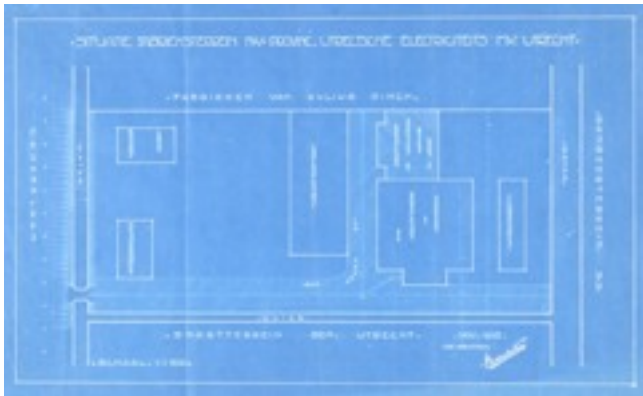


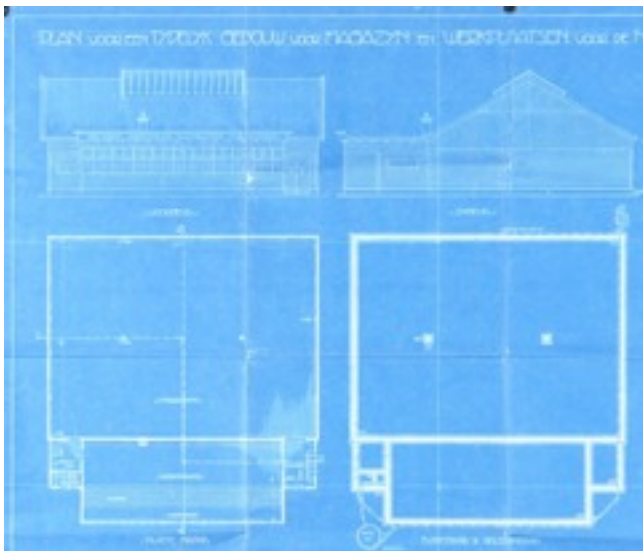
Het ontstaan van het terrein vanaf 1918 (n.a.v. inventarisatie Doos 5)



Op de oudste situatietekening van november 1918 ligt het terrein ingesloten tussen de fabrieken van Julius Pinch¹ (noordzijde) en het Sportterrein Gem. Utrecht. De achterzijde grenst aan water (Kruisvaart) met aan de overzijde het rangeerterrein van de NS. Langs de Croeselaan ligt dan nog water, de Moesgracht.

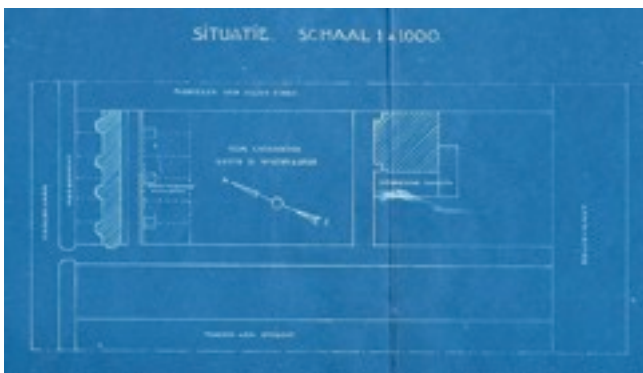
Op deze situatietekening worden een aantal gebouwen, woningen en wegen getekend, waarbij de "eerst te bouwen magazijnen en werkplaatsen" en de wegen (met aangegeven smalspoorlijntje) het meest concreet. Langs

de Croeselaan is dan een klein blok dienstwoningen en een kantoorgebouw getekend. Aan de zijde van het sportterrein is een sloot.



Op de plantekening van maart 1919 staan een drietal woningen en tevens het tijdelijk gebouw voor magazijn+werkplaats aangegeven. Van dit gebouw bestaat al een tekening van 18 nov. 1918 met een zadeldak met luchtkoker en wolfseinden en doet een beetje 'agrarisch' aan. Het definitieve plan heeft een recht zadeldak met een lichtstraat in de nok.

(Op de situatietekening uit doos 2 genaamd "Bebouwing" (zie envelop "Verbouwing Magazijn") worden zes woningen ingetekend langs de Moesgracht. De architect van deze tekeningen is ook P.M. van der Veen).



Op deze situatietekening uit 1919 is de toestand met de dienstwoningen te zien, zes i.p.v. drie woningen en het magazijn annex werkplaats gebouw met toekomstige uitbreiding?

Op twee schetsbladen staat al suggesties voor uitbreiding van het (tijdelijk) magazijn met een garage aan de zuidzijde en een meter ijkkamer aan de oostzijde. Op de definitieve plantekening van de architect op jan. 1919 worden ze niet overgenomen. In eerder genoemde doos 2 is in 1920 toch sprake van een verbouwing van dit magazijn.

De oorspronkelijke tekening voor de directieket is van januari 1919. Op de eerste versie daarvan staat het tijdelijk magazijn ingetekend en de directieket links van de brug over de Moesgracht, op de tweede versie getekend door de opdrachtgever en de aannemer staat de directieket rechts van de brug. Op het derde exemplaar, op de achterzijde afgestempeld door Bouw en Woningtoezicht 22 mei 1922 (!) en nu blad C414 genaamd, is de situatietekening nu voorzien van de magazijn+werkplaats en zes woningen. Bovendien zijn de garage en de verbouwing magazijn (beiden uit 1920 in doos 2 aanwezig) tevens het oliehuis uit 1921 (1922) ingetekend aan de zuidzijde van het terrein.

De brug over de Moesgracht wordt 7 feb. 1919 opgedragen aan de Hollandsche Maatschappij tot het maken van werken in gewapend beton (van Waning) voor het bedrag van f 5.150,- ,

het tijdelijke gebouw en werkplaats tevens een directieket wordt op 17 maart 1919 opgedragen aan J. van Houwelingen voor een bedrag van f 24.350,-, het aanleggen van de wegen wordt 22 april 1919 opgedragen aan F.A. Knebel voor een bedrag van f 7.178,- en tenslotte wordt het bouwen van de zes woningen op 10 juni 1919 opgedragen aan J. van Houwelingen voor een bedrag van f 57.860,-. De in het bestek (no: 35) genoemde bouwtijd van drie en een halve maand betekent dat deze woningen in oktober 1919 klaar zijn. Aangenomen wordt dat de overige werkzaamheden dan eveneens zijn beëindigd en het terrein er uitziet als op de situatietekening is aangegeven.



Dit is het eerste ontwerp voor de woningen, hier nog als blokje van drie².

Naar aanleiding van de stukken in doos 2 (Envelop "Garage (1920)" en "Verbouwing magazijn (en laboratorium) 1920" schreef ik eerder het volgende:

Uit het dossier blijkt dat aannemer J.H. Wijgh op 9 augustus 1920 de aannemings-

overeenkomst tekende voor een bedrag van f 5.980,-. Er wordt in deze tijd altijd geïnformeerd naar de achtergronden van de aannemer en zelfs van de borgen die garant staan voor zijn solvabiliteit. Zowel bij particulieren als bij "Bureaux voor den handel" als de gemeente architect van Zeist waar hij eerder werk heeft uitgevoerd.

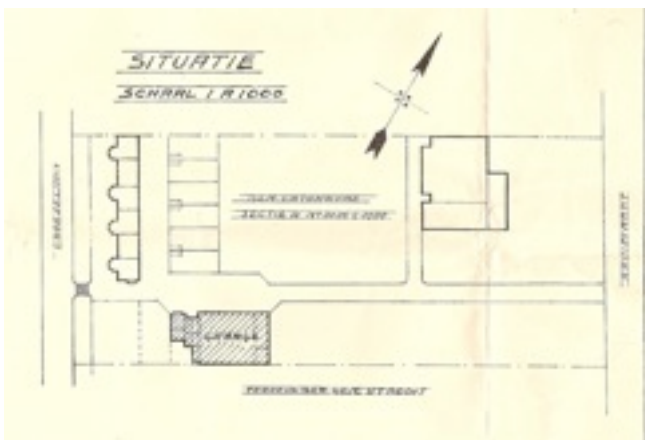
Het bestek dat een keurig gedrukt boekwerkje is, wordt op 24 juli 1920 ondertekend door C. Noome, directeur van de PUEM, de aannemer J.H. Wijgh en de borgen A.G. Immink en Mej. Molenbeek namens haar man J.J. Mulder.

Op de situatietekeningen van de garage + chauffeurswoning zijn deze uitbreidingen van het magazijn al aangegeven.



Blijkens het Dagboek wordt deze garage met chauffeurswoning van 2 augustus 1920 t/m 26 maart 1921 gebouwd. Aanvullend gaat het Dagboek verder met de "Bouw van de inrichting voor het beproeven van transformatoren met werkplaats, H.S. ruimte, Centrale verwarming enz." Onderhands gegund op 27 januari 1921 voor een bedrag van f 45.875,-. Het betonwerk wordt daarnaast aangenomen door de fa. Van Waning en Co voor een bedrag van f

19.488,-. Het werk wordt uitgevoerd van 27 januari 1921 t/m 2 juli (het dagboek stopt dan tenminste. Dan is er nog een verslag van de bouw van het Oliehuis, afdeling betonwerken over de periode van 7 februari 1921 t/m 2 juli 1921. Dit gebouw is gepland achter de garage ter hoogte van het magazijn.



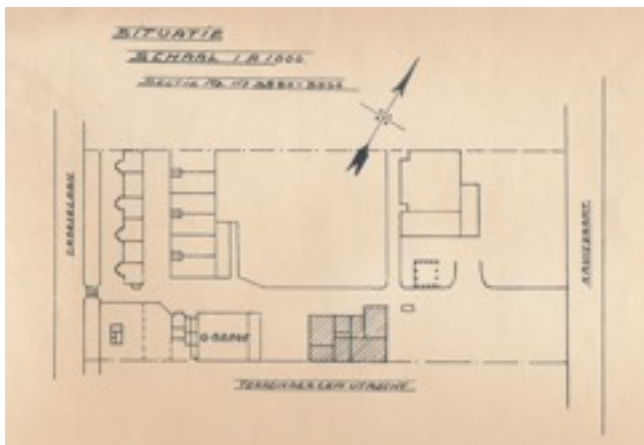
Deze situatie hoort bij het bouwplan 1920 van de garage + chauffeurswoning.

De bouwvergunning voor de gebouwen is niet in het dossier aanwezig, wel een vergunning voor het tijdelijk bouwen van een steiger op het naastliggende terrein van de gemeente Utrecht. De Staf van de PUEM bestaat in die periode uit: directeur ir. C. Noome, ir. G. Th. Heikens als ingenieur, A.G.M. Jocker als boekhouder, L.J.H. Klöpping als opzichtertekenaar en J.A. Brons als kantoorbediende³. De tekening voor de garage met chauffeurswoning is al wel door L.V. getekend (Vinkenborg)? (Dhr. Noome wordt op 15 mei 1929 vervangen door ir. W.L.C. Brunings).

In 1921 wordt een zg. Oliehuis opgericht waarvoor op 20 jan. 1921 door aannemer J.H. Wijgh een overeenkomst wordt getekend voor een bedrag van f 45.875,-. Volgens de gemeente is dit gebouw op 20 december 1921 opgeleverd. In dit jaar wordt ook een centrale

Bedrijfsterrein aan de Croeselaan (a.d.h.v de archiefdozen en negatiefmappen) pag.: 3

verwarmingsinstallatie aangelegd voor alle nu bestaande gebouwen door de firma W.J. Stokvis, Koninklijke Fabriek van Metaalwerken te Arnhem voor een bedrag van f 13.432,-. Hoofdfunctie van dit gebouw in kennelijk het beproeven van transformatoren.



Zo ziet het terrein er na het bouwen van het zg. Oliehuis eind 1922 uit.

In mijn archief duikt een ontwerp op van H.E. Schulte uit 1931 (gez. L.V.) voor een kantoorgebouw op het terrein tussen de zes woningen en het magazijn c.a. Gezien het uiterlijk en de vormgeving vermoed ik dat dit een plan is geweest om het hoofdkantoor eveneens aan de Croeselaan op te richten. De reeks voorontwerpen voor het kantoor aan de Catharijnesingel beginnen ook in 1931. Op de voorgrond is tevens een directievilla te zien?



Op het ontwerp voor het nieuwe kantoor (en directievilla?) is de 'nieuwe' Croeselaan met tramlijn al te zien.

In 1932 wil B&W de Croeselaan verbreden door de Moesgracht te dempen .

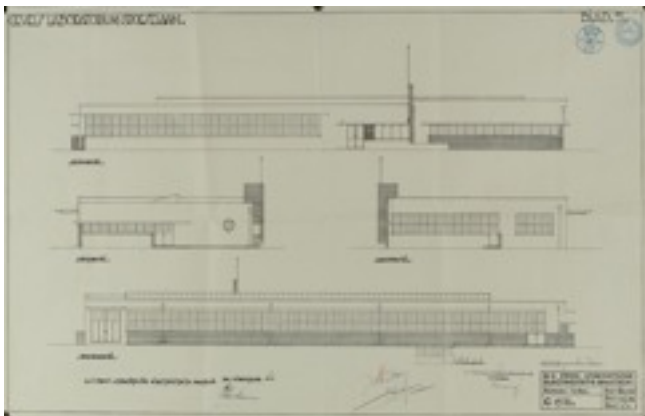


Er ontstaat een discussie over de terreingrens nabij de erkers van de woningen. Deze loopt nog als in 1933 bouwvergunning gevraagd wordt voor het bouwen van een laboratoriumgebouw. Op de aanvraag wordt L. Vinkenburg wonende Da Costakade 15 als verantwoordelijk architect aangeduid, het formulier is handgeschreven ingevuld door Schulte;-) en ondertekend door Vinkenburg. De bouwvergunning wordt in eerste instantie uitgesteld en uiteindelijk 2 oktober 1933 geweigerd omdat door de nog niet gerealiseerde grondruil het voor de PUEM niet

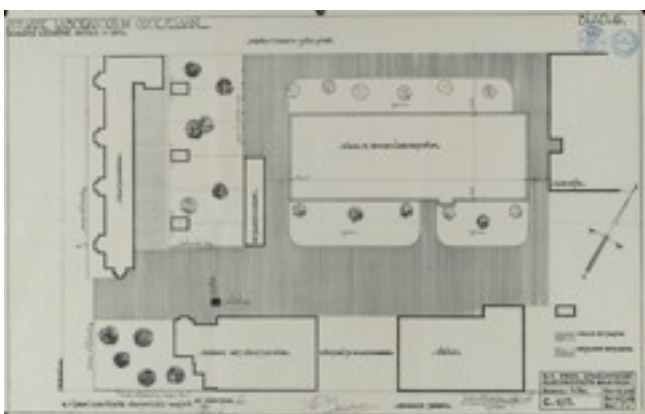
mogelijk is zonder over het eigendom van de gemeente zijn terrein te bereiken. De Raad van Commissarissen ontvangt een voorstel van de directeur van de PUEM dd. 17 oktober om akkoord te gaan met B&W. In november is overeenstemming over het hekwerk.

De (ontwerp)tekeningen C670 - C 675 zijn dan al in juli 1933 door een driemanschap op de tekenkamer getekend: G.J. Krop, W.J. Drees en H.E. Schulte, ze zijn van 19 tot 28 gedateerd (haast?). Doch ze worden op de achterzijde gestempeld per datum van weigering van de bouwvergunning: 2 okt. 1933.

Eerst nadat in 1934 de overdracht van de strook grond is geregeld, wordt door B&W op 25 juni 1934 de bouwvergunning verleend. Aangenomen mag worden dat toen terstond met de uitvoering is begonnen? Door de Koninklijke Rotterdamse Betonijzer-Maatschappij voorheen Van Waning&Co, Rotterdam. Geen verdere gegevens.



Geveltekening van het nieuwe Laboratoriumgebouw.



De bijbehorende situatietekening waarop de toestand van het bedrijfsterrein in de jaren '30 weergegeven is. ⁴ Voor de garage is nog ruimte voor een uitbreiding gereserveerd.

Deze is omstreeks 1925 gerealiseerd volgens de oude foto



De makette in mijn archief waarop een 'overbouw' te zien is op de achtergrond, duidt op verder plannen voor uitbreiding van de gebouwen. In deze vorm zou het niet worden . . . Aangenomen kan worden dat tot en kort na WO II geen verdere bebouwing is opgericht?

Aan de hand van de negatievenmap kan de bouwgeschiedenis verder uitgewerkt worden.

Als ik de makette goed bekijk moet deze aan het eind van de jaren '30 gemaakt zijn, alle gebouwen die tot die tijd gebouwd zijn staan er heel precies op. Het kantoor ontwerp uit 1931 is dan kennelijk al vervallen.

Vanaf dit punt beschrijf ik de bouwgeschiedenis vooral aan de hand van de negatief mappen.

Enkele beelden van de gebouwen zoals die er staan voor de na-oorlogse uitbreidingen.



Het

zg. Oliehuis met aansluitende de garages (foto omstreeks 1925)



Het nieuwe Laboratoriumgebouw kort na oplevering omstreeks 1934/35



Op foto's uit 1956⁵ is te zien dat er dan verder gebouwd is. Te zien is dat het Laboratoriumgebouw uit 1934 aan de oostzijde een verdieping heeft gekregen. De architectuur past nog in het oeuvre van Schulte.

De werkplaats/magazijn uit 1919 is nog net zichtbaar. Daarachter wordt in 1963 het gebouw voor de transformatordienst gebouwd (gasbetonplaten). (Op de foto hier onder uit 1972 is dat nog beter te zien).



In mijn eigen agenda zie ik dat ik op 11 december 1963 in mijn praktisch jaar van de HTS voor Hoogevest nog naar de bouw ben geweest!!?



In 1965 wordt het oude oliehuis uit 1922 gesloopt t.b.v. nieuwe garages 1966, aansluitend aan bestaande garages. De nieuwe garages worden tot aan de Kruisvaart doorgetrokken.



Op het nog niet verhoogde deel van het Lab gebouw uit 1934 wordt \pm 1966 de 'sporthal' (met kantine) gebouwd. Het bestaande trappenhuis met de glazen bouwsteen gevel sneuvelt hierbij. In 1967 is dit gebouw klaar, de gevels van het in 1956 verbouwde labgebouw uit 1934 zijn ook geheel gewijzigd.



Zo ziet het Laboratorium gebouw uit 1934 er in 1967 uit na de twee verbouwingen. Het wordt TMA gebouw genoemd.



In 1969 worden de fabrieksgebouwen van Pintsch/Philips Lastaven gesloopt vooruitlopend op de bouw van het nieuwe hoofdkantoor aan de Croeselaan. Waarna op 29 mei 1970 de eerste paal wordt geslagen.



De dienstwoningen die oorspronkelijk langs de Moesgracht gebouwd werden, staan in 1952 aan de Croeselaan na demping van de Moesgracht.

De voordeur van deze woningen zit aan de zijde van het bedrijfsterrein, niet langs de Croeselaan.



In 1972 betreft men het nieuw hoofdkantoor aan de Croeselaan. Kort daarna worden de dienstwoningen gesloopt.



Er zijn dan al voor het TMA gebouw twee nieuwe bedrijfswoningen gebouwd. Op de achtergrond staat de garage met de chauffeurswoning uit 1921.



In 1973 wordt de garage met chauffeurswoning uit 1921 gesloopt. Ter plaatse wordt dan een nieuwe garage gebouwd met een kleiner oppervlak, waardoor de Croeselaan ter plaatse verbreed kan worden.



Beeld na het verdwijnen van de bebouwing (Pintsch+PUEM) langs de Croeselaan. Naast het nieuwe PUEM gebouw staat de villa van Linschoten die de hele strook grond tot aan de Kruisvaart gebruikt er nog. Daarnaast staat het nieuwe CVI⁶ gebouw al!

¹ Info Kees Volkers: Julius Pintsch was een fabriek van gasapparaten, onder meer voor treinverlichting. De fabriek is in 1904 opgericht aan de Croeselaan. In deze gebouwen wordt later de Philips Lasstavenfabriek gevestigd.

² In PUEM 1916-1966, p.55 staat een "idyllisch" plaatje van deze woningen, p.55

³ zie PUEM 1916-1941, p.41.

⁴ in PUEM 1916-1941 wordt op pag. 120-122 de werkzaamheden in deze gebouwen omschreven.

⁵ Aangenomen kan worden dat deze foto's gemaakt in 1963 vanaf het dak trafodienst de toestand van 1956 weergeeft.

⁶ De afkorting CVI staat voor "Centrum Voor Informatieverwerking". Dit was voor de Scheiding van beheer en vervoer in 1995 een dochterbedrijf van NS.