Het belang van W.C. van Hoorn voor Zuilen

Zuilen

Zuilen, het schilderachtige dorpje aan de Vecht, waarvan Jac. P. Thijsse in 1915 in een Verkade-album schreef: 'Dat kleine Zuilen vind ik nu het allermooiste dorpje aan de Vecht. 't Ligt open en bloot aan 't heldere water, want de Vecht heeft al lang zijn Utrechtsche troebeligheid overwonnen. Aardig kerkje, mooi rechthuis, kleurige daakjes, rood met wit geblokte vensterluiken, zwaar geboomte op beide oevers en ja, tusschen de boomen van den rechteroever door schemert het oud kasteel…'

U ziet het, Jac. P. Thijsse had gelijk

Werkspoor en De Muinck Keizer

Op het grondgebied van 'dat kleine Zuilen' – tot 1 januari 1954 was Zuilen een zelfstandige gemeente – wordt dan al hard gewerkt op de twee grote fabrieken die zich in Zuilen vestigden: Werkspoor te Amsterdam besloot in 1912 tot overplaatsing van een deel van de fabrieken naar Zuilen voor de bouw van wagons en bruggen. J.M. de Muinck Keizer (later Demka) verplaatste kort daarna op verzoek van de directie van Werkspoor zijn staalproductie vanuit het Groningse Martenshoek en ging de speciale staalsoorten in Zuilen gieten.

Wagonbouw

Werkspoor groeide in Amsterdam uit zijn jas. De orders met grote volumes kon men daar niet meer vervaardigen. Logisch dat juist voor die groep een andere locatie gezocht werd. De wagonbouw had behoefte aan veel meer oppervlakte. Er is een periode geweest dat de fabriek ieder uur een kolenwagen afleverde. Dan is het van belang dat je die ook ergens op kunt slaan. Werkspoor bouwde méér dan alleen kolenwagens. Bekende treinstellen als 'De Hondenkop' en de Trans Europa Expres (TEE) verlieten de fabriek. Net als de locomotieven in de 1200-serie die Werkspoor in licentie bouwde, en waarvan nu, na ruim 60 jaar nog enkele in gebruik zijn met 6 tot 7 miljoen kilometer 'op de teller'.

Luchtfoto van het Werkspoorterrein vóór de Tweede Wereldoorlog

De grote Argentijnse order
Van de Argentijnse spoorwegen kreeg Werkspoor in 1952 de opdracht tot levering van 90 locomotieven en 400 rijtuigen. Met een totaalbedrag voor deze order van 250.000.000 gulden, was dit de grootste order ooit voor een Nederlands bedrijf. Werkspoor was mede daardoor van 1952 tot 1958 de grootste wagonfabriek van Europa! Op het hoogtepunt van de productie werkten bij de fabriek meer dan 5000 mensen uit meer dan 200 verschillende gemeentes in ons land.

Bruggenbouw
De afdeling Bruggenbouw monteerde de delen zo groot mogelijk op de fabriek, voordat die op transport gingen naar de verschillende locaties. Veel grote spoor- en verkeersbruggen bouwde Werkspoor. Een van de bekendste is ongetwijfeld 'de brug bij Zaltbommel'. Het gaat hier om drie bruggen – twee spoorbruggen en een verkeersbrug – over de Waal bij Zaltbommel. De verkeersbrug is een onderdeel van het plan dat ing. Harmsen van Rijkswaterstaat ontwierp in de crisisjaren van de vorige eeuw. Het autoverkeer nam toen al zo toe, dat een wegenstructuur bedacht werd om de steden door middel van doorgaande wegen met elkaar te verbinden. Over de grote rivieren moesten daarvoor twaalf verkeersbruggen gebouwd worden. De Bommelse brug is een van deze twaalf bruggen. Veel van deze bruggen, natuurlijk ook de Bommelse, werden aan het begin van de Tweede Wereldoorlog door de Nederlandse Genie onklaar gemaakt om de opmars van de Duitsers te vertragen. Dat deed men door enkele delen van de pijler af te laten glijden. Werkspoor kreeg opdracht van de bezetter deze schade te herstellen.

Aan het eind van de oorlog werden veel bruggen kapotgebombardeerd of liepen schade op door ander oorlogsgeweld. Na de capitulatie kreeg Werkspoor wederom de opdracht deze bruggen te herstellen, dit keer van de Nederlandse overheid. Geen wonder dus dat heel veel medewerkers van de Afdeling Bruggenbouw zich deze bruggen goed kunnen herinneren.

Wescon

De grote groep medewerkers die aan het herstel van de bruggen had bijgedragen werd na het gereedkomen van de werkzaamheden overtallig. Het ging de directie echter te ver om deze mannen –die immers een grote bijdrage hadden geleverd aan het naoorlogse herstel van de economie van Nederland – te ontslaan. De directie van Werkspoor Utrecht en Amsterdam traden in overleg met de collega-directeuren van B.P.M. (tegenwoordig Shell) en legde de vraag voor of Shell geen behoefte had aan hardwerkende arbeiders, gewend met zware metaalconstructies om te gaan en langere tijd van huis geen bezwaar vonden. Op dat moment werd voor Shell in Pernis montagewerk aan raffinaderijen gedaan door Amerikanen. Dat zijn Werkspoorders gaan doen. Zo ontstond een geheel nieuwe tak binnen het bedrijf: montagewerken. Werkspoorders waren met hun vakmanschap zo succesvol dat zij montagewerk hebben verricht op locaties over de gehele wereld!

En meer

Uiteindelijk bouwde Werkspoor Utrecht meer, veel meer dan 'alleen maar' wagons en bruggen. Bussen, vrachtauto's, het restaurant en de brug van de Euromast, de Haringvlietschuiven, een houten vrachtvliegtuig voor de KLM, vleugelsegmenten voor de Fokker G1, luchtinlaat- en staartstuk voor de Hawker-Hunter, Metro-treinstellen voor Rotterdam, trams voor de vier grote steden, de telescoopantenne te Dwingeloo, maar óók… de deuren voor het Hoofdgebouw van de NS te Utrecht, enz.

Vierde gemeente

Op een terrein van maar liefst 34 hectare bouwden de werknemers van Werkspoor en Demka aan hun en onze toekomst en zorgden voor een stormachtige groei van Zuilen. Het dorpje groeide echter niet vanuit zijn kern, maar er ontstond geheel los van het dorpje aan de Vecht een grote woonwijk, tegen én over de grens met de gemeente Utrecht. Woonden in 1900 ongeveer 900 mensen in Zuilen, dat aantal groeide door de komst van de fabrieken naar meer dan 26.000 op het moment van de annexatie. Dan is 'dat kleine Zuilen' uitgegroeid tot de vierde gemeente in de provincie!

Dankzij Jan Kol III

Initiatiefnemer voor de verplaatsing van een deel van de Werkspoor-fabrieken naar Zuilen was de heer Jan Kol III. Inderdaad, de man van het Park van Kol dat we nu kennen als het Julianapark. Jan Kol had een flink deel van dit terrein in eigendom en voorzag een grote groeimogelijkheid voor de stad Utrecht. Het terrein was zeer geschikt voor de fabrieken: het lag aan open water (belangrijk voor de aanvoer van grote hoeveelheden grondstoffen en de afvoer van bijvoorbeeld bruggen), aan de spoorlijn Amsterdam-Utrecht (makkelijk als je treinen bouwt) én dicht bij de grootste verbindingsweg tussen Amsterdam en Utrecht die er toen was, de Amsterdamsestraatweg.

W.C. van Hoorn Sr.

De groei van Zuilen tot vierde gemeente van de provincie werd zoals u kon lezen veroorzaakt door de komst van de twee grote fabrieken. Maar… er zijn nog wat andere factoren die deze groei bepaalden. Een van de mensen die persoonlijk een grote invloed op de groei hadden is de heer W.C. van Hoorn. Hij is afkomstig uit het oude dorp Zuilen De grootvader van de heer W.C. van Hoorn (met dezelfde voorletters) was machinist bij de dakpannenfabriek 'Gebroeders Weener'. Hij bestuurde de locomotief die het transport verzorgde van de wagons met klei, tussen het wingebied en de Vecht. Op een kwade dag zag hij dat 'de dorpsgek van Zuilen' in de Vecht viel. De heer van Hoorn was een van de weinige inwoners van Zuilen die kon zwemmen. Hij bedacht zich geen moment en dook de Vecht in om het slachtoffer te redden. Hij kreeg de drenkeling op het droge en die overleefde de geschiedenis. Van Hoorn zelf liep echter een longontsteking op die hem uiteindelijk het leven kostte.

De heer W.C. van Hoorn schilderde een rijtje woningen dat in het oude dorp Zuilen langs de Vecht stond. Het is een rij huisjes dat ruggelings tegen zo'n zelfde rijtje in de Dorpsstraat stond. In een van deze huisjes woonde de oma van de heer Van Hoorn. Aan de achterzijde van dit schilderijtje werd deze tekening geplakt van het interieur dat het winkeltje van oma Van Hoorn toont.

Baron van Tuyll van Serooskerken

Zoals in die tijd gebruikelijk ontfermde de baron zich over de weduwe die van het ontvangen geld een winkeltje begon op dit adres. Zij bleek een uitstekend zakeninstinct te hebben en maakte van haar zaak een winstgevend bedrijf. Zij is de oma van de latere gemeentearchitect van Zuilen, die ook W.C. van Hoorn heet. Als mevrouw van Hoorn het pandje verlaat, komt hier de heer Homburg zijn geluk beproeven met de verkoop van zeep en petroleum.

'Teekenaar'
In het blad *Het Nieuws* van 3 maart 1931 lezen we het bericht:
'Zuilen - Tot tijdelijk teekenaar bij den dienst der gemeentewerken is benoemd de heer W.C. van Hoorn, alhier.' Het is dit knipsel dat de kleinzoon van de heer van Hoorn die hiervoor beschreven werd inplakte in zijn knipselboek en zeker niet het laatste. Deze W.C. van Hoorn wordt op een later tijdstip ook nog de gemeente-architect en brengt vele ontwerpen op zijn naam. Niet alleen woningen, maar ook twee monumenten, een verenigingsgebouw en een groot aantal flatwoningen ontwerpt hij.

Winkelwoonhuizen te Mariëndaal
De eerste keer dat we iets over een van de door de heer Van Hoorn ontworpen woningen lezen is op 23 februari 1937. Dan heeft de architect enige nieuwigheden verwerkt in de plannen voor de woningen die de wijk Mariëndaal zullen gaan vormen. Speciaal voor de bij de winkels behorende woonhuizen ontwerpt hij een trap aan de buitenzijde van het perceel, zodat in geval van uitbreiding, de woning afzonderlijk bereikbaar is.

De hoekwinkel met bovenwoning hoek Amsterdamsestraatweg en Wethouder D.M. Plompstraat.

Vliegermonument
De straten in Mariëndaal werden genoemd naar luchtvaartpioniers. In de eerste jaren van de vorige eeuw waren de Nederlandse luchtvaartpioniers de mannen waar de bevolking trots op was. Dat bracht de gemeentesecretaris, de heer A.J. van der Weerd op het idee deze 'Vliegenierswijk' te voorzien van een monument ter ere van de luchtvaartpioniers. Nog voordat Mariëndaal gereed is – de Tweede Wereldoorlog vertraagde de bouw enorm – werd het door de heer Van Hoorn ontworpen Vliegermonument onthuld. Dit werd bovendien een financieel hoogstandje: omdat

men voor het project een beroep deed op de 'jeugd-werkloozen' kon het hele monument gebouwd worden voor het (ook voor toen al) luttele bedrag van ƒ 300,-.

Dit Vliegermonument werd gebouw in Mariëndaal een wijk waar de straten naar luchtvaartpioniers werden vernoemd. Het monument duikt daarna dikwijls op op ansichtkaarten. Dat is niet zo verwonderlijk, het is dan ook het eerste monument van Zuilen. Hier ziet u hoe dat eruit zag, kort na de opening en nog kompleet met vijver.

Zuilen haalde met de onthulling van het Vliegermonument natuurlijk de pers. Zo stond in het *Utrechts Dagblad* van woensdag 20 juli 1938:

'Hulde aan de pioniers onzer luchtvaart

Vliegermonument te Zuilen onthuld.

De burgemeester de heer O. Norbruis herdenkt de gevallen vliegers en dankt de jeugdige werkloozen voor hun arbeid

Kunstwerk van Joh. Uiterwaal.

Zuilen, 20 juli
Onder zeer groote belangstelling heeft hedenmiddag de onthulling plaatsgevonden van het monument dat "ter eere en nagedachtenis aan de pioniers der Nederlandsche Luchtvaart" is opgericht.
Vanaf den Straatweg werden de genoodigden en belangstellenden door de feestelijk versierde Weth. D.M. Plompstraat, waar tevens de junioressen der plaatselijke

vereenigingen een eerehaag vormden naar de C. van Maasdijkstraat geleid, waar de onthulling plaats zou vinden. Overal waren er vlaggen geplaatst, en de bewoners droegen ook het hunne er toe bij om het geheel een fleurig aanzien te geven. Onder de zeer vele autoriteiten, die de plechtigheid bijwoonden merkten we op: mr. dr. L.H.N. Bosch Ridder van Rosenthal, Commissaris der Koningin in de provincie Utrecht, M.H. Eggink, burgemeester van Maarssen en Maarsseveen, H.P. van der Borch tot Verwolde van Vorden, burgemeester van de Bilt, mr. J.M.M. Hamers, burgemeester van Jutphaas, jhr. J. Huydecoper van Maarseveen, burgemeester van Westbroek en Achttienhoven, W.H. Baron Taets van Amerongen van Renswoude, burgemeester van Oudenrijn, F.L. Los, burgemeester van Houten, J.A. Verder, burgemeester van Vleuten: de heeren J.H. Mulder, onderdirecteur van de U.W.M., ir. W.L.C. Buinings, directeur van de P.U.E.M.
Van militaire zijde waren aanwezig de commandant van de luchtvaart-afdeeling Soesterberg, F.A. van Heyst en zijn kapitein-adjudant.
Voorts zagen wij de heeren F. van den Hout, controleur van het cultureel werk voor werkloozen, ir. J.P. Minderhoud, directeur van Werkspoor, dr. A.J. Bossers uit den Haag, mr. J.A.M. Koch, notaris en advocaat, de heer J. Jonker, directeur van de Borstelfabriek, directeur van de Muinck Keizer, W.A. Hoek, directeur van de Zuurstoffabriek te Schiedam.
Ook waren aanwezig de heeren H. van Wijnmalen, H. van Meel, A.F.R.M.C.H.W. Mulder en F. Koolhoven, de bekende pioniers der Nederlandsche Luchtvaart.
Het voltallige college van B. en W. van Zuilen was met de raadsleden aanwezig. Zoo ook de hoofden der scholen in Zuilen met het onderwijzend personeel, alle ambtenaren ter gemeente-secretarie, en tal van ingezetenen der gemeente Zuilen. De meeste personen waren vergezeld van hunne dames.
Nadat alle genoodigden gezeten waren openden het Zuilens Fanfare Corps deze plechtigheid met een marsch getiteld “Luchtvaart pioniers”, die aan Adriaan Mulder en zijn medepioniers is opgedragen.
Vervolgens trad de heer O. Norbruis, burgemeester van Zuilen, naar voren, om allereerst de gevallenen te herdenken’.
De burgemeester besluit zijn toespraak met de zin: ‘Mijnheer de Commissaris der Koningin, ik verzoek u thans wel het monument te willen onthullen”.’

Sport Vereent
Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd weinig nieuws gebouwd. Dat gaf de heer Van Hoorn mooi de gelegenheid iets geheel anders te doen: hij ontwierp de nieuwe medaille die gewonnen kon worden door de deelnemers aan wedstrijden van de Zuilense gymnastiekvereniging Sport Vereent. In het clubblad schreef men in januari 1941 hierover:
‘De heer W.C. van Hoorn heeft voor onze Vereniging een fraaie medaille ontworpen en heeft S.V. hiermede voor de zoveelste maal een belangrijke dienst bewezen. Wij feliciteren hem gaarne met dit zeer geslaagde stuk werk. Overigens hopen wij van harte, dat velen van onze leden het Bestuur zullen noodzaken hen op grond van hun prestaties een exemplaar uit te reiken.’

Medaille voor Sport Vereent

De wederopbouw gaat van start

Direct na de oorlog werden de handen weer uit de mouwen gestoken en startte de Bouwcommissie Mariëndaal de werkzaamheden voor de totstandkoming van een door Van Hoorn ontworpen Wijkgebouw. Deze werkzaamheden bleken echter vergeefs, de bouw ervan werd niet gerealiseerd.

Het niet uitgevoerde ontwerp Wijkgebouw Mariëndaal

Van Hoorn's eerste school

Dat zal wel een kleuterschool in Zuilen geweest zijn. Maar die bedoelen we hier niet. Met deze kopregel willen we refereren aan de eerste school die Van Hoorn ontwierp. De gemeente-architect van Zuilen had als tekenaar al bijgedragen aan de Openbare Lagere School IV, later Prinses Beatrixschool genoemd en tegenwoordig deel uitmakend van het Vorstelijk Complex. Maar de eerste geheel door hem ontworpen school is de Openbare Lagere School 5, aan de Prinses Margrietstraat. Deze school later net als alle andere openbare scholen in Zuilen een andere naam de Prinses Margrietschool.

Openbare Lagere School 5 aan de Prinses Margrietstraat

Nederland Herrijst

De wederopbouw was op dat moment in volle gang: Nederland Herrijst. Maar dat gaat niet vanzelf. Meer en meer bleek dat de fabrieken van Werkspoor en Demka van groot belang waren voor het herstel van de Nederlandse economie: veel treinen waren stuk of verdwenen en dus moesten op de fabriek de handen ferm uit de mouwen. Ook de toelevering van het te verwerken staal door 'buurman' Demka was van groot belang. Er werd personeel aangenomen uit alle hoeken en gaten van Nederland. Werkspoor had personeel in dienst uit 200 verschillende gemeenten.

Hek om de Vrijheidsboom

De Tweede Wereldoorlog is voorbij. Maar met blijvende herinneringen en monumenten ter nagedachtenis moeten de komende generaties deze ellende onder de aandacht worden gebracht. De buurtverenigingen schieten als paddenstoelen uit de grond. Een ervan wilde graag een sierhek om de door hen geplante boom in de middenberm van de Cornelis Mertenssstraat, dicht bij de Werner Helmichstraat. Ook dat ontwerp is van de heer Van Hoorn, die dan ook bij de onthulling aanwezig was.

Onthulling van het sierhek om de Vrijheidsboom in de Cornelis Mertenssstraat

Woningnood

Net als toen de fabrieken zich in Zuilen vestigden, wilde ook nu het personeel graag in de omgeving van de fabrieken wonen. Daar waren vooralsnog geen huizen voor, en het naoorlogse deviezentekort bepaalde dat gemeenten slechts beperkt nieuwe huizen mochten bouwen. Vanwege het belang van de fabrieken kreeg het gemeentebestuur van Zuilen toestemming voor de bouw van 126 huizen aan de Burg. van Tuyllkade. Dit ontwerp kreeg een bijzonderheid mee dat de show stal: er werden 63 kleine benedenwoningen gebouwd en 63 iets grotere bovenwoningen: '... als later de woningnood afneemt, zullen zij door een kleine verandering in eengezinswoningen worden omgebouwd...'. De eerstesteenlegging van deze woningen, kompleet met het inmetselen van de oorkonde, vond plaats op 1 oktober 1948.

Burgemeester O. Norbruis van Zuilen staat op het punt om aan de geschiedenis van Zuilen een nieuwe mijlpaal toe te voegen: hij gaat straks de eerste steen leggen voor de bouw van 126 nieuwe woningen aan de Burgemeester van Tuyllkade, die werden ontworpen door de gemeente-architect van Zuilen, de heer W.C. van Hoorn. Bij deze eerste steen wordt een loden koker met oorkonde mee-gemetseld. De burgemeester heeft net de oorkonde voorgelezen en de heer Van Hoorn hielp hem deze in de loden koker te stoppen. Nu staat alles gereed om de koker in te gaan metselen.

Succesformule?

De 124 woningen aan de Burgemeester van Tuyllkade waren een goed voorbeeld van hoe het moest. Dit was vermoedelijk de reden dat besloten is de succesformule door te trekken. Ook aan de andere kant van de De Lessepsstraat, aan de Prins Bernhardlaan werden nog 74 woningen van dit type neergezet. Maar de woningnood bleef groot, dus werden ook deze woningen nog gebouwd aan de Prinses Margrietstraat.

De woningen aan de Prins Bernhardlaan

Koningin Juliana school voor ULO

Zuilen zat dringend verlegen om meer woningen, de oorlog was voorbij, er werd een enorme inhaalslag gemaakt. Maar met meer woningen, kwamen ook meer mensen in Zuilen wonen en werd het van belang dat de scholing gelijke tred houdt. Van Hoorn kreeg opdracht voor het ontwerpen van een school voor Uitgebreid Lager Onderwijs, de ULO, die de naam kreeg van de nieuwe koningin: Juliana. De school werd ’s morgens geopend en pas enkele uren later legde de nieuwe koningin haar inauguratierede af. Zuilen was toen de eerste gemeente in Nederland met een school die de naam droeg van de nieuwe landsvrouwe. Deze school werd geopend op 7 september 1948.

De heer Kievit haalt de vlag weg die voor de naam van de U.L.O. school hing, zodat iedereen kan zien wat de nieuwe naam van de school geworden is: Kon. Julianaschool voor U.L.O.

Verenigingsgebouw

Nadat de heer Van Hoorn en passant nog een nieuw verenigingsgebouw ontwierp voor de leden van de Hervormde Gemeente in Zuilen ging hij opnieuw aan de slag voor de groei van Zuilen.

Verenigingsgebouw van de Hervormde Gemeente

Verzetsmonument

Daarna moest de ontwerper alweer aan de slag: Zuilen kreeg een Verzetsmonument en ook hiervoor tekende de heer Van Hoorn. Hij ontwierp samen met de Utrechtse kunstenaar Joh. Uyterwaal een monument waarover maar liefst zes verschillende dag- en weekbladen de loftrompet staken. Voor de schaal die boven op de zuil kwam te staan deed men een beroep op de kennis van de Demka fabrieken. Het monument was net voor de herdenking van 4 mei 1949 gereed en werd onder grote belangstelling in gebruik genomen.

Het door Van Hoorn ontworpen Verzetsmonument, op de oorspronkelijke plaats: in de middenberm van de J.M. de Muinck Keizerlaan

Flats aan de Prins Bernhardlaan

In het *Utrechts Nieuwsblad* van 27 September 1949 lezen we: 'Volkshuisvesting gaf toestemming' voor de bouw van 96 woningen in Zuilen. En de heer Van Hoorn zou de heer Van Hoorn niet zijn als ook hier niet weer een nieuwigheid in zijn ontwerp zou zitten. Hij ontwierp de eerste flatgebouwen van Zuilen met een galerij. Hierdoor hoefden geen trappenhuizen bij iedere woning gebouwd te worden, dat scheelde in de ruimte van de woningen. In de vloeren van de galerijen werden ronde glastegels gemetseld om lichtdoorlating mogelijk te maken. Bovendien creëerde onze architect bij de centrale trappenhuizen een kastje voor iedere woning, waarin de dagelijkse boodschappen door de bakker, melk- of groenteboer gezet konden worden.
Deze flats werden gebouwd aan de Prins Bernhardlaan. Op het dak kwamen de kolenopslagplaatsen en de wasdrooglijnen.
De jeugd die in deze flats woonde, kan zich heerlijk vermaken, verkeer kwam natuurlijk niet voor. Dus is er naar hartenlust gevoetbald. Dit tot ergernis van veel mannelijke bewoners van de flats. Zij werkten vaak in ploegendienst op een van de fabrieken en hadden moeite met slapen…

Flatwoningen aan de Prins Bernhardlaan. Door de vele kijkers naar de Ronde van Zuilen moesten de galerijen later gestut worden.

Het Schaakwijk

Landelijke bekendheid kreeg de architect met een gedurfd staaltje: de bouw van woningen die bekend kwamen te staan als 'het Schaakwijk'. Met deze woningen bracht de heer Van Hoorn een record op zijn naam. Tot dan toe waren de bouwkosten van de goedkoopste woningen die gebouwd werden – in Bussum – ongeveer ƒ 7.500. Hij wist extra toewijzingen voor de bouw van woningen in Zuilen te bewerkstelligen, door dit project op te zetten waarvan de woningen voor ƒ 5.500 gebouwd konden worden. De eerste aanvraag betrof 120 woningen. In 'Den Haag' ging men uit van een rekenfout en Van Hoorn werd uitgenodigd de rekenfout even aan te komen wijzen. Toen bleek dat van een fout geen sprake was, mochten in plaats van 120 zelfs 240 woningen gebouwd worden, mét een lavet, waardoor de bouwkosten stegen naar het formidabele bedrag van f 5800 per woning.

Terwijl men aan de voorkant nog aan het bouwen is, hangt de was al aan de lijnen bij de achterste woningen.

Nog meer flats

Het verhaal gaat nog veel verder, de woningnood is nog lang niet opgelost en de in Zuilen aanwezige fabrieken – en dus de werknemers ervan – waren van zo'n groot belang, dat het uiteindelijk 360 woningen werden. De straten in dit wijkje werden genoemd naar schaakstukken en dat maakte dat de wijk: Het Schaakwijk genoemd werd.

Galerijflats aan de Verlengde Prins Bernhardlaan

Aan de 'verlengde Prins Bernhardlaan' (later wordt dit deel: Burgemeester Norbruislaan genoemd) kwamen nog meer flats. Ook dit keer een ontwerp van Van Hoorn, nu samen met architect T.J. Vermeulen.

De flats aan de Burgemeester Norbruislaan

'Gele scholen'

De heer Van Hoorn kreeg het nog druk. De door hem ontworpen 'Gele Scholen' bijvoorbeeld, brachten een geheel nieuwe concept op gang voor de bouw van scholen. Niet, zoals tot dan gebruikelijk, een lange gang met aan weerszijden lokalen, maar een grote centrale, multifunctionele hal waarlangs de lokalen gesitueerd werden.
In de naoorlogse periode mochten namelijk – in verband met het deviezentekort – wel scholen, maar nog geen gymnastiekzalen gebouwd worden. De scholen die Van Hoorn bedacht, hadden op deze manier toch een aula/gymnastiekruimte terwijl dat dus eigenlijk niet mocht.

Openbare Lagere School 6 en de Elout van Soeterwoudeschool, de beroemde 'Gele Scholen'

De Pedagogenbuurt
De laatste bouw die in Zuilen werd uitgevoerd voordat de annexatie plaatsvond, was de bouw van de flats aan het einde van de Burgemeester Norbruislaan. Deze wijk is onder de naam 'Pedagogenbuurt' door het leven gegaan en werd begin van deze eeuw gesloopt. De flats werden door de gemeentearchitect, de heer van Hoorn, ontworpen. Over de bouw schreef het *Vrije Volk* op vrijdag 19 september 1952:

'Ruim driehonderd flats verrijzen in Zuilen

Geheel nieuwe wijk bij het Elinkwijk-terrein

(van een onzer verslaggevers)

Half October zal in Zuilen een begin worden gemaakt met de bouw van 320 flatwoningen, die een geheel nieuwe wijk zullen gaan vormen tussen de Diemerstraat en het Elinkwijkterrein, loodrecht op de door te trekken Prins Bernhardkade. Men hoopt dit complex binnen anderhalf jaar op te leveren.
De bouwactiviteit wordt op deze manier in Zuilen prachtig voortgezet: half November kunnen de laatste woningen in de Schaakwijk -een complex van totaal 360 huizen- worden betrokken. De gemeentearchitect, de heer W.C. van Hoorn, heeft de woningen ontworpen.

Huizen in vier woonlagen
De flats worden in vier woonlagen en in acht complexen van 40 woningen gebouwd. Zes van deze complexen worden achter elkaar opgetrokken met een tussenruimte van 29 meter welke ruimte wordt opgevuld met een plantsoen en een z.g. woonstraat (een betrekkelijk smalle straat, ongeschikt voor het grote verkeer, maar wel toegankelijk voor groenteboer, bakker, vuilnisauto enz.)
Tussen de twee resterende complexen wordt een speelweide aangelegd van 100 x 80 meter.
Ieder complex wordt voorzien van twee centrale trappenhuizen en galerijen op iedere verdieping. Ondergronds wordt voor ieder gezin een bergplaats ingericht.
Drie typen woningen zullen er verrijzen: type A bevat een woonkamer, een grote slaapkamer en een keuken met doucheruimte en lavet, hiervan worden er 192 gebouwd. Type B krijgt dezelfde inrichting met een kleinere slaapkamer er bij en type C twee grote slaapkamers en een kleine. Van beide laatste typen zijn er 64 geprojecteerd.

Zware betonpalen
Deze hoogbouw, waarvoor Maandag toestemming uit Den Haag afkwam, vereist stevige fundamenten. Hiervoor zullen betonpalen van negen meter worden gebruikt. De complexen worden opgetrokken in gele steen en gedekt met rode en blauwe pannen. De bouw wordt uitgevoerd door Brederode's betonbedrijf.
De huurprijs van deze flats varieert van acht tot negen gulden.
Tegenover deze woningen zullen aan het verlengde van de Prins Bernhardkade winkelhuizen worden gebouwd, waarin de middenstand in al zijn schakeringen een plaatsje zal kunnen vinden, zodat de toekomstige bewoners om het hoekje van de deur hun boodschappen zullen kunnen doen.
Volgens een mededeling van de burgemeester in een van de laatste raadszittingen ligt het in de bedoeling in de toekomst deze wijk met nog 400 woningen uit te breiden.'

De foto is net na de annexatie gemaakt. Toch toont hij zo'n markant deel van Zuilen dat hij in dit boek thuishoort. De bouw van de flats begon namelijk in de periode dat Zuilen nog Zuilen was. Het zijn de flats in de pedagogenbuurt die aan het eind van de Burgemeester Norbruislaan en de Zuilense periode werden gebouwd.

Bioscoop en schouwburg

Kort voor de annexatie werd Van hoorn nog gevraagd voor een ontwerp van een bioscoop annex schouwburg. Hij borduurde met het ontwerp voort op de succesformule van de 'Gele Scholen'. Op de hoek Prins Bernhardlaan met de Zwanenvechtlaan had het gebouw moeten komen. De annexatie gooide roet in het eten. Op deze plek vinden we thans de Openbare Bibliotheek!

Plantekening voor de bioscoop annex schouwburg

Annexatie
De heer Van Hoorn zag de annexatie met groot verdriet op zich afkomen. Geen wonder natuurlijk, hij was in de loop der jaren uitgegroeid tot een gevierd gemeente-architect met aanzien in de hele gemeente. Na de annexatie mocht hij in dienst komen van de gemeente Utrecht, maar daar was hij 'slechts een nummer'.

Gesloopt
Inmiddels is al het een en ander dat door de heer W.C. van Hoorn ontworpen werd gesloopt. Soms omdat het in de weg stond, een andere keer omdat onderhoud teveel achterwege bleef en soms omdat de bouw niet meer voldeed aan de eisen van tegenwoordig.
Bijzonder blijft, dat de heer Van Hoorn veel van dit alles wist te realiseren in een tijd 'dat er nog geen kromme spijker te koop was'.

w.g. W. van Scharenburg