mei 1950 toen de heimachine de werf verliet. Intussen startten 2 ploegen bekisters en één ploeg ijzervlechters met het uitvoeren van de funderingsbalken, ongeveer 240 m3 ter plaatse gemengd beton.



Afb. 120. De werfbetoncentrale.



Afb. 121. Werfbezoek met inspectie van de funderingen. Let op de "Amerikaanse" rijplaten (ze werden tijdens de oorlog in elkaar gehaakt om te velde landingsstrips te vormen).



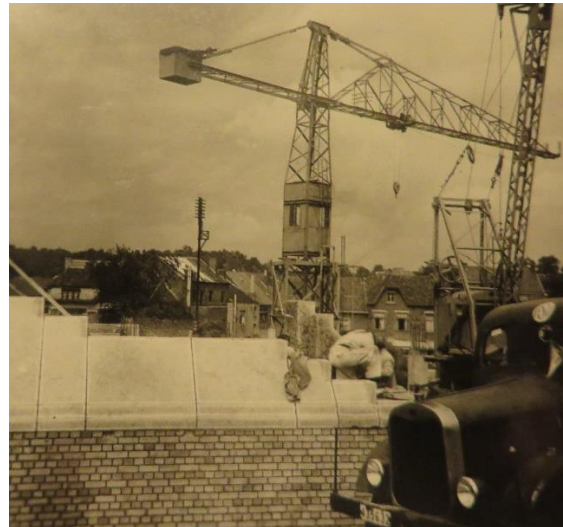
Afb. 122 en 123. Funderingen uit beton en metselwerk. Een Westvlaamse ploeg van 8 metselaars met Herman Coppens als ploegbaas.



Afb. 124. Drink op de dag van de eerstesteenlegging in juni 1950. Op rij 2 (zittend) vier arbeiders die de baas een dikke sigaar hadden weten te ontfutselen, de linkse is Jaak Bosmans, de middelste is Jo Aerts. Daarachter met hoed en geheven glas: schepen Jan Indesteege. 1^e rij staand: toezichter Martin Snijckers in 'awel-merci-houding' met hoed in de hand; centraal (hij neemt net de sigaar uit de mond): Juul Claes, secretaris van de Kerkfabriek; Jan Houben, schepen; Albert Steyfkens; helemaal rechts: Henri *Harie* Moermans, conducteur bij BSW. Aan zijn schouder: meester Uitterhaegen. De hoeveelheid bier laat vermoeden dat de rest van de werkdag geen beduidende prestaties meer werden genoteerd.



Afb. 125. Vooraan *Zjang* Steyfkens (67j hier), vader van Albert en Louis. Links, zittend op de sporen: Walter Wolfs, vrachtwagenchauffeur. Met de elleboog op het spoor: Willy Coninx, kraanmachinist en chef steigerbouw. Eén lolbroek (Jaak Bosmans uit de Kuilenweg) toont zijn ontbloot been met kousophouder. In een vertwijfelde poging om toch nog in beeld te komen hijst de arbeider helemaal bovenaan op de foto zijn flesje bier.



Afb. 126 t/m 128. Met de sokkel begint de toren vorm te krijgen.

De kleine kraan, merk Frimo, die ook reeds op de werven Kredietbank en college Genk was ingezet, werd voor deze werf op een Morris C8 (ex Brits legervoertuig gekocht bij garage Jan Neyens tegenover het hospitaal) gemonteerd en was daardoor mobieler inzetbaar.



Afb. 129 en 130. De kraan rijdt op spoor, niveau vloer van de crypte. De kerkvloer kan weldra worden gebetonneerd.



Afb. 131 en 132. De firma Savelkoul uit Bree demonteert de bouwkraan op het niveau crypte en monteert hem opnieuw op de kerkvloer. De giek dient in de montagefase als derrickkraan. Het geheel nam 4 dagen in beslag. Links in beeld de eerste kolombekistingen en daarachter de toren die reeds zijn eerste verdieping bereikt. Op de achtergrond links de Hoogstraat, rechts de Stationsstraat.



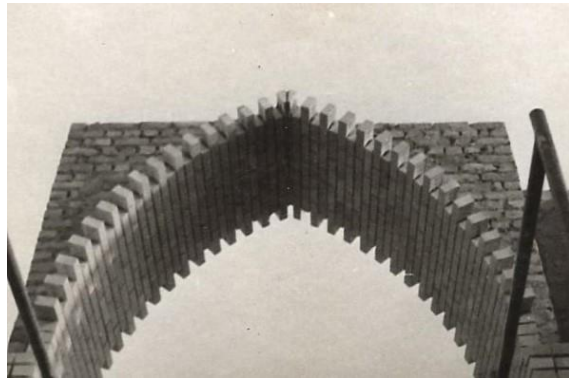
Afb. 133. De basis van de toren met uitdieping voor de doopvont. Links kijken we op de rug van het werfbord. Rechts zien we de werfingang kant Berglaan.



Afb. 134. De eerste kolommen aan de zuidzijde.

Bij de smid.

Die dag raakt een hendel van de betonmolen beschadigd en moet gerecht worden. Walter Wolfs, vrachtwagenchauffeur, wordt ermee naar *Jan de smid* Martens gestuurd. Jan gaat de hendel rechtsmeden terwijl Walter hem vasthoudt. Walter houdt de smid nauwlettend in de gaten en zeker zijn ogen, want die kijken elk een andere richting uit. Wanneer de smid zijn zware moker in de lucht hijst laat Walter hem verstaan: "Aste hòts boe das te kiehks, dan lóts ich los!" (Als ge slaat waar ge kijkt, laat ik los!)



Afb. 135, 136, 137 en 138. De eerste herkenbare vormen. De kleine booggewelven worden gemetseld op formelen ("centers", links beneden op de foto staat er een). De torenkraan loopt over spoor de kerkvloer. Metselaars waren o.m. Gerard Vangeneugden uit Termien, Louis Vandormael uit Bree, Jo Bruggen uit Vlijtingen (chef metser) en nog een paar Nederlanders. Deze laatsten waren zeker vertrouwd met de haringvaten die van de conservenfabriek in Bree waren gekocht om te dienen als mortelkuipen. Jo Aerts uit Genk was *chef beton en mortel*.

9.4 Eerstesteenlegging.

Op 11 november 1950 werd in Genk niet enkel de wapenstilstand van WO I herdacht. Op die dag barstte zowaar een volksfeest uit, waarbij een optocht met honderden deelnemers door de Stationsstraat naar de in opbouw zijnde kerk trok. Vlagjes en vlaggen waren die dag in de aanbieding. De broedersschool, de zustersschool, de gehelmde politie en de brandweer, jeugdbewegingen, de vrouwenbond, de fanfare inclusief bestuur, politici en misdienaars gevolgd door kerkelijke figuren defileerden in forse tred voorbij. Geestdrift alom. Achteraan de stoet, twee versnellingen lager, volgde nog een groep van deelnemers die nergens toe behoorden maar wel niets van de gebeurtenis wilden missen. De tram stond noodgedwongen stil bij de halte aan café De Kabouter.

De werf was voor die dag omgetoverd tot een feestterrein. Op de kerkvloer hadden de BSW-werkers een dozijn straatbezems in korte tijd versleten. Er stonden er een altaar, een tribune, twee bordessen aan de gedenkstenen en een vier meter hoog verlicht kruis. Kerkelijke banieren hingen tegen de kolombekistingen.

De ganse site was gevuld met veel volk en plechtstatigheden. Onder het oog van de burgemeester trok Bisschop Kerkhofs de witte handschoenen uit en metselde met vaardige hand een keramische gedenksteen in, met assistentie van de parochieherders en misdienaars. Tientallen genodigden namen daarna plaats in de tribune en

aanhoorden samen met de menigte de diverse personaliteiten die achter de micro verschenen. Daarna werd in de koorgang van de kerk een oorkonde in een metalen koker geborgen en met tin dichtgesoldeerd vooraleer hij verdween achter een tweede gedenksteen. Na een misviering opgeluisterd door een strijkersorkest tussen de walmende wierookvaten verliet de hoge bezoeker als eerste de site. Bij iedere tweede stap tikte zijn staf op de plankenvloer. Zijn ruim drie meter lange sleep werd gedragen door een misdienaar. Terwijl hij naar buiten schreed zegende hij de knielende omstaanders nog.



Afb. 139. De eerste steen in de koorgang vermeldt de promotoren van het project.



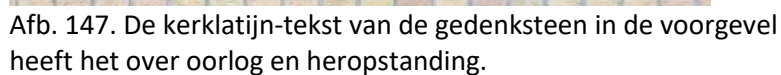
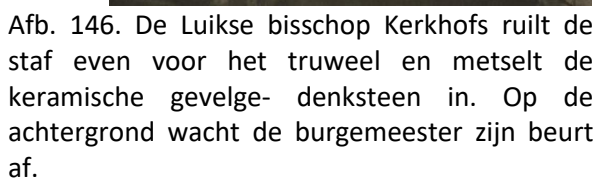
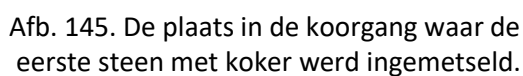
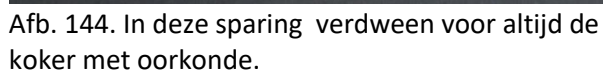
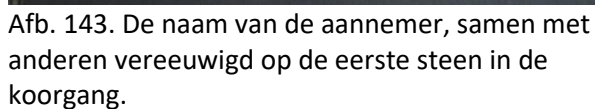
Afb. 140. Louis (L) en Albert (R) zien toe hoe de metselende burgemeester een strijd voert met het truweel. Ook de kerkelijke gezagsdragers en alle leden van de kerkfabriek kregen de troffel in de hand geduwd.



Afb. 141. Burgemeester Gerard Bijnsens en Louis Steyfkens. Eén van beiden liet zijn hoed even achter op de muur.



Afb. 142. In de gedenksteen achter het koor werd een metalen koker met oorkonde achtergelaten. Met deze soldeerbout werd de koker afgedicht.



BRIQUETERIES & ATELIERS
LANDUYDT
NAAMLOOZE VENNOOTSCHAP
TERHAGEN (BOOM)
FABRIEKEN TE:
**TERHAGEN - BOOM - NIEL
BAUDOUR - MOUSTIER**
MACHIENSTEEN, HANDSTEEN
GEVELSTEEN, STRAATKLINKERS
PANNEN
TELEFOON BOOM 55 EN 175

Ik **Beeckmans** schipper naast God van mijn schip
genaamd "**I S B A**" thans liggende te **Terhagen**
om met den eersten goeden wind te zeilen naar **Genk-Haven** alwaar mijne
rechte ontlading zijn zal oorkonde en bekenne dat ik ontvangen heb onder den overloop
van mijn voorzeggd schip, van de *Briqueteries et Ateliers LANDUYDT* (Naaml. Ven-
nootschap), te **TERHAGEN** bij Boom (België) :
.....
..... **300.000** **Machiensteen Rijvorm**
.....
..... **Gewicht: 380 Tons**
.....
alles droog en wel gekonditionneerd, en gemerkt lijk hiervoor staat, hetwelk ik bij
behouden reize belove te leveren te **Genk - Haven**
.....
aan den Heer **en Gebroeders SMITKENS, Aannemer**
GENCK Tel. n^o 173

67

De buitengevelsteen werd geleverd door Nelissen uit Kesselt, Lanaken. De binnengevelsteen kwam van bij de *Briqueteries Mécaniques de Nieuport & Extensions* van A. Florizoone die in Nieuwpoort ook burgemeester was. Dezelfde steenbakkerij had ook de stenen geleverd voor de bouw van de basiliek van Koekelberg.

Omdat er in de vorderingsstaten geen aanrekening kon gebeuren van opgeslagen materialen werd overeengekomen dat de Kerkfabriek de rekeningen van beide gevelstenenfabrikanten rechtstreeks zou betalen en de bedragen inhouden op de rekeningen van BSW.

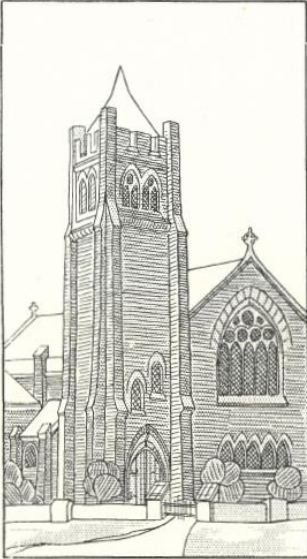
Briqueteries Mécaniques de Nieuport et Extensions

Usines à NIEUPORT-VILLE
au Canal de Passchendaele
à WULPEN et à OOST-DUINKERKE

■ ■

BRIQUES MÉCANIQUES DE LUXE, dites de parement, pour façades; de toutes formes et dimensions, pleines, trouées, creuses et repressées.

BRIQUES-ÉPONGE. Briques chanfreinées, moulurées, radiales et creuses. Teintes jaune crème, jaune à flamme, rose, jaune foncé, rouge.



Directeur :
I. FLORIZOONE
OOST-DUINKERKE

■ ■

MOULURES ET PIÈCES SPÉCIALES pour ornements. Exécutées sur commandes d'après dessins.

DALLES EXTRA-DURES EN PORPHYRITE.

Spécialité pour **RESTAURATION D'ANCIENS MONUMENTS.**

Sables des Dunes.

Afb. 150. Nieuwpoort was in die tijd een heus industriecentrum met de steenbakkerij *Briqueteries Mécaniques de Nieuport & Extensions* en verder ook nog een meubelfabriek, drie ijzerwarenfabrikanten, twee scheepsbevrachters, een houtzagerij en een sardienfabriek.

Dienst der Scheepvaart N^o **6621**

Toelating is verleend aan Heer H. J. S. Houters
Banowerker, Schietbormweg n^o 9 te Genk.

om te bezetten, overeenkomstig de voorwaarden der bijlage A, en van het bericht van 27 Decem-
 ber 1930 voor een termijn van 6 maanden

beginnende op 17 Mei 1950 en eindigende op 16 November 1950 op de oppervlakte
53/54/55/56/57-61/62/63/64/65/66/67-68.

overeenstemmende met vak (ken) n^o der haven van Genk

op de verplaatsingsvaart Hilbertlaan voor een stapeling van baksteen

Voorname zal uit dien hoofde betalen, binnen de acht dagen, te rekenen van af heden op de post
 checkrekening n^o 193.84 van den Dienst der Scheepvaart, te Luik, de som van (2945,-)

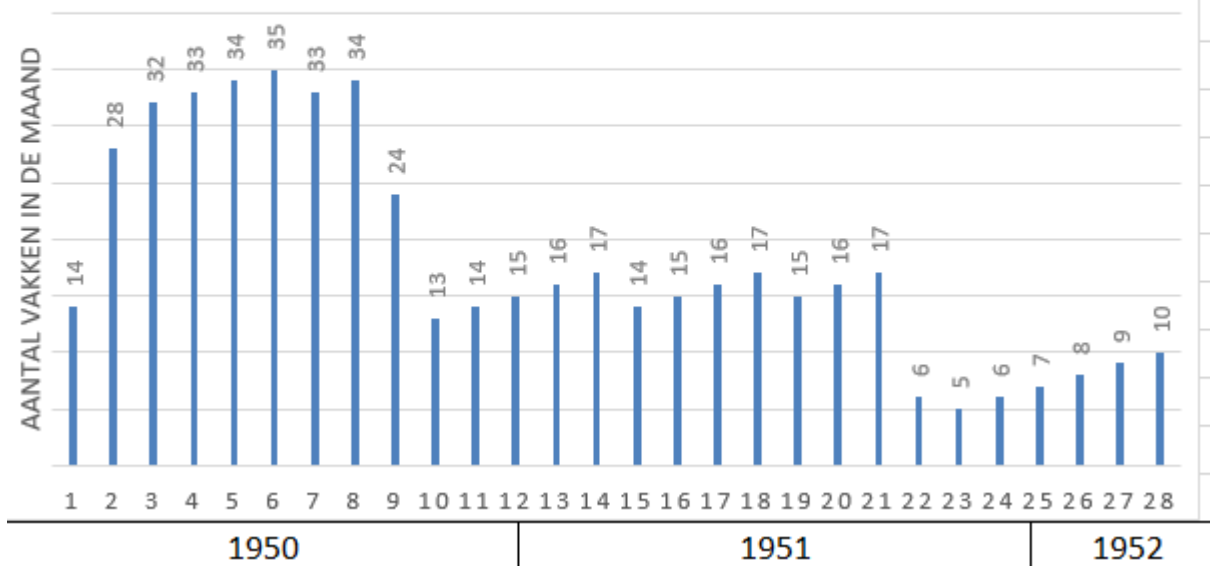
Er werd reeds negenhonderd vijf en veertig bakstenen
1935 waarvan 13 fr. voor bezetting van 13 vak(ken) 220 m² aan 20 fr. den m² en 20 fr. voor zegel.

Hanell den 6 Juni 1950.
 Voor den Directeur van den Dienst der Scheepvaart,
 De Wachter van Bruggen en Wezen, geheteld den Dienst der Scheepvaart.

BEHALDE Postbeker
 13 JUNI 1950



OPSLAG GEVELSTEEN IN HAVEN GENK



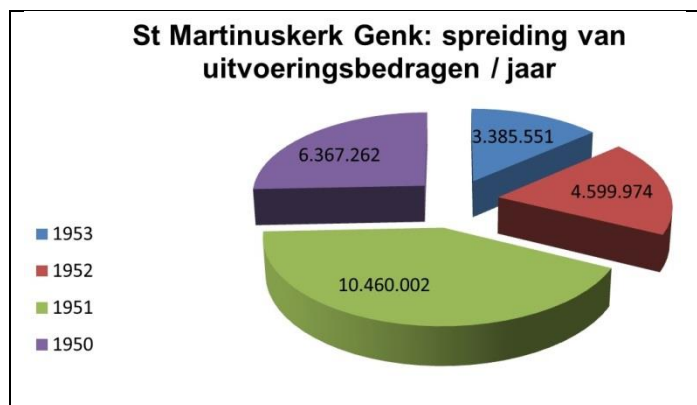
Afb. 151 en 152. De gevelsteenfabrieken produceerden de vereiste hoeveelheid in één relatief korte periode om dezelfde kwaliteit en kleurschakering te garanderen. De werf kon dit tempo onmogelijk volgen en dus werden de stenen in de haven van Langerlo tijdelijk gestapeld. Dit resulteerde in een gehuurd stapeloppervlak variërend tussen 375m² en 2625m² in de periode april 1950 tot juli 1952, met een piek in juni 1950 : een plein 1,8 keer zo groot als de oppervlakte van de kerk zelf.



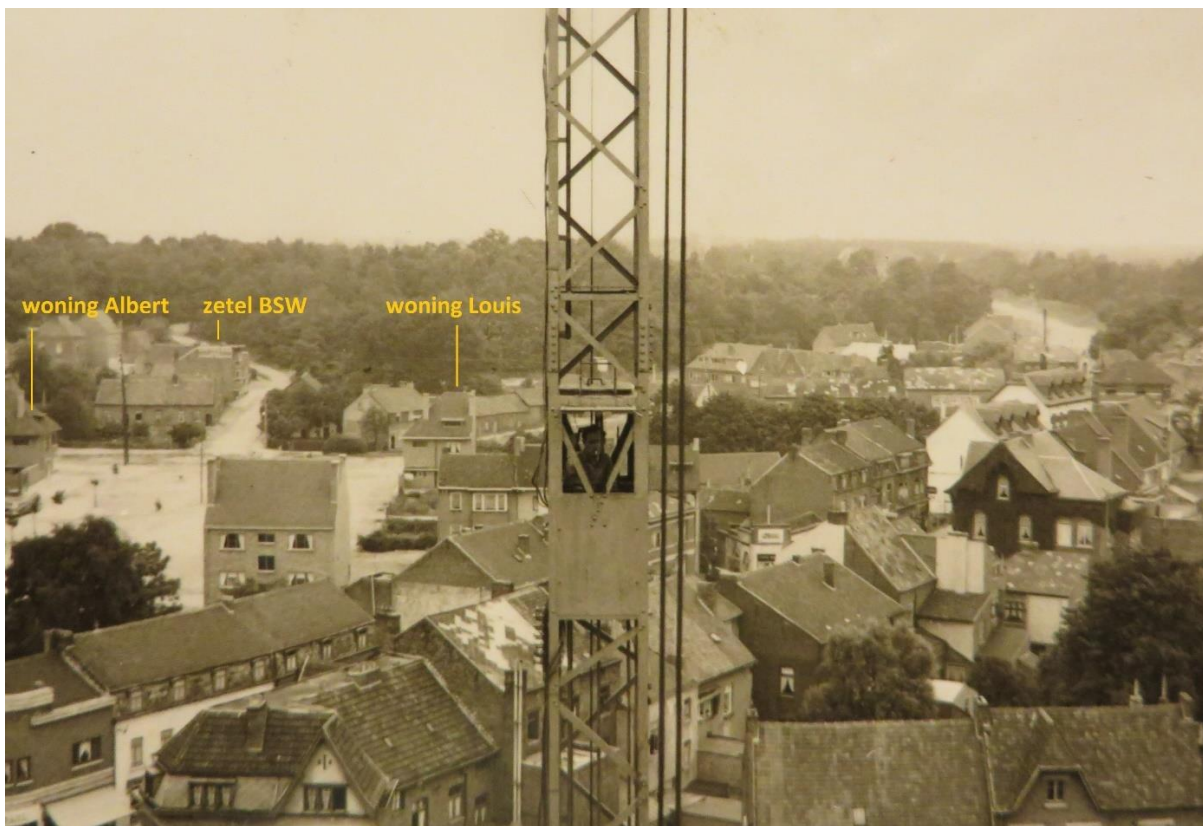
Afb. 153. De Molenstraat op de achtergrond.



Afb. 154 en 155. Op de achtergrond de Sationsstraat (afb.154) met o.m. de woningen Kerkhofs (drukker), Mercken (horlogemaker) en Olaerts. De woning achter de kleine loods (afb. 154) zou later gesloopt worden.



Afb. 156. Vanaf maart 1951 komt de werf in een stroomversnelling. De grafiek toont dat het grootste deel van de (ruwbouw)werken in 1951 plaats vond.



Afb. 157. Zicht richting noord vanaf de toren in aanbouw. In de kraancabine zien we Willy Coninx met sigaret tussen de lippen. De werfcommunicatie vanuit de cabine gebeurde met veldtelefoons uit WO II. De broers Steyfkens wonen op een boogscheut van de werf, aan beide zijden van de *kleine markt* (later Fruitmarkt). Hun kantoor en magazijn lag tegen het bos van de Lourdeskapelberg.

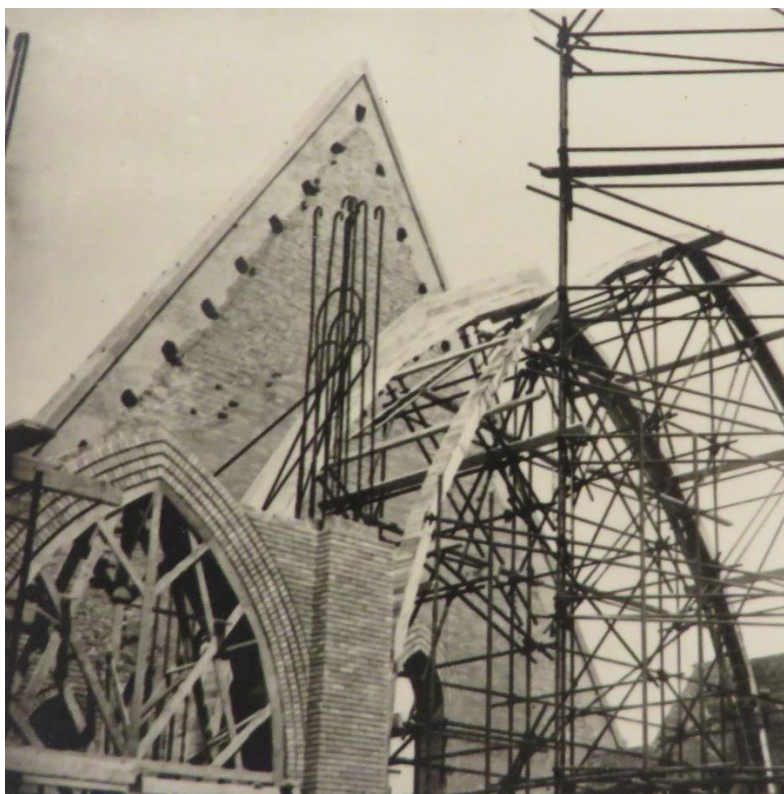


Afb. 158. De werfleider Harie Moermans en arch. De Paepe op de werf.

Willy speelt met water.

De bouwkraan loopt over rails midden in het schip van de kerk. Machinist Willy Coninx zit 25m hoog in de kraancabine. Om niet naar beneden en terug omhoog te moeten klimmen opent hij het raam van de cabine voor de kleine sanitaire boodschap.

Zoals elke dag bezoekt ook die dag de eerwaarde heer deken Jan Swinnen de werf en doorkruist met hemelse tred het 'aardse' bereik van Willy's plas. Geschrokken kijkt hij met één oog naar omhoog (zijn tweede is immers een prothese) en roept dan naar Willy : ' Willy, ik denk dat uw bidon lekt ! ' (aldus de versie van het verhaal uit de mond van Willy, na de feiten smaakvol opgedist bij de boterham in de schaftkeet).



Afb. 159. De zijbeuken worden als eerste opgetrokken om steun te bieden aan de latere constructie van de kruisbeuk.



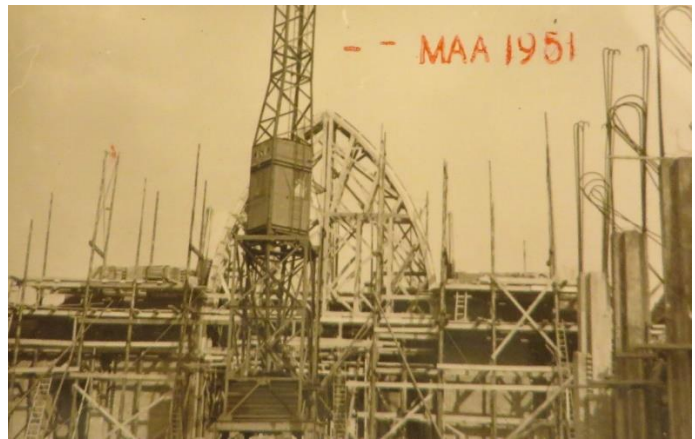
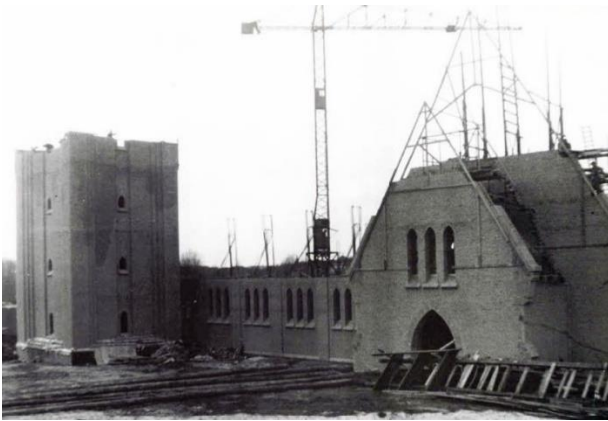
Afb. 163. Willy Coninx, kraanman maar ook chef steigerbouw en torenklimmer (zie afb. 221). Een echte Jan zonder Vrees



Afb. 164 en 165. Op de linkse foto zien we de woningen die in de stationsstraat staan met de rug naar de kerk. We kijken op de koer van kolenboer Albert Driessen. Op de andere foto een zicht vanaf die woningen naar boven. De woningen werden gesloopt in 1955.



Afb. 166 en 167. De verbinding met de toren wordt met dakpannen bedekt. De kraan met 2 cabines.



Afb. 168 en 169. De stand van de werken na één jaar activiteit.

9.5 Stop !

In juni 1951 ontstaat een ernstig probleem. Een vertrouwensbreuk: het ontwerp verandert enigszins en de voorziene hoeveelheden arduin worden zwaar overschreden. De Kerkfabriek wijst de verrekeningen hiervoor van de hand. Het conflict escaleert, BSW schakelt volksvertegenwoordiger Bertrand en advocaat Legrand uit Luik in. Opnieuw contact met de minister van Openbare Werken en een verzoeningsvergadering. Het helpt niet. De malaise duurt voort. BSW meldt de werken te zullen stoppen op 24 september en een schadeloosstelling te eisen bij afwezigheid van een opdracht voor de extra hardsteen. Slechts in oktober volgt een bijkomende bestelling voor 1.4 miljoen frank . Het werk loopt 110 dagen vertraging op (totaal waren er 550 dagen voorzien).

De Kerkfabriek

Enige leden van de kerkfabriek: met deken Swinnen en de werftoezichter



Afb. 170. Voorzitter Jan Lenaerts, *Teenkes Zjang* en de deken



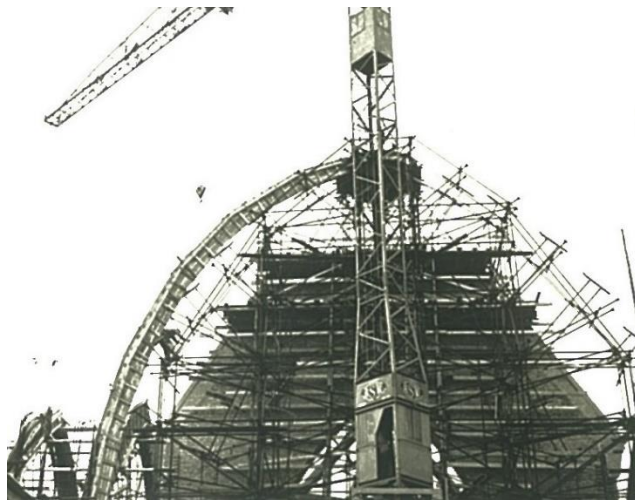
Afb. 171. Jules Claes, secretaris



Afb. 172. Jan Swinnen, parochiedeken



Afb. 173. Martin Snijckers, werftoezichter



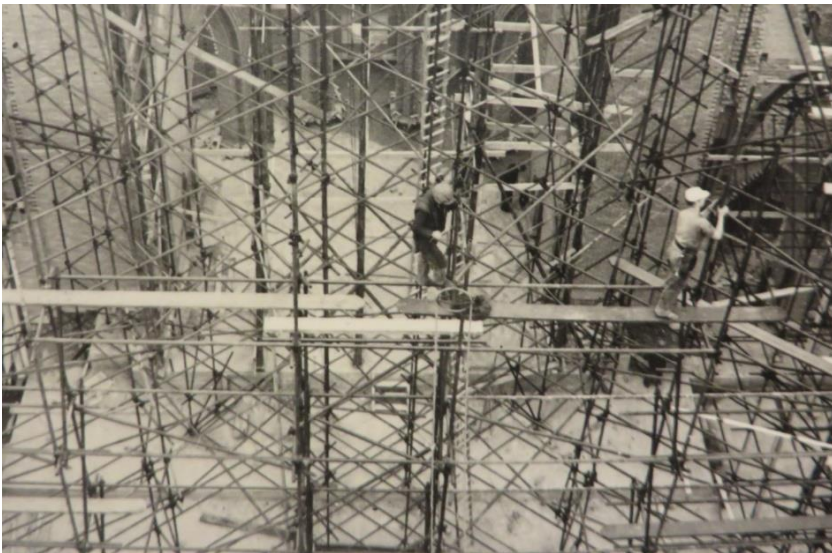
Afb. 174 t/m 177. De bekisting voor het sluitstuk van de kruisboog komt eerst. Dan volgen de kruisbogen.



Afb. 178 en 179. Het *reigersnest* op 22.00 m hoogte is het sluitstuk van de kruisbeuk. De nok van het dak zal op 32.50 m hoogte liggen.



Afb. 180 en 181. Bekisting van de bogen en metselwerk tot aan het dak.



Afb. 182 en 183. Steigerbouw. Een behoorlijk stuk acrobatie op de werf. De hoogtevrees bleef aan de grond, zeiden de moedige monteurs.

Over wijwater, veiligheid en hygiëne.

Voor een veilig verloop van de werken was bij de start van de werf al het materieel (en zelfs het handgereedschap) door de heer deken gezegend. Roomse beveiliging in zekere zin. Zie afb. 113. Feit is dat er géén ernstige ongevallen gebeurden. In de gesprekken van mijn vader ving ik alleszins nooit iets op in die zin.

Kans op letsel was er anders wel in overvloed: steigerbouwers die zonder harnas op grote hoogte haast acrobatisch werkten. Geen individuele en nauwelijks collectieve valbeveiliging. Gebrekkige afscherming van draaiende delen aan machines. Géén bouwhelmen omdat nog niet uitgevonden. Géén werkkledij, géén veiligheidsschoenen: regelmatig *trapte* er wel iemand *in een nagel*. En voor het nemen van luchtfoto's krom Jef (de jongere broer van Albert en Louis) in een baksteenbak en liet zich omhoog hijsen: de drone-avant-la-lettre. Naar behoefte werden de nodige ladders (tot 8 meter lang !) zelf gemaakt.

Arbeiders die zich onveilig voelden hadden volgens het werkreglement wel het recht dit aan te kaarten bij de werfleiding. Voor de gekneusde vingers, ellebogen en knieën was er de verbandtrommel die maandelijks werd bijgevuld bij apotheker Freson.

De hygiëne op de werf was eerder elementair. Het reglement voorzag dat de arbeiders *netjes gewassen en gekamd* op het werk dienden te verschijnen.



Afb. 184. Het sanitair bestond uit Franse hurktoiletten en een aantal *wasbassins* op staander.

In de loeihete zomermaanden werd er in *Coco* voorzien, een Noord-Afrikaans poeder van munt en limoen uit een klein rond blikken doosje. Met water vermengd gaf dit een fris drankje.

ART. 12. — HET IS VOLSTREKT EN TEN STRENGSTE VERBODEN : 1) Dronken naar het werk te komen of er te blijven. 2) Alcoholische dranken bij zich te hebben of op het werk te dragen. 3) Te rooken. 4) Rond te kijken, te zingen of te fluiten en zodoende de aandacht van het werk af te trekken. 5) Te praten over zaken die het werk niet aangaan. 6) Drijfriemen van werkende machines te herleggen. 7) Werkende machines te smeeren of te kuischen. 8) Bij het werk vlottende of loshangende kleren te dragen waar zulks gevaar kan opleveren zooals bij mortelmachines, kranen, takels, putwellen, kuipstanders, lastophalers, of de machines der electrische schrijnwerkerij, bij het bestijgen van ladders of trappen, dit alles slechts aangehaald tot voorbeeld. 9) Zonder machtiging het werk te verlaten gedurende de werkuren. 10) Te komen in machieneloodsen, magazijnen van hout, kalkkelders, magazijnen van cement, kalk, gips, petroleum of welke plaats ook zonder er door zijn werk toe verplicht te zijn. 11) Te stijgen op of te dalen van in beweging zijnde voertuigen. 12) Plaats te nemen in lastophalers. 13) Met meer dan één te gelijk een ladder te bestijgen of er van neer te komen. 14) Aan den voet eener ladder te staan als een ander ze bestijgt of er langs afdalt. 15) Te staan onder lasten hout, steenen, ijzer, mortel of wat ook die met windas, lastophaler, takel, kraan, of op welkdanige wijze dan ook, worden omhoog gelicht. 16) 's Nachts kranen, windassen, stellingen, enz. te laten staan zonder zich te hebben verzekerd dat alle voorzorgen genomen zijn om alle ongevallen te vermijden.

Afb. 185. Art 12 uit het arbeidsreglement

De stabiliteitsstudie werd toevertrouwd aan Ir. Goris uit Nossegem. Misschien omdat hij medewerker van Stedenbouw was droegen de berekeningen de handtekening van Lambert Lenssen, Genkenaar en ex- netoverste bij Ebes (voorloper van Engie Electrabel), die ook nog aanvullende studies leverde. Goris had reeds eerder voor BSW gewerkt bij andere projecten, o.m. de woning en praktijk van dokter Bollen. De betondruktesten op proefkubussen werden uitgevoerd in het *Laboratoire Civil Val-Benoit* in Luik. De proefstukken werden per spoor vanuit Waterschei verzonden.

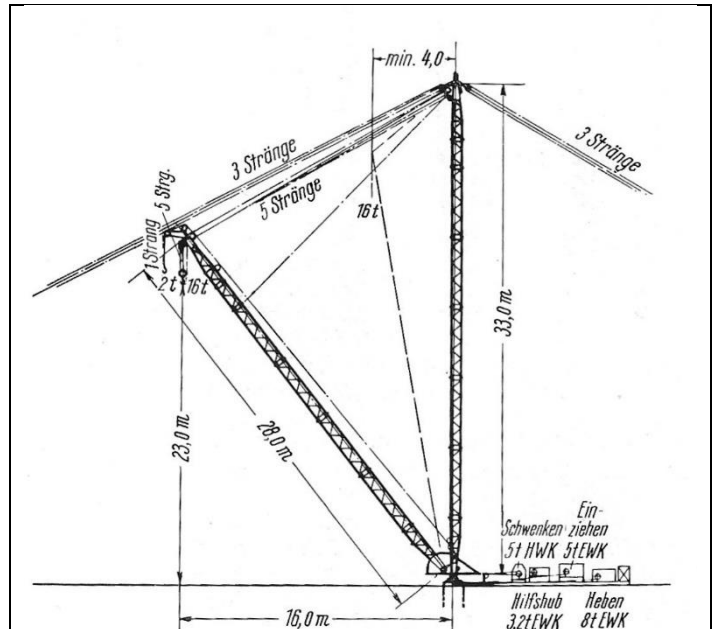


Afb. 186 t/m 188. De kerk begint vorm te krijgen.
De Genkenaren ontdekken gaandeweg hoe de kerk er zal uitzien.

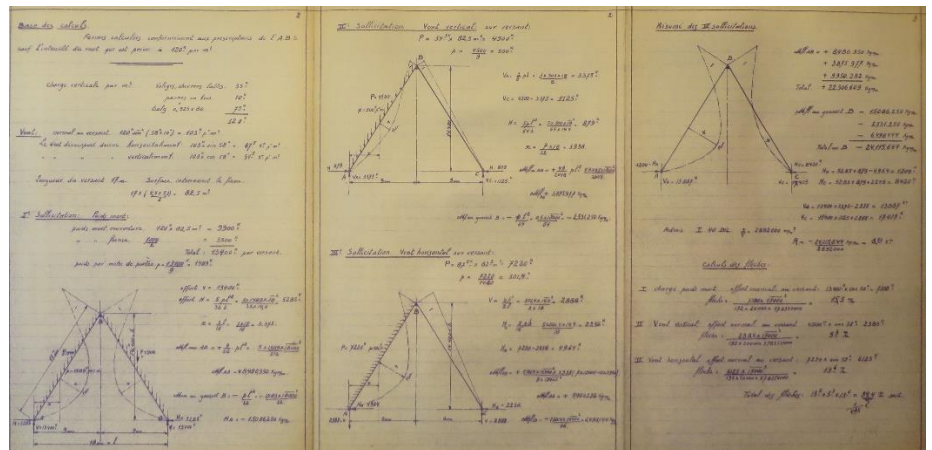




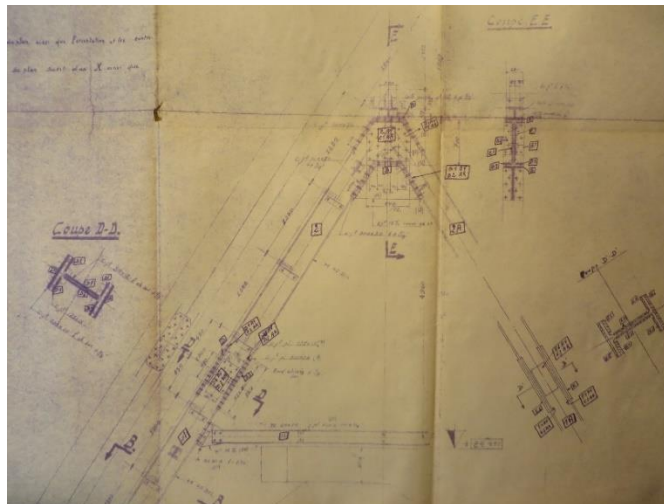
Afb. 189. Op 8 aug 1951, 50 jaar na de ontdekking van de steenkool, wordt aan de voet van de in aanbouw zijnde kerk het André Dumontmonument ingehuldigd. De werf wordt met kleine dennen afgeschermd.



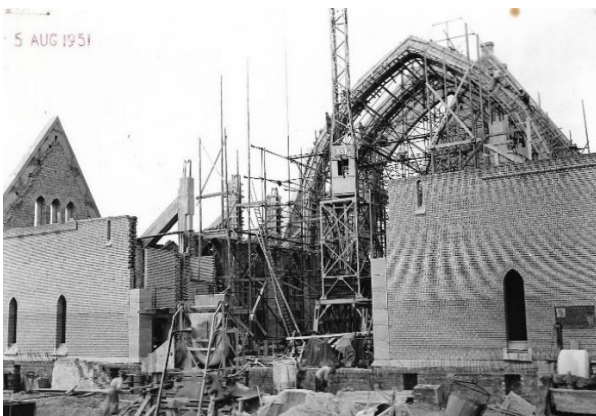
Afb. 190 en 191. Met een derrickmast monteert de Atelier Ste Barbara uit Eisden de 2 metalen dakspanten boven de kruisbeuk.



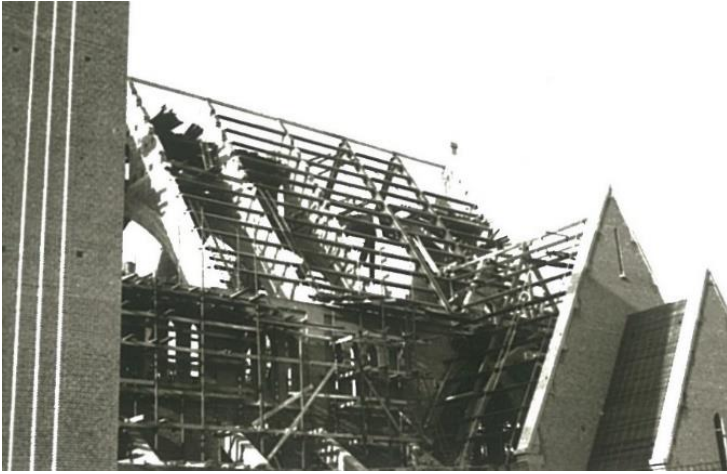
Afb. 192 en 193. Tekening en berekening van de spanten uit het Atelier Ste Barbara te Eisdén.



Afb. 194 tot 196. Het metselwerk op de spitsbogen vertoont de openingen voor het gangpad op de zolder. Beneden het zicht vanuit de Stationsstraat, hoek met de Molenstraat. Daar zien we nog net links schoenhandel Brouns en rechts wat ooit *Maison Stuelens* was en eerder nog een handel in granen.



Afb. 197 en 198. Terwijl de kraan langzaam achterwaarts over de rails opschuift wordt op de zijbeuken de dakbebording gestart.



Afb. 199. Straks komen de dakpannen.



Afb. 200. Midden december 1951 start een sprookjesachtige maar strenge winterperiode. De werf zal hierdoor bijna 3 maanden stil liggen. De verdubbeling van de koperprijs leidt tot de wijziging van de goten en afvoerpijpen uit zacht koper 2mm naar 1mm gehard koper tegen een meerprijs van 23.000 frank.

9.6 Het dak.

De dakbedekking was voorzien in rode 'nageperste' tegelpannen van Pottelberg, zegt het dakenplan. Een kleine 4000 m² dakvlak betekende ongeveer 234 000 stuks, een 25-tal vrachtwagen-ladingen van 10 ton. BSW haalde de pannen zelf af in Kortrijk, en de plaatsing gebeurde op het ritme van de dagelijkse transporten.



Afb. 201, 202 en 203. Het briefhoofd, de fabrieksgebouwen en de drooghallen van de pannenfabriek Pottelberg (foto's uit 1990).



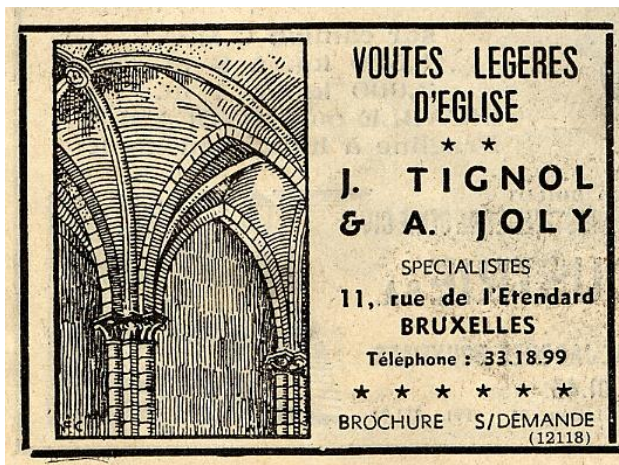
Afb. 204. De combinatie Ford (let op de 'voelspriet') met oplegger waarmee de bestuurder Walter Wolfs vijf weken lang dagelijks een reis heen/terug maakte naar Kortrijk. De enkele rit duurde meer dan 5 uren, het met de hand laden en lossen (elke pan gescheiden van de andere met stro) niet meegerekend. Hij had op 2 dagen bandenpech, waardoor de dag nog 3 uur langer werd. Eén keer kreeg hij te Deinze een bekeuring, opgelegd door *een agent van de gewapende macht*, zo staat op het proces-verbaal.



Afb. 205. De voelspriet. Chauffeur Walter reed weken lang hetzelfde traject. Steeds aan hetzelfde verkeerslicht merkte hij dat er fietsers waren die, om niet de voet aan de grond te moeten zetten, een hand op de knalrode bol van de rechter voelspriet lieten rusten. Dat bracht Walter op een idee: vóór elk vertrek voorzag hij de de bol van een vers laagje rode verf. Met binnenpret wachtte hij aan het verkeerslicht tot het eerste slachtoffer zich meldde. Toen die met gestrekte arm de bol naderde bedacht Walter: *die zult ge niet lang vasthouden...* Seconden daarna kwam de nietsvermoedende fietser boos tot hetzelfde besluit!

9.7 De gewelven.

Slechts in maart 1952 zijn de weersomstandigheden gunstig om de werken te hervatten. Het zicht- metselwerk binnen voor muren en gewelven (samen ca. 3500m², de halve oppervlakte van een gemiddeld voetbalveld) wordt aangevat. Vanwege de hoge moeilijkheidsgraad is de eenheidsprijs van de gewelven 8 maal deze van gewoon gevelsteenmetselwerk.

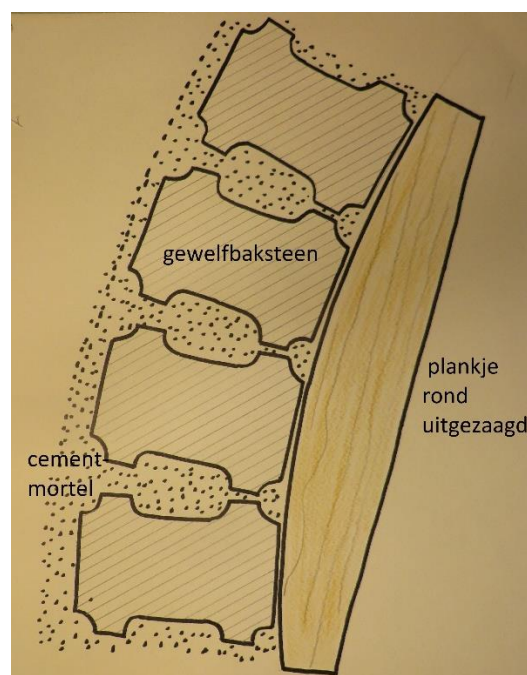


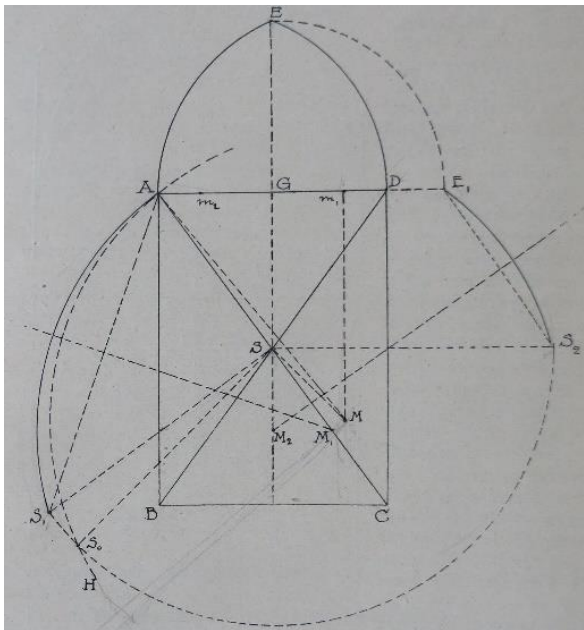
Afb. 206. Voor het metselen van de gewelven werd beroep gedaan op één van de specialisten ter zake, de firma Tignol & Joly uit Brussel. J.Tignol was Luikenaar, A.Joly een meester-metselaar uit het Waalse Ecaussines (Henegouwen). Zij konden een uitgebreide referentielijst voorleggen met o.m. de Universiteitshallen te Leuven en kerken en kapellen te Westmalle, Gent, Beervelde, Namur en Valenciennes, Tourcoing en Lille in Noord-Frankrijk.

Afb. 207. Zo werden de gewelven (straal tot 20m) gemetseld.

De ploeg van drie tot vier personen mengde de mortel (met snelhardend cement) zelf boven, op de steiger, in kleine hoeveelheden. De bakstenen met uitstulpingen waren van een type speciaal gebakken voor gewelven.

De gewenste kromming werd gevormd en gecontroleerd met een rond uitgezaagd plankje. Per travee werden op één dag slechts 7 lagen gemetseld, waarna de ploeg overschakelde op een andere steiger. De kijklustigen konden het niet vatten.





Afb. 208.. Tekenwerk bij de constructie van de gewelven.



Afb. 209. Klaar voor de start van de gewelven.

Afb. 210. De gewelven anno 2020.

9.8 Storm in het wijwatervat.

Vanaf mei 1952 ontstaan opnieuw meerdere discussies over ontbrekende opdrachten voor meerwerken en BSW schakelt opnieuw advocaat Legrand (uit Luik) in.

Een greep uit de reeks van twistpunten:

- Meerwerk crypte, wanden en deuren voor 256 000 frank
- BSW-verrekeningsvoorstel 'marmer' voor 571 752 frank. Argumentatie: 'We kunnen niet verder, het marmer dient in één keer besteld te worden, de tekeningen ontbreken voor zij-altaren, communiebanken en doopvont'
- Verrekeningsvoorstel 'kruis en haan' voor 55 750 Bef.
- Ingebrekestelling door de architect op grond van 'slenterende' vooruitgang van de werken.
- Antwoord BSW: 'U veroorzaakte 110d vertraging door laattijdig de extra hoeveelheid arduin te bestellen, u veroorzaakte 48d vertraging door laattijdig de wijzigingen aan het crypteplafond te bestellen, ondanks het provinciebevel betaalde u géén voorschotten op de op de werf gestockeerde bouwmaterialen.
- Reactie van de architect: 'U kreeg 20d termijnverlenging, u vroeg de marmerplannen niet schriftelijk aan, het niet betalen van voorschotten is geen reden om niet verder te werken.'

Na 17 dagen komen de marmertekeningen op tafel. Maar de vraag van BSW om de ca. 220 000 frank van uitgevoerde hardsteenwerken te betalen wordt beantwoord met 'we hebben nog geen goed- keuring van het ministerie.'

Eén dag later wordt het glas-in-lood uit de bestelling geschrapt. Besparingsronde? De bestelling van de meerwerken 'marmer' (ca. 1 500 000 frank) blijft ook uit. Dat zou nog duren tot februari 1953.

Culminatie van het conflict: in het Parochieblad van 7 september 1952 publiceert de heer deken een column, waarin hij suggereert dat de schuld bij de aannemer ligt.

BESTE PAROCHIANEN

Gedurig-aan vragen de mensen ons tegenwoordig : « Wanneer is de kerk nu eens af ? Waarligt alles stil sinds 3, 4 maanden ? Was het dan niet genoeg, dat wij, mensen van Genk, al 8 jaar hebben moeten wachten en opgepropt zitten in een kleine noodkerk en dat het nu, God weet hoe lang nog zal duren ! » Ja, de mensen worden lastig daarover en het is te begrijpen ! Iedereen weet dat er moeilijkheden zijn, ondanks de goede wil en de vele moeite van de kerkfabriek en geld is er niet tekort ! Toen de werken aan de kerk in 1950 begonnen zijn, hebben we deze gesteld onder de bescherming van de H. Jozef. Dank aan Hem, is geen ongeluk te betreuren geweest. **ZICHTBAAR** heeft Hij de opbouw gezegend !

In deze nood nu, gaan we allen de machtige voorspraak van de H. Jozef weer afsmeeken, opdat Hij in deze zaak zou tussenkomen en de voltooiing van de nieuwe kerk zou bespoedigen. Daarom zal het **BEELD** van de grote patroon in tijdelijke zaken, op het koor, versierd en verlicht uitgesteld worden tot op de dag dat we de nieuwe kerk intrekken.

En voortaan, zal na elke H. Mis, 1 **ONZE VADER** gebeden worden voor de spoedige voltrekking der kerk. Alle Genkenaren zullen in deze zaak samenvoelen en samenbidden.

We hadden gedacht de schone Allerheiligenfeesten in de nieuwe kerk te vieren : mochten de mensen van Genk, ondanks dat lange uitstel, het geluk hebben tenminste de heerlijke **PAASTFEESTEN** in de nieuwe tempel te mogen vieren.

Daarom zullen we allen de H. Jozef, in de komende maanden, geweld aandoen.

Uw Herder

Afb. 211. Deken Jan Swinnen (de Herder afkomstig uit Herderen) heft in het Parochieblad een klagzang aan die beëindigd wordt met het minder christelijk voornemen de heilige Jozef *geweld aan te doen*! Een zachte poging om de boel te forceren. De zinsnede 'Geld is er niet tekort!' lijkt wel een beetje sterk: één jaar later organiseerde hij een geldinzameling, maanden lang tijdens de kerkdiensten.

9.9 De toren.

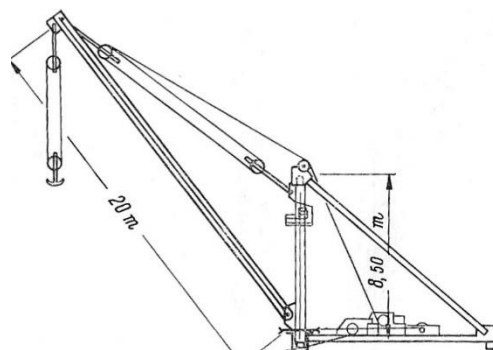
In september 1952 werd de torenkraan gedemonteerd en vervoerd naar een nieuwe werf (de vleugel Heelkunde van het Sint Jansziekenhuis). De monteurs overnachtten in het Hotel de la Poste, Molenstraat.

De toren was toen klaar tot op verdieping 7 (zo hoog reikte de kraan). Hij werd dan hoger opgetrokken met andere middelen.

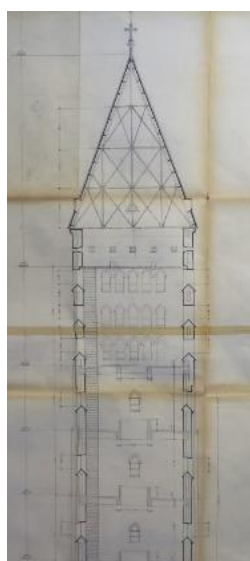


Afb. 212. De toren vlak vóór de demontage van de torenkraan. Randbeveiliging in de bouw was niet echt nodig, zo lijkt het wel !
Op de achtergrond zien we de in aanbouw zijnde woningen van de wijk Vlakveld.

Afb. 213 en 214. Omdat de kraan niet hoger reikte dan de 7e verdieping werd de resterende hoogte gebouwd met behulp van een derrickkraan. Zie ook afb. 241.



Afb. 215. Het plan met de staalconstructie van de dakspanten, gemonteerd door de Ateliers Ste Barbara uit Eisden. Zie ook afb. 241a.





Afb. 216. Zicht op de torenverdieping 7 waar later de beiaard zou komen.

In oktober 1952, toen de driehoekige dakramen van het torendak in fabricage waren in de schrijnwerkerij, ontstond daar een brand die heel wat in rook deed opgaan. Toch raakte het torendak die maand voltooid en werden het 4 m hoge kerkkruis en de haan in aanwezigheid van de schooljeugd gemonteerd.

Bezoek aan de toren.

Op een zondagmiddag ziet mijn vader vanuit de kleine tuin naast zijn woning op de *kleine markt* (later Fruitmarkt) 3 kinderen bovenop de toren. Ze zijn blijkbaar over de werfomheining gekropen. Hij haast zich naar de werf. Naar boven roepen helpt niet. Dus neemt hij de ladder beneden weg, verbergt zich in de buurt en wacht tot kinderen in lichte paniek naar voorbijgangers beginnen te roepen. Zo kan hij het effect van zijn optreden vergroten...

Vele jaren later zou ik zelf, als 15-jarige de toren af en toe beklimmen: een sleutel van de kerk hing nog steeds aan een haakje bij mijn vader op kantoor. Dat kwam goed uit om mijn vrienden af en toe een geleid bezoek aan te bieden...



Afb. 217. Zeven arbeiders brengen het smeedijzeren kruis op de plaats van waaruit het zal vertrekken richting torenspits. Albert Steyfkens (met sigaartje) leidt de werkzaamheden. De geestelijken (broeders en kapelaans) houden de kijklustige schoolkinderen op afstand.



Afb. 218. Het is bijna middag wanneer het kruis de grond verlaat.

Afb. 219. De houten hulpmast op de torenspits draagt de katrol waarover de hijskabel loopt.

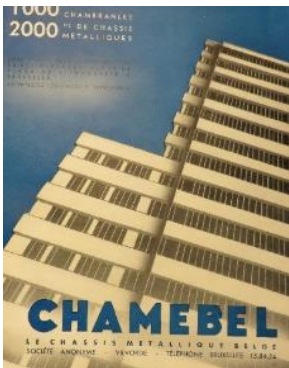


Afb. 220. Albert kijkt toe hoe zijn dochter Arlette tot bij de haan wordt gebracht.



Afb. 221. Het plaatsen van de haan was het werk van kraanman Willy Coninx. Hij gaf geen krimp toen hij de koperen haan met bol op 62 m hoogte op het kruis plaatste. De dappere daad leverde hem een premie van 1.000 frank op (zowat 50 keer een uurloon).

9.10 Afwerking van het gebouw.

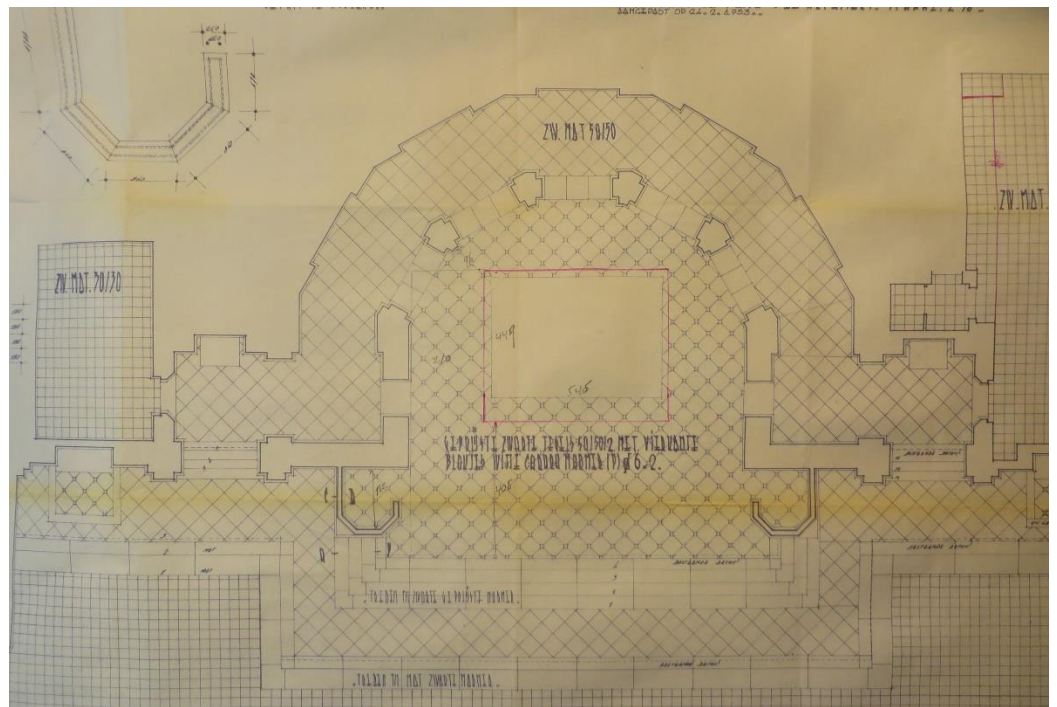


Afb. 222. De gietijzeren ramen werden door Chamebel uit Vilvoorde geleverd en geplaatst.

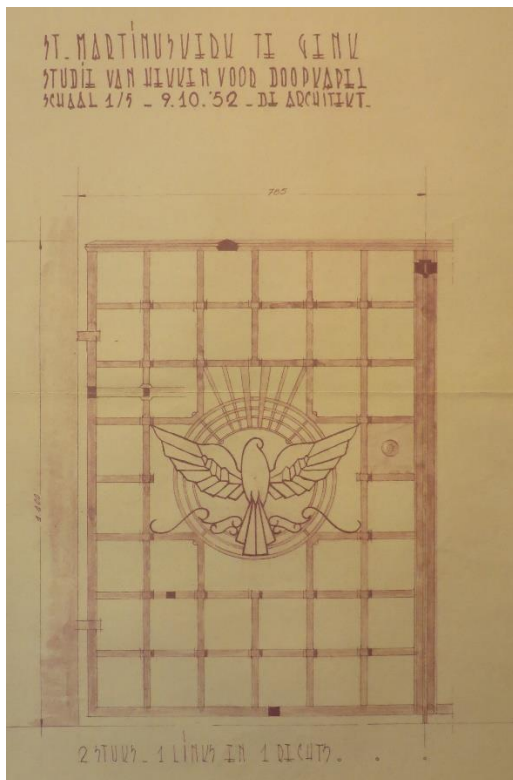
Eind november was ijsig koud en de heren die de werf bezochten vluchtten daarom naar de dekenij : bouwmeester ir. Draye, arch. De Paepe, de leden van de kerkfabriek, Albert en Louis Steyfkens en de deken zelf. Op het programma van de werfvergadering stond de bespreking van de loonverrekeningen die sinds het begin van het werk opliepen tot 666.000 frank. En verder tal van details van de binnenaafwerking: vloerpatronen, altaren, toegangsdeuren (meerprijs hang- en sluitwerk van 110.000 frank), biechtstoelen, doopvont, preekstoelen (“ambo’s”) en zo voort. De vergadering werd afgesloten met een stevige borrel. En toen nog een.



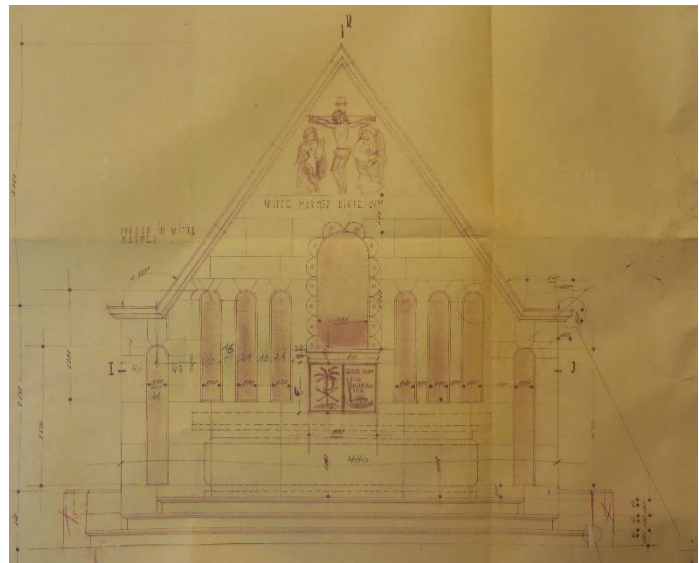
Afb. 223. De eiken deuren dragen hang- en sluitwerk gesmeed door de leerlingen van de technische school St Lodewijk.



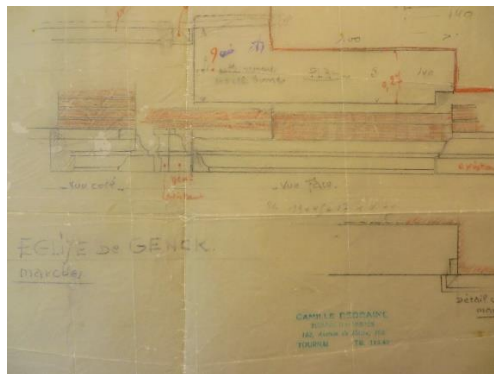
Afb. 224. Patroon van de marmeren tegelvloer.



Afb. 225. Het smeedijzeren toegangshek tot de doopkapel. Uitgevoerd door de technische school St Lodewijk



Afb. 226. Het ontwerp van het hoofdaltaar



Afb. 227. Een werfschets op kalkpapier van marmelerleverancier Debraine uit Doornik

PHILIPS RADIO		J. WITHOFS-HENDRIX		402
RADIO - ELECTRICITEIT		34, STAATSBAAN, 34		WATERSCHEI
Telefoon Genk 207		Postb. 2972,64		Handbr. Tongeren 1264
OFFICIEEL VERDEELER		Waterschei 30-11-50		
M. van P.V.B.A. Beuweren		Dt		
Steyffens-Waterschei				
Schiedamschen 6, Genk				
Van Waterschei uitgerekend naar de volgende lijst:				
1/3	Dacht Waterschei en verzorging	1100,-	1100,-	
1/3	aanleiding metten op schiedamschen	800,-	800,-	
20/4	groot schiedamschen gemiddeld in			
10/4	gelykheid			
12/4	6. Verzorging van de afzender	1100,-	1100,-	
8	6. Verzorging van de afzender	1100,-	1100,-	
1	Schiedamschen 2000,-	1100,-	1100,-	
6	6. Verzorging van de afzender	1100,-	1100,-	
3	3. Verzorging van de afzender	1100,-	1100,-	
4.5	4.5. Verzorging van de afzender	1100,-	1100,-	
24	24. Verzorging van de afzender	1100,-	1100,-	
100	100. Verzorging van de afzender	1100,-	1100,-	
3-5	3-5. Verzorging van de afzender	1100,-	1100,-	
6-5	6-5. Verzorging van de afzender	1100,-	1100,-	
13.5	13.5. Verzorging van de afzender	1100,-	1100,-	
25	25. Verzorging van de afzender	1100,-	1100,-	
2	2. Rolletjes in de afzender	1100,-	1100,-	
1	1. Rolletjes in de afzender	1100,-	1100,-	
Totaal		3400,-	3400,-	

Afb. 228. Een rekening van electricien Withofs.



Afb. 229. Met deze Chrysler uit 1949 brachten tegen het einde van het jaar de aannemer, architect en 2 leden van de kerkfabriek nog een bezoek aan de marmerbewerkers Dejaiffe en Daffe.



Afb. 230. De *marbrerie* van Dejaiffe te Mazy.



Afb. 231. De *marbrerie* van Daffe te Wauthier Braine.

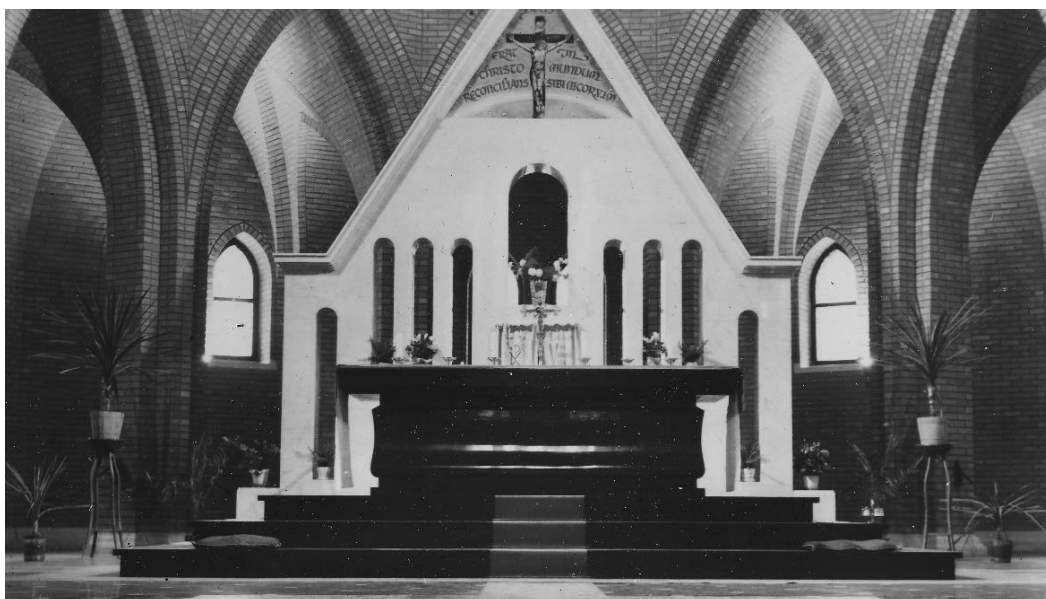
Vergeten!

Pierke Peeters (zie op afb. 217 vlak vóór Albert) is één van de 'vaste' metselaars, een prima werkracht. Zijn 1,55m gestalte speelt hem soms wel parten omdat de steigerhoogtes niet echt voor hem passen. Hij moet zich regelmatig met een extra voetstellinkje redden, maar niemand kan zijn snelheid en precisie evenaren.

Die dag metselt hij het toilet nabij de sacristie. In zijn ijver raakt hij reeds vlug tot op 1,50m hoogte. Omstaanders zien enkel nog zijn pet die steeds opnieuw verdwijnt en weer opduikt achter de muur telkens hij een steen grijpt of mortel schept. Plots merkt hij dat hij de deuropening vergeten is en roept het uit: "Akkerdzjie, dier vergèète!" (verdorie, deur vergeten!)

Ook in januari 1953 vroor het nog steeds stenen uit de grond. Maar de architect en de leden van de kerkfabriek kregen het erg warm toen ze de resterende budgetten nog eens onder de loupe hielden (zie 9.8). De bestelling van de marmerwerken (meerwerk 1.530.535 frank) kwam uiteindelijk op tafel, na een ingrijpend afslankingsprogramma:

- De dikte van de vloeren werd nog maar eens met één cm verminderd. De eerste centimeter ging reeds in 1950 er af, zie 9.3. Van de oorspronkelijke 4 cm bleven er nog 2 cm over.
- De kerkvloer tot aan de communiebank werd mat in plaats van gepolierd uitgevoerd.
- De marmer bekleding van de wand achter het hoofdaltaar zou 2cm dik worden in plaats van 4cm.
- Het hoofdaltaar werd 3,00m lang in plaats van 3,20m.



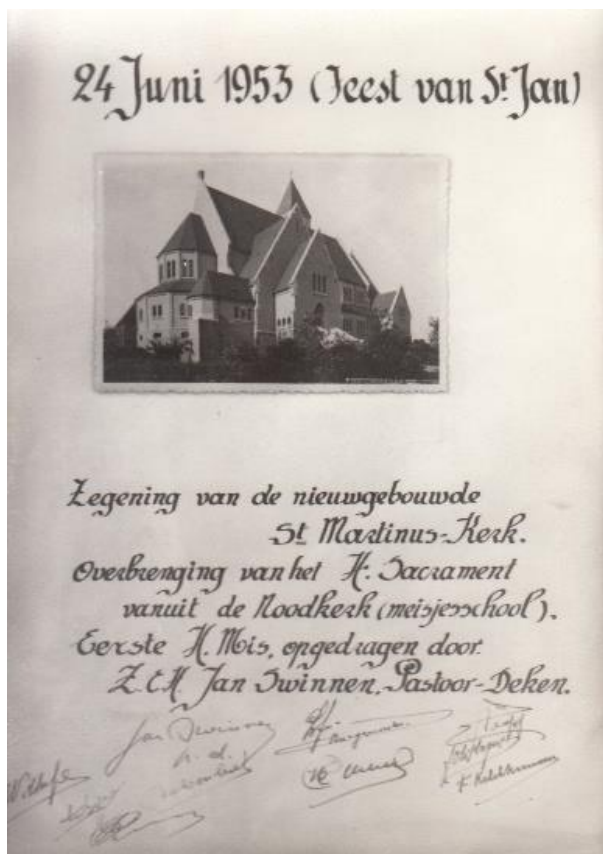
Afb. 232. Het massief zwartmarmeren gepolierd hoofdaltaar tegen het decor van de gepolierd witmarmeren muur. Deze laatste zou later verdwijnen waardoor de bogen van de processieomgang en de gewelven van het koor beter tot hun recht komen.

Na het plaatsen van de bliksemafleiders op de daken bleven de onweerswolken nog boven de werf hangen. Het bevel tot starten van de marmerwerken liet nog 2 maanden op zich wachten...

Intussen had de electricien Jef Geerkens samen met collega's Koenen en Withofs (en Fokker?) de kablering en lampen aangebracht. Op de zolder boven de hoofdbeuk hadden ze daarbij nog eerst een paar uilen verjaagd, zo vertelde mij Gust Buntinx, zoon van de electricien uit de Winterslagstraat en zelf netoverste bij EBES. Gust, die zich nog herinnerde dat hij op 13-jarige leeftijd met Jef Steyfkens sigaren ging roken op de Kapelberg. Sigaren die Jef stiekem uit het kistje van zijn vader had ontvreemd. En dat ze beiden doodziek waren geweest... Gust wist mij ook nog te vertellen dat electricien Jef Geerkens gewoon *voelde*... om te weten of bepaalde delen onder spanning stonden. Spannend!

9.11 Ingebruikname.

Enige maanden later was het zover. Op 9 Juni 1953 meldde BSW schriftelijk het einde van de werken. Veertien dagen later volgde de voorlopige oplevering en de dag daarna de voorlopige altaarwijding met ingebruikname van de kerk.



Afb. 233. Zegening van de voltooide kerk. De aankondiging toont de handtekeningen van o.m. deken Swinnen, burgemeester Bijmens, de beide kapelaans (Olieslagers en Kelchtermans), schepen Withofs en schepen Vanschoenbeek. Na de definitieve afwerking (een werk los van de hoofdopdracht) werd zij op 14 mei 1961 tijdens een plechtigheid-met-optocht officieel ingewijd door Mgr. Van Zuylen, de toenmalige bisschop van Luik

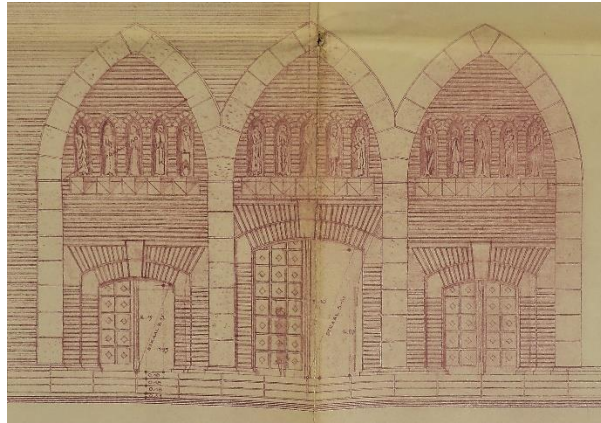
9.12 De rekening graag!

In juli 1953 legde BSW de eindafrekening op tafel. Weinig of géén reactie van de kerkfabriek. Twee maanden later verklaarde BSW via advocaat Legrand over te gaan tot gerechtelijke dagvaarding indien niet binnen de 14 dagen de laatste vordering (3.129.496 frank) zou worden vergoed. De leden van de kerkfabriek draaiden behoorlijk lang rond de brij, vergadering na vergadering, maar een uitkomst kwam er niet.

In november ging de bouwmeester Draye akkoord met de eindafrekening. BSW vroeg om kwijtschelding van de boete (88.000 frank) wegens te late afwerking, dit als compensatie van de intussen opgelopen verwijlrenten. Slechts 6 maanden later (april 1954) waren de kerkfabriek én de bouwmeester het eens over de eindafrekening. Toch was er nog geen finaal akkoord bereikt. Vele brieven heen en weer (tussen aannemer en bestuur) en een vergadering, waar de volumeknop wel erg op luid stond, leidden twee jaar later tot een schrijven van de kerkfabriek (in november 1956 !) waarin gemeld werd *“wij dragen wegens meerwerken en andere zaken buiten onze wil om grote schade en lasten die nog steeds op onze financiële toestand drukken en ons voortdurend in verlegenheid brengen”*. Een uitgebreide formulering voor *ons geld is op*. En de vraag aan BSW om af te zien van de verwijlrenten.

Intussen was de deken gestart met geldomhalingen tijdens de missen. Ook mijn vader zag op die wijze wekelijks tijdens de zondagsmis de geldschaal onder zijn neus passeren en vergeleek de opbrengst ervan steeds met het bedrag dat de kerkfabriek nog verschuldigd was...

Slechts begin 1957, bijna vier jaar na voorlegging van de eindafrekening, werd tenslotte de laatste rekening vereffend.



Afb. 234. Uittreksel uit het gevelplan. De nissen met heiligenbeelden kwamen er niet.

9.13 Wat er verder nog gebeurde.

In 1958 besloot de gemeenteraad om met de steun van de provincie de fondsen ter beschikking te stellen voor de installatie van de beiaard, bestaande uit 52 klokken (tussen 8 en 2339 kg) die gegoten werden bij Petit en Fritsen in Aarle-Rixtel, even voorbij Eindhoven. Twee oude klokken werden hergooten, één daarvan heb ik *op de Zavel* nog een tijd weten staan. Ze was na de oorlog in Hamburg teruggevonden nadat de Duitse bezetter ze had buitgemaakt tijdens WO II. Op 24 april 1960 werd de beiaard ingespeeld.



Afb. 235. Aankomst van een deel van de beiaard vanuit Nederland in 1960.

Vanaf juni 2009 werden de gevels, de daken en het interieur van de kerk en crypte gerenoveerd.

9.14 Slotbedenkingen.

De totale uitvoeringstermijn bedroeg uiteindelijk naast de **550** voorziene dagen ook nog 91 weerverletdagen en 204 dagen verlenging (wachten op plannen en extra opdrachten, extra dagen om meerwerk uit te voeren), totaal **845** dagen. Een overschrijding van een kleine 54%. Deken en kerkfabriek hadden het misschien wel gehoopt, maar Rome werd niet op één dag gebouwd.

De totale kostprijs van het bouwwerk bedroeg 26.600.402 frank. Dat is 2,2 keer de ramingsprijs en een kleine 15% boven het bedrag van de aanbesteding. In de veronderstelling dat er anno 2023 nog behoefte zou zijn aan zo een bouwwerk zou dit 40 à 50 miljoen Euro kunnen kosten.

Gemiddeld werkten er dagelijks 30 arbeiders (werfpersoneel en personeel in marmer-, arduin- en metaalwerkplaatsen samen). Hun uurloon schommelde tussen 20 en 24 frank.

De moeizaam verlopende afwikkeling van de werf en de uitblijvende betalingen hadden misschien wel één voordeel: door de eraan verbonden discussies (en rechtszaak over de verwijlntresten) bleef het dossier nodig/nuttig en dus goed bewaard. Wat uiteraard dit verhaal mogelijk maakte.



Afb. 236. Tijdens de bouw van de kerk plaatste Louis Steyfkens zijn handtekening talloze malen op diverse documenten. Grafologen zouden er vermoedelijk enige karaktertrekken uit kunnen afleiden: zijn vastberadenheid en ook zijn doorzettingsvermogen.



Afb. 237. Het voltooide bouwwerk. Foto genomen in 1955.

Addendum



Afb. 238. Opgravingen in 1956 legden de fundamenteën van eerdere kerken bloot.



Afb. 239. Het bombardement in 1945. Er bleef van de kerk enkel een opengereten toren over. Links zien we de ingang van kolenhandelaar Albert Driessen.

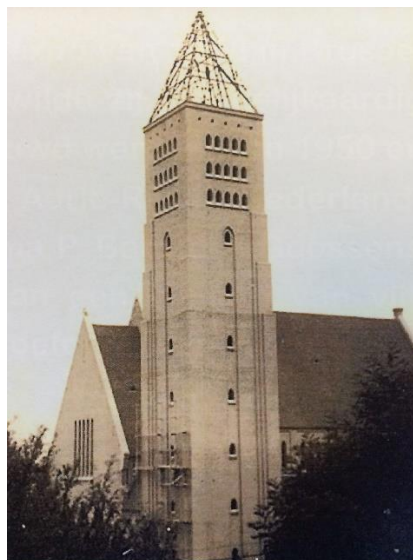


Afb. 240. De kerk anno 2023. Drone-opname door Raf Steyfkens.



Afb. 241. Folder van een derricktakel zoals in afb. 214, die voor het hoogste deel van de kerktoren werd gebruikt.

Afb. 241a. De stalen dakspanten zijn voltooid. Zie ook afb. 215. Het voegwerk van de gevels is in uitvoering.



Genk. Het verhaal van de bouwondernemingen

STEYFKENS

Deel 3 1952 – 1968



Guy Steyfkens

Omslagfoto : 1957, de tribune van het stadion te Leuven (Tervuurse Vest).

Voorwoord.

In de delen 1 en 2 van het verhaal in woord en beeld behandelden we de periode tot 1951. Nu belanden we in de *fifties* en de *sixties*, die plaats maken voor geheel nieuwe maatschappelijke trends: de rock and roll, de popmuziek zoals die van Elvis Presley, de filmsterren zoals Marilyn Monroe. De jaren van de Beatles en de eerste bemande reis naar de maan.

Er is ook de wereldtentoonstelling: *Expo 58* in Brussel. En de auto's worden bevrijd van hun aardse vorm en nemen futuristische gedaantes aan met staartvinnen (zie afb. 322) als afspiegeling van het heersende optimisme dat iedereen in zijn greep neemt. De oorlog is haast vergeten en de economie boost: na de oorlogsschade volgt de heropbouw en de bouw van nieuwe grote projecten: wegen, bruggen, ziekenhuizen, kerken, theaters, scholen, woningen. De bouwsector kan nauwelijks volgen. Ook de firma *Bouwwerken Steyfkens Wouters* krijgt de kans heel wat projecten te realiseren. Voor mezelf starten in dit deel de projecten die ik zijdelings, als *zoon van*, meemaakte en waarvan de beelden nog deels aan mijn netvlies kleven. Plaatsen van herinnering dus.

Genk, 5 februari 2024

Laatste bewerking 6 januari 2025.

10. De technische school Sint Lodewijk.

We grijpen even terug naar januari 1952. De kerk in Genk was nog niet helemaal voltooid toen reeds een nieuwe werf startte : de technische school St Lodewijk, naar een ontwerp van de toen 28-jarige Hasseltse architect Henri Cloesen, docent aan de provinciale architectuurschool te Hasselt. Het werd een indrukwekkend gebouw met een gevellengte van 95 m plus twee vleugels van 25m. Het omvat vier bouwlagen met een betonskelet tot in de nok. De betoncentrale van deze werf bevoorradde ook het nieuwe magazijn van BSW aan de Reinpadstraat/Weg naar As, zie hoofdstuk 12.



Afb. 242. Grondwerk met de nieuwe Nordest kraan.



Afb. 243. De kraan en de betoncentrale.



Afb 244. Het betonskelet van het gebouw.



Afb 245. De afgewerkte school.



Afb 246. De trapzalen van de school werden uitgevoerd in granito. Zie kader.

Granito

Granito, ook wel terrazzo of marmoriet genaamd, is een vloerafwerking, met als basis vers beton waarin marmerkorrels worden gedrukt. Na uitharding volgt dan het polijsten. Naast deze toepassing waren er ook aanrechten in keukens en dergelijke.

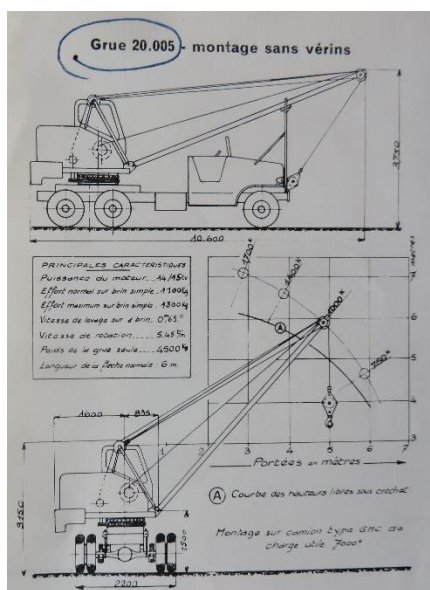
De techniek is enkele honderden jaren oud. Vijftiende-eeuwse Venetiaanse arbeiders vonden eerder toevallig een nieuwe praktische toepassing voor afgekeurd restmateriaal uit de marmergroeve. Ooit gebruikten ze de afvalkorrels als bestanddeel van het beton om de terrassen rond hun huizen te plaveien. Na tientallen jaren voetverkeer raakten de betonvlakken als het ware gepolijst. Het principe werd hernomen, nu om bewust een marmerkorrelvloer te realiseren, monolithisch inclusief trappen en plinten.



Afb. 247



Afb. 248. Louis Steyfkens in 1952



Afb. 249 De Technische kaart van de Nordest 20.005CA. , zie ook afb. 242.

Afb. 250. Deze Franse kraan merk Nordest 20.005CA, gemonteerd op een Amerikaanse GMC ex-army, hier op de foto net vóór de verzending vanuit de werkplaatsen Maccima in Charleroi, werd ge- leverd op de werf van de school St Lodewijk.



11. De vleugel Heelkunde van het St Jansziekenhuis te Genk.

In 1953 breidde het Sint Jans Ziekenhuis aan de Weg naar As uit met een vleugel Heelkunde. Een werf naast de deur. Het gebouw van 66 x 19m telt 5 bouwlagen. Het grondwerk werd reeds snel onder- broken door zware sneeuwval. De torenkraan, die de werven Kerk Genk en school St Lodewijk had bediend, werd slechts in september gemonteerd. Monteur Zaplotny uit Parijs logeerde 4 dagen bij H. Valkeners in hotel Majestic.



Afb. 251. De bedrijvigheid van de werf viel even stil.



Afb. 252. Op de achtergrond de modulaire bouwwerfkeet, een eigen fabricatie.



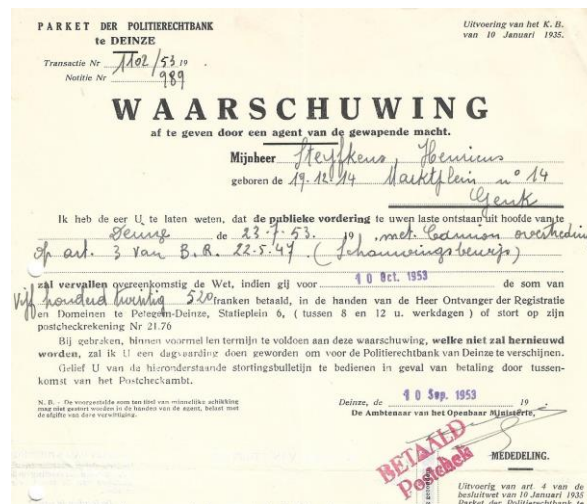
Afb. 253. Lange dennen palen werden gebruikt om de metselsteiger te bouwen. De kroonlijst uit beton is reeds ontsticht, het gevelmetselwerk is in uitvoering.



Afb. 254. Het gebouw op een foto anno 2021. De avondzon kleurt de gevel roze. Na de verhuis van de kliniek werd het gebouw gebruikt door de kunstacademie. Voorlopig staat het er nog.

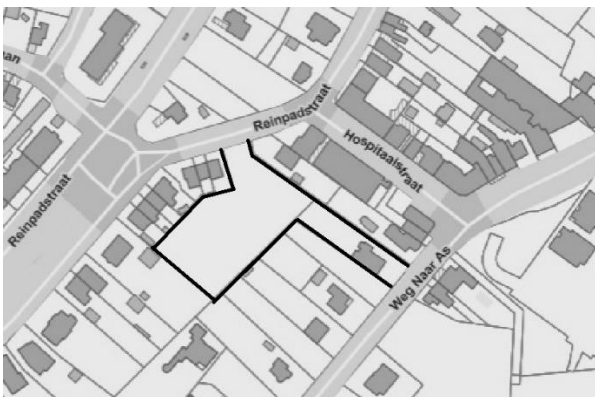
De gewapende macht

Louis dacht een koopje te hebben gedaan bij de aankoop van stalen balken te Deinze : 6 stuks voor 500 frank. Helaas liep de vrachtwagenchauffeur een boete op omwille van een ontbrekend keuringsbewijs. De *gewapende macht* berekende de boete op 520 frank. Balken met boete.



12. Nieuwe magazijnen voor Bouwwerken Steyfkens Wouters.

De discussie met de kerkfabriek in 1950 (zie deel 2, 9.2) leidde tot de keuze van een nieuwe locatie van de magazijnen, gelegen tussen de Reinpadstraat en de Weg naar As.



Afb. 255. Aan de noordwestzijde, langs de Reinpadstraat, werden 7 bouwplaatsen voorzien. De woningen zouden slechts in 1954 volgen.



Afb. 256. Luchtfoto van de magazijnen.



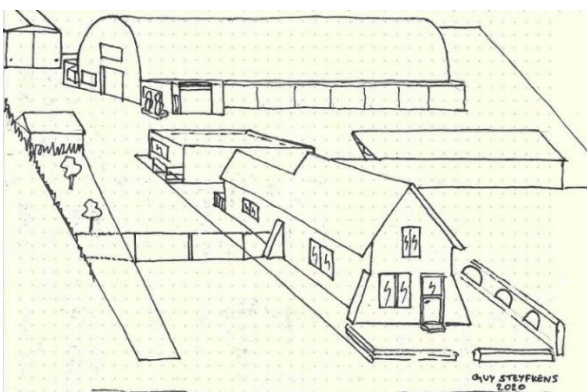
Afb. 257. Nieuwe magazijnen betekende ook nieuwe uitrustingen. Zoals deze lastransfo.



Afb. 258. Een nieuwe vrachtwagen Ford gefotografeerd aan de oude magazijnen gelegen aan voet van de de Lourdeskapelberg.



Afb. 259. Het interieur van zo een Ford, hier de cabine met lederen bank van een 1 jaar ouder model (met gescheiden voorruit).



Afb. 260. Bij gebrek aan foto tekende ik dit 3D-zicht van de magazijnen met op de voorgrond de conciërgewoning.

Afb.261. De kantoren met een Plymouth 1953, de fietsenstalling, stempelklok en op de voorgrond het silhouet van de fotograaf-met-hoed, mijn vader.



Afb. 262. De gevels van de magazijngebouwen en de conciërgewoning werden afgewerkt met een manueel geplaatste bezetlaag. Hier zien we een publiciteit van het handappa- raat.



Afb. 263. Grenzend aan de magazijnen bouwde BSW ook de villa met kantoor en ontwerp-bureau voor architect De Paepe (Foto uit 2019).



13. Gebouwen voor de electriciteitsmaatschappij EBES.

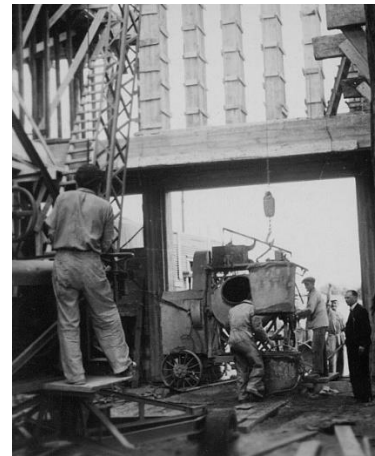
Twee transformatorgebouwen, één in Genk en één in Beringen, werden na elkaar gerealiseerd. In Genk was het de vervanging van een in september 1944 opgeblazen centrale.



Afb. 264. De hoogspanningspost te Beringen, aan de Hospitaalstraat.



Afb. 265 en 266. Betonneren van het dek in Beringen.



Afb. 267. Het werfbureel met refterruimte in een circusachtige wagen.

Auto wèg.



Afb. 268.

Louis had zijn gloednieuwe Plymouth 's morgens afgehaald in Luik. Zijn eerste stop was aan de werf EBES aan de Staelenstraat in Genk. Hij parkeerde er de auto haaks op de straat. Een uur later keerde hij terug en zag enkel nog de wielsporen op de plek waar de auto had gestaan. Geen boef te bespeuren. Die was er ook niet: de auto was achterwaarts naar de overzijde van de straat gelopen! Vergeten de handrem aan te trekken.



Afb. 269 t/m 272. De hoogspanningspost EBES (Energiebedrijven van het Scheldeland, later Electrabel, nog later Suez Engie) te Genk (Staelenheide), 1953-1954. De 38m lange zijgevel heeft een grote raampartij voor extra lichtinval.

14. De eerste tribune van het voetbalstadion te Waterschei (nu KRC Genk).

In 1955 werd aan de oostkant van het terrein de tribune gebouwd voor de ploeg Thor Waterschei. Ze zou in 1989 gesloopt worden om plaats te maken voor het nieuwe stadion.



Afb. 273 t/m 276. Een woud van dennenpalen ondersteunt de bekisting voor het dak. De tribune met publiciteitsborden van de plaatselijke handelaars (o.m. Modern Casino, Inza Melk, verfwinkel Velsler, Patisserie Geebelen, Stultjens Bar en Electro Withofs), en ook van Bouwwerken Steyfkens-Wouters onderaan de lage zijde van het dak.

15. Woningen voor eigen rekening.

Grenzend aan de magazijnen van de firma werden aan de noordzijde in 1953 voor eigen rekening 7 woningen opgericht. En ook nog de woning uit afb. 397.



Afb. 277 en 278. Reinpadstraat nrs 22 t/m 34 : 7 woningen voor eigen rekening, ontwerp door een Luikse architect. Of althans zijn handtekening, want het echte tekenwerk gebeurde in-huis.

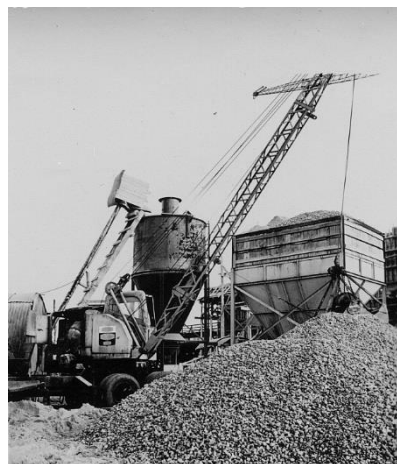
16. Brug '2' over het kanaal te Eisden. 1955

De brug voert de Langstraat over de Zuid-Willemsvaart, die Maastricht via Maasmechelen en Bree met Den Bosch (NL) verbindt. Later zou BSW nog 11.4km zuidwaarts een tweede brug bouwen over hetzelfde kanaal. Zie hoofdstuk 29.

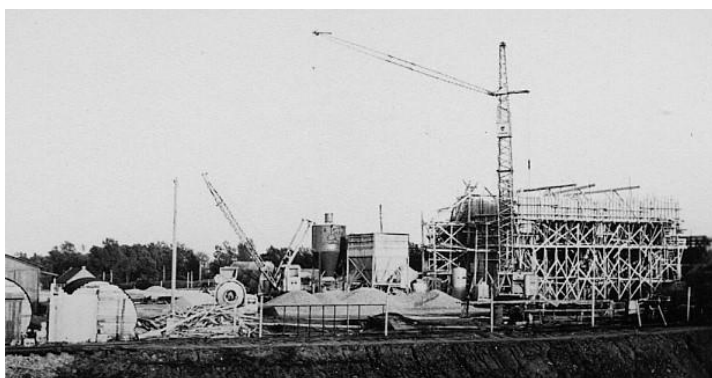


Afb. 279. Op de voorgrond de compressor met drukvat: het beton werd pneumatisch naar de stortplaats gestuwd. De lange houten (liggende) paal met dwarsplank droeg één lamp, net boven de betonmolen.

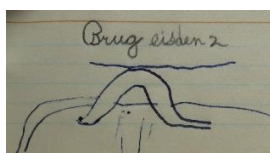
Afb. 280. De Nordest-kraan zorgt voor de kiezelbevoorrading van de silo van de betoncentrale.



Afb. 281. De nieuwe Liebherr F12 kraan bij één van de landhoofden. Een omheining scheidt de werf van de kanaaloever.



Afb. 282. De brug in 2020. De pijpenbrug werd na 1960 bijgebouwd



Afb. 282a. Als 7-jarige maakte ik, na een bezoek met mijn vader aan de brug, dit tekeningetje. Het moet zijn dat het mij toen reeds aansprak.

17. Brug over de toegang naar de kolenhaven te Genk

Om de toegang tot de sluis en dus naar de zuidelijke kanaalzijde te verbeteren werd rond 1955 een brug gebouwd over de kanaalarm die de kolenhaven vormt.



Afb. 283. De brug in 2018. De electriciteits-centrale werd gesloopt in 2021.



Afb. 284. De brug werd in 2020 naar een hoger niveau gebracht, met behoud van de originele landhoofden.

18. Een tweede kerk, de Sint Petrus te Lanaken-Rekem .

Een eerste ontwerp van architect Klinkers in 1936 werd niet uitgevoerd bij gebrek aan geld. In 1942 volgde een nieuw en strakker ontwerp van de architecten Boxen en De Groodt, dat aanvaard werd maar op weigering van de Provinciale Commissaris stuitte. Pastoor Jaak Breemans wachtte dan tot na de oorlog voor een nieuw initiatief. Toen het ministerie van Justitie vernam dat de oude kerk werd overgenomen door de gemeente om er een museum van te maken kreeg de pastoor in 1952 toestemming om de werken aan te besteden.

Terwijl in Genk de afhandeling van de werf van de Sint Martinuskerk nog liep vond de aanbesteding in Rekem plaats. Naar het ontwerp uit 1942. BSW haalde het van de collega-aannemers Janssen uit Opgrimbie, Entrepise Paul Montois uit Brussel, Vanonkelen uit Tienen en H. Marchand uit Elsene. Aannemingsbedrag: 8.263.089 frank. De pastoor hield 9 jaar lang geldomhalingen en ook *vlaamse kermissen* in de Engelse tuin van notaris-burgemeester Delwaide brachten geld in het laatje. De werfperiode liep van maart 1954 tot 1956.



Afb. 285. De bakstenen kruiskerk met leibedekking.



Afb. 286. Het ontwerp van de kerk was van de hand van de architecten F. de Groodt en P. Boxen uit Antwerpen en dateerde uit 1942. We zien de beide ontwerpers hier samen met (rechts) Albert Steyfkens.



Afb. 287 en 288. De voor-gevel en de toren met galmgaten en ingesnoerde naaldspits lijken wel heel erg op deze van vergelijkbare kerken in Mol-Millegem (links) en het Nederlandse Leiden (rechts).

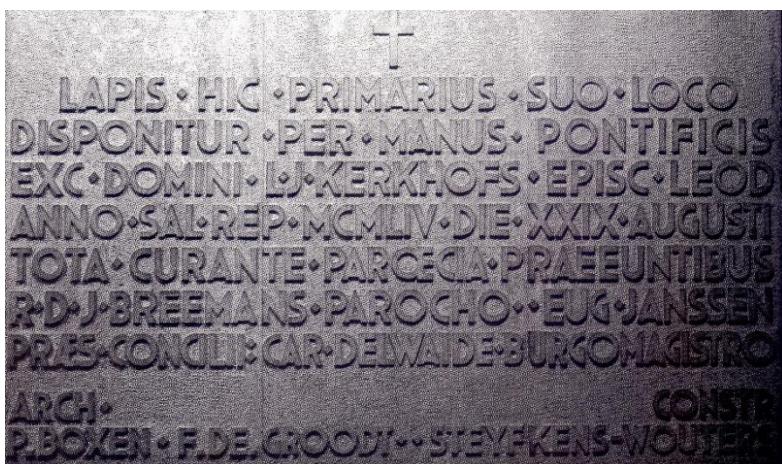


Afb. 289. Bisschop Kerkhofs plaatste de eerste steen.



Afb. 290. Na het metselen van de tweede steen droeg de *soutane* van pastoor Jaak Breemans nog wekenlang de sporen van metselspecie.

Afb. 291. De gedenksteen vermeldt naast de datum 29/8/1954 ook de namen van de bisschop en de pastoor, de leden van de kerkfabriek, de burgemeester, de architecten en de aannemer.





Afb. 292 en 293. Rekem was de derde plaats van inzet voor de kraan Weitz die eerder ook op de werf van de kerk in Genk stond. Het kraan- spoor volgt de lengte-as van de kerk.

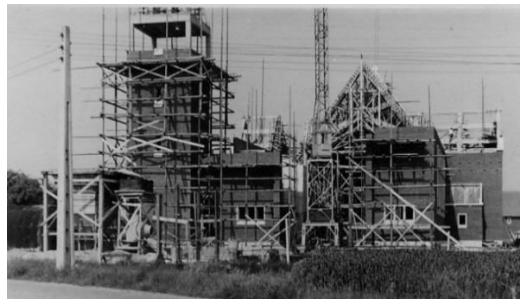
Afb. 294. De werfleider samen met Albert Steyfkens bij de paalfunderingen.



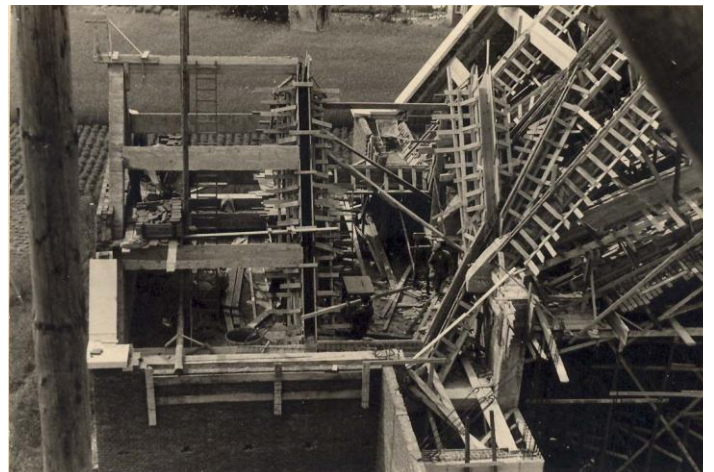
Afb. 295. De metsel- steigers voor toren en voorgevel.



Afb. 296. Een witte natuursteen accentueert de raamopeningen.



Afb. 297. Naarmate de bouw vordert verlaat de op spoor verrijdbare torenkraan het gebouw.



Afb. 298 en 299. Bekisting voor de betonnen dakspanten en gordingen.



Afb. 300. Groepsfoto van Albert Steyfkens (centraal) met de opdrachtgevers en de werklui. Geheel links Pierke Peeters. Hij werd door zijn werkmakkers voor deze gelegenheid op een paar plankjes gehesen om zijn kleine gestalte enigszins te compenseren. Rechts (met de kleine muts) Jo Aerts, chef beton en mortel.



Afb. 301. Het strakke interieur van de kerk heeft wanden bekleed met natuursteen. In de zijbeuken zien we een cassetteplafond.

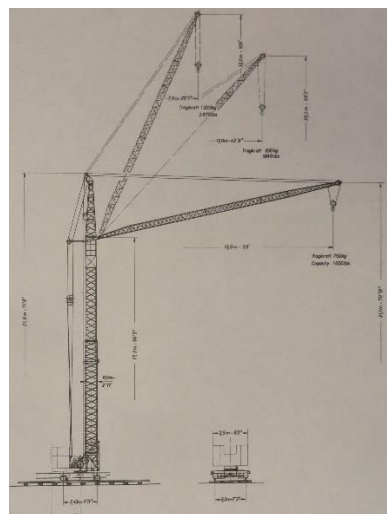


Afb. 302 en 303. De lengte van het gebouw is 50,80m, de breedte bedraagt 33,84m. De toren omvat zes bouwlagen die toegankelijk zijn via een wenteltrap.

Voor de voltooiing van de toren werd een nieuwe, modernere en hogere kraan Liebherr F12 aangevoerd. De oude Weitz werd verkocht omwille van een niet zo praktisch montagesysteem.

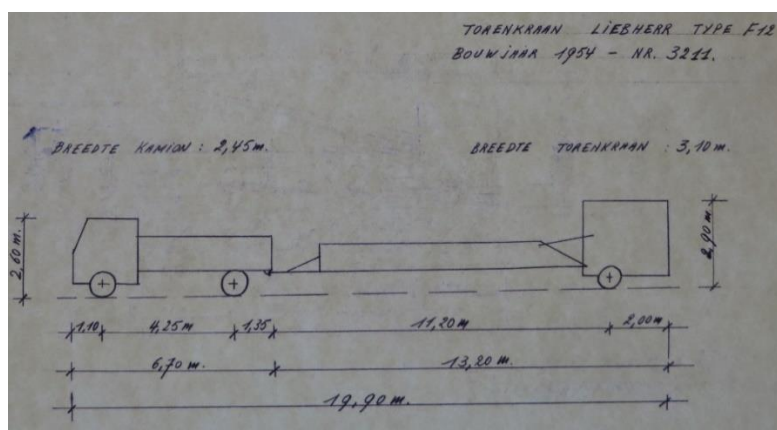


Afb. 304 en 305. Aanvoer van de torenkraan vanaf de werf Brug 2 te Eisdien. Met speciaal nachtelijk transport en onder vergunning. De trekker draagt op de bum- per twee rode vlaggen, door mijn moeder op de valreep in de vooravond vlug ge- naaid. Ik mocht als zeven- jarige 's nachts mee in de begeleidingswagen.



De pastoor ligt dwars

De geschiedenis herhaalt zich wel eens. In Genk kwam het bij de bouw van de kerk tot een conflict tussen de aannemer en de parochieherder (zie deel 2 p.45). Ook hier gebeurde iets gelijkaardigs: Jaak Breemans werd als pastoor in 1958 afgelost door Maurice Theunissen en hij op zijn beurt in 1962 door Jan aan de Stegge, een Nederlander. Deze kwam terug op opmerkingen die bij de definitieve oplevering van het werk als "opgelost" werden genoteerd. De architecten waren met pensioen en mijn vader had het even moeilijk met de pastoor, die in Frankrijk tijdens de oorlog deelgenomen had aan verzetsactiviteiten en zijn strijd lust in zijn nieuwe parochie nog even vrije baan bood.



Afb. 306. Schets uit 1955 van de combinatie voor het transport van de torenkraan. Het doku- ment werd voorgelegd bij de aanvraag voor een transport- vergunning.

Afb. 307. Luchtopname anno 2020. Op de voorgrond de sacristie, in een halve kring rondom het koor gebouwd.



Afb. 308. De nieuwe DAF trekker met (oudere) oplegger BWF. Foto uit een DAF-brochure. Inzetfoto: chauffeur Walter Wolfs uit As. Deze DAF zou de eerste zijn in een reeks van 4.

Logo's en ooievaars.

De *sticker* zoals we hem nu kennen ontstond pas in de jaren 1960. Tot dan werden letters en logo's met de hand geschilderd. Louis Jorissen (1885-1965) uit de Molenstraat, meester-schilder en professor in de jaren 1950 aan de Hogere Limburgse Schildersschool te Hasselt, beheerste ook deze techniek. Hij schilderde voor Bouwwerken Steyfkens Wouters de logo's en opschriften op voertuigen en publiciteitsborden.

Hij gebruikte hiertoe een sjabloon uit kalkpapier waarin hij (op basis van een origineel) de contouren met perforaties aanbracht. Dat kleefde hij op het object en tamponeerde dan met een krijtzakje over de perforaties zodat de contouren van het logo achterbleven. Dan schilderde hij die na met olieverf. Zie de afbeeldingen 79d, 102 en 390.

Dat de letterschilder ook aanverwante opdrachten uitvoerde bewijst de volgende anekdote. Rond 1960 ondernamen we met de familie een reis naar de Elzasstreek. We zagen er heel wat ooievaars. Mijn vader wilde er absoluut een schilderijtje kopen met een weergave van een dak-met-nest-met-ooievaar. Helaas vond hij enkel een werkje met dak en nest erop, maar zonder de vogel. Geen nood, eenmaal thuis zou Louis Jorissen de ooievaar er wel bijschilderen, zei mijn vader. Zo geschiedde.

19. 1956. Het jaar van het overlijden van de oprichter.

Jan *Zjang* Steyfkens, stichter van het familiebedrijf, woonde bij het eind van zijn leven met zijn vrouw in een kleine woning naast deze van mijn vader. Eind april 1956, tijdens de Genker 1 meifeesten, met een luidruchtige kermisattractie voor zijn deur, werd hij opnieuw getroffen door een beroerte. Hij overleed op 31 mei 1956 op 73-jarige leeftijd aan de gevolgen daarvan. Vijftien jaar eerder was hij reeds getroffen door een eerste beroerte.



Afb. 309. Jan Steyfkens in 1956, het jaar van zijn overlijden.

Afb. 310. Jan Steyfkens woonde de laatste jaren van zijn leven in een kleine woning naast zijn zoon Louis, aan de Fruitmarkt in Genk.





Afb. 311 en 312. In 1956 schonk de familie Steyfkens een glasraam voor de Lourdeskapel.

Ook in 1956 werd, na een periode van 10 jaar, Albert Steyfkens hersteld in zijn functie van beheerder.

Afb. 313. Uittreksel uit het staatsblad van 18 Mei 1956. Bij akte van notaris J. Van den Hove werd Albert Steyfkens na het verlopen van zijn sequestratie- periode (zie deel 1 p. 25) terug hersteld in zijn functie als beheerder van BSW. Voortaan waren de broers Albert en Louis samen met hun vader de beheerders van de firma.

Besluit.

Bij eenparigheid besluiten de verschijnende vennoten, bezittende, zoals hoger gezegd, de meerderheid der stemmen :

1° Het besluit genomen in het proces-verbaal van buitengewone algemene vergadering, gesloten door de werkende notaris, Joseph Van den Hove, de eerste Februari negentienhonderd zeven en veertig, bekendgemaakt in de bijlagen tot het *Belgisch Staatsblad*, de vijftiende Februari daarna, onder n° 2434, is herroepen.

2° M. Albert Steyfkens-Brenard wordt vanaf heden in zijn ambt van beheerder hersteld.

3° Als gevolg van deze herroeping, wordt artikel 16 der standregelen der vennootschap in hun primitieve vorm en inhoud hersteld door vervanging van in alinea één : « Het beheer der vennootschap wordt gezamenlijk waargenomen door twee beheerders. Tot deze bediening worden benoemd, de heren Jan Steyfkens-Wouters en Louis Steyfkens-Hoeven » door : « Het beheer der vennootschap wordt waargenomen door drie beheerders. Tot deze bediening worden benoemd, de heren Jan Steyfkens-Wouters, Albert Steyfkens-Brenard en Louis Steyfkens-Hoeven. »

Alinea vier : « Zij hebben beiden het maatschappelijk handteken » door : « Zij hebben alle drie het maatschappelijk handteken. »

4° De overige alinea's van artikel 16 der standregelen volledig te behouden.

Als gevolg van deze besluiten luidt artikel 16 der statuten, zoals in de stichtingsakte vermeld, als volgt :

« Artikel 16. Het beheer der vennootschap wordt gezamenlijk waargenomen door drie beheerders. Tot beheerders worden alhier benoemd de drie tegenwoordige vennoten, M. Jan Steyfkens-Wouters, Albert Steyfkens-Brenard en Louis Steyfkens. »

20. 1957-1958. Twee jaren, twee sporttribunes.

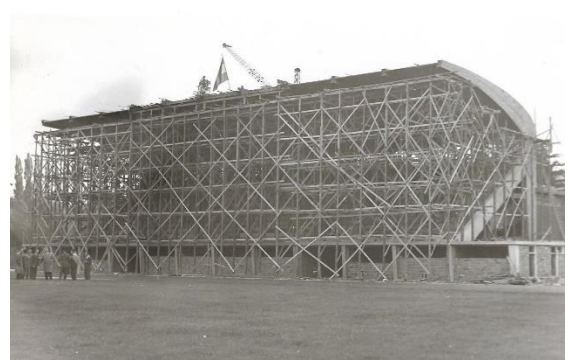
Te Leuven besteedde burgemeester Franz Tielemans, socialist binnen een socialistisch-liberale coalitie, veel aandacht aan sport en opvoeding. In dat kader werd een gloednieuw stadion aan de Tervuurse Vest gebouwd. De tribune en een toegangsgebouw voor het sportterrein waren een mooie uitdaging voor de bouwonderneming Steyfkens Wouters. (Zie ook omslagfoto)



Afb. 314 en 315. Funderingspalen waren een noodzaak, gezien de nabijheid van de rivier Dijle. Hier zien we de ter plaatse gemaakte heipalen en de heistelling van de firma Despriet.



Afb. 316 en 317. Een immens houten timmerwerk ondersteunt de bekisting van het dak.



Zwembroek.

Mijn neef William ging tijdens de vakantie als 16-jarige op een dag met zijn vader mee naar de werf. Hij mocht er een kleine wals besturen. Geweldig voor de tiener, ware het niet dat hij een ogenblik te kort langs de Dijle reed, waarbij de wals in het water kantelde! William, die gemerkt had dat sturen wèg van de rivier niet meer lukte, had nog tijdig de machine kunnen verlaten... De volgende dagen plaagden de werklieden hem nog met de vraag of hij zijn zwembroek wel mee had.



Afb. 318. De tribune met mooie parabolische betonvorm biedt een 180°vrij zicht. Knap, gedurfd ontwerp en staaltje van vakmanschap.

Afb. 319. Het werfbureel. Mijn vader of zijn broer waren dagelijks aanwezig op de werf.



Is Leuven ver?

Op een dag ging thuis de bel en mijn moeder zag doorheen het hamerglas van de voordeur het silhouet van een man met kepie.

De wijkagent toonde een dokument dat diende ondertekend te worden. Toen mijn moeder hem zei dat mijn vader in Leuven op de werf was en dat ze hem 's avonds de brief zou voorleggen vroeg de brave ziel: "Kèmt er alle doag trèg?" (Keert hij elke dag terug?). Anno 1957 was 62 km als dagelijkse werkafstand kennelijk niet vanzelfsprekend voor de man.



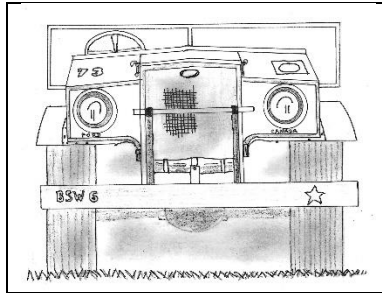
Afb. 320 en 321. Het toegangsgebouw met in de sokkel de in hardsteen gebeitelde naam van de bouwonderneming.



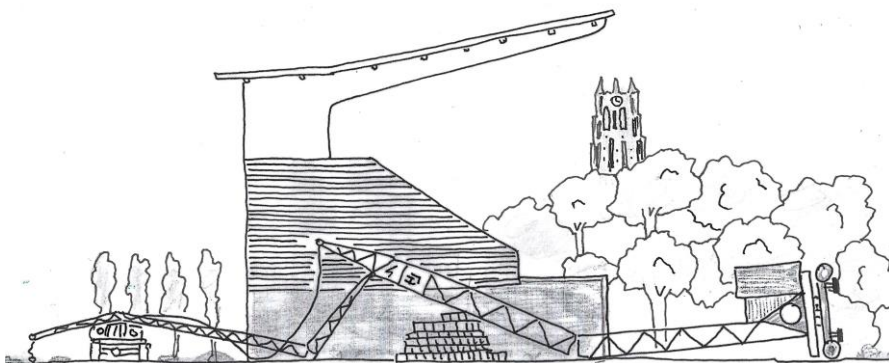
Afb. 322. De Plymouth 1957 van Louis in de periode 1957 - 1961

Ook te Tongeren werd op de plaats genaamd “de Motten” een sportterrein gecreëerd. De bouw van tribune en twee kleine overbruggingen van de Jeker werden toevertrouwd aan BSW.

Afb. 323. Op de werf te Tongeren mocht ik als 9-jarige voor het eerst een vrachtwagen besturen. Mijn bijdrage beperkte zich tot gas geven en sturen in het modderspoor van de vorige vrachtwagen. Het was een Ford Canada zonder cabine, met een zware V-8 benzinemotor (ex-Amerikaans leger uit WO II).



Afb. 324. De tribune aan “De Motten” met in de verte de Tongerse basiliek. Het studie bureau Swartenbroekx (later Technum) uit Hasselt maakte de stabiliteitsstudie. Toezichthouder voor de stad was de heer Register.



Afb. 325. Reconstructie van een werfongeval. Door een foute handeling van de machinist kantelde de bouwkraan. De giek kwam bovendien neer op een werfvrachtwagen (zie afb. 323). Er zat niemand in de hoge kraancabine en de chauffeur was nog net van de vrachtwagen kunnen springen... Vervelend detail: Jef Steyfkens, die als jongere broer van Albert en Louis in dienstverband werkte bij BSW, was occasioneel de machinist. Kleine discussie in de familie. En de werf lag één week stil.



Afb. 325a. 67 jaar na de bouw van de tribune traint mijn 12-jarige kleinzoon Seppe in het stadion.



Si vous voulez faire de vraies économies...

Faites équiper votre **RENAULT 2500 kg**



avec le **MOTEUR DIESEL INDENOR TMD 85**

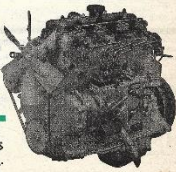
SOUPLE ROBUSTE NERVEUX

Cylindres : 1816 cm³
 Puissance : 45 CV à 4000 tr/min
 Puissance SAE : 55 ch

Le SEUL DIESEL rapide comportant un vilebrequin à 5 paliers.

Moteur construit en série en FRANCE depuis 1928 dans des Usines 100 % françaises, assurées un service après-vente du rachat permanent.

DISTRIBUTION EXCLUSIVE
COMPAGNIE GÉNÉRALE DE MOTEURS
 71, AVENUE DE LA GRANDE-GARDE - PARIS-16^e
 TÉLÉPHONE : PARIS 53-29 (10 lignes) - PARIS 16^e
 R. C. PARIS 16 201



Afb. 326 tot 328. Twee van de zes Renaultbusjes voor vervoer van arbeiders. De busjes werden tweedehands gekocht (bouwjaar 1954 tot 1958) en droegen intern de naam van hun oorsprong: de "Scaldis" (linkse foto, die afkomstig was van een busonderneming, 14pl.), rechts de "Charleroi" (18pl.), de "Vidic", de "Sabena" enzovoort. Ze werden systematisch alle voorzien van een nieuwe Peugeot Indenor-dieselmotor en waren zeer betrouwbaar.

21. De wereldtentoonstelling EXPO 58.

In 1958 was België opnieuw aan de beurt voor de wereldtentoonstelling. In de reeks World Expo's was ons land na Haïti (1950) voor de 6^e maal aan de beurt voor de organisatie. Het thema was *New Humanism* en de tentoonstelling liep van juli tot en met september. Daarna, tot in 1959, werden haast alle gebouwen verkocht of gesloopt. BSW kocht er ook een paviljoen.



Afb. 329. De Téliège stond 250m ten ZO van het Atomium.



Afb. 330. Het skelet van de constructie tijdens de demontage.



Afb. 331 . Het paviljoen was de start- en aankomsthal van twee kabelbanen met open 2-persoonscabines: één die de bezoekers 550 m ver bracht vanaf de Heizelpaleizen tot ver voorbij het Atomium en een andere haaks erop, ca. 750m lang. De hyperboolbogen van het gebouw bestonden uit gelamelleerde houten balken, fabricaat De Coene uit Kortrijk. BSW kocht het paviljoen om eventueel op te bouwen als magazijn. Toen dit echter niet zo interessant bleek werd het verkocht aan Melosport in Zonhoven, die het terug liet monteren. Het staat er nog steeds.





Afb. 332 (vorige pagina) tot 334. Een ploeg van 6 arbeiders trok met o.m. een speciaal daartoe gebouwde aanhang- wagen naar de Expoterreinen en verbleef er 10 dagen. Tijdens de dag jongleerden ze met de spanten en na de werktijd nog met de kookpotten...



Afb. 335. Het logo van de expo.



Afb. 336. De cabines van de kabelbaan.

22. Bank van Brussel.



Afb. 337. Op de Fruitmarkt in Genk werd in 1959 de Bank van Brussel gebouwd. Later werd het gelijkvloers vernieuwd toen opvolger Belfius zijn intrek nam.

23. De 4 eerste bruggen over de E313.

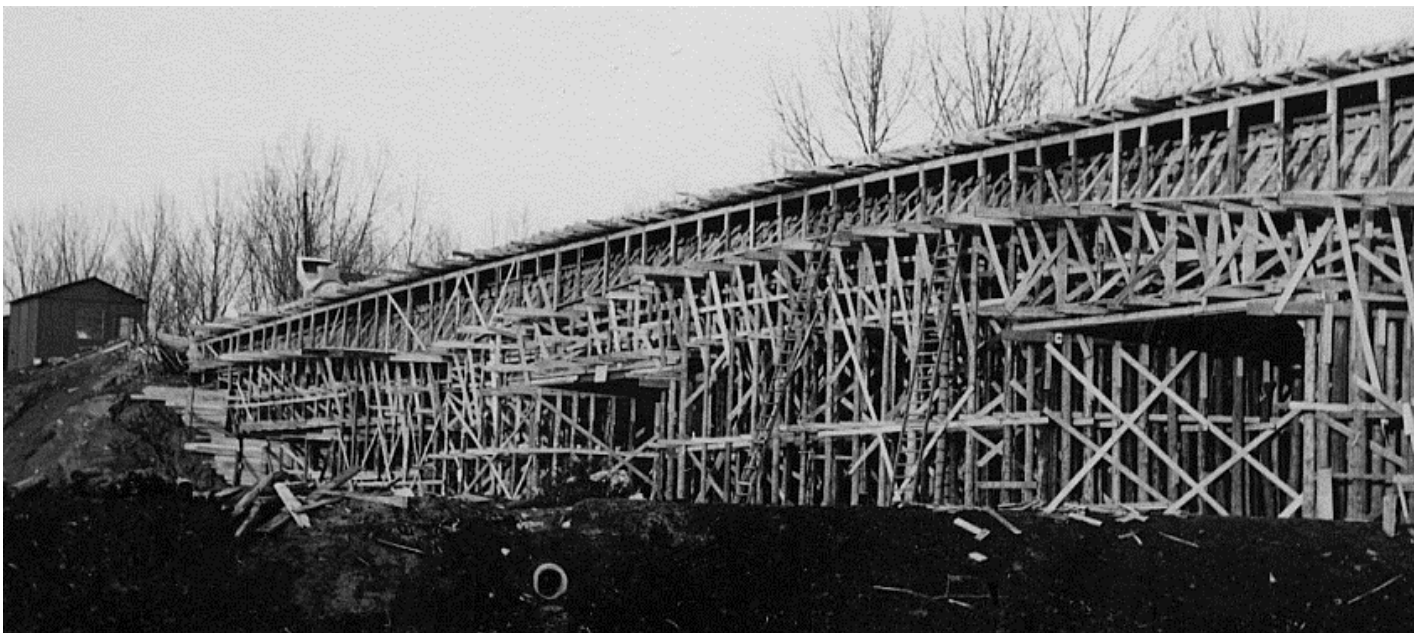
De Koning **Boudewijnautosnelweg, de op één na oudste snelweg van België**, werd aangelegd als onderdeel van de **E313**. Het is de verbinding tussen Antwerpen en Duitsland via Hasselt en Luik. De bouw startte in 1956 vanuit Antwerpen, na voltooiing van de E40/A10 Brussel-Oostende.

In het vak Herentals-Hasselt voerde BSW in 1959-1960 achtereenvolgens de bruggen B43, B53, B54 en B51 uit. : een estafette van bruggenbouw die in die periode zorgde voor een bruisende activiteit.

Voor de bouw van de B43 te Meerhout werd een toelating bekomen voor het bouwen van een kade langs het Albertkanaal om er schepen te lossen. Het kanaal ligt in Meerhout slechts 600 m van de autosnelweg, wat gunstig was voor aanvoer van de materialen. Deze brug was voor BSW de eerste brug in voorgespannen beton.



Afb. 338. Brug 43. De heistelling die werd gebruikt om de ter plaatse gemaakte funderingspalen te heien, hier gefotografeerd op een winterochtend. Op de achtergrond de kraan aan het andere landhoofd.

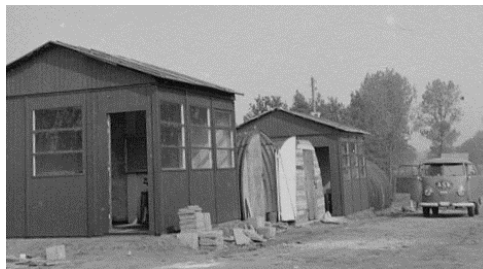


Afb. 339. Brug B43. Hout, hout en nog eens hout: op een plank of nagel werd niet gekeken om de ondersteuning van de bekisting uit te voeren. Twee met stalen liggers gebouwde doorgangen lieten het verkeer toe onder de in aanbouw zijnde brug.



Afb. 340. Brug B43. De betoncentrale met een kraan LAG, gebouwd in Bree.

WEGENFONDS 1955-1969
 KONING BOUDEWIJN-AUTOSELWEG
 BRUG B. 43 te MEERHOUT
 Bestek nr. 442 van 1958
 Aannemer: PVBA. STEYFKENS-WOUTERS
 GENK



Afb. 341 en 342. Brug B43. Links de werfstempel en rechts de modulaire werfkantoren, sinds 1952 in gebruik. De brug B43 werd in 2009 vervangen door een nieuwe.



Afb. 343. Brug B54 te Paal. Bekisting en wapeningsstaal van het brugdek. Brug B53 was smaller dan de naastliggende B54.

Afb. 344. Brug B54. Tussen het wapeningsstaal zien we de kokers (in de lengterichting van de brug), waar na betonnering en uitharding de spankabels zullen door getrokken worden.



Afb. 345. Brug B54. De semi-automatische betoncentrale: de cementsilo, de betonmolen met ophaalbak aan de vullingszijde en rechts de katrol van het kabelsysteem voor de aanvoer van zand en grind (zie afb. 346 en 399 voor het aanvoersysteem).

Afb. 346. De door staalkabels elektrisch voortgetrokken schop. De operator begeleidt de schop en bedient met de duim een electroschakelaar die de kabel laat trekken of stoppen. De schop duwt het grind of zand tot het in de ophaalbak belandt (de bak zakt in een daartoe voorziene kuil). Een andere electromotor en kabel bedienen het mechanisme 'achteruit' om een nieuwe cyclus aan te vatten. Zie ook afb. 399.

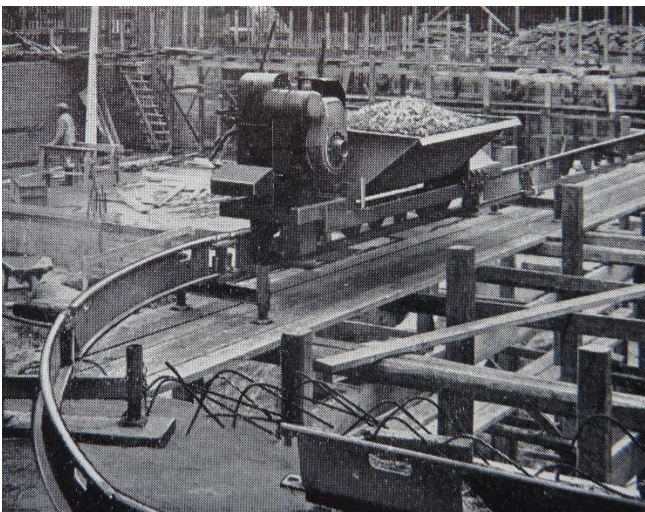




Afb. 347. Het beton wordt tot op de stortplaats gevoerd door een treintje (de *Monorail*, zie ook afb. 349). De *betonneurs* spreiden het beton en verdichten het met pneumatische trilnaalden.



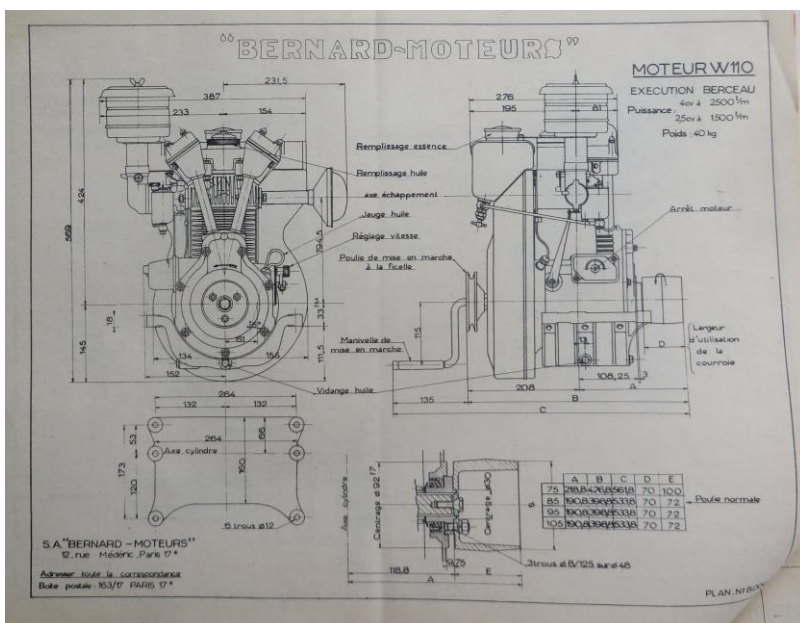
Afb. 348. Brug B54 te Beringen-Paal anno 2021.



Afb. 349. Mijn vader bezocht jaarlijks een paar bouwmaschinebeurzen. Zo ontdekte hij in Parijs op *Expomat* de monorail. De kipbak heeft 375 liter inhoud plus nog eens die hoeveelheid in een extra wagon. Een praktisch alternatief voor het pneumatisch door een slang jagen van het beton naar de stortplaats.



Afb. 350. De handleiding van de mono-rail, fabricaat Road Machines uit Drayton (UK). Uitgetest tijdens één week huur op de werf van brug B43 in Meerhout. Aansluitend gekocht met 50m rail. Kostprijs ca. 120.000 frank.



Afb. 351. De mono-rail werd zonder motor gekocht en kreeg een oerdegelijke Bernard -ben- zinemotor van 200cc. Een vertrouwd fabricaat waar- mee ook andere machines uit het machinepark wa- ren uitgerust . Dit liet het treintje toe hellingen van 11% te nemen. De snelheid van de mono-rail was 1.65m/sec, sneller dus dan een voetganger.



Afb. 352. Alternatieven voor de monorail waren een *overhead* transporter of een kabelbaan. Beide niet weerhouden wegens veel kleinere stabiliteit (veiligheid) en moeilijke montage.



Afb. 353. Brug B51 te Tessenderlo. De betonmolen die een vat (met hermetisch afsluitbaar deksel) vult. Aansluitend wordt de inhoud pneumatisch naar de stortplaats geblazen. Rechts van de grote cementsilo staat een vertikaal opgesteld drukvat, dat de blaascapaciteit moet garanderen. Later zou dit systeem voor openbare werken niet meer toegestaan worden vanwege mogelijke luchtinsluitsels in het beton. Rond 1968 pas zou de hydraulische betonpomp (nu overal gebruikt) op de markt verschijnen.



Afb. 354. Brug B51 te Tessenderlo. Twee mobiele luchtcompressoren die de nodige perslucht leveren. De ondersteuning van het dek zijn hier niet uit hout zoals in afb. 339 maar met steigerbuizen gebouwd.



Afb. 355. Amerikaanse auto's waren in de jaren 1960 zeer populair. Hier de Pontiac 1961 van Louis.



Afb. 356. Albert bestuurde een Buick uit 1964. Eén van de eerste *compact cars* die General Motors bouwde na de rage van de Amerikaanse *slee*.

24.Wallonië: brug O12 onder de E25 te Rocourt.

In dezelfde periode van de bouw van vier bruggen van de E313 werd ook nog een onderbrugging van de E25 gebouwd te Rocourt (Liège), inclusief circa 30.000m³ grondwerken voor de verlaagde Rue de l'Arbre de Ste Barbe.



Afb. 357. Rocourt, brug onder de E25. De bouwkraan, rijdend op spoor. De betoncentrale met bovenaan een buffervat voor water.



Afb. 358. Zichtmetselwerk van de keer- muren.

Een exquise zakenlunch met een bescheiden rekening.

Die middag nodigde Louis enige franstalige zakenrelaties uit op een diner in het peperdure restaurant *Chateau de Neercanne*, net ten zuiden van Maastricht. Een zaak met royale faam, gelegen bovenop de mergelgrotten: in 1991 zou zelfs koningin Beatrix er neerstrijken met haar gevolg om de Europese toponderhandelaars een diner aan te bieden bij gelegenheid van het ondertekenen van het Verdrag van Maastricht waarin de EU werd opgericht. Beatrix liet vanuit Den Haag zelfs meubilair, servies en bestek aanrukken, en natuurlijk een voltallige groep keukenpersoneel inclusief kok, obers, zilverpoetsers en afwassers.

In *die* zaak ontving Louis die dag advocaat Legrand uit Luik en de heer Stassen van *Bruggen en Wegen*. Na de gebruikelijke afzakker bracht de kelner op de eerste vingerknip van Louis de rekening. Tot zijn grote verbazing werd hem eenvoudigweg slechts om een handtekening gevraagd. Vóór de rekening weer van tafel verdween kon hij nog net zien dat ze gericht was aan de cementfabriek in de buurt (Lixhe, Visé) ! Louis, die wijselijk zweeg in beide landstalen, was blijkbaar door de Nederlandse kelner aanzien als iemand van de fabriek. Vermoedelijk door het gebruik van Frans aan tafel.



Afb. 358a. Joseph Stassen uit Glons (net over de taalgrens), ingenieur bij het ministerie van Bruggen en Wegen en trouwe adviseur van mijn vader gedurende decennia.



Afb. 359 en 360. Grondwerk voor de toegangsweg met een DAF 4x4, een lichte kraan LAG, een zware dragline en een kleine bull Bristol.





Afb. 361. Folder van de lichte (2,4t) bulldozer Bristol.

25. Tongeren. De Rijksmiddelbare school.

De bouw van de RMS werd verworpen *dankzij* een fout in de calculatie: mijn vader vergat in het aanbestedingsdocument de tegelvloeren van één verdieping! Het werd nog net een nuloperatie. Momenteel herbergt het gebouw de “Academies Pentagoon”.



Afb. 362. De RMS aan de Driekruisenstraat/Sacramentstraat

26. Halen. Twee rivieroverbruggingen.

In 1961, bij de aanleg van de omleidingsweg N2 rond Halen (tussen Hasselt en Diest), werden voor de Gete en de Velp twee rivieronderdoorgangen gebouwd. Tijdens de werken volgden de rivieren een omgelegd tracé. Beide

waterlopen waren in die tijd erg bevuild. Wie er passeerde ondervond steeds de geurhinder. Mijn moeder klaagde elke avond als mijn vader thuiskwam, omdat de onaangename geur nog in zijn kleren zat.



Afb. 363. Halen. De overbrugging van de Gete en de Velp.



Afb. 364. De werf lag naast de Brouwerij De Ster te Halen. De vroegere brouwerij (en de bruggen) zijn er anno 2024 nog steeds.

27. Nog 2 autostradebruggen.

De bruggen B77 in Rapertingen (Hasselt) en B 57 in Lummen Gestel in de N717 werden gebouwd in 1961.



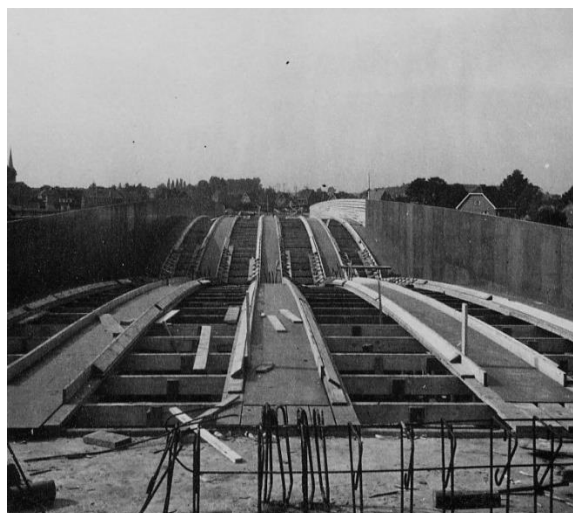
Afb. 365. De Brug B77 te Rapertingen (Hasselt) voert, achter de Campus Salvator, de straat Hellebeemden over de E313



Afb. 366 en 367. Brug B77 te Rapertingen. Ook in Hasselt werden weiden autostrade. De dragline Nordest type 36 graaft de bouwput voor een brugpijler. Een werf midden een erg landelijke omgeving.



Afb. 368 en 369. Brug B57 te Lummen (Gestel). De bekisting opbouwen vergde ongeveer 1200 werkuren. Op de voorgrond de Mercedes 220S van Albert.



Recepties

De aanleg van de snelweg E313 was in de jaren 1960 één van de grootste infrastructuurprojecten in het land. De bouwondernemingen die bij de uitvoering betrokken werden boden jaarlijks op de laatste werkdag vóór de bouwvakantie een banket met receptie aan aan de ambtenaren van *Bruggen en Wegen*. De grootte van de investeringsbedragen weerspiegelde zich uiteraard in de rekeningen van het jaarlijkse feest.

Hieronder een voorbeeld van een banket voor 68 personen in het Casino te Beringen: 68 menus inclusief aperitief, 4 glazen wijn en één glas champagne. Onvoldoende. Extra nog 66 flessen champagne. Nadien nog 240 glazen alcohol en de nodige sigaren. Eén van de grootste aannemers rekende af en verdeelde de kosten over de collega's.

CASINO
Beringen-Mijn

14-7-61

- REKENING -

Banket, aangeboden door de Firma's van de Auto-
snelweg, aan Directie en Personeel van Bruggen
en Wegen- Vrijdag 7-7-61

68	lunch à 300	Apéro	
	(inbegrepen: 4 gl. wyn		
	15% dienst.		
			20.400
66	Fines Ch. als supplement		
	à 30 fr.		1.980

Consumpties vanaf 22U. (Salon)			
131	Pils à 6 fr.		786
54	Dort à 10 fr.		540
34	Waters à 6		204
9	Pale-Ale à 10		90
28	Schweppes Tonic à 10		280
19	Gin Tonic à 25		475
18	Fines Ch. à 30		540
8	Ginder-Ale à 7		56
27	Fruitsap à 10		270
8	Chocolade à 6		48
17	Sigaren à 10		170

			25.839
Dienst 15% op 5.439			816

			26.655

Afb. 370. De rekening van de receptie in het Casino te Beringen. Andere gelegenheids-adressen waren o.m. Rotisserie d'Ouwe Hoeve in Maasmechelen, De 3 Pistolen in Hasselt, Hotel Mardaga in As en Chateau Neercanne te Maastricht.

BETONAC
ALGEMENE BOUW- EN BETONCONSTRUCTIE Mij
P.V.B.A.

N.B. HASSELT 1966 - R.M.E. 8419277 - ERKENNING 2502-C-VII - BANK SOC. GEN. 100.438 - P.N. 77678

Fabrik van Betonartikelen
Handel in Bouwstoffen
Bouw- en Wegenwerken

St-Truiden, 8 augustus 1961.
Steenweg op Hasselt, 15
TELEFOON : 10111 741.15

Ref : JH/AM.

Firma STEYFKENS-WOUTERS.

Bret.

ONTVANGEN
- 9 AUG. 1961
B. S. W.

Mijne Heren,

Betreft : Receptie personeel Bruggen en Wegen Casino Beringen-Mijnen
dd. 7 juli 1961.

Wij hebben de eer U bijgaand de rekening van het Casino te Beringen-Mijnen te laten toekomen met de totale kosten van de receptie ten bedrage van 26.655,- F

Deze kosten pro rata van de inschrijvingsom belopen voor iedere firma onderstaand bedrag :

AANNEMER.	INSCHRIJVINGSSOM	AANDEEL IN DE KOSTEN (totaal = 26.655,- F)
1. E.H.B.A.	36.165.246,-	1.730,-
2. BETONAC	110.700.917,-	5.297,-
3. STEYFKENS-WOUTERS	14.329.356,-	686,-
4. B.S.L.	10.346.967,-	495,-
5. MEES MOESEN	37.781.216,-	1.808,-
6. MOENS ARTHUR	5.921.630,-	283,-
7. WEGBO	122.725.792,-	5.872,-
8. NAWAC	140.638.930,-	6.729,-
9. SATERCO	78.494.029,-	3.755,-
	557.104.083,-	26.655,-

Zie algemene voorwaarden op verso.
Voir conditions générales au verso.

Afb. 371. Eén van de aannemers betaalde de rekening en verdeelde de kosten a rato van de aannemingsbedragen.

28. Het St Martinusziekenhuis te Bilzen.

Na een kapitaalsverhoging tot 3.500.000 frank in 1962 startten de werken voor het ziekenhuis onder de leiding van de werfleider Walter Stevens. De sloop van het oude ziekenhuis maakte deel uit van de aanneming.



Afb. 372. Eerste spadesteek. Een nieuw geleverde bull- dozer/lader International 100 vervangt de klassieke spade. Zoals gebruikelijk is er aan personaliteiten totaal geen gebrek. Op de voorgrond staat Albert Steyfkens.



Afb. 373. Grondwerken met de Nordest-dragline en Federal Autocar vrachtwagen. (zie ook afb. 375)



Afb. 374. De International-bulldozer 7,5t tijdens het laden van de Federal Autocar (ex-USA leger).

ATELIERS BOLLEKENS FRÈRES

HAARLEMSE VEENHOEFSTRAAT
KOETSWERKEN
SCHRIJNWERKERIJ

DUFFEL

SOETE KANONNE
CARROSSERIES
MENUISERIES

HAARLEM, RECHTER 3675 REG. 504, VALRIJS
POSTHEDERKENDING - 362.18 - COMPTES CHÉQ. MOET.

HR/D.R.G.

DUFFEL 23/11/1959.

Bouwwerken STEPKENS-ROUTERS,

Weg naar Is,

G E N K.

Mijnheren,

Wij bedanken U voor Uw geëerde prijsaanvraag van 21 dr. betreffende een kabien op autocar van FEDERAL-AUTOCAR, ex lager wagen.

Zo dese kabien 30 mm. dier per gemakt worden, kunnen wij een standard kabinen plaats van 1m85 binnenbreed, mits onze prijs van FR. 25.900.-- plus taks 5 %, afwerking in surface (geëerd om verlaet te worden)

Dit voor een kabien gens stals constructie, met gebom-beerde deuren, met fletters en clambatie, en achterhoeken en rug zoals op foto "Marie Thame" windscherm in geteerd spiegel, vast en uit 1 stuk. Van achter 2 ruiten. Kabien buiten geheel bekleed met plaat, binnen geïsoleerd met similin. Nieuwe kussens en ruggen op kunstleder, t.t.s. verstelbare setel naar voor en naar achter voor de voerder en gemonteerd op schuimrubber, passagierssetel gemonteerd op veren. Veranderen en herplaatsen der 2 bestaande ruitensissers. 1 plafonnier, 2 kapstakken, ashak, zon-scherm en rubber tapijt op de vloer.

Onse prijs begrijpt niet het eventueel veranderen van motor-kapsel binnen of buiten.

Vermeerdering voor lakschildering der kabien, motorkapsel, radiator en voorspuetborden, FR. 900.-- + taks 5 %

Wij kunnen U ook een kabien maken met rechte vlakke deuren, hoeken en achterplaat zeer gewoon model en in afwerking surface mits de prijs van FR. 23.800.-- plus taks 5 %, met dezelfde vermeerdering van FR. 900.-- voor lakschildering.

LEVERING: overnate komen
BETALING : kontant bij de aflevering.

Hopende door Uw orders vereerd te worden, bieden wij U, Mijnheren, de verzekering onser hoogachting,

26.000
900
26.900
Van voorplaat
2 bank
vervoert
grijf kussen
voorst. afdekking
1 paneel
rechts deuren
onder kante
X
groot lichte
bagette
21.10
200

26.900
TAKS 1.845
28.745

Stu. Bollekens

Afb. 375. Bollekens uit Duffel (nazaat van de vliegtuigbouwer Jero die in 1914 in Kiewit nog een proefferrein aanlegde) bouwde een cabine (26.500 frank) op een legervrachtwagen Federal Autocar. Ets. Hunter uit Hoboken kocht op 500 m van zijn werkplaatsen in *Fort 7*, dat nog vóór WO I werd ge- bouwd in de militaire verdedigingsgordel, het chassis (22.000 frank, surplus-materieel). Ze ver- vingen de benzinemotor door een Perkins diesel (84.000 frank). BSW liet daarna een kipperbak (41.600 frank) monteren bij RG, vlak bij Visé. Dit soort van constructies was vlak na WO2 courant. Stella Artois en de *conserverie* Marie Thumas hadden er veel in hun wagenpark. Enig nadeel: het kleine laadvermogen toegekend door de overheid. Om de concurrentie met de nieuwe vrachtwagens niet te vervalsen.

De winter 1962-1963.

Vroeg in de winter viel de werf stil. Deze winter was de koudste winter sinds decennia in België. Gedurende drie maanden vroom het bijna elke dag. Journalist Jan Hertoghs zou later schrijven: "Deze sixties-winter piekt er als een ijsberg bovenuit". Hij vermeldt enige *faits d'hiver*: "Het Albertkanaal vroom dicht in Wijnegem: vier kilometer pakijs, de binnenvaart lag stil en de ijsblokkade zou vijf weken duren. In januari was de Maas tussen Dinant en de Franse grens volkomen bevroren. In Temse vroom de Schelde dicht. De zee was zelfs deels bevroren. Omdat zware sneeuwval de wegen tussen Brugge en de kust totaal onbruikbaar maakte reden sommige automobilisten dan over het kanaal Damme-Sluis naar de kust. Het ijs kon het gewicht van hun wagens makkelijk dragen." Op 11 januari stak de winter nog een tandje bij. De gemiddelde temperatuur (t° van dag en nacht samen) kwam in gans België niet boven de min tien. Ondertussen zaten ze in Genk al bijna een week zonder drinkwater omdat de leidingen er bevroren en gesprongen waren. De 48-urige werkweek bestond toen nog, maar in de bouw lag alles plat. Honderdvijftigduizend bouwvakkers zaten werkloos thuis wegens vorstverlet. Enig lichtpunt: die winter kon de Elfstedentocht in Nederland doorgaan.



Afb. 376 en 377. Grondwerk en paalfunderingswerken werden parallel uitgevoerd. In de bouwput werd het beton getransporteerd met mijnwagentjes.



Afb. 378. Montage van de torenkraan op rails.

Afb. 379. Eén van de top-5 medewerkers van BSW: Walter Stevens, burgerlijk conducteur. Hij leidde met daadkracht de werf van het ziekenhuis te Bilzen. Ook andere werven van BSW, zoals een grote reeks autostradebruggen, werden door hem aangestuurd.



Kraanongeval.

In maart 1963, er stonden 2 torenkranen op de werf ziekenhuis Bilzen opgesteld, haperde er iets aan een van beide. BSW ontbood een monteur van Wolf-Zondervan, leverancier van de kraan. De man startte met nazicht van het opnieuw afstellen van de maximale last.

Om het resultaat te testen vroeg hij Georges Thys, de kraanmachinist, een volgeladen steenkorf aan te pikken en te hijsen vanaf de eerste verdieping van de in aanbouw zijnde noordervleugel van het gebouw. Dat lukte. Dan vroeg de monteur om de last met de loopkat te verplaatsen, van de mast wèg. De machinist voerde dit bevel uit maar stopte de last op de plaats die volgens zijn gevoel en ervaring de grootst toelaatbare vlucht was die de kraan aankon.

De monteur drong aan nog verder te *rijden* met de last. En toen nog een beetje. Te ver: de kraanmast brak af op 5m boven de grond en de kraan viel (met last) op het gebouw in uitvoering.

De aanwezige arbeiders konden nog net hun hachje redden, maar de materiële schade was groot: de mast, giek en tegengiek met contragewicht lagen verwrongen op de grond en deels op en naast het gebouw.

Afb. 380. Op de voorgrond de afgeknapte mast van de kraan met verderop waaivormig de giek, die over het gebouw viel, en de tegengiek met contragewicht die terecht kwam op de bestelwagen van de monteur. Op de achtergrond de op spoor opgestelde tweede kraan.



Afb. 381. De bestelwagen van de monteur (een 2CV Citroën) werd verpletterd door de vallende kraan.

Afb. 382. De naam van de leverancier/monteur van de kraan (Wolf-Zondervan) is rechts beneden nog zichtbaar.



Wisselstukken gaan halen in zuid Frankrijk.

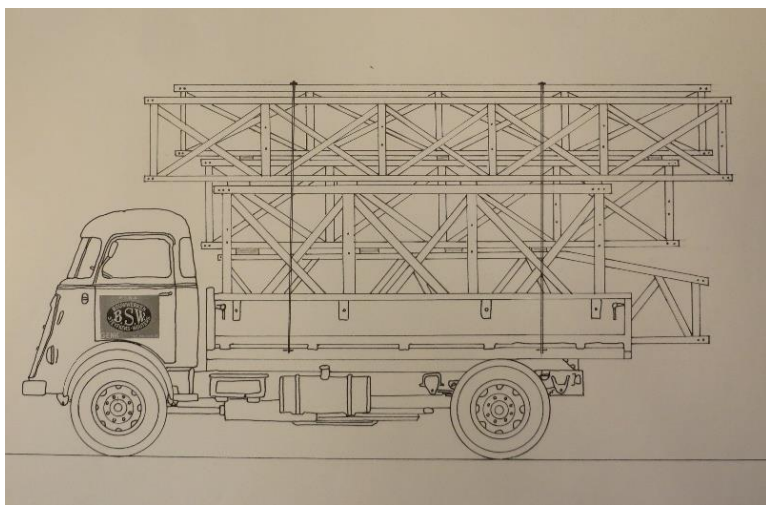
De werf lag stil. Vanwege het dispuut met de leverancier nam mijn vader rechtstreeks contact op met de fabrikant van de kraan: B.E.T.B. uit Béziers (Frankrijk). Deze was bereid mits voorafbetaling de nieuwe mast, giek en tegengiek te leveren. Af te halen in Béziers, zuid Frankrijk. Om tijd te winnen werd besloten het transport zelf te organiseren.

Chauffeur Walter zou zeker de klus kunnen klaren. Om hem te begeleiden koos mijn vader voor Louis Vanhoenshoven, vertegenwoordiger bij Gulf. Maar die kon zijn activiteiten niet zo maar onderbreken. Tot mijn vader Louis' baas, de directeur van Gulf in Antwerpen, had weten te overtuigen zijn medewerker twee weken af te staan!

Mijn vader stippelde de route uit, helemaal via *routes nationales*: autostrades waren er nog niet. Afstand één 1100 km. Omdat de reis al behoorlijk zwaar zou zijn werd niet gekozen voor *Relais Routiers*, maar voor degelijke hotels: lekker eten, goede bedden en een degelijk lunchpakket voor de dag daarna. In één hotel had de uitbater een "wekbord" met alle kamernummers erop. Bij elk nummer schreef hij in krijt het uur waarop de gast wilde gewekt worden. Eenmaal de gast aan het ontbijt likte de hotelbaas aan zijn vinger en wiste diens wekuur! Onderweg moesten ze hier en daar zelf een weg zoeken rond steden die geen vrachtverkeer toelieten.

In Béziers bij de constructeur, aan de straat langs de *9 Ecluses de Fonseranes*, lagen alle onderdelen netjes geschilderd klaar in de volgorde van lading. Arbeiders waren er nauwelijks te zien, ze hadden de nacht doorgewerkt om de bestelling klaar te krijgen. Het laden ging vlot en binnen 2 uur werd de terugtocht na een telefoontje naar België aangevat. Eén probleem vanaf dan: de hoogte van de lading! Maar ook daar had mijn vader aan gedacht: hij had alle Michelinkaarten van het traject in een recente versie gekocht. Die toonden alle bruggen met beperkte doorrijhoogte. Op een 20-tal plaatsen moesten de *routiers* een omweg maken via een spoorwegovergang, soms 20 km, soms 80 km verderop. Met een gemiddelde van 45 km/u en een maximum van 80 km/u vorderden ze niet snel. Walter maalde de kilometers er door en begeleider Louis hield de wijsvinger aan de kaart. En aan de hotellijst. Nu en dan reed Louis ook een uurtje, op een stuk met betere wegkwaliteit...

Na 14 dagen, heel wat hotels en ca. 2500 km later kwamen ze, moe maar tevreden, toe op de werf te Bilzen. Drie dagen later was de kraan terug gemonteerd.



Afb. 383. De geladen Daf. De hoogte van circa 4,20m maakte dat op de terugweg vele bruggen moesten vermeden worden. Dat betekende een moeilijke terugreis van een slordige 1350 km.



Afb. 384. Michelinkaart met aanduidingen van beperkte doorrijhoogte: 3m90, 3m70.



Afb. 385. Het interieur van de DAF. Niet bepaald comfortabel met matig afgeveerde stoelen.

De werf werd hernomen. Restte nog de rechtszaak. Maar helaas liep die slecht af voor BSW.

Rechtszaak.

Het lag voor de hand dat BSW de firma Wolf-Zondervan aansprakelijk stelde voor het ongeval: het was immers hun monteur die de leiding had in de afstelwerkzaamheden en die het bevel had gegeven om de ultieme beweging met de kraan uit te voeren.

De heer Wolf, eigenaar/zaakvoerder van de firma, dacht daar anders over. Bovendien weigerde Wolf-Zondervan de nodige wisselstukken aan te leveren. Zelfs aan een 20-jarige klant. Het kwam dus tot een rechtsgeding. Advocaat Jozef Geukens uit Tongeren vorderde op een van de zittingen te Brussel 593.490 frank. Helaas liep het slecht af voor BSW. De rechter oordeelde dat de machinist verantwoordelijk was voor het ongeval: hij had de knoppen bediend. Misschien speelde het wel mee dat de tegenpartij, de heer Wolf, rechter in handelszaken was.

Mede daarom zou Louis Steyfkens zich later ook voor de functie van handelsrechter kandidaat stellen. Hij zou het 12 jaar lang zijn aan de rechtbank van Tongeren.



Afb. 386. Louis Steyfkens als handelsrechter. Rechters in handelszaken zijn deskundigen uit de bedrijfswereld en dus doorgaans geen juristen. Als zogenaamde consulaire rechters of lekenrechters beoordelen zij samen met een beroepsmagistraat de handelsgeschillen vanuit hun ervaring en expertise.



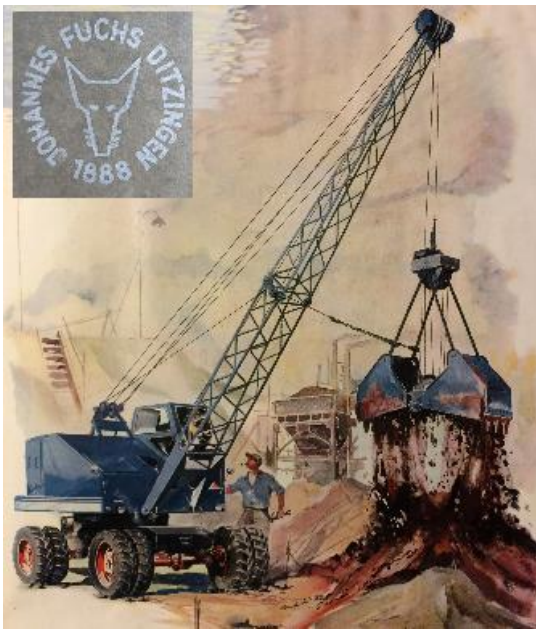
Afb. 387. Bilzen. Het Sint Martinusziekenhuis, een opname uit 2024.

29. Brug over de Zuid-Willemsvaart te Neeroeteren.

De bouw van de brug die de Kanaalstraat (N773) voert over de (toen reeds 136 jaar oude) Zuid-Willemsvaart werd aangevat in december 1962. De eerste drie maanden kon er niet gewerkt worden wegens de uiterst strenge winter, zie hoofdstuk 28. Bij de aanneming hoorde ook een 1,4 km lange nieuwe weg. Deze brug was de tweede door BSW gebouwd over hetzelfde kanaal, zie hoofdstuk 16.



Afb. 388. De voorlopige ondersteuning liet een doorvaarbreedte van 10,50 m toe voor de schepen.



Afb. 389. Deze Fuchs 300 verving de LAG, waarvan de remmen helaas ernstige haperingen vertoonden, die de fabrikant uit Bree niet wist te op te lossen. Niet zo geschikt dus om naast een kanaal te werken. Vandaar dat de machinist Mathieu Jonckers (ook uit Bree) weigerde nog te werken met de LAG!

Huwelijksfeest in het ziekenhuis.

Die dag passeerde Walter met zijn Daf, geladen met 12 ton grind, een klein kruispunt in Rekem. De voorrang van rechts was als verkeersregel nog niet van kracht, dat zou pas enige jaren later gebeuren.



Afb.390.

Een fotograaf, samen met een pas gehuwd paar onderweg naar de locatie voor de fotoreportage, nam met zijn Citroën DS de voorrang waarop hij geen recht had. De auto verdween half onder de Daf en het drietal belandde zwaar gewond in het ziekenhuis. Walter kwam er met de schrik vanaf.



Afb. 391. De brug in Maaseik-Neeroeteren over de Zuid-Willemsvaart (foto uit 2009).

30. Het personeel bij BSW.

Tussen 1938 en 1968 varieerde het werknemersaantal tussen 12 en 65. In 1964 werd nummer 1000 ingeschreven: de 57-jarige Jean Ketelslegers uit Wintershoven. De uurlonen bij BSW evolueerden van 12 frank in 1938 tot 61 frank in 1968. In 1963 was het nog 39 frank. Een bediende moest in dat jaar 6 maanden werken om 50.000 frank te vergaren: de catalogusprijs van een Citroën 2CV.

Bouwwerken STEYFKENS-WOUTERS

H. R. T.: 5434
Postcheekrekening: 4150.00
Telefoon (011) 520.73

WEG NAAR AS GENK

BETAALD DOOR DE KREDIETBANK N.V. GENK

KREDIETBANK
9 JULI 1960
GENK

Adreslijsten van het uit te betalen personeel.

23	WOLFS Walter, Molenstraat, 55 AS
143	PEETERS Pierre, Stalenstraat, 109. WATERSCHER
221	FOT Felix, Fernien, 7 A GENK
407	JONCKERS J. Mathieu, Wijshegenstraat, 2 te BREE
651	NYS Jaak Jos, Wiemesmeer, 81 te ZUTENDAAL
654	MERTENS André, Deken Heeserplein, 7 te GENK
698	CLYNEN Arthur Petrus, Heide, 57 te VEELE
700	CLYNEN Frans, Heide, 57 te VEELE
701	CLYNEN Henri Benatus Mauritius, Schaffense str 21 te DIEST
706	VERMESEN Joannes B, Tessenderlobaan, 14 b te ZICHEM
713	SAENEN Joannes Baptiste, Bradestr 13 AVERRODE
716	SAENEN Eduardus, Steenweg Diest-Veerle, 40 B te ZICHEM
721	VAN GESTEL Josephus, Averbodeweg 3 A te ZICHEM
722	LAUREYS Carolus Diasteratwg 8 te TESSENDERLO
723	VAN GESTEL Marcel Henri, Averbodeweg, 0 F te ZICHEM
724	VAN GESTEL Henri, Averbodeweg, 3 A te ZICHEM
726	REYNERS Jozef, Molenweg, 57 te ZONHOVEN
727	MACHIELS Maurice, A. Dumontlaan, 13 te WATERSCHER
729	SCHIEPERS Jos, Meelberg, 67 te PAAL
730	VANWEEVELT Carolus L.M., Makel, 11 te VEELE
731	COUWERGHS Marcellus, Dorp, 152 te VEELE
732	ENGELSEN Lodewijk, Dorp, 158 te VORST-KEMPEN
733	LEUSE Willy Alfons, Houthoek, 223 VORST (Dorp)
735	RASKING Willy Marie Jos, Molenstraat, 26 te TONGEREN
738	VANKERCKHOVE René Georges, Bruinstraat, 14 A te ZONHOVEN
739	HAIVERLAIN Arnold Joseph, Tongershuiestraat, 39 te TONGEREN
742	BYNENS Pieter Jos, Commelo 106 te BERINGEN
743	CUYVERS Emilius, Gensbroek, 22 te MEERHOUT
744	CLAES Jules Petrus, Kasstraat, 17 te BERINGEN
746	WAELEBURGS Henri, Bosstraat, 10 te RESEL
747	CILLEN Joannes Mulzendijk, 5 a te BREE
748	STEGEN François Martin, Steenweg, 10 te REKEM
750	RIBUS Henri Jos, Breelaar te PAAL
751	VAN DE PAER Jan, Vorst, 61 te ZICHEM
752	SCHIEPERS Pierre Adam Hubert, Kerkstraat, 17 te KANNE
753	COEIMANS Jozef, Borgelstraat, 25 te VLIJMAAL
754	TRUYERS Ferdinand, Grote Baan, 31 te SPALBEEK
755	SEMINECK Casimir Nieuwstraat, 69 te GENK
756	MARTENS Joannes Mathieu, Wijngaart, 8 te TONGEREN
757	CAENEN Pieter, 2e Carabinierslaan, 8 te VELDWEZELT
758	CAPIOT Mathijs Jos, Rijkstraat, 3 te RIJKHOVEN
760	REYNERS Martinus Pieter, Bijstraat, 1 A te VLIJTINGEN
761	NUYTS Gerardus Leopold, Vorst, 25 A te ZICHEM

Afb. 392. Een voorbeeld van een persoonslijst uit 1960. Bij elke naam staat het nummer van de werknemer.

Afb. 393. Een lijst met de gepres-
teerde uren uit 1963. Ok op zater-
dag werd regel- matig een halve
dag gewerkt.

157

31. De laatste activiteiten van BSW.

Twee service-stations voor Gulf, in Genk en in Eisdien (Maasmechelen) werden afgewerkt in 1966. Ook in dat jaar werden twee 'eigen' woningen te Genk voltooid. Het zouden de laatste projecten zijn van de 'Bouwwerken Steyfkens-Wouters'.



Afb. 394. Het Gulf service station te Genk, hoek Hoogstraat-Kempenlaan.



Afb. 395. De woning van Albert, Bretheidestraat 88.



Afb. 396. De woning van Louis, Fransebosstraat 48.

32. De ontbinding van 'Bouwwerken Steyfkens-Wouters'.

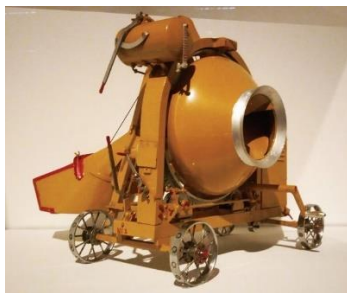
Na 30 succesvolle jaren leek het er op dat de verstandhouding tussen beide broers tot een dieptepunt was gedaald. Wat eens dialoog was werd misverstand, en wat misverstand was werd discussie. Het ging niet meer. Tijdens de sequestratie van Albert (10 jaar lang, zie deel 1 op pagina 25) had Louis het bestuur van BSW alleen waargenomen en de volle verantwoordelijkheid ervoor gedragen. Zijn broer was een beetje een kroegtijger geworden, was regelmatig afwezig en had bovendien nog een mondelinge aankoopovereenkomst tussen BSW en de verkoper van een projectgrond in eigen naam afgehandeld en zo de firma in de kou laten staan.

Op 18 juni 1968 werd de pvba BSW 'ontbonden door invereffeningstelling en splitsing'. Zo ontstonden de 'NV Immobiliën- en Handelsmaatschappij A.S.' van Albert en de 'NV Steyfkens Ondernemingen' van Louis. Hij zou nog 14 jaar bouwondernemer zijn. De geschiedenis van de NV Steyfkens' Ondernemingen wordt behandeld in deel 4.

Addendum



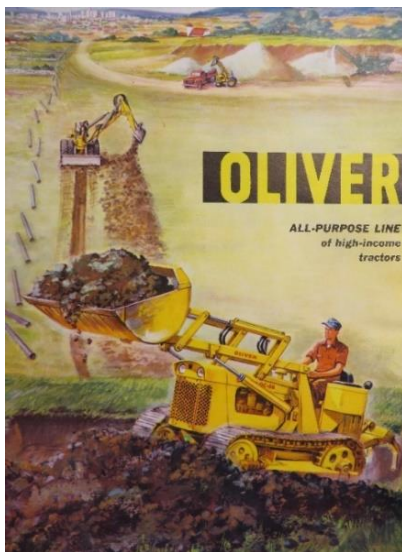
Afb. 397. De villa voor Leon en Hélène Vleugels-Steyfkens aan de Reinpadstraat, gebouwd rond 1953.



Afb.398. Model van een betoncentrale Richier die in de jaren 1960 op middelgrote werven courant werd gebruikt. Inhoud 550 liter.

Afb. 399. De verkoopbrochure van de betoncentrale Janfor, welke aan de autostradebruggen werd gebruikt in de jaren 1960. De folder vermeldt een capaciteit van 15 m³ per uur. Zie ook afb. 345 en 346.





Afb. 400. De catalogus van de Oliver laadschop op rupsen die in 1959 door BSW werd gekocht. Aankoopprijs 388.000 frank.



Afb. 401. In de jaren 1950 – 1960 boden de Belgische spoorwegen transport aan tot ver buiten de stations.



Afb. 402. De type-plaat van een betonmolen Richier, die gebouwd werd vlak over de grens met Frankrijk, in Charleville. Later zouden de fabrieksgebouwen over gaan naar Ford die er graafmachines bouwde.

Genk. Het verhaal van de bouwondernemingen

STEYFKENS

Deel 4 1968 – 1982



Guy Steyfkens

Omslagfoto : brug B19 van de E314 te Genk, Mispadstraat.

Voorwoord.

Vermoedelijk in 1922, maar met zekerheid in 1925 was Jan *Zjang* Steyfkens gestart als bouw- ondernemer. De firma die hij samen met zijn zonen Albert en Louis oprichtte in 1938 heette Bouwwerken Steyfkens Wouters, afgekort BSW. In deel 3 vertelde ik hoe het verhaal van BSW eindigde in 1968. Uit BSW ontstond de *NV Steyfkens' Ondernemingen*, opgericht door Louis Steyfkens, mijn vader. Mijn broer Raoul en ikzelf waren ook actief in de onderneming. Dit vierde en laatste deel brengt het verhaal hierover. Tot en met de 31ste brug.

Genk, 19 december 2024.

Laatste bewerking 6 januari 2025

32. Nieuwe naam, nieuw logo.



Afb. 403. Het nieuwe logo. De zadeldakvorm boven een gestyleerde S en het specifieke lettertype ontstond in het brein van de toen 22-jarige Lisette Van Lokeren, grafisch ontwerperster.

33. Een bescheiden doorstart onder een nieuwe naam: de NV Steyfkens' Ondernemingen.

Notaris Remi Fagard had de broers Steyfkens proactief bijgestaan bij de ontbinding van de 'Bouwwerken Steyfkens Wouters' en de oprichting van de nieuwe NV in 1968. Hij bood Louis de kans om een eerste privéwerk uit te voeren vooraleer de erkenningen voor openbare werken zouden in orde zijn (later zou een erkenning D6 grote openbare werken mogelijk maken). Zijn toekomstige buurman tandarts Bouts ging mee in een aangrenzend project, voor een praktijk met woning langs de Bochtlaan in Genk.



Afb. 404. Aanvoer van de bouw- kraan voor de werf Notariaat Fagard.

Afb. 405. De gevelijnen van het notariaat werden doorgetrokken in de gevel van de tandartspraktijk Bouts, rechts op de foto, ook een realisatie van NV Steyfkens. Dit laatste pand werd jaren later van een zadeldak voorzien. Het pand van Fagard maakte begin 2024 plaats voor een nieuw gebouw.



Afb. 406. Stortklaar beton, een nieuwe trend. Sinds 1958 hadden de cementfabrieken, om in te gaan op nieuwe trends en om hun marktaandeel te vergroten, zich gestort op de fabricage van stortklaar beton. Het op de werf mengen van beton was voortaan voorbehouden voor de zeer kleine of de ultragrote werven. De eerste betonmixers konden maximaal 4m³ leveren.



34. Eerste werken voor het Jessa-ziekenhuis te Hasselt.

Aan de Stadsomvaart te Hasselt startten de eerste openbare werken, voor rekening van het ziekenhuis: het bouwen van een extra (vijfde) verdieping op blok E en de uitbreiding van de keuken.



Afb. 407. Vanwege zijn jarenlange ervaring als zaakvoerder van BSW verwierf Louis vlot de nodige erkenningen om publieke werken uit te voeren. Hier de uitbreiding van blok E met een verdieping. Ook in 1969 werd de keuken van het ziekenhuis uitgebreid met ca. 1200 m² in 3 bouwlagen.

Tijl van Limburg.

De toen 21-jarige Mario Roymans werkte als bouwvakker op de werf OCMW Ziekenhuis Hasselt. Een beetje een zonderlinge jonge kerel die wel wat sociale vaardigheid miste. Hij was helemaal niet spraakzaam en tijdens de schafttijd zonderde hij zich steeds af om zijn boterham te gaan eten ver van de schaftkeet. Een paar jaar later bleek dat het de man was die uit het PSK te Brussel het gekende werk *De Liefdesbrief* van J. Vermeer ontvreemde en onder de schuilnaam Tijl van Limburg 200 miljoen losgeld vroeg ten voordele van de hongerkinderen uit Bangladesh. Hij werd echter ontmaskerd in Kuringen. De rechtbank legde de idealist een gevangenisstraf van 2 jaar op.



Afb. 408. *Tijl van Limburg* bij zijn aanhouding. Eerder werkte hij op de werf van het ziekenhuis te Hasselt.

35. Seinhuizen voor de NMBS.

De spoorwegmaatschappij NMBS breidde in 1969 haar trieerstation te Hasselt uit langs de spoor- wegstraat. Op de plaats waar thans de van Veldekesingel de sporen kruist werd het 'Trieerseinhuys' gebouwd en even verder de 'Post E'. De NMBS zou nog regelmatig terugkeren als opdrachtgever.



Afb. 409. Montage van een nieuwe bouwkraan Arcomet VK22. De eerste kraan *op spoor* die de machine- bouwer uit Paal bouwde, op onze vraag.



Afb. 410. Het trieerseinhuis voor de NMBS te Hasselt. De brug van de ring over de sporen werd later gebouwd vlak naast het gebouw.

36. Een tribune voor het autocircuit te Zolder.

Zes jaar na de opening van het circuit werden in 1969 de tribunes uitgebreid. NV Steyfkens bouwde er een niet-overdekte tribune.



Afb. 411. Uitbreiding van de tribunes in 1969. Het circuit van Zolder bereidt zich voor om een contract in de F1 te pakken. Dit zou pas in 1973 gebeuren.

Het tovermannetje in pyjama.

De Zweedse Facit rekenmachines waren vanaf 1950 gekend om hun betrouwbaarheid. Facit-Odhner was een van 's wereldds grootste fabrikanten met 14.000 medewerkers.

Na de handmachines (zie afb.32 in deel 1) waren er de ratelende electro-mechanische (33000 frank in 1948) en nog later de electronische machines. Mijn vader had enkel kantoormachines van Facit. Hij had ze leren kennen tijdens het Brusselse Salon van de *mecanografie*.



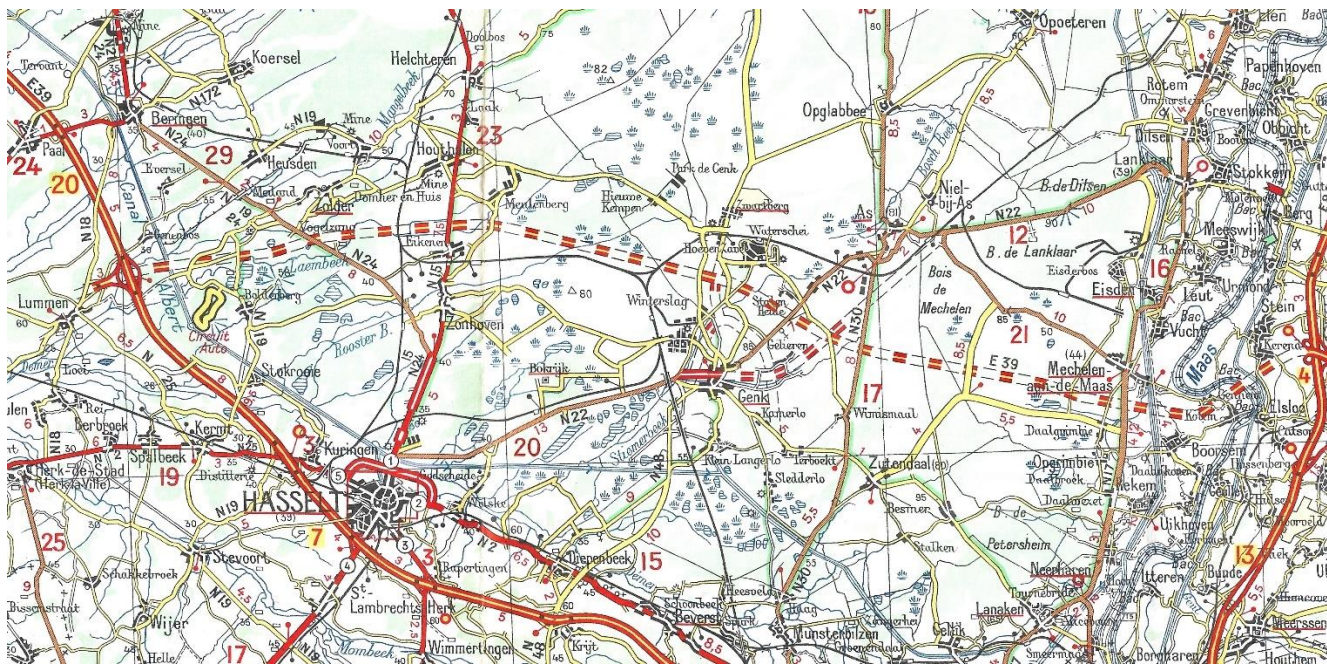
Afb. 412. Het tovenaartje van Facit werd als mascotte geboren in 1948. Het Facitmannetje prees in de publi-uitgaven de producten aan als *machines met hersenen*. De gebruikers van Facit konden deelnemen aan een prijsvraag en een reis naar Zweden winnen. Of een miniatuur-Facitmannetje met beweegbaar hoofd en arm inclusief toverstokje.

Dat het mannetje echt toveren kon ondervond mijn vader toen zijn rekenmachine in het holst van de nacht in panne viel tijdens het voorbereiden van een openbare aanbesteding. Hij telefoneerde Mr Liernon uit Houthalen, de Limburgse vertegenwoordiger van Facit die drie kwartier later, gekleed in pyjama en kamerjas, met een vervangapparaat kwam opdagen. Het Facit-mannetje had die nacht de gedaante van een man in pyjama aangenomen.

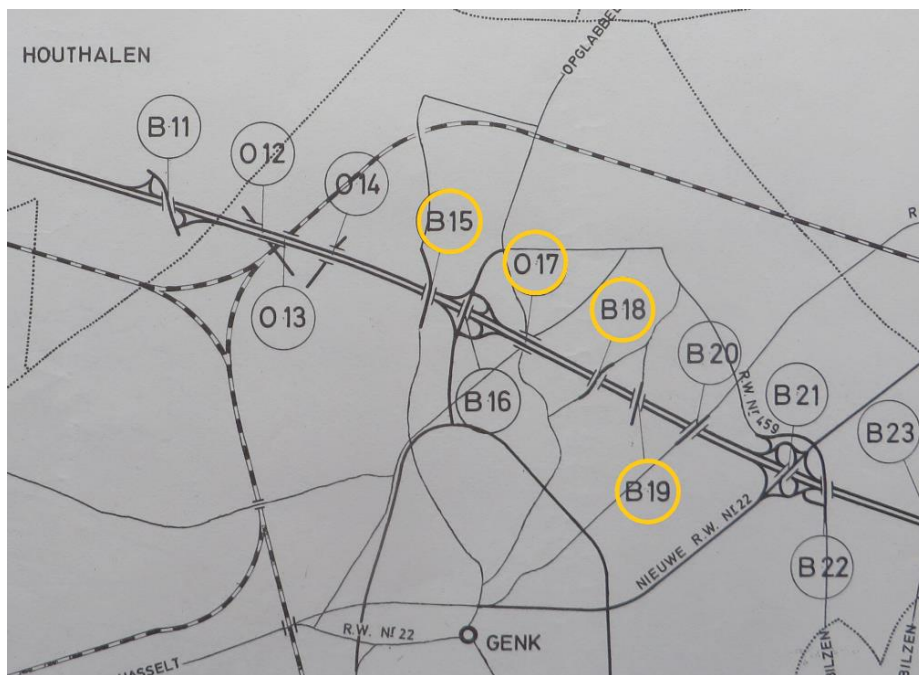
37. Bruggen voor de autosnelweg E314.

Bij de start in 1968 van de bouw van het 39 km lange het deel Lummen-grens NL heette de autoweg nog E39 (in 1985 werd een de hernummering van de E-wegen doorgevoerd). Dit deel omvatte 33 bruggen waarvan NV Steyfkens er 4 mocht bouwen. Alle 4 bruggen liggen op het grondgebied Genk, in een mijnverzakkingsgebied.

De verbinding Lummen-Nederlandse grens werd opengesteld op 17 april 1973, gelijktijdig met het deel Nederland tot aan de E25 bij het verkeersknooppunt Kerensheide. De belangrijke verbinding België-Nederland-Duitsland was een feit.



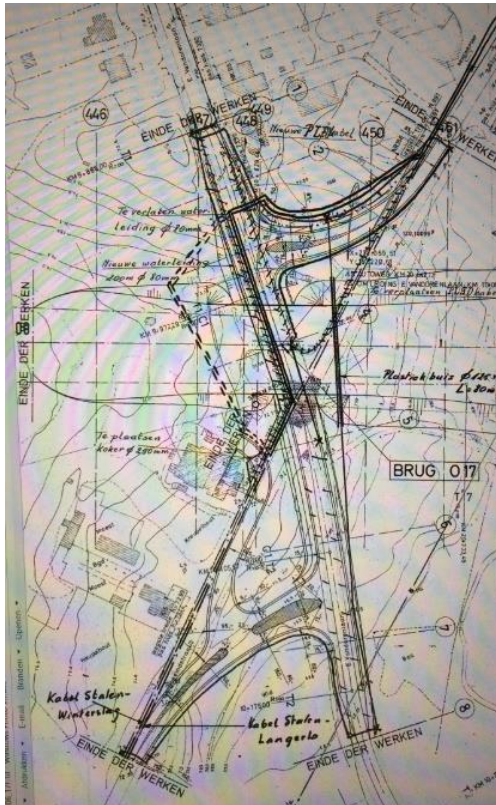
Afb. 413. De in 1968 geplande E39 (later omgedoopt tot E314).



Afb. 414. De locatie van de 4 bruggen in het traject over het grondgebied Genk.

De **onderbrugging O17**, op de plaats genaamd *aan de Select*, kwam in 1970 eerst aan de beurt. Exact 30 jaar na zijn eerste brug mocht Louis het werk aan deze brug aanvatten: de 17de in de reeks van 30 bruggen die hij zou bouwen. Bedrag van de werken: 29,3 miljoen frank.

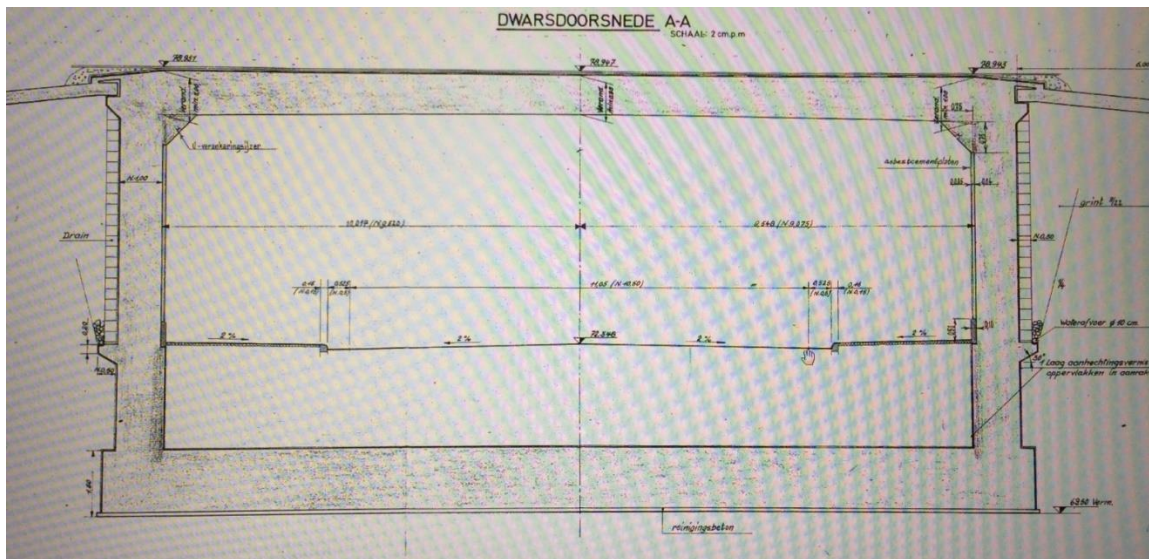
Afb.415. Brug O17 leidt E314 over de Emiel Van Doorenlaan. De aanneming omvatte niet enkel de brug maar ook de wegenis van de omliggende straten. Op het plan loopt de E314 van links naar rechts, horizontaal getekend.



Afb. 416 en 417. De betoncentrale van Inter-Beton startte in Genk rond 1968 toen het shopping center 1 werd gebouwd. Brug O17 omvatte ondermeer 2 betonneringsfasen van 450m^3 , telkens in één dag uit te voeren. Er werd om 5 uur s' morgens gestart en het laatste beton werd gestort om 18 u. Een heuse logistieke uitdaging omdat het lastenboek een verwerkingstijd voor het beton voorzag binnen de 90 min. na het laden van elke mixertruck.



Het gewapend beton van de brugzool werd voorzien van wapeningsstaven tot $\varnothing 40$ mm. De 14 m lange staven van 137 kg werden door 2 ijzervlechters één voor één naar de bouwput gedragen. Door de kadans van hun stappen zwiepten de staven zodat de schouders extra zwaar belast werden.



Afb.418. Dwarsdoorsnede van de 46m lange brug O17. Vrije opening van 19.50m. Dikte van de funderingszool: 1,50m.



Afb. 419. De werfkantoren met op de achtergrond de omleidingsweg en hele- maal achteraan de grond- werken (100.000 m³, inbe- grepen in de aanneming), om het grondverzet van de autostrade na voltooiing van de brug toe te laten.

Afb. 420. Tussen de twee landhoofden wordt de stelling gemonteerd die de dekbekisting zal dragen. Op de voorgrond mijn auto, een Simca 1000. Als student was ik tijdens de weekeinden reeds actief in de onderneming, hier voor de werfinrichting, het wegomleggingsplan en de signalisatie.



Afb.421. Wegeniswerken onder de brug. We zien een wegenwals van het merk Huber (ex-legermateriaal).



Afb.422 en 423. De achterzijde van de keermuren zijn voorzien van een drainagevoorziening uit holle betonblokken en grind. In de verte zien we het Esso-servicestation van Jean Dubois die later mijn schoonvader zou worden.



Afb.424. Louis onderhield goede relaties met Cyriel Demot, directeur van collega-aannemer BSL, die de geladen vrachtwagens leverde om de brug te testen.



Afb. 425. Brug O17 in 2019, na renovatiewerken. Tijdens deze werken dook nog een op de muren geschilderde politieke boodschap op: “Wet Major”. Een verwijzing naar minister van arbeid Louis Major, die in die tijd een nieuwe havenwet liet goedkeuren.

Brug B18 werd als spanbeton-brug gebouwd aan de Herenstraat. Ze heeft een middenoverspanning van 41m (die 2 x 3 rijstroken voor de snelweg mogelijk maken) en zijoverspanningen van 24m. Omdat de snelweg in uitgraving werd uitgevoerd werd het brugdek op kleine hoogte boven het maaiveld gebouwd. De pijlers werden *in de grond* uitgevoerd en de brug werd slechts na haar voltooiing vrijgegraven. Bedrag van het werk: 18,1 miljoen frank.



Afb. 426. Het werfbord. Omdat Louis de erkenningen als aannemer nog in eigen naam had was hij de contractant. De NV Steyfkens voerde het werk uit.



Afb. 427. Brug B18. Conducateur Paul Boes paalt het werk uit.



Afb. 428. Brug B18. De landhoofden werden gefundeerd op zogenaamde *verloren putten* Ø 122cm met een diepte van 14m. Uitgevoerd door onderaannemer Socofonda, die eerder ook de funderingspalen voor het Atomium realiseerde.



Afb. 429 en 430. Brug B18. De pijlers werden in uitgraving (met als beschoeiing een zo geheten *Berliner wand*) gebouwd. Collega-aannemer Louis Mols voerde de heiwerken van de stalen profielen uit. Met de tijdelijke uit-schakeling van een hoogspanningslijn boven de werf.

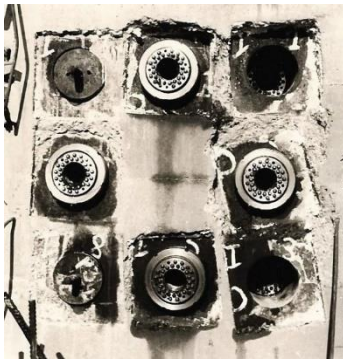


Afb. 431. Brug B18. De grond onder de brug werd voor het grootste deel afgegraven na de voltooiing van de brug.



Afb. 432. Brug B18. We zien een Caterpillar-scraper van Betonac uit St Truiden, de aannemer van de grond- werken, die hier onder de in aanbouw zijnde brug gaat doorrijden. Omdat de trillingen van het transport schade konden veroorzaken aan het uithardend beton van de brug was een snelheidbegrenzing van toepassing voor de 80t zware transporten.

Afb. 433. Brug B18. Ontkisten van het brugdek.



Afb. 434. Brug B18. De kopzijde van één van de 4 brugbalken aan een van de landhoofden. De 8 kabeleinden van de stalen spankabels kunnen na uitharding van het beton op spanning worden gebracht.

Afb. 435. De aanneming van brug B18 omvatte ook ca. 400m nieuwe wegenis.



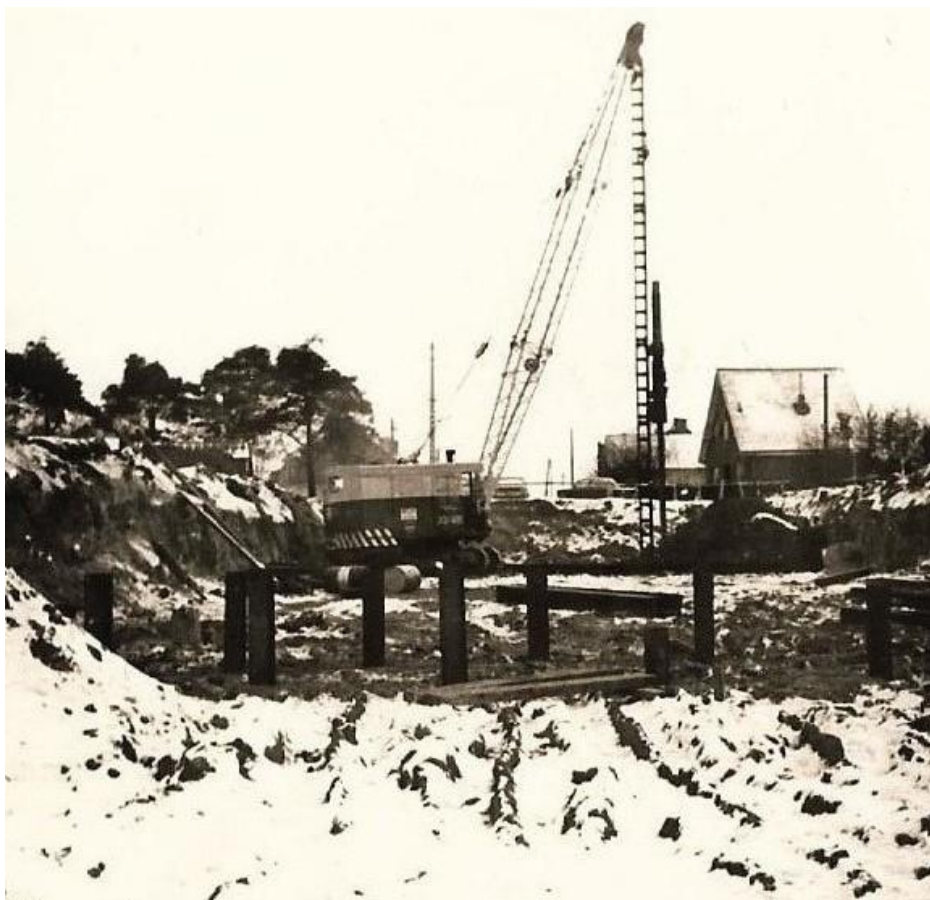
Afb. 436. De brug B18 werd getest op 8 mei 1972. Er trad een maximale doorbuiging op van 17mm.

In de Mispadstraat werd **brug B19**, een *cantileverbrug* in spanbeton, gebouwd. Vanwege het mijn- verzakkingsgebied werden de pijlers en landhoofden zó uitgevoerd zodat ze bij eventuele zakkingen omhoog kunnen worden gevijzeld.

Het aannemingsbedrag was 15,3 miljoen frank. Zie ook de omslagfoto van dit deel.

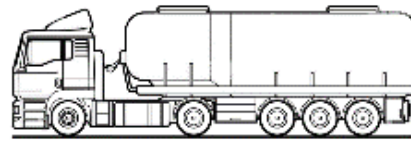
ingenieursbureau LIBOST Thonissenlaan 59 Hasselt Tel. 011/24308/8 Weilandstraat 17 Antwerpen Tel. 03/325073 <i>L.O. H. W. DUBIN</i>		INTERCOMMUNALE E39											
Gezien en voorgesteld door <i>[Signature]</i> LOUIS STEYFKENS Fruitmarkt 10 GENK		Bestek nr. Z/675 van 1970 Nummer plan Z.E 39/92/8											
Goedgekeurd In naam van het Bruggenbureau Voor de Inspecteur-Generaal van Bruggen en Wegen de Hoofdingenieur-Directeur van Bruggen en Wegen		Wijzigingen <table border="1"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Aard</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2_6_71</td> <td>AANPASSING WAPENING</td> </tr> <tr> <td>7_10_71</td> <td>DODE VERANKERING KABEL 1</td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Aard	2_6_71	AANPASSING WAPENING	7_10_71	DODE VERANKERING KABEL 1				
Datum	Aard												
2_6_71	AANPASSING WAPENING												
7_10_71	DODE VERANKERING KABEL 1												

Afb. 437. Ingenieurbureau Libost maakte in opdracht van de NV Steyfkens de betonstudie voor de 4 bruggen. Het controlebureau Seco hield toezicht op de stabiliteit



Afb. 438. De I-profielen die de *berliner wand* voor de pijlerputten zullen vormen. Op de achtergrond: voor de landhoofden worden putfunderingen Ø122cm met een diepte van 10.80 m uitgevoerd. Foto genomen richting Lyceum.

30 tankwagens grondwater per uur. En één horloge.



Een grote moeilijkheid van het werk bij de start betrof de extreme aanwezigheid van grondwater: onderaannemer Smet Boringen uit Dessel deed er meer dan 3 maanden over om het grondwaterpeil met 5 meter te verlagen. Niet minder dan vier dieptepompen (tot Ø600) plus 12 klassieke zuigerpompen met grondfilters in 3-trapsopstelling waren nodig om de 2 bouwputten van de pijlers droog te leggen. De elektriciteit hiervoor vergde een extra HS-kabine. Circa 600.000 liter per uur werd uit de grond gepompt en alle private waterputten in een straal van 200 m stonden droog. De brandweer bevoorraadde de bewoners die erom vroegen. Slechts nadat de grondwerken van de in uitgraving gelegen autosnelweg voltooid zouden zijn, zou het grondwaterpeil zich stabiliseren. Eigenaardig genoeg waren er bij de bouw van de naastgelegen B19-brug (470 m verder) geen problemen. Waterschei draagt zijn naam terecht.

Afb. 439. Het omhoog gepompte grondwater vormde maanden lang een flinke beek. De Peugeot 504 van mijn broer Raoul geeft dimensie aan de beek.



In de kritische fase van de verlaging van het grondwaterpeil was het mijn taak (ik studeerde nog) om de goede werking van de pompen te controleren, ook 's nachts. Om te kunnen vaststellen of de grondfilters geen lucht zogen ging ik regelmatig aan elke filter luisteren. Tijdens die controle brak de polsband van mijn horloge en zag ik het uurwerk 8 meter diep vallen. Tempus fugit (*).

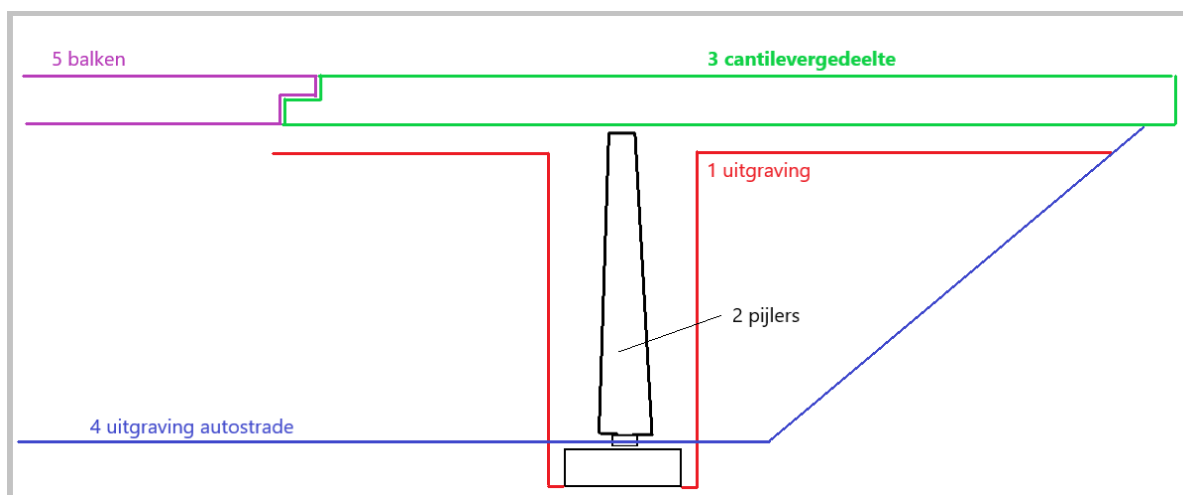
(*) Latijnse uitdrukking: de tijd vliegt.



Afb. 440 t/m 442. Fase 1 uit afb. 444. Om de pijlerputten (diepte 8,50m) uit te graven werd een Liebherr R911 met speciale uitrusting ingezet. Ikzelf was even de vervangende machinist (afb. 440) De beschoeiing van de bouwput werd ook hier gerealiseerd met een zogenaamde *Berliner wand*.



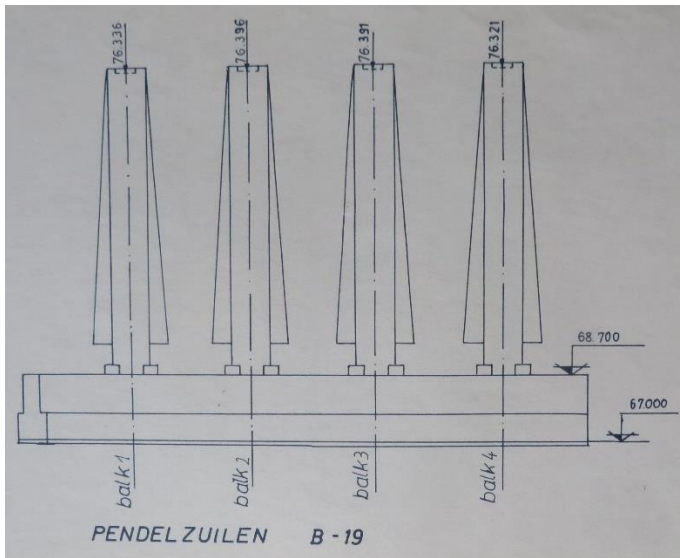
Afb. 443. Een extra werfkantoor (een zelfgebouwde variatie op de bureelcontainer) staat klaar om naar de werf vervoerd te worden.



Afb. 444. De achtereenvolgende fasen van uitvoering voor brug B19.



Afb. 445. De bekisting van de balken (lengte 34m) voor de middenoverspanning. Ze werden aan de rand van de werf prefab gemaakt. (fase 5 uit afb. 444)



Afb. 446. De pendelzuilen hebben schoudervlakken die toelaten om vijzels te installeren om bij eventuele verzakkingen de brug op te vijzelen.



Afb. 447. Vier 34 m lange balken van elk 50,5 ton werden ter plaatse geprefabriceerd en met een rups-kraan van kraanbedrijf Stoof uit Nederland *rijdend* gemonteerd in januari 1972. De kraan was met zes transporten in delen aangevoerd vanuit Breda en op de werf samengebouwd.

Is een sigaar een hijsmiddel ?

Bij de montage van de balken waren 2 zware assen nodig. Treinwagonassen zouden daartoe dienen, maar ze moesten nog op een draaibank afgedraaid worden tot de gepaste diameter. De dag vóór de montage ging ik de assen afhalen bij atelier Gabriëls in Opglabbeek (Oudsbergen). Ik werd aangesproken door een man die zowat het midden hield tussen een struise cowboy en een fiere circusdirecteur, inclusief hoed en dikke sigaar. Zijn biceps waren zo dik dat ze de armen beletten gewoon langs het lichaam te hangen.

Het was Armand Lowie, gekend autohandelaar en -sloper uit de buurt. De man informeerde naar de reden van mijn bezoek en ik toonde hem de twee 115 kg zware assen. Ik zei hem dat ik moest wachten tot de loopkraan vrij was om de assen vanuit het verre eind van de hal naar mijn VW-bus vooraan in het gebouw te verplaatsen. De circusdirecteur bekeek de assen en zei met een fijntjes bedwongen glimlach: "Zo zwaar is zo 'n as toch niet?" Zonder de sigaar uit de mond te nemen tilde hij één as op zijn schouder. Eerst twijfelde ik nog aan zijn opzet maar ... het lukte. Wel kleurde zijn hoofd daarbij zo rood als een hanenkam. En onderweg ontsnapte nog een wolkje sigarenrook uit zijn mond.

Zo raakten beide assen in mijn bestelwagen. De patser had gedaan wat hij dacht te moeten doen om zijn kracht te bewijzen: verbazen.



Afb. 448. In mei 1972 werd de brug B18 voltooid en getest.

Afb. 449. De brugleuningen werden voorzien van wapenschilden uit brons met emaille vulling (hier het wapen van de stad Genk). Eén tweezijdige set kostte zoveel als een kleine auto.



Niets gevangen.

Tijdens het afvoeren van overtollige grond naar Waterschei, aan de visvijver nabij de bron van de Stiemerbeek, kantelde bij een onhandig maneuver deze Daf 4x4 zijdelings over zijn dak en kwam tot stilstand op de vijverbodem. Chauffeur Mohr kwam er met de schrik en een nat plunje vanaf. Voor het takelen werd Jan Geuns opgeroepen (zie afb. 517). In een eerste fase trok hij eerst de vracht- wagen recht zodat hij op zijn wielen rustte. Walter Wolfs, die de kabel ging lossen, keek eerst in de laadbak en dan vanuit zijn ooghoeken naar de omstaanders en riep: “Niets gevangen!”



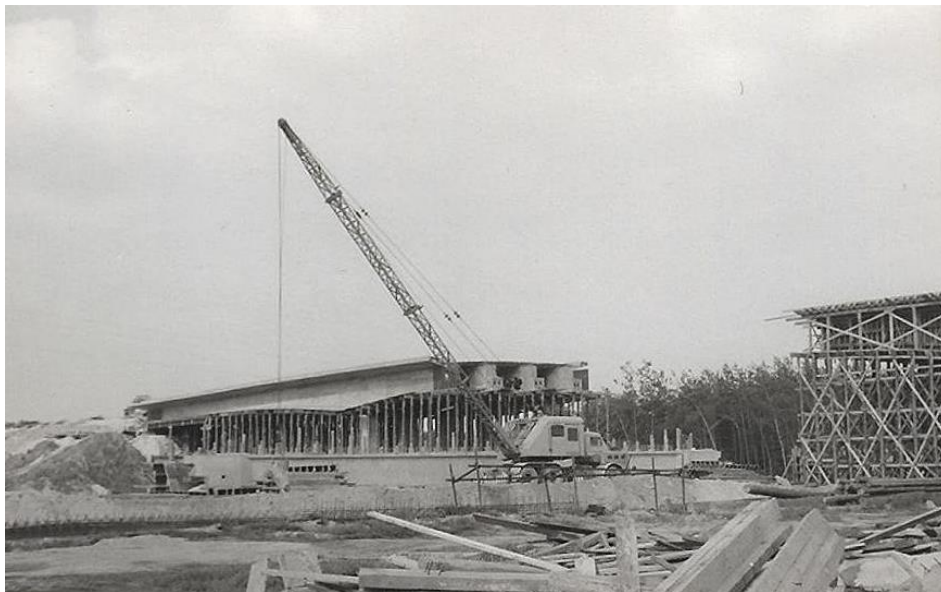
Afb. 450. De DAF die 3/4 wenteling om zijn as maakte vooraleer op één zijde tot stilstand te komen op de vijverbodem. Het zou niet zijn laatste bokkensprong zijn die de bestuurder met deze vrachtwagen maakte. Zie volgende bladzijde.

Brug B15.

In juni 1971 werd door de Intercommunale E39 brug B15 aan de Koerweg in Genk aanbesteed. De NV Steyfkens was met 22,6 miljoen frank de laagste bieder.

Het plaatsen van de oplegbalken werd tot 2 maal toe niet toegestaan, eerst omwille van een ontoereikende uitharding, later nog eens vanwege een discussie over de betonbewapening in de oplegvlakken. Studiebureau, aannemer en bestuur vergeleken dagen lang hun berekeningen tot bleek dat de stabiliteit in feite niet in gevaar was. Na een maand vertraging konden de balken gemonteerd worden en het brugdek afgewerkt. De brug en de 800 m bijhorende wegenis werd in oktober 1972 opengesteld.

Afb. 451. Tijdens het aanvullen van de pijler-bouwputen van de B15 verzeilde deze Daf half in de kuil. Het betrof dezelfde bestuurder als deze van het voorval uit afb. 450. Uitleggen moest de man nu niet meer, hij werd bedankt voor zijn diensten. *Trop is te veel*, zei ooit een voormalig premier van België.



Afb. 452. Maart 1972. Het noordelijke deel van brug B15 is bijna klaar. Net achter de kraan liggen de vier ter plaatse gegoten balken die de mid-denoverspanning zullen vormen.

De keetwachter.

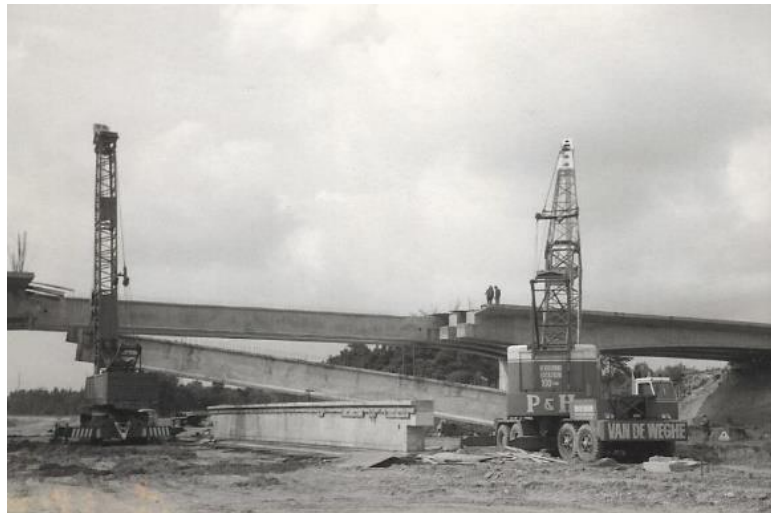
Na de sluiting van de eerste steenkoolmijnen in Limburg trof de overheid een aantal reconversiemaatregelen om de tewerkstelling van de ex-mijnwerkers te garanderen. Eén daarvan was de inzet als *keetwachter* op de werven van de Interkommunale E39. De lastenboeken hielden een clausule in dat elke aannemer van een project verplicht zo een persoon moest indienstnemen voor de duur van het project. De keetwachter had als taak het werfbureel te onderhouden, de kachel aan te steken, koffie te zetten, boodschappen doen, afwassen en ... auto's wassen. De *keetwasser*, zeiden sommigen.



Afb. 453. De werfketen aan brug B15.



Afb. 454 en 455. Het monteren van de voorgespannen in situ gemaakte prefab-betonbalken. De as waarvan sprake in dit boekdeel op p. 24 is op afb. 454 zichtbaar.



Afb.456. Brug B15. Enkel het dek voor de middenoverspanning dient nog gebouwd te worden.

Van de werf rechtstreeks naar de diploma-uitreiking.

Eind Juni 1972 studeerde ik af aan de Rijksmijnbouwschool te Hasselt. Ir. Guy Bleus, leidende ambtenaar bij de E39 voor brug B15, zetelde in de jury voor het eindexamen. Met zichtbaar genoeg legde hij mij het vuur aan de schenen. Naast mijn kennis gaf mijn reeds aanwezige ervaring in openbare werken de doorslag. Iets wat geen enkele van mijn collega's kon voorleggen.

Reeds de dag na het eindexamen mocht ik tijdens de proclamatie mijn diploma *Technisch ingenieur Burgerlijke Bouwkunde* ontvangen. Ik had mijn beste pak daartoe aangetrokken maar jammer genoeg nagelaten mijn schoenen te poetsen: ze droegen nog de sporen van injectiemortel. Een vorm van ultiem bewijs dat ik reeds met beide voeten in de realiteit stond. Later zou ik op basis van een assimilatie dossier, op 18/12/1979, het diploma van *industriële ingenieur* bekomen.

38. Brug van de Oosterring te Genk.

Ongeveer gelijktijdig met de aanleg van de autostrade werden in Genk ook de Oosterring en de N75 Europalaan richting As aangelegd. De brug die de ring over de Hoogzij voert was een project voor de NV Steyfkens. Nummer 21 in de rij van bruggen sinds 1940 gebouwd door de bouwondernemingen Steyfkens.



Afb. 457. De locatie van de brug was erg drassig door de aanwezigheid van 4 vijvers rond de werf.



Afb. 458. De brug in 2019, 45 jaar na de voltooiing, hier na een schilderbeurt.

39. Architectenkantoor met woning.



Afb.459. Deze villa met ont- werpbureau voor arch. Jan van de Kerkhof werd in 1972 gebouwd aan de Krekel- dries in Genk.

40. Woning Steyfkens, Neerzijstraat

Jan Steyfkens had vóór wereldoorlog II een kiezelkuil op dit adres (Neerzijstraat 47). Er stond tijdens de oorlog een reuze zoeklicht van het Duitse leger met een diameter van 1,20 meter opgesteld om vliegtuigen bij nacht te spotten. Na de oorlog, in de 60er jaren, werd de kuil gevuld met vliegasse van de electriciteitscentrale van Waterschei . Nog later, in 1973, bouwde de NV Steyfkens er een woning. Vanwege de aanwezigheid van de vroegere kuil werd van Stedenbouw de toelating verkregen om helemaal achteraan op het perceel te bouwen.



Afb.460. De woning aan de Neerzijstraat 47 werd voltooid in Februari 1974. Ik woonde er sinds die datum tot eind 1981. Foto anno 2023.

41. Uitbreiding van de beheerraad.

Enige jaren na mijn broer Raoul (3 jaar ouder) startte ik op 1 december 1973, na mijn legerdienst, in de Naamloze Vennootschap. Bij die gelegenheid werden de kantoren verdubbeld in oppervlakte.

42. Rusthuis Zonnestraal, Hasselt

Na een perrontrap voor de stopplaats Kiewit en een keermuur voor het dépôt van BP te Kuringen werd in 1973 gestart met de bouw van het rusthuis met 7750m² vloeroppervlakte en een kleinere naastliggende *parkresidentie* voor koppels. Bouwheer was het OCMW. Het verouderde gebouw Zonnestraal zou in het najaar 2019 gesloopt worden.



Afb. 461. Bouwrijp maken van het terrein langs de Oude Luikerbaan.



Afb. 462. Voltooiing van de dakrand op de 6e verdieping. Doorheen de topmast van de eerste kraan zien we de St Catharinakerk.

Afb. 463. Het ge- bouw net vóór de sloop in 2019.



Afb. 464. De Parkresidentie overleefde het woonzorgcentrum Zonnestraal (Foto 2024).



Afb.465. De Parkresidentie tijdens de bouw. Op de achtergrond links het Jessaziekenhuis.



Afb. 466 en 467. Na Daf werd Magirus het vrachtwagen-huismerk.



Afb. 468 en 469. De Renault busjes maakten plaats voor de Volkswagen T2.



Een arrogante architect op een schuine stoep.

Bij de oplevering van het rusthuis Zonnestraal in Hasselt wandelden de voorzitter van het OCMW (opdrachtgever), de architect J. Dewandre en mijn vader doorheen het ganse gebouw. Daarna werd ook de ronde gedaan van de buitenaanleg. Hiertoe behoorden ook de voetpaden. Op een bepaalde plaats sprak de voorzitter zijn ongenoegen uit over een volgens hem te grote dwarshelling van de betegeling. “ Hier moeten oude mensen wandelen, mensen die vaak reeds evenwichtsproblemen hebben”, vond de voorzitter. De architect keek met een scheef oog naar de voorzitter, liet de man nauwelijks uitspreken en repliceerde: “Dan moeten ze hun portefeuille maar aan de andere kant steken “.

43. Een groot nutteloos werk.

RTBF-onderzoeksjournalist Jean-Claude Defossé bond in de jaren 80 de kat de bel aan met een reeks over *De Grote Nutteloze Werken* en bijhorende gids over openbare werken die nooit voltooid werden of tot niets dienen. Bureaucratische absurditeit.

Sinds eind 1973 was ik zelf in de onderneming gestapt en genoot ik mee de twijfelachtige eer om een brug *over niets* te bouwen. Om de overbelaste N75 Hasselt-Genk te ontlasten had de overheid beslist een nieuw weg tussen beide steden aan te leggen. Die zou in Godsheide over het Albertkanaal gevoerd worden en in Genk onder de spoorlijn Winterslag-Bilzen. Twee bruggen dus: de tuikabelbrug over het kanaal en een brug met ca. 22m overspanning te Genk achter het sinds vele decennia gekende Esso-servicestation/garage Volkswagen Put.

Maar mede door het protest van een actiegroep die het nabijgelegen reservaat De Maten wilde vrijwaren werd afgezien van de aanleg van de weg. De brug die steunt op 20m lange boorpalen was intussen in volle

uitvoeringsfase, werd in 1974 voltooid en voert sinds 50 jaar de spoorweg veilig over ... niets, behalve een onooglijk beekje en (recent) een wandelpad.



Afb. 470. Om toe te laten de brug te bouwen werd het talud tijdelijk verbreed en het spoor omgelegd in de periode van 11 tot 14 juni 1974.



Afb. 471. 24 boorpalen met een diameter van 130 cm en een diepte 20 meter worden door onderaannemer Mast GmbH uit Langenfeld (D) uitgevoerd.



Afb. 472. De wapeningskorven voor de boorpalen worden aan de voet van het talud voorbereid.

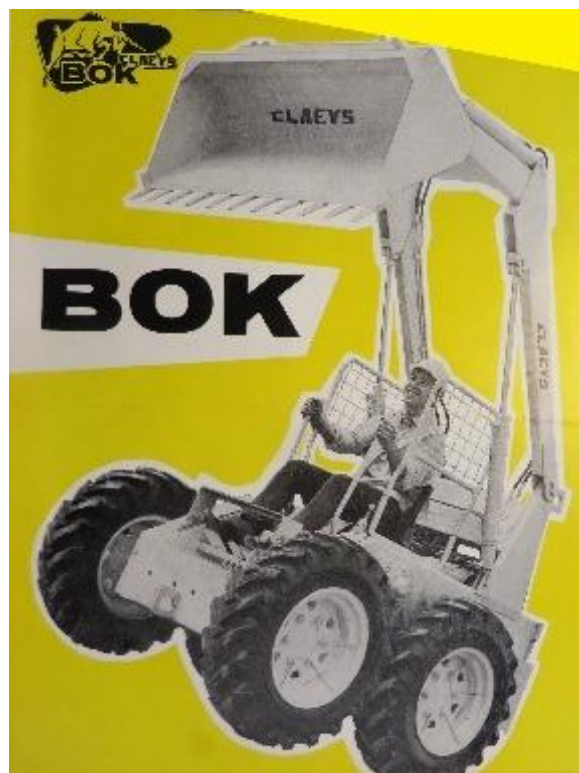


Afb. 473. De via het spoor aangevoerde preflex- liggers worden op een zondagmorgen op de landhoofden ge- legd.



Afb. 474. In de ochtendzon van oktober 1974 slaat een rigger één van de 3 liggers aan.

Afb.475 . Na voltooiing van het dek passeert de eerste trein op 9 december 1974 . Eerder, op 3 oktober op het omleidingsspoor, was er nog een trein ontspoord. Hier worden de landhoofden met gevelmetselwerk afgewerkt.



Afb. 476. Voor de moeilijk bereikbare plaatsen werd de Claey's Bok aangekocht. Belgisch fabri-
kaat uit Zedelgem.

Afb.477. de sinds 1974 afgewerkte maar nutte- loze brug. Na 50 jaar (!) werd er een wandelpad onder aangelegd.



44. Brug O6 te Linkhout

Voor de kruising van de autoweg A2-E314 Lummen-Leuven en de spoorweg Hasselt-Mol werd in Linkhout (Lummen) in 1974 een brug gebouwd die ook nog een plaatselijke weg overspant. De overspanning van de brug is 42m, het bedrag van de aanneming 44,5 miljoen frank. De brug onderging een renovatie in 2024.



Afb. 478. De grote dikte van de wapeningsstaven vereist een zeer grote buigstraal die verkregen wordt op een speciaal aangepaste buigmachine.



Afb. 479. September 1974. Het landhoofd west en de 12 centrale pijlers zijn in aanbouw. Ondanks een erg nat jaar kon de brug toch nog tijdig afgewerkt worden.



Afb. 480 en 481. Uitzonderlijk transport van de prefabbalken vanuit Lier.



Afb. 482. Op de winterse zondag 9 februari 1975 werd het spoorverkeer onderbroken om de 40 prefabliggers te monteren. Tijdens de nacht na de montage werden van de vrachtwagens 22 wielen gestolen.

Afb. 483. De afgewerkte brug O6 te Linkhout (Lummen). Achteraan op de foto de overspanning van de treinsporen.



Afb. 484. Grondophogingen aan de westzijde van de brug.

De boer en zijn berg

Eind juli 1974, één week vóór de start van de werf, reden we tijdens een zondagse familie-uitstap naar Linkhout. We maakten er kennis met boer Frans die vlak naast de ontworpen autoweg woonde. Veel meer dan een koe, een varken en wat kippen had de 80-jarige niet meer. Bij de koffie-met-taart in zijn boerderij zeiden Frans en zijn vrouw wel te weten dat er een autostrade vlak vóór hun deur zou aangelegd worden. En dat ze met hun Daf 600 eronderdoor zouden kunnen rijden om 's zondags naar de kerk te gaan.

Twaalf maanden later verdween hun woning haast in de schaduw van de hoge berm vóór hun deur. De boer en zijn berg.

45. Verstevinging van brug B55 te Paal.

De brug van de Buitingstraat over de autostrade te Paal werd rond 1960 gebouwd en was in 1976 aan een renovatie toe: de constructie leek niet meer de nodige stabiliteit te bieden. Om de structuur te verstevigen moesten de langsbalken verbreed worden en extra spankabels aangebracht. Dit alles terwijl het verkeer op de snelweg onbeperkt toegelaten bleef. De techniek *gunitage* (shotcrete) werd toegepast om de brugbalken te verbreden: na het aanbrengen van een betonwapening werd een betonmengsel onder hoge druk op het oppervlak gespoten.

De werf en het verkeer op de autostrade werd op een dag nog stilgelegd om een aan de brug gevonden bom (uit WO II) gecontroleerd te laten ontploffen.

Afb. 485. Brug B55 van de E313 wordt getest.



46. Woning Raoul Steyfkens.



Afb. 486. Mispelaarstraat 36 te Genk. De woning van Raoul Steyfkens, gebouwd in 1976. Intussen woont zoon Raf er.

47. Een brug te Sint Truiden.

In 1976 werd de Noordoostelijke omleiding aangelegd in St.-Truiden. Op de kruising met de N3 Brussel-Liège werd een brug voorzien.



Afb. 487. Het landhoofd kant Zuid wordt gebetonneerd. Tijdens de grondwerken vooraf was uiterste voorzichtigheid geboden om een ondergrondse Nato-verbindings- kabel niet te beschadigen. Rechts op de achtergrond de schoor- steen van het vilbeluik. Zie kader.



Afb. 488. De brug in 2018.

Kadavers en knabbelen.

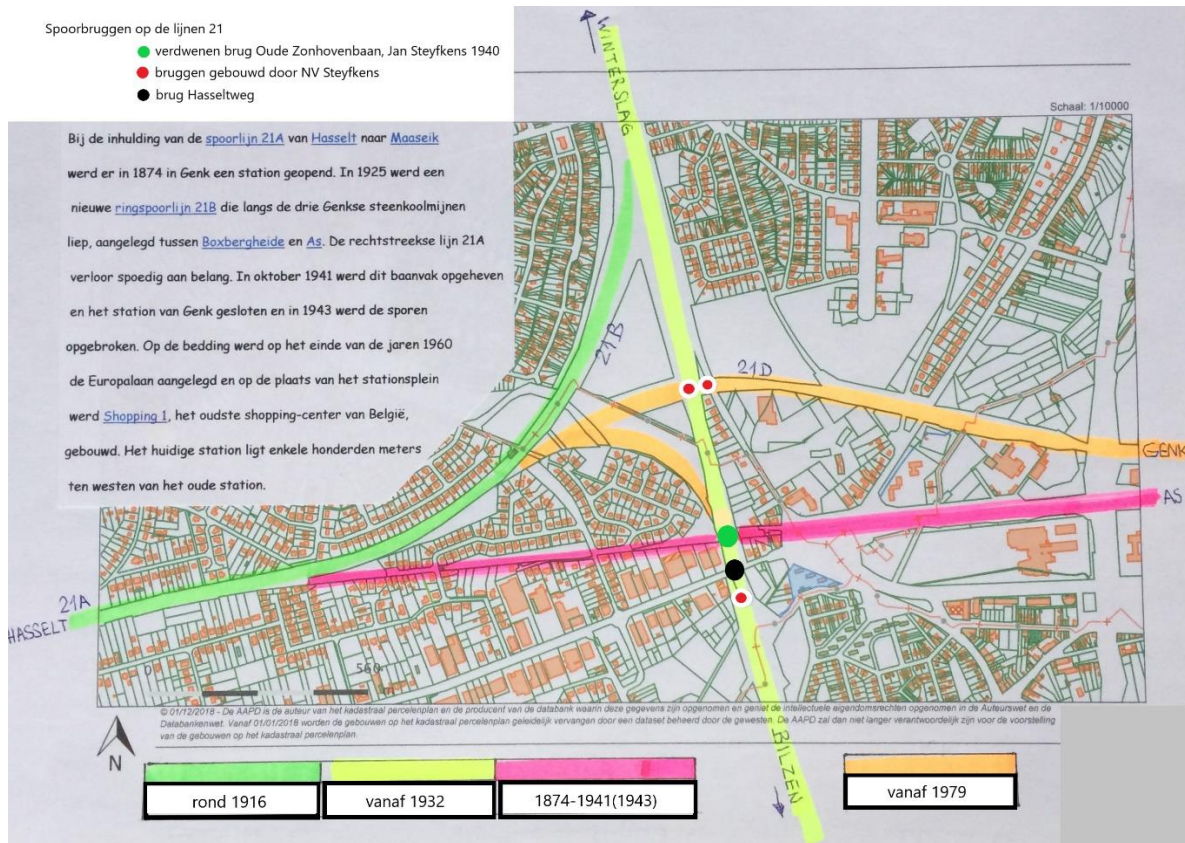
Van 24 juni tot 8 juli 1976 was het in België 30 graden of warmer, met 15 tropische dagen na elkaar. Eén van de heetste zomers die er voor zorgde dat het destructiebedrijf Smets-Usé (op 200 m afstand van de werf) *organoleptisch* waarneembaar was. Met andere woorden: verschrikkelijk stonk.

Om braakneigingen te voorkomen nam ik tijdens de middagpauze de auto en ging een kilometer verder het lunchpakket openen en zien wat er als beleg tussen de boterham zat.

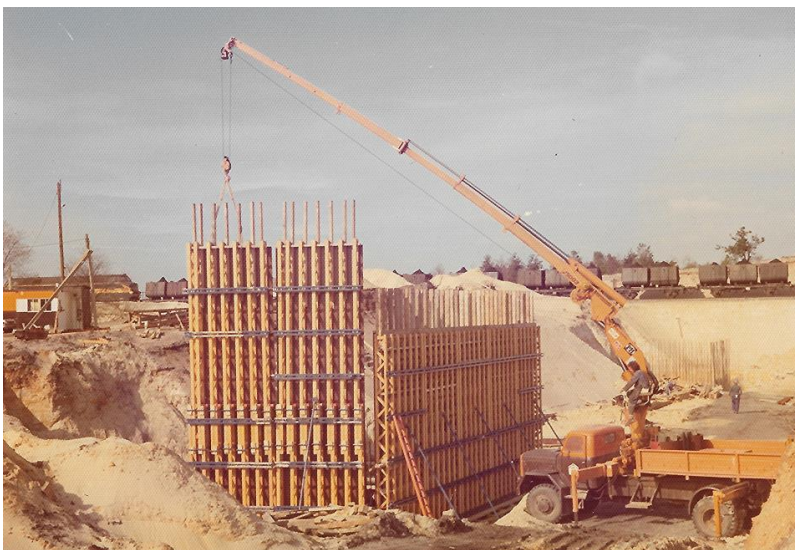
48. Twee spoorbruggen aan de Tennislaan te Genk.

Na iets minder dan 40 jaar zou op 27 mei 1979 terug een trein stoppen in Genk. In 1941 werd immers de verbinding opgeheven. Er moest vanaf de lijn Hasselt-Winterslag opnieuw een aftakking komen naar Genk Centrum. Voor de nieuwe spoorantenne zouden 3 bruggen gebouwd worden. Twee daarvan werden door de NV Steyfkens gebouwd in

1977: één onder de spoorlijn Winterslag-Bilzen en één onder de Tennislaan, elk met ongeveer 13m overspanning. Aannemingsbedrag 16,9 miljoen frank.

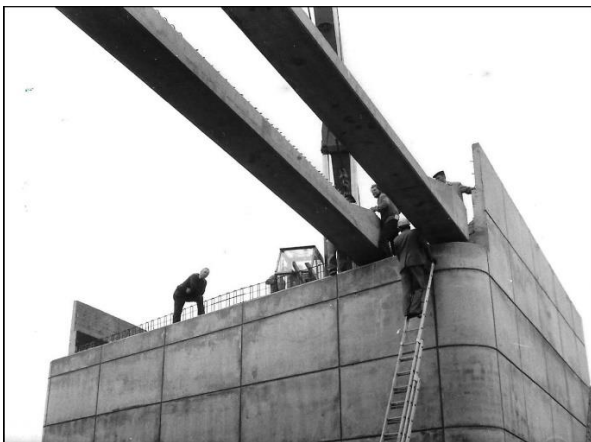


Afb. 489. De spoorlijnen van vroeger en nu met de ligging van de drie bruggen uit afb. 38(deel 1) en de afb.477 en 493. Hier dus 4 *Steyfkens bruggen* in een straal van 300 m. Niet in beeld: de spoorbrug uit afb. 37 (deel 1), die 1200m zuidelijker lag (gesloopt bij aanleg van de Westerring).



Afb.490. Februari 1977: een nieuw bekistingssysteem van Steidle wordt ingezet voor het zuidelijk landhoofd van de Tennislaanbrug.

Afb.491. Op de voorgrond R de zool van het zuidelijk landhoofd van de spoor- brug. Achteraan zien we de Tennislaanbrug. Aan de horizon de kerk van Winterslag.



Afb. 492. De Tennislaanbrug. De hoeken van het landhoofd hebben een afrondingsstraal van 50 cm.

Afb. 493. Beide bruggen na voltooiing in maart 1978, gezien in de richting Genk Centrum (in de verte zichtbaar).



48. Drinkwaterreservoir te Ransberg (Kortenaken).

Na de bouw van de hydrotherapie-afdeling voor het ziekenhuis te Hasselt (met in dezelfde aanneming de uitbreidingen van keuken en apotheek) en het vervangen van de uitzetvoegen van twee bruggen in de N76 te Diepenbeek werd in 1979 te Ransberg een ondergrondse citerne van $2 \times 1500\text{m}^3$ gebouwd.



Afb. 494. De 6.10m diepe concentrische kuipen met buiten- diameter 23 m zijn voor de helft klaar.



Afb. 495. Op een zaterdag kreeg ik een veront-rustend telefoontje van de politie: op de werf had iemand brand gesticht. Gelukkig zonder al te veel schade.

49. Woning Guy Steyfkens.

Na de werf dakrenovatie van Shopping 1 te Genk (onderaanneming voor Buda, asfaltfirma uit Machelen) werd in 1981 deze villa gerealiseerd.



Afb. 496. De woning in 2020.

50. Brug over het spoor in Heusden-Zolder.

De Koolmijnlaan in Heusden werd in 1979 over 900 m rechtgetrokken en kreeg een nieuwe spoorbrug met conflictvrije verkeerswisselaar. De sloop van de bestaande brug en de wegenis/riolering maakten deel uit van de aanneming van de brug.



Afb.497. Zomer 1979. Hier het landhoofd Noord. Links bovenaan op deze foto zien we de Koolmijnlaan te Heusden.

Heeft een paaltje een geur?

Ik was regelmatig de landmeter van dienst op de werf. Het uitpalen van de brug en het ontwerpen van de 900 m wegnis met bochten, hoogtepunten enzovoort nam ik voor mijn rekening. Daartoe waren vele piketpaaltjes nodig. Meestal uit hout, maar voor de bochten liet ik wel eens een stalen pin in de grond slaan. In de buurt van een huizenrij werd zo een staaf ingeslagen en na het uitzetten van de straal van de bocht terug uitgetrokken. Verrassing: een lichte fluittoon vergezeld van een gasgeur deed ons opschrikken. We holden vlug naar de woning vlakbij en vroegen om te mogen telefoneren naar de netbeheerder. Daar kreeg ik het antwoord de pin gewoon terug in het gat te steken en op de komst van de reparatieploeg te wachten. In de tussentijd trachtten we de buurvrouw te kalmeren. Ze had met angst in de ogen de schort die ze droeg omhoog getrokken en hield die met beide handen voor de neus. Mijn helper kon het niet laten nog even de fluittoon na te bootsen. Met de mond, wel te verstaan.



Afb. 498. Op de foto zien we rechts het landhoofd Noord. De zuidzijde staat nog in de bekisting. In het midden de buisbekistingen voor de pijlerrij.

Afb. 499. Na het plaatsen van de prefab liggers. Deze foto werd genomen van onder de oude brug.



Afb. 500. De nieuwe brug over de spoorlijn 15 Hasselt-Antwerpen is in gebruik genomen, de ca. 40 jaar oude wordt gesloopt.



Afb. 501. De brug in 2023 met de verbindingslus van de weg die een conflictvrije verkeerssituatie biedt. De tractie-bovenlijn van het spoor was er in 1979 nog niet.

51. Nieuwe spoorbrug in Sint-Lambrechts-Herk.

De te smalle en te lage brug van de Paenhuisstraat onder spoorlijn 35 Leuven-Hasselt werd in 1980-1981 vervangen door een nieuwe. Om de nieuwe brug te kunnen bouwen werd op ongeveer 5 meter van de spooras een tijdelijke brug gebouwd. De NMBS stelde daartoe twee 40 m lange stalen liggers (HEM1000, de zwaarste die in de handel verkrijgbaar zijn) ter beschikking van de aannemer. Die vormden een brug met een overspanning twee maal zo groot als die van de te bouwen brug. Zo kon de nieuwe brug net naast en onder de voorlopige gerealiseerd worden. De landhoofden van deze voorlopige constructie werden met damplanken uitgevoerd. Nadat het omleidingsspoor klaar was werd de oude brug gesloopt. De tractie-bovenlijn werd niet onderbroken en vormde dus een hindernis tijdens de werken.



Afb. 502. Na het bouwen van een voorlopige brug in december 1980 en sloop van de oude brug worden de grondwerken voor de nieuwe gestart.



Afb. 503. De nieuwe landhoofden (hier kant Hasselt) worden deels *onder* de voorlopige brug gebouwd.



Afb. 504. Het landhoofd kant Leuven is klaar om het dek te ontvangen. Later zullen de muren nog met gevelstenen worden afgewerkt.



Afb. 505. De 9 stalen liggers voor de rijrichting Leuven (treinen rijden in België links) worden uitgericht. De persoon in het witte hemd ben ik.



Afb. 506. De brug in 2018.

Kerstseer in de coffrage .

Voor het beton storten van de landhoofdmuren werd een betonpomp met arm besteld. Omdat de bovenlijn van het spoor nog boven de werken aanwezig was en onder spanning stond (zie afb. 505) had ik de machinist van de pomp apart genomen en duidelijk gemaakt met zijn pomparm zeker niet korter dan één meter te komen van de bovenleiding. Zijn en ons leven lag die dag in zijn handen! Tijdens de betonstortfase daalde ik even af in de *coffrage* (bekisting) om de stand van zaken en de activiteit van de *betonneurs* te controleren. Alles liep naar wens tot ... we plots alle binddraadjes van de wapeningsstaven rondom ons zagen opglorieën! Een kerstachtige vertoning met als ezel machinist Ben die het had klaargespeeld de bovenleiding een seconde te raken.

52. Een brug in Waremmes. De 31ste en laatste.

In de deelgemeente Bleret, vlak over de taalgrens, passeert de spoorlijn 36 Brussel-Luik. In 1981 werd de spooroverweg gesloten en vervangen door een brug en een voetganger/fietstunnel.



Afb. 507. Collega-aannemer BSL komt de damwanden heien langs het spoor. Dit laat toe de funderingszolen veilig uit te graven.

Afb. 508. Het ontkisten van het landhoofd
Noord.



Afb. 509. Voor de afwatering van de tunnel werd een zinkput Ø 160 cm en 8,00m diep gebouwd. Aan de grijper hangt een geperforeerde put- buis. In de grijper- bak zit een man die mee naar beneden gaat om de kabel te lossen. Niet zonder gevaar en (ook toen reeds) bij wet ver- boden!

Spreekwoorden en zegswijzen op de werf.

Marcel Simon was een uit Luik afkomstige werfleider/conducteur bij de NV Steyfkens. Hij sprak vloeiend Nederlands zonder enig accent. Enkel de spreekwoorden en zegswijzen vielen wel eens ten prooi aan verminking. Zo noteerde ik een paar van zijn uitspraken:

“Als het ons lukt vrijdag beton te storten dan is de aap in de kous”

“Dat is hier niet van een leien poesje “

“Bij levering van de goederen is het boter bij de galg”

“Hier wagen we ons op hellend ijs”

Wanneer ik hem hoorde dacht ik wel eens: preken is zilver, hijgen is fout.

Afb. 510. We zien vooraan de toegang tot de voet- en fietstunnel . Achteraan de brug.



53. Station Tongeren: verhogen van de perrons.

De perrons van het station te Tongeren werden in 1981-1982 verhoogd om het comfort van de reiziger te verbeteren. De betonnen luifels werden mee op hoogte gebracht.

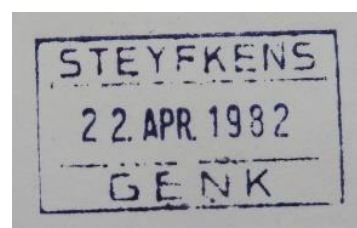


Afb. 511. Na vrijmaken van de funderingen wordt een 30m lange betonnen luifel omhoog gevijzeld.

54. Stopzetting van de activiteiten.

In 1981 was een moeilijke situatie ontstaan. Bij de afrekening van de werf 'brug Heusden' bleek de overheid in het bestek van de aanneming een veel te kleine hoeveelheid grondwerk te hebben voorzien, en dus ook het bijhorend budget. Tijdens de uitvoering had de leidende ingenieur bevolen de werken niet stop te zetten omwille van dit tekort, *het zou wel in orde komen*. Niet dus. Of niet tijdig alleszins, zodat een belangrijk deel van de uitgevoerde werken niet gefactureerd kon worden. Daarnaast was er bij de calculatie voor de brug in St. Lambrechts-Herk een foute inschatting gemaakt van de voorlopige brug voor de spooromlegging.

Deze twee elementen waren van aard dat er geruime tijd een groot tekort aan operationele cashflow was. Bovendien was er na de oliecrisis in 1979 een wereldwijde economische terugval ontstaan met hoge inflatie en dito rentevoeten. Kaskrediet was dus zeer duur. Er was geen uitweg meer. Met pijn in het hart trok mijn vader op 22 april 1982 naar de handelsrechtbank te Tongeren om de boeken neer te leggen.



Afb. 512. De laatste datumstempel.

In mei 1997, 15 jaar later, werd het faillissement definitief afgerond: er bleek nog een batig saldo van 2,4 miljoen frank (plus intresten) over te zijn. Een emotionele ervaring voor mijn toen bijna 83-jarige vader, die voor een laatste keer terugkeek op zijn levenswerk. Twee maanden later, op 26 juli 1997, sloot hij voorgoed de ogen.

Addendum

Steyfkens

Jan (Zjang)

°1882 †1956

-Albert

°1912 †1991

-Louis

°1914 †1997

-Raoul

°1945 †2010

-Guy

°1948

-Jef

°1928 †2003

Afb. 513. Overzicht van de familieleden die actief waren in de ondernemingen Steyfkens. Jef was enkel als werknemer een tijd actief.



Afb. 514. Vanaf 1969 had de NV Steyfkens drie Volkswagen busjes en daarna twee uiterst betrouwbare modellen van Mercedes: de 206D. Het merk nam Hanomag en dus ook dit model over. Een model dat eigenlijk rond 1950 was ontwikkeld door Tempo-Matador.



Afb. 515. Voor de bruggenbouw was een niveau- toestel van hoge precisie en met omkeerbaar objectief nodig, hier de Wild N1.



Afb. 516 en 517. Fernand (links) en Jan Geuns, garagisten aan de Nieuwe Kuilenweg. Fernand repareerde zowat alles, van vrachtwagen tot fotokopiemachine. Jan takelde voertuigen en verzorgde de *speciale missies*. Garage Geuns was een toeverlaat voor mijn vader.





Afb. 518. De Dodge Challenger 1970-1973 van Louis.



Afb. 519. De Pontiac Firebird 1973 – 1977 van Louis.

Afb. 520. Voor openbare werken wordt de betonkwaliteit gecontroleerd door proefkubussen aan een druktest te onderwerpen. Ik reed talloze keren naar de labo's van de universiteiten van Luik en Leuven. Tot er in Wellen ook een labo startte: Geos. En later nog een te Hasselt: LEB.



Afb. 521 en 522. Jaak Nijs (L), schrijnwerker-bekister, was 20j in dienst vanaf 1961. Later werkte hij ook nog voor mij bij Strabag. Dat was ook zo voor Pierre Metten, chauffeur-machinist maar ook nog lasser-ijzervlechter. Twee waardevolle allroundmannen.



Afb. 523. De dumper SaarBergtechnik 2,9 ton.
Hij kostte in 1962 150.000 frank. Hier op de foto
met een compressor Jenbach.



Afb. 524 en 525. Twee voorbeelden van
drukwerk





Afb.526. Brug B19 van de E314 in de Mispadstraat te Genk.

Epiloog

Bij het eind van mijn *Magnum Opus* blik ik even terug. Om het verhaal te realiseren las ik dingen, ontvouwde, ontcijferde en streek (!) bouwplannen, vergeleek, bestudeerde contracten, lastenboeken en typebestekken, ondernam ik zoektochten in archieven en op het internet, sprak met vele personen, deed plaatsbezoeken aan bruggen, kerken en andere gebouwen, scande documenten, zocht en rangschikte foto's, maakte bijkomende foto's, schreef en herschreef, maakte tekeningen en grafieken. Gaandeweg deed ik ontdekkingen en kon ik verbanden leggen tussen feiten onderling. De tijd die ik eraan besteedde groeide bovenmaats. Maar misschien maakte juist dit het werk waardevoller.

Het werd een verhaal van bouwondernemers die over een paar generaties heen actief waren en hun kennis gaandeweg uitbreidden van woningbouw tot projecten die een hogere expertise vereisten, zoals tribunes, bruggen en kerken.

Voor mij startte in 1982 een nieuw hoofdstuk: na meer dan 10 jaar ervaring was mijn bagage voldoende groot om via één enkele sollicitatie de job te vinden die mij gedurende 32 jaar zou boeien. Bij één van de grootste bouwondernemingen van Europa: STRABAG SE.

Bronnen:

Eigen archief, het Belgisch staatsblad, boek 'Familiekroniek Steyfkens-Stifkens uit 2004 door H. Van Lishout, boeken 'Genk toen' 1 en 2, Heidebloemke, Het Geheugen van Genk, boek 'Oudheidkundig onderzoek van de St Martinuskerk te Genk' van Prof. Dr. J. Mertens, boek 'Franki, een wereld bouwen', de Koninklijke Bibliotheek van België en het Rijksarchief in België via Cartesius, Google maps, plannen van het NGI, en ... mijn geheugen.

Dank aan:

Hugo Bastiaens, Katelijne Beerten, Paul Bobbaers, Eddy Bynens, Gust Buntinx, Luc Carpentier, Guy Claes, Marc Claes, Ria de Bruijn, Roland De Paepe, Michaël Dhoore, Michel Driessen, Jef Gabriëls, Renaat Huygen, Annita Laporte, Herman Lindmans, Jef Muysers, Wim Olaerts, Rob Opdencamp, Lydie Robben, Ann Stevens, mijn zussen Beatrice en Nicole Steyfkens, Raf Steyfkens, Rozemie Steyfkens, Louis Vanhoenshoven, Patrick Verheyen, Jules Verbeek.

Lijst van realisaties

De hieronder vermelde lijst bevat enkel *gekende* werken, dat zijn werken waarvan minimaal één document met referentie werd teruggevonden. De rangschikking is opgemaakt op basis van de gemeentenaam. Naar schatting ontbreken een 25-tal realisaties.

Legende	
JS	Jan Steyfkens
BSW	pvba Bouwwerken Steyfkens Wouters
NV	NV Steyfkens' Ondernemingen
<i>cusief</i>	<i>vermoedelijk jaar</i>

nr	Gemeente	Realisatie	Jaar	Ond.
1	As	Leidingenkoker onder de N75	1973	NV
2	Beringen	Brug over spoorweg Hasselt-Mol	1941	BSW
3	Beringen	Gebouw EBES Hospitaalstraat, later ELIA	1952	BSW
4	Beringen Paal	Brug B53 in de E313, Beverlose steenweg	1960	BSW
5	Beringen Paal	Brug B54 in de E313, Paalse steenweg	1960	BSW
6	Beringen Paal	Brug B55 op de E313 te Paal, verstevigingswerken	1976	NV
7	Bilzen	Ziekenhuis St Martinus	1962	BSW
8	Diepenbeek	Renovatie 2 onderbruggingen van de N76	1979	NV
9	Dorne	Klooster Jozefienen	1936	JS
10	Eisden	Brug '2' , Langstraat over de Zuidwillemsvaart	1955	BSW
11	Eisden	Gulf Servicestation	1966	BSW
12	Genk	Art Decowoning Steyfkens, Schietboomstraat 9	1938	BSW
13	Genk	Bank Generale Bank, Stationsstraat	1948	BSW
14	Genk	Bank Kredietbank, Stationsstraat	1948	BSW
15	Genk	Bank van Brussel, Fruitmarkt (later Belfius)	1959	BSW
16	Genk	Broedersschool, Hoogstraat, uitbreiding	1936	JS
17	Genk	Brug B15 G. Lambertlaan over E314	1972	NV
18	Genk	Spoorbruggen Oude Zonhovenweg	1940	BSW
19	Genk	Brug B18 Herenstraat over E314	1972	NV
20	Genk	Brug B19 Mispadstraat over E314	1972	NV
21	Genk	Brug O17 in de E314 over E. Vandorenlaan	1970	NV
22	Genk	Brug onder de Oosterring N570 over Hoogzij	1973	NV
23	Genk	Brug onder spoorlijn 21C te Genk, achter Esso	1975	NV
24	Genk	Brug over haventoeegang, Swinnenwijerweg	1955	BSW
25	Genk	Brug spoor over de Meeënweg	1940	BSW
26	Genk	Brug over de Meeënweg: heropbouw na oorlog	1944	BSW
27	Genk	Brug spoor Tennistaan lijn 21D onder Tennistaan	1977	NV
28	Genk	Brug spoor Tennistaan, lijn 21D onder lijn 21C	1977	NV
29	Genk	Cinema Victoria	1937	JS
30	Genk	Cité Termien	1930	JS
31	Genk	College: turn-en feestzaal	1949	BSW
32	Genk	College: uitbreiding klassen, eetzaal, internaat	1939	BSW

33	Genk	Dispensarium, H. De Cleenestraat	1938	BSW
34	Genk	garage Neyens, Weg naar As	1930	JS
35	Genk	gebouw Sociale werken, Winterslag	1933	JS
36	Genk	Genk, station: telefoonkantoor	1933	JS
37	Genk	Grote Bazar, Jean De Sutter (later 'Stadscafé')	1946	BSW
38	Genk	Handelshuis Bastiaens, Grotestraat	1934	JS
39	Genk	Handelshuis Boelen, Waterschei	1929	JS
40	Genk	Handelshuis Broux, Winterslag	1932	JS
41	Genk	Handelshuis David bakkerij	1932	JS
42	Genk	Handelshuis Dries (1)	1937	JS
43	Genk	Handelshuis Dries (2)	1937	JS
44	Genk	Handelshuis Engelen gareelmaker	1934	JS
45	Genk	Handelshuis Geebelen, bakker Waterschei/Staelen	1930	JS
46	Genk	Handelshuis Houben Grotestraat (1)	1933	JS
47	Genk	Handelshuis Houben Grotestraat (2)	1933	JS
48	Genk	Handelshuis Luyckx, Stationsstraat 14	1970	NV
49	Genk	Handelshuis Snijkers, Weg naar As	1932	JS
50	Genk	Handelshuis Vandersanden, Weg naar As	1934	JS
51	Genk	Handelshuis Voets	1933	JS
52	Genk	Kerk St Martinus	1952	BSW
53	Genk	Kerkhof, herstellingswerken	1937	JS
54	Genk	Kolenhaven: kantoor en 2 woningen	1937	JS
55	Genk	Kolenhaven: ateliergebouw	1942	BSW
56	Genk	Magazijn Jef Vanaeken	1931	JS
57	Genk	Magazijngebouwen Steyfkens Reinpadstr.	1952	BSW
58	Genk	Notariaat en woning Fagard, Bochtlaan	1969	NV
59	Genk	Opnamestudio Engelen	1967	NV
60	Genk	Paardenstal Brouwerij van Alken	1931	JS
61	Genk	Paulissen Beton, keermuren	1975	NV
62	Genk	Praktijk en woning Dr Bollen, Grotestraat	1948	BSW
63	Genk	Praktijk en woning tandarts Bouts, Bochtlaan	1969	NV
64	Genk	School St Lodewijk, Mosselerlaan	1954	BSW
65	Genk	Servicestation Gulf, Hoogstraat	1966	BSW
66	Genk	Shopping Center 1, dakrenovatie	1980	NV
67	Genk	Staelen, HS-post EBES, Staelenstraat	1954	BSW
68	Genk	Toegangsmuur park Lourdeskapel	1963	BSW
69	Genk	Tribune Thor Waterschei	1954	BSW
70	Genk	Villa en kantoor arch. van de Kerkhof, Krekeldries 10	1973	NV
71	Genk	Villa arch. De Paepe, weg naar As 65	1952	BSW
72	Genk	Villa Sturm 1	1932	JS
73	Genk	Villa Sturm 2	1936	JS
74	Genk	Villa Vleugels, Weg naar As	1938	JS
75	Genk	Villa Vleugels, Mosselerlaan	1953	BSW
76	Genk	Wijk 4e cité Winterslag	1948	BSW
77	Genk	Wijk Nieuw Dak, Termien	1930	JS
78	Genk	Woning 1 van 3 Herenstraat	1931	JS
79	Genk	Woning 2 van 3 Herenstraat	1931	JS

80	Genk	Woning 3 van 3 Herenstraat	1931	JS
81	Genk	Woning Broeckx Winterslag	1932	JS
82	Genk	Woning Broekmans Waterschei	1929	JS
83	Genk	Woning Claes Jos. St Martensberg	1936	JS
84	Genk	Woning Cuppens Léon	1938	JS
85	Genk	Woning Dries Pierre	1932	JS
86	Genk	Woning Dries-Schreurs	1935	JS
87	Genk	Woning Feyants	1935	JS
88	Genk	Woning Geraerts Langerlo	1937	JS
89	Genk	Woning Gilissen	1930	JS
90	Genk	Woning Gonissen, Genk	1935	JS
91	Genk	Woning Haesendaël Grotestraat	1936	JS
92	Genk	Woning Henckens-Slijpen	1935	JS
93	Genk	Woning Hendrix	1935	JS
94	Genk	Woning Hermans	1936	JS
95	Genk	Woning Hoeven Mathieu, weg naar As 94	1935	JS
96	Genk	Woning Houben	1936	JS
97	Genk	Woningen Jan de slachter 2-woonst, Reinpadstraat	1938	JS
98	Genk	Woning Kraewinkels	1933	JS
99	Genk	Wijk Negenhuizen	1935	JS
100	Genk	Woning Nelissen, Cecilweg	1937	JS
101	Genk	Woning Olaerts Emiel	1936	JS
102	Genk	Woning Roux-Geurden Frans	1936	JS
103	Genk	Woning Schrijvers	1933	JS
104	Genk	Woning Steyfkens Albert, Bretheistraat	1965	BSW
105	Genk	Woning Steyfkens Albert, Fruitmarkt	1941	BSW
106	Genk	Woning Steyfkens Guy en Chris Reinpadstraat nr 73	1980	NV
107	Genk	Woning Steyfkens Louis, Fransebosstraat	1964	BSW
108	Genk	Woning Steyfkens Louis, Fruitmarkt	1941	BSW
109	Genk	Woning Steyfkens Neerzijstraat 47	1974	NV
110	Genk	Woning Steyfkens Raoul, Mispelaarsstraat 36	1976	NV
111	Genk	Woning Stouten	1930	JS
112	Genk	Woning Stulens	1934	JS
113	Genk	Woning Stulens-Beuls	1934	JS
114	Genk	Woning Uiterhaegen	1932	JS
115	Genk	Woning Vanoirbeek	1934	JS
116	Genk	Woning Vansimpson	1930	JS
117	Genk	Woning Verhaeren	1930	JS
118	Genk	Woning Vonck, Nieuwstraat	1934	JS
119	Genk	Woning Wolfs H., Bestuurder	1936	JS
120	Genk	Woning Wouter Valnier	1932	JS
121	Genk	Woningblok 2 woningen Richter nr 33 en 35	1936	JS
122	Genk	Woningblok 2 woningen weg naar As 18 en 20	1938	BSW
123	Genk	Woning Reinpadstraat 22	1954	BSW
124	Genk	Woning Reinpadstraat 24	1954	BSW
125	Genk	Woning Reinpadstraat 26	1954	BSW
126	Genk	Woning Reinpadstraat 28	1954	BSW

127	Genk	Woning Reinpadstraat 30	1954	BSW
128	Genk	Woning Reinpadstraat 32	1954	BSW
129	Genk	Woning Reinpadstraat 34	1954	BSW
130	Genk	Woningen Simons, Kleine Hostartstraat 23 en 25	1925	JS
131	Genk	Woningen Reinpad, verhuurd aan Rijkswacht	1938	JS
132	Genk	Woning 1 Van Dooren Emile Weg naar As	1932	JS
133	Genk	Woning 2 Van Dooren Emile Weg naar As	1932	JS
134	Genk	Woning 3 Van Dooren Emile Weg naar Winterslag	1935	JS
135	Genk	Woning 4 Van Dooren Emile Weg naar Winterslag	1935	JS
136	Genk	Woning 5 Van Dooren Emile Weg naar Winterslag	1935	JS
137	Genk	Ziekenhuis St Jan, weg naar As: vleugel Heelkunde	1953	BSW
138	Halen	bruggen over de Gete en bijrivier	1961	BSW
139	Hasselt	Jessa , Hasselt : verdieping 5 op blok E	1969	NV
140	Hasselt	Jessa , Hydrotherapie en uitbreiding keuken	1978	NV
141	Hasselt	Rusthuis	1975	NV
142	Hasselt	Brug B77, Rapertingen, Hellebeemden over E313	1961	BSW
143	Hasselt	NMBS Trieerseinhuis	1969	NV
144	Hasselt	NMBS Seinhuis post E	1969	NV
145	Hasselt (Kiewit)	NMBS toegangstrap perron Kiewit vanaf brug	1973	NV
146	Hasselt (Kuringen)	Keermuur bij BP verdeelcentrum van brandstoffen	1973	NV
147	Heusden-Zolder	Tribune circuit Zolder Terlaemen	1969	NV
148	Heusden-Zolder	Brug N719 Koolmijnlaan over spoorlijn 15	1980	NV
149	Jodoigne	Zie (1) aan het einde van deze lijst	1974	NV
150	Leopoldsburg	Spoorbrug over voet- en fietstunnel onder spoor	1958	BSW
151	Leuven	Tribune zijde ZW, stadion OHL Leuven	1957	BSW
152	Lummen	Brug B57 in de E313	1961	BSW
153	Lummen, Linkhout	Brug O6 E314 over spoorlijn 35 Hasselt- Diest	1975	NV
154	Meerhout	Brug B43 op de E313	1959	BSW
155	Neeroeteren	Brug over de Zuid Willemsvaart en wegenis 1,4 km	1963	BSW
156	Ransberg	Ondergrondse drinkwaterciterne 3000m ³	1979	NV
157	Rekem	Villa Palmers de Terlaemen	1938	JS
158	Rekem	Kerk St Petrus	1955	BSW
159	Rocourt	Brug E25 over rue de l'Arbre Ste Barbara	1959	BSW
160	Spa Nivezé	Villa Belche 'Clos Fleuri', Route du Tonnelet 44	1938	JS
161	St Lambrechts Herk	Spoorbrug over de Paenhuisstraat	1981	NV
162	St Truiden	Brug St Truiden N80 over N3	1976	NV
163	Tessenderlo	Brug B51 in de E313	1960	BSW
164	Tongeren	school RMS, Driekruisenstraat	1960	BSW
165	Tongeren	Station: perrons en luifels verhogen	1981	NV
166	Tongeren	tribune De Motten	1957	BSW
167	Waremmé (Bleret)	Spoorbrug rue V.Rouvroy en voettunnel lijn 36	1981	NV
168	Zolder	Tribune autocircuit	1968	NV
169	Zutendaal	villa Cops	1948	JS

(1) Brug van de Chemin du Vénérable over de Grote Gete.



Guy Steyfkens (Genk °1948) groeide op in een familie van bouwondernemers. Hij studeerde af als industrieel ingenieur in de burgerlijke bouwkunde. Van 1970 tot 1982 was hij zelf actief in een van de familieondernemingen Steyfkens in de periode waarin hoofdzakelijk bruggenbouw op de agenda stond. Daarna was hij nog 32 jaar in dienst bij de Europese bouwonderneming STRABAG SE. In dit boek duikt hij in de familiearchieven en blikt terug op de realisaties van de drie ondernemingen Steyfkens tussen 1925 en 1982.

