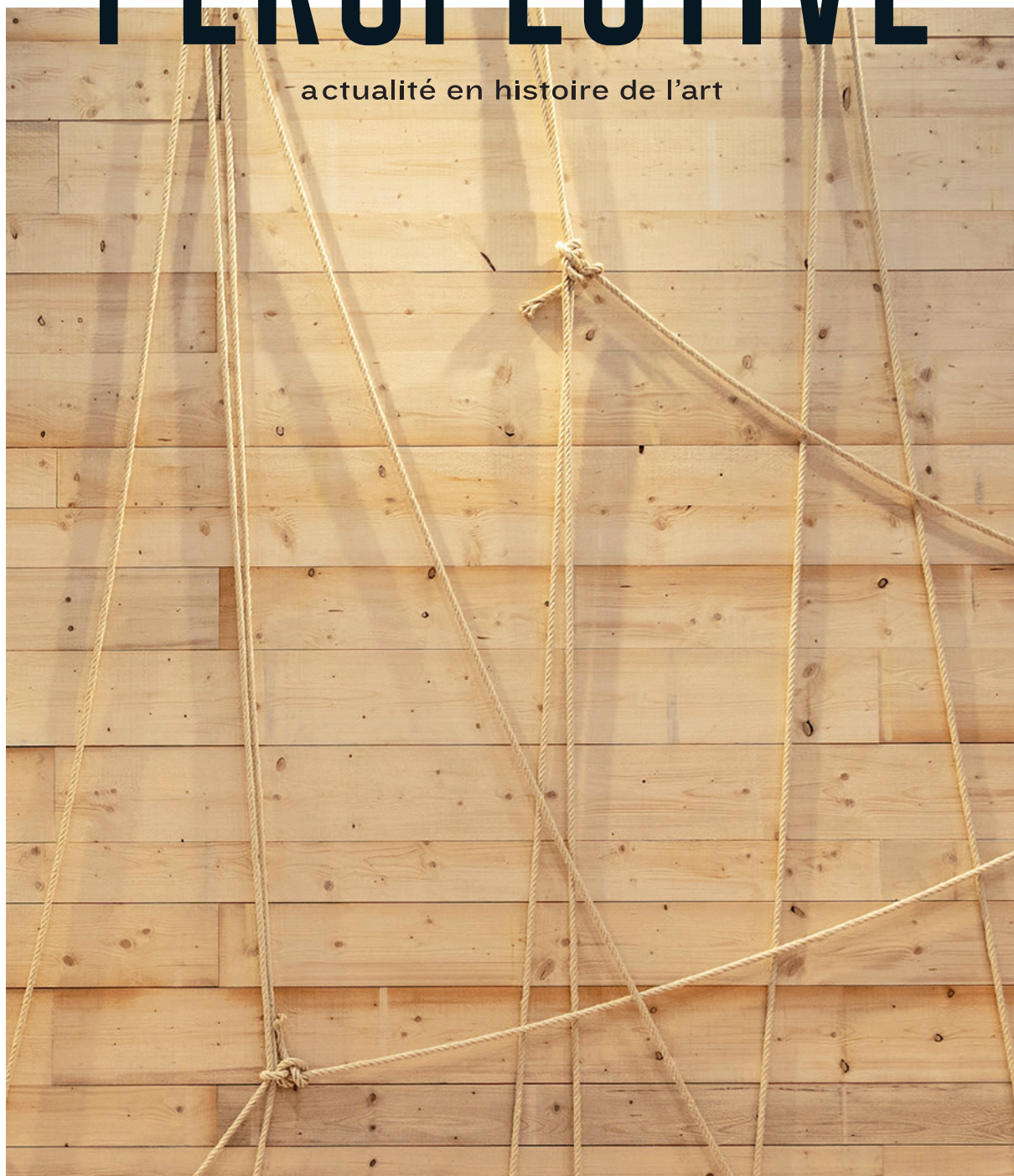


# PERSPECTIVE

actualité en histoire de l'art



## TRANSPORTS

2022-1

Institut national  
d'histoire de l'art

2022-1

# PERSPECTIVE

actualité en histoire de l'art

# TRANSPORTS

institut  
national  
d'histoire  
de l'art



*Perspective* a été fondée à l'Institut national d'histoire de l'art par Olivier Bonfait, en 2006. Depuis, Marion Boudon-Machuel (2009-2012), Pierre Wachenheim (2012-2013), Anne Lafont (2013-2017), puis Judith Delfiner (2017-2020) en ont été rédactrices et rédacteur en chef. Marine Kisiel et Matthieu Léglise leur ont succédé en novembre 2020.

#### Directeur de publication

Éric de Chasse

#### Rédaction en chef

Marine Kisiel, Matthieu Léglise

#### Coordination scientifique

Victor Claass

#### Responsable éditoriale

Katia Bienvenu

#### Secrétaire de rédaction

Marie Caillat

#### Coordination éditoriale et relecture

Delphine Wanes

#### Iconographie

Cloé Brosseau

#### Conception graphique et mise en pages

Anne Desrivières

#### Logo

Marion Kueny

#### Impression

Snel Grafics SA

Z.I. des Hauts-Sarts, rue du Fond des Fourches, 21  
B-4041 Vatterem, Belgique

#### Comité scientifique

Laurent Baridon  
Jérôme Bessière  
Olivier Bonfait  
Marion Boudon-Machuel  
Esteban Buch  
Véronique Dasen  
Dominique de Font-Réaulx  
Rossella Froissart  
Vincent Guichard  
Christian Joschke  
Anne Lafont  
Antoinette Le Normand-Romain  
Olivier Meslay  
Philippe-Alain Michaud  
France Nerlich  
Pierre Rosenberg  
Alain Schnapp  
Victor Stoichita  
Isabel Valverde Zaragoza

#### Comité de rédaction

Francesca Alberti  
Basile Baudez  
Philippe Bettinelli  
Vivian Braga dos Santos  
Baptiste Brun  
Jean-Sébastien Cluzel  
Sophie Cras  
Servane Dargnies-de Vitry  
Nikolaus Dietrich  
Pierre-Olivier Dittmar  
Charlotte Foucher  
Jean-Marie Gallais  
Jérémy Koering  
Hélène Leroy  
Anne-Orange Poilpré  
Nancy Thebaut

Les versions numériques des numéros  
sont accessibles à l'adresse :  
[journals.openedition.org/perspective](http://journals.openedition.org/perspective)

#### Diffusion

Le Comptoir des presses d'universités  
(FMSH Diffusion)  
[www.lcdpu.fr/revues/perspective](http://www.lcdpu.fr/revues/perspective)

#### Édition

Institut national d'histoire de l'art (INHA)  
2, rue Vivienne – 75002 Paris  
[revue-perspective@inha.fr](mailto:revue-perspective@inha.fr)

EAN : 978-2-917902-99-8  
ISSN : 1777-7852  
Périodicité : semestrielle  
Dépôt légal : juin 2022  
Date de parution : juin 2022  
© Institut national d'histoire de l'art,  
2022

La revue *Perspective*  
est soutenue par l'Institut  
des sciences humaines  
et sociales du CNRS.



# REMERCIEMENTS

L'équipe de rédaction et Victor Claass tiennent à remercier

Dominique Blain pour sa générosité ;

Ilaria Andreoli, Catherine Bédard, Eva Belgherbi, Nicolas Béliard, Juliette Bessette, Olivier Christin, Philippe Cordez, Pascale Cugy, Sophie Derrot, François-René Martin, Zoé Marty et Bénédicte Savoy pour leur coopération ;

les auteurs, les membres du comité scientifique et du comité de rédaction, les chercheurs et les traducteurs sollicités durant la préparation de ce volume pour leur précieuse contribution ;

Paola Boué, Jacopo Ranzani et Alexis Thierry pour leur participation à l'édition de ce numéro ;

les équipes de l'INHA, et tout particulièrement Marine Acker, Mathilde des Bois de La Roche, Victoria Le Boloc'h-Salama, Marie-Laure Moreau, Émeline Mouasseh, Elsa Nadjm et Anne-Gaëlle Plumejeau, ainsi que l'équipe de la FMSH Diffusion pour leur soutien.

Victor Claass remercie enfin les étudiants en master de l'UFR des arts de l'université de Picardie – Jules-Verne (promotion 2020-2021) pour leur implication dans son séminaire de recherche « Clou à clou : l'histoire de l'art par son transport ».



## ÉDITORIAL

6 – Marine Kisiel et Matthieu Léglise

## INTRODUCTION

9 – *Histoires de l'art en route*  
Victor Claass

## TRIBUNE

23 – *Des objets migrants*  
Barbara Cassin

## DÉBATS

31 – *Nouveaux départs ? Écrire l'histoire de l'art par ses déplacements*

Un débat entre Claire Bonnotte Khelil, Zachary Kingdon et Neville Rowley, mené par Arnaud Bertinet et Felicity Bodenstein

47 – *Mobile, portable, démontable...  
Rendre l'architecture itinérante*

Un débat entre Bary Bergdoll, Gianenrico Bernasconi, Hélène Claudot-Hawad et Taylor Van Doorne, mené par Guy Lambert



## ENTRETIEN

73 – *Auras migratoires*

Entretien avec Adam Lowe, par Jean-Michel Frodon

## ESSAIS

95 – *Les inventaires et le rôle de la statuaire grecque dans la Rome antique*

Suzan van de Velde

109 – *La Biennale est finie, on rentre à la maison ! Récit d'un convoiement d'œuvres en caisses entre Venise et Paris*

Tiziana Beltrame et Yaël Kreplak,  
avec Dominique Perrois

121 – *Des caisses, des œuvres et des hommes : une histoire logistique de l'art durant la Grande Guerre*

Solène Amice

133 – *Transporter, cacher, détruire : les « objets réfugiés » des orthodoxes de Turquie (1912-1924)*

Katerina Seraïdari

145 – *La charge des images : les représentations des porteurs de l'expédition coloniale au Tendaguru (1909-1913) et leur circulation*

Mareike Vennen

## LECTURES

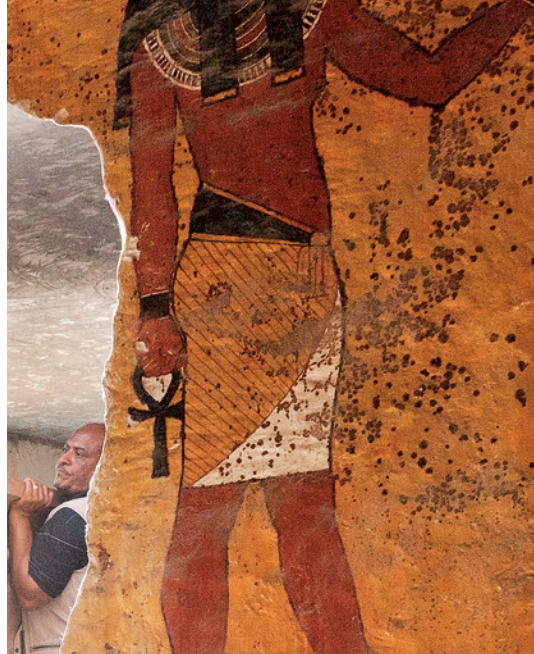
165 – *Transportée, transloquée : l'œuvre d'art en transit*

Baptiste Roelly

●

179 – Résumés

186 – Crédits photographiques et droits d'auteur



# La Biennale est finie, on rentre à la maison !

## Récit d'un convoiement d'œuvres en caisses entre Venise et Paris

Tiziana Beltrame et Yaël Kreplak

Avec la participation de Dominique Perrois

En 2009, le musée du Louvre organisa une exposition consacrée à son histoire pendant la Seconde Guerre mondiale. Fut montré à cette occasion un ensemble de photographies prises entre 1938 et 1947, de la première évacuation d'œuvres vers les châteaux de la Loire et autres dépôts de province à la réouverture de la Grande Galerie. Sur certaines de ces images, on voit les préparatifs de l'évacuation : installation d'une salle de triage improvisée dans une des galeries, camions prêts à être chargés dans la cour, encordage et mise en caisse de la *Victoire de Samothrace*. D'autres montrent le retour des œuvres : déchargement et ouverture de caisses, déballage, auscultation de *La Joconde*... L'évacuation fut, pour des raisons évidentes, exceptionnelle et faite dans une certaine urgence. Comme on peut le lire dans le catalogue de l'exposition, « aucun personnel spécifique ne fut affecté à l'emballage », le matériel était « hétérogène » et « rudimentaire », avec des camions prêtés « par certains grands magasins et par la Comédie-Française<sup>1</sup> », « un palan en bois » fabriqué pour l'occasion et « un échafaudage sur roulettes<sup>2</sup> » pour emballer certaines sculptures.

Plus de soixante-dix ans plus tard, les pratiques ont considérablement évolué : si certains déplacements d'œuvres se font encore dans des circonstances dramatiques, à cause d'une catastrophe naturelle ou dans des zones de conflit, la plupart des œuvres voyagent aujourd'hui de façon anticipée et encadrée par des professionnels dédiés à leur transport et à leur protection. Depuis les années 1980, trois facteurs ont contribué à définir progressivement les règles du transport d'œuvres : l'essor des expositions temporaires, la conservation préventive et la professionnalisation de la régie des œuvres. Justifiée par « la fragilité des œuvres, l'importance de leur valeur d'assurance, les difficultés de leur manutention ou de leur installation<sup>3</sup> », la pratique du convoiement, qui consiste à accompagner les œuvres de leur lieu de stockage à leur lieu d'exposition (et retour), s'est formalisée. Signe de cette évolution, il existe aujourd'hui une importante littérature consacrée aux bonnes pratiques, exposées dans des guides élaborés par les musées ou les entreprises de logistique spécialisées dans le transport d'œuvres<sup>4</sup>. Cette littérature rend compte de l'état des techniques et des savoirs relatifs à la conservation des œuvres, elle dresse la liste des normes à respecter pour manipuler, transporter et stocker les œuvres,

elle décrit comment les choses doivent se passer « dans les règles de l'art ». Entre histoire de déménagements exceptionnels et guide du parfait convoyeur, c'est une troisième voie que nous creusons ici, en faisant le récit d'un convoiement ordinaire.

## **Entre Venise et Paris : le transport d'œuvres comme activité située**

Ce convoiement concerne le retour à Paris de trois œuvres des collections du musée national d'Art moderne, prêtées pour la Biennale de Venise en 2017<sup>5</sup> : un dessin de Huguette Caland, une peinture de Raymond Hains et un dessin de Luboš Plný<sup>6</sup>. Les biennales sont un objet privilégié pour examiner les modalités et les effets de l'internationalisation de l'art<sup>7</sup>. Pour autant, les conditions concrètes de circulation des œuvres ont rarement été analysées. Nous proposons ici d'aborder la Biennale comme une étape entre deux mouvements d'œuvres et, du point de vue des professionnels du musée, comme une situation de convoiement parmi d'autres, tout en la décrivant dans ses spécificités.

Le musée national d'Art moderne fait partie des grandes institutions prêteuses, avec un volume de prêt d'environ 5 000 œuvres par an<sup>8</sup>. Que ces prêts soient à destination de musées en France ou organisés dans le cadre de manifestations internationales, la procédure est la même : ouverture et validation d'un dossier de prêt, préparation des œuvres et organisation de leur voyage aller-retour, en suivant le protocole établi par l'institution, qui couvre les différentes situations possibles (transport terrestre, aérien, passage de la douane, etc.). En 2017, 5 248 œuvres des collections ont été prêtées, dont 1 865 à l'étranger<sup>9</sup>.

En ce sens, ce convoiement vers l'Italie n'a rien d'exceptionnel et, comme on le verra, il n'est rien arrivé de remarquable pendant ces trois jours de voyage. Pour autant, il n'a pas été totalement routinier, car si on retrouve, dans le contexte de la Biennale, des pratiques standardisées en matière de manutention d'œuvres, l'environnement vénitien est très particulier. C'est précisément cet ajustement entre l'événement et la routine qui nous intéresse, car c'est là que se rendent observables les compétences et les savoir-faire des acteurs impliqués dans la préservation des œuvres.

## **Écrire l'histoire d'un transport d'œuvres : impressions de convoiement**

Notre intérêt pour le transport d'œuvres s'inscrit dans la continuité de nos recherches sur les « petites mains » du patrimoine, de la mise en exposition au stockage, en passant par la restauration, la documentation ou la maintenance. À la croisée de la sociologie pragmatique et de l'anthropologie des sciences et techniques, en lien avec les « études de maintenance » émergentes en sciences sociales<sup>10</sup>, nos recherches visent à restituer les problématiques propres aux différents acteurs de la vie des collections, en décrivant de façon détaillée leurs activités, leurs instruments et leurs environnements de travail<sup>11</sup>.

Notre étude ne se fonde toutefois pas ici sur une observation directe de la situation. Elle prend sa source dans une série de rencontres avec Dominique Perrois, alors responsable du pôle réserves du musée national d'Art moderne, autour de la gestion des mouvements d'œuvres dans les institutions muséales. C'est lui qui a choisi de revenir sur ce cas particulier, dont il avait des souvenirs encore vifs, parce qu'il lui semblait représentatif des enjeux de la pratique du convoiement et de l'ajustement permanent qu'elle suppose entre le protocole et les circonstances concrètes.



Pour cette étude, nous avons pris appui sur la documentation interne au musée, à laquelle nous avons bénéficié d'un accès privilégié : contrat de prêt, liste de colisage, lettre de mission, rapport de convoiement illustré<sup>12</sup>. Dans la suite du texte, nous suivons plus particulièrement la trame offerte par ce rapport, rédigé par Dominique Perrois au retour de Venise<sup>13</sup>. Dans nos entretiens, nous lui avons demandé de préciser les épisodes relatés, de façon à revenir sur des détails et à expliciter des propriétés de l'activité. En prenant appui sur ces différentes sources (orales, écrites, visuelles), notre récit procède à la manière d'une « description épaisse<sup>14</sup> » de ce convoiement, de façon à restituer les impressions<sup>15</sup> du convoyeur et son activité dans leurs circonstances concrètes.

## La préparation du départ : des caisses en attente

« Emballage des œuvres réalisé avant mon arrivée. Ce convoiement fait suite à la panne du groupe froid du camion survenu juste avant l'enlèvement des caisses la semaine précédente. Cet incident a nécessité de reporter le transport retour, le temps que la panne soit réparée<sup>16</sup>. »

Le 11 décembre 2017, les Giardini sont presque vides : la Biennale a fermé ses portes trois semaines plus tôt et la plupart des œuvres ont été enlevées. Celles du musée national d'Art moderne auraient également dû l'être, mais leur départ a été retardé à cause d'une panne de climatisation du camion prévu pour leur retour. La maîtrise de l'environnement climatique pour la préservation matérielle des œuvres étant une condition *sine qua non* de leur transport, celui-ci a été reporté d'une semaine, ce qui a nécessité de reformer une équipe disponible à ces nouvelles dates. Dans ce contexte, Dominique, qui fait partie des quelques personnes habilitées à convoier des œuvres<sup>17</sup>, a remplacé au pied levé le convoyeur initialement prévu.

Avant de partir, il s'est fait remettre le dossier de convoiement établi par la régisseuse en charge de ce dossier de prêt, composé d'une copie du contrat de prêt, d'une lettre de convoiement détaillant les étapes de la mission et mentionnant les coordonnées des différents contacts, du rapport de convoiement aller, de la liste de colisage, d'une copie du constat d'état des œuvres avant leur départ (une autre copie se trouvant en caisse avec elles) et d'un lexique franco-anglais. Ces documents visent à lui permettre de superviser le bon déroulement des opérations programmées : il n'est pas là pour manipuler les œuvres, mais pour s'assurer que cela est fait correctement, à toutes les étapes.

Arrivé la veille au soir à Venise, Dominique se rend le matin dans les Giardini (**fig. 1**). Vers dix heures, il retrouve la responsable de la régie de la Biennale. Du fait du report de la date initiale, les œuvres du musée national d'Art moderne ont déjà été décrochées et emballées sous la supervision du convoyeur initial. Dans ce contexte, les quatre caisses<sup>18</sup> dont il a la responsabilité sont parmi les

1. Les Giardini après la fermeture de la Biennale, Venise, 12 décembre 2017. Photographie : Dominique Perrois, extrait du rapport de convoiement.





2. Chargement des caisses dans la barge, Venise, 12 décembre 2017. Photographie : Dominique Perrois, extrait du rapport de convoiement.

dernières restantes, ce qui facilite considérablement leur repérage : pour protéger leur contenu, les caisses d'œuvres ne se distinguent les unes des autres que par leurs étiquettes ou d'éventuels logos du fabricant, qui restent discrets. Parfois, certains musées les font faire dans une couleur caractéristique pour les rendre identifiables par les initiés, mais ce n'est pas le cas de celles-ci, qui sont, classiquement, en bois clair. Avec sa correspondante de la Biennale, le convoyeur vérifie que les informations de colisage (nombre, formats, numéros) correspondent bien aux caisses entreposées, que ces dernières sont placées dans le bon sens et ne présentent aucun signe de dégradation ou de choc : leur voyage peut commencer.

## Le chargement des caisses : passer entre de bonnes mains

« Équipe de manutention italienne attentive, nombreuse et habituée au transport d'œuvres<sup>19</sup>. »

Selon *Le Guide du convoyeur* du Centre Pompidou, dans le cas d'un retour par voie terrestre, après l'étape de l'emballage doit venir celle du chargement dans le camion. Là encore, ce convoiement s'écarte de la norme, du fait de la géographie de la ville de départ et de l'emplacement du lieu d'enlèvement : pour rejoindre le camion, les œuvres doivent d'abord traverser les jardins, puis la lagune. Le chargement se fait donc en trois temps, au cours desquels les œuvres sont prises en main par différentes personnes.

Dans un premier temps, quatre manutentionnaires de l'équipe de régie de la Biennale s'occupent de leur faire traverser les jardins, en suivant les parcours aménagés avec des transpalettes, petits chariots adaptés pour les courtes distances. Comme il a plu les jours précédents et que certaines zones sont un peu boueuses, ils procèdent aussi par portage. Le rôle de Dominique est de s'assurer que les caisses sont soulevées en suivant les indications graphiques du sens de manipulation, de façon à ce qu'elles ne risquent pas de basculer ou, pire encore, de tomber, et en tenant compte des points d'attention à observer.

Une fois les jardins traversés, l'équipe arrive au niveau d'un quai utilisé pour le chargement et le déchargement des caisses d'œuvres dans des barges, bateaux à fond plat d'une dizaine de mètres de long pour trois mètres de large. À ce moment, une équipe de l'entreprise vénitienne de transport avec laquelle collabore la Biennale prend le relais et s'occupe d'arrimer les caisses. Cette opération technique nécessite un personnel avec des compétences spécifiques pour procéder au soulèvement des caisses (qui se fait avec un bras de grue et des élingues) en tenant compte de leur poids, puis à leur calage, afin qu'elles restent stables pendant la navigation (**fig. 2**).

Dans ce contexte, le convoyeur évalue la situation en se reposant sur sa connaissance générale des opérations logistiques de déplacement d'œuvres et son intuition que les choses se passent bien – soit, ici, que les équipes maîtrisent leurs machines et que

les œuvres sont manutentionnées précautionneusement et sans à-coup. Une fois l'opération de calage terminée et les bons d'enlèvement signés entre les équipes de la Biennale et de la société de transport vénitienne, le convoyeur monte à son tour pour une traversée de la lagune d'une trentaine de minutes (**fig. 3**).

À l'approche du quai, il prévient l'équipe de transport par camion. À la différence du quai de chargement, à l'usage exclusif de la Biennale, celui d'arrivée est partagé par toute la ville de Venise : il est très animé et continuellement occupé par de nombreux bateaux qui transportent toutes sortes de biens. À leur arrivée, les places pour accoster sont occupées. Dominique assiste alors à la négociation, en vénitien, entre l'équipe de la barge et les personnes sur place, auxquelles on explique que ce chargement, contrairement à d'autres marchandises, nécessite le respect d'un protocole strict et ne peut attendre. Une fois un consensus atteint, la barge accoste et le contact est pris avec l'équipe du camion pour préparer le déchargement, qui se fait avec un bras de grue situé sur le quai. Enfin, les bons de livraison (côté barge) et d'enlèvement (côté camion) sont signés par les responsables de chaque équipe. Ces bons marquent le passage de responsabilité des caisses d'une équipe de transport à l'autre. Le convoyeur supervise ces échanges de documents, qui garantissent la conformité des opérations et la traçabilité des œuvres. En outre, il ne perd jamais de vue les caisses : si la situation ne comporte pas de risque majeur, elle n'est pas tout à fait banale, au sens où le port ne correspond pas aux lieux plus sécurisés où s'opèrent habituellement ces transactions (qui se font en général avec une certaine discrétion, liée à la valeur des objets en caisse). Il convient donc de faire en sorte que l'opération se passe vite et bien, ce que rend possible la grande habitude de l'équipe vénitienne à travailler dans ce contexte.

Commence alors la dernière étape du chargement des caisses par l'équipe des transporteurs. Celle-ci est composée de deux personnes, qui s'occupent de manutentionner les œuvres en caisse jusqu'au camion, puis de les introduire, grâce à un hayon élévateur (plateforme située à l'arrière des camions), avant de les sangler au

3. Traversée de la lagune vers le port, Venise, 12 décembre 2017. Photographie : Dominique Perrois, extrait du rapport de convoiement.



système d'attaches disponible sur la paroi interne du camion et de fermer à clef la porte arrière. À douze heures trente, soit deux heures et demie après l'arrivée du convoyeur aux Giardini, le camion est prêt à partir, pour mille cent vingt-six kilomètres et trois jours de voyage.

## Le voyage en camion – d'une périphérie à une autre

« Transport réalisé dans les temps. Conditions de route hivernales. Brouillard dans la plaine du Pô aux alentours de Milan et neige au passage du Mont-Blanc (tunnel). Véhicule juste confortable pour un trajet de cette durée : trois jours pleins. Mise en sécurité du camion lors des pauses et des arrêts réalisée selon les règles<sup>20</sup>. »

Contrairement aux barges, les camions de transport sont spécifiquement dédiés aux œuvres, auxquelles ils offrent un environnement adapté le temps du voyage. Ils doivent garantir leur stabilité et éviter autant que possible, grâce à leurs suspensions, les vibrations qui peuvent fragiliser certaines œuvres. Ils doivent aussi assurer une continuité thermique, en maintenant une température comprise entre dix-huit et vingt et un degrés Celsius, depuis le chargement jusqu'à la livraison. Du point de vue de la protection matérielle des œuvres, les camions jouent un rôle complémentaire à celui des caisses de transport<sup>21</sup>. D'autre part, les camions de transport doivent assurer la sécurité des œuvres : ils sont

banalisés, équipés d'un système GPS permettant leur localisation et sont sous surveillance permanente – d'où le fait que leur équipage est toujours constitué d'au moins deux personnes, en plus du convoyeur représentant l'institution de provenance des œuvres, pour partager le temps de conduite et de surveillance. Aux propriétés caractéristiques du moyen de transport

4. Parking de régulation avant le passage du tunnel du Mont-Blanc, Italie, 13 décembre 2017. Photographie : Dominique Perrois, extrait du rapport de convoiement.



s'ajoutent celles de son équipage : les deux transporteurs sont spécialisés dans les œuvres d'art et ont une formation d'emballeur-layetier qui les rend compétents pour soulever, manipuler, (dé)charger les caisses (à la différence des transporteurs de marchandises classiques qui ne touchent pas leur chargement).

C'est donc en compagnie de ces deux personnes que le convoyeur traverse les Alpes, assis avec eux à l'avant du camion. Le premier jour, ils se rendent de Venise à Milan, où ils garent le camion pour la nuit dans un entrepôt sécurisé en périphérie de la ville, réservé en amont par la société de transport. À l'arrivée dans ces entrepôts, que l'on trouve un peu partout au gré des partenariats locaux entre entreprises de logistique et de stockage spécialisées dans le transport d'œuvres, le protocole consiste à vérifier le site (présence de caméras, fermeture, surveillance), puis à garer le camion et à le brancher (pour maintenir le fonctionnement de la climatisation à l'arrêt), avant de gagner un hôtel à proximité. L'étape du lendemain les amène à Lyon, après le passage du tunnel du Mont-Blanc, parfois délicat en hiver, à cause de la neige qui complique la circulation des poids lourds (**fig. 4**). Après une nuit dans la périphérie lyonnaise et un voyage sans encombre, ils arrivent aux alentours de Paris, comme prévu, le lendemain, vers seize heures.

Les réserves du musée national d'Art moderne, comme celles de nombreuses institutions parisiennes, sont situées aux portes de Paris. Une équipe dédiée à la régie des œuvres y travaille, ainsi qu'une équipe de sécurité, qui accueille le camion. Le désarrimage et le déchargement des caisses sont effectués par l'équipe de la société de transport, qui les dépose dans une zone de transit<sup>22</sup> dans la contiguïté du quai, avant l'entrée dans les espaces des réserves. Un dernier échange de bons de livraison a lieu et les deux transporteurs repartent.

## **Le temps de la documentation : le rapport et ses usages**

« Caisses positionnées en salle transit, en prévision du déballage programmé le lendemain. Déballage et constat d'état retour effectués le vendredi 15/12/2017 à partir de 14 h. Aucune modification constatée suite au transport<sup>23</sup>. »

L'étape du transport prend fin avec le déchargement des caisses, mais le convoiement n'est pas pour autant tout à fait terminé. Le lendemain, les caisses sont déplacées de la zone de transit par l'équipe de la régie. Elles sont ensuite ouvertes et les œuvres sont sorties par un membre de l'équipe d'emballage en présence de Dominique. Un agent du service de la restauration ou de la conservation, selon les équipes sur place à ce moment, s'occupe d'en faire le constat retour, pour s'assurer que le transport n'a occasionné aucune altération. Une fois les constats signés, la phase opérationnelle est terminée. Commence alors la phase documentaire.

La dernière mission du convoyeur est de rédiger son rapport, en complétant un formulaire élaboré à cette fin, idéalement dans les deux jours qui suivent le retour, quand les souvenirs sont encore frais. Structuré en grandes sections (emballage, transport en camion, arrivée sur le lieu de livraison, déballage et constats d'état, hôtel et *per diem*), le formulaire organise le récit du convoiement de façon à ce qu'y soient consignées les informations jugées importantes et utiles par l'institution : les manutentionnaires de l'institution d'accueil étaient-ils en nombre suffisant ? Le camion des transporteurs était-il aux normes ? Le planning a-t-il été respecté ? Les conditions de voyage étaient-elles bonnes ? Y a-t-il eu un incident ? Dans le cas d'un convoiement comme celui-ci, où rien de remarquable ne s'est passé, la plupart des mentions visent à souligner la



5. Vue de la lagune, Venise, 12 décembre 2017. Photographie : Dominique Perrois, extrait du rapport de convoiement.

conformité des événements au protocole prévu. Ces rapports n'ont, dans un premier temps, pas vocation à être lus en détail, mais visés par le conservateur ou le régisseur en charge du dossier, pour s'assurer que tout s'est passé dans les règles. Le document est ensuite archivé dans les dossiers de régie afin de permettre de tracer les œuvres, en renseignant leur retour dans les réserves dans la base de données de gestion des collections, et de clôturer le dossier de prêt, ouvert plus d'un an auparavant. L'archivage de ces rapports les constitue aussi comme des ressources disponibles pour les collègues qui les consulteront au moment de préparer le prochain convoiement des œuvres concernées ou d'emprunter la même route de retour d'une autre édition de la Biennale, pour éviter des problèmes qui se seraient posés, ou reproduire ce qui s'est bien passé.

Au-delà de ces fonctions pragmatiques, ces formulaires se prêtent aussi à d'autres usages. En effet, la standardisation du format (assez contraint, avec des cases thématiques à remplir) n'interdit pas la variété de style des rédacteurs de ces rapports, plus ou moins narrativisés ou agrémentés d'images. C'est le cas de Dominique, qui apporte un soin particulier à l'écriture et qui joint à son rapport des vues de Venise la nuit, de la lagune ou du col du Mont-Blanc enneigé. Ces images ne documentent pas, à strictement parler, le transport : elles fixent des instants et des impressions du voyage, à la manière de cartes postales. En faisant entrevoir quelques-uns des aspects qui font aussi partie de la vie des œuvres en mouvement, elles incitent à ne pas négliger cette dimension, sociale et sensible, de l'activité, pour l'étude de laquelle ces rapports constituent des sources précieuses (**fig. 5**).

L'essor des grandes expositions est souvent associé au contexte de la mondialisation et du développement du transport de masse depuis les années 1960, caractérisé notamment par l'automatisation<sup>24</sup>. Du point de vue des pratiques de transport, force est de constater que les œuvres opposent à ces tendances l'exigence de pratiques qualitatives.

Ce récit de convoiement montre en effet, d'abord, que les œuvres ne voyagent pas seules. Plus précisément, elles ne voyagent pas avec n'importe qui, ni dans n'importe quelles conditions : elles sont accompagnées par un personnel spécialisé et mobilisent une infrastructure adaptée, de façon à respecter les normes de la conservation préventive et à garantir leur sécurité. Le transport fait en effet partie des situations les plus risquées pour ces objets, parfois très fragiles, et c'est le rôle du convoyeur de veiller à la préservation de leur intégrité matérielle tout le long du voyage.

Comme ce récit le laisse entrevoir, chaque voyage occasionne des risques qui lui sont propres. Chaque convoiement est ainsi l'occasion de faire l'expérience d'un contraste entre des normes partagées et des pratiques locales, dont le récit est susceptible d'offrir un contrepoint aux descriptions de l'environnement parfois qualifié d'uniforme des grandes expositions internationales. Le récit de ces interactions ouvre à la prise en compte d'un monde de l'art structuré par des conventions et des formes de collaboration spécifiques, qui contribue de façon constitutive à la circulation et donc à la mise en visibilité des œuvres, mais dont les acteurs restent encore, dans l'ensemble, méconnus.

Enfin, le récit d'un transport est en fait le récit d'un ensemble de mouvements, au cours desquels les œuvres passent de mains en mains : aux différentes étapes décrites ci-dessus, il faut ajouter celles qui les ont précédées (sortie des caisses en salle d'aller-voir, passage à l'atelier de restauration) et qui les suivent (rangement dans leur emplacement au sein des réserves), sans négliger tout le travail documentaire qui les accompagne.

*In fine*, notre récit peut être envisagé comme une contribution à une histoire de la circulation des œuvres, racontée du point de vue de ceux qui l'écrivent au quotidien. Notre démarche socioanthropologique rejoint ainsi, par son attention à l'expérience des acteurs et à ces différentes échelles, des préoccupations de la microhistoire ou de l'histoire pragmatique. Elle croise aussi le courant de l'histoire matérielle de l'art, dans son intérêt pour les conditions sociales de production et de préservation des œuvres<sup>25</sup>. Telles sont les pistes que ce récit d'un convoiement ordinaire invite à poursuivre, pour mieux comprendre ce qui fait, dans le temps et dans les différents espaces qu'elles traversent, l'écologie sociale et matérielle des œuvres.

## Tiziana Beltrame

Spécialiste des collections ethnographiques et techniques, Tiziana Beltrame travaille dans le domaine de l'anthropologie des sciences du patrimoine. Elle a soutenu une thèse sur la reconfiguration des collections du musée du Quai Branly – Jacques-Chirac via la numérisation de la documentation et l'informatisation de la gestion des collections. Ses recherches actuelles portent sur les pratiques de conservation des objets muséaux, numériques et physiques, sur leurs temporalités et sur l'instabilité des matériaux du patrimoine.

## Yaël Kreplak

Sociologue, Yaël Kreplak travaille dans le domaine de l'analyse de l'action située. Ses travaux sont fondés sur des enquêtes ethnographiques, notamment à la villa Arson (Nice), au Centre Pompidou (Paris) et aux Archives nationales (Pierrefitte-sur-Seine). Ils élaborent une approche pragmatique de l'art, sensible aux processus de publicisation des œuvres et ancrée dans la description des pratiques concrètes de mise en exposition, de conservation, de restauration et de documentation.

## Dominique Perrois

Logisticien de formation, Dominique Perrois a participé au chantier des collections du musée du Quai Branly – Jacques-Chirac. En 2016, il a rejoint le musée national d'Art moderne comme responsable du pôle réserves, avec pour missions la définition des besoins des futures réserves externalisées et l'optimisation de la gestion des réserves existantes. Il est depuis janvier 2021 chargé de l'organisation du déménagement des activités du Centre dans le cadre des travaux de rénovation.

## NOTES

1. Guillaume Fonkenell (dir.), *Le Louvre pendant la guerre : regards photographiques (1938-1947)*, Paris, Musée du Louvre Éditions / Le Passage, 2009, p. 51.

2. *Ibid.*, p. 57.

3. Centre Pompidou, *Le Guide du convoyeur*, 2017, p. 2 [URL : [docplayer.fr/8833498-Le-guide-du-convoyeur.html](http://docplayer.fr/8833498-Le-guide-du-convoyeur.html)].

4. Pour une bibliographie de référence récente sur le sujet : Nathalie Halgand, Anne-Laure Séguin, *Convoyer des œuvres d'art : orientation bibliographique*, Paris, Institut national du patrimoine, 2020 [URL : [mediatheque-numerique.inp.fr/Bibliographies/Convoyer-des-oeuvres-d-art](http://mediatheque-numerique.inp.fr/Bibliographies/Convoyer-des-oeuvres-d-art)].

5. La commissaire de la LVII<sup>e</sup> Biennale, Christine Macel, est la conservatrice responsable du service de la création contemporaine au musée national d'Art moderne.

6. Huguette Caland, *Christine*, 1995, encre, gouache et feutre sur papier Washi, 203 × 203 cm, Paris, musée national d'Art moderne (AM 2016-620) ; Raymond Hains, *British Pavillon*, 1965-1976, peinture glycérophtalique sur aluminium, 151 × 133 cm, Paris, musée national d'Art moderne (AM 1977-620) ; Luboš Plný, *Sans titre*, 2015, encre de Chine, collage et acrylique sur papier, 99,5 × 140,8 cm, Paris, musée national d'Art moderne (AM 2016-83).

7. Caroline Jones, *The Global Work of Art: World's Fairs, Biennales, and the Aesthetics of Experience*, Chicago, University of Chicago Press, 2017.

8. Pour comparer, voir le volume annuel de prêts du musée du Louvre (2 200 en moyenne, hors période pandémique), du musée d'Orsay (973 en 2019) ou du musée du Quai Branly – Jacques-Chirac (1 975 en 2020). Toutes ces informations sont disponibles dans les rapports d'activité annuels des musées.

9. Centre Pompidou, *Bilan d'activité 2017*, avril 2018 [URL : [centrepompidou.fr/fr/le-centre-pompidou/bilans-activite](http://centrepompidou.fr/fr/le-centre-pompidou/bilans-activite)].

10. Jérôme Denis, David Pontille, « Le soin des choses : l'émergence des *Maintenance Studies* », *La Revue du crieur*, n° 15, 2020, p. 149-154 ; Fernando Domínguez Rubio, *Still Life: The Art Museum and the Ecologies of the Modern Imagination*, Chicago, University of Chicago Press, 2020.

11. Tiziana Nicoletta Beltrame, « Un travail de Pénélope au musée : décomposer et recomposer une base de données », *Revue d'anthropologie des connaissances*, vol. 6, n° 1, 2012, p. 217-237 ; *id.*, « L'insecte à l'œuvre : de la muséographie au bruit de fond biologique des collections », *Techniques et Culture*, n° 68, 2017, p. 162-177 ; Yaël Kreplak, « On Thick Records and Complex Artworks: A Study of Record-Keeping Practices at the Museum », *Human Studies*, vol. 41, n° 4, 2018, p. 697-717 ; *id.*, « La vision professionnelle des restaurateurs d'œuvres d'art : sur la pratique du constat d'état », *Revue d'anthropologie des connaissances*, vol. 3, n° 14, 2020 [DOI : 10.4000/rac.10587].

12. Ces documents relèvent des archives courantes du musée, non librement communicables au public, notamment parce qu'ils comportent un certain nombre d'informations confidentielles (lieux et emplacements de stockage, valeur d'assurance). Pour préserver la confidentialité de ces éléments, nous n'avons donné aucune précision géographique et avons conservé l'anonymat des transporteurs.

13. La détermination de cette trame et la rédaction du guide sont le fruit d'un travail collégial mené par le service de la régie des œuvres et le service de la restauration. La première version du guide date de 2011 et a fait l'objet de révisions régulières.

14. D'après Clifford Geertz, *The Interpretation of Cultures*, New York, Basic Books, 1973.

15. Sur la notion de « récit impressionniste », voir John van Maanen, *Tales of the Field: On Writing Ethnography*, Chicago, The University of Chicago Press, 1988.

16. Dominique Perrois, « Rapport de convoiement. Transport "retour" en camion », 18 décembre 2017, p. 1, Paris, musée national d'Art moderne, documentation interne.



17. Au musée national d'Art moderne, le pool des convoyeurs est constitué de régisseurs, de conservateurs et d'attachés, de documentalistes, d'agents du service des prêts, d'électromécaniciens, d'emballeurs et de restaurateurs. Une formation est dispensée ponctuellement par les régisseurs d'œuvres, afin de renouveler les équipes.

18. La quatrième caisse contient une œuvre d'une institution de Rennes avec laquelle le musée a, en vertu d'une pratique assez courante, établi un accord pour mutualiser les coûts de transport.

19. Perrois, 2017, cité n. 16, p. 2.

20. *Ibid.*, p. 2.

21. Le bois des caisses agit en effet comme une barrière contre les variations climatiques ; un film pare-vapeur sur les parois internes diminue les variations hygrométriques ; le système de calage et la garniture en mousse minimisent les effets d'éventuels chocs ou vibrations.

22. Ces zones servaient auparavant à acclimater les œuvres à leur sortie du camion. Maintenant que la continuité thermique est assurée tant par la caisse que dans le camion, le temps d'acclimatation est réduit.

23. Perrois, 2017, cité n. 16, p. 2-3.

24. Marc Levinson, *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*, New York, Princeton University Press, 2006.

25. Carlo Ginzburg, *Le Fil et les Traces : vrai faux fictif*, Martin Rueff (trad. fr.), Paris, Verdier, 2011 ; Francis Chateauraynaud, Yves Cohen (dir.), *Histoires pragmatiques*, Paris, Éditions de l'EHESS, 2016 ; Charlotte Guichard, « Image, art, artefact au XVIII<sup>e</sup> siècle : l'histoire de l'art à l'épreuve de l'objet », *Perspective*, n° 1, 2015 [DOI : 10.4000/perspective.5805].

## RÉSUMÉS

### **Suzan van de Velde, *Les inventaires et le rôle de la statuaire grecque dans la Rome antique***

À partir de la fin du III<sup>e</sup> siècle avant notre ère, nombre de statues grecques furent transportées à Rome. Ces sculptures étaient exposées dans des contextes publics de la ville et furent au fil du temps déplacées et relocalisées. Cet article explore les systèmes administratifs romains qui ont inscrit ces « nouveaux » objets d'art à leur arrivée à Rome et qui ont enregistré leurs transferts successifs dans différents contextes. Le *Cheval de bronze*, statue grecque du V<sup>e</sup> siècle avant notre ère, porte des inscriptions qui sont très probablement des « numéros d'inventaires » faisant référence aux registres romains. En analysant cette œuvre du point de vue matériel, l'auteur défend que les inscriptions sur ces statues n'apportent pas seulement un éclairage sur les processus de leur transport dans la Rome antique, mais démontrent aussi que les inventaires fonctionnaient comme des moyens de contrôle sur ces objets mus dans la ville.

### **Tiziana Beltrame et Yaël Kreplak, avec Dominique Perrois, *La Biennale est finie, on rentre à la maison ! Récit d'un convoiement d'œuvres en caisses entre Venise et Paris***

Depuis les années 1980, avec l'essor des expositions temporaires, sous l'effet du développement de la conservation préventive et de la professionnalisation de la régie, le transport d'œuvres s'est imposé comme une préoccupation majeure des professionnels du patrimoine. Dans la continuité de recherches sur les « petites mains » du patrimoine et leur rôle dans la vie des collections, à la croisée de la sociologie pragmatique et de l'anthropologie des sciences et techniques, ce récit est celui d'un convoiement ordinaire, le retour de trois œuvres du musée national d'Art moderne de la Biennale de Venise en 2017. À partir des souvenirs du convoyeur et de la documentation interne, il met en évidence ce qui se joue à chaque étape du transport. En montrant que les œuvres mobilisent toute une écologie, composée des personnes qui les accompagnent, des outils et des matériaux nécessaires à leur déplacement, des documents qui tracent leurs mouvements, ce récit participe à l'écriture d'une histoire située de la mondialisation de l'art.

### **Solène Amice, *Transporter pour sauvegarder : pour une histoire logistique de l'art durant la Première Guerre mondiale***

Les questions relatives à l'acheminement physique des objets, souvent laissées de côté par l'historiographie qui s'est concentrée sur les phénomènes de circulation et de transferts artistiques, sont décisives dans le cas d'un conflit comme la Grande Guerre car de fortes contraintes logistiques et des pénuries matérielles conditionnent le transport. Il s'agit ici de faire se rejoindre une littérature technique et une histoire de l'art qui s'intéresse à la circulation, car l'étude du moment du transport d'un objet peut permettre d'appréhender la construction du rapport d'une société à celui-ci et à sa matérialité. Ce champ d'études reste encore à défricher et, loin de constituer une histoire parallèle de l'art, cette approche logistique doit venir nourrir une histoire politique, administrative et idéologique du patrimoine.

### **Katerina Seraïdari, *Transporter, cacher, détruire : l'exil des orthodoxes (1912-1924) et leurs « objets réfugiés »***

En adoptant une approche biographique des objets, cet article vise à retracer l'histoire des « objets réfugiés » que les orthodoxes gréco-phones et turcophones apportèrent en Grèce dans une période qui commence en 1912 (« premier exil ») et qui se termine avec l'échange de populations après la convention de Lausanne de 1923. Trois cas de figure sont examinés : les objets transportés, cachés ou détruits. Seuls ceux qui furent mis en mouvement mais aussi arrivés à destination peuvent aujourd'hui être caractérisés comme « objets réfugiés ». Le transport dans ces circonstances requalifia l'objet, en lui conférant une valeur testimoniale par rapport à la vie d'antan, aux péripéties de l'exil et aux difficultés vécues après l'installation en Grèce.

### **Mareike Vennen, *La charge des images : les représentations des porteurs de l'expédition coloniale au Tendaguru (1909-1913) et leur circulation***

De 1909 à 1913, des porteurs ont déplacé 225 tonnes de fossiles dans le cadre de fouilles paléontologiques menées par le Museum für Naturkunde de Berlin dans la région colonisée du Tendaguru (sud de l'actuelle Tanzanie). Leur rôle décisif a jusqu'ici pourtant été ignoré. Le présent article analyse le contenu (soit le travail à l'image) ainsi que les conditions de production, d'utilisation et de circulation (soit le travail de l'image) de photographies représentant les porteurs au travail produites lors de cette expédition. Source importante pour une perspective

logistique sur l'histoire coloniale allemande, ces photographies témoignent de la culture matérielle scientifique en contexte colonial aussi bien que des transferts et de l'accumulation d'objets dans les collections européennes. En parallèle à la circulation des fossiles, l'autrice reconstruit la circulation de ces images du transport, qui ont fait des porteurs les protagonistes anonymes d'une *success-story* scientifique, nationale et coloniale, participant du travail d'autoreprésentation des membres de l'expédition et contribuant à légitimer et à populariser celle-ci.

•

## ABSTRACTS

### **Suzan van de Velde, *Object Inventories and the Role of Greek Statues in Ancient Rome***

Beginning at the end of the 3rd century BCE onwards, a vast number of Greek statues were transported to Rome. These statues were put on display in public contexts in the city and, over time, moved and relocated. This paper explores the Roman administrative systems which registered these “new” works of art after their arrival in Rome, then kept record of their successive transfers to different contexts. The *Bronze Horse*, a 5th-century BCE Greek statue, carries inscriptions that are most probably “inventory numbers” referring to Roman registers. Analyzing this work from an object-centered point of view, the author argues that the inscriptions on these statues not only shed light on the processes of their transport in ancient Rome but also demonstrate that inventories functioned as a means of control over these moving objects in the city.

### **Tiziana Beltrame and Yaël Kreplak, with Dominique Perrois, *The Biennale is Over, Let's Go Home! Account of an Art Shipment between Venice and Paris***

Since the 1980s—following the rise of temporary exhibitions as well as the development of preventive conservation and the professionalization of registration—the transportation of works of art has become a major preoccupation of cultural heritage professionals. As part of

the authors' research on the “shadow figures” of heritage and their role in the life of collections, this story, at the crossroads of pragmatic sociology and the anthropology of science and technology, is that of an ordinary movement, the return of three works to the Musée National d'Art Moderne from the Venice Biennale in 2017. Based on the courier's memories as well as internal documentation, it highlights what is at stake at each stage of transport. In showing that works mobilize a whole ecology—composed of the people who accompany them; tools and materials necessary for their movement; the documents that trace their movements—this account participates in the writing of a situated history of the globalization of art.

### **Solène Amice, *Transporting to Protect: Toward a Logistical History of Art during the First World War***

Questions relating to the physical transport of objects, often left aside by historiography instead concentrated on the phenomena of artistic circulation and transfer, are decisive in the context of a conflict such as the Great War due to demanding logistical constraints and material shortages affecting transport. Here, the question is to bring together technical literature and an art history interested in circulation, since the study of the moment of an object's transport can allow us to understand the construction of the relationship between a society, the object, and its materiality. This field of study has yet to be explored and, far from constituting a parallel history of art, this logistical approach must feed into a political, administrative, and ideological history of cultural heritage.

### **Katerina Seraïdari, *Transport, Hide, Destroy: The Exile of the Orthodox (1912–1924) and their “Refugee Objects”***

Adopting a biographical approach to objects, this article aims to trace the history of the “refugee objects” that Greek- and Turkish-speaking Orthodox brought to Greece during a period that begins in 1912 (the “first exile”) and ends with the population exchange following the Lausanne Convention of 1923. Three eventualities are examined: objects that were transported, hidden, or destroyed. Only those that were set in motion and also arrived at their destination can be characterized today as “refugee objects.” Transport under these circumstances requalified the object, conferring upon it a testimonial value in relation to its former life, the misadventures of exile, and the difficulties experienced after arriving in Greece.

**Mareike Vennen, *The Weight of Images: Representations of Porters from the Colonial Expedition to Tendaguru (1909–1913) and their Circulation***

From 1909 to 1913, porters moved 225 tons of fossils in the course of paleontological excavations conducted by the Museum für Naturkunde in Berlin in the colonized region of Tendaguru (in the south of present-day Tanzania). However, these porters' crucial role has so far been ignored. This article analyzes photographs of porters at work, produced during this expedition, for both their content (the work *in* the image) and their conditions of production, use, and circulation (the work *of* the image). An important source for a logistical perspective on German colonial history, these photographs attest to scientific material culture in colonial context as well as to the transfer and accumulation of objects in European collections. In parallel with the fossils' circulation, the author reconstructs the circulation of these transport images, which made the porters into anonymous protagonists of a scientific, national, and colonial success story, participating in the work of self-representation by the members of the expedition and contributing to its legitimization and popularization.

●

## ZUSAMMENFASSUNGEN

**Suzan van de Velde, *Inventare und die Funktion griechischer Figurenplastik im antiken Rom***

Seit dem Ende des dritten Jahrhunderts vor unserer Zeitrechnung wurden zahlreiche griechische Statuen nach Rom transportiert. In öffentlichen Kontexten der Stadt ausgestellt, wurden diese Skulpturen im Laufe der Zeit versetzt und an neuen Orten aufgestellt. Der Artikel befasst sich mit den römischen Verwaltungssystemen, die diese „neuen“ Kunstgegenstände bei ihrer Ankunft in Rom verzeichneten und ihre sukzessiven Transfers in unterschiedliche Zusammenhänge vermerkten. Das *Bronzepferd*, eine griechische Statue aus dem fünften

Jahrhundert vor unserer Zeitrechnung, weist Inschriften auf, bei denen es sich höchstwahrscheinlich um auf römische Register bezogene „Inventarnummern“ handelt. Gestützt auf die materielle Analyse des Werks argumentiert die Autorin, dass die Inschriften auf diesen Statuen nicht nur Informationen darüber liefern, wie bei ihrem Transport durch das antike Rom verfahren wurde, sondern darüber hinaus nachweisen, dass die Inventare dazu dienen, die Übersicht über diese innerhalb der Stadt bewegten Objekte zu bewahren.

**Tiziana Beltrame und Yaël Kreplak, mit Dominique Perrois, *Die Biennale ist vorbei, wir fahren nach Hause! Bericht von einer Kunstkurierfahrt mit Transportkisten von Venedig nach Paris***

Seit den 1980er Jahren ist der Kunsttransport – mit dem Aufkommen von Sonderausstellungen, durch die Entwicklung präventiver Konservierungstechniken und die Professionalisierung der Bestandsverwaltung – zu einer zentralen Aufgabe von Beschäftigten im Kulturerbe-Bereich geworden. Aufbauend auf Forschungen zu den „Handlangern“ der Kulturindustrie und ihrer Rolle für den Sammlungsbetrieb, schildert dieser Bericht an der Schnittstelle von pragmatischer Soziologie und Wissenschafts- und Technikanthropologie eine banale Kurierfahrt, bei der 2017 drei Werke des Musée national d'Art moderne von der Biennale in Venedig zurückgeholt wurden. Ausgehend von den Erinnerungen des Kuriers und den internen Aufzeichnungen verdeutlicht er, um was es bei jeder einzelnen Etappe des Transports geht. Der Bericht legt dar, dass die Werke eine ganz eigene Ökologie auf den Plan rufen – aus Menschen, die sie begleiten, mit Werkzeugen und Materialien, die zu ihrer Beförderung notwendig sind, sowie Unterlagen, in denen ihre Bewegungen verzeichnet werden – und trägt so zu einer situationspezifischen Geschichte der Globalisierung von Kunst bei.

**Solène Amice, *Transport zu Rettungszwecken: Für eine Logistikgeschichte der Kunst im Ersten Weltkrieg***

Fragen zur physischen Beförderung von Dingen werden von der auf die Phänomene der Verbreitung und des Transfers von Kunst konzentrierten Geschichtsschreibung gern vernachlässigt. Dabei sind sie im Falle eines Konflikts wie dem Ersten Weltkrieg ausschlaggebend, denn der Transport findet unter deutlich erschwerten Bedingungen und Materialmangel statt. Der Beitrag führt Technikkritik und eine am Umlauf von Bildwerken interessierte

Kunstgeschichte zusammen, da die Untersuchung des Transportmoments eines Gegenstandes viel darüber verrät, welches Verhältnis eine Gesellschaft zu diesem und seiner Materialität entwickelt hat. Der Forschungsbereich ist Neuland und der logistische Ansatz soll, ohne eine parallele Kunstgeschichte zu werden, zu einer politischen, administrativen und ideologischen Kulturgeschichte beitragen.

**Katerina Seraïdari, *Transportieren, verstecken, zerstören: Das Exil der Orthodoxen (1912-1924) und ihre „geflüchteten Objekte“***

In einem objektbiografischen Ansatz kommt der Artikel auf die Geschichte der „geflüchteten Objekte“ zurück, die die griechisch- und türkischsprachigen Orthodoxen – in einem Zeitraum, der 1912 (mit dem „ersten Exil“) beginnt und 1923 nach der Lausanner Konvention mit dem Austausch von Bevölkerungsgruppen endet – mit nach Griechenland brachten. Drei Fallkategorien werden untersucht: transportierte, versteckte und zerstörte Gegenstände. Nur Gegenstände, die in Bewegung versetzt wurden und ihr Ziel auch erreichten, lassen sich heute als „geflüchtete Objekte“ bezeichnen. Das Objekt erhält durch den Transport unter diesen Bedingungen eine neue Qualität, denn es erwächst ihm daraus ein Wert als Zeugnis des früheren Lebens, der Gefahren des Exils und der nach der Ankunft in Griechenland erlebten Schwierigkeiten.

**Mareike Vennen, *Die Last der Bilder: Darstellungen von Trägern bei der Kolonialexpedition am Tendaguru (1909-1913) und ihre Verbreitung***

Von 1909 bis 1913 bewegten Träger im Rahmen der paläontologischen Ausgrabungen des Berliner Museums für Naturkunde in der kolonisierten Region des Tendaguru (im Süden des heutigen Tansania) 225 Tonnen Fossilien. Doch ihr entscheidender Beitrag wurde bis dato ignoriert. Der vorliegende Artikel untersucht den Inhalt (also die Arbeit *im* Bild) sowie die Produktions-, Verwendungs- und Verbreitungsbedingungen der bei dieser Expedition entstandenen Fotografien von Trägern bei der Arbeit (also die Arbeit *am* Bild). Als bedeutende Quelle für eine logistische Perspektive auf die deutsche Kolonialgeschichte bezeugen diese Fotografien die materielle Wissenskultur im kolonialen Kontext wie auch die Transfers von Objekten und deren Anhäufung in europäischen Sammlungen. Parallel zum Umlauf der Fossilien rekonstruiert die Autorin daher den Umlauf dieser Transportbilder, die aus den

Trägern die namenlosen Protagonisten einer wissenschaftlichen, nationalen und kolonialen Erfolgsgeschichte machten, zur Selbstdarstellung der Expeditionsmitglieder gehörten und dazu beitrugen, das Unterfangen zu legitimieren und populär zu machen.

●

## RIASSUNTI

**Suzan van de Velde, *Gli inventari e il ruolo della statuaria greca nella Roma antica***

Dalla fine del III secolo a.C. in poi, giunsero a Roma numerose statue greche. Molte di queste sculture, esposte al pubblico in vari punti della città, nel tempo furono spostate per essere collocate altrove. L'articolo esplora come la burocrazia romana registrava l'arrivo a Roma di questi "nuovi" oggetti d'arte e i loro successivi trasferimenti. Il *Cavallo di Bronzo*, una statua greca del V secolo a.C., reca alcune iscrizioni: si tratta molto probabilmente di "numeri d'inventario" che fanno riferimento ai registri romani dell'epoca. Analizzando quest'opera da un punto di vista materiale, l'autore sostiene che lo studio delle iscrizioni presenti su queste statue permette di analizzarne le modalità di trasporto nell'antica Roma, dimostrando che gli inventari erano uno strumento per controllare i vari spostamenti di questi oggetti all'interno della città.

**Tiziana Beltrame e Yaël Kreplak, con Dominique Perrois, *La Biennale è finita, si torna a casa! La storia di un trasporto di opere d'arte tra Venezia e Parigi***

Dagli anni 1980, con l'aumento delle mostre temporanee, e per effetto dello sviluppo della conservazione preventiva e della professionalizzazione della figura del *registrar*, il trasporto delle opere d'arte è diventato una delle principali preoccupazioni dei professionisti del patrimonio. Nel solco delle ricerche sugli operatori si settore e sul ruolo che essi svolgono nella vita delle collezioni, all'incrocio tra sociologia pragmatica e antropologia della scienza e della tecnologia,

questo articolo racconta le vicende di una spedizione ordinaria: il ritorno di tre opere del Musée National d'Art Moderne dalla Biennale di Venezia del 2017. Basato sui ricordi dell'accompagnatore e sulla documentazione interna, l'articolo descrive ciò che accadde in ogni fase del trasporto. Mostrando che le opere mobilitano un mondo intero, composto dalle persone che le accompagnano, dagli strumenti e dai materiali necessari al loro trasferimento, e dai documenti che tracciano i loro spostamenti, questo racconto contribuisce alla scrittura di una determinata storia della globalizzazione dell'arte.

**Solène Amice, *Trasportare per salvare: per una storia logistica dell'arte durante la Prima Guerra mondiale***

Le questioni relative al trasporto fisico degli oggetti, spesso trascurate dalla storiografia, che si è concentrata sui fenomeni della circolazione e dei *transfer* artistici, sono decisive nel caso di un conflitto come la Grande Guerra, poiché in tali circostanze il trasporto era fortemente vincolato a motivi logistici e carenze di materiali. L'obiettivo di questo articolo è di riunire in un'unica sede la letteratura tecnica e quella branca della storia dell'arte che si interessa alla circolazione, perché lo studio della fase del trasporto di un oggetto può permetterci di capire la costruzione del rapporto di una società con l'oggetto stesso e con la sua materialità. Affrontando un campo di studio ancora tutto da esplorare, e ben lontano dal costituire una storia dell'arte parallela, questo approccio logistico intende alimentare una storia politica, amministrativa e ideologica del patrimonio.

**Katerina Seraïdari, *Trasportare, nascondere, distruggere: l'esilio degli ortodossi (1912-1924) e gli "oggetti rifugiati"***

Adottando un approccio biografico, questo articolo mira a tracciare la storia degli oggetti che gli ortodossi di lingua greca e turca portarono in Grecia in un periodo che inizia nel 1912 (detto "primo esilio") e termina con un vero e proprio "scambio di popolazioni" dopo la Convenzione di Losanna del 1923. Si esaminano tre casi: oggetti trasportati, nascosti o distrutti. Solo quelli che sono giunti a destinazione possono essere definiti come "oggetti rifugiati". In tali circostanze, il trasporto conferisce all'oggetto un valore testimoniale rispetto alla sua vita passata, alle peripezie dell'esilio e alle difficoltà incontrate dopo l'arrivo in Grecia.

**Mareike Vennen, *Il potere delle immagini: le rappresentazioni dei portatori della spedizione coloniale a Tendaguru (1909-1913) e la loro circolazione***

Tra il 1909 e il 1913, 225 tonnellate di fossili raccolti nell'ambito degli scavi paleontologici effettuati dal Museum für Naturkunde di Berlino nella regione colonizzata di Tendaguru (Tanzania meridionale) furono trasportati a mano da portatori, il cui ruolo fondamentale è stato finora ignorato. L'articolo analizza non solo il contenuto (lavoro nell'immagine), ma anche le condizioni di produzione, uso e circolazione (lavoro dell'immagine) delle fotografie con le quali fu immortalato il lavoro dei portatori durante questa spedizione. Tali fotografie rappresentano uno strumento importante per studiare la storia coloniale tedesca da una prospettiva logistica, ma sono anche una testimonianza importante della cultura materiale scientifica nel contesto coloniale, dello spostamento e dell'accumulo di oggetti nelle collezioni europee. Parallelamente alla circolazione dei fossili, l'autore ricostruisce la diffusione delle fotografie che testimoniano il trasporto di questi oggetti, che resero i portatori i protagonisti anonimi di una *success-story* scientifica, nazionale e coloniale, contribuendo all'autorappresentazione dei membri della spedizione e alla legittimazione e popolarizzazione della spedizione stessa.

●

## RESÚMENES

**Suzan van de Velde, *Los inventarios y la función de la estatuaría griega en la antigua Roma***

A partir de finales del siglo III a. C., un gran número de estatuas griegas fueron transportadas a Roma. Estas esculturas se expusieron en contextos públicos de la ciudad y con el tiempo se trasladaron y reubicaron. Este trabajo explora los sistemas administrativos romanos que registraron estos «nuevos» objetos de arte a su llegada a Roma e indicaron sus sucesivos traslados a diferentes contextos. El *Caballo de Bronce*, una estatua griega del siglo V a. C., lleva inscripciones que

probablemente sean «números de inventario» que hacen referencia a los registros romanos. Analizando esta obra desde un punto de vista material, la autora sostiene que las inscripciones de estas estatuas no sólo arrojan luz sobre los procesos de su transporte en la antigua Roma, sino que también demuestran que los inventarios funcionaban como un medio de control sobre estos objetos trasladados por la ciudad.

**Tiziana Beltrame y Yaël Kreplak, con Dominique Perrois, ¡La Bienal ha terminado, nos vamos a casa! La historia de la escolta de obras en cajas entre Venecia y París**

Desde los años 1980, con el auge de las exposiciones temporales debido al desarrollo de la conservación preventiva y la profesionalización de la gerencia, el transporte de las obras de arte se ha convertido en una de las principales preocupaciones de los profesionales del patrimonio. En la continuidad de las investigaciones sobre las «manitas» del patrimonio y su función en la vida de las colecciones, en la encrucijada de la sociología pragmática y la antropología de la ciencia y la tecnología, este relato es el de una escolta ordinaria, el regreso de tres obras del Musée National d'Art Moderne desde la Bienal de Venecia de 2017. Apoyándose en los recuerdos del mensajero y en la documentación interna, destaca lo que está en juego en cada etapa del transporte. Al mostrar que las obras movilizan toda una ecología, formada por las personas que las acompañan, herramientas y materiales necesarios para su desplazamiento, y los documentos que rastrean sus movimientos, este relato participa en la escritura de una historia situada de la globalización del arte.

**Solène Amice, Transportar para salvar: por una historia logística del arte durante la Primera Guerra Mundial**

Las cuestiones relativas al transporte físico de los objetos, a menudo dejadas de lado por la historiografía que se ha centrado en los fenómenos de circulación y de traslados artísticos, son decisivas en el caso de un conflicto como la Gran Guerra, ya que las fuertes limitaciones logísticas y la escasez de material condicionaron el transporte. Se trata en este artículo de reunir una literatura técnica y una historia del arte que se interesa por la circulación, pues el estudio del momento del transporte de un objeto puede permitir comprender la construcción de la relación de una sociedad con él y con su materialidad. Este campo de estudio está aún por explorar y, lejos de constituir una historia del arte paralela, este enfoque logístico debe

alimentar una historia política, administrativa e ideológica del patrimonio.

**Katerina Seraïdari, Transportar, esconder, destruir: el exilio de los ortodoxos (1912-1924) y sus «objetos refugiados».**

Adoptando un enfoque biográfico de los objetos, este artículo pretende trazar la historia de los «objetos refugiados» que los ortodoxos de habla griega y turca llevaron a Grecia en un periodo que comienza en 1912 («primer exilio») y termina con el intercambio de poblaciones tras la Convención de Lausana de 1923. Se examinan tres casos: objetos transportados, escondidos o destruidos. Sólo los que fueron movilizados, pero también llegaron a su destino, pueden calificarse ahora de «objetos refugiados». El transporte en estas circunstancias recalificó el objeto, dándole un valor testimonial en relación con la vida de antaño, las peripecias del exilio y las dificultades experimentadas tras el asentamiento en Grecia.

**Mareike Vennen, La carga de las imágenes: las representaciones de los porteadores de la expedición colonial Tendaguru (1909-1913) y su circulación**

De 1909 a 1913, los porteadores trasladaron 225 toneladas de fósiles en la región colonizada de Tendaguru (al sur de la actual Tanzania) en el marco de las excavaciones paleontológicas realizadas por el Museum für Naturkunde de Berlín. Sin embargo, hasta el momento se ha ignorado su rol decisivo. Este artículo analiza el contenido (es decir, el trabajo en la imagen) así como las condiciones de producción, uso y circulación (es decir, el trabajo de la imagen) de las fotografías producidas durante esta expedición y representando los porteadores en el trabajo. Fuente importante para una perspectiva logística de la historia colonial alemana, estas fotografías dan testimonio de la cultura material científica en un contexto colonial, así como del traslado y la acumulación de objetos en las colecciones europeas. Paralelamente a la circulación de los fósiles, la autora reconstruye la circulación de estas imágenes de transporte, que convirtieron a los porteadores en protagonistas anónimos de un éxito científico, nacional y colonial, participando en la labor de autorrepresentación de los miembros de la expedición y contribuyendo a su legitimación y popularización.

Traduction vers l'allemand : Kristina Lowis ;  
vers l'anglais : Matthew Gillman ; vers l'italien :  
Jacopo Ranzani ; vers l'espagnol : Paola Boué.

## CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES ET DROITS D'AUTEUR

Malgré nos recherches, les auteurs ou ayants droit de certains documents reproduits dans le présent ouvrage n'ont pu être contactés. Nous avons pris la responsabilité de publier les images indispensables à la lecture des propos des auteurs. Nous tenons à leur disposition les droits usuels en notre comptabilité.

© SALT Research, Gülsün Karamustafa Archive (p. 6, 8) | © FC Bergmann ; © Kurt Van der Elst (p. 10) | © Paris Match (p. 11) | © RMN-Grand Palais (musée du Louvre) / Jean-Gilles Berizzi (p. 12) | © Royal Academy of Arts, London (p. 13) | © The Estate of R. Buckminster Fuller (p. 14) | © Musée Cognacq-Jay (p. 15) | © The Museum of Modern Art (p. 16) | © Yanick Folly / AFP (p. 17) | © Gallica / Bibliothèque nationale de France (p. 18, 59) | © Lucas Barioulet (p. 19) | © State Collections of Antiquities and Glyptothek Munich / Renate Kühling (p. 25) | © John Kindness ; © Ashmolean Museum, Oxford (p. 27) | © RMN-Grand Palais (musée du Louvre) / Benoît Touchard (p. 32) | © Archives Alinari, Florence, Dist. RMN-Grand Palais / Fratelli Alinari (p. 33) | © Dominique Blain ; © Vincent Royer, Open Up Studio pour le Centre culturel canadien, nov. 2021 (p. 35) | © BPK, Berlin, Dist. RMN-Grand Palais / Antje Voigt (p. 36) | © Château de Versailles, Dist. RMN / Christophe Fouin (p. 39) | © Matthes & Seitz, Berlin (p. 40) | © BPK, Berlin, Dist. RMN-Grand Palais / image BPK (p. 41) | © Ministère de la Culture – Médiathèque de l'architecture et du patrimoine, Dist. RMN-Grand Palais / Noël Le Boyer (p. 42) | © Musée du Louvre, Dist. RMN-Grand Palais / image Musée du Louvre (p. 43) | © IRD – Edmond Bernus (p. 52) | © Hélène Claudot-Hawad, 1984 (p. 54) | © Musée Carnavalet – Histoire de Paris (p. 55) | © Walter W. Bird (p. 56) | © Bauhaus-Archiv Berlin ; © ADAGP, Paris, 2022 (p. 57) | © Mobilier national, Isabelle Bideau (p. 60) | © Bibliothèque de l'Institut national d'histoire de l'art, collections Jacques Doucet (p. 63) | © Fondation Napoléon / Patrice Maurin-Berthier (p. 64) | © Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg (SPSG) / Wolfgang Pfäuder (p. 66) | © Herron Archive ; © ADAGP, Paris, 2022 (p. 67) | © Oak Taylor-Smith pour Factum Foundation (p. 74-75, 80) | © Factum Foundation (p. 78-79, 89) | © Oak Taylor-Smith pour Factum Arte (p. 81, 85) | © Factum Arte (p. 82) | © James Morris pour Factum Foundation (p. 88) | © Roma, Sovrintendenza Capitolina ai Beni Cultura (p. 97-100, 102-103) | © Museo Nazionale Romano (p. 101) | © Dominique Perrois, 12 décembre 2017 (p. 111-114, 116) | © Joly, Ecpad, Défense (p. 123) | © Solène Amice, 2021 (p. 124) | © Bauche, Ecpad, Défense (p. 126-129) | © Thessaloniki History Center Archives (p. 133) | © Lykides, ELIA-MIET Photographic Archive, Cultural Foundation of the National Bank of Greece (p. 134) | © Library of Congress (p. 135) | © Église de Saint-Jean-le-Russe (p. 137) | © Musée de Civilisation d'Asie Mineure, Neo Prokopi (p. 139) | © Musée byzantin et chrétien (p. 140) | © Archive of the Hellenic Broadcasting Corporation (ERT SA), Collection of P. Poulidis (p. 141) | © Museum für Naturkunde, Berlin (p. 146, 149, 151-153, 155) | © Boston, Museum of Fine Arts (p. 168) | © National Gallery of Art (p. 169) | © Bayonne, musée Bonnat-

Helleu / cliché : A. Vaquero (p. 171) | © The Trustees of the British Museum (p. 172) | © Gulf Stream Éditeur (p. 173) | © Gewista Werbegesellschaft mbH (p. 175).

Les opinions émises dans les articles n'engagent que leurs auteurs. Tous droits de traduction, d'adaptation et de reproduction par tous procédés réservés pour tous pays. En application de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1992, il est interdit de reproduire, même partiellement, la présente publication sans l'autorisation de l'éditeur ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (20, rue des Grands-Augustins – 75006 Paris).

All rights reserved. No part of this publication may be translated, reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or any other means, electronic, mechanical, photocopying recording or otherwise, without prior permission of the publisher.



# TRANSPORTS

Le transport est un moment à la fois précaire et intense de la vie des choses. Qu'il soit ritualisé, comme dans le cadre de prêts pour des expositions, ou effectué dans l'urgence, comme en temps de conflit, il est révélateur à bien des égards de l'importance culturelle conférée aux biens patrimoniaux. Enjeu capital des institutions qui les préservent, il est à l'origine d'une littérature spécialisée considérable. Si une historiographie critique du développement de ses pratiques reste à envisager, l'histoire de l'art, pour laquelle les phénomènes de mobilités constituent un domaine de recherche important, ne se pose que trop rarement la question pragmatique des conditions du mouvement. Ce sont précisément aux phases de transit des objets que les contributions du présent volume sont consacrées. Des inventaires retraçant les déplacements des statues dans l'Antiquité jusqu'au nouveau champ des possibles offert par les outils numériques de reproduction, en passant par les architectures itinérantes ou encore la circulation d'artefacts en contexte colonial puis postcolonial, les approches diverses qui nourrissent ce numéro mettent en lumière l'impact du transport sur l'existence matérielle et symbolique des objets.



Perspective 2022 – 1  
Juin 2022  
ISBN : 978-2-917902-99-8  
Prix du numéro : 25 €

institut  
national  
d'histoire  
de l'art

