

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 kaaimuurbouw 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