

# Stadsgraanzuiger 19



---

# Samenwerking tussen havenmusea in Antwerpen en Rotterdam

*Sinds 2017 beheren de maritieme musea van Antwerpen en Rotterdam gezamenlijk een 'graanzuiger' of 'graanelevator' uit 1927. Graanzuiger 19 is de laatste nog werkende graanzuiger in Europa, dus het is een uniek stuk. Het gaat om een stoommachine, die oorspronkelijk op kolen (briketten) gestookt werd. Ook de samenwerking tussen twee maritieme musea in onze belangrijkste havensteden is op zich uniek.*

## Een wat?

Een graanzuiger is een soort van 'superstofzuiger' die diende om granen en andere droge en lichte bulkgoederen over te laden van een zeeschip naar een lichter of binnenschip. Dit gebeurde vanop het water (niet vanop de kade), en dus was de zuiger op een schip of een ponton gemonteerd. Bovendien konden de zuigers niet alleen verschillende soorten graan verplaatsen, maar ook andere droge stof- en korrelladingen zoals noten, zaden, bonen, erwten, rijst, tapioca, cacao, vismeel, maïs-, soja- of ka-toenpellets...

## Geschiedenis Stadsgraanzuiger 19

Vanaf 1870 geraakte de invoer van graan uit onder andere de Verenigde Staten en Oost-Europa in een stroomversnelling. De enorme toename van de graaninvoer verliep in België via de haven van Antwerpen. De kwestie was al snel: hoe het graan zo efficiënt mogelijk van de zeeschepen overslaan op binnenvaartschepen? Al in 1883 zorgde een voorstel om graanzuigers in te zetten in de haven van Antwerpen voor een oproer op de Grote Markt. Duizenden havenarbeiders betoogden en gooiden onder meer ramen van het stadhuis in. Hopeloos protest: de eerste graanzuigers arriveerden in 1910 in Antwerpen en zelfs een paar jaar daarvoor, in 1903, in Rotterdam. Meteen ontlokte dit in beide havensteden reacties vanwege de havenarbeiders. Er kwamen immers heel wat arbeidsplaatsen in het gedrang door de machines. In die tijd werden de graanschepen nog met de hand en een schop via grote emmers of manden gelost. Een schip met 6.000 ton graan leegscheppen, kostte zowat een week tijd, voor niet minder dan 126 arbeiders. Er waren lossers, controleurs, wegers en dragers voor nodig. Maar met twee graanzuigers en 14 man personeel werd die lading in twee dagen overgeladen aan 200 ton per uur: 94% bespaard op manuren.

Tussen 1910 en 1933 kocht de stad Antwerpen 24 graanzuigers

aan. Graanzuiger 19 werd in 1926-1927 gebouwd op de Cockerill-scheepswerven in Hoboken. Het gevaarte was 30 meter lang, meer dan 30 meter hoog en 10,56 meter breed. De stoommachine en de zuiger waren geïnstalleerd op een boot, waarin de schipper met z'n gezin ook woonde. De ponton was tevens voorzien van een paar hutten voor matrozen. De boot zelf had geen motor en moest naar de graanschepen in de haven gesleept

---

## Een schip graan in 2 dagen

## overgeladen en voorheen in 1 week

---

worden.

Tussen 1927 en 1984 werd Stadsgraanzuiger 19 commercieel ingezet in de Antwerpse haven. Maar in de jaren '60 werd al stilaan duidelijk dat het onderhoud en het functioneren van de graanzuigers meer kosten dan opbrengsten met zich meebracht. De havenexploitatie was veranderd. De graanmarkten waren ook verschoven: de graanimport kwam meer uit Frankrijk en minder uit de VS. Ondanks een aantal modernisering, automatische installaties, het vervangen van de kolenketel door een stookolieketel en het verminderen van het personeel op de ponton in de jaren '70, bleven de graanzuigers onrendabel.

## Intussen in Rotterdam

Met het nakende verdwijnen van de Stadsgraanzuigers in het vooruitzicht voorzag het Antwerpse stadsbestuur in 1984 om één van de werkende graanzuigers (19 of 21) naar het Bonapartedok te verslepen waar hij 'voor het publiek ontsloten' zou worden. De overige Stadsgraanzuigers waren voor de schrootmarkt bestemd. Het verliep echter anders voor Stadsgraanzuiger 19.



Die werd in mei 1984 uit dienst genomen, uiteindelijk toch ook verkocht en in mei 1985 naar Rotterdam versleept.

De Rotterdamse Stichting Technische Restauraties Rijnmond (STRR) wilde stukken van de Stadsgraanzuiger 19 gebruiken voor de restauratie van de Rotterdamse elevator GEM 4, die in 1975 buiten dienst gesteld was. In 1987 werd het Maritiem Museum van Rotterdam opgericht. GEM 4 en Stadsgraanzuiger

---

## In 1883 op de Grote Markt protesten van duizenden havenarbeiders

---

19 werd aan het museum overgedragen. Het was de bedoeling om de Antwerpse graanzuiger te ontmantelen en delen ervan te gebruiken als wisselstuk om de laatste Rotterdamse elevator te restaureren. Al spoedig bleek het Antwerpse exemplaar in betere staat te zijn en zo bleef de Antwerpse Stadsgraanzuiger 19 bewaard als de enige operationele stoomgraanzuiger ter wereld. De zorg ervoor werd toevertrouwd aan de Stichting Rotterdamse Graanelevator (SRG). Die stond met een ploeg van gedreven vrijwilligers in voor de restauratie, het onderhoud, de werking en de openstelling van de machine. In 1992 kreeg de stichting het fiat van de overheid om de ketel onder stoom te brengen en de werktuigen in gebruik te nemen. De eerste demonstratie met graan vond plaats in 1993. Sindsdien was de ligplaats van de Antwerpse Stadsgraanzuiger 19 de museumhaven van Rotterdam. De SRG werkte jaarlijks een aantal onderhoudswerken af en hield de graanzuiger gedurende al die tijd in werking.

### Terug naar Antwerpen

Het feit dat er in Antwerpen geen graanzuiger bewaard bleef, en het laatste Antwerpse exemplaar in het buitenland werd gekoesterd als topstuk, gaf veel Vlaamse erfgoedzorgers een wrang gevoel. Maar sinds 2017 lag de graanzuiger al tweemaal terug in Antwerpen, en wel in het Bonapartedok aan het MAS (Museum aan de Stroom) zoals de stad het voorzien had in 1984. De Rotterdamse vrijwilligersploeg leidt ook een ploeg Antwerpse MAS-vrijwilligers op in de werking van deze complexe machine. Jan Briek, conservator van het Rotterdamse Maritiem Museum: “In 2015 ontstond bij de directeurs van het Maritiem Museum

en het MAS het idee voor een samenwerking. Er kwam geld beschikbaar via het Davidsfonds, voor een Belgisch-Nederlands samenwerkingsproject. Met dat geld werd een restauratiestudie voor Stadsgraanzuiger 19 besteld en een werkgroep van Maritiem Museum zette zich aan het werk”. Die is intussen klaar en een restauratie- en exploitatieplan is uitgewerkt. Jan Briek: “De volledige restauratie moet klaar zijn in 2024. Daarna wordt de graanzuiger afwisselend in Rotterdam en in Antwerpen tentoongesteld. Dat zal gekoppeld zijn aan belangrijke evenementen in beide steden; de graanzuiger zal dan een extra aantrekkingspool zijn”. In de zomerperiode hebben beide steden wellicht een aantal belangrijke evenementen en festivals. Gaat dat niet leiden tot een concurrentie om de beste periodes? “Nou, dat zal wel meevallen. Tot nu verlopen alle afspraken vlot”, zeg Jan Briek, “We hebben een schema op papier staan, dus daar zie ik geen problemen in”. De ponton zal tussen beide havensteden versleept worden door een sleepboot. Elke pendelbeweging duurt twee dagen. Hoeveel kost zo’n restauratie nu? Volgens Jan Briek gaat het ditmaal echt om ‘groot onderhoud’: “Tot nu toe ging het echt om ‘klein onderhoud’: het in orde houden van de graanzuiger. Met de restauratie wordt alles systematisch aangepakt: de pompen, de toren, heel de machinerie en de ponton. Daarnaast wordt ook de ‘cosmetica’ van de graanzuiger helemaal op punt gesteld. We komen op een geschat kostenplaatje van 2 à 3 miljoen euro”. De financiering komt van de Vlaamse Overheid, Het Maritiem Museum en Nederlandse private fondsen.

### Unieke samenwerking

Voor kenners is dit project uniek, niet alleen omwille van de werkende stoommachine, maar ook omwille van de samenwerking. Het Belgische BootMagazine schrijft: ‘Met dit gezamenlijke initiatief realiseren MAS en Maritiem Museum Rotterdam een Europese noviteit: voor het eerst in de geschiedenis nemen twee topmusea in verschillende landen de verantwoordelijkheid voor maritiem top-erfgoed dat zowel voor Vlaanderen als Nederland van enorme betekenis is. Een sterk staaltje van internationaal innovatief museaal beleid.’

Jan Briek benadrukt nog eens het unieke van de graanzuiger: “Ja, de samenwerking is echt uniek. En deze graanzuiger is bovendien wellicht nog de enige werkende exemplaar in heel de wereld”.

*Tekst Peter Thoelen*