

Undoing the Rainbow
On Eva Grubinger's *Malady of the Infinite*

Catalogue *Malady of the Infinite*, Belvedere 21, Vienna, 2019

I.

It is interesting how the presence of a single object—a yacht, or specifically the skeleton of a yacht's upper deck—requires us to fill in all the elements that are missing in the gallery: the vast oceans and the embodiment of capitalism in the individual desires of those controlling the capital. The sculpture emerges in the exhibition space and, even if it is static, vividly reanimates scenes, images, sensations: it requires that we draw on, within the framework created by this singular form, key elements of our knowledge concerning maritime life and our powers of world-making. The very word *yacht* refers to chasing, the possibility and the pleasure of embodying speed in a vessel so that it gains a power on the seas that no other vessel has. It is from this possibility that a more modern meaning emanates: a pleasure boat that embodies an idea of class, different from that of pirates, but surely not unrelated.

Certain objects act upon the imaginability of ideas in ways that other, perhaps more obvious ones fail to. The yacht recalls the ungraspable expanse of the oceans and our ancient and contemporary desire to possess them. This desire grows on the beautiful ground of an informal agreement known as the “freedom of the seas” principle, or, in more literary terms, the Law of the Sea. This law grants exclusive rights to the three-mile buffer of ocean off a nation's coastal boundaries—extending, in an imaginary way, a nation's terrestrial boundaries into the sea. The remaining majority of the oceans is to be shared by all nations. These ideas of freedom are deeply interconnected in what Aristotle called “our large moist brains” with the power of those underworlds below the surface of the waves that produce the particular visual noise we call the sea.

The yacht's function and history is not related to the Age of Exploration, of Colonialism, or the current Age of Exploitation. Other vessels than the yacht better symbolize these routes of terror, this constant activity of trade, the features of big data planetary communication on the move. And yet, because of the object's pretense to convey all these elements in the will and the wealth of its owner, the yacht is, in actuality, an instrument. Its function here is to harvest and foster the imaginistic localization of power, the compositional labor of dominance that fuels past, present, and future capitalism.

II.

How to describe, though, the sculpture in front of our eyes? It is a scene, an assembly that emerges from the sea: the generic design and shape of the topmost deck of a ship and three sea mines camouflaged in the waves. The horizontal motion emulated by the top deck structure contrasts with the continuous tilting of these three defenders. The work, then, is not only constituted by a group of sculptures, but by the making of a very powerful mental image where an object can be annihilated any time by the three other entities present in the room. Together, the works build a scene—which we are an active part of—that contains a narrative about the epistemological dimensions of key makers of maritime history (the yacht and the naval mines), but asks us to consider by

ourselves the obedience to capital, as pointed to by the yacht, and the countervailing disobedience embodied in these artifacts of destruction—the mines—that have been playing a crucial role in a modern waterborne battlefield.

The deck has been carefully designed and is meant to be both a fictional structure as well as a very realistic one. We are in front and around and touching and even able to seat ourselves in what constitutes a perfect specimen above the surface of water, smooth and apparently undisturbed by any current critical discourse on architecture, ecology, ideology, or feminism. This deck-form is, of course, just a prototype or a “saint,” an example that stands for all men and yet surpasses all their humanly traits and attributes. Imagine this object in a stormy wind and the strenuous activity of its crew and the delight of the owners—allow yourself to envision the compositional energy of a scene defined by the high performance of the “good,” the proficiency of the crewmates, the joy of a social class defined by their cumulation of capital—all of it on the sea. Think about this scene *twice*. Do you notice something characteristic in it? It seems really easy to imagine the specifics of the different elements in this choreographic interaction of things, weather and people; and yet the account, your account, probably remains wholly nonspecific when it comes to the faces, the actual details of each of the elements. Like the sculptural object that presides over this room, all we can likely picture is the silhouette, the outline, of luxury, class, service, capitalism. It seems possible to fully understand what we set in motion departing from this sketch/monument, and yet improbable to obtain the full dimension of the scene, its entirety.

However, even if we concentrate on the yacht, since the genres it embodies seem more fruitful to the imagination than the direct and straight character of the mines, we should never forget about the latter’s presence in the room, about the function that they have: to bring all this to an end. Remember, we are each able to create an image in our mind and depart from it a second later. The imaginer—us who think about the pleasures on deck, that we see ourselves enjoying: the winds, while seated on this structure, the luxury that the structure carries—can nevertheless become totally immobilized in the process of realizing the force of an explosion that could end it all, with us on board. Suddenly a question pops up: Did you ever wonder how much fuel it takes to fill up the world’s largest superyachts? Thousands of liters. These three mines, actually, are counting on it in order to do their work. In case of explosion, these antagonist elements would paradoxically cooperate to maximize destruction, and then there would be nothing but scattered remains and pollution on the sea.

These mines, like big metal balls—almost like creatures—are invisible threats inhabiting the waters still today, old and new ones. The old remains of old battles, the new testimonies of defense and resistance, and also boycott. The scene created by Eva Grubinger in *Malady of the Infinite* is, in essence, a tragedy. Think of Shakespeare’s *Othello*: on one hand Othello—our deck—is presented like a “perfect soul”; on the other, he is already condemned to the existence of the Other (Desdemona in the case of Othello, the mines in the case of the yacht). And it is in this dynamic dialectic between the skeptic-narcissist axis that we—the audience and co-makers of the tragedy recognize our world. In this paradoxical sense, from Othello’s own perspective Desdemona threatens his narcissistic integrity, being to him so essential, just as the danger of dissolving itself, of total disappearance, nourishes our desire to take capital further. This is exactly what is involved in the self-contradictory logic of the scene’s

skeptical attitude presented by the artist, resulting, in consequence, in the final tragedy.

III.

Sirens. There are certain cultures, like those dotted around the seas, that are blessed with the idea of “freedom” and yet not with the possibility of gender equality. From the twelfth book of Homer’s *Odyssey*, the story is well known: men are warned of the irresistible power of the Siren’s song and are advised to plug their ears with wax—and so, in a sense, they are until today! —or/and be tightly bound to the mast. There is so much that has been said about this myth and yet one fact remains clear: women don’t belong on the boat. That being said, there is almost no depiction of a *yacht* without women on deck, enjoying the sun or playing the part of the impoverished version of those mythical creatures that seduced the owner, yet they only make it as far as an ornamental position. There is almost no portrait of a yacht without the presence of girlfriends and wives on the deck, adding their bodies to the vessel.

There is a big difference, however, between the yachts of the Gilded Age—the beginning of the twentieth century—and the new wave of vessels that have emerged, in recent decades, from the arrival of the Emirates as both constructors and owners of superyachts. Many of today’s megayachts have Arab owners, and this also has an incredible impact on the design of these ships and, again, on the presence of people, especially women, on their decks. Of course, the extreme conditioning of the spaces, as well as security issues, influences the closed forms of these floating bastions, but so too does the role that gender plays, which is even more exclusionary than in traditional Western patriarchalism.

The question of gender in seafaring culture is a fundamental yet, until recently, still deeply understudied issue. Vessels on the high seas are subject to no authority except that of the state whose flag they fly. In virtue of the principle of the freedom of the seas—that is to say, the absence of any territorial sovereignty upon the high seas—no state may exercise any kind of jurisdiction over foreign vessels upon them. Much has been romanticized about the “freedom” this particular form of international law bestows on the high seas. But it is fundamental to stress that the very roots of this regime lay in the demands colonial states make to travel freely in order to “build” their empires. This freedom, of course, caused the death of millions of victims of slavery—and today, of migration—whose blood is in the oceans. The underlying logic of this law has been, and still is, exploitation of the seas, and with regard to this (capitalist, patriarchal) logic, another question emerges: Is there potential for a *feminist* approach to the culture on the oceans? And, relatedly, is there a legal space to secure equality and a different behavior in this conundrum of layered and competing sovereignties?

Tradition and behavior on the seas speaks against these possibilities, with a really low percentage of women working or leading in the different sectors, from navigation to fisheries, of ocean-oriented activities. And yet, the “unnaturalness” of the situation, one that defies strict delineation of authority and rigid conceptions of sovereignty, could be both the cause and the solution of violence. One could argue that it is wrong to assume that women’s interests and concerns have been specially protected by central state structures, so the high seas offer an uncommon “outside”: uncommon in the sense that is not an imaginary or utopian one, but a condition that already exists, one disconnected from the territory and legal bonds of existing states.

Imagine these superyachts as seeds of a revolution in rethinking anew this escape of state control, and therefore state religion! Contrary to commercial or trade vessels, these yachts are or could have a more equal number of women on board, so they offer the circumstances for the experiment to take place. Ah! It seems difficult if not impossible to imagine these wealthy exponents of high capitalism and their guests as the ones called upon by history to investigate the ambiguities of the Law of the Sea in order to come up with an alternative understanding of power and the role of gender. But imagine these floating strongholds in the high seas as the perfect think-tanks for un-coupling language—for example ceasing to use female names for yachts and boats—from tradition and reinventing the very notion of the role of women, their rights, perception, and influence, in public space, that strange public space that the oceans are.

I am presenting here a hardcore paradox, proposing the very old-fashioned symbols and agents of capital and its owners as potential units to address the effects of acting far away from traditional sovereignty and ownership. On the one hand, this appears as simply impossible. On the other, the mental image I am trying to generate forces us to think about the challenges of feminism in a context where legislation, the values and the actions at work, cannot rely on civil society as we conceive it, as detached from states and territories. This, while it seems a loss for Western democracies, may be a gain for totalitarian and oppressed societies, and the good news is that they all have representatives with yachts and megayachts on the high seas— with women on board.

IV.

I will now abandon this political exercise in reconsidering the Law of the Seas via a gender perspective, though not without stressing that even if Grubinger's sculpture does not illustrate any of this, it enacts the symbolic sovereignty over nature that these objects cruising the waters embody. The exotic and ferocious beasts, the lions, panthers, tigers, and elephants kept by princes, kings, and emperors have been replaced—adopting several forms and to the metamorphic codes of capitalism—by the megayachts. The seas offer more than the overregulated lands. The expression of passions is experiencing a historical transition as well: it no longer takes the form of the exotic, of the extravagant, of the rare, of the unique, of the exemplary or the tool to mimic and impress others as it was in former times. It is interesting to note that the big rooms in these yachts were, by the end of the nineteenth century, being called "staterooms." Think about Versailles and the ambition of the king to create a "garden state." These rooms are staterooms because these yachts are "state yachts" without the need to create special tours for international ambassadors or court festivals open as well to the people. There is no people here, and probably just Netflix and porn as common forms of entertainment in these floating states.

In one sense, Grubinger's approach in *Malady of the Infinite* might be likened to that of a poet seeking to describe a flower and writing about its features inside a garden. It is not any particular flower she wants to convey, but the very idea of what a flower is, or was, if they cease to exist. What is crucial to this work is how, in taking the form of a structure related to this world of superyachts, it serves as an intense localization of issues that deal not only with form, extension, and scale, but also a whole way of looking at the world by looking at a particular way of looking at the seas. In addition to shape, size, and localization, there is another aspect that is

important in the work: how all these phenomena manifest in the actual physical space we share with the piece. The work becomes, then, the perfect instance to reflect on the material substance that all these traditions and their values possess and how a form becomes a “good substance,” a resource that drives our senses towards an experience of worlds that surround us, but remain abstract in their rarity.

V.

At the end of the 1980s Ivana Trump gave an interview in the *Sunday Magazine* of the *New York Times*. The subject: shopping. Who better to consult on that matter than her? The first question was: What is the object that you like the most (to buy)? And her reply was “without doubt, the yacht.” I always thought her answer to be—albeit ironically and unintentionally—visionary. In the last decade a new experience of capitalism has been arising, one that survives the neoliberal expansionism and returns to individualism and protectionism while, at the same time, being surrounded by a rising preoccupation with climate emergency and the quality of nourishment, with the possibility of collectively finding a new ground for the future. And so I see Grubinger’s new commissioned work for the space of the Belvedere as an incredible reenactment of this reflection of a change that is enacted in capital and its reverse, climate emergency, in the radical polarization of the views that interpret the conditions that will be making our life worth living.

If the yacht was, and still is, the ultimate shopping object, what is it then that those who are buying them buying? The most urgent aspect to clarify is the difference between a boat and a yacht. In the literature about the subject matter it is often repeated that you recognize a yacht when you see one. A little like art, a yacht has no other definite function than to please its owners. It is an object conceived just for the pleasure of navigation, a pleasure that, however, has evolved into two main and very important activities: to race and to impress. Even if for a while some boats were meant to perform these two main functions, at the end of the nineteenth century speed and comfort divided forever. Racing and speed were still measured by the skills of sailing, knowing and reacting to the winds. Comfort was fueled by the technological development of the industrial new world and steam power.

When Ivana Trump referred to the yacht, however, she referred to the ultimate possibility of surpassing the pleasures that power and capitalism traditionally assigned to real statehood. Is there something beyond possessing mansions, summerhouses, buildings, and wings in museums? Is there something beyond the Cartesian expansion of one’s greed into bricks and square meters? There is: the yacht. And the reason is the symbolic and real—as I suggested before—freedom that the perceived infinity of the ocean offers to seafarers. One of the first and ultimate corporate superyachts was *Nabila*, the yacht of Adnan Khashoggi, the arms dealer who took advantage of his connections with the Saudi royal family to amass an immense fortune in the 1970s. Khashoggi commissioned the British designer Jon Bannenberg to design the most luxurious, sumptuous, and incredible yacht that ever was. The mission was to create the “most beautiful yacht in the world.” It is interesting to consider, in this respect, a reflection on Versailles. Even if Versailles is habitually gestured towards in reference to absolutism and sumptuousness, no aspect of the culture that nourishes the extreme luxury industry, like that of megayachts, overlaps with old ideas of excess and its functions. By contrast, every aspect of the spatial organization of nature and architecture in Versailles, and every aspect of its luxurious

decorations, was Cartesian. That is, it was established under the premises of a mechanics of order ultimately oriented towards educating an elite—which included women in the salons—but also the people (Versailles, or a section of it, was opened to the citizens) in those questions of authority that shape the public sphere. In the case of the excesses that shape the megayachts, however, there is no other agenda than the loose sense of libertarianism that the Law of the Sea and the autonomy of these vessels grant to their owners and guests.

The goal of this new floating order is gold, or capital per se. The interior design of *Nabila*, Khashoggi's yacht, was contracted to the Italian designer Luigi Sturchio and cost much more than the construction of the yacht itself, around \$40 million. The yacht was launched in 1980 and had one defining characteristic: that it should be totally self-contained. With elements ranging from a mini-hospital to a patisserie, the idea was to have the ultimate feeling of autonomy, providing food for three months for one hundred people. Differently from how things stand today, the parties and those attending were known, the pictures of the interiors can be easily found, the exhibition of the object was public, the business activities known or openly talked about in the press of the time.

What is important in this story, though, is not how Khashoggi conveyed his idea of luxury and stragavanza, but who bought into this new Saudi imaginary of it. When the loan on the boat couldn't be paid in 1987, a Swiss holding company took possession of it, until it was bought in September of that year by Donald Trump, who renamed the boat *Trump Princess*.

VI.

Malady of the Infinite is, in form, a little bit like a jellyfish: it presents to us a central structure while referring and opening up its attributes to a wide reflection of questions on freedom, trade, capital, and gender. The work also offers the ocean as a space to reflect upon. We could go so far as stating that the ocean, in this context, serves as a way of replacing the old codes and rules of the nation-state with a substance that is complex and yet offers a possibility of surpassing the institutional and social contexts in which art has been born. To say that *Malady of the Infinite* is born from the ocean would be to say that we need to engage in the complex exercise of imagining the possibility of replacing the historical notion of the avant-garde with a code that is not determined by form and the invention of new gestures, but by an investigation of the substance of life, identifying this as the mission of art.

Thinking about the current situation of the structures that constitute the art world, we might note the impoverishment of a language inherited from historical leftist and liberal social visions and the impossibility of reinventing these dreams under the same premises within a late-capitalist economic system, and the need for a new sensorium to invent new notions, build new sentences, embrace a new idea of equality and social justice. If we think so, we can see that to say "ocean" is to say the expansion of the museums, of the public space, that the ocean is a source that reprograms our senses and entails a potential of transformation that may affect the future of architecture, of communications, of gender entanglement, of economy, of art.

Chus Martínez

Die Auflösung des Regenbogens Über Eva Grubingers *Malady of the Infinite*

Katalog *Malady of the Infinite*, Belvedere 21, Vienna, 2019

I.

Es ist interessant, wie die Präsenz eines einzigen Objekts – einer Jacht oder genauer gesagt der Konstruktion des Oberdecks einer Jacht – von uns verlangt, die im Ausstellungsraum fehlenden Elemente zu ergänzen: die unermesslichen Ozeane und die Verkörperung des Kapitalismus in den persönlichen Wünschen derjenigen, die das Kapital kontrollieren. Die Skulptur taucht im Ausstellungsraum auf, und obwohl sie unbewegt ist, lässt sie Szenen, Bilder und Sinneswahrnehmungen anschaulich wiederaufleben: Sie fordert uns dazu auf, dass wir in dem Bezugsrahmen, den diese einzelne Form herstellt, auf Schlüsselemente unseres Wissens über das Leben auf See und auf unsere Fähigkeit des Weltenschaffens zurückgreifen. Schon das Wort „Jacht“ verweist auf die Jagd, auf die Möglichkeit und das Vergnügen, in einem Schiff Geschwindigkeit zu verkörpern, sodass es auf See eine Macht erlangt, die kein anderes Schiff besitzt. Durch diese Möglichkeit entsteht eine modernere Bedeutung: ein Vergnügungsboot, das die Vorstellung von einer Klasse verkörpert, die sich von der Klasse der Piraten unterscheidet, aber sicher nicht ohne Bezug zu ihr ist.

Manche Objekte wirken auf die Vorstellbarkeit von Ideen in einer Weise, wie es anderen, vielleicht offensichtlicheren, nicht gelingt. Die Jacht erinnert an die unvorstellbaren Weiten der Ozeane und an unseren uralten und nach wie vor aktuellen Wunsch, sie zu beherrschen. Dieser Wunsch erwächst aus dem schönen Grund einer informellen Abmachung, die als das Prinzip der „Freiheit der Meere“ oder, prosaischer formuliert, Seerecht bekannt ist. Dieses Recht garantiert den Küstenregionen eines Landes ein Hoheitsrecht über die „Dreimeilenzone“ vor ihrer Küste – und erweitert so die Landesgrenzen einer Nation auf imaginäre Weise ins Meer. Der verbleibende weitaus größere Teil der Ozeane wird von allen Nationen geteilt. Diese Freiheitsideen sind in dem, was Aristoteles als unsere „großen feuchten“ Gehirne bezeichnete, eng verknüpft mit der Macht der Welten unterhalb der Wellen, die jenes spezielle sichtbare Rauschen erzeugen, das wir das Meer nennen.

Funktion und Geschichte der Jacht hängen nicht mit der Epoche der Entdeckungen und des Kolonialismus oder mit dem heutigen Zeitalter der Ausbeutung zusammen. Es gibt andere Schiffe, die diese Schreckensrouten, diese ständigen Handelsaktivitäten, die Merkmale der weltumspannenden mobilen Big-Data-Kommunikation besser symbolisieren. Dennoch ist die Jacht faktisch ein Werkzeug, weil dieses Objekt vorgibt, all diese Elemente im Willen und Wohlstand ihres Besitzers zu vermitteln. Die Funktion der Jacht hier ist die bildliche Verortung von Macht, der gestalterischen Arbeit der Dominanz, die den vergangenen, gegenwärtigen und künftigen Kapitalismus antreibt.

II.

Doch wie lässt sich die Skulptur vor unseren Augen beschreiben? Wir betrachten eine Szene, eine aus dem Meer aufsteigende Konstruktion: die typische Gestaltung und

Form des Oberdecks eines Schiffs und drei von den Wellen verdeckte Seeminen. Die horizontale Bewegung, die die Konstruktion des Oberdecks nachahmt, kontrastiert das ständige Kippen der drei Verteidigungswaffen. Das Werk besteht also nicht nur aus einer Gruppe von Skulpturen, sondern auch aus der Erzeugung einer sehr machtvollen Vorstellung, in der ein Objekt jederzeit von den drei anderen Dingen, die sich im selben Raum befinden, vernichtet werden kann. Zusammen bilden die Arbeiten eine Szene, in der wir ein aktiver Bestandteil sind und die eine Erzählung über die epistemologischen Dimensionen der entscheidenden Akteure der maritimen Geschichte enthält (die Jacht und die Seeminen), gleichzeitig fordern sie uns zum eigenständigen Nachdenken auf: über den Gehorsam gegenüber dem Kapital, auf den die Jacht verweist, und über den ausgleichenden Ungehorsam, den die Minen verkörpern, diese Artefakte der Zerstörung, die auf den modernen maritimen Schlachtfeldern eine entscheidende Rolle gespielt haben.

Das Deck wurde sorgfältig gestaltet und soll eine ebenso fiktive wie realistische Konstruktion sein. Wir stehen davor, gehen um das Deck herum, berühren es und können uns sogar in dieses perfekte Exemplar über der Wasseroberfläche hineinsetzen; es ist glatt und scheinbar unbeeindruckt von allen aktuellen kritischen Diskursen über Architektur, Ökologie, Ideologie oder Feminismus. Diese Deckform ist selbstverständlich nur ein Prototyp oder ein „Heiliger“, ein Exempel, das für alle Menschen steht und doch all ihre menschlichen Züge und Eigenschaften übersteigt. Stellen Sie sich dieses Objekt in einem Sturm vor, die angestrengte Aktivität der Crew und das Vergnügen der Besitzer – Sie dürfen sich die geballte Energie einer Szene ausmalen, die geprägt ist von der Hochleistung der „Guten“, der Tüchtigkeit der Crewmitglieder und der Freude einer gesellschaftlichen Klasse, die durch Akkumulation von Kapital definiert wird – und all das auf See. Denken Sie über diese Szene *zweimal* nach. Fällt Ihnen etwas Besonderes daran auf? Es scheint wirklich leicht zu sein, sich die Einzelheiten der verschiedenen Elemente dieser choreografischen Interaktion von Dingen, Wetterverhältnissen und Menschen vorzustellen; und doch bleibt diese Darstellung – Ihre Darstellung – vermutlich vollkommen unspezifisch, wenn es um die Gesichter, die faktischen Details der Elemente geht. Wie bei dem skulpturalen Objekt, das den Raum beherrscht, können wir uns Luxus, Klasse, Dienstleistungen und den Kapitalismus nur als Silhouetten und in Umrissen vorstellen. Es erscheint möglich, das, was wir ausgehend von dieser Skizze/diesem Monument in Gang gesetzt haben, vollständig zu verstehen, und doch ist es unwahrscheinlich, dass wir diese Szene in all ihren Dimensionen und ihrer Gesamtheit erfassen.

Doch selbst wenn wir uns auf die Jacht konzentrieren, da die Genres, die sie verkörpert, für die Fantasie ergiebiger erscheinen als der direkte und unmittelbare Charakter der Minen, sollten wir weder die Präsenz der letzteren im Raum jemals vergessen noch ihre Funktion: dies alles zu beenden. Bedenken Sie: Wir alle können in unserer Vorstellung ein Bild erzeugen und es eine Sekunde später wieder loslassen. Wer sich die Situation auf Deck genüsslich vorstellt – den Wind, während wir auf diesem Gefährt sitzen, und den Luxus, den es bietet –, kann trotzdem vollständig gelähmt werden von der Einsicht in die Stärke einer Explosion, die dies alles beenden könnte, während wir an Bord sind. Plötzlich taucht eine Frage auf: Haben Sie schon einmal darüber nachgedacht, wie viel Treibstoff man braucht, um die Tanks der weltgrößten Superjachten zu füllen? Hunderttausende von Litern. Tatsächlich zählen diese drei Minen hierauf, um ihre Arbeit tun zu können. Im Falle einer Explosion würden diese antagonistischen Elemente paradoxerweise zusammenwirken, um die

Zerstörung zu maximieren, und es bliebe nichts als verstreute Überreste und die Verschmutzung des Meeres.

Diese Minen, die großen Kugeln – fast schon Lebewesen – gleichen, sind unsichtbare alte und neue Bedrohungen, die noch heute in den Gewässern lauern. Die alten sind Überreste vergangener Schlachten, die neuen sind Zeugen der Verteidigung und des Widerstands und auch des Boykotts. Die Szene, die Eva Grubinger in *Malady of the Infinite* erschafft, ist im Grunde eine Tragödie. Man denke an Shakespeares *Othello*: Einerseits wird Othello – unser Deck – als eine „vollkommene Seele“ präsentiert, und andererseits ist er bereits zur Existenz des Anderen verdammt (Desdemona ist für Othello, was die Minen für die Jacht sind). Und in dieser dynamischen Dialektik zwischen Skepsis und Narzissmus erkennen wir – das Publikum und die Koproduzenten der Tragödie – unsere eigene Welt wieder. In diesem paradoxen Sinne bedroht Desdemona aus Othellos Sicht seine narzisstische Integrität, die für ihn so wesentlich ist, so wie die Gefahr einer Auflösung des Kapitals und seines vollständigen Verschwindens in uns den Wunsch nährt, es zu fördern. Genau hierauf beruht die widersprüchliche Logik der skeptischen Einstellung der Szene, die von der Künstlerin präsentiert wird und schließlich in die finale Tragödie führt.

III.

Sirenen. Es gibt bestimmte Kulturen, wie die an den Küsten verstreuten, die zwar mit der Idee der „Freiheit“, aber noch nicht mit der Möglichkeit der Gleichstellung der Geschlechter gesegnet sind. Die Geschichte ist aus dem zwölften Buch von Homers *Odyssee* bekannt: Männer werden vor der unwiderstehlichen Anziehungskraft des Sirenengesangs gewarnt und dazu angehalten, ihre Ohren mit Wachs zu verschließen – und dies gilt in gewisser Weise bis heute! – und/oder sich an einem Mast festbinden zu lassen. Über diesen Mythos ist schon viel gesagt worden, doch eine Sache bleibt gewiss: Frauen gehören nicht auf ein Schiff. Trotzdem gibt es kaum eine Darstellung einer *Jacht* ohne Frauen an Deck, die die Sonne genießen oder die Rolle einer dürftigen Version jener mythischen Wesen spielen, die den Besitzer verführt, es aber nur zu einer schmückenden Position gebracht haben. Es gibt kaum ein Bild einer Jacht ohne Präsenz von Freundinnen und Ehefrauen auf dem Deck, die dem Schiff ihre Körper hinzufügen.

Allerdings besteht ein großer Unterschied zwischen den Jachten des „Gilded Age“ – des frühen 20. Jahrhunderts – und der neuen Welle von Schiffen, die in den vergangenen Jahrzehnten mit dem Auftritt der Vereinigten Arabischen Emirate als Konstrukteure und Eigentümer von Superjachten aufkamen. Viele der heutigen Megajachten haben arabische Besitzer, und auch dies hat einen unglaublich starken Einfluss auf das Design dieser Schiffe und auf die Präsenz von Menschen, und vor allem von Frauen, auf ihren Decks. Selbstverständlich sind die geschlossenen Formen dieser schwimmenden Bastionen bedingt durch die extreme Klimatisierung der Räume und Sicherheitsfragen, aber auch durch die Rolle von Gender, die hier noch stärker ausschließend wirkt als im traditionellen westlichen Patriarchalismus.

Die Frage von Gender in der Kultur der Seefahrt ist ein grundlegendes, bis vor Kurzem jedoch kaum erforschtes Thema. Auf hoher See sind Schiffe nur der Autorität des Staates unterstellt, unter dessen Flagge sie fahren. Aufgrund des Prinzips der Freiheit der Meere – das heißt der Abwesenheit jeglicher territorialer Herrschaft auf hoher See – darf dort kein Staat seine Rechtsprechung über ausländische Schiffe ausüben. Von der „Freiheit“, die diese besondere Form des internationalen Rechts der

hohen See gewährt, ist viel geschwärmt worden. Doch man muss unbedingt betonen, dass dieses System darauf beruhte, dass die Kolonialstaaten nach Reisefreiheit verlangten, um ihre Imperien „aufzubauen“. Diese Freiheit verursachte bekanntlich den Tod von Millionen Opfern der Sklaverei – und der heutigen Migration –, deren Blut in die Meere floss. Die diesem Gesetz zugrunde liegende Logik war und ist die Ausbeutung der Meere, und im Hinblick auf diese (kapitalistische, patriarchalische) Logik stellt sich eine weitere Frage: Besteht die Möglichkeit einer *feministischen* Herangehensweise an die Kultur der Ozeane? Und damit zusammenhängend: Gibt es einen Rechtsraum, der in dieser schwierigen Lage vielschichtiger und konkurrierender Staatsgewalten für Gleichstellung und ein anderes Verhalten sorgen könnte?

Die Traditionen und Verhaltensweisen auf See sprechen gegen diese Möglichkeiten, und es gibt in den verschiedenen mit dem Meer in Zusammenhang stehenden Tätigkeitsbereichen, die von der Schifffahrt bis zur Fischerei reichen, nur einen sehr geringen Prozentsatz von Frauen, die darin arbeiten oder Führungspositionen einnehmen. Dabei könnte die „Unnatürlichkeit“ dieser Situation, die sich einer strengen Beschreibung von Autorität und starren Herrschaftsbegriffen entzieht, sowohl die Ursache als auch die Lösung des Gewaltproblems sein. Man könnte argumentieren, dass es falsch ist, davon auszugehen, dass die Interessen und Anliegen von Frauen durch zentrale staatliche Strukturen besonders geschützt würden; folglich bietet die Hochsee ein ungewöhnliches „Außerhalb“: ungewöhnlich in dem Sinne, als es sich dabei nicht um ein imaginäres oder utopisches „Außerhalb“ handelt, sondern um eine Lage, die bereits existiert und die von den Territorien und den rechtlichen Bindungen existierender Staaten abgekoppelt ist.

Stellen Sie sich diese Superjachten als Keimzellen einer Revolution vor, in der diese Flucht vor der staatlichen Kontrolle, und damit auch vor der Staatsreligion, neu gedacht wird! Im Unterschied zu kommerziellen oder Handelsschiffen könnte sich an Bord dieser Jachten eine gerechtere Anzahl von Frauen aufhalten, sodass sie die Voraussetzungen dafür böten, dass das Experiment stattfinden kann. Ah! Es erscheint schwierig, ja geradezu unmöglich, sich auszumalen, dass ausgerechnet die wohlhabenden Exponenten des Hochkapitalismus und ihre Gäste von der Geschichte dazu berufen sind, die Mehrdeutigkeiten des Seerechts zu erforschen, um ein alternatives Verständnis von Macht und der Rolle von Gender zu entwickeln. Aber man stelle sich vor, dass diese schwimmenden Festungen auf hoher See die perfekten Thinktanks wären, um die Sprache von der Tradition abzukoppeln – und beispielsweise Jachten und Booten keine weiblichen Namen mehr zu geben – und um neue Vorstellungen von der Rolle von Frauen, von ihren Rechten, ihrer Wahrnehmung und ihrem Einfluss, in diesem seltsamen öffentlichen Raum, den die Ozeane darstellen, zu erfinden.

Wenn ich hier die höchst altmodischen Symbole und Repräsentanten des Kapitals und ihre Besitzer als potenzielle Elemente vorschlage, um die Folgen eines Handelns jenseits traditioneller Souveränitäts- und Eigentumsbegriffe zu thematisieren, so präsentiere ich damit ein extremes Paradox: Einerseits erscheint dies einfach unmöglich. Andererseits zwingt uns das Bild, das ich heraufbeschwören möchte, über die Herausforderungen des Feminismus in einem Kontext nachzudenken, in dem die Rechtsprechung, die wirkmächtigen Werte und Handlungen nicht auf unseren gewohnten Vorstellungen von einer Zivilgesellschaft beruhen können, weil dieser Kontext von Staaten und Territorien losgelöst ist. Während dies für westliche Demokratien als Verlust erscheint, kann es für totalitäre

und unterdrückte Gesellschaften ein Gewinn sein, und die gute Nachricht ist, dass sie alle Repräsentanten mit Jachten und Megajachten auf hoher See haben – mit Frauen an Bord.

IV.

Ich werde die politische Übung, das Seerecht aus einer Genderperspektive neu zu denken, an dieser Stelle beenden, allerdings nicht ohne zu betonen, dass Grubingers Skulptur, auch wenn sie nichts davon veranschaulicht, die symbolische Herrschaft über die Natur inszeniert, die diese auf den Meeren fahrenden Objekte verkörpern. Die exotischen wilden Tiere, die Löwen, Panther, Tiger und Elefanten, die von Prinzen, Königen und Kaisern gehalten wurden, sind von den Megajachten abgelöst worden – indem sie verschiedene Formen des Kapitalismus und seiner metamorphotischen Codes übernommen haben. Die See hat mehr zu bieten als das überregulierte Festland. Auch der Ausdruck von Leidenschaften befindet sich in einer historischen Übergangsphase: Er nimmt nicht mehr die Formen des Exotischen, Extravagananten, Seltenen, Einzigartigen, Exemplarischen oder des Werkzeugs, um andere nachzuahmen und zu beeindrucken, an, wie es früher einmal der Fall war. Es ist interessant festzustellen, dass man die großen Kabinen solcher Jachten gegen Ende des 19. Jahrhunderts als *staterooms* bezeichnete. Man denke an Versailles und den Ehrgeiz des Königs, einen „Gartenstaat“ zu errichten. Diese Räume sind „Staatsräume“, weil diese Jachten „Staatsjachten“ sind, ohne dass man besondere Rundfahrten für internationale Botschafter organisieren oder höfische Festspiele auch für das Volk öffnen müsste. In diesen schwimmenden Staaten gibt es kein Volk, und vermutlich sind Netflix und Pornos die hier üblichen Formen von Unterhaltung.

In gewisser Weise könnte man Grubingers Herangehensweise in *Malady of the Infinite* mit der einer Dichterin vergleichen, die versucht, eine Blume wiederzugeben und über ihre Eigenschaften in einem Garten zu schreiben. Sie will nicht irgendeine bestimmte Blume vermitteln, sondern die Vorstellung davon, was eine Blume ist oder war, falls es sie irgendwann nicht mehr geben sollte. Das Entscheidende an dieser Arbeit ist, wie sie – indem sie die Form einer Struktur annimmt, die mit dieser Welt der Superjachten zusammenhängt – einer intensiven Verortung von Problemstellungen dient, die sich nicht nur mit Form, Ausdehnung und Maßstab beschäftigen, sondern durch das Reflektieren einer bestimmten Art, die Meere zu betrachten, auch mit einer ganzen Weltanschauung. Neben der Form, der Größe und der Verortung der Arbeit gibt es noch einen weiteren bedeutenden Aspekt: wie sich all diese Phänomene im realen physischen Raum manifestieren, den wir mit ihr teilen. *Malady of the Infinite* wird mithin zum perfekten Beispiel, um über die materielle Substanz nachzudenken, die all diese Traditionen und ihre Werte besitzen, und wie die Form zu einer „guten Substanz“ wird – zu einer Ressource, die unsere Sinne zur Erfahrung der Welten antreibt, die uns umgeben, die aber in ihrer Ungewöhnlichkeit abstrakt bleiben.

V.

Gegen Ende der 1980er-Jahre gab Ivana Trump dem *Sunday Magazine* der *New York Times* ein Interview. Das Thema: Shopping. Wen hätte man in dieser Sache besser konsultieren können als sie? Die erste Frage lautete: Welches Objekt mögen sie am meisten (um es zu kaufen)? Und ihre Antwort war: „Zweifellos die Jacht.“ Ihre

Erwiderung habe ich immer für – wenn auch ironischerweise und ungewollt – visionär gehalten. Im zurückliegenden Jahrzehnt ist eine neue Erfahrung des Kapitalismus aufgekommen, die den neoliberalen Expansionismus hinter sich lässt und zu Individualismus und Protektionismus zurückkehrt und die einhergeht mit einer zunehmenden Beschäftigung mit der Qualität von Lebensmitteln, mit der Möglichkeit, gemeinsam ein neues Fundament für die Zukunft zu finden. Daher sehe ich Grubingers Arbeit, die für den Raum des Belvedere entwickelt wurde, als ein unglaubliches Reenactment dieser Reflexion eines Wandels, der im Kapital und in seiner Kehrseite, dem Klimanotstand, sowie in der radikalen Polarisierung der Ansichten inszeniert wird, die die Verhältnisse, die unser Leben lebenswert machen werden, interpretieren.

Wenn die Jacht das ultimative Shoppingobjekt war und immer noch ist, was kaufen dann diejenigen, die sie kaufen? Der wichtigste Aspekt, den man hier erwähnen muss, ist der Unterschied zwischen einem Boot und einer Jacht. In der Literatur zum Thema wird oft wiederholt, dass man eine Jacht erkennt, wenn man sie sieht. Ähnlich wie die Kunst hat auch die Jacht keine andere konkrete Funktion als die, jenen zu gefallen, die sie besitzen. Sie ist ein Objekt, das nur für das Vergnügen der Navigation geschaffen ist, ein Vergnügen, aus dem sich allerdings zwei wesentliche und sehr bedeutende Aktivitäten entwickelt haben: Rennen zu fahren und zu beeindrucken. Obwohl manche Boote für einige Zeit beide Funktionen ausüben sollten, haben sich Geschwindigkeit und Komfort gegen Ende des 19. Jahrhunderts endgültig voneinander getrennt. Die Rennen und die Geschwindigkeit der Segeljachten wurden noch an dem Geschick gemessen, zu segeln, den Wind zu verstehen und auf ihn zu reagieren. Der Komfort wurde von den technischen Entwicklungen der industriellen neuen Welt und der Dampfkraft angetrieben.

Als Ivana Trump die Jacht erwähnte, bezog sie sich jedoch auf die ultimative Möglichkeit, über die Vergnügungen hinauszugehen, die die Macht und der Kapitalismus traditionell der realen Staatlichkeit zuwies. Gibt es etwas Besseres, als Villen, Sommerhäuser, Gebäude und Museumsflügel zu besitzen? Gibt es etwas jenseits der kartesischen Ausdehnung der eigenen Gier auf Ziegelsteine und Quadratmeter? Ja: die Jacht. Und der Grund hierfür ist – wie ich bereits ausgeführt habe – die symbolische und reale Freiheit, die die vermeintliche Unendlichkeit der Ozeane den Seefahrern bietet. Eine der ersten und ultimativen kommerziellen Superjachten war die *Nabila*, die Jacht des Waffenhändlers Adnan Khashoggi, der dank seiner Verbindungen zur saudischen Königsfamilie in den 1970er-Jahren ein gewaltiges Vermögen anhäufte. Khashoggi beauftragte den britischen Designer Jon Bannenberg, die luxuriöseste, kostspieligste und unglaublichste Jacht zu entwerfen, die es je gegeben hatte. Seine Aufgabe lautete, die „schönste Jacht der Welt“ zu bauen. Es ist lohnenswert, diesbezüglich über Versailles nachzudenken. Im Hinblick auf den Absolutismus und seinen Prunk wird für gewöhnlich auf Versailles verwiesen, doch es gibt keine Überschneidungen zwischen den Aspekten jener Kultur, die die extreme Luxusindustrie wie die der Megajachten fördert, und den alten Vorstellungen vom Überfluss und von dessen Funktionen. Vielmehr war jeder Aspekt der räumlichen Organisation von Natur und Architektur in Versailles und seiner luxuriösen Ausstattung nach kartesischen Prinzipien angelegt. Das heißt, dass Versailles unter den Prämissen einer Mechanik der Ordnung gegründet wurde, die letztlich darauf abzielte, eine Elite – welche die Frauen in den Salons einschloss –, aber auch das Volk in jenen Fragen von Autorität, die den öffentlichen Raum prägen, zu erziehen (Versailles war zum Teil für die Bevölkerung geöffnet). Im Fall der

Exzesse, von denen die Megajachten geprägt sind, gibt es keine andere Agenda als den unbestimmten Eindruck von Libertinismus, den das Seerecht und die Autonomie dieser Schiffe ihren Besitzern und deren Gästen bieten.

Das Ziel dieser neuen schwimmenden Ordnung ist Gold oder Kapital an sich. Mit der Innenausstattung der *Nabila*, der Jacht Khashoggi, wurde der italienische Designer Luigi Sturchio beauftragt; sie kostete viel mehr als der Bau der Jacht selbst, um die vierzig Millionen US-Dollar. Die Jacht lief 1980 vom Stapel und hatte ein entscheidendes Merkmal: Sie sollte vollkommen autark sein. Die Idee hinter ihren Elementen, die vom Minikrankenhaus bis zu einer Konditorei reichen, war ein größtmögliches Gefühl von Unabhängigkeit; so waren Lebensmittel für hundert Personen für drei Monate vorrätig. Anders als heute wurden die Partys und ihre Gäste publik gemacht, Bilder von den Innenräumen sind leicht zu finden, das Objekt wurde öffentlich ausgestellt, die Geschäftsaktivitäten waren bekannt oder wurden in der damaligen Presse offen diskutiert. Das Wichtige an dieser Geschichte ist jedoch nicht, wie Khashoggi seine Vorstellungen von Luxus und Extravaganz zum Ausdruck brachte, sondern wer sich in diese neuen saudischen Vorstellungen einkaufte. Als 1987 der Kredit für das Boot nicht mehr bedient werden konnte, ging es in den Besitz einer Schweizer Holding-Company über, bis es im September jenes Jahres von Donald Trump gekauft wurde, der das Schiff in *Trump Princess* umbenannte.

VI.

Malady of the Infinite ähnelt in der Form ein wenig einer Qualle: Die Arbeit präsentiert uns eine zentrale Konstruktion; zugleich verweist sie auf eine umfassendere Reflexion über Fragen zu Freiheit, Handel, Kapital und Gender und eröffnet diese Fragen durch ihre Attribute. Sie bietet auch an, über den Raum des Ozeans nachzudenken. Wir könnten so weit gehen zu behaupten, dass der Ozean in diesem Kontext dazu dient, die alten Codes und Regeln des Nationalstaats durch eine Substanz zu ersetzen, die komplex ist und trotzdem ermöglicht, die institutionellen und gesellschaftlichen Kontexte, in denen die Kunst entstanden ist, zu überschreiten. Zu sagen, dass *Malady of the Infinite* im Meer entstanden ist, würde bedeuten, dass wir uns der komplexen Übung widmen müssen, uns die Möglichkeit vorzustellen, die historische Idee der Avantgarde durch einen Code zu ersetzen, der nicht von der Erfindung und der Form neuer Gesten bestimmt ist, sondern von einer Untersuchung der Substanz des Lebens, und wir müssten darin die Aufgabe der Kunst erkennen.

Wenn man über aktuelle Strukturen in der Kunstwelt nachdenkt, bemerkt man vielleicht die Verarmung einer Sprache, die von den historischen linken und liberalen Visionen einer Gesellschaft ererbt wurde, und man stellt fest, dass es unmöglich ist, diese Träume unter den gleichen Prämissen in einem spätkapitalistischen Wirtschaftssystem neu zu erfinden. Und man bemerkt vielleicht, dass man ein neues Sensorium braucht, um neue Begriffe zu erfinden, neue Sätze zu bauen, eine neue Vorstellung von Gleichheit und sozialer Gerechtigkeit aufzugreifen. Wenn wir dieser Auffassung sind, können wir verstehen, dass man, wenn man „Ozean“ sagt, auch Expansion der Museen und des öffentlichen Raums sagt, dass der Ozean eine Quelle ist, die unsere Sinne neu programmiert und ein Transformationspotenzial birgt, das die Zukunft der Architektur, des Kommunikationswesens, der Genderverwicklungen, der Ökonomie und der Kunst beeinflussen kann.

Chus Martínez