

Rainer Ganahl

I wanna be Alfred Jarry

Ingried Brugger, Heike Eipeldauer (Hg./eds.)

tresor
— Elektronische Kunstforum



VERLAG für MODERNE KUNST



Inhalt Contents

- Vorworte
Prefaces
- 4 Willibald Cernko
- 6 Ingrid Brugger
- 10 Fahrrad-Passion
Bike Passion
Heike Eipeldauer im Gespräch mit Rainer Ganahl
Heike Eipeldauer in an Interview with Rainer Ganahl
- 32 Die Passion betrachtet als ein Bergradrennen
The Passion considered as an Uphill Bicycle Race
Alfred Jarry
- 88 Fahrrad-Manifest
Bicycle Manifesto
Rainer Ganahl
- 98 Rainer Ganahl: I wanna be Chinese
Heike Eipeldauer
- 106 I wanna be Alfred Jarry: Rainer Ganahls
pataphysischer Fahrradkünstler
I wanna be Alfred Jarry: Rainer Ganahl's
pataphysical Bicycle Artist
Martha Schwendener
- Appendix**
- 124 Biografie
Biography
- 124 Einzelausstellungen
Solo exhibitions
- 126 Ausgewählte Bibliografie
Selected bibliography
- 128 Impressum
Imprint

Vorwort

Preface

Willibald Cernko, Vorstandsvorsitzender der Bank Austria/CEO of Bank Austria

„Die Zukunft soll man nicht voraussehen wollen, sondern möglich machen“, hat der Autor Antoine de Saint-Exupéry einmal geschrieben. Darin liegt viel Wahrheit! Auch die „Stadt der Zukunft“ wird nicht einfach irgendwie von selbst entstehen – sie bedarf der Reflexion, des Abwägens und des Handelns. Kunst und Stadtentwicklung sind dabei für die Weiterentwicklung einer Gesellschaft von entscheidender Bedeutung: für Lebensqualität, Kreativität, Mobilität, Wohnen, Energie. Städte und Ateliers waren immer schon „Labore der Zukunft“ – hier entscheidet sich oft, in welche Richtung Gesellschaften gehen. Städte sind Innovationsräume! Und Kunst ist die Triebfeder für Visionen.

Sehr deutlich ist das am Beispiel der aktuellen Diskussionen um die „auto-freie Stadt“ festzumachen: „Moderne Städte wurden für Autos gemacht. Ältere Städte werden benutzt, als wären sie für Autos gemacht worden, mit Ausnahme kleiner Fußgängerzonen, die in Einkaufspassagen umgewandelt wurden“, schreibt etwa Rainer Ganahl als Auftakt seines *Fahrrad-Manifests*.

Der Begriff „urbane Mobilität“ hat sicher sehr viel mit dem optimalen Zusammenspiel von öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln zu tun. Viel mehr und viel grundsätzlicher gesehen, hat er für mich mit Lebensqualität für die Menschen zu tun, die im städtischen Raum leben und arbeiten!

Daher freut es mich sehr, dass der in New York lebende Vorarlberger Künstler Rainer Ganahl für den Tresor des Bank Austria Kunstforums eine Ausstellung unter dem Titel *I wanna be Alfred Jarry* konzipiert hat, in deren Zentrum das Fahrrad steht. Insbesondere weil wir 2011 für die Kunstsammlung der Bank Austria eines seiner Fahrrad-Werke angekauft haben.

Wir wollen als heimischer Leitbetrieb nicht nur von der Qualität des Standorts Wien profitieren, ganz im Gegenteil: Unsere Bank trägt selbst aktiv dazu bei, diesen Standort weiter zu stärken: zum einen, indem wir hier langfristig investieren; zum anderen, indem wir den öffentlichen und den Kunst-Diskurs über Stadtentwicklung fördern; und darüber hinaus, indem wir Kultursponsoring auch als Förderung von Innovation und Kreativität begreifen.

Wien ist zweifellos eine Stadt mit glorreicher Vergangenheit und bereits heute – vor allem als Kunstmetropole – eine der Großstädte mit der weltweit höchsten Lebensqualität. Wien punktet als Wirtschafts-, Bildungs-, Wissenschafts- und Kulturstandort.

Das soll auch noch in 25 oder 40 Jahren gelten! Machen wir Wien gemeinsam als „Stadt der Zukunft“ möglich – die Bank Austria leistet dazu sehr gern ihren Beitrag.

“You shouldn’t want to see into the future; all you should do is make it possible,” the author Antoine de Saint-Exupéry once wrote. How true this is! Nor will the “city of the future” simply happen on its own – it needs reflection, planning and action. Art and urban development are of crucial importance for the further development of a society: for the quality of life, creativity, mobility, living, energy. Cities and art studios have always been “laboratories of the future” – and often these are the places where the future course of societies is determined. Cities are spaces for innovation! And art is the driving force for visions.

This becomes very clear if, for example, we relate this to the current discussions about the “car-free city”: “Modern cities were made for cars. Older cities are used as if they were made for cars, with the exception of small pedestrian precincts transformed into shopping malls,” writes Rainer Ganahl in the opening statements of his *Bicycle Manifesto*.

The term “urban mobility” has very much to do with the optimal interaction of public and private vehicles. Seen from the most basic point of view, for me it has far more to do with the quality of life for people who live and work in the urban environment!

Therefore I am delighted that the Vorarlberg artist Rainer Ganahl, now living in New York, has conceived an exhibition for the Tresor of the Bank Austria Kunstforum with the title *I wanna be Alfred Jarry*, centred on the subject of the bicycle – particularly as we purchased one of his bicycle works in 2011 for the art collection of the Bank Austria.

As a leading national business concern, we are not just concerned about profiting from the quality of Vienna as a location. On the contrary: our bank itself contributes actively to consolidating this location: firstly by investing here on the long term; and secondly, by encouraging the public discourse on urban development also within the arts; and, over and above this, by understanding our cultural sponsoring as a support of innovation and creativity.

Vienna is without doubt a city with a glorious past and by now one of the capital cities – and art metropolises – with the highest quality of life worldwide. Vienna can boast a top score as industrial, educational, scientific and cultural location.

And we want this to remain true for the next 25 or 40 years! Let us join forces to make Vienna a “city of the future” – the Bank Austria is very happy to be part of this.

Vorwort

Preface

Ingrid Brugger, Direktorin des Bank Austria Kunstforums/Director of Bank Austria Kunstforum

Rainer Ganahl ist einer der seltenen in Österreich sozialisierten Künstler, die ohne Wenn und Aber der Kategorie der global agierenden Avantgarde zuzurechnen sind – eine Kategorie, die letzten Endes die Postmoderne inhaliert hat und in einer Suche nach den Schnittstellen zwischen Kunst, Leben und Gesellschaft einer Welt gerecht zu werden versucht, die bis in die letzten Triebverästelungen hinein fremdbestimmt ist. Die Konsequenz, mit der Rainer Ganahl Kunst in Lebenspraxis transformiert und die Verschmelzung ästhetischer, politischer und wissenschaftlicher Denkprozesse vorantreibt, ist überzeugend, ebenso wie der nie enden wollende Strom seiner nomadischen Lern-, Lese-, Schreib- und Ausstellungstätigkeit.

Angesichts der dem 21. Jahrhundert adäquaten künstlerischen Praxis, die Rainer Ganahl auszeichnet, erscheint die Verspannung seiner Kunst in historischen Bezugfeldern bemerkenswert. Die gemeinsame Schiene, die Ganahl für die historische Symbolfigur „Fahrrad“ als Denkmodell im Dienst einer Auseinandersetzung mit den Phänomenen des Heute legt, ist ebenso konstruiert wie sie stringent ist – und sie trifft die Denke des Künstlers mitten ins Zentrum. Denn es sind die Mittel der historischen Avantgarden – unorthodoxes Denken, oppositionelles Handeln, ein unterschwelliger Anarchismus, die Rhetorik des Absurden und des Widerspruchs –, die Ganahl adoptiert und adaptiert hat.

Die Ausstellung *I wanna be Alfred Jarry* wurde für den Tresor des Bank Austria Kunstforums konzipiert. Ausgangspunkt und Anlass war der Erwerb eines *Dinghi/e-Bicycles* von Rainer Ganahl für unsere Sammlung vor etwa einem Jahr. Die Ausstellung ist somit Teil unserer Programmatik, die auf der Idee einer Wechselwirkung zwischen Ankauf- und Ausstellungstätigkeit in unserem Haus fußt. Es ist unser Ziel und unsere Aufgabe, mit Projekten wie diesem dazu beizutragen, österreichische Positionen im internationalen Kontext zu verorten und virulente aktuelle Fragestellungen aufzugreifen. Kaum etwas scheint mir dafür mehr geeignet zu sein als diese Ausstellung.

Ich bedanke mich bei allen Katalogautorinnen für ihre Beiträge und beim Verlag für moderne Kunst Nürnberg, insbesondere bei Silvia Jaklitsch, für die vorliegende Publikation. Sie ist der Auftakt einer Katalogreihe zu Künstlern und Künstlerinnen der Sammlung, die wir in Zukunft im Tresor präsentieren werden. Mein Dank geht an MVD, Michael Rieper und Christine Schmauszer, für die Grafik sowie an Heike Eipeldauer, die Kuratorin der Ausstellung.

Mein großer Dank gilt natürlich Rainer Ganahl: für diese Ausstellung, für seine Freundschaft und auch für seinen Eigensinn.

Rainer Ganahl is one of the rare artists socialised in Austria who can be assigned unequivocally to the globally active avant-garde – a category that in the end was inhaled by Post-Modernism and, in a pursuit of the interfaces between art, life and society, endeavours to come to terms with a world that is subject to outside forces down to its last ramifications. The rigour with which Rainer Ganahl transforms art into practical living and impels the fusion of aesthetic, political and scientific thought processes is as convincing as the never-ending tide of his nomadic activities in learning, reading, writing and exhibiting.

In view of the artistic practice that distinguishes Rainer Ganahl in its contemporary, twenty-first century quality, what seems remarkable is the dovetailing of his art with historical fields of reference. The common track that Ganahl constructs for the historical symbol of the “bicycle” as hypothesis in tackling the phenomenon of the present day is as contrived as it is stringent – and coincides with the mindset of the artist right at its centre. Because what Ganahl adopted and adapted are the resources of the historic avant-garde – unorthodox thinking, oppositional actions, covert anarchism, the rhetorics of the absurd and of contradiction.

The exhibition *I wanna be Alfred Jarry* was conceived for the Tresor – the “strong room” – of the Bank Austria Kunstforum. Starting point and motive was the acquisition of a *Dinghi/e-Bicycle* by Rainer Ganahl for our collection about a year ago. The exhibition is thus part of a programme based on the idea of an interaction between acquisition and exhibiting in our institution. It is our aim and task to use such projects as a contribution to comprehending Austrian formations within the international context and in addressing cutting-edge issues.

I wish to thank all catalog authors for their articles, and the publishers, the Verlag für moderne Kunst Nürnberg, especially Silvia Jaklitsch for this publication. It is the overture to a series of catalogs devoted to artists in the collection whom we will be presenting in future in the Tresor. My thanks go as well to MVD, Michael Rieper and Christine Schmauszer for the graphic design and also to Heike Eipeldauer, the exhibition curator.

Of course I would like to express my heartfelt thanks to Rainer Ganahl: for this exhibition, for his friendship and also for his stubbornness.

AJ – I wanna be Alfred Jarry, 2011

Bike tower, 205 x 230 cm

→



Fahrrad-Passion

Bike Passion

Heike Eipeldauer im Gespräch mit Rainer Ganahl

Heike Eipeldauer in an Interview with Rainer Ganahl

HE: Wie kam es zu deiner Fahrrad-Passion? Welche persönliche Bedeutung hat Radfahren für dich und auf welche Weise und zu welchem Zeitpunkt ist es zum Thema und Instrument deiner Kunstproduktion geworden?

RG: Der Weg von zu Hause in die Hauptschule war endlos und Busse verkehrten damals noch nicht. Was blieb, war das Fahrrad. Das Fahrrad ist oft das schnellste und effizienteste Verkehrsmittel in einer Großstadt und das selbst in New York City. Für meine Arbeit als Künstler benutze ich es erst seit ungefähr zehn Jahren. Es interessierte mich aber weniger das Fahrrad an sich, sondern das Fahren und Benutzen der Räder. Entweder fuhr ich freihändig in der Mitte der Straße auf signifikanten Strecken gegen den Verkehr und filmte dieses Unternehmen oder ich benutz(t)e es als Plattform zum Lesen von Texten. Das Fahrrad als Fetisch spielte erst durch die historischen Räder im Verhältnis zu meinen *I wanna be Alfred Jarry*-Arbeiten eine Rolle.

HE: Mit dem programmatischen Titel *I wanna be Alfred Jarry* rückst du eine historische Künstlerfigur ins Zentrum deiner Ausstellung im tresor, die schon zu Lebzeiten zur Legende wurde – als Fahrradenthusiast, Poète maudit, exzentrischer Querdenker und Erfinder der Pataphysik. Ob für Dadaismus, Surrealismus, das Theater Artauds bzw. Ionescos oder rezentere Künstler wie Kippenberger, Schlingensiefel oder Meese gilt Jarry als maßgebliche Bezugsgröße. Wie weit reicht deine Identifikation mit Alfred Jarry bzw. was schöpft du aus dieser Annäherung für dein Künstlerbild?

RG: Du sprichst hier gleich das an, was ich nicht mag am Phänomen Alfred Jarry: nämlich all jene, die Kunst gleichsetzen mit Chaos, malerischen und installativen Materialschlachten und Bürgerschreck-Aktionen, die vorerst alle schockieren, sich aber dann gut verkaufen lassen. Alfred Jarry muss hier oft als Pate für alberne, aber kalkulierte Privatexpressionismen herhalten, die ich verabscheue. Meese und Schlingensiefel stehen genau für das Gegenteil, von all dem, was mich an Kunst interessiert. Mich interessieren neben dem rein historischen Alfred Jarry und seinen literarischen Schriften nur jene Aspekte, die mit dem Fahrrad zu tun haben, sein „Perpetual Motion Food“, seine Sprache und die politische Skizze, die *Ubu Roi* (*König Ubu*, 1896) so animierte, dass sie darin die Diktatoren des zwanzigsten Jahrhunderts



Alfred Jarry on his bicycle in front of the Phalanstery in Corbeil



Alfred Jarry, **Veritable Portrait of Monsieur Ubu** (**Véritable portrait de Monsieur Ubu**), woodcut of the publication of *Ubu Roi* in *Mercure de France*, 1896

HE: How did you develop your passion for bicycles? What do bicycles mean to you personally and how and when did the bicycle become a subject and instrument of your art production?

RG: The distance from my home to my lower secondary school was endless and at that time there were no busses. The only solution was to use a bicycle. A bicycle is often the fastest and most efficient means of transportation in a big city, even in New York. I only started using bicycles in my work as an artist about ten years ago. But I'm less interested in the bicycle itself than in what happens when you ride it and use it. I have either ridden with no hands in the middle of the street on significant stretches, against traffic, and filmed this undertaking, or I have used the bicycle as a platform for reading from texts. It only began to play a fetish-like role as a result of the use of historical bicycles in relation to my *I wanna be Alfred Jarry* works.

HE: By choosing the programmatic title *I wanna be Alfred Jarry* for your exhibition at the tresor, you put the spotlight on the figure of a historic artist who became a legend during his lifetime – as a bicycle enthusiast, a poète maudit, an eccentric lateral thinker and the inventor of pataphysics. Be it for Dadaism, Surrealism, the theater of Artaud respectively Ionesco, or more recent artists such as Kippenberger, Schlingensiefel or Meese, Jarry is considered a benchmark. How intense is your identification with Alfred Jarry and to what extent does it influence your artistic persona?

RG: You have just addressed exactly the thing I don't like about the Alfred Jarry phenomenon: namely, all those people who equate art with chaos, battles waged with paints and installation materials, and action art produced by enfants terribles that at first shocks everyone but then manages to sell very well. Unfortunately, Alfred Jarry is often held up as the godfather of ludicrous but calculated private expressionism, which I detest. Meese and Schlingensiefel represent exactly the opposite of everything that interests me in art. Apart from the purely historic Alfred Jarry and his literary works, I am only interested in the aspects that have to do with bicycles, Jarry's "Perpetual Motion Food", his language, and his contributions

vorab projizierte. Alfred Jarry war ein fanatischer Fahrradfahrer, interessiert an Fremdsprachen und technologischen Errungenschaften und lebte ein freies, sexuell transgressives und finanziell ausschweifendes Leben. Heute Skandale zu inszenieren, ist für mich wie werbegeile Public-Relation-Stunts zu machen, die mehr oder weniger alle durchgespielt sind und nur noch nerven, sich aber in den meisten Fällen finanziell rentieren.

Mein *I wanna be Alfred Jarry*-Titel ist keine wortwörtlich zu nehmende Erklärung, sondern eine künstlerische Wahl als indexikalisches Manöver, das vieldeutig und ambivalent bleibt, jedoch Referenzen klar benennt. Statt schamlos die Ästhetik von Schiele und Klimt nachzuäffen, sage ich einfach „I wanna be AJ“ und regle hier meine Rechnung vorab. Sicher ist, dass ich, der ich mein ganzes Leben weder geraucht noch Alkohol oder Drogen konsumiert habe, heterosexuell bin und ein halbwegs organisiertes Familienleben mit zwei Kindern und Frau führe, keine Basis für die Identifikation mit einem Exzentriker sehe, der durch selbstzerstörerischen Alkohol- und Drogenkonsum bereits im Alter von 34 Jahren starb. Auch habe ich keine Freude an Pistolen und ubuesquer, schwachsinniger Gewalt, die ein von Wahnvorstellungen getriebener Jarry im Suff zur Schau stellte und dabei selbst seine Freunde mit der Waffe bedrohte und beschoss.

HE: Ein Roman Jarrys, der dich inspiriert hat, ist *Le Surmâle (Der Übermann)*, 1902), in dem er eine vorausschauende, düstere Vision der Überformung des Menschen durch die Technik formuliert. Der Supermann verkörpert den auf seine physischen Funktionen reduzierten modernen Menschen, der die Grenzen seiner menschlichen Leistungsfähigkeit nicht nur im Sportlichen, sondern auch im Sexuellen ausreizt, unterstützt durch leistungssteigernde Drogen: „Die Liebe ist ein belangloser Akt, den man beliebig oft wiederholen kann“, eröffnet der Titelheld das Buch. Seine Überpotenz, die in einem 24-stündigen unaufhörlichen Liebesakt mündet, bringst du mit dem gegenwärtigen „Äquivalent“ Viagra in Verbindung ...

RG: In diesem Roman entwirft Jarry das „Perpetual Motion Food“, eine Nahrung, die durch eine Mischung aus Alkohol und Strychnin endlose Bewegung garantiert und die Muskeln bereits während der Anstrengung regeneriert. Laut Wikipedia wurde Strychnin tatsächlich noch legal 1904 vom Marathon Olympiasieger Thomas Hicks während des Laufes in geringen Dosen mit Brandy und Eiklar konsumiert, weil Wassertrinken als unsportlich galt. Das erinnert an Alfred Jarry, der seinen Absinth anscheinend mit Essig und etwas Tinte trank.

HE: Den sportlichen Rekordwahn zu Zeiten Jarrys und dessen Auswirkungen thematisiert in der Ausstellung auch eine Druckgrafik von Henri de Toulouse-Lautrec (S. 55), die den walisischen Radrennfahrer und Weltmeister Jimmy Michael (1877–1904) zeigt, beobachtet von dem Sportreporter Frantz Reichel sowie Michaels für Dopingtricks berühmt-berüchtigten



Henri de Toulouse-Lautrec, **The Simpson Chaîne (La Chaîne Simpson)**, 1896, poster, Museum of Design Zurich



Rainer Ganahl, **Alfred Jarry, That which rolls Prop, After PAL, Déesse**, 1898/2008, after a poster by the artist PAL (Jean de Paléologue), c. 1898 to advertise Déesse Bicycles

to the political sketch, which his *Ubu Roi (Ubu the King)*, 1896) animated to such a degree that it projected the dictators of the twentieth century before their time. Alfred Jarry was a fanatical bike rider, was interested in foreign languages and technological achievements and lived a free, sexually transgressive and financially erratic life. I perceive the staging of scandals nowadays as public relations stunts that have more or less all been done before and are merely annoying – but in most cases profitable.

My title *I wanna be Alfred Jarry* is not intended as a declaration to be taken literally; it is an artistic choice, an indexical maneuver that remains ambiguous and ambivalent and yet clearly designates certain references. Instead of shamelessly imitating the aesthetics of another artist, as some do with Schiele and Klimt, I simply say “I wanna be AJ” and thereby render my account in advance. One thing is certain: I, who all my life have neither smoked nor consumed alcohol or drugs, who am heterosexual and live a somehow organized family life with my wife and two children, do not recognize any real basis of identification with a person who died at the age of 34 as a result of the self-destructive consumption of alcohol and drugs. And I don’t care for pistols or Ubu-like, meaningless violence like Jarry, who, plagued by the hallucinations of intoxication, loved to flaunt his pistol and take potshots at his friends.

HE: A novel by Jarry that served as an inspiration to you is *Le Surmâle (The Supermale)*, 1902), in which he presages the forbidding vision of what technology might create. His “supermale” embodies the modern human being reduced to his physical functions, who tests the limits of his human capabilities not only athletically, but also sexually, with the aid of performance-enhancing drugs: “Love is a meaningless act,” the protagonist says at the beginning of the book, “since it can be performed indefinitely.” You associate the supermale’s excessive virility, which leads to a 24-hour, on-going sex act, with the present-day “equivalent,” Viagra ...

RG: In this novel, Jarry invented his “Perpetual Motion Food”, a nutriment that, through a mixture of alcohol and strychnine, guarantees endless motion and regenerates the muscles even during exertion. According to Wikipedia, the consumption of strychnine by athletes was actually still legal in 1904 and the Olympic marathon winner Thomas Hicks drank small doses of it in a mixture of brandy and egg white while he was running, because drinking water was considered unsportsmanlike. This is reminiscent of Alfred Jarry, who apparently drank his absinthe with vinegar and a little ink.

HE: In the exhibition, a print by Henri de Toulouse-Lautrec (p. 55) also illustrates the obsession with breaking athletic records that prevailed during his time and the methods that were used; it shows the Welsh racing cyclist and world champion Jimmy Michael (1877–1904) being ob-

Manager Choppy Worburton – frappante Parallelen zu aktuellen Doping-skandalen im professionellen Radsport ...

RG: Allerdings. Nun, bei Jarry wird die Leistung einmal explizit im phantasmagorischen 10.000-Meilen-Rennen von Wladiwostok nach Paris unter Beweis gestellt, in dem ein Quintuplet, also fünf Radfahrer auf einem Gerät gegen einen Zug fahren und das mit Geschwindigkeiten von über dreihundert Stundenkilometern. Die Radfahrer ernähren sich ausschließlich von „PMF“, wobei einer auch an einer Überdosis stirbt, sein Körper aber dennoch reflexartig noch für eine Weile weiterradelt. Der zweite Beweis der Wirksamkeit von „PMF“ wird indirekt auch durch den unaufhörlichen Liebesakt illustriert, wo ein Arzt durch ein Guckloch 24 Stunden lang 82 Liebeskonsumationen von zwei Personen zählt. Somit wird mit dem „Perpetual Motion Food“ genau jene Substanz antizipiert, welche die Gemüter in den letzten Jahren seit der zufälligen Erfindung von Pfizers blauen Pillen bewegt. Der Sport hat seinerseits in keiner Weise den Anschluss an neue pharmazeutische und andere Technologien verpasst und macht mit Eigenblutdoping und anderen Skandalen ständig von sich reden. Deshalb liegt mir viel daran, Alfred Jarrys Erfindung zumindest auch Kunstinteressierten zu vermitteln.

HE: In deiner Videoarbeit *The Passion considered as an Uphill Bicycle Race or I wanna be Alfred Jarry* (1903/2011, S. 26–31, 38 f.), projizierst du Jarrys groteske Erzählung der *Passion Christi als Bergradrennen* (1903, S. 32–37) in die Tiroler Alpen und verwandelst sie in eine Art zeitgenössischen Heimatfilm. Mit einem österreichischen Waffenrad und einer Jarry gewidmeten Bronzeglocke mit Penisklöppel sowie einem mit Tiroler Federkielstickerei bestickten Kuhglockenriemen ausgestattet, besteigst du einen verschneiten Berg im Navistal, passierst diverse Marterln und rezitierst „am Gipfel“, bei einem Kuhstall angekommen, Jarrys Text. Damit näherst du dich nicht nur der Zeit Jarrys, sondern berührst auch regionale Traditionen und eine wichtige Episode österreichischer Fahrradgeschichte. Wie verhält sich ganz grundsätzlich diese dezidierte Bezugnahme auf Traditionell-Rurales zu deinem Dasein als global operierendem Avantgarde-Künstler, der sich nomadisch quer durch alle Kontinente bewegt und das Erlernen der Weltsprachen als künstlerische Praxis begreift?

RG: Da ich seit 1986 nicht mehr in Österreich lebe, sind die Alpen für mich reiner Exotismus. Ähnlich erscheinen mir auch die omnipräsenten Devotionalien, die ja der Wanderer in Tirol und Vorarlberg auf Schritt und Tritt bis auf die Bergspitzen antrifft. *Die Passion Christi als Bergradrennen* ist ein fast unbekannter Text von Jarry, in dem der heilige Matthäus als Sportreporter und Christus als Radrennfahrer auftreten. Das Fahrrad ist ein durch eine Reifenpanne beschädigtes Kreuz und die Kreuzigung ein in der zwölften Runde stattfindender und allen bekannter, bedauerlicher Unfall. Danach muss Jesus das Rennen als Luftfahrer fortsetzen, was die



Quintuplet of the Opel Bros., c. 1897



Rainer Ganahl, *Perpetual Motion Food – a 24 Hour Re-enactment*, 1902/2007

served by the sport reporter Frantz Reichel and Michael's manager Choppy Worburton, who was infamous for his doping tricks – striking parallels with the current doping scandals in professional bicycle racing ...

RG: Absolutely; only in Jarry's book, the performance is explicitly demonstrated in a phantasmagorical 10,000-mile race from Vladivostok to Paris, in which a five-man crew of cyclists on one apparatus competes against a train – at speeds of over three hundred kilometers per hour. The cyclists subsist solely on “PMF”, and one of them dies of an overdose, but his body continues to bump the pedals for a while as a reflex action. A second, inexplicit, proof of the effectiveness of “PMF” is the incessant sex act, in the course of which a doctor, peering through a spy hole for 24 hours, counts 82 consummations by two persons. Thus the “Perpetual Motion Food” anticipates precisely the substance that has attracted such notice in recent years, ever since the invention of Pfizer's blue pills. The field of sports, meanwhile, has by no means missed the boat as far as new pharmaceutical and other technologies are concerned and has been constantly in the news in reports of autologous blood doping and other scandals. That is why it is important to me to communicate Alfred Jarry's invention, at least to people interested in art.

HE: In your video work *The Passion considered as an Uphill Bicycle Race or I wanna be Alfred Jarry* (1903/2011, pp. 26–31, 38 f.), you transpose Jarry's grotesque narrative *La Passion considérée comme course de côte* (*The Passion considered as an Uphill Bicycle Race*, (1903, pp. 32–37) into the Tyrolean Alps and transform it into a kind of contemporary pastoral film in the regional setting of Austria. Equipped with a heavy old black Austrian bicycle known as a “Waffenrad”, and a bronze handbell with a phallic-shaped clapper, dedicated to Jarry, as well as a Tyrolean embroidered cowbell strap, you climb up a snow-covered mountain slope off the Navistal valley, passing a variety of wayside crosses, and having reached the “summit”, a cowshed, you recite Jarry's text. In doing this, you not only allude to Jarry's era but also touch on regional traditions and an important phase of Austrian bicycle history. In what basic relation does this decided reference to traditional rural life stand to your own life as a globally operating avant-garde artist, who moves nomadically through all the continents and considers the learning of world languages an artistic practice?

RG: Not having lived in Austria since 1986, the Alps have a purely exotic appeal for me. I have a similar perception of the ubiquitous devotional objects that hikers in Tyrol and Vorarlberg encounter at every step, all the way to the mountain tops. *The Passion considered as an Uphill Bicycle Race* is an almost unknown text by Jarry, in which saint Matthew appears as a sport reporter and Christ as a bicycle racer. The cross is a bicycle with a flat tire and the crucifixion is a “deplorable accident familiar

Zeichnung *Avoir l'apprenti dans le soleil* (*Den Lehrling in der Sonne haben*) von Marcel Duchamp von 1914 sehr gut illustriert, welche mir als Vorlage für eine eigene Zeichnungsserie, eine Neonarbeit (S. 105) und eines meiner Videos, in denen ich gegen den Verkehr fahrend mit dem Titel *The Apprentice in the Sun, Bicycling Bucharest* (1914/2006) diene. Das Waffenrad als österreichisches Produkt, das schon 1896 – also zu Zeiten Alfred Jarrys – als Markenname registriert wurde, drängte sich für diesen Alpenfilm direkt auf.

Die Genese dieses Filmes verdanke ich einer Vielzahl von Zufällen: Bei der genauen Betrachtung einer alten ländlichen Glocke fiel mir auf, dass der Klöppel sich für eine jarryesque Umdeutung in einen Penis bestens eignen könnte. Als ich eine solche Glocke selber in Bronze fertigte und durch einen weiteren Zufall die Chance erhielt, in Innsbruck eine kleine Ausstellung zu machen, wollte ich vorerst nur eine Kuh mit meiner Glocke schmücken und mit ihr durch die Stadt spazieren. Das jedoch erwies sich als nahezu unmöglich und mir blieb nur die Option, eine Kuh zu besuchen. Da in New York kaum Kreuze zu sehen sind – alle Parkanlagen und öffentlichen Plätze sind kreuzfrei –, war ich recht verblüfft, ein Riesenkreuzifix mit nacktem Jesus mitten auf einer Stadtbrücke in Innsbruck anzutreffen. Dies hinterließ einen surrealen „unglaublichen“ Effekt auf mich und rückte Jarrys *Passion* wieder in den Blick. Ich musste nur die Ordnung etwas verändern, das Fahrrad die Schneehänge hochzerren und oben einer Kuh Jarrys Kreuzigungstext vorlesen, nachdem ich ihr zuvor die Glocke um den Hals gehängt hatte. Wie immer half das „Perpetual Motion Food“ beim Almaufstieg und beim Genießen der Schönheit der Alpen. Das alles wirkte sehr vertraut wie auch fremd und grotesk auf mich und war mit den Texten von Alfred Jarry vergleichbar. Auch komm ich nicht umhin, an die Päpste im Mittelalter zu denken, die beim Überqueren der Alpen die Vorhänge schlossen, weil sie den Anblick der Berge als hässlich und vom Teufel besessen empfanden.

HE: Du hast jetzt von der Genese des konkreten Videos erzählt, aber kannst du in diesem Bezug auf Traditionell-Ländliches allgemein ein für die zeitgenössische Kunst fruchtbares Phänomen erkennen?

RG: Ich sehe zwischen religiösen Artefakten, traditionell-ländlichen Dingen, moderner Kunst, Kitsch und der Konsumware aus China oder Cupertino, Kalifornien, eigentlich keinen Unterschied. Ich finde alles interessant, was aber nicht heißt, dass ich alles konsumieren, haben oder sammeln muss. Jedes Objekt hat seine Produktions- und Verwendungsgeschichte und ist informativ im Zusammenhang diverser Kontexte, in denen ein Objekt zirkuliert, benutzt und tradiert wird. Derzeit schätze ich auch alpine und ländliche Objekte und bin fasziniert von anachronistischen (Reproduktions-)Techniken wie etwa 16-mm-Film, Silbergelatineabzügen oder Bleiglasfenstertechniken. Deshalb habe ich als zeitgenössischer Künstler keine Angst, mir da in den Alpen Holzsplitter einzuziehen. Derzeit arbeite ich an



The Apprentice in the Sun - Bicycling Bucharest, 1914/2006

to us all” at the twelfth turn. After that, Jesus has to continue the race airborne, which is illustrated very well in Marcel Duchamp’s *Avoir l'apprenti dans le soleil* (*To have the Apprentice in the Sun*) of 1914, a drawing on which I based a series of my own drawings, a neon work (p. 105), and one of my videos filmed while riding against oncoming traffic, entitled *The Apprentice in the Sun, Bicycling Bucharest* (1914/2006). The old black bicycle, called a “Waffenrad” because it was produced by an Austrian factory that also manufactured weapons (“Waffen”), was already a registered brand name in 1896 – in Alfred Jarry’s day – and therefore seemed to be the perfect choice for this film set in the Alps.

The genesis of this film was the result of a number of coincidences: When I looked closely at an old bell from a rural region, I noticed that the shape of the clapper was ideal for a Jarryian reinterpretation as a phallus. When I cast a similar bell in bronze myself and, through a further coincidence, got the chance to hold a small exhibition in Innsbruck, my first thought was to adorn a cow with my bell and walk it through the city. But this turned out to be virtually impossible and the option that remained was for me to visit a cow. Since I hardly ever get the chance to see crosses in New York – there are no crosses in any of the parks and public places – I was very much taken aback to discover a huge crucifix with a nude Jesus in the middle of a city bridge in Innsbruck. It had a surreal, “unbelievable!” effect on me and reminded me of Jarry’s *Passion*. I just had to rearrange the order somewhat, drag the bicycle up the snowy slopes and then, when I got up there, read Jarry’s crucifixion text to the cow after hanging the bell around its neck. As always, “Perpetual Motion Food” helped me to accomplish the climb and enjoy the beauty of the Alps. Everything seemed very familiar to me and yet, at the same time, strange and grotesque, and was comparable with Alfred Jarry’s texts. Also, I couldn’t help thinking about the popes of the Middle Ages, who closed their curtains when they crossed the Alps because they considered the sight of the mountains ugly and marked by the devil.

HE: You have described the genesis of the specific video, but can you see, in this reference to traditional, rural life, a fruitful phenomenon for contemporary art in general?

RG: I don’t really see any difference between religious artifacts, traditional, rural things, modern art, kitsch and the latest consumer goods from China or Cupertino, California. I find everything interesting, which doesn’t mean, however, that I have to consume, own or collect everything. Every object has its own history of production and use and is informative in connection with diverse contexts in which the object is circulated, used and passed on. Just now I also appreciate Alpine and rural objects and am fascinated by anachronistic (reproduction) techniques such as 16-mm

zwei Ausstellungen, die in ehemaligen Kirchen stattfinden – ohne dabei nervös zu werden. Im Gegenteil, der Kontext wird zusätzlich durch den Ort bereichert und inspiriert mich zu diesem vorher zitierten „PMF“ *Altar Piece*. In New York City verwendet man solche ehemaligen Orte der religiösen Andacht für Diskotheken, Clubs und Einkaufszentren, was interessante Vergleiche eröffnet. In Europa werden diese „entweihten Orte“ vorwiegend der Kunst und der Kulturvermittlung überlassen. Die strukturellen Analogien zwischen Lesen, Beten, Shopping, Dancing, Clubbing, Psychotherapie, Glaube, Drogen, Sex und Kunst sind faszinierend und wissenswert. Ich versuche wenig zu hierarchisieren, obwohl mir die Unterschiede der Logik der Dinge nicht entgehen, die ja immer gesellschaftlicher, ökonomischer und politisch-ideologischer Natur sind. Im Beichtstuhl zu sitzen, ist „mehr oder weniger“ kostenlos, 45 Minuten Psychoanalyse allerdings gibt es nicht umsonst; einen authentischen Warhol an die Wand zu hängen, ist aufwendiger, als eine aus Kunststoff gepresste Madonna aufs Nachtkästchen zu stellen. Die Zusammenhänge von Alfred Jarry, Duchamp, DADA und Artaud werden anders vermittelt und beschrieben als das Verhältnis von Madonna und Lady Gaga. Aber generell finde ich alles spannend, New York genauso wie das Vorarlberger Walsertal, wo ich diesen Sommer einen ganzen Monat mit meiner Familie verbringen möchte.

HE: Du sprichst hier die religiösen Anspielungen im Werk Jarrys an: Ebenso wie er gegen die neue Fortschritts- und Technikgläubigkeit vorgeht oder die romantische Liebe dem sportlichen Rekordwahn opfert, werden auch die katholischen Dogmen und die christliche Symbolik zur Zielscheibe von Jarrys literarischen Subversionen. Abgesehen von der schon erwähnten Travestie der Passion Christi als Sportereignis wäre da auch die fatale Umarmung von Mensch und Maschine als Ende des Supermanns auf einem elektrischen Stuhl, mit einer Dornenkrone auf seinem Haupt. Wie interpretierst du diesen blasphemischen Zug im Werk Jarrys? Würdest du zustimmen, dass du diese Profanisierung der Christologie eigentlich spielerisch weiterspinnst, wenn du etwa den Bogen von der Kreuzigungsmetaphorik zu Duchamps letztem Werk *Étant donnés* (1946–1966) schlägst?

RG: Ich stimme dir zu, verstehe aber nicht alles. Ich kann mir nur schwer vorstellen, dass die eingeschworene kanonisierte, akademische Duchamp-Rezeption sich an der Neuinterpretation der *Étant donnés* als Masturbationsfilm erfreuen wird – *Étant donné, Use a Bicycle* (2011, S. 42 f.) –, in dem eine Frau sich mit einem Fahrrad befriedigt. Auch kann ich belächelt werden, wenn ich ebendiese Arbeit aus dem Philadelphia Museum of Art mit einem Fahrradvierteilungsschema assoziiere und so auf die mittelalterliche Foltertechnik verweise, dabei ein feminines erotisiertes Opfer verwende und Fahrräder statt Pferde ziehen lasse, wie das im Theaterstück *Ce qui roule* (Paris 2008) passierte. Auch könnte man mir als Mann vorwerfen, dass ich



Rainer Ganahl, sketch for the *Perpetual Motion Food Altar Piece*, 2012



Marcel Duchamp, *Given: 1. The Waterfall, 2. The Illuminating Gas ... (Étant donnés: 1° la chute d'eau, 2° le gaz d'éclairage ...)*, 1946–1966, Philadelphia Museum of Art, gift of the Cassandra Foundation



Rainer Ganahl, *Ce qui roule – That which rolls – Early Forms of Rollin' Rock*, Paris 2008

film, gelatin silver prints or stained glass window techniques. For this reason, I'm not afraid of encounters with traditional artifacts up in the Alps in the context of my work as a contemporary artist. Currently I'm working on two exhibitions that will be held in former churches and I'm not the least bit nervous about it. On the contrary – the context is enriched by the location and this has inspired me to create the “PMF” *Altar Piece* that I mentioned before. In New York City, such former sites of religious devotion are used for discothèques, clubs and shopping malls, which opens up interesting comparisons. In Europe, such deconsecrated sites are usually given over to the purposes of art or cultural education. The structural analogies between reading, praying, shopping, dancing, clubbing, psychotherapy, faith, drugs, sex and art are fascinating and worth knowing about. I try to hierarchize as little as possible, although the differences in the logic of things, which are always societal, economic, political and ideological in nature, don't escape me. Sitting in a confessional is relatively free of charge; 45 minutes of psychoanalysis certainly isn't; hanging an authentic Warhol on the wall costs a lot more than placing a plastic Madonna on your bedside table. The connections between Alfred Jarry, Duchamp, Dada and Artaud are communicated and described differently than the relation between Madonna and Lady Gaga. But in general, I find everything exciting, be it New York or the Walsertal valley in Vorarlberg, where I plan to spend a whole month this summer with my family.

HE: You've been talking here about the religious references in Jarry's work: Just as he disparages the new faith in progress and technology or sacrifices romantic love to an obsession with breaking athletic records, his literary subversions also target Catholic dogmata and Christian symbolism. Apart from the aforementioned travesty of the Passion of Christ as a sport event, there is also the fatal embrace of man and machine as the end of the “supermale” on an electric chair, with a crown of thorns on his head. How do you interpret this blasphemous aspect of Jarry's work? Would you agree that you playfully carry this profanation of Christology further when, for example, you make a connection between crucifixion imagery and Duchamp's last work *Étant donnés* (Given, 1946–1966)?

RG: I agree with you, but I don't understand everything. It's hard for me to imagine that the reinterpretation of *Étant donnés* as a masturbation film – *Étant donné, Use a Bicycle* (2011, pp. 42 f.) – in which a woman masturbates with a bicycle, would do the canonized, academic reception of Duchamp some good. People might laugh at me when I associate this same work, which is in the Philadelphia Museum of Art, with quartering by bicycles and thereby allude to the medieval method of torture, using a feminine, eroticized victim and bicycles instead of horses, as in the theater performance *Ce qui roule* (Paris, 2008). Since I am a

noch nie etwas von Repräsentationspolitik und Feminismus gehört hätte. Dem durchschnittlichen Fahrradfreund dürften mitunter solche Radfantasien ebenfalls zu grotesk und bizarr erscheinen. Tatsächlich ist es so, dass alle hier verwendeten Elemente Assoziationen herstellen. Das Rad und die Masturbation verweisen sowohl auf Duchamps Schokoladenmahlwerk als auch auf den Körper als Ort und Quelle der Befriedigung und Freuden wie auch der Qualen und des Schmerzes. Das Christentum ist groß im Business des Verwaltens, Reglementierens und Versprechens von körperlichen und seelischen Freuden und Pein. An Blasphemie per se bin ich nicht interessiert, jedoch an mir produktiv erscheinenden Neuinterpretationen gegebener Dinge und Situationen. Wer nur irgendwie beobachtend und mit Erfahrung zu denken in der Lage ist, sollte wissen, dass sich Orte, Gegenstände und Traditionen nur durch neue, abweichende, ingeniose Anschauungsweisen ein Überleben sichern und nur so anschlussfähig bleiben können. Das ist in der Liebe genauso wie in der Philosophie, der Kirche und im Einkaufszentrum.

HE: Die Erotisierung der Maschine bzw. die Mechanisierung des Körpers sind durchgängige Leit motive bei Jarry ebenso wie bei Marcel Duchamp. Würdest du deine Fahrrad-Arbeiten in der Tradition der Junggesellenmaschine sehen, die von Jarry erfunden und später von Duchamp mit *Le Grand Verre* (*Das Große Glas*) konstruiert wurde?

RG: Genau, allerdings mit den gerade angedeuteten Abweichungen und Genderverschiebungen. Man darf nicht vergessen, dass wir mittlerweile alle Kinder von Foucaults Techniken des Wissens und der Sexualität sind und uns seit Kant, Hegel, Marx und Freud bewusst sein muss, dass es keine Unmittelbarkeit gibt und sei sie noch so amourös und erotisch.

HE: Deine künstlerische Arbeit erscheint als undogmatisches, offenes System, als permanente Produktion mit unterschiedlichsten, oftmals anachronistischen Mitteln, mithilfe derer du lustvoll historische Fakten, Anekdoten und poetische Projektionen verknüpfst. Arbeiten wie die phallusförmigen Porzellanskulpturen (S. 63–65) als Hommage an Jarrys überpotente Romanfigur *Le Surmâle* sind in einem betont dilettantischen Duktus ausgeführt, der eine schelmische Leichtigkeit vermittelt. Was hältst du von der Idee des Dilettantismus (ganz im Sinne von lateinisch *delectare* „sich erfreuen“) als künstlerische Strategie? Welchen Stellenwert nimmt bei dir grundsätzlich die Materialisierung deiner Konzepte und Ideen ein?

RG: Mir bleibt keine andere Wahl, denn ich habe nur sogenannte „linke Hände“ (sorry, Linkshänder), wenn ich etwas selber ausführen möchte. Obwohl ich mich sechs Jahre lang mit der Legitimität von Kunstakademien als sozialer und rechtlicher Buffer umgab, blieb ich allen handwerklichen, zeichnerischen und bildhauerischen Veranstaltungen fern. Das zog mich damals nicht im geringsten an. Heute habe ich daran Freude. Vor etwa einem Monat griff ich auch das erste Mal zu Pinsel und Ölfarben für die Performance



Marcel Duchamp, **The Chocolate Mill** (*La broyeuse de chocolat*), 1914, part of the **Box in a Valise** (*Boîte-en-valise*), 1941



Marcel Duchamp, **The Bride stripped bare by her Bachelors, even** (*The Large Glass*) (*La mariée mise à nu par ses célibataires, même* (*Le Grand Verre*)), 1915–1923, Philadelphia Museum of Art, bequest of Katherine Sophie Dreier

man, people could, of course, accuse me of having never heard anything about the politics of representation and feminism. And average bicycle fans might also find such bicycle fantasies too grotesque and bizarre. One thing we can take as given is that all the elements used here can easily be adapted to other contexts. The wheel and the masturbation make reference to Duchamp's chocolate grinder as well as to the body as a place and source of satisfaction as well as of torment and pain. Christendom is great at the business of administrating, regulating, and making promises of physical and spiritual joys and suffering. I am not interested in blasphemy as such, but I am interested in new interpretations of given things and situations if they appear to me to be productive. Anyone who is at all capable of thinking on the basis of observation and experience should know that the only way places, things and traditions can be sure of surviving is through new, divergent, ingenious points of view, and that is also the only way they can be adapted to new contexts and situations. This is equally true for love, philosophy, the Church and shopping malls.

HE: The eroticization of the machine and the mechanization of the body are constant leitmotifs in Jarry's work as well as in that of Marcel Duchamp. Would you consider your bicycle works to be in the tradition of the bachelor machine that was invented by Jarry and later constructed by Duchamp in *Le Grand Verre* (*The Large Glass*, 1915–1923)?

RG: Exactly, but with the deviations and gender shifts I just mentioned. We mustn't forget that nowadays we are all children of Foucault's techniques of knowledge and of sexuality, and that since Kant, Hegel, Marx and Freud, we must be aware that there is no immediacy, no matter how amorous and erotic.

HE: Your artistic work appears to be an undogmatic, open system, constant production using a wide variety of often anachronistic means, with the help of which you joyfully link historical facts, anecdotes and poetic projections. Works like the phallus-shaped porcelain sculptures (pp. 63–65) that are a homage to the overly virile title figure of Jarry's novel *Le Surmâle* are executed in a demonstratively dilettante style that communicates an impish lightness. What do you think of the idea of dilettantism (in the sense of its Latin root *delectare*, meaning "to take delight in") as an artistic strategy? What fundamental significance do you attach to the materialization of your concepts and ideas?

RG: I have no other choice, because I have what in German you might call "two left hands" (my apologies to all left-handers) when I attempt to execute a work myself. Although I spent six years in the environment of art academies, whose legitimacy served me as a social and legal buffer, I stayed away from all the courses in technique, drawing and sculpture.

Painting a Pighead in front of a Giorgio Morandi und malte so gut ich konnte ein Dutzend Ölgemälde in etwa 20 Minuten. Das hat viel Spaß gemacht. Wenn man immer dasselbe Motiv wiederholt, wird man auch schnell besser: bis dato habe ich mich neben ein paar Konstruktions- und Produktionszeichnungen – etwa für den *Credit Crunch* – mehr oder weniger nur an Penissen, Glocken, Duchamps *Avoir l'apprenti dans le soleil*-Zeichnungen, und Schweinsköpfen versucht. C'est tout.

HE: Du unternimmst die Zeitreise in die Ära der Fahrradpionierzeit im auslaufenden 19. Jahrhundert, als das Fahrrad zum Meilenstein für die Mobilität der Massen, für die Dynamisierung des Lebens, der Geschlechter und der Klassen avancierte. Inwieweit dient dir die Rückschau in die Ära Jarrys und die Anfänge der Avantgarden dazu, das aktuelle Potenzial des Fahrrads auszuloten? Worin liegt der utopische Gehalt des Fahrrads heute?

RG: Es ist vielleicht weniger das Fahrrad selbst, sondern der Einsatz des Fahrrads und die Infrastruktur um das Fahrrad herum sind es, die noch viel an utopischem Potenzial einzuklagen haben. Die heutigen Städte sind mehr oder weniger alle nach den Ansprüchen des Autoverkehrs gestaltet. Das sollte revidiert werden und es gilt, die Parität von Fahrrad und Auto in der Aufteilung der Straßenflächen anzustreben, was ja in meinem *Fahrrad-Manifest* (www.bicyclemanifesto.info, 2011, S. 88–93) nachdrücklich gefordert wird. Nun, Alfred Jarry ist eine sehr bemerkenswerte Figur, die trotz ihrer anerkannten Wichtigkeit im Theater, in der Kunstgeschichte noch nicht den verdienten Stellenwert eingenommen hat. Duchamps Bezüge auf Jarry sind sehr aufschlussreich, aber kaum einem breiteren Publikum bekannt. Sehr viele seiner konzeptuellen Ansätze finden sich bei Jarry bereits klar ausformuliert. Sei das nun die Genderambivalenz, die (Pata)physik, die ja bei Duchamp immer Jarry'sche Züge hat, etwa seine *3 Standard Stoppages* (1913–14), die von mir aufgegriffenen *Étant donnés*-Arbeiten, das Fahrrad, die Maschinenlogik, das *Belle Haleine* (*Schöner Atem*, 1921), das an das „PMF“ erinnert – all das und noch viel mehr ist Teil eines Einflussbereiches, der nicht nur mich heute noch interessiert. Fest steht, dass die Bedeutung des Fahrrads in all den von dir angedeuteten Dimensionen uns heute schon lange nicht mehr bewusst ist. Wir sind verwundert, überlegen uns allerdings recht wenig, wenn bei Duchamp wie auch bei vielen anderen Künstlern Fahrräder und andere primitive Maschinen in der künstlerischen Produktion auftauchen – also alles Dinge, die Jarry in seinen laufend veröffentlichten Schriften einer damals von ihm faszinierten offenen Künstlerschaft hinterließ, die dabei war, dem Ersten Weltkrieg entgegenzueifern. Paris war damals das Epizentrum der Moderne. Jarry frequentierte dort die wichtigsten Salons der Literaturszene, wo seine Schriften veröffentlicht, gelesen, diskutiert und mit dem Mythos einer delirierenden, selbstvergessenen Person umspinnen wurden, einer tragisch-komischen, skurril-ideosynkratischen



Rainer Ganahl, **Painting a Pighead in front of a Giorgio Morandi, Testa di Maiale 1**, Bologna 2012



Marcel Duchamp's studio in New York, 33 West 67th Street, 1917–18, part of the **Box in a Valise (Boîte-en-valise)**, 1941



Marcel Duchamp, **Beautiful Breath: Veil Water (Belle Haleine: Eau de Voilette)**, 1921
Private collection

They didn't appeal to me in the least. Today I take delight in everything. About a month ago I had recourse to brush and oil paints for the first time, for the performance *Painting a Pighead in front of a Giorgio Morandi*, and did a dozen oil paintings as well as I could in about 20 minutes. I really enjoyed that. When you repeat the same motif again and again, you improve quickly: to date, apart from a few preparatory drawings for constructions and productions – for the *Credit Crunch*, for example – I have more or less only attempted to draw penises, bells, Duchamp's *Avoir l'apprenti dans le soleil*-drawings and pig's heads. C'est tout.

HE: You undertake a journey back in time to the era of the bicycle pioneers at the end of the 19th century, when the bicycle became a milestone for the mobility of the masses, for the vitalization of life, of the sexes and of the classes. To what extent does looking back at Jarry's era and the beginnings of the avant-garde help you to probe the current potential of the bicycle? What constitutes the utopian capacity of the bicycle today?

RG: It is perhaps not so much the bicycle as such that is utopian, but rather the use of the bicycle and the infrastructure surrounding it: there's still a lot of utopian capacity there. Today's cities are more or less all geared to cars. That needs to be revamped; we need to aim for equality between the bicycle and the car on road surfaces, a demand that is expounded at length in my *Bicycle Manifesto* (2011, www.bicyclemanifesto.info, pp. 88–93). You know, Alfred Jarry is a truly remarkable figure, who, despite his recognized importance in theater, has not been given his rightful place in the history of art. Duchamp's references to Jarry are very illuminating, but are not really known to the public at large. Very many of his conceptual approaches were already clearly formulated by Jarry. Be it gender ambivalence, (Pata)physics, which in Duchamp always shows Jarry's influence – for example his *3 Standard Stoppages* (1913–1914), the *Étant donnés* works, on which I have based works of my own, the bicycle, the logic of machines, the *Beautiful Breath: Veil Water* (1921), which is reminiscent of the "PMF" – all that and much more is part of an area of influence that even today is of interest not only to me. Even the significance of the bicycle in all the aspects you have mentioned has long since escaped us. We are amazed, or at least don't give it much thought, when, in artistic works by Duchamp, as well as by many other artists, we discover bicycles and other primitive machines – in other words, all those things that Jarry, in the writings he published one after another, bequeathed to the open-minded artists who were fascinated by him at the time, artists who were rushing headlong towards the First World War. At that time, Paris was the epicenter of modernism. Jarry frequented the most important salons of Parisian literary circles; it was in Paris that his writings were published, read, discussed and became imbued with

Person, die 1907 mit 34 Jahren viel zu früh der Kunstszene wegen Unterernährung, Alkohol- und Drogenkonsum entrissen wurde.

HE: Mit deinem eben erwähnten hoch aktuellen *Fahrrad-Manifest*, in dem du unter anderem die Umwidmung von 50 Prozent aller Straßen in Fahrradwege forderst, rekurrierst du auf die avantgardistische Diskursform par excellence. Du etablierst damit einen Aktivismus, der die avantgardistische Forderung nach einer Veränderung der Lebenspraxis durch Kunst in Erinnerung ruft – frei nach dem Motto „pratiquer la poésie“, wie es im ersten surrealistischen Manifest von André Breton heißt. Charakteristisch für die avantgardistischen Manifeste war jedoch, dass imaginärer Raum und politische Wirklichkeit zumeist getrennt blieben. In welchem Verhältnis stehen bei dir politischer Aktivismus und künstlerische Manifestation?

RG: Zuerst möchte ich kurz nur auf den kleinen, aber entscheidenden Unterschied aufmerksam machen, dass ich keine Fahrradwege fordere, die man den Fußgängern wegschnappt oder irgendwo dazu baut, sondern Bikeways, die zu 50 Prozent von den bereits existierenden Straßenflächen kommen müssen. Die Stadtstraßen sollen bis auf wenige Ausnahmen in der Mitte geteilt und dem Fahrrad oder E-Fahrradverkehr überlassen und durch eine Trennfläche markiert werden. Erst wenn die Leute verstehen, dass das Fahrradfahren im Stadtraum so gesichert und dadurch auch propagiert wird, werden die Leute im großen Stil auf das Rad zurückgreifen und die Radrevolution wird ausbrechen. Diese notwendige und als fahrradfreundlich ausgewiesene Infrastruktur soll im Verbund mit einem Straßenverkehr einhergehen, der komplizierter und teurer wird, sodass das Angebot Fahrrad auch weithin und durch alle Alters- und Sozialklassen genutzt wird. Im Gegensatz zu den futuristischen Manifesten rufe ich nicht zu Aggressionen oder Kriegen auf, stelle auch keine absurden Forderungen, sondern bestehe bestenfalls auf dem, was sowieso unvermeidlich ist. Meine Wunschliste entstammt keinem imaginären Künstlermenü, das ich irgendwie zusammenbrachte, sondern besteht aus klar erfüllbaren Vorstellungen, die mit der Technologie (E-Mobility für ältere Menschen) und den Verkehrs- und Nachhaltigkeitstrends der Zeit schon in der Luft liegen. Dazu nütze ich meine zeitlich und räumlich limitierte Visibilität als Künstler und formuliere etwas, das jeder engagierte Bürger zu tun in der Lage ist. Ich verstehe mich weder als Aktivist noch als künstlerischer Visionär, sondern als Bürger, als Fahrradfahrer, als Stadtmensch, der sich ab und zu aufgrund seiner Arbeit als ausstellender Künstler in die Nähe von Politikern und mitentscheidenden Urbanisten stellen darf und hie und da noch um seine Meinung gefragt wird. Auch hilft das Internet, wo jeder zum Blogger werden kann. Mein Fahrrad-Manifest kann unter www.bicyclemanifesto.info aufgerufen werden.

the myths surrounding his hallucinating, self-deceiving person: a tragicomic, bizarre, idiosyncratic man who in 1907, at the age of only 34, was lost to the world far too soon as the result of undernourishment, excessive alcohol consumption and drug abuse.

HE: In your highly topical *Bicycle Manifesto*, which you just mentioned and in which you demand, among other things, the rezoning of 50 percent of all roads as bicycle ways, you have recourse to the avant-garde form of discourse par excellence. You thereby establish an activism that is reminiscent of the avant-garde call for social change through art – something along the lines of “pratiquer la poésie,” as it was called in the first Surrealist Manifesto by André Breton. However, one characteristic of the avant-garde manifestos was that the sphere of imagination was usually kept separate from political reality. What is the relation between political activism and artistic manifestation as far as you are concerned?

RG: First I'd like to briefly call attention to the small but important difference that I'm not demanding that space be taken away from pedestrians, or that they be forced to give it up, in order to create bicycle paths, but rather that bikeways should comprise 50 percent of the already existing road surface. With only a few exceptions, city roads should be divided in the middle and one half should be given over to bicycles or e-bike traffic, and this should be marked by a divisional surface. Only after people understand that bicycle riding in the city has been made safe in this way, and is being propagated as such, will they start using bikes on a grand scale and the bicycle revolution can begin. This necessary and demonstrably bike-friendly infrastructure needs to be instituted in tandem with a car traffic infrastructure that is more complicated and more expensive, so that the use of bicycles can be continued and can spread to all age groups and social classes. In contrast to the futurist manifestos, I call for neither aggressions nor wars and make no absurd demands, but at best insist on that which is already inevitable. My wish list doesn't originate from some imaginary artist's menu that I have somehow cooked up; it consists of clearly accomplishable ideas that, with available technology (e-mobility for elder persons) and the traffic and sustainability trends of our time, are already within reach. I simply use my temporally and spatially limited visibility as an artist and articulate something that every committed citizen is also capable of articulating. I see myself neither as an activist nor as an artistic visionary, but as a citizen, a bicycle rider, a city dweller, who once in a while, because of his work as an exhibiting artist, has the opportunity to get close to politicians and urbanists involved in decision making, and from time to time is also asked for his opinion. Another thing that is helpful is the Internet, where anyone can become a blogger. My *Bicycle Manifesto* can be found at www.bicyclemanifesto.info.



The Passion considered as an Uphill Bicycle Race or I wanna be Alfred Jarry, 2011
Photographs made during video production, 70 x 100 cm or 100 x 70 cm, ed. of 6

← ↓ →



The Passion considered as an Uphill Bicycle Race or I wanna be Alfred Jarry, 2011
Photographs made during video production, 70 × 100 cm each, ed. of 6

↓ →



Die Passion betrachtet als ein Bergradrennen

The Passion considered as an Uphill Bicycle Race

Alfred Jarry

Barabbas sagte in letzter Minute ab.

Rennleiter Pilatus zog seine Wasseruhr, wobei er sich die Hände bespritzte –, sofern er nicht schlichtweg hineinspuckte – und gab das Zeichen zum Start.

Jesus raste los. Auf Teufel komm raus.

Damals, so der bieder gute Sportreporter Matthäus (der Heilige), war es üblich, Radrennfahrer am Start mit der Geißelrute zu dreschen, so wie es unsere Kutscher mit ihren Zugmähren zu halten pflegen. Der Geißel eignet eine ebenso stimulierende wie massierende Wirkung. Jesus, in Hochform, trat also mächtig in die Pedale, und schon geschah's: eine Dornenstreu, quer über den Weg gebreitet, durchlöcherte den Mantel seines Vorderrads.

Nachgebildet ist diese veritable Dornenkrone heute in den Auslagen der Zweiradhändler – als Werbung für pannenfeste Reifen. Der Pneu von Jesus, ein Single Tube für Normalbelag, war es nicht.

Die beiden Schächer, die unter einer Decke steckten, zogen davon.

Dass Nägel im Spiel gewesen seien, ist erdichtet. Was wir auf einschlägigen Darstellungen sehen können, sind sogenannte Ruckzuck-Reifenheber.

Indes sollten wir zuerst von den Stürzen berichten. Und vorher einigermaßen die Maschine beschreiben.

Der Fahrradrahmen ist eine verhältnismäßig junge Erfindung. Man schrieb das Jahr 1890, als die ersten Rahmenfahrräder aufkamen. Davor bestand der Leib der Maschine aus zwei rechtwinkelig verschweißten Rohren – man sprach demgemäß vom Streckleib- oder Kreuzfahrrad. Nach dem Reifenplatzer lief Jesus den Berg zu Fuß hoch, indem er sein Gestell oder, wenn man so will, sein Kreuz auf die Schulter nahm.

Zeitgenössische Holzschnitte, basierend auf Fotografien, geben die Szene wieder. Infolge des weithin bekannt gewordenen Unfalls, mit dem das Passionsrennen ein so unrühmliches Ende nahm (dem der ähnlich geartete Unfall des Grafen Zborowski, fast auf den Jahrestag genau am Anstieg nach La Turbie geschehen, wieder Aktualität verschafft), soll der Radrennsport auf Anordnung des Präfekten eine Zeitlang verboten gewesen sein. Dies erklärt, warum die Illustrierten bei der Wiedergabe der berühmten Szene recht phantastische

Barabbas, slated to race, was scratched.

Pilate, the starter, pulling out his clepsydra or water clock, an operation which wet his hands unless he had merely spit on them – Pilate gave the send-off.

Jesus got away to a good start. By hook or by crook.

In those days, according to the excellent sports commentator St. Matthew, it was customary to flagellate the sprinters at the start the way a coachman whips his horses. The whip both stimulates and gives a hygienic massage. Jesus, then, got off in good form, but he had a flat right away. A bed of thorns punctured the whole circumference of his front tyre.

Today in the shop windows of bicycle dealers you can see a reproduction of this veritable crown of thorns as an ad for puncture-proof tyres. But Jesus's was an ordinary single-tube racing tyre.

The two thieves, obviously in cahoots and therefore "thick as thieves" took the lead.

It is not true that there were any nails. The three objects usually shown in the ads belong to a rapid-change tyre tool called the "Jiffy."

We had better begin by telling about the spills; but before that the machine itself must be described.

The bicycle frame in use today is of relatively recent invention. It appeared around 1890. Previous to that time the body of the machine was constructed of two tubes soldered together at right angles. It was generally called the right-angle or cross bicycle. Jesus, after his puncture, climbed the slope on foot, carrying on his shoulder the bike frame, or, if you will, the cross.

Contemporary engravings reproduce this scene from photographs. But it appears that the sport of cycling, as a result of the well-known accident which put a grievous end to the Passion race (and which was brought up to date almost on its anniversary by the similar accident of Count Zborowski on the Turbie slope) the sport of cycling was for a time prohibited by state ordinance. That explains why the illustrated magazines, in reproducing this celebrated scene, show bicycles of a rather imaginary design. They confuse the machine's cross frame with that other cross, the straight handlebar. They represent Jesus with his hands spread on the handlebars, and it is worth mentioning in this connection that Jesus rode lying flat on his back in order to reduce his air resistance.

Note also that the frame or cross was made of wood, just as wheels are to this day.

The Passion considered as an Uphill Bicycle Race or I wanna be Alfred Jarry, 2011
 Drawings, ink on paper, 29.7 x 42 cm each

↓ →

LA PASSION CONSIDÉRÉE
 COMME COURSE DE CÔTE
 THE PASSION CONSIDERED
 AS AN UPHILL BICYCLE
 RACE
 DIE PASSION ERSTEN ALS
 HILFRADEHILFEN BETRACHTET

1901 AJ

I WANNA BE
 ALFRED JARRY

1901 CAJ

PILATE ADMITTED TO CONFESSION OF GUILT
 BARABAS THREE MENHOLD BROTHERS FOR PASCAL
 AND THOSE WHOSE FEELING OF GUILT
 IN PLACE OF JESUS
 ST. MATTHEW EARLY TRINITY OF THE TRINITY OF JESUS
 IRIS VJ CRASHED DOWN OF THE TRINITY

AJ 1901 THE PASSION CONSIDERED AS UPHILL BICYCLE RACE

CLYPSYDRA
 WATERCLOCK



AJ THE PASSION

COUNT ZBOROWSKI
 WAS KILLED WHEN HIS
 CAR CRASHED DURING
 LA TURBIE HILL CLIMB 1903


1903 AJ

AI



DRAKIENNE
 IRIS NO PEDALS

GOLGATHA



CAVARY
 PLACE OF
 THE SKULL
 CRUCIFIXION
 OF CHRIST

AJ 1903 LA PASSION CONSIDÉRÉE COMME COURSE DE CÔTE

Fahrräder erfanden. Sie verwechselten das Kreuz des Maschinenleibs mit dem Holzbalkenkreuz und bildeten Jesus mit am Balken gespreizten Händen ab. Notabene 1: Jesus fuhr – aus aerodynamischen Erwägungen – auf dem Rücken liegend.

Notabene 2: Der Rahmen bzw. das Kreuz der Maschine war wie manche Felgen von heute aus Holz gefertigt.

Zu Unrecht wurde behauptet, es habe sich bei Jesus' Maschine um eine *Draisine* gehandelt, ein für Steigungen, wie sie bei einem Bergrennen zu bewältigen sind, doch recht unwahrscheinliches Gerät. Alten, cyclophilen Hagiografen zufolge – Gregor von Tours, Irenäus von Lyon, der heiligen Brigitta – war das Kreuz mit einer Vorrichtung versehen, die sie als *suppedaneum* bezeichnen. Man muss kein großer Kirchengelehrter sein, um dies mit „Pedal“ zu übersetzen.

Justus Lipsius, Justinus, Bosius und Erycius Puteanus beschreiben ein weiteres Zubehör, das man, wie 1634 Cornelius Curtius berichtet, auch an japanischen Kreuzen vorfindet: einen Übersteher aus Holz oder Leder, dem der Radfahrer rittlings aufhockt – eindeutig der Sattel.

Im Übrigen sind diese Beschreibungen nicht weniger unzuverlässig als die moderne Fahrraddefinition der Chinesen: „Kleines Maultier, das an den Ohren gelenkt und zum Zwecke der Fortbewegung mit Fußritten bearbeitet wird.“

Den eigentlichen Rennbericht werden wir abkürzen, ist er doch in Fachpublikationen sowie in den bildnerischen Künsten ad hoc errichteter Bauten ausführlich dargestellt.

Auf dem recht harten Anstieg hinauf nach Golgatha gab es vierzehn Kehren. In der dritten ging Jesus zum ersten Mal zu Boden. Seine Mutter – sie saß auf der Tribüne – geriet in Aufregung.

Der wackere Schrittmacher Simon von Kyrene, der – wäre die Dornenpanne nicht passiert – Jesus hätte in den Windschatten nehmen und „ziehen“ sollen, schulterte sein Gerät.

Jesus schulterte nichts und schwitzte dennoch. Dass eine Zuschauerin ihm das Antlitz wischte, ist nicht verbürgt; fest steht aber, dass der Reporterin Veronika mit ihrer Kodak ein Schnappschuss gelang.

Seine zweite Bauchlandung erlitt Jesus in der siebenten Kehre, auf glitschigem Pflaster. In der elften rutschte er auf einer Schiene aus.

In der achten schwenkten israelitische Halbweltdamen ihre Taschentücher.

Der bedauerliche Unfall, von dem man weiß, ereignete sich in der zwölften Kehre. Jesus lag zu diesem Zeitpunkt Kopf an Kopf mit den beiden Schächern. Man weiß auch, dass er das Rennen in der Luft fortsetzte – dies aber gehört nicht mehr zu unserem Thema.



The Passion considered as an Uphill Bicycle Race or I wanna be Alfred Jarry, 2011

A few people have insinuated falsely that Jesus's machine was a *draisienne*, an unlikely mount for a hill-climbing contest. According to the old cyclophile hagiographers, St. Irene, St. Gregory of Tours, and St. Briget, the cross was equipped with a device which they name *suppedaneum*. There is no need to be a great scholar to translate this as “pedal.”

Justus Lipsius, Justinian, Bosius, and Erycius Puteanus describe another accessory which one still finds, according to Cornelius Curtius in 1634, on Japanese crosses: a protuberance of leather or wood on the shaft which the rider sits astride – manifestly the seat or saddle.

This general description, furthermore, suits the definition of a bicycle current among the Chinese: “A little mule which is led by the ears and urged along by showering it with kicks.”

We shall abridge the story of the race itself, for it has been narrated in detail by specialized works and illustrated by sculpture and painting visible in monuments built to house such art.

There are fourteen turns in the difficult Golgotha course. Jesus took his first spill at the third turn. His mother – who was in the stands – became alarmed.

His excellent trainer, Simon the Cyrenian who – but for the thorn accident – would have been riding out in front to cut the wind, carried the machine.

Jesus, though carrying nothing, perspired heavily. It is not certain whether a female spectator wiped his brow, but we know that Veronika, a girl reporter, got a good shot of him with her Kodak.

The second spill came at the seventh turn on some slippery pavement. Jesus went down for the third time at the eleventh turn, skidding on a rail.

The Israelite *demimondaines* waved their handkerchiefs at the eighth.

The deplorable accident familiar to us all took place at the twelfth turn. Jesus was in a dead heat at the time with the thieves. We know that he continued the race airborne – but that is another story.

Original French text: “La Passion considérée comme course de côte,” first published in: *Le Canard sauvage*, no. 4, 11–17 April 1903.



The Passion considered as an Uphill Bicycle Race or I wanna be Alfred Jarry, 2011
Video stills, video, 17 min

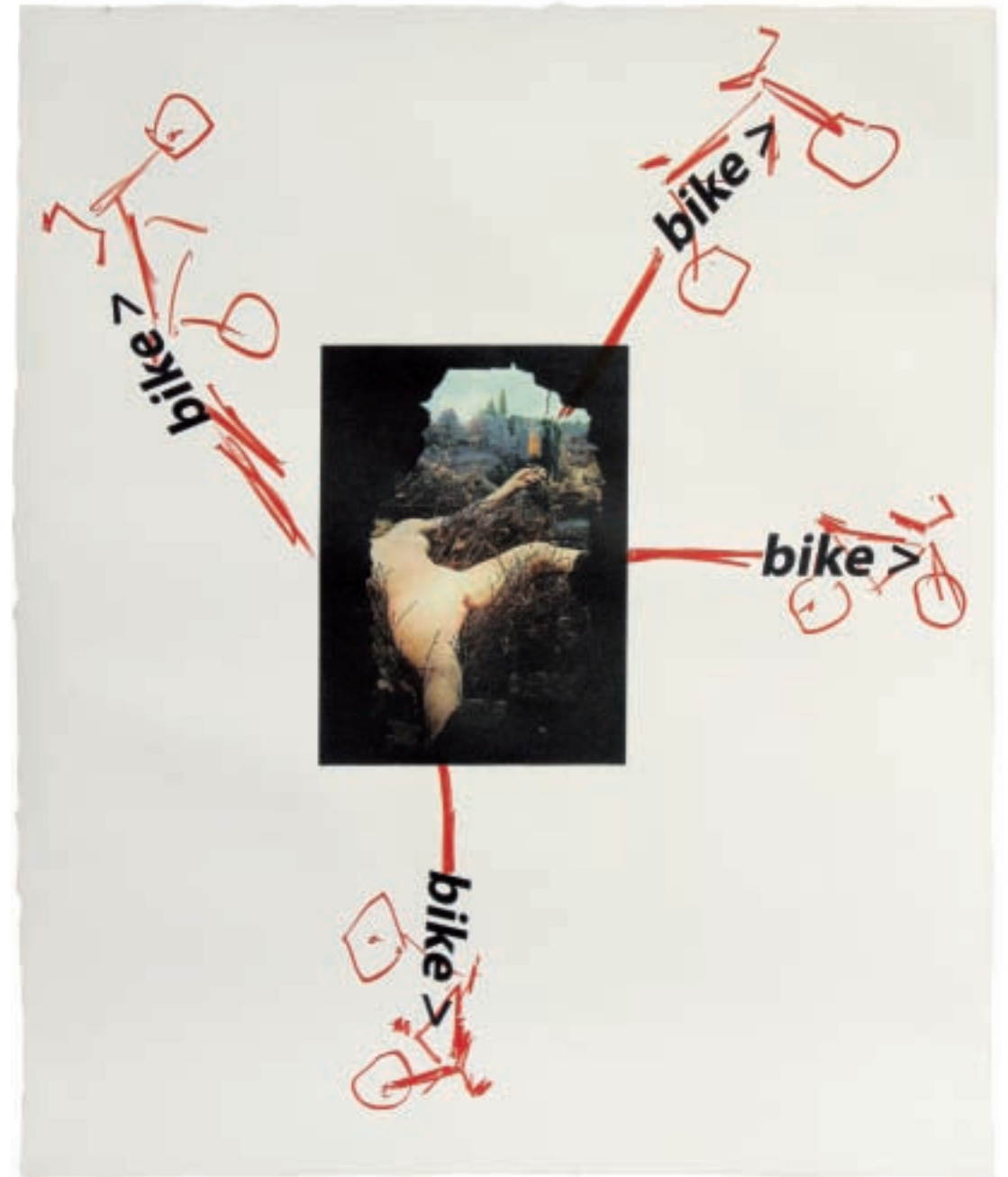
← ↓



The three objects usually shown in the ads



Étant donnée, Jesus Version, Bicycle Quartering, 2010
Lithograph, 76.5 x 64 cm, ed. of 10



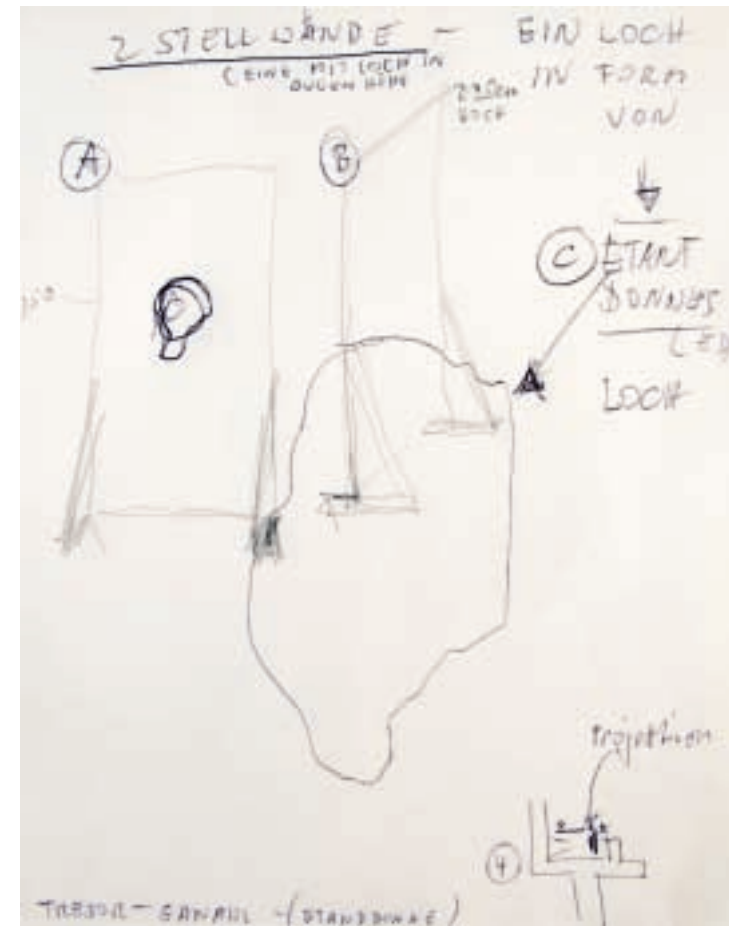


Étant donné, Use a Bicycle, 2011
 Film stills, 16-mm film, 12 min

←

Étant donné, Use a Bicycle, 2012
 Installation drawing, ball pen on paper, 27.9 x 21.6 cm

↓



Étant donné, **Bicycle Machine for Haflinger**
(Alpine Horses), 2008
Sculpture, 4 women bicycles, d 160 cm, h 120 cm
→



Étant donné, **Bicycle Machine for Haflinger (Alpine Horses)**, 2008
Photographs, 61 × 81 cm each, ed. of 6
Performance for the Institute for Alpine Affairs, Jenesien near Bozen, Italy
↓ →





Étant donné, **Street Corner Version, Bicycle Quartering**, 2007

Photographs, 61 × 81 cm each, ed. of 6

Street performance blocking an intersection, New York

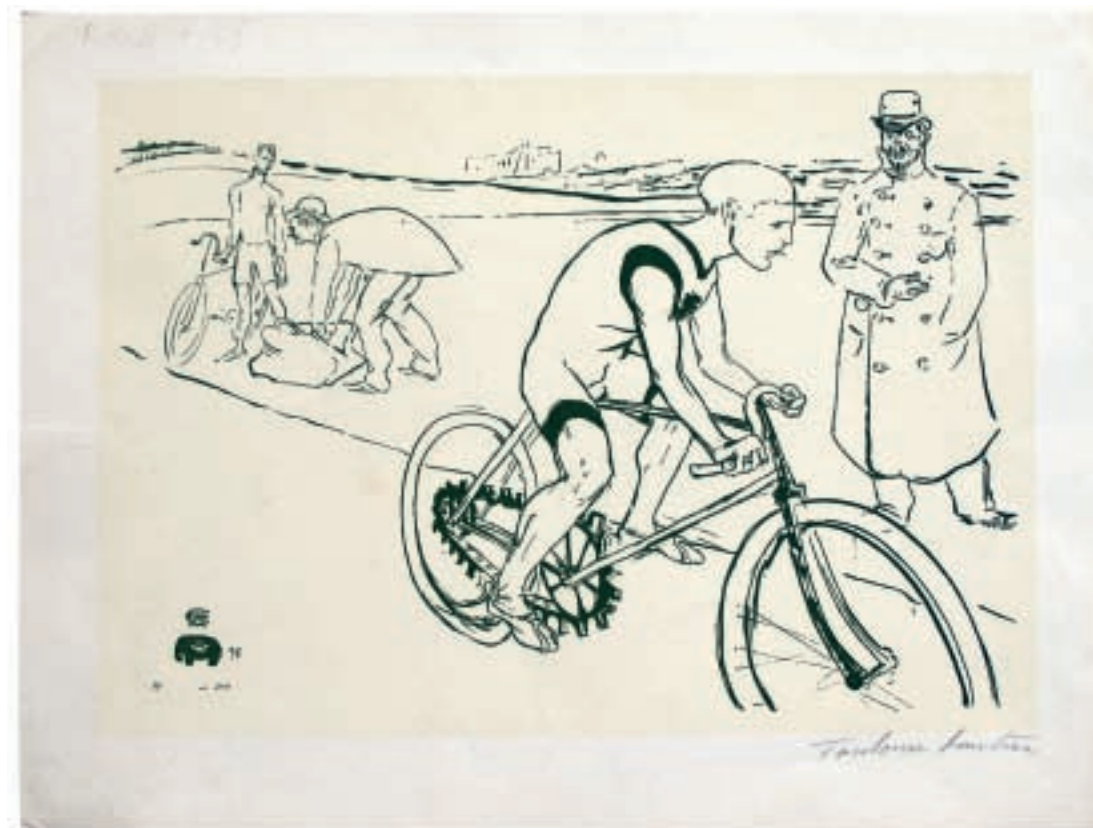
↓ →





**I wanna be Alfred Jarry, Cleveland –
Toulouse-Lautrec, 1896/1898/2011**
Silver print photograph, 24.1 x 30.5 cm, ed. of 5

Henri de Toulouse-Lautrec, Cycle Michael, 1896
Lithograph, 23.5 x 31.8 cm, sketch for Simpson chain advertisement poster
Collection Rainer Ganahl



I wanna be Alfred Jarry, Cleveland – Toulouse-Lautrec, 1896/1898/2011
Film stills, 16-mm film, 4 min 35 sec, ed. of 10

← ↓

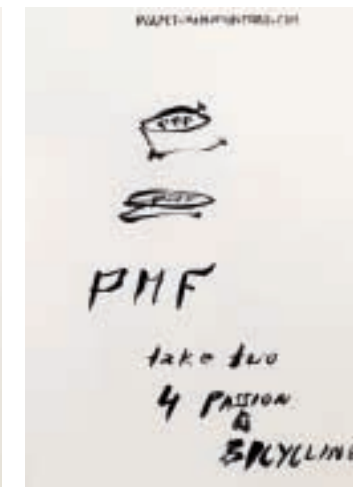


The Apprentice in the Sun, 1914/2012
Drawings, ink on paper, 42 × 29.7 cm each
↓ →



Perpetual Motion Food, I wanna be Alfred Jarry, 1902/2011
Drawings, ink on paper, 35 x 27.7 cm each

← ↓



PMF (Perpetual Motion Food), 1902/2010
Bronze, d 3 cm, h 1.5 cm

↓

I wanna be Alfred Jarry, 2010

Sculptures, dick, porcelain, d 5 cm, h 8.5 cm; dick, bronze, d 4 cm, h 12 cm
teacup/dick, porcelain, d 4 cm, l 13.5 cm; dick, porcelain, d 8.5 cm, h 13 cm

PMF (Perpetual Motion Food), 1902/2010

Porcelain, d 2 cm, h 1 cm, 4 pieces; bronze, d 3 cm, h 1.5 cm, 3 pieces

→



I wanna be Alfred Jarry, 2008

Film props for the video **Ce qui roule**, bronze, porcelain, marble

→



This film tells the story of the Brittany-born Alfred Jarry
 ... poet, cyclist, parapsychic ...
*Ce film raconte l'histoire du Breton Alfred Jarry,
 ... poète, cycliste, parapsychisme ...
 1873 - 1907*
*Le père du père UBU fit naître
 le principe de plaisir au sein de réalité.*
 The father of father UBU prioritized
 the principle of pleasure over that of reality



Ce qui roule – That which rolls – Early Forms of Rollin' Rock, 2008
 Video stills, video, 37 min, 70 x 100 cm each, ed. of 6

←

Ce qui roule – That which rolls – Early Forms of Rollin' Rock, 2008
 Photograph made during video production, 70 x 100 cm, ed. of 6

↓





Counting backwards, Approaching the Era of Alfred Jarry (1873–1907), 2011

19th century silver print photograph with woman rider in special bike confirm clothing; International Trade Center UNCTAD/GATT, *The Markets for Bicycles and Components*, Geneva 1978; Wolff tandem male-male bicycle fork, 1898

←

I wanna be Alfred Jarry, Vindex Bike-Dick, 1897/2011

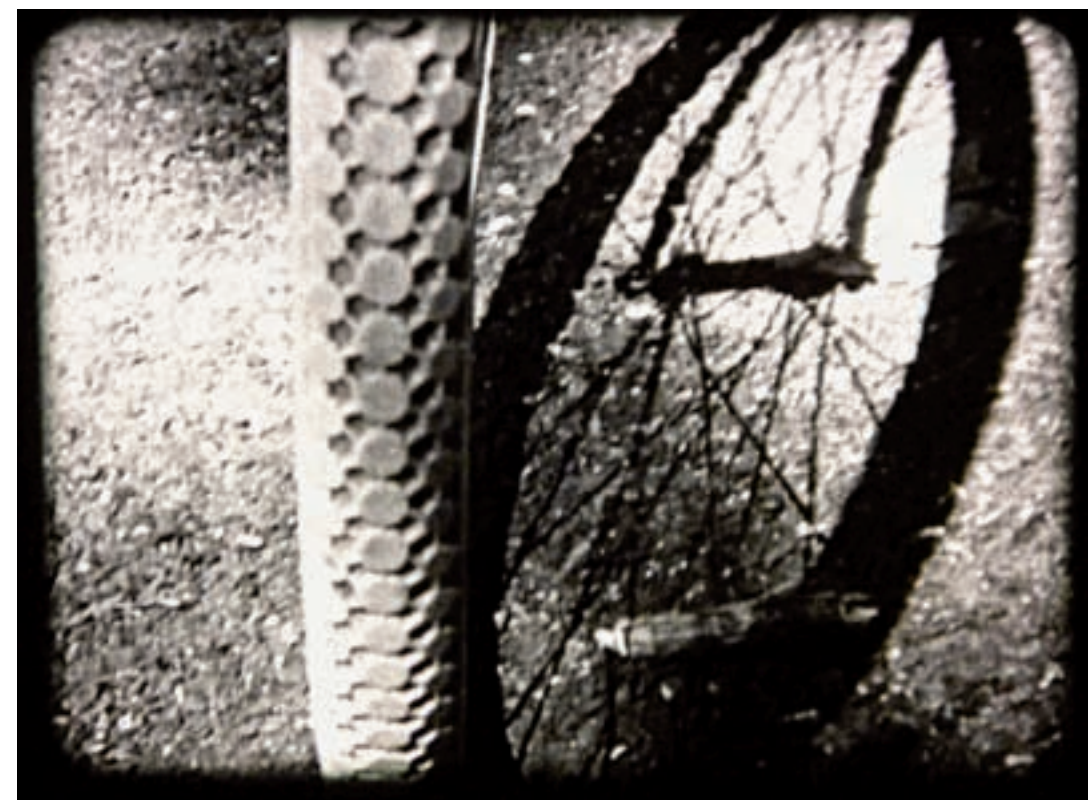
Film stills, 16-mm film, 6 min, Vindex bicycle, 1897, porcelain sculpture

↓ →





I wanna be Alfred Jarry, Vindex Bike-Dick, 1897/2011
Film stills, 16-mm film, 6 min, Vindex bicycle, 1897, porcelain sculpture
← ↓

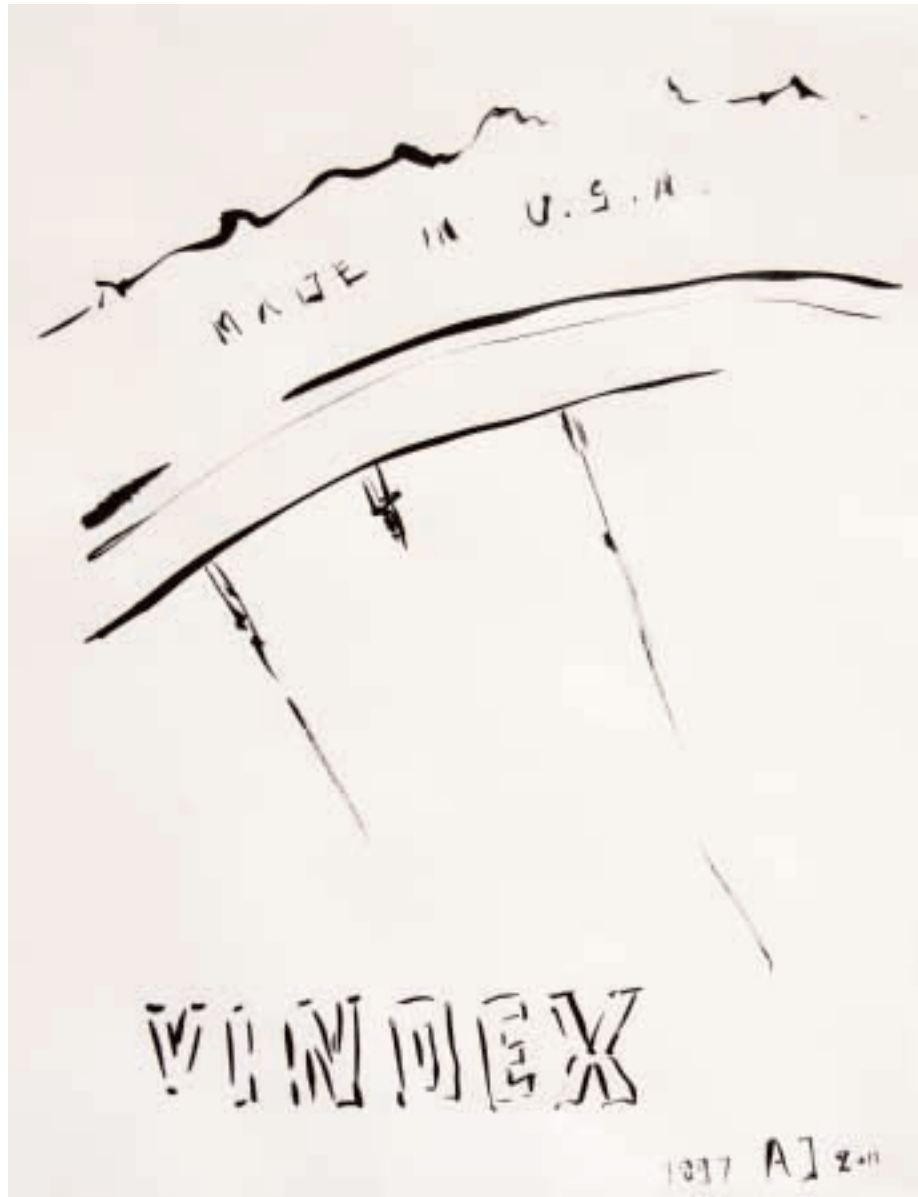




I wanna be Alfred Jarry, Vindex Bike-Dick, 1897/2011
Photograph made during film production, 100 × 70 cm, ed. of 6
←

I wanna be Alfred Jarry, Vindex Bike-Dick, 1897/2011
Drawings, ink on paper, 27.9 × 21.6 cm
↓





I wanna be Alfred Jarry, Vindex Bike-Dick, 1897/2011
 Drawing, ink on paper, 27.9 × 21.6 cm

←

I wanna be Alfred Jarry, 1897/2012
 Vindex-skidmark, silicone

↓

Counting backwards, Approaching the Era of Alfred Jarry (1873–1907), 2011
 Acetylene safety bicycle lamp, 1920/1930s; bicycle seat, 1950s; pre-war bicycle bell

→





Counting backwards, Approaching the Era of Alfred Jarry (1873–1907), 2011

Antique wood wheel 28"; antique 6 function farm or bike wrench; Napoleon bicycle badge, between 1895–1898
(The Napoleon-Jenkins Cycle Company, Chicago, was in business during the years 1895–1898.)

↓

Counting backwards, Approaching the Era of Alfred Jarry (1873–1907), 2012

Wolff American tandem wooden bicycle handlebar, 1898; 34 T Megagear chainring, 1990s/2000s;
short Kryptonite chain (produced since 1971; this is a left over part of a broken chain)

→



Red Hook Criterium No. 3, 2011
Silver print photographs, 24.1 x 30.5 cm each, ed. of 10
↓ →



Red Hook Criterium No. 3, 2011
Silver print photographs, 24.1 × 30.5 cm each, ed. of 10
↓ →



Fahrrad-Manifest

50 Prozent aller Straßen müssen in Bikeways umgewidmet werden

Bicycle Manifesto:

50 Percent of all Streets need to be converted into Bikeways

Rainer Ganahl

Moderne Städte wurden für Autos gemacht. Ältere Städte werden benutzt, als wären sie für Autos gemacht worden, mit Ausnahme kleiner Fußgängerzonen, die in Einkaufspassagen umgewandelt wurden. Fahrräder haben nirgends Platz.

In den letzten Jahren wurden in einigen Städten Radwege eingeführt. Das ist zwar ein guter Anfang, genügt aber noch lange nicht.

Was dieses Fahrrad-Manifest verlangt, kann in einem Satz zusammengefasst werden: 50 Prozent aller Straßen in jeder Stadt sollen den Fahrrädern und elektrischen Fahrrädern vorbehalten sein. Diese Straßen sollen Bikeways genannt werden.

Nur Autobahnen und Fußgängerzonen sollen von dieser Regelung ausgenommen werden. Motorräder oder Roller ohne elektrischen Antrieb oder solche, die eine Geschwindigkeit von 32 km/h überschreiten (20 Meilen) dürfen nicht auf Bikeways fahren. Auch Fußgänger sind dort nicht erlaubt.

Mit dieser Regelung fragen oder bitten wir nicht um mehr Anerkennung und Respekt den Radfahrern gegenüber. Fußgänger müssen nicht länger Angst vor Radfahrern haben, wenn sie die Radwege betreten, die oftmals auf Kosten von Gehsteigen gebaut werden. Radwege gehören nicht neben den Gehsteig und sollen keine Straßen schmücken. Bikeways sind wie separate Straßenspuren zu behandeln und sind klar von Autospuren und Bürgersteigen zu trennen.

Das öffentliche Verkehrsmanagement muss sich darüber bewusst werden, dass Radfahrer (und E-Bike-Fahrer) eine wachsende Gruppe innerhalb der Bevölkerung sind, die nicht einfach als „gesetzlose schnelle Fußgänger“ oder „machtlose Autofahrer“ abgetan werden kann.

Modern cities were made for cars. Older cities are used as if made for cars, with the exception of small pedestrian zones turned into shopping malls. Nowhere is there space for bicycles.

In recent years, we have seen the introduction of bicycle lanes in certain cities. This is a good start but not enough by far.

What this Bicycle Manifesto demands can be summed up in one sentence: 50 percent of all streets in every city should be reserved for bicycles and electric bicycles. These special lanes should be called bikeways.

Only motorways and pedestrian zones should be exempt from this rule. Motorcycles or scooters that don't run on batteries or exceed the speed of 32 km (20 miles) per hour may not drive on bikeways. Nor are pedestrians allowed.

With this rule, we don't have to ask or beg for more courtesy and respect towards cyclists, and pedestrians don't have to fear bicyclists when they step onto their bike lanes, often built at the expense of sidewalks. Bike lanes don't belong on sidewalks and they shouldn't ornate streets. Bikeways should be like separate street lanes that are clearly separated from car lanes and pedestrian walkways.

Traffic engineering theory has to acknowledge that cyclists (including e-cyclists) are a growing class of species that cannot simply be viewed as "lawless fast pedestrians" or "powerless car drivers."

What are the pros and cons of such a 50 percent solution?

The introduction of pedestrian zones in the 1960s and 1970s in northern Europe was not an easy imposition. People were too accustomed to driving wherever they wanted, at any time of day. But the reality behind pedestrian zones is that these traffic-calmed urban spaces became open air shopping malls, hence the economic gain justified the inconvenience to traffic.

Was sind die Vor- und die Nachteile dieser 50-Prozent-Regelung?

Die Einführung von Fußgängerzonen in den 1960er und 1970er Jahren in Nordeuropa gestaltete sich schwierig. Die Leute waren zu sehr daran gewöhnt, zu jeder Zeit überall hin mit dem Auto zu fahren. Die Realität hinter diesen Fußgängerzonen ist, dass sich die verkehrsberuhigten Stadtteile zu Freiluft-Einkaufszentren entwickelten, daher rechtfertigte der wirtschaftliche Zuwachs die verkehrstechnischen Unannehmlichkeiten.

Diese Einkaufszentrum-Logik erklärt die Tatsache, dass es in amerikanischen Großstädten keine nennenswerten Fußgängerzonen gibt. Zur gleichen Zeit kamen in jeder deutschen, schweizerischen und österreichischen Stadt Fußgängerzonen auf, der amerikanische Traum hingegen führte die Mittelschicht auf neu gebauten Autostraßen direkt in die Vorstädte und zu den Einkaufszentren ohne der Tatsache Bedeutung zu schenken, dass damit der Niedergang für die Innenstädte begann.

Vor diesem Hintergrund ist die Frage zu stellen, was man gewinnen würde, wenn bereits bestehende Straßen mit Radfahrern geteilt werden würden? Ganz sicher würden die Leute deswegen nicht vermehrt einkaufen. Es würde vielleicht sogar zu weniger Konsum kommen, weil Radfahrer über keinen Kofferraum verfügen, den sie befüllen können. Aber der Gewinn wäre eine massive Verbesserung der Lebensqualität mit 50 Prozent weniger Luftverschmutzung, gesünderen, schlankeren und hoffentlich auch glücklicheren Menschen, die weniger unter Schlaganfällen, Herzinfarkten und krankhaftem Übergewicht leiden als Autofahrer.

Wenn Radfahren sicherer und effizienter gemacht werden würde, würden mehr Menschen Fahrrad fahren. Mehr Radfahrer auf sicheren Bikeways wiederum würden immer mehr Menschen anregen, auch Rad zu fahren, wodurch sich die Wahrnehmung der Stadt veränderte: Die Menschen würden entdecken, dass ihre Städte einfach mit dem Rad durchmessen werden können.

Elektrische Fahrräder – E-Bikes – sind in diesem Zusammenhang keine Alternative zu Fahrrädern, sondern zu Autos. Der Autoverkehr würde sicherlich reduziert und Transportmuster verändert werden. Sogar Konsum- und Koch-Gewohnheiten könnten sich wandeln, weil kleine Märkte mit frischen, regionalen Produkten wieder mehr Bedeutung erlangen würden, die die Menschen anregten, anders zu kochen. In fast allen Städten bewegen sich die Radfahrer heute genauso schnell oder sogar schneller als die Autos.

Wenn Bikeways Wirklichkeit werden, werden auch die Fahrzeiten für Autos reduziert, weil sich viele Menschen für das Radfahren oder E-Bike-Fahren entscheiden würden. Mit einem E-Bike kann man klassisch Rad fahren und/oder elektrisch unterstützt Rad fahren, was wiederum Mobilität ohne jede Anstrengung bietet und sich so durchaus mit dem Komfort eines beheizten Autos vergleichen lässt.

Via Leonardo da Vinci, Bozen, Italy
Photograph: Rainer Ganahl, 2011



Großzügige Bikeways wären nicht nur ein Ausweg aus der gegenwärtig überaus gefährlichen Radfahr-Realität, sondern auch eine Einladung an die Menschen, das Fahrrad zu benutzen und das Auto stehen zu lassen.

All dies würde die Lebensqualität erhöhen, zu Verbesserungen der ökologischen Situation und zu dringend notwendigen Veränderungen in der Stadt-, Verkehrs- und Transportpolitik führen. Wir brauchen bessere Fahrradabstell-Möglichkeiten, nachhaltige Bike-Sharing-Ideen, zum Beispiel ein kostengünstiges städtisches Fahrradverleih-Netzwerk.

Fahrrad- und Dreirad-Verkehr kombiniert mit E-Bike-Technologie kann derart effizient gemacht werden, dass sogar der Transport von sperrigen Dingen sowie diverse Servicedienstleistungen – wie etwa Taxis oder Kioskbetriebe etc. – via Fahrrad angeboten werden können, wie es bereits in China und in den Ländern der „neuen Märkte“ der Fall ist. Fahrräder sind nicht nur ein günstiges und ein umweltfreundliches Fortbewegungsmittel im städtischen Verkehr, sondern sie produzieren auch keinen Lärm.

Wenn Bikeways eingeführt und die verfügbaren Straßen zwischen Rad- und Autofahrern geteilt werden würden, wäre es viel einfacher, in der Stadt Fahrrad zu fahren. Dies würde – dank eines kostengünstigen, viel gesünderen und umweltfreundlichen Transportmittels – eine höhere Lebensqualität gewährleisten. Wenn die Infrastruktur einmal zur Verfügung gestellt ist, wird ein massives Umdenken stattfinden und Menschen allen Alters und in jedweder körperlicher Verfassung werden auf Fahrräder oder E-Bikes umsteigen.

New York, Januar 2011

This shopping mall logic explains why there aren't any significant pedestrian areas in major American cities. Pedestrian zones sprang up at the same time in nearly every German, Swiss and Austrian city, but the American dream channeled middle class people on newly built highways straight into the suburbs and the shopping malls, ignoring the fact that this triggered the decay of the inner cities.

Given this precedent, what would be gained if existing streets were to be shared with cyclists? For sure, there wouldn't be more shopping than before. There might even be less consumption, since cyclists can't fill up trunks and backseats. But the gain would be a massive improvement in the quality of life, with 50 percent less air pollution, healthier, slimmer and hopefully happier people who would suffer less from strokes, heart attacks and obesity than car drivers.

If cycling were made safer and more efficient, more people would ride their bikes. More cyclists on safe bikeways would in turn encourage others to ride, changing how the city is perceived: people would discover that their cities can easily be crossed by bike.

In this context electrical bikes – e-bikes – are not an alternative to bicycles, but an alternative to cars. Car traffic levels would certainly fall and the pattern of transportation would change. Even consumption and cooking habits might change, as small open air markets with fresh and locally produced products could have a renaissance and encourage people to cook differently. In most cities cyclists move as fast or even faster than cars do today.

If bikeways become a reality travel time will be reduced even for cars, since many people will opt for bicycling or e-cycling. The use of e-bikes offers pure biking and/or electrically-assisted cycling which guarantees effortless mobility that can compete with the comfort of heated cars.

Wide bikeways would not only be a solution to the currently most dangerous reality of cycling, but would encourage more people to use their bikes and leave their cars behind.

All this would lead to an improvement in the quality of life, to environmental gains, and to urgently needed changes in urban politics and urban transportation. We need better bike-parking facilities, effective bike sharing concepts, i.e. cheap rent-a-bike networks throughout the city.

Bicycle and tricycle traffic combined with e-bike technology can be made so effective that even the transport of bulky goods, as well as various products and services – taxis, kiosks, etc. – can be offered by bicycle, as is the case in China and in the “developing economies.” Bicycles are not only very economic and non-polluting modes of urban transportation, but are also very quiet.

If bikeways are implemented and all available streets are shared equally with cars, it would be much easier to cycle in the city. This would guarantee a higher quality of life, thanks to cheap, much healthier and environmentally friendly transportation. Once the infrastructure is in place, a massive rethink will take place and people of all ages and of all physical shapes will resort to bicycles or e-bicycles.

New York, January 2011



I wanna be Chinese/Dinghi/e-Bicycles made in China, Bologna 2011
Video stills, video, 4 min

← ↓ →



Rainer Ganahl: I wanna be Chinese

Heike Eipeldauer

Rainer Ganahls Arbeit *I wanna be Chinese/Dinghi/e-Bicycles from China* (2011, S. 94–97, 100 f.) führt in Zeiten der mit steigenden Umweltbelastungen einhergehenden Notwendigkeit eines ökologisch nachhaltigen Lebens das Elektrotaxi als mobile Alternative zum Auto ins Feld. Das theoretische Fundament für seine Forderung einer neuen „Politik des Fahrrads“ liefert der Künstler mit seinem *Fahrrad-Manifest* (2011), in dem Ganahl u. a. dafür plädiert, auf der Grundlage der „Logik des Fahrrads“ die Städte umzugestalten und 50 Prozent aller Straßen in Bikeways umzuwandeln. Ganahl entwirft in seinem Manifest den utopischen Gehalt des Fahrrads im 21. Jahrhundert und reiht sich damit in die Tradition der historischen Avantgarden, die mithilfe des Manifests als Diskursform ihren Anspruch einer Veränderung der Lebenspraxis durch Kunst formulierten; man denke etwa an das Gründungsmanifest des Futurismus, das der Dichter F. T. Marinetti am 20. Februar 1909 in der Tageszeitung *Le Figaro* publizierte – eine Form der Veröffentlichung, auf die Ganahl auch für sein Manifest zurückgreift. Dies verdeutlicht, wie Ganahl das Fahrrad(fahren) nicht nur als Instrument für die Ausdehnung persönlicher Bewegungs- und Erfahrungshorizonte einsetzt, sondern es darüber hinaus als Modell für soziopolitische und ökologische Veränderungen begreift.

I wanna be Chinese/Dinghi thematisiert die steigende Bedeutung Chinas als Weltwirtschaftsmacht im Bereich der „grünen“ Industrien – mit Batterien für Hybridfahrzeuge, Solarpaneelen, Energiesparlampen etc. – basierend auf Chinas Monopolstellung in der Förderung seltener Erden. Das *Dinghi/e-Bicycle* steht für den Boom batteriebetriebener Technologien ebenso wie für Chinas zentrale Rolle als Produktionsstandort europäischer, in diesem Fall italienischer Unternehmen – das altbewährte „Made in Italy“ weicht dem omnipräsenten Label „Made in China“ – und führt damit ironisch die ambivalente Haltung Europas gegenüber diesen ökonomischen Kräfteverschiebungen vor Augen. In seiner Wechselwirkung zwischen Skulpturalem und der Welt der kommerziellen Produkte verleiht es dem Paradigma des Duchamp'schen Readymades eine neue Wendung. Den Ausgangspunkt für den im Geiste dadaistisch-absurder Sinnverkehrung entstandenen „Werbespot“ zum *Dinghi/e-Bicycle* bildet das neapolitanische Lied *Tu vuò fà l'americano* (Du



*I wanna be Chinese/
Dinghi/e-Bicycles
made in China, 2011*

In times of increasing stress on the environment and the need for an ecologically sustainable way of life, Rainer Ganahl's work *I wanna be Chinese/Dinghi/e-Bicycles from China* (2011, pp. 94–97, 100 f.) invokes the electric bicycle as a mobile alternative to the automobile. The artist supplies the theoretical foundation for his call for a new “policy of the bicycle” in his *Bicycle Manifesto* (2011) in which Ganahl pleads for remodeling towns and cities based on the “logics of the bicycle”, and changing fifty percent of all roads into bikeways. In his manifesto, Ganahl outlines the utopian content of the bicycle in the twenty-first century, thus placing himself in the tradition of the historical avant-garde, who formulated their ambition to change everyday life through art by means of the manifesto as a form of discourse – we might recall the founding manifesto of Futurism published by the poet F. T. Marinetti on February 20, 1909 in the daily newspaper *Le Figaro* – a form of publication Ganahl also avails of for his manifesto. This underlines how Ganahl uses the bicycle (and cycling) not only as an instrument for widening the horizon of personal movement and experience, but furthermore conceives it as a model for socio-political and ecological changes.

I wanna be Chinese/Dinghi has as its theme the growing significance of China as a global player in industry in the “green” sectors – with batteries for hybrid vehicles, solar panels, energy-saving lamps, etc. – that goes back to China's monopoly status in the mining of rare earth minerals. The *Dinghi/e-Bicycle* stands for the boom in battery-driven technologies, likewise for China's central role as production location for European – in this case Italian – business concerns – the tried and tested “Made in Italy” is making way for the omnipresent label “Made in China” – meanwhile casting an ironic focus on Europe's ambivalent attitude to these economic power shifts. In the reciprocal effects conjured up between sculpture and the world of commercial products a new



made in China
世界五十年
1950-2000

TEAPIC

China

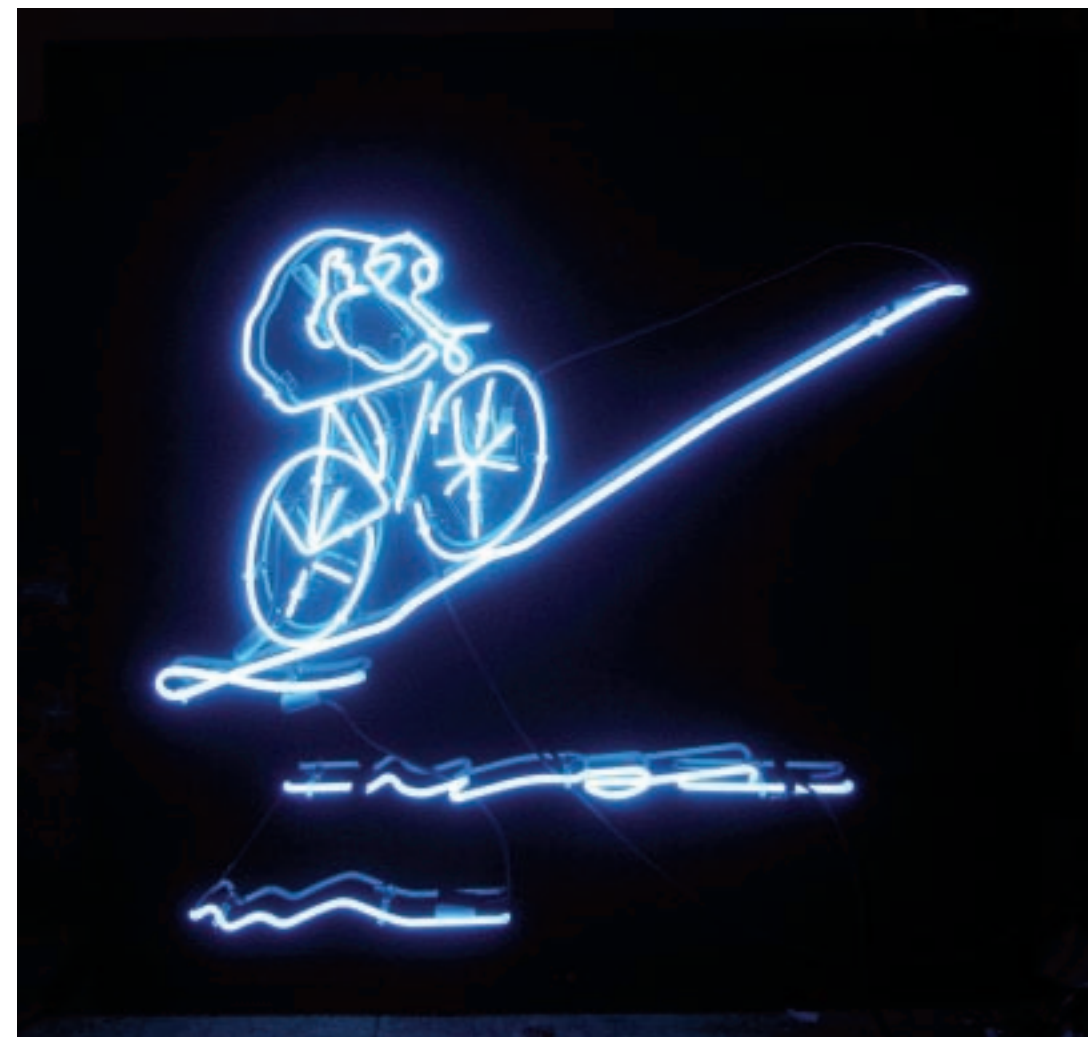
willst den Amerikaner spielen), mit dem Renato Carosone 1956 den fortschreitenden Prozess der Amerikanisierung Italiens und die Auswanderung zahlreicher Italiener nach Amerika in den 1950er Jahren satirisch besang. Ganahl ändert den Song, wie er von Carosone im Film *Totò, Peppino e le Fanatiche* (1958) dargeboten wird, dahingehend ab, dass er die amerikanischen Begriffe durch chinesische ersetzt, aus dem Refrain „Whiskey Soda Rock ‘n’ Roll“ wird „You have to ride a bicycle“. Mithilfe eines neapolitanischen Sängers und dem Know-how eines Toningenieurs fügen sich die ironischen Abwandlungen ohne Stilbruch in den Originalsong ein. Dazwischen rast Ganahl auf dem *Dinghi/e-Bicycle* durch eine typisch italienische Stadtkulisse, imitiert den Kaugummi ziehenden Sänger durch das Zupfen einer Radspeiche und radelt einem Geisterfahrer gleich gegen den Verkehr. Indem Rainer Ganahl den Song *Tu vuò fà l'americano* zu „Tu vuò fà proprio cinese“ modifiziert, ersetzt er das alte Phantasma „Amerika“ durch das Phantasma des 21. Jahrhunderts – „China“.

twist is given to the paradigm of Duchamp's ready-made. The starting point for what is in spirit a dadaistically absurd sense inversion in the “advertising spot” for *Dinghi/e-Bicycle* is the Neapolitan song *Tu vuò fà l'americano* (*You want to play the American*), Renato Carosone's satirical song about the advancing Americanization of Italy and the emigration of many Italians to America in the nineteen-fifties, which he performed in the film *Totò, Peppino e le Fanatiche* (1958). Ganahl proceeds to change the song by replacing the American terms with Chinese ones; the refrain “Whiskey Soda Rock ‘n’ Roll” becomes “You have to ride a bicycle”. With the help of a Neapolitan singer and the know-how of a sound engineer, the ironic twists are integrated into the original song without any break in style. In between, Ganahl hurtles on the *Dinghi/e-Bicycle* through a typical Italian townscape, imitates the chewing gum-pulling singer by twanging a wheel spoke, and rides the wrong way against the traffic like a phantom menace. By altering the song *Tu vuò fà l'americano* into “Tu vuò fà proprio cinese,” Rainer Ganahl replaces the old phantasm of “America” with the twenty-first century phantasm – “China.”

I wanna be Chinese/Dinghi/e-Bicycles made in China, Bologna 2011
Installation: video, 4 min, 3 drawings, ink on paper, 33 × 24 cm each
Dinghi electric bicycle with spray paint (or vinyl), ed. of 10
Bank Austria Art Collection

←

The Apprentice in the Sun, 1914/2006
Neon light on black plexi, 145 x 157 cm, ed. of 6



I wanna be Alfred Jarry: Rainer Ganahls pataphysischer Fahrradkünstler

I wanna be Alfred Jarry:

Rainer Ganahl's pataphysical Bicycle Artist

Martha Schwendener

Als im 19. Jahrhundert nach einigen Prototypen wie der *Draisine* des deutschen Barons Karl von Drais von 1817 oder dem *Velocipède* in den 1860er Jahren, auf Deutsch „Klapperkasten“ genannt, das Fahrrad endlich erfunden war, schuf dies nicht nur neue Möglichkeiten, sondern auch neue Ängste. Wo lagen angesichts dieser technologischen Innovation die Grenzen des menschlich Möglichen?

Endlich konnten Frauen und Männer gleichermaßen ihrem engen Lebensraum entfliehen, durch die Stadt fahren oder einen Tagesausflug aufs Land machen. Tatsächlich bedeutete die Erfindung des Fahrrads gerade für die Frauen mehr Freiheit. Laut Susan B. Anthony, Pionierin der amerikanischen Frauenbewegung, habe das Fahrrad mehr zur Emanzipation beigetragen als alle anderen vorhergehenden Innovationen. Zuvor schon hatte die Erfindung der Eisenbahn Ähnliches bewirkt, und so wurde das Fahrrad nicht selten mit dieser verglichen. Beide hatten die menschliche Raum- und Zeitwahrnehmung verändert.

Die indirekten Folgen dieser Erfindungen entgingen den Künstlerinnen und Künstlern nicht. Impressionismus, Neo-Impressionismus, Kubismus und später der Futurismus dokumentierten die Neuorientierung in Raum und Zeit und setzten sie bildlich um. Der Kunsthistoriker Meyer Shapiro diagnostizierte die Entstehung einer „Ferienkultur“, die durch die neuen Transporttechnologien aufblühte und die Grenze zwischen Stadt und Land verschwimmen ließ. Gemälde, die wie bukolische Landschaften aussahen, waren nun in Wahrheit Szenen aus den Vorstädten – Pseudolandschaftsbilder aus der Hand von Stadtkünstlerinnen und Stadtkünstlern, gemalt für deren Stadtmäzene. Das Fahrrad nahm in der Kunst eine Sonderstellung ein. Als technisches Meisterwerk von Anfang an wie eine Skulptur bestaunt, wurde es später zentral in einem der berühmtesten Werke Marcel Duchamps, einem erweiterten Readymade, bestehend aus einem Küchenhocker, auf dessen Sitzfläche eine Radgabel mit dem Fahrrad-Rad verkehrt herum montiert wurde. Nicht nur diese Fixierung des Rads, das hier statisch ist und



American woman cyclist, c. 1898



Marcel Duchamp, **Bicycle Wheel (Roue de Bicyclette)**, 1913/1951, The Museum of Modern Art, New York, The Sidney and Harriet Janis Collection

When the bicycle was invented in the nineteenth century, after a few trial inventions like German baron Karl von Drais's 1817 *draisine*, or the *velocipede* (“bone shaker”) of the 1860s, it extended human capabilities but also created new anxieties. For instance, in the face of this novel technology, what were human limitations?

Now a man or woman – and the extension of women's freedom was a notable outcome of the bicycle's invention; early feminist Susan B. Anthony claimed it had contributed more to women's emancipation than anything so far – could escape his or her environs, traveling across town or into the countryside and back within a day. The invention of the railroad had achieved similar results, and the bicycle was often compared to the railroad because both altered human perceptions of time and space.

The ramifications of these inventions did not escape artists. Impressionism, Neo-Impressionism, Fauvism, Cubism, and later Futurism documented and translated into two dimensions humans' reorientation in time and space. Art historian Meyer Schapiro later identified a “vacation culture” that flourished because of new transportation technologies in which the difference between city and country was no longer immediately obvious. Paintings of what look like bucolic rural landscapes were actually scenes from the suburbs: faux “rural” views painted by non-rural artists for urban patrons. The bicycle held a particularly special place in art. It was a miraculous feat of design, not unlike a sculpture, and central to one of Marcel Duchamp's best-known works, an assisted ready-made in which a bicycle wheel and its fork were turned upside down and inserted into a hole drilled into a kitchen stool. The grounding of the bicycle – now it was stationary, able to be moved but no longer mobile – was part of the joke, as well as the idea of

nicht mehr der Fortbewegung dient, war ein Teil dieser ironischen Anordnung, sondern auch die Idee, dieses Stück abstrahierter Technologie – konkret einen Bestandteil losgelöst vom Ganzen – zum „Kunstwerk“ zu erklären. Mehr als 40 Jahre später beschrieb Duchamp mit einem Anflug ironischer Nostalgie in einem Brief, wie es sich seinerzeit angefühlt hatte, diese kinetische Radskulptur zu betrachten: „Ich erinnere nur die Atmosphäre, die diese immer wieder unterbrochene Bewegung erzeugte. Es war, als betrachte ich in meinem Atelier ein Kaminfeuer, denn die Bewegung des Rades erinnerte mich an das Züngeln von Flammen. Es gleicht einer Hommage an die Nutzlosigkeit von etwas, was eigentlich einen Nutzen hat. [...] Ich fasse sichtlich die Bewegung des Rades glücklich als eine Art Analogie zur normalen Bewegung des Menschen auf, während er einen Gegenstand kontempliert“.¹

Indessen hätte Duchamp das sich drehende Fahrrad-Rad auch mit anderen Maschinen vergleichen können, mit einer industriellen Maschine oder auch einer Filmrolle. Stattdessen wählte er eine rustikale Analogie – das „Züngeln von Flammen“ eines „Kaminfeuers“ – und den Zusammenhang mit einem Betrachter, der ein Kunstwerk „kontempliert“. Das Fahrrad war für ihn offenkundig eine Art Katalysator.

Alfred Jarry, ein wohl noch radikalerer Künstler als Duchamp, zeigte sich vom Fahrrad besessen, auch wenn seine Schriften der Eisenbahn ebenso eine gewisse Rolle einräumen. Sein Zukunftsroman *Le Surmâle* (*Der Übermann*, 1902) spielt 1920 und beginnt mit einem 10.000-Meilen-Rennen zwischen einer Lokomotive und einem Fahrrad. Letzteres wird mit der Kraft von fünf Männern bewegt und erreicht dadurch Geschwindigkeiten von mehr als 300 Stundenkilometern. Der Roman – Jarry nannte ihn einen *roman moderne* – endet mit dem Nachsinnen über die sexuellen Grenzen (des Mannes). Dazu wird eine Maschine imaginiert, die den Körper des Protagonisten mit 10.000 Volt elektrisch auflädt.

Vorstellungen und Bilder dieser Art stehen auch im Zentrum von Rainer Ganahls Ausstellung *I wanna be Alfred Jarry*. Es geht um Jarry und Duchamp, um die vergangene Epoche etwa um die Zeit der Fahrradmanie in den 1890er Jahren, um die erste Tour de France 1903 und um das bereits genannte *Roue de Bicyclette* Duchamps von 1913. Was aber bedeutet es, diese Technologie und die Auseinandersetzung mit den menschlichen Grenzen 100 Jahre später erneut aufzugreifen? Was heißt es, das Fahrrad heute – im Zeitalter von Computern, von Biotechnologie und Viagra – aus dem Blickwinkel jener Zeit zu thematisieren, in der es „neu“ und revolutionär war? Die Beantwortung dieser Fragen muss im Kontext jenes Begriffs erfolgen, für den Jarry berühmt wurde: die



Nadar, **Alfred Jarry**, 1894



Alfred Jarry, **Le Surmâle. Roman moderne**, Paris 1902, Fasquelle éditeurs, with an illustration by Pierre Bonnard

this bit of abstracted technology – a part taken from its whole – as a form of “art.” Over forty years later, Duchamp described in a letter, with a kind of ironic nostalgia, what it was like to look at this kinetic wheel-sculpture: “I only remember that the atmosphere created by this intermittent movement was something analogous to the dancing flames of a log fire. It was as if in homage to the useless aspect of something generally used to other ends [...] I probably accept the movement of the wheel very gladly as an antidote to the habitual movement of the individual around the contemplated object.”¹

Duchamp might have compared the turning wheel to other forms of technology: an industrial machine or the rotating of a film reel. Instead, he reached for a rustic analogy – the “dancing flames of a log fire” – and the connection to the human figure moving around the “contemplated” art object. But the bicycle was the catalyst.

Alfred Jarry, an arguably more radical figure, was also obsessed with the bicycle, although the railroad played a role in his writing, too. His futuristic novel *Le Surmâle*, (*The Supermale*, 1902), set in 1920, begins with a 10,000-mile-race between a locomotive and a bicycle powered by five men that can achieve speeds over 300 kilometers per hour. The novel – Jarry called it a *roman moderne* – concludes with ruminations on human (male) sexual limitation and imagines a machine charging the protagonist’s body with ten thousand volts of electrical energy.

These ideas and figures are all central to Rainer Ganahl’s exhibition *I wanna be Alfred Jarry*: Jarry and Duchamp; a bygone era, somewhere around the bicycle craze of the 1890s, the first Tour de France in 1903, and Duchamp’s *Roue de Bicyclette* (*Bicycle Wheel*) of 1913. But what does it mean to revisit technology and the idea of human limitation a hundred years later? What does it mean to return to the bicycle when it was a “new” and revolutionary technology, to reconsider it from the age of digitization, biogenetics, and Viagra? One filter through which we could answer is the concept for which Jarry himself is most famous: pataphysics, which grew out of his studies with Henri Bergson at the Lycée Henri IV in Paris. Jarry began studying with Bergson in 1891 – nearly three years after he got his first bicycle, in 1888 –

1 Francis M. Naumann und Hector Obalk (Hg.), *Affectionately, Marcel: The Selected Correspondence of Marcel Duchamp*, Amsterdam 2000, S. 346.

1 Francis M. Naumann and Hector Obalk (eds.), *Affectionately, Marcel: The Selected Correspondence of Marcel Duchamp*, Amsterdam 2000, p. 346.

Pataphysik, zu der er als Schüler von Henri Bergson am Lyceé Henri IV in Paris inspiriert worden war. Jarry war 1891 Bergsons Schüler gewesen, und etwa drei Jahre vorher hatte er sein erstes Fahrrad bekommen. Zwei Jahre lang besuchte er den Philosophieunterricht Bergsons, wobei er dessen Vorträge angeblich „fast Wort für Wort“ abschrieb.² 1897 bezeichnete Jarry die Pataphysik als „die Wissenschaft imaginärer Lösungen, die den Grundmustern die Eigenschaften der Objekte, wie sie durch ihre Wirkung [virtualité] beschrieben werden, symbolisch zuordnet“.³ Dies ist aber, wie zahlreiche Autorinnen und Autoren bemerkt haben, auch eine zutreffende Definition für Kunst oder die sich wandelnden Vorstellungen von Körper, Sexualität und Zeit.⁴ Mithin kann die Pataphysik auch als eine Art Zeitreise beschrieben werden. „Virtualité“ – klingt darüber hinaus nach Digitalisierung und Cyber-Realität, wobei Bergsons Vorstellungen von Dauer und Zeit Pate standen.

In Ganahls jüngsten Arbeiten wird die Vergangenheit, sowohl, was die verwendeten Gegenstände betrifft, als auch im zeitlichen Sinn, von der Gegenwart gespeist, vergleichbar einem Filmstreifen. *The Passion considered as an Uphill Bicycle Race or I wanna be Alfred Jarry* (2011, S. 26–31, 38 f.), benannt nach einer Geschichte Jarrys, zeigt uns Ganahl in einer anachronistischen Ausrüstung beim Bergsteigen in den Tiroler Alpen. Er schiebt ein Fahrrad, trägt eine Kuhglocke aus Bronze, die an einem eigens gefertigten Gurt befestigt und mit einem phallischen Klöppel ausgestattet ist. Auf dem Gurt erkennt man Jarrys Porträt von Père Ubu sowie die gestickte Aufschrift „I wanna be Alfred Jarry“. Vor einem Kuhstall angelangt, rezitiert der Künstler aus Jarrys Text. Nicht nur die Beschwerlichkeit des Unterfangens ist Thema dieses fast 17 Minuten langen Videos, sondern auch Jarrys absurde Anspielungen auf den Katholizismus in *Die Passion Christi als Bergradrennen betrachtet*: „Damals, so der bieder gute Sportreporter Matthäus (der Heilige), war es üblich, Radrennfahrer am Start mit der Geißelrute zu dreschen, so wie es unsere Kutscher mit ihren Zugmähren zu halten pflegen. [...] Jesus, in Hochform, trat also mächtig in die Pedale, und schon geschah's: eine Dornenstreu, quer über den Weg gebreitet, durchlöcherte den Mantel seines Vorderrads.“

Weiters führt Ganahl „Perpetual Motion Food“ in Form von Tabletten mit sich, die laut Jarrys Text dem Menschen als Treibstoff dienen. Er macht Halt

and attended Bergson's history of philosophy course for two years, reportedly transcribing the lectures “almost word for word.”² In 1897 Jarry defined pataphysics as “the science of imaginary solutions, which symbolically attributes the properties of objects, described by their virtuality, to their lineaments.”³ This, as many writers have pointed out, is an apt description for art as well as changing ideas about the body, sexuality, and time.⁴ Pataphysics has also been described as a kind of time travel; “virtuality” also rings of contemporary digitization and cyber-realities, also drew on Bergson's ideas of duration and time.

In Ganahl's current works, the past is fed through the present, almost like a filmstrip, in terms of both objects and time. *The Passion considered as an Uphill Bicycle Race or I wanna be Alfred Jarry*, (2011, pp. 26–31, 38 f.) which takes its title from a story by Jarry, finds Ganahl in an anachronistic alpine costume, climbing the Tyrolean Alps with a vintage bicycle, carrying a bell cast in bronze with a phallus for a ringer, hanging on a custom-made cow belt. The belt has Jarry's own drawing of Père Ubu and “I wanna be Alfred Jarry” embroidered on the leather strap. Upon arriving at the top of the mountain, Ganahl reads from Jarry's text. The effort of the undertaking is central to the nearly seventeen-minute video, as well as the sense of the collapse between the Jarry's absurdist spin on Catholicism in *The Passion considered as an Uphill Bicycle Race*: “In those days, according to the excellent sports commentator St. Matthew, it was customary to flagellate the sprinters at the start the way a coachman whips his horses [...] Jesus, then, got off in good form, but he had a flat right away. A bed of thorns punctured the whole circumference of his front tire.”

Ganahl carries with him “Perpetual Motion Food” pills, which served as fuel in Jarry's text, and stops at a mountain shrine with a crucifixion along the way, and a barn where alpine herds are kept. But the real sense of human agency and limitation, as also

2 Alastair Brotchie, *Alfred Jarry: A Pataphysical Life*, Cambridge, MA 2011, S. 29.

3 Alfred Jarry, *Heldentaten und Lehren des Dr. Faustroll (Pataphysiker)*, hg. und übersetzt von Irmgard Hartwig und Klaus Völker, Berlin 1968 (franz. Orig. 1911, Zitat 1898 erstveröffentlicht).

4 Vgl. dazu André Breton, der in „Les ‚Enfers artificiels‘, Ouverture de la ‚Saison Dada‘ 1921“ schrieb, „dass jeder, der die Ideengeschichte des letzten halben Jahrhunderts kennt, zustimmen wird, dass das Eindringen der poetischen Ordnung in die moralische Ordnung unserer Zeit eine ausgemachte Sache war. Baudelaire, Lautréament, Rimbaud, Jarry spielten dabei eine große Rolle. Ihre Werke tragen genau diesen Stempel [des Eindringens].“ André Breton, *Oeuvres complètes*, Band 1, hg. von Marguerite Bonnet, Paris 1988, S. 623–630.

2 Alastair Brotchie, *Alfred Jarry: A Pataphysical Life*, Cambridge, MA 2011, p. 29.

3 See footnote no. 2, p. 30.

4 See André Breton, who wrote in “Artificial Hells. Inauguration of the ‘1921 Dada Season,’” that “anyone who has studied the history of ideas from the last half-century will agree that the intrusion of poetic order on moral order in our time was a foregone conclusion. Baudelaire, Lautréament, Rimbaud, Jarry played a large part in this. Their work bears the very stamp of that [intrusion],” published in Leah Dickerman (ed.), “Dada. A Special Issue,” in: *October*, no. 105, Cambridge 2003, pp. 137–144.

bei einem Kruzifix am Wegrand und bei einem Kuhstall. Das wahre Gefühl für die Mühsal und Beschränkung des Daseins, die auch auf das unstete Leben Jarrys zutreffen, offenbart allerdings erst der Abstieg vom Berg am Ende des Videos. Ganahl rutscht und holpert den schneebedeckten Abhang hinunter und verliert dabei beinahe die Kontrolle über sich und das Rad.

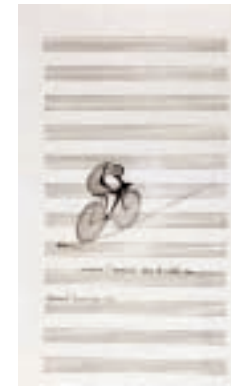
Das Vorbild für Ganahls Video ist eine Episode aus Jarrys Leben aus dem Jahr 1899, als dieser mit dem Rad einen Hügel in La Frette, einem Vorort von Paris, hinabfuhr und stürzte. Um das Fahrrad samt der Vorrichtung, auf der eine Freundin saß, anzuhalten, musste Jarry abspringen und schlug sich dabei die Knie blutig.⁵ Ganahls Abfahrt endete im Schnee auf einem namenlosen Berg. Sein Sturz ist dabei aber kein weniger absurder Höhepunkt. Bei Jarry heißt es: „Der bedauerliche Unfall, von dem man weiß, ereignete sich in der zwölften Kehre. Jesus lag zu diesem Zeitpunkt Kopf an Kopf mit den beiden Schächern. Man weiß auch, dass er das Rennen in der Luft fortsetzte – dies aber gehört nicht mehr zu unserem Thema.“

Dieses „andere Thema“ erzählt Ganahl in einer Serie von Zeichnungen, die sich *The Apprentice in the Sun* (1914/2012, 58 f.) nennt und die von Marcel Duchamps Arbeit *Avoir l'apprenti dans le soleil* (*Den Lehrling in der Sonne haben*, 1914) angeregt wurde. Bei letzterer handelt es sich um eine Zeichnung auf Notenpapier, die nicht nur auf den „Lehrling“ als eine Art Jünger Christi anspielt, sondern auch auf die körperliche (sexuelle) Anstrengung und Ausdauer von „Novizen“ im Radsport.

In seinem Text *Use a bicycle – The Apprentice in the Sun*⁶, der die Zeichnungen begleitet, bekräftigt Ganahl die schon erwähnte Tatsache, dass das Fahrrad die Mobilität erhöht – selbst die von Kindern: „Das Fahrrad erweiterte meinen Bewegungsradius und brachte mich schon früh mit Kindern aus anderen Gegenden in Kontakt. Kinder mit Migrationshintergrund und deren Eltern, die Jobs hatten, in denen ich mir meine Eltern nicht vorstellen konnte, traten in mein Leben. So entwickelte sich mein Interesse für andere Menschen, andere Sprachen, andere Kulturen, ein anderes soziales Leben und andere Konflikte. Mir wurde bald klar, dass ich zwischen verschiedenen sozialen Welten und Klassen hin- und herradelte, die ich eigentlich nicht nebeneinanderstellen, synchronisieren oder besuchen sollte.“ Im selben Text wird das Radfahren auch in den Kontext von Sexualität und Tod gestellt. Zur Sexualität: „Ich erinnere mich besonders deutlich an einen Nachmittag in einer Art Bikerclub, weit abgelegen außerhalb der Stadt, mit Leuten, die viel älter waren als ich selbst. Zwischen Herbstblättern, Früchten und Bier gab es ei-

5 Op. cit. (s. Anm. 2), S. 242–245.

6 Marion Ackermann und Simone Schimpf (Hg.), *Use a bicycle. Rainer Ganahl. Der Lehrling in der Sonne – The Apprentice in the Sun – L'apprenti dans le soleil*, Frankfurt/Main 2007. Für die folgenden Zitate siehe S. 49.



Marcel Duchamp, **To have the Apprentice in the Sun (Avoir l'apprenti dans le soleil)**, 1914, Philadelphia Museum of Art



The Passion considered as an Uphill Bicycle Race or I wanna be Alfred Jarry, 2011

applied to Jarry's own unsettled lifestyle, is re-enacted at the end of the video when Ganahl rolls and slips down the snowy incline, nearly losing control. The Jarry episode occurred in the summer of 1899, when he was riding down a hill in La Frette, outside Paris, and lost control. Jarry had to throw himself off the bike and bloody his knees to stop the bike and the wicker cart, carrying a girlfriend.⁵ Ganahl's ride ends in the snow, on an anonymous mountain, but is no less of an absurdist climax in which the cyclist and the bicycle are brought to collapse. Per Jarry's text: "The deplorable (bike) accident familiar to us (the crucifixion of Christ) all took place at the twelfth turn. Jesus was in a dead heat at the time with the thieves. We know that he continued the race airborne – but that is another story."

The "other story" is picked up in a series of drawings, *The Apprentice in the Sun* (1914/2012, pp. 58 f.), which takes inspiration from a work by Marcel Duchamp. *Avoir l'apprenti dans le soleil* (*To have the Apprentice in the Sun*, 1914), is a drawing done on musical notational paper, where there is the allusion of the "apprentice" as a kind of Christian disciple, but also, again, the notion of physical (sexual) exertion and duration, as well as the "apprentice" in the sport of cycling.

In a piece of writing, *Use a bicycle. The Apprentice in the Sun*,⁶ which accompanies his drawings, Ganahl reinforces the point made earlier in this essay about the bicycle increasing one's sphere of mobility, even as a child: "For me, bicycles opened up a new radius of mobility that brought me into contact with kids from other neighborhoods at an early age. Kids with immigration backgrounds and parents doing jobs I could not have imagined my parents to do entered my life and gave me a taste and interest in other people, other languages, other cultures, other social lives and other conflicts. I realized very early on that I was pedaling back and forth between different social worlds and different classes that I wasn't meant to juxtapose, to synchronize, or visit." In the same piece, cycling takes another turn, however, toward sex and death. Toward sex: "I remember in particular one

5 See footnote no. 2, pp. 242–245.

6 Marion Ackermann and Simone Schimpf (eds.), *Use a bicycle. Rainer Ganahl. Der Lehrling in der Sonne – The Apprentice in the Sun – L'apprenti dans le soleil*, exh. cat., Kunstmuseum Stuttgart, Frankfurt/Main 2007. For the following quotations, see p. 48.

nen Fahrradsattel, der auf einem hölzernen Stuhl befestigt war. Hier machte mich, im Alter von ungefähr 13, die ältere Schwester eines Freundes ziemlich unvermittelt mit ihrem Intimbereich bekannt. Der deplatzierte und manipulierte Ledersattel, die männlichen Körperteile, die sich zwischen Vorzeigen und Verlangen zum Animieren und Spielen darboten und die Neugier und Furcht ohne jede Zuneigung ließen mich, zu jung für diese Ad-hoc-Begegnung, entfremdet auf meinem eigenen Fahrrad zurück.“ Zum Tod: „Seitdem ich als erstes Geburtstagsgeschenk ein Fahrrad erhalten hatte, es war im Übrigen das einzige Geschenk meiner Eltern, an das ich mich wirklich erinnern kann, bin ich ein Fahrradfahrer – wenn auch vielleicht nicht der vorsichtigste. Schon bald nachdem ich die zwei Stützräder, die das Fahrrad für Kleinkinder stabiler machen, los war, begann es mir Spaß zu machen, durch unvorsichtiges Fahren Regeln zu überschreiten. Dadurch wurde schon früh meine Vorliebe für experimentelle Linguistik geweckt, und ich erhielt einen Einblick in die Dyslexie, da ich nie unterscheiden konnte, ob ich im Krankenhaus war, weil ich einen „Kopf im Loch“ oder ein „Loch im Kopf“ hatte. Aber Zweiräder waren nicht nur lustig, das gilt besonders für die motorisierten. Mein Bruder, der nur ein paar Jahre älter war als ich, verlor im Alter von 16 bei einem Unfall mit einem Moped sein Leben. Darum bin ich bei Fahrrädern geblieben, ohne jemals den Führerschein für das Motorrad gemacht zu haben.“

Unweigerlich muss man da an das funktionslose *Fahrrad-Rad* von Duchamp denken, lässt es doch die Zeit still stehen und macht etwas Bewegliches unbeweglich und dadurch sicher. Duchamps Zeichnung wiederum ist vollkommen anders: hier ist der Fahrradfahrer wieder in Bewegung.

Noch direkter bringt Ganahl Sex, Tod und das Fahrrad in Arbeiten wie *Étant donné, Street Corner Version, Bicycle Quartering* (2007, S. 50 f.) in einen Zusammenhang. Diese Fotoserie wurde an einer Straßenkreuzung in New York aufgenommen und dokumentiert eine Performance, im Zuge derer Ganahls Gliedmaßen mit Bändern an acht Fahrräder gebunden wurden, die ihn hochhoben und so den Verkehr blockierten. Als Referenz auf die Häftlinge im Straf-lager Guantanamo Bay, das sich damals gerade mit Foltervorwürfen im Zusammenhang mit dem „Krieg gegen den Terror“ konfrontiert sah, war Ganahl bei dieser Aktion in Orange gekleidet. Vor dem Hintergrund von Duchamps letztem Werk *Étant donné*s – das gemeinhin als eine Vergewaltigungs- (oder Lustmord-)Szene interpretiert wird und die Betrachterin, den Betrachter zur „Zeugin“ bzw. zum „Zeugen“ macht, indem diese/r durch ein Loch schauen kann – überträgt Ganahls Performance die mittelalterliche Foltermethode des Vierteilens auf die moderne Technik. Ganahl hat sich mit der geheimnisvollen Installation Duchamps noch zwei weitere Male auseinandergesetzt. Die erste Bearbeitung, *Étant donnée, Jesus Version, (Bicycle Quartering)* (2010, S. 41) – ist eine Lithographie mit der Reproduktion Duchamps, die Ganahl mit einer Vierteilungsanleitung für Fahrräder ergänzt hat. Bei der



Marcel Duchamp, *Given: 1. The Waterfall, 2. The Illuminating Gas ...* (*Étant donné: 1° la chute d'eau/2° le gaz d'éclairage ...*), 1946–1966, Philadelphia Museum of Art, gift of the Cassandra Foundation

late afternoon in a remote motorcycle club type of place outside town with people much older than I was. In between the leaves of fall, fruits and beer, there was a bicycle saddle mounted on a wooden chair and a friend's older sister introducing me, at age 13 or so, to her intimate parts in a rather dissociated way. The displaced and manipulated leather bike saddle, the boy parts half-demonstrating, half-desiring to be animated and played with, and the curiosity and fear without any affection left me alienated on my own bicycle at an age far too young for that kind of ad hoc encounter.” And death: “Since receiving a bicycle as my first birthday present, it was the only parental gift I really remember, I have been a bicycle rider – though perhaps not a very careful one. Very soon, when I could get rid of the two training wheels that stabilize bicycles for toddlers, I started taking pleasure in transgressing rules by careless riding. I soon acquired a taste for experimental linguistics and an insight into dyslexia, since I could never distinguish whether I was in a hospital for a “Kopf im Loch” or “Loch im Kopf,” (a “head in the hole” or “a hole in the head”). Two-wheelers weren't all that fun, in particular the motorized kind. Only a couple of years older than I, my brother lost his life in a scooter accident at age 16. That is why I stayed with bicycles and never even got a driver's license for motorcycles.”

One thinks of Duchamp's *Bicycle Wheel* immobilized: a way of fixing time and making a mobile object stationary, safe. Duchamp's drawing is an entirely different operation, with the cyclist back in motion.

Sex and death and the bicycle are conflated more directly in works like *Étant donné, Street Corner Version, Bicycle Quartering*, (2007, pp. 50 f.) a series of photos made at a street intersection in New York in which Ganahl's four limbs were attached to eight cyclists who suspended him painfully from the ground, blocking traffic. For this performance, the artist was dressed in orange, a reference to the Guantanamo Bay captives, in the midst of torture allegations during the “War on Terror.” But the work also imagines medieval torture techniques grafted onto the modern machine, through the prism of Duchamp's final work, *Étant donné*s, a possible rape (or rape-murder) scenario “witnessed” through a peephole. Ganahl offers two other meditations on Duchamp's enigmatic installation: *Étant donnée, Jesus Version, (Bicycle Quartering)* (2010, p. 41) is a lithograph showing the classical reproduction of Duchamp's piece on paper, which Ganahl complemented with quartering instructions for bikes; and *Étant donné, Bicycle Machine*

zweiten, *Étant donné, Bicycle Machine for Haflinger (Alpine Horses)* (2008, S. 44–49) handelt es sich um vier verschweißte „Damenräder“ – auch Räder sind nicht geschlechtslos! –, die von vier Haflingern gevierteilt werden.

Auch bei jener Performance-Reihe von 2003 bis 2008, bei der Ganahl freihändig mitten auf der Straße gegen den Verkehr radelte, flirtete Ganahl mit dem Tod auf dem Fahrrad. Jede dieser tollkühnen Fahrten verwies auf verschiedenste Kontexte, die von Kunstgeschichte und Topografie bis hin zu politischen und historischen Umständen reichten. Einen tieferen Einblick in diese Kunstpraxis gewährt das Video *I wanna be Chinese/Dinghi/e-Bicycles from China* (2011, S. 94–97), bei dem jede Handlung zum Tod oder wenigstens zur Festnahme durch die Polizei hätte führen können. Auch hier imitiert Ganahl eine Angewohnheit Jarrys, der in Paris oft schwerstbetrunken Rad fuhr und dabei mit der Pistole auf Denkmäler schoss. (Schließlich ist es kein Zufall, dass Jarry mit nur 34 Jahren als Folge des Konsums von Alkohol und Absinth, den er mit Essig und Tinte vermischte, starb.) Ein gewisses Maß an Gefahr birgt auch *Red Hook Criterium No. 3*, (2011, S. 84–87), eine Serie von Silbergelatineabzügen. Die Arbeit geht zurück auf eine jährlich in Brooklyn stattfindende Veranstaltung, nämlich ein inoffizielles Mitternachtsfahrradrennen auf alten Kopfsteinpflasterstraßen – mit einer Fahrradausstattung aus den 1890er Jahren – ohne Bremsen, Gänge oder Leerlauf. Die nächtlichen Fotos zeigen eine aktuelle Veranstaltung, sind aber ohne Blitz und mit großer Belichtungszeit aufgenommen, wodurch sie zum Teil wie piktorialistische Fotos der Jahrhundertwende aussehen.

Bei anderen Arbeiten wiederum hat Ganahl ein Waffenrad aus dem Ersten Weltkrieg benutzt, womit das Schreckgespenst von Krieg und Tod einmal mehr mit dem Fahrrad in Verbindung gebracht wird.⁷ Die Erotik des Fahrrads ist indes Thema in mehreren Filmen, die oft genderspezifische Thematiken aufgreifen. *I wanna be Alfred Jarry, Vindex Bike-Dick* (1897/2011, S. 70–76) ist ein 16-mm-Schwarzweißfilm, der dem frühen Kino, zum Beispiel von Charlie Chaplin, Tribut zollt. Der mit historischer Fahrrad-Rennkleidung ausgestaffte Ganahl steht mit einem tadellos restaurierten Vindex-Rad unter einer Unterführung in Manhattan. Er radelte vor die Kamera, steigt ab und versucht ungenau, einen seltsam geformten Porzellangegenstand an der oberen Rahmenstange anzubringen. Bei näherem Hinsehen erkennt man, dass der Gegenstand einem Phallus ähnelt, mit dem der Künstler zweideutig herumhantiert. Abermals eine Anspielung auf den Onanismus Duchamps.

⁷ Christopher S. Thompson, *Tour de France: A Cultural History*, Berkeley 2006, S. 26: „Zumindest in Frankreich erprobte das Militär bereits in den 1870er-Jahren das Fahrrad für den Kriegseinsatz. In den 1890er-Jahren entwarf man ein Armee-Klapprad und gründete erste Fahrradeinheiten, von denen sich eine 1901 auch bei der Parade zum 14. Juli beteiligte. Bis Oktober 1913, also ein Jahr vor Duchamps Zeichnung und dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs, bestanden die französischen Fahrradjäger offiziell aus zehn Einheiten zu je 400 Mann.“



Dirk Bouts, **Martyrdom of St. Hippolytus**, 1468, part of the St. Hippolytus Triptych, Museum of the Sint-Salvator Cathedral, Bruges

for *Haflinger (Alpine Horses)* (2008, pp. 44–49) a configuration of four “female” bikes – bikes, too, are gendered – in which four Haflingers (a special breed of Alpine horses), quarter a bicycle.

Ganahl’s flirtation with death on a bicycle also occurred during a long stretch of street performances from 2003 to 2008, where he rode in the middle of the street, into oncoming traffic, without holding the handlebar. He contextualized each of these daredevil rides within a variety of indicators that ranged from art history and topography to political and historical circumstances. A glimpse of this practice can be seen in the video *I wanna be Chinese/Dinghi/e-Bicycles from China* (2011, pp. 94–97) in which each event might have ended in a dangerous accident or in police detainment – mimicking the habit of Jarry, who often rode his bike in a state of severe inebriation, while shooting his gun at Paris monuments. (It is not insignificant that Jarry died at the age of thirty-four, as a result of his consumption of alcohol and absinthe, which he consumed with vinegar and ink.) A degree of danger is also present in the series of silver gelatin photographs *Red Hook Criterium No. 3*, (2011, pp. 84–87). The work is based on an annual event in Brooklyn, New York: a clandestine midnight race in which fixed-gear bicycles – using 1890s technology, with no brakes, gears, or freewheel mechanism – are raced on old, cobblestone streets. The nocturnal photographs capture a contemporary event, but through low shutter speed without flash, mimicking in places turn-of-the-century pictorialist photographs.

In other works, Ganahl has used the World War I “Waffenrad” or “weapon bike,” and the specter of war and death is brought, once again, into the sphere of cycling.⁷ The eroticism of the bicycle is showcased in several films, but often divided by gender. *I wanna be Alfred Jarry, Vindex Bike-Dick* (1897/2011, pp. 70–76), a 16-mm black and white film that pays homage to early films like those of Charlie Chaplin, shows Ganahl in an arch just under a viaduct in Manhattan, wearing vintage riding clothes and with an impeccably restored Vindex bike. After rolling into the picture, he

⁷ Christopher S. Thompson, *Tour de France: A Cultural History*, Berkeley 2006, p. 26: “The military, at least in France, was already experimenting with bicycles for warfare in the 1870s, designed a folding bike for war by the 1890s and created military units for cyclists – a group of which paraded down the Champs-Élysées during the July 14 celebrations in 1901, and had been made into official French army *chasseur cyclistes* – ten groups of four hundred men – by October 1913, a year before Duchamp’s drawing and the advent of World War I.”

Étant donné, Use a Bicycle (2011, S. 42) wiederum ist ein zwölfminütiger Film, für den Ganahl eine Tänzerin engagiert hat. Sie sitzt nackt mit gespreizten Beinen vor einem auf den Kopf gestellten Fahrrad und masturbiert mit einem seiner Räder, indem sie sich an ihm reibt. Die Arbeit zitiert Duchamps Installation, erinnert aber zugleich an das frühe Readymade, diesmal als Onaniermaschine gedeutet. Die weibliche Sexualität ersetzt Duchamps „Lehrling“.

Dann ist da noch der Stoff, der dem Fahrer Kraft gibt. Jarrys Fahrradfahrer nahmen „Perpetual Motion Food“ („PMF“), eine Substanz, die auch für mehr Ausdauer beim Geschlechtsverkehr benutzt wurde. Ganahls Zeichnungen *Perpetual Motion Food* (1902/2011, S. 60 f.) erweisen dem „PMF“ ihre Referenz, enthalten aber auch andere Andeutungen, beispielsweise auf das Kürzel INRI für „Jesus Nazarenus Rex Iudaeorum“, das Pontius Pilatus über dem Kopf Christi auf dem Kreuz anbringen hatte lassen. Pilatus kommt bezeichnenderweise auch in Jarrys *Passion* vor.

Sexualität und Tod sind bei Ganahl also allgegenwärtig, doch wie verhält es sich mit dem Faktor Zeit? Interpretiert man Ganahls Werk, das die Frühzeit des Fahrrads als Folie für die Gegenwart heranzieht, als eine Art pataphysische Antwort auf Zeitreisen – welche Schlussfolgerungen müsste man ziehen? Was sagt eine Fahrradzeitreise in die Vergangenheit über die Gegenwart aus?

Bereits 1894 behaupteten die ersten Fahrradpioniere, das Fahrrad würde „sicher die gesellschaftlichen Beziehungen revolutionieren, wiewohl das Ausmaß dieser Revolution noch unmöglich zu ermessen ist.“⁸ Nach dem Zweiten Weltkrieg explodierte die Autoindustrie und das Fahrrad geriet ziemlich aus der Mode, um während der Erdölkrise in den 1970er Jahren wieder entdeckt zu werden. Besonders gegen Ende des Jahrhunderts begann man, das Fahrrad nicht nur als Sportgerät, sondern auch als Antwort auf die drückenden Umweltprobleme zu verstehen. Außer natürlich in China, wo die wachsende Mittelschicht in den Großstädten zwar mit Fahrrädern der legendären Marke *Flying Pigeon* aufwuchs, mittlerweile jedoch nach Autos giert. Als gelungene Parodie – nicht nur auf den Produktions- und Konsumwahn in China, sondern auch auf die chinesische Omnipräsenz in der ganzen Welt – ist übrigens Ganahls Video *I wanna be Chinese/Dinghi/e-Bicycles from China* (2011, S. 94–97) zu lesen, das den neapolitanischen Nachkriegshit *Tu vuò fà l'americano* (Du willst den Amerikaner spielen) verulkt.

In seinen Texten ortet Rainer Ganahl auch andere Auswirkungen des Fahrrads auf heutige Denk- und Existenzweisen: „Abgesehen vom Überqueren von Grenzen und Zurücklegen von Entfernungen, brachte mir das Fahrrad etwas anderes bei: Geschwindigkeit und die Fähigkeit, mehrere Dinge gleichzeitig

dismounts the bicycle and attempts, clumsily, to attach an oddly shaped object made of porcelain – which, on closer inspection, turns out to resemble a phallus. He fondles it suggestively – another allusion to Duchamp’s onanism. In *Étant donné, Use a Bicycle* (2011, p. 42), a twelve-minute film, Ganahl hired a female dancer to sit, nude, with her legs spread and masturbate with a bicycle wheel. The work cites Duchamp’s installation, but it also recalls the early readymade, this time turned horizontal and put into plays as a sexual machine, the tire moving against the body – and female sexuality rather than the assumed male “apprentice.”

Then there is the fuel that keeps the cyclist going. Jarry’s riders consumed “Perpetual Motion Food” (“PMF”), but the substance was also used to prolong love-making. Ganahl’s “*Perpetual Motion Food*” drawings (1902/2011, pp. 60 f.), pay homage to “PMF”, and include other touches, like the *INRI* (Latin: “Jesus Nazarenus Rex Iudaeorum.” “Jesus of Nazareth, the King of the Jews”) written by Pontius Pilate above Christ’s head on the cross. Pilate, notably, is also a character in Jarry’s *Passion*.

So sex and death are present, but what about time? If one were to read Ganahl’s work as a sort of pataphysical answer to time travel – using the early age of the bicycle to contemplate the present moment – what would some of its conclusions be? What can bicycle-time-travel to the past tell us about the present?

By 1894, early cycling enthusiasts were already claiming that the bicycle “is going to revolutionize social relations, that is easy to predict, although the extent to which it will do so is still impossible to calculate.”⁸ After World War II, cycling dropped off considerably as automobile consumption rose, only to be revived in the 1970s during the oil crises, and particularly toward the end of the millennium, as a form of exercise but also an answer to pressing environmental problems. Except, notably, in China, where a growing middle class raised on bicycles – the famous *Flying Pigeon* bicycle, which is the mode of transportation in large cities – is interested in purchasing automobiles. For a humorous parody both of Chinese production and consumption, as well as the new global omnipresence of China, see Ganahl’s video *I wanna be Chinese/Dinghi/e-Bicycles from China* (2011, pp. 94–97) which spoofs the post-war song, *Tu vuò fà l'americano* (You want to be American).

8 Just Lucas-Championnière, Fahrradpionier, zitiert (s. Anm. 7), S. 143.

8 Just Lucas-Championnière, early cycling enthusiast, quoted see footnote no. 7, p. 143.

zu tun. Ich habe gelernt, was negative Geschwindigkeit bedeutet, nämlich die relative Langsamkeit des flüchtigen Blicks, der die Dinge auf der sich ständig verändernden Oberfläche der Städte und deren Umgebung vorbeiziehen sieht und der den großstädtischen, hauptsächlich unterirdischen Blick auf die Stadt aus dem Schnellzug heraus oder von der Autostraße aus ergänzt. Aber es gibt auch eine positive Geschwindigkeit, weil Fahrräder es einem erlauben, vieles gleichzeitig zu tun und an vielen Orten präsent zu sein, z. B. zwischen weit verstreut liegenden Stadtgebieten in einer Weise hin- und herzufahren, die weder zu Fuß noch mit dem Auto oder dem öffentlichen Verkehr vorstellbar ist. Ohne Fahrrad lassen sich die Dinge nicht in meinem Tempo erledigen, und geografische Prioritäten müssen gesetzt werden, d. h. das Leben ist nur noch halb so schnell. Durch diese relative Geschwindigkeit, langsam, wenn andere schnell sind, und schnell, wenn andere langsam sind, entwickelt sich eine andere Agenda, die den Fahrradfahrern erlaubt, ihr eigenes Tempo zu bestimmen und ihren eigenen Rhythmus zu finden.⁹

Zu Zeiten Jarrys und Duchamps gab es natürlich kein Multitasking, jedenfalls nicht unter diesem Namen. Mit seiner relativen Langsamkeit, die bisweilen als Antithese zum dauernden Reisen (des Künstlers oder der Künstlerin, die in zwei Städten leben, der Jetset-Kuratorin oder des -Kuratoren) für ein Mittel gegen die Globalisierung gehalten wird,¹⁰ bedeutet das Fahrrad heute genau das Gegenteil wie vor hundert Jahren, als es mit seinem Tempo noch eine neue Fortbewegungs- und Selbstverwirklichungschance bot, die sogar noch befreiender war als die der Eisenbahn.

Jarry benutzte seltsamerweise eine Fahrrad-Sonderanfertigung, die sehr schwer zu fahren war. Nach Berechnungen auf Grundlage eines der wenigen erhaltenen Fotos, auf dem er mit seinem Rad vor dem Phalansterium – einer Fourierschen Genossenschaft, in der er zusammen mit Freunden wohnte – posiert, folgert sein Biograf: „Angesichts der bekannten Größe von Jarry von 1,60 m kann man den Durchmesser der Räder auf 28 Zoll schätzen. Das Kettenblatt besitzt offenbar 36 Zähne, wodurch wir die Anzahl der Zähne auf dem hinteren Zahnkranz schätzen können, da $n_2/n_1 \times \pi d$ gleich die Distanz ist, die mit jeder vollen Pedalumdrehung zurückgelegt wird, wobei N_1 = die Zahnanzahl auf dem Kettenblatt, N_2 = die Zahnanzahl auf dem hinteren Kranz und d der Durchmesser des Rads ist. [...] dieses Rad war also im Alltag nur mit großer Anstrengung zu fahren, besonders beim Losfahren. Dass Jarry es überhaupt benutzen konnte, sagt an sich schon einiges über seine physische Konstitution aus.“¹¹



Thomas Theodor Heine, illustration from *Simplicissimus*, Munich, c. 1910



Clément No 1, advertisement for a Clément & Cie bicycle, 1895

In his own writing, Ganahl identifies other modes in which the bicycle affects contemporary modes of thinking and being: “Apart from crossing borders and distances the bicycle taught me something else: speed and multitasking. I have learned negative speed, i.e. relative slowness of seeing things passing and drifting on the always changing surfaces of cities and beyond, complementing the metropolitan, mostly subterranean view of the city and that of high-speed long distance trains and car traffic systems. But there is also positive speed, i.e. the multitasking and multi-presence of bicycles permitting you to move back and forth between spread-out urban theaters in ways that are not imaginable by foot, with cars or by public transportation. Without a bike, things don’t get done in my time, geographic priorities have to be set, i.e. life is half as fast. This relative speed, slow when others are fast and fast when others are slow, forms agendas in different ways and allows velo-cyclists to set their own pace, form their own rhythms.”⁹

Multi-tasking, of course, didn’t exist in the days of Jarry and early Duchamp – or, at least not in any form identified as such. And slowness, which has been written about as an antidote to globalization,¹⁰ to constantly being on the move (the artist who lives in two cities, the jet-setting curator) is the exact opposite of what the bicycle offered a hundred years ago, when it promised a new, self-actualized form of propulsion and speed – even more liberating than the railroad.

Jarry, paradoxically, had a custom-made bicycle that was extremely hard to ride. Based on calculations made from one of the few photographs of him posed with a bicycle outside the Phalansterium, a Fourier community where he cohabitated with friends, his biographer has concluded that “Given that Jarry’s height is known (5 foot 3 inches), we can estimate the diameter wheels on his bicycles: 28 inches. The chain wheel appears to have been 36 teeth, which allows us to calculate the numbers of teeth on the back hub, since the formula $n_2/n_1 \times \pi d$ equals the distance traveled for each revolution of the pedals, where N_1 = the teeth of the chain wheel, N_2 = the teeth of the hub, and d is the diameter of the driving wheel [...] it would require a formidable effort to ride it in everyday cir-

9 Op. cit. (s. Anm. 6), S. 51.

10 Vgl. das besonders in der Kunstwelt beliebte Buch: Luc Boltanski und Ève Chiapello, *New Spirit of Capitalism*, London/New York 2005.

11 Op. cit. (s. Anm. 2), S. 249.

9 See footnote no. 6, pp. 48, 50.

10 See the particularly popular in the art world: Luc Boltanski and Ève Chiapello, *New Spirit of Capitalism*, London/New York 2005.

Radfahren und Anstrengung: Sowohl Jarry als auch Duchamp hatten eine mechanische, moderne, anstrengende Lebensweise. Außer wenn sie, wie Duchamp mit seinem nostalgischen *Fahrrad-Rad*, das wie ein Kaminfeuer züngelt, auf ältere rustikale Motive zurückfielen. Die Frage der *Nachhaltigkeit* stellte sich ihnen jedenfalls nicht. Für Ganahl indes ist diese Frage entscheidend: „Wenn wir wirklich etwas gegen die globale Erwärmung unternehmen wollen, sollten wir besser die Logik des Fahrrads studieren und beginnen, unsere Städte umzugestalten und unser Leben neu unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit zu überdenken [...]. Die Fahrradtechnologie war auch eine Spielwiese für motorisierte und schwerkraftüberwindende Fahrzeuge. Kugellager, Metallrahmen und Energie übertragende Mechanik sowie andere Komponenten, die für Fahrräder erfunden wurden, wurden schnell wichtig für die Auto- und Flugzeugindustrie, die von denselben Leuten entwickelt wurde, die auch an der Verbesserung von Fahrrädern arbeiteten. In Analogie zu dieser Geschichte könnte das Fahrrad nicht nur ein schickes Thema für die Kunst oder ein teures Lifestyleaccessoire für Autohersteller sein, die eigentlich nichts damit zu tun haben wollen, sondern auch eine befruchtende Technologie, die zu neuen technologischen Erfindungen und Mechanismen führt, die so gesund und selbsterhaltend sind wie das Fahrrad selbst. Deshalb sollten wir uns wieder dem Fahrrad zuwenden, mit all seinen befreienden Qualitäten, die ein neues Utopia versprechen, das hoffentlich nicht wieder in sein Gegenteil, nämlich eine Dystopie verkehrt wird.“¹²

Nun kann wohl weder Jarrys noch Duchamps Werk eindeutig als „utopisch“ bezeichnet werden, obwohl sich natürlich beide auf utopistische Technologien bezogen. Für die pataphysische Künstlerin oder den pataphysischen Künstler von heute – eine Zuordnung, die Ganahl für sich ablehnt – ist die Dystopie indessen keine wirkliche Option. So fordert Ganahls *Fahrrad-Manifest* (2011, S. 88–93), dass 50 Prozent aller Straßen zu sogenannten Bikeways umgebaut werden sollen (wobei der Künstler hofft, das Manifest wie einst die Futuristen in einer Tageszeitung abdrucken zu können). Die Lebenspraxis dringt bei Ganahl also in die Kunst auf eine Weise ein, wie es bei Jarry nicht der Fall war. Dennoch dient Jarry in Ganahls Werk als Zeitreiseprophet – als jemand, den man um Rat fragen kann, wenn es um kreative Lösungen für unsere ökonomischen, industriellen, ökologischen und kriegerischen Konflikte geht. Für Jarry war das Fahrrad ein utopisches Versprechen von Freiheit und Erlösung. Ganahl zeigt uns, dass wir dieses Versprechen in unserer Zeit erneuern können – durch die Kunst.

cumstances, particularly when starting off. It says much for Jarry's physique that he was able to ride it at all.”¹¹

Cycling and effort: Jarry's and Duchamp's notion of life was mechanized, modernized, arduous – unless one were to regress to earlier, rustic norms, like in Duchamp's nostalgic *Bicycle Wheel*, moving like primordial log-fire flames. What was actually *sustainable* wasn't much of a question. For Ganahl, this is central: “If we want to really counter global warming, we had better study the logic of bicycles and start redesigning our cities and rethinking our lives by increasing our self-sustainability. [...] Bicycle technology has become a playing field for motorized and-gravity-defying vehicles. Ball bearings, metal frames and energy transferring mechanisms and other components invented for bicycles soon became important for the car and aircraft industry, which was developed by the same people who worked and improved bicycles. In analogy to this history, the bicycle is not only a fashionable subject in the fine arts, an expensive life style accessory for car producers who don't really want to get involved with them, but it is also a fertilizing technology that leads to new technologies and mechanisms that are as healthy and self-sustaining as the bicycle. This means we should be revisiting the bicycle with its liberating quality for a new utopia that hopefully doesn't turn dystopian again.”¹²

Neither Jarry's nor Duchamp's work could be called distinctly “utopian,” despite their interest in and reliance upon technologies that were regarded as utopian. For the pataphysical artist of the present – though Ganahl rejects that designation – dystopia is less of an option. His *Bicycle Manifesto* (2011, pp. 88–93), calls for fifty percent of all streets to be converted into bikeways. (Ganahl is hoping this text will be published in daily newspapers, in the tradition of the Futurist manifesto.) The practical intrudes, in a way it didn't for Jarry. Nonetheless, Jarry serves in Ganahl's work as a viable time-travel prophet – one who might be consulted as a way of imaginatively solving our predicaments with economics, industry, ecology, and war. The bicycle offered utopian promises for Jarry, of freedom and escape. The suggestion is that these might be re-imagined, even in the present – through art.

¹¹ See footnote no. 2, p. 249.

¹² See footnote no. 6, pp. 58, 60.

¹² Op. cit. (s. Anm. 6), S. 61, 63.

Appendix

Biografie Rainer Ganahl

Brief biography of Rainer Ganahl

Geboren in Bludenz, Österreich
Lebt und arbeitet seit 1990 in New York/
Rainer Ganahl was born in Bludenz, Austria.
He has lived and worked in New York City since 1990.

Von 1986 bis 1991 Studium an der Universität für angewandte Kunst Wien bei Peter Weibel, an der École Nationale Supérieure des Arts Décoratifs (ENSAD) in Paris sowie an der Kunstakademie Düsseldorf bei Nam June Paik. Diplomstudium der Philosophie und Geschichte an der Universität Innsbruck. 1990/91 Absolvierung des Independent Study Program am Whitney Museum New York. Freie Hörschaft bei Gayatri Chakravorty Spivak (1992–1994) und Edward Said (1996) an der Columbia University New York. Teilnahme an der 48. und der 49. Biennale in Venedig (1997 und 1999)./

From 1986 to 1991, Rainer Ganahl studied at University of Applied Arts Vienna with Peter Weibel, at the École Nationale Supérieure des Arts Décoratifs (ENSAD) in Paris and at the Kunstakademie Düsseldorf with Nam June Paik. He holds a Master's degree in philosophy and history from the University of Innsbruck. In 1990/1991 he completed the Independent Study Program at Whitney Museum of American Art in New York. He audited the classes of Gayatri Chakravorty Spivak (1992–1994) and Edward Said (1996) at Columbia University in New York and participated in the 48th and 49th Biennale in Venice (1997 and 1999).



Ce qui roule – That which rolls – Early Forms of Rollin' Rock, 2008
Photograph made during video production,
100 x 70 cm, ed. of 6

Einzelausstellungen

Solo exhibitions

- 2012
Rainer Ganahl – I wanna be Alfred Jarry, tresor, Bank Austria Kunstforum, Vienna
Perpetual Motion, Kunstverein Neuhausen, Stuttgart
- 2011
The condition of the working class in England, Reading Festival, Bury/Manchester
I WANNA BE ALFRED JARRY, Kooio – Forum für Kunst und Kommunikation, Innsbruck
- 2010
Alex Zachary, New York
Holzwege. Ein Passionsspiel, Hospitalhof, Stuttgart
Elaine Levy Project, Brussels
Tea Party, Werkstadt Graz
- 2009
DADALENIN, MAK – Austrian Museum of Applied Arts/ Contemporary Arts, Vienna
Toxic Assets, Gallery nächst Sankt Stephan, Vienna
Elaine Levy Project, Brussels
- 2008
Fruit and Flower Deli, New York
DADALENIN, Tensta Konsthall, Stockholm
motherfatherdaughter, Paul Petro Gallery, Toronto
The Politics of Education: Video, Fotografie, Animation, Performance, Kunstverein Galerie am Markt e. V., Schwäbisch Hall
DADALENIN, G126, Galway, Ireland
Ce qui roule – That which rolls – Early Forms of Rollin' Rock, Les Laboratoires Aubervilliers, Paris
- 2007
Rainer Ganahl – The Apprentice in the Sun, Kunstmuseum Stuttgart
Rainer Ganahl – Reading, Riding and other recent Works, Duncan of Jordanstone College of Arts and Design, Dundee
- 2006
From Vatican to Piazza della Repubblica with no return, RAM – radioartemobile, Rome
- 2005
The Politics of Learning, The Wallach Art Gallery, Columbia University Museum, New York
Road to War, Museum moderner Kunst Stiftung Ludwig Wien, Vienna
Gregoire Maisonneuve, Paris
Gallery Christian Roellin, St. Gallen
Artist Commune, Hong Kong
Baumgartner Gallery, New York
- 2004
le consortium, Dijon
Bicycle, Paul Petro Gallery, Toronto

- 2003
Next Target, Gesellschaft für aktuelle Kunst, Bremen
Kunstbüro Vienna
Iraq Dialogs, Casco, Utrecht
Gregoire Maisonneuve, Paris
Vertretung des Landes Niedersachsen beim Bund, Berlin
Das Zählen der letzten Tage der Sigmund Freud Banknote, Kunsthalle Wien, Vienna
- 2002
Base, Florence
Baumgartner Gallery, New York
- 2001
Gallery nächst Sankt Stephan, Vienna
Gallery Massimo De Carlo, Milan
Artra, Milan
Sint-Lukasstichting, Brussels
Kunstverein und Stiftung Springhof, Neuenkirchen
- 2000
enders Projects, Frankfurt/Main
Rainer Ganahl: From 10 seconds to 500 hours and more, Medienwerkstatt, Vienna
Planet 2000, Geneva
Basic Canadian, Paul Petro Gallery, Toronto
- 1999
Museum moderner Kunst Stiftung Ludwig Wien, Vienna
Tyrolean State Museum, Innsbruck
Max Protetch, New York
- 1998
Kunsthhaus Bregenz
Werkstadt Graz
- 1997
The Thing, New York
Gallery Massimo De Carlo, Milan
Generali Foundation, Vienna
- 1996
Gallery Roger Pailhas, Paris
In Vitro, Geneva
Depot, Vienna
Villa Arson, Nizza
Ghislain Mollet-Viéville, Paris
Künstlerhaus Stuttgart
Thomas Solomon Garage, Los Angeles
- 1995
Gallery Philomene Magers, Cologne
Blum & Poe, Los Angeles
Contemporary Art Center, Moscow
Ice Box, Athens
- 1994
The Thing, BBS, New York, Vienna
Gallery Roger Pailhas, Paris
Nordanstand Gallery, New York

- 1993
Person's Weekend Museum, Tokyo
Ghislain Mollet-Viéville, Paris
Gallery Roger Pailhas, Marseille

- 1992
Nordanstad-Skarstedt, New York
Gallery Massimo De Carlo, Milan
Dallas Museum of Art

- 1991
White Columns (White Room), New York
Randy Alexander (with Matthew Antezzo), New York

- 1990
Ghislain Mollet-Viéville, Paris
Gallery Philomene Magers, Bonn

- 1989
allerArt, Bludenz

Ausgewählte Bibliografie

Selected bibliography

Publikationen und Texte von Rainer Ganahl

Publications and texts of Rainer Ganahl

Rainer Ganahl, Johan Hartle, Adrian Notz (eds.), *Dadalenin*, Stuttgart 2012.

Rainer Ganahl, *Credit Crunch*, Cologne 2012.

Rainer Ganahl, *Dadalenin is Dead*, Stuttgart 2011.

“Road to War – The burning of the gone evil onto a pathetic external hard drive”, in: Edelbert Köb (ed.), *Road to War – Rainer Ganahl*, exh. cat. Museum moderner Kunst Stiftung Ludwig Wien, Vienna 2005.

“Who wants to know anyway?”, in: Rainer Ganahl (ed.), *Money and Dreams: Counting the last days of the Sigmund Freud banknote*, Putnam 2005.

“When attitude becomes curating”, in: *Manifesta Journal*, no. 4, 2004/05.

Rainer Ganahl, *Refined Information and Petrified Politics*, Bremen 2004.

“Going public”, in: Hannes Brunner (ed.), *Ein sieben Jahres Buch*, Kiel 2003.

“Homeland Security, Paranoia, Terrorism”, in: Rainer Ganahl (ed.), *Please write your opinion on US politics*, Paris 2003.

Rainer Ganahl, *lueneburger-heide-sprechen*, Frankfurt 2003.

“Free markets: Language, Commodification and Art”, in: Emily Apter (ed.), *Translation in a Global Market, Public Culture*, vol. 13, no. 1, 2001.

Rainer Ganahl, *Reading Karl Marx*, London 2001.

“Museums and public/counter-public space in the global-capitalist era of digital convertability”, in: Christian Kravagna, Kunsthaus Bregenz (eds.), *The Museum as Arena, Artists on Institutional Critique*, Cologne 2001.

“Discontent in Austria”, in: *Camera Austria International*, 72, 2000.

“Lesen, Sprechen, Lernen, Lehren/ Reading, speaking, learning”, in: Rainer Ganahl (ed.), *Imported. A Reading Seminar*, New York 1998.

“Local Language – Gloacal Lanugage”, in: *Rainer Ganahl. Ortssprache – Local Language*, exh. cat. Kunsthaus Bregenz, Bregenz 1998.

“Educational complex”, in: Sabine Breitwieser (ed.), *Erziehungskomplex. Educational Complex*, exh. cat. Generali Foundation, Wien 1997.

Rainer Ganahl, *Foucault ... bourr. text 1, Documents*, Paris 1993.

Rainer Ganahl, *files & windows*, Linz, Vienna 1991.

Rainer Ganahl, exh. cat. Gallery Philomene Magers, Bonn 1990.

www.ganahl.info/s_texts.html
www.ganahl.info/books.html

www.ganahl.info
www.dadalenin.com
www.useabicycle.com
www.bicyclemanifesto.info
www.ganahlmarx.com
www.properteistheft.info
www.lwannabechinese.com
www.lwannabealfredjarry.me
www.perpetualmotionfood.com
www.pleaseteachmechinese.com

Rainer Ganahl dankt/thanks
Alex Zachary Peter Currie Gallery, New York; Rosemarie Schwarzwälder, Galerie nächst St. Stephan, Vienna; Rodrigo Mallea Lira, Fruit and Flower Deli, Stockholm; Elaine Levy Project, Brussels; Mario Pieroni, Dora Stiefelmeyer, RAM – radioartemobile, Rome; Galleria Enrico Astuni, Bologna; Maria Rauch, Galerie Kooio – Forum für Kunst und Kommunikation, Innsbruck; Nadine Bracht; Yvane Chapuis; Maurizio de Concini; Ingrid Dellago; Daniel Herleth; Frank Hoffmann; Walter Höller; Heni Im; Susanne Jakob; Ille Jung, Jangyoung Jung; Robert Koch; Adrian Notz; Gabriela Oberkofler; Jong Hyun Park; Stefan Rohrer; William Santen; Ed Spurr; VV; und allen anderen am Projekt Beteiligten/and many more people involved with this project.
Mein besonderer Dank gilt/Special thanks to Heike Eipeldauer, Elke Sodin, Lisa Kreil and Stefanie Proksch-Weilguni, Bank Austria Kunstforum; Christine Schmauszer, MVD; Silvia Jaklitsch, Verlag für moderne Kunst Nürnberg sowie meiner Familie/and to my family Romana, Isadora, Edgar.

Publikationen und Texte über Rainer Ganahl

Publications and texts about Rainer Ganahl

Marion Ackermann, Simone Schimpf (eds.), *Use a bicycle. Rainer Ganahl. Der Lehrling in der Sonne – The apprentice in the sun – L'apprenti dans le soleil*, exh. cat. Kunstmuseum Stuttgart, Frankfurt/Main 2007.

William Kaizen (ed.), “Please, teach me ...”. *Rainer Ganahl and the Politics of Learning*, exh. cat. Wallach Art Gallery at Columbia University, New York 2005.

Gayatri Chakravorty Spivak, „Politics, Language, Art“, in: William Kaizen (ed.), “Please, teach me ...”. *Rainer Ganahl and the Politics of Learning*, exh. cat. Wallach Art Gallery at Columbia University, New York 2005.

Edelbert Köb (ed.), *Road to War – Rainer Ganahl*, exh. cat. Museum moderner Kunst Stiftung Ludwig Wien, Vienna 2005.

Paul Mattick, „Postkarten“, in: Edelbert Köb (ed.), *Road to War – Rainer Ganahl*, exh. cat. Museum moderner Kunst Stiftung Ludwig Wien, Vienna 2005.

Rainer Ganahl. Next Target. Versteinerte Politik/Perified Politics, exh. cat. GAK (Gesellschaft für aktuelle Kunst) Bremen, Frankfurt/Main 2004.

Bettina von Dziembowski (ed.), *Rainer Ganahl. lueneburger-heide-sprechen*, exh. cat. Kunstverein Springhornhof, Frankfurt/Main 2002.

Rainer Ganahl. Ortssprache – Local Language, exh. cat. Kunsthaus Bregenz, Bregenz 1998.

Sabine Breitwieser (ed.), *Erziehungskomplex. Educational Complex*, exh. cat. Generali Foundation, Vienna 1997.

Thomas F. McDonough, „Pädagogische Modelle: Dialogstrategien in der Gegenwartskunst“, in: Sabine Breitwieser (ed.), *Erziehungskomplex. Educational Complex*, exh. cat. Generali Foundation, Vienna 1997.

Timothy Blum, *Rainer Ganahl*, exh. cat. Person's Weekend Museum, Tokio 1993.

Todd Alden, *Rainer Ganahl. Les immigrés des beaux quartiers*, exh. cat. Galerie Roger Pailhas, Paris/Marseille 1992.

Anne Rorimer, *Rainer Ganahl*, exh. cat. Dallas Museum of Art, Dallas 1992.

Publikationen und Texte von und zu Alfred Jarry

Publications and texts of and about Alfred Jarry

Alfred Jarry, *Selected works of Alfred Jarry*, ed. by Roger Shattuck/Simon Watson Taylor, New York 1965.

Alfred Jarry, *Der Übermann. Moderner Roman*, Frankfurt/Main 1987.

Roger Shattuck, *The banquet years. Les primitifs de l'Avant-Garde*, Paris 1974.

Keith Beaumont, *Alfred Jarry. A Critical and Biographical Study*, Leicester 1984.

Ilse Pollak, *Pataphysik, Symbolismus und Anarchismus bei Jarry*, Vienna 1984.

Carola Giedion-Welcker, *Alfred Jarry. Eine Monographie*, Zurich 1988.

Ehrich Riewert, “Le Surmâle. Roman moderne”, in: Id., *Individuation und Okkultismus im Romanwerk Alfred Jarrys*, Munich 1988, pp. 119–132.

Bettina Liebowitz Knapp, “Alfred Jarry's The Supermale – The Sex Machine, the Food Machine and the Bicycle Race: Is It a Question of Adaptation?”, in: Id., *Machine, Metaphor and the Writer. A Jungian view*, Pennsylvania 1989, pp. 14–28.

William Anastasi, “Alfred Jarry and l'Accident of Duchamp”, in: *tout-fait. The Marcel Duchamp Studies Online Journal*, 1, 1999 (26. 3. 2012) URL: http://www.toutfait.com/online_journal_details.php?postid=4331.

Linda Dalrymple Henderson, *Duchamp in Context. Science and Technology in the Large Glass and Related Works*, Princeton New Jersey 1998.

Hans Ulrich Reck, Harald Szeemann (eds.), *Junggesellenmaschinen*, exh. cat. Kunsthalle Bern 1975, Vienna 1999.

Charles Grivel, Beate Ochsner (eds.), *Jarry: Le Monstre 1900/Jarry: Das Monster 1900*, Aachen 2002.

Jill Fell, *Alfred Jarry. An Imagination in Revolt*, Madison New Jersey 2005.

Jake Kennedy, “Modernist (Im)mobilities: Marcel Duchamp, Samuel Beckett, and the Avant-Garde Bike”, in: *tout-fait. The Marcel Duchamp Studies Online Journal*, 2005 (26. 3. 2012) URL: http://www.toutfait.com/online_journal_details.php?postid=4331.

Alastair Brotchie, *Alfred Jarry: A Pataphysical Life*, Cambridge, MA 2011.

Impressum

Imprint

Ausstellung

Exhibition

Rainer Ganahl: I wanna be Alfred Jarry

tresor des Bank Austria Kunstforums, Wien
9. Mai bis 15. Juli 2012/May 9 – July 15, 2012
tresor, Bank Austria Kunstforum, Vienna

Direktorin/Director

Ingrid Brugger

Kuratorin/Curator

Heike Eipeldauer

Ausstellungsmanagement/Exhibition Management

Elke Sodin, Lisa Kreil

Öffentlichkeitsarbeit/Public Relations

Wolfgang Lamprecht, Alexander Khaelss-Khaelssberg,
Stefanie Kroll

Kunstvermittlung/Art Education

Andrea Zsutty & Team

Ausstellungsaufbau/Exhibition Installation

Josef Schellhorn & Team

Katalog

Catalogue

Herausgeberinnen/Editors

Ingrid Brugger, Heike Eipeldauer

Redaktion/Editing

Heike Eipeldauer, Lisa Kreil, Elke Sodin

Grafische Gestaltung/Graphic design

MVD Austria – Michael Rieper, Christine Schmauszer

Übersetzungen/Translations

Beverly Blaschke (English, interview)

Richard Gross (German, text Alfred Jarry)

Lisa Kreil (German, Manifesto Rainer Ganahl)

Abigail Prohaska (English, text Heike Eipeldauer, prefaces)

Thomas Raab (German, text Martha Schwendener)

Lektorat/Proofreading

Michaela Alex-Eibensteiner, Silvia Jaklitsch,

Elke Sodin, Steve Tomlin

Bildbearbeitung/Image editing

MVD Austria

Ausgehend von Rainer Ganahls durchgängig englischen Werktiteln, sind auch sämtliche Vergleichsabbildungen in englischer Sprache angegeben./Since Rainer Ganahl consistently uses English when titling his works, all comparative illustrations are captioned in English as well.

Bildnachweis/Picture credits

Cover: I wanna be Alfred Jarry, Vindex Bike-Dick, 1897/2011, photograph; S./p. 2: I wanna be Alfred Jarry, Cleveland-Skidmark, 1896/2012, sculpture, silicone, 223 × 22.5 × 2 cm

© Succession Marcel Duchamp/VBK, Wien 2012/

VG Bild-Kunst, Bonn 2012 (S./pp. 19, 21, 23, 107, 113, 115);

© Foto/photograph: Franz Schachinger (S./pp. 100 f.)

Druck/Print

Remaprint, Wien/Vienna

© 2012 Bank Austria Kunstforum, Wien/Vienna,

Verlag für moderne Kunst Nürnberg

© 2012 für die Texte und das Interview bei den Autorinnen und Autoren und dem Künstler/for the texts and the interview with the authors and the artist

Printed in Austria

ISBN 978-3-86984-318-6

Erschienen im/Published by

Verlag für moderne Kunst Nürnberg GmbH

Königstraße 73, D-90402 Nürnberg

www.vfmk.de

Alle Rechte, auch die der Übersetzung, der fotomechanischen Wiedergabe und des auszugsweisen Abdrucks, vorbehalten./All rights reserved also the translation, photomechanical reproduction or reprints in extracts.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek: Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de/> abrufbar.

Bibliographic information published by the Deutsche Nationalbibliothek: The Deutsche Nationalbibliothek lists this publication in the Deutsche Nationalbibliografie; detailed bibliographic data are available in the Internet at <http://dnb.d-nb.de/>.

Vertrieb Großbritannien/

Distributed in the United Kingdom

Cornerhouse Publications

70 Oxford Street, Manchester M1 5 NH, UK

Phone +44-161-200 15 03

Fax +44-161-200 15 04

Vertrieb außerhalb Europas/

Distributed outside Europe

D.A.P. Distributed Art Publishers, Inc.

155 Sixth Avenue, 2nd Floor,

New York, NY 10013, USA

Phone +1-212-627 19 99

Fax +1-212-627 94 84