

16.12.2017–28.01.2018

MARCO
LAIMRE

MOTOR

EST

TALLINNA KUNSTIHOONE
TALLIN ART HALL

“THERE'S A MOTORBIKE IN IT!” I SAID ALOUD. *TOM MCCARTHY, REMAINDER*

Tom McCarthy romaani *Remainder* (“Ülejääk”) minategelane avastab ühel ilusal päeval vannitoaseina seest täiesti tavalise prao. See pragu tekitab temas mälestustevoo ühest konkreetsest majast ja selle kunagistest elanikest; sügavale viiva otsetee kaduma läinud maailma ja päriselt olemise tuumani, milleniigi, mida ta asub uuesti looma.

Laimre näitus MOTOR tõukub mõneti sarnastelt alustelt. Laimre asub ehitama silda 30 aasta taguse personaalse, kunstieelse kehakogemuse ja käesolevast hetkest lähtuva kunstnikukogemuse vahele. Seega pole juhuslik, et nii eelnenud, 2016. aastal toimunud näituse “Nurrr” kui praeguse “Motori” juures on olulisel kohal just sillakujund. Olles pikalt kunstiakadeemias tegelenud ehitamise ja lammutamisega ning ka kunstimaailma abstraktsusega üldisemalt, realiseerub näitusel Laimre soov teistsuguse materjalikäsitluse järele. Võib öelda, et see on ka reaalsusenälja kustutamine, soov olla ühenduses maailma füüsilisusega, gravitatsiooni, tuule, temperatuuri ja kiirusega, päris asjadega.

McCarthy minategelane paigutab ühe tegelasena oma taasloodava mälestustemaja hoovi ratast lõputult osadeks lammutava ja kokkupaneva mootorratturi. Maja teisel korrusel elab samuti lõputult oma klaveripala harjutav pianist-kunstnik, ja kõige kõrgemal korrusel tema ise (Laimre). Tegu on peaaegu et arhetüüpsete tegelaskujudega ning antud kontekstis on oluline pianisti ja mootorratturi vaheline ühisosa—nimelt see, et nad mõlemad tegelevad parandamisega. Üks remondib masinat ja teine parandab iseennast harjutamise, mängu- oskuste lihvimise kaudu. Kreekakeelne *techné* tähendas Aristoteelse mõistes algselt mõlemat—nii käsitööd kui ka kunsti. MOTORi näitusel kohtub Rotiküla isetegemise-meisterdamise garaažikultuur Laimre kunstikupraktikaga nii, et kumbki teineteist eri kõrguselt kurjalt ei piidle.

Muide, ei ole vist ka vähetähtis, et vastasmaja katusele paigutas McCarthy minategelane musta kassi.

NÄITUSE KURAATORID
INDREK KÖSTER JA TAAVI TALVE

Trükis ilmub koos
Marco Laimre
isikunäitusega *MOTOR*
Tallinna Kunstihoones
16.12.2017 – 28.01.2018

KURAATORID:
Indrek Köster, Taavi Talve
(Johnson ja Johnson)
KUNSTNIKU ASSISTENT:
Mari Armei
KUNSTIHOONE
VASTUTAV KURAATOR:
Siim Preiman
NÄITUSEPAIGALDUS:
Valge Kuup

TEKSTID:
Indrek Köster, Taavi Talve,
Andrus Laansalu, Marco
Laimre, Siim Preiman,
Raul Keller, Mart Vainre,
Reimo Võsa-Tangsoo
TÕLGE:
Priit Silm, Darja Nikitina
PUBLIKUPROGRAMM:
Annely Köster, Minni Hein &
Sally Stuudio; Darja Nikitina
GRAAFILINE DISAIN:
Jan Tomson
KÜLJENDAJA:
Mirjam Reili

TRÜKIKODA:
Printall
TIRAAŽ:
1000
TÄNAME:
Eesti Kultuurkapital,
Kultuuriministeerium,
Tallinna Kultuuriamet,
Veinisöber, Eesti Kaasaegse
Kunsti Muuseum, Kuu
Stuudio, Sadolin, Eesti
Kunstiakadeemia fotograafia
osakond, Maris Karjatse,
Reimo Võsa-Tangsoo,
Raul Keller, Marko Nautras

KUIDAS RÄÄKIDA KUNSTNIK MARCO LAIMREST KELLELEGI, KES TEMA LOOMINGUGA VAREM PÕHJALIKULT TUTVUNUD EI OLE?

Käesoleva näituse kontekstis võiks naljaga pooleks alustada nii: Marco Laimre on Eesti hobikrossisõitja, kellest kujunes 90ndate alguses kummalistel asjaoludel oluline kaasaegne kunstnik. Selle peale tuletaks kunstnik mulle ilmselt meelde, et ta ei ole mingi kuramuse sportlane, vaid lihtsalt kunstnik, kes uurib kunsti ja spordi ühildamise võimalikkust. Seepärast ütleksin äkki hoopis nii: Marco Laimre on silmatorkavalt kompromissitu ja kriitiline kunstnik,¹ kes alates isikunäitusest „Nurrr“ Hobusepea galeriis 2015. aastal viljeleb nn *sport-arti*.

Aga mida ta siis enne tegi? Aastate jooksul on ta tegelenud maalikunstiga, kineetilise kunstiga, videokunstiga, *performance*'iga, fotograafiaga ja võib-olla veel millegagi.² Oma esimesel isikunäitusel „Mina ja kunst“ (1994) eksponeeris ta näiteks fotoseeriat, kus oli kujutatud teda ennast koos kunstiteostega Sorose Kaasaegse Kunsti Eesti Keskuse aastanäitusest „Olematu kunst“. Toonast seeriat võib mõista kunstimaailmasse sisse murdmisena — siin ma olen: mina, teiste kunst ja minu kunst ka.³ Üleüldse on tegemist väga viljaka kunstnikuga: „Motor“ on tema kahekümne esimene isikunäitus, rääkimata osalemistest grupi- ja kuraatorinäitustel. Loominguliselt intensiivsed 90ndad päädisid esinemisega n-ö kunstimaailma olümpiamängudel 49. Veneetsia biennaalil 2001. aastal.

Laimre on öelnud, et parimal juhul on kunstnik mingit sorti kriitik ja asjade nihutaja, ta on keegi, kes paneb asju kokku ja lõhub neid laiali.⁴ 2004. aastal Rotermanni Soolalaos toimunud isikunäitusel „Küsimused ja vastused“ käsitles Laimre nii rahvusvahelisi valuküsimusi, eesti olmelisi hirmupaineid kui ka teoreetilisi tähendusprobleeme,⁵ kuid (kunsti)rahvapärismuses on siiski püsivaimaks osutunud mälestus Eesti Kunstnike Liiduga tüli norivast Marco Laimrest. On selge, et kunstinäituse formaat kui selline jäi kunstnik-parandajale kitsaks ning tarvis oli uusi tegutsemisplatvorme.

2007. aastal valiti Marco Laimre Eesti Kunstiakadeemia fotograafia osakonna professoriks.⁶ Õppejõuna ergutas ta oma õpilasi eelkõige kunsti tegema.⁷ Sisuliselt tähendas see seda, et heitmata kõrvale osakonna fotograafia suunatust, oli tudengitel võimalus keskenduda ka teistele tehnikatele, nt installatsioonile või *performance*'ile. 2006. aasta sügisel asutas Laimre koos Anders Härmi, Elin Kardi ja Neeme

Külmaga Linnahalli lähedale mahajäetud tehasehoonesse Eesti Kaasaegse Kunsti Muuseumi (EKKMi), mis keskendus kuni 2011. aastani noorte, veel (peamiselt fotoosakonnas) õppivate kunstnike loominguga eksponeerimisele.

See tähendab, et selleks ajaks, kui Laimre avas 2007. aastal Hobusepea galeriis näituse „Halb nali“, oli ta kunstimaailmas tegev nii looja, harija kui ka vahendajana. See annab selgema konteksti toonasele näitusele, mis tegeles kõige idiootlikumate kunstnikupositsioonide, kõige jaburamate pressitekstide ja Eestis vohava argliku tsensuuri kaardistamisega.⁸ Tegemist ei olnud küünilise protestiga, vaid ühe kunstiajendi siira ja subjektiivse vahearuandega asjade toonast seisust.

Mis siis nüüd? Tinglikult võiks öelda, et 2011. aastal astus EKKM otsustava sammu „pärisasutuseks“ saamise suunas — Laimre initsiatiivil asutati Köler Prize'i auhinnanäitus, millest on kujunenud kohaliku kunstielu üks oodatuid sündmuseid. Samas toimus ka näituseprogrammi märgatav professionali-seerumine ning senised tudenginäitused pagendati külma *off-season*'isse. 2017. aasta kevadel otsustas Laimre oma kandidatuuri mitte üles seada ja nii sai läbi ka tema aeg fotoosakonna professorina. Siin me siis oleme: Marco ja tema kolm motikat.

Hiljutise *sport-art* suuna valguses võib vägisi tekkida ahvatlus kõneleda kannapöördest Laimre loomingus, eriti kui oled väga noor ning kunstnik ütleb sulle näiteks magusat piimakohvi juues, et lõpuks ometi teeb ta seda, mis teda tegelikult huvitab. Põgusal tagasivaatel on selge, et Laimre ei ole oma loometeel hetkekski (kui üldse, siis mitte väga kauaks) tegelenud teemade, tehnikate ja platvormidega, mis teda ei huvita. Selleks, et ta saaks käesoleval näitusel üleüldse „sooritada sisseelamise hobikrossi maailma“,⁹ pidi ta kõigepealt sooritama sisseelamise kaasaegse kunsti maailma. Selleks et rääkida *sport-art* suunast, pidi kõigepealt rääkima MH-kunstist¹⁰ ja nii edasi.

„Motor“ on järgmine ning loogiline samm kunstnikuks olemist ja kunsti kui sellist järjepidevalt küsitleva, lahti võtva, laiali lõhkuva ja kokku paneva kunstniku Marco Laimre praktikas. Ja selle kõrval räägib näitus muidugi mootorrattaga sõitmisest, parandamisest ja loomisest, garaažielust, aga ka maastikust ja loomadest.

SIIM PREIMAN,
TALLINNA KUNSTIHOONE KURAATOR

1 Nii kirjeldab Laimret Indrek Grigor oma artiklis „Laimre on toru“ — Kunst.ee 4/2012
2 Marco Laimre Ööülikooli loeng „Pealisülesanne“ — Vikerraadio 14.05.2005
3 Muide, järgmisel Sorose aastanäitusel oli Laimre juba osalejate hulgas. Võiks öelda, et plaan töötas!
4 Intervjuu Maris Meissaarele — Eesti Päevaleht 23.08.2008

5 Oliver Orro artiklis „Laimre häälekas kunstiajalugu“ — Sirp 9.04.2004
6 Tegelikult oli ta sel kohal erakorraliselt töötanud juba 2005. aastast.
7 Johannes Säre raadio-saates Delta — Klassikaraadio 23.11.2017
8 Maria Kristiina Soomre „Positsioonisõja aeg“ — Sirp 18.05.2007

9 Fraas näituse „Motor“ eel tutvustavast tekstist.
10 Musta huumori kunst, mis „on tehtud juhulikult kerima hakanud sündmustest, viimistlusele ei ole väga palju rõhku pandud ja miksitud on vägagi erinevaid ja esmapilgul mittekokkusobivaid teemasid.“ — tsitaat näituse „Halb nali“ pressitekstist.

*“NÕNDA OLEME
ME KÕIK MEISTERDAJAD,
IGAÜKS OMA VÄIKESTE
MASINATEGA.”¹*

MONA

ALWAYS CONNECT
WITH NOWHERE.”²

“THE BEST ONES
NOWHERE



“HE THINKS I’M
WORKING ON PARTS.

I’M WORKING
ON CONCEPTS.”³

MARCO
LAIMRE

POSITISOON

Töötasin kaasaegse kunsti professorina.⁴ Igapäevane võitlus haridusbürookraatliku enesekehtestamise ja loomemajandusliku lootusetusega uuristas minu teadvusesse järjekindlalt “kunstieluvaba” ruumi. Otsisin sedasorti vabaduse kontsepti, kus analüüsitulemusi saab koheselt rakendada ja kus nähakse konkreetset tulemust. Sest kooli puhul on kõige hullem asi see, et kunstipedagoogiline produkt annab endast märku alles väga pika aja vältel, kohati kuni viis aastat pärast kooli või kursuse lõppu. Ja ka siis ei saa olla kindel, kas saavutatud tulemus on juhtunud tänu kunagisele õppeprotsessile või sellest hoolimata.⁵ Olgu, kuidas on, kuid kaksteist aastat väldanud ehitamine ja lammutamine ning tegelemine abstraktsusega tekitas minus igatsuse reaalsema materjalikäsitluse järgi.

Reaktsiooniliste kunstivormide ning samuti arhailiste kunstipraktikate esilekerkimine ja jõuline haip tekitas viimasel ajal kahtlust ning sundis otsima diskursiivselt uusi lahendusi nii kunstitegemises kui ka sümbolisatsioonipraktikates üldse.⁶ Otsin mootorratta, järjekorras kuuenda, kui algusest lugeda. Aprilia. Pääsesin liikuma, sõitma.

Moveo, Movere, Movi, Motus: ladina keeles liigutaja, liikuv.

Elades Pärnus, kuid töötades Tallinna kesklinnas, pidin tihti sõitma Tallinn–Pärnu maanteel, ühel kõige ühetaolisemal ja väheliigendataval maanteel Eestis. Kuna mul puudusid alguses tsiklijuhiload, siis erilise *fun*-faktorina lisandus võimalus liikluspolitseile vahele jääda. Kaks aastat liikusingi illegaalselt. Ning maanteel edasi-tagasi nühkides tekkis üks imelik rituaalne käitumishorm. Iga kord, kui ületasin Vardi jõe silda, pidin ilmtingimata vaatama/nägema jõe peegelpinda. See oli justkui lubadus, et “kõik läheb hästi!” Teen seda siiani ja isegi pimedas, kui jõe näha ei ole.⁷

- 1 Gilles Deleuze, Felix Guattari “Anti-Oidipus” *Ihmasinad*, lk 15. Tallinn 2017
- 2 Pirsigi tees mootorrattasõidu ja teedevõrgu kohta. Robert M. Pirsig “Zen and the Art of Motorcycle Maintenance”.
- 3 Pirsigi tees mootorrattaste remontimise kohta. “Zen and ...”, lk 92.
- 4 Aastatel 2005–2017 töötasin Eesti Kunstiakadeemias fotograafia osakonna professori ja juhatajana.

- 5 Jan Verwoerti elegantse teesi järgi: “... kõige iseloomulikum joon kunstiakadeemiate juures on, et mitte keegi päris täpselt ei tea, mida ta seal teeb.” *Lessons in Modesty. The Open Academy as a Model. Metropolis M*, 4/2006.
- 6 Oluline oleks siin-kohal ilmselt märkus, et nn “nullindatel” toimub kunstimaailmapoolne tingimusteta alistumine — nn “loomemajanduse loogika” omaksvõtt, vastupanu kui selline pea-aegu puudub või on nõrk.



“GARAAŽ-TÖÖKUUR”,
VALGUSKAST 300 x 200 CM,
INSTALLATSIOON, 2017

MOTOR

Minust sai jälle mootorratur. Minust sai seda laadi mootorrattur, kes ehitab ja parandab oma tsiklid ise ehk DIY veendunud praktiseerija garaaž-töökuuris.⁸

Robert M. Pirsig'i tähelepanuväärse avastuse järgi, et inimesed jaotuvad tehnoloogiaga kokku puutudes laias plaanis kaheks,⁹ kuulun ma kahtlemata "diagnostikute-parandajate" kategooriasse. Tuunija.

Taust on aga selline, et tegelikult ei avastanud ega leiutanud ma midagi uut. Kolmekümne aasta tagune mootorite ja mootorrataste ja garaažitööga tegelemine tuli mu ellu tagasi. Kunagine lapsepõlvkogemus leidis üles vahepeal tõrjutud materjalid, lõhnad ning tööriistad ja asetus üsna loomuliku universumina mu kunsti-praktika kohale, ning mis võttis 2013. aastal, mil alustasin isikunäituse "Nurrr" ettevalmistamist,¹⁰ juba täiesti teadliku positsioonina vormi. Oleksin justkui uuesti rääkima hakanud, oleksin nagu unustatud keele taasavastanud.

Oh, kruvid ja mutrid!



MEHHAANIKUD: SUSIGA KAIMU
"RINGRAJAMOPEEDI" TUUNIMAS, 1984

7 Näitusel "Motor" kajastab seda rituaali kordav stereovideo "Vardi-Vardi" (koostöös Raul Kelleriga).

8 Garaaž-töökuur on täpse sisu väljendamiseks natuke kohmakas mõiste. See on ühtlasi nii elustiili, keskkonna kui ka tegevuse kohamõiste. Näitusel "Motor" on "Garaaž-Töökuur" esitatud installatsioon-valguskastina.

9 Robert M. Pirsig "Zen and the Art of Motorcycle Maintenance", 1974, nt lk-d 15–18.

10 Marco Laimre isikunäitus "Nurrr" toimus 2015 aastal Hobusepea Galeriis, Tallinnas. "Nurrr" oli esimene kord, kus kunstnik kasutas näituseruumides mootorrattasõidu fenomeni ja kujutlusi mootorrataste võimalikkusest.



"4 TAKTI. VÄLJALASKETAKT"
(OSA INSTALLATSIOONIST) 2017
R. KELLÉN'I ÕLIMAAL SOOME PAPIIL,
RAAMITA 35 x 27 CM, 1943

Ilmselt käis projekti “Motor” alustades mul külas Marcel Duchampi vaim. Müüt kunstnikust, kes lõpetab kunstitegevuse ja alustab energiliselt spordiga (M.D. puhul malemänguga), on ahvatlevalt suurejooneline. Selles on radikaalset kohalejõudmise võlu. Tegelikuses on taolisi järske üleminekuid väga harva. Pigem valivad kunstnikud neile omaseid instrumente, lähtudes isiklikest eeldustest ja struktuurasetest pidepunktidest. Nii ei ole ka mina “päriselt” garaaž-töökuuri hüljanud ning kolmekümneaastast pausi motonduses vaatlen pigem kui mingit sorti “vaimset segadust”.

Siinkohal tuleb vahet teha motondusel ja näiteks krossirajal sõitmisel.

MX (motocross) nõuab isegi veteranide hobitasandil küllaltki vastupidavat füüsisit ning eriettevalmistust. Mu vigastuse-eelne treeningkoormus oli igapäevaselt 5 km metsajooksu pluss 200 kükki. Kui sa ei ole eelnevatel aastatel just kõige stabiilsemalt sellise asjaga tegelenud ning eelistanud pigem tubaka- ja pärmitooteid, on taolise süsteemse rutiini saavutamine lisaks füüsisele ka tahtejõuliselt päris suur väljakutse. Tegelikuses selguski, et kõige raskem saab olema psühholoogiline eneseületus. Et üleüldse starti jõuda. 2017. aasta võistlushooaja esimesel kolmel etapil sekkus igatahes minu eesmärki mingi “Homöostaatiline Ilmaruum”.¹¹ Mu minimaalseks eesmärgiks oli mõnel veteranide hobiklassi¹² etapil starti jõuda, maksimaalseks eesmärgiks sõit lõpetada nõnda, et näeksin ruudulippu.¹³ Mõlemad eesmärgid saavutasin Türil, Kihli krossirajal EHKK 8. juulil toimunud võistlusel, saades kahe sõidu koondtulemusena 40-50-aastaste seas 27. koha (kokku finišeerus 28 võistlejat).

Sellega oleks näituseprojekti “Motor” praktiline MX-osa läbitud olnud ja oleksin võinud keskenduda toimunu analüüsile, esitamisele, vormistamisele, ent...

Tegemist on spordiga ja sport erineb siiski kunstitegemisest.

Muidugi on neil ka väga palju vormilisi sarnasusi, näiteks meetoodiline rutiin või välja diskursiivse hõlmamise võimalus.¹⁴ Kuid sümbolisatsiooniprotsess ise on vastasuunaline, koht sporditabelis on enamasti lõplik, kaasaegses kunstis on aga erinevaid tabeleid palju. Õigemini, see ambivalentne paljusus ongi üks kaasaegse kunsti mootoritest. Kui eelnev lause motondusse tõlkida, siis kaasaegse kunsti vastuoluline paljusus¹⁵ on neljataktilise otto-mootori sisselaske takt – potentsiaali sissetõmme järgnevaks plahvatuseks ehk lihtsamalt öeldes kütus.



“KUNSTNIK TÖÖTAB I”
PIGMENTTINDITRÜKK
90 x 60 CM 2017
FOTOGRAAF: MARI ARMEI



“KUNSTNIK TÖÖTAB II”
PIGMENTTINDITRÜKK,
90 x 60 CM, 2017
FOTOGRAAF: MARI ARMEI

MAASTIK

Hoolimata Kihli etapi edukast sooritamisest (27. koht!) sain selgemalt aru sellest, milliseid aspekte krossisõidu juures parandama pean (eelkõige füüsilist trenni), ja võimalikust kõrgemast positsioonist tabelis. Ekstreem-sportlase adrenaliin sai mu kätte, kurvi tagant avanes ootamatult mitmekesine vaade künklikule maastikule.

Maapinnamaterjali (kruusa, savi, mulla, liiva või tuha) ning gravitatsiooni ja hõõrdeteguri võimalustega keskendunud arvestamine. Taolise taktikalise tunnetusega vaatavad maastikku jalaväelased, rulatajad ja imikud. Ja mootorratturid.

Krossisõitja ja endurotaja jaoks on igasugune maastik eelkõige rada, millel sõita, see on motogeensetest¹⁶ elementidest koosnev liigendatud arhitektuur.

11 Vetšerovski-nimelise matemaatiku sõnul on Homöostaatiline Ilmaruum universum-teadvus, mis (kes) enese-definierimise kaitseks sekkub inimkonna progressiooni vastu kõige absurdsematel ja ootamatumatel viisidel. Arkadi Stugatski, Boriss Strugatski "Miljard aastat enne maailmalõppu" Tallinn, Eesti Raamat, 1987, lk 84.

12 40- ja 50-aastased sõitjad, arvestus toimub eraldi, sõidetakse koos. Eesti Hobikrossiklubi (EHKK) sarjas on stardipuu taga kuni 30-40 sõitjat.

13 EHKK sarjas sõidetakse igal etapil kaks sõitu, kumbki 12 minutit pluss esimesed kaks ringi. Lisaks eelnev treening-kvalifikatsioonisõit, mille kiireimate ringide järgi sätestatakse stardipaigutus.

14 "Välja diskursiivne hõlmamise" all mõtlen kunsti või spordi rahumeelset kirjeldust või valdkonna vaatlemist võtmeagentide tundmise kaudu.

15 Boris Groys "Art Power", MIT Press, 2008, lk 4 *logic of contradictions*

16 Motogeenne — siin: mootorrattaga sõidetav



"KUNSTNIK TÖÖTAB III"
PIGMENTTINDI TRÜKK
90 x 60 CM 2017
FOTOGRAAF: MARI ARMEI

UNEMASIN

Kuu aega hiljem, 5. augustil Kiviõli Tuhamäel toimuva võistluste kvalifikatsioonisõidu kolmandal ringil maandusin hüppelt valesi ja kukkusin “käkaskaela”. Järgmise nädala veetsin Ahtmes Puru haiglas parema abaluu murruga. Kuue üheainsa korraga sooritatud eksimuse tulemus.

Esiteks ei saanud võistlusärevuse tõttu eelneval ööl magada, teiseks oli tegemist võõra rajaga — ma polnud Tuhamäel enne sõitnud. Kolmandaks oli rada vihma tõttu libe ja neljandaks kaotasin hüppele minnes enesekindluse, viimane aga ei ole just kõige parem asi.

Viiendaks oli ohutu kukkumine eelnevas kurvis mind korralikult vihale ajanud, see lükkas “adrenaliini üles”, ratsionaalsus taandus — keerasin liialt pöördeid peale. Kuuendana oleksin võinud antud raja tarbeks amordid “kangemaks” reguleerida.

Valuvaigistid tegid oma tööd hästi, aga taoline kukkumine on alati valus. Ma olen üsna veendunud, et ka kaasaegses kunstis on lõpptulemuses viis aspekti kuuest seotud kunstniku/sportlase enesetehnikatega ja kuues tehnilise võimekusega.



“UNEMASIN I” 90 x 60 CM,
PIGMENTTINDITRÜKK 2017



“UNEMASIN II” 90 x 60 CM,
PIGMENTTINDITRÜKK 2017

LOOMASUS

Nii, nagu mere äärest leitud puuront on madu ja see hallikas-roheline kivi keset põldu meenutab jänest, on personifitseeritud olemus ka mootorratastel. Ning ma ei räägi siinkohal logodest, kuigi Aprilia omal on stiliseeritud lõvi ja Hondal Nike tiivad.

Mootorrattad nurruvad, röhitsevad, möirgavad ja lõrisevad, st mootorid teevad loomahäälega sarnaseid helisid. Enamgi — olles hobuste ja ratsutamise otsesed kopeerijad, sisaldub juba eri tüüpi mootorrataste istesendites hobustega seotud semioosis. Näiteks *jockey* pinges kükkasend vs. kauboilik jalad ees loksumine (euroopa mototraditsioon vs. USA oma). “Motori” näituselt leiab sarnasusi loomaga küllaldaselt. Elusuurune sadulaga puutiiger on metafoorina ülimalt iseloomulik ning poeetiliselt hea vorm, et kirjeldada, mis tunne on päriselt ühe sportlikumat sorti mootorrattaga sõita.¹⁷ Mootorrattur on seega nagu tiigriratsutaja. Tihtipeale kasutatakse seoses mootorrattasõiduga klišeelikku lendamise mõistet.

Samas ei ole mootorrattad muidugi loomad, vaid loomasarnased, mõnikord ühes või teises suunas isikustatud, reaalsel maastikul liikumist võimaldavad tehnilised seaded.

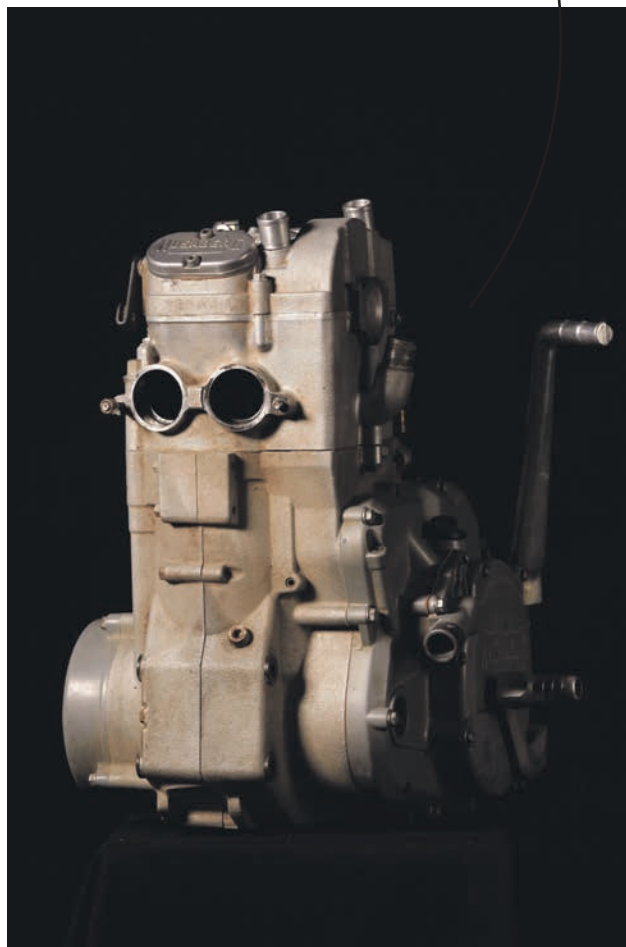
Mootoritel on nägu, neid on võimalik portreterida. Hästi timmitud mootorrattamootor “nurrub” kassina, V2 “lõriseb” lõvina – R4 “kiunub” nagu siga.¹⁸

Aga mootorratturi kõrvus kõlab “tuule *drone*”.¹⁹

17 Installatsioon “Pole mingit kahtlust!”

18 V2 ja R4 on neljataktiliste mootorrattamootorite tüübinimed sõltuvalt silindrite asetusest, kas V-kujuliselt või reas.

19 Tuule *drone* – korduv harmooniline müramuusika, mis tekib ühtlasel kiirusel üle 110 km/h sõites teatava tuulesuuna korral kiivri visiiri nurga vahel (AGV). Pikad tõusvad ja langevad, vibreerivad kurblikud akordid.



“PORTREEMOOTORID. HUSABERG”,
PIGMENTTINDIRÜKK, 90 x 60 CM, 2017

ÕLI JA VERE VAHEKORD

Mootorratta põhisõlme, plahvatusjõuga töötava mootori töömoment koostatakse pühas jõutriaadis ja selle kolmiku tippudeks on säde, kütus ja õhk. See on maailm, mille loomissagedus on umbes tuhat korda minutis ja sealt edasi, ikka nii, et kõigepealt surve ja plahvatus ja siis vaakum. On kindel vahekord ja proportsioon, mille juures põleb segu õigel surveastmel süüdates silindris optimaalselt. See on iseäralikku tooni. Küünlaid loetakse nagu väikesi portselanvalgeid mõistatusi, need tuuakse silindripea mustavast sügavusest tulikuuumalt välja ja hoitakse õrnalt peopesadel veeretades, kuni nad jahtuvad. Küünal on kraadiklaas, mis näitab, kas mootor on haige või terve ja mida määrata raviks.

Mootorrattur heidab lõkkeaseme kõrvale magama ja mõtleb enne uinumist, kuidas mootor ja tuul kokku kõlasid, kui ta sõitis mööda maanteed, mida nägi peeglitest (näiteks punast päikeseloojangut, mis värelevate laikudena näo peale peegeldus) ja seda, et kui küünlad on tahmast mattmustad, kas peaks siis karburaatori nõela üles tõstma või alla laskma või hoopis ujukeid reguleerima või on peale õhufiltri ja summuti vahetust vaja segudüüsi suurust muuta. Ehk on see lihtsalt mägedest ja õhurõhu muutusest? Enne, kui maailm laiali ujub ja minema lendab, on ta kustuva lõkke plinkivas valguses mõelnud, et peaks pakiraami kinnituse uuesti üle vaatama ja sõidu eel ilmselt ka tagapidurit õhutama, et see ära ei kaoks nagu eelmisel korral ühel lõigul peale kurvi. Ja võib-olla tuleks uuesti vaadata, miks kostus esirattast trassil korraks lõikavat metalset heli. Ja siis juba rahulik uni hommikuni.

Seda kõike muidugi juhul, kui ta loomuses ja olemuses on element, mis lubab õlil ja verel seguneda. Las ta vaatab oma käsi ja ütleb, kas sõrmede külgedel on parkunud õliga joonistatud muster, mis ka pestes välja ei tule, kas sõrmenukid narmendavad ja on siit-sealt natuke punased. Kui on, siis võib arvata, et selline trugib ka kummi veljele, võtab käigukasti lahti ja paneb kokku tagasi, nii et kõik jupid ilusti rivis ilma, et midagi põrandale üle jääks. Võtab nukkvõlli kaane

vihmamantli all maha, et klappe reguleerida. Pingutab ja määrab ketti, keerab välja murdunud poldi jäänused ja parandab kaasavõetud trossijupiga siduri. Tõenäoliselt ei taba teda selle juures sepsis.

Aga anna talle kätte sissepritse ja anduritega ratas, vesijahutus, millel radiaatori ees on foon, ajuga, mida tuleb kalli raha eest osta, kui eelmist pimedusega löödi, ja ta vaatab ikka tagasi sinnapoole, kus õhk jahutas silindreid, kus kruvide, düüside ja trossidega reguleeriti segu ja kus tundus, et ühe inimese mõistusest piisas täpselt niipaljuks, et üks maailm tuhat korda või rohkem minutis pöörlema panna ja seal niimoodi hoida. Tundus, justkui saaks seda mudelit, mis oli ühe süsteemi abil õpitud, üle kanda ka teistele, võib-olla isegi mittemehhaanilistele elusituatsioonidele. Ja on võimalik, et saigi, ja see töötas.

Aga kui keegi on rahul ka ainuüksi sellega, et ratas sõidab, õli ja veri voolavad eri anumates, las ta siis sõidab ja on sellega rahul. Hea, kui ta suudab vältida painavat häält, kui miski ilmselgelt mootorit närib või kui midagi kardaani juurest imelikult krobiseb. Siis võib hakata pikapeale üle viskama. Tuleb keegi mootorilausuja otsida ja loota, et kui raha maksti, saab ka joonde aetud. Vahepeal endal ka muid tähtsaid asju ajada ja võib-olla tuleks järgmisel korral ratas üldse kokkutelekule järelkäruga kaasa võtta, on vähem jamamist. Tänapäeval on igaühel üks lõiguke, piisab, kui seda hästi teed. Keegi teine jälle on õppinud tsikleid parandama. Las see siis teebki korda. Lihtne!

Olgu nagu on — tee on piisavalt lai nende mõlema jaoks — do the ton!¹

RAUL KELLER,
KUNSTNIK JA MOOTORRATTUR

1 Mootorratturite subkultuuri, peamiselt *cafe racer*'ite väljend 100-miilise kiiruse kohta.

SIIS KUI LOOMAD VEEL

EI RÄÄKINUD

inimestel on palju seadusi. seadused on sümboolne kord. teised loomad pole tahtnud seadustega jamama hakata, nende elu käib loodusliku korra järgi.

sümboolne kord ja looduslik kord ei taha omavahel kokku käia. mida üks lubab, seda teine sageli keelab. see on päris ebameeldiv asjade seis, aga kuna inimene on esimene katseeksemplar, kes niisuguse liitreaalsusega peab toime tulema, siis mingisugust korralikult töötavat praktikat esialgu veel olemas ei ole.

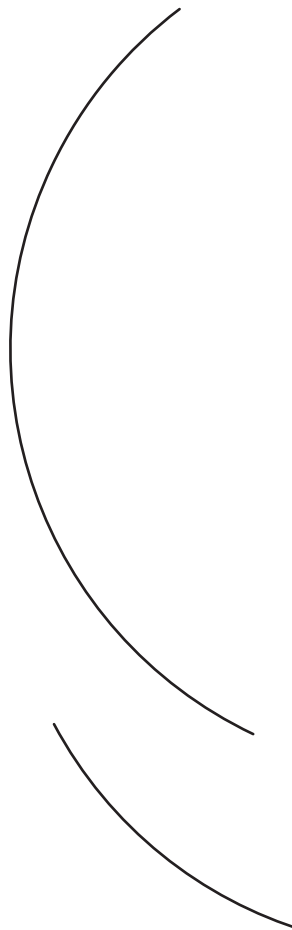
sümboolne kord toetub rääkimisele, looduslik kord tegemisele. kui rääkimist on saanud liiga palju, lähevad selles osavad inimesed tihtipeale tegemise poolele üle. on vaja tagasi saada oma loomalikkus. tuleb haarata pihku adrakured. või leistung. nii mootorratas kui ader annavad kokkupuute maaga. maa on aga suurim võimalik masin, milles liiguvad lõputute risoomidena laiali-plahvatavad loodusliku korra jõujooned. need ilmuvad kalaparvedena, juurtena, loomakarjadena. neil kõigil on mingid liikumistrajektorid, mis kirjutavad ennast maa sisse ja selle peale. ka mootorratturil on selline liikumistrajektor.

muidugi, mootorratas on sümboolse korra tagajärg. karu mootorrattaga ei sõida (kuigi vene multifilm arvas teisiti). looduslikust korrast pole teadaolevalt tulnud ühtegi tsiklit. aga ometi on tsikkel üleminekuala – inimene, kes istub mootorratta selga, peab arvestama teatava loomakssaamisega. sest kõike tuleb nüüd teha kiiremini, täpsemalt, intuiitsesemalt, ja see kõik on ohtlik. looma elu vabas looduses on alati ohtlik. ainult koduloomad saavad elada mõnusat elu ja olla infantiilsed. metsas ja tsikli seljas sellised privileegid puuduvad.

seadused muidugi jäävad. piirkiirus ja parema käe reegel jms. aga mootorratta peal tuleb inimesele meelde, kuidas oli siis, kui loomad veel ei rääkinud.

vaikne oli. ainult tuul undas. ja vahel pidi kiiresti jooksuma.

ANDRUS LAANSALU,
BIOSEMIOOTIK



PEALISÜLESANNE: TULEB

SÕITTA "ANNTSLASSE"!

Mul on lapsepõlves maal veedetud suvevaheajad päris elavalt meeles. Üks tegevusi, mis sisustas pikkasid (ja siiski liiga lühikesi) suvepäevi, oli jalgrattaga ringi kimamine. Sugulasele väikseks jäänud Ereluukas oli esimene kahe rattaline, millega päriselt iseseisvalt sõitma õppisin, ning niipea, kui sõit selge oli, püüdsin võimalikult palju sadulas püsida. Ratas andis vabaduse ruumis omatahtsi ja suhteliselt kiiresti ümber paikneda. Kuna jalgratas oli väike ja paindlik, võimaldas see liikuda radadel, kuhu autojuhid ei pääsenud. Samal ajal oli see ka piisavalt asine masinavärk, et maanteepervesid omatahtsi liikluseks hõivata. Oluline oli ka võistlusmoment: võistelda sai nii kiiruses, osavuses kui aegluses, vastavalt sellele, mis parasjagu teoksil oli.



Jalgratas = vabadus.

Mootorrattani jõudsin suhteliselt hilises eas. Vahepeal ei olnud jalgrattaga sõitmiseks erilist põhjust (linnas on ju ühistransport ja hiljem ka tööauto), olin unustanud, mis on sõidumõnu. Autosõitu pole ma millegipärast kunagi päriselt hinnanud, mulle meeldib autot juhtida, aga see ei ole nauding — mõnu. Autosõit on asine. Esimest korda mootorrattaga sõites tundsin sarnast vabadustunnet ning naudingut nagu lapsena jalgratta seljas. See võlus niivõrd, et tegin kohe load ja ostsin ratta. Ning vaatamata asjaolule, et logistiliselt pole enam põhjust igapäevaselt rattaga sõita, pole mul tekkinud soovi ratas maha müüa. Iga aasta esimene sõit on justkui lapsepõlve taaselustamine.

Mul on tõrge ilma põhjuseta ratast käima panna ja sihitult lõbusõitu teha, sõiduks on vaja eesmärki. Soovitavalt kaugemal, soovitavalt mööda teed, mis väldib suuri maanteid. Kui on vaja sõita (kaugele) kindlaks ajaks, n-ö kella peale, siis ma parem rattaga ei sõidaks. Kui (mootorrattaga) sõitmise jaoks ei saa võtta aega, et sõitu nautida, siis pole retk sõitu väärt. Oluline on sõitmine kui protsess, oluline on teekond, kontakt keskkonnaga, lõhnad, teekatte-tunnetus, tee ja maastikuprofiil. Külma, märga, pori ja putukad hammaste vahel on küll ebamugavad, kuid kindlasti mitte pelutavad. See on osa kogemusest. Kohale jõudmine on tähtis (ajastu märk äkki?), aga mitte peamine. Kaasaegsed võimalused nagu GPS (telefonis) on ju toredad ning mugavad, aga kui on võimalik sõita tunde ja/või mälu järgi, aeg-ajalt paberkaardile toetudes, tekib ka (võlts)illusioon sõltumatuses. Sellele vaatamata ei käsitle ma mootorrattasõitu eskapismi erivormina. Minu jaoks ei ole see võimalus reaalsusest põgenemiseks, vastupidi — see on võimalus ülimaks reaalsuseks, konkreetseks kohaloluks.



Mootorratas = vabadus + kohalolu.

REIMO VÕSA-TANGSOO,
KUNSTNIK JA MOTOROMANTIK

ROAD

Teed on pikad ja sirged, suhteliselt üksluised. Vahel on mõni pööre. Tee ääres vahelduvad metsad põldudega. Maanteeõit on monotoonne. Distsantsid on pikad ja elukoha läheduses olevad rajad saavad paari hooajaga läbi sõidetud. Siis jäävad alles kordused. Keskkonnaseadistus on suures plaanis sama ja hakkab märkama selle pisivariatsioone. Isegi tavalise kahe-kolmetunnise sõidu jooksul juhtub tuttavatel teedel nii mõndagi. Tuulesuund muutub pidevalt, selle intensiivsus kasvab ja kahaneb, selle heli kõrvus vaheldub. Valgus on eri paigus ja kellaaegadel muutlik. Erinevad teekatted suristavad ja panevad mind mitmesugustel sagedustel vibreerima.

Umbes poolteist tundi peale sõidu alustamist muutub ka kehataju. Ümbritsevat korrapära märgates muutub mu keha konstandiks. Muutun tavalisest kahejalgsest *homo sapiens*'ist jalgratturiks — pedallaaž on sujuv ja nõtke, ma ei tee üleliigseid liigutusi, koorman vaid neid lihaseid, mis aitavad võimalikult ökonoomselt edasi liikuda. Pea ei mõtle, vaid teeb otsuseid pigem instinktiivselt. Jälgin, tajun ja tegutsen koheselt. Ei analüüsi, see on liiga kohmakas töömeetod. Keha tegutseb iseeneseslikult, jalgu ei tunne, need pöörlevad automaatselt sümmeetrilisi ringe tehes. Keha ja ratas enam eristada ei suuda, nende eesmärk on sama. Tekib tunne, nagu oleksin oma isikust eemaldunud, toimima on jäänud automaatpiloodil masinavärk, mis on iseseisev, ja see ongi efektiivsem ja adekvaatsem.

OFF-ROAD

Maanteelt kruusale või metsateele pöörates hakkab *action* pihta. Kogu maastik on täis erinevaid obstaakleid nagu kivid, liiv, muld, juurikad, augud ja künkad. Ja need tulevad minu suunas väga kiire tempoga ja täiesti kontrollimatult. Ratas saab altpoolt lööke, rehvid enam ei haagi ja hakkavad libisema, rütm kaob. Keha ja ratas on jälle erinevad asjad. Maanteel omistatud aeglane, korrapärane ja kõikehõlmav *flow* on kadunud.

Esimesest segadusest taastununa võtan tempo alla. Tegelen vastutulevate väljakutsetega ükshaaval. Hakkab tajuma, mis hetkel rehvid libisema hakkavad ning üritan selle üle mingisugust kontrolli saavutada. Kui see juhtub, ei lähe enam paanikasse, vaid hakkab seda ühe elemendina enda kasuks rakendama. Altpoolt tulevate löökide puhul teen keha kergeks ja pigem hõljun ratta kohal. Ratas paugub ja hüppab all, ise jään paigale ja summutan amordina maastiku korrapäratused endasse. Olen kogu maastiku ebasümmeetrilisuse tasandaja. Klõbistan käike ja pidureid vastavalt vajadusele ja kiiresti. Mõnus, kõik hakkab toimima. Nii, tempot juurde! Eriti kihvt on sõita lahtisel pinnasel, liivas, mudas ja muul säärasel maastikul, kus tuleb lasta rattal ise oma tee leida. Lenksust hoian hästi lödvalt kinni, nii et maastikul olevad elemendid liigutaksid seda ise õiges suunas. Mina ainult vajutan pedaalidele ja liigun edasi. Lenks vahetab suunda, rütmiliselt vasakule ja paremale. Kui väga käest hakkab ära minema, siis suunan vaid õrnalt teele tagasi. Ratas leiab ise tee sellest arusaamatusest läbi. Kontrollifriik metsas hakkama ei saa, tuleb muutuda.

MART VAINRE,
KUNSTNIK JA JALGRATTUR

HARIDUSPROGRAMM

MARCO LAIMRE. MOTOR

Fookus:	<u>ISE TEGEMINE, KUNSTI PIIRID, VABADUS</u>
Kunstisõnavara:	<u>INSTALLATSIOON, READY-MADE (5-12), KONTSEPTUAALNE KUNST (13+)</u>
Üldoskused:	<u>SOTSIAALSED OSKUSED, ENESEKOHASED OSKUSED</u>
Üldpädevused:	<u>KULTUURI- JA VÄÄRTUSPÄDEVUS, SUHTLUSPÄDEVUS</u>
Kestus:	<u>ORIENTEERUVALT 90 MINUTIT</u>

Marco Laimre ei karda näppe õliseks teha. Meie ei karda näppe värviseks teha. Kui see, et kunstnik putitab mootorrattaid ja müttab mudas on tema vabadus, siis meie võtame seekord vabaduse maalida otse Kunstihoone saalis. Võtame eeskuju tema garaažikultuurist läbi imbinud isetegemise vaimust, haarame pintsli ja värvi, vaatame eksponeeritud teoseid ja maalime neist popilikud maalid. Miks? Sest Kunstihoones pole ammu maalinäitust olnud ja me korraldame selle seekordse näituse satelliidina haridusruumis.

Lisaks maalimisele uurime, miks on näitusel sadulaga tiiger, mis tunne on kiiresti sõita ja teeme kelmikaid hüppeid ühele ja teisele poole kunsti piiri. Ühesõnaga: kogeme näitust sajaga. Programm sobib lasteaiastele avastamiseks, kooliealistele kunstitunniks ja täiskasvanutele inspireerivaks sündmuseks sõprade seltsis.

RINGKÄIK NÄITUSEL

LAUPÄEVITI KELL 14:00

(V.A. 13. JAANUAR)

JA KOLMAPÄEVITI 17:45

Laupäevase ringkäigu jooksul avastatakse teoste tähenduskihtide rikkalikku maailma, osalejatel on soovi korral võimalik ka ise panustada tõlgenduste paljususse.

SALLY SABAS

LAUPÄEVAL, 13. JAANUARIL KELL 14:00

Suur, karvane ja sõbralik Sally-koer võtab oma pika saba otsa näituse kõige väiksemad külastajad (ca 4-8-aastased), et teha koos üks mänguline ringkäik ning tutvustada koos lastega nende vanematele näitust. Programm nagu hea perefilm, mis pakub vaatamisrõõmu ja avastamist suurtele ja väikestele kunstisõpradele.

Galeriitunnid toimuvad kolmapäevast reedeni, soovitatav on grupp ette registreerida aadressil publik@kunstihoone.ee, kuid võib ka kohale tulla ja kassast küsida — suure tõenäosusega saab galeriitunnist osa ka ette teatamata!

(NB! Eelregistreerimiseta tundide ajavahemik on kolmapäevast reedeni 12:00–14:30, registreerimisel on valik suurem).

KUNST ON OLULINE!

Tallinna Kunstihoone publikuprogrammid toimuvad koostöös Sally Studio kunstikooliga. Vaata lähemalt: www.sallystudio.ee ja kunstihoone.ee