

W Range Roverze można się zakochać – jak w przygodach Jamesa Bonda O swojej sztuce Justynie Gorzkowicz opowiada Maciej Stępiński

JG: W Range Roverze można się zakochać – jak w przygodach Jamesa Bonda. O ile dobrze pamiętam, taką terenówką w jednym z filmów jeździł Daniel Craig, odtwórca głównej roli. Wy-daje mi się, że ten samochód został także doceniony jako dzieło sztuki i znalazł się w paryskim Luwrze? To właśnie Range Rover stał się jednym z elementów Pańskiego performansu Drive. Rendez-vous à Poznań – prequel, prawda?

MS: Projekt składał się z dwóch wystaw, jednej w Poznaniu i drugiej w Warszawie.

Tytuł wystawy w Galerii Miejskiej Arsenał Rendez-vous à Poznań nawiązywał do filmu dokumentującego partyzancką akcję Claude'a Lelouche'a, który w latach 70-tych przejechał „na pełnym gazie” centrum Paryża, nie zatrzymując się ani razu, ignorując znaki i czerwone światła na skrzyżowaniach.

Drive Rendez-vous à Poznań – prequel w CSW to druga wystawa, przedstawiająca to wszystko, co zdarzyło się wcześniej, genezę mojej motoryzacyjnej obsesji. Na obydwu wystawach obecny był model Range Rovera, ale o tym później. Wybór auta nie był przypadkowy. Fakt pokazania tego modelu w Luwrze jako dzieła sztuki, ponad 30 lat temu, był dla mnie jednym z powodów kupienia tego właśnie samochodu. Potem drugiego – starszego modelu. A to, że królowa brytyjska i kilku Bondów jeździ Land Roverami, to już mało istotny, choć trochę snobistyczny dodatek. Range Rover Classic to przede wszystkim piękny, komfortowy samochód terenowy, który w bardzo wykwintny sposób porusza się zarówno



w najtrudniejszym terenie, jak i na autostradzie! I jest bardzo chimeryczny i paliwożerny. Mówimy tutaj oczywiście o silnikach V8 w benzynie, gdyż tylko takie jednostki godne są tego auta.

Wraz z kuratorem wystawy – Stachem Szabłowskim – pokonywaliście Panowie trasę między Warszawą a Poznaniem, jadąc na przelaj?

Początkowo rzeczywiście moim pilotem miał być kurator projektu. Jednak ostatecznie, z różnych przyczyn niezależnych do Poznania, pojechałem z Maćkiem Ciochem, moim przyjacielem, także fotografem i fanem motoryzacji. Jest doskonałym pilotem, a ponad czterodniowa wyprawa po wyznaczonej prostej była poważnym wyzwaniem. Najtrudniejsze przeszkody były zbudowane oczywiście przez człowieka, zaś najwięcej swobody i przyjemności mieliśmy, jadąc przez las. Ponieważ założeniem było nie niszczenie upraw, prywatnych posesji ani przyrody, musieliśmy kluczyć w granicach wyznaczonej linii, korzystając z programu do nawigacji Ozi Explorer i dwóch GPS-ów. Auto przygotowane przez warsztat Landlovers przejechało trasę bezawaryjnie. Z Poznania projekt koordynowała Karolina Sikorska. Range Roverem wjechaliśmy bezpośrednio do Galerii Miejskiej Arsenał, gdzie stało jako eksponat przez miesiąc. Ze Stachem Szabłowskim natomiast wróciłem z Poznania, bezpośrednio na kontynuację projektu, czyli wystawę Drive w CSW Zamku Ujazdowskim. Wracaliśmy tym razem już nie na wprost, ale ... autostradą A2.

Tak sobie myślę, że podróż ta musiała przypominać trochę pościgi Bonda. Ta nuta szaleństwa czy nawet niebezpieczeństwa, zwłaszcza na naszych, ciągle remontowanych, drogach, policja, fotoradary... Byliście Panowie podczas realizacji tego projektu czymś wyjątkowo „wstrząśnięci, lecz nie zmieszani”?

Jadąc do Poznania, na przelaj, nie jechaliśmy szybko, nie ścigaliśmy się z nikim i nikt nas nie gonił. To był wyjazd, który zakładał dotarcie z punktu A do punktu B na bardzo określonych zasadach. To był projekt koncepcyjny, utopijny z założenia, bo od początku skazany w pewnym stopniu na niepowodzenie. Wyznaczona linia prosta była symboliczna, a bezterytorialny charakter tego działania performatywnego, którego właściwie nikt nie widział, zakładał przede wszystkim samo przeżycie podróży, jako cel sam w sobie. To artysta wyznacza i określa, co jest dziełem sztuki, a co nie. Artysta nadaje przedmiotom ich funkcje, umieszczając je w galerii. Od czasów Duchampa jest to zabieg oczywisty. A fakt, że nie robiłem zdjęć podczas przejazdu był również zamierzony. Startując z Warszawy, braliśmy pod uwagę, że może nam się to nie udać. Dlatego też o ewentualną pomoc w trasie poprosiłem polskie środowisko off-roadowe. Jednak informacja o moim projekcie, która pojawiła się na jednym z forum, wywołała spore

wzburzenie i spotkała się raczej krytyką i niezrozumieniem. Poza kilkoma sympatycznymi przypadkami wsparcia ze strony forowiczów, większość atakowała dość agresywnie założenia mojego projektu. Najwięcej wątpliwości i brak zrozumienia powodował fakt, że jestem artystą. Dyskusja licząca blisko 30 stron i ponad 2700 odston tego wątku trwa nadal. To niewątpliwie można uznać za sukces tego projektu. W rezultacie udało mi się zaangażować w żarliwą dyskusję przeplataną gdzieniegdzie głębszymi refleksjami filozoficznymi z ludźmi niezwiązanymi na co dzień z obiegiem sztuki. Karolina Sikorska, która śledziła wątki na forach, napisała ciekawą analizę społecznego wymiaru tego fenomenu, a niektóre cytaty forowiczów pojawiły się także na plakacie i w folderze / mapie z wystawy doskonale graficznie zaprojektowanych przez Krzysztofa Ignasiaka. W trasie najbardziej obawialiśmy się służb drogowych lub leśnych, ale nikogo na drodze nie spotkaliśmy, co bardzo nas zaskoczyło. Rolnicy i przypadkowo spotkani ludzie, grzybiarze, robotnicy budujący autostradę albo



udawali że nas nie widzą, albo po prostu śledzili za nami wzrokiem. Po drogach asfaltowych jechaliśmy sporadycznie, zwykle przecinając je w poprzek, podobnie jak autostradę A1 w budowie czy A2 pod Poznaniem. Noclegi na dziko, w lesie, jedzenie przy ognisku, mycie się w jeziorze... Kłopoty zaczęły się w kopalni odkrywkowej węgla brunatnego, drugiej na naszej trasie.

Pierwsze wykopaliska w Policach udało nam się przejechać bezawaryjnie, tuż przed zmrokiem. Jednak w Koninie, w poprzek naszej trasy stanął wielokilometrowy taśmociąg, a na horyzoncie samochód służb górniczych (Land Rover zresztą J) oraz ekipa prezesów lokalnego klubu off-roadowego, którzy skutecznie odradzili nam przejazd na przetaj przez kopalnię. Gdybyśmy zdecydowali się na przejazd, zatrzymalibyśmy pracę taśmociągów, generalnie całej kopalni, w konsekwencji bylibyśmy aresztowani i nie zdążylibyśmy na wernisaż. To było jedyne miejsce, poza jeziorem, które skutecznie ogrodzone było siedliskami ludzkimi, gdzie musieliśmy lekko zboczyć z linii prostej. W powrotnej drodze do Warszawy, autostradą A2 nic ciekawego się wydarzyło, auto stworzone i przygotowane do jazdy w terenie pokornie toczyło się po asfalcie, a ja przysypiałem z nudów za kierownicą.

Wszyscy, którzy przybyli do CSW na wernisaż punktualnie, mogli zabrać ze sobą jedno ze zdjęć. To dość niekonwencjonalny pomysł.

Jako artysta, ale także jako widz, obserwuje od lat, jak zmienia się funkcja galerii i muzeum w Polsce. Rynek sztuki rozwija się u nas od niedawna i związany jest głównie z malarstwem. Jednak ceny zdjęć i ilość kolekcjonerów specjalizujących się w fotografii rosną. Nadal jest to zaledwie kilka osób, bo przyjęcie fotografii, jako dziedziny sztuki (a nie rzemiosła) to bardzo powolny proces. W Stanach Zjednoczonych czy Francji, Niemczech ta tradycja liczy kilkadziesiąt lat i wynika z obecności fotografii w kolekcjach muzealnych od lat. Edukacja, z jaką ja miałem do czynienia od dziecka, karciała dotykaniem „obiektów muzealnych”. Takie odruchy na szczęście już nie są kulturowane. Od niedawna Państwowe Galerie Sztuki i Muzea prowadzą warsztaty dla dzieci i nikt im nie zabrania empirycznego poznania i dotykania dzieł. Zresztą sama sztuka stała się bardziej interaktywna. Pomysł na rozdawanie zdjęć, które znajdują się w CSW, jest związany z założeniami tego projektu. Jako artysta cały czas mam do czynienia z problematyką finansowania działań artystycznych, sposobem wynagradzania (lub nie) za przygotowane projekty, finansowaniem produkcji wystaw i instalacji w przestrzeni publicznej. Te reguły są cały czas bardzo niejasne w Polsce i często niesprawiedliwe – także dla odbiorców. Nadal księgowo zarabia więcej niż sam artysta, twórca projektu, a skomplikowana biurokracja ma często decydujące zdanie co jest 'kosztem', co nie jest. Podobnie w tym przypadku paliwo, które było jednym z podstawowych elementów projektu zostało zaksięgowane na poczet ... mojego wynagrodzenia! Jednocześnie obywatele, czyli widzowie, mają niewielki wpływ na to, jaki procent ich podatku przeznaczony jest na finansowanie sztuki, a i tak te kwoty co roku się zmniejszają. Podziwiamy francuskie muzea, ale budżet jednego z nich przekracza roczny budżet polskiego Ministerstwa Kultury na wszystkie wystawy i wydarzenia kulturalne. Przygotowanie Range Rovera do przejazdu Warszawa-Poznań ze środków przeznaczonych na produkcję wystawy wzbudziło sporo kontrowersji. A rozdawanie zdjęć wyprodukowanych przez Centrum Sztuki Współczesnej, zamiast ich przekazania do prywatnego galeryjnego obiegu, jest podobnym działaniem. Obserwuję często dość absurdalne ceny fotografii współczesnej, które rosną do tego stopnia, że nie pozwalają polskiej, powstającej z trudem middle class kupować sztuki. Sam jestem tego ofiarą. Udostępnianie odbitek fotograficznych w tym przypadku było po prostu chęcią podzielenia się radością z innymi miłośnikami motoryzacji i jednocześnie odczarowanie budynku muzeum, często niedostępnego dla „innych” odbiorców. Środowisko jest małe, bywalcy wystaw powtarzają się regularnie na kolejnych wernisażach. W przypadku tych dwóch projektów nastąpiło zakłócenie tej reguły, bo przyszło wiele osób, które nigdy nie były w galerii...

Ale na wystawie oprócz fotografii pojawiły się także inne obiekty. Jest Pan artystą interdyscyplinarnym?

Adam Mazur z zakłopotaniem oglądał kiedyś moja nefotograficzną wystawę w Galerii Leto pt. Skleroza, choć sam jednak kiedyś, w ramach Biennale fotografii w Poznaniu, pokazał moje obrazy olejne w zestawieniu z fotografiami. Skleroza to był projekt interdyscyplinarny właśnie, hołd dla Donalda Judda, Barneya, Soulaga czy interpretacja definicji Freuda poprzez pokazanie w galerii ready-made'ów, instalacji przestrzennych, wideo, lub prac nieświadomie wykonanych przez pracowników Leroy Merlin. Wystawę oświetlał współczesny, lecz wadliwy neon pt. Idea(t). Całość wprowadzała w zakłopotanie widzów i krytyków przyzwyczajonych do tego, że Stępiński jest fotografem. Wykorzystanie starych slajdów z mojego dzieciństwa, rysunków sprzed lat, murali, wideo found-footage, czy ostatnich zdjęć które wykonał mój dziadek – pokazałem to także na wystawie pt. 200 ans w Saffire Galerie Nomade w Marsylii dwa lata temu. Po rezydencji w Zielonej Górze, wystawa w BWA składała się z rysunków i wideo, a na wystawie Enklawa w Kaliningradzie wyświetlano mój krótkometrażowy film, pokazywany także ostatnio na targach w Paryżu. Były też inne projekty, w których postugiwałem się różnymi mediami. Oczywiście fotografia jest moim podstawowym medium, którym się postuguję. Są jednak okresy, gdy wyczerpie się ona, jako sposób na realizowanie projektów. Wtedy zmieniam technikę. To wszystko jest płynne i zależy od wielu czynników. Na wystawie Drive, która jest tym wszystkim, co przytrafiło się wcześniej, przed Rendez-vous à Poznań, pokazuje także selekcje amatorskich filmów z YouTube. Są to filmy o fetyszystycznym wydźwięku. Bo fascynacja motoryzacją powoduje, że amatorzy biorą kamerę, idą do garażu, aby sfilmować swoje auto-obiekt kultu, nagrać dźwięk uruchamianego silnika, nie wyjeżdżając nawet z garażu. Kilkunastosekundowe filmiki i dźwięk potężnych silników V8 amerykańskich klasyków z lat 70. przyprawiają także mnie o dreszcze. Na wystawie Drive znalazła się też seria zdjęć, do tej pory niepublikowana oraz rysunki, które powstały podczas pobytu rezydencyjnego w Kalifornii dwa lata temu. Jednak najważniejszym eksponatem tego pokazu był samochód-zabawka, mój pierwszy „żelaźniak”, który niedawno oddali mi moi rodzice, robiąc porządki w piwnicy. Okazało się że jest to Range Rover!

W projekcie Drive. Rendez-vous wyczuwa się, obok oczywiście wielkiej pasji do samochodów i sztuki, niezwykle poczucie humoru. Odniosłam wrażenie, że Maciej Stępiński – artysta, puszcza do mnie – odbiorcy – oko, idąc trochę „na przelaj” współczesnym konwenansom „artwordu”. Czy słusznie?

Zawód artysta to trudny zawód. Jakiś czas temu Stach Szabłowski narzekał, że nic się nie dzieje, że artyści nie powodują zadymy, że są pokorni, grzecznie malując obrazy do swoich galerii, że rewolucja się skończyła, a postmodernizm wyczerpał. Ja też mam takie wrażenie, że w Polsce od jakiegoś czasu sztuka współczesna stała się zbyt poważna, wręcz przemądrzała, przez co często niedostępna dla widza, nawet tego, który się bardzo stara. Moi studenci często pytają o „dorabianie filozofii” do nieciekawych prac, których nie rozumieją, pisanie niejasnych tekstów krytycznych lub kuratorskich, które je opisują. Odpowiadam zwykle, że aby być twórcą, poza wyobraźnią i talentem, trzeba mieć dużą wiedzę, znajomość historii sztuki, ogólnie – kultury wizualnej. Upychanie polityki do każdej dziedziny naszego życia, także do sztuki, zakładanie, że każdy artysta jest lewicowy, a kolejny projekt musi mieć wartości społeczno-edukacyjne, spowodowały, że zanika przyjemność tworzenia. Zapominamy, w świecie biurokracji, umów o dzieło, walce o zwrot kosztów podróży i produkcji wystaw, gdzie jest nasza osobowość, radość tworzenia. W czasie kryzysu, na przekór powstającym z opóźnieniem autostradom, którymi wkrótce nikt nie będzie jeździł, jeśli paliwo będzie drożało, postanowiłem zrobić coś, co jest odwrotnością luksusu podróżowania. To jest projekt, który jest konsekwencją moich wcześniejszych realizacji między miastami, a jazda przed siebie, na wprost daje przede wszystkim wolność. To ucieczka od miasta i komercji, wszelkiego uwikłania, konformizmu. Pamiętam jak jedna z osób spotkanych po drodze, wskazała nam kierunek gdzie jest A2, mówiąc – jedźcie tamtędy, nikt się nie dowie, a będziecie w Poznaniu za 2 godziny! Dojechaliśmy do Poznania dwa dni później, konsekwentnie trzymając się linii prostej. Nikt nie odbierze mi tej przyjemności, a jak ktoś nie wierzy – niech sam spróbuje!

Machinalnie przypomina się Kazimierz Piotrkowski i jego definicja asteizmu w sztuce, jako próby normatywnego ujęcia dowcipnych pomysłów i formalnych trików. W moim odczuciu jednak asteizm w przypadku Drive. Rendez-vous... jest tylko jednym z elementów wyrazu artystycznego. Silnie przemawia tu metafora drogi. Czy to ona była głównym motorem Pańskiego projektu?

Droga, długa, prosta i niczym nieograniczona podróż są dla mnie kwintesencją szczęścia. W końcu pokazałem te fragmenty mojej twórczości, które sprawiły mi najwięcej radości. Choć to tylko niewielka selekcja prac na możliwości jednej, małej sali Project Roomu w CSW. Wszystkie moje prace wokół tematu drogi zapetniłyby bez problemu całe Centrum Pompidou, Moma czy Zachętę.

Kiedy myślę o drodze – obok utartych asocjacji kulturowych (chodzi o postrzeganie podróży jako, najogólniej mówiąc, wieloznacznego symbolu ludzkiej egzystencji) – przed oczami mam

książkę Jacka Kerouac'a i bardzo niegrzecznych chłopców. Szczerze powiedziawszy, właśnie to przyszło mi do głowy w pierwszym zetknięciu z Pańską wystawą. U Kerouac'a droga jest metaforą ucieczki przed normami i społeczeństwem. Czy o Pańskim Prequelu można, powiedzieć trochę na zasadzie analogii, że również i tu mamy do czynienia z pewną formą eskapizmu?

Genezy mojej fascynacji motoryzacją należy poszukać w dzieciństwie. Samodzielnie zacząłem prowadzić auta jak tylko dosięgałem do pedałów i kierownicy. Mój ojciec był moim pierwszym i najlepszym nauczycielem. Jako kilkulatek jeździłem naszym białym fiatem 126p, po ... łące, nad Liwcem. Nauka jazdy, także zimą i ślizganie się na brukowanym, nieistniejącym już parkingu koło Torwaru było dla mnie najbardziej emocjonującą częścią mojego samochodowego dzieciństwa. Filmy z lat 70.: jak Bullitt, Znikający punkt, Mistrz kierownicy ucieka, Easy Rider, The Driver, Konwój, The Car, Mad Max, czy późniejsze Lost Highway, 60 sekund – żeby wymienić najbardziej znane – ukształtowały moje emocje, późniejsze i obecne zainteresowania. Samochód był i jest moim podstawowym środkiem transportu, miejscem największych przyjemności wizualnych i audio (tam mam najlepszy sprzęt odsłuchowy), a przede wszystkim jest moim miejscem pracy. Wiele zdjęć na wystawie Drive powstało w Kalifornii, podczas pobytu stypendialnego. Podróżowanie samochodem z Los Angeles do Dead Valley czy badanie opuszczonych okolic Selton Sea było dla mnie wielkim przeżyciem estetycznym i fotograficznym. Tam też powstało wiele zdjęć i rysunków. Eskapizm pomaga. Wyizolowanie jednostki ze społeczeństwa, niechęć do konformizmu, krytyka kultury masowej poprzez odjechanie jak najdalej od miasta są jedynie słuszną reakcją. Kilka lat temu ucieczką od miasta, od zmagania się z trudem codzienności był udział w rajdach off-roadowych. Tam człowiek zмага się z naturą, klucząc po lesie i bagnach, szukając drogi tam, gdzie jej nie ma. Auto jest jego schronieniem i ostoją cywilizacji, ale jest awaryjne. Natura trwa siłą lasu, nieruchoma – przygląda się. Ostatnie dwa projekty były właściwie hołdem złożonym naturze, nie motoryzacji. Bo asfaltowe autostrady i leśne dukty to tylko zadrapania na grubej skorupie Ziemi. To na jej powierzchni rozgrywa się nasza prywatna historia, która zaniknie z czasem, jak zardzewiały wrak samochodu.

Tekst jest dostępny także na stronie <http://justnote.info/>, ukazał się po raz pierwszy na stronach czasopisma POPMODERNA 03.12.2012