

WANDELROUTE

Van Haven naar Hotspot

Een tijdsopname van het M4H-gebied



Open
Monumenten
Dag Rotterdam
omdrotterdam.nl

Van Haven naar Hotspot

Een tijdsopname van het M4H-gebied

Op het drukke Marconiplein sta je aan de rand van een gebied dat maar weinig mensen van binnenuit kennen. Toch was het meer dan een eeuw lang een belangrijk onderdeel van de Rotterdamse haven: het kloppende hart van de stad. M4H staat voor Merwe-Vierhavens: de Merwehaven en de vier havens ernaast: de IJsselhaven, Lekhaven, Keilehaven en - sportief dat die mocht meedoen - de piepkleine Koushaven.

In M4H liggen verschillende tijdslagen over elkaar heen. Rond 1900 namen de havenactiviteiten in Rotterdam zo snel toe dat er steeds nieuwe havengebieden nodig waren. De Rijnhaven en Maashaven op Zuid waren vooral ingericht voor massagoederen als graan, erts en kolen. Voor de groeiende handel in stukgoederen werd ten westen daarvan een nieuw havengebied aangelegd: de Merwe- en Vierhavens. Schepen uit de hele wereld brachten hier goederen als fruit, graan, koffie, cacao, katoen, hout en steenkool aan wal. Pakhuizen, silo's, spoorlijnen en fabrieken zorgden ervoor dat die producten hun weg vonden naar de rest van Nederland en Europa.

Omdat de handel bleef groeien en de schepen steeds groter werden, verschoof de haven opnieuw verder naar het westen, waar steeds grotere havens werden aangelegd. M4H verloor daardoor geleidelijk zijn oorspronkelijke functie. Er volgde een periode van leegstand en verval. Maar juist daardoor ontstond ruimte voor een heel ander soort bedrijvigheid. Van kunstenaars en creatieve ondernemers tot muzikanten en de dames van de nacht: allemaal vonden ze hier een plek.

Nu staat M4H opnieuw aan de vooravond van een grote verandering. De komende jaren verrijst hier een nieuwe stadswijk, waar straks niet alleen wordt gewerkt, maar ook gewoond. Deze wandeling is daarom ook een momentopname. Veel van wat je vandaag ziet, zal over een paar jaar in een heel andere omgeving staan: tussen nieuwe woningen, straten en pleinen. Juist daarom is dit hét moment om M4H te ontdekken. Ga je mee?

RM = rijksmonument

GM = gemeentelijk monument

1 Europoint [1965-1975]

Eind jaren zestig blaakte Rotterdam van het zelfvertrouwen. De haven was de grootste ter wereld, en bij een stad van wereldklasse hoorde een indrukwekkende skyline. Zo ontstond dit prestigieuze bouwproject aan het Marconiplein.

Tussen 1971 en 1975 werden hier de Europoint-torens gebouwd. Althans, één toren stond er al, het Overbeekhuis uit 1965 - deze werd met terugwerkende kracht omgedoopt tot Europoint I. Europoint II, III en IV zijn de drie bijna identieke torens; het ontwerp kwam uit de koker van het Amerikaanse bureau Skidmore, Owings & Merrill (SOM), toen bekend van onder andere de Sears Tower, en later de Burj Khalifa en One World Trade Center in New York.

Tijdens de bouw van de torens stortte de vastgoedmarkt in, waardoor de gemeente zélf maar intrek nam in twee van de torens. Nadat zij in 2015 naar De Rotterdam verhuisden, zijn deze torens verbouwd tot woningen en omgedoopt tot de 'Lee Towers', vernoemd naar de zingende kraanmachinist, bekend van 'You Never Walk Alone'. De derde toren, de 'Science Tower', wordt gebruikt door diverse kennis- en onderzoeksinstellingen.

2 Chocoladefabriek De Heer [1933]

Met de achterdeur bijna in de haven waar de cacaobonen Rotterdam binnenkwamen, bouwde chocoladefabriek De Heer in 1933 deze moderne fabriek. Chocolade van De Heer, opgericht in 1896, is voor Rotterdammers van een bepaalde vintage een onuitwisbare herinnering, net als de geur van gesmolten chocola die hier permanent rondhing. Boven de ingang en in de gemetselde schoorsteen staan nog altijd de letters 'DE HEER'. In 1982 werd De Heer overgenomen door de eveneens Rotterdamse chocolademakers Baronie. Officieel staat het bedrijf hier nog steeds geregistreerd, maar er wordt geen chocola meer gemaakt.

Langs de monumentale **onderverdeelstations** uit 1925 en 1930 lopen we verder naar de Van Helmontstraat.

3 Van Helmontstraat

Toen de bedrijvigheid uit het gebied verdween, bleef er een industrieel niemandsland van lege loodsen, verlaten fabriekshallen en dichtgetimmerde bedrijfsgebouwen achter. In dit rafelrandje van de stad konden kunstenaars, makers en eigenzinnige ondernemers zich uitleven zoals dat elders nauwelijks mogelijk was. In het oude clubhuis van motorclub Satudarah sleutelen nu 2CV-liefhebbers aan hun Lelijke Eendjes bij alternatieve garage 't Eendeëi. En in de voormalige Vleeswaren- en Conservenfabriek Schop [1929] zit nu **SPEK Design Dock**: een verzamelgebouw voor creatieve bedrijven.

4 Ferro [GM | 1933]

Je ziet hem al van ver: de felblauwe gashouder domineert de skyline van dit deel van M4H. De gashouder hoorde oorspronkelijk bij de Gemeentelijke Gasfabriek Keilehaven, waar gas werd gemaakt uit steenkool voor onder andere straatverlichting.

Toen elektriciteit en aardgas de rol van dat zogenoemde stadsgas overnamen, verloor de gasfabriek haar functie. Maar de plek bleef industrieel: naast de gashouder vestigde zich Ferro Holland, dat hier bijna tachtig jaar lang emailleproducten maakte. Aan dit bedrijf dankt het terrein zijn huidige naam. In 2007 sloot de fabriek, waarna de 'Ferro Dome' af en toe werd gebruikt voor feestjes en festivals. De herontwikkeling is inmiddels in volle gang: het voormalige hoofdkantoor uit 1969 wordt Ferro Offices, en voor de gashouder zelf wordt nog naar een nieuwe bestemming gezocht.

5 Keileweg

Op het klassieke Monopolybord vind je hem niet terug, maar de onbijzonder uitzijnde Keileweg is een van de meest beroemde (of beruchte) straten van de stad. Van 1994 tot 2005 was dit de aangewezen tippelzone van Rotterdam, waar de gemeente straatprostitutie gedoogde. De documentaireserie Meiden van de Keileweg maakte de straat landelijk bekend, wat niet bepaald bijdroeg aan een chique imago. Toch lieten andersdenkende ondernemers zich niet afschrikken door de reputatie van de straat.

Kunst & Complex [GM] is een fabriekscomplex uit 1916, gebouwd voor de Hollandsche Maatschappij voor Gecondenseerde Melk. Later nam de Hollandsche Kleefmachinefabriek hier zijn intrek en bouwde in 1935 het gele kantoorgebouw [GM] erbij. In 1988 vestigden zich hier de eerste kunstenaars, aangetrokken door de betaalbare werkruimtes in de oude fabriek.

In de jaren negentig vestigde kunstenaar Joep van Lieshout hier zijn atelier. Wat begon als een werkplaats groeide uiteindelijk uit tot het huidige **Brutus**, een enorm terrein met ateliers, loodsen en expositieruimtes.

Chefaro mag dan een minder bekende naam zijn dan Van Nelle of De Heer, maar het bedrijf was in de directe omgeving wel een werkgever van betekenis. De Chemische Fabriek Rotterdam was een farmaceutisch bedrijf dat hier zelfzorgmedicijnen produceerde: producten die uiteindelijk bij apotheken en drogisterijen terechtkwamen.

6 Voedseltuin

De Keilehaven zag er ooit heel anders uit. Het water liep hier verder het land in. De haven eindigde ongeveer waar nu de Vierhavensstraat loopt en schepen lagen tot diep in het gebied afgemeerd. Toen de kades hun havenfunctie verloren, werd een groot deel van de Keilehaven gedempt. Op de nieuw gewonnen grond ontstond vanaf 2011 de Voedseltuin, waar groenten en fruit worden verbouwd voor onder andere de Voedselbank Rotterdam.

In de **Dream Factory**, een voormalige glasfabriek uit 1937, ontwerpt Studio Roosegaarde grote kunstinstallaties die vaak gebruikmaken van licht en nieuwe technologie. Even verderop, in een oude opslagloods van Chefaro, hebben muzikanten en producers hun thuis gevonden in de studio's van **Soundport [GM | 1949]**.

7 Katoenveem [RM | 1920] en Katoenhuis [1950]

Droge, pluizige katoenballen doen niets liever dan vlam vatten. Dat verklaart meteen waarom het Katoenveem uit 1920, gebouwd voor de opslag van katoenballen uit Amerika en Egypte, in gewapend beton werd uitgevoerd en van een toen moderne sprinklerinstallatie werd voorzien. Na de Tweede Wereldoorlog werd even verderop het Katoenhuis gebouwd door Van Bennekums Havenbedrijf, gespecialiseerd in kwaliteitscontrole, opslag en overslag van katoen. Tegenwoordig is het Katoenhuis een plek voor 'immersive experience'.

8 Thomsen's Havenbedrijf [GM | 1948]

Thomsen's Havenbedrijf was een groot Rotterdams stuwadoorsbedrijf, dat zich bezighield met het laden en lossen van schepen. Een bekend overblijfsel uit de beginperiode van het bedrijf is het karakteristieke kantoorpand aan de Brede Hilledijk op Zuid, dat met zijn ronde hoektorentje wel wat van een kasteel wegheeft.

Toen Rotterdam aan het begin van de twintigste eeuw de Merwe- en Vierhavens aanlegde, verhuisde ook Thomsen mee naar het westen. Langs de nieuwe kades tussen de Lekhaven en Keilehaven bouwde het bedrijf een enorm overslagcomplex met loodsen en spoorrails die vanaf het land tot aan de havenkade liepen. Een restant daarvan zie je hier nog: de grote deur onder een gekke hoek in de punt van het poortgebouw. Het spoor liep dwars door het gebouw heen naar de kade; aan de overkant van de Benjamin Franklinstraat ligt nog een stuk van dit spoornetwerk.

Dat complex werd tijdens het vergissingsbombardement van 1943 grotendeels verwoest. Bij de wederopbouw ontwierpen Brinkman & Van den Broek een modern havenbedrijf, met dit poortgebouw uit 1948 als entree. Naast kantoren waren er wachtruimtes voor passagiers van de Oranjelijn, die vanaf hier per schip naar Noord-Amerika vertrokken. De loodsen verdwenen later weer, maar het poortgebouw, tegenwoordig een bedrijfsverzamelgebouw, bleef behouden.

9 Keilepand - Retail Centrum Rotterdam [GM | 1922]

Rond 1920 had beton zich bewezen als wondermateriaal voor industriële gebouwen. Het materiaal was sterk, brandveilig, relatief goedkoop en bood de mogelijkheid tot grote overspanningen en open, lichte werkruimten. Met zijn volledig betonnen constructie was het Keilepand in 1922 een moderne overslagloods voor Thomsen's Havenbedrijf. Later kreeg het een heel andere functie als Retail Centrum Rotterdam, waar winkeliers uit het hele land hun voorraden kwamen inkopen.

Inmiddels heeft het Keilepand opnieuw een andere bestemming gekregen. De oorspronkelijke kwaliteiten van het gebouw blijken verrassend tijdsbestendig: op de lichte bovenverdieping zitten architecten en ontwerpers, op de begane grond werken verschillende makers en in de koele kelder zijn voedselbedrijven gevestigd.

Via het **Getijdenpark Keilehaven** lopen we langs een nieuwe oever waar de natuur weer de ruimte krijgt. Met natuurlijke oevers, waterplanten en ondiepe zones beweegt het park mee met eb en vloed. Zo keren vissen, vogels en andere dieren terug in een habitat die hier met de aanleg van de havens volledig verdween.

10 Haka-gebouw [RM | 1932]

Te midden van de sobere havengebouwen en een uitgestrekt rangeerterrein, moet het strakke witte Haka-gebouw begin jaren dertig hebben geleken op een net geland ruimteschip. Het gebouw werd in 1932 opgeleverd voor de coöperatieve groothandelsvereniging De Handelskamer, a.k.a. Haka, die aangesloten winkels voorzag van koffie, thee, brood en andere levensmiddelen.

Architecten H.F. Mertens en J. Koeman ontwierpen het gebouw volgens de principes van Het Nieuwe Bouwen: licht, lucht, efficiëntie en functionaliteit boven versiering. In de centrale toren zaten de silo's, links daarvan de kantoren, en rechts de fabrieks- en productieruimtes, waar onder andere koffie werd gebrand en thee gemengd en verpakt.

In 1947 ging de Haka op in Co-op Nederland, dat zo'n 25 jaar later failliet ging. Voor het gebouw volgden tientallen jaren van leegstand, mislukte plannen en een rol in de Vestia-affaire. Pas toen Dudok Real Estate het gebouw in 2017 kocht, kwam er weer beweging in. Zij vonden een antwoord op de vraag waar veel monumenten vroeg of laat mee te maken krijgen - mooi, maar wat moet je ermee? - door de silo's in het midden te gebruiken als liftschachten en deels door te breken om beide helften van het gebouw met elkaar te verbinden. De zichtbare betonconstructie, de open plattegronden en veel originele details bleven behouden.

Sinds 2026 zit op de begane grond 'urban bistro' HAKA; de rest van het gebouw krijgt stap voor stap een nieuw leven als bedrijfsverzamelgebouw en evenementenlocatie.

11 Dakpark [2014]

Er is geen officiële oversteekplaats, maar via een olifantenpaadje steken we de Vierhavensstraat over. Een brede trap brengt ons vervolgens naar het Dakpark. Het is dat we de winkels zojuist vanaf de straat hebben gezien, maar in dit park zou je niet vermoeden dat je op het dak van een kilometerlange winkelplint staat. Op de plek van het Dakpark en de Vierhavensstraat lag tot het begin van deze eeuw een enorm rangeerterrein van de havenspoorlijn.



Vanaf het balkon ligt de ontwikkeling van M4H letterlijk voor je. Rechts liggen de oude havenbekkens met monumentale pakhuizen en silo's; links zijn al nieuwe woon- en werkgebieden zichtbaar, en nog verder weg tekenen de kranen van de moderne haven zich af aan de horizon. Weinig plekken laten zo duidelijk zien hoe de uitdijende haven steeds verder westwaarts opschuift, terwijl de oude gebieden een nieuwe bestemming krijgen. Over tien jaar zal het uitzicht vanaf hier wéér heel anders zijn.

12 Politiebureau Marconiplein [GM | 1958]

Een politiebureau is voor de meeste mensen een plek waar je zo weinig mogelijk tijd doorbrengt. Toch is dit bureau aan de Allegonda M. Gremmerstraat een van de mooiste voorbeelden van Rotterdamse wederopbouwarchitectuur. Toen het in 1958 werd geopend, was het het eerste nieuwgebouwde politiebureau van Rotterdam na de oorlog.

Gemeentearchitect Leo Voskuyl ontwierp een gebouw met strakke lijnen, zorgvuldig metselwerk en betonnen details, waarmee het duidelijk uit de wederopbouwperiode stamt. Toch oogt het niet streng of saai; doordat de gevel subtiel met de straat meebuigt, krijgt het toch iets vriendelijks.

Onverwachts speelse details zijn er ook. Als je naar het balkonnetje boven de ingang kijkt, krijg je spontaan zin om een menigte toe te spreken, of op z'n minst in de pauze even een sigaretje te roken. Maar aangezien iedereen in die tijd nog gewoon binnen rookte en er voor toespraken geen tastbaar bewijs is, lijkt het balkon vooral bedoeld om de entree wat extra cachet te geven.

Boven de ingang verbeeldt een reliëf van Ian Pieters de strijd tussen goed en kwaad, en op de kopgevel die we straks zien beeldde kunstenaar Kees Timmer de beschermende taak van de politie uit. Zulke gevelkunst was kenmerkend voor de wederopbouw: ook utiliteitsgebouwen, zoals scholen, kantoren en politiebureaus, moesten bijdragen aan een mooiere stad.

13 Metrostation Marconiplein [1986]

Om naar het perron af te dalen, moet je inchecken met je ov-chipkaart of betaalpas. Wanneer we aan de andere kant weer boven komen, checken we weer uit - dit kost je niets. Je kunt natuurlijk ook gewoon bovengronds de weg oversteken, maar dat is wel ietsje minder spannend.

Voordat we onder de grond verdwijnen, moet je je nog één keer omdraaien. Het kunstwerk op de gevel van het politiebureau, de gigantische Bospoldervos van Florentijn Hofman en de knus ogende winkelpandjes met bovenwoning aan de Schiedamseweg (met de galerijflats aan de Gijsinglaan erboven uitstekend) bepalen hier het straatbeeld.

We dalen af naar het perron. Terwijl boven je auto's, vrachtverkeer, trams en fietsers elkaar kruisen, loop je onder een van de belangrijkste verkeersknooppunten van de stad door. Metrostation Marconiplein werd in 1986 geopend, toen de Oost-Westlijn vanuit Coolhaven werd doorgetrokken.

SPANGEN

Enmaal terug in het daglicht maken we een uitstapje naar de wijk Spangen. Rond 1900 hield één vraag bestuurders en architecten in heel Nederland bezig: hoe laat je gewone mensen gezond en prettig wonen? In Rotterdam was die vraag misschien wel urgenter dan waar ook; de haven groeide razendsnel en de oude binnenstad pulde uit met bedompte krotten en overbevolkte stegen. Met de Woningwet van 1901 kreeg de overheid voor het eerst de mogelijkheid om de woonomstandigheden aan te pakken en de bouw van goede arbeiderswoningen te stimuleren.

Spangen was een van de eerste Rotterdamse wijken die vanuit dat nieuwe ideaal werd ontworpen, als één geheel, met grote woonblokken rond groene binnentuinen. Het was 'sociale woningbouw' in de oorspronkelijke betekenis van het woord. Nu betekent dat begrip vaak niet meer dan 'betaalbare woningen', met een nogal rekbare interpretatie van het woord 'betaalbaar'. Nee, vroeger was dat anders. Toen ging het niet alleen om betaalbaarheid, maar ook om verheffing. Een huis was niet meer alleen een doosje om een arbeider in te bewaren als hij even niet aan het werk was; goede woningen moesten gezondere, gelukkigere en betere burgers voortbrengen. We bekijken hier in Spangen twee voorbeelden van.

14 Justus van Effencomplex [RM | 1920]

Toen het Justus van Effencomplex rond 1920 werd gebouwd, was het een revolutionair idee. Architect Michiel Brinkman vond niet de woning opnieuw uit, maar de straat zelf.

In plaats van portiekwoningen met lange, smalle trappen en donkere gangen bouwde hij de straat als het ware in lagen. Bovenwoningen kregen een brede galerij die als een luchtstraat door het complex loopt - breed genoeg dat de melkboer en de bakker er met hun karren overheen konden rijden. De voordeuren van de bovenwoningen kwamen uit op die straat in de lucht, alsof je op de begane grond woonde. Hier konden kinderen spelen, burens een praatje maken en bewoners elkaar tegenkomen.

Het complex was bovendien opvallend compleet: benedenwoningen met eigen tuintjes, centrale verwarming voor alle huizen (een luxe destijds), winkels, en een gemeenschappelijk bad- en washuis. Alles was erop gericht een hechte gemeenschap te vormen. Brinkmans ideeën over licht, lucht en gezamenlijkheid zouden later grote invloed krijgen op de woningbouw, niet alleen in Nederland maar ook ver daarbuiten.

Toch bleek niet alles ideaal: de open galerijen boden weinig privacy en waren gevoelig voor weer en wind. Het complex raakte in verval. Een ingrijpende renovatie in de jaren tachtig hielp niet echt. Pas tussen 2010 en 2012 kreeg het rijksmonument zijn oude kracht terug, zorgvuldig gerestaureerd door woningcorporatie Woonstad. Inmiddels geldt het als een van de belangrijkste woongebouwen van Nederland, en laat het zien dat huisvesting voor gewone mensen óók monumentale architectuur kan opleveren.

15 Spangen Blok V [1918]

Niet iedere architect had hetzelfde antwoord op de vraag hoe een moderne arbeiderswijk eruit moest zien. Blok V werd ontworpen door stadsarchitect J.J.P. Oud, met gevels aan de Bilderdijkstraat uitgewerkt door architectenbureau Meischke en Schmidt - een woonblok dat niet alleen praktisch was, maar ook een nieuwe, moderne uitstraling gaf aan de sociale woningbouw.

Kunstenaar Theo van Doesburg bedacht de kleuren voor het schilderwerk. Oud en Van Doesburg kenden elkaar goed uit de scene van De Stijl, de invloedrijke kunstbeweging die met strakke lijnen, geometrische vormen en primaire kleuren een nieuwe beeldtaal wilde ontwikkelen. Bij de recente renovatie is het houtwerk weer in Van Doesburgs kleuren geschilderd. Of die kleuren mooi zijn, mag iedereen natuurlijk voor zichzelf bepalen. Architect Oud vond duidelijk van niet; hij vond dat kleur de architectuur moest ondersteunen, terwijl Van Doesburg kleur juist als zelfstandig artistiek middel zag. Van Doesburg haalde publiekelijk uit naar Oud en verweet hem dat hij de idealen van De Stijl verraadde. Het meningsverschil liep zo hoog op dat Oud Van Doesburg daarna nooit meer bij zijn architectuur betrok.

16 Voormalige spoordijk Spaansebocht

Via een krakkemikkige stenen trap bereiken we het hoger gelegen wandelpad. Je loopt hier over een voormalig spoortracé dat met een grote bocht om Spangen heen ligt. Deze Havenspoorlijn-Noord vormde de verbinding tussen de havens en het landelijke spoorwegnet, waarlangs de goederen uit de haven per trein hun weg vonden naar het achterland.



Eigenlijk hebben we die route vandaag stap voor stap gevolgd: de pakhuizen en silo's waar goederen werden opgeslagen, het Haka-gebouw waar ze werden verwerkt en verpakt, en het Dakpark, dat bovenop het voormalige rangeerterrein ligt. Vrijwel al die gebouwen hadden vroeger hun eigen aansluiting op het havenspoor.

De treinen zijn verdwenen, maar dit wandelpad verraadt nog altijd waar ze ooit reden. De oude spoorlijn is inmiddels grotendeels terugveroverd door struiken en wilde bloemen.

17 Directieket Witte Dorp [1923/1989]

Als je na het verhaal over Blok V denkt dat architect J.J.P. Oud een kleurhater was, dan zal het je misschien verbazen dat het ontwerp van dit kleurrijke gebouwtje óók van zijn hand is. Oud ontwierp de keet met felle rode, gele en blauwe vlakken volgens de principes van De Stijl; het bewijs dat zijn meningsverschil met Van Doesburg niet over het toepassen van kleur op zich ging, maar over de manier waarop.

Dit is een replica van de directieket die Oud in 1923 liet bouwen als tijdelijk kantoor, van waaruit hij toezicht hield op de aanleg van de woonwijk het Witte Dorp. De oorspronkelijke keet overleefde de Tweede Wereldoorlog niet. In 1989 werd deze replica gebouwd; een eenvoudig, tijdelijk bedoeld bouwkeetje dat eruitziet als een in 3D uitgevoerd Mondriaanschilderij.

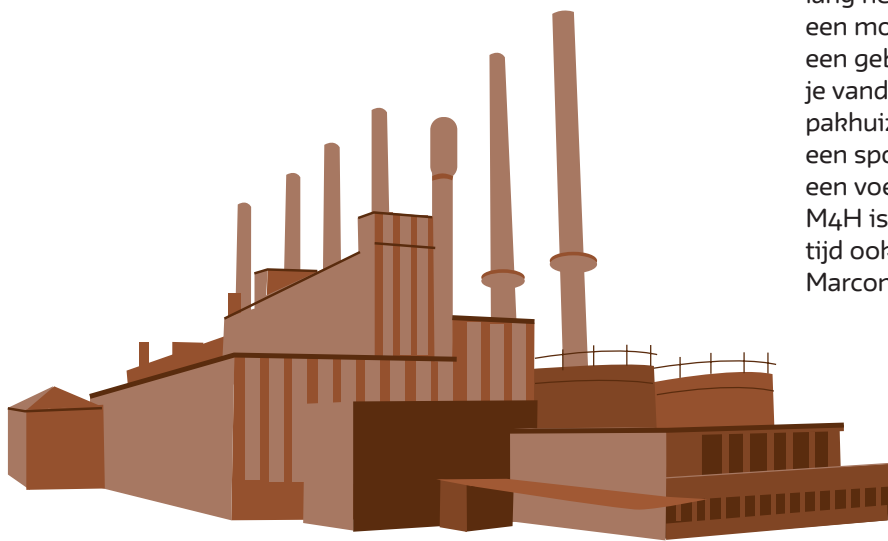
18 Citrusveiling [RM | 1955]

Al vóór de Tweede Wereldoorlog was Rotterdam een belangrijke haven voor fruit. Vlak na de oorlog sloegen drie fruitimporteurs de handen ineen en stichtten de Rotterdam Fruit Exchange N.V.: een modern handelscentrum speciaal gericht op de (ver)koop en doorvoer van fruit. Allerlei soorten fruit werden hier verhandeld, maar de absolute hoofdrol was weggelegd voor citrusvruchten. Sinaasappels, citroenen en mandarijnen uit landen rond de Middellandse Zee en later ook uit Zuid-Afrika en Zuid-Amerika kwamen per schip aan in de Merwehaven en gingen hier direct onder de hamer.

In 1955 werd het gebouw voor de Citrusveiling opgeleverd. Het ontwerp is van architectenbureau Van Tijen en Maaskant en werd uitgewerkt door Hugh Maaskant en Bert van Dommelen. Binnenin vind je de grote veilingzaal, die nog vrijwel in originele staat is. Aan de buitenzijde zie je de karakteristieke telefooncellen, van waaruit handelaren na iedere veiling snel hun klanten belden om de aangekochte partijen door te verkopen.

Toen veilingen steeds meer plaatsmaakten voor directe handel tussen importeurs en supermarkten, verdween de functie van het gebouw. Inmiddels krijgt het een nieuw leven als de creatieve hotspot Citrusclub.

Links van het gebouw verrijst de komende jaren een nieuwe woonwijk met zo'n 2500 woningen, langs de havenkoppens aan de Marconistraat en op de twee pieren die de Merwehaven in steken. Het is de eerste fase van het plan om de Merwehaven te veranderen in een woongebied.



19 Steurgebouw [GM | 1934] en 'Energie' [1950]

Het is moeilijk voor te stellen als je hier nu staat, maar op het braakliggende terrein achter dit gebouw stond ooit een enorme elektriciteitscentrale. Samen met de gasfabriek die we eerder zagen voorzag deze elektriciteitscentrale Rotterdam-West van energie. De stroom die hier werd opgewekt hield de haven draaiende: kranen, fabrieken, trams, bedrijven en duizenden huishoudens waren ervan afhankelijk.

Van het complex zijn verschillende onderdelen bewaard gebleven. In dit kantoor- en werkplaatsgebouw, ontworpen door gemeentearchitect Ad van der Steur, zaten onder meer de magazijnen, kleedruimtes en het schaftlokaal van de centrale. Nu huizen er ondernemers op het gebied van duurzaamheid en zit er een Baskisch restaurant.

Het complex was vroeger van ver te herkennen aan de rij grote schoorstenen. Eén daarvan staat nog overeind. Ook de kolenopvangbak en het koelgebouwtje aan de overkant van de weg zijn overblijfselen van de energiecentrale.

Loop je nog iets verder het terrein op, dan kom je het kunstwerk Energie van Jo Uiterwaal tegen. Het stond oorspronkelijk op het inmiddels verdwenen 25 kV-schakelstation. De drie figuren verbeelden de ontwikkeling van de elektriciteit: de man in het midden houdt een brandende toorts omhoog, terwijl de knielende figuren met onder meer een rad, een pikhouweel en een ketting verwijzen naar de menselijke arbeid en techniek die daarvoor nodig waren.

Einde

En zo eindigt deze wandeling op een desolate, bijna dystopische plek. Misschien moeten we er nog maar even van genieten, zo'n open plek waar eigenlijk niets is - zo lang het nog duurt. M4H is geen openluchtmuseum met een mooi afgerond verhaal en een stolp eroverheen, maar een gebied dat voortdurend verandert. Vrijwel alles wat je vandaag hebt gezien, kreeg ooit een nieuwe functie: pakhuizen werden kantoren, fabrieken werden ateliers, een spoorlijn werd een wandelpad, een havenbekken een voedseltuin en een rangeerterrein een dakpark. M4H is nooit 'af' geweest, en zal dat binnen afzienbare tijd ook niet zijn. Tegen de tijd dat je terug bent op het Marconiplein is hier waarschijnlijk alweer iets veranderd.

Deze wandelroute is bedoeld om het hele jaar door van monumenten te kunnen genieten. Tijdens Open Monumentendag Rotterdam, elk jaar in het tweede weekend van september, zie je op www.omdrotterdam.nl welke monumenten dat jaar open en gratis te bezoeken zijn.