

# Coup d'œil sur quelques Musées de Marine d'Europe

par Am. DERMUL

*Conservateur du Musée de Marine d'Anvers*

Dès que les peuples virent se développer leur commerce maritime, ils songèrent tout naturellement à en perpétuer les fastes par la conservation de trophées et de souvenirs. Mais ce qui, au début, n'était qu'une simple manifestation de satisfaction personnelle ou d'amour-propre, évolua bientôt vers la création de véritables centres de documentation à l'usage de ceux qui se destinaient à la carrière, pour permettre à ceux-ci de se perfectionner dans leur art, de profiter de l'expérience de leurs devanciers et d'ouvrir ainsi de nouvelles voies de communication par mer.

Primitivement, les collections et les documents ainsi accumulés n'étaient guère mis à la disposition du public; souvent ils constituaient un véritable secret d'état, chaque nation gardant jalousement le monopole des routes vers les pays lointains et du commerce qu'il pratiquait dans ceux-ci. Au XIX<sup>e</sup> siècle, le principe de la libre navigation sur toutes les mers a fait s'évanouir ces anciennes conceptions et on a assisté à la création de musées de marine publics dans tous les pays qui s'adonnent au commerce maritime.

D'aucuns sont historiques, d'autres techniques, d'autres encore revêtent les deux formes. Il est regrettable qu'on ne trouve nulle part une documentation d'ensemble sur ces institutions aussi utiles qu'instructives. Le « Bottin » des institutions scientifiques, l'« Index Generalis » publié annuellement par M. René de Montessus de Ballore, renseigne les universités, les bibliothèques, les observatoires, les institutions et sociétés scientifiques, mais pas les musées. On est quelque peu surpris d'y rencontrer toutefois un seul musée de marine, le Historisch Scheepvaartmuseum d'Amsterdam. Il s'y trouve sous la rubrique « Sociétés d'histoire et d'archéologie ».

Nous n'y voyons guère d'inconvénient, au contraire. Mais alors, pourquoi les autres musées de marine n'y sont-ils pas mentionnés? Sans doute, le terme « musée » étant trop intimement associé dans notre esprit à l'idée de beaux-arts et ceux-ci n'ayant rien à voir dans un annuaire des institutions scientifiques, faut-il voir là la cause de cette omission. Cependant, l'« Index Generalis » s'occupe des musées d'histoire naturelle, des musées d'ethnographie, et il est permis de se demander dès lors s'il a des raisons pertinentes pour négliger les musées de marine qui sont des institutions à caractère tout aussi didactique et scientifique.

Nous avons cru faire œuvre utile en réunissant quelque documentation sur les musées de marine d'Europe. Nous eussions voulu cet exposé aussi complet que possible, mais force nous a été de nous limiter à un petit nombre d'institutions, car le temps nous a manqué pour réunir les données sur bon nombre d'elles, les relations postales avec certains pays étant encore très imparfaites en ce moment.

Plusieurs musées de marine, bien qu'ils n'existent sous leur forme actuelle que depuis seulement un siècle, parfois depuis moins longtemps, poussent en réalité leurs racines dans des institutions d'un passé lointain. C'est ainsi que le *Museo Naval*, de Madrid, peut-être le plus ancien du monde, se rattache par étapes successives à la fameuse Casa de Contratación de Séville, fondée en 1503 dans le but de favoriser les études et les recherches nautiques en mettant à la disposition des navigateurs espagnols toute la documentation qu'elle pouvait réunir sur les voyages outre-mer. Dans la suite, d'autres collections se constituèrent, comme celle du collègue de San Telmo (1681), de la Real Compañía de Caballeros Guardias marinas (1717) et de son annexe l'Observatoire de marine de San Fernando, de la Escuela de Madrid fondée par Philippe II et du Depósito Hidrográfico.

L'idée de créer un véritable musée de marine remonte à 1792 et le mérite en revient au Ministre de la Marine Valdès qui ordonna à tous ses fonctionnaires de réunir

toute espèce de documentation et tout objet de nature à pouvoir figurer dans un musée de marine. Son idée ne se réalisa cependant pas, et les documents qu'il avait fait rassembler prirent le chemin du Dépôt hydrographique.

C'est à un de ses collaborateurs, Don Martin Fernández de Navarrete, directeur du Dépôt hydrographique et historiographe de la marine espagnole, qu'on est redevable d'avoir réalisé l'idée de Valdès : le 21 novembre 1843 fut inauguré l'actuel Museo Naval, au Palais du Conseil, à Madrid. Depuis lors il a changé plusieurs fois de local, et est installé actuellement dans les bâtiments du Ministère de la Marine, Paseo del Prado.

Dix ans après la fondation du Musée, soit en 1853, parut le premier catalogue, réédité à plusieurs reprises. La dernière édition, qui est la neuvième, date de 1945 et a été publiée par le conservateur actuel, le capitaine de vaisseau Don Julio Guillén. Les objets y sont classés dans l'ordre de succession des salles. Les chiffres dont sont suivis certains numéros renvoient à une bibliographie sur feuille volante, jointe au catalogue, et totalisant 110 titres. Cette bibliographie permet aux intéressés de remonter aux sources s'ils désirent se documenter sur les objets qui ont retenu plus spécialement leur attention. C'est une excellente idée que nous voudrions voir appliquer dans tous les musées. Le catalogue n'est pas illustré, exception faite pour les plans des salles, nécessaires à la bonne orientation des visiteurs.

Une autre initiative intéressante du même musée est la constitution d'un fichier photographique, appelé à devenir une source de documentation unique : il a pour but de réunir, sur fiches, la photographie de tout objet ou document se trouvant en Espagne et ayant trait à la construction navale, la navigation et le commerce maritime. Pour le réaliser il est fait largement appel à la collaboration du public.

Le musée possède une bonne centaine de maquettes, la plupart du XVIII<sup>e</sup> siècle, environ 100.000 documents sur l'histoire de la marine de 1134 à 1794 et plus de 15.000 do-

cuments graphiques. Citons, parmi les maquettes, une qui nous intéresse plus spécialement : celle d'un galion flamand du XVI<sup>e</sup> siècle, offerte au roi Philippe II par une ambassade de notre pays. C'est un bateau votif portant l'inscription « Ick varre met Neptunu en Boreas ulf en ghe tot die haven daer mi anker valt anno 1593 ». L'auteur du catalogue n'hésite pas à dire que c'est un des modèles les plus intéressants qui existent.

Non moins ancien, et un des plus riches d'Europe, est le *Musée de la Marine*, installé depuis 1943 Palais de Chaillot, Paris XVI<sup>e</sup>, encore en voie d'organisation. Il est la continuation du Musée de la Marine du Louvre et dépend du Ministère des Armées.

Le Musée a ses origines dans une ordonnance de Colbert de 1678 enjoignant aux intendants des arsenaux de faire faire des modèles à l'échelle du 1/12<sup>e</sup> ou du 1/20<sup>e</sup> des différents types de navires appartenant à ces arsenaux, et cela avec autant d'exactitude que possible pour qu'ils puissent servir de guide dans les constructions navales ultérieures. C'est ainsi que se constituèrent dans les arsenaux français d'admirables collections de maquettes dont un grand nombre prirent le chemin de la Cour et contribuèrent plus tard à former le Musée de la Marine créé par ordonnance du Roi Charles X du 27 décembre 1827. La France ayant un passé maritime glorieux, il n'est pas étonnant qu'elle ait pu constituer une collection d'une richesse et d'un intérêt historique considérables. Nous pouvons nous en rendre compte en parcourant le « Catalogue raisonné du Musée de Marine » publié en 1909 par Jean Destrem, le conservateur du musée à cette époque, en collaboration avec M. G. Clerc-Rampal, professeur d'archéologie maritime à l'Institut maritime.

En 1943, lors de la réorganisation du musée, le conservateur actuel, le capitaine de corvette Vichot, a fait paraître un nouveau catalogue qu'il qualifie lui-même de provisoire. Cette nouvelle édition compte 627 numéros et, de même que la précédente, un grand nombre de ceux-ci sont accompagnés d'une notice explicative ou historique; en

outré, elle est illustrée de plusieurs belles gravures. Une deuxième édition, revue et augmentée, vient de sortir de presse.

Le musée étant encore en voie de réorganisation, ses ressources n'ont pas encore été établies de façon définitive, mais le crédit annuel pour le service des acquisitions est de l'ordre de 250.000 francs. Il n'y a pas de fonds provenant de dotations. Par contre il s'est créé en 1930 une association dénommée « Les Amis du Musée de la Marine », ayant pour but de favoriser le développement des collections du musée et l'amélioration de ses installations. Parmi ses moyens d'action il faut relever entre autres celui de faire ou de provoquer des libéralités ou des prêts gratuits, celui d'acquérir des objets présentant un caractère ou une valeur artistique qui les rendent dignes de prendre place dans les collections du musée et, enfin, celui de procurer gratuitement les concours nécessaires à ces acquisitions.

Cette société, réorganisée en 1946, édite une revue trimestrielle « Neptunia », et se propose de publier également des plans et des photographies.

Il est intéressant de noter que le personnel du musée compte plusieurs techniciens chargés de la construction et de la restauration des maquettes. Leur nombre est variable : de 2 à 6 pour les maquettes anciennes, de 3 à 8 pour les modernes.

Le local et les collections ont peu souffert de la guerre. Le musée est ouvert au public de 10 à 18 h. (en hiver de 10 à 17 h.) tous les jours sauf le lundi, moyennant un droit d'entrée de 10 francs, réduit à 5 francs le jeudi. Le musée est essentiellement du type « historique ».

Il en est de même, ainsi que l'indique le titre, du *Museo storico navale* de Venise. Ce musée est de création récente, puisqu'il ne remonte qu'à 1919, et est dû à l'initiative de l'amiral Ernesto Simion, directeur-général de l'artillerie au Ministère de la Marine. Il a bénéficié de plusieurs collections très anciennes existant dans différents arsenaux d'Italie et dont le plus ancien, celui de Venise même, remonte à 1104, ce qui en fait l'arsenal le plus ancien du

monde. A la même époque de 1919 fut créé, comme pendant à ce musée, le *Museo tecnico navale* à l'arsenal de La Spezia. Celui-ci a été détruit pendant la guerre, mais une bonne partie des collections avait été mise en lieu sûr et a, de ce fait, été sauvée.

Le Museo storico de Venise a été érigé par décret royal et dépend du Ministère de la Marine qui l'a doté d'un fonds spécial pour ses acquisitions. Le personnel comprend : un conservateur, un économiste, un gardien, trois marins, et un ouvrier spécialisé chargé de la construction et de la réparation des modèles.

Le musée a beaucoup souffert de la guerre, mais les travaux de reconstruction sont en cours. Les collections également ont subi des dégâts; on regrette, entre autres, la perte de plusieurs objets détruits à Naples où ils avaient été envoyés pour figurer à l'Exposition triennale d'outre-mer. D'autres ont été enlevés par les Allemands et envoyés à Vienne.

Avant la guerre, l'accès au musée était gratuit. Une association privée « Les amis du musée naval historique de Venise » s'occupe de rassembler des fonds en faveur du musée. Il existe un catalogue imprimé, daté de 1935, avec quelques illustrations et des notices explicatives des principaux objets. Une bonne partie des souvenirs exposés a trait à la guerre mondiale de 1914-18.

La Grande-Bretagne possède un très beau et très important musée de marine, le *National Maritime Museum*, abrité dans un bâtiment historique du début du XVII<sup>e</sup> siècle, la Queen's House, à Greenwich S.E.10, et placé sous la direction compétente de Sir Geoffrey Callender.

Ce musée, créé par acte du Parlement de 1934, pour la glorification et l'étude de l'histoire maritime de la Grande-Bretagne, relève de la Trésorerie britannique qui lui alloue un crédit annuel de 250 livres sterling pour ses acquisitions. Le musée ne jouit pas de dotations, mais il est secondé dans son action par la société « The Friends of the Museum », une section de la « Society for Nautical

Research » avec laquelle il travaille en étroite collaboration.

Le National Maritime Museum résulte de la fusion de l'ancien *Royal Naval Museum* et de la *National Gallery of marine paintings*, fondée en 1823, installés tous deux à Greenwich. Un catalogue provisoire en a été publié en 1937; il donne de nombreuses notices historiques et est illustré de 24 planches.

Les collections, qui constituent un des plus beaux ensembles du monde, ainsi que l'importante bibliothèque, furent mises en lieu sûr pendant la guerre et ne subirent aucun dommage. Il n'en a pas été de même des locaux qui eurent sérieusement à souffrir des bombes incendiaires. Les dégâts sont heureusement réparables, et le musée a pu rouvrir ses portes le 22 novembre 1945.

Quatre techniciens sont attachés en permanence au musée, pour la construction et la réparation de maquettes. Le musée est ouvert au public les jours ouvrables de 10 à 18 h., le dimanche de 14 h. 30 à 18 h.; l'accès en est libre, sauf le vendredi où il est perçu un droit d'entrée de 6 d.

Il existe une autre collection maritime importante à Londres, celle du *Science Museum*, à South Kensington. Comme ce n'est pas un musée de marine proprement dit, nous n'en parlons ici que pour mémoire.

Si nous passons à nos voisins du Nord, nous constatons avec une certaine surprise que la Hollande, un pays pas plus grand que le nôtre, ne possède pas moins de trois musées de marine. Il est vrai que ce pays a un passé maritime autrement important que nous.

Il y a d'abord le *Museum voor land- en volkenkunde en Maritiem Museum Prins Hendrik*, à Rotterdam, Willemsskade, 25, dirigé par M. S. Hofstra.

Ce n'est pas un musée purement maritime, mais une combinaison de deux institutions, comme d'ailleurs le titre l'indique : un musée de géographie et d'ethnographie et un musée maritime. Les deux ont été fusionnés en 1885.

C'est un musée communal, à charge du budget de la

ville de Rotterdam qui lui alloue un crédit annuel de 5,000 florins pour l'accroissement et l'entretien de ses collections. Parmi le personnel figure un technicien pour la construction et la réparation de maquettes.

Le musée publie un Rapport annuel illustré, dont le dernier paru est celui de 1940. Il n'a pas eu à souffrir de la guerre et est rouvert au public depuis juillet 1945, moyennant un droit d'entrée de 10 cents.

Rotterdam possède un deuxième musée de marine, dénommé *Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart*, installé dans un bâtiment de la Rochussenstraat, contigu au musée précédent. A l'encontre de ce dernier, l'Institut n'est pas financé par les pouvoirs publics, bien qu'il en reçoive quelques subides, mais il est la propriété d'une société privée, la « Vereeniging Nationaal Technisch Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart », créée le 30 mai 1916. Il offre plusieurs aspects suffisamment intéressants pour que nous nous y arrêtions un peu plus longuement.

En premier lieu, ce musée a été fondé par des contributions volontaires des membres de la « Vereeniging »; le capital ainsi constituée s'élevait en 1939 à quelque 140,000 florins, auxquels il fallait ajouter la valeur de l'immeuble, portée au bilan pour 60,000 florins. Les revenus annuels pour faire face aux frais d'exploitation du musée proviennent des intérêts de ce capital, des cotisations annuelles des membres ainsi que d'environ 18,000 florins de subsides consentis par le Gouvernement, la Province, la Ville et la Chambre de commerce de Rotterdam.

Le musée a été inauguré le 31 mai 1919 dans un local situé Haringvliet, détruit en 1940; en 1935 y fut ajoutée la section d'aéronautique. Directeur: M. J.-W.-J. van Haersolte.

C'est avant tout un musée technique. Il comporte, en dehors des collections proprement dites, une bibliothèque, une chambre cartographique à l'usage des candidats officiers de marine, un service de renseignements, et une collection de films et de diapositives.

Son fonctionnement est surtout orienté vers la pratique :

il a pour but de procurer aux techniciens et à tous les intéressés en général l'occasion de se mettre au courant des dernières constructions navales et des méthodes de travail les plus récentes. C'est dans ce but que les revues de la bibliothèque sont dépouillées et les articles portés sur fiches; il en est de même, quoique dans une moindre mesure, des livres. Ce procédé permet de répondre, pour ainsi dire instantanément, aux questions d'ordre technique posées par les visiteurs. Ceux-ci ont d'ailleurs libre accès aux volumes de la bibliothèque. Les ouvrages et aussi certaines revues qui sont jugés surannés sont éliminés de la bibliothèque. On trouvera un article intéressant sur l'organisation de celle-ci, de la main du bibliothécaire, l'ingénieur B.-E. Cankrien, dans la revue « Bibliotheekleven », de septembre 1921, pp. 210-220.

Citons quelques chiffres pour montrer le grand usage qui est fait de cette institution. En 1938, dernière année normale, le musée reçut la visite de 20,650 personnes, la bibliothèque de 15,678 et le nombre de prêts de livres se montait à 16,862. Ce sont là des résultats extrêmement réjouissants.

1940 fut une année de désastre pour le musée. Lors du bombardement de Rotterdam, le local du Haringvliet fut entièrement détruit par le feu (15 mai). Une partie seulement des collections et les trois quarts environ de la bibliothèque purent être sauvés.

Sans se laisser décourager, la Société décida immédiatement de reconstruire le musée. Le 4 juin déjà la bibliothèque put de nouveau être mise à la disposition du public dans les locaux adjacents du musée maritime « Prins Hendrik » et fin de la même année on entama la construction d'un nouveau musée sur un terrain à proximité de l'ancien. L'emménagement eut lieu en décembre. On ne sait ce qu'il faut admirer le plus, le courage ou l'optimisme des dirigeants de la société car, si l'issue de la guerre ne pouvait faire de doute pour tout homme censé, personne ne pouvait cependant prévoir à quelles dévastations on pouvait encore s'attendre avant que les armes ne fussent

déposées. Heureusement le nouveau local n'a subi aucun dommage lors de la retraite des troupes ennemies en 1944. Il fut ouvert au public le 1<sup>er</sup> août 1945 et inauguré officiellement le 26 octobre suivant. Les heures d'ouverture sont de 10 à 16 h. les jours ouvrables et de 14 à 16 h. les dimanches. Droit d'entrée : 25 cents.

Quatre techniciens sont chargés de la construction et de la réparation de maquettes.

En dehors de ses collections et de sa bibliothèque le musée possède également une très jolie salle de conférences. La Société publie un Rapport annuel dont le trentième (1945) vient de paraître. Elle a publié également, dans un but de propagande pour le musée, une élégante brochure illustrée.

C'est à dessein que dans cet aperçu nous n'avons pas fait usage des chiffres des années 1939 à 1945, considérant que cette période correspond à une situation qu'on peut qualifier de transitoire.

Le troisième musée de marine des Pays-Bas est situé à Amsterdam, Cornelis Schuytstraat, 57. C'est le *Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum*, dirigé par M. W. Voorbeytel-Cannenburg.

C'est également une institution privée, appartenant à la « Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum », fondée en 1916. Ses fonds proviennent de dons et des contributions annuelles des membres, sans aucun subside des pouvoirs publics. Le musée a été inauguré par S. M. la Reine le 1<sup>er</sup> novembre 1922.

La société publie un Rapport annuel magnifiquement édité, avec de très intéressantes illustrations. Le dernier paru, couvrant la période 1943-45, nous apprend que les ressources de 1945 se montaient à environ 33,000 florins et que la société dispose d'un capital en banque d'environ 52,000 florins, de quoi envisager l'avenir avec confiance. Le musée n'a pas eu à souffrir de la guerre. Il a été rouvert au public le 1<sup>er</sup> septembre 1945 moyennant un droit d'entrée de 10 cents.

Un employé est chargé de l'entretien et de la réparation des maquettes.

Un très beau catalogue, publié en 1943, nous renseigne sur les richesses de ce musée. Il porte le titre « Beschrijvende Catalogus der scheepsmodellen en scheepsbouwkundige teekeningen 1600-1900 », est illustré de cent planches et contient la description de 453 maquettes et de plusieurs centaines de documents graphiques. Une première édition en avait été publiée en 1928.

Il nous reste encore à dire quelques mots d'un des plus beaux musées de marine d'Europe, le *Sjöfartsmuseum* de Göteborg, dont l'origine remonte à 1913 lorsque la « Nautiska Föreningen », ayant réuni une assez importante collection maritime, exposa celle-ci dans une salle de son club. La collection prenant vite trop d'ampleur, il fallut bientôt après la transférer dans un local pris en location.

C'est ainsi que naquit l'idée d'un musée de marine et que fut fondée le 2 août 1917 l'association « Göteborgs Sjöfartsmuseum » dont l'ambition tendait à créer un vaste musée abrité dans un grand local.

Grâce à une propagande habilement menée, les dons affluèrent bientôt. Un des premiers à souscrire fut l'armateur W. Lundqvist qui donna 100.000 couronnes, tandis que la famille d'armateurs Bromström fit une dotation de 1.000.000 de couronnes sous la réserve que la Ville de Göteborg cédât le terrain gratuitement et que ce capital ne fût entamé aussi longtemps que les intérêts accumulés n'eussent pas atteint la somme de 300.000 couronnes, montant qui devait alors être affecté à la constitution d'un fonds spécial pour assurer le développement du musée.

D'autres dons importants arrivèrent encore de sorte qu'au moment d'entreprendre la construction la société disposait d'un capital de 1.285.000 couronnes et d'un fonds d'exploitation de 550.000 couronnes.

La première pierre de l'édifice, érigé dans un beau jardin, le Varvsparken, fut posée le 4 février 1931. Le musée fut transmis à l'administration communale de Göteborg et inauguré officiellement, par S. M. le Roi Gustave V, le

14 juillet 1933. Il comprend le musée proprement dit, un aquarium et une Tour des Marins. Ajoutons qu'il dispose d'un atelier de gréement pour les travaux à faire aux maquettes. Il est ouvert tous les jours ouvrables de 10 à 15 h., les dimanches et jours fériés de 11 à 16 h. Droit d'entrée du musée : 50 öre pour adultes, moitié prix pour les enfants en dessous de 16 ans ; de l'aquarium : respectivement 1 couronne et 50 öre ; de la tour : même droit que pour le musée.

Les collections sont très importantes et l'intérêt pour les choses de la mer étant très grand en Suède, on ne sera pas étonné d'apprendre que les visites se sont montées en 1941 à 65.305 pour le musée, 61.542 pour l'aquarium et 25.422 pour la Tour.

Un historique complet et illustré du musée a été publié en 1942 sous le titre « *Unda Maris* ». Le musée publie en outre un Rapport annuel ainsi qu'une série de « Publications » sur des sujets se rapportant à la marine.

Il existe un catalogue imprimé du Musée, publié en 1933 (222 pp. pet. in-8°, illustré).

Après avoir passé en revue ces quelques institutions de l'étranger, jetons un coup d'œil sur ce qui a été fait en Belgique. Il est vrai que notre pays n'a jamais été une puissance maritime et que depuis peu de temps seulement il a pris rang parmi les nations colonisatrices, mais cela n'empêche que ses marins ont de tout temps sillonné les mers, que ses pêcheurs comptent parmi les plus audacieux et que sa navigation fluviale est importante et très caractéristique. Ce sont là des raisons suffisantes pour que la Belgique possède également un musée de marine, d'autant plus qu'elle dispose d'un port maritime d'importance mondiale.

Le but de ce musée doit être multiple : il doit servir à la propagande maritime en faisant l'éducation du public trop ignorant hélas des choses de la mer, être un centre de documentation pour les historiens et aussi, point important dans notre pays, pour les artistes ; enfin, il doit met-

tre à la disposition des techniciens les éléments dont ils peuvent avoir besoin pour leurs travaux.

Or, un tel musée existe depuis une vingtaine d'années, et il est situé à Anvers. Il est bon qu'on se le dise et qu'on le répète, car il y a trop de Belges et même d'Anversois qui l'ignorent. C'est pourquoi nous voudrions attirer l'attention du Congrès sur ce musée, sa situation actuelle et les conditions nécessaires à son développement.

Fondé à l'initiative de feu M. Emile Beuckeleers-Donche, architecte naval, qui en fut en même temps le plus important donateur, ce musée est une institution communale; il appartient en effet à la Ville d'Anvers. Commencé fin 1925 dans une aile de l'Ecole Supérieure de Commerce, rue Coquilhat, il fut inauguré le 24 juillet 1927 et transféré en janvier 1937 dans le local actuel, rue Rouge 10/1.

Ses collections sont déjà fort importantes et se composent en grande partie de dons. En 1943 y fut ajoutée la très belle et très riche collection de maquettes constituant jusqu'alors une section du musée local d'antiquités. Un groupement de mécènes, « Les Amis du Musée de Marine » s'efforce de recueillir des fonds en sa faveur.

Ce musée passe en ce moment par une crise de croissance qui, si on n'y pare énergiquement, pourrait bien avoir pour effet d'annihiler vingt années d'efforts opiniâtres. Avant tout, il lui faudrait un local convenable, car la répartition actuelle des collections en trois endroits différents rend impossible de les montrer au public.

Ensuite, en raison de la guerre et de la crise mondiale qui l'avait précédée, les fonds mis à sa disposition sont absolument insuffisants. Alors que pendant les dix premières années de son existence il pouvait disposer d'un crédit annuel qui a varié de 25.000 à 75.000 francs, depuis plusieurs années déjà le montant du crédit a été ramené à 5.000 francs. pour qui connaît le prix actuel d'une maquette quelque peu convenable, ce montant ne manquera pas de paraître dérisoire. Cet état de choses pouvait peut-être se justifier pendant la guerre, lorsque la Ville d'An-

vers avait à faire face à d'énormes dépenses et qu'après tout les occasions d'augmenter les collections étaient plutôt rares, mais cet état de choses ne peut perdurer plus longtemps.

Nous voudrions à ce sujet faire une suggestion qui vaut, non pas pour les seuls musées de marine, mais pour les musées en général. D'après les règles de la comptabilité administrative, des crédits sont mis à la disposition des différents services publics pour couvrir les dépenses de l'exercice à venir. A la clôture de celui-ci, les soldes non-utilisés de ces crédits viennent augmenter le boni du compte général de l'administration, ou diminuer le mali, selon le cas.

Or cette règle qui se justifie parfaitement lorsqu'elle est appliquée aux services administratifs courants, présente un grand inconvénient pour les musées. Par leur nature même ces institutions sont en général dans l'impossibilité d'évaluer à l'avance le montant dont elles auront besoin pour l'accroissement de leur patrimoine. Tout dépend du hasard, des occasions d'achat qui se présenteront. Alors il arrive fréquemment que les crédits alloués n'ont été que faiblement entamés, faute d'occasion de les utiliser, mais les soldes non-utilisés retournent à la caisse publique sans aucune utilité pour le musée. L'année après, nouveau crédit, en général de même import que le précédent et tout aussi limité. Si un objet important est mis en vente, très souvent le crédit s'avérera insuffisant, et le conservateur pensera, non sans quelque amertume, au solde non-récupérable de l'année précédente. Tous les conservateurs de musées sont familiarisés avec cette situation.

Pour y remédier, le moyen le plus simple serait évidemment de majorer sensiblement les crédits annuels. On pourrait aussi les grossir d'année en année par le solde non-employé de l'année précédente, jusqu'à un certain maximum, quitte à recommencer un nouveau cycle lorsque ce maximum serait atteint. Ou bien, et c'est là peut-être la meilleure solution, verser ces soldes annuels à un fonds

spécial qui permettrait au conservateur de faire face à un achat important lorsque l'occasion s'en présentera.

C'est précisément pour parer à la carence budgétaire des administrations publiques qu'on a vu se constituer un peu partout des sociétés privées, des « Amis du Musée » comme elles s'intitulent ordinairement, sociétés de mécènes qui s'efforcent de mettre à la disposition des musées des fonds devant permettre l'accroissement du patrimoine public.

On ne saurait assez insister sur le rôle bienfaisant que jouent ces groupements; c'est souvent grâce à leur intervention désintéressée que les musées s'enrichissent de pièces rares qui autrement auraient pris le chemin de l'étranger. D'autre part, et ici nous envisageons plus spécialement les musées de marine, ces sociétés comptent toujours dans leur sein des membres directement intéressés à la branche maritime ou s'en occupant à titre de simples curieux; dès lors, leurs conseils et leurs connaissances spéciales se révèlent d'une grande aide pour le conservateur. En outre, leur propagande active attire l'attention sur le musée, le fait mieux connaître et apprécier du public, étend le cercle des mécènes et provoque de nouveaux dons et de nouvelles dotations en faveur du musée.

Le Musée de Marine d'Anvers est redevable de plus d'une pièce intéressante à cette initiative privée. La société qui étend sur ce musée son aile tutélaire ne se contente pas de le faire bénéficier de ses largesses, elle vise également à en relever le standing, à lui assurer un rang plus élevé dans la hiérarchie de nos institutions scientifiques. Ce but est exprimé de façon implicite dans la dénomination même de la société : Les amis du musée *national* de marine.

Un musée *national*. Ce dernier mot résume tout un programme. La société considère en effet que l'importance d'un musée de marine dépasse le cadre de l'intérêt purement local, que le grand port d'Anvers, facteur si important dans la prospérité de notre pays, fait partie intégrante de notre système économique, qu'il intéresse le

pays tout entier et que, dès lors, ce n'est pas à la seule Ville d'Anvers d'assurer l'entretien et le développement du musée de marine, mais que la communauté tout entière a le devoir d'y participer.

C'est pourquoi la société a stipulé à l'article 2 de ses statuts, publiés dans les annexes du *Moniteur* du 6 mai 1939, qu'elle a pour but « de contribuer à créer à Anvers un musée national de marine ».

Cette société ayant été constituée à Anvers, il est compréhensible que la majeure partie de ses adhérents lui soit venue jusqu'ici de cette ville, mais cette situation est purement fortuite. En effet, pour des raisons d'opportunité la société avait arrêté son activité en mai 1940 et évitait de recruter de nouveaux membres pendant toute la durée de la guerre.

Son but étant de provoquer la création d'un musée national de marine, elle manquerait à sa mission si elle ne s'adressait à tous les sympathisants en Belgique. Aussi est-ce avec reconnaissance qu'elle reçoit de nouveaux adhérents, d'où qu'ils viennent. Disons pour ceux que la chose intéresse qu'elle a son secrétariat : 11, avenue des Sorbiers, à Anvers, et que la cotisation annuelle des membres ordinaires est de 100 francs, celle des membres donateurs de 500 francs, qu'on peut verser à son compte de chèque postaux 456.814.

Dès sa fondation la société se mit en devoir de réaliser son but social et son œuvre allait être couronnée de succès lorsque la guerre éclata. Elle était déjà parvenue à provoquer l'accord de principe sur la question entre le Gouvernement, représenté par M. Marck, le ministre des Transports de cette époque, et la Ville d'Anvers, représentée par les échevins Sasse et Wilms. Si la guerre n'était intervenue, nul doute que la création du musée national serait aujourd'hui un fait accompli.

A ce nouveau musée, à créer en commun, la Ville d'Anvers aurait apporté les collections de son musée actuel et celles de la section navigation de son musée d'antiquités; l'Etat, de son côté, aurait fait apport de la collection de

modèles des navires de ses différents services (malles-poste, garde-côtes, bateaux de balisage, de passage et autres), modèles qui ont été exposés à l'Exposition de l'Eau, tenue à Liège en 1939, en même temps qu'une série de maquettes anciennes de grande valeur, la plupart datant de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, et appartenant également à l'Etat. Le projet reçut un commencement d'exécution en ce sens qu'après la clôture de l'Exposition de l'Eau le Département de la marine envoya toutes ces maquettes à Anvers pour être incorporées au Musée national de marine.

Depuis lors, l'idée a été agitée un peu partout. Il est incontestable que depuis un quart de siècle environ l'intérêt pour les choses de la mer a gagné du terrain dans notre pays et nous ne pouvons que nous en réjouir. Sans oublier la Ligue maritime, créée à Anvers en 1901, qui a fait œuvre de pionnier tout en restant longtemps cavalier seul, nous n'en voulons à preuve que la publication, à Gand, depuis 1923, de la belle revue mensuelle *Wandelaer-Sur l'Eau*, le grand succès de l'Exposition de l'Escaut à Anvers en 1925, la fondation, à Anvers, du *Vlaamsche Scheepvaartbond*, l'organisation des congrès nationaux et internationaux de la mer, la formation, à Anvers, Bruxelles et Gand, d'associations de constructeurs de modèles, la publication à Anvers, depuis 1945, de la revue *De Binnenscheepvaart et*, « last but not least », la fondation, à Anvers encore, de l'Académie de Marine.

Il ressort de cette énumération quelle part importante Anvers a prise dans ce mouvement. Or, depuis que l'idée d'un musée national a été lancée, plusieurs villes du pays se sont mises à revendiquer la faveur de devenir le siège de ce musée.

C'est, à notre avis, une erreur. S'il est vrai que certains amateurs zélés et enthousiastes ont constitué de modestes collections privées, l'ensemble de celles-ci doit être loin d'atteindre l'importance de ce qui a été réuni à Anvers. Les collections communales, augmentées de celles du Département de la marine, ainsi que des objets rassemblés par les Amis du Musée, totalisent en ce moment plus de

300 maquettes, grandes et petites, sans compter une collection unique au monde de plus de cent modèles de jonques chinoises. Il faut y ajouter plus de cent tableaux, près de deux cents gravures, photos et dessins encadrés, quatre-vingt-deux instruments de navigation, vingt médailles et près de cinq cents objets de toute nature, comprenant des pièces entrant dans la construction navale, des moteurs marins, de nombreux documents de bord, une riche collection d'archives d'un armement anversoïis et aussi un grand nombre d'objets et de documents provenant de l'expédition antarctique du Commandant Adrien de Gerlache en 1897-1899. Ajoutons qu'une bibliothèque déjà bien fournie met à la disposition des lecteurs environ 1800 ouvrages, 900 planches, gravures et photos, ainsi que plus de 500 cartes marines.

C'est là, on en conviendra, une première mise de fonds importante.

D'autre part, tout en rendant hommage aux initiatives privées, nous estimons cependant qu'un petit pays comme le nôtre, à modeste passé maritime, ne peut se permettre le luxe d'éparpiller les efforts, mais qu'il a intérêt, au contraire, à réunir tout ce qu'il possède au point de vue maritime dans un seul et unique musée, un musée *national*.

En ce qui concerne l'emplacement de ce musée, il est non seulement désirable mais naturel que l'effort officiel se porte sur Anvers, et cela pour des raisons pertinentes. D'abord en considération de l'important noyau déjà constitué en cette ville, ensuite parce que la place logique d'un musée de marine est là où s'est concentrée la majeure partie de l'activité maritime du pays, où se trouvent tous les grands armements, les chantiers navals les plus importants, les grandes institutions connexes avec le commerce d'outre-mer, en résumé tous ceux qui ont intérêt à trouver sur place une institution pouvant leur procurer la documentation dont ils ont besoin pour leur commerce ou leur industrie.

C'est pourquoi nous nous permettons de demander au

Congrès qu'à la série de vœux qu'il ne manquera pas d'émettre, il ajoute le suivant :

« Le 3<sup>e</sup> Congrès international de la mer, réuni à Ostende du 18 au 22 juillet 1946, convaincu de l'intérêt qu'il y aurait au point de vue de l'enseignement et du développement des connaissances maritimes en Belgique, de posséder un Musée National de Marine, où seraient réunies toutes les collections actuellement éparées, insiste pour que les pouvoirs publics compétents reprennent les négociations interrompues en 1940 et mettent tout en œuvre pour réaliser la création d'un tel musée. Le Congrès estime en outre que de toutes les villes du pays c'est Anvers qui réunit le plus de titres pour devenir le siège de cette institution. »