

GÜNTER PULLER

KARREN UND WÄGEN

EIN NETZ TRANSFORMIERBARER SKULPTUR

edition ausart

Vorwort

Dieses Material soll die Karren und Wägen sowie deren Entwicklung als Skulpturennetz, zum Zwecke der Beeinflussung desselben, nachvollziehbar machen. In diesem Projekt bedingen Theorie und Praxis einander, denn Praxis bildet hier auch die Theorie.

Wien, im Jänner 2000

Inhalt

1. Zur Kunst.....	4
2. Zielsetzung und Fragen	6
3. System, Bekenntnis, Genealogie	7
4. Formales.....	11
5. Die Erfahrung (ein persönlicher Bericht)	13
6. Vorgänger und Nachfolger	14
7. Statistik	19
Literatur.....	22

1. Zur Kunst

Der Prozess der Karren und Wägen definiert Funktion in der Kunst.

Gedanken bedürfen einer formulierten Struktur, die die Herkunft nachvollziehbar macht. Soziale und politische Beweggründe sowie Durchschaubarkeit des Prozesses sind für den Nutzer der Karren und Wägen von wesentlicher Bedeutung.

Elke Krasny hat es in *Eisen für Europa*, 1997, so formuliert: „Nicht die Prozession um die Dinge ist das vorrangige Moment des Ausstellungserlebens, sondern die Wahrnehmung eines Prozesses: voranschreitende Rückblenden in Zeitstufen, Momentaufnahmen, gewonnen aus der Nähe der eigenen Beobachtung, eingeflossen in die Tiefe der Oberflächen der Gegenständlichkeit.“

Duchamps These, nachdem das Denken nach der Kunst kommt, muss an dieser Stelle überdacht werden.

„Der Text kann die Kunst aus dem nicht Sagbaren herausziehen wie auch die geeigneten Waffen liefern, um sie aus ihrer glückseligen Zufriedenheit herauszuholen. Er darf sich nicht als abstraktes Wort empfinden, das gleichgültig worüber redet, sondern muss auf einem bestimmten künstlerischen Gebiet gegen jede Form von Macht ankämpfen, die das Werk und den Künstler unterdrückt oder von ihnen selbst ausgeübt wird.“ (*DANIEL BUREN*, „*ACHTUNG*“, SEITE 32–34)

Die Situierung sozialer, ökonomischer und ökologischer Kriterien im Kunstdiskurs schafft eine Komponente aufmerksamer zeitgeschichtlicher Dimension mit Anspruch auf gesellschaftliche Einflussnahme. Dass der visuellen Komponente aber eine bedeutende Rolle in der Vermittlung zukommt, ist nach wie vor unbestritten. Ihr alleiniger Vermittlungsanspruch hat sich aber ein für allemal erledigt. Nichts verdeutlicht das mehr als die „Wagen-Updates“, die ohne zusammenführende Dokumentation und somit Kenntnis des geschichtlichen/prozessualen Hintergrundes nicht zu erfassen sind:

In einen bestehenden Wagen wird eine weitere Rolle eingebaut. Der Wagen erfährt somit einen Generationssprung. Nach einiger Zeit wird genau diese Rolle wieder entfernt. Der Wagen erfährt also einen neuerlichen Generationssprung. Der Wagen sieht jetzt genauso aus wie vor dem Einbau der Rolle; er hat jedoch bereits zwei Generationssprünge hinter sich. (Siehe: Bäderreise, Bäderreise Update 1, Bäderreise Update 2)

Ein statisches Endprodukt gibt es hier nicht. Die Karren und Wägen sind Ankerpunkte, physische Kommunikations- und Dokumentationsbasis für Werdendes, letztlich materiell Absentes.

2. Zielsetzung und Fragen

2.1. Zielsetzung

Ziel des Projektes der Karren und Wägen ist es, ein Netzwerk aus Verweisen zwischen Lebensräumen verschiedenster Gruppen sowie einzelner Individuen aufzubauen. Die Rollen der Karren und Wägen fungieren als Geschichtsträger, die durch Einbau in Wägen bzw. durch Entnahme aus Wägen, die Skulpturen generativ fortpflanzen. Dabei stehen die Integration und Assimilierung dieser Räume, Gruppen und Gegenstände, in die ein Wagen eingebaut wird, im Vordergrund. Nicht Wahrheit, sondern Brauchbarkeit, u. a. für die Produktion weiterer Wägen, wird angestrebt.

Durch fortlaufend differenzierte Untersuchungen sollen Vorgangsweisen für die weitere Produktion von Karren und Wägen abgeleitet werden. Die Notwendigkeit der Karren und Wägen soll durch den Fortgang des Projektes konkretisiert und mit statistischen Daten belegt werden. Der Verbreitung der Karren und Wägen könnte so in rascher Folge Vorschub geleistet werden.

Ähnlich wie sich mit zunehmender molekularer Komplexität Selbstorganisationsprozesse von Materie nachweisen lassen, sollen mögliche derartige Tendenzen auch bei den Karren und Wägen geprüft werden.

2.2. Fragen

Wie können sich Karren/Wägen fortpflanzen?

Wie können Rollen organisiert werden?

Etabliert sich, nach Beantwortung der ersten beiden Fragen, Effizienz im System?

Kann sich das System der Karren und Wägen als Methode etablieren?

3. System, Bekenntnis, Genealogie

3.1. System

Das System der Karren und Wägen ist davon abhängig, dass Differenzierung, Transformation und Anschluss an weitere Operationen ständig stattfinden. (Das generelle Einverständnis der Besitzer der „Karren und Wägen“, Rollen in ihren bestehenden Karren/Wagen einzubauen bzw. aus der Skulptur zu entnehmen, muss also gegeben sein.)

Die Operationen des Systems sind auf sich selbst bezogen. (Die Karren und Wägen widersetzen sich beispielsweise Versuchen, sie als Lastfahrzeuge oder Bücherregale zu benutzen.)

Die physischen Elemente des Systems bestehen, im Falle der Karren und Wägen, aus 1. den nummerierten Rollen, die Geschichtsträger sind, und 2. dem Gestänge, das als Träger dieser Rollen formale Kriterien erfüllt. (Der Systemordnung folgend, wird der Wagen/Karren als autonom bzw. als räumlich angepasst definiert.)

Die Wägen bekommen Sinn, indem sie bezeichnet werden. (Die Karren und Wägen werden mit einer Nummer versehen, die Rückschlüsse auf die Herkunft, die Geschichte der Karren und Wägen zulässt.)

Die Systematik der Karren und Wägen geht jedoch über die eines reinen Sinnsystems hinaus, indem nicht nur selbstreferenziell Sinn durch Bezeichnung konstruiert wird, sondern direkte Eingriffe in Lebensräume erfolgen. Das System der Karren und Wägen produziert Kommunikation – es konstruiert Information, das Neue, das Unerwartete.

Getestet werden soll, inwieweit Probleme verschiedenster Art durch den Einsatz der Karren und Wägen gelöst werden können, also auch ob Kunst als Methode angewandt werden kann.

3.2. Bekenntnis

Die Karren und Wägen sind keine Aphorismen, die eine Sache auf den Punkt bringen, sondern Gebilde, die sich aufgrund konkreter Anforderungen in einer vielschichtigen Welt zusammensetzen. Mit der ihnen impliziten gesellschaftspolitischen Komponente zeichnen sie wegweisend für den aktiven Eingriff auch in Diskussionen, die abseits vom Kunstdiskurs geführt werden.

Der Karren bzw. Wagen fungiert als visuelles Bekenntnis eines Lebensraumes und als physischer Ankerpunkt der Geschichtsträger, die sich in Form von Rollen und Rädern darstellen, gleichermaßen, um letztlich als Impulsgeber ungünstige Verhältnisse auszugleichen.

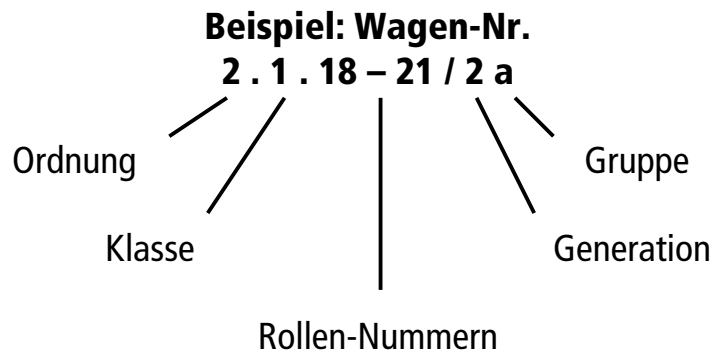
3.3. Genealogie

„Der Genealoge sieht aus der Froschperspektive auf die Niederungen des wirklichen Lebens, auf seine winzigen Zufälle, seine unvornehme Kleinheit und Widerwärtigkeit. Geschichte erscheint in dieser Perspektive als ständige Konfrontation von Kräften, als Aufeinanderfolge von Machtkämpfen, Überwältigungen, Siegen, Widerständen und Niederlagen.“ (*HINRICH FINK-EITEL, „MICHEL FOUCAULT“, SEITE 67*)

Die Karren und Wägen formieren sich in der Dokumentation zu Trägern von Geschichte und Beziehungen und funktionieren als Skulptur. Durch fortlaufende Erweiterung, Modifizierung, Ergänzung, Beschneidung einzelner Artefakte ist der Beobachter in der Situation, das Projekt, durch diese geänderten Voraussetzungen, ständig mit neuen Augen betrachten zu können. Die Teilnahme an der Fortführung des Projektes durch Beobachtung, oder aber auch durch Kauf eines Objektes, ist schließlich selbst ästhetischer Akt.

Aufgrund des Systems (Abb. 1) ist es möglich, die einzeln nummerierten Rollen ausschließlich einem Karren/Wagen zuzuordnen und eine generative Fortsetzung der Skulpturen einzurichten.

Karren und Wägen – System



Ordnung **1:** Die (K)arren, (W)ägen sind autonom.
 2: (KW) deren konstruktiver Aufbau sich architektonischen und anderen Gegebenheiten anpasst.

Klasse **1:** Konstruktion von technisch geometrischer Struktur.
 2: Konstruktion von geometrischer und informeller Struktur.
 3: Konstruktion von informeller Struktur.

Rollen-Nr. : Die Rollen, einzeln nummeriert, sind in der Wagennummer in aufsteigender Reihenfolge aufgezählt. Ein Karren/Wagen hat mindestens eine Rolle.

Generation **1:** (KW) mit mindestens einer erstmals gesetzten Rolle (Erstlingsrolle).
 >1(2, 3 ...): (KW) ohne Erstlingsrolle.

Jede neu eingebaute oder entfernte Rolle ändert die Generation der (KW). Die Generationsnummer leitet sich aus dem ähnlichsten Vorgänger (KW) mit der höchsten Generationsnummer ab.

Gruppe **a:** (KW) mit Rollen ausschließlich eines Vorgängers (KW).
 b: (KW) mit Rollen von mehr als einem Vorgänger (KW).

Systematisierung: Günter Puller, Christian Ziehengraser
 © 1997–2000 Günter Puller

Abb. 1

Die Rollen und Räder werden also bei der Realisierung eines neuen Wagens wieder verwendet. Die Wägen tragen neben neuen Rollen oft auch die Rollen vorangegangener Karren und Wägen. Um das umzusetzen, ist es notwendig, von den bereits installierten Karren und Wägen Rollen zu entnehmen. Dieses Herausschneiden von Teilen aus alten Karren und Wägen bedeutet für diese aber keinesfalls ihre Zerstörung, sondern im Gegenteil sind diese verbliebenen Artefakte, ganz im Sinne des Systems, nun neu zu bewertende Wägen einer anderen Generation.

Durch dieses Recyclingverfahren kann es passieren, dass Teile des Küchenwagens in ein Schlafzimmer als neuer Wagen eingebaut werden, und wiederum dessen herausgeschnittene Überreste als „Update“ für einen Wagen in einer Toilette Verwendung finden.

Mit Fortdauer des Projektes entsteht so eine immer komplexere Struktur aus Vorgängern und Nachfolgern. Durch eine lückenlose Dokumentation ist die Geschichte der Karren und Wägen nachvollziehbar. Schließlich erscheint die Dokumentation selbst als skulpturaler Akt.

4. Formales

„Als Situation ist Raum am empfindlichsten. In ihr [der Situation] schießt alles zusammen. Sie ist unmittelbar. Sie stellt und fordert heraus und zeigt was in ihr [den Karren und Wägen] steckt. Raum entsteht nur, wenn wir Situationen bilden. Das geschieht, wenn wir das Vorgegebene initiativ in den Griff kriegen, Struktur hinein bekommen, Motivationsketten herstellen und so eine Sinnstruktur erzeugen, die unser eigenes Leben wird.“ (FRANZ XAVER BAIER „DER RAUM“ SEITE 22)

Gestänge mit aufgesetzten Rollen werden in reale sowie virtuelle Räume eingearbeitet. Diese „Karren und Wägen“ existieren als Situationen, die sich unabhängig von architektonischem Raum präsentieren.

Autonomie ist dabei eine Systemfrage. Sie stützt sich auf ein Festgelegtes – im Falle der Wägen 1. Ordnung, auf das System der Karren und Wägen.

Das formale Erscheinungsbild der Karren/Wägen ist willkürlich. Gearbeitet wird an einer Vernetzung von Räumen-Menschen-Situationen durch Ausschneiden und Einfügen von Teilen aus und in bestehende Karren und Wägen. (Alle Rollen sind nummeriert und können aufgrund des Systems der Karren und Wägen eindeutig identifiziert werden.) Die Eingriffe bringen Elemente ein, die ihrer eingebauten Situation nicht entkommen können, aber auch keine Fluchttendenzen zeigen. Obwohl der formalen Umsetzung nur insofern Bedeutung geschenkt wird, als Karren und Wägen als „autonom“ oder „eingebaut“ eingestuft werden, wird die Anstrengung unternommen, die „Mittel der Leidenschaft“ unter Kontrolle zu halten.

Die formale Umsetzung des Projektes der Karren und Wägen entsteht weiters aus der Voraussetzung: Form folgt Funktion, und scheitert. (Die Anzahl der Rollen der Karren und Wägen, die Bodenhaftung haben, würde sich als ungenügend erweisen, wenn nicht außerdem die Rollen selbst ihrer drehbaren Eigenschaften beraubt wären.) Es bleibt die Andeutung, die Erinnerung an eine Idee von Transport, die sich jedoch als geistiges Erleben niederschlägt.

Die Bereitschaft der Menschen, ihre erworbenen Karren und Wägen für die weitere Produktion zur Verfügung zu stellen, ist Bedingung des Systems.

Das formale Erscheinungsbild kann also Veränderungen unterworfen sein, indem der Autor Rollen in den bestehenden Wagen einbaut oder daraus entnimmt.

(Der Wagen im Schlafzimmer Helmut Kantors ist ein Nachfolger eines Wagens, der in einer Küche eingebaut war. Dieser Küchenwagen ist wiederum ein Nachfolger eines in einer Galerie installierten Wagens. Diesem „Galeriewagen“ wurden aber auch Rollen für den Einbau eines Wagens in eine private Toilette entnommen.)

5. Die Erfahrung (ein persönlicher Bericht)

Gibt es den Auftrag, einen Wagen zu installieren bzw. als „autonome“ Skulptur anzufertigen, denke ich zuerst an die Möglichkeit der Vernetzung des neuen Wagens mit der bereits bestehenden Struktur. Formale Konzeptionen ergeben sich spontan.

Personen, die einen Handkarren mit sich führen, sind direkt mit Vorgängen innerhalb des Projektes verbunden und werden als Vermittlungsträger architektonischen Räumen gleichgesetzt. Diese emotionale Gewissheit hat sich allerdings erst mit zunehmender Prozessdauer etabliert.

Die Wohnungen und Räume, in die ich meine Karren und Wägen installiere, aber auch die Menschen, die z. B. einen Handkarren bei sich tragen, werden zum temporären Atelier, bzw. zu potenziellen Verbündeten in der Bemühung, die Welt zu verändern, ja zu retten.

Das Projekt der Karren und Wägen ermöglicht es dem Interessierten, an der Vernetzung teilzunehmen. Ein eingebauter Karren/Wagen ist ein Indiz des Prozesses, der Veränderungen an erworbener Struktur mit sich bringt.

Nachdem Wohnungen oft nach Installation eines Karrens oder Wagens öffentlich gemacht werden, ergeben sich dabei durch Gespräche Anhaltspunkte für die zukünftige „Karren und Wägen“-Produktion.

Da die Anzahl der eingesetzten Rollen ständig anwächst, ergibt sich auch eine immer größere Anzahl von Möglichkeiten, Geschichte und Geschichten durch Wagen- und Karrenproduktion zu verknüpfen. Die Rollen werden vor ihrem Einbau in die Karren/Wägen ihrer Funktionalität beraubt, indem ihre Drehbarkeit unterbunden wird.

Letztlich gilt es, einen Rhythmus für die weitere Produktion der Karren und Wägen zu finden, der sich selbstverständlich ergibt.

Günter Puller

6. Vorgänger und Nachfolger

1) Wagen 1.1.2–3/1a (Verhältnisse 2–3)

Vorgänger:

ohne

Nachfolger:

z. Z. ohne

2) Wagen 1.1.4/1a (Verhältnisse 4)

Vorgänger:

ohne

Nachfolger:

z. Z. ohne

3) Wagen 1.1.5–7/1a (Verhältnisse 5–7)

Vorgänger:

ohne

Nachfolger:

Wagen 2.2.5–7, 14–17, 22, 26–27, 36, 38, 40–42/1b (Verhältnisse 5–7 Update 1)

4) Wagen 1.1.8–11/1a (Verhältnisse 8–11)

Vorgänger:

ohne

Nachfolger:

z. Z. ohne

5) Wagen 2.1.18–22/1a (Verhältnisse 18–22)

Vorgänger:

ohne

Nachfolger:

Wagen 2.1.18–21/2a (Bäderreise)

Wagen 2.1.18–21, 36/1b (Bäderreise Update 1)

Wagen 2.1.18–21/3a (Bäderreise Update 2)

Wagen 2.1.22–24/1b (Küchenwagen)

Wagen 2.1.22–24/2a (Geschwister 1)

Wagen 2.2.5–7, 14–17, 22, 26–27, 36, 38, 40–42/1b (Verhältnisse 5–7 Update 1)

6) Wagen 2.1.18–21/2a (Bäderreise)

Vorgänger:

Wagen 2.1.18–22/1a (Verhältnisse 18–22)

Nachfolger:

Wagen 2.1.18–21, 36/1b (Bäderreise Update 1)

Wagen 2.1.18–21/3a (Bäderreise Update 2)

7) Wagen 1.1.12–14/1a (Vitrinenwagen)**Vorgänger:**

ohne

Nachfolger:

Wagen 1.1.12–14/2a (Geschwister 2)

Wagen 2.2.5–7, 14–17, 22, 26–27, 36, 38, 40–42/1b (Verhältnisse 5–7 Update 1)

8) Wagen 2.1.22–24/1b (Küchenwagen)**Vorgänger:**

Wagen 2.1.18–22/1a (Verhältnisse 18–22)

Nachfolger:

Wagen 2.1.22–24/2a (Geschwister 1)

Wagen 2.2.5–7, 14–17, 22, 26–27, 36, 38, 40–42/1b (Verhältnisse 5–7 Update 1)

9) Karren 2.3.16/1a (Wendelkarren)**Vorgänger:**

ohne

Nachfolger:

Karren 2.2.16–17/1b (Ozon Einstein)

Wagen 2.2.5–7, 14–17, 22, 26–27, 36, 38, 40–42/1b (Verhältnisse 5–7 Update 1)

10) Karren 2.2.15/1a (One in 2)**Vorgänger:**

ohne

Nachfolger:

Wagen 2.2.5–7, 14–17, 22, 26–27, 36, 38, 40–42/1b (Verhältnisse 5–7 Update 1)

11) Wagen 2.1.25–27/1a (Rennwagen)**Vorgänger:**

ohne

Nachfolger:

Wagen 2.2.5–7, 14–17, 22, 26–27, 36, 38, 40–42/1b (Verhältnisse 5–7 Update 1)

12) Wagen 1.1.12–14/2a (Geschwister 2)**Vorgänger:**

Wagen 2.2.12–14/1a (Vitrinenwagen)

Nachfolger:

Wagen 2.2.5–7, 14–17, 22, 26–27, 36, 38, 40–42/1b (Verhältnisse 5–7 Update 1)

13) Wagen 2.1.22–24/2a (Geschwister 1)**Vorgänger:**

Wagen 2.1.18–22/1a (Verhältnisse 18–22)

Wagen 2.1.22–24/1b (Küchenwagen)

Nachfolger:

Wagen 2.2.5–7, 14–17, 22, 26–27, 36, 38, 40–42/1b (Verhältnisse 5–7 Update 1)

14) Karren 2.2.16–17/1b (Ozon Einstein)**Vorgänger:**

Karren 2.3.16/1a (Wendelkarren)

Nachfolger:

Wagen 2.2.17, 17, 17/2a (Die Videoparasiten)

Wagen 2.2.5–7, 14–17, 22, 26–27, 36, 38, 40–42/1b (Verhältnisse 5–7 Update 1)

15) Karren 2.3.17, 17, 17/2a (Die Videoparasiten)**Vorgänger:**

Karren 2.2.16–17/1b (Ozon Einstein)

Nachfolger:

Wagen 2.2.5–7, 14–17, 22, 26–27, 36, 38, 40–42/1b (Verhältnisse 5–7 Update 1)

16) Karren 2.2.28–29/1a (In der Wand der Anna W.)**Vorgänger:**

ohne

Nachfolger:

Karren 2.2.28–29, 37–38/1b (In der Wand der Anna W. Update 1)

Karren 2.2.28–29, 37/2a (In der Wand der Anna W. Update 2)

17) Wagen 1.1.30/1a (Vereinswagen)**Vorgänger:**

ohne

Nachfolger:

z. Z. ohne

18) Wagen 2.2.31/1a (Merry go round)**Vorgänger:**

ohne

Nachfolger:

z. Z. ohne

19) Karren 1.2.32/1a (Handkarren 32, Prototyp)

Vorgänger:

ohne

Nachfolger:

z. Z. ohne

20) Wagen 2.2.33/1a (Reisewagen)

Vorgänger:

ohne

Nachfolger:

z. Z. ohne

21) Karren 1.3.34/1a (Handkarren 34)

Vorgänger:

ohne

Nachfolger:

z. Z. ohne

22) Karren 1.3.35/1a (Handkarren 35)

Vorgänger:

ohne

Nachfolger:

z. Z. ohne

23) Wagen 2.1.18–21, 36/1b (Bäderreise Update 1)

Vorgänger:

Wagen 2.1.18–22/1a (Verhältnisse 18–22)

Wagen 2.1.18–21/2a (Bäderreise)

Nachfolger:

Wagen 2.1.18–21/3a (Bäderreise Update 2)

Wagen 2.2.5–7, 14–17, 22, 26–27, 36, 38, 40–42/1b (Verhältnisse 5–7 Update 1)

24) Karren 2.2.28–29, 37–38/1b (In der Wand der Anna W. Update 1)

Vorgänger:

Karren 2.2.28–29/1a (In der Wand der Anna W.)

Nachfolger:

Karren 2.2.28–29, 37/2a (In der Wand der Anna W. Update 2)

Wagen 2.2.5–7, 14–17, 22, 26–27, 36, 38, 40–42/1b (Verhältnisse 5–7 Update 1)

25) Karren 1.3.39/1a (Handkarren 39)

Vorgänger:

ohne

Nachfolger:

z. Z. ohne

26) Wagen 2.1.18–21/3a (Bäderreise Update 2)

Vorgänger:

Wagen 2.1.18–22/1a (Verhältnisse 18–22)

Wagen 2.1.18–21/2a (Bäderreise)

Wagen 2.1.18–21, 36/1b (Bäderreise Update 1)

Nachfolger:

z. Z. ohne

27) Karren 2.2.28–29, 37/2a (In der Wand der Anna W. Update 2)

Vorgänger:

Karren 2.2.28–29/1a (In der Wand der Anna W.)

Karren 2.2.28–29, 37–38/1b (In der Wand der Anna W. Update 1)

Nachfolger:

z. Z. ohne

28) Wagen 2.2.5–7, 14–17, 22, 26–27, 36, 38, 40–42/1b (Verhältnisse 5–7 Update 1)

Vorgänger:

Wagen 1.1.5–7/1a (Verhältnisse 5–7)

Wagen 2.2.12–14/1a (Vitrinenwagen)

Wagen 1.1.12–14/2a (Geschwister 2)

Karren 2.2.15/1a (One in 2)

Karren 2.3.16/1a (Wendelkarren)

Karren 2.2.16–17/1b (Ozon Einstein)

Wagen 2.3.17, 17, 17/2a (Die Videoparasiten)

Wagen 2.1.18–22/1a (Verhältnisse 18–22)

Wagen 2.1.22–24/1b (Küchenwagen)

Wagen 2.1.22–24/2a (Geschwister 1)

Wagen 2.1.25–27/1a (Rennwagen)

Wagen 2.1.18–21, 36/1b (Bäderreise Update 1)

Karren 2.2.28–29, 37–38/1b (Inlay Update 1)

Nachfolger:

z. Z. ohne

7. Statistik

Die Statistik wird mit zunehmender Komplexität des Projektes der „Karren und Wägen“ Rückschlüsse auf die Möglichkeit der Selbstorganisation der Karren und Wägen sowie von deren Rollen geben. Möglicherweise kann so die Produktion weiterer Skulpturen nach logischen Kriterien automatisiert erfolgen. (In welchen Räumen müssen welche Wägen mit bestimmten Rollen für bestimmte Menschen eingebaut werden? Bzw. wie können bereits bestehende Wägen weiterentwickelt werden, d. h. zur weiteren Fortpflanzung der Karren und Wägen verwendet werden?)

Folgende Grafiken zeigen grundlegende statistische Erfassungen, die mit Fortdauer des Projektes je nach Forschungsinteresse Erweiterung erfahren. Sie sind Ausgangspunkt und Anregung für übergreifende Untersuchungen nach z. B. soziologischen und ökonomischen Gesichtspunkten.

Statistische Erfassungen vom 05.01.2000 (Abbildungen 2–5)

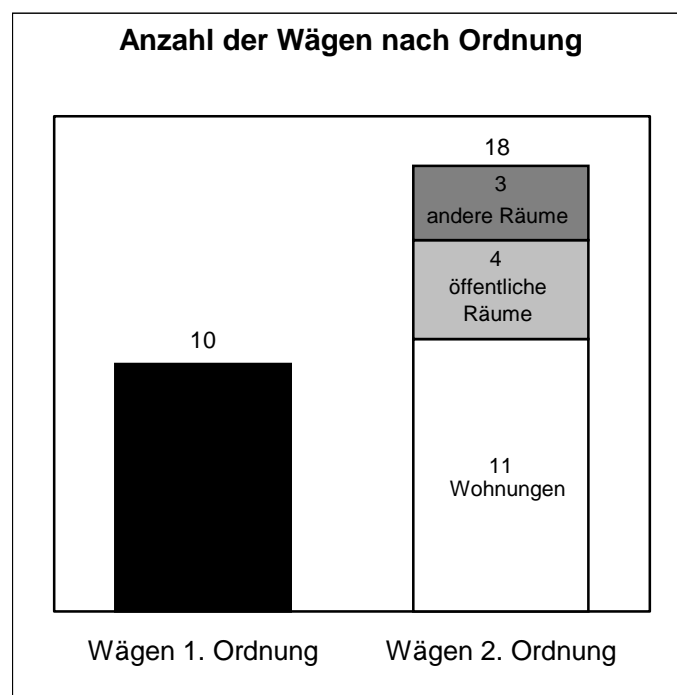


Abb. 2

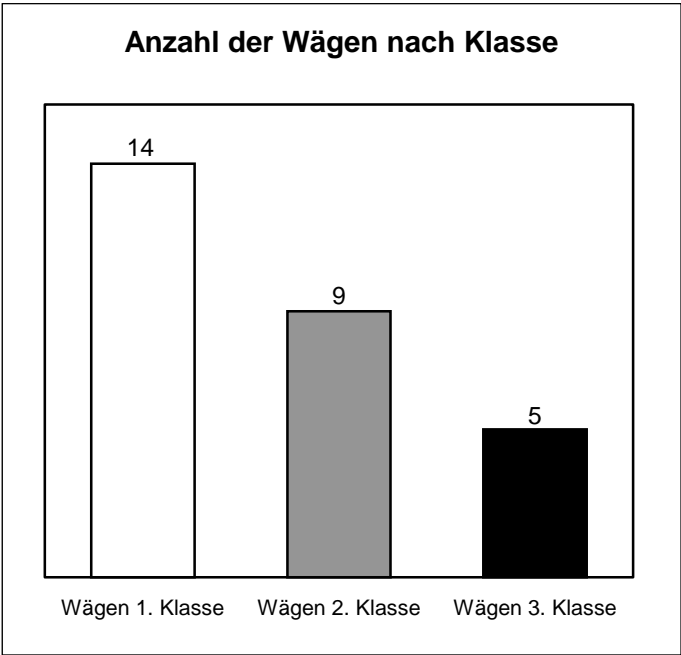


Abb. 3

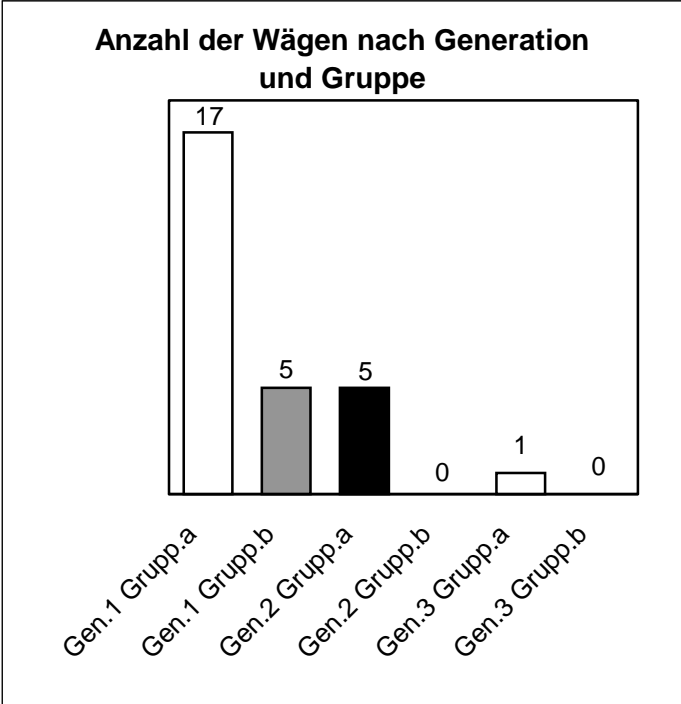


Abb. 4

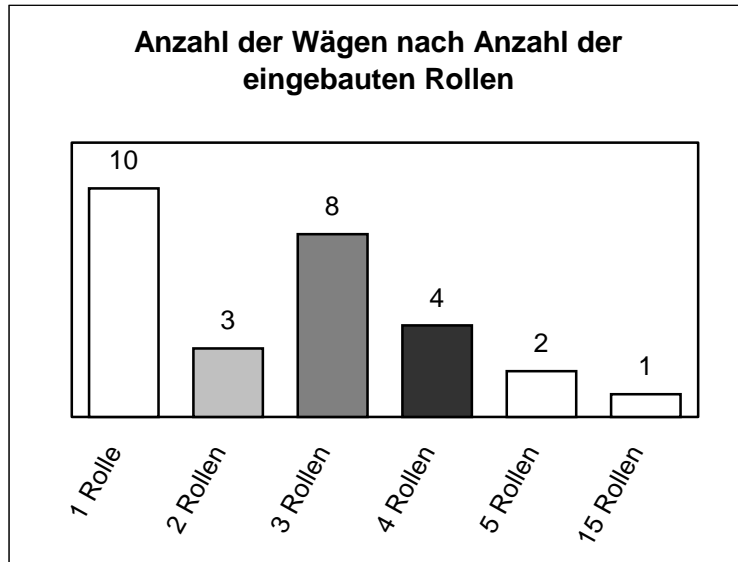


Abb. 5

Literatur

- Babias, Marius (Hg.):* Im Zentrum der Peripherie, Kunstvermittlung und Vermittlungskunst in den 90er Jahren; Verlag der Kunst, Basel 1995
- Baier, Franz Xaver:* Der Raum; Kunstwissenschaftl. Bibliothek Bd. 2, König, Köln 1996
- Buren, Daniel:* Achtung! Texte 1967–1991; Fundusbuch, Verlag der Kunst, Basel 1995
- Bürger, Peter:* Theorie der Avantgarde; Suhrkamp, Frankfurt 1974
- Claus, Jürgen:* Kunst heute; Ullstein, Berlin 1986
- Documenta und Museum-Fridericianum GmbH (Hg.):* Das Buch zur Documenta X; Cantz, Ostfildern 1997
- Ekeland, Ivar:* Zufall, Glück und Chaos; dtv, München 1996
- Figal, Günter:* Heidegger; Junius, Hamburg 1996
- Fink-Eitel, Hinrich:* Michel Foucault; Junius, Hamburg 1997
- Grand, Toni:* Katalog; Museum moderner Kunst, Wien 1994
- Groys, Boris:* Die Zukunft gehört der Tautologie; in: Kursbuch-Rowohlt, 1998 (Dez.) 122; 11–19
- Henrich, Dieter (Hg.) und Iser, Wolfgang (Hg.):* Theorien der Kunst; Suhrkamp, Frankfurt 1993
- Kreiborn, Joachim im Gespräch mit Bayrle, Thomas;* in: Artist 1999 (Nov.); 14–17
- Mainzer, Klaus:* Materie; C. H. Beck, München 1996
- Sohm, Wolfgang (Hg.):* Eisen für Europa; edition ausart, Wien 1997
- Trier, Eduard (Hg.):* Bildhauer Theorien im 20. Jahrhundert; Gebr. Mann, Berlin 1992
- Weber, Stefan (Hg.):* Was konstruiert Kunst?; Passagen Verlag, Wien 1999
- Wittgenstein, Ludwig:* Tractatus logico philosophicus; Suhrkamp Frankfurt 1963
- Wittgenstein, Ludwig:* Philosophische Bemerkungen; Suhrkamp, Frankfurt 1984

Günter Puller: Karren und Wägen
edition ausart im kulturverein aus-art, Wien 2000

1. Auflage

© Günter Puller, Wien 2000

Alle Rechte vorbehalten

Lektorat: Wolfgang Sohm, Martina Aichhorn

ISBN 3-901796-17-7

Internet:

<http://a-r-t.cc>

<http://www.geocities.com/SoHo/Exhibit/7964/puller.htm>

e-mail:

guenterpuller@yahoo.de

ISBN 3-901796-17-7