

---

# LEVEN MET EEN

---

# INDUSTRIEEL VERLEDEN:

---

## Problemen bij bescherming

---

## en conservatie van het

---

# Manchesteriaans industrieel

---

# erfgoed

---

door Carol Whittaker, assistent conservator

Museum of Science and Industry

*Chepstow House.* Dit voormalige katoenpakhuis is nu omgevormd tot luxueuse appartementen. (foto auteur)

*In een recente beleidsnota definieerde de nationale Britse organisatie voor industriële archeologie, de Association for Industrial Archeology, de industriële revolutie als een archeologische periode, ongeveer in het midden der 18de eeuw beginnend. Dit houdt in dat deze discipline zich dus niet alleen om de fysische getuigen van de industriële vooruitgang moet bekommeren, doch ook om de sociale, economische en culturele infrastructuur die niet had kunnen bestaan indien de industriële revolutie niet in Groot Brittannië had plaatsgevonden. Ons industrieel erfgoed bestaat daarom uit het volledige nalatenschap uit de industriële periode, uniek voor zijn overvloed aan overgeleverde getuigen.*

Voor Manchester reflecteert bovenstaande definitie niet helemaal de juiste draagwijdte van het stedelijk industrieel verleden. Handelspanden, magazijnen en

laat-19de eeuwse woningen vormen er een gedisproportioneerd aantal van industriële structuren. Daarom kan men moeilijk met stelligheid beweren dat de overgebleven getuigenissen representatief zijn voor bedoelde periode.

Nog niet zolang geleden vond men ons industrieel erfgoed niet waardevol genoeg om het voor het nageslacht te bewaren. Betrachtingen om het toch vast te leggen en te beschermen kwamen pas in de jaren vijftig en zestig van onze eeuw tot stand als direct en emotioneel antwoord op de na-oorlogse heropbouw en de stedenbouwkundige vernieuwingen die het industrieel landschap totaal dreigden te vernietigen. Manchester, als eerste industriële stedelijke agglomeratie, stond op het punt te verdwijnen.

De term "industriële archeologie" is hier voor het eerst in de jaren 1950 gebruikt.

Op het ogenblik dat we dit neerschrijven, anno 1990, is het geruststellend te weten dat industriële archeologie op archeologisch vlak, algemeen aanvaard wordt zelfs al zijn er nog steeds niet voldoende academisch geschoolde praktici.



Jammer genoeg betekent dat nog geen directe en daadwerkelijke bescherming voor de overgebleven industriële structuren.

Een groot deel van ons gebouwenpatrimonium dateert uit de industriële periode en we moeten aanvaarden dat slechts een gedeelte ervan bescherming verdient. In het hedendaags economisch bestel is het toch duidelijk dat de organisaties die ijveren voor de bescherming van ons industrieel erfgoed slechts een kleine bijdrage kunnen leveren voor de totale preservatie ervan. De gebruikelijke subsidies richten zich immers meer op middeleeuwse monumenten of ouder, en vroegere woningen van de aristocratie. Gelukkig behelzen deze laatste tenminste ook deze opgetrokken door industriële ondernemers en landeigenaars uit de industriële periode.

## TEXTIELFABRIEKEN

**Manchester had zich vanuit de middeleeuwen** ontwikkeld als marktcentrum dat voorzag in de behoeftes der omwonende boerenbevolking die haar mager bestaan wat trachtten aan te vullen met spinnen en weven.

In het begin maakte men uitsluitend uit wol en vlas vervaardigde weefsels, later schakelde men ook over op fustein uit katoen en vlas. In het begin der 17de eeuw produceerde men reeds geweven katoen met geïmporteerde ruwe katoenwol betrokken op de markt te Manchester. Transport van en naar de stad gebeurde per pakezel en per boot, daar waar de Irwell bevaarbaar was.

Een klein deel van de produktie gebeurde in de stad zelf. Enkele van dergelijke weversateliers zijn bijvoorbeeld op *Liverpool Road* tot op de dag van vandaag bewaard gebleven.

De op fabrieksproduktie gebaseerde textielindustrie werden eerst opgericht in de buitenwijken, vooraleer dit systeem ook ingang vond in Manchester. De steden Oldham, Rochdale, Ashton en Bury zijn daarna altijd regionale produktiecentra gebleven. De traagstromende rivieren in en rond Manchester waren niet geschikt voor de met waterkracht aangedreven bedrijven. Daarom is het ook niet verwonderlijk dat één der eerste pogingen om over te schakelen op stoom dan ook in Manchester werd ondernomen.

De ontwikkeling van de balansstoommachine loste het probleem op en rond 1800 bezat de stad de

grootste op Birmingham gesteunde **BOULTON AND WATTS** produktie van stoommachines.

Slechts twee complexen van deze vroege (ca 1780) stoom-aangedreven bedrijven bleven bewaard in Ancoats en in Chorlton-on-Medlock.

De arbeiderswoningen, vooral door speculanten opgetrokken, overleefden de tand des tijds echter niet. Sommige stratenpatronen in Ancoats en enkele openbare gebouwen en kerken deden dit wel.

**Het recente Greater Manchester Textile Mill Survey** schat dat er zowat 2.400 spinnerijen opeerden in het gebied dat men nu Groot-Manchester noemt, waarvan zo'n 970 het hebben overleefd, en dan meestal in de satelietsteden.

In 1751 exporteerde Brittanië katoengaren tot een waarde van 45.986. In 1764 was dat al gestegen tot 200.000. De meeste handelswaar kwam uit Manchester.

Hoewel men dus rond 1850 een produktiecentrum was geworden, bleef de belangrijkste rol van de stad toch dat van handelscentrum, weerspiegeld in het grote aantal katoenmagazijnen. De kwaliteit van de hoogstaande Victoriaanse architectuur heeft het voortbestaan ervan verzekerd. In de jaren 1960 werden ze omgebouwd tot hotel, restaurant, nachtclub zoals bijvoorbeeld het geval is voor het **Brittania Hotel**, eens het prachtige magazijn van **S & J WATTS**. De gevelarchitectuur heeft het overleefd maar de interieurs vertonen nog maar weinig getuigenissen van dit roemrijk verleden.

De kleinere en minder versierde magazijnen bleven bewaard zolang de commerciële activiteiten binnen de muren werden verder gezet maar, ondanks de tendens deze kleinere, daarom niet minder belangrijke structuren om te bouwen tot woningen in de jaren 1980, werden er toch ook heel wat afgebroken om plaats te maken voor nieuwe stadsontwikkelingen.

In 1839 beschreef een stadsgids één der belangrijke verkeersaders der stad als volgt:

*"De laatste jaren bevatte Moseley Street uitsluitend privéwoningen, nu zijn er bijna uitsluitend magazijnen te vinden en de groeiende bedrijvigheid van de stad zal vlug de belangrijkste woonhuizen in de buurt doen verbouwen tot handelsbedrijven, de meeste der gerespecteerde burgers naar de randsteden drijvend"*

Voor wat betreft de Manchesteriaanse pakhuizen ziet het er naar uit dat de cirkel nu rond is!

### KANALEN

**Efficiënt goederen- en personenverkeer** is een essentiële factor in de ontwikkeling van een regionaal centrum. De rivieren Irwell en Mersey werden gekanaliseerd en in de jaren 1730 bevaarbaar gemaakt tot de haven van Liverpool. Jammer genoeg zijn de daaruit gegroeide oevermagazijnen bijna allemaal verdwenen. Het enige nog resterende pakhuis, het Victoria en Albertmagazijn, daterend uit de 19de eeuw, werd onlangs omgebouwd tot hotel.

Het eerste belangrijke industriële kanaal werd in 1761 gegraven van de koolmijnen van de Graaf van Bridgewater in Worsley tot Castlefield. Het "*Duke's Canal*" betekende een enorme stimulans voor de kanaalbouw doorheen de UK. Ondanks belangrijke veranderingen in de originele structuur, bleven delen van dit *Bridgewater Canal* in industrieel gebruik tot in de jaren 1970 gelukkig het historisch belang ervan werd onderkend. De tweeling-armen die zich onder het reeds lang geleden afgebroken *Staffordshire Warehouse* bevonden, werden uitgegraven in 1987-1988 in voorbereiding op de in 1988 te houden nationale *Inland Waterways Rally* die bijna 1000 schepen op de waterwegen van Manchester bijeenbracht.

**Rond 1804 was Manchester door kanalen verbonden** met de steden Bolton, Bury, Rochdale, Oldham en Ashton. Aftakkingen van deze kanalen bedienden bedrijven en pakhuizen.

Rond 1950 waren de meeste Britse kanalen economisch nutteloos geworden en zo verwaarloosd dat ze zelfs voor de plezierjacht onbruikbaar werden. Kanaalliefhebbers, geërgerd door deze verwaarlozing, stichtten de *Inland Waterways Association* om de kanalen vooralsnog te laten aanvaarden en herinrichten voor de vrijetijdsbesteding.

Het Rochdale en Ashton kanaal waren wel waterwegen gebleven doorheen het centrum, maar verderop onbevaarbaar geworden in de jaren 1960. Het Ashton kanaal werd gerestaureerd in 1974 om het Peak Forest en Macclesfield kanaal te vervoegen.

Waar kanalen zich dichtbij woningen bevonden beschouwde men dat als gevaarlijk, en ging die dan ook overwelfen. Nu bestaan plannen om deze secties terug open te gooien om de link te vormen met de gerestaureerde delen achter de stad.

Men beschouwde industrieel Manchester niet als toeristisch attractief, daardoor werd de restauratie van de kanalen op de lange baan geschoven. Gelukkig is daar nu verandering in gekomen. De herinrichting is immers niet alleen voor toeristen aantrekkelijk, maar vormt eveneens een uitste-

Het gedeeltelijk gereconstrueerde pakhuis van *Grocer's Company* op het einde van het *Bridgewater Canal*.  
(foto auteur)



kend attractiepunt voor handels- en bureelactiviteiten. Enkele pakhuizen overleefden het ook en het historisch belang ervan werd erkend. In Castlefield staat het *Merchant Warehouse* bijvoorbeeld nog overeind, maar in een erbarmelijke staat. Het *Grocer's Warehouse*, dat één van ondergrondse wateraangedreven liften bevatte van James BRINDLEY werd in 1987 afgebroken maar gedeeltelijk heropgebouwd in pastiche-stijl om er een replica van het befaamde toestel in onder te brengen. Een origineel waterwiel dat de liften bediende in het *Rochdale Canal Company*-pakhuis in het *Dale Street*-bassin bleef ondergronds bewaard, maar is niet wettelijk beschermd. Recent zijn voorstellen geformuleerd om het gehele gebied rond het kanaal, met inbegrip van *Brownfield Mill* en twee pakhuizen uit te bouwen als zgn. "Piccadilly Harbour". Het waterwiel is er niet in opgenomen, en toch lijkt het onmogelijk dat de ontwerpers niet van zijn bestaan zouden afweten.

#### SPOORWEGEN

De eerste passagiersstoomtreinlijn ter wereld is in 1830 opengesteld naar Manchester. Het oorspronkelijke station op *Liverpool Road* bleef bestaan, ondanks de jarenlange verwaarlozing, samen met het aanpalend pakhuis uit 1830 en de winkel en overdekte koetsstalling, eveneens uit 1830.

Vanaf het midden der 19de eeuw werd het station gebruikt als goederenopslagplaats, er werd een bijkomend magazijn uit giet- en smeedijzer opgetrokken en een remise met kantoren bijgebouwd in de jaren 1880. Het site heropende zijn deuren in 1983 als onderkomen voor het *Greater Manchester Museum of Science and Industry*. Tegenwoordig wordt algemeen aangenomen dat het omvormen van dergelijke sites tot museum slechts één van de vele uitwegen is om industriële relictten voor het nageslacht te bewaren.

Zelfs in de beste omstandigheden moeten compromissen worden gesloten. De aanpassing van het pakhuis uit 1830 tot museum illustreert een mentaliteitsverandering tegenover historische structuren gedurende de jaren 1980. In het begin van die periode, toen de eerste travee werd omgebouwd, werd de oorspronkelijke houten constructie als ondeugdelijk beschouwd en daarom vervangen. Een structureel onderzoek uit 1989 wees uit dat de rest van die structuur (en gelukkig was het grootste gedeelte ervan bewaard gebleven) gezond was. Het schijnt ons dus toe dat de architecturale en structurele bouwkunde op het gebied van herbruik van oude gebouwen, eindelijk impact heeft gekregen.

De koetsstalling en winkel zijn vele jaren gestut geweest en het herbruik ervan vergde een volledige



Het is moeilijker een bestemming te vinden voor voormalige spoorwegviaducten. Deze zal echter deel gaan uitmaken van een nieuw transportnetwerk.  
(foto auteur)

afbraak en heropbouw. Archeologische survey is op zichzelf reeds destructief. Industriële archeologie kan zich dan meer concentreren op het ontmantelen van bestaande structuren dan op opgravingen, maar het resultaat blijft identiek. De structuur werd daarom volledig opgemeten tijdens de afbraakwerken, net zoals dat met de archeologische overblijfselen bij een opgraving gebeurt. Het gebouw werd daarna opnieuw opgetrokken met het originele materiaal waar mogelijk. Niet ver daarvandaan is het centraal station, terminus van de *Midland Railway and Cheshire Lines* heringericht tot belangrijk tentoonstellingscentrum, de G-Mex. Het bevat vele oorspronkelijke getuigen met inbegrip van de viaduct-toegang, nu omgebouwd tot carpark.

De herinrichting van beide sites gaf stootkracht aan het gehele Castlefieldgebied, dat een heropleving doormaakte van een ten onder gegane industriële afvalplaats in de jaren 1960 tot het eerste park voor het stedelijk erfgoed in de jaren 1980.

Enkele spoorwegmagazijnen overleefden het buiten *Liverpool Road*, eentje ligt op een nabijgelegen eigendom en is gedeeltelijk in gebruik als televisiestudio. Het *Great Northern Railway*-pakhuis naast G-Mex zal worden omgevormd tot overdekte winkelgalerij. Een ander, buiten *Piccadilly Station*, is nog steeds gedeeltelijk als pakhuis in gebruik, alhoewel niet verbonden aan de spoorwegen, en gedeeltelijk als parkeergebouw. *Victoria Station*, eens met het langste perron van het land, wordt minder en minder gebruikt. En, hoewel de in 1909 opgetrokken lokketenzaal nog vele originele getuigenissen vertoont, zijn de bij het station horende pakhuizen en goederendepots verdwenen.

## ONTWIKKELINGEN

**De katoenindustrie zal wel dé reden** zijn geweest van de ontwikkeling van Manchester tot belangrijkste markt en bevolkingscentrum, maar het is niet de enige industrie geweest die heeft bijgedragen tot de unieke positie van deze stad als eerste industriële agglomeratie. De rol van Manchester als gangmaker bij de ontwikkeling van transportwegen, gekoppeld aan belangrijke technologische renovaties in de textielproductie en fabrieksontwikkeling maakte van deze stad een aantrekkelijke locatie voor een

nieuwe generatie van mechanische en bouwkundige ingenieurs. William FAIRBAIRN ontwikkelde er in de spinnerijen de manier om een draaiende beweging om te zetten en werkte met Eaton HODGKINSON aan de ontwikkeling van zijn gietijzeren balken voor fabrieksconstructies. Richard ROBERTS vond hier de *self-actor* uit die een revolutie teweeg zou brengen in de textielproductie. James NASMYTH vond er de stoomhamer uit, Joseph WHITWORT ontwikkelde een micrometer die accurate metingen mogelijk maakte tot op een miljoenste van een inch en introduceerde een standaard voor schroefdraad met hoge levensduur. 's Werelds beroemdste locomotiefbouwers BEYER PEACOCK, Sharp STEWART en Nasmyth WILSON bezaten enorme werkplaatsen in de omgeving. CROSSLEY ontwikkelde er de Ottogasmotor en ook de eerste Rolls Royce werd in Manchester gebouwd. Georges BEDSON vond er de eerste continue-ijzerpletmolen uit, en het eerste volledig luchtwaardig Brits vliegtuig werd in deze stad geconstrueerd. Alles wat ons rest van het materiele environnement waarin deze historische ontwikkelingen zich afspeelden, zijn enkele vervallen en minder grote gebouwen, met uitzondering van Nasmyth's *Bridge-water Foundry* te Patricroft. Tot voor kort vormde dit bedrijf de kern van de *Royal Ordnance Factory*, maar sinds diens sluiting is de toekomst van deze gieterij onzeker geworden.

## BESCHERMING

**Het is bewezen dat** het in vele gevallen gemakkelijk is enkele voorbeelden van de door befaamde ondernemers geproduceerde objecten te bewaren. Industriële producten zijn echter ontworpen om te worden gebruikt. De meeste kregen dus vervangingsonderdelen, soms zoveel dat van de originele constructie niets of bijna niets meer overblijft. Als deze objecten bedoeld waren om te worden gebruikt, dan is het toch zeker essentieel dat de manier waarop en het doel waarvoor ze werden gebruikt, eveneens worden beschermd? Dit heeft menigeen die zich met dit gedeelte van het industriële erfgoed inlaat in de voorbije jaren voor dilemma's geplaatst. Het probleem kan in sommige opzichten worden opgelost door het gebruik van accurate replica naast oordeelkundig gebruik van origineel materiaal.

De problemen geassocieerd met de bescherming van het industrieel erfgoed zijn dus op geen enkele wijze beperkt tot het bouwkundig patrimonium. Vele vroege artefacten overleefden het inderdaad dank zij de inspanningen van de nationale musea in Londen en Edinburgh die reeds vanaf het midden der 19de eeuw collecties aanlegden i.v.m. kunst en ambacht. In de gebieden waar de industrie groter impact bezat zoals in Manchester, moet men wachten tot het midden der 20ste eeuw vooraleer industriële worden opgericht. In vele gevallen was dat dan nog dankzij de inspanningen van individuen of groepjes enthousiastelingen.

**Verschillende instellingen** waken over het overleven van relictten uit de industriële periode. De *National Trust*, die niet door de staat is gesubsidieerd, houdt zich ten dele bezig met de bescherming van landhuizen, landschappen en kustlijnen. Het verwierf daarbij ook verschillende industriële gebouwen zoals *Styal Mill* in Cheshire. De meeste van deze industriële sites liggen echter in attractieve rurale landschappen, of zijn zélf architecturaal attractief.

Zowel onafhankelijke als door de staat opgerichte musea houden zich zowel met gebouwen als met artefacten uit de industriële periode bezig. Alleen deze die in structuren in situ een onderkomen vonden zoals in *Liverpool Road* of *Styal* hebben de grote, en daarom typische gebouwen kunnen redden.

*Historic Building Trusts* spoort historische gebouwen op om ze, na renovatie, door te verkopen.

In 1984 is de *Historic Buildings and Monuments Commission*, ofte *English Heritage* door de overheid opgericht om de verantwoordelijkheid van administratie en beheer van oude monumenten in staatseigendom op zich te nemen en als raadgever op te treden bij het *Secretary of State* voor oude monumenten en op de lijst gestelde gebouwen. Schotland en Wales kregen gelijkaardige organisaties.

Er bestaan twee officiële manieren om historische en architecturaal belangrijke structuren in Engeland en Wales te beschermen: door ze op de lijst der monumenten te plaatsen of ze te inventariseren.

Opdat iets zou worden geïnventariseerd, moet het daarom nog

geen nuttige functie bezitten. Ruïnes, verlaten en vervallen gebouwen, viaducten... kunnen ervoor in aanmerking komen. Er zijn zo meer dan 200 industriële monumenten geïnventariseerd in Engeland, geen van alle bevinden zich te Manchester. De meeste belangrijke structuren zijn in gebruik en komen daarom in aanmerking voor bescherming door plaatsing op de lijst der monumenten. Ze kunnen worden opgenomen in drie graden, gaande van I over II\* tot II. De eerste graad is gereserveerd voor de allerbelangrijkste gebouwen, zoals het eerste passagiersstation op *Liverpool Road*. Dit levert tevens de hoogste graad aan bescherming en zal bovendien van de grootst mogelijke overheidssteun kunnen genieten.

**Gedurende de 19de eeuw** reeds werden pogingen ondernomen om officieel kennis te verwerven voor wat betreft historisch belangrijke monumenten in Groot Brittannië. De eerste *Ancient Monuments Protection Act* werd in 1882 door het parlement aangenomen. Deze wet maakte het mogelijk een lijst of inventaris aan te leggen van oude monumenten. De eigenaars konden hun eigendom overdragen aan de *Commission of Work*, en er toch het vrije bezit over houden. De *Act* stelde een inspecteur aan, maar bezat geen feitelijke en dwingende macht, maar er was een precedent geschapen. In 1900 werd de *Act* geamendeert tot Romano-Britse en middeleeuwse monumenten. De *Ancient Monuments Consolidation Act* van 1913 gaf de minister de macht beschermingsmaatregelen op te leggen die de eigenaars verplichtte bij eventuele veranderingen aan hun eigendom, dit minstens een maand te voren voor te leggen aan een pannel van experts, die ze dan ook nog goed moest keuren. Deze wet bleef in voege tot 1979 toen de eigenaars bovendien een schriftelijke toestemming moesten kunnen voorleggen vooraleer tot de werken over te gaan.

*English Heritage* had het *Monuments Protection Programme* in leven geroepen van waaruit ze de staat der oude monumenten konden inspecteren en superviseren. Vanaf 1932 kregen de plaatselijke autoriteiten de macht bouwreglementen uit de vaardigen om veranderingen aan in gebruik genomen historische monumenten tegen te gaan. Maar ze konden er toe worden gedwongen de eigenaar schadeloos te stellen indien de overheid hun beslissing niet on-

De recent uitgegraven Staffordshire-armen van het *Bridgewater Canal*.  
(foto auteur)



dersteunde, noch bezaten ze een gids over wat als historisch monument diende te worden beschouwd. Lijsten met voorbeelden waren dan ook dringend nodig. Gedurende de tweede wereldoorlog werden stapels lijsten opgesteld toen bleek dat overrijverige afbraak vrijwel zoveel vernietigde als de gehele *Luftwaffe*. In 18 maand tijds werd een basislijst opgesteld. In 1944 ging de verantwoordelijkheid van de lijst over in handen van de nieuwe minister van stads- en streekplanning, en vanaf 1947 werd hij ook wettelijk verplicht deze lijsten bij te houden. Ze boden wel geen grotere bescherming dan voorheen en veel gebouwen werden niet eens voldoende in detail beschreven. In 1968 waren uiteindelijk 120.000 historische gebouwen beschreven en de lijst werd als afgehandeld beschouwd.

Hoe dan ook, in de late jaren zestig zou een groeiend publiek zich aangesproken voelen door de vernietiging van vertrouwde stedenbouwkundige omgevingen en gebouwen uit alle mogelijke periodes, en begon daartegen maatregelen te eisen. Beschermd gebieden werden geïntroduceerd in 1967, wat een officiële erkenning met zich meebracht voor groepen van gebouwen die het elk op zich misschien niet waard waren beschermd te worden. In 1968 kregen alle gebouwen op de lijst statutaire bescherming en de eigenaars werden verplicht een geschreven toelating aan te vragen bij eventuele verbouwingen. Dit noemde men de *Listed Building Consents*. De lijst moest nu gedetailleerder omschrijvingen van alle op de lijst geplaatste gebouwen opnemen naar opklimmend belang en voor het eerst moesten ook constructies uit de twintigste eeuw worden opgenomen.

De herschikking startte in 1970, maar werd afgeremd door besparingen in de openbare uitgaven in het midden der zeventiger jaren. In 1980 werd de belangrijke Firestone fabriek in Londen afgebroken gedurende een week-end van nationaal verlof, terwijl de lijstnotificatie in de reserves lag van het ministerie. Dit onfortuinlijk voorval versnelde de herklassering aanzienlijk. Dit proces, dat bijna is voltooid, zal zonder enige twijfel binnenkort kunnen herbeginnen met de eerste gerevisioneerde lijsten om *up-to-date* te blijven.

Ondanks alle wetgeving kan statutaire bescherming slechts een





beperkte reële bescherming bieden. Indien de eigenaar beslist van plan is zijn geklasseerd monument te veranderen of zelfs af te breken, kunnen slechts kleinere geldboetes achteraf worden opgelegd, en in het beste geval kan hij worden verplicht het goed te herstellen in de oorspronkelijke toestand. Dit laatste is natuurlijk wel een geducht afschrikmiddel, maar laat de verloren gegane archeologische getuigen niet terugkeren. Als toestemming wordt verleend een op de lijst geplaatst monument toch af te breken, moet de *Royal Commission of Historical Monuments* in de mogelijkheid worden gesteld om het te voren op te meten en vast te leggen. Deze commissie is één van de drie in 1908 aangesteld door de regering voor Engeland, Schotland en Wales om inventarissen van structuren of sites, ouder dan 1707 voor te bereiden en dan nog wel speciaal deze te identificeren die het waard zijn om beschermd te worden. De enige manier om een site volledige bescherming te garanderen is de verwerving ervan door de staat. Jammer genoeg zijn de bronnen daartoe reeds volledig opgeslorpt door de bestaande sites, waarvan er slechts één industrieel is: *Scott Park Bobbin Mill* in Cumbria.

Gedurende 1980 is de taal voor conservatie subtiel veranderd, het doel is nu eerder conserveren. Vroeger meende men een site te moeten bewaren exact zoals het was bedoeld, en uitsluitend voor de historische waarde ervan. Maar industriële gebouwen hebben altijd een alternatief gebruik gevraagd om het behoud te rechtvaardigen. Het *Department of Environment* definieert het als volgt:

*"Conservatie betekent nieuw leven inblazen in de gebouwen door restauratie, soms door gevoelige veranderingen, soms door adoptie voor een nieuwe bestemming, altijd door goed beheer"*

Dit houdt een meer flexibele benadering om de historische structuren te redden en in vele gevallen is dat zeer positief gebruikt bij industriële gebouwen.

Vele schema's voor herbruik hebben bijgedragen tot het succes. De eigendomsboom van het midden der jaren tachtig verzekerden de projectontwikkelaars van substantiele winsten, zeker op korte termijn, en in het bijzonder bij de huisvesting van een nieuwe generatie jonge executieven. Deze

trend begon te London, in de *docklands* met de *New Concordia Wharf*. Regionale ontwikkelingen volgden, vooral wanneer waterfronten konden worden geëxploiteerd. Er ontstond een tendens om terug de stad in te trekken, weg van de voorsteden. Dit is door de lokale autoriteiten aangemoedigd, in de betrachting nieuw leven te blazen in de verkrotte(n)de stadscentra.

Zo was bv. in een pakhuisaanpassing te Manchester, het *Chepstow House*, meer dan een derde van de luxe-appartementen reeds verkocht vooraleer het project af was gewerkt.

Gedurende de laatste tien jaar werd het leven en werken in oude industriële panden "in".



**Het industriële erfgoed** mag echter niet worden beschouwd als een her-creatie van het industrieel verleden. Industriële monumenten dragen getuigen van voorbije gebeurtenissen en moeten daarom bewaard worden voor de volgende generaties. Hun conservering heeft unieke problemen geschapen op gebied van schaal en interpretatie. Nieuwe antwoorden moeten nog worden gevonden, maar het behoud van het industrieel verleden heeft reeds bewezen dat we niet altijd dat verleden moeten vernietigen om in de toekomst te kunnen evolueren...

*Central Station* is nu uitgebouwd tot het *G-MEX Exhibition Centre*. De toegang tot de ondergrondse parking gebeurt via een voormalige kanaaltunnel, te zien links op de voorgrond. (foto auteur)

*S & J Watts Cotton Warehouse*, één der eerste industriële gebouwen van Manchester dat zinvol kon worden herbruikt. Heden is er een groot hotel in gehuisvest. (foto auteur)

