



fólk í listum

Saga í fánalitum

KARL Kvaran sýnir nú á Kjarvalsstöðum, en þar er hann með 39 málverk dagana 23. júní til 1. júlí nk.

Þetta er allt stórar myndir, svona á við meðal bilskúrshurðir, sumar hverjar a.m.k., en þó eru tvær smærri myndir undir gleri, málaðar með öðru en oliu.

Þetta er því meiriháttar sýning, eins konar kraftlyftingamót stórra málverka og minnst ég þess ekki fyrr að hafa séð stóra Vestursalinn á Kjarvalsstöðum svo rækilega þakkaðan af svo fáum myndum.

Karl Kvaran er í hópi okkar bestu abstraktmálara, á því leikur naumast neinn vafi. Hann er 54 ára gamall og skipaði sér fljótlega eftir listnám í Reykjavík, Kaupmannahöfn og víðar í rób strangtrúarmanna abstraktlistarinnar, en nú hefur hann starfað sem myndlistarmaður í Reykjavík í þrjá áratugi, og er þetta því að öðrum þræði tímamótasýning, þótt ekki standi Karl Kvaran á neinum sérstökum tímamótum í myndlistinni. Þar þræðir hann sinn stíg, sækir á brattann og vindurinn er í fangid.

Þeir, sem fylgst hafa með myndlist Karls Kvaran gegnum árin, sjá þó ávallt dálítið nýtt í hverri sýningu. Myndgerð hans hefur þróast hægt og bitandi. Sumar myndirnar eru þannig að mann sundlar við að horfa á litaspil þeirra, aðrar tala blálega til áhorfandans, og vona ég að menn skilji við hvað er átt.

Myndgerð Karls Kvaran nýtur sín illa á sýningum. Það er eins og leikið sé á mörg hávær hljóðfæri í einu, mörg lög samtímis, og því verða menn að skoða sýningar hans á alveg sérstakan hátt. Skoða hverja mynd fyrir sig, og passa að láta aðrar myndir ekki trufla.

Við athugun kemur í ljós, að enn hefur orðið breyting. Aður hafði sköpunarverkið oft þann galla, að maður hafði það sterkelega á tilfinningunni að öll myndin hefði ekki komist fyrir á léreftinu, þótt stórt væri, að hluti hennar væri utan við myndina sjálfa, en nú hefur verið bætt úr því, og þótt myndin láti ófríðlega, þá er hún nú öll með. Ég veit ekki hvort menn skilja þetta, en maður hugleiddi það stundum áður, að myndin væri aðeins brot af stærra verki.

Myndir Karls Kvaran eru ekta stofnanamyndir, þurfa helst stóran sal til að tjá sig í. Mér hefur verið sagt að það hafi verið vont að reikna vexti í Landsbankanum meðan tvær, eða þrjár myndir eftir Karl Kvaran hingu þar í vixladeildinni og fólkid í deildinni það um frið.

Ekki veit ég hvort þetta er satt, en sagt er að myndirnar hafi verið færðar niður í kjallara í bankanum og séu þar nú innan um flotkrónur og gull.

Vel geymdar. En hvað um það, þessi saga gæti verið sönn, því svo áleitnar og krefjandi geta myndir Karls orðið, að það er beinlínis óþæglagt að láta þær horfa á sig.

Fyrir þá sem fást við myndlist er það lærdómsríkt að sjá málverk eftir Karl Kvaran. Í þeim er eitthvað bjart og tært. Fánalitir verða að skrauti í höndum margra málara og eru það, en hjá Karli eru skærir litir, hluti af jafnvægi myndanna. Hin djörfu form þarfnast styrkleika í lit, og oftast fer þetta saman. Formin eru saga í fánalitum. Þó er ein og ein mynd unnin á öðru pláni.

Ró er yfir formum og línun, og þá er samstundis gripið til nýrra lita eins og til nýrrar tungu þegar farið er yfir landamæri ólíkra þjóða.

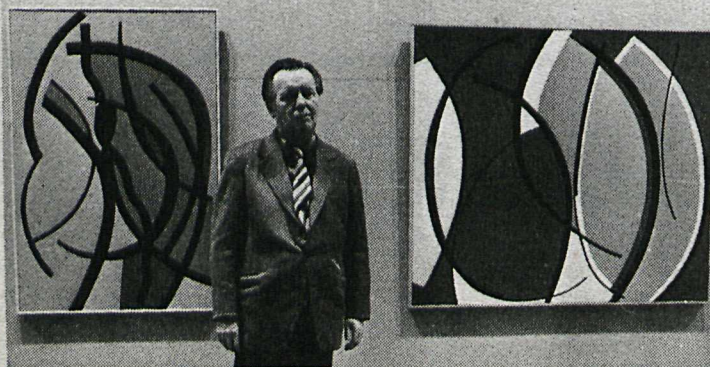
Við lifum á tímum þar sem listin er frjáls. Má líta út eins og hún vill, við spyrjum ekki um stíl, stefnur eða skóla. Við spyrjum um myndir, og þarna fáum við að sjá þær.

Í hafróti hins mikla frelsis hefur mörgu vondu — og góðu — skolað útbyrðis, og það er svo sannarlega fengur að því að fá að heimsækja meinlatamann, sem ekkert haggar, sjá lífsverk hans, hluta þess, á einum og sama stað.

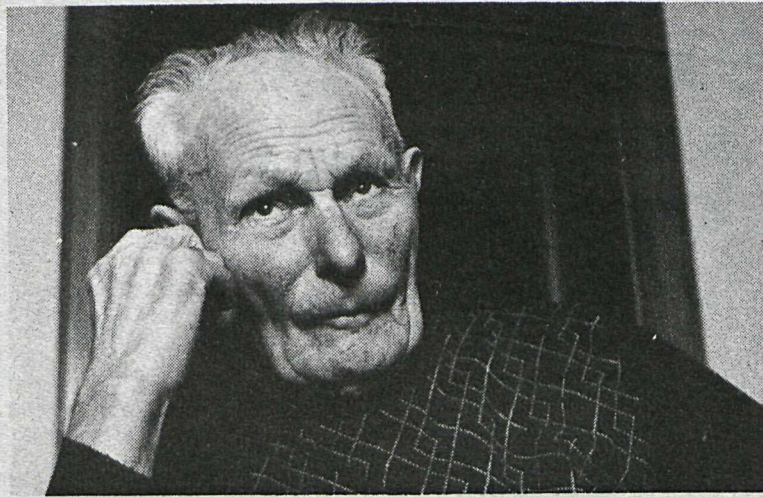
Ef hægt er að tala um árangur á málverkasýningum, eins og í hringhlaupum eða köstum, þá hefur Karl Kvaran náð miklum árangri í sérgrein sinni, eða keppnisgrein, og keppir nú aðeins við sig sjálfan. Þessi sýning er nefnilega viðburður, ekkert minna en það, þótt hún láti minna yfir sér í fjölmörgum en flugsýningar, fornblásýningar og margt annað sem yfir okkur dynur um sama leyti (sem betur fer).

Það versta við þessa sýningu er það, hvað hún er seint á ferðinni, og fyrir bragðið munu færri sjá hana en ella. Menn eru byrjaðir að berja laxinn, komnir á tvist og bast, líka börnin, — en allir sem tíma hafa, ættu að sjá Karl Kvaran og láta myndirnar hans horfa á sig um stund, það er merkileg reynsla.

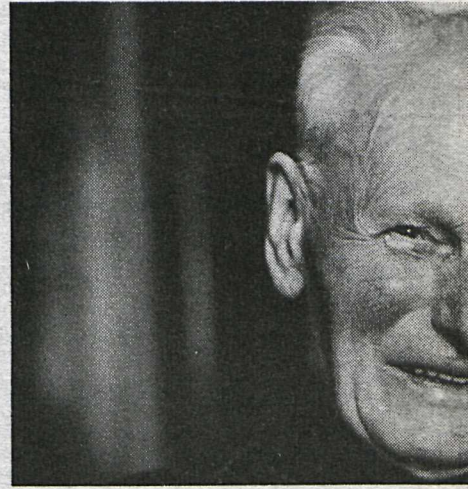
Jónas Guðmundsson



Karl Kvaran. — Tímamynd: GE.



„Við strákarnir bentum á togarana af þilfarinu á skútunni og sögðumst ætla að verða skipstjórar á honum þessum, — eða þessum þarna.“



„A Marsinum hjá Hjalta Jónssyni voru e magn í skip kom ekki fyrr en 1912“

„Gufuvélarnar voru strjúka og klapptu en ég komst aldrei í samband við mótora“

AM — „Ég var fermdur tólf ára gamall, svo maður kæmist sem fyrst af stað út meðal vinnandi manna og á fyrsta skipið mitt réðst ég þrettán ára gamall. Það var skúta og hún hét „Golden Hope“. Ég og strákarnir, jafnaldrar mínir, áttum okkur okkar framtíðardrauma eins og unglingar á öllum tímum, og stundum man ég að við bentum á togarana af dekkinu á skútunni og sögðum: „Þarna ætla ég að verða skipstjóri, — eða á þessum þarna“. En ný öld var í uppsiglingu, vélarnar voru að leysa skipin af hólmum og það var í vélarrúminu sem vettvangur míns ævistarfs varð“.

Július Ólafsson, vélstjóri, sem er 88 ára gamall rifjar upp með okkur sitthvað frá löngum ferli sínum sem vélstjóri er hinn hressilegasti og gláðasti þegar við hittum hann á Hrafnistu, enda státtur og þakklátur við lífið og hlutskipti sitt, þegar hann lítur yfir farinn veg.

„Ég er fæddur þann 4. júlí 1891 að Stóru-Fellsöxl í Skilmannahreppi. Við vorum tíu börnin og aldamótaárið flutti faðir minn með fjölskylduna til Reykjavíkur. Þetta var kannski nokkuð ströng lífsbarátta, en faðir minn hafði þó alltaf nóg fyrir sig að leggja og við líðum aldrei skort. Ég held að hann hafi heldur verið veitandi en þiggjandi. Hann hafði verið smíður í sinni sveit og smíðarnar komu honum áfram að gagni, og svo var róid til fiskjar frá Byggðarenda, — hann er þar sem Frakkastígurinn kemur niður að sjónum. Við rerum á hrognkelsaveiðar og aðeins með þrjár trossur og þrjú net í hverri. Það þætti ekki mikið nú.“

Eftir ferminguna í Frikirkjunni réðst ég svo á skútuna „Golden Hope“. Það var árið 1904 og á skútunum var ég til 1909. „Golden Hope“ fórst með allri áhöfn á leið til Englands tveimur árum síðar, minnir mig, en 1906 var ég kominn á skútuna Heklu, sem einnig átti eftir að farast með allri áhöfn. Síðasta skútan mín var svo Valtýr. Á hana fór ég 1907 og síðast sem kokkur, — eldabí ofan í 24 karla. Kaupið þætti ekki hátt nú, 45 krónur á mánuði og helstu

hlunnindin sem kokkurinn naut voru þau að hann fékk ókeypis salt í þann fisk sem hann dró. Nei, eins og oft heyrst sagt af vörum okkar sem gamlir erum orðnir, — munurinn á þessum tímum og því sem nú gerist er svo mikill, að maður hristir aðeins höfuðið, þegar maður ræðir um þetta“.

A Marsinum með Eldeyjara Hjalta

„Svo var það árið 1909, að ég réðst á togarann Mars hjá Hjalta Jónssyni, sem kyndari. Ég man varla lengur hvernig ég fékk þetta starf, en menn þurftu helst að vera vinnumenn skipstjóranna eða nákomnir þeim, til þess að fá pláss. Og þarna komst ég, sem sagt fyrst í kynni við gufuvél, en af gufuvélunum átti ég eftir að hafa nán kynni um dagana. Þá voru karbitljós-in enn um borð í skipum, því rafmagnsljós komu ekki til sögunnar fyrr en 1912 um borð. Vél-in í Marsinum var 220 hestöfl og kyndarastarfið á honum og fleiri elstu togaranna sem ég kynntist var mjög erfitt. Þessi skip voru með 200 tonna kola-geymslur og fóru með þetta 12-14 tonn af kolum í tíu daga túr. Við þurftum oft að tvímoka kolunum úr geymslunum, áður en hægt var að moka inn á firana.“

Gufuvélarnar sem voru allar 3ja stokka hérlendir voru teknar allar í gegn einu sinni á ári, en ketilhreinsun fór fram á sex vikna til tveggja mánaða fresti. Oftast reyndum við að knýja þær með fersku vatni, eins og kostur var, en þyrfti að nota sjó, leið auðvitað skemmra á milli, þar til hreinsa þurfti katlana. Ketilhreinsunin var afskaplega óþrifalegt verk og í þessu starfi voru oftast sömu mennirnir. Þeir fóru bæði í sótkassana og í hólni yfir eldstæðunum og má nærri geta hvernig menn hafa lítið út, þegar upp kom.

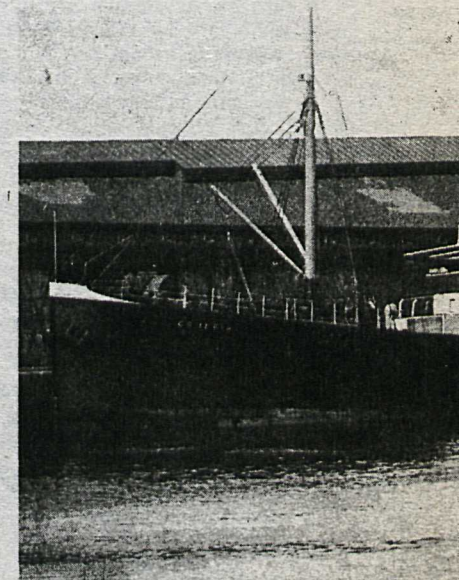
Það kom sér þarna vel og raunar alla mína tíð sem vélstjóri og síðar yfirvélstjóri, að maður hafði góða menn sér til aðstoðar, því fjórar strípur á erminni ráða ekki fram úr öllum vanda. Þannig réttu vélstjórnarnir kyndurunum gjarna

hjálpahönd, til dæmis við að ausa vatni á öskuna, áður en hún var hífð upp úr vélarrúminu, sem var í verkahring kyndarans“.

I Vélskóla Íslands

„Að lokinni vist minni hjá Hjalta Jónssyni, fór ég í smíðju hálf tann árið 1912, en lög um vélgæslu höfðu verið sett árið 1909. Ég hafði komist að raun um að þótt hugurinn stefndi til skipstjórnar á unglingsárunum, var hinn nýi tími til sjós ekki síst í vélarrúminu. Skólinn stóð einn vetur og við útskrifuðumst sex námssveinar 1913. Kennarar voru Jessen heitinn, sem var skólastjóri og kenndi vélfræðina, Haraldur Nielsson, sem kenndi íslensku, Einar H. Kvaran dönsku og Böðvar Þorvaldsson, faðir Haralds Böðvarssonar, kenndi ensku. Já, þetta var virðulegt kennaralið, eins og þú heyrir: Prófdómarinn var svo vélameistarinn á björgunarskipinu Geir.“

Eftir vélstjórarárófið réðst ég svo á einn togara Kveldúls og þegar heimsstyrjöldin fyrri hófst, fór ég á togara á Ísafirði. Síðasti togarinn minn um skeið



Strandferðaskipið Súðin í Newcastle, á Íslandi.