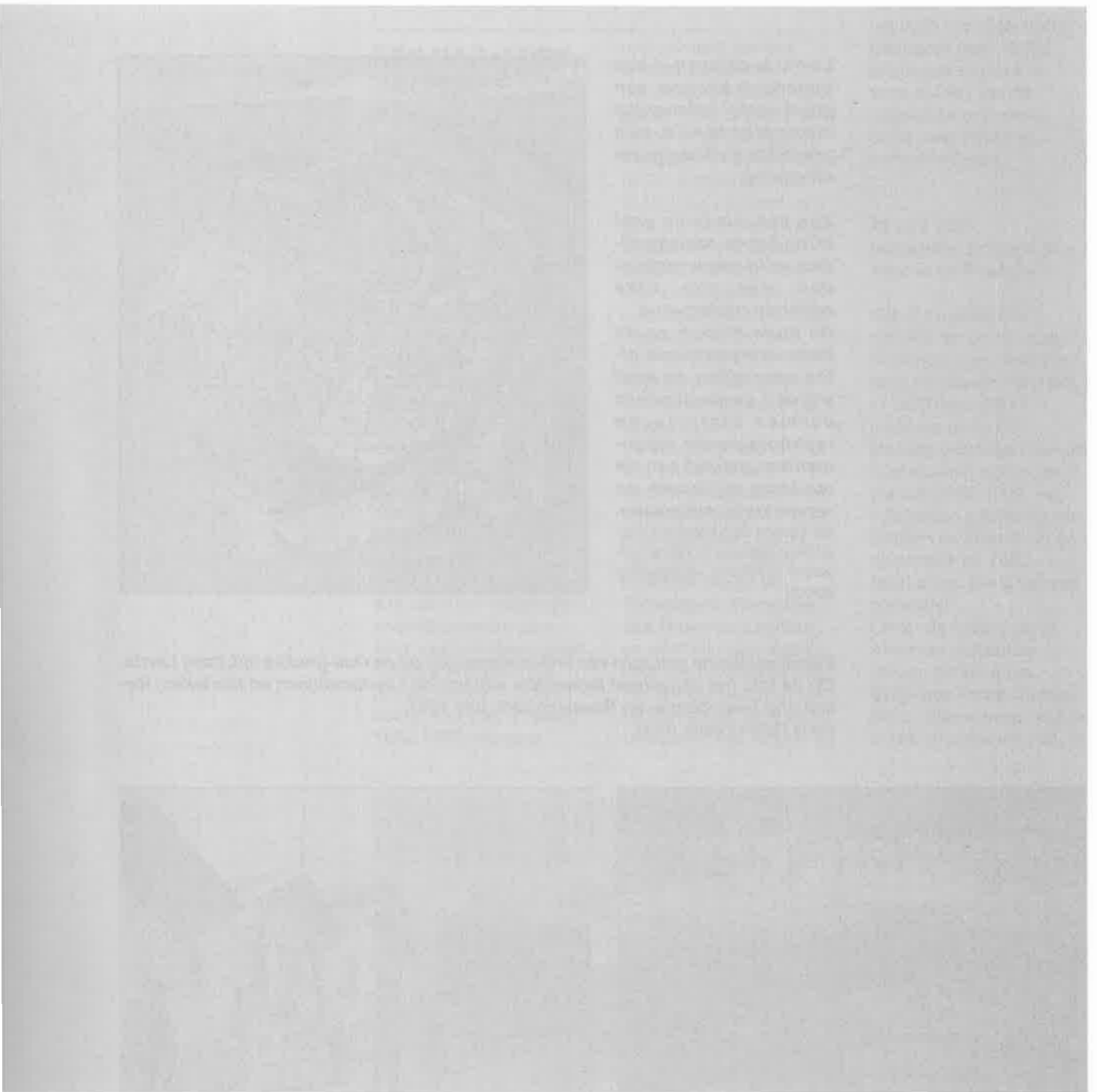


Tiende ICCIH

Industriële archeologie in Griekenland

Verslag over het Tiende Internationaal Congres voor het Behoud van het Industrieel Erfgoed

‘MARITIEME TECHNOLOGIEËN & MIJNBOUWLANDSCHAPPEN’



Tiende ICCIH Industriële archeologie in Griekenland

Verslag over het Tiende Internationaal Congres voor het Behoud van het Industrieel Erfgoed 'MARITIEME TECHNOLOGIEËN & MIJNBOUWLANDSCHAPPEN'

Patrick VIAENE

Stichting Industrieel en Wetenschappelijk Erfgoed (SIWE)

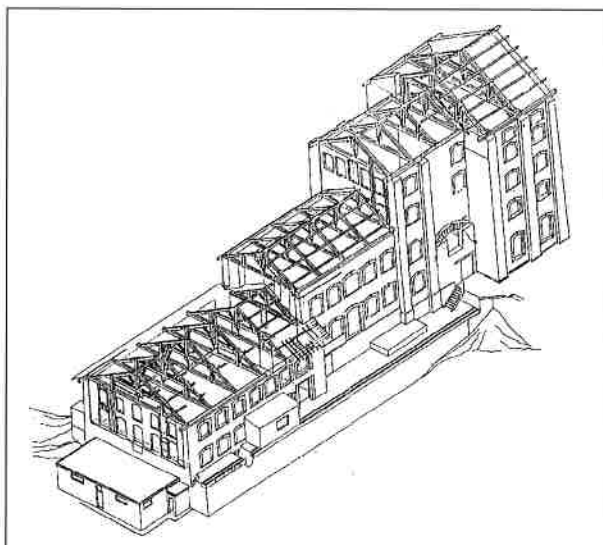
Lavrio is gelegen in een historisch site met een groot aantal belangrijke monumenten in een prachtige en historische omgeving.

*Zijn geschiedenis gaat terug tot de antieke tijden en is nauw verbonden met zijn rijke minerale ondergrond. De oude mijnen en de metaalverwerkende sites waar zilver en lood werden geproduceerd vormen historische technologische monumenten, gelinkt aan de moderne mijnbouw- en verwerkingstechnieken.
(uit: Lavrion Technological Cultural Park, National Technical University of Athens, verzameling auteur)*



*Indrukwekkende getuigen van ertsenswasserijen uit de Oud-griekse tijd, nabij Lavrio. Op de foto het uitgestrekt industriële site van de Lavriumijnen en fabrieken, toekomstig Technologie- en Researchpark, juni 1997.
(foto's Patrick Viaene, Gent)*





EEN MARATHON DOOR HET HELLEENSE INDUSTRIEEL ERFGOED

22 juni 1997
Industrieel Erfgoed op Attika

De eerste bezoekdag van het 10th ICCIH had als startpunt het **Nationaal Centrum voor Wetenschappelijk Onderzoek (N.H.R.F.)** te Athene, waar een boeiende tentoonstelling **'Wetenschappelijke instrumenten 1800-1900 uit Griekse verzamelingen'** voorgesteld werd. Het N.H.R.F. leverde verdienstelijk werk, o.m. door het verzamelen, inventariseren en onderzoek van bedrijfsarchieven. Onlangs nog werd het archief van het machinebedrijf Kouppas (Piraeus, 1882-1987) integraal

overgemaakt aan het onderzoekscentrum. De uitstap die volgde door Attika (meer bepaald naar Lavrio en omgeving) zou uitgroeien tot een onvergetelijke confrontatie met enerzijds de relictten van ijzer- en zilvermijnen **'Agia Triada'** in de **Sourizavallei** (uit de 5de eeuw voor onze tijdrekening!), anderzijds met de in 1982 stilgelegde ijzer-, lood-, zink- en zilvermijnen te **Kyprianos** (gelegen op een tiental kilometer van kaap Sounion). De industriële site omvat een ertsenswasserij, smeltertijen, gieterijen en walsen, omgeven door arbeiderswijken. Het in 1875 gestichte bedrijf behoorde toe tot de **'Compagnie Française des Mines du Laurium'** en werd intussen eigendom van de Griekse staat. Het complex wordt onder leiding van de Technische Universiteit van Athene én

met aanzienlijke steun van de Europese Gemeenschap en de privé-sector omgevormd tot multifunctioneel **'Researchpool voor Nieuwe Technologiën en Industrieel Cultuurpark'**. We zijn erg benieuwd hoe zich deze multidisciplinaire operatie in de komende jaren zal ontwikkelen. De werkplaatsen van de Laurium-mijnen (1864) bieden sinds 1992 onderdak aan het cultureel centrum van Lavréotiki. In de haven van Lavrio getuigen een gigantische gietijzeren pier (1888), ertsbunkers, ovens en oude kranen van de belangrijke overzeese export van erts en metaalderivaten.

23 juni 1997
Industrieel Erfgoed te Athene en Piraeus

Het is nauwelijks te geloven dat de Griekse hoofdstad, een metropool met vier miljoen inwoners, in 1823 maar 8000 inwoners telde. De sterkste groeifasen van de stad situeren zich in de periode 1860-1900, het interbellum (uitdrijving van Grieken uit Klein-Azië) en de periode na 1960 (sterke ontvolking van het platteland). Onder de belangrijkste Atheense industriële relictten behoren het **Stathmos Peloponnissou** (eind 19de-eeuwse station in Neorenaissance stijl), de



Zicht op het site van de koper- en loodfabriek 'Mines de Laurium'. De tekening heeft ons een idee van de opbouw.

(uit: Piraeus-Drapetsona, the western industrial zone, 10th TICCIH 1997, Guided Tours, verzameling auteur en foto Patrick Viaene, Gent)



De haven van Piraeus in 1915, de eerste luchtfoto van het gebied.

(uit: *Piraeus-Drapetsona, the western industrial zone*, 10th TICCIH 1997, *Guided Tours*, verzameling auteur)



Typische portaalkranen in de haven van Piraeus.

(foto Patrick Viaene, Gent)

Droogdok te Piraeus, de eerste havenstad van Griekenland (rechts).

(foto Patrick Viaene, Gent)

eerste spoorlijn naar Piraeus (1869, geëlektrificeerd 1902-1904) met als goed bewaarde stations **Monastiraki** en **Kalitheia**, de centrale markthal (aan de kruising **Athinas- & Armodiou**-straat) met metalen spanten en gietijzeren kolommen, de oude industriële voorsteden zoals **Nea Ionia** (tapijten, dekens) waar tijdens het interbellum arbeiders-immigranten uit Klein-Azië werkten en de wijk **Maroussi** (zwaartepunt van de Griekse keramische nijverheid). Verder noemen we de gasfabriek (°1862) langs de kruising van **Piraeus- & Persefonis**-straat (met twee behouden retortengebouwen, tanks voor teerfabricatie, machinekamer met stoommachine,

oude gashouder en oude ammoniakfabriek), het origineel hergebruik van drie oude goederenwagons (de oudste uit Keulen, 1902) omgevormd als restaurant nabij het Vouliagmeni-station (**Vouliagmenis**-laan, nabij luchthaven) en tenslotte de oudste elektrische centrale van de stad (1896) in de wijk **Neo Phaliron**, tijdelijk hergebruikt als centrumcentrum. Daarnaast is er de haven van **Piraeus** met zijn oude kolenhaven, scheepswerven, stapelhuisen en twee historische droogdokken (1898-1912) (3), waaraan ruim aandacht werd besteed tijdens een zovovergoten havenronddvaart. Opmerkelijk zijn de oude uitrustingen van de

chemische bedrijven **C.P.F.S.A.**, waarvan de scheikundige N. KANEL-LOPOULOS de geestelijke vader was (sinds 1947 in handen van de groep Bodossakis ATHANASSIADIS), in de havenwijk **Drapetsona**. De zwavel-, fosfor- en hydrochloridezuur-fabrieken liggen in de buurt van deels behouden glasovens en de befaamde **Vassiliades-scheepswerven**.

“Bijna al deze bedrijven, ook de **Hadjikyriakos-cementfabrieken** (productie in 1920: 30.000 ton), staan er al meer dan twintig jaar en de toekomst van dit erfgoed is erg onzeker” vertelt ons Christine AGRIANTONI, de onvermoeibare 10th-

ICCIH-secretaresse en werkleidster van het Centrum voor Wetenschappelijk Onderzoek, terwijl we de beschermde **Psyttaleia-vuurtoren** (1854) voorbijvaren, op weg naar de **Pantserkruiser G. Averoff**. Dit slagschip, aangemeerd tegen de kade van de wijk Trokantero, dateert van 1910 en werd gebouwd in de Cantieri Orlando te Livorno (4). Het was het admiraalsschip van de Griekse vloot tijdens de balkanoorlog en de Eerste Wereldoorlog en vormt tegenwoordig het pronkstuk van het Nationaal Maritiem Museum (5). Het schip kan beschouwd worden als de Griekse tegenvoeter van de Pantserkruiser Potemkin in Sint-Petersburg.



Typisch tabaksentrepot in Volos, slechts één van de vele industriële gebouwen, met een cultureel doeleinde als herbestemming.

(foto Patrick Viaene, Gent)



24 juni 1997: ATHENE - VOLOS -THESSALONIKI

Halfweg een 500 kilometer lange busreis naar Thessaloniki bereiken we onder de stralende middagzon **Volos**, de belangrijkste havenstad van midden-Griekenland. Volos werd de jongste jaren bekend door een doorgedreven politiek van hergebruik en renovatie van oude fabrieks- en havengebouwen, vooral met culturele doeleinden. Het **Tabaksmagazijn Spierer** (7) herbergt bijvoorbeeld tegenwoordig de plaatselijke kunstacademie, de **Mourtzoukowsweverij** (1905) dient sinds 1995 als centrum voor beroepskeuzevoorlichting en -bijscholing, een voormalige pesticidenfab-

riek huisvest de stedelijke gezondheidsdienst. De beschermde **Dakpannen- en steenbakkerij Tsalapatas**, in 1925 gebouwd door Belgische ingenieurs en nog steeds uitgerust met Belgische (!) stoommachines (Sabbe & Steenbrugge, Roeselare) wordt eerlangs ingericht als industrieel museum, met een antenne in een nabijgelegen zijdeveverij. De hele campagne (tot nog toe acht renovaties) wordt gefinancierd door het stadsbestuur en gebeurt in nauwe samenwerking met de Universiteit van Thessalië. Volos blijft een schoolvoorbeeld voor onze Vlaamse gemeentebesturen en al degenen die de herwaardering van het industrieel erfgoed als utopisch afdoen.

25 tot 27 juni 1997: 10th-ICCIH VOOR-DRACHTEN

Tijdens de voordrachtsessies in het auditorium van het jaarbeursgebouw 'Hellexpo' te Thessaloniki werden op drie dagen meer dan tachtig referaten voorgesteld, handelend over aspecten van de twee centrale congressthema's, namelijk '**Maritieme technologieën**' en '**Mijnbouwlandschappen**'. De keuze om het maritiem erfgoed onder het voetlicht te brengen houdt verband met het grote belang ervan voor Griekenland met zijn 18.500 kilometer lange kustlijn! De desindustrialisatie heeft er geleid tot de verloederding van historische havens, de teloorvang van scheepswerven, kranen, stapelhuizen, allerlei sloopstypen. In veel andere landen rond de Middellandse Zee en in West- en Noord-Europa is de situatie gelijklopend. Het ander hoofdthema 'mijnbouwlandschappen' liet toe een in vorige congressen aangeraakt thema verder te ontwikkelen.

In zijn openingstoespraak omschreef John ROBINSON de ICCIH-congressen met een driejaarlijkse 'herbronning'. Hij vergeleek de ICCIH-congresgangers die elkaar om de drie jaar ontmoeten met "een vloot van vermoeide schepen, die in een haven opgefrist en hersteld worden, alvorens daarna terug vol nieuwe moed naar alle windstreken uit te varen". Een treffende vergelijking, bovendien in de lijn van het congressthema 'Maritiem Erfgoed'!

Uit vele voordrachten bleek duidelijk dat, nog meer dan in het recent verleden, er een grote nood aan goed geöliede samenwerkingsverbanden bestaat tussen diverse

instellingen, bestuursorganen en private actoren, indien men de slaagkansen van valorisatieoperaties inzake industrieel erfgoed wil vergroten.

Treffend was ook dat niet langer de prioriteiten liggen op het behoud van geïsoleerde industriële monumenten maar op groepen en gehelen van industriële getuigen. Dit is bijvoorbeeld duidelijk het geval in de zuidelijke Oeral met zijn uitgestrekte industriële landschappen gevormd door de voormalige ijzerfabrieken in de buurt van Ekaterinburg en Nizhny Tagil, tegenwoordig in een herbestemmingsfase als ecomuseum (6). Dit is ook zo in Catalonië waar sinds 1980 een gedecentraliseerd museum voor wetenschap en techniek in volle uitbouw is én thematische toeristische routes worden uitgewerkt, met financiële steun van de Catalaanse deelstaat en de privé-sector. Hetzelfde gebeurt in het noordelijk Ruhrgebied: integratie via het programma '**IBA-Emscher Park**' van oude industriële landschappen en installaties voor eigentijdse cultuur, creatie van werkgelegenheid en aanmoediging van de ontwikkeling van ecologische bedrijven en research inzake 'zachte' energie en milieutechnologie.

De seminaries van de eerste dag waren getiteld '**Inventarisatie van het Maritiem erfgoed**' en '**Onderzoek inzake het maritiem erfgoed**'. In Engeland en Catalonië is de inventarisatie van het onroerend en roerend maritiem erfgoed het verst gevorderd. Door de geïnformatiseerde bestanden is een nuttige uitwisseling van gegevens mogelijk op internationale schaal.

"Het maritiem erfgoed is immers een internationale aangelegenheid, waarbij de relatie tussen schepen, havens en de industrie in het hinterland een onverbreekbaar geheel vormen", zo beklemtoonde Terence JAMES. In Nederland werd al veel werk gemaakt van een 'nationaal bootregister', waarbij de eigenaars van waardevolle schepen van rijkssteun kunnen genieten indien zij hun schepen onderhouden en regelmatig voor bezoek openstellen.

In Duitsland (onder meer wat betreft het havenpatrimonium van Hamburg), in Polen (Gdansk) en Finland werd vanuit uiteenlopende gezichtshoeken onderzoek verricht over de valorisatie van het maritiem erfgoed. Dat dit ook kan handelen over minder voor de hand liggende erfgoed-aspecten bewees Stuart SMITH in zijn bijdrage over het erfgoed van telegrafie en telecommunicatie in Cornwall, letterlijk en figuurlijk het 'Lands' End' van het Europese continent (7).

De seminars van de tweede dag waren getiteld **'Hergebruik en valorisatie van het industrieel erfgoed'**, **'De bescherming van het roerend en onroerend maritiem erfgoed'**, **'Zeehavens en hun identiteit'**, **'Bouwtechnische eigenheid**

van het maritiem erfgoed', **'Griekse vuurtorens'** en **'Onderzeese archeologie'**. Alleen de titels van deze overvolle studiedag zijn sprekend voor de complexiteit en rijkdom van het thema maritiem erfgoed.

Dat er een kloof bestaat tussen theorie en praktijk bij de instandhouding en herbesteding van het maritiem erfgoed werd duidelijk naarmate de seminars vorderden. Het blijkt met andere woorden niet gemakkelijk een juiste middenweg te vinden tussen enerzijds het maximaal behoud en de getrouwe restauratie van sluizen, dokken, kaaimuren, havengebouwen en anderzijds de onvermijdelijke verminderingen en aanpassingen wil men dit erfgoed op een rendabele manier verder gebruiken (aangepast aan de huidige technische vereisten) of aan dit erfgoed een nieuwe bestemming geven.

Amanda ESKOLA toonde in haar referaat over de restauratie en herbesteding van de haven te **Suomenlinna** (Finland) aan dat die middenweg wel bestaat, indien alle partners, eigenaars en gebruikers, samenwerken. Origineel is alleszins dat de restauratie daar gebeurt met de medewerking van het Ministerie van

Justitie, waarbij een groot aantal gedetineerden tewerkgesteld worden in de restauratiewerven.

De kloof tussen praktijk en theorie is ook merkbaar in de tegenstelling tussen referaten die de mogelijkheden tot hergebruik van het maritiem erfgoed voorstelden (zoals gebeurde in verband met de haven van Edinburgh, het *'Athens of the North'*, heden omgevormd als uitgaanscentrum en horecapool van de Schotse hoofdstad, hetzelfde kan gezegd worden voor de herbesteding van de haveninstallaties van Montréal) en andere referaten die het resultaat van wetenschappelijk onderzoek over aspecten van het maritiem erfgoed voorstelden.

Tot de laatste categorie hoort zeker het verrassend verslag over een recent onderzoek naar een scheepswrak voor de Belgische kust, voorgesteld door Jan PARMENTIER (Maritieme archeologie vzw, opererend in samenwerking met de Universiteit Gent). Ook het verslag van een onderzoek naar de kolenhavens van Fife (Schotland) door John CROMPTON muntte uit door wetenschappelijke accuratesse en een voorbeeldig archeologische research in situ,

zonder dat evenwel een behoudsprogramma voor de behandelde sites voorgesteld werd.

Het verhaal over de historische oesterkwekerijen in Delaware Bay (New Jersey, USA), voorgesteld door Michael CHIARAPPA, hield dan weer het midden tussen een relaas over een voortreffelijk historisch en industrieel archeologisch onderzoek en het perspectief van een 'ecomuseologische' ontsluiting, gefinancierd door een partnership van overheid, verenigingen en private sponsors.

De voordracht over **'Bouwtechnieken in 20ste-eeuwse haveninstallaties'** van Michael STRATTON opende nieuwe perspectieven voor de interpretatie van de architectuur in staal en beton. De nood aan grote, stevige, goedkope en snel op te richten stapelhuizen gaf gelijktijdig in talrijke landen een sterke impuls aan de ontwikkeling en de toepassing van nieuwe bouwtechnieken. De spreker benadrukte de grote invloed die uitging van allerhande gebouwen-types op de ontwikkeling van de moderne architectuur, het belang van de internationale transfer van technologische kennis inzake bouwtechnieken en de wereldwijde impact van de gepatenteerde indus-



Zicht op de gevel van het maritiem station te Thessaloniki. Het wordt herbested als kantoren en voor culturele doeleinden.

(foto Patrick Viaene, Gent)



triële bouwwijzen (8). De seminars van de derde en laatste dag waren getiteld: **'Vorming en ontwikkeling van de mijnbouwlandschappen', 'Valorisatie-strategieën in oude industrieland-schappen', 'Nieuwe mijnmusea in ontwikkeling'** en tenslotte **'Management en ontsluiting van het patrimonium in oude mijngebieden'**.

De fascinatie voor het erfgoed van de mijnbouw is steeds bijzonder groot geweest. Tijdens het 10th ICCIH viel echter vooral op hoe deze fascinatie op vele plaatsen hand in hand gaat met een professionele aanpak inzake research, ontsluiting en erfgoed-management.

Onder de meest opzienbarende interventies noemen we die van Marco Antonio HERNANDEZ en Belem OVIEDO GÀMEZ, werkzaam in het Mijnbouwmuseum (Compania Real del Monte) te Pachuca (nabij Mexico-stad). Hun referaat, getiteld **'Song to the earth and image before time'** was een pleidooi voor meer aandacht voor het industrieel erfgoed in de derde wereldlanden. De zorg voor het industrieel erfgoed kan de identiteitscrisis in gebieden met hoge werkloosheid en schrijnende sociale problemen een halt toeroepen. Via bijzondere

onderwijsprogramma's en het plaatselijk verenigingsleven komt in Pachuca een uniek museumproject tot leven waarbij de bevolking rechtstreeks participeert. Gelijkwaardige projecten werden toegelicht door René BORETTO OVALLE ('Barrio Anglo', Uruguay) en José AMADO MENDES ('Figueira da Foz, Cabo Mondego', Portugal).

De ecomuseologische aanpak is nog steeds actueel in talrijke landen, onder meer in Zwitserland (Nationaal Park en Mijnbouwmuseum S-Charl), Catalonië (creatie van zout-, lood- en ligniet-routes, uitgewerkt binnen het Europees programma **'Iron and Man History and Future'**), Portugal (Lousal-mijnbouwmuseum te Azinheira de Barros, nabij Grandola in de Alentejo-regio), Griekenland (Mijnbouwmuseum te Kamariza, Lavrion), Polen (Museumproject te Walbrzych, Silezië) en in België (Mijnstreekmuseum voor Limburg en Vlaanderen te Beringen).

De grondideeën die ik in mijn bijdrage (**'Naar een geïntegreerd behoud van het Limburgs mijnpatrimonium'**) ontwikkelde, vertoonden veel parallellen met de andere initiatieven. Belangrijk in de beginfase van een industrieel museum is het verkennen

van de mogelijke samenwerkingsverbanden om te komen tot een volwaardige werking. De eerste voorbereidingen voor het **Mijnstreekmuseum voor Limburg en Vlaanderen** (het uitstippelen van visies en een concept, het onderzoek inzake financiële haalbaarheid van het project) zijn sinds ongeveer anderhalf jaar aan de gang.

Opvallend is dat de voorgestelde projecten voor nieuwe mijnbouwmusea niet alleen inhoudelijk maar ook op het vlak van de financiering stevig onderbouwd zijn. Daarbij - zeker in de meeste Europese landen - stelt de overheid maar mondjesmaat middelen ter beschikking. Het grootste deel van de kredieten wordt dan ook verkregen via eigen inkomsten, via het gedeeltelijk verhuren van de beschikbare ruimte en door een partiële commerciële exploitatie via een industriële site door derden. Meestal wordt de realisatie van een museum gedurende meer dan tien jaar voorbereid en zorgvuldig gefaseerd, waarbij de samenwerking met de eigenaars van een site, plaatselijke verenigingen, vrijwilligers maar ook met de lokale bedrijfswereld onmisbaar blijft. De seminars van de derde congresdag werden afgesloten met een

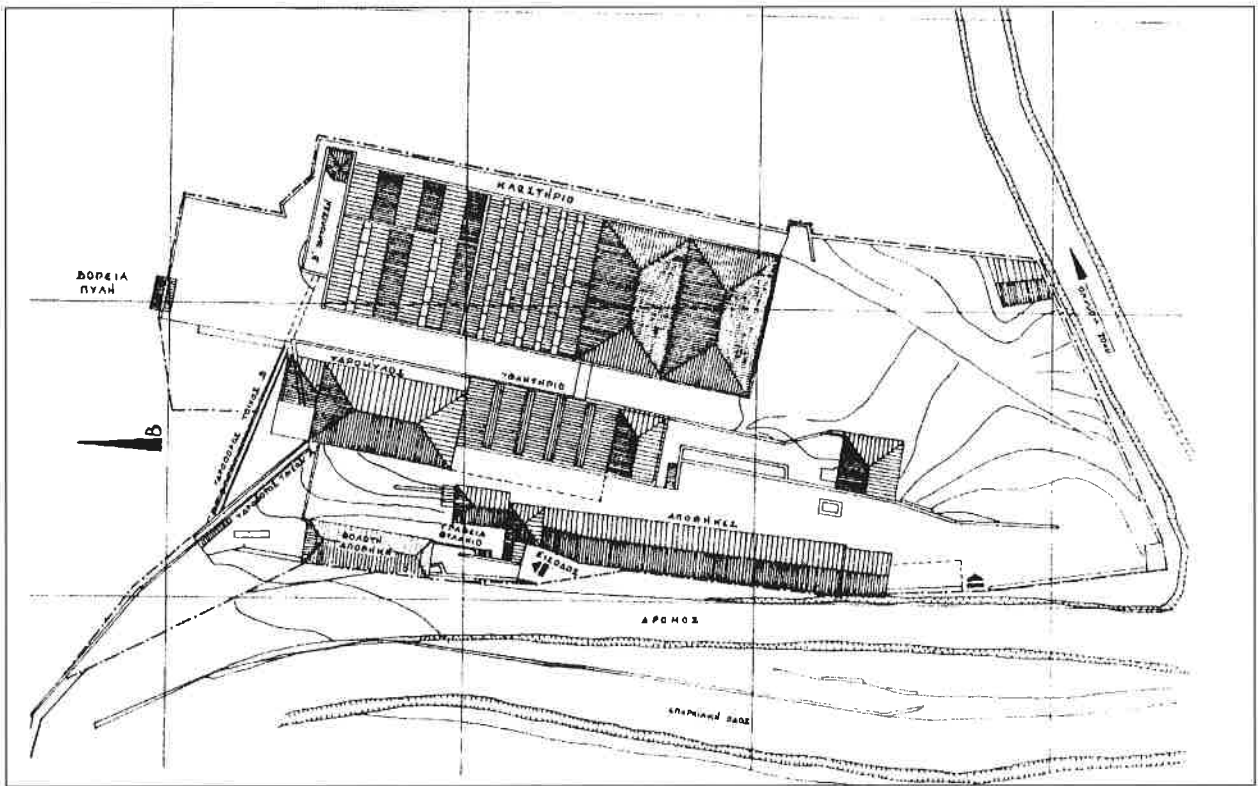
plenaire sessie, waarin aan de hand van exemplarische voorbeelden van reddingsoperaties - onder meer de site **'Thurn en Taxis'** te Brussel - nogmaals de methodologische krachtlijnen bevestigd werden in supra geformuleerd.

AVONDBEZOEKEN EN EXCURSIES IN EN OM HET INDUSTRIEEL ERFGOED VAN THESSALONIKI

Voor het bezoek aan de talrijke tentoonstellingen en evenementen te Thessaloniki binnen het programma 'Culturele Hoofdstad van Europa 1997' ontbrak het uiteraard aan tijd. Opvallend is de enorme bedrijvigheid waarmee meer dan 200 historische monumenten (ook - en dat is uniek - van Turkse monumenten zoals moskeeën en medressas) in de Macedonische hoofdstad gerestaureerd worden. De door steigers omgeven monumenten zullen tijdens de komende vijf jaar het stadsbeeld blijven bepalen. Na lang in de schaduw te hebben gestaan van Athene lijkt het erop dat Thessaloniki, levendige havenstad op het kruispunt van de Ottomaanse, Byzantijnse en Joodse tradities, zich



Karolus-Brouwerij te Thessaloniki, één van de vele leegstaande bedrijven in de buurt van het station.
(foto Patrick Viaene, Gent)



Naoussa, Textielfabriek Longou-Kyrtsi-Tourpali (1874-1900), in bedrijf tot 1836. Vandaag werden de restauratiewerken aangevat.

(uit: Elements of the Industrial Heritage of Naoussa, 1997, verzameling auteur en foto Patrick Viaene, Gent)



de jongste tijd ontpopt als de meest energieke cultuurstad van Griekenland, niet het minst op het gebied van de monumentenzorg en de zorg voor het industrieel erfgoed. Dat werd tijdens de stadsronde en havenrondvaart, georganiseerd binnen het 10th ICCIH, snel duidelijk.

Het bezoek aan de haven van Thessaloniki kreeg als verlengstuk de opening van een uitermate verzorgde en didactische tentoonstelling **'Risks at Sea'**, die plaats vond in het historisch kader van een 19de-eeuws stapelhuis.

'Risico's van de zeevaart', georganiseerd onder auspiciën van het Ministerie van Koopvaardij en Handel en gerealiseerd door de Universiteit van Piraeus, presenteerde een boeiend panorama van allerhande gevaren eigen aan de zeevaart: storm, overbelasting van het schip, militaire conflicten, maar ook menselijk falen bij besturing. Er werd ook tijd uitgetrokken voor een bezoek aan het schitterend **'Museum voor Wetenschap en Techniek'**, een typisch *hands-on* museum waar de bezoeker via interactieve spelen kennis maakt met de basisbeginselen van schei- en natuurkunde. Jammer dat het museum, gelegen in een perifeer bedrijvenpark, ver verwijderd is van het stadscentrum. Dit geldt ook voor het **'Watermuseum'** dat tegenwoordig ingericht wordt in het voormalig centraal pomphuis (1892) van de 'Compagnie Ottomane des Eaux de Salonique'. Initiatiefnemers zijn de stad Thessaloniki en het Ministerie voor Cultuur.

Een stuk ten westen van het belangrijkste station, in de oude industriewijk Behtsinar bevindt zich de indrukwekkende **stoomgraanmolen Hadziyiannakis** (1924). Het complex

kreeg een paar jaren terug een herbestemming als cultuurcentrum **MYLOS**. De oorspronkelijke maalstoelen en planzichters in het hoofdgebouw werden integraal behouden, terwijl in het silogebouw, de machinekamer en het laboratorium plaats werd gemaakt voor kunsttentoonstellingen, concerten, opnamestudio's, een lokale radiozender, een discotheek met restaurant en jazzbar. Als uitgaanscentrum is **MYLOS the place to be** in Thessaloniki.

28 juni 1997: SLOTEXCURSIES VANUIT THESSALONIKI NAAR KATERINI, NAOUSSA EN EDESSA

De laatste door stoom aangedreven fabriek tegenwoordig nog in bedrijf in Griekenland is gelegen te **Katerini**. Nabij het legendarisch rangeerstation, gelegen op het kruispunt van de belangrijkste Griekse spoorlijnen, liggen de werkplaatsen waarin een Berlijnse Borsig-stoommachine (1938) nog steeds de draaibanken aandrijft, waarop dwarsliggers en onderdelen van seinapparatuur voor de Nationale Spoorwegmaatschappij hersteld worden.

Meer landinwaarts liggen Naoussa en Edessa, twee belangrijke textielcentra. Van oudsher werd het overvloedig water uit het omgevend gebergte (de Arapitsa en de Edessaïos-rivier) gebruikt als drijfkracht voor de spinnerijen, weverijen, leerlooierijen en maalderijen. Tegenwoordig wordt in **Naoussa** werk gemaakt van de herbestemming van de imposante **katoenspinnerij 'Longos, Kyrtsis & Tourpalis'** (1875). De vroeger door waterkracht en stoom aangedreven bedrijfsgebouwen worden ingericht als industriële en polytechnische hoge-

school, met als zwaartepunt oude en nieuwe textieltechnieken. Erg spectaculair en ambitieus is het renovatieprogramma van de stad **Edessa** (Macedonië), meer bepaald in de 'watervallenwijk'. Niet minder dan dertien watermolens (eertijds graan- en sesam-maalderijen, leerlooierijen en katoen- en wolspinnerijtjes, papierfabrieken en dergelijke), gelegen op een door stortbeken geïrrigeerde bergflank, worden tijdens één grootscheepse restauratiecampagne gerenoveerd tot **'Openluchtmuseum van de waterkracht'**. 1954 was het jaar waarin de oorspronkelijke watervallen grotendeels via pijpen afgeleid werden naar een nieuwe waterkrachtcentrale. Dit was de doodsteek voor de 'molens' die één voor één hun deuren sloten, de laatste in 1962. Nu wordt opnieuw een deel van het water langs oude stortbeekbeddingen geleid, terwijl de molens één voor één een herbestemming krijgen als tentoonstellingsruimte, ruimte voor artisanale bedrijven, diensten en jeugdcentrum, een hotel (in de spinnerij **'Ano Estia'**) en zelfs een openluchtdiscotheek en bioscoop!

De grote niveauverschillen van het terrein waarop de molens staan (samen bijna honderd meter) worden overbrugd door nogal schreeuwerige *high-tech* liften van Duitse makelij, verbonden met de bergflank via metalen passerellen. Kwade tongen beweren dat hier duchtig gegooid werd met Europees geld om de Duitse liftenfabriek Thyssen aan het werk te houden. Daarbij vergeten de 'eurocritici' dat de EU pas besloot aan dit project steun te verlenen nadat bevoegden konden worden dat de helft van de financiering via plaatselijke middelen,

de Griekse overheid en de privé-sector kon gegarandeerd worden. Zonder de steun van de Europese Unie is hoe dan ook de inrichting van het geplande industrieel museum (in de intact behouden 'touwslagerij **Cannavougio'** uit 1909) ondenkbaar. De financiële injectie van de EU lijkt wat ons betreft voorbeeldig gebruikt in een streek die na 1960 een nooit geziene economische neergang meemaakte en die tot nog toe volledig door het toerisme over het hoofd werd gezien.

29 juni 1997: WAT NA 10th-ICCIH?

Na de slotbijeenkomst, voorgezeten door Sir Neil COSSONS, directeur van het Londense Science Museum en industrieel archeoloog van het eerste uur, werd door TICCIH-voorzitter Louis BERGERON het 11th ICCIH aangekondigd, dat in het jaar 2000 plaats zal vinden in Engeland, Wales en Schotland.

Een deel van de onvermoeibare congresgangers namen nog deel aan één van de aantrekkelijke 'Post-congress tours' met als onderwerpen **'Industrie en industrieel erfgoed op Lesbos'** of **'Hermoupolis, een industriestad in de Egeïsche zee'**.

Al bij al was het 10th ICCIH een zeer geslaagde internationale bijeenkomst, voortreffelijk voorbereid, gedocumenteerd en georganiseerd. De verkenning van de intensieve bedrijvigheid van wat in Griekenland gaande is inzake het industrieel erfgoed was een openbaring en wekte een sterk vermoeden dat in nog meer landen buiten West-Europa dezelfde (onderschatte) inspanningen geleverd worden inzake de industriële cultuur.



**Zicht op één der stortbe-
ken in 'Myloi'-gebied te
Edessa. Watermolens in
restauratie.**

(foto Patrick Viaene)



DOOR WATERKRACHT AANGEDREVEN WORKSHOPS EN BEDRIJVEN IN HET OUDE INDUSTRIËLE EDESSA

In het gebied van de 'molens', meer bepaald de molens (1, 2, 3) stelt het voorstel de conservatie als museum voor met recreatie in de vrije ruimtes. Het bewaard gebleven stenen gelijkvloers van de looierij (4) in het noordelijk gedeelte van de 'molens' zal door het gemeentebestuur als toeristisch informatiecentrum in gebruik worden genomen. Niet ver daar vandaan liggen de overblijfsels van een sesamzaadmolen (5). Het voorstel omvat de restauratie van het bewaard gebleven gedeelte met toevoeging van een nieuwe constructie voor kleinere winkels. Verder ten zuiden, niet ver van het nieuw stedelijk Cultureel Centrum ligt een tarwemolen waar gedeeltes van de technische uitrusting het hebben overleefd. Op de plaats van de stenen fundering van een oude molen die er werd gesloopt, wordt een nieuw te bouwen cafetaria voorzien (7), terwijl een openluchtcinema op een lager niveau is gepland (8). De originele twee verdiepingen hoge ateliers van de volmolen (9) en de aanpalende sesamzaadmolen (10) worden gerestaureerd met behoud van de technische uitrusting. Daarin zal een jeugdcentrum worden ondergebracht.





Een schaalmodel van de mechanische uitrusting van een traditionele volmolen zal in de aanpalende verlaten molen worden getoond. Het hoofdgebouw van de Cannavourgiofabriek (11) zou een museum herbergen, terwijl de andere complementaire productie-eenheden en area's van de verpakking gebouw (12), de machineconstructiewerkplaats, de refter der arbeiders (14), recreatieve doeleinden zullen krijgen. Meer bepaald zullen de mechanische uitrusting van de productiehal worden bewaard, terwijl sommige machines en de originele waterkrachtturbine gerestaureerd zullen worden voor educatieve doeleinden.

Een permanente opstelling van de industriële geschiedenis van de stad zal hier worden opgesteld. Buiten de Cannaviurgio komt een openluchtmuseum en een exploratorium waar de jeugd een inzicht zullen krijgen over het gebruik van water als krachtbron.

Van de textielfabriek 'Ano Estia' wordt het schaaldak gerestaureerd waarna de reconversie volgt tot hotel van 85 bedden met een klein conferentiecentrum (15).

(uit: Open-air Watermuseum, Municipality of Edessa, 1997, verzameling auteur)

VOETNOTEN

1. Meer over de TICCIH-organisatie in TIC, deel 41, p. 5 een volgende.

2. Tot de traditionele exportproducten van de industriële periode behoren olijfolie, wijn, gedroogd fruit, sponzen en tabak. De moderne verwerkingstechnieken en groothandel zetten zich in deze sectoren pas door na 1870. Daarvan getuigen vandaag nog onder meer de stapelhuizen te **Kavala** en de grote wijnkelders in de **Peloponnesus**. De belangrijkste delfstof is marmer, waarmee de ook de meest prestigieuze moderne bouwwerken (zoals theaters, bankgebouwen, één enkele keer zelfs een stuwdam, nl. deze aan het **Marathonmeer**) opgetrokken werden en worden. Verder is de ligniet- en bauxietwinning vanaf het einde van de 19de eeuw belangrijk. De havens (**Piraeus, Thessaloniki, Volos, Canea** e.a.) en de handel overzee en tussen het vasteland en de tientallen Griekse eilanden hebben het spoor- en wegverkeer zeer lang overschaduwd. Het spoorwegnet ontwikkelde zich erg traag. De eerste spoorlijn **Athene-Piraeus** dateert 1867-69 maar sommige belangrijke spoorverbindingen (o.m. **Thessaloniki-Istanbul**) werden pas na de Eerste Wereldoorlog afgewerkt. Een aantal belangrijke wegen (o.m. van **Amfissa** naar **Bralo**) werden door Franse en Britse ingenieurs aangelegd tijdens de Eerste Wereldoorlog om mijnen te verbinden met de havens.

3. De vloeren van de droogdokken (respectievelijk **'Koning George I'** met een capaciteit van 12.000 ton en **'Koningin Olga'** met een capaciteit van 9000 ton) liggen 10 meter onder de zeespiegel. De droogdokken zijn voorzien van unieke vlottende poorten die bij het binnen- en buitenvaren van de schepen door slepers weggetrokken worden of tot net boven de sleuven van de landhoofden worden geduwd. Het leegpompen van de dokken met stoomkracht duurt respectievelijk 3 uur en 1.15 uur.

4. Het slagschip is uitgerust met twee viercilinder stoommachines (19.000K) en 22 Belleville-stoomketels. In oorlogstijd bestond de bemanning uit 1200 personen, in vreedstijd volstonden 670 manschappen.

5. Het Nationaal Maritiem Museum beschikt naast een verankering in Piraeus over een afdeling 'Egeïsch Museum' te Mykonos. Andere Griekse musea rond industriële cultuur bevinden zich o.m. in Amfissa (Ledermuseum), Nea Kifisia (Museum voor Telecommunicatie), Thessaloniki (Museum voor Wetenschap en Techniek). In Hermoupolis is een Industrieel Museum in voorbereiding in de gebouwen van een loodhagelfabriek.

6. Meer hierover in: Y. KOMRATOV e.a., *Monuments of the Industrial Culture of the Urals. Nizhny Tagil metallurgical works from the 18th to 20th centuries*. Ekaterinburg, 1996.

7. Een permanente tentoonstelling hierover bevindt zich in het **Porthcurno Telegraph Museum**, ondergebracht in een plaatselijke ingenieurschool, eertijds voorzien van de toepasselijke spreuk 'Oceanus non dissociat'.

8. Voor meer informatie kan de lectuur van het recente boek van Michael STRATTON aanbevolen worden: *Structure and style. Conserving 20th Century Buildings*. Londen, (E & FN Spon / Chapman & Hall) 1997.

En verder: C.A. DAMIANIDIS, *Traditional shipbuilding in Greece*. Athene, (Cultural-Technological Institute ETVA) 1997.

N.A. ECONOMOU, *Technology Museum Thessaloniki*, (brochure 1997)

A. ECONOMOU, *Elements of the industrial heritage of Naoussa*. Naoussa, (Municipality) 1997.
Gelina HARLAFTIS, Eleanna VLACHOU, Angeliki FENERLI, *Risks at Sea*. Thessaloniki, (TICCIH-Greece, University of Piraeus) 1997.
Roula PALANTA, *Edessa city of waters*. Edessa, (Municipality) 1993.
Olga TRAGANOU-DELIYANNI, *Water-ways in the city of St. Demetrios*. Thessaloniki, (4th Ephorate of Modern Monuments) 1997.

Alexandra YEROLYMPPOS, *Urban transformations in the Balkans (1820-1920)*. Thessaloniki, (University Studio Press) 1996.

en
C. ZARKADA, *Textile factories in Edessa*. in: *Archaeology*, XIII 1986.

LITERATUUR & BRONNEN

Algemeen over Griekenland

Barrie TRINDER (ed.), *The Blackwell Encyclopedia of Industrial Archaeology*. Oxford, (Blackwell) 1992, cf. p. 23 (Amfissa), p. 37 (Arta), p. 39 (Athens), p. 178 (Corinth), p. 186 (Crete), p. 226 (Edessa), p. 244 (Euboea), p. 309 (Greece), p. 398 (Làvrion), p. 406 (Lesbos), p. 487 (Mykonos), p. 491 & 235 (Naxos), p. 558 (Peloponnes), p. 559 (Pendeli), p. 571 (Piraeus), p. 584 (Corinth canal), p. 627, 355 (Rhodes), p. 700 (Soufli), p. 760 (Thessaloniki).

Kenneth HUDSON, *A guide to the industrial archaeology of Europe*. Bath, (Adams & Dart) 1971, p. 81-86.

Olga DELIYANNI, Anna KOTSOVILI, *Greece*. in: *National Reports / Rapports Nationaux 1994-1997*. Thessaloniki, (TICCIH-Greece), 1997, p. 9-66.

Industrial Monuments of Greece. S.I., (Ministry of Culture), 1997 <Tentoonstellings-brochure Thessaloniki Hellexpo, juni 1997>

Over bijzondere monumentenzorg en industriële sites

Christina AGRIANTONI, Maria Christina CHATZIOANNOU (eds.), *Metaxourgeion, the Athens silkmill*. Athene, (Institute of Neohellenic Research nr. 61) 1997.

Takis BAITISIS, *Naoussa. Industries of the past*. Beroia, (Prefectuur van Imathia) 1997.

Brochure *Lavrion Technological Cultural Park*. Athene, (National Technical University of Athens) 1997.

