

**HET INRICHTEN, BIJEENBRENGEN, RESTAUREREN,
CONSERVEREN, TENTOONSTELLEN
EN IN DE OPENBARE BELANGSTELLING BRENGEN
VAN HISTORISCHE VERZAMELINGEN
OP SCHEEPVAARTKUNDIG GEBIED.**

Door dhr. S. J. BOUMA,

Directeur van het « Zuiderzeemuseum » te Enkhuizen.

Het museumwezen is, in de publieke vorm zoals wij die thans kennen, nog betrekkelijk jong. De kunstverzamelingen van de laatste 3 of 4 eeuwen waren meestal het persoonlijk eigendom van vorsten en rijke kooplieden. Daarnaast bestonden er verzamelingen van historische aard, die men het beste kan aanduiden met de naam van « rariteitenkabinet ».

Menigmaal zijn huidige openbare verzamelingen ontstaan uit een dergelijke particuliere kunstkamer of rariteitenkabinet. Scheepvaartmusea vinden soms hun oorsprong in de modelenkamers die er vaak op na werden gehouden door marine-ministeries.

De eerste openbare musea ontstonden in de XIX^e eeuw. Het koninklijke museum in Zweden werd in 1792 opgericht.

Scheepvaartmusea echter, zijn alle van jongere datum, als gevolg van het verschijnsel dat er allengs musea ontstonden die zich op meer gespecialiseerd gebied gingen begeven. Naast de kunstmusea werden musea voor de Nationale historie, de archaeologie, de kunstnijverheid, de ethnografie, de volkskunde, de natuurhistorie, de techniek, de handel, de scheepvaart enz. opgericht.

Bij de oprichting van een museum — en dat geldt zeer zeker ook voor een scheepvaartkundige verzameling — komt meteen de vraag naar voren : wat bedoelt men er mee ? Hoe zal het museumprogramma luiden ?

Is het de bedoeling om een wetenschappelijk instituut te maken, dat zich in zijn vorm en opstelling alleen tot de vak-beoefenaar richt, of stelt men zich voor om een museum te doen ontstaan dat de bedoeling heeft om aan een zo uitgebreid mogelijk publiek te laten zien, welk aandeel de scheepvaart heeft gehad in de ontwikkeling van een natie ?

Deze beide mogelijkheden kunnen ook samengaan, doch

dan moet men zich een dubbele verzameling kunnen veroorloven n.l. een expositieverzameling en een studieverzameling.

Ook de taakbegrenzing laat verschillende mogelijkheden toe. Men kan zich bepalen tot de staatkundig-maritieme geschiedenis van een land, men kan ook het zwaartepunt leggen op de koopvaardij, het handelsverkeer te water, de kustvaart, de binnenvaart en de visserij en op ontdekkingsreizen en kolonisatie, waarbij men dan enigszins op het terrein van de ethnografie belandt.

Men kan zich beperken tot de scheepvaartkundige verschijnselen van het eigen land en men kan de verzameling een internationaal karakter geven, waarbij zich vooral in de volkenkundige sector interessante mogelijkheden voordoen.

Het wil mij echter voorkomen dat men bij het oprichten van een museum aanvankelijk niet al te star moet vasthouden aan een bepaalde taakbegrenzing. Een in oprichting zijnde verzameling zal aanvankelijk nog wel een ruggesteun van aanverwante aangelegenheden nodig hebben om de moeite van het bezichtigen waard te zijn. Heel vaak echter wordt de weg naar een gezonde ontwikkeling mede aangegeven door bij de oprichting nog niet voorziene mogelijkheden. Ook zal het later vaak blijken dat men beter doet om een bepaalde tak af te stoten, terwijl het ook kan voorkomen dat men een bepaalde kant wordt opgestuurd door een onverwachte belangrijke aanwinst.

Het is in de geschiedenis van het museumwezen herhaaldelijk voorgekomen, dat musea in de loop van de tijden hun oorspronkelijk karakter hebben gewijzigd. Natuurlijk spelen wisselende inzichten van elkaar opvolgende museumdirecties daarbij wel een belangrijke rol.

Men heeft wel enige tijd nodig gehad om tot de ervaring te komen aan welke eisen een goed museumgebouw moest voldoen. Tal van kostbare mislukkingen zijn in vroegere perioden gebouwd, die thans grote financiële offers vragen om er nog iets bruikbaar van te maken. Uit die tijd dateren de pompeuze bouwsels die, overladen met bouwkunstige versierselen, het de hedendaagse museumdirectie soms zo moeilijk maken om zijn verzameling een goede opstelling te geven.

Men ging toen van de opvatting uit, dat een gebouw voor het herbergen van kunstschaten in de eerste plaats zelf een belangwekkende kunstuiting moest zijn. Thans breekt de gedachte meer en meer baan, dat een museumgebouw in de

eerste plaats een dienende functie heeft, welke functie bestaat uit het zijn van een doelmatige, veilige en veelzijdig bruikbare tentoonstellingsruimte. Het accent wordt nu gelegd op een goede belichting, een goede circulatie der bezoekers, overzichtelijke depôts, efficiënte dienstruimten en een doelmatige ruimtelijke ontwikkeling. Op-zettelijke monumentaliteit wordt vermeden en er worden geen kapitalen meer besteed aan bouwkunstige opschik. Daarvoor in de plaats is gekomen een zo groot mogelijke perfectie van de technische installaties, welke nodig zijn voor temperatuurregeling, luchtbehandeling, veiligheidsmaatregelen, verlichting, conservering, bewaar-inrichting enz.

Thans is niet meer het gebouw, doch de verzameling primair. Ik geloof dat het grote voordelen heeft, om een nieuw op te richten museum niet dadelijk een definitief gebouw te geven. Het wil mij voorkomen, dat het grote voordelen heeft, om eerst eens enige jaren te experimenteren in een bestaand gebouw, ook al moet men zich in vele dingen wat behelpen. De museumdirectie moet gelegenheid hebben om de mogelijkheden, welke zijn verzameling biedt op verschillende manieren te beproeven. Men komt zodoende tot een bepaalde karakteristiek, aan de hand waarvan men dan een bouwprogramma kan opstellen. Hierbij moet men dan niet uit het oog verliezen dat een scheepvaartmuseum andere eisen stelt dan een schilderijmuseum, hetgeen vooral geldt voor een historisch scheepvaartmuseum. Ik ben van mening dat historische musea een zekere sfeer moeten hebben, die de beschouwer moet helpen om zich in een bepaalde geestelijke instelling te brengen, met het doel om het tentoongestelde beter in het licht van zijn tijd te kunnen bezien.

De overdadig verlichte en architectonische streng belijnde vormen van onze moderne kunstmusea blijken niet altijd het meest geschikt te zijn om onze bezoekers nader te brengen tot de aparte wereld zoals die gevormd wordt door de scheepvaart en alles wat zich in het verleden daarom bewoog.

Wanneer het daarom mogelijk is om een historisch gebouw doelmatig als museumgebouw in te richten, dan moet deze mogelijkheid niet worden verworpen. Grote oude gebouwen van eenvoudige structuur zijn vaak zeer goed bruikbaar.

De samenstelling van verschillende scheepvaartkundige collecties vertoont meestal veel overeenkomst. Het is daarom

van belang om de aandacht te vestigen op de nationale eigenaardigheden. Voor de uitbeelding van de staatkundige en economische geschiedenis ter zee moet men kunnen beschikken over schilderijen, tekeningen, prenten, gedenkpenningen, wandtapijten, vlaggen, vaandels, portretten, wapens, decoratieve scheepsonderdelen, oorkonden, belangrijke historische documenten en verdere realia waaruit de beschouwer zich een optisch beeld moet kunnen vormen. Deze stukken vormen als het ware het bewijsmateriaal, zij wekken eerbied als relik en zijn een vreugde voor het oog door de culturele waarde van hun uiterlijke verschijningsvorm.

Natuurlijk zoekt men in een scheepvaartmuseum in de eerste plaats de vaartuigen zelf. Ook deze vaartuigen worden door de onderscheidene categorieën bezoekers op verschillende wijze benaderd. De één zal worden getroffen door de decoratieve vorm of hij zal worden medegesleept door de romantiek waarmede de oude zeilvaart is omweven, de andere zal zoeken naar de technische ontwikkeling in de scheepsbouw. De collectie realia die men daartoe tentoonstelt bestaat uit scheepsmodellen, scheepsonderdelen, afbeeldingen van schepen op tekeningen, prenten en schilderijen en zo mogelijk ook uit bouwtekeningen en bestekken van schepen. Thans, nu de scheepsbouw in hout praktisch is uitgestorven, zal ook aan deze constructie-methode alle aandacht moeten worden geschonken. In aansluiting hiermede mogen de verzorgende bedrijven, de mast-, pomp- en blokmakerij, de zeilmakerij, de kromhoutindustrie, de touwslagerijen, zeildoekververijen en alles wat verder nodig was om in vroeger dagen een schip te bouwen en uit te rusten, niet ontbreken.

Zeer belangrijk is verder de navigatie en de cartografie en een uitgebreide boekerij. Oude kaarten, aard- en hemelglobes, journalen, nautische instrumenten, dit alles zijn zaken die in de samenstelling van een scheepvaartkundige verzameling thuis horen.

Het is echter eigenaardig dat de meeste scheepvaartmusea grote zorg besteden aan het schip en aan het varen, doch dat men nalaat om aandacht te wijden aan de mens die deze schepen bevoer, aan het leven van de duizenden gewone schepelingen, sociale toestanden, de opleiding, de levensgewoonten, herkomst enz. Het is toch zeker voor vele beschouwers belangwekkend en leerzaam om naast de technische ontwikkeling ook de ontwikkeling der sociale toestanden in

de scheepvaart te kunnen volgen. Er ligt toch een wereld tussen het leven van een schepeling van de galeien en dat van een lid der bemanning op een comfortabel motorvaartuig.

Hij die thans wordt geroepen om een scheepvaartkundige collectie bijeen te brengen, staat niet voor een gemakkelijke taak. Naast grote kennis, uitgebreide relaties en een stevige financiële basis, zijn er nog andere, meer abstracte zaken nodig, n.l. geduld, geduld en nog eens geduld en... een barmhartige medewerking van het toeval. Men moet een vooruitstrevende blik hebben en zijn netten vroegtijdig op de juiste plaatsen weten uit te zetten. Er zijn n.l. nog verschillende particuliere collecties die heden of morgen toch van eigenaar moeten verwisselen.

Men zal er vaak op uit moeten trekken, men zal moeten snuffelen op stoffige zolders en in donkere werkplaatsjes en pakhuisen. Men zal weinigtot stand brengen wanneer men alleen maar gaat zitten wachten op de dingen die komen, ook al verspilt men nog zovele drukwerken. Ook zal het blijken dat het verzamelen vlotter verloopt wanneer het museum eenmaal is geopend en de belangstelling gaat ontstaan.

Staat bij een publieke verzameling het educatieve element op de voorgrond, dan is er ook geen enkel bezwaar om in bepaalde gevallen van goede copieën gebruik te maken.

Een goede financiële basis is van groot belang. In dit verband wijs ik op het aquisitiewerk van het Noorse museum te Oslo. Het bestuur van dit museum heeft het klaar gespeeld om een hoofdelijke omslag te heffen van de Noorse reders. Deze hoofdelijke omslag 50 öre per brutoton gedurende de jaren 1946, 1947 en 1948. Op deze manier was op 1 December 1949 een bedrag van 800.000 kronen bijeengebracht!

Niet alle realia zijn bij verwerving in een toestand die het mogelijk maakt om tot opstelling over te gaan. Houtworm en vocht hebben vaak schade aangericht en verkeerde restauraties moeten worden hersteld. Men zal allereerst zorgen om de schadelijke invloeden welke in het voorwerp zelf aanwezig zijn, te doen verdwijnen. Voorwerpen van niet te grote omvang behandelt men in een gaskamer met blauwzuurgas. Grotere objecten worden met bestrijdingsmiddelen bespoten. De beste tijd voor behandeling van houten voorwerpen is de maand April, voordat de larven van de houtworm aan de oppervlakte komen om zich aan hun voortplanting te wij-

den. Men moet echter goed bedenken dat er geen enkel middel bestaat dat een blijvende uitwerking heeft. Men zal de behandeling op gezette tijden steeds moeten herhalen. Op de gecompliceerde methodes die zijn uitgedacht voor het conserveren van houten voorwerpen die onder water zijn gevonden en de restauraties en conserveringsmethoden van grote objecten in de open lucht, het conserveren van metalen en van schilderwerk, kan ik hier helaas niet ingaan. Ik ben zo vrij om U daarvoor naar de vakliteratuur te verwijzen.

De tijd is voorbij, waarin iedere liefhebber in staat werd geacht om een museum te kunnen inrichten. Het is thans niet meer voldoende om zalen vol te zetten met museumvoorwerpen, ook al doet men dit nog zo zorgvuldig gerangschikt op chronologische, topografische, zakelijke of welke manier ook. Al te veel heeft het begrip « museum » door deze werkwijze bij het grote publiek een denigrerende klank gekregen. Men heeft het verschijnsel « museumvermoeidheid » leren onderkennen en men heeft naar de middelen gezocht om dit verschijnsel te bestrijden.

Dit heeft geleid tot het ontstaan van een op zich zelf staande museumtechniek, welke uitgaat van optische en psychologische reacties welke men bij de beschouwer wenst op te roepen. Het tentoonstellen is thans een apart vak geworden.

De inrichter van een museum kan niet langer volstaan met de wetenschappelijke beheersing van zijn materiaal. Hij moet paedagoog, psycholoog en een man van zakelijk inzicht en goede smaak zijn. Hij moet over creatieve gaven beschikken om het tentoongestelde tot een gave ruimtelijke compositie te verenigen, zonder dat de individualiteit van het voorwerp in het gedrang komt. Waar vindt men nu de persoon in wie al deze gaven zijn verenigd? Zelfs grote musea, die over een uitgebreide staf beschikken roepen af en toe de medewerking in van specialisten op expositiegebied. Voor de kleinere musea ligt hierin dan ook een waarschuwing opgesloten om niet te veel zelf te willen doen en zich vooral bij de eerste inrichting te doen bijstaan door een deskundige die ieder voorwerp zijn juiste plaats, zijn juiste belichting, zijn geschikte omgeving en achtergrond weet te geven en die een drastische selectie toepast op de aanwezige hoeveelheid voorwerpen.

Talrijk zijn de hulpmiddelen welke zijn gevonden om de realia te activeren, om ze als het ware tot leven te wekken en te dramatiseren. De mogelijkheden welke een scheepvaartkundige verzameling daartoe biedt, zijn juist verrassend groot en het loont de moeite om te zien, welk gebruik moderne scheepvaartmusea ieder naar zijn aard en opvatting daarvan hebben gemaakt.

Zo ligt dan ook de tijd achter ons, waarin een museum-directie zich verschanste in een ivoren toren, onbereikbaar hoog boven het *vulgus profanum*. Zoals hij zal trachten om zijn exposities te doen tintelen van geest en leven, zo zal hij zijn museum als instelling een plaats doen geven temidden van de culturele activiteit van het heden. Hij zal er naar streven om zijn bezoekers in het wel en wee van zijn museum te doen meelevén, hij zal een kern van geregelde bezoekers kweken en hij zal steeds paraat zijn om gelegenheden te scheppen om bezoekers naar zijn museum te trekken. Het is in het geheel niet nodig dat scheepvaartmusea behoren tot de soort van musea die relatief het geringste aantal bezoekers hebben. Toch is dit vaak het geval, zelfs in landen met een zeer belangrijk maritiem verleden. Ik weiger om aan te nemen dat dit wordt veroorzaakt doordat het publiek zich niet voor het onderwerp interessert. Nog altijd zijn historische zeehelden bij de jongere generatie méér bekend en meer populair dan overeenkomstige veldheren. Historische scheepvaartkundige verzamelingen zullen zich een bijzondere attractiviteit moeten eigen maken om bezoekers te trekken die buiten de kring van vakbeoefenaars liggen. En wil een dusdanige verzameling zijn bestaansrecht bewijzen en het daarin geïnvesteerde kapitaal rechtvaardigen, dan zal dit toch in de eerste plaats moeten blijken uit de openbare belangstelling. Er zijn vele manieren om dit te bevorderen. Zo zal men aan het museum een goed restaurant moeten verbinden met een interieur dat zich bij de sfeer en de bestemming van het museum heeft aangepast. Men zal bepaalde delen van de exposities steeds moeten vernieuwen en verbeteren, men moet tentoonstellingen arrangeren die aan steeds wisselende onderwerpen zijn gewijd, men houdt voordrachten, filmvertoningen en concerten, men arrangeert bedrijfsdemonstraties en rondleidingen en stelt het museum open voor het houden van bepaalde vertoningen, die niet steeds verband behoeven te houden met de aard van het

museum. Ik noem in dit verband de Hamlet-opvoeringen in het Deense handels- en scheepvaartmuseum « Kronborg ».

Natuurlijk zijn wetenschappelijke publicaties zeer nuttig, doch men mag vooral niet nalaten om de dagbladders en de periodieke pers regelmatig te voorzien van gepopulariseerde artikelen en korte berichten over museumaangelegenheden. Het komt hierbij niet aan op datgene wat naar Uw mening belangrijk is, hierover hebben publiciteitsmensen vaak een geheel andere mening. De wijze waarop U het voordraagt komt hier in de eerste plaats. Men moet het bezoek van het museum organiseren en daartoe contact zoeken met alle lichamen die zich bezig houden met het organiseren van uitgangen en excursies. Vooral het bewerken van directeuren van onderwijsinstellingen mag niet worden nagelaten.

Men moet verder aandacht besteden aan de behandeling die het publiek in het museum ondervindt. Suppoosten in een scheepvaartmuseum wier enige zorg het is dat de bezoekers overal met hun vingers af blijven, deugen niet voor hun werk. Men neme hiervoor liefst mensen die gevaren hebben en die de gemiddelde bezoeker op prettige wijze enige voorlichting kunnen geven. Lang niet iedere bezoeker weet een wetenschappelijke verhandeling te waarderen. Hij die zulks wel wenst, kan zich door een lid van de museumstaf laten voorlichten.

Een element dat bij de inrichting van scheepvaartkundige verzamelingen meer en meer ingang vindt is dagene wat men zou kunnen samenvatten onder de verzamelnaam: « levensgrote opstelling ». Dit is binnenshuis natuurlijk alleen uitvoerbaar wanneer men over voldoende en grote ruimten beschikt. Hierbij worden gedeelten van schepen of hun tuigage op ware grootte gereconstrueerd, met gebruik making van originele onderdelen. Men reconstrueert scheepsinterieurs en men bewaart gehele schepen in daarvoor gebouwde hallen of in de open lucht. Werktuigen en gereedschappen legt men niet neer in kasten of vitrines, doch men richt werkplaatsen in, waarin deze gereedschappen een logische opstelling hebben en waarin men een aanduiding of een demonstratie kan geven van de manier waarop de dingen werden gebruikt.

De openluchtmusea, die in de laatste decennia zijn ontstaan zijn het voorbeeld om aan te tonen hoe aantrekkelijk en aanschouwelijk het is om objecten onder dezelfde omstan-

digheden op te stellen als waarin zij in hun gebruiksperiode hebben verkeerd.

Hoeveel meer zegt een onder vol zeil varend schip dan een model in een vitrine, al is die vitrine dan ook van het kostbaarste hout vervaardigd. Niemand zal op de gedachte komen om mooie historische gebouwen, die weinig economische gebruikswaarde meer hebben af te breken en ter herinnering een modelletje daarvan in een museum op te bergen. Oude schepen, die als cultuurhistorisch monument minstens even belangrijk zijn, sloopst men daarentegen als vanzelfsprekend, waarbij dan als hoogste eer bij uitzondering een modelletje in het museum en een berichtje in de krant komt.

Er zijn maar weinig voorbeelden te noemen van vaartuigen die men heeft kunnen behouden. Het belangrijkste daarvan is wel het historische vlaggeschip van Nelson: de « Victory » in de haven van Portsmouth. Ook moet hier worden genoemd de « Fram » het beroemde poolschip van Amundsen dat thans in een grote loods bij Oslo wordt bewaard. In Kopenhagen ligt het oude oorlogsschip de « Jutland » dat enige tijd geleden nog als jeugdherberg werd gebruikt. In de Amerikaanse havenplaats Mystic in de Staat Connecticut waar men bezig is een gehele oude haven te reconstrueren, bewaart men een 100 jaar oude walvisvaarder en een 70 jaar oude Deense driemastschoener.

Iets in dezelfde geest, gebeurt thans te Enkhuizen, waar een gehele vloot van vracht-, vissers-, plezier- en boerenvaartuigen in natura is bijeengebracht als onderdeel van het Zuiderzeemuseum en waar een museumdorp zal worden ingericht met havens, werven en bedrijven die inhaerent zijn aan de zeilvaart.

Wanneer binnen zeer korte tijd onze wateren nog maar alleen bevolkt zullen zijn met walmende en ploffende motorboten, dan zal het mogelijk zijn om hier kennis te nemen van de verdwenen kleine zeilvaart in al zijn pittoresque schoonheid. Hier is een waarlijk levend museum van de zeilvaart bezig te ontstaan.

Résumé.

En général les musées publics sont de date assez récente. Dans le temps les collections d'objets d'art étaient généralement la propriété privée de princes ou de riches négociants. Il existait en outre des collections à classer plutôt sous l'étiquette « Cabinets de curiosités ».

Les premiers musées publics datent du XIX^e siècle. Le Musée royal de Suède fut cependant institué en 1792.

Les musées de marine sont tous de date plus récente. Lors de l'installation d'un nouveau musée les questions suivantes se posent : Quel est le but ? Quel est le programme ?

Diverses possibilités se présentent.

On peut pour ce qui concerne un musée de marine se borner à l'histoire maritime par rapport à l'histoire politique d'un pays, ou bien on peut mettre en évidence la marine marchande, le commerce par eau, la navigation intérieure, la pêche, les voyages de prospection et de colonisation, etc.

On ne doit toutefois pas oublier que le caractère d'une collection maritime peut toujours évoluer à la suite de facteurs imprévisibles au début.

En premier lieu faut-il pouvoir disposer d'un bâtiment qui convient ; les temps où il fallait trouver pour un musée un bâtiment monumental par soi-même, ont passé. D'un autre côté un bâtiment moderne super-éclairé aux lignes architecturales sévères et froides n'est pas l'idéal non plus pour un musée de marine. Un bâtiment historique adaptable, ne doit pas être rejeté de prime abord.

On ne doit pas négliger pour un musée de marine des objets de moindre importance, tels que : tableaux, dessins, gravures, médailles, tapis, drapeaux, pavillons, portraits, armes, pièces décoratives de navires, chartes, documents historiques, etc., pouvant créer une atmosphère et ornementant l'ensemble.

Les modèles de navires sont évidemment d'importance. Mais on ne doit pas non plus négliger des objets provenant d'activités accessoires à la marine soit provenant d'ateliers fabriquant des poulies, des voiles, des cordes, etc.

Importants sont également la cartographie et les livres, les journaux de bord, les instruments nautiques, etc.

Il est assez curieux de constater qu'en général dans les musées de marine on néglige le facteur humain, c'est-à-dire les aspects de la vie de l'ancien marin, le côté social, l'éducation, les habitudes, etc. Quelle différence n'existe-t-il pas entre

la vie d'un esclave sur les galères et celle d'un membre de l'équipage d'un navire à moteur confortable !

Ce n'est pas une tâche facile que de réunir une collection maritime ! Il faut avoir des connaissances étendues, des relations, une bonne base financière, et puis de la patience, beaucoup de patience.

Une bonne base financière est très importante. Citons à ce sujet la Direction du Musée d'Oslo qui a réussi à faire établir une taxe à payer par les armateurs norvégiens, taxe qui avait produit au 1^{er} décembre 1949 un montant de Kr. 800.000 !

Il faut aussi savoir comment il faut traiter les objets attaqués par des vers ou mal restaurés. Il existe à ce sujet une littérature spécialisée.

Tout ceci a produit « une technique du musée » et demande des connaissances spéciales et étendues des conservateurs, qui ne peuvent non plus négliger de rendre attrayante l'exposition de leurs collections, qui devront organiser des conférences, des projections de films, même des concerts, des visites collectives, veiller à ce que la presse soit régulièrement tenue au courant de la vie du musée, etc.

Il faut aussi choisir comme surveillants des hommes ayant de l'intérêt pour les objets exposés, sachant fournir des explications aux visiteurs, etc.

Les derniers temps il a été créé des musées en plein air qui conviennent très bien pour l'exposition d'objets grandeur naturelle, tels que vieux bateaux, etc.

Dans cet ordre d'idées citons le « Victory » conservé à Portsmouth, le « Fram » conservé près d'Oslo, le « Jutland » de Copenhague, le vieux navire chasseur de baleines de Mystic au Connecticut.

Pour finir mentionnons le nouveau musée d'Enkhuizen sur la Zuiderzee, où l'on a réuni toute une flotte de navires d'intérieur, de pêche, de plaisance, etc., et où il a été prévu un village-musée, avec port, chantiers, divers métiers ayant trait à la navigation, etc.

On croit voir un musée vivant de l'ancienne navigation à voile.

Summary

Generally speaking, the Public Galleries are of rather recent date. Time was when Collections of Art were mostly private property of ruling princes or of wealthy merchants. Some other collections are merely to be labelled « curiosity shops ».

The first Public Galleries were founded in the course of the XIXth. Century. The Royal Museum of Sweden however dates as far back as 1792.

All the Marine Galleries are of more recent creation.

When founding a new Gallery, following questions arise : What is aimed at ? What is the Programma going to be ?

Several possibilities come forward.

As regards a Marine Gallery, either the naval History, with respect to the political History, might suffice ; or the Merchant Service, the waterways trading, the inland navigation, the fishing, the prospecting and colonizing voyages should be put into evidence.

However, it should not be lost sight of that the line of a Marine Collection is always liable to evolution in consequence of factors unforeseen at the start.

First of all, it is essential to dispose of a suiting construction; it is no longer necessary to install a Gallery in a huge monumental building. On the other hand, a modern palatial construction, frigidly outlined and exaggerately lit, is not the ideal home for a Marine Museum. An old time place, with History attached to it, and adaptable to the purpose, is not to be condemned at first sight.

One should not reject objects of minor importance, as for instance pictures, drawings, engravings, medals, tapistry, flags, ensigns, portraits, arms, ornamental shipparts, charts, historic documents. All of them are bound to foster an ambient feeling, and are sure to complete the surrounding whole.

Of course, shipsmodels are most important, but let us not overlook the accessorial naval activities and their production, e.i., pulleys, sails, cables, ropes, etc... Cartography, books, log- and navigation books, nautical instruments, etc... are very important too.

It is rather strange that as a rule Marine Galleries do not show the human factor, such as the various aspects of the old time sailor's life, the social side, the education, the customs, etc. What a difference between the life of a galleyslave, and the life of a member of the crew of a comfortable motor vessel !

It is no easy task to form a Marine Collection. Wide know-

ledge, relations, and a sound financial basis are required, and above all, patience, and still more patience.

A sound financial basis is very important indeed, and let us point out the Oslo Museum, the Direction of which has induced the Government to levy a tax on the Norwegian shipowners, amounting at the date of December 1st. 1949 to Kr. 800.000 !

It is essential too to know how to deal with objects which have been badly handled for restauration, or which are attacked by woodworms. A specialised literature has come to life, which will be very useful.

All this has produced what we may call « a Museum Technic », and requires a special and wide knowledge from the Wardens, who should also make the exhibition of their Collections as pleasant and attractive as possible ; they ought to arrange for lectures, filmshows, and even concerts and mass visits, and to see to it that the Press is regularly held « au courant » of the life of the Gallery.

The surveyors should be selected amongst men interesting themselves in the Collections, and able to explain things to the visitors, etc...

Lately open air Galleries have been formed that are very suitable for the exhibition of objects in their natural state, such as old vessels, etc...

This recalls us of the « Victory » at Portsmouth, the « Fram » near Oslo, the « Jutland » of Copenhagen, the old whaler of Mystic, Connecticut.

To conclude, we would like to mention the New Museum of Enkhuizen, on the Zuiderzee, where has been assembled a whole fleet of barges, fishing smacks, pleasure boats, etc..., and where a Museum-village is to be erected, complete with harbour, shipyards, several trades connected with the navigation, etc.

It really looks like a living Museum of the gone-by sailing times.