

## GERRIT JAN DE JONGH, REDDER EN BOUWER VAN ROTTERDAM

*Naar aanleiding van zijn sterfdag 31 januari 1917 \**

DOOR IR. J. A. C. TILLEMA

**L**AAT mij beginnen met het stellen van een vraag: ben ik als later levende collega, met slechts een verschil van ongeveer een halve eeuw – dat is één mensenleeftijd – wel de aangewezen om mij over een man als G. J. de Jongh was uit te spreken? Mensen als Adams of Rose liggen zoveel verder terug dat elke vergelijking met de huidige omstandigheden mank schijnt te gaan en men dus niet in de verleiding komt maatstaven aan te leggen welke op de oude situatie in geen enkel opzicht passen.

Maar Gerrit Jan de Jongh – eigenlijk reeds een modern mens, althans zeker naar het uiterlijk zoals wij hem zien op dat prachtige portret van Jan Veth, een soort onwrikbare captain of industry in een concern dat ‘de stad Rotterdam’ heet, voortdurend rechtlijnig en hardnekkig in de weer om, in plaats van commissarissen en aandeelhouders, gemeentebestuurderen en burgerij naar zijn hand te zetten – al gaat dit type bedrijfsleider langzamerhand een zeldzaamheid worden. Een man niet van hier geboortig, maar Rotterdammer waarlijk par droit de conquête, en in de dagen, toen deze stad de eerste stappen zette op de weg naar de hoogste top in de rij der havensteden, een sterke motor voor de voortgang, een bezieler van de geesten, een virtuoos bespeler van de consciëntie der overheden. En zelfs in zijn laatste ambtelijke jaren toen het getij zich tegen hem scheen te keren – zoals altijd wanneer een jonge en harde ambitie de oude ervarene, maar wellicht mettertijd wat al te rechtlijnig geworden, vermag terug te dringen en hem zijn bevochten leiderschap te ontnemen – zelfs in die jaren nog altijd imponerend.

Ik herhaal mijn vraag met dien verstande dat men kan overwegen of een latere, maar nog niet zo erg late opvolger wel op de juiste wijze over zulk een man kan oordelen. En daarmee bedoel ik dit, dat ogenschijnlijk Gerrit Jan de Jongh reeds geheel deel

\*) Lezing voor het Historisch Genootschap Roterodamum op 26 januari 1967.

uitmaakt van een wereld die toch min of meer de onze is, qua strevingen en activiteiten, en men dus geneigd is hem volgens hedendaagse normen te beoordelen, terwijl in wezen zijn milieu, het milieu waarin hij groot kon worden, van het huidige door een bijkans onvoorstelbare afstand is gescheiden.

Het is dan ook zaak hem met prudentie te benaderen en niet te snel maatstaven aan te leggen welke voor ons vanzelfsprekend zijn maar bij hem en bij zijn tijdgenoten geen enkel begrip zouden hebben ontmoet. Gerrit Jan de Jongh luidde een nieuwe periode in onze stadsgeschiedenis in, maar – en ik zal nog gelegenheid hebben daarop terug te komen – hij en zijn vrienden stonden nog geheel geworteld in de vorige eeuw, de eeuw waarvan men wel gezegd heeft dat hij eerst in 1914 definitief werd afgesloten.

Om u een indruk te geven van de afstand tussen ons en de jaren waarin Gerrit Jan de Jongh zijn intrede maakte in Rotterdam, wil ik iets aanhalen uit een artikel in het Bouwkundig Weekblad van 18 juni 1892, dertien jaren dus nadat hij werd aangesteld. Het onderwerp is 'De nieuwe elektrische kraan te Rotterdam'. Dit type havenkraan, staande aan het begin van een geheel nieuwe ontwikkeling in de behandeling van schepen, was een geslaagde poging tot vervanging van de stoomkraan en de hydraulisch bewogen kranen, en werd door de redactie van het B.W. belangrijk genoeg gevonden om er een uitvoerige beschouwing aan te wijden.

Eerst lezen wij dat in tegenwoordigheid van Burgemeester en Wethouders, verschillende leden van de gemeenteraad en o.m. 'de directeur en de beide adjunct-directeuren van Gemeentewerken' op 11 juni de beproeving van de elektrische kraan aan de Wilhelminakade plaats vond. Ik merk daarbij terloops op dat toen, bijna 75 jaar geleden, reeds twee adjuncten aan de directeur waren toegevoegd. . . .

Het verhaal gaat dan voort: 'Dergelijke door electriciteit bewogen kranen behooren nog tot de zeldzaamheden, en de bovengenoemde is de eerste die hier te lande in werking komt. Eerst sedert eenige maanden is Hamburg in het bezit van twee dergelijke werktuigen. De voorbereiding voor de plaatsing aldaar, had dus ongeveer op denzelfden tijd plaats als te Rotterdam. Ook te Bremen bestaat een dergelijke inrichting sinds korten tijd'.

U hebt natuurlijk al geconstateerd dat ons bekende en niet altijd en overal zo gewaardeerde streven om tot de eersten te

behoren, zich toen ook al duidelijk manifesteerde. En dan lees ik daarna: 'Algemeen is bekend, dat men kracht kan overbrengen naar enorme afstanden door middel van electriciteit. Een voorbeeld daarvan was aanwezig op de tentoonstelling te Frankfort in het vorige jaar gehouden. De afstand van overbrenging te Rotterdam is veel geringer als daar, *evenwel nog 1½ km.*' Zo begon Gerrit Jan de Jongh zijn loopbaan alhier in een tijd waarin het in gebruik stellen van zulk een kraan nog een gebeurtenis van betekenis was. Hij had een andere meer economisch gerichte reden om van de oudere bedieningssystemen op electriciteit over te stappen. In die dagen werd nl. ook overwogen of voor Rotterdam elektrische verlichting niet wenselijk zou zijn. Welnu: 'De Directeur der Gemeentewerken oordeelde het voordeelig de elektrische verlichting met de overbrenging van kracht te kunnen vereenigen, daar de machines des nachts het licht zouden kunnen voortbrengen, en over dag de kranen der handelsinrichtingen in werking brengen'. Het lijkt nu zo simpel, op het onnozele af – het was in die dagen, toen de opmars der electriciteit nog nauwelijks was begonnen, een vondst, een gedachte van belang. Maar alweer: het tekent de afstand –.

Nu moeten we vooral bedenken dat de Jongh's portret, dat ik het portret van toch wel een modern mens noemde, werd geschilderd kort vóór zijn dood, in 1916. Zes jaren eerder, op 1 augustus 1910, had hij afscheid genomen van zijn werk en zijn stad, na een dienstperiode van 31 jaar. En er is dus wel degelijk verschil tussen deze De Jongh en de De Jongh die op 34-jarige leeftijd hier aantrad. Met de jaren groeide hij mee van de 19de naar de 20ste eeuw, al wil het mij voorkomen dat hij in wezen altijd wel iets heeft gehouden van die paternalistische tijd waaraan de eerste en vooral ook de tweede wereldoorlog in West-Europa voor goed een einde zou maken.

Hij was modern, in zoverre hem een rusteloze activiteit kenmerkte als van een man die voortdurend naar de toekomst kijkt en niet ophoudt op komende noodzakelijkheden te wijzen; hij bleef geworteld in de vorige eeuw, getuige ook zijn laatste levensjaren temidden van een clubje vrienden op de Witte, oud-Ministers, een oud-Gouverneur-Generaal, met wie hij zoals destijds werd geschreven 'zijn middagen in opgewekt en belangwekkend gesprek doorbracht' (men kan zich zo'n clubje oude heren geheel en al

voorstellen, een waarlijk Couperiaans tafereeltje!), al wordt daar dan direct aan toegevoegd dat hij steeds bereid was 'die rustig gelukkige uren op te offeren, voor een bespreking, een verklaring, een oordeel, over een nieuw Rotterdams plan, thuis op zijn kamer, bij zijn kaarten.'

Nu eerst in het kort enkele data en feiten.

De Jongh werd op 4 juli 1845 te Willemstad geboren waar zijn vader officier van gezondheid was. Hij studeerde aan de K.M.A. en werd op 20-jarige leeftijd luitenant-ingenieur bij de Genie. Reeds op 29-jarige leeftijd was hij kapitein-ingenieur. Hij bouwde diverse vestingwerken, kazernes, kampementen, een militair hospitaal, welk laatste werk hem een tevredenheidsbetuiging van de Minister bezorgde; daarnaast enkele particuliere opdrachten, een kerkrestauratie in Den Bosch, een boerderij in de Haarlemmermeer.

Dan opent zich de Rotterdamse mogelijkheid en daarmee begint ons eigenlijke verhaal.

Op 8 augustus 1878 overleed plotseling Christiaan Bonifacius van der Tak, directeur van Gemeentewerken sinds 1861. Bij raadsbesluit van 19 september 1878 worden B. en W. belast met het informeren naar een geschikte opvolger. De aandacht valt op Van Rijn, uitvoerend ingenieur bij de Amsterdamsche Kanalen Maatschappij, belast met de uitvoering van het werk in Velzen, die van zijn chef goede referenties meekreeg, o.a. de opmerking: 'Hij is niet arrogant, zooals de meeste ingenieurs. . .' en die men voor f 7.000,— 's jaars kon krijgen. Maar in december van hetzelfde jaar komt de raad terug op zijn eerste beslissing en verlangt een openbare oproeping.

De Jongh solliciteert bij brief van 6 februari 1879, een brief, aldus B. en W. 'die boven de anderen uitmunt in stijl, beknoptheid en handschrift', en dan begint het touwtrekken inzake de raadsvoordracht.

Een tweetal adviseurs, H. S. J. Rose, hoofdingenieur bij de Rijkswaterstaat in Den Bosch en H. F. Michaelis, directeur bij de Spoorwegen te 's-Gravenhage wordt gevraagd een volgorde te bepalen. Ze maken een voordracht van vier, met Van Rijn op de eerste en De Jongh op de derde plaats.

De Commissie Plaatselijke Werken stelt een nieuw viertal op:

De Jongh, C. Scholten (adj.dir.), J. L. Cluysenaers, D. A. Wittop Koning, de man die juist onder Van der Tak de Willemsbrug had voltooid.

Tenslotte leggen B. en W. aan de raad een tweetal voor: 1 De Jongh, 2 Wittop Koning.

Eerst wordt de benoeming aangehouden op 24 juli 1879 tot 'na veel openlijke en bedekte strijd' op 2 september de beslissing valt: G. J. de Jongh wordt met ingang van 1 oktober 1879 tot directeur van Gemeentewerken benoemd. Een nieuwe lange periode is in Rotterdam aangebroken welke zijn merkteken dragen zal.

De omstandigheden waaronder De Jongh aantrad, waren wel bijzonder weinig opwekkend. 1879 was voor Rotterdam niet anders dan een rampjaar te noemen. De débâcle van de eens zo machtige Pincoffs met zijn Rotterdamsche Handelsvereniging had zich juist in volle omgang geopenbaard, de stad dompelend in onzekerheid, begrijpelijke rancune en wantrouwen. De werken aan Caland's grootse schepping, de Nieuwe Waterweg, stagneerden; de diepte bleef onvoldoende, handelshuizen dachten over verplaatsing van hun kantoren naar Amsterdam.

Curatoren van de failliete Pincoffs' boedel boden aan de gemeente de haven en loodsen van de Handelsvereniging aan voor  $7\frac{1}{2}$  miljoen gulden, terwijl zich het gerucht verspreidde dat een buitenlandse maatschappij gegadigde was voor het hele complex. Kennelijk wist men nog niet wie op het Stadsstimmerhuis de scepter was komen te zwaaien. Want direct daarop, in 1880, doet De Jongh zijn strategisch zo bijzonder bekwame tegenzet: hij legt B. en W. het ontwerp voor van de Rijnhaven, er aldus blijk van gevend de concurrentie niet te schuwen. Van de buitenlandse gegadigden, zo ze al hebben bestaan, werd niets meer gehoord en een eerder door B. en W. gedaan aanbod van 4 miljoen werd aanvaard. De havenexploitatie van het Overmaasse was definitief in handen van de stad gekomen, de opmars naar het westen kon beginnen. En dit te meer waar het Rijk besloot de werken aan de Nieuwe Waterweg, die in 1881 zelfs tijdelijk in arren moede waren stopgezet, opnieuw aan te vatten. Als aardige bijzonderheid en als voorbeeld voor de tegenwoordige Rijksoverheid vermeld ik daar nog bij dat op voorstel van De Jongh besloten werd in de kosten daarvan  $\frac{1}{10}$  bij te dragen. . .

Wij, die deze havenontwikkeling heel natuurlijk vinden en in-

tussen begonnen zijn zelfs een deel van de zee voor onze havens te annexeren, kunnen ons nauwelijks voorstellen welk een geweldige ommekeer dit begin van De Jongh's activiteiten voor Rotterdam heeft betekend. In onze overgeorganiseerde maatschappij plegen wij te zeggen dat niemand onmisbaar is, maar de hemel weet wat er van Rotterdam zou zijn geworden zonder het ingrijpen van deze jonge genie-officier. Het bouwen van de Willemsbrug en de Spoorwegbrug, waardoor Zuid ontsloten werd – en hoe moeizaam was het gemeentebestuur daartoe te overreden geweest; het inzicht van Pincoffs dat op de Linker Maasoever de toekomst van Rotterdam moest worden gevonden – en tot welke desastreuze gevolgen had dit aanvankelijk geleid; de stootkracht tenslotte van De Jongh die op een puinhoop, ontstaan door financieel wanbeleid, de grondslagen voor een nieuw gebouw ging optrekken; ziedaar een trits van gebeurtenissen welke voor de toekomst van onze stad definitief bepalend zijn geweest. Toen De Jongh in 1910 Rotterdam verliet draaide de machine reeds op volle toeren: Rijnhaven, Maashaven, Waalhaven – men behoefde slechts in zijn geest verder te werken.

Alvorens over zijn diverse technische werken verder uit te weiden, moet – als basis van zijn positie in Rotterdam – nog een andere kant van zijn persoonlijkheid worden genoemd: zijn ambitieuze zelfbewustheid, drijfveer van zijn ganse streven. Tot dusverre waren de stadsarchitecten of directeuren van Gemeentewerken niet anders geweest dan de bijzonder ondergeschikt gehouden dienaren van de stedelijke overheid. Wanneer Pieter Adams, tot stadsarchitect benoemd in 1827, moeilijkheden krijgt met het gemeentebestuur en van eigenmachtigheid beschuldigd wordt, schrijft de Commissie van Fabricage dat hij, Adams, zich kennelijk ontslagen achtte 'van ondergeschiktheid en gehoorzaamheid', verschuldigd aan zijn superieuren. Zij achtte het niet verantwoord 'indien Stadsambtenaar tot Meester van superieuren wierd' en bovendien – aldus de Commissie – '...mogen wij Ued.Achtb. niet ontveinzen, dat naar onze meening, immers naar die van veelen onzer, een Stadsarchitect als ondergeschikt bediende moet worden beschouwd...'

Toen Van der Tak, De Jongh's voorganger, de overkapping van de Beurs tot een goed einde had gebracht, ontving hij als blijk van erkentelijkheid, van het stadsbestuur een gouden horloge

– wel aardig, maar een typerend bewijs van de afstand tussen de onderdanige dienaar en zijn genadige heren.

Ook dat ging veranderen. En nu moet ik hier even enkele woorden wijden aan de plaats van een hoofd van dienst, i.c. van een directeur van Gemeentewerken in het moderne bestel. Ik knoop dan aan bij wat, vlak na de oorlog, burgemeester Oud mij, als jong directeur eens toevoegde: 'Vergeet nooit, mijnheer Tillema, dat de Raad het hoofd der gemeente is!' Ik heb deze ongetwijfeld als een vaderlijke vermaning bedoelde aanbeveling inderdaad nooit kunnen vergeten. Ze is vanzelfsprekend, verankerd immers in de Gemeentewet; ze kan tevens – wanneer verkeerd begrepen – een bron van conflicten zijn. De moderne samenleving is zó samengesteld geworden, zó zeer berustend ook op specialistische kennis van technische en organisatorische aard, ze vertoont daarnaast zóvele facetten op het gebied van beleid en psychologie, dat van geen gemeentebestuur meer verwacht kan en mag worden dat het van zichzelf uit dit alles beheerst, nòch dat het in staat kan worden geacht zelve de telkens weer nodige initiatieven te ontplooien. De taak van een gemeentelijk hoofd van dienst ligt dan ook zeker niet meer in het alleen maar uitvoeren van de van hogerhand verstrekte opdrachten, maar is voor het overgrote deel te zien als het doen van nieuwe voorstellen welke op een bepaald terrein in het belang der gemeente moeten worden geacht, in het bepleiten van deze voorstellen, in woord en geschrift, ten overstaan van het gemeentebestuur opdat dit, als 'hoofd der gemeente', met volle kennis van zaken en in volle vrijheid tot beslissingen kan komen. Dit betekent geenszins een dictatuur van de technici en evenmin het najagen van eierzuchtige adviseurs-dromen, maar alleen en uitsluitend het gezamenlijk en goed gecoördineerd behartigen van de gemeenschapsbelangen door directeur en raad, ieder op de eigen plaats.

Daarbij komt nog iets. Want in een stad als Rotterdam, zich ontplooiend bij de gratie van het particuliere initiatief op het gebied van handel, scheepvaart en industrie, is de taak van de overheid in uiterst belangrijke mate het goed bereiden van de bodem waarop zich deze activiteiten kunnen ontwikkelen. Zonder contact tussen overheid en bedrijfsleven, zonder coördinatie tussen Raadhuis en Kamer van Koophandel, is dit ondenkbaar. En waar het Raadhuis, althans op dit terrein, zijn impulsen grotelijks van

het Stadstimmerhuis moet ontvangen, betekent dit ook de noodzaak van goed geregeld samenspel tussen de leiding van Gemeentewerken – waarin destijds het Havenbedrijf nog geïncorporeerd was – en de mannen van de particuliere bedrijven.

De Jongh is eigenlijk de eerste directeur geweest die dit inzag. Maar hij zag ook in dat hij die benadering niet kon effectueren als ‘ondergeschikt bediende’, noch als een man die bij wijze van beloning en schouderklopje blij moest zijn met een gouden horloge. Zich met een vanzelfsprekendheid plaatsend op een geheel ander niveau, zocht hij toenadering tot de particuliere ondernemers en waar kon dit destijds beter dan op de sociëteit Amicitia, waar zich meer afspeelde dan alleen maar nakaarten over de gebeurtenissen van de dag. Zo leerde hij – dank zij persoonlijke contacten – de behoeften der Rotterdamse bedrijven kennen en was tevens in staat in meer vertrouwelijke sfeer en met effect te onderhandelen en plannen te beramen.

Er was nog een facet dat hij niet verwaarloosde: het geven van voorlichting aan de publieke opinie. Zo schakelde hij de pers in, maakte zich die tot vriend en medestander en had zodoende de gelegenheid het hoe en waarom van zijn ideeën in wijde kring uiteen te doen zetten.

Tenslotte wilde hij zijn plaats tegenover het gemeentebestuur duidelijk stipuleren. Reeds direct na zijn benoeming kwam hij in enig conflict met zijn wethouder, Mr. Hoffman, die – gelijk zijn opvolgers tot 1940 – op grond van een waarschijnlijk goed bedoeld, maar organisatorisch slecht begrepen uitgangspunt op het Stadstimmerhuis in plaats van op het Raadhuis resideerde. De heer Hoffman had de gewoonte – nog als een echte regent van de oude stempel – zich op de tekenkamers persoonlijk met het werk te bemoeien en zelfs instructies te geven. De Jongh gaf tactisch maar toch ook krachtig als zijn mening te kennen dat dergelijke zaken uitsluitend tot zijn, De Jongh's, competentie behoorden. De wethouder nam het conflict kennelijk sportief op en daarmee was ook deze zaak geregeld.

Aldus de bodem bereid waarop De Jongh's geest zich zou kunnen ontplooien.

Het is uiteraard niet doenlijk binnen het beknopte bestek van een beschouwing als deze tot een min of meer volledige biografie



van G. J. de Jongh te komen. Ik zal mij moeten beperken tot korte karakteristieken aan de hand van een greep uit wat hij tot stand bracht en van wat hij was, aan de hand dan van het algemene beeld van de directeur en van de mens. Wij moeten daarbij niet uit het oog verliezen dat zijn werk tenminste – althans voor zoveel dit voor een goed begrip van belang is – omvatte het arbeidsterrein van drie volledige gemeentelijke diensten uit onze dagen: Havenbedrijf, Stadsontwikkeling en Gemeentewerken. Dit alles was onder de verzamelnaam ‘Gemeentewerken’ verenigd; de afsplitsing van gespecialiseerde facetten zou eerst veel later plaats vinden. En over dit gehele patroon van de meest uiteenlopende activiteiten ligt als het ware een dubbel netwerk van menselijke betrekkingen die zijn leven in Rotterdam mede bepaalden: zijn verhouding met de opeenvolgende colleges van Burgemeester en Wethouders – zijn verhouding met de medewerkers die hem terzijde stonden, met zijn meerderen dus – het Gemeentebestuur – en met zijn ondergeschikten.

Laat ik beginnen met datgene waaraan hij zijn belangrijkste renomme te danken heeft: de haven. Op dit gebied had hij dus tweeërlei taak: het vooruitzien, het peilen van de toekomstige behoeften van Rotterdam ten aanzien van de havenontwikkeling en daarnaast het voorbereiden en doen uitvoeren van alle werken welke voor het voldoen aan die behoeften noodzakelijk moesten worden geacht. Men zou kunnen zeggen, in vergelijking met de huidige situatie, dat De Jongh in deze sector beheer en techniek in één man verenigde.

In zijn boek ‘Mensen maken een stad’, in 1955 geschreven ter gelegenheid van het honderdjarig bestaan van de Dienst van Gemeentewerken, heeft Jan Nieuwenhuis van de groei van onze haven een zo duidelijk beeld geschetst, dat u mij wel wilt toestaan daaraan in beknopte vorm een en ander te ontleen. En dan wil ik beginnen met een zinsnede aan te halen uit een rapport van 10 april 1907, strekkende tot aanleg van de Waalhaven, welke niet alleen karakteristiek voor zijn voortvarende persoonlijkheid kan worden genoemd, maar eigenlijk voor alle volgende jaren – tot in onze dagen en hopenlijk nog tot in een verre toekomst – het advies is geworden waaraan Rotterdam zijn potentie ontleent. Hij schrijft dan: ‘Telkens wanneer wij met den aanleg van een nieuwe haven begonnen, hebben wij ons de vraag gesteld, hoe zal

de volgende uitbreiding moeten geschieden. Geen stap voorwaarts werd gedaan zonder te weten, waar wij bij de volgende trede den voet zouden neerzetten'. Toen ik zo juist suggereerde dat in den beginne De Jongh nog werkte in een tijdperk dat volkomen verschilde van het onze, maar dat hij zich snel ontwikkelde tot wat wij nu noemen een volop moderne 'manager', had ik daarbij zeker het oog gericht op deze uitspraak. Want het is een these welke op het Rotterdam van nu nog volkomen van toepassing is – men zou kunnen zeggen: welke een blijvende karakteristiek voor onze stad is geworden en waaraan wij onze slagvaardigheid en het recht op onze plaats in de wereld ontleen. Men gaf er – en niet ten onrechte – nog niet zo lang geleden hoog van op toen de benaming 'Euro-poort' bedacht en voor de toekomst bevestigd werd. Het woord van De Jongh om geen voet te verzetten alvorens men *weet* (let wel 'weet', niet 'overweegt' of 'hoopt') waar de volgende schrede te plaatsen, zal, zolang onze stad zich van haar betekenis bewust blijft, haar Leitmotiv moeten blijven.

De mogelijkheid tot havenaanleg werd grotelijks bepaald door de gemeentegrenzen. Het aanleggen van havens op het territoir van de burens – thans een bijna habituele zaak! – lag destijds nog niet zó voor de hand. Zowel op de linker- als op de rechter-Maasoever waren nog mogelijkheden. Reeds vóór de gereedkoming van de Rijnhaven in 1894 werd in 1890 het graven van de Parkhaven aangevat en werd het voorstel tot het graven van de Nassauhaven op Feijenoord ingediend. Uit dezelfde periode stammen enkele kleinere havens: de St. Janshaven, de Robbenoordsehaven en, even later, de Kortenoordsehaven, alle drie westelijk van de reeds in 1882 gereedgekomen Dokhaven. Dit was slechts een aanloop tot grotere expansie. O.m. ter wille van de overslag van erts werden de beide Katendrechtse havens gemaakt. Hierbij valt nog een bijzonderheid te vermelden welke ten gevolge had dat Rotterdam tot in lengte van jaren voor de burgerij over een unieke verpozingsplaats aan de rivier zou beschikken. De grondberging bij het graven van havens was toen reeds een probleem dat tot in onze dagen – met het bergen van de zg. onderhoudsbaggerspecie – de geesten der hierbij betrokkenen zou blijven bezig houden zo niet kwellen. Een oplossing welke zowel de nuttigheid als de schoonheid dienen zou was om, na aanplemping van de rivieroever ter hoogte van het Park, daar een bij het

Park aansluitend hoog gelegen terras te maken – door de oudere generatie nog steeds ‘de bult van De Jongh’ genoemd. Aldus werd een unieke situatie verkregen: naar het zuiden een prachtig uitzicht over de rivier, naar het noorden op het zware geboomte van het Park. Later zou de gemeente er een verversingsgebouw stichten, ‘Bellevue’ dat jarenlang een ‘social centre’ kon blijven, waarheen de Rotterdamse burgers hun gasten brachten om van het uitgezochte panorama te genieten. Dat was de tijd van de concerten in het Park bij de Officierssociëteit – de nostalgie bekruipt allen die dit hebben gekend. . . Die sociëteit is nu een nachtclub, Bellevue een café als zovele andere – andere tijden, andere zeden!

Zolang Charlois nog niet was geannexeerd werd het plan voor een derde Katendrechtse haven nog even in petto gehouden tot, in 1895, de tijd er was om met een nieuw groot project te komen. In een rapport van 5 maart zette De Jongh een nieuwe gedachten-gang uiteen, culminerend in het befaamde plan voor de Maashaven waarvoor n.b. 258 ha moest worden onteigend en alle bebouwing, waaronder 650 woningen herbergende 3500 mensen, moest worden ontruimd.

Het was voor die dagen een geweldig project, waarmede de Kamer van Koophandel zelfs niet dan na een aanvankelijke aarzeling instemde. Eerst in 1900 kon met de eigenlijke aanleg worden begonnen, de voltooiing viel in 1911.

Intussen werd alom activiteit getoond: de Schiehaven kwam tot stand bij de Ruigeplaat, vanwaar het zand werd gebruikt langs de Oostzijde van de Maashavenmond, terwijl de uitkomende grond uit de Maashaven diende om de terreinen langs de Schiehaven op te hogen.

De Persoonshaven werd op Feijenoord in het verlengde van de Nassauhaven gegraven en de plannen voor de St. Jobshaven, de IJssel-, Lek- en Keilehaven werden opgezet, zij het ook eerst verwezenlijkt tussen 1910 en 1916.

Toen kwam het reusachtige sluitstuk van de havenplannen uit De Jongh's carrière: de Waalhaven. In de reeds genoemde nota van april 1907 heeft De Jongh zijn beweegredenen om hiertoe te geraken uiteengezet. Ook hierbij heeft de toekomst hem gelijk gegeven, al werd later de ‘groote plas water’ (310 ha) door pieren onderverdeeld en al is in onze dagen de Waalhaven bezig van massagoedhaven een stukgoedhaven te worden. Aan De Jongh's

visie doet dit in geen enkel opzicht afbreuk. Voor Rotterdam als wereldhaven heeft hij gevochten zolang hem de tijd gegund was.

Het is niet doenlijk hier, in aansluiting op de vermelding der havenplannen, de ontwikkeling van de kademuurbouw in De Jongh's periode uiteen te zetten. Vermeld worde slechts dat hij niet schroomde in zijn laatste jaren als directeur de mogelijkheid van zg. caissonbouw te onderzoeken en toe te passen, ter vervanging van de kademuurconstructie op rijzendam. Ook hierbij gaf de toekomst hem gelijk en gaf zijn geest, ook met het klimmen der jaren, blijk van een niet verminderde helderheid.

Ook op het terrein van de eigenlijke publieke werken heeft De Jongh in Rotterdam blijvende sporen nagelaten, zij het ook dat de Tweede Wereldoorlog en de daarop volgende periode van wederopbouw weer veel daarvan teniet heeft gedaan.

In 1881 bouwde hij de Keizersbrug en de Soetenbrug, van 1882-'84 de Plan C-brug, in 1881-'82 de Stokkenbrug, in 1882 de Oostbrug en de Jan Kuitenbrug, van 1885-'86 de Spanjaardsbrug, van 1888-'90 de Nieuwe Leuvenbrug, in 1892-'93 de Scheluwebrug, in 1894-'95 de Rottebrug en tussen 1898 en 1903 de vaste bruggen over de Wijnhaven en de Scheepmakershaven.

Nadat De Jongh, in overleg met de directies van de Gasfabrieken en de Handelsinrichtingen een plan voor de opwekking van electriciteit zowel voor de krachtoverbrenging als voor verlichting had opgesteld, verwierp de Raad in januari 1893 een voorstel van B. en W. om daarover nog eens een oordeel van een commissie van deskundigen in te winnen – met een stemmenverhouding van 17 tegen 16, u kunt zich de spanning voorstellen! – en besloot in juni d.a.v. de eerste kredieten voor een electriciteitsfabriek aan de Wilhelminakade te voteren. Ze werd in 1894 in gebruik genomen; een jaar later kwam het accumulatorenstation aan de Coolvest gereed. In het begin van de nieuwe eeuw moesten al plannen worden gemaakt voor de centrale aan de Schiehaven. Ook daarmee werd duidelijk over een drempel in de nieuwe tijd gestapt.

Tien jaar eerder had de Raad reeds besloten de gasfabricage geheel in gemeentehanden te nemen – ook al een hardnekkig verdedigde gedachte van De Jongh.

Vermelden wil ik nog de bouw van de Vismarkt, de bouw van een nieuw abattoir, de bouw van het Gymnasium aan de Coolvest, de Ziekenhuisplannen in aansluiting aan Rose's ziekenhuis aan de

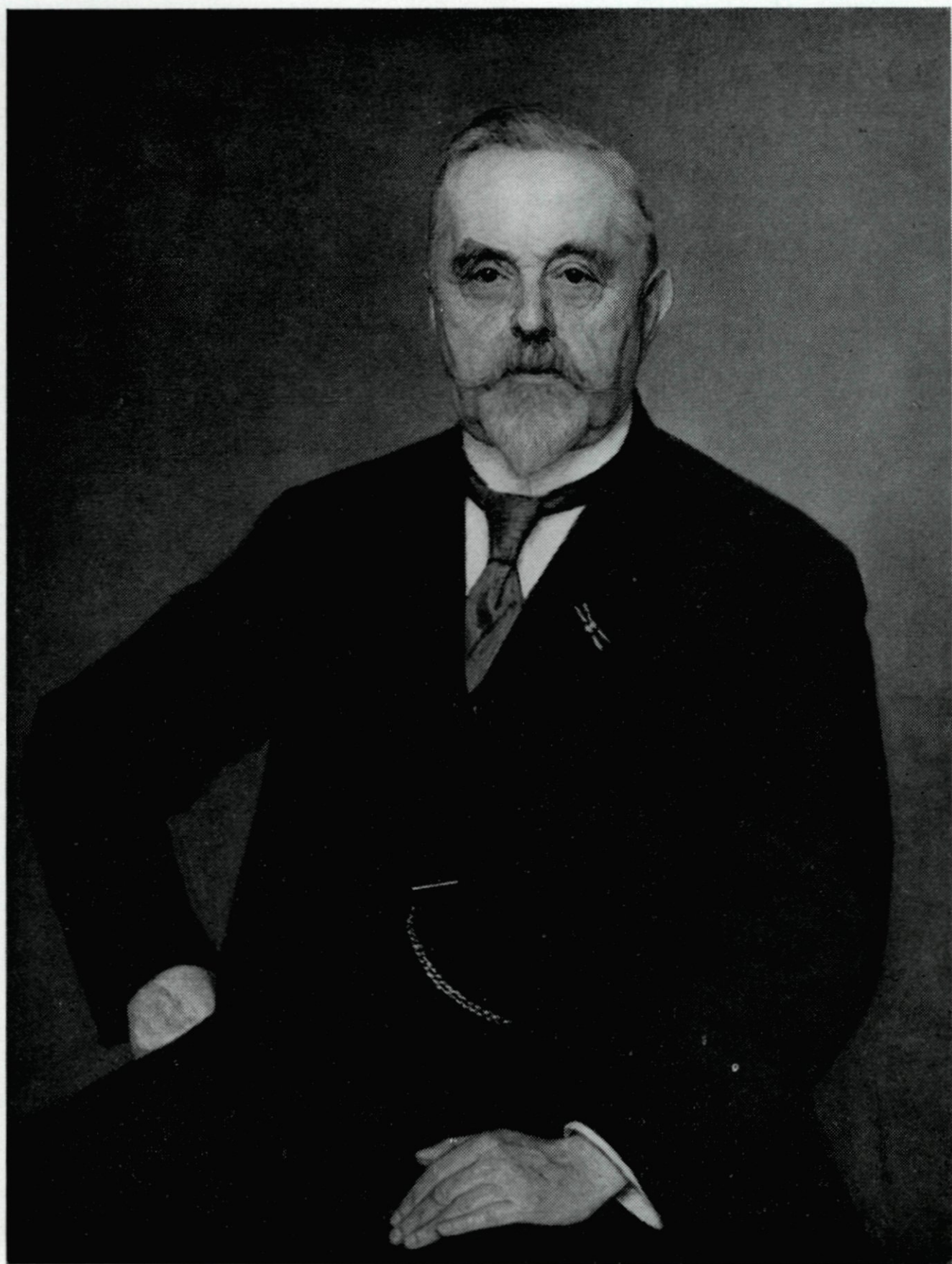
Coolvest en de plannen voor de psychiatrische inrichting Maasoord, bij welke laatste overigens in belangrijke mate technische moeilijkheden werden ondervonden. En, last but not least, het nieuwe rioleringsstelsel.

Toen in 1854 de Raad, na jarenlange onnodige discussies – gedurende welke de cholera de stad herhaaldelijk teisterde – ten langen leste het zg. Waterproject van de stadsarchitect Rose aanvaardde, werden de grondslagen van wat wij zouden kunnen noemen een regelmatige verversing van de wateren in de binnenstad gelegd – onafhankelijk van het Hoogheemraadschap van Schieland – door middel van eigen in- en uitlaten en nieuwe verzamelriolen ter vervanging van de vele sloten en grachtjes; in de polderstad door een stelsel van nieuwe weteringen, welke later in onze liefelijke singels zouden worden getransformeerd.

De Jongh, die in zijn begintijd reeds van B. en W. de vraag voorgelegd kreeg hoe in de groeiende stad het systeem van de regeling van het afvalwaterprobleem verder te verbeteren, ging over tot een strikte scheiding van de afvoer van faecaliën (door middel van het spoelstelsel) en afvalwater enerzijds en van het regenwater anderzijds. Langs de singels van Rose werden riolen aangelegd; in de singels kwam slechts polder- en buitenwater. Voor het schoonspoelen der riolen werden spuileidingen geconstrueerd, die buitenwater daardoor voerden. Grote verzamelriolen zouden via gemalen het afvalwater naar de rivier voeren. Voorspand was dit een grote vooruitgang en het zou nog zeer vele decennia duren vóór de rivier zelve al zozeer een open riool was geworden door de grote steden en fabrieken hogerop en door de uitbreiding ook van Rotterdam, dat dit systeem niet meer acceptabel zou blijken te zijn zonder de tussenschakels van rioolwaterzuiveringsinstallaties.

Merkwaardigerwijze was ook nu, evenals in Rose's tijd, het rioleringsstelsel een onderwerp van langdurige raadsdiscussies. Maar als in 1889 de Raad eenmaal de gedachten van De Jongh heeft aanvaard, zal dit strijdpunt niet meer aan de orde komen. Sindsdien is de goedkeuring van elke verbetering ten aanzien van de stedelijke riolering een vanzelfsprekendheid geworden.

Een enkel woord in dit verband worde nog gewijd aan de scholenbouw. In het Rotterdamsch Nieuwsblad van 3 oktober 1904 komt in een artikel over het 25-jarig jubileum van De Jongh,



43. G. J. de Jongh. Naar een portret door Jan Veth (1916).



temidden van een reeks uitbundige lofprijzingen voor diens prestaties, de curieuze zinsnede voor: 'Wij hebben niet gesproken van den bouw van dozijnen scholen naar het systeem De Jongh, ruim en luchtig rustig op binnenterreinen, waar geen dure gevels noodig waren. . . ' De lezer kent ze, die luchtige en rustige scholen, vierkante bakstenen blokken omringd door de achtergevels der al even kleurloze etagewoningen, via een poort en een door schuttingen afgesloten loopgang toegankelijk, de lokalen geschilderd in saaie grijsgroene kleur en versierd met schablonenrandjes waarop kippen en bladmotieven zich eindeloos herhaalden, verlicht door gaslampen, verwarmd door een hoge kolomkachel in de hoek. In geen enkel opzicht met onze moderne scholen te vergelijken en toch. . . Ikzelf, die mijn kinderjaren op zulk een school heb doorgebracht, kan bezwaarlijk beweren daardoor – zoals het tegenwoordig heet – gefrustreerd te zijn geworden. En voor de snel groeiende bevolking was de bouw van vele dergelijke scholen voor het ogenblik zeker een uitkomst. Toch zal hierna dit onderwerp in een ander verband nog even te berde worden gebracht.

Aan het slot van de reeks van projecten, zijn arbeid aan de plannen voor stadsuitbreiding. In dit opzicht waren dus de huidige directeur van Stadsontwikkeling en die van Gemeentewerken in één man De Jongh verenigd. Het is mij niet mogelijk, minder nog dan bij de behandeling van zijn werken op het gebied van haven en technische objecten, op de voet te volgen wat hij verrichtte op het gebied van de uitbreidingsplannen. Maar wanneer ik volsta met enkele summiere aanduidingen, moet mij wel van het hart dat zijn grootste kracht niet in de eerste plaats op dit terrein heeft gelegen. In de Rotterdamse Jaarboekjes van 1935 en 1936 heeft L. J. C. J. van Ravesteyn in een tweetal artikelen onder de titel 'Stadsontwikkeling van Rotterdam in het begin van deze eeuw' uitvoerig en ruim gedocumenteerd over het aandeel van De Jongh hierin geschreven. Wanneer hij in de aanhef verklaart goed te doen met iets te zeggen over de stadsontwikkeling in het begin van de twintigste eeuw, vervolgt hij: 'Wie dit wil doen, begint te zeggen De Jongh, zoals men Rose zegt als men spreekt over de uitbreiding van Rotterdam in een voorafgaande periode, in de midden-decennia van de vorige eeuw.

Toch is er een cardinaal verschil tussen beiden.

Rose, al heeft hij óók voor de haven gewerkt, is toch vóór alles



de stedebouwer. De Jongh geeft alleen stedebouw als aanvulling bij zijn haven-concepties.' Aldus Van Ravesteyn.

Maar laat ik De Jongh zelf laten spreken. Hij zegt: 'Eene uitbreiding van een handelsstad als Rotterdam stelt geheel andere eischen dan die van een luxe stad als b.v. den Haag.

Is in het laatste geval eene goede keuze te doen in den aanleg van hoofdwegen, hier en daar afgewisseld door een plein of plantsoen, waardoor ingezetenen en vreemdelingen aangetrokken worden zich aldaar te vestigen, bij eene uitbreiding van Rotterdam, moet men in 't oog houden, dat de menschen in den regel niet komen om hun elders gewonnen geld te verteren, maar dat zij hier komen om geld te verdienen, en dat dus de voorwaarden daartoe bij eene uitbreiding in het oog gehouden moet worden. En die voorwaarden zijn in een koopstad: breng er water, zoodat er schepen kunnen komen, maak spoorwegverbindingen.'

Jan Nieuwenhuis, die deze woorden herhaalt in zijn gedenkboek, voegt er aan toe: 'Er is geen woord Frans bij... Men wist nu wat men aan De Jongh zou hebben. Een onbevangen afwegen van de veelsoortige belangen om te komen tot een verantwoord en voor zover mogelijk harmonisch geheel was van hem niet te verwachten. Behagelijk behoefde het de bevolking niet te worden gemaakt.

De troosteloosheid van zovele nieuwe wijken uit deze periode is grotendeels te verklaren uit dit ongelukkige uitgangspunt.'

Natuurlijk moet ik deze woorden ook wel tot de mijne maken. Maar ik heb, tot disculpatie van De Jongh, wel een amendement. En dat is dat het niemand gegeven is ten aanzien van *alle* facetten van een zeer veelzijdig arbeidsterrein profetisch te zijn. Ik moet dan wel terugkomen op wat ik in den aanvang zei over deze figuur, zich bewegende op de grens tussen twee tijdperken. Als homo economicus was hij volop modern: peil de behoeften en richt uw werk erop aan deze te voldoen – en wel zo tijdig mogelijk. Maar ten aanzien van de dingen welke inhaerent zijn aan een harmonische samenleving, waaruit resulteert al datgene wat de mens – van hoog tot laag, van rederijdirecteur tot havenarbeider, van intellectueel tot winkelier – behoeft om zich te ontplooien en in zijn milieu de mogelijkheid tot evenwichtig geluk te vinden, ten aanzien van deze dingen was zijn geest onvoldoende geëquipeerd. Dit is een constatering, geen verwijt. Niemand kan verder springen

dan zijn polsstok lang is en de lengte daarvan wordt in belangrijke mate mede door de tijdgeest bepaald. Die tijdgeest, de geest der 19de eeuw met eenzijdige gerichtheid op macht en kapitaal, de geest van de empirebuilders en van de zich snel ontwikkelende industrie, zonder arbeidswetten, zonder woningwet, zonder begrip voor de noden der massa's die van het platteland uit de grote steden in snel tempo gingen bevolken, die geest kòn niet nalaten een man op een vooruitgeschoven post als De Jongh mede te beïnvloeden. En het oude Amicitia was zeker niet het milieu waar hem andere ideeën konden toekomen. Het is aan deze geest te danken dat Rotterdam nog steeds rond de oude stadskern zit opgescheept met ronduit slechte wijken, zowel wat aanleg als wat bouw betreft – het oude Noorden, de Hudsonstraat en wat daarachter ligt, buurten in Kralingen, de wijk ten noorden van de Nieuwe Binnenweg en wat onmiddellijk grenst aan wat eens luxueuze woonoorden waren als Westersingel, Eendrachtsweg, Heemraadssingel e.d. – waarvan de onvermijdelijke eliminering ons nu en in de toekomst schatten zal kosten en handen vol werk. Het is de geest die eerder al niet dan na meerdere choleraepidemieën tot verbetering van het rioleringsstelsel wilde overgaan, en dan nog maar aarzelend; die het troosteloze Feijenoord en de woningblokken rond Rijn- en Maashaven en in Katendrecht creëerde, die zich tegen elke als onnodig beschouwde groenaanleg verzette en goederenemplacementen en arbeiderswoonhuizen in vanzelfsprekende nabuurschap ontwierp, die door dit alles en nog veel meer een nieuwe politieke ontwikkeling en een nieuwe sociale gezindheid opriep, moèst oproepen, welke voortgaat tot in onze dagen.

Dat De Jongh dit alles, ondanks zijn grote intelligentie, niet inzag kan ons – die met zoveel verder gaande sociale ontwikkelingen geconfronteerd werden – zeker verbazen. Maar wie zal zeggen wat wij in onze tijd niet hebben nagelaten of ten onrechte verricht en waarover volgende generaties met niet begrijpende verbazing zullen spreken? Alleen een juist gevoel voor betrekkelijkheid zal tot het vellen van een redelijk oordeel kunnen leiden.

De tijd ontbreekt om in detail de gang der uitbreidingsplannen in de periode van De Jongh verder te behandelen. Voor wie zich te dien aanzien in meerdere mate interesseert, verwijs ik naar de genoemde artikelen van Van Ravesteyn in het Rotterdams Jaar-

boekje en naar het evenzeer genoemde gedenkboek van Nieuwenhuis.

Tot slot De Jongh in zijn menselijke betrekkingen, in zijn verhouding tot het Gemeentebestuur en tot de medewerkers van zijn dienst.

Het zal ieder, die de geschiedenis van zijn ambtsperiode zelfs niet tot in alle details bestudeert, al spoedig opvallen dat het eigenlijk wel een wonder mag heten, dat een man van een karakterstructuur als De Jongh niet veel eerder en ook veel vaker met de leden van het College en van de Raad in conflict is gekomen. Onder vijf burgemeesters heeft hij in de loop van 31 jaar gediend, Van Vollenhoven, Vening Meinesz, Lyclama à Nijeholt, s' Jacob en Zimmerman. En evenzeer onder vijf wethouders, Hoffman, Van Weel, Viruly, s' Jacob (die in 1893 burgemeester werd) en J. Hudig die in dezelfde tijd aftrad waarin De Jongh heen ging. In den aanvang valt er slechts één conflict te melden met Mr. van Weel en de gemeenteraad gaf de wethouder, die steeds met de directeur op gespannen voet stond, ongelijk en herkoos hem niet bij de vernieuwing van het College na de annexatie van Delfshaven. In de laatste jaren komen de moeilijkheden eerst in de dan begonnen periode-Zimmerman.

Bij de viering van zijn 25-jarig jubileum, op 1 oktober 1904, kan men nog zeggen dat zijn zon in het zenith staat. De pers steekt de loftrumpet, het Nieuwsblad vraagt zich zelfs ietwat beschaamd af of de getoonde belangstelling wel 'geëvenredigd was aan de waarlijk schitterende verdiensten, die De Jongh aan zijn stad bewezen heeft.' Dit lijkt wèl overdreven. De commissie van toezicht kwam onder aanvoering van haar voorzitter, wethouder Hudig, des morgens reeds in de royale ambtswoning die het gemeentebestuur in 1887 voor zijn directeur aan de Oosterkade liet bouwen, onder aanbidding van bloemen haar gelukwensen aanbieden. In het Timmerhuis was een huldiging door het personeel georganiseerd, waarbij ook de toenmalige 'Corporaties van den Bond van Gemeentewerklieden', met vaandels en borden met opschriften, aanwezig waren. De adjunct-directeur ir. Van IJsselsteyn, de latere minister, sprak een rede uit waarin zo gloedvol als in die dagen maar mogelijk was, de jubilaris gehuldigd werd, en waarbij hij niet naliet speciaal ook te noemen De Jongh's recht-

vaardigheidszin en zijn humaniteit jegens het personeel. 'Uw persoonlijkheid', zei Van IJsselsteyn, 'verre buiten de grenzen van ons land bekend en geëerd, heeft aanzien gegeven aan het vroeger vaak minder geachte ambt van directeur der Gemeentewerken. . . ' 's Middags kwamen de achtereenvolgende voorzitters der commissie s' Jacob, De Monchy en Hudig nogmaals ter felicitatie en daarna volgde een algemene receptie, met toespraken, geschenken, kortom een huldiging au grand complet.

In de zes jaren die dan volgen, wordt zijn invloed minder, zijn stemming vaak geprikkeld, zijn wijze van reageren daardoor ongerechtvaardigd heftig. Een typerend voorbeeld haal ik aan: wanneer de commissie voor toezicht op het lager onderwijs nieuwe wegen wil inslaan op het gebied van de scholenbouw, gaat De Jongh daartegen in 1907 met grote heftigheid en schamperheid te keer. Hij verzet zich tegen de invloed van medici op de bouwhygiëne, hij bemoeit zich met zaken welke, voortgekomen uit de voortgeschreden ideeën der opdrachtgevers, voor hem eigenlijk bij zijn arbeid grondgegevens zouden moeten zijn. Hij is dan, laten wij het eerlijk uitspreken, weer geheel de conservatieve negentiende-eeuwer, die wel met één been in de nieuwe tijd staat, maar er niet toe kan komen het andere been bij te trekken.

Bijzonder aardig wordt het karakter van De Jongh terloops aangeduid in een artikel in het Rotterdams Jaarboekje van 1925 dat de heer Hintzen wijdt aan de nagedachtenis van de in 1924 gestorven oud-wethouder Jan Hudig. Hij schrijft daar: 'De samenwerking met den genialen directeur van Gemeentewerken was voor Hudig als wethouder een bron van voldoening. Hij had oprechte bewondering voor diens veel omvattend begripen van Rotterdam's behoeften en voor zijn juisten, zelden falenden blik op Rotterdam's toekomstige ontwikkeling. Een van de groote verdiensten van Jan Hudig was zijn onbaatzuchtigheid, die ook medebracht dat hij zich nooit op den voorgrond trachtte te plaatsen bij de behandeling van vraagstukken, waarin een ander, zooals bij de Jongh het geval was, door kennis en ervaring meer doorkneed bleek. Maar daarom gaf hij eigen meening niet prijs. Evenmin was hij blind voor de gebreken van den directeur, voor zijn soms te ruw optreden, voor zijn zelfgenoegzaamheid of kleine ijdelheden. En door ondervinding geleerd, wist hij soms een door hem gewenschten maatregel door te voeren, dien de directeur vermoede-

delijk zou hebben bestreden indien de wethouder hem niet onder den indruk had gebracht, dat het denkbeeld oorspronkelijk van de Jongh afkomstig was'.

Het beeld rijst duidelijk voor ons op: een wijze, beleidvolle regent die een wel wat ongedifferentieerde maar zeer kundige houwdegen ongemerkt – ik zou bijna zeggen: elegant – naar zijn hand weet te zetten.

Van Zimmerman, De Jongh's laatste burgemeester, was dat niet te verwachten. Men heeft de verhouding Zimmerman–De Jongh wel vergeleken met die van de jonge Wilhelm II en de hem in de weg staande oude Bismarck. In het Rotterdamsch Nieuwsblad van 1 februari 1917 lees ik: 'Er is waarheid in deze vergelijking. Zooals de eerste kanselier het Duitsche rijk maakte, heeft de Jongh Rotterdam gemaakt, aan het groote doel wijdde hij, als Bismarck, zijn leven. Maar de jonge keizer wilde gediend worden, niet dienen'. Aldus ook burgemeester Zimmerman. En nu wil ik maar voorbijgaan aan de onverkwikkelijke situatie, waarin Struyck, een bekwaam bouwkundige uit de dienst van De Jongh, benoemd tot directeur van het Bouwtoezicht, door Zimmerman als tegenspeler van De Jongh werd gebruikt om diens plannen te critiseren, zelfs wanneer deze geheel tot De Jongh's competentie behoorden. Het werd een onvermijdelijke botsing tussen twee autoritaire figuren, waarbij de jongste en de hoogst geplaatste het wel winnen moest. En dit bepaalde zich niet tot Zimmerman alleen. Zoals Nieuwenhuis schrijft: 'Een deel van het college was hem kennelijk moe en wilde zijn inmenging liever niet meer in belangrijke zaken'. Dat er toch nog iets groots kon worden tot stand gebracht uit deze botsing van twee geesten, bewijst op het einde van De Jongh's loopbaan het plan voor de Kralinger Hout. De gedachte een ontspanningsoord rond de Kralingse Plas tot stand te brengen, kwam wel van de burgemeester, de gedachte dit te realiseren door opspuiting met de grond, afkomstig uit de Waalhaven, was van de directeur. Zoals hij eens de 'Bult van De Jongh' schiep met grond afkomstig uit de Katendrechtse haven.

De slotfase is die van een man, tot het laatst op handen gedragen door zijn dienst, maar van een tanende reputatie bij zijn overheid. Internationaal stond die reputatie nog glorieus overeind. Adviezen gaf hij in Zweden, in Ierland, in Portugal, vlak voor zijn aftreden in Ned. Indië. Dan komt het afscheid op 1 augustus 1910, van

de zijde van het Gemeentebestuur bijzonder koel – bij afwezigheid van de burgemeester – gereleveerd, van de zijde van de dienst, namens welke zijn opvolger Burgdorffer sprak, met grote hartelijkheid georganiseerd, waarbij zijn gave om mensen aan zich te binden en zijn medewerkers, van hoog tot laag, aan zich te verplichten, nog weer eens met nadruk naar voren werd gebracht. En het zal De Jongh goed hebben gedaan dat dit afscheid ook inhield een huldinging door het bedrijfsleven in het veilinglokaal boven de Groote Koopmansbeurs, waar de voorzitter van het erecomité E. P. de Monchy Rzn. hem, behalve een gouden erepenning, een album aanbood met meer dan 200 handtekeningen en verlucht met een aantal stadsgezichten van kunstenaars als Huib Luns, Mastenbroek, Oldewelt, Weyns en anderen. Dit album noemde De Monchy, blijkens het verslag in de N.R.C., een symbool zijner eigen werkzaamheid, 'daar waar u er steeds op bedacht waart, naast het praktische ook het schoone in het oog te houden. De namen uit het praktische koopmansleven gaan hier samen met de uitingen van mannen van de Kunst.' In zijn antwoord spreekt De Jongh, de kunst latend voor wat zij is, nog eenmaal profetische woorden uit ten aanzien van de betekenis van de vertegenwoordigers van het Rotterdamse bedrijfsleven. 'Aan die mannen van stuwkracht en energie heeft het Rotterdam nooit en zeker niet in de laatste decennia ontbroken. Moge dit, waaraan ik niet twijfel, ook in volgende jaren het geval zijn, dan zal Rotterdam meer en meer opklimmen tot eene stad van den hoogsten rang op het gebied van handel, scheepvaart en nijverheid'.

Dit was het toch wel triomfantelijk klinkende slotakkoord. De stille jaren in Den Haag volgen, het clubje op de Witte, het einde op 31 januari 1917.

En in het avondblad van de N.R.C. van 1 februari 1917 staat dan – het moet tot Zimmerman's eer gezegd worden – de rede welke de burgemeester in de Raad aan hem wijdde. 'Opgetreden in de moeilijke tijden, welke hier in den aanvang der tachtiger jaren zijn doorleefd, heeft de Jongh met scherpen blik aanstonds de plaats voorzien, waarop de ligging van Rotterdam haar aanspraak gaf onder de grootste havens der wereld.' Tenslotte: 'Heel de Rotterdamsche havenaanleg – ik mag het zonder overdrijving zeggen – is aan zijn geest ontsprongen.'

De strijd was gestreden. Hem zo objectief mogelijk beoordelende

kunnen wij van deze waarlijk singuliere man hetzelfde zeggen wat in het derde deel over het leven van Van Oldenbarnevelt door Jan den Tex in een citaat van Fruin wordt aangehaald ten aanzien van de grote raadspensionaris:

‘Oldenbarnevelt zocht te heerschen, omdat hij zich bewust was dat hij en niemand zoo goed als hij, het schip van Staat uit de holle zee, waarop het zwalkte, in de behouden haven kon voeren.’ De analogie is treffend, al mogen de karakters ook nog zo verschillend zijn geweest, waarbij ik alleen maar wil wijzen op De Jongh’s onwrikbare integriteit.

Naast zijn eminente leiderskwaliteiten had De Jongh, als Oldenbarnevelt, uitgesproken ‘défauts de ses qualités’. Maar het nageslacht kan slechts dankbaar zijn dat aan Rotterdam, op een tijdstip van diepe neergang, De Jongh gegeven werd, om allereerst de stad nieuw leven in te blazen en te redden uit een desastreuze situatie, en om haar daarna in een niet aflatende arbeid van meer dan dertig jaren al bouwende op te voeren naar een hoogte vanwaar ze niet meer verdreven zou worden.

#### BLADVULLING

#### RUBRIEK GEVONDEN VOORWERPEN

Maendag’s morgens den 17 april, is omtrent een half uur buyten de Poort van . . . gaende na Gouda, uyt een Phaeton gevallen, een DEEGEN met een Silver Gevest, die de selve gevonden heeft, en brengt se wederom daer deese Courant werd uytgegeven, sal een goude Ducaet tot een vereering hebben.

*(Rotterd. Courant, 22 april 1741)*