

During the golden age of postwar prosperity in the West, maritime museums, together with the academic disciplines of underwater archaeology and maritime history, underwent a remarkable period of growth. Moreover, this was very much a mutually reinforcing expansion, with developments in one area lending strength to the other two. Beginning in the late 1950s, and gaining momentum throughout the 1960s and 1970s, public interest, scholarship and funding directed at maritime heritage increased across the board. Though some of this growth was rooted in existing institutions, the unprecedented nature of this expansion is reflected in the foundation of publications such as *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration* (1972), academic enterprises such as the *Atlantic Canada Shipping Project* (1976) — which itself gave rise to important monographs and serials — as well as organizations such as the *International Congress of Maritime Museums* (1972), and the *International Symposium of Boat and Ship Archaeology* (1976), to mention only the best known.

By all accounts, these decades were formative and hopeful times which, from the besieged perspective of the late 1990s, cannot but be remembered with a certain wistfulness and worry. Yet beyond such feelings, this legacy of rapid expansion provides an apt background against which to consider the social function of maritime material culture today. With institutional soul-searching, redefinition and reorganization currently such common elements in both the academic and museum world, it may well be worth considering the forces and circumstances that have shaped developments in this area. Writing as someone working within a museum, the emphasis here will be on the dynamics of collection development; yet as a curator, my underlying concern is essentially with the meaning and value of material culture. From this vantage point, three separate but related issues appear particularly relevant to this discussion and, by extension, to this special issue of *MHR*: (1) What is the social function of maritime museums in contemporary society? (2) What role should collections play in maritime

Durant la période de prospérité d'après-guerre qui marqua l'âge d'or du monde occidental, les musées maritimes et les disciplines universitaires de l'archéologie sous-marine et l'histoire maritime connurent une expansion remarquable qui, en outre, se nourrissait d'elle-même, les progrès réalisés dans un domaine profitant aux deux autres. Vers la fin des années 1950, le patrimoine maritime fut l'objet d'un engouement et d'une plus grande aide financière, tendance qui s'accrut durant les années 60 et 70. Si cette expansion avait en partie sa source dans des institutions, son importance sans précédent fut confirmée par la parution de publications comme *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration* (1972), la mise sur pied de projets universitaires tel l'*Atlantic Canada Shipping Project* (1976) — qui déboucha lui-même sur d'importantes monographies et séries —, sans oublier la naissance d'organisations comme l'*International Congress of Maritime Museums* (1972) et l'*International Symposium of Boat and Ship Archaeology* (1976), pour ne citer que les plus connus.

Quoi qu'il en soit, ces décennies furent terres de défrichage et d'espoir, et on ne peut les évoquer sans un brin de mélancolie et d'inquiétude en ces temps difficiles de la fin des années 90. Au-delà de ces sentiments, les fruits de cette expansion accélérée créent un riche substrat permettant de préciser la fonction sociale de la culture matérielle maritime à notre époque. La quête des raisons profondes, la redéfinition et la restructuration des institutions faisant maintenant partie de la vie quotidienne des universités et des musées, il vaut peut-être la peine d'examiner les forces et les circonstances qui ont forgé l'évolution de ce secteur. En tant qu'individu œuvrant dans un musée, j'insisterai sur la dynamique du développement d'une collection; cependant, à titre de conservateur, ma principale préoccupation demeure le sens et l'utilité de la culture matérielle. De ce point de vue privilégié, trois questions distinctes mais reliées ont une pertinence particulière dans le débat qui nous intéresse et, par conséquent, dans ce numéro spécial de la *Revue*: (1) Quelle est la fonction

museums? (3) What sort of maritime artifacts require/deserve special attention today?

### **Maritime Museums and Contemporary Society**

On the face of it, the defining characteristics of maritime museums are obvious enough. Maritime museums concern themselves, broadly speaking, with humanity's relationship with the marine environment. Their collections generally focus on the social, political, economic and, above all, technological aspects of living, working and playing on, or at the edge of, navigable waters. Many maritime museums have a regional focus, though some of the best known follow a national mandate and enjoy international stature.

As a defining framework, this is as good and viable as any. Yet as with most museums dedicated to industrial or transportation history, there is often a strong inclination among maritime museums towards a whig view of progress, one in which technology, along with its makers and users, is portrayed as triumphant. There are, of course, some notable exceptions but they simply serve to prove a rule, the roots of which may be found in a natural desire to preserve and honour the remnants of past glory. Thus, writing with obvious concern about the prospects of provincial maritime museums in the UK, Stuart Davies observed that "the majority have been founded since 1960 as part of a broader preservation movement to save the historically important remains of the first Industrial Revolution and subsequent Victorian industrialization."<sup>1</sup> Similarly, one finds that the celebration of naval power past and present serves to sustain the numerous maritime museums and heritage sites established around preserved war ships.

By contrast (and it is a contrast that is more striking with each passing day), postwar Western society has become increasingly removed from traditional sea-borne and coastal trades. The causes of this stem from mechanization, containerization, flags of convenience, the global transfer of heavy industry and, in the case of the fishery, serious stock depletion. Thus the immediate social relevance of maritime endeavour — and by extension the social function of maritime collections — has of late become obscured. The historical resonance remains intact, but the triumphant narrative line seems strangely unfinished. This is perhaps most evident in the nature and

sociale des musées maritimes dans notre société contemporaine? (2) Quel rôle devraient jouer les collections dans pareils musées? (3) À quel genre d'objets maritimes devrait-on porter attention de nos jours?

### **Les musées maritimes dans la société contemporaine**

D'emblée, les éléments qui définissent un musée maritime paraissent évidents. Au sens large, un musée maritime s'intéresse aux liens entre l'humanité et la mer. Ses collections se concentrent généralement sur les aspects sociaux, politiques, économiques et surtout techniques de la vie, du travail et des loisirs dans les eaux navigables ou près de celles-ci. Bon nombre de musées maritimes ont une vocation régionale, mais certains des plus connus se sont dotés d'une mission nationale et jouissent d'une réputation internationale.

Ce cadre est aussi valable qu'un autre comme point de départ. Néanmoins, à l'instar de la majorité des musées consacrés à l'histoire de l'industrie ou des transports, les musées maritimes cèdent souvent à la tentation de brosser un tableau sécessionniste du progrès, où la technologie et ceux et celles qui la forgent et l'utilisent ont un aspect triomphateur. Bien sûr, il existe des exceptions notables, mais elles ne font que confirmer la règle, laquelle trouve ses origines dans le désir naturel de préserver et d'honorer les vestiges d'un passé glorieux. Manifestement préoccupé par l'avenir des musées maritimes provinciaux du Royaume-Uni, Stuart Davies écrivait que la majorité d'entre eux avaient vu le jour après 1960, dans la foulée du vaste mouvement visant à sauvegarder les vestiges de la première Révolution industrielle de l'histoire et de la période d'industrialisation victorienne qui l'a suivie<sup>1</sup>. De même, célébrer la puissance navale d'hier et d'aujourd'hui nourrit les multiples musées maritimes et sites historiques dédiés à la sauvegarde des navires de guerre.

À l'inverse (et le contraste s'accroît au fil des jours), la société occidentale d'après-guerre s'est graduellement éloignée des métiers traditionnels de la mer et des côtes. On le doit à la mécanisation, à l'avènement des conteneurs, à l'usage de pavillons de complaisance, au transfert de l'industrie lourde d'une région du monde à une autre et, dans le cas des pêches, à un grave appauvrissement des stocks. Dernièrement, les activités maritimes — et par extension le rôle social des collections maritimes — ont perdu de

make-up of many maritime collections and their interpretation. Exhibits and discussions of contemporary maritime activity are all too rare and celebrations of past, particularly nineteenth-century, greatness, are all too abundant. More often than not, an informed visitor will be struck by the silence concerning the very real, dramatic changes of recent years.<sup>2</sup> Observing something similar, the editors of the literary magazine *Granta* offer some hint of the reasons behind this in their introduction to a special issue dedicated to "The Sea:"

*The sea can still make us scared and wistful — the Titanic, Charles Trenet singing La Mer — but it also seems to have lost its power. The tide of images, metaphors and stories has been steadily retreating. There are some great and popular exceptions — the novels of Patrick O'Brian, Hollywood's new Titanic — but even these see the sea as history, evocations of the way we were. Why should this be? One obvious answer is that as travellers we no longer need the sea. Another is that ships have deserted great cities and their shorelines... With the ships have gone the men who sailed them, their waterfront bars long closed, the old piers turned into museums or marinas.<sup>3</sup>*

In view of this, maritime museums arguably face a problem of a greater magnitude than other general history or transportation museums. Moreover, the implications of this are worthy of serious consideration; for it places many maritime museums and their collections in the awkward position of being rooted in a meta-narrative that has been fractured by contemporary events and trends. Collections that once reflected active political, social and economic forces in Western society, now seem transformed into a kind of lesser collection of antiquities.

This is not absolutely the case, of course. In some areas — the history of yachting comes to mind — the historical continuum still seems vibrant enough. Furthermore, historical collections will always retain significant didactic value. And yet the problem of fading social relevance remains and cannot be dismissed as merely an abstract matter of self-definition and interpretive direction (though for those within the profession these aspects may be real enough). Rather, the urgency of the matter rests with the very practical concern of trying to promote and develop maritime museums and collections at a time when public funding is being reduced, and the competition for admissions, attendance and private-sector support is growing.<sup>4</sup>

leur pertinence pour la société. La résonance historique demeure, mais le récit aux accents triomphaux de naguère semble désormais sonner curieusement creux. La nature et la composition de maintes collections maritimes et l'interprétation de ces dernières l'illustrent bien. Rarement aborde-t-on les activités maritimes contemporaines dans les expositions et les conférences, tandis qu'abondent les homélies sur la grandeur des siècles passés, en particulier le XIX<sup>e</sup>. Plus souvent qu'autrement, les visiteurs ferrés dans le domaine sont frappés par le mutisme au sujet des changements bien réels et draconiens de ces dernières années<sup>2</sup>. Notant quelque chose de semblable, la rédaction du magazine littéraire *Granta* donnait un aperçu des raisons à l'origine de cette situation dans l'introduction d'un numéro spécial sur la mer :

*La mer suscite encore la crainte et la mélancolie — le Titanic, la chanson La Mer de Charles Trenet —, mais elle semble avoir perdu de sa magie. La vague d'illustrations, de métaphores et d'histoires paraît refluer constamment. Il y a des exceptions, témoins d'une grande popularité — les romans de Patrick O'Brian, la nouvelle version hollywoodienne du Titanic —, mais il s'agit là encore d'évocations historiques d'une manière de vivre aujourd'hui disparue. Pourquoi? La première réponse qui vient à l'esprit est que, pour voyager, il n'est plus besoin de naviguer. Une autre est que les bateaux ne font plus partie du paysage des grandes cités ni du rivage sur lequel elles ont été érigées... Avec les navires ont disparu les hommes qui les pilotaient, les bars à marins ont depuis longtemps fermé leurs portes et les quais se sont transformés en musées ou marinas<sup>3</sup>. »*

Face à cela, on pourrait dire que les musées maritimes se heurtent à un problème plus épineux que les autres musées d'histoire générale ou de transports. Il convient en outre de se pencher sérieusement sur les répercussions d'une telle évolution, car maints musées maritimes et leurs collections se retrouvent dans une position délicate, celle de voir leurs assises coulées dans une métanarration disloquée par des événements et courants contemporains. Les collections, qui jadis reflétaient les tendances politiques, sociales et économiques vibrantes de la société occidentale, paraissent s'être muées en collections mineures d'antiquités.

Ce n'est pas toujours le cas, bien sûr. Dans certains domaines — le premier auquel on pense est l'histoire de la navigation de plaisance —, le continuum historique semble garder tout son

## The Role of Collections in Maritime Museums

In addition to the challenge of a changing social context, maritime museums, in common with all museums, are under increasing pressure to offer visitors more than "just" traditional displays of artifacts, text panels and audio-visuals. There is today an increasing push for more active or activity-based interpretation, all of which tends to reduce the interpretive role and recognition given to collections. More to the point, with this role reduced, the costs of collecting and collections have generally been subjected to greater critical scrutiny; against which long-held arguments for the preservation of "study collections" often seem to pale. Fortunately, this scrutiny has only rarely developed into an open call for deaccessioning or an overt halt to collecting. Nevertheless, it remains true that whereas active collecting was once a very prominent aspect of museum work — and identity — this is no longer the case. Indeed, real acquisition accounts are now quite scarce. Curators are therefore increasingly reliant on donations and gifts which, though welcome, are subject to that self-perpetuating dynamic wherein what we collect and display influences the potential donor's sense of what is valuable and hence what is donated.

Beyond reduced budgets, the role and value of collections has been affected by a greater division of labour and with it a further division of limited resources. As part of changing professional trends and in the face of greater competition, many museums have hired full or part-time fund-raisers or promotions experts. In addition, resources have been devoted to expensive new interpretive, often interactive, technologies aimed at augmenting or enhancing visitor experience.<sup>5</sup> Higher standards of conservation and collection management have also been introduced and although these have certainly helped consolidate artifact holdings while improving access, higher standards have also brought higher costs. And none of this, it must be stressed, is necessarily a bad thing, though it has generally put further pressure on collection development and management.

On the other side of the equation, there is still much to be said for artifacts as unique, authentic, even numinous documents of our past.<sup>6</sup> The arguments have been made often before, but bear repeating in this context (it might even be said they very much *need* repeating). Collections of artifacts constitute the traditional heart

dynamisme. D'autre part, les collections historiques posséderont toujours une grande valeur didactique. Néanmoins, le problème d'une pertinence sociale insuffisante persiste, et on ne peut simplement l'écartier comme s'il s'agissait d'une question abstraite de définition ou de sens de l'interprétation (même si ces aspects demeurent bien réels pour les membres de la profession). En fait, le noeud du problème réside dans la préoccupation très pragmatique de promouvoir et d'agrandir les musées maritimes et leurs collections à une époque où les fonds publics s'amenuisent et où la concurrence ne fait que s'intensifier pour les visites, l'auditoire et l'aide du secteur privé<sup>4</sup>.

## Le rôle des collections dans les musées maritimes

En plus de lutter pour demeurer pertinents dans une société en évolution, les musées maritimes, comme les autres musées, subissent des pressions croissantes afin de proposer aux visiteurs autre chose que les présentations classiques d'objets, de panneaux explicatifs et de matériel audio-visuel. Aujourd'hui, la mode favorise une interprétation dynamique ou fondée sur l'interaction, ce qui tend à atténuer le rôle interprétatif des collections et l'intérêt qu'on leur porte. D'ailleurs, ce rôle ayant perdu de l'importance, on s'est penché d'un œil bien plus sévère sur les collections et le coût de leur constitution, et les arguments en faveur du maintien de « collections d'étude » semblent souvent pâlir devant pareil examen. Heureusement, il en a rarement découlé un appel à l'aliénation des collections ou un arrêt de leur développement. Il n'en demeure pas moins que monter une collection n'est plus cet aspect crucial du travail d'un musée, de son identité. De fait, les comptes d'acquisition réels sont plutôt rares de nos jours. Les conservateurs tablent donc davantage sur les dons qui, quoique bienvenus, sont sujets à la perpétuelle dynamique voulant que ce que l'on collectionne et expose a une influence sur ce que les donateurs en puissance estiment avoir de la valeur et offrent.

Outre l'érosion des budgets, le rôle et la valeur des collections ont été affectés par une plus grande répartition de la main-d'œuvre, assortie d'une fragmentation des ressources déjà limitées. Vu l'évolution de la profession et la concurrence plus vive, de nombreux musées ont embauché à temps plein ou partiel des experts en collecte de fonds ou en promotion. On a aussi investi dans de nouvelles technolo-

and still lingering soul of museums; they are *the* defining institutional characteristic. In fact, as Dr David Wilson, former director of the British Museum, once noted, "a museum that does not collect is a dead museum."<sup>7</sup> Speaking in support of the study of material culture, Henry Glassie has argued that "the artifact is as direct an expression, as true to the mind, as dear to the soul, as language, and, what is more, it bodes forth feelings, thoughts, and experiences elusive to language."<sup>8</sup> Perhaps more importantly, however, for the visiting and tax-paying public, there remains an enduring association between the idea of the museum and collections; the former are still viewed as custodians of public heritage and the latter as the physical embodiment of a common culture and history.

Yet these are issues and values common to *all* collections. If there is a characteristic that sets maritime collections apart, it may perhaps be found in the odd marriage of triumphant progress — so often reflected in the artifacts of maritime technology — with social separation — manifest in the cultural remnants of the mariner. This, again, is a generalization. Nevertheless, viewed in the context of the whiggish origins of so many maritime collections — evident in the over-representation of the eighteenth and nineteenth centuries — the awkwardness of this particular mixture of forward-looking technological determinism and backward-looking social anthropology becomes apparent. On the one hand, any survey of maritime museums reveals a striking degree of similarity and repetition (not to say redundancy) in the substance and spirit of the technology preserved. These artifacts tend to follow a narrative of Western progress and triumph, ideas that are particularly evident in the areas of shipbuilding, navigation, shipping and naval warfare. On the other hand, the life and work of the mariner are represented by artifacts that tend to represent an unusual sub-culture, distinct and separate from the main current of Western society. Whatever the actual extent of this separation, it may fairly be said to be the pre-eminent theme of the cultural collections, for it is the distinct nature of the mariner's life and work (now scarcely visible in contemporary Western society) that we seem most anxious to preserve. These two themes — triumphant technology and lost sub-culture — thus share a common, if largely unreconciled, co-existence in maritime museums; so common in fact that it is seldom, if ever, the subject of formal comment.

In light of this, the continued development of collections in maritime museums today

gies d'interprétation coûteuses, souvent interactives, afin d'enrichir l'expérience des visiteurs<sup>5</sup>. Des normes de conservation et gestion des collections plus sévères ont aussi vu le jour et, si elles ont concouru à réaménager les réserves d'objets tout en favorisant l'accès, elles ont aussi signifié des coûts plus élevés. Rien de cela, soulignons-le, n'est mauvais, mais les pressions sur le développement et la gestion des collections s'en sont trouvées accrues.

Par ailleurs, on pourrait encore en dire long sur les pièces de collection en tant que documents uniques, authentiques, voire mystiques de notre passé<sup>6</sup>. Les arguments ne datent pas d'hier, mais il convient de les rappeler (en fait, on pourrait dire qu'il *faut* les répéter). Bâtir une collection demeure la vocation, l'âme du musée; c'est *la* définition même de l'institution. Ainsi que David Wilson, ancien directeur du British Museum, le notait : « un musée qui ne constitue pas de collections n'est pas un musée<sup>7</sup> ». Défendant l'étude de la culture matérielle, Henry Glassie soutenait que « l'objet façonné est une expression aussi directe, aussi proche de l'esprit, aussi chère au cœur que le langage, mais plus encore, il s'accompagne de sentiments, de pensées et d'expériences que ne peut véhiculer le langage<sup>8</sup> ». Toutefois, ce qui importe peut-être le plus pour les visiteurs et contribuables, c'est que le lien entre les concepts de musée et de collection perdure; le premier est toujours perçu comme un sanctuaire du patrimoine public et la seconde, comme la matérialisation d'une culture et d'une histoire communes.

Ces questions et valeurs s'appliquent à toutes les collections. S'il existe une caractéristique qui place les collections maritimes à part, peut-être se trouve-t-elle dans le mariage insolite du progrès triomphateur — comme le reflètent si souvent les artefacts de la technologie maritime — et de la ségrégation sociale — manifeste dans les vestiges culturels des marins. Il s'agit encore d'une généralisation. Quoi qu'il en soit, étant donné les origines sécessionnistes de maintes collections maritimes, visibles dans la place excessive consacrée aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, on se rend compte de l'incongruité d'un amalgame aussi particulier de déterminisme technique axé vers l'avenir et d'anthropologie sociale figée dans le passé. N'importe quelle enquête sur les musées maritimes révélera un étonnant degré de similitude et de répétition (pour ne pas dire redondance) dans la nature et l'esprit de la technologie préservée. Les objets ont tendance à narrer les progrès et triomphes de la société occidentale, manifestes dans les

represents a particular challenge for the curatorial imagination. How are collections that generally combine a once triumphant technology with the artifacts of a virtually extinct Western sub-culture (the tribe of the mariner), to be justified, developed and interpreted in a meaningful way without surrendering entirely to the notion of "the sea as history"?

### **Contemporary Collecting and Contexts**

Whether discussing the difficulties arising from the contemporary context, the combined effects of budget cuts and new interpretive approaches, or the particular character of maritime collections, it is the problem of social relevance that remains the constant. To pursue this is not to suggest that historical collections are less important or meaningful than artifacts that are more readily recognized by current generations. Obviously to do so would be to negate the existence of some of the most significant and fascinating museum and scientific collections known. It would also be to deny the very real importance of history in the identity and self-understanding of any society, something which, like personal memory, is an essential source of orientation and coherence (notwithstanding the current weakness of history as a subject in some school curricula). Rather the issue of social relevance speaks to the need for all concerned with maritime history and heritage to complement the historical by addressing the contemporary situation.<sup>9</sup> This may be done by finding new subjects, or equally, by recontextualizing and thereby developing contemporary perspectives on the old and established. Maritime collections must reflect what our relationship with the sea and waterways once was, but they should also serve to extend their narratives, both descriptive and analytical, into the present and thereby provide points of departure from which contemporary viewers can reflect on their ongoing relationship with the marine environment.

Perhaps the single best example of a large-scale institutional effort to re-orient the thematic basis of maritime collections, and thereby reinvigorate the narrative line, can be found at the *Maritiem Museum "Prins Hendrik"* in Rotterdam. Using the construct of a vade mecum, the Museum divided the history of shipping into four principle parts including: the purpose of shipping (of which six purposes were selected); nine necessary conditions for the function of each stated "purpose"; the assertion of shipping as a cultural phenomenon fully integrated with the surrounding culture; and

domaines de la construction navale, la navigation, la marine marchande et la guerre. La vie et le travail des marins, en revanche, sont représentés par des objets qui semblent illustrer l'existence d'une sous-culture étrange, distincte du courant principal de la société occidentale. Quelle que soit son importance véritable, on peut dire que cette séparation reste le thème principal des collections culturelles, car nous semblons fort désireux de sauvegarder la nature particulière de la vie et du travail de marin (à peine visible dans la société occidentale actuelle). Ces deux thèmes, le triomphe de la technologie et une sous-culture disparue, coexistent donc dans les musées maritimes, même si on les concilie peu; pareille coexistence est si commune qu'on la mentionne rarement, sinon jamais.

À la lueur de ce qui précède, poursuivre l'expansion d'une collection dans les musées maritimes existants pose un défi certain à l'imagination des conservateurs. En effet, comment justifier une collection qui, d'une manière générale, allie une technologie jadis triomphante aux vestiges d'une sous-culture occidentale virtuellement disparue (la tribu des marins)? Comment peut-on développer une telle collection et l'interpréter utilement sans totalement céder à la notion que la mer fait désormais partie de l'histoire?

### **Les collections contemporaines et leur contexte**

Qu'on parle des difficultés issues du cadre contemporain, des effets combinés des coupures budgétaires et des nouvelles méthodes d'interprétation ou de la nature particulière des collections maritimes, la constante demeure le problème de la pertinence sociale. Y revenir ne signifie pas qu'une collection historique présente moins de valeur ou d'intérêt que les témoins aisément identifiés par les générations actuelles, sinon on nierait l'existence de certaines collections muséales et scientifiques qui figurent parmi les plus significatives et fascinantes que l'on connaisse. Cela reviendrait aussi à nier l'importance très réelle de l'histoire dans l'identification et l'introspection d'une société, qui, à l'image de la mémoire individuelle, est à la source de l'orientation et la cohérence (sans compter la place insuffisante de l'histoire dans le programme de certaines écoles). Le problème de la pertinence sociale révèle plutôt la nécessité, pour qui s'intéresse à l'histoire et au patrimoine maritimes, de compléter les notions historiques en abordant la

sources, wherein the museum explores its own historical means and methods.<sup>10</sup> Admittedly, this construct is abstract and the result, for some, too coldly analytical to inspire imitation. Nor did it always readily capture the hearts and minds of the traditional maritime museum constituency. It was also a transformation born out of the infrequent opportunity inherent in building a new institution around an established collection. Even so, by departing from the established chronological, triumphant approach to maritime history, the Maritiem Museum "Prins Hendrik" greatly facilitated the inclusion of contemporary issues. Indeed, one might even argue that this new approach made contemporary concerns an imperative. In addition, perhaps more than any other maritime museum, it encouraged visitors to rethink the meaning of the objects on display.

While such a radical redevelopment may be impossible or undesirable for many maritime museums, the ideas inherent in the "Prins Hendrik" model can be adopted into both the collection policies and the exhibit programs of existing museums and heritage sites. Indeed, material culture research, with its emphasis on context as a key to understanding meaning, provides a natural and obvious formula for arriving at this end. And while this is generally true, certain subject areas seem particularly worthy of greater consideration. One such area is small craft. Though traditionally a stalwart part of maritime museums, the potential inherent in small craft collections is seldom fully realized and boats are usually relegated to a supporting role (relative to the place of prominence usually assigned to ships and shipping).<sup>11</sup> In fact, small craft can serve both as a microcosm of maritime technology and culture, and as an effective medium by which museums can appeal to immediate contemporary experience; for today most people's experience on the water occurs in boats.<sup>12</sup>

Boat liveryes, boat-building programs and the expanding practice of experimental archaeology all offer interesting active ways of increasing the interpretive benefit and appeal of small craft collections. Different intellectual approaches are also important. A greater emphasis on the social context of technology may also serve to keep the human dimension of the maritime endeavour front and centre. Similarly, greater attention to process, rather than just the end products, may also enhance our selection and understanding of maritime technology.

Finally, there is also rich potential in the realm of cultural studies, developing themes in

réalité contemporaine<sup>9</sup>. Ceci peut tout aussi bien se faire en trouvant de nouveaux sujets qu'en replaçant ce qui est établi dans un contexte contemporain. Les collections maritimes doivent refléter les liens que nous entretenons avec la mer et l'eau, mais aussi s'ouvrir sur une description et une analyse du présent, proposant aux visiteurs contemporains des pistes de réflexion sur leurs relations actuelles avec l'environnement marin.

Le meilleur exemple d'un vaste effort déployé par une institution pour réorienter la base thématique de ses collections maritimes, rafraîchir sa ligne narrative, est sans doute celui du Maritiem Museum « Prins Hendrik », à Rotterdam. Imitant dans sa structure un vademecum, ce musée a divisé l'histoire de la marine marchande en quatre grandes parties : les buts de ce commerce (on en a retenu six), les neuf conditions essentielles à la réalisation de chaque « but » énoncé, l'affirmation de la marine marchande en tant que phénomène culturel totalement intégré à la culture environnante et les sources en vertu desquelles le musée explore ses propres moyens et méthodes historiques<sup>10</sup>. Pareille structure est indubitablement abstraite et certains en trouvent le résultat trop froid, trop analytique pour qu'on veuille l'imiter. Elle n'a pas non plus toujours réussi à gagner le cœur et l'âme de la collectivité des musées classiques de la mer. La transformation du musée est aussi née de la possibilité de le faire, chose assez peu courante mais inhérente à la création d'un nouveau musée autour d'une collection existante. Ceci dit, en s'éloignant de l'approche chronologique classique de l'histoire maritime, articulée sur le triomphe, le Maritiem Museum « Prins Hendrik » a considérablement facilité l'inclusion des aspects contemporains. De fait, on pourrait aller jusqu'à soutenir que cette approche innovatrice a rendu impérieuses les préoccupations contemporaines. Enfin, vraisemblablement plus que tout autre musée maritime, le musée néerlandais a incité les visiteurs à repenser le sens des objets présentés.

Si une réorganisation aussi radicale paraît irréalisable ou indésirable à bon nombre de musées maritimes, les idées à la base du modèle « Prins Hendrik » peuvent trouver application dans les politiques relatives aux collections et les programmes d'expositions des musées et sites historiques. Par son insistance sur le contexte en tant que clé du savoir, la recherche sur la culture matérielle constitue un moyen naturel et évident d'y parvenir. Si cette remarque a une application générale, certains domaines semblent notamment mériter un

the world of ships, seafaring and small craft that resonate in the human imagination and are thereby transformed into objects and images. This, of course, includes the traditional maritime fine arts — paintings, figurehead carvings, scrimshaw, models — though here too new interpretive concerns will inevitably reveal new meanings. One very good example of this was an exhibit undertaken by the Altonaer Museum in Hamburg, which examined the documentary aspects of the ship portrait.<sup>13</sup> Yet, just as important, cultural studies ought also to extend to the world of popular culture and kitsch. In view of the absence of contemporary attachments to, and associations with, the sea, it is surely worth considering areas where historical experience has been vividly transformed into popular, even cliché, images and ideas.<sup>14</sup>

In keeping with the above, the papers presented in this special issue of *MHR* represent, each in its own way and with its own emphasis, subjects and approaches that should encourage further consideration of what maritime museums collect and why. The volume has been organized into five themes: Small Craft, Ships and Shipbuilding, Coastal Communities, Pictures and Portraits; and Cultural Traditions.

Under "Small Craft," John Summers reflects on the creation and perception of object meanings and then examines these issues in the context of one well-known North American boat type: the St Lawrence skiff. Hallie Bond focuses her attention on the evolution of the "Pack Canoe," a boat closely associated with the Adirondack region of New York State. Her paper reveals how technology, patterns of consumption and fashion influenced its particular development. Both papers reinforce the importance and potential of studying inland marine traditions. The section concludes with a research report by Charles Moore chronicling the interpretive reconstruction of one of the oldest European boats in North America: the Basque whaling Chalupa.

Turning to "Ships and Shipbuilding," special attention is here given to the process of ship design. Brad Loewen combines the study of Renaissance shipbuilding texts with knowledge gleaned from shipwreck archaeology to shed new light on hull design, ship typology and the important role of wood analysis in our understanding of early modern shipbuilding. David McGee examines an overlooked artifact in the history of naval architecture, the Amsler integrator, and finds in its use a better understanding of the progress of science in the history

examen plus poussé. L'un d'eux est celui des embarcations. Bien qu'ayant toujours occupé une bonne place dans les musées maritimes, les collections d'embarcations recèlent un potentiel qu'on a rarement exploité au maximum et les embarcations sont souvent reléguées à un rôle de figurantes (par rapport à la place prééminente habituellement réservée aux navires et à la marine marchande)<sup>11</sup>. En réalité, les embarcations peuvent constituer à la fois un microcosme de la technologie et la culture maritimes et un bon moyen pour les musées d'évoquer l'expérience contemporaine, car aujourd'hui, c'est la plupart du temps dans ces embarcations que les gens vont sur l'eau<sup>12</sup>. Les sociétés louant des bateaux, les cours de construction d'embarcations et l'engouement pour l'archéologie d'amateur offrent autant de manières dynamiques et intéressantes d'accroître les possibilités d'interprétation et l'attrait des collections d'embarcations. Il importe de varier les approches intellectuelles. On pourrait aussi maintenir la dimension humaine des activités maritimes à l'avant-plan en insistant davantage sur la trame sociale de la technologie. De même, en portant plus attention au processus, plutôt qu'aux seuls résultats, peut-être améliorerait-on le choix et la compréhension de la technologie maritime. Enfin, les études culturelles aussi cachent un énorme potentiel, ne serait-ce que par le développement de thèmes sur le monde des navires, les voyages en mer et les petits bâtiments, susceptibles de trouver écho dans l'imagination des gens, donc de se métamorphoser en objets et en images. Dans cela, bien sûr, se retrouvent les beaux-arts maritimes classiques — peintures, sculptures de figures de proue, de coquillages et d'ivoire, modèles réduits — même si de nouvelles préoccupations d'interprétation feront aussi ressortir de nouvelles significations. Il suffit de penser à une des expositions organisées par l'Altonaer Museum de Hambourg sur les aspects documentaires des portraits de navires<sup>13</sup>. Mais il est aussi important que les études culturelles s'étendent au monde de la culture populaire et du kitsch. Vu le peu d'associations entre le monde contemporain et la mer, il vaut sûrement la peine d'envisager des domaines où l'expérience historique a donné naissance à des images et à des idées populaires, pour ne pas parler de lieux communs<sup>14</sup>.

Dans la lignée de ce qui précède, les articles publiés dans ce numéro spécial présentent, chacun à leur manière et avec leur propre emphase, des sujets et approches qui devraient susciter un examen de ce que les musées



of shipbuilding. Scott Stroh, on the other hand, concerns himself with museum practice and the question of how best to interpret the ship as artifact. He chronicles the experience gained and approaches used in the case of a West Coast, steam-powered snag boat. Daniel LaRoche's account of recent archaeological investigations of the wrecks of the famous Canadian ship *Marco Polo*, rounds out the second section.

Section three, "Coastal Communities," is concerned with aspects of the material culture of coastal fishing communities. Paula Johnson examines the contemporary folklore of the watermen of Maryland. Here she finds objects and activities that are both a response to, and cultural reservoir of, a fading way of life. Nicolas Landry's study, however, is more overtly historical in focus. His article documents the relative wealth among fishermen of eighteenth-century Plaisance and Ile Royale, as reflected in post-mortem inventories of their material possessions.

The two papers presented in the section "Pictures and Portraits" are, as the title suggests, dedicated to maritime imagery; albeit of widely differing form and content. Laura Brandon's examination of the naval war art of the Canadian painter Jack Nichols reveals the artist's profound concern for the stark experience of war, notably death and its emotional entourage. In contrast, Patricia Bixel's contribution looks at photographic ship portraiture through the lens of one family studio and within the broad context formed by the centuries-old traditions of marine painting.

The final section, loosely defined as "Cultural Traditions" contains three diverse studies of humanity's complex mytho-poetic relationship with the sea. Alberto Baldi presents a study of the magical-religious traditions and practices manifest in the vessels and equipment used by the fisherman of Italy's Tyrrhenian coast; traditions of ancient origin that nonetheless persist into the present day. Maurice Duval offers an ethnological analysis of the ceremonial practice of crossing the equator, wherein he reflects on the meaning of the ritual and the role of the artifacts employed in its execution. Finally, in what is arguably the most eclectic of the papers contained in this issue, Michael McCaughan looks not out to sea, but rather skyward, to trace one intriguing aspect of the multifaceted allegorical power of the ship in Western civilization.

Part of what is most refreshing in an age of increasing specialization is the multidisciplinary nature of the field of material culture studies. Indeed, this quality may well serve

maritimes recueillent et des raisons pour lesquelles ils le font. Ce numéro s'articule sur cinq thèmes : les embarcations, les navires et la construction navale, les communautés côtières, les tableaux et portraits, les traditions culturelles.

Dans la partie consacrée aux embarcations, John Summers s'interroge sur la genèse et la perception du sens des objets avant d'examiner ces aspects en fonction d'une embarcation nord-américaine bien connue : la yole du Saint-Laurent. Hallie Bond s'intéresse au « pack canoe », une embarcation propre à la région des Adirondacks dans l'État de New-York. Son article illustre comment la technologie, les habitudes de consommation et la mode en ont influencé l'évolution. Ces deux articles soulignent l'importance et le potentiel de l'étude des coutumes liées à la navigation dans les eaux intérieures. Cette partie se termine par un rapport de recherche de Charles Moore, véritable chronique de la reconstruction interprétative d'une des plus vieilles embarcations européennes en Amérique du Nord, la *chalupa* basque servant à la chasse à la baleine.

Dans la partie sur les navires et la construction navale, on s'intéresse surtout à la conception des bâtiments. Brad Loewen associe l'étude des textes sur la construction navale durant la Renaissance aux découvertes archéologiques sur les lieux de naufrages, afin de jeter un éclairage neuf sur la conception de la coque, la typologie des vaisseaux et le rôle crucial de l'analyse du bois dans ce que l'on sait des débuts de la construction navale moderne. David McGee se penche sur un objet négligé dans l'histoire de l'architecture navale, l'intégrateur d'Amsler. Il a découvert dans son usage une meilleure compréhension des progrès scientifiques dans l'histoire de la construction navale. Par ailleurs, Scott Stroh s'intéresse aux pratiques des musées et se demande quelle est la meilleure façon d'interpréter l'embarcation en tant qu'artefact. Il décrit l'expérience acquise et les approches retenues dans le cas d'un vapeur déblayeur de la côte Ouest. Daniel La Roche termine cette partie en relatant les récentes recherches archéologiques sur le naufrage du célèbre vaisseau canadien *Marco Polo*.

La troisième partie traite des communautés côtières. Elle s'intéresse aux diverses facettes de la culture matérielle dans ces communautés qui vivent de la pêche. Ainsi, Paula Johnson étudie le folklore contemporain des marins du Maryland. Elle a retrouvé à cet endroit des objets et des activités témoignant d'un mode de vie en voie de disparition et en constituant le réservoir culturel. L'article de Nicolas Landry a

as a useful tonic against those forces which, tied too closely to short-term commercial and quantitative measures, threaten to reduce what we preserve, study and interpret, to merely what is tried and true. In other words, to the limited perspective and context of what we know, or think we know, already. These papers, together with an assortment of related reviews and review essays, constitute a modest effort to expand our contextual horizons by both combining (in a single volume) and contrasting (by juxtaposition) the wide variety of topics, issues and approaches that concern the material culture of "Ships, Seafaring and Small Craft."

To the extent that this special issue has achieved its goals, the credit is due to the many contributors and to the editorial board of *MHR*, whose service and vision have made this issue possible. The National Museum of Science and Technology is, as always, the founder of the multi-disciplinary feast that is the *Material History Review*. In this instance, however, that generous support has been further augmented by the allowance of additional dedicated staff time. In particular, a very great debt of thanks is due to Ms Danielle Naoufal, assistant to the curatorial division of NMST, without whose kind and dedicated assistance this project and its guest editor may well, on more than one occasion, have been "caught off a lee shore and run aground."

Garth Wilson  
Curator, Marine and Forestry  
National Museum of Science and Technology.

#### NOTES

1. Stuart Davies, "There May be Trouble Ahead: Maritime Museums in an Uncertain World," *Proceedings of the IX International Congress of Maritime Museums* (Greenwich: National Maritime Museum and National Museums and Galleries on Merseyside, 1995), 14.
2. As just one example of this tendency, the recently published book *Elements of Navigation in the Collection of the Mariners' Museum* by Willem F. J. Morzer Bruyns (Newport News: The Mariners' Museum, 1996) ends its coverage at 1914. As the author notes in his introduction, "Although the Mariners' Museum has more recent navigating instruments, the period between 1700 and World War I is best represented," 8.
3. "Introduction," *Granta*, no. 61 (London: Spring, 1998).
4. Anyone doubting the urgency referred to here need only consider the bottom-line thinking that has fostered the recent spate of exhibits concerning the *Titanic* and "pirates." The effort devoted to

une portée nettement plus historique. Il dépeint la fortune relative des pêcheurs de Plaisance et de l'île Royale au XVIII<sup>e</sup> siècle, selon un inventaire post mortem de leurs biens matériels.

Les deux articles de la partie « Images et portraits » portent sur l'imagerie maritime, ainsi que le titre le suggère, mais diffèrent considérablement par la forme et le contenu. Se penchant sur la guerre en mer telle que peinte par le Canadien Jack Nichols, Laura Brandon dévoile combien l'expérience traumatisante de la guerre préoccupait l'artiste, en particulier la mort et les sentiments qui s'y rattachent. Patricia Bixel, en revanche, passe en revue les photos de navires prises par un studio familial et les replace dans le cadre général créé par des siècles de traditions en peinture navale.

La dernière partie rassemble sous le titre « Traditions culturelles » trois études disparates sur la complexe relation mythopoétique que l'humanité entretient avec la mer. Alberto Baldi examine les coutumes et les pratiques magiques et religieuses transparaissant dans les vaisseaux et le matériel utilisées par les pêcheurs italiens de la côte tyrrhénienne, traditions très anciennes qui perdurent néanmoins. Maurice Duval propose une analyse ethnologique de la cérémonie du passage de l'équateur, se penchant sur le sens des objets qui jouent un rôle dans sa tenue. Enfin, dans l'article peut-être le plus éclectique de ce numéro, Michael McCaughan tourne son regard non pas vers la mer, mais vers le firmament, afin de retracer un aspect curieux de la puissance d'évocation allégorique multiforme d'un bateau dans la civilisation occidentale.

À une époque où la spécialisation ne cesse de s'accroître, l'aspect multidisciplinaire des études sur la culture matérielle est fort rafraîchissant. Cet état de fait pourrait bien constituer un vigoureux tonique contre les forces trop étroitement liées à des visées commerciales et quantitatives à court terme qui menacent ce que nous essayons de préserver, d'étudier et d'interpréter en le ramenant à ce qui a été éprouvé. En d'autres termes, à la perspective et au cadre restreints de ce qu'on sait ou croit déjà savoir. Avec un ensemble d'analyses et d'essais connexes, les articles qui composent ce numéro constituent un modeste effort d'élargir nos horizons contextuels par la réunion (dans le même volume) et la comparaison (par juxtaposition) d'une foule de sujets, de questions et d'approches se rapportant à la culture matérielle des navires, de la vie en mer et des embarcations.

such popular topics, whatever else it may indicate, reflects an attempt to maximize public interest in our maritime past by an appeal to the dramatic impulse, whereby history is, above all, entertainment (a similar impulse gives rise to the abundance of military stories on the television history channels).

5. A very similar point was made by Michael Ames in his discussion of museum authenticity, wherein he describes an "implied shift of power and status away from curator, registrar, and conservator towards those more directly involved in public programming, performance, promotion, marketing, other public services, and revenue generation." *Cannibal Tours and Glass Boxes: The Anthropology of Museums* (Vancouver: UBC Press, 1992), 159.
6. Authenticity within museums has become contentious, as Michael Ames has also noted, with the authenticity of visitor experience being touted above the authenticity of the object. *Ibid*, 158.
7. David M. Wilson, "National Museums" in *Manual of Curatorship: A Guide to Museum Practice*, 2nd ed. (London: Butterworth-Heinemann, 1992), 84.
8. Henry Glassie "Studying Material Culture Today," *Living in a Material World: Canadian and American Approaches to Material Culture* (St John's: Institute of Social and Economic Research, 1991), 255.
9. One good example of an attempt to address the issue is: B. A. G. Fuller, "Towards a Maritime Interpretive Model," *MSCA Transactions* 1 (1993/94): 19.
10. Leo Akveld, "The Maritiem Museum 'Prins Hendrik' and the Analytical Approach to Maritime History" *Proceedings of the Sixth International Congress of Maritime Museums* (Amsterdam: ICM, 1989), 27-28.
11. John Summers, "In Small Things Remembered: Historic Watercraft and Canada's Maritime Heritage," *The Northern Mariner* 2, no. 1 (1992): 15-23.
12. This argument has been particularly well articulated by Ben Fuller: "Towards a Maritime Interpretive Model," 17-24.
13. *Das Schiffsportrat: Dekoration oder Dokument?* Altonaer Museum in Hamburg/Norddeutsches Landesmuseum (September 26, 1989 to February 4, 1990).
14. Alan Gowans "The Case for Kitsch: Popular/Commercial Arts as a Reservoir of Traditional Culture and Human Values," *Living in a Material World: Canadian and American Approaches to Material Culture* (St John's: Institute of Social and Economic Research, 1991), 127-143.

Si ce numéro spécial atteint son but, on le devra à tous ceux qui y ont contribué ainsi qu'à la rédaction de la *Revue*, dont les efforts et la vision en ont rendu la réalisation possible. Le Musée national des sciences et de la technologie reste le maître d'œuvre du festin multidisciplinaire qu'est la *Revue d'histoire de la culture matérielle*. Dans le cas présent cependant, à son aide généreuse s'est ajouté le temps consacré par un personnel détaché pour la cause. Il convient notamment de remercier Danielle Naoufal, adjointe à la Division de la conservation du MNST, sans l'aide soutenue et dévouée de laquelle ce numéro et son rédacteur en chef invité auraient bien pu, à plus d'une reprise, être dressés sur le rivage par un vent contraire.

Garth Wilson

Conservateur, Transports maritimes et Forêts  
Musée national des sciences et de la technologie

#### NOTES

1. Stuart Davies, « "There May be Trouble Ahead" : Maritime Museums in an Uncertain World », *Proceedings of the IX International Congress of Maritime Museums* (Greenwich : National Maritime Museum and National Museums and Galleries on Merseyside, 1995), p. 14.
2. À titre d'exemple, le récent *Elements of Navigation in the Collection of the Mariners' Museum* de Willem F. J. Morzerm Bruyns (Newport News : The Mariners' Museum, 1996) ne va pas au-delà de 1914. Ainsi que l'auteur le souligne dans son introduction, « bien que le Mariners' Museum dispose d'instruments de navigation plus récents, la période la mieux représentée demeure celle allant de 1700 à la Première Guerre mondiale » (p. 8).
3. « Introduction », *Granta* n° 61 (Londres, printemps 1998).
4. Ceux qui douteraient de l'urgence évoquée ici n'ont qu'à s'interroger sur les raisons immédiates derrière l'avalanche d'expositions sur le *Titanic* et les « pirates ». Les efforts consacrés à l'exploitation de tels sujets populaires, outre tout autre sens qu'ils pourraient avoir, illustrent la tentative de maximiser l'intérêt du public pour notre passé maritime en faisant vibrer la corde dramatique, en vertu de laquelle l'histoire est d'abord divertissement (la même impulsion explique le foisonnement des histoires de guerre sur les chaînes de télévision consacrées à l'histoire).
5. Michael Ames va dans ce sens dans son analyse sur l'authenticité des musées. Il parle du déplacement sous-jacent du pouvoir des conservateurs, registraires et directeurs de musées vers ceux qui s'occupent davantage de programmes publics, de rendement, de promotion, de marketing, d'autres services publics et de production de recettes. *Can-*

- nibal Tours and Glass Boxes : The Anthropology of Museums* (Vancouver : UBC Press, 1992), p. 159.
6. L'authenticité dans les musées, ainsi que Michael Ames l'a également remarqué, se heurte à celle de l'expérience des visiteurs, qui a désormais plus d'importance que l'authenticité de l'objet. *Ibid.*, p. 158.
  7. David M. Wilson, « National Museums », dans *Manual of Curatorship : A Guide to Museum Practice*. 2<sup>e</sup> éd. (Londres : Butterworth-Heinemann, 1992), p. 84.
  8. Henry Glassie, « Studying Material Culture Today », *Living in a Material World : Canadian and American Approaches to Material Culture* (St John's : Institute of Social and Economic Research, 1991), p. 255.
  9. On trouvera un bon exemple de tentative en vue de résoudre le problème dans B.A.G. Fuller, « Towards a Maritime Interpretive Model », *MSCA Transactions* n° 1 (1993, n° 94), p. 19.
  10. Leo Akveld, « The Maritiem Museum 'Prins Hendrik' and the Analytical Approach to Maritime History », *Proceedings of the Sixth International Congress of Maritime Museums* (Amsterdam : ICMM, 1989) p. 27-28.
  11. John Summers, « In Small Things Remembered : Historic Watercraft and Canada's Maritime Heritage », *The Northern Mariner*, vol. 2, n° 1 (1992), p. 15-23.
  12. Le même argument a très bien été repris dans Ben Fuller, « Towards a Maritime Interpretive Model », p. 17-24.
  13. *Das Schiffsportrat: Dekoration oder Dokument?* Altonaer Museum in Hamburg, Norddeutsches Landesmuseum (du 26 septembre 1989 au 4 février 1990).
  14. Alan Gowans, « The Case for Kitsch : Popular/Commercial Arts as a Reservoir of Traditional Culture and Human Values », *Living in a Material World : Canadian and American Approaches to Material Culture* (St John's : Institute of Social and Economic Research, 1991), p. 127-143.