

DE ROTTERDAMSE HAVEN DOOR



De haven van Rotterdam door Paul Signac, 1907, Coll. Museum Boijmans-Van Beuningen, olieverf op doek.

Het schilderij en de schilder

Op dit schilderij van Signac uit 1907 is de spoorbrug over de Nieuwe Maas te zien. De brug ligt nabij de hoog gekozen horizon. De wind blaast de machinerook van de schepen van links naar rechts over het doek. Punterachtige zeilschepen, sleep- en roeiboten bewegen bedrijvig op het eerste plan. De zone met de brug toont een grotere verstildheid. De naastgelegen Willemsbrug is niet zichtbaar.

Paul Signac (1863-1935) is een van de belangrijkste neo-impressionistische kunstschilders. Hij werkte samen met Georges Seurat en creëerde pointillistische schilderijen. Tijdens een bezoek aan Nederland in 1906 beschreef Paul de Rotterdamse haven als 'een voortdurend ballet van boten en rook'. Hij voegde eraan toe dat hij al schilderend een gevecht leverde tegen de Maas, waarop de lichtval elk moment anders was. Signac maakte in Rotterdam een reeks aquarellen van de haven die hij later in zijn Parijse atelier uitwerkte tot schilderijen. Hij was namelijk van mening dat de kunstenaar weer de nuchterheid van het atelier nodig had om zijn emoties te verwerken en in evenwicht te brengen.

De autodidact Signac kwam uit een rijke familie. Hij liep op zijn zestiende weg van school en nadat hij een jaar later een kapitaaltje van zijn vader had geërfd, stortte hij zich in het kunstenaarsleven van Montmartre. Aanvankelijk wilde hij schrijver worden, maar toen hij in 1880 de impressionistische schilderijen van Monet had gezien, besloot hij te gaan schilderen. Urenlang zat hij te schetsen langs de oevers van de Seine. In de landschappen, gemaakt in de vrije natuur, vindt men de invloeden van verschillende impressionisten terug. Signac imiteerde vooral hun kleurgebruik.

Pas als hij in 1884 Georges Seurat ontmoet, werkt Paul Signac de revolutionaire kleurentheorie uit die zal leiden tot het ontstaan van de kunstenaarsbeweging neo-impressionisme. Signac mengde de kleuren alleen met wit en werd zelf de meest consequente volger van deze kunsttheorie. Hierbij mengde men de kleur niet op het palet, maar men bracht de kleuren (stipsgewijs) naast elkaar op het doek aan, waardoor ze - van een afstand - toch samensmolten tot de gewenste tint. Geel en blauw geven hierdoor de impressie van groen. Deze schilderswijze wordt ook wel pointillisme genoemd.

DE OGEN VAN PAUL SIGNAC

drs. M.M. Bakker



Signac zal zijn hele verdere loopbaan aan die 'confetti'-techniek vasthouden. Het bezorgde hem het denigrerende etiket 'Seurat-imitator'. Maar Paul Signac zorgde er wel voor dat de schildertechniek met de kleurstipjes een belangrijke artistieke stroming werd. Kunstenaars als Matisse en Mondriaan raakten gefascineerd door zijn vuurwerk van verfstreepjes, variërend van blauwe, groene en gele tinten tot roze, oranje en rode.

Terwijl Seurat uitblonk in figuren, liet Signac zich inspireren door landschappen en zeegezichten. Hij was een fanatieke (wedstrijd)zeezeiler en met zijn zeiljacht heeft hij heel Europa rondgevaren. Vooral havens en zee-kusten hebben Signac de motieven voor zijn schilderijen geleverd.

Toch maakte Paul Signac in Saint-Tropez, waar hij zich terugtrok na de dood van Seurat, zijn beste stukken, op groot formaat. Signac had genoeg gekregen van het pointillisme. De miljoenen puntjes waarmee hij tien jaar lang nauwgezet en vol overgave zijn doeken had gevuld, gingen hem tegenstaan. Omstreeks 1895 ontwikkelde hij een iets nonchalantere manier van schilderen, de toets werd grover en de stipjes werden korte streepjes. Dit is op het afgebeelde schilderij goed te zien.

De brug

De spoorbrug had vijf dubbelsporige vaste bruggen. De bovenbouw is onder leiding van ir. N.Th. Michaelis

Ansichtkaart met links de Willemsbrug en rechts de spoorbrug, verstuurd in 1904.

inzet: Portret van Paul Signac door George Seurat, 1890, contékrijt.



ontworpen door dr.ir. E.F. van Dissel. Bij de onderbouw was ir. A.K.P.F.R. van Hasselt betrokken. In 1870 begonnen de werkzaamheden met die onderbouw; vier jaar later startte men met de bovenbouw en uiteindelijk kwam de brug in 1876 gereed. Na de ingebruikname van de Willemstunnel in 1993 is de spoorbrug gesloopt.

Literatuur

H.M.C.M. van Maarschalkerwaart, G.J. Arends, J. Oosterhoff (red.), *Bruggen in Nederland 1800-1940, I, Vaste bruggen van ijzer en staal*, Utrecht 1997, pp. 221-223.

J. Rewald, *Post-Impressionism*, New York 1956.

www.kunstkanaal.net

Met dank aan ir. Hein Klooster.