



In de reet van de

Kunst & Vaarwerk werd in de jaren tachtig wereldberoemd met opvallende kunst in de openbare ruimte. Cor Kraat en Hans Citroen kijken twintig, dertig jaar terug in de tijd.

Zielsverknocht aan Rotjeknor en nog steeds zo lijp als een deur. Een onderhoud met **Cor Kraat** (1946) en **Hans Citroen** (1947) is als een woeste wildwaterrit door de krochten van de culturele geschiedenis van de havenstad. Met als enige adempauze het nippen aan de bakkies troost van gastheer Citroen en shotjes wodka van Kraat. De mannen vormen tweederde deel van Kunst & Vaarwerk, het eigenzinnige collectief dat Rotterdam en omgeving in de jaren tachtig onveilig maakte met kunstwerken in de openbare ruimte.

Het is 10 september 2011, een dag na de lancering van de Eksit courant tijdens het De Wereld van Witte de With festival. Citroen en Kraat leverden artistieke en redactionele bijdragen aan deze eenmalige oprisping van nostalgie. Import-Rotterdammer Citroen waakt ervoor om Eksit, de roemruchte sociëteit in de Witte de Withstraat, te romantiseren: 'Het was geen aaneenrijging van plezier, hoor', nuanceert hij in onvervalst Haags. 'Het was soms ook ontzaglijk suffig.' Kraat knikt. 'Wij kwamen in het culturelere theaterbioscoopcomplex

havenbaronnen

LantarenVenster in de Gouvernestraat. In de beginjaren van de Eksit zat iedereen op kussens te blowen tot ze op hun Perzische tapijtjes wegvlogen. Dat veranderde wel tijdens de punktijd. Maar ik heb de Sex Pistols mooi eerst in LantarenVenster zien optreden, voor 50 mensen. Een half jaar later stonden ze in dikke rijen voor de Eksit.' De wederopbouwjaren vijftig waren voor Kraat een synesthetische beleving van weidse uitzichten, heipaalgedreun en spruitjeslucht. Hij groeide als zoon van een duivenmelker annex havencontroleur op tussen de desolate vlakten in Rotterdam-West en zag de naoorlogse stad om hem heen verrijzen. 'Ik speelde als kind op de bouwterreinen, stiekem hutten bouwen', vertelt hij. 'Het ziekenhuis-in-aanbouw Dijkzigt had gigantische, overstromde kelders. Mijn vriendjes en ik voeren op zelfgebouwde vlotten, gewapend met zaklantaarns, onder en langs de bouwwerken.'

Het vormde hem tot kunstenaar. 'Die open, permanent veranderende ruimte werkt op je in. Je wilt meepraten over wat er nu weer uit de grond is gestampt.' 'En toen kwam rond '70 het tweede bombardement eroverheen: de stadsvernieuwing', zegt Citroen met gevoel voor drama. 'Een betongat met tijdelijke blinde muren en andere plekken, waarmee men iets wilde doen om het harde van de stad wat te verzachten.' Citroen groeide op in Den Haag in een kunstzinnig milieu en enterde Rotterdam pas in 1973. Hij zat op de Vrije Academie en koos later voor Ateliers '63 in Haarlem. 'Daar telde het individu. Wij zochten een vorm voor onze authenticiteit. Iets wat uit je handen en uit jezelf komt. Het begint met de inhoud. Daarna vind je een eigen vorm, gekoppeld aan je geaardheid: expressief, ingetogen of wat dan ook. Zoveel zielen, zoveel kunstwerken.'

‘In pseudo-intellectuele kringen werden wij als ordinair beschouwd’



DIY

Kraats kunstliefde ontstond in het café. Daar kwam hij in contact met gelijkgestemden. Hij ervoer het als een gevoel van thuiskomen, een ontworsteling aan de ‘muffe deken van de burgerlijke jaren vijftig’. Dus volgde hij zijn tekentalent en vertrok naar de kunstacademie. ‘Een gouden tijd, je ontwikkelde elkaar. Ik had niks met modeltekenen, voelde meer voor het conceptuele. Rot op met technieken, gelijk beginnen met maken!’

De twee ontmoetten elkaar in cafés en LantarenVenster, dat ze de culturele basis van het nieuwe Rotterdam noemen. Daar begon het Internationaal Filmfestival, was een levendige uitwisseling tussen allerlei disciplines. In 1971 vroeg de Rotterdamse Kunststichting (RKS) kunstenaars ontwerpen te maken om blinde muren en straatmeubilair met verf op te luisteren. Op de bijbehorende expositie, Paint-Up, viel Kraats werk op. Hij kreeg de opdracht zes lantaarnpalen op het Stationsplein te beschilderen. ‘Een kakofonie aan kleuren. Dat hakte er enorm in, hoor’, zegt Citroen. Hijzelf werkte in die tijd met Bob van Persie aan de Keikdoos, een vitrinetentoonstelling in de doorloop van het CS. ‘Ik had meer bezoekers dan jij’, zegt hij pesterig. ‘Want wij zaten in het station. Ik schat dat we na drie weken al de miljoenste bezoeker konden verwelkomen.’ ‘Klopt, de een verlaat het station aan de voorkant, de ander aan de achterzijde’, erkent Kraat grijnzend.

In 1979 besloten ze met Willem van Drunen tot de oprichting van Kunst & Vaarwerk. Het collectief maakte snel naam met hun onorthodoxe manier van werken. Subsidies van de gemeente bleven uit, dus sleepten ze als rasechte Do-It-Yourselfers op eigen houtje opdrachten van het bedrijfsleven binnen. Zo ontstonden de Polaroid op een tramviaduct-zuil, de Dobbelstenen aan de Noorderpier in Hoek van Holland en de Hoedendoos, een Vopak-tank (na de fusie met Pakhoed) in de Botlek. Of de tegenover de Willemsbrug geplaatste maquette van de oude Willemsbrug, evenals de Dorische Poort, een oud-Griekse zuil gesitueerd bij de warring van wegen op het Beneluxplein.

Op het Zuidplein staat een metropilaar in de vorm van een opgerolde krant, met geschilderde nieuwsberichten en foto’s. Een letterlijke drager van informatie. Het is een monument nu de krant, Het Vrije Volk, ter ziele is. Moet hoognodig gerestaureerd worden, vinden ze. De indrukwekkende Nieuwe Delftse Poort uit 1995, een soort stalen driedimensionale tekening van Kraat, staat er daarentegen prachtig bij. Hoewel het ontwerp destijds slecht werd ontvangen. ‘De musea en het CBK waren tegen’, vertelt Kraat. ‘Ze dachten dat daardoor geld van hun gemeentebudget af zou gaan.’ Meesmuilend: ‘Het was ook niet hun initiatief. Als je als kunstenaar zelf dingen gaat organiseren, betekent dat in feite dat die instanties overbodig zijn.’

‘Wij waren de voortrazenden’



Opzienbarend

In 1979 hield de RKS op te bestaan. Citroen: ‘De Rotterdamse kunstdistributie kwam in handen van een groep neo-constructivistische kunstenaars uit Den Haag. Al onze voorstellen werden vervolgens afgekeurd. Wij stonden regelmatig in de krant, kwamen op tv. Binnen die pseudo-intellectuele kringen werden wij als ordinair en commercieel beschouwd.’

‘Willem had op een reclamebureau gewerkt’, vult Citroen aan. ‘Een snelle schetser, die onze ideeën vertaalde in goed reproduceerbare lijntekeningen. Ik schreef de persberichten en Cor regelde als Hoofd Externe Betrekkingen de contacten. Wij speelden bedrijfje. Ga je nog naar de zaak morgen?, vroegen we dan. Collega-kunstenaars vonden dat maar niks. We zaten in de reet van de havenbaronnen, werd gezegd. Dat stak wel een beetje.’ Kraat: ‘We moesten niks hebben van dat stoffige kunstenaarsgedoe: de eenzame ploeteraar op zure wijn en stokbrood. Wij waren de voortrazenden.’

De progressieve dynamiek van de stad, vertaald in snelle, zich voortschrijdende scheppingen van Kunst & Vaarwerk. Creaties zonder concessies, verzekeren ze. Nou ja, soms gebeurde er wel iets gênants. Zoals bij hun Baanbrekende BMW die als een bevroren raceongeval uit de muur boven een parkeergarage stak (zie pagina 38). Op de nummerplaat verscheen na lancering van het opzienbarende kunstwerk de naam van de autosponsor. ‘Daar hadden we niets over te zeggen, helaas. Maar

ach, hij zat ook nog een keer in een reclame over de Krasloterij. Daar hebben we een flinke rekening voor gestuurd.’ Het Kunst, koek en koffie-project tenslotte ontstond naar aanleiding van het idee: Kunst Moet Naar Het Volk. Samen met Van Persie (inderdaad, de vader van) werd een tentoonstelling op straat georganiseerd. Met werk van diverse kunstenaars waarmee door publieke interactie van alles kon gebeuren. ‘Alle soorten kunst waren vertegenwoordigd, van abstract tot zigeunermeisje. We schilderden de contouren van de kunstwerken tegen de muren waartegen ze stonden geplaatst, om te controleren wat was meegenomen. Vanuit twee busjes filmden we ‘s nachts het langslappende publiek. Niemand durfde eerst een kunstwerk mee te nemen. Maar op de derde nacht was alles weg.’

Tot 1992 was Kunst & Vaarwerk actief. Veel werk van hen zou niet misstaan tussen guerrilla-acties en andere hedendaagse vormen van communicatie en design. Zijn zij wegbereiders geweest? Kraat: ‘De communicatie van nu is schatplichtig aan pop-art. Na Warhol werd alles anders. In kunst en reclame. Warhol voorzag dat later alles vanuit de tv-cultuur zou worden benaderd. Iedereen wil nu op tv, z’n 15 minuten beroemdheid scoren. Vroeger had je meer vrijdenkende, geëngageerde kunst. Nu is het culturele klimaat vooral gericht op het grote geld. Kunstmatig gecreëerd en in stand gehouden. Het kunstwerk is een middel geworden, geen doel.’