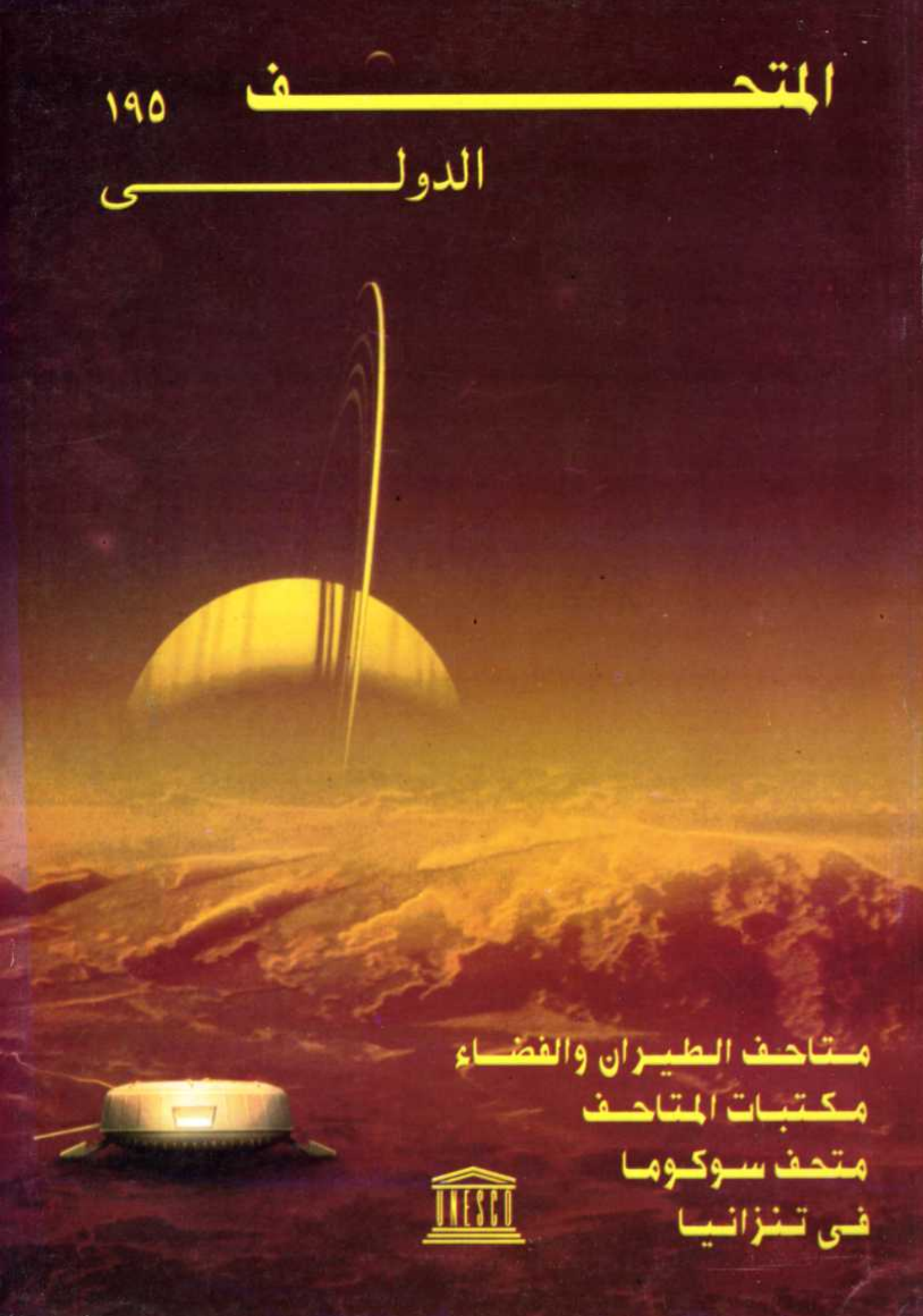
المتحف الدولي

١٩٥



متاحف الطيران والفضاء
مكتبات المتاحف
متحف سوكوما
في تنزانيا

UNESCO

المتحـــــــف الدولـــــــى

مجلة فصلية تصدر عن المنظمة الدولية للتربية والعلوم والثقافة (اليونسكو) باريس ، وهى منبر دولى للمعلومات والمعارف الخاصة بالمتاحف بكافة تنوعاتها ، وتهدف الى تنشيط المتحفية وإجلالها فى كل مكان فى العالم .

وتصدر طبعتها الانجليزية فى أكسفورد والفرنسية فى باريس ، والعربية فى القاهرة ، والروسية فى موسكو .

موضوع العدد القادم

المتحف الدولى ١٩٦

عمارة المتحف

رئيس التحرير : مارشيا لورد

مساعد رئيس التحرير : كريستين ويلكنسون
الايقونوجرافية : (اختيار : الصور والتماثيل والأعمال الفنية) كارول باجو - فونت
محرر الطبعة العربية : فوزى عبد الظاهر
محرر الطبعة الروسية : تاتيانا تيليجينا

المجلس الاستشارى

جايل دى جويتش	ICCROM
ينى هيرمان	المكسيك
نانسى هاشن	كندا
جان- بيير موهن	فرنسا
ستيليوس بابادوبولوس	اليونان
اليزابيث دى بورتس	السكرتير العام
للمجلس الدولى للمتاحف	(بحكم المنصب)
رولاندى دى سيلفا رئيس	ICCROM
(بحكم المنصب)	
توميسلاف سولا	كرواتيا
شاجي تشيلويلا	زائير

الطبعة العربية - Arabic Edition

تصدر عن مركز مطبوعات اليونسكو
١ شارع طلعت حرب القاهرة
ص.ب : ١٧٨٢
تليفون : ٣٩٢٠١٧٥
فاكس : ٣٩٢٢٥٦٦

الاشتراك السنوى

داخل ج.م.ع.
٧ جنيهات للأفراد
٨ جنيهات للهيئات

خارج ج.م.ع. :
٢٠ دولار أمريكى للدول العربية
٢٥ دولار أمريكى باقى الدول

رئيس مجلس الإدارة : فوزى عبد الظاهر
مدير التحرير : محمد جلال عباس

صورة الغلاف الخلفى

صعود تشارلز وروبرت أول ديسمبر ١٧٩٣ .
رسم زيتى على كانفاه لأنون من القرن الثامن عشر.

صورة الغلاف الأمامى

انطباع الفنان بمستكشف الفضاء العلمى هيوجينز التابع لوكالة الفضاء الأوروبية، بعد هبوطه على سطح تيتان، أحد أقمار زحل. ولسوف ينشر هيوجينز بوساطة كاسينى، مركبة فضاء ناسا المطورة فى مهمة مشتركة بين وكالة الفضاء الأوروبية وناسا وكاسينى، والتى سوف تنطلق عام ١٩٩٧ وستدخل النظام الكوكبى لزحل فى أكتوبر ٢٠٠٤ .

كلمة التحرير	٣	
ملف العدد	٤	أقبل عصر متاحف الطيران والفضاء *ميكائيل أ. فوب*
متاحف للطيران والفضاء	٨	عمل محفوف بالمخاطر: بعض الأفكار المثيرة للجدل عن المعارض *توم. د. كروش*
	١٤	جناح وصلاة *تيم ثورن*
	٢٢	روح ريادية: متحف أورجواى للملاحة الجوية *الكولونيل إنجيل هـ . هيرنانديز*
	٢٦	الاتصال المباشر بالكمبيوتر مع متاحف كندا للتكنولوچيا *كريستوفر ج. تيرى*
	٢٨	مبنى للسفر جوا: معهد شيكاغو للفن يحتفل بفن هندسة الطيران *تقرير مجلة المتحف الدولى*
	٣٢	متحف لوبورجيه للجو والفضاء فى باريس: ثروات محيرة *الجنرال چان - بول سيفرى*
	٤٠	إقلاع مجموعة متحف طيران «الاتحاد الدولى لمتاحف النقل والمواصلات» IATM *كريستوفر ج. تيرى*
ممارسة	٤٣	الكنز الخفى: مكتبات المتاحف ومراكز التوثيق *أوديل تاريت*
معرض	٤٩	عرض تجارة الرقيق *ديڤيد سى. دڤنش*
ابتكارات	٥٣	التاريخ والسياق والهوية بمتحف سوكوما *مارك هـ . سى. بسير*
معالم	٥٩	الكتب
	٦١	تجارة غير مشروعة
	٦٣	أنباء مهنية

Editor-in-Chief: Marcia Lord
Editorial Assistant: Christine Wilkinson
Iconography: Carole Pajot-Font
Editor, Arabic edition: Fawzy Abd El-Zaher
Editor, Russian edition: Tatiana Telegina

Advisory Board

Gael de Guichen, ICCROM
Yani Herreman, Mexico
Nancy Hushion, Canada
Jean-Pierre Mohen, France
Stelios Papadopolous, Greece
Elisabeth des Portes, Secretary-General, ICOM, ex officio
Roland de Silva, President, ICOMOS, ex officio
Tomislav Šola, Croatia
Shaje Tshiluila, Zaire

© UNESCO 1997

Published for the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization by Blackwell Publishers.

Authors are responsible for the choice and the presentation of the facts contained in signed articles and for the opinions expressed therein, which are not necessarily those of UNESCO and do not commit the Organization. The designations employed and the presentation of material in *Museum International* do not imply the expression of any opinion whatsoever on the part of UNESCO concerning the legal status of any country, territory, city or area or of its authorities, or concerning the delimitation of its frontiers or boundaries.

مسروقات

لوحة مرسومة بألوان الزيت بريشة أحد تلاميذ رامبراندت عام ١٦٤٧. لصورة نصفية لرجل ذى لحية تظهر ثلاثة أرباعه كصورة نصفية لابسا قبعة ذات محيط عريض، مقاساتها ٢٤,٥×٢٢,٥ سم. سرقت فى ٩/٨ نوفمبر، ١٩٩٤ من متحصف أمستردام (هولندا).
رقمها المرجعى: (6.165 1/94. 177000 Interpol, the Hague)

كلمة التحرير

هناك أشياء معروفة وأشياء غير معروفة، وفيما بينهما أشياء مجهولة الهوية تحتاج لاستكشاف
أنونيموس.

كيف يحسن بنا أن نصف التجربة الإنسانية المتواصلة بلا توقف؟. مما هو أفضل من هذا وصفا لتجارب البشرية مع الطيران؟ فمنذ زمن موغل فى القدم كان البشر يحلمون بالطيران عند رؤيتهم للطيور التى تطير بلا عناء، ولكن لم يمكن للإنسان الإقلاع للطيران حتى أواخر القرن الثامن عشر، حينما بدأ غزو الهواء.

يذكر البعض أن قصة الطيران قد بدأت عام ١٧٨١ فى مدينة جيسن بألمانيا حينما نجح كارل فريدريش ميرواين المهندس المعمارى الذى كان فى خدمة أمير بادن أن يطير فيما كان يسمى الجناح الدافع (ORNITHOPTER)، وهو نوع من الآلات ذات الجناح الخفاق، أشبه ما يكون بالطائرة الشراعية (Glider). وبعد ذلك بفترة وجيزة، فى سبتمبر ١٧٨٣ قام الإخوة مونتجولفر Mont-golfier فى فرنسا بتصعيد بالون ملىء بالهواء الساخن يحتوى على مصدر لهب (شواية) ومعلق به بطة وكبش. وبعد ذلك بشهرين صنع فرانسوا لورنت ماركيز مقاطعة رلاند أول بالون يحمل إنسانا، أقلع من باريس وهبط ببطء قرب حدائق لوكسمبرج، وظل البالون أو المنطاد سائدا فى مجال الطيران حتى عام ١٩٠٣، حينما انطلق الأمريكى أورفيل رايت فى الهواء بسرعة ٣١ ميلا فى الساعة لمدة سبع ثوان، ليصبح أول إنسان يطير داخل طائرة تندفع بمحرك. وبعد ذلك بنحو ستين عاما فى عام ١٩٦١، دار الروسى يولى جاجارين حول الأرض، ودخل التاريخ كأول رائد فضاء. وفى خلال ثمانى سنوات فقط، انتهت المحاولات التى بدأها رايت من تلال كارولينا العاصفة بالرياح بوصول نيل آرمسترونج على القمر، وتواصلت الرحلة.

ولم يقتصر أثر النقل الجوى على تغيير مسار الحياة البشرية فقط، ولكن أدى أيضا إلى تغيير أساليب التبادل بين البشر. إذ قهر المسافات البعيدة والزمن، وألغى تعذر الوصول إلى أى مكان، وحل محل الطرق التقليدية القديمة، التى كان لها فضل قيام الإمبراطوريات، ونشأة الحضارات. طرق جديدة تعبر الأنهار والبحار والجبال فى مسارات تصل فيما بين القطبين، والقارات الأربع، وتفوق المحيط الأطلسى على البحر المتوسط فى العصور القديمة كمركز لعبور التيارات والاتصالات البشرية. ثم انضم إليه المحيط الهادى فى السنوات الأخيرة.

وأصبحت الطائرة أداة من أدوات البحث العلمى تختبر بها شجاعة الجنس البشرى وعبقريته. وكان لها تأثير سياسى واقتصادى بالغ يتعذر تقديره، فغالبا ما ساعدت على إقامة وحدة قومية، وكان لها تأثيرها على توزيع السكان، والتغيير الجذرى فى الأعمال الحربية، وجاءت بتطورات جديدة فى مجال الصحة العامة والطب، وأدت إلى زيادة توافر السلع والخدمات، وتغيير التوزيع الجغرافى للعمالة، بفتح أسواق ومصادر ثروات جديدة، وهيأت لتعاون دولى لم يسبق له مثيل، وتحولات فى المراكز العمرانية، بل وجعلت للمدن الداخلية أهمية أكبر. ونادرا ما نجد أى مجال من مجالات التعلم لم يصله تأثيرها. وسرعان ما أدت النقلة من الهواء إلى الفضاء الخارجى إلى إحداث ثورة فى الحياة على سطح الأرض بطريقة لم يكن يتصورها جوليس فيرن (كاتب قصة حول العالم فى ٨٠ يوما).

ولا عجب إذن فى أن المتاحف تحاول تقديم هذه الرواية سعيا لتوصيل الدهشة والإعجاب بتخيل حدود العالم الدائمة الاتساع.. فربما كانت متاحف الطيران والفضاء انطلقت إلى القرن الحادى والعشرين قبل أى شىء آخر. وتستحق رواية التحديات التى واجهتها.

ولقد كان أ. فوب (A.Fopp) مدير متحف القوات الجوية الملكية، ورئيس الجمعية الدولية لمتاحف النقل والمواصلات، مشجعا لها ومرشدا، وتشكره مجلة المتحف الدولى على حماسه والتزامه.

مارشيا لورد

ترجمة: محمد جلال عباس

أقبل عصر متاحف الطيران والفضاء

بقلم مايكل أ. فوب

Michael A. Fopp

يقدم مايكل أ. فوب نظرة سريعة على قصة الطيران ونمو متاحف الطيران الجوى. وهو يشغل منصب مدير متحف السلاح الجوى الملكى فى هندون بلندن (إنجلترا).

لقد خالجنى السرور بعد أن طلب منى أن أنسق هذا العدد الخاص من مجلة المتحف الدولى عن الطيران والفضاء. وكمدير لواحد من أرقى هذه المتاحف، وكرئيس الجمعية الدولية للنقل والمواصلات، اعتمدت اعتمادا كبيرا على خبرة ومعرفة الزملاء من كل أنحاء العالم كى يقدموا إسهاماتهم وبحق لم يخذلونى.

يرجع أول تفكير للإنسان للتحليق فى الجو إلى الزمن السحيق حين وقع نظره لأول مرة على كائنات يمكنها القيام بما كان مستحيلا عليه فى ذلك الوقت. ومع مرور الزمن تاقت نفسه إلى التحليق/ بجانب الطيور، وحاول، وأخذ بذكائه وقدرته الابتكارية يبحث عن وسائل عملية لجعل طيرانه أمرا واقعا. وقد ظل عباقرة الرجال منذ قرون عديدة ومن كل القارات الأربع، يسجلون افكارهم كتابة ولكنهم فشلوا، لا بسبب عجزهم عن القارات المبادرة ولكن بسبب إمكانيات التكنولوجيا المحدودة اقتصرت المحاولات الأولى فى المنطادات الغير محكمة التوجيه، أو محاولات الطيران الشراعى، ولم تكن لهذه المحاولات أى غرض حقيقى سوى مجرد الصعود إلى الهواء.

ويمكن تعقب الشطر الأعظم من تاريخ الطيران حتى بدايته خلال القرن الحالى ، أى مدى عمر أى إنسان وقد كان لذلك آثار خاصة وهامة على متاحف الطيران. أهمها أنها حديثة نسبيا، حيث أقيم معظمها خلال الثلاثين عاما الأخيرة. وثانيها أنها تضم معروضات تتسم بالضخامة، والقابلية للكسر، ومصنوعة من مواد صنعت خصيصا لغرض الطيران، ذات عمر افتراضى قصير، ومعنى ذلك أن الطائرات لم تصنع لتدوم إلى الأبد، أو لتعمر طويلا بالتعبير المتحفى المعروف ولكنها آلات صممت كى تبقى على حالها، وتعدل كلما دعت الحاجة لذلك. مما يجعل وظيفة محافظ المتحف صعبة للغاية، فنلاحظ أن بعض المواد المستعملة فى صناعة الآلات أو الملابس التى أبلاها الطيارون، وهى أهم المقتنيات، قد أنتجت لوقتها، ولا توجد طرق ثابتة لحفظها.

وتتميز بعض هذه المعروضات للفضاء الخارجى، بينما قضى بارتباطها بمعارك تاريخية أو رحلات للفضاء الخارجى. بينما ظل بعضها فى عمل دائب بإسقاط المواد الكيميائية أو حمل الركاب.

وتساهم كل هذه الاستعمالات المختلفة فى زيادة الصعوبات التى تواجه المسئولين عن عملية الحفظ الطويل لها.

ولايزال من بيننا، ممن عملوا فى متاحف الطيران لسنين عديدة، من يدهشهم العمل المضنى فى مجالات الحفظ ، ومصطلحات التصنيف والفهرسة. وقد نعتقد فى وقت من الأوقات بسذاجة أن زملاءنا فى أنواع المتاحف الأخرى قد ساروا على نفس المنوال من قبل ولكن الواقع أنهم خلاف ذلك، لأن متاحف الطيران والفضاء تمثل آفاقا جديدة للتكنولوجيا والإنجازات البشرية وليس أمامنا سوى القليل من الخبرات السابقة لنستهدى بها، وأملى ان القليل عن هذا العمل الجديد سوف ينكشف فى المقالات التى قمت بجمعها لهذا العدد من المجلة. حيث قدم زملائى المساهمون بمقالاتهم عرضا للعديد من المشاكل التى تواجه متاحف الطيران والفضاء ، بأسلوب واضح.

ويدل اتساع نطاق الإسهامات على تزايد الاهتمام بمتاحف الطيران فى كل أنحاء العالم، فقد شهد العقد الأخير من هذا القرن أشكالا عديدة من بلوغ علوم وتنكولوجيا الطيران مرحلة النضج، كما

ترجمة: د.حمدى الزيات

شهد أيضا وصول المتاحف التى تخدم وتشرح هذا الموضوع، للنضج.

عامل محفز نحو الحرب

من الصعب أن يكون التاريخ المبكر لمتاحف الطيران على درجة عالية من الدقة. ولكن مما لاشك فيه أن المتاحف التى أقيمت فى فرنسا والمملكة المتحدة، بدأت جمع المقتنيات الفنية المرتبطة بالطيران قبل أن يصبح للطائرة كيان واقعى واضح بعدة سنوات، وتوجد براهين على جمع محركات طائرات ونماذج ومناطيد فى أوروبا والولايات المتحدة بقصد عرضها فى المتاحف مع نهاية القرن التاسع عشر، ولم تعرض أقدم طائرة حقيقية (وهى طائرة إخوان رايت عام ١٩٠٣) فى متحف العلوم إلا فى نهاية عقد العشرينيات فى القرن الحالى، وفى ذلك الوقت وجدت بالفعل معروضات أخرى للطيران فى بعض البلدان. ولكن كما يحدث غالبا، كانت مأساة الحرب مادة استرعت الانتباه لحفظ ما قد يعد فى حالات أخرى مجرد خردة أو مخلفات مهملة. وقد نشأت عقب الحرب العالمية الأولى رغبة فى تخليد الذكريات، وإشباع حب استطلاع الجماهير، فقد رحل المشتركون فى الحرب، فى بعض الحالات، لمسافات بعيدة، لدوام مهامهم التى أنهت كل الحروب. وعندما عادوا لأوطانهم، حملوا معهم بعض معداتهم، كدليل على بطولاتهم، وكتذكارات لتضحياتهم. وقد شحنت كميات كبيرة من مواد الحرب من بعض الدول، مثل استراليا، ونيوزيلندا، والولايات المتحدة ، كى تصبح نواة المعروضات التذكارية الأولى، والتى تحولت إلى متاحف. وقامت بعض الدول مثل بلجيكا فقط بعملية نقل ما تخلف من معدات إلى أقرب مقر لها. وقد قامت معظم عمليات الحفظ الفعالة فى ظل قليل من الرسميات، فحيثما حان وقت توقيع الاتفاقات الرسمية أو المعاهدات أو اتفاقات وقف إطلاق النار، انعكس الوضع بالنسبة لحفظ المقتنيات، لأن الأمر أصبح يقتضى التدمير الكامل لمعدات العدو.

وفى السنوات القليلة التى مرت فيما بين الحربين العالميتين، مر العالم ببطء بفترة استقرار فى حالة توازن قصيرة، لم يتح فيها الوقت الكافى لحفظ العديد من ذكريات الماضى. وكان موقف الطيران شبيها بحالة تكنولوجيا المعلومات الآن، حيث تتقدم صناعة الحواسب الآلية والبرامج بسرعة عظيمة، لدرجة يصعب معها نجاح عملية حفظ أو استعمال آلة من العام السابق، مع الاعتقاد بأن أية تجهيزات مضت عليها خمسة أعوام تصبح أشبه ما تكون بأشياء وترجع إلى عهد ما قبل التاريخ. وكان من الواضح فى سنوات العشرينيات المليئة بالنشاط أن الطيران يقترب من الوصول إلى عصره الذهبى مع التقدم فى كل المجالات. وفى ظل هذه الظروف استبعدت كل القطع والمعدات البلقية، وأصبحت ـ مخلفات لا قيمة لها. مع استثناءات محدودة تتمثل فى أفراد وهيئات بعيدة النظر، فحينما أبرق بول جيربر إلى شارلز لندبرج مباشرة بعد عبوره الأسطورى للمحيط الأطلنطى عام ١٩٢٧ ، وطلب منه إهداء الطائرة «روح سانت لويس» إلى معهد سيمثونيان فى واشنطون عاصمة الولاية. كان ذلك علامة على طريق ضمان حفظ ميراث الطيران العالمى، بل والأهم من ذلك ، الاعتراف بأهمية حفظه.

ولقد أسهمت نهضة صناعة الطيران، واهتمام الجماهير بأى شىء يطير فى السماء، فى قيام الحافز القوى اللازم لتنظيم العروض التى كانت فى جانب منها لعملية الحفظ، وفى جانب آخر للدعاية، وإظهار عظمة الأمة من خلال إنجازها التكنولوجى الرائع. وكان الطيران (ومازال) يعد من أكثر التقنيات تعقيدا وشهرة. وكان فى بعض البلدان، إقامة متحف وطنى للطيران فى بعض الدول يعد جزءا من حملة واسعة للتفاخر

والدعاية لمذهب سياسى. وليس من شك فى أن أروع مجموعة أمكن جمعها فى ذلك الوقت هى المجموعة التى استقرت فى عاصمة ألمانيا النازية.

ونشأ فى فترة ما بين الحربين شكل جديد من القوة العسكرية المتميزة بالاستقلال الذاتى، وكان ذلك مواكبا لظهور قوات جوية مستقلة عن الجيش فى أوروبا وأمريكا الجنوبية. وقد احتاجت هذه القوات الناشئة والمتطورة لوسائل تدعم مكانتها وتقاليدها، بقصد إذكاء ورفع الروح المعنوية العالية فى أفرادها. وكانت إحدى وسائل تحقيق هذا الهدف التركيز على إنجازات الماضى التاريخية، وكان حفظ وعرض المعدات البالية والقديمة، هو أحد الطرق لتحقيق ذلك. ولهذا تواجد أساس الرغبة لجمع المقتنيات المتعلقة بالطيران، فى كل من استخداماته التجارية والعسكرية، وكان من الصعب فى ذلك الوقت التمييز بين النوعين، وعلى الرغم من كل العوامل كان الاهتمام بمقتنيات الطيران وجمعها محدودا، وذلك حينما أدى قيام الحرب العالمية الثانية إلى إشاعة الدمار فى العالم فيما بين سنة ١٩٣٩ وسنة ١٩٤٥. وكما تكرر فى التاريخ مرات عديدة من قبل، حدث تقدم تكنولوجى كبير عند جميع الأطراف المتحاربة كضرورة عسكرية، ولكن لم تحظ تقنيات الحفظ أو الترميم إلا باهتمام قليل للغاية، فضلا عن أن الطائرات اصبحت اداة ووسيلة مثل أى أداة أو وسيلة أخرى. وتحولت من كونها أداة حديثة إلى وسيلة أداة شائعة. كما تغيرت النظرة إليها من الدهشة والإعجاب إلى أن أصبحت رمزا للحرية، ومن كونها شيئا نادرا إلى شىء شائع. يحمل الموت والدمار. وفقد الطيران إثارته للدهشة، والإعجاب لفترة، لوجود أشياء أخرى أكثر إثارة للدهشة،ومدعاة للإعجاب بها.

تراث فى مقتبل العمر

وكما حدث فى الأعوام السابقة تكررت بعد نهاية الحرب الثانية نفس الأخطاء الخاصة بحفظ الماضى، فبعد قيام العالم بحصر مالديه من معدات كانت واسعة الانتشار، وهى المعدات العسكرية، تحول الاهتمام إلى شىء آخر أكثر ندرة بالنسبة للذين قاسوا ويلات الحروب. واحتاج الناس إلى أشياء أخرى ، حصلوا عليها جزئيا من مخلفات الدمار الواسع، وإعادة تصنيع مواد ومعدات الحرب. والملاحظ أن الكثير من معدات الحرب اختفت ببساطة خلال عدة شهور. وسرعان ما تغير الاهتمام بكل ما هو متعلق بالطيران نتيجة الرفاهية التى سادت فى أعقاب الحرب: فاتجه الاهتمام إلى السلع الاستهلاكية وصناعات السلم بالاستفادة من مخترعات زمن الحرب. وقد أدى استخدام المحركات النفاثة، إلى جعل السفر إلى أنحاء العالم متاحا للجميع. وأدى استخدام الصاروخ إلى إثارة دهشة سكان العالم عندما سافر فيه إنسان إلى الفضاء، وسار فوق سطح القمر، وهكذا نلاحظ أنه فى ظل الاهتمام بالطيران وتقبله حان الوقت لتحقيق حلم إنشاء متاحف لجمع وحفظ وشرح هذا التراث ، الذى على الرغم من أنه فى مقتبل العمر إلا أنه تراث أساسى.

وقامت عدة محاولات خلال الخمسينيات لإنشاء متاحف، ولكن كان النجاح الأكبر تكوين مجموعات المقتنيات. وعلى أية حال قامت عدة دول خلال الستينيات بتخطيط بعض المبانى العامة، وتوفير التمويل بكل الوسائل اللازمة. وكان اهتمام المحاربين القدماء فى معظم الحالات سندا كافيا، وكان التزام الرأى العام بالمساندة ضروريا، ولكنه لم يكن مطلوبا، وفتحت متاحف الفضاء أبوابها خلال أعوام السبعينيات والثمانينات.

وعلى حد علمى لا تخلو أى دولة من تأثير الطيران عليها، والقليل من الدول لاتتوافر لديها أنواع من مقتنيات المتاحف المتعلقة بالطيران. من الطبيعى أن أروع مجموعات المقتنيات تتواجد بالطبع فى المدن الكبرى بالعالم المتقدم، فى واشنطون، وباريس، ولندن ومدن أخرى. ومع ذلك فمن الواضح أن الاهتمام بمثل هذا النوع من المتاحف الحديث نسبيا، لايمكن لدولة أو مدينة معينة أن تدعى احتكاره أو الانفراد به. هذا، ويمكن القول بأن الصين والاتحاد الروسى وباكستان والمجر وتايلاند، وخمسين دولة أخرى تقتنى مجموعات مقتنيات خاصة بالفضاء والطيران واسعة المجال لمتاحف الطيران والفضاء ذات شعبية كبيرة. ولقد أصبح العديد من متاحف الطيران والفضاء تحتل مكانة متميزة فى مجالها، وتقدم شرحا تفصيليا ومبسطا فى مجالات جديدة .

وقد أصبحت بمثابة مصدر ثراء لمجتمعاتها مثل أى من المتاحف ذات التاريخ الطويل، بل وتفوقت متاحف الفضاء والطيران فى بعض الدول على باقى أنواع المتاحف الأخرى فى اجتذاب الزوار .

وقد قامت فى مجالات تخصصية جديدة عن طريق عروض توضيحية مخصصة لفئات معينة من جماهير الشعب، كما أصبح لها إسهام رائع ومتزايد فى مجال التعليم.

وفى اعتقادى أن كل ما تحقق لإدخال معلومات متاحف الطيران والفضاء فى العالم كله فى شبكة الإنترنت يعد إنجازا ضخما فى وقت قصير، ويعد مدعاة للتفاؤل بمستقبل أفضل. فمتاحفنا بصددها لابتكار طرق جديدة مدهشة لعرض مجموعات مقتنياتها من خلال الإنترنت، نظرا لاقترابها فى الشبه بصناعة أو مهنة ومنظومة تتدفق فيها دماء التكنولوجيا. ولا شك أنه فى الخمس والعشرين سنة القادمة ستصبح متاحف الطيران والفضاء رائدة فى سائر المجالات.

وأعبر عن الشكر والتقدير لزملائى الذين أسهموا بمقالاتهم فى هذا العدد من مجلة المتحف الدولى، لأنهم شاركونى الاعتقاد بقوة متاحف الطيران والفضاء فى العالم كله، وفى نظرتى بأننا فى المسار الصحيح الذى سيؤدى إلى تقدم ضخم. وقد تتبعنا خطى زملائنا وتعلمنا منهم على مدى سنين طويلة. وأتوقع دون شك أننا قد اقتربنا من تملك زمام القيادة فى مجالات متعددة،بما فيها مجالات عمل ومسئوليات أمناء ومحافظى المتاحف . ونحن مستعدون لتحمل ما قد تجلبه علينا هذه القيادة من مسئوليات . ■

Call for contributions

Museum International welcomes suggestions and articles on all subjects of interest to the worldwide museum community. Proposals for articles or themes for special dossiers should be addressed to the Editor, *Museum International*, UNESCO, 1 rue Miollis, 75732 Paris Cedex 15 (France), Fax (+33.1) 45.68.55.91 We promise a prompt reply!

عمل محفوف بالمخاطر بعض الأفكار المثيرة للجدل عن المعارض

بقلم: توم كروش
TOM D. CROUCH

توم كروش رئيس قسم علوم الطيران بالمتحف القومى للطيران والفضاء التابع لمؤسسة سميثسونيان. لا تنقصه القدرة على الحوار والمناظرة . كتبت هذه المقالة كرد على ماأثاره من يشككون فى قيمة وأهمية كافة المعارض الحافزة على التفكير، وتسعى للتعريف بالمقتنيات فى إطار ثقافى واجتماعى مفيد. وقد كتب و نشر كتبا ومقالات عديدة عن التاريخ المبكر لتكنولوجيا الطيران. حصل على عد د من الجوائز الكبرى فى مجال الأدبيات بما فى ذلك جوائز كتب التاريخ المقدمة من و: المعهد الأمريكى لعلوم الطيران والملاحة الفضائية واتحادكتاب الطيران / الفضاء. كما حصل فى عام ١٩٨٩ على جائزة كريستوفر، وهى جائزة أدبية لتقدير الإنجازات الفنية الهامة ، التى تدعم أسمى قيم النفس البشرية التى يدعو لها رجال الدين.

«فى المتحف القومى للطيران والفضاء عرض مذهل له تأثير قوى على يسترعى الفكر والانتباه » . تلك هى الكلمات التى افتتح بها الناقد المتمرس هانك بيرشارد الذى يعمل فى جريدة «واشنجتن بوست» مقالته الصادرة تحت عنوان «الأسطورة والذكرى والحرب العالمية الأولى فى الهواء الجوى ». وهو المعرض الذى تم افتتاحه للجمهور فى ١٣ نوفمبر ١٩٩١ . يا لها من مادة قوية رائعة كانت مجرد بداية. فجأة أصبح ما ظهر فى أول أمره وكأنه ترنيمة أخرى تتعلق بالأمجاد المبكرة للطيران، سجلا دقيقا لمساوئ الحرب وأهوالها . إنه جرعة من حقيقة لم يشاهد من قبل مثلها فى متحف سميثسونيان المثير للدهشة حول الطيران والتكنولوجيا الرفيعة، مما جعله أهم موقع جذب سياحى بالمدينة، لما يعرض به من طائرات وصواريخ ضخمة لامعة، ولكنه يتجاهل بحق الموت والدمار اللذين يهبطان مثل الكارثة على الكرة الأرضية.

وكانت مقالة بيرشارد أول إشارة خطيرة إلى أن أحدث معرض بالمتحف القومى للطيران والفضاء National Air and Space Museum NASM) يلعب بالأعصاب. وقد رأى المعلقون أن ذلك عمل جيد من بورشارد. فمثلا وصف المعرض بأنه قفزة قوية للأمام، ودليل على أن فى معهد سميثونيان المتحف الطليعى للطيران والفضاء الذى يرتفع إلى مستوى معاييره الرفيعة.

وقد كان لآخرين وجهة نظر مختلفة تماما ففى رسالة إلى رئيس تحرير جريدة واشنجتن بوست من جاك هوايتلو، الذى كان يشغل منصب المسئول التنفيذى للمتحف فى بداية الوعى بروعته البالغة «كهدية للأمة فى ذكراها المئوية الثانية» فى يوليو عام ١٩٧٦، أشار إلى أن المعرض الجديد له خصائص تؤهله لأن يكون متحفا حربيا لا متحفا للتكنولوجيا . ومن الواضح أن هوايتلو أحس برياح التغير تهب على المتحف القومى للطيران والفضاء NASM متطلعة إلى روعة الزمن الماضى.

ولقد حل العرض الجديد محل العرض القديم للحرب العالمية الأولى فى متحف الفضاء والطيران، الذى استبعد عام ١٩٨٤ لأنه لم يستعرض دور الطائرات فى الحرب العالمية الأولى، وإنما كان يعرض دور الحرب العالمية الأولى فى تقدم وتطور الطائرات. ففكرة استخدام معالم فى التاريخ لتقديم صورة تقدم تكنولوجيا الطيران سائدة ومنتشرة فى جميع أرجاء المتحف. مثال ذلك: مشاهد المعالم الريفية المصورة من الجو بالطائرات والتحليق فوق المراعى، والطيران البحرى فى الحرب العالمية الثانية، وهى عروض لا تشتمل على منتصر أو مهزوم ، أو على الشر والخير.

وبعد مرور عدة أيام جاء الدور على هوايتلو ليرد على منتقديه حيث أشار بيل مونتاج Bil Montague ، مشارك آخر فى عامود خطابات موجهة لرئيس تحرير واشنجتن بوست فى تعليق له:

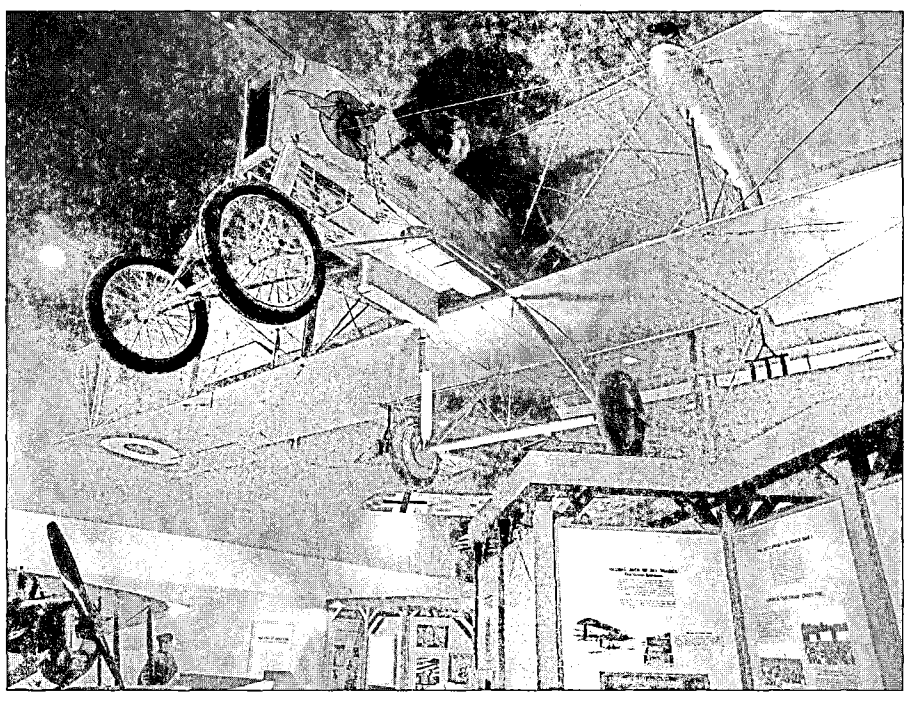
« إن المقالة التى كتبها جاك هوايتلو ضد معرض الحرب العالمية الأولى الجديد. تظهر السذاجة الفكرية التى كان يتسم بها هذا المتحف ذات يوم .....». وأثنى على جهود المتحف الصادقة لتحقيق التوازن بين «الخيالات التكنولوجية والحقائق التاريخية » ، وقدم تهنئة خاصة للسيد / مارتن هارويت مدير المتحف القومى للطيران والفضاء (NASM) الذى «يمتلك أداة الطيران الوحيدة التى كان يفتقدها نظام الطيران والفضاء القديم وهى تفتقر إلى الإطار الأخلاقى» .

واستمرت المناقشات عن المعرض الجديد دائرة فى حماس شديد على مدى الشهور العديدة التالية. فظهرت مجموعة من المقالات الإيجابية الدافعة، علاوة على عدد لا بأس به من التعليقات وخطابات التقديرمن الزائرين. ولكن وصلت أيضا خطابات مليئة بالقلق، كان معظمها يرتكز على رسالة وكالة الأسوشيتد بريس البرقية ، التى نشر نصها فى حوالى ١٦٠ جريدة فى جميع أنحاء الدولة وورد فى افتتاحية جريدة لوس أنجلوس تايمز بعض ما تحتويه من نظرات .

إصابة الهدف

وبصرف النظر عما شاع عن البارون الأحمر، أو ما شوهد فى السينما عن المعارك الجوية بين طائرات فوكر وطائرات بفالز ضد

ترجمة: عبد الحميد فهمى الجمال



قاذفة قنابل من طراز فوازين معلقة فى سقف قاعة الأسطورة والذكرى والحرب العظمى، بمتحف الطيران والفضاء مع الطائرة سباد ١٣ طراز سميث ٤ أسفل على اليسار.

طائرات من طراز سبادزSpads وطائرات من طراز سوبويز الانقضاضية.

. ولا تعتقد مؤسسة سميثسونيان أن الطيران قد ساهم كثيرا فى الحرب العالمية الأولى. والمعهد بصدد افتتاح معرض من المؤكد أنه سيثير الجدل . ويذكره دومنييك بيزانو أمين عام المتحف ويقول «إن الغرض الرئيسى له وضع سجل إنجازات الطيران فى الحرب العالمية الأولى.

وقد اقتبس رئيس تحريرمجلة الطيران القديم Air Classics (الذى لم يشاهد المعرض، ولكنه على ما يبدو قرأ مجلة لوس انجلوس تايمز) الأخبار التى روت القصة وأوضحت« مشكلة المتحف القومى للطيران والفضاء NASM » لقرائه ونصها «إنه ينبغى تذكر أن غالبية من يعملون لحساب مثل هذه المؤسسات التى لا تهتم إلا بالعروض الثابتة (مثل NASM) عادة ما يكونون من البيروقراطيين ، ممن ليس لديهم الاستعداد على الإطلاق للمغامرة بالخوض فى مجال الآلات التى يعرضونها».

إذن فما الذى يحدث هنا؟. وهل شرع المتحف القومى للطيران والفضاء (NASM) فى التهجم على ذكرى وسمعة الرجال الشجعان الذين حاربوا وماتوا فى أول حرب جوية يشهدها العالم ؟. يمكن التأكيد أن الأمر خلاف ذلك. وفى نفس الوقت تمثل أسطورة ذكريات الطيران فى الحرب العالمية خروجا واضحا عن أصول قاعة عرض الحرب العالمية الأولى بالمتحف القومى للطيران والفضاء.

ويبدو أن معظم الزائرين قد أحبوا قاعة عرض الحرب العالمية الأولى التى جهزت فى مناسبة افتتاح المتحف فى عام ١٩٧٦. فقد وضعت لها تصميمات بارعة جعلتها تنقل الروح الرومانسية التى تحيط بذكرياتنا عن الطيران خلال الحرب العالمية الأولى. ولعل فكرة إعادة إنشاء نموذج مجال الخدمة الجوية الأمريكية «فى أى مكان بفرنسا» قد طغت على العرض. كما أن عرض الحقائب الرملية والألواح الخشبية التى كانت توضع فوق الأرض الموحلة كمعابر وممرات Duck boards للجمهور، وكذلك محاكاة الطين قد هيأت للمشاهدين الإحساس بالزمان والمكان. ووضعت طائرة من طراز قوكر دى ٧ فى موقفها قرب حظيرة صغيرة. وكان الزوار يسمعون أيضا الحديث الذى كان يدور بالداخل بين ضابط المخابرات الأمريكية وطيار ألمانى متخلف عقليا. وعلى الجانب الآخر من الطريق وضع تمثالان لرجلين متخصصين فى الميكانيكا ومنهمكين فى حديث ودى بينما هما يصلحان ويرممان جسم الطائرة من طراز نايوبورت Nieuport ووضعت طائرة من طراز سباد٧ مغلقة ومتدلية مقلوبة من السقف، فى وسط دائرة من المعروضات تستعرض من خلال أسطوانة الانتصار، وعلقت أيضا طائرة من طراز سباد١٦ الخاصة بالجنرال بيلى مايكا فى مكان قريب بطريقة أكثر استقرارا ووقارا . وبعد أن ينتهى الزائرون من عرض الطيران الذى أعيد تجديده يتحركون مارين بجوار مجموعة من الصناديق التى تحتوى على الزى الرسمى وتذكارات -me morabilia خاصة بالطيارين العظماء ، بينما تظهر أسماؤهم وصورهم مضيئة على شاشة عرض مقامة بجوار باب الخروج .

لقد كان المعرض القديم بمثابة انتصار واضح كان فى الحقيقة كصندوق المجوهرات وكمسرح تجهيزان تعرض فيه مصنوعات الإنسان الفنية الرائعة – مثل الطائرات بطريقة – تظهر مزاياها وخصائصها. وقد كان هناك ما يمنع الذين أحبوا ذلك العرض القديم من التعبير عن ارتياحهم لإلغائه. وقد اكتشفت فى

طائرة من طراز سوبويز المقاتلة التى استخدمها الدفاع الجوى البريطانى معلقة فوق المدخل الجديد لمحطة إلفانت وكاسل بمترو الأنفاق . وكانت هذه المحطة مخبأ للوقاية من القنابل أثناء الحرب العالمية الأولى.

عام ١٩٤٨ خطرا يتهدده، فنتيجة لطبيعة المادة المستخدمة في بناء القاعة، وما قد تتعرض له المعروضات من المصنوعات الخشبية والأنسجة من خطر، فلم يكن هناك بديلا عن تفكيك هذه القاعة وإقامتها من جديد.

وهنا يصبح للسؤال المطروح عن سبب عدم قيام المتحف بكل بساطة بإعادة بناء قاعة العرض القديمة؟ إجابة تتمثل فى أنه وإن كان صندوق جواهر له تصميم ممتاز يمكن له أن يساعد المشاهدين على تقديرجمال ماسة الأمل، Hope Diamond فهو طريقة غير مقنعة إطلاقا لتوصيل معنى وأهمية مصنوعات فنية رائعة ومعقدة كطائرة ترجع إلى الحرب العالمية الأولى.

وتستلزم دقة العرض فى متحف كهذا قدرا كافيا من الاهتمام أكثر من مجرد بطاقات التعريف الخالية من الخطأ. وتكشف الدراسات عن أن العرض قد لا يكون الوسيلة الجيدة لتقديم معلومات دقيقة تفصيلية ، بل إن الحقيقة هى أن الزواريميلون إلى أخذ فكرة عامة، من العروض التى تقيمها المتاحف. فالعرض مثل الأحجية التى تجتمع فيها عناصر معلومات تترابط لتعبر عن فكرة أو صورة أكبر حجما وأكثر تماسكا. وما دام الأمر كذلك فلا يكفى أن يقوم مخطط المعرض بتقديم وصف دقيق لكل وحدة من المقتنيات أو الصور. بل ينبغى دائما على أمين المتحف أن يكون على وعى بالصورة الشاملة ، أى على وعى بالرسالة الأساسية التى يراد توصيلها للمشاهدين عن طريق العرض ككل.

فما هى صورة طيران فى الحرب العالمية الأولى والتى يقدمها المعرض الأصلى؟. أن من الإنصاف الإشارة إلى أن التركيز على الطائرة المقاتلة ، وعلى المصايد والشراك التى وضعت للطيارين العظام. قد أدى إلى اعتقاد الزوار لدرجة كبيرة بأن الحرب الجوية كانت منفصلة بذاتها عن الأحداث والمعارك التى دارت على سطح الأرض.

فالطائرة المقلوبة من طراز Spad ، وكذلك الزى الرسمى ذو الألوان الزاهية وتمثالا الميكانيكيان اللذان يظهران حديثهما ومداعباتهما

(وكانت أصواتها شبيهة بأصوات شخصيتى إذاعة وشنجتن الشهيرتين: لاردين Larden وويفر Weaver) توحى جميعها بتخيل « الحرب محببة للنفس » يتنافس فيها البارون الأحمر Red Baron والكابتن أيدى Captain Eddie كانا يتبارزان بطائرتيهما كل يوم كالفارسين عاليا فى السماء الزرقاء بفرنسا.

منظور مركب

تقدم الأسطورة وذكريات معارك الطيران فى الحرب العالمية منظورا مختلفا أكثر تعقيدا عن أول حرب جوية يشهدها العالم. ففى واجهة العرض الأولى نافذة عرض. بها لافتة مكتوب عليها الطيار الأصيل The Vimtage aviator مقتنيات من الحرب العالمية الأولى. من

المؤكد أنها تدهش الزائر، أو تحتوى على مجموعة مختارة من المقتنيات المتنوعة المرتبة : منها صناديق بيتزا ، وزجاجات نبيذ، وفانلات، وسجلات ذكريات «ألبومات»، ومأكولات، وقوائم مطاعم وأباريق خزفية لشرب النبيذ، وبعض اللعب والألعاب. هذا هو كل المقتنيات الرئيسية المعروضة ذات، العلاقة بالطيران خلال الحرب العالمية الأولى ، والصندوق مزود ببطاقة تعريف تسترعى انتباه الزوار إلى أن الطيران فى الحرب العالمية الأولى كان قويا وسيظل قويا بعد مرور سبعين عاما من توقف قصف المدافع والبنادق، وما زال يستخدم فى تسويق مجموعة كبيرة من المنتجات. ومع مواصلة المرور فى العرض تتغير هذه الفكرة، ويضعف الاعتراف بها.

وعلى الجدار المقابل صندوقان يؤكدان نفس الفكرة . يخصان مانفريد ريشتوفين الطيار الألمانى الشهير، الذى اشتهر باسم : البارون الأحمر. فى أحدهما بطاقة تعريف وصور، ومقتنيات من المصنوعات الفنية تحكى عن قصة البارون الأحمر. أما الصندوق الثانى فهو ملئ بمواد حديثة من سقط المتاع Kitsch بالإضافة إلى بعض مصنوعات تحمل اسمه، أو تستخدم صورته. ولا يمكن العثور على مطاعم تحمل اسم طيارين ، مثل دوجلاس بادير، أو ريتشارد بونج ، أو أريك هارتمان. لأن البارون الأحمر كان أسطورة بحيث لا يضاهيه فى الشهرة أى طيار آخر، وربما لا يوجد طيار مقاتل آخر أقل من مستوى تشارلز ليندبرغ، أو إميليا إيرهارت ، يمكن أن يضاهيه فى الشهرة.

وبعد أن يشاهد الزوار هذه الصور المذهلة لطيران الحرب العالمية الأولى ينتقل بهم العرض عبرالماضى مرورا بغرفة نوم خاصة بطفل يرجع تاريخها إلى عام ١٩٣٥ لديه سرب من نماذج ورقية لطائرة الحرب العالمية الأولى متدلية من السقف، وأجزاء من نموذج ما زال يضعه على مكتبه. وصور أبطال الطيران فى الحربين تزين الجدران، وعلى فراشه تتناثر الروايات والقصص التى تتناول الموضوعات الحربية. وأرفف الكتب مليئة بنسخ قديمة ، التوت أغلفتها بفعل الزمن ، من كتاب «صقور فرنسا» ، وكتاب «فارس ألمانيا الأحمر » وكتاب «مقاتلة السيرك الطائر». وقسم أخير تعرض فيه رؤية هوليود عن طيران الحرب العالمية الأولى من خلال فيلم خاص عنوانه «فرسان هوليود السابحون فى السماء » يرويه دوجلاس فيربانكس بصوته.

ويغادر الزائرون هذه القاعة الافتتاحية، وقد امتلأت أذهانهم بصورة شائعة عن رومانسية وسحر مبارزة فردية فى أجواء السماء. بم يواجهون بعد ذلك ما وصفه الناقد الفنى هانك بيرشارد بأنه بمثابة « صورة بالحجم الطبيعى لجثة ملقاة فى خندق فى الجبهة الغربية ».

> تجويفات العيون الشاغرة تحملق فينا من العالم الآخر المجهول الذى لا يمكن معرفته على الإطلاق، وتكشف عين الكاميرا التى لا تطرف ولا ترمش أبدا أن اللحم لم تستهلكه الديدان والفئران كله، والزى الرسمى للجندى نظيف وأنيق، ومكتمل تماما لدرجة قد يظن معها أنه قد مات بكل تأكيد بسبب التعرض للغازات السامة، لا بسبب رصاصة أو شظايا قنبلة. ولم أتمكن من التعرف على نوعية الزى الرسمى الذى كان يرتديه. كذلك لن تتمكن أنت أن تميزه.

وبعد جذب انتباه الزوار هنا يقدم أمناء العرض نظرة تاريخية على ماضى الأحداث الخاصة بالسلاح الجوى واستخداماته فى الحرب العالمية الأولى، ينصب التركيز فيه على الربط بين ما حدث فى السماء وما حدث فى الخنادق على الأرض، والوحدات الخاصة التى تقوم بالاستطلاع الجوى . وتطور الطائرة المقاتلة وتطوير مدافع الطائرة ، وآليات التزامن ، وتطور التفكير التكتيكى الذى استخدمه السلاح الجوى فى الفترة ما بين عام ١٩١٤ وعام ١٩١٨.

كما توجد وحدة Unite أخرى مشيدة حول جسم طائرة من طراز FE8 ، وفى داخل الطائرة طيار بالكابينة المخصصة له، ومجهز تماما لمواجهة الطيران فى الطقس البارد، يناقش المسائل المتعلقة بظروف العدو التى كان يواجهها الطيارون الحربيون آنذاك. وإذا نظر الزوار إلى أعلى وحولهم يشاهدون مجموعة غير عادية من الطائرات الحقيقية التى ترجع إلى تلك الفترة . تشتمل على طائرات من طراز:

- فوازين ٨
- بفالز دى ١٢
- سباد - فوكردى ١١
- الباتروس دى ٥ أ
- طائرة استطلاع

بالإضافة إلى نماذج صغيرة لطائرات اخرى فى المعرض من خلال عمل تكاد تكون

صورة طبق الأصل من الطائرات الأصلية. ويوجد أيضا نموذج منطاد زبلن مصغر ١:٦ أعده الفنيون والحرفيون فى مكتب معارض مؤسسة سميثسونيان، ويقتنع المشاهد به ويصدقه لدقته.

وفى المعرض الجديد عدد من الطائرات يفوق كثيرا عدد الطائرات فى المعرض القديم معروضة فى بيئة ممتعة. ولا يعرف سوى القليل للغاية عن دور ومميزات طائرة بفالز المعروضة فى المتحف القومى للطيران خلال الحرب ولكن هناك معلومات كثيرة عن دورها ومميزاتها فى أعقاب الحرب ، لشهرتها كنجم طائر فى ملحمة سينمائية بدورها كحارس الفجر. ولذلك تتدلى فوق الساحة فى مدخل المعرض، مزخرفة بعلامات هوليود وتعرض الطائرة فوازين على أنها قاذفة قنابل ليلية. وتظهر الطائرة فوكر على ما كانت عليه وقت استلامها من المصنع. أما الطائرة سنايب Snipe فهى معلقة قرب باب الخروج من المعرض، وسط مناقشات وجدل دائر حول الدفاع عن الوطن ونشأة السلاح الجوى الملكى.

وتستخدم الأجهزة السمعية/البصرية لإضفاء الطابع الإنسانى على المعرض وإضفاء الحيوية على الطائرة. إذ يبدأ عرض فيلم عن طائرة من طراز FE8 تقلع وتطير فوق الأراضى الريفية لولاية نيويورك ، يتحدث فيه كول بالين Cole palen، يصف الطيران بطائرة من هذا الطراز العتيق الممتاز. وعلى جهاز آخر يقدم شرح بصوت المرحوم رايموند بروكس وصفا للدخول فى معركة حربية وهو على متن طائرة من طراز سميث ٤ ، وهى الطائرة سباد Spade المعروضة فى مكان قريب.

وتتضمن وحدات أخرى تقديم دخول أمريكا الحرب، وبرنامج إنتاج الطائرات الأمريكية ، بالإضافة إلى مناقشة عن دور الطيران البحرى فى الحرب العالمية الأولى . وتقدم وحدات أخرى عروضا عن تأثير مشكلات الجبهة الداخلية فى ألمانيا على إنتاج الطائرات. ووصفا لتطور بنية الطائرات وتقدمها التكنولوجى أثناء الحرب.

وبمواصلة السير عبر المدخل المنشأ حديثا المؤدى إلى محطة ايليفانت آند كاسيل بمترو أنفاق لندن يدخل الزوار إلى الجزء الأخير من المعرض ، حيث تناقش الغارات الجوية الألمانية التى كانت تلقى وابلا من القنابل على انجلترا فى الفترة من عام ١٩١٥ إلى عام ١٩١٨. كما يذكر فيه قصة نشأة الدفاع الجوى البريطانى، وإنشاء السلاح الجوى الملكى البريطانى، وهو أول سلاح جوى مستقل فى العالم. تتناول الوحدة الختامية تأثير الطيران خلال الحرب العالمية الأولى على تاريخ السنوات التالية من القرن العشرين. كما يعرض فيلم بعنوان «الظلال الطويلة The Long Shadow يربط بين استراتيجية غارات القصف الجوى بالقنابل وتطور نظرية الحرب الجوية منذ ذلك الوقت.

تجربة متعددة المستويات

يمكن تقدير قيمة قاعة العرض الجديدة بمستويات متنوعة. فبالنسبة لمن يريدون فقط مشاهدة ودراسة مجموعة مدهشة من الطائرات التى ظهرت فى فترة زمنية معينة، تقدم لهم خبرات أكثر ثراء من الخبرات التى قدمها المعرض السابق ، ففيه طائرات أكثر عددا وأنواع وطرازات أكثر تنوعا من يشاهد معظمها من مواقع مختلفة. فالطائرة فوازين والطائرة سنايب معلقتان فى مكان قريب للغاية من السقف، لذا فمشاهدتهما أصعب من مشاهدة الطائرات الأخرى. ولكن هاتين الطائرتين معروضتان فى المتحف لأول مرة بطريقة يمكن للزوار مع بذل بعض المجهود مشاهده التفاصيل الرئيسية لهما.

وبالنسبة للزائر الراغب فى قضاء وقت أطول يستطيع قراءة بطاقات التعريف المرفقة بالمعروضات ،إذ أن المعرض يضمنها مقدمة مفيدة، ممتعة عن نشأة تكنولوجيا الطائرات الحربية، وتاريخ أول حرب جوية. ومن الواضح أن جاك هوايتلو كان مخطئا فيما ذكره عن أن دور الحرب العالمية الأولى فى تقدم الطيران كان ضئيلا. فالمعرض الجديد يقدم عرضا تفصيليا واضحا وكاملا عن تطور تكنولوجيا الطيران أثناء الحرب العالمية الأولى يفوق ما قدمه المعرض السابق عليه. كما أنه يقدم المعلومات فى سياق اجتماعى وسياسى

واقتصادى مناسب.

وأخيرا ينقل المعرض رسالة على أعلى مستوى ، تسمو فوق تفاصيل الموضوع الذى نحن بصدده: حيث إن الأساطير والروايات قد تطغى على حقيقة التجربة التاريخية القصيرة. وفى ضوء مبدأ اتخاذ قراراتنا للمستقبل على أساس مفاهيمنا وإدراكاتنا للماضى، فيهمنا أن نتفهم الأحداث التاريخية فهما دقيقا.

وما هو السبب فى أن معرضنا من النوع الذى وصفناه يقلق البعض؟. فى وعى أو بدون وعى يفترض معظم الزوار أن أى متحف سيكون مكانا مريحا وباعثا للطمأنينة فى النفس . ومن المؤكد أن المتحف القومى للطيران والفضاء صالح من هذه الناحية. فقصة الطيران مثيرة للخيال عن الإنجاز البشرى، ويشعر كافة الأمريكان بالفخر للإسهامات التى قدمها مواطنوهم من النساء والرجال لعلم الطيران وفنونه بدءا من أيام الإخوة رايت حتى عصر مكوك الفضاء. فالمتحف القومى للطيران والفضاء يعرض رموز عصر الطيران فى الفضاء الجوى، ابتداء من أول طائرة فى العالم حتى مركبة أبوللو ١١ ، التى حملت أول بشر إلى سطح القمر، ومركبتى الفضاء بايونير Pioneer وفوايجارVoyager اللتين سافرتا إلى خارج حدود المجموعة الشمسية. وتكفى زيارة لهذا المتحف لإثارة مشاعر الفخر القوية فى أشد الناس شعورا بالإرهاق.

ولا يواجه المتحف القومى للطيران والفضاء أى صعوبة فى تمجيد النجاح ، والنتائج القوية، والإنجازات، والبطولات. ولئن كان المتحف ملتزما ببث روح الفخر ، فإن عليه أيضا من وقت لآخر على الأقل أن يتحرك إلى ما وراء مهمته الاحتفالية المجردة ببذل جهد لمساعدة الزائرين على تفهم الخلفية المعقدة للتطورات فى عالم الطيران والفضاء وتأثير تلك التطورات على العالم.

ولئن كانت الحرب العالمية الأولى هى التجربة الرئيسية للقرن العشرين. فإنها أدت أيضا إلى قيام ثورات وحركات فكرية، وتغيرات فى الأوضاع والاتجاهات القومية. والاتجاه الذى ميز حقبة زمنية بأكملها. كما أدت إلى وعى العالم بالإمكانيات الحربية التى تتميز الطائرة كابتكار أدى إلى ثورة فى المجالات العسكرية والحربية . ولذلك فإن الحاجة لتقديم عرض أمين ودقيق لهذا الموضوع البالغ الأهمية تعد ضرورة ملحة.

قدمت القاعة العرض الأصلية للحرب العالمية الأولى، الطائرات الأصلية القديمة التى أسهمت فى الصراع بشكل أدى إلى تقوية الآراء الشائعة عن أول حرب جوية. على أنها نوع من الفروسية والبطولة. كما عرض تجربة مرضية دعمت المنظورات الخيالية التى تملأ أذهان الكثير من الزوار عن الحرب العالمية الأولى في مجال الطيران على أنها سلسلة من الاشتباكات الفردية بين فارسين فى أعالى السماء بعيدا عن قتال الخنادق. ومن جهة أخرى اتجه المعرض الجديد لتقديم عرض ظريف وإطار عمل يحقق فهما أفضل عن الطبيعة الأصلية الفعلية الجوية . ولذلك كانت المعلومات المقدمة مكثفة للغاية. مع محاولة صادقة لحصر الخرافات والأفكار الخاطئة التى أحاطت بهذا الموضوع. وذلك من خلال توضيح حقيقة الحياة والموت فى الأجواء العليا ، خلال الفترة من عام ١٩١٤ حتى عام ١٩١٨.

وأخيرا يستعرض بعض الطرق التى ساعدت تلك التجربة على تشكيل فترات التاريخ التالية لها. وخلاصة القول إن هذا ليس عرضا تقليديا من عروض المتحف القومى للطيران والفضاء NASM. وهى حقيقة تجعل بعض الزوار لا يشعرون بالارتياح. فربما كانوا يفضلون الأسلوب القديم لعرض الطائرة فى صندوق مجوهرات، على أنها شىء جميل له قيمة فى حد ذاته. فقد يفضلون ذلك العرض على عرض يزيل الأوهام التى ارتاحت لها النفوس، ويدعم الحقائق الفعلية.

ولقد اتسم تاريخ القرن العشرين إلى حد بعيد بمفهوم قدرة الكائنات البشرية على الطيران في الهواء. ولو كان على المتحف القومى للطيران والفضاء NASM أن يقدم لزائريه صورة مفيدة وكاملة عن المشروع الأمريكى للفضاء ، فقد كان من واجبه أن يهيئ العاملين فيه ليكونوا مستعدين عند اللزوم للرد على الأسئلة الصعبة، وتقديم حلول للمسائل العويصة. فإننا ملتزمون بتقديم المساعدة لزائرينا، مع وضع المسائل الهامة فى حياتنا القومية فى منظور تاريخى. ويتطلب هذا أن نغامر فى بعض الأحيان ونكون أكثر جرأة فنتعمق فى نظرتنا للأمور، وأن نطرح بعض الأسئلة الصعبة التى قد تشعر زوارنا أحيانا بالقلق. فإذا لم يتحقق ذلك فلن يزيد متحفنا مكانة عن ديزنى لاند مزودا بأجنحة.

جناح وصلاة

بقلم : تيم ثورن
Tim Thorne

يتوقف جودة التنظيم ومصداقية، وسلامة الأداء، والأمن والأمان الشخصى فى أى متحف للطيران على أنظمة التوثيق المستخدمة.

يعلن تيم ثورن المستشار الإدارى المستقل المتخصص فى أنظمة المعلومات، فى هذا المقال عن آرائه فيما يتعلق بقيمة السجلات الصحيحة، والإجراءات السليمة مع الصور الجيدة الملتقطة عن متحف سلاح الطيران الملكى فى هندون Hendon بالمملكة المتحدة، حيث يتولى إدارة كافة المجموعات الفنية فيه. ويختتم مقاله ببعض المقترحات يقدمها لمن يفكرون فى الدخول فى مجازفة مماثلة أو مشروع مماثل.

من المؤكد أن الكثير من القراء يدركون أن بعض مظاهر هذا الاستعراض مألوفة لهم. ولنتصور متحفا قوميا كبيرا تكون ثلثا مقتنياته غير قابلة، وغير مسجلة، وغير متاحة للجماهير، لأنها غير موثقة على الإطلاق. حيث توجد كومة من السجلات اليدوية تشتمل على ما يزيد على مائة سجل، وفهرس، بطاقات مختلفة بها وصف متعدد لأى وحدة مقتناه كانت تصف خرقة محفوظة بأنها قبعة، أو قبعة رائعة، أو قبعة مترهلة، أو قبعة لمجند بالجيش الاسترالى، أو قبعة لها حافة عريضة من طراز عام ١٩٣٦. وتتضمن المخزونات، التى تشغل حظائر ضخمة للطائرات، آلافا من قطع غيار وأجزاء الطائرات أكثرها غير موثق ومعروف. ويعاد فيه تركيب الطائرات من جديد وإجراء الصيانة له دون أى إجراءات رسمية أو توثيقية، وقد تضيع طائرة كاملة لإعارتها مدة طويلة.

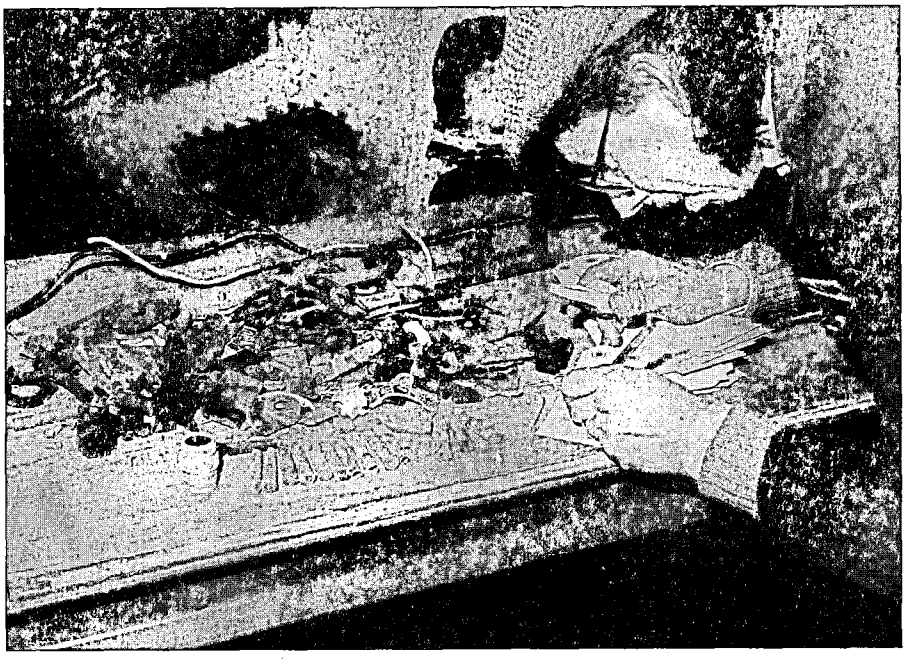
وقد أدهشنى أن مثل هذه الظروف المؤقتة مألوفة للكثير من المحترفين المتمرسين فى أعمال المتاحف . لكننى عندما وافقت عام ١٩٩٣ على تولى مهمة تصحيح إدارة المقتنيات فى متحف سلاح الطيران الملكى فى هيندون Hendon بإنجلترا، لم أكن أدرك أو أعلم بأى من مثل هذه الأمور، التى لم يكن يعرفها أى شخص آخر. وعندما كشفت فحوصى الأولية فى المواقع الثلاثة للمتحف عن هذه الأمور، أصيبت إدارة المتحف (وكانت أيضا إدارة حديثة العهد) بالدهشة البالغة مثلى تماما. فالنسبة لأنظمة المعلومات وجد شخص مثلى اعتاد على بيئة وظروف جيدة التنظيم فى مجال صناعة الطيران، وتوزيعها الضخم فى السوق المركزية، نفسه أمام تحد حقيقى رائع.

ويعرض هذا المتحف التاريخ الاجتماعى للسلاح الجوى الملكى وعملياته، ابتداء من نشأته عندما كان معهد فيلق طيرانى ملكى صغير، أو هيئة خدمات ملكية للطيران البحرى منذ الحرب العالمية الأولى. وحتى يومنا هذا، وبه أكثر من مائة طائرة معروضة، ولكن هذه الطائرات المعروضة أشبه ما تكون بقمة جبل ثلجى عائم ظاهرة على السطح، وتختفى تحتها كميات ضخمة، من الكتب، وسجلات الحفظ، والصور الفوتوغرافية، والأفلام، والمواد الصوتية المسجلة، واللوحات والرسومات وأعمال النحت وغيرها، وتشير التقديرات إلى أن هذه المخزونات تحتوى على حوالى مليون قطعة مصنعة، وبالإضافة إلى موقعين للعرض بالمتحف فإنه يتولى أيضا تشغيل مركز حفظ المقتنيات والترميم الذى يبعد عن لندن بنحو خمسين ميلا، يشتمل على طائرات ركاب ضخمة، أو مناطيد من طراز R100، ومن طراز R101 كانت ملكا للإمبراطورية البريطانية آنذاك. وبالطبع هناك أسباب مقبولة تبرر مشكلات التوثيق.

فقد كان المتحف يركز على الاستعدادات لفتح أبوابه للجماهير فى سنواته الأولى خلال الستينيات والسبعينيات والثمانينيات. حيث كانت المعركة ، معركة من أجل البقاء، ومعالجة مشكلة تناقص الاعتمادات المالية الحكومية، كما كان الحال فى المتاحف البريطانية الأخرى. ومع الثقة فى أننا لسنا بمفردنا فى مواجهة هذه المشاكل كان علينا أن نستكشف الإجراءات التى كانت المتاحف الأخرى تتخذها لمواجهة حل المشاكل الخاصة بها. وسرعان ما كشفت لنا الزيارات العديدة للمملكة المتحدة والولايات المتحدة، وما تم فيها من بحوث عن أن إجراءات التوثيق تلقى اهتماما كبيرا من المتاحف فى جميع أرجاء العالم. ولقد تعلمنا الكثير من الهيئات المتخصصة فى التطوير والتنمية فى هذه المجالات، مثل اللجنة الدولية للتوثيق وهى إحدى لجان اللجنة الدولية للمتاحف ICOM تتخصص فى التوثيق CI-DOC، وهيئة وجمعية المتاحف للتوثيق (MDA) بالمملكة المتحدة. وقد اكتشفنا أن الكثير من المتاحف قامت بمحاولات جريئة لإدخال نظام الكمبيوتر فى إدارة

ترجمة: عبد الحميد فهمى الجمال

المجموعات الخاصة بها رغم وجود عجز فى ميزانياتها، ونقص فى الاخصائيين بها. بل واكتشفنا وجود الكثير من الأفكار الجيدة التى يمكن اتباع مثلها ومحاكاتها. كما اكتشفنا أخطارا ومآزق خفية قد يتورط فيها الغافلون أو المتهورون. وبالتالى أصبح علينا تجنبها قدر الاستطاعة. خاصة وقد أصبحنا ندرك أن لمشروعات التوثيق قدرات لا نهائية فى التوسع ومواصلة التقدم. وقد ملأنا الارتياح لعلمنا أن وضعنا لم يكن فريدا من نوعه : فقد كان واضحا أن الكثير من المتاحف لديها ركام هائل من الأعمال غير المنجزة فى مجال التوثيق. والجدير بالذكر أن جميع من تقابلنا معهم كانوا مفعمين بالحماس الشديد، ورجعنا إلى هيندون، ومعنا عروض عديدة لمساعدتنا. وفى ضوء هذه الخلفية بدأ مشروع إدارة مجموعة مقتنيات متحف السلاح الجوى الملكى يشغل الكثير من موارده المهنية على امتداد سنوات عديدة مقبلة .



هذه الطائرة القاذفة للقنابل من طرازها ميدين، والتى تم استعادتها مؤخرا من روسيا عقب تحطمها فى إحدى العمليات العسكرية أثناء الحرب العالمية الثانية، يتم الآن إصلاحها وترميمها فى مركز كاردنيجتون. ويرى فى الصورة أحد الفنيين بالمتحف يتفحص محتويات الكتالوجات فى انتباه شديد للتفاصيل قبل البدء فى عملية الترميم وإعادة البناء.

لماذا توثق مجموعات المقتنيات؟

هناك أسباب ودوافع متعددة تستلزم اللجوء إلى التوثيق السليم، واتباع الأساليب المهنية الشائعة والمعروفة جيدا للمتاحف بكافة أنواعها وأحجامها . أولا: علينا البدء بإجراء جرد شامل لحصر كافة المقتنيات الموجودة لدينا، والأماكن التى تتواجد بها هذه المقتنيات. وعندئذ فقط يمكن أن نتحمل بمصداقية مسئولية إدارة المقتنيات التى تضمها مجموعاتنا، ونصبح مسئولين بصورة صحيحة عن حراسة هذه الملكية العامة حاليا ومستقبلا. ولدى الكثير من المتاحف - تماما مثل متحفنا عدد كبير من المقتنيات التى يجب تقديم بيانات ومعلومات عنها. ونظرا لأن عدد العاملين بالمتحف محدود، يصبح تكوين سجلات مكتوبة عملا صعبا للغاية، وإن كان هذا السجل أمرا جوهريا بالنسبة لإدخال قاعدة البيانات فى الكمبيوتر.

وما إن يتوافر قائمة جرد الرصيد ، يمكن الاعتماد عليها فى عمل قوائم أكثر تفصيلا لمقتنياتها. وعلى هذه القوائم يمكن إضافة معلومات تفصيلية عن التاريخ الحربى للطائرة، وتسجيل نوعية وطبيعة ومحتوى كل وثيقة بالأرشيف. وعند توافر تنوعات من المقتنيات المصنعة التى تعنينا يتجه الاهتمام إلى تحديد ما يتعلق بهذه المقتنيات بتحديد: واضع تصميم الطائرة، ومصنعها، واستخداماتها، وقائدها؟، وتواريخ كل تلك البيانات.

وتؤدى سجلات المقتنيات هذه إلى إثراء وزيادة قيمتها الحالية عن طريق (تقديم معلومات عن الظروف مما يضفى على هذه المقتنيات الحيوية والأهمية). ومن أجل أجيال المستقبل (تضيف هذه المعلومات قدرا من البقاء لذكرى زيارة المؤسسة التى تعتمد حاليا على الوصف الذى يقدمه أمناء المتحف). وتعد هذه السجلات المتكاملة بداية قوية لتيسير الوصول لمعرفة مجموعات المقتنيات وتكوين رابطة بين مختلف المجموعات المعروضة كل على حدة أشبه ما تكون بجزر غامضة فى بحر من المجهول. وتزداد قيمة مجموعات المقتنيات كثيرا إذا أمكن جعل قاعدة بياناتها تجيب على أسئلة مثل : «ماهى الطائرة الموجودة فى مجموعتك وكانت تنطلق من قاعدة دارى رود فى دلهى (وهى قاعدة تابعة للسلاح الجوى الملكى فى الهند)؟» .

وبينما كثيرا ما تعد مجموعات المتحف عروضا ومخزونات راكدة خالية

من الحركة والحيوية التى تؤدى لحد كبير إلى جعل بعث الحياة والحركة الذاتية فى المقتنيات التى تختفى داخلها تخرج إلى العيان. وقد لا تكون بالضرورة تحرك أعدادا كبيرة من المقتنيات بل حركة تنقلات منتظمة ومستمرة من مكان لآخر لأفراد من مجال لآخر. والأمثلة على ذلك كثيرة : مثل دخول أشياء للمتحف لفحصها على أساس احتمال ضمها إلى مقتنيات المتحف أو مثل نقل أشياء من المخازن إلى مواقع العرض، أو نقل الأشياء إلى فنى منفذ لصيانتها، أو مثل نقل أشياء إلى خارج المتحف كإعارة لعرضها فى متحف أو عرض آخر.

وحتى يمكن الاحتفاظ بالسيطرة على قائمة جرد أو مقتنيات المخزونة ينبغى الحرص على تحديث قاعدة بيانات المقتنيات مع كل أنواع التحركات. ولذلك ينبغى أن تعد كل حركة نوعا من التعامل، لذا يجب توثيقها كاملا ودقيقا ثم تدخل فى قاعدة البيانات لكى تظل بياناتها حديثة ومتجددة . كما أن أى تغيرات هامة فى الظروف والأحوال، أو أى تغيرات بالإضافة أو التسجيل فى المعلومات عن المقتنيات يجب تسجيلها لتحديث قاعدة البيانات.

ويمكن لقاعدة البيانات فقط من خلال معاملة كافة التحركات والتغيرات على أنها صفقات وبذلك يمكن الاعتماد عليها. لأنها السجل الحيوى الأساسى المراد. ومن البديهيات أنه يسهل حلول الفساد بقاعدة البيانات نتيجة ارتكاب الأخطاء أو التقاعس والإهمال. وفساد قاعدة البيانات يكون فى هذه الحالة أسهل من فسادها الأصلى.

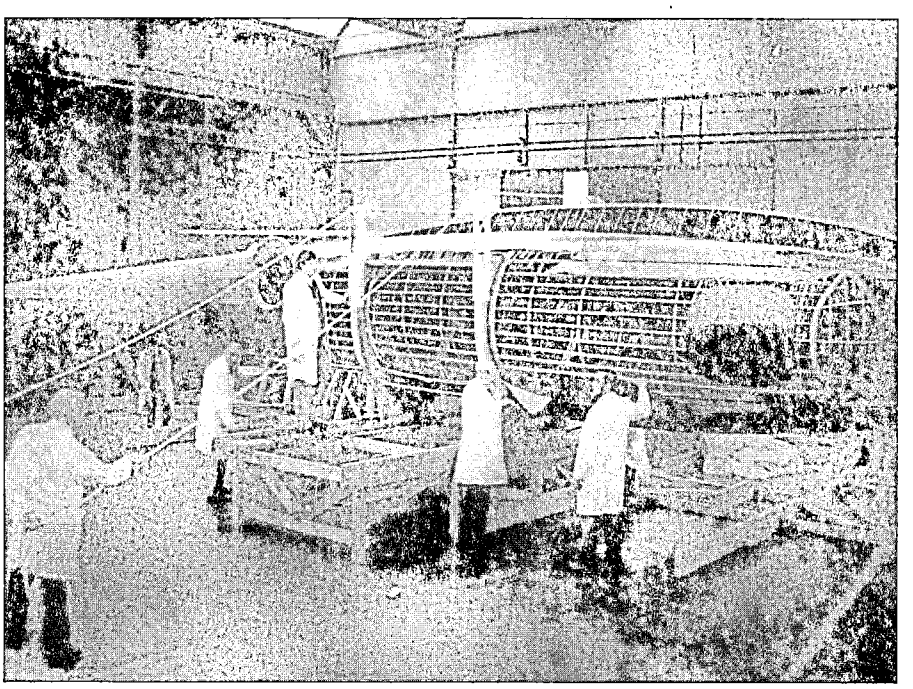
وقد تكون بعض احتياجات التوثيق والعمليات المرتبطة بإدارتها أكثر صعوبة فى متاحف الطيران عن غيرها من المتاحف التقنية الأخرى. ويرجع ذلك إلى الارتباط الوثيق بين مختلف مجموعات المقتنيات الفرعية، والتعقيدات فى تكوينها، واتساع مجال التكنولوجيا الرفيعة المستخدمة فيها، فضلا عن قابلية الكثير منها للفساد والكسر.

ولئن كانت سهولة الوصول لأى موضوع وتناوله تعد ضرورة مشتركة بالنسبة لكل المتاحف التقنية فإن تحديد العلاقات المحسوسة بين العناصر المختلفة التى لها علاقة بتكوين المقتنيات، يعد أمرا هاما خاصة بالنسبة لمقتنيات مجموعات الطيران، ففيما سبق ذكره عن سهولة الوصول لأى موضوع، لا يصعب تصور القيمة الكبيرة لتوسيع نطاق الاستقصاءات عن مدى توافر صور حديثة عن محطة دارى رود الجوية، وما هى الأفلام المحفوظة فيها، «وهل توجد أية كتب تصف العمليات الحربية التى وقعت فى قاعدة دريغ رود؟. لأن استرجاع مثل هذه المعلومات القوية قد يساعد على إقامة عرض أفضل ودعم التسهيلات للباحثين والدارسين ودعم مشروعات الصيانة والترميم.

وقد يكون فى كثير من آلات وأدوات الطائرات التاريخية نشاط إشعاعى . فتشكل بالتالى خطرا على صحة العاملين بالمتحف والزوار. وينبغى تحديد ماهية المقتنيات المليئة بالنشاط الإشعاعى وتسجيل كافة البيانات الخاصة بها، وتخزينها بمفردها فى منطقة آمنة، واتخاذ تدابير خاصة عند التعامل معها. وفى هذه الحالة يصبح للتوثيق الكامل الدقيق أهمية كبيرة بالنسبة لمثل هذه المقتنيات المشعة.

ولكن لأن الكثير من أجزاء الطائرة عبارة عن تركيبات تتضمن أشياء متعددة، فإن ما يظهر أمامنا كشىء واحد يتكون فى حقيقة الأمر من أشياء كثيرة. والمثال على ذلك هو : كابينة الطيار أو

هذا الزورق الطائر من طراز سوبر مارين ساوثها مبتون مارك I وهوعبارة عن طائرة تعود إلى العشرينيات من عام ١٩٢٠قد استعيدت من مصب نهر فى عام ١٩٦٧ حيث كانت تستخدم كمسكن لفترة تزيد على ٣٥ عاما. وبعد أن تم إصلاحها وترميمها فى دقة شديدة حصلت على الجائزة القومية للصيانة للمملكة المتحدة لعام ١٩٩٦. وهى تدخل المتعة على الزائرين الذين يذهبون إلى الصالة الرئيسية للطائرات بالمتحف.



ركن الطيار فى طائرة من طراز فانتوم. مما يقتضى مستلزمات خاصة لازمة لمكونات السجل، التى ينبغى أن تصور وجود علاقات بين ما هو متلائم فيها وما هى مزودة به. لذا فعلى أمناء المتحف والفنيين أن يتأكدوا من أن التوثيق مستكمل على نحو دقيق.

وفى بعض الحالات تصل طائرات كاملة وصالحة للعرض بالمتحف مباشرة بعد انتهاء عمرها الافتراضى فى الخدمة، وطائرات أخرى تعرض بالمتحف على ما هى عليه بعد تحطمها فى حادثة، لتصوير أحداث أو ظروف تاريخية معينة. ولكن الكثير من الطائرات المعروضة فى متاحف الطيران تكون قد رممت ترميما كاملا وجددت قبل عرضها بعد إعادتها لشكلها الأصلى وحتى مثل هذه الترميمات والتجديدات معقدة وكثيرة للغاية مما يتطلب مهارة عالية ودقة شديدة وتركيزا دقيقا على التفاصيل. وفى حالة أى طائرة رممت وجددت وأزيلت منها آثار الحادثة التى تحطمت فيها غالبا ما يعتمد مركز الترميم بالمتحف على التصميمات الأصلية التى وضعها صانع الطائرة على الكتيبات الفنية، والصور الفوتوغرافية الخاصة بتجهيزاتها فى حالتها الأصلية. ويتوقف نجاح مثل هذه المشروعات كثيرا على قدرة المتحف على استدعاء المادة الملائمة اللازمة من وثائقه ومجموعة مقتنياته من وسائل الإيضاح البصرية. وبالإضافة إلى أن سجل التوثيق الأصلى يقدم لوحات التصميم الأصلية للترميم والتجديد، فصور مثل هذه التعقيدات فى حد ذاتها تعد جوهرية وضرورية للغاية لإجراء عملية الترميم. كذلك تعد الأنظمة الخاصة بالتخطيط، ووضع البرامج الزمنية لإنجاز الأعمال. وكذل متابعة خطوات التقدم فى العمل وحالته بالغة الأهمية. وتعد المعلومات والبيانات فى هذه الحالات أحد عوامل النجاح .

وينبغى مراعاة دقة المنتج الأصلية دون اللجوء إلى الأجهزة الفنية المكلفة التى تساعد على تسهيل العملية .

فالطائرات كيانات مركبة شديدة التعقيد، ومصنوعة من مواد خفيفة الوزن متعددة الأنواع. وهذا يعنى أن هذه المواد تميل بطبيعتها لتدهور حالتها بمرور الزمن، بل وحتى الطائرات وتجهيزاتها الثابتة فى العروض المتحفية يجب فحصها وعمل الصيانة الدورية اللازمة لها إذا ما أردنا المحافظة على سلامتها وأمنها، وإطالة عمرها كأشياء معروضة بالمتحف، قد تستمتع بها أجيال المستقبل . وفى متحفنا تعرض معظم الطائرات للجمهور بالفعل بما فى ذلك الطائرات خارج الأسوار. مما يجعل الصيانة والإصلاح عملية مستمرة ومتواصلة. وعندما وصل فريق الصيانة الحالى إلى المتحف اكتشفوا أن الصيانة غير موثقة لدرجة أن أعمال الصيانة كانت تعتمد على الذاكرة المشتركة للقائمين بها. مما يشكك فى صحة الإجراءات والاعتماد عليها، بل وخطورته عند تطبيقه على أعمال مثل تحريك جناح لإفساح المكان أمام صفوف الزوار أو فحص المقاعد التى تندفع بقوة دفع صاروخية. ومن المسلم به الأهمية الكبيرة لنظام التسويق ومنطقية العمل بالأهداف، وبرنامج هيئات صيانة، شامل لكل المكونات.

المخططات والحلول

وبعد فهم الأوضاع القائمة بالمتحف وتحديد احتياجاته، أخذ المتحف يتقدم حاليا خطوات عظيمة نحو ظروف إدارة أفضل . فقسم المقتنيات يعمل حاليا على تحسين وتدعيم حفظ طائراتنا وصيانتها، حيث إنها أهم المقتنيات. كما أننا بسبيل تحقيق مشروع تحسين إدارة مجموعات المقتنيات.

وقد أدلى المدير العام المسئول عن مركز الترميم والصيانة (وهو ضابط / كبير / سابق فى سلاح الطيران) اخيرا بتعليق قال فيه:

> المطلوب من العاملين حاليا فى صيانة وترميم الطائرات بجهات أخرى لإعادتها إلى حالة الطيران الأصلية. أن يقوموا بتوثيق أعمالهم، وفقا لقوانين هيئة الطيران المدنى (CAA) أو قوانين هيئة العاملين بالطيران إذا أرادوا الحصول على شهادة الاستحقاق. ولكن حتى مع عدم وجود مثل هذه الهيئة التى تملى القوانين بالنسبة للطائرات المعروضة على الأرض، يمكن للهيئات الخاصة أن تضع لنفسها نظما وتعليمات خاصة لها وأهمها: ضرورة توثيق العمل .

ومثل هذا التوثيق موجود حاليا، ويدعم استخدامه من مجموعة الإدارة،

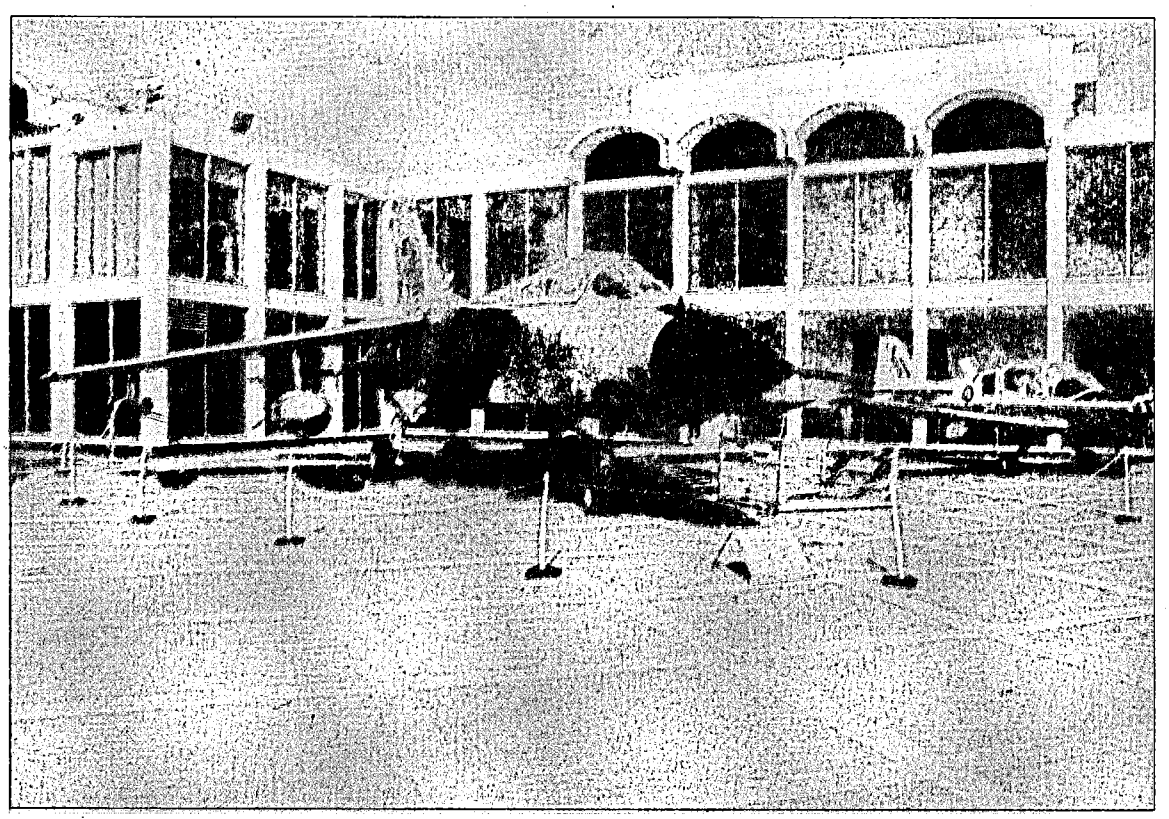
يفرض تلقائيا على القائمين بأعمال الترميم والصيانة اتباع هذا النظام ليس فقط بالنسبة للطائرات، ولكن أيضا بالنسبة لمقتنيات أخرى كبيرة الحجم مثل المركبات والعربات. والهياكل الجيدة التصميم، وتقوم هيئة الشئون الإدارية أيضا بتنظيم وتوجيه عمل الفنيين وتفرض عليهم أن يدونوا بدقة ونظام كل المعلومات الضرورية وفى الوقت المناسب. ولا يوجد حاليا نص على معايير أو أعمال تتعلق بصيانة الطائرات فى المتاحف الأخرى. ولذلك فإن فريق الشئون الإدارية الذى يعمل مع وزارة الدفاع، وضع جدولا زمنيا لتنفيذ صيانة شاملة، تغطى كافة الطائرات المعروضة على الزائرين بالمتحف. وهناك تقدم تدريجى فى تنفيذ ذلك مما جعل صيانة المقتنيات يخضع لإشراف دقيق لأول مرة.

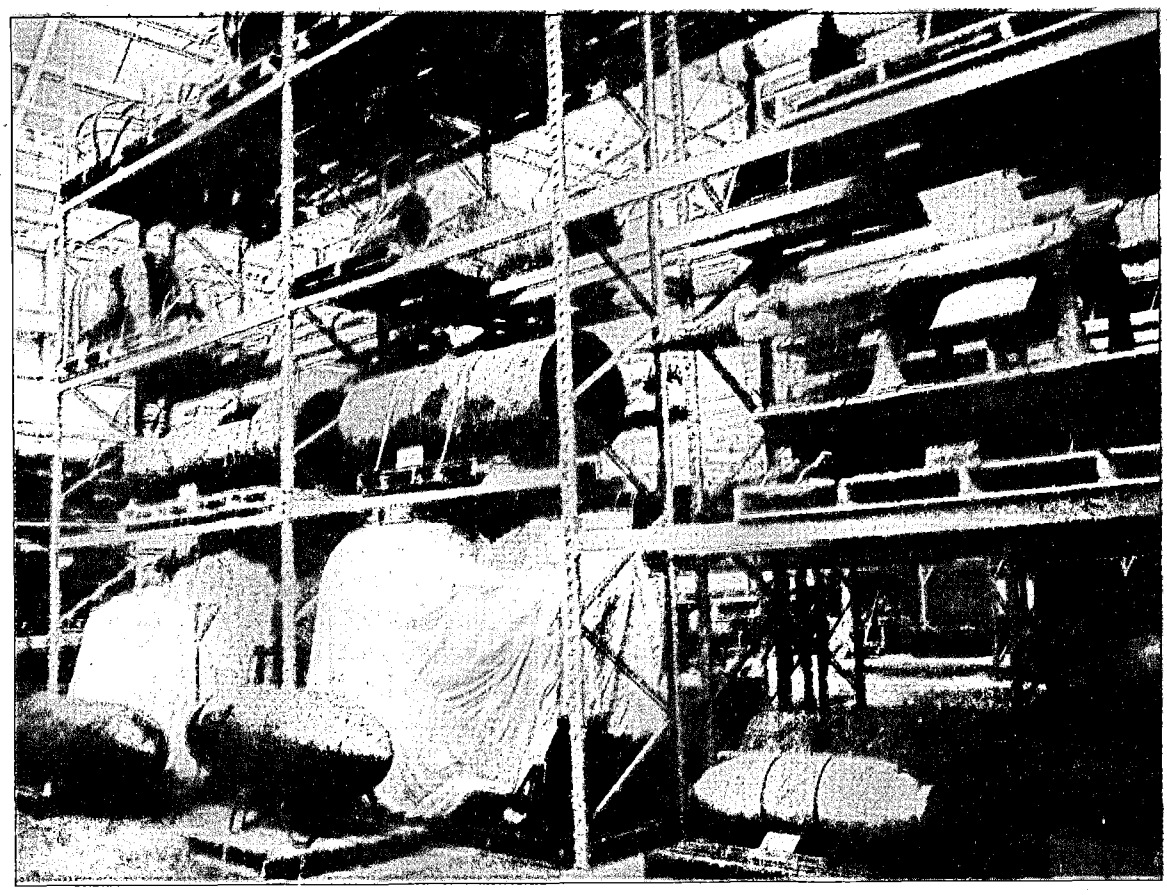
هذا وتضم أنظمة الترميم والصيانة للتشكيل اليدوى، وعلى النحو الذى كانت تنفذ به قبل إدخال نظام الكومبيوتر بالمتحف، لمواجهة ظروف أكثر توسعا فى مجال إدارة المقتنيات.

وبعد فترة وجيزة سيأتى الوقت المناسب الذى يسمح فيه التوثيق والإجراءات بالانتقال إلى مرحلة التطبيق على الكمبيوتر مما قد يؤدى إلى المزيد من التحكم والكفاءة.

ومنذ البداية كانت النظرة إلى إدارة مجموعات مقتنياتها على أنها مجرد فحص شامل لتوثيق المقتنيات والتحكم فى حركاتها وتنقلاتها ومواقعها اشتمل ذلك على شىء ابتداء من وضع سياسات الاقتناء لجميع أقسام المتحف، ثم وضع تصميم لقاعدة المعلومات والبيانات لتوفية احتياجات كل المجموعات الفرعية، حتى شراء وتركيب نظام إدراة بالكمبيوتر (CMS). ويعد هذا وغيره من العناصر العديدة للمشروع عناصر جوهرية فى لغز كبير متشابك معقد. فى حين أن مثل هذا المشروع الشامل يحتاج لبرنامج زمنى ضخم، وكثير من العاملين والموظفين، والتكاليف والنفقات. إذ أننا ركزنا على وضع حلول قوية تتميز بطابع عملى، لأن هدفنا هو توفير ٨٠٪ من مستلزمات الاستخدام عن

طائرة مقاتلة من طراز تورنادو تابعة للسلاح الجوى الملكى وطائرة تدريب من طراز بالدوج تقفان عند مدخل المتحف أثناء أحد أسابيع أنشطة الطيران الاعتيادية.





مجموعة الاحتياطى بالمتحف ومركز الترميم بكاردينجتون للسلاح الجوى الملكى/ بيدفورد شاير وتضم عشرات الآلاف من الأشياء، وقطع الغيار التى تستخدم فى مشروعات الترميم، التى تشتمل على كل شىء، ابتداء من أجزاء الطائرات والأسلحة، حتى المجموعة الهائلة من الملابس التاريخية التابعة للسلاح الجوى الملكى.

طريق التركيز على المهام التى تزيد من القيمة المضافة للمقتنيات المعروضة.

ولقد نشط مجتمع المتحف للغاية فى السنوات الأخيرة فى أعمال وضع دليل مستويات التعريف والإرشاد فى مجال سياسات إدارة المقتنيات وإجراءاتها وأعمال التوثيق. والكثير من الأعمال الرفيعة المستوى، وقد طبع ونشر بالفعل ، وأسعدنا أن تلقينا دليلا متميزا عن معايير توثيق متحف المملكة المتحدة طبع ونشر بمعرفة جمعية المتاحف للتوثيق (MDA). فى الوقت الذى قارب فيه مشروعنا على الانتهاء. يستخدم هذا الدليل على نطاق واسع فى المملكة المتحدة والعديد من الدول الأخرى. وقد اخترنا من هذا الدليل ، ومن معايير أخرى الأجزاء التى تتلاءم مع احتياجاتنا للأخذ بها، ونترك الأجزاء التى لسنا بحاجة إليها أو التى تتجاوز قدرتنا على تنفيذها بسبب قيود الموارد والوقت. وبهذه الطريقة نجد المعايير قدمت لنا ما يشبه المنبهات والخطوط الإرشادية التى سهلت تحقيق خطوات التقدم والتطور. ولو أننا طبقنا المعايير دون تصرف حر، وأخذنا بها على أنها معايير إجبارية، لأصبحنا حاليا فى وضع يلزمنا معايير عمل غير ملائمة لهذا المتحف. وبالتالى لتعرضنا للفشل ولو حصلنا على تسهيلات لمشروعنا أثناء فترة تنمية المتحف وتطويره لمراعاة المعايير الأخرى لأصبح أمناء المتحف المهنيين فى متحفنا الآن فى ظروف يشتركون فيها مع أمناء المتاحف الكبرى الأخرى. فضلا عن أن الأخذ بطريقة مشتركة فى تسجيل بياناتنا واستخدام المعايير الفنية العامة، كان من شأنه أن يساعد على تبادل المعلومات والاتصالات فى المستقبل.

وكما سبق أن أوضحنا فإن متحف السلاح الجوى الملكى كان ولا يزال يميل إلى أن يتحول إلى أجنحة أو حجرات صغيرة، تحتوى على مجموعات المقتنيات الفرعية فقط. ومن الأهداف الهامة لمشروع التوثيق تطبيق منظور يشمل المؤسسة كلها، وينفذ وفق سياسات وإجراءات عامة مشتركة. فضلا عن التخطيط لوضع نظام إدارة بالكمبيوتر لتدعيم عمليات التسجيل، وإدارة مجموعات مقتنيات المتحف كله. وسوف يختار برنامج جاهز للبرمجة بالكمبيوتر، ثم يكيف ويعدل لتلبية المتطلبات الخاصة بكل مجموعة من مجموعات المقتنيات الست، إلى جانب

عمل قاعدة بيانات مركزية واحدة فى شبكة متصلة بأربعين محطة طرفية فى المواقع الثلاثة للمتحف. وفى هذا الأسلوب حل شامل بتكلفة منخفضة، حيث يمكن تنفيذه من خلال التطوير الحديث لأنظمة توزيع الكمبيوتر الشخصى، أو حاسبات صغيرة، أو نظم مركزية كبيرة. وسوف تساعد الفهرسة الشائعة لقاعدة البيانات على القيام بالبحث عن المعلومات واسترجاعها عن طريق الدخول إلى مخزونات المعلومات مما يساعد على استغلال أمناء المتحف والباحثين للبرنامج العام المشترك لجميع المجموعات. وبالإضافة إلى النصوص الخاصة بكل وحدة من المقتنيات، يسمح هذا باستدعاء الصور الملونة بالطريقة الرقمية digital، والتسجيلات الصوتية بالطريقة الرقمية ونسخها وإنتاجها فى المحطات الطرفية الموزعة على المستخدمين. وهذا بدوره يساعد أمناء المتحف فى عملهم، بل ويدعم المعلومات المتاحة لزوار المتحف المهتمين بالقيام بالبحوث والدراسات. ويمكن لهذه التكنولوجيا أيضا أن تساعد على إثراء العروض التى تقام بقاعات العرض الخارجية بإتاحة مناظر تفصيلية لإجزاء يتعذر الوصول إليها ، مثل كابينة الطيار فى الطائرات المعروضة. وهذا ما يحققه بنجاح مشروع «السهم الفضى» بمتحف الطيران القومى الكندى .

تتوقف قيمة نظام استدعاء أى معلومات تماما على قدرتنا على البحث عنها بنجاح، استدعاء ما نبحث عنه. وتعد القوة فى استخدام لغة الحاسب أمرا حيويا فى هذا الشأن. ويعمل عالم المتاحف ومجتمع التراث الواسع بصفة عامة بنشاط على كل المستويات (ابتداء من مشروع مؤسسة معينة إلى مبادرات دولية مثل موسوعة العمارة، وفنون البوابات لإنشاء قاعدة بيانات للمصطلحات الفنية لتطبيقها عالميا). ولقد أنشأ مشروعنا مجموعة عمل للمصطلحات الفنية فى عام ١٩٩٤. وتقوم منذ ذلك الوقت بوضع الاستراتيجية والحلول العملية منذ ذلك الحين. وتبين أن موسوعة أولية غير عميقة للمصطلحات قد أنجزت فى مجال المصطلحات الفنية الخاصة بمتاحف الطيران مما دفعنا إلى الاتجاه إلى إعادة دراسة وتطوير قوائم الموسوعات والمراجع من أجل الاستخدامات الخاصة بنا. وهو مشروع كبير. ولقد تلقينا مشورات ممتازة من علماء متخصصين فى البيانات والمعلومات، واستطعنا أن ننشىء موسوعة تضم ٥٠ ألف مصطلح من موضوعات السلاح الجوى للطيران. وهى موجودة فى مكتبتنا منذ خمسة وعشرين عاما، ولكنها حتى الآن غير مطبقة على نطاق واسع. وبعد أن تترسخ موسوعاتنا فى مجال الاستخدام سيبادر المتحف إلى تقديم هذه الموسوعات إلى مؤسسات أخرى. وذلك من شأنه أن يساعد على الحصول على عائد من ذلك الاستثمار.

ولقد بدأ تنفيذ مشروع إدارة مجموعات المقتنيات عام ١٩٩٣ بفريق عمل يتألف من مستشار واحد، هو كاتب هذا المقال، وأمين متحف واحد كمساعد بحوث موجه بمعرفة هيئة مشروع تتألف من كبار المديرين بالمتاحف. وكان هذا الفريق العامل قويا لأنه يربط بين المعلومات عن المتحف وأمناء المتحف مع تكنولوجيا المعلومات، وخبرتنا السابقة فى المشروعات. وما أن استكملت مراحل التكوين الاصلية هذه أنشأنا قسما جديدا لإدارة اقسام مجموعات المقتنيات (DCM) لتحقيق تقدم فى إنجاز المشروع. وكان المستشار يعمل كرئيس للمشروع، ويساعده مدير لقاعدة المعلومات مسئول عن تجميع وتصنيف قاعدة بيانات مجموعات المقتنيات ويساعده أمين السجلات بالمتحف لإرشاد القائمين على الصيانة بالمتحف، ووضع نظم إجراءات وسياسات جديدة لمجموعات المقتنيات، ومراجعة تنفيذ النظام. ويساعده مدير متخصص فى تكنولوجيا المعلومات يتولى تخطيط وتدبير وتشغيل كافة أنظمة تكنولوجيا المعلومات وأجهزتها ومعداتها بما فى ذلك برنامج نظام إدارة المقتنيات (CMS) بالكمبيوتر.

ويتكون العاملون الآخرون فى إدارة أقسام مجموعات المقتنيات (DCM) أساسا من مجموعة من أمناء المتاحف المعارين من وظائفهم الأصلية. ومع الانهماك فى أعمال متنوعة بما فى ذلك تطوير المصطلحات الفنية وإعداد التخطيط الخاص بالمخزون وقوائم الجرد وإنشاء الموسوعة فإن فريق العمل الثانى يشتمل على هيئة من كبار الاخصائيين المعارين يقومون بتزويد مركز المتاحف للتوثيق بمعلومات استثنائية عن الطائرات والمقتنيات المتعلقة بها . ولهذا

أهمية كبيرة بالنسبة لأعمال التطوير والتنمية الحالية. كما أنه يساعد على تكوين رصيد ملكية المتحف الإجمالية، وربطها بالمشروع بوجه عام . ويكمل هذا الدعم بالإخصائيين بفريق عمل صغير من المحررين ومدخلى البيانات للعمل فى تكوين قاعدة البيانات.

وليس من شك فى أن الإعارة تكون على حساب العمل الرئيسى لأمين المتحف فى مجال البحوث والتصميمات وإعداد العروض. ومما يسبب ضغوطا هائلة على قدرات المتحف لإضفاء الحيوية والإثارة فى العروض من أجل استمرار زيادة أعداد الزوار. ولذلك فقد وضع تخطيط على المدى الطويل لتخفيض عدد المعارين والتوسع فى فريق العمل فى مركز التوثيق بالمتحف (DCM).

ولهذا لا يمكن نجاح مشروع له هذه الأهمية والتأثير، إلا إذا تلقى تدعيما من الإدارة العليا، التى تعمل على تشجيع الأعمال اللازمة له، وتحديد أولويات العمل، فى حدود الموارد المتاحة. وفى متحف سلاح الطيران الملكى شجع مديره هذا المشروع كما ساندته هيئة أمناء المتحف فى ذلك ، كما تلقى المتحف دعما إداريا متصلا منذ ذلك الوقت حتى اليوم، ورغم الضغوط الداخلية لنظام الإعارة. ومن المؤكد أن استمرار الدعم يعد أمرا جوهريا بالنسبة للخطط الحالية على مدى السنوات العشر التالية على الأقل وباستمرار الدعم والتمويل ولا بد لمشروع إدارة مجموعات المقتنيات لكى يحقق المصداقية أداء المزيد من العمل المهنى بالمتحف فى خلال القرن المقبل.

والإدارة تدرك أنها لكى تكون ناجحة عليها أن تقنع هيئة العاملين بفوائد التوثيق وإدارة المجموعات على نحو أكثر تنظيما. وعندما يتاح النظام الجديد يشجع أمناء المتحف على استخدامه بكفاءة، إذا أدركوا ضرورته بالنسبة لأساليب التشغيل المهنى الكاملة. لذلك يتجه استرعاء الأنظار حاليا على الاستشارة، والتعليم والتدريب لضمان تلبية النظام الجديد احتياجات أمناء المتاحف المهنيين، واحتياجات العمل الحقيقى بالمتحف. وسيكون عمليا مقيدا لكل من المديرين وأمناء المتحف وجمهور الباحثين.

عوامل النجاح

ورد بهذه المقالة وصف لمشكلات التوثيق الرئيسية، ونأمل أن يكون هذا الوصف قد كشف بوضوح عن إمكانية حلها إذا كان هناك تمسكا ستزيد بالمهام الضرورية. وختاما بالنسبة لمن يفكرون فى مشروع توثيق ربما تكون أهم المؤشرات العالمية للنجاح على هذا النحو كالآتى:

- البحث الدؤوب لضمان فهم الموقف الحالى و مشكلاته فهما جيدا من البداية.
- استخدام كافة الوسائل المناسبة لتحقيق الالتزام الإدارى الكامل. وعدم الشروع فى أداء أى عمل دون الالتزام الكامل به.
- الدخول للمشاركة فى الاعمال الجيدة للزملاء فى المؤسسات الأخرى.
- الاهتمام الكبير بالتخطيط والمواصفات التفصيلية الدقيقة للعمل على الوصول إلى خبرات إدارة المشروع.
- تحديد حجم القوى العاملة المطلوبة لا فى مرحلة التطوير فقط، ولكن أيضا لتشغيل النظام منذ بدايته.
- بذل كل الجهود للرجوع إلى رصيد الممتلكات، ودعم طرق الرجوع إليها.
- عدم تجاهل مشكلة المصطلحات الفنية الخاصة بعلم المتاحف، دون الخوف من الخوض فى حل هذه المشكلة.
- استخدام المعايير الإجرائية للإرشاد وليس للتضييق على العمل أو إعاقة حركته.
- عند وجود شكوك ، فلا بد من العمل على التكيف مع الوضع الفعلى مع المثاليات التى تملأ الخيال. ■

ملحوظة

يعبر الكاتب عن شكره وامتنانه لآدم سميث كبير أمناء المتاحف بمتاحف اسكتلندا القومية/ متحف الطيران وآلان ما ينولت الذى أدخل ما يتعلق بالمعادن الخفيفة فى نظام بحوث الطيران على ما قدماه من أفكار أفادت فى هذا المقال .

روح ريادية: متحف أورجواى للملاحة الجوية

بقلم: الكولونيل إنجيل هـ. هيرناندیز

Colonel Angel H.Hernandez

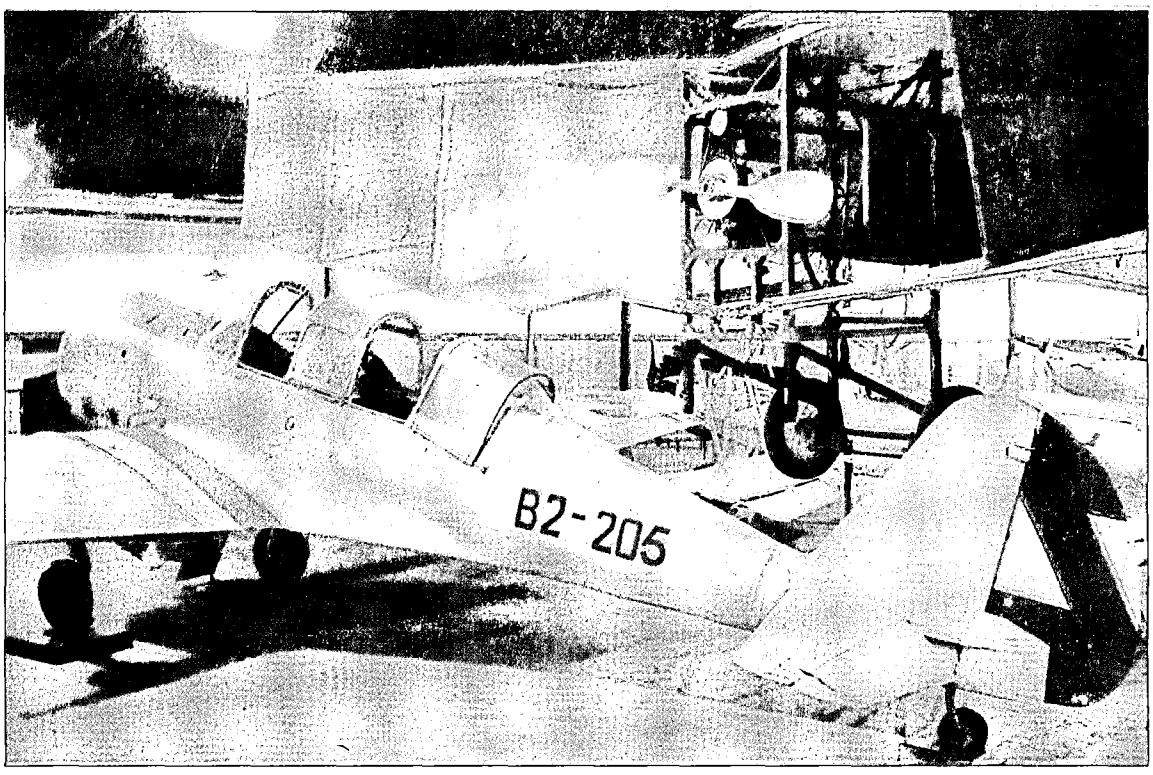
شغلت قصة الملاحة الجوية العالم، وعلى الأخص فى أورجواى حيث نراها فى متحف الملاحة البحرية تمجد استكشافاتها الأولى.

يرجع تاريخ الملاحة الجوية فى أورجواى إلى تاريخ الملاحة الجوية ذاتها، حيث ترجع بدايتها إلى عام ١٨٥٢ عندما أصبح اللواء ميلكور باشكو آى أوبس أول مواطن فى أورجواى يطير حول مدينة باريس فى منطاد. ورغم أن الشعب فى ذلك الوقت كان يكافح من أجل دعم الشباب الجمهوريين ، إلا أن الرغبة فى التحليق فى الفضاء كانت قوية للغاية بحيث تحولت إلى حقيقة واقعة.

ولقد أثار ظهور الطائرات مع بداية التسعينيات دهشة العالم كله، سواء الصفوة أو العامة.ولم تشذ أورجواى عن العالم فقد أصابتها حمى الطيران لدرجة دفعت المواطن ماريوجارنيا ثامس ، إلى الطيران حتى برشلونة بطائرته الخاصة عام ١٩١١ محلقا فى السماء بعلم أورجواى.، وقد كان لهذه الأحداث أثر سريع فى أورجواى ، حيث سارع الناس إلى الاقتداء بهولاء الرواد. وفى عام ١٩١٠ صنع الأخوان اسكوفت طائرتين أوراجويتين استطاعت أحداهما أن تقلع ، فأصبحت إحدى العلاقات المتميزة فى تاريخ الطيران فى أورجواى.

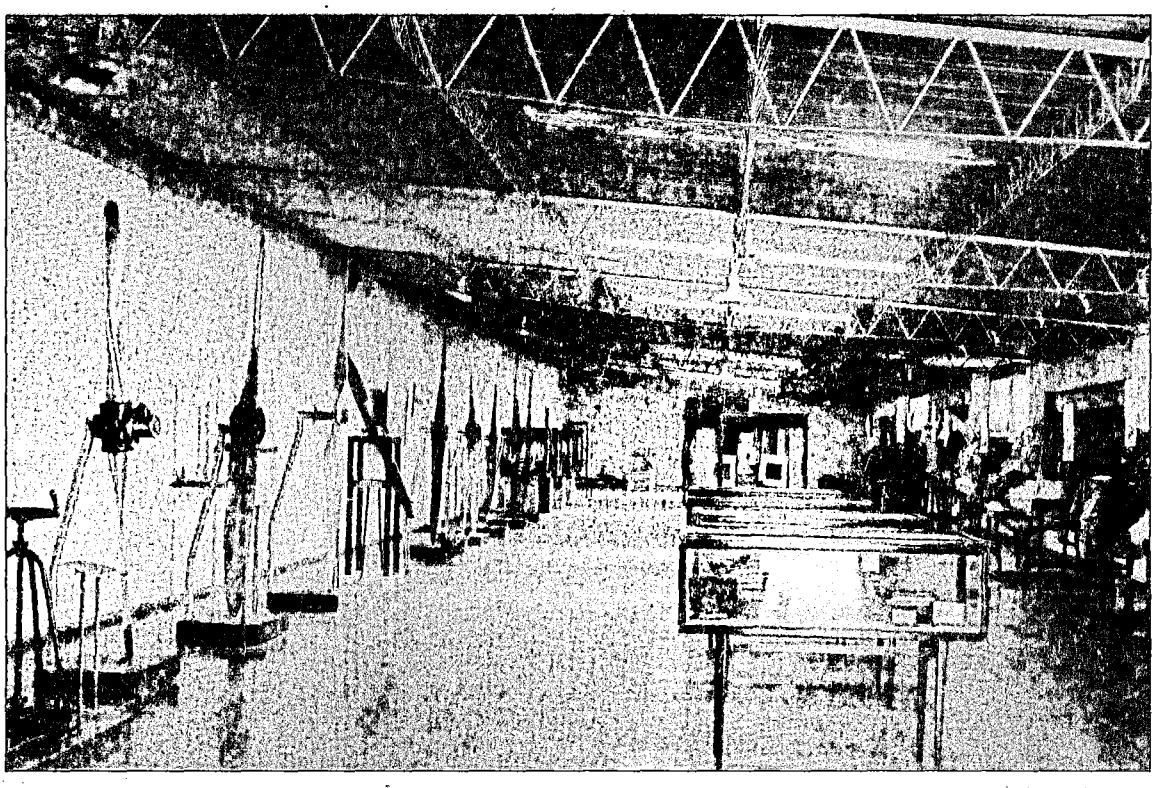
ولقد أكدت العديد من الأحداث اللاحقة تلك الروح الرائدة ، حيث كشفت كثيرا عن ذكاء وشجاعة وبسالة الذين أسهموا فى تاريخ الطيران بأروجواى. ولقد لقيت هذه الأحداث تقديرا كبيرا، فسجلت وواصلت الأجيال المتاعقبة فى الاحتفاء بها وتمجيدها.

ولقد أردنا نحن أيضا، التركيز بهذه الأحداث وتوصيلها لأجيال المستقبل، لا بواسطة الكلمة فقط ، ولكن بتشييد أماكن وتخصيصها لهذا الغرض - هى المتاحف . وعلى هذا بدأت المرحلة الأساسية الخاصة للحصول على المواقع اللازمة ، وإعداد وتنظيم المقتنيات، وتحديد مجال العرض ....الخ. وفى ذات الوقت انضم كل المهتمين بأنشطة الملاحة



فى الجزء العلوى من الصورة نموذج مصغر لطائرة سانتوس ديومونت ١٤- وعلى الأرض الطائرة كيورتس سى نسى -١ فالكون .

ترجمة: سحر الموارديى



قاعة العرض الرئيسية فى المتحف

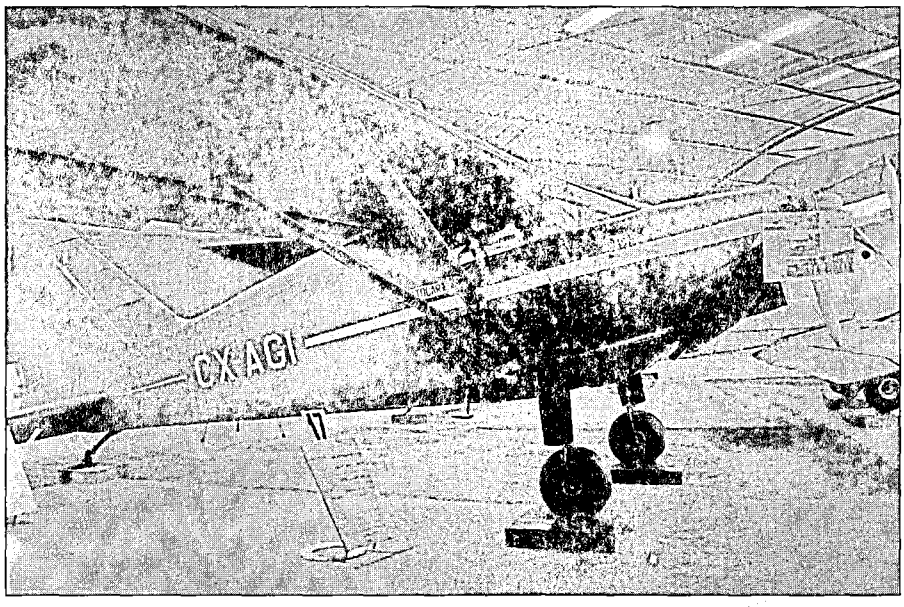
الجوية للعمل، وتجميع مقتنياتهم الخاصة، لتكوين أول نواة لمجموعة الملاحة الجوية ، التى دأبوا على إثرائها باقتناء أشياء جديدة ظهرت مع تطور الملاحة.

ومن المهم ملاحظة أن تاريخ الملاحة الجوية لا يمتد إلى أكثر من تسعين عاما إذا قصرنا الأمر على الطائرات. ولئن وجدت بعض المتاحف منذ أكثر من أربعين سنة . فإن هذا يدل على وجود وعى تاريخى بالملاحة الجوية مرتكزا على خلفية سليمة، ومجموعات رائعة من المقتنيات التى من شأنها أن تجعلنا نفخر بماضينا الذى يساعدنا على تحديد علاقة مميزة فى تاريخ الملاحة الجوية فى العالم.

وقد أسس متحف الملاحة الجوية فى أورجواى فى مونتفيديو فى ١٨أغسطس ١٩٥٤ بمعرفة العقيد (AV) چيمى ماريجالى، وهو أول من فكر فى هذا عام ١٩٤١ عند الإعداد لأول متحف للطيارين المدنيين والعسكريين ، الذى صرح بإقامته فى مطار الكابتن بوسولانزا العسكرى. وعلى مدار الزمن، ازدادت المقتنيات واتسعت لتشمل عناصر أخرى من تاريخ الملاحة الجوية، مكونة بذلك نواة مجموعة مقتنيات المتحف الموجود فى الوقت الحاضر. وحقيقة، فإنه مع تزايد حجم المعروضات ازدادت الحاجة إلى مواقع أكثر اتساعا، حيث نقلت المجموعة إلى القاعدة الجوية رقم ١ بكاراسكو . وبعدها بفترة وجيزة، عندما ضمت عددا كبيرا من الطائرات، تقرر نقلها إلى موقعها الحالى فى زاوية أڤينيدا لارينجاوا أڤينيد سيراتو.

وأكثر ما برز فى هذه المجموع لعام ١٩١٢ هو Castaibert وهو نموذج طبق الأصل من طائرة سانتوس Dumont 14 bis.

وكذا د- هـ ٩٠ أول طائرة فى الخطوط الجوية الوطنية، وبلونا PLUNA، وهى الNeybar الوحيدة الموجودة سليمة، والتى تم



طائرة نايبار سنه ١٩٤٤ من تصميمات وصناعة أورجواى وطيارين من أورجواى.

تصميمها وبناؤها بالكامل فى أورجواى عام ١٩٤٧: والطائرة بوتيز Patez 25 A2 الفرنسية الصنع Focke- Wulf Fw stieglitz j 44 . وهناك مجموعة أخرى مهمة تحتوى على محركات ترجع إلى الفترة من عام ١٩١٢ حتى عام ١٩٣٩ م . من مراوح خشبية ومعدنية ومقتنيات شخصية ذات أهمية تاريخية كبيرة لأنها تنتمى لرواد أورجواى الأوائل فى الملاحة البحرية....الخ.

وتتخلص أهداف وأغراض المتحف فيما يلى:

(أ) صيانة وزيادة المحافظة على مجموعة قيمة من الطائرات والمقتنيات المرتبطة بالملاحة الجوية والفضاء ، من شأنها إبراز التطور التاريخى والتكنولوجى للملاحة الجوية.

(ب) عرض هذه المعروضات بما يكفل توسيع الأفق المعرفى لدى الجمهور عن طريق الترفيه وتحفيز وتعليم الشباب ، وإثارة مشاعرهم تجاه المهنة، وبعث الشعور الذاتى لديهم فى الطيران.

(ج) تحقيق وعى الجمهور بأنه من خلال التطور التاريخى تسمو العبقرية وينجح العلم البشرى فى هذا المضمار .

العروض التاريخية

عند ذكر مجموعة الطائرات تجدر الإشارة الخاصة إلى الطائرة التى صنعت ١٩١٢ واسمها كاستيلبرت (Castaibert)، بمحركها الدوار (gnome-Lamda).أو التربينى، التى تمكن بها الرائد كارسايو إل بيرسو، وهو من مؤسسى الملاحة العسكرية من تحقيق إنجاز كبير، وهو الطيران لمسافة طويلة لأول مرة فى الأمريكتين فيما بين مدينة بوينس ايريس وميندوقا فى الأرجنتين.

ومن الطائرات الهامة أيضا الطائرة بوتيز ٢٥ الفرنسية الأصل، التى قامت برحلتها الأولى عام ١٩٢٥ . ومن طرازها طائرة مدنية تملكها شركة البريد الطائر، قادها كل من چين ميرموث وهنرى جيلومت، وهما شخصيتان بارزتان فى الملاحة العالمية، عبرا جبال الاندين وافتتحا أول خط خدمات بريدية جوية بين بوينس ايرس وسانتياجو بشيلى.

ولقد قامت الطائرة بوتيز ٢٥ المعروضة فى المتحف برحلتين تاريخيتين فى عامى ١٩٣٤، ١٩٣٥ بين مونتفابيدو وليما (فى بيرو) بعد عبور جبال الأنديز. وتجدر الإشارة أيضا إلى أننا ما

زلنا نحتفظ بأول طائرات فى خطوط الطيران الوطنيplna وهى من طراز Havilland DH-90 Dragonfly ، والتى افتتحت خدمة أول خط نقل يربط بين مونتفيابيدو وسالتو وبايساندو فى ٢٠ نوفمبر ١٩٣٦ . ويلى ذلك فى الأهمية طائرة Neybar، التى صممت وصنعت فى أورجواى. كما قادها طيارون من أورجواى، وكان تصميمها عام ١٩٤١ ، محتوية على عجل هبوط قابل للسحب والهبوط بترس تحريك ، وكان بمثابة تطور كبير فى ذلك الوقت. وكانت الطائرة نايبار تتسع لأربعة أفراد ولها أداؤها المتميز .

وهناك أيضا طائرة «SNC-1 FALCON curtiss Falcon الأمريكية الصنع التى قامت بأول رحلاتها عام ١٩٤٠، ولا يوجد منها حاليا إلا عدد قليل. ويوجد منها طائرة مثيلة فى متحف بنساكولا بفلوريدا بالولايات المتحدة الأمريكية.

وبفضل من حكومة البرازيل تلقى المتحف عام ١٩٧٥ نسخة طبق الأصل من الطائرة San-tos - Dumonts الشهيرة وتعد اليوم واحدة من أهم المعروضات فى المجموعة ويحتوى المتحف أيضا على الطائرات الآتية:-

The museum also contains the following aeroplanes: Farman biplane, 1913; De Havilland DH 60 'Gipsy Moth'; Focke-Wulf FW 44 'Stieglitz'; Douglas DC-3; Fairchild PT-19 'Cornell'; United States AT-6 'Texan'; Beechcraft AT-11 'Kansan'; Lockheed 18 'Lodestar'; United States B-25 'Mitchell'; Lockheed F-80 'Shooting Star'; De Havilland DHC 1 'Chipmunk'; balloon.

وتطلعا لمستقبل المتحف عقدنا العزم على إضافة خمسة طائرات للمجموعة خلال الخمس سنوات المقبلة، ونخطط لبناء حظيرة طائرات على مساحة ٢٠٠٠ مترا مربع، حيث يمكننا عرض مجموعتنا على نحو أفضل تسمح للزوار برؤية أوضح. وبالنظر إلى اتساع نطاق توزيع مجلة المتحف الدولى على نطاق العالم أجمع، ننتهز هذه الفرصة لنعلن أن أبواب المتحف مفتوحة دائما للزوار، حيث يسرنا استقبالهم، وإحاطتهم بكرم الضيافة المعهود من أورجواى.

الاتصال المباشر بالكمبيوتر مع متاحف كندا للتكنولوچيا

بقلم: كريستوفر ج. تيرى

Christopher J. Terry

دعت الأهمية المتزايدة لوجود قواعد بيانات مباشرة أكبر متاحف التكنولوجيا فى كندا إلى القيام بتجديدات شاملة بالنسبة لأساليب تنظيم وإتاحة الوصول إلى الكم العريض مما لديها من المعلومات. وكاتب هذا المقال هو المدير الإدارى لمتحف الملاحة الجوية فى أوتاوا.

تضم مؤسسة المتحف الوطنى للعلوم والتكنولوجيا ثلاثة متاحف: المتحف الوطنى للعلوم والتكنولوجيا، المتحف الوطنى للملاحة الجوية، المتحف الزراعى. ولأننا نمثل المتاحف التكنولوجية الرئيسية فى كندا نشعر بالأهمية الكبيرة لتوفير منافذ يحصل الجمهور منها على مصادرنا من خلال استخدام وسائط جديدة وخدمات استدعاء مباشرة. وفى الوقت نفسه، نحن ندرك تماما ضرورة توفير الاتصالات الداخلية والخارجية لهيئة العاملين لدينا، بما يتيح لهم الوصول من خلال حاسباتهم الآلية المكتبية إلى سجلات مقتنيات المتحف، وقوائم المكتبة، وكذا الإنترنت، فضلا عن الاتصال المباشر فيما بينهم.

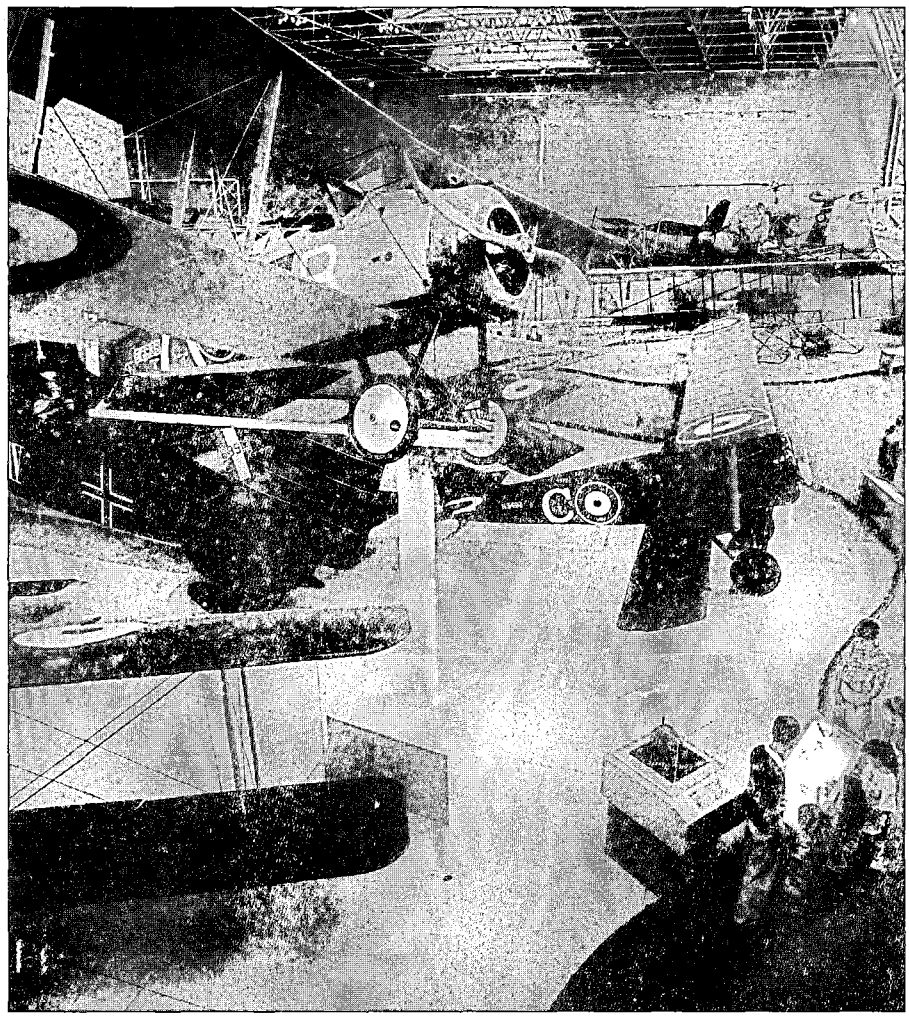
كانت هذه المؤسسة تتعامل منذ سنوات عديدة مع قواعد بيانات مبرمجة على الحاسبات، وتمتلك مكتبة رقمية، وقوائم مقتنيات فضلا عن برامج نظم إدارية. بيد أن المتغير فى هذه المتاحف وهو درجة الاتصال المباشر بقواعد البيانات. وجدير بالذكر فى هذا الصدد أن النمو السريع فى شبكة الاتصالات السلكية العالمية (Web) كان بمثابة الانطلاقة التى جعلت هيئة العاملين فى المؤسسة لدينا تعيد النظر فى طريقة إدارة مواردنا الواسعة الثراء من المعلومات المصنفة فى قواعد بياناتنا ولدى باحثينا. وفى عام ١٩٩٥ ـ ١٩٩٦ قام فريق عمل فى مجال تكنولوجيا المعلومات باستقصاء شامل للظروف المحيطة عن طريق مقابلات وحوارات مع هيئة العاملين، وتحليل خبرتنا السابقة بغية وضع سياسة لاتجاهات المستقبل فى مجالين رئيسيين بالنسبة للمتاحف: إتاحة الوصول إلى الخبرات وإلى المعلومات.

ومن حسن الحظ تمكنت المؤسسة من اكتساب خبرة كبيرة فى مجالات الوسائط المتعددة، واستخدام الشبكات. وفى عام ١٩٩٣ عمل متحف الملاحة البحرى، وهو أحد الوحدات المكونة للمؤسسة، مع ستينور Stener، أكبر مؤسسة بحوث كندية للاتصالات السلكية واللاسلكية مع هيئات أخرى كذلك مثل مجلس الأفلام الوطنية NFB، وشبكة معلومات التراث الكندى (CHIN)، وذلك لبدء مشروع سيلفر دارت. وقد صمم المتحف من أجل هذا المشروع المبتكر قواعد بيانات بالوسائط المتعددة، لإدخالها على حاسب خدمة إعلامية لتوصيل أفلام ڤيديو عالية الجودة (MPEG 1)، وصور ونصوص يمكن الوصول إليها فى وحدات طرفية مقامة على امتداد نطاق شبكة محلية (LAN) داخل المتحف، ووحدات أخرى أبعد على امتداد نطاق شبكة موسعة (WAN) فى أوتاوا وتورنتو. وقد لقيت تجربة برمجة المقتنيات الموجودة بالمتحف فى الحاسب الخادم وشبكات الاتصال نجاحا كبيرا، وظل مشروع سيلفر دارت أحد التطبيقات القليلة الخاصة بالوسائط المتعددة المصممة من أجل التوزيع الواسع النطاق. إذ فاز المشروع بثلاثة جوائز منها جائزة الامتياز من مؤسسة المتاحف الكندية، وميدالية فضية فى مسابقة انتشار الوسائط المتعددة الجديدة، وميدالية أخرى فضية من الحكومية الكندية لنجاح المشاركة بين القطاعين العام والخاص.

وفى عام ١٩٩٥ عمد متحف الملاحة الجوية الوطنى على تجميع بعض الشركاء الأصليين، تمكنوا بالتعاون مع شركة وسائط متعددة كندية تسمى الرينيسانس (النهضة) الرقمية (التى نفذت أيضا تطبيقات برنامج الوثبة الفضية)، وتمكنت من إنتاج برنامج، على أقراص قراءة الذاكرة الفائز (المشترك فى نهائيات مسابقات غزو الوسائط الجديدة) فى مجموعة المتحف. وقد انتجت هذا القرص ليغطى أربعين دقيقة من العرض الفيلمى عن تاريخ الملاحة الجوية الكندية وكذا نص من ١٢٠٠ صفحة و٦٠٠ صورة مدهشة. والآن، تقوم لجنة الفيلم الوطنية بتوزيع أقراص قراءة الذاكرة هذا على النطاق الدولى.

ولقد ساعدت هذه التجربة على إمكان

ترجمة: سحر المواردى



متحف الطيران الوطنى فى أوتاوا. يعرض ويفسر تكنولوجيا الطيران.

قيام هيئة العاملين فى المتاحف الثلاثة بوضع ثلاثة مواقع اتصال فى الإنترنت. فى عيد المتاحف الدولى فى مايو ١٩٩٦. وترتكز هذه المواقع فى الإنترنت على معرفة هذه المؤسسة (حيث وضعت من خلال فريق عمل تكنولوجيا المعلومات)، وإن رسالة المتحف ليست فقط إتاحة الخبرة المهنية للمجموعات والمنشآت، بل وكذلك المعلومات الموضحة لهذه المقتنيات. وبهذا أصبحت المواقع الموضوعة فى الشبكة تنطوى على أكثر من مجرد ما يطلق عليه «محتوى النشرات الفنية». فهى تنطوى على توصيف للمجموعات ومقالات خاصة بأمانة مكتبة المتاحف وقوائم مقترحة للرجوع إليها. ومن المنتظر أن تنطوى قريبا على إمكانية النفاذ المباشر إلى قوائم المكتبة(١).

ولقد كنا نأمل تقديم إمكانية النفاذ المباشر إلى المجموعات والمعلومات الخاصة بالبحوث على نحو أكبر، ولكننا أدركنا بأن هيكل قواعد البيانات لدينا لا يسمح بعملية البحث السهلة التى نريدها. وعلى هذا قمنا بالاشتراك مع مجموعة من الشركاء بما فى ذلك مجلس البحوث الوطنية فى كندا وجامعة ترونتو بدراسات لوضع آلية مرنة تسمح بالربط الديناميكى من خلال قواعد بيانات الوسائط المتعددة. ويعد هذا المنهج الجديد فى استخدام قواعد البيانات أساسا لخلق قاعدة بيانات جديدة مدهشة، ويحتم تكليف المتحف من جديد بالعمل على توفير إمكانية إتاحة الوصول إلى المعلومات للمستخدمين على كافة المستويات.

ويبدو أن المتاحف تعد دائما مستودعات ومخازن للمعلومات المتراكمة. وقد ذكر لويس ماسفورد منذ سبعين سنة بأن المتاحف يجب ألا تكون مخازن فقط، ولكن يجب أن تكون مراكز دفع أيضا. وفى الواقع أن التكنولوجيات الجديدة الخاصة بجمع ونشر المعلومات تهيئ الفرصة لتحقيق ذلك الحلم. ■

ملحوظة

(١) المرجو زيارة مواقعنا على شبكة الاتصال العالمية WWW وعنوانها:

مبنى للسفر جوا : معهد شيكاغو للفن يحتفل بفن عمارة الطيران

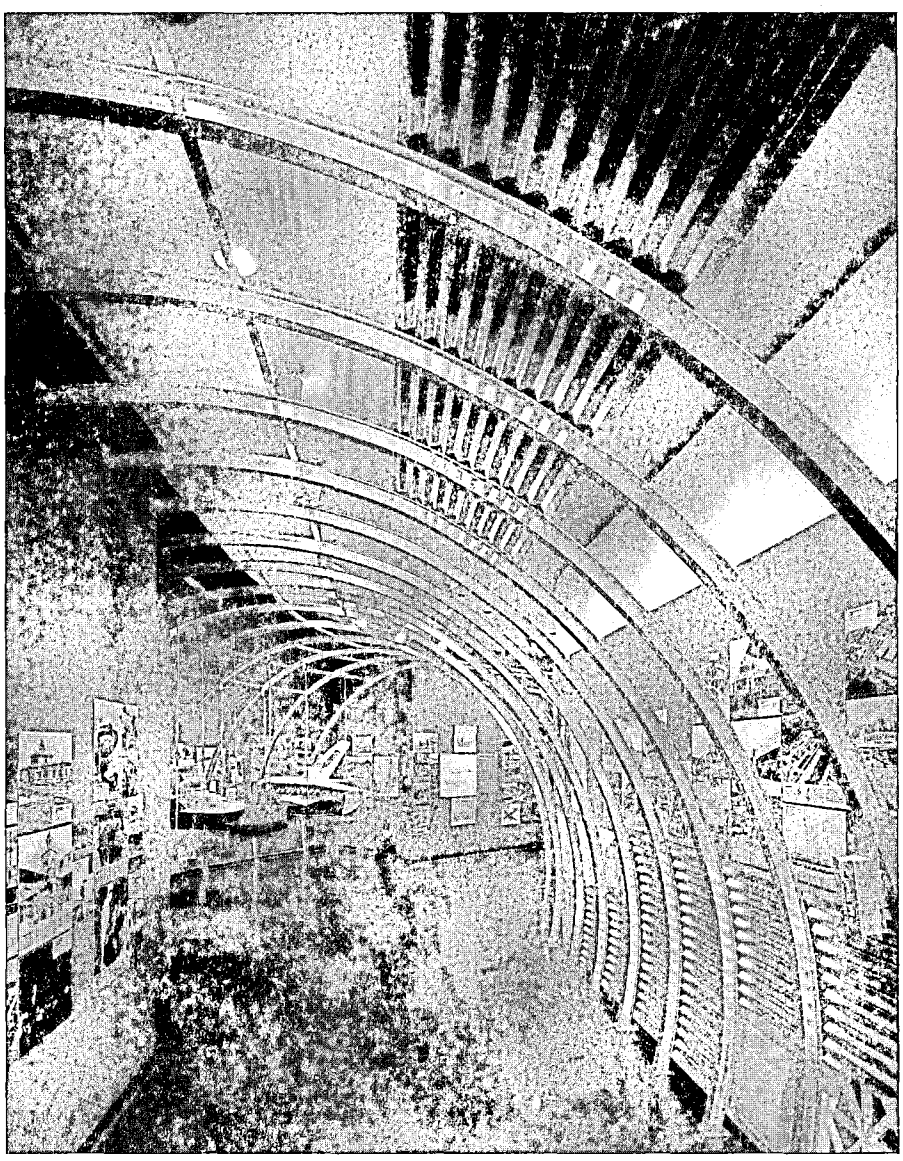
تقرير مجلة المتحف الدولى

نظم أحد متاحف الفن الرئيسية أول معرض من نوعه خصص لفن تصميم وعمارة الطيران، وافتتح فى شيكاغو فى الفترة من ١٩ أكتوبر ١٩٩٦ حتى ٥ يناير ١٩٩٧. وقدم المعرض الذى صممه المهندس المعمارى الشهير هيلموت جون، نظرة متعمقة لما لفن عمارة وتصميم الطيران التجارى من أثر على المجتمع لمدة تتجاوز سبعين سنة.

لقد ركز المعرض المسمى بناء للسفر جوا على فن عمارة وتصميم صناعة الخطوط الجوية، وتاريخه، ووضعه الحالى. وبتصميمه المثير للانتباه كقاعة عرض لمعهد فنون العمارة، قدم العرض داخل مجموعة ضخمة من القباء المقامة بالألمونيوم توحى بالعمل النشيط فى بناء طائرة، وتعبر عن ممر زمنى يمتد سبعين عاما فى تاريخ الطيران التجارى.

وركبت بداخله صور فوتوغرافية فيها مشاهد كلاسيكية ومعاصرة، مأخوذة من مجموعات ودور محفوظات متعددة، إلى جانب ما يزيد عن خمسين لوحة أصلية، ونماذج إنشائية، وقطع حقيقية مأخوذة من أجزاء داخلية بالطائرات.

وقد شهدت الفترة التاريخية التى غطاها المعرض التطور السريع الواضح، فى مجال النقل الجوى التجارى، بدءا من



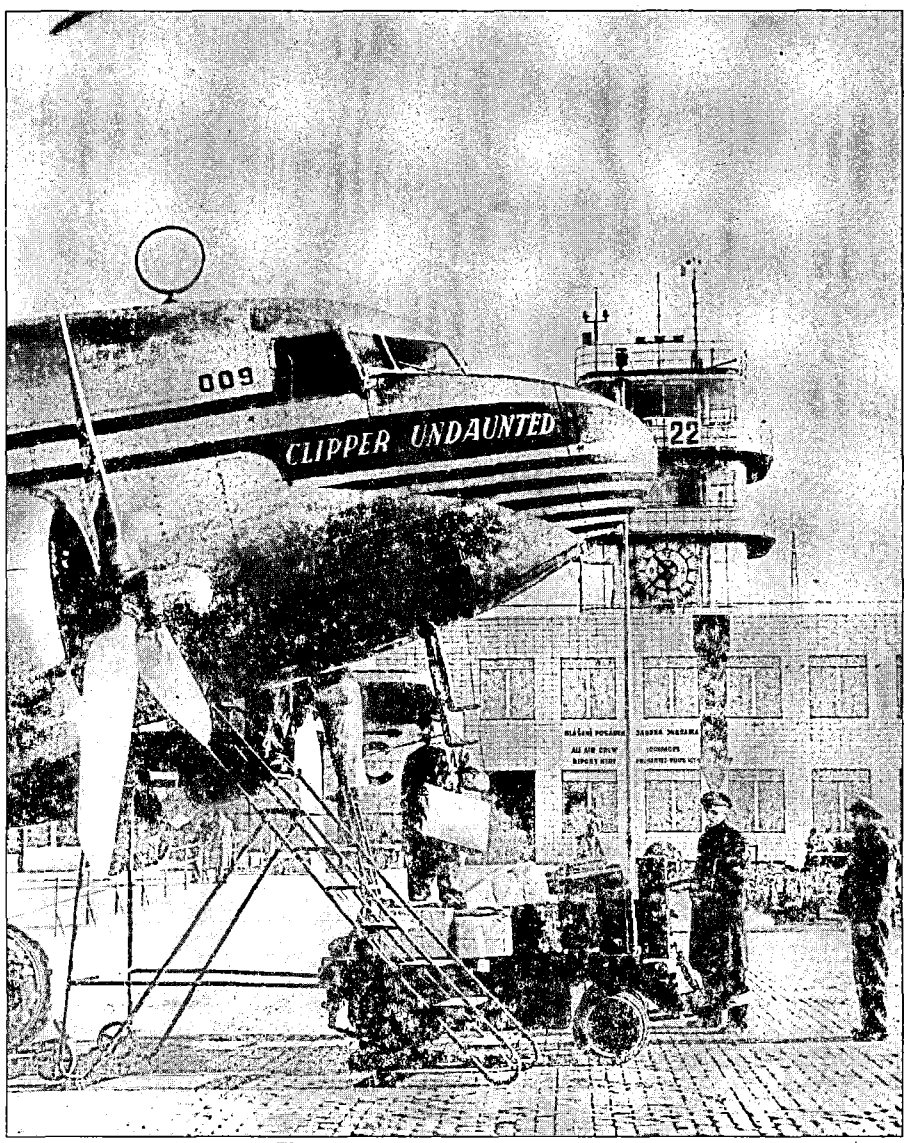
منظر إنشاء، مبنى للسفر جوا، معهد شيكاغو للفن.

ترجمة: حسن حسين شكرى

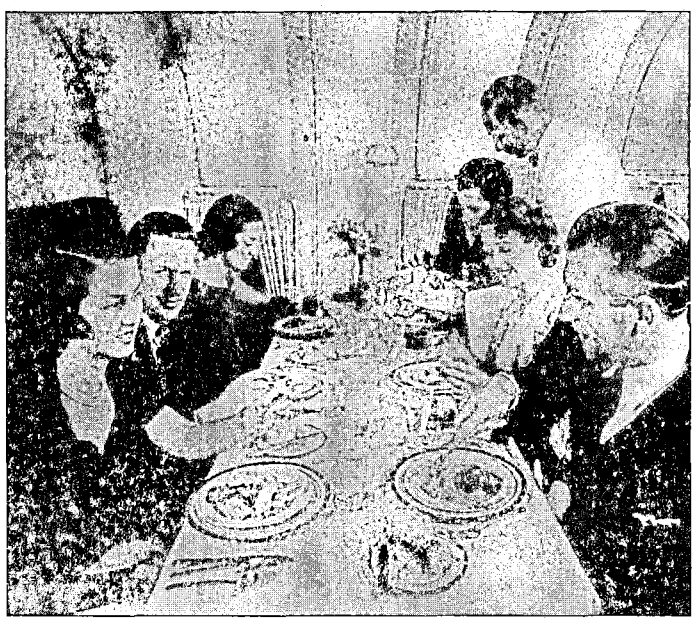
الطائرات ذات الإثنى عشر مقعدا، التى كانت تندفع بقوة المحركات المروحية فى عشرينيات هذا القرن - وتطير بسرعة ١٦٠ كم/ساعة فقط، حتى الطائرات ٧٤٧ الضخمة، التى تحمل ٤٥٠ راكبا، وتطير بسرعات تزيد عن ٨٠٠ كم/ساعة. مما كان له أثره فى معدل سرعة نمو المطارات. ففى سنة ١٩٢٥ مثلا، مر بمطار Tempelhof ببرلين، نحو ١١,٧٢٠ راكبا إلى أوروبا، محور النشاط الجوى الرئيسى آنذاك. واليوم يمر بمطار O'Hare بشيكاغو، وهو من أكثر مطارات العالم نشاطا، حيث يمر من خلاله أكثر من ٦٦ مليون راكب سنويا!

وتبدأ الرواية فى العرض، بتحديد هوية الطيران التجارى المبكر، القائم على أساس تأمين علاقته السابقة مع خطوط السكك الحديدية. وتستمر الرواية إلى فترة ما قبل الحرب العالمية الثانية وما بعدها، عندما تبنى المصممون، تكوين هوية جديدة لهذه الوسيلة المتطورة المتصلة النمو للسفر، شكلتها لغة التحديث فى الشكل المعمارى، التى لم تقتصر النظرة إليه على أنه أحدث طريقة للسفر فحسب، بل أيضا على أن الطائرات والمرافق المرتبطة بها، أى المطارات، ومصانع الطائرات، التى كانت منذ بدايتها الأولى تمثل الإبداعات الإقليمية والقومية الفائقة. فضلا عن تنوع أشكال التصميمات والعلاقات بينها، مما سيستمر أثره الاقتصادى الهائل على كل من المستوى القومى والمجتمعات المحلية، ولقد كان المعرض محاولة، لتقديم منظورات لخلفيات عديدة مختارة تسترعى الأنظار لمفاهيم وإبداعات منشآت القرن العشرين الهامة.

وقد تضمن عرض «منشآت السفر جوا» ثلاث فئات هى المطارات، مصانع طائرات، الأجزاء الداخلية للطائرات، قسمت إلى سبعة موضوعات رئيسية: مطارات تجارية، من سنة ١٩٢٤ - ٤٤، مطارات تجارية من سنة ١٩٤٥ - ٩٥، بناء وإصلاح الطائرة ذات المروحتين حتى طائرات الجامبو النفاثة، والأجزاء الداخلية لطائرة الركاب الكبيرة، والطائرات العاملة على خطوط الطيران فى الماضى والحاضر، مع عرض توضيحى يشتمل على نموذجين مقطعيين لطائرة البوينج ٣٠٧، ٣١٤ التى ترجع إلى عام ١٩٣٩، التى كانت تسيرها شركة بان أمريكان للخطوط الجوية، ويوجد الآن، فى متحف الطيران فى جاردن سيتى بنيويورك،

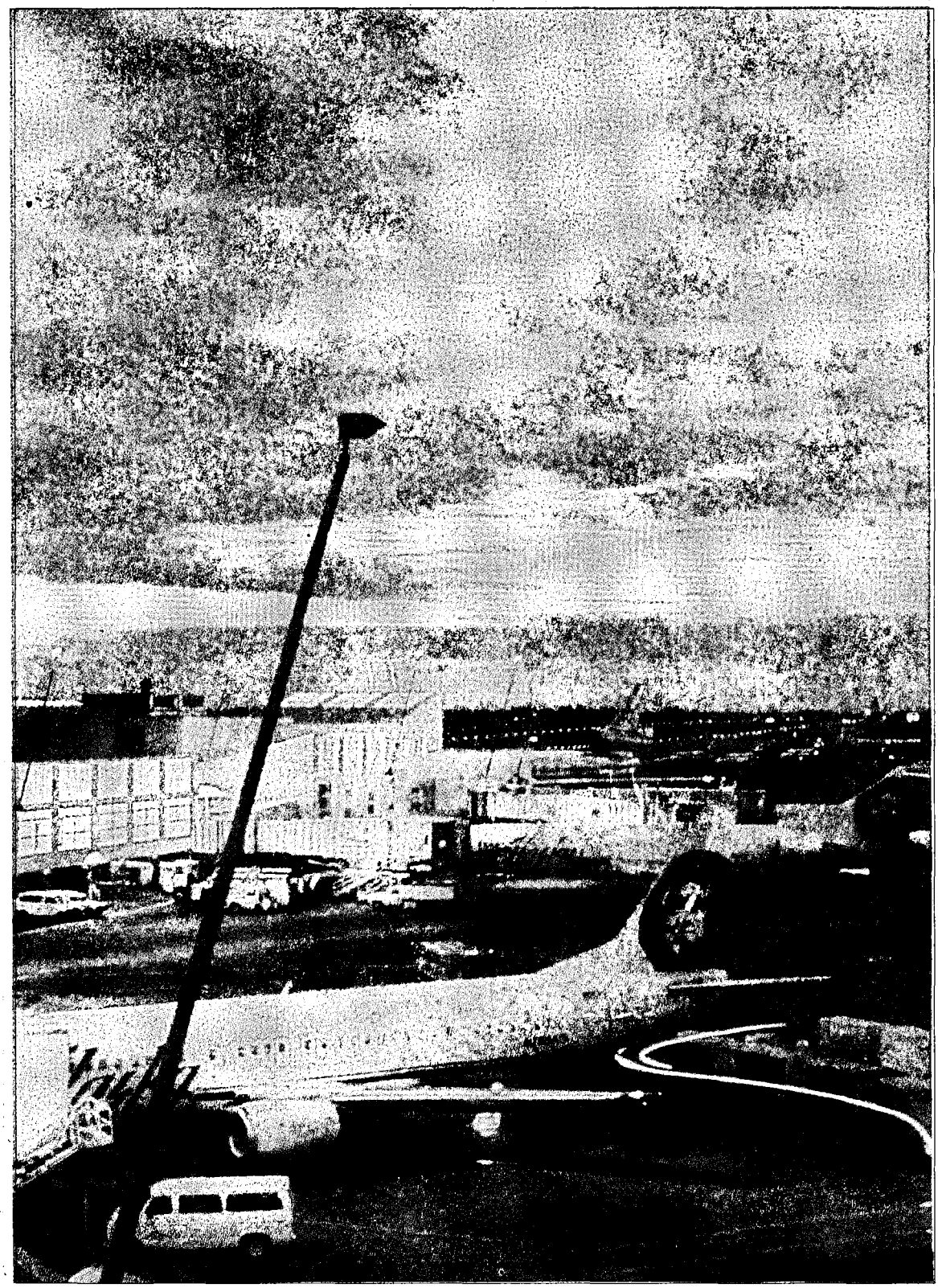


أعلى: محطة الوصول النهائية الدولية لمطار براغ، سنة ١٩٣٣ - ٣٧ (بها تغيير طفيف)، وبصدر المحطة طائرة لشركة بان أمريكان.



إلى اليمين: داخل الطائرة مارتن، موديل M-130 (سفينة الصين الشراعية السريعة)، سنة ١٩٣٤/٣٥، صممها نورمان بل جيديس.

شركة بان أمريكان للخطوط الجوية الدولية التضامنية، سجلات، أرشيفات، إدارة للمجموعات المتحفية الخاصة، مكتبة جامعة ميامى، ولاية فلوريدا الأمريكية.



تحديث مطار Sea-Tac الدولى فى ولاية واشنطن الأمريكية، يقوم به المهندسون المعماريون لشركة NBBj، بالاشتراك مع Leo A.Daly.

رسومات ونماذج لمطارات جديدة تحت التصميم والإنشاء، بما فيها تصميمات ونماذج لمطارات كوالالمبور، وبانجكوك، وكوشين، بالهند، وفويكيوكا، باليابان، ومحطة الوصول الدولية النهائية لمطار سان فرانسيسكو، ورسوم تخطيطية مستعارة من شركة Daimler-Benz Aerospace، لمناظر داخلية للحافلات الجوية المقترحة ذات الطابقين موديل A3xx، المقرر لها أن تطير فى الفترة بين سنة ١٩٩٨ و٢٠٠١، ولحجرة طيار عالية التقنية للحافلة الجوية المقترحة لطائرة نفاثة إقليمية تتسع لمائة راكب. وتعرض مجموعة من أفلام الفيديو لناقلات البشر المتحركة، التى استخدمت لأول مرة فى مطار دلاس، بواشنطن، فى السبعينيات،

وفريق العمل المنهمك فى صنع حافلات جوية، وبرنامج رحلة تعرض بالحاسب الألكترونى للأجزاء الداخلية للطائرة بوينج ٧٧٧ الجديدة.

وبعد انتهاء العرض فى معهد الفنون، انتقل إلى متحف الطيران فى سياتيل، بواشنطن، ثم إلى قاعات العرض بمطار سان فرانسيسكو الدولى. وقد صمم عرض أكثر قابلية للتنقل باستخدام صور مكبرة، سوف تتنقل على مدى عامين بين كل مطارات العالم. (وحتى كتابة هذا المقال، أبدى كل من مطار فرانكفورت الدولى، ومطار تشيفول الدولى، بامستردام، رغبتهما فى عرضه سنة ١٩٩٨/١٩٩٧).

وكان المعرض مصحوبا بكتاب (من ٢٥٦ صفحة) نشره فى نفس الوقت معهد شيكاغو للفنون، ودار نشر بريستل بميونخ، يضم ٨٠ صفحة ملونة، ومقالات لثمانية من العلماء، والمهنيين العاملين بالصناعة، وبذلك، يقدم أول نظرة شاملة لهذا الموضوع المهم الذى لم يستكشف إلا القليل منه. ■

تصميم صورة مشتركة للطائرة السماة Lufthansa "crane Logo"، سنة ١٩١٨، تصميم Otto firle. ملصق لشركة ألمانية جوية.

متحف لوبورجيه للجو والفضاء فى باريس: ثروات محيرة

بقلم: الجنرال جان- بول سيفرى

General Jean-Paul Siffre

غالبا ما تعد فرنسا مهد غزو الجو ، بداية بمناطيد الهواء الساخن للأخوين: جوزيف وجاك مونتجلفييه فى القرن الثامن عشر . لذا فمن الطبيعى أن تصبح فرنسا مقرا لأعظم متحف للطيران والفضاء على الإطلاق، المقام فى مطار تاريخى على مشارف باريس. ويصف الجنرال جان - بول سيفرى، في هذا المقال حجم ومدى اتساع تنوع مقتنيات هذا المتحف مما جعله من أفضل متاحف العالم من نوعه.

سوف يحتفل متحف لوبورجيه للطيران والفضاء بباريس بذكراه السنوية الثامنة عشرة. عما قريب، وهو فى أحسن حالاته . بينما تعانى كثير من المتاحف الكثير من المصاعب . وقد يكون من المدهش إلقاء نظرة عامة على متحف لاتقتصر أهميته على أنه مؤسسة علمية أو تقنية فحسب ، بل ومؤسسة إنسانية وفنية أيضا . وليس من شك فى أن تاريخه، ومجموعات مقتنياته، وفن عمارته ومعروضاته إلى جانب أنشطته الموجهة خصيصا للشباب، تحقق له أفضل ضمانات التطور والتقدم فى المستقبل.

ويعد متحف لوبورجيه للطيران والفضاء فى باريس، أقدم متحف طيران فى العالم، وأفضل المتاحف المتميزة باتساع وحجم ما به من قاعات للعرض، وورش للترميم ، والمخزونات . وذلك لأن أول طيران لمنطاد كان فى باريس فى نهاية القرن الثامن عشر ، وقد قامت فرنسا بدور رئيسى فى تطوير مركبات الهواء، التى صارت فيما بعد أثقل من الطائرة، ولاتزال تعد واحدة من الوسائل القليلة التى لها دورها فى مجالات الطيران والفضاء.

ومنذ افتتاح هذا المتحف فى مبانيه المؤقتة فى كاليه ميدون ،عام ١٩٢١، عرضت به مجموعة قيمة من معدات صنع المناطيد، والطائرة ، والمحركات التى استمرت بعد الحرب العالمية الأولى، بيد أن متحف الطيران والفضاء ظل لعدة عقود يفتقر إلى المكان اللازم لعرض مجموعة مقتنياته ومخزوناته المبعثرة فى أماكن متعددة بباريس .

وبعد افتتاح مطار شارل ديجول، بباريس، وانتقال شركات الخطوط الجوية من مطار لوبورجيه إلى المطار الجديد، جعل من الممكن إنشاء المتحف فى المحطة الجوية النهائية، و جزء من الورش الفنية المدنية والعسكرية لمطار لوبورجيه بباريس . وفتح المتحف قاعات عرضه للجمهور تدريجيا فيما بين سنة ١٩٧٥، وسنة ١٩٨٧، مع تنظيم حفل افتتاح كل عامين تقريبا، فى مناسبة تنظيم عروض دولية للطيران والفضاء ، واليوم أصبح للمتحف رسالةمزدوجة:

أولا: لتحقيق الهدف الذى يشترك فيه مع متاحف أخرى ممثلا فى حفظ ، وتدعيم، وعرض مجموعات مقتنياته، وثانيا: مسئوليته المعنوية فى الحفاظ على ذكرى موقع لوبورجيه . الذى أقيم عليه المطار عام ١٩١٥، أثناء الحرب العالمية الأولى، وحيث أقامت شركات الطيران الجسور الجوية الأولى إلى بروسكل ولندن عام ١٩١٩. فضلا عن كونه أول مطار مدنى لباريس، استخدم كمهبط للعديد من الرحلات الجوية الآتية من مسافات طويلة فى فترة ما بين الحربين . وبهذا الوضع غالبا ما كان يعد موضعا يجمع بين ذكري الأمل والمأساة، وكذا رمزا للنصر والمجد. كما أنه موقع تذكارى أيضا لضياع مونجونسيه وكولى ونجاح (الطيارين الذين قاموا بمحاولات عبور الأطلسى) . والمتحف بالإضافة إلى ذلك ، ملتزم معنويا بتطوير محطة الوصول الجوية التى خططها المهندس المعمارى لا برو ، وأقامها عام ١٩٣٦، وأصبحت الآن أثرا تاريخيا محفوظا.

وبالإضافة إلى وقوعه فى بقعة ذات أهمية تاريخية عظيمة، يشغل متحف الجو والفضاء موقعا حيويا للغاية. فقد استمرت أنشطة الطيران التجارية والصناعية تنمو فيه، وكان ينظم كل عامين ابتداء من ١٩٥٣ فى لوبورجيه أكبر عرض دولى لأنشطة الطيران أمام مبنى المتحف.

المتحف الذى يتيح للزوار البالغ عددهم مئات الآلاف مدة عشرة أيام لاستكشاف ما فى المتحف.

وشملت مجموعة المقتنيات، التى وجدت بالمتحف عام ١٩٢٢، حوالى ٥٠ طائرة، و٧٧

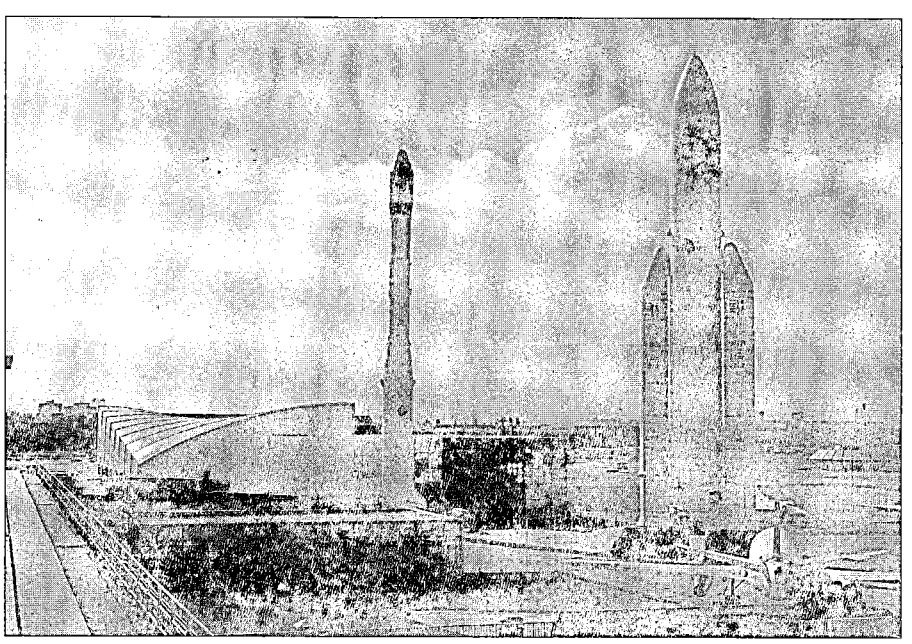
ترجمة: حسن حسين شكرى

محركا، و١٦٠ نموذجا مصغرا، وكمية كبيرة من معدات ومواد التصوير الفوتوغرافى، وعشرات من المركبات الملحقة بالمناطيد ، ومركبات الهواء، وبعض مظلات الهبوط والطائرات الورقية. وبمرور الزمن، ازدادت ثروة مقتنيات المتحف بتبرعات مختلفة مما كانت تمتلكه من المحفوظات الفنية والتاريخية. كما اشتملت على مراسلات الأخوين مونتجلفييه، ومذكرات كليمنت آدر، ودراسات. ورسوم تخطيطية لفنانين، مثل ريار وميلار وبينو ، وقد أدت التبرعات التى قدمتها أسرة أول مدير للمتحف وصور انطباعات المدير الثانى عند الصعود إلى الجو فى مناطيد، مجموعات المقتنيات المأخوذة من مناطيد القرنين الثامن عشر، والتاسع عشر، إلى تكوين قسم كبير يحتوى أعمالا فنية ولوحات نحت ولعب أطفال وملصقات، وغيرها من المصنفات الغريبة المتعلقة بالطيران. وتعد هذه المقتنيات التى نمت جنبا إلى جنب مع نمو الاقسام الفنية، إلى جانب قيمتها الفنية القيمة التسجيلية والتاريخية ،دليلا فريدا على تأثير صنع المناطيد والطيران على المجتمع. وتتكون مجموعة المقتنيات الخاصة بصنع المناطيد حاليا من مئات المفردات . وهى تذكارات للحماس الذى جعل باريس وإقليم بروفانس وبعض الدول الأجنبية تحقق أول الرحلات الجوية للإنسان فى نهاية القرن الثامن عشر. وهكذا إلى جانب عدم التقيد بالمنظور الفنى للطيران منذ بدايته الأولى، تأسس متحف الطيران ككل إرضاء للمجتمع.

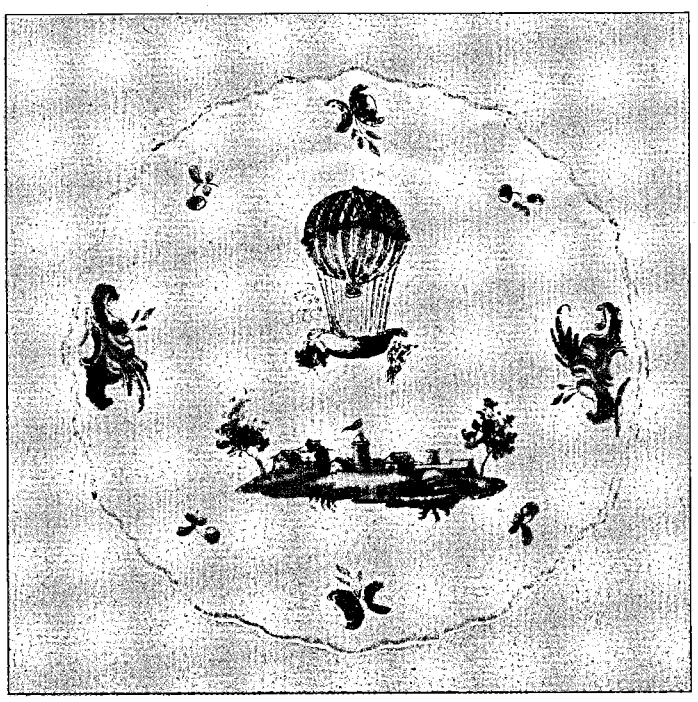
مجموعة مقتنيات للعامة

على الرغم من أن تكوين مجموعة مقتنيات متعلقة بالطيران ، كان من مهام وزارة الحرب، لم يقتصر المشروع على كونه مكانا لحفظ المعدات الحربية، بل كان ينظر إليه كمؤسسة من المؤسسات الكبرى المهتمة بالتراث العلمى والتعليمى.

فمنذ البداية، أقيم المتحف على أنه متحف غير متخصص يحوى عناصر متعددة شاملة لكل مجالات الطيران المدنى والعسكرى. وتعد مجموعة الطائرات ومحركاتها، البالغ عددها نحو ٣٠٠ محرك، أهم مكونات المتحف ، ولكنها ليست عناصره الوحيدة. إذ يحتوى القسم المختص يحركه الدفع الآن على نحو ألف محرك ،منها حوالى ٨٠٠ محرك بالاحتراق الداخلى، ونحو ٢٠٠ محرك نفاث سريع الاندفاع . واليوم، تحوى الأقسام الفنية المختلفة معا، حوالى ٤٠٠ محرك دافع مروحي، والآلاف من أجهزة القياس المركبة التى على متن الطائرة، ونحو ٢٠٠ قطعة سلاح، ومئات المقتنيات المرتبطة بالمناطيد والحقائب ، وحلقات التحميل والصمامات ومن كنوز المتحف مجموعة رائعة من النماذج المصغرة ومعظمها بنسبة ١:١٠. ومنذ سنة ١٩٢٢، استمر التوسع فى هذه النماذج المصغرة بنسبة أقل من ذلك. هكذا يمكن تتبع التغير فى أشكال معظم المحركات المتميزة. ووقت إنشاء المتحف فى عام ١٩١٨،



١- منظر خارجى لمتحف الطيران والفضاء، وبه نماذج من صواريخ إريان١، وإيريان.



طبق من الخزف الصينى يمثل صعود تشارلز، وروبرت في غرة ديسمبر سنة ١٧٨٣ فى أول منطاد مملوء بالهيدروجين.

كان قد مر نحو عقد من الزمان على قيام هنرى فارمان بعمله البطولى فى أوروبا، وهو الطيران لأول كيلو متر كامل، وأعطى بذلك إشارة البدء للطيران الفعلى.

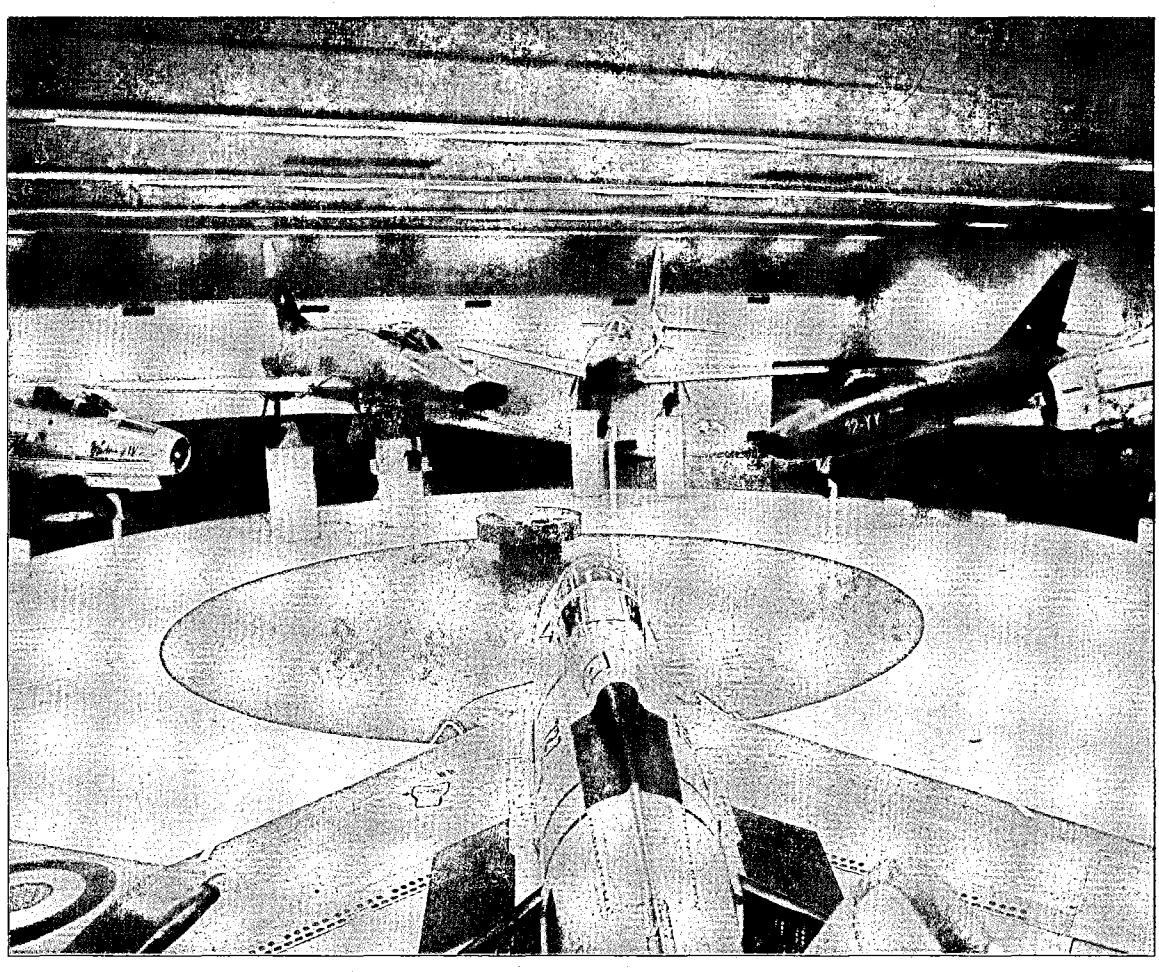
وكانت حدثا له قيمته الخاصة فى الذاكرة التاريخية لنشاط بشرى يتم إنجازه بعد وقت قصير من بدايته. وتدل هذه الحالة النادرة على مدى التنوع الثرى لمجموعة مقتنيات الطائرات القديمة، واستمرار رغبة أمناء المتاحف لعمل حساب لحدوث تطورات قريبة جدا فى أنشطة الطيران. ونتيجة لذلك يقتنى المتحف نماذج يرجع تاريخها إلى بدايات الطيران، ويعرض حوالى ١٠٠ نموذج للناقلة الجوية الأولى ديموريل، وطائرة انتونيونيت التى صنعها المليونير البرازيلى ألبرتوسانتوس- دييموند، طائرة باسم «Antinette» صنعها ليون ليفاسيير، وأول طائرة مائية صنعها هنرى فابر، وهى أول طائرة فى العالم تقلع وتهبط على مسطح مائى بقوة دفعها الذاتية.

وقد نقلت بعض المحركات من مخازنها إلى المتحف مباشرة، مثل محرك الطائرة استرالايت بى بى الذى اكتشف فى فيلاكوبلاى عام ١٩٢١، تبرعت به شركة (Astra). وصنعت نماذج طبق الأصل من الطائرات التى لم تبق حتى فترة تحطيم الطائرات الخشبية. ومن أمثلتها الطائرة فارمان رقم ١(Farman No)، التى أنتجتها ورش فوازين عام ١٩٠٨، وصنع جبرائيل فوازان نسخة طبق الأصل منها عام ١٩١٩، لمتحف الطيران. ومثال آخر الطائرة نايبورت ان (Nieuport II N) التى أنتجها مصنع نايبورت خصيصا عام ١٩١٩ بمحركاتها الأصلية التى يرجع تاريخها إلى سنة ١٩١٠، وبعد الحرب العالمية الثانية عادت صناعة الطيران فيها إلى الازدهار من جديد، وزودت التقنيات بمحركات جديدة، وبالعديد من النماذج، بما فيها المحرك الصاروخى الثلاثى الأجزاء (Trident)، النفاث الدفع الحرارى (Leduc)، والطائرة العمودية (DGIN). وشهدت نهاية السبعينيات الدخول فى عصر الفضاء بالقمر الصناعى(Asterix A1)، وبالصاروخ Di-amant كان وصول طائرة فى كونكورد أصلية عام ١٩٧٣ دليلا على الرغبة فى الاستفادة بميزة وجود أحدث مراحل التقدم التكنولوجى.

ومن الخصائص المميزة لمتحف الطيران والفضاء أنه أصبح مفتوحا لأنشطة الطيران بالدول الأخرى، إذ كان المتحف قد اتخذ هذا الطابع الدولى من البداية، هو أمر طبيعى فى دولة أصبحت ملتقى أنشطة الطيران منذ التحولات التى حدثت فى مطلع هذا القرن. وأصبح مفتوحا للجميع من أمثال طائرات سانتوس وديومونت البرازيلية، وطائرات ويلبر والأخوين اودفيل ورايت الأمريكية، وطائرات المغامر الرومانى ترتين. قويا(Traim Vaia) الذى أراد أن يكون له دور فى المغامرات الجديدة وكان قويا من طليعة فى مجال الطيران الرومانى، وطائرته المتميزة التى

استعيد تركيبها فيما بين ١٩٠٣، ١٩٠٥، وهى أقدم طائرة بمحركات فى المتحف، وتشمل الطائرة الحربية التى كانت قوام أول مجموعة مقتنيات للمتحف محركات أجنبية من مخلفات الألمان، التى سلمت طبقا لشروط الهدنة عام ١٩١٩. ومنها الطائرة فوكر، أفضل مقاتلة فى ذلك الوقت، والطائرة موديل يونكر١٩ المصنوعة كلها من المعدن، وكانت مخصصة للخدمات الجوية الفنية قبل التبرع بها للمتحف. وهكذا كان ٣٨ محركا من المحركات الخمسين المقتناة بالمتحف منذ السنوات الأولى لافتتاحه للجمهور، محركات فرنسية، و٦ إنجليزية، و٦ ألمانية.

وقد شهدت فترة مابين الحربين مولد كل من النقل الجوى والطيران الشعبى، رحلات المسافات الطويلة. ويحتفظ المتحف ضمن مقتنياته بطائرات لها شأنها من هذه الفترة، مثل الطائرة بريجويت، التى نفذ بها مونجيسر وكولى أول عبور مباشر لجنوب الأطلنطى بلا توقف سنة ١٩٢٩، والطائرة بروجويت التى أنجزت أول عبور مباشر من باريس إلى نيويورك سنة ١٩٣٠. وبنهاية الحرب العالمية الثانية، أصبح المتحف قادرا على استئناف دوره الدولى، بفضل اقتنائه لطائرات بريطانية، وألمانية، وأمريكية، وسوفيتية، وبخاصة موديلات مثل:-



وتستخدم الألوان غالبا، على سبيل المثال، فى الدائرة الضخمة ثلاثية اللون فوق أرضية قاعة العرض المخصصة لتاريخ القوات الجوية.

ويواصل المتحف سياسة دعم نشيطة فى كل المجالات، وتشمل أروع مقتنياته الحديثة ٦ نماذج لأقمار صناعية بالحجم الأصلى اشتراها سنة ١٩٩٣ من أكاديمية العلوم السوفيتية، وفى مجال الطيران المدنى تبرعت شركة الطيران الدولية بطائرة من طراز« Das-sault Mercure» سنة ١٩٩٥ . ومما لا يثير الدهشة أن كل الأقسام الفنية، وأقسام المحركات، وتطور المعدات، والتسليح، والمناطيد قد دعمت بالتبرعات والمشتريات، والتبادل مع الجمعيات، وهواة جمع المقتنيات . وينطبق هذا أيضا على المقتنيات من الصور التوضيحية، والمقتنيات الفنية الذى تصل إلى نحو ٤٠٠٠ وحده ، مما يجعلها أكبر مجموعات المقتنيات عددا بعد المكتبة، ومجموعة الصور الفوتوغرافية التى يبلغ عددها عشرات الآلاف. وفى اتباع المتحف سياسة الاقتناء هذه ، لم يهمل أى قطاع من القطاعات التى تجسد ثروة وأصالة (متحف الطيران والفضاء). مما اقتضى استخدام كل المعايير الدقيقة القائمة على أسس الاعتبارات ، تاريخية وتكنولوجية ورمزية، مع عمل حساب مشكلات الحفظ طويل الأجل.

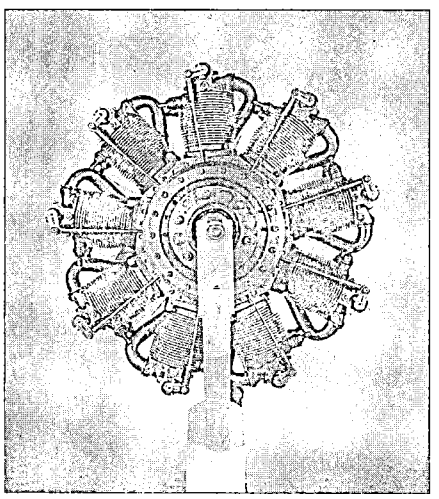
ومن البداية، كان بالمتحف عاملين وورش للقيام بصيانة وترميم المقتنيات . ومنذ سنة ١٩٩٤، بدأ استخدام ورشة فسيحة بحظيرة الطائرات، لتنفيذ برنامج طموح لصيانة الطائرات المتوسطة الحجم، وقد تم أخيرا الصيانة اللازمة لطائرة من طراز B-26 Ma-rauder ويسعى المتحف جاهدا أيضا لتدعيم وتوسيع شبكة الشركاء، التى تعمل بطريقة جماعية ، لصيانة وعرض التراث القومى فى مجال الطيران والفضاء. أو بمعنى أدق يتضمن هذا العمل مساعدة الهيئات التطوعية، وإعارة للمتاحف المتخصصة، مثل متحف تاريخ الطائرات المائية ، وكذلك المساعدة فى إنشاء متاحف لا مركزية: مثل متحف الطيران فى انجرس، ومتحف الطيران فى نانسى، والمتاحف الملحقة بالمؤسسات الحربية مثل متحف ALAT للطائرات العمودية فىDAX والمتاحف الملحقة بمشروعات تجارية مثل متحف SNECMA

لعبة المكان واللون

يمتد المتحف على مساحة تزيد على ١٢٠٠٠٠ م^{٢} فى لوبورجيه. ويضم موقعه مبنى محطة الوصول فى لوبورجيه، الذى أقامه المهندس المعمارى Labro عام ١٩٣٦، ويتكون من خمسة أبنية وموقفين للعربات. وقد أتاحت التغييرات المعمارية التى أدخلت عليه استخدام المحطة، كمتحف يواكب التقدم فى مهنة الطيران، وارتياد الفضاء.

ولقد كان الاهتمام الرئيسى فى السياسات المعمارية والفنية بمستلزمات حفظ مجموعات المقتنيات الهامة والمعرضة للتلف، وبخاصة المصنوعة من الأخشاب والنسيج، والمعدن. وقد أدى التخطيط الذى وضع إلى إيجاد أماكن جذابة يتحقق فيها تحصيل المعرفة كجزء من متعة الاكتشاف، وتكفل حفظ المقتنيات فى ظروف فيها تحكم كامل فى درجات الحرارة ونسبة الرطوبة. ولقد تقرر استخدام مظلات لا ينفذ منها الماء، مصنوعة من مادة تستعمل لتعتيم جزء من الصورة، وتوسع استخدامها بحيث شمل قاعات العرض بعامة. ولقد قصد بالشكل المعمارى والفنى أن يسمح بترتيب عرض الطائرات على عدة مستويات، يمكن الوصول إلى الأقسام العليا الرئيسية منها بمجموعة من الممرات المدرجة. تتيح للزوار الاقتراب من المحركات، وتسهيل المشاهدة عن قرب. ويستطيع الزوار فحص، بل والتقاط صور فوتوغرافية عن قرب للهياكل، والتركيبات، والمكونات، أو أن يقتربوا أكثر للطائرة المعروضة. ويؤدى هذا الشكل من العرض إلى التغلب على نقص المكان . وتكشف رؤية

المقتنيات عن قرب عن الحجم الحقيقى للمحركات. وهو ما ينطبق بصفة خاصة على (قاعة عرض معدات الفضاء). التى تحتوى على الأقمار الصناعية، وحجرات الرواد فيها ومنصات الانطلاق ، والصواريخ وغيرها، مما لا يعرف الجمهور عنها وعن أحجامها الطبيعية إلا القليل. وبهذه الطريقة يستطيع الزوار أن يصححوا تصوراتهم القياسية لها عن طريق مشاهدة ومعرفة قد تكون صعبة فى ظروف أخرى، لا يستطيع المشاهد فيها إجراء المقارنات. وتتميز طائرات الرواد الأوائل المعروضة فى محطة الوصول الجوية بهياكلها المعقدة المركبة من مواد مختلفة ، وتكون مليئة بالفراغات التى تؤدى زيادة تداخل واختلاف عناصر تكوينها ، وعدم إمكان رؤية الكثير من أجزاء آلاتها بالعين المجردة ، إلى صعوبة فهمها.. ويؤدى عرض الطائرات التى تشاهد فى تجمعات إلى شعور بالفوضى التى يستحيل معها المشاهدة الدقيقة المحققة للغرض. إذ تتطلب دقة الانتباه، ولكن العين لا تركز على شىء واحد، أو مجموعة واحدة من المقتنيات أو مجموعة من التحف. ولتجنب هذا العيب، أقيمت تقسيمات فرعية فى شكل جدران مائلة ، لفصل الأماكن عن بعضها ولكنها غير مغلقة ، مما قد يشجع على الاكتشاف فى ظروف يحيطها الغموض. وتساعد الألواح المنحدرة أو المنحرفة التى تحجب المشهد على إثارة حب الاستطلاع. وفى الوقت نفسه، يؤدى وجود المزيد من هذه الفجوات، إلى توسيع المساحة الكلية للعرض، ويكاد الزائر لا يرى نهاية المعرض كله . مما يوحى بكثرة مجموعات المقتنيات، والترابط الفعلى بين الأماكن المختلفة. وتنظم الزيارات داخل قاعات العرض بحيث يمكن استطلاع المجموعات المعروضة على امتداد مسارات مزدوجة. المسار الأول فى الطابق الأرضى، والثانى هو مسار الطابق الأوسط بينه وبين الجزء الرئيسى، ويستخدم الزوار الممرات الأفقية أو المنحدرة الممتدة من أحد أطراف المبنى إلى الطرف الآخر. وهناك ارتباط بين مختلف مساحات العرض حول الممرات. يقصد بها عدم تكوين متاهة، ولكن مسارات متشابهة على امتداد التوصيلات التى تساعد على التوقف للاستطلاع . وقد استخدمت الألوان بدقة لتحديد المساحات المعمارية. ويتحرك الزوار فى أماكن تستخدم فيها الألوان للتمييز بين مناطق أو مساحات العروض المختلفة، للتعرف على أجزاء المعرض كما هى مبينة فى اللوحات الوصفية والجداول. وفى بعض الأحيان، يستخدم اللون استخداما رمزيا، مثل استخدام الدوائر الضخمة ثلاثية اللون فوق أرضية قاعة العرض المخصصة لتاريخ القوات الجوية. كما تستخدم الرسوم البيانية التوضيحية فى مختلف الظروف. وهكذا يعرض النمط الأصلى للطائرة طراز كونكورد برسم بيانى لبداية المدرج التى حدث فوقه المحاولات الأولية. وتنسجم الألوان مع الجو العام فى كل قاعة عرض: جدران مظلمة بدرجة أكثر فى قاعة العرض الفضائية لترمز إلى الليل النجمى، وترتبط درجة عمق اللون الأصفر، ولون المخرة بالشمس، وأنشطة وقت الفراغ فى قاعة عرض الطيران السياحى. وفى قاعة العرض الخاصة بالرواد، تقوم طريقة تميز الألوان بالنسبة للأجزاء لتجعل أجزاء الطائرات



من مقتنيات المتحف مجموعة تتكون من حوالى ١٠٠٠ محرك دوار من طراز GNOME سنة ١٩٢٠.

ظاهرة للعيان. وبالنسبة لأجسام الطائرات وأجنحتها فى هذه الفترة، فقد كانت المواد المستخدمة في صنعها هى الكتان الخام والخشب المدهون أو المصقول، وكلها رمادية، أو مجموعة ألوان من البنى، والأخضر، والبنفسجى بدرجاتها المختلفة، وألوان أخرى من الألوان المعدنية والنباتية، وكذلك اللون الأزرق الذى كان يميز الطائرات المقاتلة خلال الفترة من سنة ١٩١٤-١٨. وكانت مستخدمة بقصد التمويه. وقد اختيرت الألوان القوية لعرض محطات الوصول الجوية النهائية. ولتحقيق التمييز اللازم، بينما استخدمت الألوان المحايدة للمناظير الباهتة، لتخفيف المنظور أو المرئى من الأشياء. ويرجع استخدام الوردى فى الممرات التى تعرض فيها طائرات الرواد إلى محاولة إظهار التمييز بين أماكن العرض ومحتواها. أما أبعاد مساحات العرض، فيمكن معرفتها من الرسوم البيانية التى تمثلها فى المساحات الملونة بلون بمثابة توصيل بين المسافات الفردية بين الأماكن المستقلة. وقد كان الهدف من كل ذلك هو تحقيق وضوح أكبر للمقتنيات المعروضة. وفى وسط هذه الألوان الزاخرة بالتفاوت، والتى تلفت الانتباه على امتداد الدرج والممرات المحيطة بالطائرات، ثم تنتهى عند قمرة للمنطاد للصعود ثم الهبوط، لتفادى المسار المستقيم المتواصل الذى قد يكون متناقضا مع طبيعة التحركات بين المعروضات. وتستخدم المظلات، التى لا ينفذ منها الماء، الملونة بألوان معتمة لإخفاء أجزاء من الصورة الشاملة لقاعات العرض. وبهذه الطريقة، فإن الضوء الطبيعى الساقط من خلال المبانى، ويمكن التحكم فى الأشعة الساقطة تفاديا لأى تلف تسببه للمقتنيات، وقد أعطى ذلك للمعرض طابع التجانس الهادئ، بتكلفة تشغيل لم تتجاوز الحد الأدنى. وفى الوقت نفسه، تستخدم مصادر ضوئية كاملة داخل قاعات العرض، لتمييز أو تأكيد السمات المختلفة للطائرة المعروضة خدمة للزوار. وعلى العكس من ذلك استخدمت إضاءة ضعيفة لتميز القاعات التى تعرض مقتنيات للقرنين الثامن عشر والتاسع عشر، لتحاشى أى تلف للمقتنيات المعروضة الشديدة الحساسية. كما أضعف الضوء عن عمد على امتداد مسارات الزوار للحد الأدنى، حتى تظهر الإضاءة الضعيفة للمعروضات أما مهم بصورة أوضح. وفى موضع آخر، أقيمت قاعة عرض مختلطة بالمعدن والقماش فى موقف الطائرة لحماية طائرة الكونكورد المعروضة، الأسرع من الصوت. وتظهر المعروضات فى هذا المكان بوضوح نتيجة لطريقة توزيع الضوء والظل لتأكيد قوة وحيوية الطائرة، ودقة شكلها كذلك. وتستهدف إتاحة زيارة الجزء الداخلى منها إلى توجيه الأنظار إلى أجهزة القياس المختلفة. وقد استخدمت ألياف ضوئية لضمان أعلى درجة من الدقة.

متحف للشباب

تكون مجموعات الشباب حوالى نصف زوار «متحف الجو والفضاء». ويمثلون مستقبل المتحف، ويحظون باهتمام خاص. ويزورون المتحف كجزء من أنشطة المدرسة والأنشطة الحرة، ويمكن لقادة المجموعات اختيار زيارات لها مرشدين أو بدون مرشدين، واختيار نشاط معين محدد، مثل «القبة السماوية»، أو ورش التجارب العملية. ويمكن لمنظمى الزيارات الحرة بدون مرشدين الحصول على وثائق نشرها المتحف، ليسهل الاستعداد للزيارات واستغلالها. وتساعد خطوط السير الموضحة فى لعبة الزوار الشباب على التقاط الصور، واستكشاف مقتنيات المتحف كلها بأنفسهم. ويمكن للأطفال فى داخل الورش صنع وإطلاق بالونات الهواء الساخن، والطائرات الورقية، والمقذوفات الصغيرة، والصواريخ المصغرة. وفى «ورشة «ميكانيكا الطيران» يستطيع

الشباب معرفة كيفية، سبب انطلاق الطائرة فى الهواء. وبالنسبة للأطفال الأكبر سنا يوجد بالمتحف نفق هوائى يمكن فيه مشاهدة بعض الظواهر ، وعمل قياسات مقارنة للضغوط الجوية، والمطبات الهوائية، أو سلسلة الأنشطة التى يمكن أن تقدم فى حالة الخروج للهواء والفضاء فهى كثيرة ومتنوعة، لدرجة أن المتحف ينظم «فصولا دراسية» بالمتحف خلال زيارات متعددة قد تستمر لمدة أسبوع كامل لتلاميذ المدارس القادمين من الأقاليم، أو ليوم واحد . كل أسبوع لمدة شهر كامل للمدارس المحلية . كما يتكرر تنظيم أيام أو فترات تدريب للمدرسين. ويزور المتحف عدد من مدارس الهندسة فى منطقة باريس بمدرسيها، أو قد تبعث طلابها إلى المتحف كمتدربين. ومن المؤكد ازدياد شهرة «متحف الطيران والفضاء» فى السنوات المقبلة. وتكثر الطلبات الجديدة لاستعارة بعض مقتنيات من مجموعات المتحف لمعارض خارجية ، ومعارض متنقلة، مثل المعرض المسمى (عصر المناطيد)، المتواجد فى كندا حاليا ، مما يدل على أن نوعية مقتنيات المتحف معروفة على نطاق العالم كله. ويمكن القول اليوم إن كل مجموعات المقتنيات وورش الترميم، والمكاتب الإدارية، متواجدة فى أماكن تفى بالغرض فى هذا الموقع التاريخى بمطار لوبورجيه الجوى .لئن وجدت بعض الثغرات فى مجموعات المقتنيات التى يجب ملؤها، فإنه يجب استخدام الفراغات الممكنة لمد مسطح المنطقة المستخدمة للعرض وأنشطة الصيانة وإثراء المجموعات، بما فى ذلك التزويد بالطائرات ذات الجسم العريض، بتكلفة ضئيلة، إن وجدت مساحة هبوط، يمكن أن تستخدم لتسليم آخر دفعات من الطائرات للمتحف.

ومتحف الطيران والفضاء الذى أخذ مكانته كمؤسسة عامة منذ سنة ١٩٩٤، ووضع تحت مسئولية وزارة الدفاع، التى بدأت برنامجا للتبرعات، لتزويده استمر لعدة سنوات، وهو حاليا على وشك بدء مرحلة جديدة من التوسع. وأفضل مثال لهذا هو ترميم النمط الأصلى للطائرة الكونكورد ١ ٠٠ ، وعرضها فى قاعة عرض جديدة أقيمت وفتحت للجمهور فى سنة ١٩٩٦. وقد وضعت خطة استخدام مبنى محطة الوصول الجوية النهائية، والمنطقة المحيطة بها وإقامة حظيرة طائرات ليوضع فيها. احتياطى المقتنيات الحالية غير المحمية ومثل هذه الخطط لن يكون لها سوى نتائج ضئيلة مع مرور الزمن. ولا تعتمد حياة المتحف المستقبلية على ظروفه المحلية، ولكن مجموعات مقتنياته لمئات وآلاف السنين . ويخطط حاليا فى متحف الطيران والفضاء مشروع جديد، ويعد ظهور مثل هذا المقال فى إصدراة لها انتشار واسع فى كل أنحاء العالم، بشيرا بآمال طيبة للعثور على بعض الشركاء، الذين قد يتمكنون من أقامة مشروعات مماثلة لحفظ طائرة لآلاف السنين أو أكثر. وهذا هو التحدى الذى بدأ لمتحف الطيران والفضاء، ونحن على عتبة القرن الحادى والعشرين.

هامش

كريستيان تلاتى رئيس خدمات الحفظ، وكريستيان مارشانت المهندس المعمارى لمتحف الطيران والفضاء، وباتريك بيزيه، رئيس هيئة العمل الثقافى، تعاونوا أيضا فى إعداد هذا المقال.

إقلاع مجموعة متحف طيران « الاتحاد الدولى لمتاحف النقل والمواصلات» IATM

بقلم: كريستوفرج. تيرى

Christopher J. Terry

تحولت مجموعة متحف الطيران (AGM) من البدايات المتواضعة كمجموعة فرعية تابعة «للاتحاد الدولى لمتاحف النقل والمواصلات» (IATM) إلى حياة قوية خاصة بها و يرويها رئيسها هنا.

لقد استحوذ الطيران على الخيال الشعبى منذ عقود كثيرة، ولكن لم تقم متاحف متخصصة تجمع وتعرض وتفسر هذه التكنولوجيا العصرية إلا منذ فترة وجيزة. ولقد أدت أهمية الطيران فى الحياة الحديثة إلى إنشاء المتاحف المخصصة له فى كل البلدان تقريبا، وهى من أكثر المتاحف التى تستقبل الزوار فى العالم.

ومنذ ثلاثين عاما أدى النمو الحديث لمتاحف الطيران إلى عقد سلسلة من الاجتماعات السنوية التى أدت على مر الزمن إلى تكوين ما يسمى اليوم بمجموعة متحف الطيران (AMG) التابعة« للاتحاد الدولى لمتاحف النقل والمواصلات» (IATM). وقد تطورت هذه الاجتماعات من البدايات المتواضعة إلى مؤتمرات ينتظرها الناس بلهفة، وتعقد فى موقع معين كل عام. وتكاد هذه المجموعة أن تصبح الآن منظمة دولية بالفعل تعكس انتشار تكنولوجيا الفضاء فى كل مكان، وما صاحب ذلك من اهتمام بالمحافظة عليها.

ويرجع أصل مجموعة متحف الطيران بتعيين كينيث م. مولسون فى وظيفة أمين متحف الطيران القومى فى كندا . ونظرا لاهتمامه طوال حياته بتاريخ الطيران، وما لديه من خلفية عن صناعة الطيران فى كندا، أكثر من معرفته بنفس الدرجة بمهنة المتاحف، فقد بدأ مولسون مهمته باتصالات مع لويس سى كيزى، نظيره فى ذلك الوقت فى متحف الطيران القومى فى مؤسسة سميثسونيان فى واشنطون عاصمة الولاية. وهوالذى أصبح حاليا المتحف القومى للطيران والفضاء . وبعد عدة سنوات من الزيارات المستمرة لكل من أوتاوا وواشنطون، رأى كيزى أنه من المفيد لجميع الذين يعملون أمناء لمتاحف الطيران أن يجتمعوا لمناقشة المسائل ذات الاهتمام المشترك. أملا فى أن يكون لهذا الاجتماع كمنبر للمناقشة أثر إيجابى على عملية الحصول على المقتنيات الفنية المصنوعة.

وفى إبريل ١٩٦٦ اجتمع اثنا عشر من مديرى وأمناء المتاحف فى واشنطون واتفقوا على إنشاء اتحاد. ويعد هذا الاجتماع الأول البداية التاريخية لتكوين مجموعة متحف الطيران. ولئن كان مكان عقد الاجتماعات الأولى فى أمريكا الشمالية أثر على طبيعتها واهتماماتها منذ البداية ، إلا أنه سرعان ما أضفى طابعا دوليا عليها عند ما بدأ العاملون فى متاحف مختلف الدول المشاركة فى اجتماعاتها منذ تاريخ مبكر.

وقد تولى قيادة فريق العمل فى المجموعة لويس كيزى ، الذى كان فى ذلك الوقت أمين متحف الطيران والفضاء القومى، ثم خلفه المرحوم زويال فراى ، الذى كان يشغل الوظيفة المقابلة فى متحف القوات الجوية للولايات المتحدة، ثم أخيرا هارفى ليبينكوت، وهو أحد مؤسسى متحف نيوانجلاند للطيران، والذى ظل بعد وفاته منذ فترة وجيزة مدير تنمية المعروضات. وقد تسلمت هذه الوظيفة من هارفى ليبينكوت فى مايو ١٩٩٥. وتم اختيار الرئيس من بين أعضاء مجلس تنفيذى منتخب يتكون من ثلاثة أعضاء ، واحد من كل من الولايات المتحدة وكندا وأوروبا. وأخيرا جدا انضم إليه واحد من أمريكا اللاتينية .

وعلاوة على المؤتمرات السنوية ، التى كانت تعقد فى أمريكا الشمالية حول متاحف الطيران، سرعان ما بدأت سلسلة من الجولات الدراسية ، قامت بها المجموعة، أتاحت لأعضائها وأغلبهم من أمريكا الشمالية، فرصة لزيارة الزملاء فى الخارج ومشاهدة مجموعاتهم التى غالبا ما كانت مدهشة كالأساطير. لقد قامت بثلاث زيارات لمتاحف أوروبية، كان آخرها فى عام ١٩٩١، وفى عام ١٩٩٤ عقدت المجموعة أول اجتماع لها فى أمريكا الجنوبية عند ما قبلت دعوة متحف الطيران القومى فى شيلى لزيارة سانتياجو.

ترجمة: سعاد الطويل

وقد حققت هذه الزيارة إنجازا كبيرا، حيث إنها وفرت للعديد من مديرى متاحف الطيران فى أغلب بلدان أمريكا الجنوبية أول فرصة لمقابلة نظرائهم من أمريكا الشمالية وأوروبا. كان اجتماع عام ١٩٩٥ فى المتحف القومى للملاحة الجوية فى ينساكولا فى فلوريدا، واجتماع أكتوبر ١٩٩٦ فى متحف الطيران فى سياتل، فى واشنطون، استمرارا للاتجاه نحو صبغ هذه المجموعة بالصبغة الدولية بحضور مشاركين من كثير من أنحاء العالم.

ومن منظور تنظيمى أوسع، استمرت المجموعة فى العمل ككيان متميز تحت المظلة الشاملة للاتحاد الدولى لمتاحف النقل والمواصلات (IATM) ، الذى ينتسب للمجلس الدولى للمتاحف (ICOM) . وقد ثبت أن هذا الارتباط وسيلة مفيدة لمشاركة المتخصصين فى متاحف الطيران مع مجتمع المتاحف الأوسع، فلأعضاء مجموعة متحف الطيران حق حضور الاجتماعات السنوية للمجلس الدولى لمتاحف النقل والمواصلات، وذلك إلى جانب اجتماعات مجموعتهم الخاصة. وتبشر طلائع المستقبل بالخير بالنسبة لمجموعة متحف الطيران. فلقد نضج عالم متاحف الطيران بدرجة هائلة منذ اللقاء الأول بين مولسون وكيزى عام ١٩٦١ . ويظهر فى المؤسسات الراسخة أفضل الممارسات المتحفية على نطاق واسع. وتلتمس آراءها ومشورتها الكثير من المؤسسات العديدة الناشئة وقد أصبح تبادل الخبرات وأساليب التشغيل أمرا شائعا، مفاده ما تطلب مشورة أعضاء فريق عمل متحف الطيران من زملائهم على الجانب الآخر من الكرة الأرضية، عن كيفية التعامل مع مشاكل معينة تتعلق بالتشغيل، وجمع المقتنيات، أو أخلاقيات العمل، وقد ثبت أن مجموعة متحف الطيران تعد قناة غير عادية لمثل هذه الاستشارات الثنائية أو المتعددة الأطراف. وقد وفرت مؤتمراتها السنوية منبرا متاحا لمناقشة الأفكار، وتكوين الشبكات. وقد تكون هذه المهمة الأخيرة أكثر الإنجازات فائدة، نظرا لأنها تهيئ فرصة الرؤية على أرض الواقع، لكيفية تعامل المتاحف الأخرى مع المشاكل، أو فى أغلب الأحيان معرفة الأساليب المبتكرة المستخدمة لرواية قصة الطيران.

فمثلا اشتركت فى ست مؤتمرات، إلى جانب اجتماع سانتياجو، كما قمت بجولة دراسية فى أوروبا. فضلا عن فرصة مشاهدة بعض المجموعات العظيمة بنفسى ، مع التدقيق الشديد فيها، فقد عدت بأفكار جديدة من كل اجتماع طبقتها فى مؤسستى. وقد أدى إلتقائى بالزملاء الذين أنشأت علاقات معهم إلى إثراء حياتى المهنية أيضا.

وسوف تواصل وستستمر مجموعة متحف الطيران النمو على ثلاث جبهات عريضة: أولا، توفير مكان تقليدى لمناقشة المجموعات والتعرف على إمكانيات الحصول على النماذج المعدة للعرض والتجارة فيها، وتبادل المعلومات حول ترميم هذه النماذج . وثانيا، توسيع دورها كمنبر لمناقشة أفضل الممارسات المتحفية وتطبيقها فى متاحف الطيران، ومنها مؤتمر عقد عام ١٩٩٦، والتغطية الواسعة للتكنولوجيا الألكترونية الجديدة المتاحة لنا. وثالثا، استمرار إتاحة فرصة للمهنيين فى مجال عملنا لإقامة علاقات بينهم وتنمية هذه العلاقات . ويرى كينيث مولسون، وهو أحد مؤسسى المجموعة ، أن هذا يعد أهم دور للمجموعة.

وبعد أن دعمت المجموعة علاقاتها مع الزملاء فى أمريكا الجنوبية، زادت محاولاتها لعمل اتصالات مع متاحف أخرى، ومع المنظمات الخاصة بالمتاحف فى بلدان أخرى، وستتجه جهودها القادمة إلى التركيز على استراليا وآسيا، وهما بحق مركزان هامان فى تاريخ الطيران وتأثيره على التنمية القومية.

وكما وسعت المجموعة من اتصالاتها مع أمريكا الجنوبية فى عام ١٩٩٤، تأمل الاستفادة من فرصة الاجتماعات القادمة للمجلس الدولى للمتاحف والاتحاد الدولى لمتاحف النقل والمواصلات فى استراليا فى عام ١٩٩٨، لعقد اجتماعها الأول فى الطرف الآخر من العالم بالاشتراك مع الزملاء من استراليا ونيوزيلندا.

وعلاوة على ذلك، فإن مجموعة متحف الطيران ستقوم بجهود منسقة لإعلام مئات متاحف الطيران فى كل أنحاء العالم بأنشطتها وتوسيع قاعدة عضويتها. إن إمكانيات التفاعل والتعاون لا نهاية لها وهى لا تعرف الحدود الدولية. إن افتتان الإنسانية بتجربة الطيران، وعلومه وتكنولوجيته، والقائمين عليه ، الذين يمدونه بأسباب الحياة، هو أمر عالمى. وستستمر مجموعة متحف الطيران فى القيام بدور هام فى مساعدة أعضائها على الاستجابة لهذا الافتتان بأساليب خلاقة ومهنية.

ملاحظة : المزيد من المعلومات حول مجموعة متحف الطيران متاحة لدى كريستوفر ج .تيرى، المدير العام، لمتحف الطيران القومى وعنوانه.

الكنز الخفى: مكتبات المتاحف ومراكز التوثيق

بقلم: أوديل تاريت

Odile Tarrete

أما وقد أصبحت المعلومات اليوم متاحة على حد سواء للمتخصصين أو العامة، من عدة مصادر فى توسيع مستمر، نتساءل عن دور مكتبات المتاحف ومراكز التوثيق بها؟. وكيف تستطيع فى ظل قيود ميزانية تقل باستمرار، أن تؤدى «رسالتها كواسطة ثقافية ، تعد كما ذكرت أوديل تاريت، من حقها الشرعى؟. كاتبة المقال تعمل رئيسة أمناء مكتبات ورئيسة مركز توثيق إدارة متاحف فرنسا منذ عام ١٩٩٢.

فى عام ١٩٤٨، وفى أول عدد من هذه المجلة، كتب يول ريفيت يقول:

«رغم أهمية دور المتاحف في التثقيف الشعبى ، فإن لها وظائف أخرى عديدة. فعلى كل متحف ألا يكون مركزا للتثقيف الشعبى فحسب، بل وللمعلومات العلمية أيضا. ولذا يجب أن يلحق بكل منها مكتبة ثرية متخصصة. يكون دخولها مجانيا وتكون مفتوحة للجميع، ومريحة تفتح أبوابها فى أوقات الفراغ. وتعد مثل هذه المكتبات ضرورة مكملة للمتحف. فيجب أن تكون مفتوحة للجميع، ولا تقتصر على الدراسين والباحثين بالأبحاث، ويجب أن يعمل أمناء هذه المكتبات كمرشدين وموجهين مثلهم مثل الأمناء أنفسهم الوظيفتين تكملان بعضهما البعض.

وبعد ما يقرب من نصف قرن، مازال هذا المبدأ الذى أرساه بول ريفيت أبعد ما يكون عن تحقيقه الفعلى بينما كان فأغلب المتاحف لديها مكتبات بالفعل [1] . ولكن بينما كان لدى بعض المؤسسات، وخاصة المتاحف القومية والمتاحف القديمة ، مقتنيات أثرية من الأعمال المتخصصة التى جمعت بعناية على مدى سنوات ، ويديرها متخصصون ، فإن متاحف أخرى غالبا ما تقتنى مجموعة هزيلة من الأعمال المتفرقة المكدسة فى أركان المكاتب، وتطبق عليها الوضع الذى وصفه سيسيل جيتا، عام ١٩٩٤ فى تقريره عن المكتبات في المتاحف المحلية فى فرنسا. وبكل الأسف يبدو أن هذا الوصف ينطبق عليها: ميزانيات غير كافية ومقار محدودة المساحة ومكدسة ، وغير صالحة لعرض الوثائق أو لأستقبال الجمهور فى ظروف مناسبة، والوثائق قليلة جدا، ومجموعاتها تغطى مجالات عشوائية، وساعات العمل فيها غير مناسبة للجمهور، والحضور قليل للغاية، وهناك نقص كبير فى العاملين المؤهلين.

ولقد تأكدت هذه الظاهرة المحزنة فى نتائج استقصاء شامل أجرى فى الدول الاسكندنافية، أسبانيا، وألمانيا، والمملكة المتحدة وبلدان شرق أوروبا ، واليابان، وكندا والولايات المتحدة . فبسبب قيود الميزانية ، تضطر مكتبات المتاحف الكبيرة فى كندا وبلجيكا إلى إغلاق أبوابها أمام الجمهور. وتواجه كيفية تغيير هذا الاتجاه العام إلى عكسه وتجهيز مكتبات المتاحف لا تؤدى رسالة الواسطة الثقافية التى هى مهمتها الحقيقية، لمواجهة الزوار المتوقع حضورهم، وتلبية مطالب نوعيات وفئات جديدة من مستخدمى المعلومات؟.

هناك أمر يجب أن يكون واضحا تماما، وهو أن مكتبة المتحف لا يمكنها أداء دورها كاملا ، إلا بدعم من إدارة المتحف .فالعمل الروتينى الذى يتمثل في فصل المقتنيات من المراجع التى يستخدمها الأمناء، عن الوثائق المتاحة للجمهور، لا يساعد على توضيح الموقف .إذ أن حفظها فى مكان واحد أفضل بالنسبة لكل من الموارد البشرية والمالية. وإذا كان لدى المتحف لوائح داخلية، فيجب أن تنطوى على تجديد مكان المكتبة ووظائفها بوضوح اللوائح. وإذا لم يمكن ذلك، فعلى رئيس المكتبة أن يضع نصا يحدد فيه بوضوح مكانة المكتبة ووظائفها، ويقدمه للرئيس الإدراى والعلمى للموافقة عليه تحقيقا، لوضع واضح للمكتبة فى داخل المؤسسة.

تقام أغلب مكتبات المتاحف فى نفس الوقت مع المتاحف ذاتها، وتتكون مجموعاتها أساسا من التبرعات، ومن تبادل مطبوعات المتاحف. ونظرا لأن الكثير من المكتبات لا تحدد لها ميزانيات معينة ثابتة، تتزايد مقتنياتها بطريقة عشوائية، لذا يجب وضع سياسة واضحة بالاشتراك بين أمين المكتبة وهيئة أمناء المتحف والمهنيين الآخرين للمتحف، من مرممين ومرشدين ثقافيين ومصورين متحفيين للحصول على الوثائق.

وكثيرا ما تكون السرية هى القاعدة

ترجمة: سعاد الطويل

بالنسبة لعملية اقتناء الوثائق المحفوظة فى المتاحف. ويجب أن تفتح مكتبات المتاحف أبوابها بصورة أكثر للجمهور: أطفالا وشبابا ويافعين وكبارا على حد سواء ، بحيث تكون متاحة لهم فى أوقات فراغهم ليعمقوا معارفهم عن مقتنيات المتحف التى تسترعى انتباههم ، وتتيح لهم اكتشافات يتوصلون إليها فى المكتبة، مما يشجع القراء على العودة مرات أخرى للمتحف، وبالتالى نمو حركة أخذ وعطاء بين الجمهور والمتحف. وهكذا تتحقق رسالة المتحف التثقيفية بصورة كاملة. ويمكن القول بصفة عامة أن مكتبات المتاحف، غير معروفة تماما للجمهور حاليا. فقد كشف بحث أجرى فى عام ١٩٩٤ على حوالى ٤٠٠٠ متحف ألمانى أن ٩٠٪ ممن طرحت عليه التساؤلات لم يكن لديهم علم بوجود مكتبات فى هذه المتاحف رغم أن كلا منها كانت به مكتبة، إما صغيرة أو كبيرة.

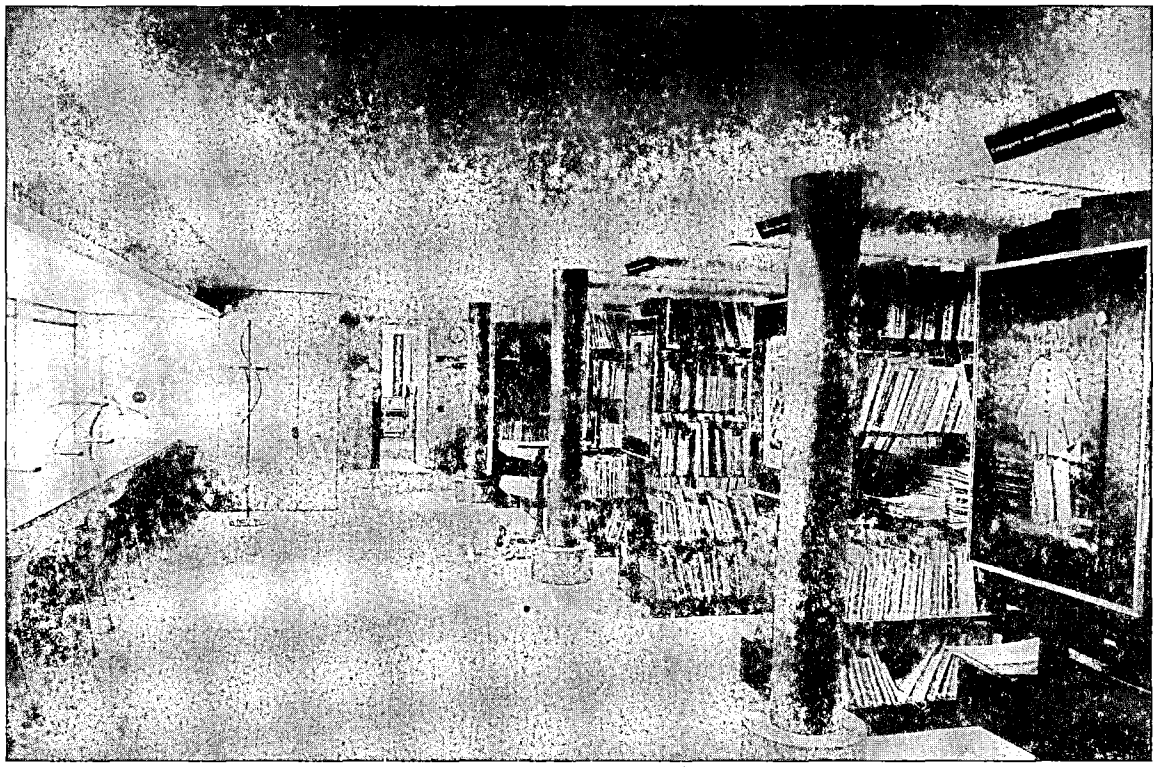
وخوفا من مواجهة غزو غير مقبول من جمهور الطلبة الذين يفتقرون إلى أماكن يستذكرون فيها (وهو خوف يشترك فيه العديد من الأمناء فى بلدان مكتباتها تفتقر إلى التجهيزات المناسبة). وتعد الإجراءات الجريئة التى اتخذها متحف الملكة صوفيا القومى فى مدريد مثالا نموذجيا لهذه المواجهة. فقد فتحت المكتبة أبوابها أمام الجميع، ولكن كان على الطلبة أن يتركوا كتبهم ومذكراتهم وحقائبهم فى حجرة الملابس، إلا إذا قدموا ما يثبت أنهم يقومون بأبحاث معينة فى إطار مقتنيات المكتبة.

ويجب أيضا إعلام الجمهور بالمقتنيات الموجودة فى حوزة المكتبة، وما تقدمه من خدمات عن طريق توفير مجموعات متنوعة من المواد الوثائقية : كتيبات للمعلومات، وقوائم الكتب الموجودة، وقوائم موضوعية بالمراجع، تتضمن تفاصيل عن المجموعة الكبيرة المتنوعة من الوثائق المحفوظة، وقوائم المقتنيات النوعية، والمقالات المنشورة فى المجلات المتخصصة.

وكلما أمكن يجب أن تكون مكتبات المتاحف متصلة بشبكة معلومات ، ومن أمثلة ذلك الدول السكندنافية وبخاصة النرويج ، حيث تتعاون مكتبات المتاحف فى إصدار كتالوج الاتحاد القومى للمكتبات، الذى يوزع فى كل أنحاء الدولة، وتشارك بنشاط فى نظام التبادل فيما بين المكتبات فى الاستعارات، وبذلك تشارك فى نشر المعلومات حول مقتنياتها. كما يجب أن تقوم بمشاركة واضحة فى المهام والمهارات، فلا يمكن تشجيع أعمال الاقتناء وعمل الكتالوجات والعرض ودخول الجمهور، وتنفيذ سياسة مكتبة المتحف، إلا إذا كانت جزءا من شبكة ، وأن تكون متوافقة مع سياسة المجتمع المحلى الذى تعتمد عليه. ويمكن لهذه المشاركة فى شبكة، محلية أو جامعية أو إقليمية ، أن تكون مبررا اقتصاديا عقلانيا متفقا مع أصول وقواعد المهنة واحتياجات مكتبات 'لمتاحف وبخاصة المرتبطة بالكمبيوتر.

بيد أنه من الواجب الاعتراف بأن أخطر المعوقات ، وأكثرها انتشارا ، هو عدم تخصص العاملين المسئولين عن هذه المقتنيات. فغالبا ما تعهد إدارة مكتبات المتاحف إلى أمين المتحف كعمل إضافى أو عمل جانبى إلى أمين إلى سكرتير لا يعرف شيئا عن تقنيات التوثيق الأساسية، ولا يعى ضرورة التوافق مع المعايير الدولية. هذا وتوجد هناك برامج لا حصر لها للتدريب الوثائقى والتخصص العالى أكاديمية أو خاصة ، هذا ويجب اختيار العاملين الذين يعينون للقيام بأعمال الوثائق المتحفية من بين الذين تلقوا هذا النوع من التدريب. وفى اليابان تمارس جمعية توثيق الفنون اليابانية jads الضغوط على إدارات المتاحف لتوظيف عاملين مؤهلين للمكتبات وحفظ الوثائق. ولعل من الحكمة أن تقوم الاتحادات المهنية لأمناء المكتبات والوثائق فى البلدان الأخرى باتباع نفس النهج.

وعلى أى الأحوال ، يجب أن ينضم مدير مكتبات المتاحف إلى الفئات المعنية المتخصصة فى هذه الاتحادات المهنية التى، تتواجد فى العديد من الدول ومنها كندا وفرنسا وألمانيا واليابان والنرويج وسلوفينيا وجنوب أفريقيا والسويد والمملكة المتحدة والولايات المتحدة . وتنظم هذه الأقسام



مركز التوثيق بإدارة المتاحف فرنسا

المتخصصة دورات دراسية وورش عمل، حول محاور موضوعية شائعة تتعلق بمكتبات المتاحف ، مثل تنظيم الأرشيف، والصور، والتكنولوجيات الجديدة، وحقوق الطبع والنشر. وهى تنفذ أيضا مشروعات تعاونية: مثل إصدار قوائم مجمعة للدوريات الفنية، ،كتيبات إرشادية للمعارض وقوائم، حصر ما فى المحفوظات عن الفنانين، وبرامج استنساخ الوثائق النادرة. ويجب أن يشترك أمناء مكتبات المتاحف، فى فرق عمل كهذه،أوينشئوها، إذا لم تكن موجودة فى بلدهم، كى يخرجوا من العزلة التى تؤدى إلى اتصافهم بالضآلة واليأس. وعلى كل من يعنى بمختلف جوانب التوثيق فى المتاحف أن ينضم للمجلس الدولى للمتاحف (ICOM) .

إقامة نظام خدمات مشتركة

توجد فى بعض الدول أجهزة توثيق مشتركة، تضم كل مجتمع المتاحف فيها، وبينما تمارس المراكز الكبرى ذات التأثير الإقليمى أو القومى أو الدولى، تقوم فى نفس الوقت بتجميع وتقديم مقتنيات متحفية ضخمة وقد لا تستطيع أى مكتبة متحف بمفردها أن تمتلكها أو توفرها للمستخدمين لها. ومن أمثلتها مكتبة انستيتوث فور ميوزبمسكوندى دير ستاتليس موزين زويروسيشر كولتور بيستز فى برلين، ومكتبة ميوزيمزفيرباند فى برام (فى النمسا)ومكتبة ريبوبليكانسكى ناوتشنو ميتوديتشكى سنترويو موزيزنانى فى صوفيا (بلغاريا)، وميوزولوجيسك بيبليوتيك فى لينجى الملحقة بمعهد تدريب المتحف الدنيمراكى، ومركز مراجع متحف سميثسونيان فى واشنطون العاصمة الذى أنشئ عام ١٩٧٤ وأتاح قاعدة بيانات دراسات المتاحف على الإنترنت منذ ١٩٩٥ ، ومكتبة أكاديمية رينواردت فى ليدن (هولندا)، واوستريدنى ميوزيلوجيكى كابينيت (UMK) فى براغ ، والمكتبة المتحفية المفتوحة للجمهور العام بإدارة المعرض المتنقلة فى السويد.

أما مركز وثائق المتاحف بمكتبة المعهد الكندى للصيانة والحفظ ، الملحق بوزارة التراث الكندية فى أتوا، فقد أفتتح عام ١٩٧٢ فى نفس وقت افتتاح المعهد. وتتولى هذه المكتبة إدارة مجموعتين لهما أهمية قومية فى نظم الصيانة والمحافظة فى مجال المتاحف، وهى عضو مؤسس لقاعدتى البيانات البيليوجرافية المتاحتين على الإنترنت بواسطة شبكة معلومات التراث الكندى (CHIN)، وهما (BCIN)، و (BMUSE)هى قاعدة بيانات خاصة بالحفظ، وهى قاعدة بيانات متحفية.

وقد أنشئ مركز وثائق علوم المتاحف فى اغرب (بكرواتيا) عام ١٩٥٥ بواسطة أنطون بوير، وهو من كبار اخصائيى المتاحف

الأكاديميين ويصدر هذا المركز «مجلة معلومات المتاحف» (نفورماتيكا ميوزلوجيكا) Infor-matia Museologica وهى مجلة متحفية مشهورة دوليا منذ عام ١٩٧٠. كما أصدر منذ ١٩٩٠ «نشرة دورية حول المعلومات والتشغيل الذاتى للمتاحف»، وينظم دوريا ندوات ومؤتمرات أنشطة أخرى.

وتبدو المملكة المتحدة محظوظة للغاية. فبالإضافة إلى وجود مجموعة مقتنيات ممتازة عن علم المتاحف، أنشئت فى وقت مبكر جدا لاستخدام الطلبة والمدرسين من قسم دراسات المتاحف التابع لجامعة ليستر، ومجموعة أخرى فى جامعة مدينة لندن، يقتنى اتحاد توثيق المتاحف فى كمبريدج مكتبة ممتازة للأعضاء فقط، وقد أنشأت العديد من مجالس متاحف المناطق مجموعاتهم المتحفية الخاصة لاستخدام المتخصصين فى مناطقهم. ومنها خدمة المتاحف الشمالية الغربية فى لانكشاير فى إقليم بلا كبيرن، ومجلس متاحف يوركشاير وهامبرساید فى ليدز، وخدمة متاحف شمال انجلترا فى نيوكاسل على نهر تاين، ومجلس متاحف اسكتلندا الذى يقدم خدمة المعلومات التابعة له المنشأة فى ١٩٨٢، وله نفوذ يتجاوز كثيرا حدوده الإقليمية بفضل مطبوعاته، وخاصة أنباء المتاحف الأسكتلندية «مستخلصات المتاحف»-Museum Ab stracts وهى قائمة وبالكتب المتحفية المنشورة منذ ١٩٨٥. (٢)

وتخطط النرويج لإنشاء مكتبة متحفية ومركز معلومات حول المتاحف فى النرويج وبلدان أخرى من خلال هيئة «تنمية المتاحف النرويجية» وهى هيئة لاتحادات المتاحف تستهدف خدمة العاملين بالمتاحف والحكومة ووسائل الإعلام وتتمتع فرنسا بالكثير من المميزات. فمنذ عام ١٩٤٧ وهى تستفيد من مركز معلومات المتاحف التابع للمجلس الدولى للمتاحف باليونسكو.

بالإضافة إلى ذلك يضم مكتب التعاون المتحفى والمعلومات(ocim)، الملحق بجامعة بيرجاندى فى ديجون مركز توثيق ثريا جدا حول متاحف العلوم والتكنولوجيا فى فرنسا، وفى الخارج، وهو مفتوح لكل المؤسسات بناء على موعد سابق. ويعير الكتب والمجلات بكثرة لكل أنحاء فرنسا عن طريق البريد، كما يرسل نسخا مصورة. وقد أنشأت إدارة المتاحف الفرنسية أيضا مركزا للتوثيق سيأتى وصفه بالتفصيل فيما بعد.

مركز توثيق إدارة المتاحف الفرنسية

فى عام ١٩٩٢، افتتحت إدارة المتاحف الفرنسية التابعة لوزارة الثقافة الفرنسية مركزا للتوثيق فى مبناها الجديد فى باريس، لتوفير احتياجات العاملين فى الإدارة المركزية أولا وللإعلان عن أنشطتها بتقديم المعلومات والوثائق حول طبيعة وتاريخ وعروض مقتنيات المتاحف الفرنسية. ويفتح المركز أبوابه كل يوم من الساعة الواحدة والنصف حتى الخامسة والنصف، وبه إمكانية تخصيص مواعيد قراءة للوافدين من الأقاليم، أو من الخارج. و يضم المكان المخصص للجمهور خمسين مقعدا، وأربعة أجهزة كمبيوتر شخصية، وأجهزة قراءة أقراص الذاكرة CD-ROM برامج لـ سى دى روم فقط، و فيديو، وأفلام، ومصغرات فيلمية واتصال بالانترنت، و بقواعد بيانات متخصصة فى المتاحف، وفى أمانة المتاحف وفى سوق الفن، والقانون وإدارة ومجموعات المتاحف.

وتتكون جميع مقتنياته من ملفات للوثائق، وتقارير سنوية، ومجلات، وكتالوجات، وكتب إرشادية وقوائم جرد، ومشروعات للصور المتحفية، ودوريات عن متاحف فرنسا، وكتب متخصصة فى علم المتاحف وفنون عمل المتاحف، وإدارة المتاحف، وأفلام واسطوانات فيديو، وبرامجيات قراءة الذاكرة المتعلقة بكل هذه المجالات، وكلها متاحة يمكن الرجوع إليها. وهى مصنفة على أساسين: جغرافى وموضوعى.

هذا المخزون الذى يحتوى بالفعل على ١٥ ألف كتاب، و٢٥١ عنوانا لمجلات دورية حالية، و١٨٠٠ ملف وثائقى، أدخلت عليه توسعات كبيرة. وقد قرر المجلس التنفيذى للمجلس الدولى للمتاحف فى عام ١٩٩٥ أنّ يودع مقتنياته فى مركز التوثيق التابع لإدارة المتاحف الفرنسية. وبإضافة هذه الوثائق المتعددة اللغات، التى بدأ جمعها منذ عام ١٩٤٧، وخصصت لرجال المتاحف فى العالم كله، وتتكون من ٣٦٨ عنوانا لمجلات دورية،

و٣٥٠٠ كتاب، و١٠ آلاف كتالوج للمتاحف، أصبح لهذا المركز البحثى مكانة عالمية من الدرجة الأولى. وفيه تحفظ المقتنيات الخاصة بالمجلس العالمى للمتاحف المخزنة فى إدارة المتاحف الفرنسية بصفتها الأصلية للمجلس العالمى للمتاحف ، ويتواصل تزويدها بالمطبوعات التى ترسل لها ، يقوم مركز المعلومات المتحفية القائم حاليا فى مقر رئاسة المجلس الدولى للمتاحف بالعمل فى جمع وتنظيم كل الوثائق المتعلقة بهذه المنظمة ولجانها الوطنية والدولية المختلفة.

وقريبا سوف تتاح ميوزيه(Musees) قاعدة البيانات الببليوجرافية كمراكز التوثيق التابع لإدارة المتاحف الفرنسية ،أوالتى تحتوى على ما يقرب من ٦٠ ألف عنوان (منها ١٢ ألفا خاصة بإدارة المتاحف الفرنسية) و٤٥ ألفا خاصة بالمجلس الدولى للمتاحف(CDFM) على شبكتى المينيتيل والإنترنت، وبذلك تنشر هذه المقتنيات على نطاق دولى، وهى ذات قيمة لا تقدر بالنسبة للمتخصصين، ولمحبى المتاحف على نطاق العالم كله. ويجرى حاليا ادخال كل المصنفات الموجودة فى المتحفيات فى الببليوجرافيا المتحفية، وهى قاعدة بيانات قوائم الكتب التى أنشأها المعهد الكندى لحفظ وصيانة الوثائق.

وينشر مركز التوثيق قائمة كتب ربع سنوية تتضمن الكتب التى تطبع فيها كل المصنفات التى تدخل قاعدة بيانات المتحفيات (ميوزيه) مصنفة تحت عشرين عنوانا رئيسيا، وقائمة سنوية للمجلات الدورية. ويصل توزيع هذه المطبوعات حاليا ٣٥٠ نسخة، وهى ترسل لمن يكتب لطلبها .

وقد بدأ مركز التوثيق فى إدارة المتاحف الفرنسية كغيره من مراكز الدول الأخرى التى تصدر نشرة إحصائية للمتاحف تكون قاعدة مرجعية لبيانات المتاحف الفرنسية تسمى ملف المتاحف فى (Museoflle) ستكوين متاحة عن طريق المينيتيل والإنترنت. وقد أرسل نموذج استقصاء (استبانة) يتكون من ٢٢ صفحة في عام ١٩٩٥ إلى المتاحف التى تمتلك الدولة مجموعاتها، وأيضا للمتاحف المعترف بها رسميا الخاضعة للتفتيش. فتدفقت الإجابات على الاستبانة، وبدأ تكوين قاعدة البيانات. ولأنها تعد قاعدة بيانات لخدمة العاملين فى المتاحف والمتخصصين فى مجال مكتبات المتاحف ومراكز التوثيق ، فيمكن الرجوع إليها التماسا للمشورة والنصح حول التنظيم المادى (المعدات والأثاث والعلامات وألواح المعلومات وتخطيط المكان)، وتنظيم الوثائق المحفوظة على الأرفف ، وصيانة المجموعات، واستخدام الكمبيوتر فى أعمالها (اختيار البرامج، والنصيحة الفنية لتجميع قاعدة البيانات). وهى أيضا مركز عروض وتدريب متاح لتقديم وتجربة كل منتجات الوسائط المتعددة المستخدمة بالمتاحف ومجموعاتها، وهى ليست مجرد واجهة عرض لبعض الإنجازات المختارة، ولكن مكانا لمقارنة ومراجعة المنتجات من كل صنف ونوع.

رصيد جماعى مشترك

لقد حان الوقت لإدراك أن مقتنيات الوثائق المخزنة فى المتاحف تمثل رصيدا ضخما جماعيا، مشتركا و متنوعا، وفريدا من نوعه أحيانا، لا يستغل بدرجة مناسبة على الإطلاق، فعلى كل دولة أن تضع قائمة دقيقة لهذه المقتنيات للاستفادة من تكاملها، ولدعم ما هو قوى منها، وملء الثغرات بها على المستوى القومى، وكذا للتعرف على المطالب العاجلة لأمناء المتاحف ، والعمل على تلبيتها . وعلاوة على ذلك ، تنطوى وثائق المتحف على واقع أوسع كثيرا من مجرد كونه مجموعة مكتبة، فهى تتضمن محفوظات المتحف، وتوثيق الأعمال، والصور والمخطوطات، والأوراق غير المطبوعة والعابرة التى تتدفق يوميا على المتحف بعيدا عن الأوساط التجارية، وجميعها إضافة إلى المواد الخام التى يمكن الاستفادة بها جيدا.

ويتمتع المتحف المرتبط بشبكات الكمبيوتر بإمكانيات التوصل للعديد من مصادر المعلومات، «والمجموعات الحقيقية» ، التى لا يقتصر الأمر فيها على الرجوع إليها ولكن أيضا التى يمكن تغذيتها بمدخلات على مستويات مختلفة. مثل فوائدها للمتحف التى يمكن استرجاعها من الإنترنت، إذ تنظر المتاحف

اليوم إلى الإنترنت على أنه وسيط للدعاية والإعلان عن برامجها، أكثر من كونه أداة حقيقية للثقافة والمعلومات. ولئن أمكن أن تصبح الشبكة مكان عرض تجارى فعال، إلا أنها تفتح أيضا آفاقا متحفية جديدة، ويمكن أن تقوم بدور هام فى ديمقراطية المعرفة. فمثلا فى صيف ١٩٩٦، قام متحف الفنون الجميلة فى سان فرانسيسكو بإدخال كل مجموعته على شبكة الإنترنت فى شكل صور (يمكن تكبيرها)، ومدونات، حول كل المقتنيات بما فى ذلك المحفوظة فى الخفاء أو الصناديق، وبذلك ذاع العلم بمقتنياته على نطاق واسع، مما مكن الناشرين من اختيار الوثائق غير المعروفة كثيرا، وأتاح الفرصة للجمهور العام للتعرف على أعمال لم تعرض أبدا بسبب قابليتها للكسر. يعد النشر من الوظائف التى تختص بها المكتبة. لكى تقوم المكتبة بهذه المهمة كاملة يجب أن تتحول المكتبة إلى مركز حقيقى للمصادر الوثائقية، التى تجمع كل المعلومات المتاحة فى المتحف، وتعيد توزيعها وتصنيفها حسب الحاجة، وبأشكال متنوعة داخل المؤسسة وللعالم الخارجى.(٣)

ملاحظات

١- يوضح تنوع الأسماء المعطاة لمراكز الوثائق الملحقة بالمتاحف تداخل المهام المعهودة لها. ومع ذلك يبدو أن أغلب المتاحف القديمة لديها مكتبات، وأحدث المتاحف لديها مراكز وثائق، بينما هناك متاحف تفرق بين الإثنين، ولديها النوعان، وتقوم بعض المكتبات أيضا بأنشطة وثائقية واسعة، ويقوم قليل من مراكز التوثيق أيضا بإدارة مكتبات كبيرة. ومن أجل التبسيط فقد استخدمت فى المقال هنا اصطلاح مكتبة بالمعنى العام لمركز التوثيق.

٢- انظر مقال «مجلس المتاحف الاسكتلندية: نموذج لتدعيم المتحف» مجلة المتحف الدولى العدد ١٩١ (المجلد ٤٨، العدد ٣ ، ١٩٩٦)- المحرر

٣- لا يسمح المكان بنشر قائمة الكتب التفصيلية المقدمة من المؤلفة، ولكن يمكن طلبها من مجلة «المتحف الدولى ». المحرر.

عـــرض تجـارة الـرقـيـق

بقلم ديفيد سى . دفنش

David C.Devemish

متحف وزبك وفنلاند واحد من المتاحف النادرة فى المملكة المتحدة، بما يتمتع به من مجموعة دائمة مخصصة للرق وتجارة الرقيق، وإحياء للذكرى المائة والخمسين لوفاة واحد من قياديى البلاد المؤيدين لإلغاء الرق، أقيم معرض خاص، نظمه أمين المتحف ديفيد سى. دفنش، الذى يصف كيف عرضت على الجمهور هذه القضية المعقدة بوسائل متواضعة، ولكن فى إبداع عظيم. وكان المؤلف من قبل، مديرا لمتحف باربادوس

«توماس كلاركسن، صديق العبيد » هى العبارة التى تظهر على اللوحة التذكارية التى رفع عنها الستار فى ٢٦ سبتمبر ١٩٩٦ فى دير وستمنستر. وهى أيضا عنوان العرض الذى أقيم من ٢٩ يونيو إلى ٢٥ أكتوبر ١٩٩٦ بمتحف ويزبك وفنلاند، وهما الحدثان اللذان يخلدان الذكرى المائة والخمسين لوفاة توماس كلاركسن المولود فى وزبك، والذى كان بلا جدال، من أهم مؤيدى إلغاء الرق البريطانيين.

وقد كان الرق وتجارة الرقيق موضوعين مثيرين للاختلاف والجدل خلال المحاضرة التى القيت فى اجتماع اللجنة الدولية لمتاحف علوم الأجناس التابعة للجنة الدولية للمتاحف . الذى عقد فى ستفنجر سنة ١٩٩٥ ، فقد غادر أحد الوفود غاضبا عندما ذكرت أن العبيد كانوا يشترون من التجار الأفارقة، ولم يكونوا دائما من المختطفين ، وفقا للزعم الشائع بين الناس. ولقد حاولنا فى متحف وزبك وفنلاند تقديم القضية فى معرض صغير دائم، افتتح عام ١٩٩٣ . بعرض عنوانه. توماس كلاركسن والرق وتجارة الرقيق، وضعت فيه بطاقات تعريف بكثرة غير مقبولة، واكتظ بالعديد من الصور الفوتوغرافية التوضيحية الحديثة، ومعروضات قليلة . مجمعة هذا العرض جوانب حياة توماس كلاركسن برسومات توضيحية، وصورة زيتية لوجه حفيده فى طفولته، ومجموعة سجلات تذكاريه (Memorabelia) أغلبها محلية عن إلغاء الرق ، وتماثيل نصفية لتوماس كلاركسن ، وقائمة ببليوجرافية مصورة، وجانب مصور من حياة أخيه الأصغر جون.

أما العرض الخاص بالتجارة نفسها، فيتضمن ١٧٨٣ رسالة إلى تجار ليفربول من تاجر اسمه إجبويونج أوميونج من كالابار القديمة، كان يتاجر فى عبيد من قبيلة الإيبو، ورسومات إيضاحية لرق العالم الجديد، وواجهات عرض صغيرة « لتذكارات مقدسة للإمبراطور».

وكان أكبر أجزاء المعرض واجهة العرض الخاصة بكلاركسن يحتوى على مواد اقتنيت بمناسبة اجتماع بمجلس مستشارى الملك (Privy) عام ١٧٨٨ . وتشمل مصنوعات يدوية كالمنسوجات وبعض الأدوات المعدنية والجلود، وكذلك الحبوب والبهارات ، التى كانت سلع التناول فى التجارة «الشرعية» مع غرب أفريقية . ومعها أيضا شعار عاجى لتاجر رقيق أفريقى «أمين» «وسوط من حبال ذو تسعة سيور مجدولة»، كان يستخدمه ربان سفينة فى قتل أى بحار من بحارته. وفى ربيع ١٩٩٥ عينت لجنة إحياء الذكرى المائة والخمسين لتوماس كلاركسن، فنظمت حملة اللوحة التذكارية فى وستمنستر آبى، واستحثت منظمات أخرى على إحياء ذكرى أعظم أبناء وزبك، وعلى الأخص متحفنا، وذلك لإعداد معرض ضخم.

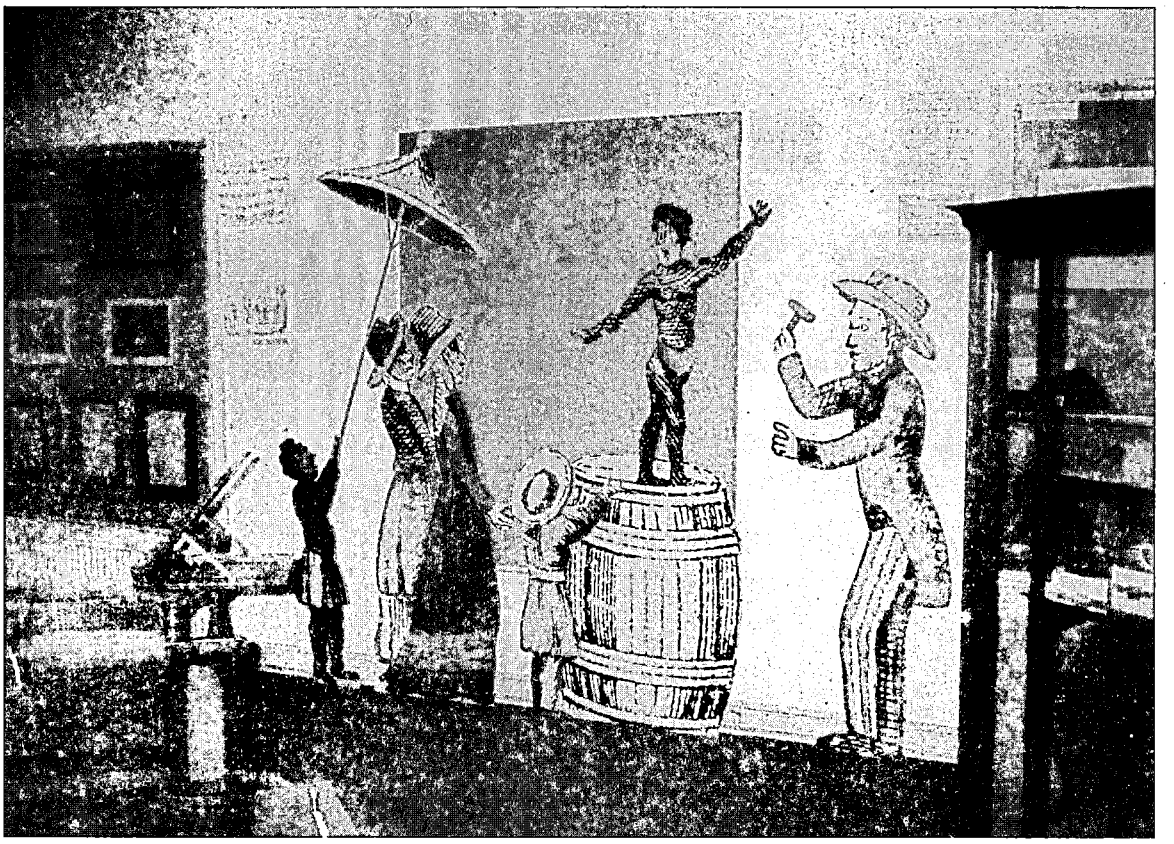
بدأت تخطيط العرض بالتصميمات اللازمة، وحصر المعروضات الملائمة، وقد وافق سليو كلاركسن من أقربائه البعيدين وبعض المنظمات غير المتحفية على إعارتنا بعض المقتنيات، ولكن بكل أسف كانت المتاحف الأخرى باستثناء نوريتش وبكسهل- وهو استثناء جدير بالاهتمام - ترد علينا بتعبيرات رقيقة «عديمة النفع».

وقد اختيرت صالة عرض هدسون، وهى غرفة مستطيلة أبعادها ٥ , ٥×١٣ , ٥ م ليقام فيها المعرض. وفى سبتمبر ١٩٩٥، أحيلت الخطة الأساسية إلى لجنة متحف وزبك، حيث قدرت النفقات اللازمة بالتفصيل، وأعدت الميزانية ، واقترح المتوقع مشاركتهم فى رعاية المعرض. وكان أكثر من تسعين فى المائة من الإنفاق الإجمالى البالغ ١١٢٠ جنيها (١٨٢٠ دولارا). باستثناء عائد المقتنيات- منحة من كفلاء خارجيين.

أسلوب منطقى بسيط

قام التصميم على أساس ترتيب حتمى للمعروضات، يمر بها المشاهد باتجاه عقارب الساعة حول الغرفة، مع دوران عكس حركة عقارب الساعة حول وحدات الجزيرة. وروعيت

ترجمة: محمد عبد الواحد محمد



ديوراما بالحجم الطبيعى لمزاد على عبد .

حماية المواد التى قد تتأثر بالضوء فوق البنفسجى، بمرشحات فوق بنفسجية، وصنعت قدر الإمكان فى أماكن مضاءة بضوء خافت. أما الموضوعات التى خصص لها مكان مكشوف، وكانت خفيفة الوزن بدرجة كافية لتحريكها ، فقد ثبتت على الجدران فى أماكن عالية. ووضعت المواد الصغيرة فى صناديق. أما المقتنيات الثمينة (مثل محتويات الصندوق رقم ٤، وكرسى كلاركسن، وصورتين نصفيتين زينتيتين لكلاركسن)، فقد وضعت تحت مراقبة آله تصوير جهاز الأمن، ومتصلة بشاشة تلفزيون ومسجل.

وقد يعد العرض إلى حد كبيرمعرضا فنيا، ليس فيه اختلاط بين المقتنيات ، المواد الأصلية والرسومات التوضيحية الثانوية فى نفس الوحدة، و أما المنتجات الفنية الأصلية كاللوحات الزيتية أو الفن التطبيقى، فقد وضعت كمصادر للمعلومات فقط . وروعى وضع الحد الأدنى من الرسومات التوضيحية الصغيرة ، مع تعويض ذلك بإعداد عناصر مأخوذة من مجموعات بيئية «بالحجم الطبيعى» من منسوخات مصورة بالتكبير، لونها فنان متطوع . وقد نالت اللوحات التوضيحية بالعرض عناية خاصة، فكانت مطبوعة بالكمبيوتر بحروف سوداء سميكة على بطاقات متنوعة الألوان . واختيرت المعايير اللونية الموضحة فى العناوين الفرعية والتعليقات تبعا لنوعها: سجلات شخصية بارزة لكلاركسن، مواد صلبة خاصة بالرق، ومواد للمقارنة أو نسخاً مطابقا ورسومات توضيحية حديثة.

وقد روعى الحد الأدنى فى كتابة النصوص فى اللوحات التوضيحية ، وذلك لأن الخلفية التاريخية كانت مشروحة فى المعرض الدائم فى البهو . فاشتملت فقط على الحقائق الرئيسية البسيطة، التى قد تتعرض للنقد على أساس أن من ذكر من المطالبين بإلغاء الرق، هم فقط إخوة كلاركسن، وبصرف النظر عن القسم المخصص لعرض ما يتعلق بأولاده إكوينا و (الذى عاش محليا فى فترة ما) . الذى تعمدت ان يكون صغيرا، لأنى لم أرغب فى التعرض للخلافات والادعاءات التى هزت حركة إلغاء الرق فى الفترة ما بين ١٨٣٤ و١٨٤٤، وربما شوهت تماما التاريخ الثابت منذ ذلك الحين. يبدأ العرض بترحيب بالزوار عند المدخل برسومات توضيحية، وأيضا بأشجار نخيل لإضفاء جو استوائى. وفى تحرك الزوارحول الحجرة باتجاه عقارب الساعة، يلتقون بالمعروضات الواحد بعد الآخر على الترتيب

التالى: التجارة الثلاثية- خريطة للمحيط الأطلسى مرسومة على نسيج مضلع توضح تجارة الرقيق، وأسلحة وشجرة سنط ،كلمات شكر وامتنان لرعاة المعرض والمعيرين، والمتطوعين، ثم ديوراما النخاسة وهى مجسمة وملونة بالحجم الطبيعى فى «مجموعة عناصر من البيئة الطبيعية » تكونت بتركيب صورة من الصور المستنسخة بحجم ضعف الفولسكاب ، ومثبتة على ألواح خشب رقائقى (أبلكاش) مكون من خمس رقائق بسمك ١,٢٧ سم، مقطوع ومدهون.

ثم قلعة الرقيق- وهى صورة مستقطعة ملونة ومكبرة من صورة مطبوعة من القرن الثامن عشر لقلعة كريسنيا تربورج بأكرا.

ثم التجارة الأفريقية/ العملة والتبادل (فى صندوق رقم ١)- ثم مقتنيات صغيرة تصور اقتصاد غرب أفريقية وتجارة الرقيق، مثل المانيلا (شكل قديم من أشكال العملة فى غرب أفريقية على هيئة سوار صغير)، ومحابس قدم، ونموذج لزورق شجرى (زروق تموين) مستخدم فى غرب أفريقية - صور مطبوعة وخرائط مقتبسة من الفنون الجميلة بمدينة كاواى بجزر هاواى.

سفينة العبيد- مسقط رأسى مكبر، ومسقط أفقى (كل منهما ١٠١×٢سم) لجداول مائية من عمل توماس كلاركسن، مع أسلحة وسوط من الحبال متعدد السيور.

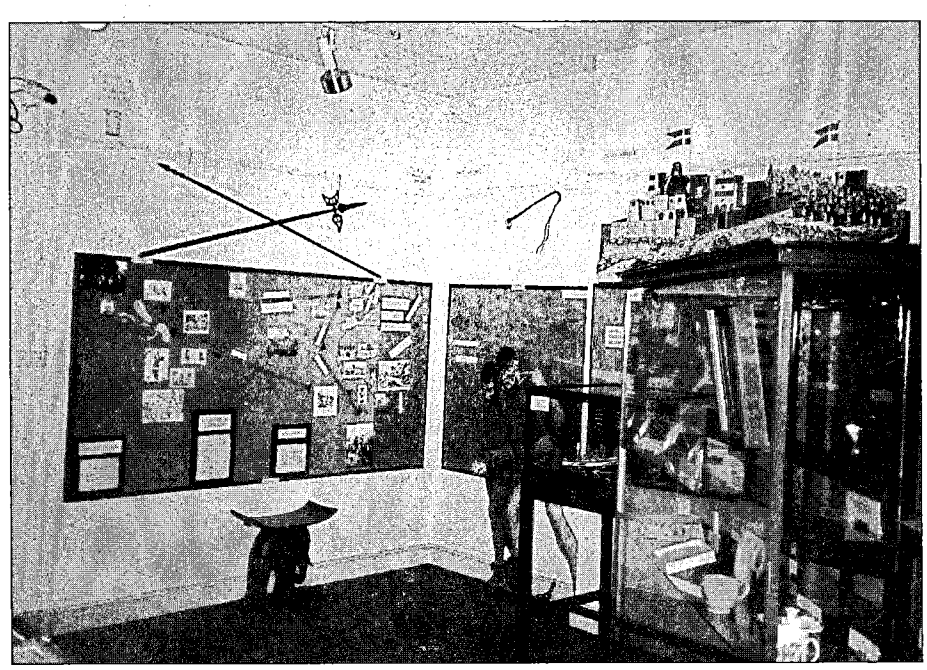
- توماس كلاركسن فى مكتبته- وهى صورة مستقطعة بالحجم الطبيعى لتوماس كلاركسن من صورة مطبوعة من عمل سى تيرنر، ١٨٢٨، ملونة على غرار الصورة الفوتوغرافية للوحة الأصلية من عمل أ.إى شالون، وأعدت كذلك من خشب رقائقى (أبلكاش) ٥ رقائق سمك ١,٢٧ سم.

راية سفينة عبيد- وهى نسخة مطابقة لراية فى المتحف البحرى القومى، استولت عليها البحرية الملكية فى أثناء حملات قمع تجارة الرقيق ١٨٦٢-١٨٦٦، وإلى جوار ذلك مستقطع ملون لجارية بالحجم الطبيعى، كتفها موسوم بالحروف الأولى لمالكها الجديد.

- أمريكا اللاتينية. المقصد الرئيسى للعبيد: ثلاث صور مطبوعة، تصور استخدام العبيد كبحارة وعمال مناجم وصناع منتجين.

أمريكا الشمالية- وثائق وصور مطبوعة وصندوق معروضات تذكارية مستعارة من جون جودكين بمدينة باث (جنوبى غرب انجلترا).

- جزر الهند الغربية- مزاد للعبيد- مستقطع ملون بالحجم الطبيعى من صورة



خريطة الأطلسى مرسومة على نسيج مضلع تصور التجارة الثلاثية .

مطبوعة على كوب خزفى كبير Mug لواحد من مؤيدى إلغاء الرق ، تبين صبيا صغيرا أسود فوق برميل روم للويسكى يباع بالمزاد العلنى لأسرة بيضاء.

-عقارب ثارب Tharpe- نسخ طبق الأصل بالفاكس لتخطيط صيغة ومواصفات لمستشفى عبيد فى جامايكا، رسمت كمسودة لأسرة مقاطعة كمبردج شاير (شرقى انجلترا).

- الحياة الشعبية (صندوق رقم ٢)- ويشمل آنية فخارية شعبية صنعها خزاف فى سانت لوتشيا، وكذلك أمثلة أخرى لحرف يدوية، بما فى ذلك جلد بطن خروف أسود (وكلها مواد من مجموعتى الخاصة).

- السكر (صندوق رقم ٣) - وبه مقتنيات تصور نمو قصب السكر وتصنيع السكر، كان المنتج الرئيسى لرقيق جزر الهند الغربية.

أولا وداب إكويانو- ملصق به صورة وجه إكويانو.

جون كلاركسن- عرض إيديوجرافى يصور الرحلة البحرية لجون كلاركسن، أدميرال الأسطول الأسود، وأول حاكم أسود لسيراليون (فى عام ١٧٨٧ أبحر من نوفا سكوشيا إلى سيراليون حوالى سنه ١٦٠٠) ، وهو ممن عضدوا بريطانيا العظمى فى أثناء الثورة الأمريكية ومن مؤسسى مدينة فريتاون.

-مقتنيات مختارة (صندوق رقم ٤)- مقتنيات تتسم بحسن الذوق تتعلق بالموضوع العام للمعروضات على الأرفف الزجاجية.

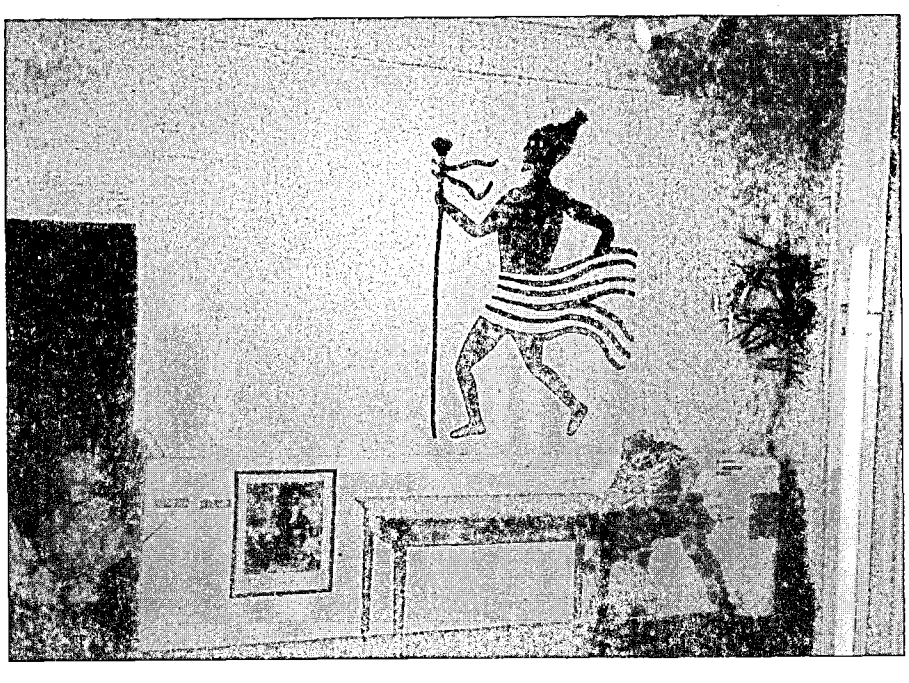
- جون كلاركسن- منمنات للوجه وبصاته الفرنسية الفضية.

- إلغاء الرق- أوانى فخارية تذكارية وتشمل الكوز MUG الذى استخدم قاعدة لديوراما المزاد العلنى للعبد.

- النخاسة- وهى تمثال صغير ودمية وعملات نقدية، وأوراق نقدية وتحرير أرقاء وكتاب ١٧٧٣ لشاعر العبيد فيلبس ويتلى.

-كرسى توماس كلاركسن- معروض على منصة، وكرس الكتابة المصنوع من الخشب والخيزران المجدول مع مكتب صغير، متحرك أمامه ، كان قد أهدى منحة للاتحاد الاحتكارى القومى من مارى دكنسون ابنة جون كلاركسن وأرملة ابن توماس كلاركسن الذى يدعى أيضا توماس .

- «برج» مصنوع من أربعة ألواح عرض متلاحمة- رأسيا فى نهاية خط سير العرض. يظهر سمات الرسوم الزيتية الكبيرة الأصلية لتوماس كلاركسن، كفتى مجهول ، ولشيخ فى عمر كبير، من صنع الفنان هنرى روم ١٨٣٨، وصور مطبوعة، ومذكرات أخرى، بما فى ذلك محضر انتخابه رئيسا لجمعية مقاومة الرق فى عام ١٨٤٠. ورسم المسقط الرأسى لتوماس كلاركسن التذكارى ، وازبك فيسيبك وهو التصميم الأصلى للسير جلبرت سكوت، والذى عدل فيما بعد عن طريق ابنه .



نسخة مطابقة لراية سفينة عبيد تم الاستيلاء عليها بواسطة البحرية الملكية فى أثناء قمع تجارة الرقيق ١٨٦٢- ١٨٦٦. الأصل موجود فى المتحف البحرى القومى.

التاريخ والسياق والهوية بمتحف سوكوما

بقلم مارك هـ. س. بسير

Mark H. C. Bessire

كيف يمكن لمتحف أن يتجنب «إغفال» المقتنيات التى انتزعت من الممارسات والبيئة التى أضفت عليها دلالة؟. ولهذا السؤال معنى خاص بالنسبة للمتاحف الإفريقية ، حيث يكون للمنتجات الفنية البدائية الفردية فى كثير من الأحيان علاقة فعالة بالمجتمع، وتشكل جزءا من تجربة ثقافية كاملة. إن الإجابة المتسمة بعمق التفكير والابتكار لمتحف سوكوما بجمهورية تنزانيا الاتحادية، يسردها مارك هـ س. بسيره الذى أنهى مباشرة منحة لفولبرايت فى الدراسات المتحفية بمتحف سوكوما، وقد نسق حديثا فن عرض الهوية: نحت إفريقى من مجموعة تيل لمتحف فن بجامعة هارفارد.

بدأ متحف سوكوما فى المنطقة الشمالية الغربية لجمهورية تنزانيا الاتحادية حديثا العمل على إعادة فهرسة مجموعة مقتنياته من تراث سوكوما، بإعادة تصميم مساحات عرض جديدة. وقد كشفت هذه المهمة الضخمة عن كثير من المشاكل المتعلقة بالعرض المتحفى المعاصر ، وطريقة تتابع عرض المنتجات الفنية البدائية الثقافية فى بيئة المتحف.

وفى التعرف على العرض الذى يعود إلى فترة تتراوح بين عشرين وثلاثين عاما، وقد انتهز المتحف الفرصة لدراسة أهمية المقتنيات ومدى تأثير قيمتها التعليمية. وكانت للمسائل التى أثيرت فى أثناء الخطة أهمية موضوعية وفلسفية لمتاحف الفن والمنتجات الفنية للثقافات البدائية. وقد أراد المتحف الإبقاء على الميراث الثقافى والحفاظ على القوة الرمزية للمقتنيات، كما عنى بعدم إغفال المقتنيات التى كانت نتاج الممارسة والسياق عند وضعها فى المتحف. وكان هناك أيضا إدراكا لعلاقة مجموعة المتحف بتاريخ المؤسسة، و التصنيفات التى كانت تستخدم فى تنظيم المجموعة[1]. وكانت كل هذه الاهتمامات متصلة بضرورة تحقيق تفهم أفضل لمجموعة المقتنيات الدائمة عن طريق توفيق تاريخها وسياقها وهويتها داخل محيط المتحف.

وفى الأعوام الماضية كانت مسألة وضع سياق للمنتجات الفنية للثقافة البدائية موضوعا للحوار بالنسبة للمتاحف والفنانين والعالم الأكاديمى والجماعات الثقافية.

وكثيرا ما كشف هذا الحوار عن اتجاه المتاحف إلى التمسك ببرنامج إشرافى معين فى تكوينات معرض ، أو استبعاد أحد المقتنيات أو العناصر الثقافية من السياق العام. وأسفر تحدى الفهرسة التقليدية وطرق التصنيف عن نتائج المعالجة الإشرافية التى تتسم بالمهارة للمقتنيات ودلالتها. وأثرت هذه القضايا على تقويم خطة متحف سوكوما الأولية، لإبراز معرضه. حيث قرر المتحف أن اتباع بديل لحل مشكلة الاستبعاد من السياق بعرض المقتنيات الثقافية فى محيط تعليمى يوفر كل المعلومات الثقافية والجمالية والتاريخية المتعلقة بالموضوع، مع اعترافه فى نفس الوقت بأصالة وجود الاتجاه الإشرافى. مما يؤدى إلى تكوين برنامج يعمل على تعليم الجمهور كل ما يتعلق بالسياقات والمعانى الأصيلة للأشياء، ويتمسك فى مستوى آخر بالهويات المختلفة للأشياء الناشئة عن الانتزاع من السياق ، أو تراكم السياقات داخل المتحف.

واليوم، يواجه المتحف سؤالا وحيدا فى تحليله الذاتى الحالى لعملية الإحياء والتجديد، وهو : كيفية الدفاع عن هويته وسياقه فيما يتعلق بعلم الأجناس ، أو من الناحية التاريخية أو الثقافية، أو من ناحية كونه متحفا نابضا بالحياة.. من يعرض ثقافة من ؟. ومتحف سوكوما لا يعيد تصميم عرضه عن حضارة سوكوما فحسب، بل إنه يعيد كذلك فحص تاريخ المؤسسة نفسها، وهى تهدف إلى إظهار برنامج المشرفين على العرض، وكذلك أسباب وكيفية اختيارهم تقديم مظاهر معينة من حضارة سوكوما. والمقصود بهذه الوسيلة إزالة اللبس عن صلاحية المتحف، وتاريخه كمؤسسة رسالتها عرض المقتنيات كوثائق تاريخية، وعرض والإنتاج الفنى البدائى لذاته، إلى جانب الفن الذى جمع واختير ليمثل الحضارة المعينة. ولا يعد هذا مهمة بسيطة بالنسبة للمتحف الذى أنشئ أساسا بمعرفة الأب ديفيد كليمنت، المبشر الكاثوليكى فى أفريقية، بمساعدة عنصرين كنسيين من المواطنين، هما بانا سسيليا ولجنة بحوث يوجورا. هذا ولا يكشف ما تم عرضه حتى الآن بمتحف سوكوما عن التاريخ الكامل لأصول المتحف. ويشاهد الزوار الأعمال الفنية الممتازة للثقافة البدائية فى المجموعة الدائمة، ويتعرضون لمعلومات تتعلق برؤساء سوكوما، وجمعيات الرقص والحدادين

ترجمة: محمد عبد الواحد محمد

وعاء القربان المقدس، مصمم بمجموعة رموز سوكوما، يحمل فى الموكب السنوى فى عيد القربان.

والأطباء التقليديين. لكن المتحف بمستوى آخر يمثل تاريخ الكنيسة الكاثوليكية فى أفريقيا بعامة، وفى منطقة سوكوما بجمهورية تنزانيا الاتحادية بخاصة . فالكنيسة فى يوجورا مقامة عند نهاية طريق تصطف الأشجار على جانبيه، تعلو فوق قاعات العرض المحيطة به فى المتحف. وتطل الكنيسة الكبيرة الدائرية على منظر طبيعى، وتمثل الأشكال المرسومة بالزيت فيها بصورة رمزية الشكل الثلاثى لبيت سوكوما التقليدى. وهو يشبه أيضا الشكل الثلاثى للوبينجو Lubingu ، وهى تميمة تلبس توقيرا لأسلاف الإنسان من جهة الأم، التى فسرتها كنيسة بوجورا بأنها إشارة ذات دلالة إلى ثالوث الأب والإبن والروح القدس. وحين بنيت الكنيسة المستديرة – وهى أول طراز من نوعه فى تلك البلاد– فى الخمسينيات على هيئة بيت سوكومى تقليدى أثارت جدلا شديدا .أصبحت أبروشية بوجورا فى سنة ١٩٥٤، تحت إشراف الأب ديفيد كليمنت المركز التجريبى والروحى الرسمى لعملية «الملاءمة» التى كانت فى ذلك الوقت متصلة بتعليم الطقوس الكاثوليكية من خلال رموز وتقاليد وطنية – قد أثارت تساؤلات كثيرة من المبشرين الغربيين والكهنة الأفارقة. ومع ذلك، فبدعم من باناسسيليا ولجنة بحوث بوجورا ، استطاع كليمنت توجيه مسار المعرفة والدين المحليين نحو ترجمة الطقوس والرموز الكاثوليكية إلى لغة سوكوما ، ثم إلى لغة السواحيلى فيما بعد . كل مقطع فى لغات الميانتو معناه لغة ، ولم يكن للرؤية أو التخطيط أى نصيب فيما استنبطته فكرة المتحف لعمل التوافق. وقد كانت فرصة ممتازة فى عصر خاص وفى موقف دقيق. وتطور المتحف فيما بعد إلى أداة لتحقيق التوافق، وأصبح متنفسا لعمل بانا سسيليا ولجنة البحوث . كما كان فرصة مناسبة للتحولات بالنسبة للكنيسة الكاثوليكية فى جمهورية تنزانيا الاتحادية، ولحكومة مابعد الاستقلال، و فى اللحظة التى تأكد فيها الأب كليمنت أن بمقدوره التوصل إلى طريقة معينه. فى منتصف الستينيات، وبعد قضاء الحكومة على نفوذ الزعماء، ظهر سريعا كليمنت فجأة يجمع المقتنيات النادرة. فأحرز ثقة بعض الأسر الملكية التى كانت مهتمة بالاحتفاظ بمقتنياتها الملكية، وراغبة فى تقديمها للمتحف الجديد، أو الاتجار فيها معه. وبالتدريج واصل اقتناء التحف ووضعها فى المقصورة الملكية، وهى بناء شيد على هيئة عرش ملكى. ومع ذلك، فحتى قبل بناء المقصورة الملكية فى عام ١٩٦٩ خصص أول جزء من مبنى المتحف وهو سوكوما– لباناسيسيليا، وافتتح فى ٢٢ من نوفمبر ١٩٦٨

ويعد مشروع المتحف الحالى من بعض الوجوه محاولة لتحديد عناصره وعناصر يوم عيد سانت سسيليا . وفى هذه الدار مجموعة من التحف الفنية لثقافة سوكوما البدائية، مهداة من أعضاء بارزين فى بانا سيسيليا. وفى عام ١٩٧١ شيدت قاعة الرقص لتوضيح أهمية الرقص فى ثقافة سوكوما،

وإظهار التقدير اللائق لأهم جماعات وفى الرقص فى المنطقة وهما باجلو باجيكا، وفى البداية فى أوائل الخمسينيات، حاول الأب إكليمنت إدخال أغانى سوكوماورقصاتها فى الكنيسة ، تأكدت عنده أهمية اكتساب احترام كبار راقصى سوكوما. ولهذا الغرض، رعى مهرجان رقص افتتح عقب موكب يوم عيد القربان الدينى التقليدى. وكان كليمنت أول رئيس يجمع هاتين الجماعتين سويا لتنظيم لقاءات، وشجعهما على الاشتراك فى مسابقات للرقص فى بولابو Bulaba ، وهو الإسم الذى يطلق على عيد القربان فى سوكوما.

استعادة التاريخ

يوضح هذا التاريخ والوصف الموجز كيف أن التاريخ يعد تكملة للمعرض، مما يحتم فهما أكثر عمقا لهذا المكان الفريد للمتحف فى تنزانيا وسوكوما، وللتاريخ الكاثوليكى. ولو عدنا إلى فكرة تنظيم البرنامج الموجه، الذى يتحيز بوجهة نظر معينة، لأدركنا بسهولة السبب فى إخفاء هويته ، وإبعاده المؤثرات الكاثوليكية للمساعدة على استخدام الرمز فى مجموعة المقتنيات ، كالتزام بالصرامة من جانب سوكوما. وحين ندرس تاريخ متحف سوكوما ، وبرنامج معرضها، فمن الضرورى الاعتراف بدور الغرب فى تأسيسه. ومن التحديات التى تواجه المتحف الإفريقى عادة تعريف التراث الفلسفى للفئات ونظام تصنيفه.

ويعد مشروع المتحف الحالى ، من بعض الوجوه محاولة لتحديد عناصره وعناصر مفهومة التى يمكن تعريفها على أساس أنها تصنيفات، وتحديد علاقتها بالتاريخ والسياق والهوية. ويريد المتحف إصلاح تاريخه وتنشيط

الجناح الملكى فى متحف سوكوما .

المجموعة لتعبر عن صورة وجهات النظر. فأى مظهر كبير التغير الملحوظ، إنما يعد رد فعل للفكر الغربى الذى يسميها الفيلسوف الإفريقى فى سى موديمبه «فكرا أفريقيا» تتكون من تصنيفات أوروبية أصلية وأساليب عرض، ونظرة زمنية للحضارات وتاريخ الفن. وحين تطبق هذه القضايا على برنامج المتحف من البداية توضع قيود قوة تنظيم المتحف. وقد انتقدت بالفعل بعض المتاحف فى الولايات المتحدة بسبب فرضها تفسيرات معينة لفنان أو لحركة من خلال معروضات خاصة، لإضفاء الشرعية على تنظيم عملية تجميعها وربما يكون هناك نقدا بعد الاحتلال لعملية التجميع المبكرة فى متحف سوكوما، ولكن المتحف يشعر بمسئوليته عن كشف النقاب عن تاريخه وسياقة وهويته، متيحا للمتاحف الأخرى فرصة حسم الأمر بالنسبة لها.

وكما شاهدنا تغير ما بعد الحداثة فى علم الإنسان والإنسانيات من الطبيعة إلى الثقافة، ومن التاريخ إلى التفكير المنطقى، كذلك الفن أيضا. ومتاحف الأجناس العرقية تقوم بتحويل التصنيفات التى بطل

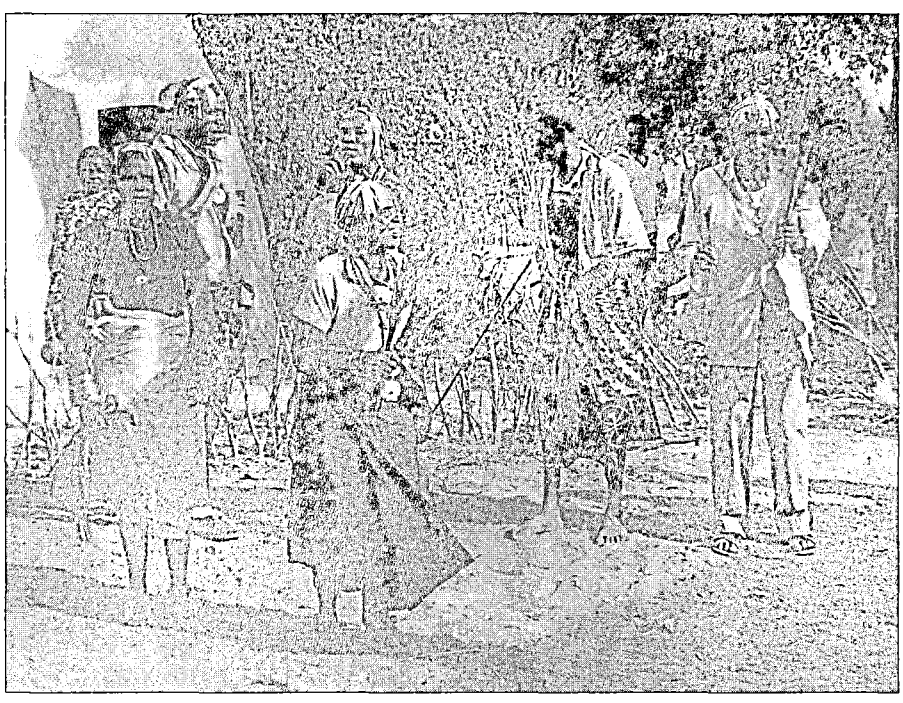
استخدامها، على الأقل فى محاولة لحل شفرة الدلالات واللوحات التى ولى زمانها، واليوم، يتوقف تخطيط المعرض بقدر كبير على كيفية العرض، كما يتوقف على نوع الفنون المعروضة. ويخطط متحف سوكوما لأن يتجاوز معايير التنظيم المتحفى الأساسية بالنسبة لاستخدام الرقاع،وذلك بحل شفرة المجموعة الدائمة، وعمل التوثيق الكامل فى لغات الكيسوكوما والكيسواحيلى والإنجليزية. وأخيرا سوف يظهر برنامجه كذلك من خلال عرض لتاريخ المتحف. وبوسائل كثيرة تمهد إعادة تشفير المجموعة مجال استخدام الرقاع، وتهيئ الطريق لهيئة متحف سوكوما آنئذ لتبحث بالتفصيل علاقة المقتنيات بترتيبها. فإذا تم تحديد المقتنيات فى نطاق تاريخها وسياقها وهويتها، فقد يظهر «تنظيم» جديد.

ويشعر دكتور بول مسيموا مدير متحف القرية فى دار السلام، بأن تحديد السياق ضرورى عند عرض المقتنيات الإفريقية فى بيئة متحفية. وقد أوضح فى لقاء معه وجوب مصاحبة المقتنيات بوصف ثقافى وصورة فوتوغرافية لها (أو نماذج مماثلة) فى وضعها الأصلى وبرنامج تليفزيونى إن أمكن.

ويرى إضافة إلى ذلك أن فى أداء مجموعة فنية قد يكون من الصعب تمييز أى شىء اقتنى مع الزعم بأنه قطعة من فن. وقد اختار متحف القرية- الذى يعرفه دكتور مسيموا بأنه «متحف حى»- أن تكون له أيام ثقافية تدعمها الطوائف المحلية ،التى تقدم رقصا وأغانى وطهيا وأنشطة أخرى من جماعتهم الثقافية الخاصة، وذلك لخلق سياق حول الفن. وجمهور متحف القرية الإفريقى- كما يدعى - مهتم بالكلية أكثر مما هو مهتم بالنظرة إلى الأشياء الفردية فى وضع جامد (٢).

مكانة مجموعة المقتنيات فى المجتمع

وبالمثل، فإن متحف سوكوما ، وقد أخذ قضيته



افتتاح جناح الطبيب التقليدى فى متحف سوكوما . الأطباء التقليديون يرقصون رقصة امبينايا بالونجو.

السياق فى الاعتبار، حاول دمج المجموعة الدائمة بالمجتمع المحلى. وبهذه الطريقة، حافظت مقتنيات المتحف على فعاليتها بوصفها أيقونات ثقافية، ويمكن أن يعتبر متحف سوكوما أيضا متحفا حيا. ورغم أن المقتنيات متفرقة بفواصل حوائط المتحف، فمن المرغوب فيه دمج ثقافة سوكوما ببيئة المتحف لخلق بيئة مهجنة من السلطة التنظيمية والمحيط الثقافى. وتوجد أمثلة كثيرة للارتباط الوثيق بين المجتمع والمتحف. وفى ١٩٩٥، صحب الكبار من جماعة بانا سسيليا الطبلتين الملكيتين المستعارتين لاستخدامهما فى المراسم الملكية فى إمارة مجاورة. ومثال آخر هو ميزى كيشوشا، بودوموچى، الرئيس المحلى لجمعية رقص باجالو، ووالد مدير متحف سوكوما جفتا كيشوشا، فهو كثيرا ما يزور المتحف ليبارك مقتنيات جمعية باجالو، ويعيد لها قوتها.

وحين تقع هذه الأحداث الاحتفالية مع المقتنيات يمكن بهذه المقتنيات تكشف عن إحساس قوى بهويتها وغاياتها الثقافية، وما يبقى مع القطع هو الأشياء الموضوعة بخلفية العرض. وهكذا، فإنه بدلا من «إغفال» المقتنيات خلال العرض، يحاول متحف سوكوما الإبقاء عليها« مفعمة بالحياة» ، ويقاوم أى اتجاه نحو إهمالها أو فقدان ما لها من بشيما (أى احترام بلغة السواحيلى) عند رعايتها، ولقد تعلم فريق التسجيل من لقائهم مع الأطباء التقليديين أن معظم الطقس أو العقار، الذى تحتويه أوانى اليقطين (الكالاباس) وملابس الرقص أو البمبه (قرون الحيوان) قد دعم قوته فى فترة وجوده بالمتحف. وعلاوة على ذلك، فإن شأنه شأن كثير من أدوية سوكوما، يجب استعمال بعضه أو تنقيته ليمنح قوته عزما جديدا. وعلى هذا فإن العرض ليس هو الذى يبطل القوة، وإنما هو فقدان الاحترام ، أو الاستخدام العملى من قبل شخص يتم تلقينه مبادئ علم الدماء.

لقد تيسرت القدرة على مقاومة تأثير البناية الضخمة المظلمة، التى يمكن أن تسحق المنتجات الفنية البدائية الثقافية، وذلك بفضل تقوية ثقة الجماعة الممثلة، وبخاصة أولئك الكبار الذين تدخل مقتنياتهم ضمن المجموعة الدائمة، كذلك تم تحقيق النشاط الثقافى للمتحف بفضل إنشاء مركز لأولئك الذين يمارسون الطرق التقليدية، والذين يريدون تعلم التاريخ، والذين يبتدعون تقاليد جديدة، وكثيرا ما تعزز النظرية بالممارسة فى مثل هذه الحالات، مثلما حدث مع يوسف ماهييجو لوبانده مدير مركز بوجورا الثقافى، عندما حضر تنصيبا ملكيا فى إمارة سيما عام ١٩٩٥ . ولفترة تزيد على خمسة وعشرين عاما، لم يكن فى أوزوكوما احتفالات تنصيب على وجه الخصوص، وكانت إعادة انبعاثها الجديد صعبة، حيث فقد كثير من الامتيازات الملكية، ومات كثير من (البانانج أوما) أو الأتباع الملكيين. وقد ترك هذا الأمر الجيل الحاضر فى حالة فراغ، ودون معلومات تتصل بالاحتفالات الطقسية الملكية لسد كوما. وقد ملأ المتحف وهيئته هذا الفراغ بالنسبة لإمارة سيما، وفى مناسبات أخرى كثيرة لم يوفرا فحسب المعلومات الضرورية المتصلة بالشعائر والطقوس، بل إنهما وفرا كذلك أمثلة موثوقا بها لامتيازات سوكوما الملكية، والتى هى ضرورية للاحتفالات الطقسية وقد شرح ميزى لوبانده أنه فى أثناء التنصيب فى إمارة سيما، قاد هو الزعيم الجديد خلال خطوات حفلة التتويج كمعلم، ذلك أن قلة من المشاركين مارست بشكل دائم تجربة الشعائر والطقوس الملكية.

وحيث إن الدمج مع مجتمع سوكوما جزء كبير من أنشطة المتحف، فيجب إعادة صياغة البرنامج الشامل وتوافق المستقبل مع ماضيه السوكومى والكاثوليكى. وللسيطرة على هوية المشروع، يخطط متحف سوكوما لكشف الغطاء عن برنامجه الأصلى والتجربة التاريخية للمؤسسة، لكى يقدم للزائر الخيار فى تفرس

المجموعة بمستويات متعددة. ويقاوم المتحف اختناق وانتزاع سياق متاحف الأجناس العرقية، وذلك بأن تقدم المجموعة الدائمة الفرصة لتروى تاريخها من خلال عرض متحفى قدر المستطاع عبر مسابقات رقص معاصر، واحتفالات طقس ملكية.

وبدعم مالى وتدريب مهنى محدودين، يكافح متحف سوكوما لتأكيد التزامه بثقافة سوكوما. ورغم أن مهمة المتحف قد تكن مختلفة جدا عن غيره من المتاحف ، فإن القضايا الموجبة والسالبة المثارة عن طريق تجارب المتاحف الأخرى، ساعدت على وضع القيم المتغيرة للمشروع، لتسجيل المجموعة وإعادة تصميم أمكنة العرض، وفى أثناء العمل، ظل المتحف يعود إلى قضايا التاريخ والسياق والهوية. وقد تحقق من استخدام مقتنياته من أجل الشعائر والطقوس ، إلى جانب تلك التى تخص المجتمع المحلى، يعزز هوية ورمزية المقتنيات التى فى رعاية المتحف. وبطرق كثيرة، ترتبط هوية المقتنى بالتاريخ والسياقات المتغيرة. وتقوى هويته حين تخلد هذه القيم. ويجسد استعماله أيضا الهوية، فى حين يبرز التاريخ فى نفس الوقت، الذى يضعه فى سياقه الأصلى. وفى داخل هذا الموضع، تتجدد المقتنيات التقليدية والاحتفالات الطقسية، وتزدهر من جديد بفضل الابتكار المعاصر والمجتمع.

ويريد المتحف أن يتموضع فى هذا الموقع، حيث يندمج التقليد والتجديد ، لأنه مكان لالتقاء الهويات المتغيرة للمتاحف ولثقافة سوكوما (٣).

ملاحظات

١- مازال تاريخ سوكوما وثقافتها يقومان أساسا على التقاليد الشفهية. ولما كان مؤسسو المتحف أول من نظموا تاريخ سوكوما وثقافتها، فينبغى رؤية التاريخ الذى اختاروه ليقدم من خلال عرض المتحف ، فى ضوء برنامجهم وكتفسير لتاريخ سوكوما.

٢- راجع :-

2. See Fidelis T. Masao, 'Reviving the Village Museum in Dar-es-Salaam', *Museum International*, No. 177 (Vol. 45, No. 1, 1993).

٣- لا يسع المؤلف إلا أن يقدم شكره لأعضاء قرية بوچورا، وفرقة رقص باناسسيليا، واللجنة التنزانية للعلوم والتكنولوجيا، ولجنة فولبرايت، لدعم عمل متحف سوكوما.

الكتب

عروض المتحف فى النظرية والتطبيق

by David Dean, London/New York, Routledge, 1994, 177pp. + introduction

عندما يأتى وقت الاتصال بين المتحف وجمهوره غالبا ما يجد أخصائيو المتاحف، وعلى الأخص العاملين فى مجال العرض أنفسهم، غالبا فى حيرة، بين النظرية والتطبيق. وعلى الرغم من أن هذين الجانين متكاملان، إلا أنهما كثيرا ما يتناقضان ، أو ببساطة يتعارضان. ولكنهما يظلان القاعدة الثنائية لترتيب القطع فى مساحة العرض. وبالتالى يصبح أخصائيو المتاحف سواء المرممين أو مديرى المشروعات أو منظمى العروض، فى موقف التسوية للتقريب بين التعارض الشديد وبين،التفكير النظرى والتفاصيل الفعلية للمعرض على الواقع.

يقترح دافيدلين مؤلف هذا الكتاب أن يكون أسلوب العرض متكاملا ، وهو مجهود تجميعى بين النظرية والتطبيق فى موضوع العرض، ومكانه بالمعرض. وينتقل بالقارئ فى جولة طويلة كاملة ، من تخطيط المعرض، وحتى تقييمه بعد إتمام الجولة.

ويتناول مختلف مكونات العرض فى ثمانية فصول، يعالج كل منها خمسة موضوعات فى المتوسط كما يتناول موضوعات متنوعة مثل المعالم الأساسية لمظاهر العرض ، والجمهور وتثقيفه، والتصميم، والظروف العامة والخاصة، والإدارة، والتقويم، وكذلك المعالم المرئية والمسجلة، وأخيرا أهمية الحاسب الآلى فى عالم المتاحف.

ويتطلب جميع ذلك مهارة فى الأسلوب بتغطية موضوع واسع كهذا فى مائتى صفحة. وحتى يقال الحق، فإن أسلوب الكاتب ليس لدرجة القول بأن الكاتب لم يكن فقط دقيقا وصادقا، بل كانت دوافعه لتحقيق العملية التعليمية واستعداداته مدعمة بخلفية معرفية شخصية واضحة، فضلا عن جاذبية ووضوح الرسوم التوضيحية، وأسلوبه فى العرض.

يساند النص المزود جيدا بالرسوم والصور، العديد من التفسيرات الخاصة، والرسوم البيانية والتخطيطية، التى تتميز بتأثيرها البصرى الرائع وبسهولة فهمها، وانسجامها مع الإرشادات النظرية المصاحبة لها. وتقدم الصور، وهى أقل عددا، لمحة واقعية لتوضيح كيفية تطبيق النظريات المذكورة. وبهذا يتأكد الجانب العملى من الكتاب . وعلى كل حال قد نأسف لعدم وجود إرشادات مرجعية على الصور والرسوم. فربما كان من مصلحة القارئ أن يستطيع تمييز الأماكن المذكورة كمراجع مرئية بواسطة الأسماء والتواريخ. وعلى الرغم من التعاقب المنطقى لفصول الكتاب الثمانية. إلا أن إعدادها ووضعها جعل كل منها مستقلا عن الآخر. وهكذا يمكن للقارىء أن يختار من الفصول ما يحتاج إليه، دون اضطرار لقراءة الكتاب كله. وفى الكتاب ترابط واضح بدءا من المقدمة، وتشبيه ذلك بقمة الجبل الثلجى المرئى، فإذا خاض القارئ فى الكتاب يكتشف الكثير من المعلومات، وطرق إقامة أى عرض خطوة بخطوة.

ويتميز منهج دافيدلين بأنه متعدد التخصصات بشكل كبير، وهو يشتق أفكاره من علم النفس، وكذلك من علوم الفسيولوجيا والعمارة، ليدعم النقاط الأساسية التى يطرحها عن علم المتاحف. ويعتمد تحليله لسلوك الجمهور الزائر مثلا ، على نظرية أرنولد (القيم وأنماط

ترجمة : حمدى الزيات

الحياة)، وعلى مبدأ ماسلاو للتدرج الهرمى لاحتياجات الإنسان، وكذلك على تفسير عمل المخ بناء على نصفيه (الأيمن والأيسر) وآثار ذلك على الإدراك الإنسانى . ويؤسس المؤلف حينئذ عوامل تميز ، يمكن تطبيقها على المتاحف على أساس هذه الأنواع المتفرقة ظاهريا من المعلومات. ويتعمق فى تفكيره بدرجة أكبر باقتراح إطار عمل لتقييم العملية التعليمية للجمهور الزائر من خلال المعرض المقدم.

وبنفس الطريقة ، يستخدم المؤلف نظريات الإدراة والتسويق المعاصرة بياناته حول إدارة المتاحف والمعارض، كما يستخدم المصطلحات العلمية لشرح التكنولوجيا المستخدمة فى حفظ وتخزين مجموعات المقتنيات.

ويمكن للقارئ أن يدرك أن هذين الفصلين مع الفصل الثامن المختص بإدخال التكنولوجيا والإلكترونيات فى المتاحف ، وجوب استخدام التكنولوجيا والألكترونيات لإظهار التخصص الفنى بما يسترعى النظر على أية حال، فقد استخدم المؤلف نفس الأسلوب فى تناول موضوع النص المستخدم فى العرض . وعلى الرغم من ظاهر العنوان فإن تناول الموضوع يتركز أكثر على الإيجاز فى تعريف مغذى ومحتوى الشىء المعروض. وقد تعرض المؤلف للنص المصاحب من ناحية عدد الكلمات، واستخدام العناوين الرئيسية والفرعية، ووجه عناية فائقة لاختيار نظام إخراج البطاقات فى شكل رأسى وأفقى مقبول وغير ذلك من عناصر الشكل وكذلك اختيار طريقة كتابه النص وعرضه. والتأكد من ضرورة المعلومات التى يتضمنها لتحقيق جودة العرض . ومع ذلك قد يلفت النظر عدم ضرورة توجيه انتباه زائد للمشكلات العويصة فى اختيار أسلوب النص المصاحب، وتحريره، ومدى فهمه ومقدار الشرح فيه، ومدى كفاية النص فى مراعاة الأسلوب القصصى. وباختصار يتناول هذا الفصل باستفاضة شكل النص وحجمه ومحتواه ،ولكنه لا يذكر فى النهاية أن النص وسيلة اتصال هامة.

ويبدو اهتمام المؤلف بالعمارة، وذلك بسبب تلقيه تدريبا على ذلك فى بداياته. ويشهد العمل الذى نشره عام ١٩٨٣ بالتعاون مع المعهد الملكى للعمارة، البريطانية، حول الوظيفية فى العمارة على اهتمامه بتطوير وتصميم المساحات المتاحة، ويعد الكاتب، الذى كان من هيئة العاملين فى متحف جامعة تكساس، أحد المشاركين فى تصميم المعارض. ويبدو أثر ذلك واضحا فى كتابه . فيمتلئ الفصل المتعلق بهذا الموضوع بالمعلومات والخبرة المكتسبة فى هذا المجال، وهو أطول فصل فى الكتاب بأقسامه الثلاثة عشر. ومن المحاور الرئيسية فى هذا الموضوع الترتيب القياسى، والتحكم الذاتى، وتنظيم المواقع مراعاة للاستخدام البشرى للمعروضات، والسماح للزائر بالتفكير والتأمل فى المواد المعروضة والفراغات . ■

ويعتبر كتاب العرض المتحفى مرجعا ممتازا، وينبغى على أى عامل فى المتاحف الرجوع إليه للتعرف على فنون العمل بالمتحف، واكتساب منظور شامل لطبيعة المعرض بمختلف عناصره، ولإيجاد حلول للمشكلات التى قد يقابلها أثناء ممارسة العمل .

وتظهر المميزات التعليمية للكتاب واضحة عند بدء قراءته ، فهو يجمع بين العناصر المعنوية القوية لكتاب مرجعى جيد، مثل سهولة القراءة، ووفرة الرسوم التوضيحية،ووضوح النص، وتنوع المعلومات ، مع تقديم عناصر تكميلية مثل المصطلحات المستعملة وعملية الفهرسة وذكر المراجع . وقد فضل المؤلف بصفة عامة تجنب الاستدلالات النظرية، وذكر النظريات التى اشتق منها أفكاره، فقد ذكرت غالبا فيما ذكر من تقارير الخبراء والفروض الثقافية غير القابلة للجدل. ومما يسترعى الانتباه عدم التوصل إلى استنتاجات عامة، أو انطباعات عن أن منهج المؤلف يفترض صحة أفكاره. ويعتبر علم المتاحف فى الحقيقة مجالا يحتاج دائما إلى تعريف بسبب طبيعته المتطورة. ويعد التغير والتطور جزءا من نظرية المتحف. فهل من المناسب أن يصمت مثل هذا الكتاب المرجعى الذى يتناول النظرية والتطبيق

عن ذكر عناصر الجدل الرئيسية؟.

والملاحظ أن عنوان الكتاب ، يعلن عن معالجته لكل من النظرية والتطبيق. وكما سبق أن ذكرنا، تتعمق المقدمة والفصول الأولى، فى النظريات المتعلقة بمجموعة من التخصصات العلمية. ولكن المؤلف ليمارس للعمل سواء يحكم تدريب أو بناء عمله الحالى، و يركز كثيرا بدءا من الفصل الثالث على الممارسة فى المجالات المطروحة. ويحدث هذا التحول من الإبهام إلى الوضوح فى الفصول الأخيرة التى تتعلق بالحاسب الآلى ، ويلمس هذا التحول بالتفصيل فى نهاية الكتاب، حيث يواجه القارئ سلسلة من النصائح العملية بدلا من الاستنتاجات التقليدية . لذا يحتوى الملحق على ثلاثة نماذج مصممة لإعطاء القارئ فكرة عن بعض الأعمال الإدارية التى لا غنى عنها، بدءا من «تقرير الحصر» وحتى نموذج طلب إقامة العرض، ويلى ذلك جزء خاص بالمصطلحات المستخدمة، والهوامش وثبت المراجع والفهرس. ويعد الجزء الخاص بالمصطلحات المحتوى على حوالى مائتى مصطلح مستخدمة على نطاق واسع فى المتاحف، أداة ممتازة للطلبة. أما ثبت المراجع فيضم مجموعة متنوعة مصنفة موضوعيا، وإن كانت تحتوى على مؤلفات باللغة الإنجليزية فقط. ويملأ دافيد لين بمؤلفه هذا فراغا كبيرا فى مجال التعليم المتحفى. ويعد كتاب العرض المتحفى أحد أوائل الكتب المرجعية حول علم المتاحف التطبيقى، وجهدا رائدا فى تحقيق التوافق بين النظرية والتطبيق . ويعد كتاب دين بمنهجه العمومى واهتمامه بالتفاصيل مرجعا أساسيا ينبغى أن يرجع إليه العاملون فى أى عمل يختص بإقامة عروض المتاحف.

قام بهذا العرض للكتاب الباحثة المساعدة مارى كلود روشيه بجامعة لاڤال. كوبيك ـ كندا.

تجارة غير مشروعة

انضمام فرنسا إلى ميثاق اليونسكو حول التجارة غير المشروعة عام ١٩٧٠.

أودعت فرنسا وثيقة قبولها الميثاق المبرم عام ١٩٧٠ حول وسائل حظر ومنع أعمال الاستيراد والتصدير والنقل غير المشروع للممتلكات الثقافية ، وذلك فى ٧ يناير عام ١٩٩٧. مما يعد حدثا رئيسيا بالنسبة للميثاق. ففى خلال أعوامه الأولى، أدت التفسيرات المتنوعة لبنوده إلى إثارة الشكوك حول مدى الالتزام بتنفيذه، وعلى الأخص الدول التى تعد نفسها موطنا لجامعى المقتنيات الفنية لأسواق مزدهرة للفنون. والملاحظ أنه بينما لم تتردد الكثير من الدول النامية فى الاشتراك فى الميثاق ، فإن الولايات المتحدة الأمريكية لم تدخل ضمن قائمة الدول الموقعة إلا فى عام ١٩٨٣، وكانت أول دولة ذات سوق كبيرة للفنون تنضم إلى هذا الميثاق، وقد أقر مجلس الشيوخ الفرنسى فى نفس العام هذه الاتفاقية، ولكن لم يبدأ العمل بها ، بسبب قد يكون القلق من ضرورة إدخال تعديلات على القانون الفرنسى الوطنى.

وقد ظهرت عدة عوامل جديدة فى التسعينيات ، أعطت الميثاق دفعة جديدة. ففى البداية، بذل اليونسكو الجهود بالتعاون مع المعهد الدولى لتوحيد القانون الخاص فى روما لتحضير مسودة ميثاق تكميلى تعالج المسائل المتعلقة بالقوانين الخاصة عن التجارة المحرمة. وقد أدت المفاوضات الطويلة والمعقدة بعد إقرار ميثاق المعهد الدولى (لتوحيد هذه القوانين الخاصة) بالتجارة غير الشرعية وسرقة المقتنيات الثقافية فى ٢٤ يونيو ١٩٩٥، إلى استرعاء النظر مرة أخرى على اختلاف المصالح استمرار قلق لليونسكو والمهتمين بالمتاحف ورجال الآثار نتيجة تزايد الأضرار بالملكيات الثقافية فى كل أنحاء العالم. كما أدت هذه المفاوضات لتحقيق مزيد من الاهتمام كثير من اتحاد لهذا الاختيار الصعب الذى

يلزم لتحسين التعاون الدولى لوقف هذه التجارة غير المشروعة. وقد بدأ تنفيذ التشريعات الأوروبية، التى تنص على إعادة المقتنيات الثقافية المنقولة بطريقة غير شرعية من أراضى دولة عضو إلى أراضى دولة أخرى من أعضاء الاتحاد الأوروبى عام ١٩٩٣ وقد قامت هذه التوجيهات على أساس المسودة الأولى لميثاق المعهد الدولى لتوحيد القانون الخاص بالتجارة غير المشروعة فى الملكية الثقافية، وأصبحت الدول الأوروبية ملتزمة بتطويع قوانينها الداخلية حسب مقتضيات ميثاق توحيد القوانين. وتنص هذه التشريعات على عودة المقتنيات الثقافية المنقولة بطريق مشروع، واستخدمت عبارة المنقولة لعدم وجود ما يسمى التصدير فى جمارك الاتحاد الأوروبى من إحدى الدول الأعضاء إلى دولة أخرى عضو. والمخاوف الخاصة باحتمالات حدوث آثار عميقة على سوق العاديات الفنية ، وخلال الأعوام الثلاثة من إقرارها، لم تحدث دعوى واحدة للاستعادة فى ظل هذه النصوص .

وقد أعلنت سويسرا رغبتها فى الاشتراك فى كل من ميثاقى اليونسكو والمعهد الدولى لتوحيد القانون الخاص بالتجارة غير المشروعة . وقد وقعت بالفعل على ميثاق المعهد الدولى لتوحيد القانون الخاص، والذى لم يدخل حيز التنفيذ بعد، وكذلك فعلت هولندا. ويظهر من هذه التطورات أن هناك تصميم جديد على محاولة وقف التجارة غير المشروعة فى الممتلكات الثقافية، لكى تشق طريقها فى السوق الشرعية الدولية، وحيث لا تطرح أى أسئلة حول القطع الفنية، وهو ما يجعل المشترين غير قادرين على التأكد من صحة العمل الفنى.

وتعانى فرنسا، المعروفة باحتوائها على العديد من المقتنيات الهامة، مثلها مثل أى دولة أخرى، من السرقات من متاحفها ومقتنياتها . وقد أقامت وحدة شرطة خاصة تسمى «المكتب المركزى لمكافحة سرقات الأعمال الفنية » تقوم بمجهود رائع فى تسجيل الخسائر ، كما أن فرنسا لها خبرة جيدة فى استعادة المسروقات . ويستعان بخبرتها لمساعدة الدول الأخرى فى مجابهة المشاكل الخطيرة . فعلى سبيل المثال نظمت تدريبا للمتخصصين فى وحدة الشرطة الكامبودية المسئولة عن حماية الملكية الثقافية.

وأدت فرنسا كذلك دورا نشطا فى مفاوضات وضع ميثاق المعهد الدولى لتوحيد القانون الخاص بالنقل غير المشروع الذى وقعت عليه، كما أدخلت التغيرات اللازمة على قوانينها الداخلية بعد تبنى التعليمات والتوجيهات الأوروبية التى سهلت فى النهاية قبول ميثاق اليونسكو.

وقد ركزت السفيرة «فرانسواز بانافيو» خلال اجتماعها مع مدير عام اليونسكو، على أن فرنسا هى الدولة الأولى من أوروبا الشمالية التى قبلت ميثاق اليونسكو (الذى انضم إليه كذلك اليونان وإيطاليا والبرتغال، أسبانيا)، كما قالت إن فرنسا ستسعى لإقناع دول أخرى فى الاتحاد الأوروبى لعمل نفس الشىء. ويرى المدير العام لليونسكو أن انضمام فرنسا يعد خطوة عظيمة للأمام، ودليلا على نمو الوعى للتحرك الجاد ضد التجارة غير المشروعة فى المقتنيات الفنية.

وقد اشتركت حتى الآن ٨٦ دولة فى ميثاق عام ١٩٧٠. ومن المهم مقارنة ذلك مع عدد الدول الموقعة على ميثاق لاهاى عام ١٩٥٤ لحماية الممتلكات الثقافية فى حالة الصراعات المسلحة، والذى بلغ المشتركون فيه ٨٨ دولة، وكذلك مع ميثاق عام ١٩٧٢ لحماية التراث الثقافى والطبيعى العالمى، الذى انضمت إليه ١٤٧ دولة . وتشترك فرنسا مع مجموعة مختارة من الدول فى الانضمام لمواثيق اليونسكو الثلاثة لحماية التراث الثقافى.

أنباء مهنية

الاجتماعات والمعارض التجارية

حماية التراث العالمى الثقافى هو موضوع حلقة الدراسات المنتظر عقدها فى ألمانيا ، من ٢٣ فبراير إلى أول مارس عام ١٩٩٧. التى يسبقها معرض إكسبو ٢٠٠٠، وهوالمعرض العالمى الرئيسى المقبل الذى ينظمه أيضا فى هيلد-سهايم بألمانيا ومن المنتظر أن تضع هذه الحلقة الدراسية أسس المشاركة الدولية للعمل على المحافظة على التراث الثقافى للإنسانية ، بتقديم المعرفة المتخصصة عن طريق شبكة عالمية من الخبراء. وتتضمن عمل الحلقة الدراسية عدة ورش عمل لمعالجة موضوعات مثل الترميم والحفظ والتوثيق، والعرض، والتدريب. ووسائل الإعلام الحديثة والبيئة والتلوث البيئى والدمار الناتج عن الصراعات المسلحة، ومنها أيضا السرقات الفنية والنمو العمرانى المتفجر ، والسياحة والمناقشات بصفة خاصة إلى خبراء فى صيانة الآثار ، وخبراء من المتاحف ومعاهد الترميم والجامعات وكذلك إلى الأشخاص المهتمين. وتنظم هذه الندوة تحت رعاية اليونسكو لدعم التعاون العالمى وكذلك معرض «أكسبو» فى هانوفر.

ولمزيد من المعلومات :

Brigitte Mayerhofer
EXPO 2000-Büro
Hildesheim (Germany)
Tel: (49) 5121-301-649
Fax: (49) 5121-301-707
e-mail: wch-expo@zfw.uni-hildesheim.de
http://www.uni-hildesheim.de/wch-expo

وقد نظم الاجتماع الدولى الأول حول تفسير التراث الثقافى فى فرنسا وإنجلترا وكندا بعنوان «هيانفهم ونعيش تراثنا» فى قصر دوقية فى منطقة «أوفير على نهر واز» فى فرنسا من ٣-٤ ديسمبر عام ١٩٩٦وكان هدفه العام عرض تقويم تجارب تفسير التراث الثقافى والمجموعات المتحفية. وقد تضمنت الموضوعات التى ناقشها الأخصائيون من الدول الثلاث المشتركة، الطرق المختلفة للتفسيرو من الوسائل الفنية والقائمين بالتفسيرو والتفسير بالهوية التراثية، وكذلك على كيفية التعامل مع ذكريات المواقع، والتفسير من أجل سياسات التنمية الاقتصادية، وعلى موضوعات أخرى مثل التوازن بين الثقافة والسياحة، والمستلزمات المالية والثقافية للتفسير، وحضور الجماهير، وكذلك الموارد الخاصة. وقد نشرت اللقاء فى أوائل عام ١٩٩٧.

ولمزيد من المعلومات:

Jean-Michel Puydebat/Laurence Roy-Ritter
Château d'Auvers, rue de Léry
95430 Auvers-sur-Oise (France)
Tel: (33.1) 34.48.48.52
Fax: (33.1) 34.48.48.51
David Dupont
e-mail: ddupont@easynet.fr

سوف يحتفل صالون المتاحف والتراث بعامه الخامس فى الفترة من ٢٥ إلى ٢٦ مارس فى قاعات البساتين الملكية فى لندن. وسوف يصبح الصالون طبقا لما ذكرته السيدة «جوانا براون» منظمته، بمثابة نافذة مفتوحة أمام مجموعة واسعة من موردى مستلزمات المتاحف ومواد جذب للزوار، كما يتيح الفرصة للمهنيين لتطوير معلوماتهم المهنية، كما يتيح فرصة مثالية لعقد الصلة بين القديم والحديث. ومنذ إقامته عام ١٩٩٢ دعم صالون المتاحف والتراث مكانته، كأهم ملتقى للمنظمات العاملة فى مجال المتاحف والتراث فى إنجلترا، وتظهر فى برنامج ندواته إسهامات من الجمعية الملكية لمهندسى العمارة الإنجليز، وجمعية تفسير التراث البريطانى وجمعية المتاحف المستقلة، وكذلك اتحاد المتاحف ، واتحاد الناشرين والتجار المرتبطين بالمتاحف.

ولمزيد من المعلومات:

Joanna Brown
Tel: (44) 01886-833505
Fax: (44) 01886-833144
e-mail: jbrown@enterprise.net

برامج دراسية

تنظم جامعة باريس (١) أو السوربون

برامج دراسية للحصول على دبلوم الدراسات العليا فيها التخصصات عن التخزين الوقائى للأعمال الثقافية، مدته عام دراسى واحد وتتلقى المقررات دعم اللجنة الدولية لبحوث المتاحف (فى روما) كما تتلقى عونا من موارد المعهد الفرنسى لترميم الأعمال الفنية. وتتيح الجامعة هذا البرنامج للحاصلين على درجة الماجيستير أو درجة معادلة لها، ممن لديهم خبرة، أو تلقوا تدريبا سابقا فى مجال الصيانة والترميم.

ولمزيد من المعلومات :

Secrétariat de la Maîtrise de Sciences et Techniques
'Conservation-Restauration des Biens Culturels'
17, rue Tolbiac
75013 Paris (France).

إصدرات جديدة

وهو أحد مطبوعات المجلس الدولى للمتاحف، ويمكن الحصول عليه من اليونسكو فى اشارع ميولى –باريس.

ويعتبر هذا الكتاب نتاج جهود أربع سنوات لفريق من الأخصائيين من ستة متاحف أفريقية، بالتعاون مع اللجنة الدولية للتوثيق التابعة للمجلس الدولى للمتاحف. ويعد هذا الكتاب الشامل استجابة أولية للاهتمامات بحماية التراث الأفريقى ، عن طريق توثيق وعمل قوائم جرد منظمة، وعن طريق توسيع إقامة التعاون بين المتاحف. ولهذا وضعت معايير تهدف إلى تسهيل إدارة مجموعات المقتنيات وضمان سلامة المقتنيات عن طريق جرد يتضمن قليلا من المعلومات التى تسمح بالتعرف على كل وحدة أو نموذج . كما تهدف إلى تسهيل التبادل بين المتاحف، ووضع مشروعات مشتركة لتنظيم البحوث والمعارض والتدريب ، وكذلك إعداد قوائم الجرد باستخدام الحاسب الآلى، وتوثيق المقتنيات على أساس نظام معيارى دقيق للمعلومات. ويغطى الكتاب كل أنواع المقتنيات، وموضوعات العلوم الإنسانية (التاريخ والآثار وعلم الأجناس والفن–الخ). إلى جانب التاريخ الطبيعى (الأحقاب القديمة وعلم الحيوان والجيولوجيا –الخ).. ولكن التركيز فيه على المجالات الإنسانية يدل على طبيعة المؤسسات المشتركة. وبعد اختبار هذه المعايير لمدة تزيد على ثلاث سنوات على مجوعات ستة متاحف رائدة (فى كينيا، ومدغشقر، ومالى ، وناميبيا، وتونس ، وزائير) وإخضاعها لهذه المعايير ، أثبتت هذه المعايير بالفعل فاعليتها، ليس فقط بالنسبة لكل متحف، ولكن بالنسبة لتوسيع نطاق التبادل أيضا . وينتظر أن تنتج هذه المعايير فى تحقيق أهدافها ، على أية حال، عندما تطبق فى أغلب المتاحف الأفريقية، أو المتاحف المحتوية على مقتنيات أفريقية، وقد عرض الكتاب فى البداية على اللجنة الدولية للتوثيق عند اجتماعها فى نيروبى (كينيا)، فى سبتمبر عام ١٩٩٦ فلقى استقبالا حارا كإنجاز كبير لصالح مجموعة المتاحف الإفريقية كلها .

حفظ وترميم السيراميك

by Victoria Oakley and Susan Buys. Published by Butterworth/ Heinemann, Linacre House, Jordan Hill, Oxford OX2 8DP (United Kingdom), 1996, 252 pp. (ISBN 0-7506-3219-4).

أصبح هذا الكتاب الآن متاحا حاليا فى طبعة رخيصة، ويتضمن فى بدايته عرضا لأساسيات استخدام السيراميك كوسيط ، وهى معلومات هامة لاختيار طرق تناولها، أو تحديد وسائل حفظها . ثم يتناول بعد ذلك عمليات الترميم والحفظ، وطبيعته وخواص المواد الشائعة الاستعمال، ويقدم توجيهات عن الأدوات والمعدات المطلوبة. كما يغطى الكتاب أيضا مواد ووسائل الترميم القديمة ، وأخلاقيات العمل المتبعة فى حفظ السيراميك، وإجراءات الفحص والتسجيل والعرض.

أمواج – مجموعة القواعد المتحفية الجديدة – الجزء الأول

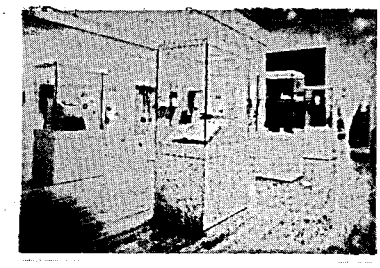
Vagues – Une anthologie de la nouvelle muséologie [Waves – An Anthology of the New Museology], Vol. 1 (ISBN 2-7297-0454-X), Vol. 2 (ISBN 2-7297-0478-7). Collection Museologia, published by Éditions W-MNES and distributed by Presses Universitaires de Lyon (France).

ويضم الكتاب مجموعة من النصوص الأساسية التى تشكل محور التفكير والتطوير للعالم للمتحف الحديث . وساعد فى تأليف الكتاب كل من إيلى فور ، وجورج هنرى ريفيير، وستانسيلاس. س.أدوتيفى، وهيج دى فارين، ودنكان كاميرون، وألفا عمر كوناري، وجورج إنريك هارودا، وجان كلير، وستيفن فايل، وجاك هينار وكذلك هارالد زيمان.

What does it take to be Museum of the Year?

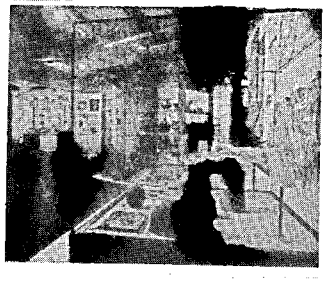
Start with a £3m budget, an experienced professional team, an elegant period building, and a fine collection. Raise another £1m from private sources. Add some creative vision and strong leadership. Work extremely hard for six years. Finish off with carefully-specified and well-built showcases.

That's all, really. Nothing much to it.

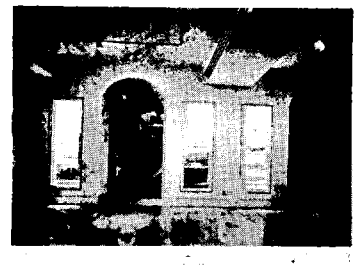


The 3,000 ft Art Gallery, part of the refurbished County Museum, is equipped with demountable INCA showcases which can be stored when not in use. Elsewhere in the Museum are MONO recessed wall-cases: CLAM bonded glass boxes; and multi-bay INCA cases lit with FLEX fibre optics fittings.

Click Systems congratulates National Heritage for its choice of Buckinghamshire County Museum as 1996 Museum of the Year. Also director Colin Dawes, his Aylesbury team, and designers Bremner & Orr, for making the right decisions and then carrying them through.



Click's unique range of museum-showcase systems offers more design scope, and higher standards of performance, than other methods of construction. We can help identify your technical needs and meet them consistently.

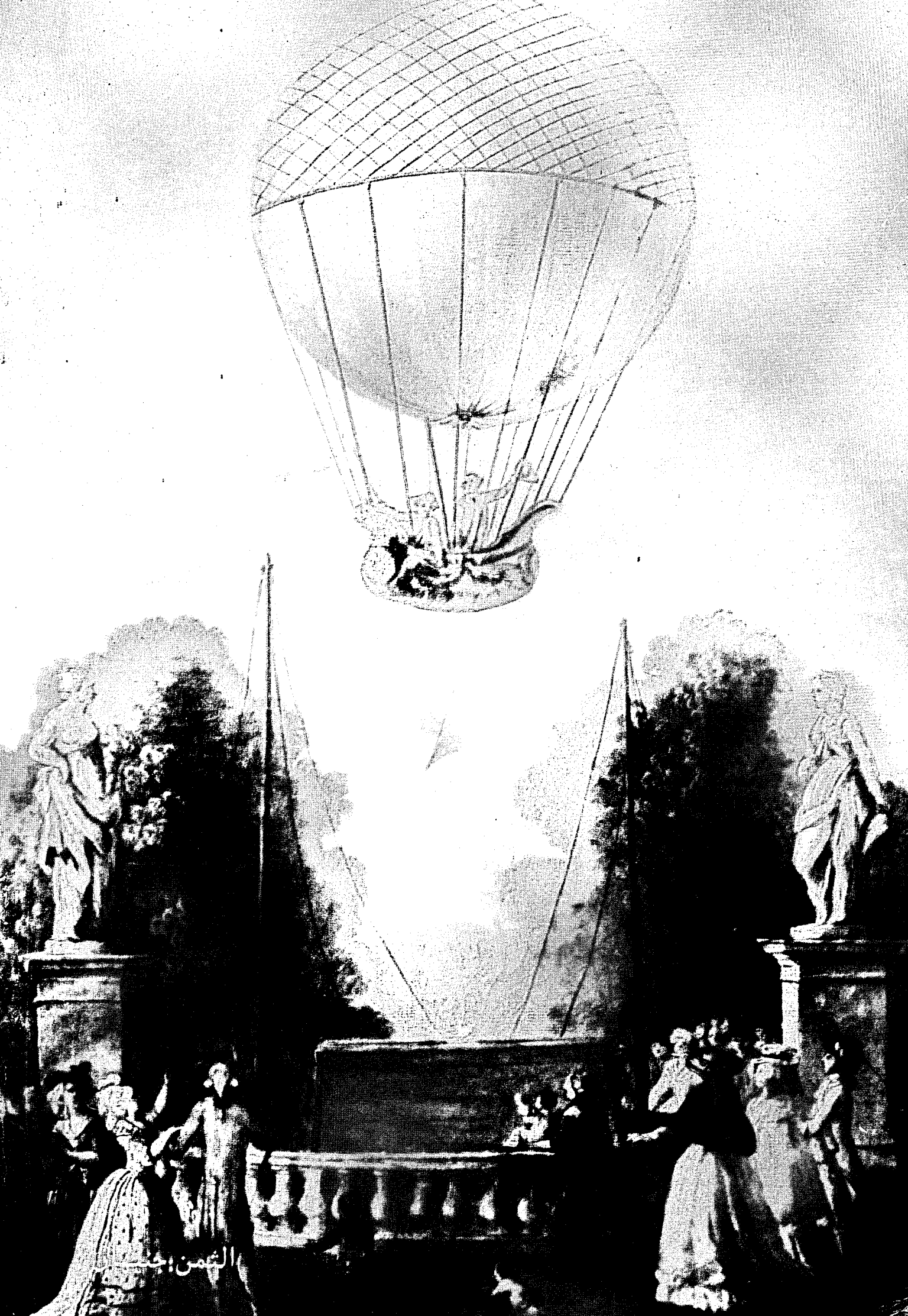


Beware substitutes. Talk to us before you order.

click

Made-to-measure systems

Click Systems Limited.
40 Blundells Road, Bradville, Milton Keynes MK13 7HF
Tel: (01908) 220033 Fax: 319063


الثمن: جنـ