

Valentin Carron : carrion : Valentin Carron's restoration act = Valentin Carrons Akt der Wiederherstellung

Autor(en): **Breslin, David / Opstelten, Bram**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Parkett : the Parkett series with contemporary artists = Die Parkett-Reihe mit Gegenwartskünstlern**

Band (Jahr): **- (2013)**

Heft 93: **Valetin Carbon, Frances Stark, Adrián Villar Rojas, Danh Vo**

PDF erstellt am: **21.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-680037>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Perhaps you smile at me. I could not stop for that—My business is Circumference.

—Emily Dickinson, Letter to T. W. Higginson, July 1862

How wrong Emily Dickinson was! Hope is not “the thing with feathers.” The thing with feathers has turned out to be my nephew. I must take him to a specialist in Zurich.

—Woody Allen, *Without Feathers* (1975)

Carrion: Valentin Carron's *Restoration Act*

DAVID BRESLIN

Valentin Carron's restored moped was taking sun the first time I saw it at the Swiss Pavilion in Venice. Its lush Oxford blue body, a deeper shade than the azure of the ornament on its front, greedily sucked in the light while the chrome of the wheel covers coughed it back up in blinding little blasts. Propped on its kickstand, still as immobile as the run-down patient Carron rescued, the Piaggio Ciao convalesced on its own, under the open sky and in the walled garden, mutely receiving visitors. It was raining the next day I visited the Biennale, and someone had moved the Ciao under cover to keep it dry. The blue now seemed dull, the metal more like granite. If yesterday the patient seemed to be in remission, today relapse and recurrence—the threat of rust in that damp, salt air—crept into view.

The Ciao was the cheapest line of mopeds made by Piaggio, of which the stylish Vespa is the most deluxe and fashionable. Basically a motorized bicycle, the Ciao is nothing but utilitarian, with Carron going so far as to describe it as the moped “of choice for adolescents and drunkards who have had their licenses revoked—a vehicle of marginality.”¹⁾ But in 2006, after nearly forty years of production, Piaggio discontinued it. The polished and buffed Ciao that Carron presents first registers as your everyday readymade, the once lowly object tran-

DAVID BRESLIN is associate director of the Research and Academic Program at the Sterling and Francine Clark Art Institute, Williamstown, Massachusetts, as well as the Clark's associate curator of contemporary programs.



VALENTIN CARRON, *installation view, Swiss Pavilion, Venice Biennale, 2013* / *Installationsansicht.*

substantiated by purchase, transport, and installation within those resonant garden walls. But what Carron offers in this centenary of Duchamp's *Bicycle Wheel* is not the assisted readymade of that famous stool-and-wheel hybrid or the hermetically sealed, brand-new vacuum cleaners that Jeff Koons began exhibiting in the early 1980s. Instead, Carron presents us with the *restored*—the abject, abandoned, sold, or unwanted nursed back to a state that approximates what it would have been if it had been cared for (or not used at all).

A step, however, precedes the activity of restoration—an activity adjacent to a contemporary sculptural (and cultural) ethos of recycling and one indebted to various theorizations of appropriation—and that is the work of salvaging. The trope of salvaging and the salvaged precedes the Duchampian readymade and the Surrealist objet trouvé and burrows deep into the origins of modernity. With the rapid rise of finance capital, urbanization, and industrialization in nineteenth-century Europe, newly transformed cities teemed with the rejected items and wreckage of the places that used to be. The disclaimed, for writers like Charles Baudelaire and later Walter Benjamin, became inseparable from the new of the burgeoning consumer culture. Take, for example, Baudelaire's description of the work of the ragpicker in Haussmann's Paris:

Here we have a man whose job it is to gather the day's refuse in the capital. Everything that the big city has thrown away, everything it has lost, everything it has scorned, everything it has crushed underfoot he catalogues and collects. He collates the annals of intemperance, the capharnaum of waste. He sorts



*things out and selects judiciously; he collects, like a miser guarding a treasure, refuse which will assume the shape of useful or gratifying objects between the jaws of the goddess of Industry.*²⁾

Carron's judicious salvaging of the humble and discontinued moped gestures toward two exemplars of the refused: an object lost both to the vagaries of fashion and to an economy geared to higher profits as well as a marginalized population bereft of the utilitarian objects that participate in the daily acts that add to subsistence (i.e., a cheap ride to work).

If the act of salvaging as an aesthetic act has its roots in the nineteenth century, a concerted interest in the restoration and protection of cultural patrimony dates from the same period. With the founding of the Society for the Protection of Ancient Buildings in 1877, the polymath William Morris ecumenically articulated the range of objects qualified for preservation. He wrote, "If, for the rest, it be asked us to specify what kind of amount of art, style, or other interest in a building, makes it worth protecting, we answer, anything which can be looked on as artistic, picturesque, historical, antique, or substantial: any work, in short, over which educated, artistic people would think it worthwhile to argue at all." But is it worth arguing over the Piaggio Ciao? Or is it the connotative significance of this discontinued vehicle, used by the working poor, kids, and drunks, that makes it worthy of restoration and historical reflection? But perhaps salvaging and restoration are just the aesthetic counter-reaction to that much older activity of destruction that plagues history and modernism alike.

The familiar narrative about Carron's art grounds it in "Swissness." His reproductions and reconstructions of vernacular items such as architectural details, religious imagery, public statues, and tourist tchotchkes from the canton of Valais where he was born and continues to live have been regarded as equally critical, cynical, and comical in their take on the visual culture of national idioms and identities. I would contend that looking at the Piaggio Ciao through the snow globe of Swissness permits us to see it, like the Italian name itself, as both a greeting to Carron's familiar themes and a goodbye to a formal and appropriative agenda that has dominated his work. In interviews, and often repeated in the literature about his work, the artist points to the construction of a Swiss national identity in a turbulent nineteenth century through objects and images that evoked a shared, pastoral idyll—the "Heidi Land" aesthetic—and that subsequently trumped parochial and provincial (and political) differences.³⁾ His previous practice has sought to reveal the speciousness of these claims to authenticity by reproducing those very signs of Swissness in contradictory materials (the typical carved wooden bear remade in resin) and absurd exaggeration (the countryside cross now at a height of forty feet and plopped in front of Art Basel's main venue).

Nothing about the Piaggio Ciao, however, necessarily reads as Swiss or connotes Switzerland. True, the mopeds can be found in Carron's canton, yet they can also be spotted in Calcutta, Karachi, Cleveland, or Caracas. But what if Carron's sculptural activity of restoring has itself become the culturally freighted and symbolically loaded process? What if, at least for this series of moped sculptures, he has traded the iconography of Switzerland for an act—to restore—that has its own Swiss mythology, lore, history, and claims of authenticity? Along with the anonymous figure of the ragpicker that haunts modernism, it is the Romantic notion of the consumptive—the dreamy, otherworldly, and delicate figure ravaged by tuber-

VALENTIN CARRON, *UNTITLED*, 2009, wood, steel, paint, 433 1/8 x 247 1/4 x 43 1/4" (sculpture), 43 1/4 x 247 1/4 x 247 1/4" (base) / *OHNE TITEL*, Eichen- und Tannenholz, verzinkter Stahl, Farbe, 1100 x 628 x 110 cm (Skulptur), 110 x 628 x 628 cm (Sockel).

VALENTIN CARRON, CIAO N° 6, 2013,
Piaggio Ciao restored, 41 $\frac{3}{8}$ x 63 x 25 $\frac{1}{4}$ " /
Restaurierter Piaggio Ciao, 105 x 160 x 64 cm.



culosis—that wheezes and limps from the nineteenth into the twentieth century. In books such as Thomas Mann's *The Magic Mountain* and in reports from patients like Robert Louis Stevenson, the tortures of tuberculosis are countered by the restorative powers (or at least attempts) found in Switzerland: the sanatorium, the milk cure, rest and elusive recuperation, the altitude and dry air of the Alps once thought ideal to return the consumptive to health.

By adopting “to restore” as a Swiss act that also has a sculptural equivalent (an elegant elaboration of Richard Serra's *Verb List* of 1967–68), Carron escapes direct recourse to a known image or object familiar to a consumer of Swiss culture. In so doing, he is able to extend a discourse about national representation that is endemic to his practice without reproducing the critiqued thing itself. Emphasizing the activity of restoration also permits him to engage in the very processes of transformation—the processes of sanitization—that generally attend the passage of an innocent object into a coded and static cultural signifier.

Indeed, it is possible to see the act as double-headed if not Janus-faced. Restoration can be seen simultaneously as the generous and precarious act that endows the compromised object with the functionality to endure and as the obfuscating mechanics that efface wear and deny histories of use. That is, Carron's work on the Ciao reveals any concept of restoration as a cohesive cultural value to be as conflicted and constructed as any cultural sign. In the popular conception of the Swiss sanatorium, it is generally the foreigner who comes to find the cure that already resides there in that preternaturally healthy place. Thus, the Ciao, product of Italy, *comes to Switzerland and is healed*. If the newly pristine machine conjures the dream-state of a national idyll, it is one where that which could harm always comes from outside and that which heals is already within. The phobic object of the nation-state—the immigrant, the foreigner—is now shrouded in Swissness.

For this reason, the taking of the Ciao as the object for Carron's act of restoration is far from a neutral selection. Made in Italy, wealthy Switzerland's poorest direct neighbor, with whom it shares its longest border, the Ciao is not only a product of international trade and the cheapest vehicle available for the least affluent Swiss; it can also be imagined as an economic refugee. A humble object, the Ciao not only stands in for the death of Italian industry⁴⁾ but emblemizes a period of economic cataclysm in Europe that has caused some rich countries, including Switzerland, to engage in isolationist acts. During the week that the Venice Biennale opened, it was reported that Switzerland, for the first time, had applied its European Union immigration quotas, a "safeguard clause" included in the 1999 "Agreement on the Free Movement of Persons" between the Swiss Confederation and the EU, whereby right of entry, residence, and access to paid work is afforded to European and Swiss nationals alike. Immigration is blamed for Switzerland's tepid 0.6% economic growth in the year's first quarter (compared to 1.1% in 2012) as well as an overheated real-estate market. It would seem that any ill is the immigrant's fault.

In this context, the Ciao becomes the symbol of the economic troubles that surround and threaten to suffocate Switzerland. But that hardy vehicle, with its fifty-cc engine and maximum speed of thirty miles per hour, is also a reminder of the precarious position of the rider who trembles along on the shoulder of the road. He sits in our rearview mirror, as if immobile. As fortuitates, we leave him in the dust.

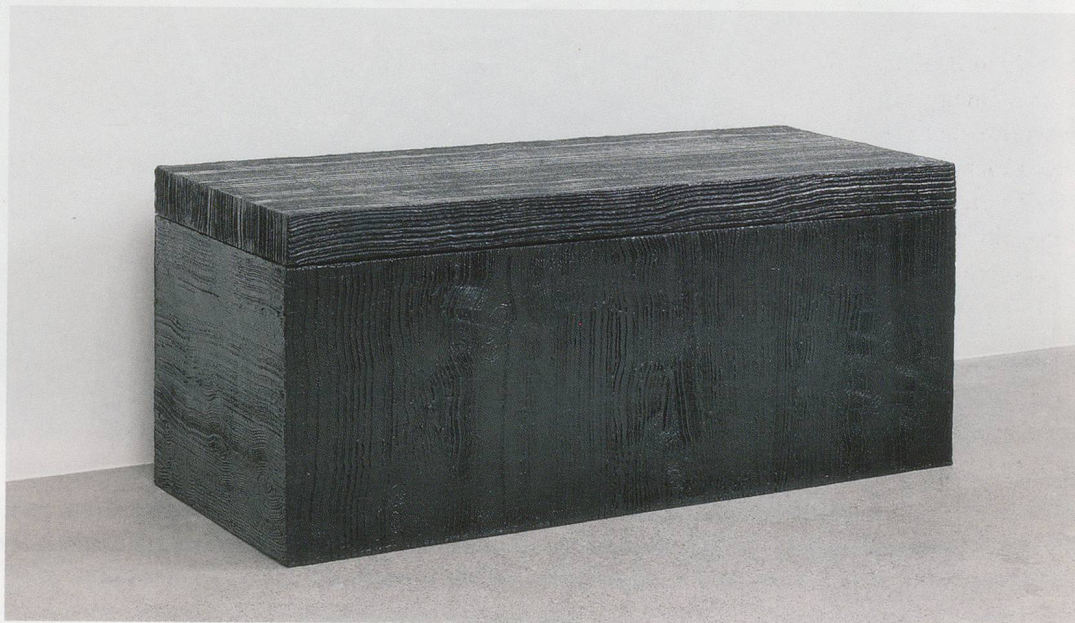
1) Carron, quoted in Aoife Rosenmeyer, "Valentin Carron in the Studio" in *Art in America*, March 2013, p. 137.

2) Charles Baudelaire, "On Wine and Hashish" in *Artificial Paradises* (ed. and trans. Stacy Diamond), New York: Citadel Press, p. 7.

3) Carron, quoted in Fabrice Stroun, *Valentin Carron* (Zurich: Pro Helvetia, 2004), n.p.

4) See Rosenmeyer, "Valentin Carron in the Studio," p. 137, where Carron suggests this.

VALENTIN CARRON, COFFRE (CHEST), 2009, Styrofoam, fiberglass, resin, acrylic paint, hinges, 28 3/8 x 66 1/2 x 27 1/8" / KISTE, Styropor, Fiberglas, Kunstharz, Acrylfarbe, Scharniere, 72 x 169 x 169 cm.





VALENTIN CARRON, *PORTRAIT DU VIEUX ZAZOU (PORTRAIT OF THE OLD ZAZOU)*, 2009,
Tiflex on tarpaulin, galvanized steel tubing, black paint, 18 1/8 x 12 5/8 x 1" / PORTRAIT DES ALTEN ZAZOU,
Tiflex auf Plane, galvanisierte Stahlröhren, schwarze Farbe, 46 x 32 x 2,5 cm.

(PHOTO: STEFAN ALTENBURGER)



VALENTIN CARRON, *LES CAPTIVES (THE PRISONERS)*, 2007,
Tiflex on tarpaulin, copper pipe, wire strap, 31 1/8 x 28 3/8 x 3/4" /
DIE GEFANGENEN, Tiflex auf Plane, Kupferröhren, Kabelbinder, 79 x 72 x 2 cm.
(PHOTO: STEFAN ALTENBURGER)

*Vielleicht lächeln Sie mir zu. Anhalten könnt' ich dafür nicht:
meine Sache ist die Peripherie.*

– Emily Dickinson, Brief an T. W. Higginson, Juli 1862

DAVID BRESLIN

*Wie sehr Emily Dickinson irrte! Die Hoffnung ist nicht «das Ding mit Federn».
Das Ding mit Federn ist, wie sich herausstellt, mein Neffe. Ich muss mit ihm zu
einem Spezialisten in Zürich.*

– Woody Allen, *Ohne Leit kein Freud*

Valentin Carrons *Akt der Wiederherstellung*

Valentin Carrons restauriertes Moped nahm gerade ein Sonnenbad, als ich es zum ersten Mal im Schweizer Pavillon in Venedig sah. Sein üppig geformter, dunkelblauer Körper – der Farbton etwas tiefer als das Azurblau des Ornaments vorne – saugte gierig das Licht ein, während das Chrom der Radkappen dieses in blendenden kleinen Lichtexplosionen zurückwarf. Gestützt auf seinen Ständer, nach wie vor so reglos wie der abgetakelte Patient, den Carron gerettet hatte, erholte die Piaggio Ciao sich auf eigene Faust, unter freiem Himmel im eingefriedeten Garten, wo sie stumm Besucher empfing. Als ich am nächsten Tag die Biennale erneut besuchte, regnete es und jemand hatte die Ciao unter eine Abdachung geschoben, um sie trocken zu halten. Das Blau wirkte nun stumpf und das Metall eher wie Granit. Hatte der Patient am Tag zuvor noch so ausgesehen, als sei er in Remission, so schlichen sich jetzt Rückfall und Rezidiv – die Rostgefahr in jener feuchten, salzhaltigen Luft – ins Bild.

Die Ciao war die billigste der Motorroller-Baureihen des Herstellers Piaggio, unter denen die stilvolle Vespa die luxuriöseste und modischste ist. Die Ciao ist im Grunde ein motorisiertes Fahrrad und reines Zweckmoped, wobei Carron sogar so weit geht, sie als das «bevorzugte Mofa für Jugendliche und des Führerscheins entledigte Säufer – ein Fahrzeug der Randständigkeit» zu beschreiben.¹⁾ Aber im Jahr 2006 stellte Piaggio nach fast vierzig Jahren ihre Fabrikation ein. Die hochglanzpolierte Ciao, die Carron präsentiert, registriert man

DAVID BRESLIN is associate director of the Research and Academic Program at the Sterling and Francine Clark Art Institute, Williamstown, Massachusetts, as well as the Clark's associate curator of contemporary programs.

VALENTIN CARRON, *BLIND BEAR*, 2000, polystyrene, fiberglass, acrylic resin, paint, 129 $\frac{7}{8}$ " diameter of base 35 $\frac{1}{2}$ " / *BLINDER BÄR*, Polystyrol, Fiberglas, Kunstharz, Farbe, 330 cm, Durchmesser Sockel 90 cm.



zunächst als alltägliches Readymade, das einst bescheidene Objekt, verwandelt durch den Kauf, den Transport und nun die Installation innerhalb der widerhallenden Gartenmauern. Doch das, womit Carron zu dieser Jahrhundertfeier von Duchamps Fahrrad-Rad aufwartet, ist nicht das begleitende Readymade zu jener berühmten Hocker-und-Rad-Kombination und auch nicht wie die hermetisch versiegelten, nagelneuen Staubsauger, die Jeff Koons Anfang der 1980er-Jahre auszustellen begann. Stattdessen bietet Carron uns das Instandgesetzte dar: das Erbärmliche, Verlassene, Veräusserte oder Ungewollte, das wieder aufgepöppelt und in annähernd den Zustand versetzt wurde, in dem es sich befunden hätte, wäre es sorgfältig gepflegt (oder überhaupt nie gebraucht) worden.



VALENTIN CARRON, *L'INTOLÉRANCE (INTOLERANCE)*, 2009, polystyrene, fiberglass, resin, acrylic, $26 \frac{3}{4} \times 55 \frac{1}{2} \times 6 \frac{7}{8}$ " / *DIE INTOLERANZ*, Polystyrol, Fiberglas, Harz, Acrylfarbe, 68 x 92 x 17,5 cm.



VALENTIN CARRON, *LE MÉPRIS (CONTEMPT)*, 2009, polystyrene, fiberglass, resin, acrylic, $26 \frac{3}{4} \times 55 \frac{1}{2} \times 6 \frac{7}{8}$ " / *DIE VERACHTUNG*, Polystyrol, Fiberglas, Harz, Acrylfarbe, 68 x 92 x 17,5 cm.

Ein Schritt geht allerdings dem Akt der Wiederherstellung – einer an das zeitgenössische bildhauerische (und kulturelle) Ethos des Recyclens angelehnten sowie verschiedenen Appropriationstheorien verpflichteten Tätigkeit – voran, und das ist die Arbeit der Rettung. Der Topos der Rettung und des Geretteten ist älter als das Duchampsche Readymade und das surrealistische *objet trouvé* und rührt an die tiefsten Wurzeln der Moderne. Im Zuge der rasanten Zunahme von Finanzkapital, Urbanisierung und Industrialisierung im Europa des neunzehnten Jahrhunderts wimmelten die frisch verwandelten Städte nur so von verworfenen Dingen und Trümmern der Orte von einst. Im Verworfenen sahen Schriftsteller wie Charles Baudelaire und später Walter Benjamin etwas, was untrennbar mit dem Neuen der aufkeimenden Konsumkultur verbunden war. Betrachten wir zum Beispiel Baudelaires Schilderung der Arbeit des Lumpensammlers im Paris von Georges-Eugène Haussmann:

Hier ist der Mann, der die Aufgabe hat, die Abfälle eines Grosstadtages zu sammeln. Der alles, was die grosse Stadt fortgeworfen hat, alles, was sie verloren hat, alles, was sie verachtet, alles, was sie zerschlagen hat, verzeichnen und sammeln wird. Er liest in den Archiven des Lasters nach, im Auswurf Sodoms. Er trifft eine kluge Auswahl; wie der Geistige den Schatz, sammelt er den Schmutz auf, der durch die Gottheit der Industrie wiedergekaut, wieder zu brauchbaren oder Luxusgegenständen wird.²⁾

Carrons kluge Rettung des ärmlichen und aufgegebenen Mofas verweist auf zwei Grundmuster des Verworfenen: ein Objekt, das sowohl den Launen der Mode als auch einer auf immer höhere Profite ausgerichteten Wirtschaft entzogen ist; beziehungsweise auf eine randständige Bevölkerung, der die Gegenstände zur täglichen Bestreitung des Lebensunterhalts (mit anderen Worten, einer billigen Fahrt zur Arbeit) entzogen sind.

Hat der Akt der Rettung als ästhetischer Akt seine Wurzeln im neunzehnten Jahrhundert, so geht das konzertierte Interesse an der Wiederherstellung und Bewahrung kulturellen Erbes auf die gleiche Zeit zurück. Mit der Gründung der Society for the Protection of Ancient Buildings im Jahr 1877 umriss der vielseitig gebildete William Morris grosszügig das Spektrum jener Objekte, die für den Denkmalschutz infrage kamen. «Würden wir im Übrigen gebeten, näher zu bestimmen, welches Mass an Kunst, Stil oder sonstiger Bedeutung an einem Bauwerk dieses schützenswert mache, so würden wir sagen: alles, was als künstlerisch,

malerisch, historisch, antik oder bedeutend betrachtet werden kann, kurzum, jedes Werk über das zu streiten gebildete, künstlerische Personen überhaupt lohnenswert finden.» Doch lohnt es sich, über die Piaggio Ciao zu streiten? Oder ist dieses aufgegeben, von Erwerbsarmen, Kindern und Säufern benutzte Gefährt aufgrund seiner konnotativen Bedeutung der Wiederherstellung und historischen Reflexion würdig? Vielleicht ist Rettung und Instandsetzung aber einfach nur die ästhetische Gegenreaktion zu jenem wesentlich älteren Akt der Zerstörung, der die Geschichte ebenso wie die Moderne heimsucht.

Darstellungen von Carrons Kunst verankern diese üblicherweise in der sogenannten «Swissness». Seine Nachbildungen und Rekonstruktionen traditioneller Elemente wie architektonischer Details, religiöser Bildmotive, öffentlicher Standbilder und touristischer Nippes aus dem Kanton Wallis, wo er geboren wurde und bis heute lebt, sind als gleichermassen kritisch, zynisch und komisch in ihrer Einstellung zur Bildkultur nationaler Ausdrucksweisen und Identitäten angesehen worden. Ich würde behaupten, dass die Betrachtung der Piaggio Ciao durch die Schneekugel der «Swissness» es uns erlaubt, sie – ebenso wie den italienischen Namen per se – als Reverenz an die vertrauten Themen Carrons und als Verabschiedung von einem formalen, appropriativen Programm zu betrachten, das sein Werk bisher dominiert hat. In Gesprächen – und in der Literatur zu seinem Werk vielfach aufgegriffen – verweist der Künstler auf die Konstruktion einer nationalen Schweizer Identität in einem turbulenten 19. Jahrhundert anhand von Objekten und Bildern, die eine gemeinsame ländliche Idylle – die Heidiland-Ästhetik – beschworen und anschliessend über örtliche und provinzielle (wie auch politische) Unterschiede triumphierten.³⁾ In seiner bisherigen künstlerischen Praxis hatte er versucht, die Wahnhaftigkeit jener Ansprüche auf Authentizität aufzuzeigen, indem er ebensolche Zeichen der «Swissness» in widersprüchlichen Materialien oder absurd vergrössert nachbildete (der typische geschnitzte Holzbär neu aufgelegt in Kunstharz; das ländliche Kreuz nunmehr über 12 Meter hoch und aufgerichtet vor der Basler Messehalle, dem Schauplatz der Art Basel).

Nichts an der Piaggio Ciao ist unbedingt schweizerisch oder deutet auch nur mittelbar auf die Schweiz hin. Gewiss, den Mofas begegnet man in Carrons Kanton, man sieht sie aber auch in Kalkutta, Karatschi, Cleveland oder Caracas. Was aber, wenn Carrons bildhauerische Arbeit des Wiederherstellens nunmehr selbst der kulturell befrachtete und symbolisch aufgeladene Prozess ist? Was, wenn er zumindest bei dieser Serie der Motorroller-Plastiken die Ikonographie der Schweiz für einen Akt – das Restaurieren – eingetauscht hat, der wiederum eine eigene Schweizer Mythologie, Überlieferungen, Geschichte und Authentizitätsansprüche hat? Neben der anonymen, die Moderne durchgeisternden Gestalt des Lumpensammlers humpelt das romantische Bild vom Schwindsüchtigen – der verträumten, jenseitigen, schwächlichen, von der Tuberkulose schwer gezeichneten Figur – keuchend vom neunzehnten ins zwanzigste Jahrhundert. In Romanen wie Thomas Manns *Zauberberg* und in Berichten von Patienten wie Robert Louis Stevenson sind es die in der Schweiz zu findenden Heilkräfte (oder zumindest Heilversuche), die den Folterqualen der Tuberkulose entgegenwirken: das Sanatorium, die Milchkur, Ruhe und eine nicht leicht zu erzielende Erholung, die Höhe und trockene Luft der Alpen, die einst als ideal für eine Gesundung des Schwindsüchtigen galten.

Indem er sich das «Wiederherstellen» als einen schweizerischen Akt zu Eigen macht, der zudem eine bildhauerische Entsprechung hat (eine elegante Weiterschreibung von Richard Serras *Verb List* aus den Jahren 1967/68), vermeidet Carron den unmittelbaren Rückgriff auf ein für Konsumenten Schweizer Kultur vertrautes Motiv oder Objekt. Dabei gelingt es ihm, einen für seine Praxis typischen Diskurs zu nationaler Darstellung weiterzuentwickeln, ohne

die kritisierte Sache selbst zu reproduzieren. Die Betonung der Handlung des Wiederherstellens erlaubt es ihm zudem, sich genau mit jenen Prozessen der Verwandlung – der Sanitisierung – zu beschäftigen, die sich gemeinhin mit dem Übergang eines unschuldigen Objektes in einen verschlüsselten und statischen kulturellen Signifikanten verbinden.

Es ist tatsächlich möglich, den Akt als doppelgesichtig, ja, janusköpfig zu betrachten. Im Restaurieren kann man sowohl den grosszügigen und heiklen Akt sehen, der dem gefährdeten Gegenstand die Funktionalität verleiht, um zu überdauern, als auch die verschleiernde Mechanikerarbeit, die Verschleiss kaschiert und Nutzungsgeschichte verleugnet. Das heisst, Carrons Arbeit an der Ciao macht deutlich, dass jedweder Begriff der Wiederherstellung als ein in sich geschlossener kultureller Wert genauso widersprüchlich und konstruiert ist wie jedes andere kulturelle Zeichen. Nach der landläufigen Vorstellung vom Schweizer Sanatorium ist es in der Regel der Ausländer, der kommt und jene Heilung findet, die an diesem übernatürlich heilkräftigen Ort bereits vorhanden ist. Und so kommt eben auch die Ciao, ein Produkt Italiens, in die Schweiz und wird geheilt. Sofern die von Neuem makellose Maschine den Traumzustand einer nationalen Idylle beschwört, ist dies einer, bei dem alles möglicherweise Gefährdende immer von aussen kommt und das Heilende bereits im Innern liegt. Das Angstobjekt des Nationalstaates – der Zuwanderer, der Ausländer – ist nunmehr in «Swissness» eingehüllt.

Aus diesem Grund ist die Wahl der Ciao als Gegenstand für den Carron'schen Akt der Wiederherstellung alles andere als bedeutungsneutral. Hergestellt in Italien, dem ärmsten der unmittelbaren Nachbarländer der reichen Schweiz, mit dem sie den längsten gemeinsamen Grenzabschnitt teilt, ist die Ciao nicht nur ein Produkt des internationalen Handels und das billigste Fahrzeug, das den weniger wohlhabenden Schweizern zur Verfügung steht; man kann sie sich auch als Wirtschaftsflüchtling vorstellen. Denn die bescheidene Ciao steht stellvertretend für den Tod der italienischen Industrie⁴⁾ und ist zugleich Sinnbild einer Zeit der Wirtschaftskatastrophe in Europa, die einige reiche Länder, darunter die Schweiz, zu isolationistischem Verhalten veranlasst hat. In der gleichen Woche, in der die Biennale von Venedig eröffnet wurde, kam die Meldung, dass die Schweiz zum ersten Mal Zuwandererquoten für acht EU-Mitgliedsstaaten auf der Grundlage der 1999 in das Freizügigkeitsabkommen mit der Europäischen Union aufgenommenen sogenannten «Ventilklausel» eingeführt hatte, ein Abkommen, das europäischen und Schweizer Staatsbürgern gleichermassen das Recht gewähren sollte, Arbeitsplatz und Wohnsitz innerhalb der Staatsgebiete der Vertragsparteien frei zu wählen. Die Zuwanderung wird für das laue Wirtschaftswachstum der Schweiz im ersten Quartal des Jahres (0,6% im Vergleich zu 1,1% im Vorjahr) sowie für einen überhitzten Immobilienmarkt verantwortlich gemacht. Jedweder Missstand, so scheint es, ist die Schuld der Zuwanderer.

Vor diesem Hintergrund wird die Ciao zum Symbol der wirtschaftlichen Probleme, die die Schweiz umgeben und zu ersticken drohen. Jenes zählebige Fahrzeug mit seinen 50 cc Hubraum und seinen 45 km/h Höchstgeschwindigkeit erinnert allerdings zugleich an die prekäre Lage des Fahrers, der am äussersten Rand der Strasse dahinstottert. In unserem Rückspiegel sitzt er wie reglos da, während wir Glückliche ihn im Staub zurücklassen.

(Übersetzung: Bram Opstelten)

1) Carron zit. bei Aoife Rosenmeyer, «Valentin Carron in the Studio», in *Art in America*, März 2013, S. 137.

2) Charles Baudelaire, *Die künstlichen Paradiese*, München 1925, Kap. 8.

3) Carron zit. bei Fabrice Stroun, *Valentin Carron*, Zürich, Pro Helvetia, 2004, o.S.

4) Siehe Rosenmeyer, «Valentin Carron in the Studio», S. 137, wo Carron darauf hinwies.



VALENTIN CARRON, *OROLOGIO III (CLOCK III)*, 2008, Styrofoam, gauze, wood, plaster, clock mechanism, aluminum, emulsion paint, $102\frac{3}{8} \times 82\frac{5}{8} \times 7\frac{7}{8}$ / *UHR III*, Styropor, Gaze, Holz, Gips, Uhrwerk, Aluminium, Dispersion, 260 x 210 x 20 cm.
(PHOTO: STEFAN ALTENBURGER)