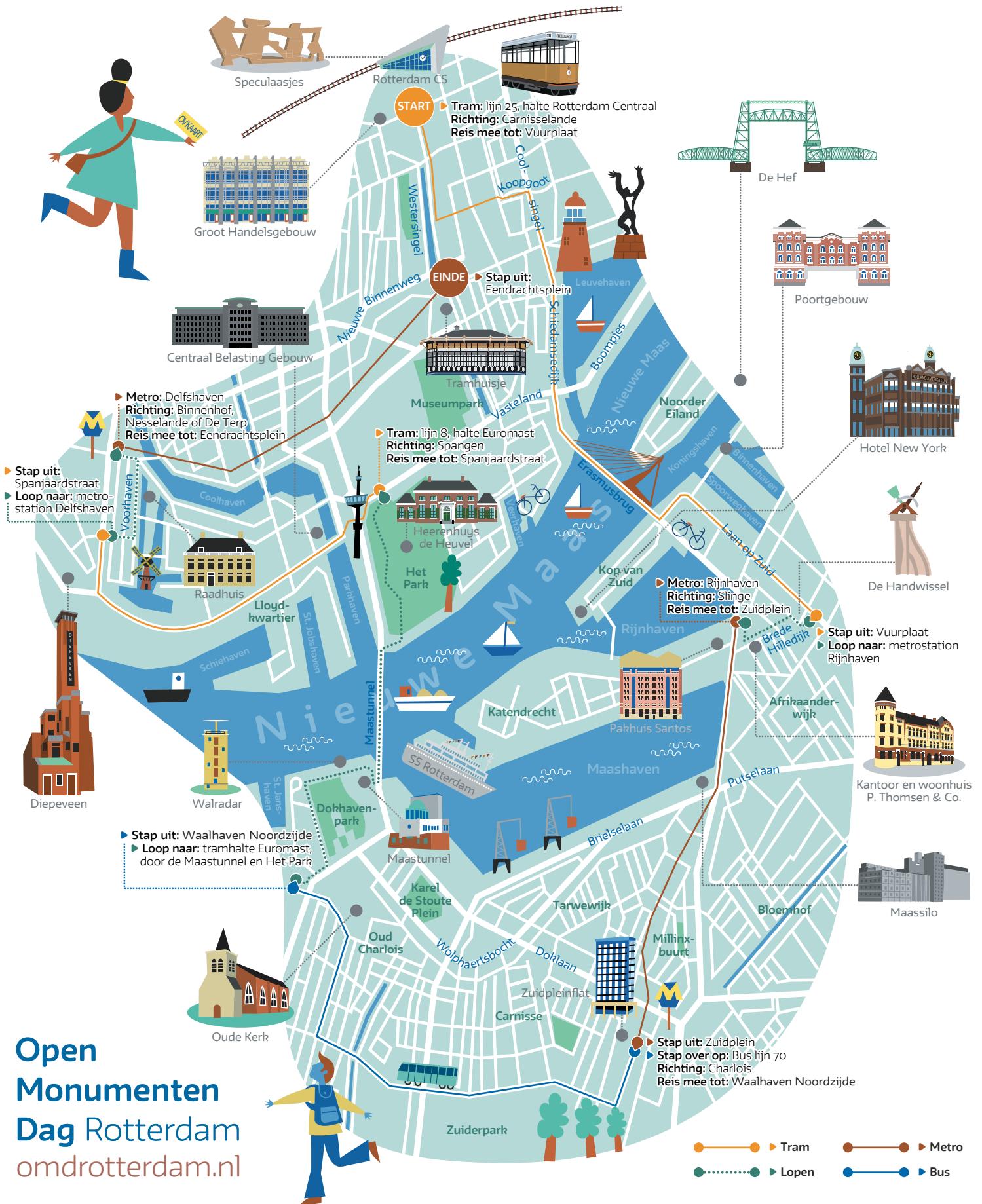


OV- EN WANDELROUTE

Onderweg!

Routes, netwerken en verbindingen



Onderweg! Routes, netwerken en verbindingen

Waar onze andere monumentenroutes vaak inzoomen op een specifiek stadsdeel, maken we in deze route kennis met enkele verschillende wijken én de ontwikkeling van de stad als geheel. Dat Rotterdam een havenstad is weten we, maar hoeveel zie je daarvan terug in de dagelijkse infrastructuur, binnen en buiten het centrum? Daarnaast krijgen we met deze route een beeld van de evolutie van hoogbouw in de stad. Een evolutie die, zoals we zullen zien, nog volop aan de gang is.

Als we het over 'routes, netwerken en verbindingen' in Rotterdam hebben, dan zijn de oeververbindingen over en onder de Maas natuurlijk niet te negeren. De Erasmusbrug en de Maastunnel zijn daarom een integraal onderdeel van deze route; méér dan een manier om van de ene interessante plek naar de andere te komen!

Tijdens de route wandelen we in totaal zo'n 4 kilometer. Daarnaast maken we uitvoerig gebruik van het openbaar vervoersnetwerk van Rotterdam. De tram-, bus- en metroritjes voor deze route kosten in totaal rond de €4,-. Je kunt onderweg inchecken met je OV-kaart, contactloze pinpas of credit card óf een mobiele telefoon waarmee je contactloos kunt betalen.

Kleurcode: **rijksmonument**, **gemeentelijk monument** en **geen monumentstatus**

Start Stationsplein

Voordat we in de tram stappen, kijken we op het Stationsplein even om ons heen. Het ontwerp van het **Station Rotterdam Centraal** is een samenwerking tussen Benthem Crouwel Architects en MVSA Architects en werd in 2014 officieel geopend door koning Willem-Alexander. De opvallende metalen gevel riep de associatie op met het aluminium bakje waarin het Rotterdamse gerecht kapsalon traditioneel wordt geserveerd, waardoor het gebouw de bijnaam 'Station Kapsalon' kreeg. Het huidige stationsgebouw vervangt het voormalige gebouw van architect Sybold van Ravesteyn uit 1957, dat door 50 jaar stadsgroei te klein was geworden. Van het oude station zijn de gevelletters 'Centraal Station', ontworpen door Ravesteyn en de 'Speculaasjes', een set sculpturen van J.H. Baas hergebruikt.

Met je neus naar het stationsgebouw zie je aan de linkerkant het **Groot Handelsgebouw** van architecten Maaskant en Van Tijen, een bedrijfsverzamelgebouw uit 1953 dat een deel van de 388.000 m² aan door het bombardement verloren gegane bedrijfsruimte moest vervangen.

Aan je rechterkant zie je de **Delftse Poort**. Met 41 verdiepingen en een hoogte van 151 meter was de spiegelende toren bij zijn oplevering in 1991 het hoogste gebouw van Nederland. Deze titel behield het gebouw tot 2005, het jaar waarin de woontoren Montevideo op de Kop van Zuid dit stokje (door toevoeging van een enorme ronddraaiende "M" op het dak) nipt overnam.

Tram Lijn 25 Richting Carnisselande Reis mee tot halte Vuurplaat

Na een scherpe bocht naar links, komen we even later aan de linkerkant de **Lijnbaan** tegen. De Lijnbaan, ontworpen door architectenbureau Van den Broek en Bakema, was bij de opening in 1953 de eerste verkeersvrije winkelpromenade ter wereld en is te herkennen aan de grote groene, met gele neon omrande letters bovenhoofds.

Even verder aan de linkerkant zien we de **Bijenkorf**. te herkennen aan de zeshoekige geveltegels. Het gebouw uit 1957 werd ontworpen door de Hongaars-Amerikaanse architect en meubelontwerper Marcel Breuer.

Tegenover de Bijenkorf staat de **Beurs / World Trade Center**. Met de bouw van de laagbouw werd al vóór de Tweede Wereldoorlog begonnen; de groene ellipsvormige toren kwam daar tussen 1984 en 1986 bij.

De tram slaat rechtsaf de Coolsingel op en we zien aan onze rechterkant het voormalige hoofdgebouw van de **Rotterdamsche Bank**, tussen 1911 en 1947 Robaver (Rotterdamsche Bank Vereeniging) geheten. Het gebouw van architect H.F. Mertens kwam in 1949 gereed en huisvest nu boekhandel Donner.



Vlak na de Rotterdamsche Bank zien we links het **Erasmushuis**, ook bekend als het **HBU-gebouw**. Het Erasmushuis stamt uit 1939 en is een ontwerp van Willem Marinus Dudok. In tegenstelling tot het vooroorlogse gebouw van de Bijenkorf, óók aan dit plein gelegen en óók van Dudok, doorstond het Erasmushuis het bombardement op Rotterdam wél in een herstelbare staat.

Vlak achter de HBU krijgen we een doorkijkje naar het 17e eeuwse **Schielandshuis**. Het werd gebouwd in de jaren 1660 als 'paleis' voor het hoogheemraadschap Schieland. In 1811 logeerde de Franse keizer Napoleon Bonaparte hier een aantal nachten.



Vlak voor we de Erasmusbrug opgaan zien we rechts de **Maastorenflat**. Met elf woonlagen op een sokkel en een hoogte van iets minder dan 50 meter was het gebouw van architect Herman Bakker bij de oplevering in 1956 de hoogste woontoren van Nederland. Omdat het uitzicht een factor was die het wonen op deze plek aantrekkelijk moest maken, bevatten de eerste paar verdiepingen geen woningen.

Nu gaan we iets spectaculairs doen: we gaan met tram en al de **Erasmusbrug** over! Door het verschuiven van de Rotterdamse haven naar het westen was de Kop van Zuid eind jaren '80 een troosteloze, industriële barrière tussen Rotterdam Zuid en het centrum van de stad. Het streven was om dit gebied om te toveren tot een nieuw, leefbaar stadsdeel. Bij deze grote ambitie hoorde een brug met allure en in 1996 opende de iconische Erasmusbrug, naar ontwerp van architect Ben van Berkel. De Erasmusbrug is overigens nog géén monument - vind jij dat dit Rotterdamse icoon de monumentenstatus moet krijgen?

Kijk je vanaf de Erasmusbrug naar rechts, dan zie je aan de overkant de **Cruise Terminal**. Het gebouw met het gewelfde dak bestaat uit zes hallen en is de voormalige vertrekhal van de Holland-Amerika Lijn. Vanaf de ingebruikneming van het gebouw in 1949 was dit de plek waar honderdduizenden Nederlanders tijdelijk of permanent naar Amerika vertrokken.

WEETJE: De toenmalige directeur van de Holland-Amerika Lijn, Johan George Reuchlin, was één van de drie Nederlanders die omkwamen aan boord van de RMS Titanic in 1912!

Na de Erasmusbrug stoppen we bij halte Wilhelminaplein, waarna we rechtsaf de Laan op Zuid inslaan. We krijgen een doorkijkje naar het **Poortgebouw** met daarachter de Hef. Het in 1879 opgeleverde Poortgebouw is over de Stieltjesstraat heen gebouwd en diende als hoofdkantoor van de Rotterdamsche Handelsvereniging; het bedrijf van de beroemde en beruchte Rotterdammer Lodewijk Pincoffs.

'**De Hef**' is de bijnaam van de **Koningshavenbrug**; een spoorweghefbrug op de spoorlijn Breda-Rotterdam. De brug is in 1927 in gebruik genomen en lag in het verlengde van het Luchtspoor over de Binnenrotte. Zowel de Hef als het Luchtspoor werden in 1993 overbodig door de aanleg van de Willemsspoortunnel - in tegenstelling tot het Luchtspoor is de Hef bewaard gebleven.

Lopen
Naar metrostation Rijnhaven
Ca. 7 minuten (500 meter)

We stappen uit bij tramhalte Vuurplaat en lopen een klein stukje terug in de richting waar de tram vandaan kwam. Dan steken we de eerste straat links, in de Brede Hilledijk.

Op de hoek van de Laan op Zuid en de Brede Hilledijk vinden we het beeld '**De Handwissel**'. In de tijd dat er nog volop gelost en geladen werd in het havengebied rond de Kop van Zuid en Katendrecht, moesten de scheepsladingen ook aan- en afgevoerd worden. Hiervoor denderden er decennialang goederentreinen over een krioelend netwerk van sporen door de woonwijken op Zuid. Dit beeld van kunstenaar Nico Parlevliet herinnert daaraan.

Je kunt hiervandaan de Brede Hilledijk uitlopen - over de stoep, of 'avontuurlijk' over de dijk. Je moet hiervoor wel even de autoweg oversteken, maar vanaf de dijk heb je een stuk beter zicht op het volgende monument.

En dat volgende monument is: het gebouw van stuwadoorsbedrijf **P. Thomsen & Co.**, in 1903-1904 gebouwd naar ontwerp van de Rotterdamse architect Jacobus Pieter Stok Wzn. (van wie we straks nog meer gaan zien). Het gebouw met de afgeronde hoek en een markant rond torentje met spits deed dienst als woonhuis, pakhuis en kantoorgebouw. Tegenwoordig is het in gebruik als appartementencomplex.

Aan het eind van de dijk zie je rechts **metrostation Rijnhaven**. Hier pakken we de metro. Maar voordat we dat doen, staan we even stil bij het station en de Rotterdamse metro zelf. Station Rijnhaven maakt deel uit van het oudste stukje metrolijn van Rotterdam én Nederland. De lijn, die liep van Rotterdam Centraal tot winkelcentrum Zuidplein, werd in 1968 in gebruik genomen. Met zeven stations en een lengte van nét geen zes kilometer was het maar een kort lijntje. Desondanks werd de Rotterdamse metro gezien als bekroning van de wederopbouw.

Neem in het station de linker (rol-)trap omhoog, daar vertrekt de metro richting Slinge. Loop op het perron vooral door naar achteren; daar heb je een mooi uitzicht over de Rijnhaven met daaraan:

Pakhuis Santos - Met een hoogte van 24,5 meter en een vloeroppervlakte van 5.824 m² was het door J.P. Stok Wzn. en J.J. Kanters ontworpen pakhuis Santos in 1903 het grootste en modernste pakhuis van Rotterdam. In het pakhuis werd Braziliaanse koffie opgeslagen. Na een flinke renovatie en toevoeging van een gouden dakopbouw, zal het Nederlands Fotomuseum hier zijn thuis vinden.

Meelfabriek Latenstein - Het complex uit 1954 is één van de laatste industriële gebouwen op Katendrecht die nog in bedrijf zijn. Tegenwoordig wordt de fabriek gebruikt door graanverwerker Codrico.

De Fenixloodsen - Een complex van twee loodsen die zijn ontstaan uit één loods, de San Franciscoloods van de Holland-Amerika Lijn. De San Franciscoloods was in 1922 met 360 meter één van de grootste loodsen ter wereld, maar door een brand begin jaren '50 stortte het middendeel in. Hierop werd besloten beide restanten van het gebouw te herbouwen als twee aparte loodsen: Fenix I en Fenix II.

Wilhelminapier - De plek waar de Rotterdamse grootstedelijke ambitie letterlijk tot een hoogtepunt komt in een heus bos van wolkenkrabbers. Met ook nog enkele monumenten, zoals **Hotel New York** uit 1901 en pakhuis **'t Leidsche Veem** uit 1898.

Rijnhaven - Op het moment dat deze route uitkomt (zomer 2024) is de Rijnhaven voor een deel gedempt voor de ontwikkeling van een groot park met stadsstrand. Daarnaast is er allerlei hoogbouw gepland, waaronder een 220 meter hoge toren op het Codrico terrein. We kunnen ons alleen maar afvragen hoe het er hier uitziet als je deze route in 2034 doet!

Metro

Lijn D, E

Richting Slinge

Reis mee tot station Zuidplein

Kijk je rechts uit het raam in de rijrichting van de metro, dan zie je vlak naast het volgende station (Maashaven) de **Maassilo**. De Rotterdamse Graansilo Maatschappij kreeg in 1906 de vergunning voor de bouw van deze silo met een capaciteit van 20.000 ton graan. Als architect zien we J.P. Stok Wzn. weer terug.

Wanneer je in de verte over het water kijkt, dan zie je het **ss Rotterdam** liggen. Het stoomschip werd op 13 september 1958 te water gelaten door Koningin Juliana en voer tot 1997 voor de Holland-Amerika Lijn als oceaanlijner tussen Rotterdam en New York én als cruiseschip. Sinds 2010 is het schip definitief terug in haar thuishaven en voor het publiek geopend als combinatie van museum, hotel en school voor beroepsopleiding.

Kijk bij het wegrijden van station Maashaven links uit het raam. We zien daar de acht verdiepingen hoge **Dordtselaanflat** uit 1955. De flat heeft acht verdiepingen met elk vijf vierkamerwoningen en een negende verdieping met zeven éénkamerwoningen, voor vrijgezellen. De huur bedroeg tussen de 48 en 52 gulden per maand!

Kijk op het moment dat de metro een flauwe bocht naar links inzet rechts uit het raam. Daar zien we de **Zuidpleinflat**, ontworpen door Willem van Tijen. De flat uit 1949 was het vierde hoge woongebouw van de Rotterdamse architect; de andere zijn de Parklaanflat, de Bergpolderflat en de Plaslaanflat. De Zuidpleinflat was met 44 meter en veertien verdiepingen "de hoogste woon-wolkenkrabber, die Nederland thans heeft", aldus Het Vrije Volk in september 1949.

Bus

Lijn 70

Richting Charlois

Reis mee tot halte Waalhaven Noordzijde

Na vertrek van de busterminal onder Zuidplein komen we door de wijken Carnisse en Oud Charlois. Carnisse heeft veel portiekwoningen uit de jaren '40 en '50, vooral gebouwd om de havenarbeiders te huisvesten. Charlois begon als zelfstandige gemeente en heeft nog een herkenbare oude dorpskern. Wil je meer van Charlois zien? Met onze fietsroute 'Sjaarloos Leeft' maak je kennis met de vele gezichten van deze unieke Rotterdamse wijk. Je vindt deze en nog veel meer andere routes op onze website: www.omdrotterdam.nl/routes.

Lopen

Ca. 32 minuten (2,3 km)

Lopend van de bushalte naar de ingang van de Maastunnel komen we langs de voormalige **Handelscompagnie**, die scheeps- en industrieartikelen produceerde en verhandelde, met daarachter de **RET Garage Sluisjesdijk**. Een plek met veel geschiedenis; sinds 1828 was hier de begraafplaats van de gemeente Charlois. Een kleine 100 jaar later werd de plek aangewezen voor de aanleg van de Waalhaven. De menselijke overblijfselen zijn verplaatst naar de begraafplaats aan de Charloisse Lagedijk, waarna het terrein braak is blijven liggen. De garage werd gebouwd tussen 1940 en 1943. Toen het complex klaar was werd het vrijwel meteen grotendeels gevorderd door de Duitse Wehrmacht; onder andere als verzamelplaats voor tijdens de razzia van 10 en 11 november 1944 opgepakte mannen. Na de oorlog is de bouw van het complex verder voltooid. In de garage werden beschadigde en teruggevonden bussen, die door de Duitsers gestolen en elders ingezet waren, terug in rijdbare staat gebracht. Anno 2024 is de RET van plan de busremise te verplaatsen naar de Beverwaard. De in het voormalige kantoor van de Handelscompagnie gevestigde Veldacademie zet zich in voor behoud van het complex, dat (nog) geen monumentale status heeft.

WEETJE: De busremise van de RET is bij Rotterdammers én niet-Rotterdammers bekend als de werkplek van Jaap Kooiman, de onhebbelijke buschauffeur uit de televisieserie *Toen was geluk heel gewoon*.

We lopen langs het gebouw, steken de Sluisjesdijk over en lopen min of meer rechtdoor de Sint-Janshaven in. Deze volgen we tot we tegen de Maas aanlopen. Hier gaan we rechtsaf.

De lichtgele bakstenen toren is een **walradarpost**. Om het uit z'n voegen barstende scheepvaartverkeer na de Tweede Wereldoorlog in goede banen te leiden, werd tussen 1953 en 1956 het grootste civiele radarproject ter wereld gerealiseerd. Tussen Hoek van Holland en hier stonden zeven van deze radartorens. Vanaf de jaren '80 is dit systeem vervangen door onbemande radarposten; een aantal van de oude radarposten is nu in gebruik als woning.

We volgen het water naar de **Maastunnel**. De oudste grote verkeerstunnel van Nederland is tussen 1937 en 1942 gebouwd. Boven de grond is de tunnel te herkennen aan de iconische ventilatiegebouwen ontworpen door architect Ad van der Steur. In het kleinere gebouw hierachter gaan we naar binnen en met de roltrap naar beneden. Vervolgens lopen we op 23 meter diepte de rivier onderdoor.

Als we aan de overkant van het water de tunnel weer uitkomen, dan staan we bijna onderaan de **Euromast**. De Euromast werd in 1960 gebouwd, ter gelegenheid van de internationale tuinbouwtentoonstelling Floriade. De door Huig Maaskant ontworpen toren was met 107 meter het hoogste gebouw van Rotterdam. Tien jaar later was de toren ingehaald door andere bouwwerken en werd er besloten om de Euromast uit te breiden met de zogenaamde Space Tower. In 1983 werd hieraan een ringvormige lift toegevoegd, die bezoekers tot bijna boven in de 185 meter hoge toren brengt.

We lopen door **Het Park** naar de Westzeedijk toe. Het Park werd vanaf 1852 aangelegd en bestaat grofweg uit twee samengevoegde buitenplaatsen; de buitenplaats van J. Valckenier in het oosten en buitenplaats De Heuvel van J.A. Nottebohm in het westen. Van laatstgenoemde komen we ook langs **Heerenhuys de Heuvel**, dat rond 1750 is gebouwd. Sinds de bouw was het huis naar de Westzeedijk gericht, maar in 1855 werd het gebouw 'omgedraaid'; aan de Maaskant werd een nieuwe gevel geplaatst, waarmee dit de voorkant werd.

Voor de Noorse zeelieden die de haven van Rotterdam aandeden, werd met een financiële bijdrage van koning Haakon VII van Noorwegen de **Noorse Zeemanskerk** gebouwd. Al enkele tientallen jaren werden er op verschillende min of meer geïmproviseerde plekken in Rotterdam Noorse diensten gehouden. In 1914 werd deze houten kerk ingewijd door de bisschop van Bergen, Johan Willoch Erichsen.

Aan de Parksluizen staat het **Centraal Belasting Gebouw**, ontworpen door de hoofdarchitect van de Rijksgebouwendienst H. Hoekstra. De bouw begon in 1938, maar door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog werd het kantoor pas in 1948 geopend. Tijdens de oorlog zetten de Duitsers luchtafweergeschut op het nog niet voltooide pand en werd het pand gebruikt als verzamelpunt bij de Razzia van Rotterdam. In 1998 is het gebouw omgebouwd tot appartementencomplex. De bijzondere paternosterlift is hierbij behouden.

WEETJE: De straat waaraan het Centraal Belasting Gebouw staat, de Puntegaaistraat, staat onder Rotterdammers bekend als de 'Plukmekaalstraat'!

Tram

Lijn 8

Richting Spangen

Reis mee tot halte Spanjaardstraat

Met de tram rijden we via de 1e Parkhavenbrug over de **Parksluizen** heen. In 1922 werd de Coolhaven gegraven, als boezem om polderwater op te vangen en af te voeren én als nieuwe verbinding tussen de Delfshavense Schie en de Nieuwe Maas. Tussen de Coolhaven en de Nieuwe Maas werden in 1933 de Parksluizen gebouwd, naar ontwerp van B. van de Lecq in de zakelijk expressionistische stijl.

Aan de rechterkant, op de hoek van de Westzeedijk en de Pieter de Hoochweg zien we het groene koepeltje van de **Zeevaartschool** uit 1916 boven de bomen uitsteken. Het gebouw is ontworpen door gemeentearchitect Walter Dahlen. In de koepel moest een telescoop komen; doordat er tijdens de Eerste Wereldoorlog geen optische instrumenten verkrijgbaar waren, is deze er pas na de oorlog daadwerkelijk gekomen. Inmiddels is deze telescoop de grote trots van Sterrenwacht Mercurius in Dordrecht.

We kijken snel na de Zeevaartschool naar links. Hier bouwde Rotterdam tussen 1890 en 1908 achtereenvolgens de Parkhaven, de Schiehaven en de Sint Jobshaven. Hiermee ontstond het **Lloydkwartier**, naar de hier gevestigde Rotterdamse Lloyd, die een vaardienst tussen Nederland en Indië onderhield.

In het Lloydkwartier staat de **Electriciteitsfabriek Schiehaven**, ook wel bekend als de Schiecentrale en Turbinehal. Vanaf 1884 werd er al op kleine schaal stroom opgewekt in Rotterdam, maar dat beperkte zich tot de verlichting van een hotel, een paar straten en de aandrijving van een handvol havenkranen. De in 1904 gebouwde Schiecentrale met onder andere een trafohuis, turbinehal en ketelhuis was van een heel andere orde; de Electriciteitsfabriek zou in fases een groot deel van Rotterdam van stroom gaan voorzien en dit tot 1988 volhouden.

Kijken we even verder aan de rechterkant uit het raam, dan zien we korenmolens **De Distilleerketel**. Voor de productie van jenever werden er in de 18e eeuw grote molens gebouwd om mout, de grondstof voor de drank, te malen. Hiervoor werd in 1727 de eerste Distilleerketel gebouwd. Ondanks een grote brand in 1899 bleef de molen tot 1922 in gebruik. Bij gevechten tussen Nederlandse en Duitse troepen in mei 1940 vloog de molen weer in brand en sindsdien stond er een lege stenen romp. In de jaren '80 ontstond het plan de molen te herstellen. Er was hiervoor inmiddels een flat te dicht bij de romp gebouwd, waardoor de romp steen voor steen is afgebroken en 11 meter verderop herbouwd. Sinds 1987 draait de molen weer met grote regelmaat.

We slaan rechtsaf maar kijken nog snel links uit het raam, dan zien we het **Diepeveengebouw**. Het gebouw is te herkennen aan de 30 meter hoge toren met de bedrijfsnaam van de handelsmaatschappij in ijzerwaren. Het gebouw diende als magazijn en dienstwoning en is in 1929 gebouwd naar ontwerp van W. Kromhout Czn.



Lopen

Naar metrostation Delfshaven (via de Voorhaven)

Ca. 12 minuten (1 km)

We stappen uit bij tramhalte Spanjaardstraat. Vanaf daar lopen we een klein stukje door in de rijrichting waarin de tram verder rijdt, tot we de eerste straat rechts, de 2e Schansstraat inslaan. Deze volgen we tot we tegen het water van de Voorhaven aan lopen. Hier slaan we linksaf de Voorhaven op en lopen deze helemaal uit.

We zijn nu in **Historisch Delfshaven**.

Op deze plek, de geboorteplaats van luitenant-admiraal en kaapvaarder Piet Hein en de plaats waarvandaan de Pilgrim Fathers naar Amerika vertrokken, ben je omringd door zo'n 60 rijks- en gemeentelijke monumenten.



Delfshaven ontstond in 1389, toen de Delfshavense Schie werd gegraven om de stad Delft met de Maas te verbinden. Rotterdam stelde in die tijd nog niet zo veel voor, maar Delft was met haar 6.500 inwoners één van de grootste en belangrijkste steden van Holland - alleen Dordrecht en Haarlem waren groter.

Delfshaven ontwikkelde zich dankzij de haringvisserij en walvisvaart en later de jeneverindustrie tot een welvarende plaats. In 1795 roept het zichzelf uit tot zelfstandige gemeente en ondanks protest van Delft krijgt de plaats in 1825 stadsrechten. De onafhankelijkheid duurt echter niet lang, want 61 jaar later wordt Delfshaven door Rotterdam geannexeerd.

Historisch Delfshaven heeft de gevechten en het bombardement van de Tweede Wereldoorlog grotendeels ongeschonden doorstaan. Het hele gebied is aangemerkt als Beschermd Stadsgezicht en de monumentdichtheid is hoog. De **kades van de Aelbrechtsholk** (het gedeelte vanaf de **Piet Heynsbrug**) en de brug zelf zijn aangemerkt als rijksmonument en als je precies goed gaat staan zie je hier aan de overkant elf rijksmonumenten op een rij: van de **Pelgrimvaderskerk** uit 1417 rechts, tot het **Zakkendragershuisje** (met de boog in het water en het torentje op het dak) en het aangrenzende woonhuis uit de 17e eeuw links.

Nog niet uitgekeken in Delfshaven? In de Delfshavenroute zoomen we specifiek op dit historische stadsdeel in. Ook deze route vind je op www.omdrotterdam.nl/routes.

We gaan straks met de metro terug naar het centrum. Als je (nog) niet terug die kant op hoeft, is het leuk om hier een monumentaal café te bezoeken. Café De Oude Sluis heeft een terras aan het water. In café De Ooievaar vertelt de eigenaar je alles over Delfshaven. En in het oude raadhuis van Delfshaven kun je terecht voor een lokaal gebrouwen biertje bij Stadsbrouwerij De Pelgrim.

Metro

Lijn A, B, C

Richting Binnenhof, Nesselande of De Terp

Reis mee tot station Eendrachtsplein

We nemen de metro vanaf station Delfshaven terug naar het centrum. Dit gedeelte van de metro is ondergronds, dus er is onderweg is niet veel te zien. Wanneer we uitstappen op station Eendrachtsplein en ons weer boven de grond begeven, zien we daar het **Tramhuisje**. Het iconische gebouwtje werd in 1914 gebouwd op het vooroorlogse Beursplein, nabij het huidige station Blaak. Het diende als hoofdstation van de Rotterdamse Electriscche Tramweg Maatschappij en als wachthuis voor tramreizigers. Met zijn constructie van staal en glas was het een ronduit modern gebouwtje. In de afgelopen 120 jaar is het Tramhuisje meerdere keren verplaatst; van de oorspronkelijke locatie naar de Coolingsingel, het Weena, het Kruisplein en uiteindelijk in 1971 het Eendrachtsplein. Na vijftig jaar als kroeg en kebabzaak te hebben gediend, is het Tramhuisje verworven door Stadsherstel Rotterdam. Het monumentale gebouwtje wordt grondig gerestaureerd en krijgt een nieuwe functie als kiosk voor stadswandelingen.