

Kunst op reis

Nog nooit was het zo makkelijk én veilig om kunst te verplaatsen. Het aantal schilderijen op reis heeft daardoor een enorme vlucht genomen. Maar hoe gaat een transport eigenlijk in zijn werk? Door Thomas de Heide

Geduldig omklemmen de handen van Rudolf Rabikan (47) en Michael Bens (28) een Mondriaan van bijna anderhalve meter breed. Hun handen, gestoken in gebreide antisliphandschoenen, houden de lijst onder en boven stevig beet. In de tentoonstellingsruimte van het op maandag gesloten Gemeentemuseum Den Haag is het doodstil.

Tot het moment dat de lijst zachtjes tegen de muur begint te schuren. De blik van het duo fixeert zich op de twee schroeven die het doek vasthouden tegen de wand. Ze wrikken, draaien een beetje. Dan komt de Mondriaan los. Voorzichtig leggen ze het doek op een vel van glad folie, dat over twee werktafels ligt uitgespreid. 'Het risicovolste gedeelte zit erop', zegt Bens. Hij haalt een taperol tevoorschijn en pakt het schilderij samen met collega Rabikan volledig luchtdicht in. Het pakket lijkt wel een cadeau, alleen de strik ontbreekt. Dan verdwijnt het schilderij in een grote gele kunststof kist, ook wel Turtle genoemd, die aan de randen voorzien is van zwarte noppen: het echte transport begint.

Dit vlotte inpakproces lijkt heel normaal, maar enkele decennia terug leenden de meeste musea nauwelijks werken uit. Kunst ging bij hoge uitzondering op reis. Het stevig korten op subsidies is een van de redenen van deze omwenteling. Musea worden gedwongen commerciëler te denken. Hizkia van Kralingen van het gelijknamige kunsttransportbedrijf: "Tentoon-

Een Mondriaan wordt van de muur van het Gemeentemuseum Den Haag gehaald, en daarna klaargemaakt voor transport.



De schilderijen van Rembrandt werden vroeger in het stro vervoerd, met paard en wagen

stellingen moeten steeds beter en groter zijn om aan de wensen van het publiek te kunnen voldoen. Musea leggen daardoor de lat steeds hoger en verzamelen voor een tentoonstelling kunst uit alle uithoeken van de wereld.'

En wie zelf wil lenen, moet bereid zijn ook de eigen waardevolle werken uit te lenen; dat spreekt vanzelf. Gelukkig beschikken opkomende markten, zoals China en Brazilië, over kwalitatief steeds betere musea. Deze landen hebben met name interesse in oude meesters.

Het moet natuurlijk wel veilig zijn om kunst te vervoeren en juist op dat gebied zijn door technologische ontwikkelingen grote sprongen gemaakt. Vrachtwagens beschikken tegenwoordig over luchtvering en zijn geklimatiseerd. Een andere belangrijke vinding is de introductie van het GPS-systeem. Musea kunnen tot op de meter nauwkeurig bijhouden waar hun schilderijen zich tijdens een transport bevinden.

Luchtdichte vitrine

Revolutionair was de komst van de microklimaatdoos, midden jaren negentig. Deze permanente, luchtdichte vitrine om het schilderij regelt het klimaat op locaties waar geen constante luchtvochtigheid kan worden gegarandeerd, zoals bij een vliegreis. Voor de introductie van deze klimaatdoos konden middeleeuwse panelen eigenlijk niet op reis. 'Hout is in vergelijking met doek veel gevoeliger voor klimaatschommelingen', legt Edwin Buijsen, hoofd collectie van het Mauritshuis, uit. 'Varieert de luchtvochtigheid te veel, dan gaat het hout bewegen, waardoor de verflaag bijvoorbeeld zou kunnen barsten.'

Dankzij de klimaatdoos is een recente tentoonstelling mogelijk geworden als 'De weg naar Van Eyck' in het Rotterdamse Museum Boijmans Van Beuningen, waarvoor kwetsbare houten panelen uit de 14de en 15de eeuw vanuit de hele wereld moesten worden getransporteerd.

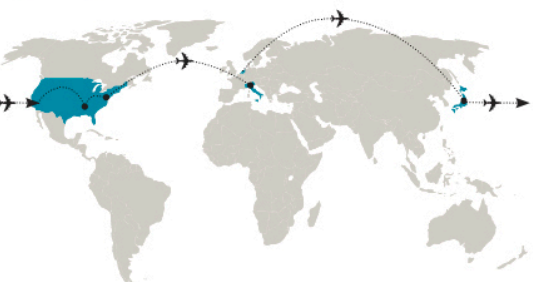


'Het meisje met de parel' de wereld rond

Door een grondige verbouwing is het Mauritshuis gesloten voor publiek. *Het meisje met de parel* en tientallen andere oude meesters reizen om die reden sinds vorig jaar de hele wereld over.

Het Mauritshuis stelt aan alle musea waar het bekende doek van **Johannes Vermeer** komt te hangen hoge eisen. 'Zo ontvangen we regelmatig klimaatgrafieken van het

museum waar *Het meisje* op dat moment te zien is', vertelt **Emilie Gordenker**, directeur van het Haagse museum. Ook houdt het Mauritshuis een reisdoos van *Het meisje met de parel* bij. Een restaurator van het museum checkt de conditie van het werk grondig voordat ze doorreist naar een andere locatie. Dit wordt herhaald als het doek op een nieuwe plek is aangekomen.



De toernee voert naar Tokio, Kobe, San Francisco, Atlanta, New York en Bologna. Op 25 mei 2014 gaat 'Het meisje' weer naar huis.



MAURITSHUIS DEN HAAG



Welke kist?

Hout
Maatwerk.
Nadeel: kisten kunnen vaak maar één keer worden gebruikt.

Kunststof
Ook wel Turtle genoemd. Licht en verstelbaar, zodat schilderijen van verschillende afmetingen erin passen. Gaat jarenlang mee, maar is niet in alle maten beschikbaar, dus grote schilderijen moeten alsnog in een houten kist vervoerd worden.

Dubbelwandig
Wordt vooral in vliegtuigen gebruikt, omdat in het laadruim de luchtvochtigheid wisselt. De kist geeft goede isolatie en is bestand tegen schokken.

Al deze ontwikkelingen hebben ervoor gezorgd dat Hizkia Van Kralingen het aantal vervoerde kunstwerken de afgelopen twee jaar met dertig procent zag groeien. Ook Kortmann Art Packers en Crown Fine Art, naast Hizkia Van Kralingen de belangrijkste kunsttransporteurs in Nederland, zien een toename in het aantal werken op reis.

Toch is kunsttransport nooit risicoloos. Er blijft een kans — hoe klein ook — dat transporteurs een doek laten vallen. Dat het werk wordt gestolen. Dat het klimaatstelsel uitvalt. Ondanks deze minime gevaren ziet Benno Tempel, directeur van het Gemeentemuseum Den Haag, geen reden om het transport van kunst te beperken. Volgens hem kunnen doeken wel tegen een stootje. 'De schilderijen van Rembrandt werden vroeger in het stro vervoerd, met paard en wagen. Daar kwam geen schokdemper aan te pas. Kunst móet je aan mensen laten zien. Schilderijen zijn er niet voor gemaakt om opgeborgen te zijn.'

Ondertussen rijden Bens en Rabikan na een rit van twee uur met hun geklimatiseerde vrachtwagen de binnenplaats op van het museum waar ze de Mondriaan afleveren. Ze draaien de kont van de wagen zo ver mogelijk naar de achteringang van het museum. De kist wordt daardoor zo min mogelijk aan de frisse voorjaarslucht blootgesteld als ze het voorwerp op een zogenoemd hondje (een speciaal karretje) plaatsen en het museum inrijden.

In de tentoonstellingsruimte springt één lege plek in het oog, die voor de Mondriaan. Het snerpande geluid van scheurend folie verbreekt de stilte. De losjes uit de broekzakken hangende antisliphandschoenen gaan weer aan. Binnen een halve minuut hangt het doek aan de muur. Rabikan kijkt met een schuin hoofd even naar schilderij. Veel tijd om de Mondriaan verder te bestuderen hebben hij en zijn collega niet, want hun plicht roept: er staat een Rembrandt klaar voor transport.



Transport in beeld

Kunsttransporteur Hizkia Van Kralingen vervoert Mondriaans 'Compositie met rood, zwart, geel, blauw en grijs' (1921).



FOTO: S. WIEBE KESTRA

Rudolf Rabikan (links) en Michael Bens zetten een bijzettafel op om de Mondriaan op te kunnen leggen. De gele kunststofkist staat dan al 24 uur in het museum te acclimatiseren.



Het duo pakt de Mondriaan in met gladde folie. Daarmee wordt de kans op beschadiging zo klein mogelijk gehouden. De hoes maken ze met speciaal tape luchtdicht.



Zwarte blokken worden om de randen van het schilderij geschoven. Deze worden vastgeplakt op de bodem van de kist, zodat het doek niet kan schuiven tijdens het transport.



Nadat het doek is ingepakt en de kist is afgesloten, blijft het voorwerp nog 24 uur in het museum staan. Zo kan het acclimatiseren en de juiste luchtvochtigheid bereiken.



De kist wordt met touwen aan de wand van de vrachtwagen bevestigd. Op de plaats van bestemming voltrekt het proces zich nogmaals, in omgekeerde volgorde.