

Maria Korzeniowska – Marciniak¹
Wyższa Szkoła Logistyki w Poznaniu

Pakowanie, transport i magazynowanie dzieł sztuki (cz. 1)²



Transport i pakowanie.

Nigdy wcześniej pakowanie, transport i magazynowanie dzieł sztuki nie przysparzały tylu problemów i nie stanowiły takiego wyzwania dla firm przewozowych, jak obecnie. Wynika to z kilku przyczyn. Jedną z nich jest to, że po II wojnie światowej nastąpił wzrost obrotów na rynku dzieł sztuki na niespotykaną wcześniej skalę i związany z tym rozwój rynku. Wzrosło zainteresowanie nabywaniem dzieł sztuki nie tylko w celach kolekcjonerskich, ale również inwestycyjnych, skoro stopa zwrotu z inwestycji w dzieła sztuki porównywalna jest przynajmniej do tej, dotyczącej akcji, a niekiedy ją przewyższa.

Sytuacja ta doprowadziła do wzrostu cen dzieł sztuki, szczególnie w ostatnich dwudziestu latach. Tym bardziej, że podaż dzieł sztuki gwałtownie kurczy się (co dotyczy głównie rynku starych mistrzów, impresjonistów, postimpresjonistów oraz klasyków współczesności) i w konsekwencji do wzrostu liczby rekordów cenowych we wszystkich obszarach rynku. To z kolei wymusiło na uczestnikach rynku przywiązywanie większej uwagi do warunków i bezpieczeństwa transportu dzieł sztuki, by nie uszkodzić cennych obiektów. Steve Guttman, amerykański kolekcjoner dawnych mebli angielskich i sztuki współczesnej wspomina, że jeszcze trzydzieści lat temu nie poświęcał wyborowi firmy przewozowej, bezpieczeństwu i warunkom transportu dzieł sztuki tyle uwagi, ile obecnie. Było to związane z tym, że owe trzydzieści lat temu dzieła sztuki nie osiągały takich cen na rynku, jak to

ma miejsce obecnie. Wielu prywatnych kolekcjonerów sądziło, podobnie jak Guttman, że wspomniane kwestie powinny rozważać jedynie muzea, posiadające w swoich zbiorach wiele cennych obiektów. Podaje on także, że w minionych czasach brakowało firm wyspecjalizowanych w transporcie dzieł sztuki, co również tłumaczyć można niższym, niż obecnie, poziomem cen dzieł sztuki. Racine Berkow, właścicielka nowojorskiej firmy zajmującej się koordynacją międzynarodowej wysyłki dzieł sztuki, pyta wręcz uczestników rynku, jaki sens ma wydanie 50 tysięcy USD na dzieło sztuki i zaoszczędzenie kilku tysięcy na właściwym jego zabezpieczeniu podczas transportu, skoro już właściwe opakowanie dzieła sztuki samo w sobie stanowi jego najlepszą polisę ubezpieczeniową. Natomiast John Jacobs, prezes Artex Fine Art Services z Waszyngtonu D.C., jednej z największych firm spedycyjnych w Stanach Zjednoczonych, specjalizującej się w transporcie dzieł sztuki przyznaje, że jakkolwiek nadal ich głównym klientem są muzea, to jednak wzrosło znaczenie prywatnych kolekcjonerów, do których kieruje on aż 30% swojej oferty, po tym jak wzrósł średni poziom cen dzieł sztuki w obrocie aukcyjnym i dealerskim.

Brak dbałości o warunki i bezpieczeństwo transportu dzieł sztuki w przeszłości spowodowało, że wiele obiektów uległo zniszczeniu, często bezpowrotnie. Wspomniany Steve Guttman podaje, że transport obrazu Emmanuela Flipo zlecił kilkadziesiąt lat temu przypadkowej firmie przewozowej, która transportowała go drogą morską w niewystarczająco zabezpie-

czonych kontenerach, co spowodowało przedostanie się wody morskiej do wnętrza kontenera i zawilgocenie obrazu, a w konsekwencji odspojenie poszczególnych warstw obrazu i trudne do usunięcia uszkodzenia. S. Guttman przyznaje, że była to trudna lekcja i że odtąd uważniej weryfikuje firmy transportowe i magazynowe. Chociaż nie eliminuje to całkowicie ryzyka i „zawsze może pojawić jakiś problem”, dodaje.

Po drugie: na rynku dzieł sztuki obok dotychczasowych nabywców ze Stanów Zjednoczonych, Europy Zachodniej i Bliskiego Wschodu pojawili się tak zwani nowi gracze, czyli kupcy z Chin, Indii oraz nabywcy rekrutujący się spośród oligarchów rosyjskich. To spowodowało, że przemieszczanie dzieł sztuki na trasie Europa – Stany Zjednoczone lub odwrotnie, to nie jedyny kierunek transportu dzieł sztuki. Na aukcjach organizowanych w Londynie i Nowym Jorku wspomniani kupcy nabywają dawną sztukę chińską, indyjską, w tym głównie porcelanę, obiekty archeologiczne oraz obrazy dziewiętnastowiecznych malarzy rosyjskich, ikony i wyroby rzemiosła artystycznego (zwłaszcza z okresu Rosji carskiej, w tym wyroby ze znakomitej pracowni złotniczej Fabergé). Wszystkie one wymagają zachowania szczególnych środków ostrożności w transporcie, utrzymywania odpowiednich warunków klimatycznych i spełnienia najwyższych standardów bezpieczeństwa. Z drugiej strony, wzrosło zainteresowanie współczesną sztuką chińską i indyjską zgłaszane przez kolekcjonerów amerykańskich i zachodnioeuropejskich, co również wymusza trans-

¹ Dr M. Korzeniowska – Marciniak jest autorką książki: „Międzynarodowy rynek dzieł sztuki” (wydanej przez TAIWPN UNIVERSITAS, Kraków 2001), kilkadziesiąt artykułów poświęconych rynkowi dzieł sztuki, publikowanych m.in. na łamach periodyków branżowych („Art&Business”, „Gazeta Antykwaryczna”), gazet („Rzeczpospolita”). Prowadzi ponadto wykłady autorskie (na studiach magisterskich i podyplomowych) poświęcone rynkowi dzieł sztuki na Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Uniwersytecie Jagiellońskim w Krakowie oraz na Uniwersytecie Adama Mickiewicza w Poznaniu (przyp. red.).

² Artykuł recenzowany (przyp. red.).

port dzieł sztuki pomiędzy kontynentami na niespotykaną wcześniej skalę.

Po trzecie: firmy aukcyjne, szczególnie te największe: Sotheby's, Christie's, Philips, posiadają od kilkunastu do kilkudziesięciu swoich filii i biur reprezentacyjnych na całym świecie. Pierwsza z nich posiada 20 zagranicznych filii na czterech kontynentach i aż 75 biur reprezentacyjnych na całym świecie. Sytuacja ta wymusza na właścicielach domów aukcyjnych i organizatorach aukcji opanowanie trudnej sztuki transportowania dzieł sztuki do perfekcji i stale lepszego rozwiązywania narastających problemów logistycznych, skoro organizują one licytacje i dokonują sprzedaży obiektów na całym niemal świecie. Podobnie sytuacja przedstawia się w przypadku imprez targowych (takich jak Tefaf w Maastricht, Art Cologne, Fiac w Paryżu i przede wszystkim Art Basel w Bazylei i Miami), przeżywających niespotykany wcześniej rozwój, czego dowodem jest wzrost liczby wystawców i prezentowanych obiektów. To powoduje, że transport dzieł sztuki na duże odległości nie stanowi już zagadnienia marginalnego. Podobnie rozwój internetowej sprzedaży dzieł sztuki (organizowanie aukcje on-line oraz live), w ramach której obrotowi podlegają dzieła sztuki pochodzące z niemal wszystkich zakątków świata, stawia wyzwania firmom logistycznym.

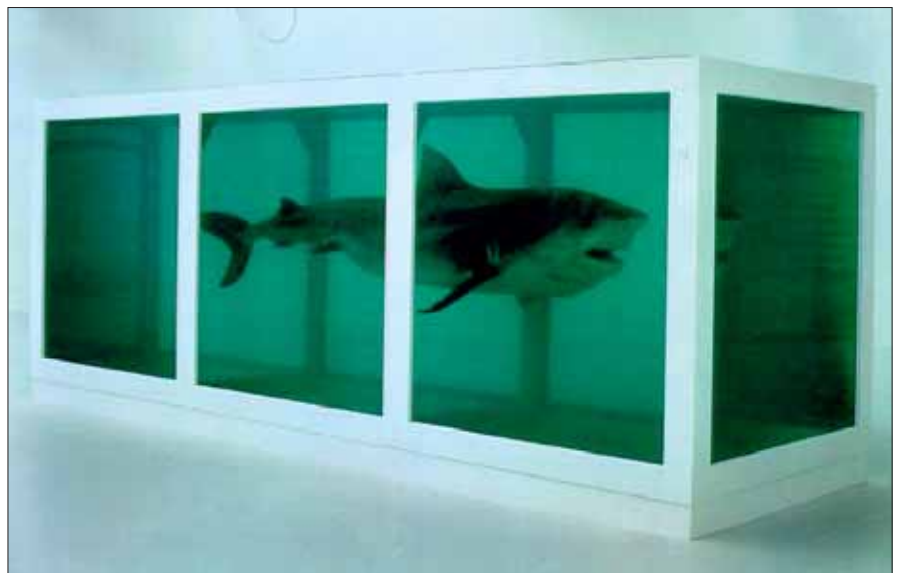
Ponadto, obok konieczności odpowiedniego zabezpieczenia dzieł sztuki i zapewnienia im optymalnych warunków klimatycznych (wilgotności i temperatury powietrza) podczas transportu, pojawia się kolejna, niezwykle ważna kwestia, dotycząca dotarcia dzieł sztuki do miejsca ich przeznaczenia na określony czas. Jest to związane z tym, że obiekty przeznaczone na licytację na aukcji tradycyjnej, tak zwanej „młotkowej”, należy wystawić w danym dniu i o określonej godzinie lub – w przypadku imprez targowych – zaprezentować je na targach, w ustalonym terminie. Stanowi to zatem kolejne wyzwanie dla firm logistycznych. Tym bardziej, że obiekty na aukcjach i targach pochodzą z różnych, niekiedy niezwykle oddalonych miejsc na kuli ziemskiej. Warszawska galeria Raster wspomina między innymi sytuację, która miała miejsce na targach Art Basel w Miami, kiedy część obiektów

przygotowanych przez galerię do prezentacji na wspomnianej imprezie wystawienniczej, dotarła z pewnym opóźnieniem. Biorąc jednak pod uwagę wysokie koszty transportu, ubezpieczenia dzieł sztuki oraz wysokość opłat związanych z wynajmem stoiska targowego, a także trud związany z przygotowaniem spójnej w zamyśle ich prezentacji na targach, opóźnienie w dostarczeniu na nie dzieł sztuki stanowi poważną stratę finansową dla galerii. Pragnie ona bowiem nie tylko zaprezentować prace i dorobek artystów z nią związanych oraz profil swojej działalności, ale przede wszystkim sprzedać dzieła sztuki wystawiane na targach i nawiązać obiecujące kontakty.

Margery Gordon, autorka felietonów poświęconych rynkowi dzieł sztuki i tematyce związanej z ich transportem podkreśla, że dzieła sztuki są najbardziej podatne na uszkodzenia właśnie podczas ich transportu. Natomiast Robert Noortman, zajmujący się obrotem dziełami sztuki w Maastricht przyznaje, że najcenniejsze obiekty przechowuje w dwóch rodzajach skrzyń. Zewnętrzna jest zaopatrzona w specjalny czujnik, każdorazowo alarmujący o naruszeniu bądź przemieszczeniu danej przesyłki. Gdy znajdzie on dowód na to, że z przesyłką nie obchodzono się należycie, otwiera ją (zawsze w asyście konserwatora zabytków i przedstawiciela firmy kurierskiej), by uniknąć popełnienia dalszych błędów względem dzieła sztuki oraz ewentualnych niepo-

rozumień ze wspomnianą firmą. Nigdy jednak nie czyni tego od razu po otrzymaniu przesyłki, lecz odczekuje zawsze kilka dni tak, by dzieło sztuki „miało” czas na „przyzwyczajenie się” do nowych warunków.

W czasach, gdy nie istniały firmy spedycyjne specjalizujące się w przewozie dzieł sztuki i gdy nie dysponowano tak rozległą wiedzą na temat właściwego obchodzenia się z zabytkami, jak obecnie, wiadomo było, że przy ich transporcie niezwykle istotne jest zapewnienie im czasu na przystosowanie się do nowych warunków klimatycznych. Dlatego przemieszczając dzieło sztuki z pomieszczeń zimniejszych do cieplejszych lub wnosząc je z zewnątrz do nagranych pomieszczeń, pozostawiano je na kilka godzin w sieni domów, by gwałtownie nie zmienić im warunków termicznych. Jest to związane z tym, że struktura podobrazia, którym może być płótno, drewno, metal, kość słoniowa, papier lub tektura, różnie reaguje (kurczeniem lub rozszerzaniem włókien) na zmiany temperatury. Podobnie zachowują się pozostałe warstwy obrazu, czyli grunt, właściwa warstwa malarska, laserunek i werniks, które reagować mogą odmiennie na zmianę warunków klimatycznych. W efekcie prowadzić to może do łuszczenia się i odspojenia poszczególnych warstw obrazu. Sytuacja przedstawia się podobnie w przypadku mebli. Ich drewniana konstrukcja, wykonana z mniej cennych gatunków drewna, po-



Damien Hirst: The Physical Impossibility of Death in the Mind of Someone Living, 1991. Tiger shark, glass, steel, 5% formaldehyde solution. 213 x 518 x 213 cm. Charles Saatchi
Źródło: http://www.artchive.com/artchive/h/hirst/hirst_impossibility.jpg.html



Sandy Skoglund, *Shimmering Madness*, 1998, Jelly beans, wood, plastic, metal, motorsMuseum purchase. 2001.34, © 1998 Sandy Skoglund
Źródło: http://www.daytonartinstitute.org/collection/photo_detail2.html

kryta jest cenniejszą warstwą okleiny, czyli forniru, niekiedy intarsjowaną (wykonanie wzoru polega na połączeniu różnych gatunków drewna) lub inkrustowaną (wzór na powierzchni mebla uzyskuje się z połączenia elementów drewnianych z elementami nie drewnianymi takimi, jak macica perłowa, metale, szylkret etc.). Struktura mebla, fornir, a szczególnie połączenia różnych gatunków drewna lub drewna i w/w elementów nie drewnianych, w różny sposób reagują na zmiany warunków klimatycznych. Prowadzić to może, podobnie jak w przypadku obrazów, do tworzenia się pęcherzy i odspojień na powierzchni mebla i w konsekwencji do odprysków.

W każdej z przedstawionych sytuacji wymagane będzie poddanie danego obiektu kosztownym zabiegom konserwatorskim, które ponadto w mniejszym lub większym stopniu



Katarzyna Kozyra: *Piramida zwierząt*.
Źródło: <http://csw.art.pl/new/2003/paszporty.html>

naruszają pierwotną jego strukturę. Prowadzić to może do obniżenia wartości artystycznej i rynkowej danego dzieła sztuki. Nie od dzisiaj wiadomo, że zabiegi konserwatorskie, prowadzone nawet zgodnie z wcześniej przygotowanym i zaakceptowanym planem, nie mogą stanowić ingerencji w strukturę danego obiektu, przekraczającą 30%, 40% całkowitej jego powierzchni. Gdyby jednak zakres wspomnianej ingerencji był większy, spowoduje to obniżenie jego wartości artystycznej i rynkowej, niekiedy w takim stopniu, że obiekt może się znaleźć poza zainteresowaniem muzeów i poważnych kolekcjonerów. Wybitny znawca tematu, prof. Bohdan Marconi (kierownik pracowni konserwatorskiej Muzeum Narodowego w Warszawie w okresie przed i po II wojnie światowej) twierdził, że „(...)pomijając takie spustoszenia w naszym dorobku artystycznym, jakie uczyniła ostaną wojna, zniszczenia spowodowane normalnym starzeniem się obrazów, przechowywanych nawet przez dłuższy okres w warunkach niezbyt korzystnych, są znikome w stosunku do zniszczeń, które nastąpiły wskutek złej restauracji”. Stąd tak ogromne znaczenia dla danego obiektu, jego wartości artystycznej i rynkowej ma właściwy jego transport i magazynowanie, które pozwolą uniknąć ewentualnych prac konserwatorskich i pozostawić jego strukturę nienaruszoną.

Skoro zatem transport dzieł sztuki, zmiany warunków klimatycznych, szczególnie przy zmianie stref klimatycznych, wymaga zachowania najwyższych standardów bezpieczeństwa i dbałości, nie dziwi fakt wysyłania specjalnych kurierów przez firmy spedycyjne, muzea i dealerów. Sprawują oni osobistą kontrolę nad przebiegiem całego procesu transportu cennych obiektów, by zapewnić im optymalne warunki. Natomiast firma U.S. ART Company z siedzibą w Bostonie opracowała system kodów, które umożliwiają śledzenie losów dzieł sztuki w transporcie. Pozwala to również ustalić miejsce i ewentualny moment ich uszkodzenia, gdyby obchodzono się z nim niewłaściwie; co ważniejsze, pozwala ustalić miejsce ewentualnego ich zaginięcia lub kradzieży, gdyby takie nastąpiły.

Zresztą kwestia ewentualnej kradzieży i zaginięcia dzieł sztuki podczas ich transportu to kolejny ważny temat w powyższym kontekście. W tym miejscu należy wspomnieć, że firmy spedycyjne, aby tego uniknąć, transportują najcenniejsze obiekty z danej kolekcji różnymi środkami transportu, niekiedy nawet w różnym terminie, zawsze jednak pod czujną ochroną. Zainteresowane strony, ustalając dokładny plan i termin ich przewozu, są zobligowane do utrzymywania go w ścisłej tajemnicy tak, by znane były one jedynie im. Pozwala to uniknąć ewentualnych kradzieży dzieł sztuki, ale również pozwala przeprowadzić cały niekiedy niezwykle skomplikowany proces ich transportu bez zbędnego zamieszania i rozgłosu wywołanego udziałem mediów.

Kolejną przyczyną, dla której transport i pakowanie dzieł sztuki nabiera obecnie szczególnego znaczenia i wymaga specjalistycznej wiedzy, jak i zachowania wyjątkowych środków ostrożności, są instalacje artystyczne, które w przeciwieństwie do standardowych dzieł sztuki nastrożają wielu problemów firmom spedycyjnym. Dzieje się to głównie z uwagi na ich konstrukcję przestrzenną, niekiedy niezwykle skomplikowaną, rozmiary, wagę, ale przede wszystkim niekonwencjonalne materiały, z których są wykonane. Margery Gordon podaje przykłady dzieł sztuki, które stanowiły w pakowaniu i transporcie niemały problem dla ich nabywców, galerii, muzeów, ale także dla firm spedycyjnych. Chodzi mianowicie o takie dzieła jak: zwierzęta Damiena Hirsta zanurzone w formaldehydzie, rzeźby Antony Gormley'a (w tym jego dzieło o nazwie *Ball Bearing Sculpture*), rzeźby Sarah Sze, rzeźby Sandy Skoglund, instalacje Jima Hodges'a i wiele innych. Można do tej listy dodać również prace polskich artystów takich, jak Magdalena Abakanowicz, która tworzy instalacje składające się z wielu niezależnych elementów – rzeźb, instalacje Katarzyny Kozyry (na przykład składająca się ze spreparowanych zwierząt umieszczonych jedno na drugim) i prace wielu innych artystów współczesnych, które nastrożają w transporcie nie mniej problemów, niż dzieła dawnych mistrzów. Nie tylko jednak dzieła D. Hirsta zanurzone w formaldehy-

dzie, z których najbardziej znany jest rekin z kolekcji Charlesa Saatchiego, ze zrozumiałych względów stanowią wyzwanie dla firm przewozowych i ubezpieczeniowych. Również wspomniana rzeźba A. Gormley'a, wykonana w całości ze stalowych łożysk, tylko gdzieniegdzie ze sobą zespawanych. Pracownicy londyńskiej galerii White Cube, asystenci Gormley'a oraz przedstawiciele firmy Momart mieli niemały problem z jej zapakowaniem, tym bardziej, że waży ono 660 funtów, to jest około 297 kg. Gdy wspomnianą rzeźbę umieszczono płasko w luku samolotu, pojawiły się niebezpieczne dla całej konstrukcji mikropęknięcia. Dlatego, jak podaje M. Gordon, asystenci artysty opracowali niezwykle prosty i jednocześnie skuteczny sposób jej pakowania i transportu. Wokół rzeźby rozpylili specjalną piankę, która stanowiła dla niej miękką wyściółkę podczas całego procesu przemieszczania i uchroniła ją od dalszych pęknięć.

Graham Stewart, współzałożyciel nowojorskiej firmy Art Crating, opisuje jako koszmar proces pakowania rzeźb Sarah Sze, składających się z wielu drobnych, niezwykle delikatnych elementów, i porównuje go do próby spakowania sieci pająka. Natomiast w celu przygotowania do transportu rzeźby Sandy Skoglund, wykonanej w całości z cukierków żelowych (jelly-bean), przedstawiającej postać ludzką ujętą w dynamicznej pozie, zbudowano we wnętrzu skrzyni przewozowej cały system specjalnych, drewnianych podpórek, na których oparte były poszczególne partie rzeźby, szczególnie te wyrażające dynamiczny ruch, tym samym najbardziej wysunięte i narażone na największe uszkodzenia. Warto przy tej okazji wspomnieć również instalację Jima Hodge's, wykonaną z luster, której nawet niezwykle pieczołowite zapakowanie nie uchroniło przed zniszczeniami. Nabywcy tego dzieła, kolekcjonerzy Jeanne i Michael Klein, przyznali, że kupując instalację myśleli tylko o tym jak pięknie wyglądać będzie ona w ich posiadłościach nad jeziorem Austin lub w Sante Fe, zapominając o małych, wyboistych, wietrznych drogach. Rzeźbę przed uszkodzeniem nie zabezpieczyło nawet wynajęcie specjalistycznej firmy przewozowej i umieszczenie na każdej ze skrzyń znaków, mających wskazywać na zachowanie szczególnych środków ostrożności w transporcie.

Nie dziwi zatem praktyka ustalania z artystą przez galerię White Cube lub Museum of Modern Art z Nowego Jorku, dokładnych wskazówek dla firmy przewozowej, w jaki sposób należy się obchodzić z niestandardowymi dziełami sztuki. Wspomniana galeria posiada własną grupę pracowników (około 20 osób) doświadczonych w pakowaniu niestandardowych dzieł sztuki. Jednak transport powierza wyspecjalizowanym firmom spedycyjnym. Jest to praktyka rzadka, bowiem najczęściej pakowaniem dzieł sztuki zajmują się firmy transportowe, które czuwają nad całym procesem transportu i magazynowania, niekiedy również świadcząc usłu-



Magdalena Abakanowicz, Plecy, 1976.
Źródło: <http://www.wroclaw.ivc.pl/zabytki/muzea-muzeum-narodowe/polska-sztuka-wspolczesna-3.html>

gi ubezpieczenia. Jako przykład podać można nowojorską firmę Crozier Fine Arts, weterana – jak podkreśla M. Gordon – w dziedzinie transportu dzieł sztuki, współpracującą z przedstawicielami branży ubezpieczeniowej oraz z American Association of Museum, w celu wypracowania najlepszych praktyk w zakresie metod transportu dzieł sztuki. To również zapewnia stworzenie dziełom sztuki optymalnych warunków podczas transportu i minimalizuje ryzyko ich uszkodzenia oraz upraszcza procedurę dochodzenia ewentualnych roszczeń odszkodowawczych z tytułu uszkodzeń, niedotrzymania terminów etc. Warto w tym miejscu podkreślić, że wielu artystów, antykwariuszy, galerii, a także muzeów, zleca konserwatorom zabytków przygotowanie przed transportem danego obiektu i specjalnego raportu



Sarah Sze, Unravel, 2005, Mixed media, Marianne Boesky Gallery
Źródło: <http://www.artnet.com/Magazine/reviews/saltz/saltz6-20-8.asp>

o stanie jego zachowania. Stanowi on ważny dokument przy dochodzeniu swoich praw z tytułu roszczeń odszkodowawczych.

Należy także uwzględnić nowatorskie rozwiązanie, jakie stosuje firma U.S. ART Company, polegające na wykonaniu specjalnego, cyfrowego zdjęcia danemu obiektowi i następnie wykonanie odlewu z pianki, która idealnie odpowiada kształtom trójwymiarowego przedmiotu, co jak podkreśla prezes wspomnianej firmy Mark Lank, pozwala zapewnić maksymalną ochronę danego dzieła sztuki podczas jego transportu. Oszczędza to też czas i środki, które w normalnych warunkach pochłaniają standardowe zabezpieczenia dzieł sztuki. Firmy spedycyjne przyznają, że cały czas uczą się na błędach. Szkoda jednak, że popełnienie ich niekiedy doprowadza do nieodwracalnych uszkodzeń dzieł sztuki. Michał Kaczyński z galerii Raster wspomina, że obserwował podczas trwania przygotowań do targów Art Basel w Miami próbę przemieszczenia skrzyni z obrazami przy pomocy wózka widłowego, który na jego oczach przebił ją na wylot, co w oczywisty sposób uszkodziło znajdujące się w niej obrazy. Takie sytuacje na szczęście zdarzają się rzadko.

Polskie antykwariaty, galerie korzystają z usług rodzimych lub zagranicznych przewoźników, działających na naszym rynku, których trudno jednak nazwać specjalistami w transporcie dzieł sztuki. Tym bardziej, że jak twierdzi Christiane Fischer, prezes AXA Art USA, nie ma w istocie czegoś takiego, jak specjalizacja w zakresie transportu dzieł sztuki. Bowiem każde dzieło sztuki, każde opracowanie trasy transportu wymaga indywidualnego, a w przypadku instalacji artystycznych wysoce niestandardowego podejścia do całego procesu. M. Kaczyński podaje, że renomowane galerie, domy aukcyjne, muzea, korzystają z usług takich firm transportowych, jak Art Logistics, Universal Express Relocation, czy Renesans Trans. Należy dodać, że Ośrodek Ochrony Zbiorów Publicznych, specjalistyczna jednostka Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego, powołana w celu udzielania pomocy muzeom, obiektom sakralnym, bibliotekom, archiwom etc., zajmuje się między innymi koordyna-

cją i organizacją transportu dzieł sztuki w kraju i za granicą. Prowadzi również rejestr firm posiadających uprawnienia do projektowania i instalowania zabezpieczeń obiektów zabytkowych.

Należy jednak pamiętać, że folia pęcherzykowa bez skrzyni i tektury, to nierzadko jedyne zabezpieczenie dzieł sztuki w transporcie, które w tej sytuacji narażone są na poważne zniszczenia. Chociaż, biorąc pod uwagę niewielką niekiedy wartość rynkową określonych obiektów, inne sposoby zabezpieczenia w transporcie byłyby niewspółmiernie wysokie do ich wartości. Zresztą wspomniana metoda, to w przypadku wielu polskich oraz zagranicznych galerii i antykwariatów, jest najpopularniejsza podczas przemieszczania dzieł sztuki. Wspomniana Ch. Fischer podaje, że otrzymała od paryskiej galerii w ten sposób zapakowaną grafikę, oprawioną za szkłem. Przesyłka dotarła do Stanów w opłakanym stanie. Szkło było zbite, wiele jego odłamków uszkodziło bezpowrotnie powierzchnię grafiki, a co więcej – etykiety ze znakami transportowymi umieszczono bezpośrednio na powierzchni szkicu, powiększając jeszcze tym samym uszkodzenia. Fischer przyznaje, że była oburzona; dodaje jednak, że w każdym przypadku należy upewnić się co do sposobu pakowania dzieła sztuki przez galerię, antykwariat, dom aukcyjny, które nie zawsze czynią to fachowo.

LITERATURA:

1. Gordon M., *Damage control*, Annual Investment Issue 2006: A Special Collector' Guide, 1/2006;
2. <http://company.yellopages.pl/Polska/mazowieckie/Warszawa/68225/index.html>;
3. Marconi B., *O sztuce konserwacji*, Arkady, Warszawa 1982;
4. Korzeniowska-Marciniak M., *Idzie nowe – nowe tendencje na międzynarodowym rynku dzieł sztuki*, Gazeta Antykwaryczna 6-7-8/2006;
5. Steiborn B., *Zabytek w domu*, Zamek Królewski w Warszawie, Warszawa 1995.