

IN MEMORIAM GERRIT JOHANNES DE JONGH DOOR A. C. BURGDORFFER.

Im Worte wahr, im Werke recht,
Sei niemands Herr und niemands Knecht.
Peter Rosegger.

3 Februari 1917, dag vol emotie voor zoovelen, die Gerrit Johannes de Jongh in zijn werkzaam leven gekend hebben en, gedreven door ware vereering en vriendschap, op het vriendelijk kerkhof „Oud Eik en Duinen”, bijeengekomen waren aan de geopende groeve om hem nog een laatsten groet te brengen, vóór zijn stoffelijk overschot zou rusten naast dat van zijn getrouwe gade, die hem drie jaren vroeger ontvallen was. Wat al herinneringen drongen zich in die ure naar voren! Voor ons — zijne oude garde, zooals De Jongh ons zoo gaarne noemde — gingen de gedachten terug naar de mooie, onvergetelijke jaren, toen wij het voorrecht hadden op het Stadstimmerhuis onder en met hem te mogen arbeiden, vol opgewektheid en allen gelijkelijk vervuld van groote bewondering en genegenheid voor den kranigen, humanen chef. Wij zagen hem weer voor ons in de Directeurskamer, terwijl hij, vol vertrouwen in het welslagen van zijn plannen, met passer en liniaal de groote lijnen op de kaart vastlegde; wij hoorden weder zijn sympathieke stem, terwijl hij tegenover ons, jongeren, bondig en helder zijn denkbeelden ontwikkelde of samensprekingen over belangrijke zaken hield, waarbij de ernst zoo vaak wijken moest voor luim en scherts. En opnieuw doorleefden wij den dag, als deze vol aandoening maar van geheel anderen aard, het feest van zijn 25-jarige ambtsvervulling, waarbij hem een onverdeelde hulde, een zeldzaam schoone ovatie gebracht werd door heel zijn personeel, — en daarna den dag van het afscheid uit zijn werkkring bij de Gemeente, dat hem en ons allen zoo zwaar viel. Nadien waren het slechts korte bezoeken, welke hij aan het Stadstimmerhuis bracht om zijn vrienden en vroegere medewerkers weer eens de hand te drukken en belangstellend te informeeren naar de uitvoering van de werken, waarvan vele nog voortgekomen waren uit zijn denken. Maar telkens zal hij dan met voldoening ontwaard hebben, dat de oude banden nog hecht gebleven waren, — dat zijn persoon en naam bij allen, die hem hier gekend hadden, nog hoog in eere stond, — dat ook zij, die later den drempel van het groote gebouw aan het Haring-



GERRIT JOHANNES DE JONGH † 31 JANUARI 1917
NAAR HET SCHILDERIJ VAN JAN VETH, EIGENDOM VAN DEN
HEER A. F. PHILIPS TE EINDHOVEN

vliet overschreden hadden, met evenveel eerbied vervuld waren voor den man, van wien in hun kring nooit anders gesproken werd dan goeds.

Zoo is het nog heden en zoo zal het tot in lengte van jaren blijven. De Jongh en het Stadstimmerhuis, zij zijn niet te scheiden, evenmin als De Jongh en Rotterdam.

Gerrit Johannes de Jongh werd 4 Juli 1845 te Willemstad geboren en ontving zijn militaire en technische opleiding aan de Koninklijke Militaire Academie te Breda. Reeds op 20 jarigen leeftijd werd hij, na voltooiing van zijn studie, tot 2e Luitenant der Genie benoemd en nam zijn ingenieursloopbaan een aanvang. Gedurende de veertien jaren, welke hij in militairen dienst doorbracht, verwierf hij zich bij zijn Wapen en ook daarbuiten reeds een goeden naam. In de jaren 1867—68 nam hij als jong officier deel aan de organisatie van de eerste torpedocompagnie bij ons leger. Sedert deed hij zich al spoedig kennen als een bekwaam vesting-bouwkundige. Verschillende werken op dit gebied werden door hem ontworpen en uitgevoerd; in dit verband mag zeker genoemd worden de bouw van het fort Uitermeer, bij welk werk hij de moeilijkheden, door zeer slechte bodemgesteldheid veroorzaakt, leerde kennen en overwinnen. Maar ook in andere richting werd hem een ruim arbeidsveld toebedeeld; o.a. bouwde hij een barakkenhospitaal, eenige kazernes en het artilleriekamp te Oldenbroek. Tusschen zijn drukke ambtsbezigheden door vond hij bovendien nog tijd aan meerdere particuliere opdrachten te voldoen, zooals de herbouw van het gesticht „Steenbeek”, de bouw van een boerderij in de Haarlemmermeer en de restauratie van de Prot. Kerk te 's Hertogenbosch.

Onwillekeurig ben ik bij deze eerste periode van De Jongh's ingenieursloopbaan eenigszins langer blijven stilstaan. 't Is omdat de herinnering aan die jaren hem zelf zoo lief was; omdat hij zoo gaarne vertelde van zijn jonge leven, waarin hij den krachten drang in zich voelde ontwaken om te scheppen en het hogere te bereiken.

Groote ambitie, wilskracht, voortvarendheid en durf, gepaard aan een helder verstand en een scherp oog op zaken waren hem reeds toen eigen en vormden de factoren, die zijn schitterende loopbaan in later jaren voornamelijk bepaald hebben. De Jongh

was daarbij door en door optimist en hij kon dat zijn, omdat het geluk hem in heel zijn leven bijna altijd diende. Als Genie-officier ondervond hij dit al: door snelle promotie verwierf hij reeds na 9 jaren den Kapiteinsrang. Veel meer nog kwam dit aan het licht, toen hij vier jaren later dong naar de vacante betrekking van Directeur der Gemeentewerken van Rotterdam. Hoe goed hij ook in eigen kring stond aangeschreven, voor het Gemeentebestuur van de Maasstad was hij vrijwel een onbekende. Toch hebben de omstandigheden er toe geleid, dat de meerderheid van den Raad aan hem de voorkeur schonk boven den reeds in dienst zijnden ambtenaar, die met hem op de voordracht was geplaatst en die ook een zeer verdienstelijk ingenieur genoemd mocht worden. Het heeft onzen Regeerders zeker nimmer berouwd!

Op 1 October 1879 aanvaardde De Jongh, nauwelijks 34 jaar oud, het nieuwe ambt. Wie de geschiedenis onzer stad van dien tijd kent en in de verhoudingen van die dagen is ingewijd, zal begrijpen, dat de taak, waarvoor de jonge Directeur zich al dadelijk gesteld zag, uiterst moeilijk was. De Rotterdamsche haven verkeerde tengevolge van de Pincoffs-débâcle en het staken van de werken van den Waterweg in een toestand van ernstige malaise, zoodat er bij het Gemeentebestuur weinig geneigdheid kon bestaan tot het doen van groote uitgaven, ook waar het de verbetering van de stad zelve betrof. En toch vroegen tal van belangrijke vraagstukken, op elk gebied, voor de naaste toekomst eene oplossing.

De Jongh liet zich door dit alles echter niet ontmoedigen. Hij was overtuigd, dat er weldra betere tijden zouden aanbreken en trok met lust en kracht aan den arbeid. Zou deze succes hebben, dan moest er intusschen nog veel veranderen. De invloed, welke van zijn voorganger C. B. van der Tak, Oud-Opzichter van den Rijnspoorweg, was uitgegaan, was uiterst gering geweest. Het ambt van Directeur stond in die dagen niet hoog aangeschreven. De nieuwe titularis begreep, dat hij zich vóór alles een positie moest veroveren. Hij zocht kennismaking met vooraanstaande mannen in de kringen van handel en scheepvaart om de behoeften van hun bedrijf beter te leeren kennen en tegelijk in voorkomende gevallen gemakkelijker te kunnen onderhandelen; hij wist zich de pers tot vriend te maken en vond op die wijze gelegenheid zijn plannen ook voor het groote publiek duidelijk uiteen te zetten,

zoodat onbevoegden zich niet zoo gemakkelijk waagden aan critiek en aldus veel misverstand tijdig voorkomen werd. Tegenover Burgemeester en Wethouders en de Commissie voor de Plaatselijke Werken was hij niet de „onderdanige” dienaar; zoo wel in woord als geschrift verkondigde hij onomwonden zijne meening. Al was hij geen redenaar, door degelijke argumenten wist hij toch zijn tegenstanders te verslaan, terwijl zijn duidelijke rapporten, opgebouwd uit korte, krachtige zinnen, het succes van de zaak verzekerden. Vooral in den beginne gaf het optreden van „brutale Gerrit” — gelijk zijn intieme vrienden hem noemden — wel eens tot verwikkelingen aanleiding, welke dan echter meestal te zijnen gunste eindigden. Een enkele maal ook werd zijn pen wel eens wat heel scherp en kon hij heftig toornen; 't was wanneer totaal onbevoegden het waagden hun wijsheid te stellen tegenover zijn doorwrochten arbeid. Gelukkig namen Bestuurderen van hun hoog standpunt hem dit slechts zelden kwalijk; zij wisten te goed, dat De Jongh bij al zijn handelingen uitsluitend de belangen op het oog had van de stad, die hem lief was.

Zoo had hij al spoedig het algemeen vertrouwen gewonnen en vond hij ook bij het College veelal den steun, dien hij in zijne verantwoordelijke positie zoo noodig had om met vrucht te kunnen arbeiden, terwijl hem als deskundige een groote vrijheid van handelen gelaten werd.

De omvang van De Jongh's arbeid, in de 31 jaren gedurende welke hij aan 't hoofd van den technischen dienst van Plaatselijke Werken stond (1879—1910), — het zou mij veel te ver voeren, daarvan in dit geschrift een eenigszins volledig overzicht te geven. Ik volsta daarom met een algemeen beeld van hetgeen in deze belangrijke periode van Rotterdam's geschiedenis tot stand gebracht is en wil trachten daarbij de verdiensten van den bouwmeester op zoo menig gebied naar waarde te schetsen.

Wie zich met zijne gedachten verplaatst naar het Rotterdam van 1879, zal zich herinneren, dat het stedelijk gebied toen nog eng omsloten werd door de omliggende gemeenten; het oppervlak bedroeg slechts 912 H.A.; de grenzen liepen ongeveer van het Park (Kievitslaan) tot nabij het westelijk einde van de Diergaarde, verder langs Walenburgerweg, Bergweg en Zoomstraat, dan om Crooswijk en langs Jaffa, Plantageweg, Oostzeedijk tot

het oostelijk einde van de Oude Plantage; aan den overkant van de rivier behoorden alleen de buitendijksche terreinen vanaf Charlois tot even voorbij het Mallegat er toe. De stadsbebouwing ging ongeveer tot den Westersingel, het station D. P., den tegenwoordigen Crooswijkschensingel en Boezemsingel en de Slaakvaart (Gedempte Slaak), met bovendien smalle strooken langs Schie en Rotte; op het Noorder-eiland en aan den linker Maasoever ontbrak zij nog geheel. Het getal inwoners was nog niet ten volle 148.000.

Wat de beteekenis van Rotterdam als havenstad in die dagen betreft — ook al mocht deze volgens de toenmalige verhoudingen reeds vrij belangrijk genoemd worden — in vergelijking met hetgeen de toekomst brengen zou, was zij slechts uiterst bescheiden. Op den rechter Maasoever had men naast de oudere havens, welke bijna geheel in de bloei-periode gedurende den tachtigjarigen oorlog ontstaan waren, nog alleen de beschikking over de van kaaimuren voorziene Oosterkade, Boompjes, Willemskade, Veerhaven, Westerhaven en Westerkade. Op den linker-oever waren door de Rotterdamsche Handelsvereeniging tusschen 1873 en '79 ten behoeve van de zeescheepvaart de Binnenhaven met de Entrepôthaven aangelegd, maar nog niet in gebruik genomen, terwijl van Rijkswege de Spoorweghaven was gegraven en in exploitatie gebracht. Bovendien was van gemeente-wege het Noordereiland, door aanleg van de Koningshaven gevormd, van eenvoudige kaden voor rivierschepen voorzien. De overbruggingen van de rivier en van de Koningshaven waren mede in 1878 gereedgekomen. Terwijl omstreeks dien tijd de handel in stapelgoederen eenigszins terugging, had men reeds aanwijzingen dat het transitoverkeer zich zou ontwikkelen; op de rivier waren in verband hiermede sedert 1874 een tiental boeien voor het meren van zeeschepen gelegd. Het totaal aantal der in 1879 binnengekomen zeeschepen bedroeg 3438, metende tezamen $\pm 4.699.000 M^3$.

En nu de stad zelve. Uit hygiënisch oogpunt liet haar toestand nog zeer veel te wenschen over. Wel beschikte de Gemeente sedert 1874 over een eigen drinkwaterleiding en waren plannen voor den bouw van een abattoir in voorbereiding, maar met den afvoer van de faecaliën en het menagewater was het treurig gesteld. De huisriolen in de polderstad loosden meerendeels direct

136

op de slooten, welke bij de uitvoering van het zgn. „Waterproject van Rose” nog langs en met de „lanen” waren blijven bestaan, en gaven aldus aanleiding tot verregaande vervuiling zoowel van die waterlooppen zelf als van het singelwater, dus tot ernstige misstanden, in het bijzonder wat betreft de toch reeds zoo gebrekkige bebouwing der kwartieren tusschen de nieuwe hoofdwegen. Trouwens de toestanden in vele deelen der oude binnenstad met haar dichte bevolking, haar nauwe stegen en sloppen, haar slechte bestratingen en onvoldoende reiniging, waren al even afkeurenswaardig, zoo niet ongunstiger. Geen wonder dat het sterfte-cijfer van Rotterdam in het jaar 1879 nog bijna 26 per mille bedroeg.

Ten opzichte van de „Bedrijven” van dien tijd kan nog worden vermeld, dat de gaslevering in handen was van particuliere maatschappijen, evenals de paardentram en dat in de haven slechts één dok, van de firma Zeylen & Dekker, werd aangetroffen.

Welk een enorme vooruitgang op elk gebied valt dan te constateeren, wanneer wij den blik wenden naar het Rotterdam van 1910, de moderne havenstad met haar gebied van 6145 H.A. en een inwonertal van omstreeks 423.000 zielen, zooals zij zich langs de beide Maasoeveren uitstreckte bij De Jongh's aftreden. Overal leven en vertier, blijken van groote welvaart in handel, scheepvaart en industrie en tegelijk van krachtigen ondernemingsgeest, van streven naar nog grooter bloei. De rivier zelve, schitterend mooi vooral wanneer het zonlicht breekt door donkere luchten en zijn glans verspreidt over schuimende koppen van loodblauwe golven, maar veel schooner nog door rijke aankleeding, terwijl daar gezongen wordt het lied van den arbeid uit duizend monden! Trotsche zeekasteelen, zwaarbeladen, volgen statig hun weg naar dichtbezette havenbassins of liggen bij tientallen gemeerd aan kaden en boeien, mijlen vër; naast de stoomers machtige werktuigen, voorwereldlijke monsters gelijkend, die in korten tijd de ladingen overstorten in tal van grootere en kleinere riviervaaertuigen; laag op het breede watervlak een vloot van Rijnaken, drijvende pakhuizen, die naar hare bestemming gesleept worden en, in alle richtingen verspreid, een zwerm van ranke motorbootjes, druk en bewegelijk, dwergen tusschen de reuzen! 't Is een tafereel van im-

mense bekoring, zooals alleen Rotterdam dat te zien kan geven.

De Jongh genoot zoo echt, wanneer hij van zijn „Dokwerken”, de eenvoudige Directieboot, het oog liet weiden over al die bedrijvigheid, die kleurenschittering. Dan was hij meer dan ooit trotsch op zijn stad en op het grootsche werk der haven-uitbreiding, waarin hij zulk een belangrijk aandeel heeft gehad. Naar zijn plannen waren zij alle aangelegd, die ruime bassins, hoofdzakelijk bestemd voor het transitoverkeer, voor overlading van massale goederen. Eerst de Rijnhaven, 30 H.A. in oppervlak, met welker opzet hij al vroeger de Rotterdamsche Handelsvereeniging had gedwongen haar bezit tegen aannemelijken prijs aan de Gemeente over te dragen; — daarna de kleinere Katendrechtsche havens; — toen op eenmaal de 60 H.A. groote Maashaven, volgens het voor dien tijd zoo gedurfde plan, waarbij o.a. een geheel dorp met kerk en scholen verdwijnen moest en nieuwe stadskwartieren tot op verren afstand tot ontwikkeling zouden komen; — ten slotte de Waalhaven, het reuzenbassin van 310 H.A., waarvan hij het buitendijksche gedeelte nog tot uitvoering bracht. Tegelijk zorgde hij ook voor de noodige kaden en havens ten dienste van de tradervaart, de vaste lijners; aan den linker Maasoever de Wilhelminakade, ten behoeve van de Holland-Amerika Lijn en aanvankelijk ook voor den Rotterdamschen Lloyd bestemd; — aan den rechter-oever de Parkkade, de Parkhaven, de St. Jobshaven en de Schiehaven, terwijl hij bewesten Oud-Delfshaven reeds met enkele voorloopige lijnen een nieuw complex (IJsel-, Lek- en Keilehaven) traceerde. Voor den petroleumhandel werd de 2 K.M. lange rivieroever bewesten Oud-Charlois, waarvan Pakhuismeesteren reeds bij De Jongh's komst een gedeelte in gebruik gekregen hadden, ingericht.

Ook de vestiging van industrieën, die in het algemeen op goedkoop grond aan spoor en water zijn aangewezen, werd zoo veel mogelijk door De Jongh in de hand gewerkt; hij begreep, dat de ontwikkeling van de nijverheid van groot belang is voor den bloei van onze haven, niet alleen met het oog op den aanvoer van grondstoffen maar ook vooral omdat de zeescheepvaart behoefte heeft aan retourvrachten en Rotterdam in dit opzicht niet de voordeelen opleverde van het sterk concurrerende Antwerpen. De gemeente-terreinen op Feijenoord eigenden zich zeer goed voor het doel; door aanleg van de

Nassauhaven en de Persoonshaven kon geruimen tijd aan de aanvragen voldaan worden.

De groote verdiensten van De Jongh als havenbouwer komen in al zijn plannen en werken naar voren. Met zijn scherpen blik overzag hij gemakkelijk de situatie en hij zorgde steeds, dat bij den opzet zooveel mogelijk met de komende behoeften van handel en scheepvaart werd rekening gehouden. Ook aan de nautische eischen werd alle aandacht geschonken; reeds bij het Rijnhavenbassin legde hij den toegang schuin op den stroom en bleef eene overbrugging van de monding achterwege. Bij den aanleg der havens en kaden was zijn werkwijze bovendien zeer economisch; behalve eenige reserve hield de uitvoering gelijken tred met de vraag naar ligplaatsen. Het schip volgde onmiddellijk den baggermolen; de kaaimuur had veelal reeds zijne bestemming, als deze zijne voltooiing naderde. De constructie der oeverbekleding, waarbij voorloopig alleen een rijkendam op verbeteren grondslag (zandkist) gemaakt werd en de groote uitgaven voor bouw van den muur zelf dus voorshands achterwege bleven, paste ook geheel in dit systeem.

Ondanks alle zorg en toewijding, waarmede het omvangrijke werk door hem tot stand gebracht werd, heeft De Jongh daarbij toch ook de oogenblikken van tegenslag gehad. De kaaimuren, welke het eerst door hem gebouwd waren, vertoonden eenige jaren later op meerdere plaatsen ernstige zettingen, terwijl sommige gedeelten plotseling geheel bezweken. Zoowel bij het Gemeentebestuur als bij het publiek verwekte dit, zooals zich begripen laat, groote beroering en gaf het gebeurde zelfs aanleiding tot scherpe critiek. Hoewel erkend moet worden, dat er fouten gemaakt zijn (wie maakt ze niet?), toch is in die dagen het oordeel van velen zeer onbillijk geweest. De leek ziet in dergelijke gevallen meestal over het hoofd, dat de omstandigheden op het tijdstip van de uitvoering zeer verschillend kunnen zijn van de latere. In de periode, welke ik op het oog heb, bestonden de machtige machines nog niet, welke diep genoeg konden baggeren om eene volledige grondverbetering tot op het natuurlijk zand (15 à 20 M. onder laag water) tot stand te brengen! En zonder deze levert de kaaimurbouw in een slappen bodem als de onze altijd groot risico op en is het moeilijke vraagstuk alleen langs empirischen weg op te lossen. Juist in dit opzicht verdient het systeem van

De Jongh allen lof! Zijn eerste opzet was eenvoudig, dus goedkoop, en tevens logisch; naarmate de eischen van de scheepvaart hooger — en de werktuigen volmaakter werden, paste hij zijn werken bij de nieuwe toestanden aan. Tegenover de onvermijdelijke tegenvallers staan veel grootere besparingen.

De reputatie van De Jongh als havenbouwer blijft dan ook onaantast. Die reputatie strekte zich tot ver over de grenzen van ons land uit, zooals blijken kan uit de talrijke belangrijke opdrachten, welke hij buiten den dienst ontving. O.a. werd zijn advies gevraagd omtrent den Laakhavenaanleg te 's Gravenhage en de uitbreiding van de haven van Gotenburg in Zweden, terwijl hij door de betrokken autoriteiten ook geraadpleegd werd bij eene groote kaaimuurverschuiving in laatstgenoemde stad en eene dijkverzakking in Ierland. Voor de Portugeesche regeering ontwierp hij de plannen voor een drijvend dok; hetzelfde deed hij voor Indië (Soerabaya). Een der meest eervolle onderscheidingen blijft intusschen wel de uitnoodiging van den Minister van Koloniën, hem in 1909 geworden, om met Prof. Dr. J. Kraus advies uit te brengen omtrent de verbetering van de haventoestanden te Soerabaya, welke opdracht sedert nog werd uitgebreid wat betreft Makassar, Batavia (Tandjong Priok) Semarang en andere havens. De Jongh was toen enthousiast, niet alleen met het oog op den gewichtigen arbeid zelf: zijn langgekoesterde wensch, om het schoone Insulinde van nabij te leeren kennen, zou dus nog verwezenlijkt worden! De energieke man voelde zich op 64 jarigen leeftijd nog jong en krachtig genoeg om de groote reis te ondernemen; 27 Januari 1910 vertrok hij naar Indië en 4 Juli d.o.v. was hij gezond en wel in het vaderland terug. In enkele maanden tijd waren de belangrijke vraagstukken ter plaatse onderzocht, de tegenstanders in de kringen van handel en scheepvaart tot rede gebracht, de plannen opgezet en de rapporten geschreven. Zoowel de Indische- als de Nederlandsche Regeering keurden de wijdstrekkende voorstellen der deskundiger goed en nog vòòr het einde van 1911 kon met de uitvoering van de werken begonnen worden. Ook al is sedert bij den bouw niet alles even vlot gegaan, De Jongh heeft toch het groote doel, hetwelk hij zich voor oogen stelde: de invoering van het moderne havenbedrijf in onze koloniën, ter vermeerdering van hare welvaart, bereikt.

Hoeveel voorliefde De Jongh in het algemeen voor den havenbouw had, toch beschouwde hij de stadsuitbreiding en stadsverbetering mede als een der voornaamste onderdeelen van de taak, hem als Directeur der Gemeentewerken opgelegd.

Ook afgescheiden van de eischen, welke uit een goede havenpolitiek voortvloeiden, was zijn streven bij voortduring gericht op tijdige verruiming van het gebied der Gemeente en vergrooting van het grondbezit. Hij begreep, dat dit de eenige weg was om de vorming van nieuwe woonwijken mogelijk te maken, ongewenschte opdrijving van grondprijzen door speculaties tegen te gaan, particuliere exploitaties in goede banen te leiden en wan-toestanden, welke zich onmiddellijk buiten de grenzen van onze stad ontwikkelden, te keeren. Wat zijn grondpolitiek betreft, had hij vooral in den beginne met grooten tegenstand te kampen: al-lengs is dit veel verbeterd, maar toch voelde hij zich in later jaren nog vaak teleurgesteld, als door verkeerde zuinigheid de voor-stellen tot aankoop van terreinen, verband houdende met de ver-wezenlijking van zijne ideeën en tegelijk uit financieel oogpunt aanbevelenswaardig, werden afgewezen.

Tegenover de bouwgrondexploitanten was De Jongh niet ge-makkelijk, maar toch redelijk. Ook toen nog geen Woningwet bestond, heeft hij terecht het standpunt ingenomen, dat in het al-gemeen eischen moesten en mochten worden gesteld, waardoor het aangevraagde stratenplan zou passen in een wijder opzet en dat tevens ten opzichte van den straataanleg zelf voor-schriften noodig waren. Wie zich tegen de voorwaarden verzette, kreeg soms harde woorden van hem te hooren en had op geen medewerking te rekenen. Bijna zonder uitzondering hebben be-trokkenen echter spoedig leeren inzien, dat een ruim opgevat plan niet alleen ten voordeele van de Gemeente kwam, maar dat daar-mede ook hun eigen belangen gediend waren.

Zoo is het De Jongh gelukt in een tijd, toen de Overheid over nog slechts weinig machtsmiddelen te beschikken had, veel goeds tot stand te brengen en veel verkeers te verhoeden. Dat hij van den aanvang af en tot het einde toe in zijn ressort persoonlijk de stadsuitbreiding leidde en eigenhandig de daarbij noodige plan-nen ontwierp, is almede een bewijs van zijn groote liefde en toe-wijding voor de zaak. Het kenmerkende, zoowel in de vroegere als de latere ontwerpen, waren de breed opgezette hoofdwegen

en de mooie singels en plantsoenen. Vooral in den aanleg van het Westen en het Noord-Westen der stad (o.a. Mathenesserlaan, Heemraadssingel, Heemraadsplein, Bergschelaan en Bergsingel) komt dit streven op zeer gelukkige wijze tot uitdrukking; de bewoners van deze nieuwe wijken zullen den bouwmeester tot in lengte van jaren dankbaar blijven voor zijn welgeslaagden arbeid. Ook de verbetering van Oud-Kralingen, waar vóór de annexatie de meest primitieve en onhygiënische toestanden bestonden, is een werk, hetwelk getuigt van zijn groote bekwaamheid en ruim inzicht.

Toch heeft de arbeid van De Jongh, ten behoeve van de uitbreiding der stad verricht, meermalen en vooral in den laatsten tijd, aan afbrekende — ik moet er al dadelijk bijvoegen zeer onredelijke — critiek blootgestaan. Het Noorden en het Oosten, met hunne gelijkmatige verdeeling van de bouwblokken en hun gemis aan diagonaalstraten, waren totaal bedorven; de verschillende soorten van bebouwing waren bijna nergens voldoende gescheiden gehouden; de straten en met name de hoofdwegen waren te breed ook in verhouding tot de hoogte der bebouwing! Voor zoover er in deze werkelijk aanleiding bestaat tot een afkeurend oordeel, is het daarmee al evenzoo gesteld als bij den kaaimuurbouw. De leek zoowel als de deskundige, die niet met de praktijk bekend is en dus de moeilijkheden van het zelf scheppen niet ondervonden heeft, zij vergeten zoo licht, dat het werk grootendeels gemaakt is in tijden, toen de wetenschap van den modernen stedenbouw de kinderschoenen nog niet had uitgetrokken en de wetgever de onmondigen nog onbeschermd liet. De Jongh, gebonden als hij bovendien was aan reeds bestaande toestanden, moest zich met het in die dagen bereikbare tevreden stellen. Vooral daar waar de Gemeente weinig of geen eigen bezit had, was hij gedwongen zijn verdeeling en soms zelfs zijn hoofdlijnen aan te passen aan de kadastrale begrenzingen, wilde de exploitatie mogelijk zijn. Van afzonderlijke woonwijken voor de gegoede klasse der burgerij kon bij dergelijke verhoudingen evenmin sprake zijn; 't was reeds een succes, wanneer hij op gemeentegrond enkele woonstraten tot dat doel kon bestemmen. Anderen kwamen de zaak dan nog bederven door b.v. in afwijking van zijn plan achter de Mathenesserlaan den aanleg van een Volmarijnstraat goed te keuren.

De Jongh's ijveren voor breede hoofdwegen was m. i. ook alleszins gemotiveerd. Veel meer dan andere centra van bewoning is Groot-Rotterdam op het verkeer à niveau aangewezen; het maken van ondergrondsche verbindingen, gelijk in het buitenland worden aangetroffen, is bij de slechte bodemgesteldheid en de mastenbosschen onder de bouwblokken uiterst bezwaarlijk en kostbaar. Latere terugbrenging van rooiing en kost eveneens schatten van geld.

Op het gebied van stadsverbetering heeft de groote bouwmeester zich al evenmin onbetuigd gelaten. Hier had hij echter met den ernstigsten tegenstand te kampen. 't Begon reeds bij zijn plannen voor rioleering van de polderstad in de tachtiger jaren van de vorige eeuw; het door hem voorgestane en in de praktijk zoo proefhoudend gebleken stelsel van „tout à l'égout" werd van alle zijden heftig aangevallen. Gelukkig is de Gemeenteraad zoo verstandig geweest de voorstellen goed te keuren (in 1889, dat is zes jaren nadat De Jongh het eerst zijn ideeën ontwikkelde!). Rotterdam is daardoor in tegenstelling met andere steden (Den Haag, Amsterdam) betrekkelijk spoedig van het groote kwaad, de vervuiling der binnenwateren, verlost. Hoezeer door deze en andere maatregelen de volksgezondheid gebaat werd, blijkt wel uit het feit, dat het sterftecijfer tusschen 1879 en 1910 gedaald is van 26 tot 13,7 per mille.

Behalve aan de rioleering heeft De Jongh ook alle aandacht geschonken aan de bestratingen, van ouds zoo berucht. Met den besten wil is het hem toch niet mogen gelukken het stiefkind behoorlijk te verzorgen, al kon hij daarbij rekenen op den steun van zijne Commissie; de benoodigde fondsen werden hem veel te krap toegemeten en voor modern plaveisel werd, althans tot voor kort, door het Gemeentebestuur niets gevoeld.

Meer succes had hij met zijn plantsoenen. Hij hield veel van boomen en bloemen en heeft ze overal gebracht waar zich de gelegenheid aanbood. Zijn meest geslaagde werk in deze richting is zeker wel geweest de aanleg van het Parkterras — door het volk gedoopt als „de bult van De Jongh". Aan dit zoo gezochte plekje met haar prachtig uitzicht op de drukke rivier zal de naam van den man, die zooveel gedaan heeft voor Rotterdam, steeds verbonden blijven.

Een lievelingsidee van De Jongh was ook het leggen van een bree-

den boulevard met beplantingen en villa's rondom den mooien Kralingschen Plas, onze toekomstige Buiten Alster; het ontwerp stond reeds lang voor 1900 op zijn kaart, hij heeft het echter niet tot uitvoering kunnen brengen. Intusschen heeft dit denkbeeld nog in zijn tijd aanleiding gegeven tot een veel ruimer opgezet plan, het Bosch- en Parkplan in den polder Prins Alexander; kort voor zijn Indische reis bracht hij dit nog in schets.

Op het gebied van verbetering der woningtoestanden is in de periode, welke wij beschrijven, weinig verricht. Wel werden, tengevolge van de uitvoering van andere werken, in de buitenzônes (Katendrecht, Charlois en Delfshaven) verschillende gebrekkige bebouwingen opgeruimd, maar de binnenstad profiteerde hiervan niet; donker Rotterdam bestond in 1910 nog bijna in zijn geheelen omvang. Toch heeft De Jongh in den beginne plannen voor den aanleg van betere kwartieren binnen de oude vestinggrachten opgezet; het is echter bij den ombouw van een klein gedeelte gebleven (aanleg Van Spaanstraat en omgeving). Zoowel het Gemeentebestuur als hijzelf deinsden terug voor de groote sommen, welke tot dat doel gevorderd werden; de nieuwe bouwgrond kon toenmaals ook nog niet de hooge bedragen opbrengen van tegenwoordig.

De veranderingen van de binnenstad tusschen 1879 en 1910 hielden dan ook bijna uitsluitend verband met de verkeersbelangen en gingen veelal gepaard met dempingen van gedeelten der oude havens, stadsgrachten en boezemkanalen. Hoewel De Jongh een voorstander was van water in de stad, heeft hij toch begrepen, dat bij de „Cityvorming” het scheepvaartverkeer noodwendig wijken moest voor het drukke landverkeer, zelfs al zou daardoor veel schoons verloren gaan. Jammer dat althans dit verlies van het karakteristieke onzer Maasstad bij de reeds tot standgebrachte veranderingen niet vergoed is door een grootschen, modernen aanleg! Zoo bleef bijv. de breede Goudschesingel, die als hoofdboulevard bedoeld was, het minderwaardig aanzien behouden (waartoe wel veel zal hebben bijgedragen, dat hier de weekmarkt gevestigd en voortdurend uitgebreid is en dat de aangrenzende dichte krottenbebouwing niet tegelijk is opgeruimd, zooals thans aan den Coolsingel geschiedt). Slechts „Plan C”, hetwelk De Jongh ondanks heftigen tegenstand wist door te voeren, vormt een gunstige uitzondering. Eene combinatie maakte hier naar het

144

voorbeeld van hetgeen bij stadsverbetering in het buitenland geschiedt — de bebouwing op het omvangrijke terrein tot een harmonisch geheel, hetwelk de omgeving tot sieraad strekt. Er zal vrees ik, nog heel wat water door de Maas moeten stroomen, voor deze juiste opvatting in de Rotterdamsche bouwwereld meer algemeen ingang gevonden heeft!

Dat De Jongh bij zijn dempingsplannen de belangen van de binnenvaart niet vergat, blijkt voldoende uit het pleit, bij herhaling door hem gevoerd, voor aanleg van een ruim havenbassin in den Coolpolder tusschen Parkhaven en Delfshavensche Schie. Bovendien heeft hij kort voor zijn aftreden nog de hoofdlijnen getrokken voor een kanaal tusschen laatstgenoemd water, de Rotterdamsche Schie en de Rotte, een verbinding welke voor het noorden van de stad ongetwijfeld van groot nut zal zijn.

Ook De Jongh's werkzaamheden ten behoeve van de Gemeentelijke bedrijven nemen een te groote plaats in, dan dat ik deze hier voorbij zou mogen gaan.

Bij zijn komst, in 1879, had de nieuwe Directeur al dadelijk zijn aandacht te schenken aan den abattoirbouw. Intusschen was de situatie der inrichting te voren reeds vastgelegd en waren ook de projecten al volledig uitgewerkt, zoodat zijne bemoeiingen zich bepaalden tot de beoordeelingen van de details en tot de uitvoering zelve. De opzet verdiende voor die dagen zeker alle waardeering; de kwestie van eene spoorwegaansluiting, waarvan het gemis later ernstig gevoeld is, kon nog geen rol spelen (Rotterdam had pas het jaar te voren zijn verbinding met het zuiden verkregen!). De gebrekkige verbinding te water en de hinder voor de omgeving zijn echter toen ter tijd reeds in de technische rapporten ter sprake gebracht. Nog eenmaal, n.l. in de jaren 1903 tot 1910, is De Jongh bij dit vraagstuk betrokken geweest; echter is het toen niet gelukt, het Gemeentebestuur voor de nieuwe plannen, waarbij voor abattoir en veemarkt het oog gevestigd was op het westen der stad, te winnen.

Wat het gasbedrijf betreft, zijn De Jongh's bemoeiingen veel omvangrijker geweest en ook met meer succes bekroond. Zijn weloverwogen adviezen hebben er ongetwijfeld veel toe bijgedragen, dat in 1883 door den Gemeenteraad, tegen het voorstel van B. en W. in, besloten werd tot eigen exploitatie. Onmiddell-

lijk daarna werd hem de bouw van een geheel nieuwe fabriek in Kralingen opgedragen, terwijl hij sedert bijna doorlopend ten behoeve van de uitbreiding van het bedrijf, ook op den linker Maasoever (Feijenoord), werkzaam is geweest.

Hetzelfde geldt voor de Electriciteitsvoorziening. Ook ten opzichte van dit bedrijf heeft De Jongh met durf en succes voor gemeentelijke exploitatie geijverd en mocht hij in 1892 den eersten bouw en aanleg geheel tot stand brengen, terwijl hij in later jaren (1904—'05) de modern ingerichte centrale aan de Schiehaven in samenwerking met den betrokken directeur ontwierp en uitvoerde.

Het Gem. telefoonbedrijf is, toen in 1896 de concessie van de Ned. Bell Telefoon-Maatschappij afliep, mede in zeer korten tijd en zonder stoornis bij de indienststelling, onder zijne leiding ingericht.

Verder dient nog gewezen op de uitbreidingen van de Gem. drinkwaterleiding, tusschen de jaren 1883 en 1898, — op het aandeel, hetwelk De Jongh gehad heeft in de oplossing voor Rotterdam van het belangrijke vraagstuk der vuilverbranding, waardoor onze stad in 1912 de eerste in Nederland geweest is, welke een zoodanige installatie verkreeg, — op den bouw van een viertal gemeentelijke droogdokken en van verschillende veerbooten, waartoe ook behoorde de eerste wagenveerboot. Dat dit vaartuig hier een afzonderlijke vermelding ten deel valt, is niet zoozeer omdat de inrichting bijzonder doelmatig gebleken is, als wel omdat De Jongh getracht heeft door middel van zijn „ferry's" het jarenlang hangende oeververbindingsvraagstuk afdoende op te lossen. Hoewel hij hierin niet geslaagd is, zijn de in zijn rapporten geleverde beschouwingen omtrent de toepassing van tunnels, zweefbruggen e.d., toch zeer nuttig gebleken, om den juisten weg te vinden in deze uiterst moeilijke en voor Rotterdam zoo belangrijke kwestie.

Wanneer men den arbeid van De Jongh op het hierbehandelde gebied in zijn geheel beziet, treedt te allen tijde op den voorgrond zijn streven om de productie- en de verkeersmiddelen, welke voor de geordende samenleving in een groot bevolkingscentrum onmisbaar zijn, in handen van de gemeenschap te brengen en te houden. Dat Rotterdam ook met betrekking tot de financiën van deze goede regeling reeds jaren lang de vruchten geplukt heeft, is genoegzaam bekend.

De samenwerking tusschen De Jongh en de hoofden van andere diensten bij de uitvoering der werken zelve was in het algemeen zeer goed. Men zag in hem den man met veelzijdige kennis en ervaring en ruimen blik, die de zaken oorspronkelijk had opgebouwd, en hechtte daarom groote waarde aan zijn oordeel, ook waar het zuiver bedrijfstechnische en economische vraagstukken betrof.

Thans nog een enkel woord over de stedelijke gebouwen uit deze periode. Zij kenmerken zich meestal door een eenvoudigen en practischen opzet, terwijl het uiterlijk aanzien welverzorgd is en bij de bestemming past. Ook hier deed zich de persoonlijke invloed van De Jongh sterk gevoelen. De ervaring op bouwkundig gebied, waarover hij reeds als Genieofficier beschikte, de goede smaak, welke hem van nature eigen was, en de scherpe kijk op de verhoudingen, welke hij door bestudeering der klassieke bouwstijlen had verkregen, stelden hem in staat, zoowel zelf te scheppen als leiding te geven aan den arbeid der jongeren. Al dadelijk na zijn optreden had hij gelegenheid hiervan de bewijzen te leveren met zijn ontwerp voor het nieuwe Gymnasium en het plan voor den bouw der Vischmarkt, welke beide zeer geslaagd genoemd mogen worden. Hetzelfde geldt voor de utiliteitswerken, waarvan reeds gewag gemaakt is, zoomede voor de uitbreiding van het Ziekenhuis aan den Coolsingel, den bouw van het Krankzinnigengesticht Maasoord, de stichting van tal van inrichtingen voor lager onderwijs, van het Archief aan de Mathe-nesserlaan en voor zijn werken op het gebied van bruggenbouw.

Hoewel het voor De Jongh niet weggelegd geweest is, meer importante bouwwerken tot stand te brengen, toch heeft zijn arbeid ten opzichte van de beoefening der bouwkunst in onze stad onmiskenbare beteekenis gehad. Immers heeft hij zich van den aanvang af een krachtig medestander getoond om de architectuur uit haar verval op te heffen en, al voelde hij zich bij deze evolutie heel weinig tot de meer moderne opvattingen agetrokken, de resultaten, door hem bereikt, zijn er niet minder om; zij strekken den bouwmeester tot eere.

Op 1 Augustus 1910 trad De Jongh als Directeur der Gemeentewerken af, nadat hij feitelijk reeds in Januari t.v. met het oog op

de Indische reis zijn werk had overgedragen. Daar hij voornemens was, zich te 's Hage te vestigen, nam hij tevens ontslag als bestuurslid der Academie voor B. K. en T. W. en als Directeur van het Bataafsch Genootschap der Proefondervindelijke Wijsbegeerte, instellingen, welker bloei hij tal van jaren heeft helpen bevorderen.

Had het den bekwamen man tijdens zijne langdurige ambtsvervulling allerminst aan blijken van waardeering ontbroken, bij het afscheid uit zijn werkkring ondervond hij eerst recht, hoezeer hij in alle kringen gezien was. De Rotterdamsche handel liet zich daarbij niet onbetuigd; zij bood hem een gouden gedenkpenning aan als welverdiende hulde voor het grootsche werk, dat zooveel tot de algemeene welvaart had bijgedragen.

Nog op andere wijze heeft de burgerij van Rotterdam in die dagen getoond, dat de aftredende Directeur hoog bij haar stond aangeschreven en dat zij hem gaarne hare belangen toevertrouwd zag. Zij verkoos hem in de tweede helft van 1910 zoowel tot lid der Provinciale Staten als tot lid van de Tweede Kamer der Staten-Generaal. De Jongh liet zich deze voor hem zoo eervolle keuze gaarne welgevallen. Het was niet „de politiek,” welke hem bij het nemen van zijn besluit aantrok, — daarmede had hij zich nooit meer dan strikt noodig ingelaten —; voor hem gold de overweging, dat hij als afgevaardigde evengoed op ander terrein overvloed van werk zou kunnen vinden om zich nuttig te maken.

Aan een zich terugtrekken uit het bedrijvige leven dacht onze „groote baas,” toen hij het Stadstimmerhuis vaarwel gezegd had, dus blijkbaar in 't geheel niet. Wel kon hij nu meer dan vroeger genieten van het samenzijn met vrouw en kinderen en daarbij tegelijk voldoen aan zijn bekende lust tot reizen, wel bleef hij gesteld op den geregelden omgang met zijne Haagsche vrienden, maar de zaken mochten daaronder niet lijden. In zijn gezellige werkkamer, waar hij zich omringde met zijn boeken en met de souvenirs, uit de Maasstad meegebracht, is nog veel arbeid door hem verricht. Zooals te begrijpen was, bewoog hij zich ook in die dagen bij voorkeur op technisch gebied. Zelfs zette hij één der laatste jaren nog eigenhandig een uitbreidingsplan aan de grens der gemeente Eindhoven op.

Rotterdam bleef bij voortduring eenegroote aantrekkingskracht op De Jongh uitoefenen; hij kwam er gaarne en volgde met be-

langstelling de uitvoering der werken, in het bijzonder wat betreft de havenuitbreiding en den raadhuisbouw.

Helaas is deze onbezorgde tijd slechts kort van duur geweest. In 't begin van 1914 zag De Jongh zijn huiselijk geluk droef verstoord door het overlijden van zijn trouwe gade, met wie hij ongeveer 45 jaren in den echt vereenigd geweest was. De anders zoo krachtige man, die gemakkelijk vergat al wat hem werd aangedaan, heeft den zwaren slag tot het einde gevoeld, ook al toonde hij daarvan weinig naar buiten.

Drie jaren later, 31 Januari 1917, ging hij zelf heen na eene operatie, welke hem geen baat mocht brengen. De tijding van zijn verscheiden, welke zoo onverwacht kwam, verwekte groote verslagenheid bij al zijn vrienden en vooral bij zijn getrouwen op het Stadstimmerhuis.

Onze stad gaf in die dagen opnieuw blijk van hare erkentelijkheid voor hetgeen zij De Jongh verplicht was. De Gemeenteraad besloot aanstonds zijne nagedachtenis te eeren door de oprichting van een gedenkteeken. Moge dit monument in edele vormen en krachtige lijnen door alle tijden heen tot den volke spreken van het hoogstaande karakter en den stoeren arbeid van den genialen werker, wiens succesvol streven er op gericht was Rotterdam groot te maken. Moge tegelijk op den breeden voet gebeiteld staan de zang, die zijne aandoening, bij den aanblik van de schoone rivier, zoo treffend weergeeft:

'k Heb U lief Rotterdam, met Uw drukte en gewoel,
Waar het leven zoo krachtig in bruist,
Koningin van de Maas, uit wier golven een lied
Vol van glorie en hoop U omruischt.