

De Jeremiebrug over de Kruisvaart – waar die zich afsplitst van de Vaartsche Rijn – verbindt de Westerkade met de Croeselaan. De brug is genoemd naar de herberg 'Jeremie', die in de achttiende uitgebaat werd door de schipper Jeremias du Chemin. In 1912 vervangt een gietijzeren ophaalbrug de oude draaibrug. Net niet 100 jaar oud wordt de ophaalbrug in 2011 ontmanteld om plaats te maken voor het station Utrecht Vaartsche Rijn. In 2015 krijgt de ophaalbrug een tweede leven in het Maximapark in Leidsche Rijn.

Prima materialen

De Jeremiebrug is in 1912 gesmeed in de werkplaats van de Utrechtse Stoom- grofsmederij firma P.H. Hörmann. Een echt Wijk C's bedrijf, in mei 1863 opgericht door Pieter Hendrik Hörmann sr. De werkplaats is aan de Varkenmarkt (huisnummers bestonden in die tijd nog niet). De kwaliteitsnorm, 'Prima materialen en 1e klasse afwerking, onverschillig welk doel', brengt het bedrijf tot grote bloei.

De werkplaats is al snel te klein en in 1875 verhuist de zaak naar een ruimer pand aan de Stroosteeg. Daar komende eerste machines waaronder een moderne stoommachine. In deze tijd schakelen veel bedrijven over van handkracht naar machinekracht, er is veel vraag naar stoommachines en dus ook naar metalen onderdelen. Hörmann maakt die.

Utrecht groeit in die tijd uit tot een belangrijk centrum van de metaalnijverheid, toen de succesvolste industrie van de stad. Ook bedrijven als Demka, Smulders en machinefabriek Jaffa zijn hier voorbeelden van. In die tijd werken er in de smederij van Hörmann negen medewerkers: zes mannen en drie kinderen.

In 1887 is het pand aan de Stroosteeg te klein geworden. Hörmann verhuist opnieuw, nu naar de Jan Meyenstraat 20-22 en blijft zich in de volgende jaren gestaag uitbreiden. In Wijk C ontstaat een heel fabriekscomplex dat zich uitstrekt tot aan de Nieuwekade.

Spoorwegen

De jaren 1887-1917 zijn voor Hörmann een enorme bloeiperiode. In 1894 gaan Pieter Hendrik en David Hörmann een vennootschap onder firma aan "tot voortzetting van de "Utrechtsche Stoom Grofsmederij" zoals deze door hun vader is uitgevoerd. Van een klein familiebedrijf groeit het uit tot een middelgrote fabriek. Hörmann maakt metalen machines, onderdelen en constructies voor een aantal grote klanten in de bouwwereld.

Het bedrijf is in die periode ook de vaste constructeur van bewegende bruggen voor de gemeente Utrecht, zoals de nieuwe Molenbrug in 1895, naar ontwerp van gemeentelijk architect F.J. Nieuwenhuis. Het is een smalle draaibrug voorzien van siersmeedwerk en gebruikt door voetgangers en fietsers. Van de Molenbrug is het afsluthek bewaard gebleven in de collectie van het Nederlands Volksbuurtmuseum.



Maar ook buiten Utrecht is Hörmann actief. Zo bouwt het bedrijf ijzeren loodsen voor de havenwerken in Amsterdam en fabriceert het wissels, spoorbruggen en kruisingen voor de vele spoor- en tramwegmaatschappijen van toen. Hörmann doet zelden mee aan openbare aanbestedingen; de orderportefeuille is eigenlijk altijd goed gevuld met opdrachten uit zowel de publieke als de private sector.

Tijden veranderen

Dat verandert in 1918. In dat jaar verhuist Hörmann opnieuw. Wijk C is te klein geworden voor de nog immer groeiende fabriek en de firma koopt een terrein van twee hectare aan het Merwedekanaal, met een eigen loswal en kranen en zelfs de mogelijkheid tot een eigen spoor aansluiting. Daarmee is Hörmann zijn tijd ver vooruit. Later, vanaf de jaren 50 van de vorige eeuw, vestigen veel bedrijven uit Wijk C en elders in de stad, zich aan het nieuwe industrieterrein aan het kanaal omdat daar meer ruimte is en meer mogelijkheden voor de bevoorrading.

In het leeggekomen pand aan de Jan Meyenstraat in Wijk C vestigt zich enkele jaren later de Hollandsche Patent Metaalindustrie, ofwel "de Hopmi". Ook een bekend Utrechts bedrijf, van groot belang voor Wijk C. Veel wijkbewoners, waaronder een jonge Anton Geesink, vinden er werk in de metaalfabriek die groot is geworden met gepatenteerde fietsslotsen, maar onder andere ook stoelen van ontwerper Gerrit Rietveld maakte.

De nieuwe vestiging van Hörmann getuigt van veel ambitie en optimisme, maar het mocht niet baten. De nieuwe fabriek is nauwelijks - en nog slechts gedeeltelijk - bedrijfsvaardig, als de economische malaise intreedt. De orders nemen af en wel verkregen opdrachten moeten worden aangenomen voor prijzen die amper hoog genoeg zijn om kosten te dragen. De firma lijdt verlies ende fabriek en installaties dalen snel in waarde. In 1923 probeert Hörmann tevergeefs aandelen te verkopen. Spoedig daarna moet worden overgegaan tot liquidatie.

Tekst: Jaap Hoeve, jaaphoeve@hotmail.com