

Załącznik nr 3

Autoreferat

Appendix 3

Summary of professional achievements

1. Imię i Nazwisko / Name and surname: Igor Przybylski

2. Posiadany stopień naukowy / Academic degree:

Doktorat w dziedzinie sztuki plastyczne, dyscyplinie sztuki piękne, nadany uchwałą Rady Wydziału Malarstwa, Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie, 19 stycznia 2012 roku.
Doctor in visual arts , in fine arts discipline, granted by way of a resolution of the Painting Faculty of Board of the Academy of Fine Arts in Warsaw on January, 19, 2012.

Tytuł rozprawy doktorskiej / Title of doctoral thesis:

„Kolor w ruchu. Laminatka”
„Moving color. Laminatka”

Promotor w przewodzie doktorskim / Doctoral thesis supervisor:

dr hab. Wojciech Zubala

Recenzenci w przewodzie doktorskim / Reviewers in doctoral procedure:

prof. ASP Andrzej Rysiński, dr hab. Kamil Kuskowski

3. Dotychczasowe zatrudnienie w jednostkach naukowych / Previous employment in academic units:

2003-2013 – asystent,

III Pracownia Malarstwa prof. Jarosława Modzelewskiego, Katedra Malarstwa, Wydział Malarstwa, Akademia Sztuk Pięknych w Warszawie.

2003-2013 – assistant,

3rd Painting Studio of prof. Jarosław Modzelewski, Painting Department, Painting Faculty, Academy of Fine Arts in Warsaw.

2013-2018 – adiunkt,

III Pracownia Malarstwa prof. Jarosława Modzelewskiego, Katedra Malarstwa, Wydział Malarstwa, Akademia Sztuk Pięknych w Warszawie.

2013-2017 – assistant professor,

3rd Painting Studio of prof. Jarosław Modzelewski, Painting Department, Painting Faculty, Academy of Fine Arts in Warsaw.

4. Osiągnięcie artystyczne / The artistic achievement:

Tytuł / Title:

„Pekaesy” – wystawa indywidualna autorskiego cyklu obrazów, fotografii i projekcji DVD.
„Pekaesy” - solo exhibition of author's painting series, photographs and DVD projections.

Autor, miejsce i data publikacji / Author, place and date of publication:

Igor Przybylski, Galeria EL, Elbląg, 18.10.2017-10.12.2017

Igor Przybylski, EL Gallery, Elbląg, 18.10.2017-10.12.2017

Cel i wyniki wskazanego osiągnięcia artystycznego:

Założenia wstępne:

Kilka lat temu rozpocząłem fotograficzną dokumentację „pekaesów”. Miałem przekonanie, że ta praca już niedługo może być jedynym istotnym śladem po tym, co wówczas jeszcze istniało.

„Państwowa Komunikacja Samochodowa” jako relikw PRL-u po wejściu Polski w strukturę Unii Europejskiej wpadła w tarapaty. Wielu prywatnych przewoźników teraz miało możliwość zakupu tanich, używanych autobusów z Europy. Ilość prywatnych firm przewozowych zaczęła wzrastać, przewoźnik państwowy powoli był wygryzany z rynku przez tzw. „prywaciarzy”.

W czasie mojej pracy nad dokumentacją wiele oddziałów PKS zostało zlikwidowanych, niektóre z nich zmieniły właściciela ale funkcjonowały nadal pod podwójną nazwą.

W niemal wszystkich oddziałach PKS w Polsce od drugiej połowy lat 70-tych stacjonowały autosany w najpopularniejszej wersji H-9. W początkach swej motoryzacyjnej kariery trafiały one nawet na kursy zagraniczne do Bułgarii czy Czechosłowacji. Jednak u jej schyłku w ostatnich latach były głównym środkiem komunikacji lokalnej a także szkolnej. „Pekaes” większości ludzi kojarzy się właśnie z tym pojazdem, choć pewnie owa większość nie zna nawet jego nazwy.

Jarosław Modzelewski w swych *Tekstach porzrzucanych* pisze: "Jadąc pekaesem niewyspany obserwator poddaje się monotonii niekończących się pól, nieciekawych wsi, zdewastowanych kolejnych przystanków."* Z dużym prawdopodobieństwem można założyć, że właśnie tym autobusem podróżował po Mazowszu. Można też zaryzykować stwierdzenie, że autosan H-9 to skromny bohater polskiej prowincji. Ilość filmów rodzimej kinematografii z ostatnich 40 lat, w których można zobaczyć ten pojazd jest imponująca. Pojazd zagrał swą rolę w ostatnich scenach „Wesela” W. Smarzewskiego z 2004, także w niedawno kręconym serialu „Ranczo” występuje autosan H-9 z oddziału PKS w Radzynie Podlaskim.

Próba obiektywnej dokumentacji fotograficznej nigdy tak do końca obiektywną nie będzie, bo jednak wszystko jest zobaczone i kadrowane przeze mnie. Mimo to jest ona swego rodzaju zapisem historycznym, swoistą archeologią komunikacji.

Obrazy z cyklu „PEKAESY” malowane są z natury, może bardziej precyzyjnie mówiąc - z natury techniki i ukazują one najbardziej charakterystyczne, najistotniejsze dla mnie

* - Jarosław Modzelewski, *Notatki podróżnego. Nie pamiętam*, rok 1985, *Teksty porzrzucane*, Galeria Zderzak, Kraków, 2017, str. 25

fragmenty autosana. Pośrednikiem jest tu aparat fotograficzny, który dużo lepiej sprawdza się w rejestrowaniu pojazdów w ruchu niżli zwykły szkicownik.

Fotografie są także składową prac video. W swoich działaniach z obrazem ruchomym raczej rezygnuję z pracy z kamerą na korzyść animacji poklatkowej. Jedną z projekcji ukazuje właśnie uporządkowane alfabetycznie zdjęcia autosanów z całej Polski, przeplatane niekiedy tekstami-zapiskami rozmów z kierowcami tych autobusów.

Druga animacja ukazuje cztery wcielenia autosana, od najstarszej jeżdżącej wersji H9-21 do najnowszych, plastikowych modyfikacji na przykładzie taboru z PKS Kozienice. Klika prac wykorzystujących plansze fotograficzne uzupełnia całość.

Wrażliwość jednostkowego człowieka codziennie musi się zmierzyć z setkami, tysiącami bodźców. Wiele z nich w związku z tym jest ignorowanych, bo percepcja ludzka ma jednak pewne granice. Mam nadzieję, że wystawa PEKAESY pozwoli na skierowanie zainteresowania potencjalnych odbiorców na zwykły środek transportu, jakim jest autobus. Pędząc w życiowym wyścigu nie zdajemy sobie sprawy z tego, że od autobusu, do którego wsiadamy, zależy nie tylko to, czy dojedziemy na czas, zależy też nasze życie.

Pomijane przez nas fragmenty codzienności mają często ogromny potencjał, wystarczy tylko je przywołać. Paweł Althamer w 2000 roku wykorzystał do swej pracy ikarusa 280 z MZK w Zielonej Górze. Pojazd został pomalowany na biało, niemal cały, łącznie z wnętrzem, z wyjątkiem opon i, jako ruchoma praca artystyczna, woził pasażerów w ruchu liniowym przez kilka tygodni, budził przy tym zainteresowanie i zdziwienie mieszkańców, którzy zaskoczeni inną kolorystyką nie byli pewni, czy takim autobusem dojadą do celu.

Warto też przy okazji przywołać sztandarowy przykład malarstwa, w którym tytułowy „Autobus” pełni wyjątkowo donośną rolę, myślę tu o dziele Bronisława Linkego z lat 1959-1961. To dramatyczne przedstawienie, ukazujące rozkład społeczeństwa, dzieje się właśnie we wnętrzu pojazdu komunikacji zbiorowej.

Suma moich doświadczeń wywiedzionych z pracy nad projektem „PEKAESY” pozwala na przypuszczenie, że odbiorcy, którzy z taką ilością autosanów w różnej formie spotkają się na mojej wystawie w niezwykłym wnętrzu Galerii EL w Elblągu, zapamiętają na dłużej ten niezwykły, zasłużony dla Polski pojazd, a być może niektórzy będą w stanie rozpoznać go na naszych szosach.

Forma:

Na całość wystawy „PEKAESY” składa się 19 obiektów, w tym 12 obrazów, 3 plansze fotograficzne, 1 mozaika fotograficzna, 2 projekcje DVD oraz ready-made, oryginalny rozkład jazdy PKS Lubliniec.

Wszystkie obrazy są namalowane w technice akrylowej na gruncie akrylowym na płótnie lnianym. Taki wybór był dla mnie naturalny. Podczas pracy nad płótnem nakładam często kilkanaście warstw farby, co w technice olejnej wymagałoby długotrwałego oczekiwania na właściwy moment do położenia kolejnej warstwy. Kolor jest wielokrotnie nakładany laserunkowo, co pozwala wydobyć głębię barwy bez nadwyżki faktury.

Malowanie na podstawie własnoręcznie wykonanych fotografii ma tę zaletę, że zdjęcie nie jest jedynym, co zostało po danej chwili, bowiem została także moja pamięć o sytuacji, w której owo zdjęcie zostało wykonane. Fotografia jest więc dla mnie w tym wypadku jedynie pretekstem do przypomnienia sobie sytuacji atmosferycznej, światła, kolorystyki, zapachu czy mojego samopoczucia w konkretnym miejscu i czasie.

Formaty obrazów są zróżnicowane, celowo wybrane dla konkretnych motywów na nich przedstawianych. Nie są to formaty duże ale też daleko im do miniatury.

Trzy portrety autosana są malowane na płótnach w formatach 100x80 cm. Powstały one w oparciu o zdjęcia wykonane w ostatnim roku realizacji PEKAESÓW, były to wówczas jedne z ostatnich napotkanych przeze mnie czynnych pojazdów tego typu.

Obraz „H9-10” (WSKA621) ukazuje przód pojazdu napotkanego latem 2017 roku w Sokołowie Podlaskim. Opierając się w pewnej mierze na dokumentacji fotograficznej starałem się odtworzyć to, co zostało w zakamarkach mej pamięci, to, co zapamiętałem z tego dnia. W chłodną kolorystykę nawiązującą do burzowej, letniej aury wpisuje się także układ barw samego pojazdu, którego zmodyfikowany, plastikowy przód jawi się w odcieniach szarości i błękitów.

Staram się unikać przyrządów pomiarowych. Rysunek wykonuję pędzlem z niewielką ilością transparentnej farby. Bez użycia linijki wyprowadzam główne linie kompozycyjne, które w trakcie pracy często są ulegają przekształceniom. Stąd bierze się zatem „morfologiczny” charakter prostych linii w moich obrazach - są one proste ale nie idealne, stają się zapisem wibracji dłoni.

„H9-12" (GSTUK13) to front pojazdu z oddziału PKS w Starogardzie Gdańskim, który jest klasycznym przedstawicielem typoszeregu H-9, bez modernizacji dotrwał do 2017 roku.

„H9-11" (WGM01785) ukazuje tylną ścianę autobusu PKS Skierniewice. Tu, rozświetlona licznymi laserunkami, ciepła szarość karoserii w resztkach promieni zachodzącego słońca kontrastuje z chłodnym, już ciemniejącym na wschodzie niebem.

Cztery płótna „H9-06", „H9-07", „H9-08" oraz „H9-09" w formatach 50x70 cm to zgeometryzowane w formie płaszczyzny, przedstawiające klosze lamp tylnych autosana po modernizacji. Dopiero jednak połączenie czterech poziomych obrazów w pionie i oglądanie ich z większej odległości pozwala to dostrzec, pojedyncze prace mogą być odbierane jako płótna abstrakcyjne.

„H9-02" (Lampa tylna) to obraz zainspirowany klasycznym kloszem tylnej lampy autosana. To płótno, podobnie, jak wiele obrazów z tego cyklu, wymagało wiele cierpliwości. Duża ilość prostych linii i punktów przełożyła się tu na intensywność tkanki malarskiej.

Detale karoserii autosana H-9 są także pretekstem kilku kolejnych obrazów: „H9-01" (H9-21), „H9-03" (Reflektory), „H9-04" (Daszek), „H9-05" (Klamka).

Wszystkie te płótna wynikały z obserwacji, wnikliwego przeglądania dokumentacji. Jednak nie są one przeniesieniem fotograficznego dokumentu na inny dwuwymiarowy nośnik.

Kompozycja jest najczęściej wynikiem analizy kilku czy kilkunastu fotografii. Nie mam pełnego zaufania do pojedynczego zdjęcia. Linie kompozycyjne często ulegają redukcji, niepotrzebne detale znikają. Układ rysunku na płótnie zmienia się w zakresie, który determinuje ostateczny charakter obrazu. Relacje między sąsiadującymi kolorami pozostają ale temperatura gamy kolorystycznej bywa zmieniona.

Gene Davis, waszyngtoński abstrakcjonista twierdził: "Nigdy nie planuję koloru na więcej niż 5 pasków naprzód i często zmieniam decyzję zanim dojdę do trzeciego. Lubię wyobrażać sobie, że jestem jak muzyk jazzowy, który nie zna nut i gra ze słuchu."* Mój system pracy nad obrazem jest dość podobny. Wbrew pozorom to nie zimna kalkulacja ale właśnie intuicja jest dla mnie najważniejsza.

Moja paleta składa się z małych pojemników bądź pokrywek, napełnianych adekwatnym kolorem w trakcie pracy. Każdy kolor powstaje osobno, tak, by uniknąć niechcianych powtórzeń. Każdy pojemnik po zakończeniu procesu malowania obrazu jest opróżniany, więc można zaryzykować twierdzenie, że wytworzone barwy mimo powierzchownych podobieństw

* - John Gage, *Kolor i kultura - teoria i znaczenie koloru od antyku do abstrakcji*, Towarzystwo autorów i Wydawców Prac Naukowych Universitas, Kraków 2008, str. 266

są niepowtarzalne. Jedynym medium w wykorzystywanej przez mnie technice akrylowej jest woda więc nie ma tu ryzyka przekłamania koloru. Trzeba jednak mieć świadomość, że proces wysychania farb akrylowych powoduje pociemnienie w przypadku tonów jasnych bądź rozjaśnienie w przypadku tonów ciemnych. Można do tego przywyknąć i przewidzieć z dużym prawdopodobieństwem efekt końcowy. Pewne niebezpieczeństwo jednak pozostaje.

W swoim malarstwie dążę do tego, by odbiorca miał odczucie czystej energii koloru a nie czuł ciężaru farby. W związku z tym faktura farby jest raczej delikatna, jedynie w sytuacjach tego wymagających wykorzystuję jej grubość. Szkic kompozycyjny na płótnie tworzę pędzlem, najczęściej stosując rozcieńczony, transparentny kolor. Subtelne laserunki nakładane wielokrotnie, przenikając rysunek, tworzą kompletną tkankę obrazu. Dość płasko malowane płótna nie są jednak pozbawione relacji przestrzennych.

Fotografia pełni istotną rolę w całości kształcie projektu „PEKAESY”. Obie projekcje DVD są zbudowane z fotografii cyfrowych, wykonanych przez mnie w ciągu kilku ostatnich lat.

„Last dance with autosan” (Ostatni taniec z autosanem) to slideshow zawierający 158 klatek następujących po sobie. Pierwsza fotografia ukazuje wzorcowy model autosana, sfotografowany przez mnie na terenie fabryki w Sanoku, jedyny zachowany egzemplarz modelu H9-15 z 1977 roku. Kolejne kadry ukazują posegregowane według porządku alfabetycznego pojazdy z oddziałów PKS, ostatnim jest autobus z Żywca. W dokumentację zdjęciową tych maszyn są wplecione teksty, spisane przeze mnie z rozmów z kierowcami PKS-u.

„H9-2017” to animacja zbudowana z czterech fotografii pojazdów z PKS-u Kozienice. Można tu prześledzić, jak na przestrzeni lat zmieniało się nadwozie autosana, od najstarszego typu do najnowszych, zaawansowanych plastikowych modyfikacji z okolic 2005 roku.

Fotograficzna mozaika „Polska” składa się z 21 grup po 12 fotografii. Każda z nich ukazuje jeden z oddziałów PKS-u, reprezentowany przez 12 niepowtarzalnych pojazdów. To poniekąd rozwinięcie projekcji „Last dance with autosan”. Tu można zaobserwować, że niektóre oddziały nie mają swego schematu kolorystycznego i w kolorystyce autobusów występuje duża różnorodność, za to inni przewoźnicy mają ściśle określone zasady dotyczące barw.

„Dworce” to plansza złożona z 8 zdjęć dworców autobusowych. „Duo” i „Trio” to po cztery fotografie duetów i tercetów autosanów. Plansze fotograficzne są drukowane laserowo na PCV.

Szczególne miejsce w wystawie zajmuje jedyny ready-made, rozkład jazdy z PKS-u

w Lublińcu, który został brutalnie zerwany i częściowo zniszczony przez orkan Ksawery w październiku 2017 roku. Był to jeden z moich ostatnich wyjazdów w celu dokumentacji autosanów.

Zaplanowanie ekspozycji w niezwyklej architekturze dawnego gotyckiego kościoła nastroczało sporo problemów. Jednym z podstawowych utrudnień był zakaz wiercenia bądź też wbijania gwoździ w ściany czy słupy. Można było jedynie skorzystać z uprzednio nawierconych otworów.

Wystawa zbudowana we wnętrzu Galerii EL składała się z dwu części. W nawie głównej rozmieszczone zostały obrazy, z wykorzystaniem wnęk i w odpowiednich odległościach. Punktowe oświetlenie nie zawsze dało się idealnie dopasować, jednak udało się dzięki niemu wydobyć obrazy z niełatwych dla celów ekspozycji ceglanych murów. Na słupach oddzielających nawy oraz w nawie południowej były umieszczone prace fotograficzne oraz projekcje dvd. Zostały one umieszczone naprzeciw siebie tak, by widz stojąc przed mozaiką fotograficzną „Polska” mógł po lewej i prawej stronie obserwować projekcje. Całość była skonstruowana tak, by widz zaraz po wejściu zobaczył obrazy przed sobą, a po ich obejrzeniu trafił do multimedialnej części wystawy.

Przekaz

Pejzaż kultury współczesnej ulega błyskawicznym przemianom. Świat cyfrowy, z odalenia sprawiający wrażenie homogeniczności, w istocie składa się z milionów pikseli. Obrazy, będące elementami mediacji między człowiekiem a światem stają się pulsacjami światła, wynikającymi z nieprzerwanej transmisji danych. Tak skomplikowana rzeczywistość powoduje ograniczenie naszych możliwości reakcji na najprostsze bodźce.

"Jesteśmy hybrydami żyjącymi pośród innych hybryd w rzeczywistości, która ma naturę hybrydyczną, hybrydyzacja zaś to jedna z głównych praktyk kulturowych i artystycznych naszych czasów. Brzmi to być może nieco dziwacznie, może nieco złowieszczo, może też budzić tęsknotę za czasami, w których hybrydy były czymś wyjątkowym, a nie powszechnie obecnym. Te czasy już jednak nie wrócą, a my musimy się z tym pogodzić". Tymi słowami podsumowuje sytuację dzisiejszego świata Piotr Zawojski*.

Transhumanizm stał się faktem. Dziś ludzie z implantami, sztucznymi organami czy rozrusznikami serca to codzienność. Rzeczywistość wirtualna nakłada się na realność, świat

* - Piotr Zawojski, *Technokultura i jej manifestacje artystyczne*, rozdział 2, Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, Katowice, 2016, str 69

analogowy i cyfrowy nie daje się już rozdzielić.

Czy z pomocą sztuki można jakoś temu zaradzić? Może da się ten proces wyścigu technologicznego spowolnić bądź w ogóle można go pominąć? A może warto utrwalić resztki analogowego świata, choćby nawet cyfrowym aparatem?

Jako uczestnik postmodernistycznej rzeczywistości już zdążyłem oswoić się ze świadomością, że *jutro* może wyglądać zupełnie inaczej. Kolejne technologiczne kroki milowe wyznaczyły tempo życia - komputer osobisty (PC), internet, telefon komórkowy, tablet, w końcu wirtualna rzeczywistość (VR). Wszystkie te wynalazki, niezmiernie dla cywilizacji istotne, spowodowały niezwykle przyspieszenie przeżywania życia.

W erze postinternetu i bioartu malarstwo czy fotografia cyfrowa wydają się przestarzałymi formami artystycznego wyrazu. Sztuka wideo ma już swych klasyków...

Być może w takiej sytuacji dziejowej powinienem chwycić za elektroniczne piórko z tabletem, by zapoznać się z nową, wygodną i wydajną technologią tworzenia obrazu, jednak wybrałem analogowe pędzle i płótno malarskie.

W mojej pracy artystycznej muszę bezustannie konfrontować się z terażniejszością. Próbuję maksymalnie wykorzystać dzień dzisiejszy. Dokumentowanie rzeczywistości jest dla mnie sposobem na wyhamowanie przyspieszającego czasu. Mimo tego, że w moich doświadczeniach artystycznych raczej pomijam jednostkę ludzką, to jednak właśnie do człowieka odnosi się to, co robię.

Autosan H-9, projektowany w latach 60-tych XX. wieku, to przykład pojazdu zaprojektowanego od początku do końca ludzką ręką, bo przecież nie było wówczas ani komputerów ani robotów ułatwiających pracę czy zastępujących człowieka. W projektowaniu nadwozia miał swój udział także malarz Zdzisław Beksiński, który pracował tam w składzie zespołu projektowego. Kilka charakterystycznych elementów z jego futurystycznych pomysłów zostało przemycanych do tego projektu nadwozia - w moim obrazie „H9-04” (Daszek) widać to bardzo wyraźnie.

Tak powstał autobus stworzony przez ludzi dla ludzi. Był on produkowany od 1973 do 2007 roku i do dziś nadal ludziom służy. Miliony Polaków ale też mieszkańców innych krajów (był to produkt eksportowy) korzystały z dobrodziejstw tego pozornie banalnego pojazdu. Jego popularność w naszym kraju wynikała z niskiej ceny, małej awaryjności i prostej konstrukcji, co w przypadku naprawy miało ogromne znaczenie. Mimo tego, że zapach spalin często

przedostawał się do wnętrza, mimo wielu niedoskonałości zawieszenia ten pojazd stał się podstawą taboru PKS-u.

Dziś już dobiega końca era autosana, która i tak trwała nadspodziewanie długo. Funkcjonujący przez lata pseudonim „Klamka” (por. obraz „H9-05” (Klamka)), który pochodził od specyficznej klamki do przednich drzwi, otwierających się z dużym trudem, dziś jest używany coraz rzadziej. Ubywa nie tylko autosanów ale również oddziały PKS-u znikają mapy Polski. System komunikacji zmienia się błyskawicznie. Większość przewozów dalekobieżnych przejętych po pekaesach była jeszcze niedawno domeną „Polskiego Busa”, dziś te zadania wraz z całą korporacją zostały przejęte przez „Flixbusa”. Bilety na te autobusy można oczywiście kupić za pomocą smartfonu...

Projekt PEKAESY to próba utrwalenia ostatnich chwil konwencjonalnej motoryzacji, bowiem hybrydy zaczynają się pojawiać również w obszarze transportu. To także próba ukazania szerszej publiczności tego pojazdu, jako skromnego acz odgrywającego istotną rolę bohatera, bo tak chyba wypada mówić o autobusie, który kompleksowo zmotoryzował polską prowincję.

Dla mnie ważne jest także to, że produkcja autosana rozpoczęła się niecały rok przed moim urodzeniem. Rozpaczam właśnie realizację nowego zamierzenia zatytułowanego „Mój rocznik”. Nie chodzi jednak o kolegów z liceum czy podstawówki ale o pojazdy drogowe bądź kolejowe, produkowane w okolicach 1973-1975 roku. W tym sensie z modelem H-9 jesteśmy równolatkami.

Zakładane cele i osiągnięte wyniki:

Przez cały okres realizacji projektu PEKAESY starałem się udokumentować możliwie największą ilość pojazdów z rozmaitych zakątków Polski. Podróżowanie pozwoliło mi lepiej poznać ojczysty kraj, dotarłem do miejsc, do których być może już nigdy nie wrócę, ale też takie, które chętnie odwiedzę w przyszłości.

Było to dla mnie także ciekawe doświadczenie socjologiczne - obserwowałem zachowania ludzi, którzy obserwowali mnie, kiedy wykonywałem fotografie. Zdarzało się, że coś zapisywałem bądź szkicowałem, co budziło jeszcze większą sensację. Często też zdarzało się, że kierowcy byli wobec mnie agresywni (Krasnystaw), bądź wzywali policję. Kilka razy byłem śledzony przez policjantów w cywilnych strojach, którzy po krótkiej obserwacji

przystępowali do wylegitymowania i zatrzymania mnie (w Brodnicy, Zamościu i Łukowie). Oczywiście po wyjaśnieniu i wypełnieniu formalności wracałem do pracy, były to jednak cenne doświadczenia. Po kilku rozmowach zrozumiałem powody tych zachowań - niektórzy z napotkanych kierowców uważali, że robię te zdjęcia, by ośmieszyć ich firmę, być może pracuję na rzecz jakiegoś prywatnego przewoźnika, który chce przejąć czy zastąpić PKS. Byli jednak także ludzie życzliwi, którzy zapraszali na papierosa (często) bądź do sfotografowania wnętrza pojazdu (Nysa, Suwałki, Leżajsk), proponowali też darmową przejażdżkę (Piła, Zambrów).

Dziś, kiedy tempo życia i prędkość przemieszczania się ciągle wzrasta, taka wycieczka autosanem przez ojczysty krajobraz z prędkością motoroweru może się wydać odległym snem.

W trakcie kilkuletniej pracy nad PEKAESAMI udało mi się udokumentować 1530 egzemplarzy modelu H-9 ze 157 oddziałów PKS-u. Nie zliczę ilości wyjazdów, na które musiałem się wybrać, by tego dokonać. Ilość przebytych kilometrów pewnie także mogłaby zadziwić, nie o to jednak chodziło. Tylko pewna reprezentacja całości tej unikatowej kolekcji została pokazana w Galerii EL, najistotniejsze dla tego zbioru pojazdy zostały zaprezentowane publicznie.

Odbiorcy podczas zwiedzania wystawy „PEKAESY” nie kryli zaskoczenia, nie wierzyli, że ze zwykłego spotkania z ponurym środkiem komunikacji można wynieść jakikolwiek pożytek. I choć oglądali obrazy a nawet rozpoznawali pewne fragmenty pojazdu - dopiero po rozmowie ze mną nabierali przekonania, że wzrok ich nie myli i to jest autobus, którym niegdyś jeździli do rodziny z dworca PKS w Elblągu. Być może nie był to dokładnie ten sam egzemplarz choć trzy sztuki pojazdów z Elbląga także brały udział w ekspozycji, więc tego wykluczyć nie można.

Istotny jest tu z pewnością także kontekst lokalny. Część widzów rozpoznawała pojazdy pochodzące z ich rodzimego miasta. Wielu z nich skarżyło się, że PKS ogranicza ilość połączeń, relacje są skracane i coraz trudniej dotrzeć do wybranego celu. Firma z Elbląga ma jednak dużo szczęścia, bowiem zajmuje się także obsługą komunikacji miejskiej, więc na razie raczej nie grozi jej likwidacja.

Jednym z gości wernisażowych okazał się też były pracownik fabryki Autosan w Sanoku, który po usłyszanej w radio zapowiedzi wystawy postanowił wybrać się na wernisaż. Z rozrzewnieniem oglądał malowane fragmenty autosana i wnikliwie prześledził dokumentację fotograficzną. Z zadziwieniem stwierdził, że aż tak dużej różnorodności kolorystycznej modelu H-9 się nie spodziewał a niektóre schematy malowania zobaczył po raz pierwszy na tej wystawie.

Realizacja wystawy w przestrzeni Galerii EL była poważnym wyzwaniem, głównie ze względu na zakazy konserwatorskie i przestarzały system oświetlenia. Myślę, że udało się optymalnie wykorzystać możliwości przestrzenne. Obrazy dzielił odpowiedni dystans, udało się też zaangażować do ekspozycji wnęki i inne elementy architektoniczne. Ekran projekcyjne miały odpowiedni poziom zaciemnienia więc nawet w ciągu dnia można było bez problemów oglądać projekcje. Prace fotograficzne były drukowane na tworzywie PCV w technologii laserowej w wersji pół-matowej, co skutecznie blokowało niechciane refleksy światła.

Sądzę, że podział ekspozycji na strefę malarstwa i część multimedialną również okazał się słuszny. Widzowie odwiedzający wystawę PEKAESY przechodzili przez galerię dokładnie w sposób przeze mnie zaplanowany.

Moje działania zawsze mają na celu skierowanie wrażliwości odbiorcy na obszary świadomości bądź podświadomości pomijane. W tym wypadku klasyk polskiej motoryzacji stał się pretekstem do zasugerowania publiczności zmiany punktu ciężkości w odbiorze życia codziennego. Sposób naszego myślenia o rzeczywistości w erze cyfryzacji i hybryd, w technokulturze współczesnej niezależnie od nas z jednej strony ulega poszerzeniu, z drugiej zaś zaczyna zanikać. Kiedy podróżujemy - coraz rzadziej kontemplujemy autentyczny pejzaż za oknem, za to oglądamy obrazy niewiadomego pochodzenia w telefonie komórkowym czy laptopie. Często nawet na ulicy ludzie, nie rozglądając się wokół, idą naprzód zapatrzeni w cyfrowe ekrany. Wrażliwość na codzienność przekłada się na większą ilość stron otwieranych w internetowych przeglądarkach.

Spotkanie z autosanem w galerii sztuki dla wielu osób było niespodzianką. Niektórzy widzowie na początku wernisażu dziwili się, że w post-kościelnych wnękach widzą oblicza autobusów. Jednak recepcja całej wystawy była zdecydowanie pozytywna i znalazło się wiele osób chętnych, by porozmawiać o tym, co zobaczyli, co zrobiło na nich największe wrażenie... W większości zostawili swoje telefony komórkowe w kieszeniach, choć oczywiście byli i tacy, którzy fotografowali się na tle obrazów czy projekcji.

PEKAESY to próba zatrzymania czasu, chwila na oddech w rozpędzającej się rzeczywistości. Każdy, kto tę wystawę zobaczył, ma szansę zmienić swoje nastawienie do środków transportu, być może rozpozna gdzieś przecinający skrzyżowanie autobus marki autosan H-9. Być może ktoś zacznie obserwować rzeczywistość realną uważniej, zauważać więcej. Niezależnie jednak od tego warto było ten projekt doprowadzić do końca.



Objective and results of the indicated artistic achievement:

Prerequisites:

A few years ago I have started photographic documentation of "pekaes". I was convinced that this work could soon be the only significant trace after what existed at the time.

"State Car Communication"(PKS), as a relic of The Polish People's Republic after Poland's accession to the European Union structures, has fallen into trouble. Many private carriers had now the opportunity to buy cheap, used buses from Europe. The number of private transport companies has began to increase, the state carrier was slowly being ousted from the market by the so-called private operators.

During my work on documentation, many PKS depots were liquidated, some of them changed their owner, but they still functioned under a double name. In almost all PKS depots in Poland, from the second half of the 1970s, autosans in the most popular version of the H-9 were stationed. At the beginning of their automotive career, they even went to foreign courses to Bulgaria or Czechoslovakia. However, at it's end in recent years, it was the main means of local and school communication. The "Pekaes" for the most of people is associated with this vehicle, although probably the majority do not even know its name.

Jarosław Modzelewski in his "Teksty porozrzucone" writes: "While traveling by pekaes, a sleepy observer gets in to the monotony of endless fields, uninteresting villages, devastated succeeding stops."* It is very likely that it was this bus that he traveled by around Mazovia. You can also venture an opinion that the H-9 autosan is a modest hero of the Polish province. The number of films of Polish cinematography from the last 40 years, in which you can see this vehicle is impressive. The vehicle played its role in the last stages of "Wesele" by W. Smarzowski from 2004, also in the recently filmed series "Ranczo" there is autosan H-9 from the PKS depot in Radzyń Podlaski.

The attempt of objective photographic documentation will never be completely objective, because everything is seen and framed by me. Still is it kind of historical record, a specific archeology of communication.

Paintings from the "PEKAESY" series are painted from life, speaking more precisely - from technics life and they show the most characteristic and important autosan's fragments for me. An intermediary is here a camera that works much better in recording vehicles in motion than

* - Jarosław Modzelewski, *Notatki podróżnego. Nie pamiętam*, 1985, *Teksty porozrzucone*, Zderzak Gallery, Cracow, 2017, p. 25

an ordinary sketchbook.

Photographs are also a component of video works. In my actions with a moving image I rather give up the work with a camera in favor of stop motion animation.

One of my projections shows alphabetically organized pictures of autosans from all over Poland, sometimes interlaced with texts - records of conversations with drivers of these buses. The second animation shows four autosan's incarnations, from the oldest version of the H9-21 to the latest, plastic modifications on the example of rolling stock from PKS Kozenice. A few works using photographic boards complete the whole.

The sensitivity of an individual person must face hundreds and thousands of stimuli every day. Many of them are therefore ignored because human perception has certain limits. I hope that the "PEKAESY" exhibition will allow to direct the interest of potential recipients to the usual means of transport - a bus. Rushing in a life race, we do not realize that on the bus we board depends not only if we arrive on time, but also our lives.

The fragments of everyday life that are omitted by us have often enormous potential, all you have to do is call them. In 2000, Paweł Althamer used Ikarus 280 from MZK (Public Transport) in Zielona Góra for his work. The vehicle was painted white, almost the whole, including the interior, with the exception of tires and, as a mobile work of art, it was carrying passengers as a regular city bus for several weeks, arousing the interest and astonishment of residents surprised by the different colors and they were not sure whether the bus will reach the destination.

It is also worth to recall the leading example of painting, in which the title "Autobus" plays an extremely powerful role, I mean the work of Bronisław Linke from 1959-1961. This dramatic performance, showing the distribution of society, is happening in the interior of a collective transport vehicle.

The sum of my experience derived from working on the PEKAESY project allows me to suppose that the recipients, who will meet this amount of autosans in a different form, at my exhibition in the unique interior of EL Gallery in Elbląg, will remember this extraordinary vehicle that is merited Poland and maybe some will be able to recognize it on our roads.

Form:

The whole "PEKAESY" exhibition consists of 19 objects, including 12 paintings, 3 photographic boards, 1 photo mosaic, 2 DVD projections and a ready-made, original PKS Lubliniec timetable.

All paintings are painted acrylic on acrylic primer on linen canvas. This choice was natural for me. While working on the canvas, I often apply several layers of paint, that in oil technique would require long-term waiting for the right moment to place the next layer. The color is repeatedly applied with glaze, that allows to extract the depth of color without an excess of texture.

Painting, on the basis of self-made photographs, has an advantage that the picture is not the only thing that left after a given moment, because it also reminded my memory of the situation in which this photograph was taken. For me, photography is only a pretext to remember the atmospheric situation, light, color, fragrance or my mood in a specific place and time.

Image formats are varied, purposely selected for specific motifs presented on them. They are not large formats but also far from miniature. Three autosan's portraits are painted on canvases in size 100x80 cm. They were created based on photos taken in the last year of making PEKAESY, they were then one of the last active vehicles of this type encountered by me.

The painting "H9-10" (WSKA621) shows the front of the vehicle encountered in the summer of 2017 in Sokołów Podlaski. Based on a photographic documentation in some point, I tried to recreate what was left in the nooks of my memory, what I remembered from that day. The cool colors referring to the stormy summer aura also fit the color scheme of the vehicle itself, whose modified plastic front appears in shades of gray and blues.

I try to avoid measuring instruments. I make the drawing with a brush with a small amount of transparent paint. Without using a ruler, I lead the main compositional lines that are often transformed during the work. Hence the "morphological" character of lines in my paintings - they are straight but not perfect, they become a record of hand vibration.

„H9-12" (GSTUK13) is the front of the vehicle from the PKS depot in Starogard Gdański, that is a classical representative of the H-9 series, that endured without modernization until 2017. "H9-11" (WGM01785) shows the back wall of the PKS Skierniewice bus. Here, illuminated with numerous glazes, the warm gray of the car body in the remnants of the sun's

rays contrasts with the cool, already darkening east sky.

Four canvases "H9-06", "H9-07", "H9-08" and "H9-09" in 50x70 cm formats are geometrized in the form of a plane, showing lampshades of the autosan's rear lamps after modernization. However, it is only the combination of four horizontal images in the vertical direction and viewing them from a greater distance, that allows us to see it, individual works can be perceived as abstract canvases.

"H9-02" (Lampa tylna) is a painting inspired by the classic lampshade of the autosan's rear lamp. This canvas, like many images from this series, required a lot of patience. A large number of straight lines and points translated here into the intensity of the painting tissue. Details of the autosan's H-9 body are also a pretext of several following images: "H9-01" (H9-21), "H9-03" (Reflektory), "H9-04" (Daszek), "H9-05" (Klamka).

All these canvases resulted from observation, exact reviewed of documentation. However, they are not the transfer of a photographic document to another two-dimensional medium. The composition is most often the result of the analysis of several or a dozen or so photographs. I do not have full confidence in a single photo. Composition lines are often reduced, unnecessary details disappear. The scheme of the drawing on the canvas changes in a range that determines the final character of the image. Relations between neighboring colors remain but the temperature of the color range is changed.

Gene Davis, a Washington abstractionist, said: "I never plan a color for more than 5 strips forward and often change my mind before I reach the third. I like to imagine that I'M. like a jazz musician who does not know notes and plays by ear."* My work scheme is pretty similar. Despite appearances, it is not a cool calculation, but intuition that is the most important thing for me.

My palette consists of small containers or lids filled with adequate color during work. Each color is created separately to avoid unwanted repetition. After finishing the painting process, each container is emptied, so you can venture an opinion that the produced colors despite the superficial similarities are unique. The only medium in the acrylic technique I use is water, so there is no risk of color distortion. However, you must be aware that the process of drying acrylic paints causes a darkening in the case of light tones or lightening of dark tones. You can get used to it and predict the final result with a high probability. However, some danger remains.

* - John Gage, *Kolor i kultura - teoria i znaczenie koloru od antyku do abstrakcji*, Towarzystwo autorów i Wydawców Prac Naukowych Universitas, Cracow 2008, p. 266

In my painting I strive to make the recipients feel the pure color energy and do not feel the weight of the paint. Therefore, the texture of the paint is rather delicate, I use its thickness only in demanding situations. I create a compositional sketch on canvas, most often using a thin, transparent color. Subtle glazes applied repeatedly, penetrating the drawing, create a complete tissue of the image. However, quite flat painted canvases are not devoid of spatial relations.

Photography plays an important role in the overall "PEKAESY" project. Both DVD screenings are built from digital photographs made by me in the last few years. "Last dance with autosan" is a slideshow consist of 158 consecutive frames. The first photograph shows an exemplary autosan's model, photographed by me in the factory in Sanok, the only surviving copy of the H9-15 model from 1977. The next frames show alphabetically sorted vehicles from PKS depots, the last one is a bus from Żywiec. The photo documentation of these machines is interwoven with conversations with PKS drivers written by me.

"H9-2017" is an animation built from four photographs of vehicles from Kozenice PKS. You can see here how the autosan's body has changed over the years, from the oldest type to the latest, advanced plastic modifications from around 2005.

Photographic mosaic "Polska" consists of 21 groups of 12 photographs. Each of them shows one of PKS's depots, represented by 12 unique vehicles. It is somewhat the development of the projection "Last dance with autosan". You can observe here that some depots do not have their own color scheme and there is a lot of diversity in bus color, but other carriers have strictly defined color rules.

"Dworce" is a board consisted of 8 photos of bus stations. "Duo" and "Trio" are four photographs of duos and trios of autosan. Photo boards are laser printed on PVC.

A special place in the exhibition is taken by the only ready-made, timetable from the PKS in Lubliniec, that was brutally torn off and partially destroyed by the Ksawery hurricane in October 2017. It was one of my last trips in order to document autosans.

The planning of the exhibition in the extraordinary architecture of the former gothic church caused a lot of problems. One of the main difficulties was the ban on drilling or hammering nails into walls or poles. You could only use previously drilled holes.

The exhibition built inside the EL Gallery consisted of two parts. In the niche, images are arranged using niches and at appropriate distances. Spot lighting could not always be perfectly

matched, but it managed to extract images from the brick walls that were not easy to display. On the columns, separating the nave and in the southern aisle, were photographic works and dvd projections. They were placed opposite each other so that the viewer standing in front of the photo mosaic "Polska" could observe projections on the left and right. The whole was constructed in such a way that the viewer saw immediately after the entrance the images in front of him, and after seeing them he got to the multimedia part of the exhibition.

Message:

The landscape of contemporary culture changes rapidly. The digital world, that seems to be homogeneous at a distance, in fact consists of millions of pixels. Images that are elements of mediation between man and the world become flashing light resulting from uninterrupted data transmission. Such a complicated reality limits our ability to react to the simplest stimuli.

"We are hybrids living among other hybrids in reality, that is hybrid in nature, hybridization is one of the main cultural and artistic practices of our time." This may sound a bit weirdly, maybe a bit ominously, it can also awaken longing for the times when hybrids were something special and not commonly present. These times, however, will not come back, and we have to accept it. " With these words Piotr Zawojski sums up the situation of today's world*.

Transhumanism has become a fact. Today people with implants, artificial organs or heart pacemakers are everyday life. Virtual reality overlaps with reality, analog and digital world can no longer be separated. Is it possible to remedy this with the help of art? Maybe this technological race process can be slowed down or omitted at all? Or maybe it's worth to preserve the remains of an analog world, even with a digital camera?

As a participant in postmodern reality I have already managed to get used to the awareness that tomorrow may look completely different. The next technological milestones determined the pace of life - personal computer (PC), internet, mobile phone, tablet, finally virtual reality (VR). All these inventions, extremely important for civilization, have caused an extraordinary acceleration in the experience of life.

In the post-Internet and bio-art era, painting or digital photography seem to be outdated forms of artistic expression. Video art has its classics ...Perhaps in such a historical situation I should grab an electronic pen with a tablet to become familiar with the new, convenient and efficient image creation technology, however I chose analog brushes and canvas.

* - Piotr Zawojski, *Technokultura i jej manifestacje artystyczne*, part 2, Publisher Silesian University, Katowice, 2016, page 69

In my artistic work I have to constantly confront myself with the present. I'm trying to maximally use the present day. Documenting reality is for me a way to slow down the accelerating time. Despite the fact that in my artistic experience I tend to skip the human individual, to a man I refer my works.

Autosan H-9, designed in the 1960s, is an example of a vehicle designed from the beginning to the end with a human hand, because there were neither computers nor robots then facilitating work or replacing a man. The painter Zdzisław Beksiński, who worked there as part of the design team, also participated in the design of the bus body. Several characteristic elements from his futuristic ideas have been smuggled into this design of the bus body - in my picture "H9-04" (Daszek) is this clearly visible.

That is how the bus was created by people for people. It was produced from 1973 to 2007 and still serves people today. Millions of Poles but also inhabitants of other countries (it was an export product) benefited from the seemingly trivial vehicle. Its popularity in our country resulted from low price, low failure rate and simple construction, what in the case of repair was very important. Despite the fact that the smell of exhaust fumes often penetrated into the interior, despite many imperfections of suspension, this vehicle became the basis of the PKS rolling stock.

Today, the autosan's era is coming to an end, what anyway has lasted unexpectedly long. The "Klamka" ("Door handle") pseudonym functioning over the years (see painting "H9-05" (Klamka)), that originated from a specific door handle, opening with great difficulty, is now used less and less often. Not only autosans but also PKS depots are disappearing from the map of Poland. The communication system is changing rapidly. Most of long-distance transports taken over after the pekaesses was not so long ago the domain of "Polish Bus", today these tasks along with the entire corporation have been taken over by "Flixbus". You can of course buy tickets for these buses using a smartphone.

The PEKAESY project is an attempt to record the last moments of conventional automotive industry, as hybrids also begin to appear in the area of transport. It is also an attempt to show this vehicle to the wider public, as a modest but playing important role hero, because this is a proper way to talk about the bus that comprehensively motorized the Polish province. It is also important to me that autosan's production started less than a year before my birth. I am just starting a new project entitled "Mój rocznik". This is not about high school or

primary school mates, but about road or railway vehicles, produced around 1973-1975. In this sense, we are with the H-9 at the same age.

Assumed objectives and reached results:

Throughout the whole period of realization the PEKAESY project, I tried to document the largest possible number of vehicles from various parts of Poland. Traveling allowed me to get to know my motherland better, I came to places that I may never come back to, but also those that I would like to visit in the future.

It was also an interesting sociological experience for me - I watched the behavior of people who watched me while I was taking photographs. It also happened that I wrote or sketched something, what caused even greater sensation. It happened often that drivers were aggressive towards me (Krasnystaw), or they called police. I was followed several times by policemen in civilian clothes who after a short observation proceeded to identify and detain me (in Brodnica, Zamość and Łuków). Of course, after explaining and fulfilling the formalities, I returned to work, these were anyway valuable experiences. After several conversations, I understood the reasons for these behaviors - some of the drivers thought that I was taking these pictures to ridicule their company, or maybe I was working for a private carrier who wants to take over or replace PKS. There were, however, also kind people who invited for a cigarette (often) or let me photograph the interior of the vehicle (in Nysa, Suwałki, Leżajsk), they also offered a free ride (in Piła, Zambrów).

Today, when the pace of life and the speed of movement is constantly increasing, such a trip by autosan through the native landscape with the speed of a motor bike may seem like a distant dream.

During several years of work on PEKAESY, I managed to document 1530 units of the H-9 model from 157 PKS depots. I do not count the number of trips I had to go to do this. The number of kilometers traveled probably would also surprise, but that was not the point. Only a certain representation of the whole of this unique collection was shown at the EL Gallery, the most important vehicles for this collection were presented to the public.

During the visit on the "PEKAESY" exhibition, the recipients did not hide their surprise, they did not believe that any ordinary meeting with the gloomy means of communication could be beneficial. And although they looked at the paintings and even recognized certain

parts of the vehicle - only after talking to me, they become convinced that their eyes were not wrong and that is the bus they used to travel to their families from the Elbląg bus station. Perhaps it was not exactly the same unit, though three pieces of vehicles from Elbląg also took part in the exhibition, so you can not exclude it.

Of course, the local context is also important here. Some viewers recognized vehicles from their home town. Many of them complained that PKS limits the number of connections, routes are shortened and it is more difficult to reach the chosen destination. However, the company from Elbląg is very lucky, because it also handles public transport, so at the moment it is unlikely to be liquidated.

One of the vernissage guests was also a former employee of the Autosan factory in Sanok, who, after the announcement of the exhibition heard on the radio, decided to go to the vernissage. He watched the painted fragments of the autosana warmly and thoroughly traced the photographic documentation. He said with astonishment that he did not expect such a wide variety of colors of the H-9 model and he saw some painting patterns for the first time at this exhibition.

The realization of the exhibition in the space of EL Gallery was a serious challenge, mainly due to conservation bans and an outdated lighting system. I think that the spatial possibilities have been optimally used. The paintings were divided by the appropriate distance, and the niches and other architectural elements were also involved to the exhibition.

The projection screens had the appropriate level of darkness so you could watch the projections without any problems during the day. Photographic works were printed on PVC in laser technology in semi-matt version, that effectively blocked unwanted reflections of light.

I think that the division of the exhibition into the painting zone and the multimedia part has also proved to be right. Viewers visiting the PEKAESY exhibition were going through the gallery exactly in the way planned by me.

My actions are always aimed at directing the recipient's sensitivity to areas intentionally or subconsciously omitted. In this case, the classic of Polish motorization has become a pretext to suggest to the audience a change in the centre of gravity in the reception of everyday life. The way we think about reality in the era of digitization and hybrids, contemporary technoculture, apart from us, is expanding on the one hand, and on the other it is disappearing. When we travel - less and less often we contemplate the authentic landscape

outside the window, but we watch images of unknown origin on mobile phone or laptop. Often, even on the street, people do not look around, they go forward looking at digital screens. Sensitivity to everyday life translates into a greater number of websites opened in online browsers.

Meeting with the autosan at the art gallery was a surprise for many people. Some viewers, at the beginning of the vernissage, were surprised that in the post-church niches they can see the faces of buses. However, the reception of the entire exhibition was definitely positive and there were many people willing to talk about what they saw, what made the biggest impression on them ... Most of them left their mobile phones in their pockets, although there were also some who took pictures of themselves against background of images or projection.

PEKAESY is an attempt to stop time, a moment for breath in a speeding reality. Anyone who has seen this exhibition has a chance to change its attitude towards the means of transport, perhaps it will recognize the H-9 autosan bus somewhere crossing the intersection. Maybe someone will start to observe real reality more carefully, to notice more. However, regardless of this, it was worth to finish this project.

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.

5. Omówienie pozostałych osiągnięć artystycznych:

Dzieła artystyczne oraz ich upublicznienia:

Od wielu lat w swojej praktyce artystycznej zajmuję się tematyką komunikacji naziemnej, w szczególności zagadnieniami transportu publicznego. Sfera komunikacji, cały system transportu w gruncie rzeczy jest ważkim problemem współczesnej cywilizacji. Dziś jesteśmy uzależnieni od sposobu przemieszczania się. W obszarze sztuki ta problematyka jest jednak eksploatowana dość oszczędnie.

Moja praca artystyczna dotyka najczęściej konkretnych typów pojazdów, często projektowanych w latach największego rozkwitu europejskiego dizajnu motoryzacyjnego i kolejowego lat 60-tych i 70-tych, choć zdarzają się pewne odstępstwa od tej reguły. Być może ten okres jest mi bliski również dlatego, że przyszedłem na świat w połowie lat 70-tych, w roku 1974 i po tym czasie, w takim a nie innym otoczeniu, rozbudowała się moja wrażliwość na bodźce zewnętrzne.

Mimo, iż wykorzystuję również inne media, mam poczucie, że niezależnie od medium jestem malarzem i kieruję się malarską intuicją. Często układ kompozycyjny moich fotografii nawiązuje do układów tworzonych przeze mnie w obrazach. Prace wideo z reguły powstają z fotografii, rzadziej są nagrywane z użyciem kamery, tam jednak również można zauważyć podobny rys kompozycyjny ruchomego obrazu.

Postaram się pokrótce omówić kilka istotnych dla rozwoju mej drogi twórczej konkretnych prac i kompleksowych projektów. Pewne założenia były budowane jako całości, inne składały się z kilku wątków.

Myślę, że wybrany przeze mnie zestaw najlepiej zilustruje moją postawę artystyczną. Kilka istotnych dla mnie wydarzeń było realizowanych jeszcze przed uzyskaniem przeze mnie stopnia doktora.

„Polskie drogi” to kompleksowa realizacja ukazująca motoryzacyjną rzeczywistość Polski tuż przed- i tuż po dołączeniu do struktur Unii Europejskiej, czas realizacji zdjęć to lata 2004-2006. Całość składa się z dwu części.

Pierwszy filar projektu stanowi film, zbudowany z blisko 2 tysięcy zdjęć. Polska widziana jest z perspektywy kierowcy, poruszającego się różnymi typami dróg, od polnych, gminnych przez wojewódzkie, krajowe po autostrady. Widzimy uciążliwe remonty dróg, przejazdy

kolejowe, wypadki, relikty PRL-u poruszające się po naszych drogach ale też niezwykle pejzaże, romantyczne wschody i zachody słońca, widziane zza kierownicy. To wszystko można zobaczyć w filmie, dokumentującym blisko 60 tysięcy kilometrów przejechanych po Polsce w latach 2004-2006. Prezentowana obok mapa uzmysławia zasięg i ogólnopolską skalę projektu.

Druga część to fotograficzna dokumentacja pojazdów-pozostałości po poprzednim systemie. W tym bogatym zbiorze można znaleźć auta, które wbrew upływającemu czasowi, nadal jeżdżą: przestarzałe jelcze w komunikacji miejskiej, trabanty, skody, łady, nysy, żuki, maluchy czy stary. 40 plasz zawierających po 15 fotografii pojazdów konkretnych marek ukazuje zmierzch epoki PRL-u w polskiej motoryzacji.

Ta realizacja w całości była prezentowana podczas wystaw indywidualnych w Galerii BWA Zielona Góra oraz w Galerii Kameralnej w Słupsku w roku 2006.

W ramach mej indywidualnej wystawy „Ikarus Total” w roku 2007 w Galerii Kordegarda w Warszawie przygotowałem mural przedstawiający tył autobusu ikarus 260 o numerze taborowym 1290, pojazd należał do „Zakładu Eksploatacji Autobusów Ostrobramska”. Mural realizowany był w technice akrylowej na zagruntowanej ścianie w skali 1:1, rozmiary malowidła wynosiły 310 cm na 250 cm. Ukazywał tył odjeżdżającego pojazdu, co miało symbolizować koniec ery ikarusów w Warszawie. Na całość wystawy składały się jeszcze dwie projekcje, jedna z nich przedstawiała 553 warszawskie pojazdy tego typu, wśród nich zdjęcia czarno-białe, które oznaczały autobusy zezłomowane w trakcie pracy nad tym zamierzeniem. Wystawie towarzyszyła także edycja płyty CD z utworami-dźwiękami silników ikarusów.

Zmierzenie się z naturalną wielkością pojazdu było zarówno dla mnie, jak i dla odbiorców, interesującym doświadczeniem. Indywidualność konkretnego autobusu miała tu także swoje znaczenie - pamiętam, jak właśnie ten autobus o numerze 1290 rozpoczął pracę w Warszawie, jako zupełnie nowy. Pojazdy w komunikacji miejskiej otrzymują kilkucyfrowe, niepowtarzalne numery taborowe, które mogą się powtórzyć dopiero po zlikwidowaniu danego autobusu czy tramwaju, działa to podobnie, jak numer dowodu osobistego w ewidencji ludności.

Malarstwo i fotografia cyfrowa to z pewnością media, po które sięgam najczęściej. Przykładem działań z nieco innego obszaru jest moja praca wideo „Zima” z 2009 roku, zaprezentowana na wystawie grupowej „Vanishing Point” w Galerii XX1 w Warszawie.

Kilka lat temu w internecie zaczęły się pojawiać tzw. railroad webcams - kamery

internetowe, instalowane na dworcach bądź przy torach, przekazujące na żywo obraz z rozmaitych kolejowych stacji. Można więc było, nie wychodząc z domu, udać się w wirtualną podróż do Japonii, Ameryki czy Europy Zachodniej. Właśnie za pomocą jednej z takich kamer była zrealizowana projekcja „Zima”.

Pomiędzy niemiecką Norymbergą a austriackim Linzem, na międzynarodowym szlaku kolejowym znajduje się niewielka miejscowość Plattling, która jest dość ważną stacją węzłową. Zbiega się tu kilka szlaków kolei niemieckich, jest to także istotny punkt rozrządowy. W każdej godzinie można tu spotkać nawet kilkanaście przejeżdżających pociągów - poczynając od szynobusów, poprzez pospieszne i superszybkie ICE czy towarowe po ślamazarnie poruszające się pociągi, manewrujące po stacji.

„Zima” powstawała w ciągu trzech zimowych miesięcy 2009 roku. Przez kilka godzin dziennie zapisywałem zdjęcia z kamery internetowej, z ok. 12 tys. zapisanych fotografii po ostatecznej selekcji pozostało ok. tysiąca, projekcja jest zamknięta w cyklu dobowym i może być odtwarzana w pętli.

Kolorystyka i otoczenie stacji Plattling zaskakująco przypomina zimowe przedstawienia Pietera Bruegela st. Ta realizacja wykorzystuje w pełni możliwości dzisiejszej technologii, w tym wypadku gromadzenie materiałów fotograficznych było prowadzone wyłącznie przez internet.

Już po uzyskaniu stopnia doktora w roku 2013 otrzymałem stypendium artystyczne, fundowane przez AICA Slovakia. W lecie mieszkałem i pracowałem w Bratysławie a mój pobyt twórczy zakończył się wystawą w połowie września w Galerii Space.

Było to dla mnie nadzwyczaj ciekawe doświadczenie. Galeria, która znajdowała się w kontenerze, była w pełni mobilna. Sytuacja wyglądała zupełnie inaczej niż zazwyczaj - sam mogłem wybrać miejsce, w którym ma stanąć galeria. Ostatecznie wybór padł na Safarikovo Namestie. To miejsce było idealne w kontekście działania w przestrzeni publicznej, jak również w odniesieniu do jednej z prezentowanych przeze mnie prac.

„Miracle” składa się z trzech części. Wszystkie prace powstały z fotografii wykonanych przeze mnie podczas pobytu w Bratysławie.

Pierwsza z nich to projekcja, kolażowa animacja z fotografii. Na nieruchome zdjęcie starego mostu, który jest już zamknięty i będzie rozebrany, zostaje nałożony pociąg-widmo, który lewituje nad konstrukcją mostu, zbliża się niebezpiecznie w kierunku widza i na końcu

rozpływa się. Lokomotywa, podobnie jak most, jest reliktem przeszłości, wyprodukowanym jeszcze w czasach Czechosłowacji. Warto dodać, że stary most podczas projekcji znajdował się dokładnie naprzeciw kontenera Galerii Space. Dziś już nie istnieje, podobnie, jak i lokomotywa występująca w filmie.

Druga część to drukowany, ponad 6-metrowej długości, wagon pasażerski w całości pokryty graffiti. Do jego stworzenia sfotografowałem ponad 200 przykładów bratysławskiej sztuki ulicy, malowanych na wagonach kolejowych. Finalnie wagon został złożony z kilkunastu fragmentów najczęściej powtarzających się motywów.

Ostatnia część projektu to dwie fotografie tablic dworcowych. Mamy tu pewien rodzaj gry lingwistycznej, tu z pomocą fotomontażu dokonałem delikatnej ingerencji w nazwy stacji. Obie nazwy po tej korekcie stają się zabawne z zupełnie obojętnych.

Pobyt w Bratysławie był niezwykle pouczający. Mieszkałem z muzykiem, aktywnie działającym w lokalnych nocnych klubach. Jego zainteresowanie sztuką ograniczało się jedynie do plakatów poświęconych koncertom. Wbrew pozorom odbyliśmy jednak kilka ciekawych rozmów o muzyce i kulturze w naszej części Europy.

Istotnym doświadczeniem w roku 2013 był dla mnie udział w prestiżowej wystawie finalistów konkursu „Bielska jesień” w Galerii Bielskiej BWA w Bielsku Białej. Ekspozowany tam obraz „Baureihe 103” w formacie 60x90 cm pochodził z cyklu poświęconego zjawisku *Trans Europa Express*, wcześniej był prezentowany na wystawie indywidualnej „Gdzie jest Polska” w Galerii [m kwadrat] w Warszawie w tym samym roku.

W międzyczasie doszła do skutku wystawa zbiorowa „Produkcja” w Galerii Promocyjnej w Warszawie. To zamierzenie miało przybliżyć odbiorcy sposób pracy artystów, ukazać ich pracownie, sekrety nie znane na co dzień. Do tej wystawy przygotowałem 2-krotnie powiększony wydruk fotografii mojego stolika malarskiego, który w tej skali sprawiał wrażenie gigantycznej palety malarskiej. Wiele osób miało przekonanie, że to autentyczny blat stołu, bowiem zdjęcie było wydrukowane na desce.

W tym czasie nadal zajmowałem się także problematyką kolei w Czechach i Słowacji. Mimo, iż Czechosłowacja zakończyła swoje istnienie 31 grudnia 1992 roku do dziś jednak te dwa kraje, zupełnie już odrębne, są ze sobą mocno powiązane. Szczególnie interesujące na tle przemian w obu państwach są koleje czeskie i słowackie. Jeśliby spojrzeć na użytkowany przez nie tabor, to okazuje się, że lokomotywy w obu krajach są identyczne. Różnią się tylko detalami

malowania i znakami przewoźników kolejowych. Dodać trzeba, że wszystkie te schematy malowania są bardzo interesujące. Obecnie zarówno czeskie, jak i słowackie koleje, wprowadzają nowe, charakterystyczne schematy kolorów (w Czechach jest to zestaw błękitów i biel, na Słowacji biel i ciemna czerwień), co ma ułatwić identyfikację pojazdów w obu krajach.

Na tym tle prześledziłem losy czechosłowackiej lokomotywy z napędem diesla o wdzięcznym pseudonimie „Bardotka”. Projekt tego pojazdu pochodził z połowy lat 60-tych XX. wieku. Swą potoczną nazwę maszyna zawdzięczała dosyć wypukłej przedniej części pudła, która z profilu mogła przypominać swym kształtem biustonosz. Wystawa indywidualna „True or false? Bardotka”, zrealizowana na przełomie 2013 i 2014 roku w Galerii BWA w Olsztynie była monograficzną wystawą poświęconą temu środkowi transportu.

Obok dokumentacji filmowej i fotograficznej prezentowany był też dwuczęściowy obraz ukazujący 16 niezwykłych wcieleń kolorystycznych „Bardotki”. Przy pracy nad tym płótnem po raz pierwszy skorzystałem z ręcznie wyciętego szablonu, który za pomocą konturu opisywał kształt lokomotywy. Bardzo sobie cenię to doświadczenie.

W 2014 roku zrealizowałem trzy wystawy indywidualne. Pierwsza z nich nosiła tytuł „Hochgeschwindigkeit” i odbyła się w Galerii Andels Art w Berlinie. Była poświęcona pociągom wysokich prędkości. Nie chodziło jednak o składy zespolone typu ICE, TGV czy Pendolino ale o tradycyjne składy wagonowe, prowadzone lokomotywą. Na tej wystawie obok kilku obrazów z cyklu „Trans Europa Express” pojawiło też wiele płócien poświęconych lokomotywie „Taurus”, która do dziś jest uznana za najszybszą lokomotywę świata, uzyskała rekord prędkości wynoszący ponad 357 km/h (były oczywiście zespoły trakcyjne TGV czy Mag-Lev, które uzyskiwały wyższe prędkości).

Obrazy inspirowane „Taurusem” ukazywały specyficzne elementy bądź fragmenty nadwozia, często sprawiając wrażenie geometrycznej abstrakcji. Wykorzystałem tu wyjątkowo bogatą gamę kolorystyczną, która była inspirowana autentycznymi barwami pojazdów używanych na Węgrzech, w Austrii, Czechach, Niemczech i we Włoszech. Pokaz uzupełniała bogata dokumentacja fotograficzna, obejmująca ponad 500 egzemplarzy tego typu, którą osobiście wykonałem w kilku krajach. „Taurus” stał się także bohaterem wystawy w Galerii Promocyjnej w Warszawie w końcu roku 2014. Warto nadmienić, że produkcję tego typu lokomotyw zakończono właśnie w roku 2014.

Wystawa „Niebezpieczna podróż”, która również w tym roku była prezentowana

w Galerii Wozownia w Toruniu, także dotyczyła tematyki komunikacyjnej, jednak w zupełnie innym aspekcie - chodziło o zagrożenia czekające na człowieka w drodze, w trakcie podróży...

Podczas jednego z moich powrotów z Bratysławy padał gęsty śnieg, było ponad 10 stopni mrozu a huraganowy wiatr zepchnął mój samochód do rowu, na szczęście jechałem bardzo wolno a życzliwi ludzie pomogli auto wypchnąć na drogę. Udało mi wydostać na szosę i tego samego dnia godzinę później złapałem gumę. Na takim mrozie i przy silnym wietrze ciężko odkręca się śruby.

Każda podróż jest zupełnie nowym doświadczeniem, każda ma swoich bohaterów. Rzadko są nimi ludzie. W słowackim Plesivcu przez dwa dni towarzyszyły mi dwa bezdomne psy. Z początku nieufne, wieczorami odprowadzały mnie do noclegowni. W niemieckim Kempten spędził ze mną dzień owczarek, który niemalże wynurzając się z kałuży, mocno mnie wystraszył. Po chwili napięcia i obwąchiwaniu ułożył się obok mnie i spędziliśmy tak kilka godzin. Czas strawiony na obdartych dworcach czy opustoszałych stacyjkach, wyziębione tunele, wydłubane szyby, cuchnące podziemia; ludzie, po których pozostaje tylko ślad w postaci graffiti, ludzie, których nie ma, gdy trzeba zapytać o drogę...

Fotografie pokazane w Galerii Wozownia zostały wybrane z podróży, które odbyłem w ciągu ostatnich 5 lat na dystansie 150 tys. km, przejechanych samochodem i pociągiem po Polsce i Europie.

To moje odwieczne zamiłowanie do świata komunikacji ma swoje źródła. Od urodzenia podróżowałem bardzo często, w każdym miesiącu wraz z rodzicami odwiedzaliśmy dziadków w Łodzi i w Garbatce-Letnisku. Pociąg, autobus, później też samochód, stały się dla mnie nieodłącznymi elementami życia. Do tego doszły jeszcze wakacyjne wyjazdy nad morze, gdzie po kilkunastu godzinach w pociągu trzeba było szybko zająć sobie miejsce w „pekaesie”. Jednak największy wpływ na ukształtowanie mojej osobowości miały pobyty w Garbatce Letnisku, niewielkiej miejscowości położonej na linii kolejowej Radom-Dęblin. Tu właśnie, podczas wakacji spędzanych u rodziców Taty, stojąc przy budce z lodami i rozmawiając ze starszą ode mnie o 70 lat panią Wandzią, mogłem podziwiać przejeżdżające pociągi towarowe, których wówczas była tu cała masa. Łoskot kół i zgrzyt hamujących wagonów już z daleka zapowiadał ogromną masę pociągu. W latach 80-tych jeździło tędy wiele składów w kierunku wschodnich granic Polski do ZSRR, także do zakładów „Azoty” w Puławach i pobliskiej Elektrowni Kozienice.

Wystawa zbiorowa „Ogrody”, realizowana w Narodowej Galerii Sztuki Zachęta w Warszawie w 2015 roku była dla mnie znakomitą okazją do analizy własnej przeszłości, moich artystycznych korzeni, wreszcie do powrotu do ogrodu mojego dzieciństwa.

Właśnie Garbatka została przez mnie utrwalona na filmie. Miejsca, niegdyś dla mnie ważne, dziś porastają trawą lub nie ma ich wcale. Ten film to sentymentalna podróż do miejsc, które pamiętam, ale one już nie powrócą. W tamtych czasach aparat fotograficzny był luksusem, pozostała więc tylko pamięć.

Praca wideo była pokazywana w Galerii Zachęta. Drugą częścią mego działania w ramach wystawy „Ogrody” były dwie autobusowe wycieczki do Garbatki. Próbowałem zorganizować autobus adekwatny do opowiedzianej przez mnie historii, jednak żaden przewoźnik nie zgodził się wypożyczyć autosana H-9 z uwagi na zaawansowany wiek i spory dystans (w sumie ponad 200 km). Tak więc ok. 100 osób podczas dwóch wyjazdów odwiedziło Garbatkę Letnisko ze mną w roli przewodnika. Oprowadzałem publiczność po miejscach istotnych dla mnie (kostka brukowa w miejscu budki z lodami, zdemolowana stacja) ale też istotnych dla mieszkańców Garbatki (wyremontowany kościół, zlikwidowana rafineria żywic czy popadająca w ruinę dzielnica willowa). Warto dodać, że w tej chwili stacja kolejowa także jest już wyremontowana.

Również w 2015 roku nawiązałem kontakt z czeską organizacją zrzeszającą architektów o nazwie „Dul Architektury”. Organizacja ta zaangażowała się w obronę modernistycznego budynku dworca w Hawierzowie, który miał zostać wyburzony a na jego miejscu miała powstać galeria handlowa. Architekci zaproponowali mi 14 dniowy pobyt twórczy, podczas którego mógłbym stworzyć pracę artystyczną nadającą się do eksponowania we wnętrzu dworcowej hali.

Przez 14 dni o różnych porach dnia (od godz. 6 do 22) wybierałem się na dworzec i fotografowałem budynek stacji w różnym świetle, z ludźmi, pojazdami, zwierzętami poruszającymi się w kadrze. Kadr był zawsze ten sam choć zawsze stawiałem statyw „na oko”, tam gdzie były ślady z poprzedniej sesji. Kiedy ogląda się ostatecznie zmontowany slide-show, jest odczucie lekkiego przesunięcia kadru, minimalnych drgań w obszarze prostokąta obrazu. Każda fotografia płynnie przechodzi w następną, dzięki temu jest też odczucie ruchu. Kilkaset fotografii jest zmontowanych w cyklu dobowym - rozpoczyna się świtem a kończy nocą. Tytuł projekcji „Nadraži žije!” nawiązuje do tytułu akcji zespołu broniącego dworca w Hawierzowie.

W trakcie trwania mojej wystawy na stacji odbywały się też koncerty i spotkania z dziećmi. Zmasowana akcja kulturalna, mająca ożywić stację, była kontynuowana. Rok temu okazało się, że dworzec jednak będzie istniał, zostanie tylko zmodernizowany. Ta wiadomość bardzo mnie uradowała, dobrze jest mieć świadomość, że przyłączyłem się do skutecznego działania w słusznej sprawie.

Jesienią 2015 roku zostałem zaproszony do prestiżowej wystawy „Between democracies 1989-2014: Memory and commemoration”. Wystawa zgromadziła 40 osób ze wszystkich kontynentów, była realizowana w dawnym więzieniu politycznym w Johannesburgu w RPA. Trzy moje prace, prezentowane w ramach tego wydarzenia, dotyczyły unikatowej konstrukcji autobusu, jelcza M11, nazywanego dalej „niehumanicznym transwestytą”.

Projekt "Niehumaniczny transwestyta" ma korzenie w roku 1984. W związku z kryzysem w polskich fabrykach szukano tanich rozwiązań do stworzenia uniwersalnego autobusu. Projektanci z fabryki w Jelczu wpadli na pomysł, aby w fabryce produkować tylko nadwozia samochodowe, zaś silniki i komponenty importowane były z węgierskiej fabryki Ikarusa - było to o wiele tańsze niż zakup kompletnego Ikarusa. Tak narodziła się koncepcja autobusu Jelcz M11. To połączenie nadwozia Jelcza z podwoziem i silnikiem Ikarus (miało na celu połączenie taniego i praktycznego nadwozia z wytrzymałym podwoziem i silnikiem). Ta niezwykła mieszanka Jelcza i Ikarusa była produkowana zaledwie przez kilka lat (1985-1990).

Dwie projekcje na wystawie „Between democracies 1989-2014: Memory and commemoration” przedstawiają kilkadziesiąt pojazdów z różnych polskich miast. Mozaika fotograficzna w formacie 100x480 cm to wyseparowane przody Jelcza M11 w wielu niepowtarzalnych modyfikacjach i zestawach barw, które udało mi się sfotografować.

Wystawa „Warszawa w budowie 9”, realizowana w 2017 roku przez Muzeum Sztuki Nowoczesnej we współpracy z Galerią Studio była kolejną istotną wystawą zbiorową w moim dorobku artystycznym. Tematem tej edycji stał się słynny Plac Defilad.

Prezentowana tu instalacja multimedialna "Plac Defilad 01" to wizja nieco innej, warszawskiej rzeczywistości. Wyobraźmy sobie, że zostaje zburzony Pałac Kultury i Nauki. W związku z ogromnym kosztem wywozu gruzu po PKiN i brakiem funduszy budowa metra trwa do dzisiaj. Plac Defilad pełni więc funkcję głównego węzła komunikacji autobusowej. Powstaje coś na kształt wielkiego dworca publicznej komunikacji autobusowej. Mieszkańcy muszą stąd dojechać do wszystkich części Warszawy. Przeciągająca się budowa metra zmusza

do utrzymania zajezdni autobusowych: Chełmskiej, Inflanckiej oraz Redutowej. Transport autobusowy zaczyna odgrywać kluczową rolę, bo na zakup nowych tramwajów brak pieniędzy a stare egzemplarze jeszcze z lat 60-tych i 70-tych wykruszają się w zastraszającym tempie.

Ogromna pętla autobusowa zawierająca kilkanaście wielokrotnych przystanków, z której odjeżdża kilkadziesiąt linii autobusowych, staje się kuriozum na skalę europejską i światową. Japońscy i amerykańscy turyści przyjeżdżają tu zrobić sobie selfie...

Brak funduszy przekłada się także na flotę Miejskich Zakładów Komunikacyjnych w Warszawie. Do dziś więc jeżdżą tu ikarusy, niektóre jeszcze z pierwszej połowy lat 80. Dzięki temu można zaobserwować pojazdy w rozmaitych wersjach i schematach malowania.

Ta utopijna realizacja składa się z trzech projekcji wideo, spisu autobusów i instrukcji do jego rozszyfrowania. Było to niezwykle wymagające przedsięwzięcie - na bazie moich zapisków i tego, co zostało w mej pamięci, musiałem zrekonstruować kolorystykę blisko 200 warszawskich ikarusów, które później pojawiły się w pracach wideo. Wiele godzin pracy w programie graficznym wymagało stworzenie tekstur ikarusów w odpowiednich zestawach barw i z konkretnymi numerami taborowymi. Miały one malowania stosowane przez różne zakłady naprawcze od lat 80-tych do roku 2012. Chodziło o to, by wirtualne autobusy, występujące w „Placu Defilad”, wyglądały wiarygodnie.

Latem 2017 roku przygotowałem pierwszą z wystaw poświęconych autosanowi H-9 w Galerii m2 [m kwadrat] w Warszawie. W galerii prezentowane były obrazy, na których można było rozpoznać ten typ autobusu. Podczas wernisażu udało mi się sprowadzić autobus, który podjechał pod galerię. Było to niezwykle pouczające doświadczenie, widzowie mogli zapoznać się z malarstwem i jednocześnie podziwiać moją inspirację w skali 1:1.

W początku 2018 roku zostałem zaproszony do udziału w międzynarodowym wydarzeniu związanym z historią trasy kolejowej między Wiedniem i Bratysławą. Projekt „T.R.A.M.” to dość nietypowa inicjatywa. Pociąg kursujący między tymi dwoma miastami otrzymał specjalną kolorystykę, został przemieszczającą się galerią sztuki. W pociągu można doświadczyć działań performatywnych czy zobaczyć wystawy czasowe. Jednym z permanentnych działań jest wręczanie podróżnym flipbooków (kinematografów), zaprojektowanych przez artystów z kilku europejskich krajów, wśród nich znalazła się także moja praca. Do stworzenia flipbooka wykorzystałem zdjęcia najpopularniejszych austriackich i słowackich lokomotyw, pod pretekstem ruchu starałem się pokazać podobieństwa

kolorystyczne, mimo różnic technologicznych między kolejami obu krajów.

Także w tym roku odbyła się wystawa zbiorowa „Join the dots” w Salone degli Incanti we włoskim Trieście. To elitarne wydarzenie ukazywało europejską część kolekcji sztuki Luciano Benettona. Przy tym wydarzeniu warto wspomnieć, że niedawno powstała obszerna publikacja „The future at Last: Contemporary Artists from Poland”, dokumentująca polską część kolekcji, w której znalazł się także mój obraz.

W ostatnich latach kilka moich prac znalazło się w kolekcjach bądź depozytach instytucji publicznych. Dwa filmy (*Ikarus Total* oraz *Nieludzki Transwestyta 2005-2015*) można oglądać na stronach filмотeki Muzeum Sztuki Nowoczesnej w Warszawie.

Udział w istotnych publikacjach czy współpraca z publicznymi instytucjami, zajmującymi się promocją kultury i sztuki to z pewnością sprawy niezwykle ważne dla każdego artysty. Maria Anna Potocka pisze: „Mechanizm wartościowania rynkowego wydaje się ustalony. Wszystko zaczyna się od uznania wartości artystycznej czyjejs twórczości. To uznanie musi znaleźć potwierdzenie w kilku niezależnych instytucjach artworldu”*. Ja nigdy nie dążyłem do sukcesu za wszelką cenę, nie starałem się zaimponować kuratorom czy krytykom sztuki. Staram się realizować swe zamierzenia, które wynikają z mojego sposobu przeżywania dzisiejszej rzeczywistości. Być może dlatego jestem przez niektórych ludzi z tzw. „artworldu” uznawany za outsidera, myślę jednak, że właśnie na umiejętnym przekazywaniu indywidualnego przeżywania polega siła sztuki.

Dydaktyka:

Moja praca dydaktyczna wynika przede wszystkim z tego, co robię jako artysta. Nie chodzi oczywiście o dosłowne przenoszenie moich doświadczeń na studentów czy kursantów. Myślę jednak, że praca twórcza powinna być zdecydowanym priorytetem dla każdego, kto kolejnym pokoleniom przybliżyć będzie obszar sztuki. Muszę tu wspomnieć o roli prof. Jarosława Modzelewskiego, dzięki któremu moja postawa wobec adeptów sztuki bardzo się zmieniła. Przysłuchując się jego korektom w pierwszych latach mojej pracy u jego boku uświadomiłem sobie, że każdy człowiek jest zupełnie inny. Praca dydaktyczna powinna polegać na indywidualnej rozmowie z każdym przyszłym artystą, na zrozumieniu podejmowanych przezeń problemów i metod pracy.

Tak też staram się działać. Obok indywidualnego podejścia do studenta ważny jest moim

* - Maria Anna Potocka, *Nowa Estetyka*, Wydawnictwo Aletheia, Warszawa, 2016, str. 198

zdaniem szacunek do własnej pracy, który nie jest niestety najmocniejszą stroną młodzi. Często wiąże się to z ogólnym niezdyscyplinowaniem. Dyscyplina, jak wiadomo, nie jest domeną artystów, jednak bez niej trudno osiągnąć cokolwiek. Przy okazji rozmaitych działań ze studentami staram się, by młodym ludziom zależało na osiągnięciu konkretnych efektów, co poniekąd z owej dyscypliny musi wynikać.

Wiosną 2018 zorganizowałem i poprowadziłem samodzielnie 10-dniowe warsztaty dla studentów, podczas których zrealizowali oni murale według własnego projektu w szkole podstawowej w Orońsku. W wyjeździe brało udział 18 studentów, w tym 4 obcokrajowców w ramach programu Erasmus. Trudne warunki atmosferyczne nie pomagały w realizacji tego zamierzenia, jednak studenci potrafili się zmobilizować. Wspólnie oglądaliśmy i wybieraliśmy do realizacji projekty, których tematyka wynikała z ankiet, wypełnionych przez dzieci ze szkoły w Orońsku. Mieliśmy tu silne wsparcie Centrum Rzeźby Polskiej w Orońsku, którego dyrekcja i zaplecze techniczne pomogły zorganizować niezbędne materiały. Kilkanaście indywidualnych kwater utworzyło mural o niepowtarzalnym charakterze, który został bardzo ciepło przyjęty przez dzieci ale także władze szkoły i gminy.

Organizowane przeze mnie dorocznie w ramach III Pracowni Malarstwa prof. J. Modzelewskiego i adi. I. Przybylskiego seminaria dla dyplomantów i różnorodne warsztaty są przez studentów traktowane poważnie. Większość warsztatów staram się planować w oparciu o współpracę z instytucjami czy innymi uczelniami, to na młodzież zawsze działa mobilizująco. Najczęściej takie wyjazdy są zakończone wystawą. Od czasu uzyskania przeze mnie tytułu doktora w roku 2012 jako Pracownia Malarstwa współpracowaliśmy z następującymi ośrodkami: Bałtycka Galeria Sztuki Współczesnej (kilkukrotnie), Galeria BWA w Tarnowie, Centrum Rzeźby Polskiej w Orońsku, Pracownia Sztuki prof. Franciszka Kowolowskiego z Fakultetu Sztuki uniwersytetu w Ostrawie czy Czeskie Stowarzyszenie Architektów Dul Architektury z Hawierzowa.

Także regularnie organizowane (w miarę możliwości) 5-dniowe wyjazdy edukacyjne do Berlina są dla studentów niezwykle mobilizujące, przy okazji uczą też dyscypliny. W ciągu 5 dni zwiedzamy ok. 40-50 wystaw w najlepszych prywatnych i publicznych galeriach, spotykamy się też z polskimi artystkami i artystami pracującymi w Berlinie (m. in. R. Górecki, S. Elsner czy P. Dwurnik). Bierzymy też czynny udział w odbywających się wówczas wernisażach. W latach 2012-2018 udało mi się przeprowadzić 4 takie eskapady, w których łącznie wzięło udział ponad

90 studentów naszego Wydziału.

Swoje znaczenie dla działania III Pracowni Malarstwa mają także krótkie wyjazdy lub wspólne wyjścia na konkretne wystawy. Udało mi się zorganizować wycieczki na wystawy do Galerii Łażnia w Gdańsku czy do MS2/MS1 w Łodzi (dwukrotnie). Często wspólnie odwiedzaliśmy też galerie warszawskie: Galeria Zachęta (kilkukrotnie), Galeria Foksal, Galeria Monopol, Galeria BWA Warszawa, Galeria Stroboskop, Galeria m2 [m kwadrat], Galeria Raster, Galeria Propaganda i wiele innych. W każdym przypadku starałem się zorganizować kuratorskie lub autorskie oprowadzanie po wystawie.

Wszystkie te dodatkowe działania prowadzę w uzgodnieniu z prof. Jarosławem Modzelewskim i pod opieką merytoryczną. Mają one na celu uzupełnienie wiedzy studentów z zakresu historii sztuki najnowszej, to też okazja do bezpośredniego kontaktu ze światem sztuki, co jest szczególnie cenne w erze rozleniwiającego internetu.

Obok codziennej pracy ze studentami zdarza mi się pracować także z młodzieżą szkolną czy przedszkolakami, przy okazji rozmaitych warsztatów (Galeria Arsenał, 2011; Galeria BWA Tarnów, 2015). To już kompletnie inne doświadczenie, wymagające odmiennego podejścia do prowadzenia zajęć, które przecież zupełnie inaczej wyglądają. Z reguły układam program takich zajęć po zapoznaniu się z otoczeniem szkoły czy galerii, w której te zajęcia będą realizowane. Kontekst lokalny jest dla mnie w tym wypadku bardzo istotny.

W 2017 roku zostałem kierownikiem kursu „Akademia Otwarta. Dorośli do sztuki”. Musiałem przygotować roczny program kształcenia dla ludzi dorosłych, często starszych, którzy mogli nie mieć żadnego kontaktu ze sztuką przez całe swoje życie. Nie było to zadanie łatwe, bowiem studenci przyjęci na Akademię z reguły mają już jakieś doświadczenia, zarówno w materii praktyki, jak i teorii. Myślę, że realizacja tego programu przebiegła zgodnie z moimi przewidywaniami i, choć nie dało się uniknąć kilku wpadek, całość przebiegła bardzo sprawnie. Kursanci cenili sobie zajęcia na tyle, że poprosili o przedłużenie kursu na drugi rok. W związku z tym byłem zmuszony do przeredagowania całego programu nauczania na system dwuletni. Także uzupełniające wykłady, dotyczące kultury i historii sztuki, zostały zaplanowane od nowa. Niebawem wystartuje kolejny nabór, mam nadzieję, że wszyscy, którzy na te zajęcia zostaną przyjęci, osiągną satysfakcjonujące ich efekty.

W styczniu 2018 roku zorganizowałem wystawę studentów ze wszystkich pracowni Wydziału Malarstwa ASP w Warszawie pod hasłem „Jeszcze będzie cudownie”. Była to moja

samodzielna praca, jako kuratora wystawy. Musiałem podjąć się wypracowania koncepcji tego zamierzenia. Zaprosiłem do udziału wszystkich studentów Wydziału, kolejnym etapem była selekcja prac. Nie było to zadanie łatwe, niemniej udało się po pertraktacjach uzyskać porozumienie. Ekspozycja została zrealizowana w Galerii Spokojna, przy współpracy z Wydziałem Sztuki Mediów i ukazywała dużą różnorodność postaw młodych malarzy. Dzięki sporej ilości uczestników (30 osób) na wernisaż przybyło wielu młodych ludzi, całość była przez nich odebrana zdecydowanie pozytywnie.

Po uzyskaniu stopnia doktora byłem organizatorem następujących wystaw studenckich, realizowanych poza uczelnią, w Polsce i zagranicą latach 2012-2018:

- listopad 2012, „Industria”, Galeria Jama 10, Ostrava, Republika Czeska;
- maj 2013, „Pani Wada już mi się znudziła”, Galeria Wizytująca, Warszawa;
- kwiecień 2014, „Horyzont”, Galeria CAT, Ustka;
- maj 2015, „Śladami Wilhelma Sasnala”, Galeria BWA, Tarnów;
- marzec 2016, „Unexpected trip to Havirov”, Galeria Radost, Hawierzów, Republika Czeska;
- kwiecień 2016, „Morze w swobodnym gościu artysty”, Galeria CAT, Ustka;
- styczeń 2017, „Doktor Faustus (Piękne ciało, brudna dusza)”, Galeria CJNJ, Warszawa;
- marzec 2017, „Przedwiośnie”, Galeria Działań, Warszawa;

Działalność naukowa, popularyzatorska i organizacyjna:

W ramach działalności naukowej w kwietniu 2013 roku brałem udział w jednodniowej konferencji „Scena młodego malarstwa polskiego w kontekście szkolnictwa artystycznego”, która odbywała się w Galerii Labirynt w Lublinie. Wspólnie z Witoldem Stelmachniewiczem i Sławomirem Tomanem analizowaliśmy sytuację młodego malarstwa w Polsce. W dyskusję włączała się także publiczność. W trakcie dyskusji przedstawiłem sylwetki kilkorga najbardziej obiecujących absolwentów III Pracowni Malarstwa prof. J. Modzelewskiego i adi. I. Przybylskiego.

W marcu 2014 roku zostałem zaproszony przez prof. Franciszka Kowolowskiego do przeprowadzenia warsztatów w jego Pracowni Malarstwa na Fakultecie Sztuki Uniwersytetu w Ostrawie. Warsztaty „Ostrava Blue(s)”, w które zaangażowało się kilkanaście osób, zostały zakończone wystawą w pracowni 217.

Wiosną roku 2015 brałem udział w konferencji „Curatorial meetings at the border”,

organizowanej przez Galerię Szarą w Cieszynie. W konferencji oprócz krytyków sztuki i kuratorów brała udział także spora reprezentacja artystów. Nie miałem tu swojego wystąpienia, byłem członkiem grupy dyskusyjnej, w której rozmawialiśmy o sytuacji prywatnych galerii w Europie Wschodniej i możliwościach współpracy pomiędzy poszczególnymi krajami.

Wiosną roku 2016 w ramach programu Erasmus + byłem gościem Wydziału Sztuki VSVU w Bratysławie. Prócz zajęć na temat sztuki polskiej i działalności mojej macierzystej pracowni, przeprowadzonych ze studentami, miałem tu dodatkowe zadanie. Zostałem zaproszony, jako gościnny dydaktyk, do komisji egzaminacyjnej podczas przeglądów na końcu semestru. To ciekawe doświadczenie pozwoliło mi wydatniej dostrzec różnice pomiędzy naszymi uczelniami, niektóre z tych doświadczeń być może wykorzystam w przyszłości.

W latach 2016-2017 byłem kierownikiem projektu badawczego „Recepcja dorobku artystycznego pracowników naukowo-dydaktycznych Wydziału Malarstwa Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie.” W ramach tego zadania udało się zrealizować 13 wystaw indywidualnych członków zespołu badawczego, zorganizowano 4 konferencje naukowe a także wydano 6 publikacji książkowych i jeden katalog do wystawy.

Jestem autorem 15 recenzji prac dyplomowych, napisałem także kilkanaście rekomendacji, niestety nie wszystkie udało mi się udokumentować.

Próba podsumowania:

Mówienie o sobie samym to chyba najtrudniejszy rodzaj wypowiedzi. Starałem się dokładnie zweryfikować swój dorobek, zarówno artystyczny, jak i dydaktyczny. Nigdy nie pracowałem na czas i nie zależało mi na wielkiej ilości wytworzonych dzieł. Starałem się raczej wnikać jak najgłębiej w wątki, które są dla mnie najbardziej intrygujące w danym momencie. Jestem teraz na etapie pracy nad dwoma sporymi założeniami, mam nadzieję, że uda się je doprowadzić do końca i będą to prace lepsze od wszystkich dotychczasowych. Myślę, że najciekawsza część artystycznej drogi dopiero przede mną. Czekam na to, co pojawi się za zakrętem...



5. Other artistic achievements:

Artistic works and their publishing:

For many years I have been dealing in my artistic practice with ground communication, in particular with public transport issues. The sphere of communication, the entire transport system is in fact a serious problem of modern civilization. Today we are addicted to the way we move. In the field of art, however, this issue is exploited quite sparingly.

My artistic work usually touches specific types of vehicles, often designed in the years of the greatest prosperity of European automotive and railway design of the 60's and 70's, although there are some departure from this rule. Perhaps this period is also close to me because I came into the world in the mid-1970s, in 1974, and after that time in my surroundings, my sensitivity to external stimuli developed.

Although I also use other media, I have the feeling that regardless of the medium, I am a painter and I am guided by painting intuition. Often the compositional layout of my photographs refers to the arrangements created by me in the paintings. Video works are usually made of photographs, they are less frequently recorded using a camera, but there also can be seen a similar compositional sketch of a moving image.

I will try to briefly discuss a few specific work and comprehensive projects important for the development of my creative path. Some assumptions were built as a whole, others consisted of several threads. I think that the set chosen by me will illustrate my artistic attitude in the best way. There are several events that are important to me and have been carried out even before my doctoral degree.

"Polskie drogi" is a comprehensive implementation of the automotive reality of Poland just before and immediately after joining the structures of the European Union, the time of shooting is 2004-2006, it consists of two parts.

The first pillar of the project is a film, built from nearly 2,000 photos. Poland is seen from the perspective of the driver, moving on various types of roads, from country, municipal and provincial to national highways. We see troublesome repairs of roads, railroad crossings, accidents, relics of the PRL moving on our roads but also unusual landscapes, romantic sunrise and sunsets, all seen from behind the wheel - all this can be seen in the film, documenting nearly 60,000 kilometers traveled around Poland in 2004-2006. The map presented next to it

shows the range and nationwide scale of the project.

The second part is a photographic documentation of the vehicles-remains of the previous system. In this rich collection you can find cars that, despite the passage of time, still drive: outdated Jelcz buses in public transport, Trabant, Skoda, Łada, Nysa, Żuk, Maluch or Star cars. 40 boards containing 15 photographs of vehicles from specific brands show the twilight of the PRL era in the Polish automotive industry. This project was presented as a whole at individual exhibitions at the BWA Zielona Góra Gallery and at the Kameralna Gallery in Słupsk in 2006.

As a part of my individual exhibition "Ikarus Total" in 2007 in the Kordegarda Gallery in Warsaw, I prepared a mural showing the back of the bus Ikarus 260 with the number 1290, the vehicle belonged to the "Zakład Eksploatacji Autobusów Ostrobramska". The mural was made in acrylic technique on a primed wall in the scale of 1: 1, the size of the paintings was 310 cm by 250 cm. It showed the back of the departing vehicle, what symbolized the end of the Ikarus era in Warsaw. The whole exhibition consisted of two more projections, one of them representing 553 Warsaw vehicles of this type, among them black and white photographs, that meant buses scrapped during work on this project. The exhibition was also accompanied by the edition of a CD with composition- sounds of Ikarus engines.

Facing the natural size of the vehicle was an interesting experience for both me and the audience. Individuality of a particular bus was also important here - I remember how this bus number 1290 started working in Warsaw as a completely new one. Vehicles in public transport receive several-digit, unique numbers, that can be repeated only after the liquidation of a given bus or tram, it works similarly to the number of the ID card in the census of the population. Painting and digital photography are certainly the media that I reach most often. An example of activities from a slightly different area is my video work "Zima" from 2009, presented at the group exhibition "Vanishing Point" at XX1 Gallery in Warsaw.

A few years ago, the so-called railroad webcams started to appear - webcams installed at train stations or near tracks, transmitting live images from various railway stations. So you could go on a virtual trip to Japan, America or Western Europe without leaving your home. With just one of these cameras, the "Zima" projection was realized.

Between the German Nürnberg and the Austrian Linz, on the international railway route, there is a small town called Plattling, that is a fairly important main junction. There are several

German rail routes here, it is also an important shunting point. Every hour, you can meet even several passing trains - from rail buses, through fast trains and superfast ICE or freight trains to slow-moving trains, maneuvering around the station.

"Zima" was created during the three winter months of 2009. For several hours a day I saved the photos from the webcam, From about 12 thousand pictures after the final selection, about 1,000 remain, the projection is closed in a 24-hour cycle and can be played back in a loop.

The colors and surroundings of the Plattling station are surprisingly reminiscent of the winter representation of Pieter Bruegel the Elder. This realization takes full advantage of the possibilities of today's technology, in this case the collection of photographic materials was conducted only via the Internet.

After obtaining the doctoral degree in 2013, I received an artistic scholarship funded by AICA Slovakia. In the summer I lived and worked in Bratislava and my creative stay ended with an exhibition in the middle of September in the Space Gallery. It was an extremely interesting experience for me. The gallery, that was in the container, was fully mobile. The situation looked completely different than usual - I could choose the place where the gallery has to stand. Finally, the choice was Safarikovo Namestie. This place was ideal in the context of activities in public space as well as in relation to one of the works presented by me. The „Miracle” consists of three parts. All the works were made of photographs taken by me during my stay in Bratislava.

The first of them is a projection, collage animation from photography. On the still photo of the old bridge, that is already closed and will be demolished, a ghost train is applied, that levitates over the construction of the bridge, approaches dangerously towards the viewer and finally dissolves. The locomotive, like the bridge, is a relic of the past, produced in the times of Czechoslovakia. It is worth to notice, that the old bridge was directly opposite the container of the Space Gallery during the projection. Today it does not exist anymore, just like the locomotive appearing in the movie.

The second part is a printed, over 6-meter long, passenger car entirely covered with graffiti. For its creation I photographed over 200 examples of street art from Bratislava, painted on railway wagons. Finally, the wagon was made up of a dozen or so fragments of the most recurring themes.

The last part of the project is two photographs of station tables. We have here some kind of linguistic game, here with the help of photomontage I made a delicate interference in the names of the station. Both names after this correction become hilarious from completely indifferent.

The stay in Bratislava was extremely didactic. I lived with a musician actively working in local nightclubs. His interest in art was limited only to posters devoted to concerts. Despite appearances, however, we had some interesting talks about music and culture in our part of Europe.

An important experience in 2013 was for me to participate in the prestigious exhibition of the finalists of the "Bielska Jesień" competition at Bielska Gallery BWA in Bielsko Biała. The "Baureihe 103" painting in the 60x90 cm format displayed there came from a cycle dedicated to the phenomenon of Trans Europa Express, it was earlier presented at the individual exhibition "Gdzie jest Polska" in Galeria [m kwadrat] in Warsaw in the same year.

In the meantime, a collective exhibition "Produkcja" was held at Promocyjna Gallery in Warsaw. The intention was to bring the audience closer to the way of artists work, show their studios, secrets not known every day. I prepared for this exhibition a 2-fold enlarged print of photographs of my painting table, which in this scale gave the impression of a gigantic painting palette. Many people were convinced that it was an authentic table top, because the picture was printed on a wood.

At this time, I was also involved in the problems of railways in the Czech Republic and Slovakia. Although Czechoslovakia ended its existence on December 31, 1992, these two countries, completely separate now, are still closely related to each other. Especially interesting in the context of the changes in both countries are the Czech and Slovak railways. If you look at the rolling stock used by them, it turns out that the locomotives in both countries are identical. They differ only in the details of painting and the marks of railway carriers. It must be added, that all these painting schemes are very interesting. Currently, both Czech and Slovak railways introduce new, characteristic color schemes (in the Czech Republic it is a set of blues and whites, in Slovakia white and dark red), what has to facilitate the identification of vehicles in both countries.

Against this background, I traced the lot of a Czechoslovak diesel-powered locomotive with the grateful nickname "Bardotka". The design of this vehicle came from the mid-1960s.

The machine owes its colloquial name to a rather convex front part of the box, which could look like a bra in its shape. Individual exhibition "True or false? Bardotka", realized at the turn of 2013 and 2014 at the BWA Gallery in Olsztyn was a monographic exhibition devoted to this mean of transport.

In addition to film and photographic documentation, a two-part picture was also presented showing 16 unusual color incarnation of "Bardotka". When I was working on this canvas for the first time, I used a hand-cut template that, using a contour, described the shape of the locomotive. I value this experience very much.

In 2014, I realized three individual exhibitions. The first of them was entitled "Hochgeschwindigkeit" and took place at the Andels Art Gallery in Berlin. It was devoted to high-speed trains. However, it was not about electric multiple unite like ICE, TGV or Pendolino, but about traditional train, driven by a locomotive. At this exhibition, along with several paintings from the series "Trans Europa Express", there were also many canvases devoted to the locomotive "Taurus", which is still considered the fastest locomotive in the world, it has achieved a speed record of over 357 km/h (there were of course electric multiple units (TGV, Mag-Lev), that obtained higher speeds).

Images inspired by "Taurus" showed specific elements or fragments of the body, often giving the impression of geometric abstraction. I used here an extremely rich range of colors, that was inspired by the authentic colors of used vehicles in Hungary, Austria, the Czech Republic, Germany and Italy. The show was complemented by extensive photographic documentation, including over 500 copies of this type, that I personally made in several countries.

"Taurus" became also the main character of the exhibition at Promocyjna Gallery in Warsaw at the end of 2014. It is worth mentioning that the production of this type of locomotive was completed in 2014.

The exhibition "Niebezpieczna podróż", which was also presented this year in Wozownia Gallery in Toruń, also touched on the subject of communication, but in a completely different aspect - it was about threats waiting for a man on the road, while traveling ...

During one of my returns from Bratislava there was heavy snow, there were over 10 degrees below zero and the hurricane wind pushed my car into the ditch, luckily I was driving very slowly and friendly people helped drive the car out. I managed to get out to the road and

on the same day an hour later I had a flat tyre. In such a frost and strong wind, the screws are hard to unscrew.

Every trip is a completely new experience, each has its heroes. They are rarely people. In Slovak Plesiviec I was accompanied for two days by two homeless dogs. At first suspicious, in the evenings they led me to the night shelter. In German Kempten a sheepdog spent the day with me, who almost emerged from the puddle, scared me deeply. After a moment of tension and sniffing, he lay down next to me and we spent several hours beside each other. Hours consumed at ragged or deserted stations, cold tunnels, destroyed windows, stinking underground; people, after whom only a trace of graffiti remains, people who are not there, when you have to ask for directions ...

The photographs shown in the Wozownia Gallery were chosen from trips that I had over the last 5 years at a distance of 150,000 km, driven by car and train across Poland and Europe.

My eternal passion for the world of communication has its source. Since my birth I have traveled very often, each month I visited with my parents my grandparents in Łódź and in Garbatka-Letnisko. The train, the bus, and later also the car, became for me inseparable elements of life. There were also holiday trips to the sea, where, after several hours on the train, you had to quickly take a seat in the "pekaes". However, the greatest impact on shaping my personality were the stays in Garbatka Letnisko, a small town located on the Radom-Dęblin railway line. This is where, during the holidays spent with my dad's parents, standing near the ice cream box and talking to Mrs. Wandzia, who was 70 years older than me, I could admire the passing freight trains, that were then plenty here. The clatter of wheels and the grating of braking cars from the distance promised a huge mass of the train. In the 1980s, many warehouses went to the eastern Polish borders to the USSR, also to the "Azoty" plants in Puławy and the nearby Koźienice Power Station.

The group exhibition "Ogrody", carried out at the Zachęta National Gallery of Art in Warsaw in 2015, was a great opportunity for me to analyze my own past, my artistic roots, and finally to return to the garden of my childhood.

That's Garbatka that was recorded by me on the film. Places, once important to me, are overgrown with grass today or they do not exist at all. This film is a sentimental journey to places I remember but they will not come back. In those days, the camera was a luxury, so only the memory remained.

The video work was shown in the Zachęta Gallery.

The second part of my activity as part of the "Ogrody" exhibition were two bus trips to Garbatka. I tried to organize a bus adequate to the story I told, but no carrier agreed to rent the autosana H-9 due to advanced age and considerable distance (in total over 200 km). So about 100 people during two trips visited Garbatka Letnisko with me as a guide. I took the audience around places important for me (cobblestones in the place of the ice cream box, demolished station) but also important for residents of Garbatka (renovated church, liquidated resin refinery or falling into ruin residential area). It is worth to add that at the moment the railway station is already renovated.

Also in 2015, I made contact with the Czech organization of architects called "Dul Architektury". This organization was involved in the defense of the modernist Havířov train station, that was supposed to be demolished and a shopping center was supposed to be built in its place. The architects offered me a 14-day creative stay, during that I could create an artistic work suitable for display in the interior of the railway station.

For 14 days at various times of the day (from 6 am to 10 pm) I was going to the station and photographing the station building in a variety of light, with people, vehicles, animals moving in the frame. The frame was always the same, although I always put the tripod "roughly", where there were traces from the previous session. When you watch the final assembled slide show, you will feel a slight shift of the frame, minimal vibration in the area of the image rectangle. Each photo flows smoothly into the next one, thanks to that there is also a feeling of movement. Several hundred photographs are assembled in a 24-hour cycle - it starts at dawn and ends at night.

The title of the projection "Nadraži žije!" refers to the title of action of the team defending the station in Havířov. During the exhibition, the station also hosted concerts and meetings with children. This massive cultural action aimed at bringing the station back to life was continued. A year ago, it turned out that the station, however, would exist, it would only be modernized. I was very pleased with this message, it is good to be aware of effective action in a just cause.

In the autumn of 2015, I was invited to the prestigious exhibition "Between democracies 1989-2014: Memory and commemoration". The exhibition gathered 40 people from all continents and was carried out in a former political prison in Johannesburg, South

Africa. Three of my works, presented as part of this event, concerned the unique construction of the bus, Jelcz M11, called the "inhuman transvestite".

The project "Nieludzki transwestyta" has its roots in 1984. In connection with the crisis in Polish factories, it was looking for cheap solutions to create a universal bus. Designers from the factory in Jelcz came up with the idea that, in their factory to produce only car bodies, engines and components import from Hungary Ikarus factory - it was a lot cheaper than buying a complete Ikarus. Thus was born the concept of bus Jelcz M11. This combination of body Jelcz and the chassis and engine Ikarus (was meant to connect cheap and practical body with a rugged chassis and motor). This unusual mix of Jelcz and Ikarus was produced only for a few years (1985-1990).

Two projections at the exhibition "Between democracies 1989-2014: Memory and commemoration" show several dozen vehicles from various Polish cities. The photographic mosaic in the 100x480 cm format is a separated front of the M11 Jelcz in many unique modifications and sets of colors that I was able to photograph.

"Warszawa w budowie 9" exhibition , realized in 2017 by the Museum of Modern Art in cooperation with the Studio Gallery was another significant collective exhibition in my artistic output. The theme of this edition was the famous Plac Defilad.

The multimedia installation "Plac Defilad 01" presented here is a vision of a slightly different Warsaw reality. Imagine that the Palace of Culture and Science is being demolished. Due to the huge cost of rubble disposal after PKiN and the lack of funds, the construction of the subway continues to this day. Plac Defilad is therefore the main hub for bus transport. Something like a large public bus station is created. Residents have to travel to all parts of Warsaw. The prolongin construction of the subway forces you to maintain bus depots: Chełmska, Inflancka and Redutowa. Bus transport is starting to play a key role, because there is no money for the purchase of new trams and old copies from the 60s and 70s are dropping off at an alarming rate.

A huge bus terminus containing several dozen stops, from which several dozen bus lines leave, becomes a curiosity on a European and global scale. Japanese and American tourists come here to take a selfie ...

The lack of funds also influence the fleet of City Transport in Warsaw. To this day, therefore, there are Ikarus here, some from the first half of the 1980s. Thanks to this, vehicles

can be observed in various versions and schemes of painting.

This utopian realization consists of three video projections, a bus list and instructions to decode it. It was an extremely demanding undertaking - on the basis of my notes and what was left in my memory, I had to reconstruct the color scheme of nearly 200 Warsaw Ikarus, that later appeared in the video works. Many hours of work in the graphics program required the creation of Ikarus textures in the appropriate sets of colors and specific train numbers. They had coloring used by various repair shops from the 80s until 2012. The idea was to make the virtual buses appearing in "Plac Defilad" look credible.

In the summer of 2017, I prepared the first exhibition dedicated to the H-9 Autosan in Gallery m2 [m kwadrat] in Warsaw. The gallery presented paintings on which this type of bus could be recognized. During the vernissage I managed to bring the bus that came to the gallery. It was an extremely didactic experience, viewers could get acquainted with painting and at the same time admire my inspiration on a 1:1 scale.

In early 2018 I was invited to take part in an international event related to the history of the railway route between Vienna and Bratislava. The "T.R.A.M." project is a rather unusual initiative. The train running between these two cities received a special color scheme, it became a moving art gallery. On the train you can experience performative activities or see temporary exhibitions. One of the permanent activities is giving flipbooks (cinematographs) to the travelers, designed by artists from several European countries, including my work. I used photos of the most popular Austrian and Slovak locomotives to create the flipbook, under the pretext of the movement I tried to show the color similarities, despite the technological differences between the railways of both countries.

Also that year, the group exhibition "Join the dots" took place at Salone degli Incanti in the Italian city of Trieste. This elite event showed the European part of the Luciano Benetton art collection. It's worth to mention that an extensive publication "The future at Last: Contemporary Artists from Poland" has been recently created, documenting the Polish part of the collection, which also included my painting.

In recent years, several of my works have been found in collections or deposits of public institutions. Two movies (Ikarus Total and Nieludzki Transwestyta 2005-2015) can be viewed on the website of the film library of the Museum of Modern Art in Warsaw.

Participation in relevant publications or cooperation with public institutions involved in

the promotion of culture and art is certainly an extremely important matter for every artist. Maria Anna Potocka writes: "The market valuation mechanism seems to be fixed. Everything begins with acclaiming the artistic value of someone's creativity. This recognition must be confirmed by several independent art world institutions "*.

I never aspired to success at all costs, I did not try to impress the curators or art critics. I try to realize my intentions that result from my way of living today's reality. Perhaps that is why I am by some people from the so-called "Artworld" considered an outsider, but I think that the strength of art consists in skilful transmission of an individual experience.

Didactics:

My didactic work stems mainly from what I do as an artist. Of course, this is not about literally transferring my experiences to students. I think, however, that creative work should be a decisive priority for anyone who will familiarize the next generation with the field of art. I must mention here the role of prof. Jarosław Modzelewski, thanks to whom my attitude towards art adepts has changed a lot. Listening to his corrections in the first years of my work at his side, I realized that every human being is completely different. Didactic work should consist in an individual discussion with each future artist, in understanding of the problems and methods of work he / she is undertaking.

This is how I'M. trying to act. Apart from the individual approach to the student, in my opinion, it is important to respect one's own work, which unfortunately is not the strongest side of the youth. Often this is associated with general undiscipline.

Discipline, as you know, is not the domain of artists, but without it it is difficult to achieve anything. On the occasion of various activities with students, I try to make young people want to achieve specific effects, that in a way must result from this discipline.

In the spring of 2018, I organized and ran alone 10-day workshops for students, during which they made murals according to their own design at the primary school in Orońsko. 18 students took part in the trip, including 4 foreigners as part of the Erasmus program. Difficult weather conditions did not help to achieve this goal, however, the students were able to mobilize. Together we watched and selected projects for realization, the subject matter of which was based on surveys filled by children from the school in Orońsko. We had a strong support here at the Center of Polish Sculpture in Orońsko, whose management and technical

* - Maria Anna Potocka, *Nowa Estetyka*, Publishing House Aletheia, Warsaw, 2016, p. 198

facilities helped organize the necessary materials. A dozen or so individual rooms have created a mural of a unique character, that was very warmly welcomed by children but also by the school and municipality authorities.

Organized by me annually seminars for graduates within the Third Painting Studio prof. J. Modzelewski and adi. I. Przybylski and various workshops are taken seriously by students. I try to plan most of the workshops on the basis of cooperation with institutions or other universities, it is always mobilizing for young people. Most often such trips end with an exhibition. Since I obtained my PhD in 2012, as the Painting Studio we have cooperated with the following centers: Baltic Gallery of Contemporary Art (several times), BWA Gallery in Tarnów, Center of Polish Sculpture in Orońsko, Art Studio prof. Franciszek Kowolowski from the Faculty of Arts of the University of Ostrava and the Czech Association of Architects Dul Architektury from Havířov.

Regularly organized (if possible) 5-day educational trips to Berlin are extremely stimulating for students, and they also teach discipline. During 5 days we visit about 40-50 exhibitions at the best private and public galleries, we also meet with Polish artists working in Berlin (including R. Górecki, S. Elsner or P. Dwurnik). We also take an active part in vernissages taking place at that time. In 2012-2018, I managed to conduct 4 trips, in which over 90 students of our Faculty took part.

The short trips or joint going out for specific exhibitions also play a role in the work of the Third Painting Studio. I managed to organize trips to exhibitions at the Łażnia Gallery in Gdańsk or to MS2 / MS1 in Łódź (twice). Often, we also visited Warsaw galleries: Zachęta Gallery (several times), Foksal Gallery, Monopol Gallery, BWA Warsaw Gallery, Stroboskop Gallery, m2 [m kwadrat] Gallery, Raster Gallery, Propaganda Gallery and many others. In any case, I tried to organize a curatorial or authoring guided tour of the exhibition.

I conduct all these additional activities in consultation with prof. Jarosław Modzelewski and under substantive care. They are aimed at supplementing the knowledge of students in the field of modern art history, it is also an opportunity for direct contact with the world of art, which is especially valuable in the era of the lazy Internet.

In addition to everyday work with students, I happen to work with schoolchildren or kindergarteners, at the occasion of various workshops (Galeria Arsenał, 2011, Galeria BWA Tarnów, 2015). This is a completely different experience, requiring a different approach to

conducting classes, which look completely different. As a rule, I arrange a program of such classes after familiarizing myself with the surroundings of the school or gallery in which these classes will be implemented. The local context is very important to me in this case.

In 2017, I became the manager of the course "Open Academy. Adults for art." I had to prepare an annual education program for adults, often older, who may have had no contact with art throughout their lives. It was not an easy task, because students admitted to the Academy usually have some experience, both in the matter of practice and theory. I think that the realization of this program went according to my expectations and, although it was impossible to avoid a few mishaps, the whole went very smoothly. Students valued classes so much that they asked for an extension of the course for the second year. Therefore, I was forced to reedit the entire schedule for a two-year system. Also complementary lectures on culture and art history have been planned again. Soon another recruitment will take place, I hope that all those who will be admitted to these classes will achieve satisfying results.

In January 2018, I organized an exhibition of students from all the studios of the Faculty of Painting at the Academy of Fine Arts in Warsaw under the slogan "Jeszcze będzie cudownie" ("It will be wonderful"). It was my independent work as the curator of the exhibition. I had to undertake to work out the concept of this intention. I invited all students of the Faculty to participate, the next step was the selection of works. It was not an easy task, but after the negotiations we managed to get an agreement. The exhibition was made in Spokojna Gallery, in cooperation with the Department of Media Art and showed a large variety of attitudes of young painters. Thanks to the large number of participants (30 people), many young people came to the opening, and the whole was definitely positively received by them.

After obtaining my PhD, I was the organizer of the following students' exhibitions, carried out outside the Academy, in Poland and abroad in the years 2012-2018:

- November 2012, "Industria", Jama 10 Gallery, Ostrava, Czech Republic;
- May 2013, "Pani Wada już mi się znudziła", Visiting Gallery, Warsaw;
- April 2014, "Horyzont", CAT Gallery, Ustka;
- May 2015, "Śladami Wilhelma Sasnala", BWA Gallery, Tarnów;
- March 2016, "Unexpected trip to Havirov", Radost Gallery, Havířov, Czech Republic;
- April 2016, "Morze w swobodnym geście artysty", CAT Gallery, Ustka;
- January 2017, "Doctor Faustus (Piękne ciało, brudna dusza)", CJNJ Gallery, Warsaw;

-March 2017, "Przedwiośnie", Gallery of Action, Warsaw;

Scientific, popularizing and organizational activity:

As part of my scientific activity in April 2013, I took part in a one-day conference "Scene of Young Polish Painting in the Context of Artistic Education", which took place in the Labirynt Gallery in Lublin. Together with Witold Stelmachiewicz and Sławomir Toman, we analyzed the situation of young painting in Poland. The audience was also involved in the discussion. During the discussion, I presented the profiles of several of the most promising graduates of the Third Painting Studio of prof. J. Modzelewski and adi. I. Przybylski.

In March 2014, I was invited by prof. Franciszek Kowolowski to conduct workshops at his Painting Studio at the Faculty of Arts of the University of Ostrava. Workshops "Ostrava Blue (s)", which involved a dozen or so people, ended with an exhibition in the studio 217.

In the spring of 2015, I took part in the conference "Curatorial meetings at the border", organized by Galeria Szara in Cieszyn. Apart from the art critics and curators, a large representation of artists also took part in the conference. I did not have my speech here, I was a member of the discussion group in which we talked about the situation of private galleries in Eastern Europe and the possibilities of cooperation between individual countries.

In the spring of 2016, as part of the Erasmus + program, I was a guest of the VSVU Art Department in Bratislava. In addition to classes on Polish art and the activities of my mother's studio, carried out with students, I had an additional task there. I was invited, as a guest lecturer, to the examination committee during the reviews at the end of the semester. This interesting experience has allowed me to see more clearly the differences between our universities, and I may use some of these experiences in the future.

In the years 2016-2017, I was the head of the research project "Reception of artistic achievements of research and teaching staff of the Faculty of Painting at the Academy of Fine Arts in Warsaw." As part of this task, 13 individual research team members' exhibitions were organized, 4 scientific conferences were organized and 6 books and one catalog for the exhibition were published.

I am the author of 15 reviews of diploma thesis, I also wrote a dozen recommendations, unfortunately not all of them I managed to document.

An attempt of summary:

Talking about myself is probably the most difficult kind of expression. I tried to thoroughly verify my achievements, both artistic and didactic. I have never worked on time and I have not cared about the large number of works created. I tried to penetrate deeply into the threads that are the most intriguing for me at the moment. I am now at the stage of working on two large projects, I hope I will manage to complete it and works will be better than all previous ones. I think the most interesting part of the artistic journey is just ahead of me. I'm waiting for what will appear behind the corner ...

A handwritten signature in blue ink, consisting of a series of fluid, connected loops and lines, positioned to the right of the main text block.

Bibliografia:

- Jarosław Modzelewski, Teksty porzucane, Galeria Zderzak, Kraków, 2017
- Maria Anna Potocka, Nowa estetyka, Wydawnictwo Aletheia, Warszawa, 2016
- Piotr Zawojski, Technokultura i jej manifestacje artystyczne, Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, Katowice, 2016
- Konferencja Tatrzańska - Wokół Zakopanego i sztuki Władysława Hasiora, red. K.Redzisz, K.Śliwińska, Muzeum Tatrzańskie, Zakopane, 2015
- Marek Kuc, Autobusy z Sanoka, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa, 2015
- Zawód Kurator, red. M. Kosińska, K. Sikorska, A. Czaban, Galeria Miejska Arsenał, Poznań 2014
- L. Marin, O przedstawieniu, Słowo/obraz terytoria, Gdańsk 2011
- Charlotte Cotton, Fotografia jako sztuka współczesna, Towarzystwo Autorów i Wydawców Prac Naukowych Universitas, Kraków, 2010
- Miasto w sztuce – sztuka miasta, red. E. Rewers, Towarzystwo Autorów i Wydawców Prac Naukowych Universitas, Kraków, 2010
- Susan Sontag, O fotografii, Wydawnictwo Karakter, Kraków, 2009
- John Gage, Kolor i kultura - teoria i znaczenie koloru od antyku do abstrakcji, Towarzystwo Autorów i Wydawców Prac Naukowych Universitas, Kraków, 2008
- Dorota Folga - Januszewska, Koncepcje przestrzeni w sztuce współczesnej [katalog wystawy], Muzeum Narodowe, Warszawa, 1984
- 150 lat Sanockiej Fabryki Autobusów, red. Adam Orłowski, LSW Warszawa, 1982

Bibliography:

- Jarosław Modzelewski, Teksty porzucane, Galeria Zderzak, Cracow, 2017
- Maria Anna Potocka, New Aesthetics, Aletheia Publisher, Warsaw, 2016
- Piotr Zawojski, Technokultura and its artistic manifestations, Publisher of University of Silesia, Katowice, 2016
- Tatra Conference - Around Zakopane and the art of Władysław Hasior, edited by K.Redzisz, K.Śliwińska, Tatra Museum, Zakopane, 2015
- Marek Kuc, Buses from Sanok, Publishing House for Communication and Communications, Warsaw, 2015
- Profession Curator, ed. M. Kosińska, K. Sikorska, A. Czaban, City Gallery Arsenał, Poznan 2014
- L. Marin, About presentation, Word / image and territories Publishing, Gdansk 2011
- Charlotte Cotton, Photography as contemporary art, Association of Authors and Publishers of Scientific Works Universitas, Cracow, 2010
- A city in art - art of the city, ed. E. Rewers, Society of Authors and Publishers of Scientific Works, Universitas, Cracow, 2010
- Susan sontag, On photography, Karakter Publishing House, Cracow, 2009
- John Gage, Color and Culture - Theory and Meaning of Color from Antiquity to Abstraction, Society of Authors and Publishers of Scientific Works Universitas, Cracow, 2008
- Dorota Folga - Januszewska, Concepts of space in contemporary art [exhibition catalog], National Museum, Warsaw, 1984
- 150 years of the Sanok Factory of Buses, ed. Adam Orłowski, LSW Warsaw, 1982