

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