

THOMAS FLORSCHUETZ

JETS



THOMAS FLORSCHUETZ

JETS

WITH ESSAYS BY
ALESSANDRA PACE AND ULF ERDMANN ZIEGLER

**HATJE
CANTZ**

EPIDERMIC REFLECTIONS

ALESSANDRA PACE

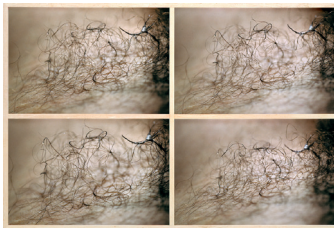


Fig. 1 Thomas Florschuetz, *Untitled (Suburbia)*, 1993–96, Cibachrome, 4 parts in 1 frame, 163 x 243 cm

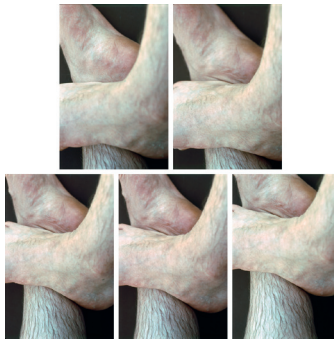


Fig. 2 Thomas Florschuetz, *Untitled (Total)*, 1995, Cibachrome, 215 x 218 cm

Paradoxically, readily accessible high-tech equipment makes it easier for a photographer to fail than to succeed. This facilitating of the task of taking good quality images generates an engulfing abundance of visuals to compete against, which consumes potential subjects before they are even depicted. Anesthetized against the originality of new visions, we float in déjà-vu boredom: how many billions of snapshots have been taken by now, and how many more will be amassed in the future? So many that even our own persona has lost specificity, entering by default into the sightseeing frames of unknown tourists' holiday pictures. In days gone by, a *natural selection* of images was determined by the difficulty of reaching amazing places with heavy and expensive equipment; a sense of necessity was therefore embedded in the act of photographing, which accordingly distilled the outcome. Now that beautiful pictures are a direct consequence of mass tourism-cum-sophisticated technology for which no special skill is required, and ubiquitous media images possess a seductive technical perfection, the aesthetic quality of a photograph no longer seems to be a prerogative for making art. There has to be something more. However, what that *more* is constitutes the existential dilemma that insinuates itself into the contemporary photographer's mind and undermines the creative instinct: Is it still possible to take interesting pictures? Can art still be made by means of a beautiful photograph? To find a new angle in a culture saturated by images is far from simple.

Thomas Florschuetz has deliberately made ugly pictures as well as beautiful ones. He has depicted strange, even repugnant body parts (*Körperstücke*; figs. 1, 2) that underscore

human transience and the mental-physical duality, and he has composed them in grotesque polyptychs that convey both rhythm and caesura, motion and immobility. He has omitted the luster of physical attractiveness and opted for an epistemologically inquisitive viewpoint that solicits feelings of magnanimous humanity, as in the classical *pietas*—qualities that could not lie further from the sense of inadequacy with which fashion photography confronts us. The lens of his camera has explored the oddity of his own flesh in order to address the human condition, so intimately connected with suffering and decay, and has represented surfaces as cognitive means for scrutinizing content. *Skin in Körperstücke* is a membrane—like the lens of the camera, the film, and the photographic paper—which Florschuetz attempts to trespass. And in a way, with the series *Plexus (Curtain*; fig. 3), which optically bears resemblance to X-ray images of hands, he succeeds, only to yield at the impermeable bone structure which impedes deeper investigation.

Multiple Entry (fig. 4) is a series of works depicting double windows opened to different degrees. But optically it is about the perpendicular intersection of lines on the window-frames and the juxtaposition of glass panes, overlapping with the surface of the photograph and the geometry of its perimeter. *Multiple Entry* responds to a formalist aesthetic, yet raises epistemological and ontological questions. The game of mirrors and transparencies, interposed by the opacity of shadows, tricks the eye through the membrane of the picture plane which gives it the illusion of multiple dimensions. However, the *trompe-l'oeil* also reminds us that the picture plane is the first and principal transition in a sequence of art-

ful thresholds, each of which skirts the borders between perception, illusion, and representation. Notably a pun on the Renaissance idea of art as a “window” onto the world and on the alleged objectivity of photography—both championing an ideal transparency of vision—it is ultimately the window itself, from within the photograph, that superimposes its own dimension onto that of the picture-plane, thereby reversing the perspective from outside-in to inside-out. Like *Körperstücke*, *Multiple Entry* investigates the relation of *looking* as a transitive rather than intransitive activity. After all, if it weren’t for reflection, or depiction, we wouldn’t be able to see what we see: namely our own image.

But Florschuetz has also shot sensuous flowers, slick or shabby-chic architectures, jets, and numerous other beautiful photographs, which ironically need justification in the context of this essay. Diaphanous yet carnal, the ambiguity of orchids, suspended between vegetal and animal, biologic and synthetic is enigmatic as well as enticing (figs. 5, 6). Their epidermis is such that it fools the eye between attraction and resistance, an ambivalence wavering between the resemblance to sexual organs and their artificial, offputting look; they give the illusion of intimacy without actually offering it. Eventually, it is by touching that we find out whether they are real or fake—a verification process precluded to photography—or else by focusing on details, which Florschuetz does with his camera by magnifying the scale.

It has to be mentioned that Florschuetz has no specific interest in military history and even less in aircraft. He is indifferent to the epic and fetishism that jets may evoke and is attracted instead by the haptic quality of the airplanes’

surface. Therefore, if viewed as an advocacy of technology and military prowess, the *Jet* series is misinterpreted. So why does Florschuetz depict jets as beautiful pictures? For certainly, comparing his shots with those found on web pages (fig. 7), it becomes evident how his photographs are the aesthetic outcome of his mind’s eye. With the camera Florschuetz peruses textures, lines, and color planes, juxtaposes hues, light deflections, and absorptions, and edits them on the rectangular photographic surface as if he were composing a painting by following the rules of the golden section. But in a way, the painterly quality is already there; the jets *are painted*—be it with camouflage, lines and color patterns, graffiti-like inscriptions, or logos—and therefore suggest layers of symbolism and added value that echo beyond the aircraft’s lost functionality. The photographer acknowledges the interweaving of different narratives and admits to his own interpretation, which is largely obtained through the process of collecting and rendering visual data. After all, shooting a photograph means establishing a distance from the experience of the surroundings, focusing on a portion of it, then congealing that experience into an image. Frame and diaphragm, the “click” of the mirror and shutter, which superimposes a provoked sound onto given ones, the physicality of the film—Florschuetz confesses his sentimental attachment to analogue cameras—bring us back to its fragmentary nature. By concentrating on details that magnify their scale and reiterate the subjects from slightly different angles, and by extending formal compositions through the exploitation of more than one picture plane, the jets assume an abstract quality. Series, repetitions, and

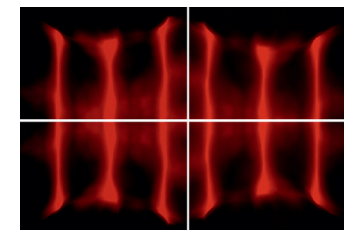


Fig. 3 Thomas Florschuetz, *Curtain*, 1993–94, C-prints, Diasec, 4 parts, 123 x 183 cm each



Fig. 4 Thomas Florschuetz, *Multiple Entry 41*, 1997/2008, C-prints, Diasec, 10 parts, 72 x 49 cm each



Fig. 5 Thomas Florschuetz, *Ricochet*, 02/II, 1997/2007, C-prints, Diasec, 2 parts, 125 x 165 cm each(?)



Fig. 6 Thomas Florschuetz, installation view at Hamburger Bahnhof, Berlin, 2000-01
 Left: *Untitled (Orchids)*, 2000, Cibachrome, 3 parts, 151.5 x 101.5 cm each
 Right: *Untitled (Orchids) VII*, 2000, Cibachrome, 2 parts, 151.5 x 101.5 cm each

polyptychs, recurrent in Florschuetz's work, derive as much from the primary language of art as from the secondary language of culture. Classic altarpieces adopt reiteration as a means to extend the space and time frames of an action, whereas advertisement uses it to punctuate and to underscore. Ultimately, his *Jets* belong to the secondary language, as there is a sense in which recurrence alienates the subject from a specific time and space—whereas *Körperstücke* and other works adhere to both idioms. Eventually, the *Jets* acquire an evident photographic quality, redeemed from their initial appearance of being pictures-of-paintings, when printed large on glossy paper and mounted under a sheet of Plexiglas. It therefore seems permissible to assert that the artist's reading is embedded in the immediacy of the act of looking, which for him translates into a vital process and is not mediated by the magnifying glass of history. This is why the aircraft are never shown in their entirety but rather as non-descriptive visuals extrapolated from their original monumentality. Rusty and shiny surfaces characteristic of metal, edges, and rounded shapes attesting to the pliability and solidity of the material become a case in point, inasmuch as they form the impenetrable surface the camera flirts with but is unable to breach. It is only through images of fuselage cross-sections and engine parts that the mechanical eye explores the "guts" of the planes (ppÖ.), drawing analogies with bodily organs and arteries, orifices, cleavages, and bulges.

Like a mirage amid the desert of Arizona, Tucson offers the astonishing view of thousands of air- and spacecraft lined up in orderly ranks and spread out in incommensurable compounds. Davis Monthan Air Force Base, Pima

Air & Space Museum, the Aerospace Maintenance and Regeneration Center (AMARC)—also known as the world largest bone yard—the *Titan Missile Museum* and manufacturer *Bombardier* take advantage of the low humidity and infrequent rainfall, which hinder oxidation, and of the hard alkaline soil which makes it possible to move aircraft without having to pave storage areas. With such natural "museum" conditions, a huge collection has developed ranging from civilian to military aircraft, satellites, and warhead missiles, transforming the area into the epicenter of aviation. *Pima* is a museum and cemetery of awesome proportions, but first and foremost it is a tourist attraction that testifies to a tarnished technocratic era. The retired arsenal has here mutated from glorious *Valkyrie* into something more akin to paleontological remains; fatal war-machines exit history and enter the theme park. The jets, similar to any cultural vestige offered to mass tourism—be it the Berlin Wall or the Eiffel Tower—when voided of their initial function, turn into simulacra of the past and become ideal receptacles for new and engrossing fictions. One of the new functions they assume is as snapshot backdrops. Florschuetz takes on board this change of role and resets the focus. Just as *Enclosure* questions the idea of modernity through the worn-out charm of dilapidated modernist buildings (fig. 8), the *Jets* undermine the quest for technological supremacy through signs of transience such as scratches and patina.

When anonymous tourists capture us in their holiday snapshots as passers-by, we feel resentful, even deprived of a piece of belonging. The thought of our picture entering like an extra into someone else's life-script—and what is more,

being replicated without control—is especially disconcerting considering the weight which images have gained in our culture. We envisage our picture being fingered by anonymous hands to the point of eliding its persona. Emptied in this way, it can readily be appropriated by someone else, squatted upon like an empty shell by a *pagurus bernhardus* (fig. 9). Now if we apply the same degree of empathy we feel for our *stolen* picture to the subjects we commonly photograph, we will recognize ourselves as the perpetrators of countless generic, boring images. Obtained through a sense of casualness and with the awareness that one can resort to the “delete” button, most of us depict our surroundings as if they were a backdrop. Florschuetz’s photographs have the distinctive quality of animating their subjects and enveloping them with a benign eye. Whether inanimate objects, plants, or human body parts, they are given a “skin,” an inside as well as an outside that together form a complex integrity which is lacking in the majority of images today. They offer themselves to introspection yet reflect back onto the viewer, thereby establishing a connection. In so doing, they come to life, parting from the futile mass of ubiquitous simulacra, which incidentally may be beautiful pictures. Photography is surely one of the villains responsible for the alienating panorama of virtual reality engulfing us today. Nevertheless, Florschuetz’s images respond to a sense of necessity that nests in the commitment to render visual observation in all its richness. The core and character of his oeuvre consists of the engagement with which the components that constitute life experience are woven back into our existence.



Fig. 8 Thomas Florschuetz,
Enclosure ##, 2003, C-Print,
Diasec, 183 x 150 cm

LIMBO

ON THE DESERT OF SLEEP

ULF ERDMANN ZIEGLER

Sled. Whenever I want to fall asleep, it has been my habit for a long time to imagine that I am traveling and being conveyed by a vehicle which changes over the years, but which has always been quite definite. I know one isn't supposed to talk about such things. Once a few years ago, as my brother and I were running alongside each other and keeping to the trotting, almost twin-like rhythm of our childhood conversations, I told him about this. He replied that when he wanted to fall asleep he always imagined himself on a sled in snowy Lapland, wrapped up warmly and far away from all responsibility.

In fact he has continued to live in the North, whereas I have moved on to other climes. A while ago, as I was once again in search of a motif for falling asleep, I was asked whether I could write about the Danube. I recalled all the places from which I had once seen the Danube, with my toe in its water or as a sheen viewed from the air; then I saw hours of documentary, from its source in the Black Forest past the Iron Gate all the way to the Black Sea. What remained from all that rumination was the fantasy of being underway in a freighter on the Danube, embarked upon a highly promising journey which could last much longer than eight hours. Help was perhaps provided by the freighters plying the Main river, whose chugging could occasionally be heard all the way to my bedroom.

A half-year later, the navigation by steamer on the Danube had come to an end and I came back to the airplane, which had a more forceful impact on my wish to fall asleep, with the additional advantage that, upon awakening, one can tie in with it again—taking off while falling asleep, landing

upon awakening. At takeoff the body is pressed down upon the bedding; when landing—or at least during the descent—it surges slightly upward, which is favorable for getting up.

Sculpture. Recently I saw in a magazine a photograph of cars in the desert; it hit me like a thudding blow, yet another message that certain things which seemed precious to me have been lost forever. It was a matter of cars whose rear ends are sticking in the sand (at least it looks that way) and whose radiators point heavenwards, an image which has long been familiar to me. In contrast to the original picture, these automobiles were covered over and over by graffiti. Basically, graffiti are nothing other than vainglorious artist-signatures, the signature as an end in itself and a placeholder, and hence the opposite of this artistic intervention, which in a touching manner was arbitrary, inasmuch as it celebrated "Detroit" and spoofed the family dream of "Detroit"—both views at once. In any case, it was a work which did well without requiring a name. All the signatures of self-important travelers in the desert—that extinguished the work of art, it became lost. Whoever was to discover it in this state could scarcely comprehend it.

For many years I had planned to travel through the Southwest of the USA and to examine the art there. The cavern out of which the night sky presents itself in spectacular fashion; the little town in Texas which I imagine as a sequence of colored boxes, all similar but never identical; the automobiles pointing skyward. But when it finally came to pass that I was sitting in a rental car with three thousand kilometers ahead of me, I kept to the Painted Desert. I don't regret the decision,

but the image of the destroyed car sculpture told me nonetheless that I had missed out on something.

Toys. I must have been around fourteen years old when I heard about rental cars, and I was immediately convinced that this business idea would not be around for long. Who would be so stupid as to pay money for a car which had to be given back? Later, the more my profession bound me to the network of train stations and airports, I became a regular renter. A certain regret upon returning the car has remained, however—the memory of having a toy taken away by “someone bigger.”

Obviously, it only pays to produce cars which resemble each other. This has no influence, however, on the fact that the owner quickly comes to believe that he has a special, if not unique relationship to his own car. This can be shown in the perfection of the interior all the way to a personalized license plate, but also in the foibles and frailties which make the car less and less comprehensible to others but render it absolutely distinctive for the owner. Marcel Proust observed “things which are almost persons.” In fact the names which people give to their cars indicate that cars belong to the family. Many family albums—each week I leaf through some at the flea market—explicitly convey the impression that only the automobile was capable of bringing families together, just as once the Christmas tree or the baptismal font.

Destiny. The airplane is the exact opposite. It often takes away or brings back only one figure from the family circle. This individual commits himself for the duration of the jour-

ney to a collective whose wishes are programmed along the itinerary, a confraternity sometimes bordering on hostility which American airline companies have attempted to counter with the admonition to wipe the washbasin after use.

The airplane emerges out of another order. It grows in a steely manner out of the history of its industry, and its motion is set against the horizon of destiny. For a long time, I thought that airplanes belonged to the order of nations in this world; I viewed the Lufthansa fleet as one tribe and that of Swiss Air as another, something which had to do with a graphical perfection which has almost been lost. Only when one clearly recognizes oneself to be sitting in a repainted machine does the thing begin to be important as a thing. One calculates the disadvantages of secondhand ownership as having a great impact on one’s own chances of survival. Or to put it differently—one comprehends the airplane as what it actually is, a compromise out of superior knowledge and applied mechanics.

The sentimental connection to cars runs deep. This first becomes fully apparent when a car has to be scrapped. Automobile junkyards are symbols of leave-taking. But no one asks himself where airplanes remain; even after crashes, the contraptions disappear from the screen as if they had melted away. The car is the successor to the horse, whereas the airplane has no predecessor. To respect it is unavoidable, to love it is almost impossible.

Show. When I was a child, a day of war was being summarized in a radio news broadcast. It was reported that there had been seven casualties. That surprised me a lot, because

from my parents' stories I had figured out that a war was a mighty power which seizes hold of everything, snatches all things away, makes them indistinguishable and innumerable. Whoever had survived had done this on their own, Mother at the most in the company of her mother, everything else reduced to ashes, namelessness. It was only upon hearing this news on the radio that I realized that, even in war, the counting process goes on.

Born in the era of the conquered, I had imagined the Allies as an inherently unbeatable superpower. Instead of that they sacrificed extensive needs of the civilian sector for armaments which were to be understood literally as the armor of the pilot; as the technology which surrounds him; as the machine which he must drive further; as the weapons which he carries concealed. The German emigrant Georg K. Glaser once asked himself whether industries which produce armaments are not built instead of cities. The expenditure for destroying a city or an industrial plant, he reasoned, is equivalent to what the other side loses through its destruction, not historically but economically. Every bomber is powered by an entire nation.

Many nations cannot afford military jet airplanes; others, especially the USA, have entire squadrons which are based on aircraft carriers, in other words on islands of sovereignty in foreign seas. The elites of the military spend their lifetimes in the improvement of technologies which are supposedly designed to prevent war. In the event, however, that they were to be successful in that endeavor, we have a problem similar to that of firemen who are never deployed. In the case of firemen there is accordingly a day of open house,

and armies copy this—but unlike the fire department, they make sure they hide more than they reveal. A popular alternative is provided by military parades such as the Americans held in West Berlin, or as the government in East Berlin did. Communist regimes, whose conception of a ruling class is embodied in a fabulous manner by the party bosses, tend to present the displayed arsenal of weapons as their personal set of toys. North Korea was, or still is, the crassest example of a show culture for militarism. It remains uncertain whether genuine military strength is thereby demonstrated, because the equipment displayed upon mobile floats could in fact be mockups.

The ordinary soldier seldom manages to become a bomber pilot; this requires men who are ready to be wedded to the machine for a good part of their lives. The best thing is to turn to young boys and to allow them to clamber into fighter bombers which, however, remain grounded upon this occasion, in the hope that the boys preserve their boyhood for themselves, just like amber does with flies, and then return ten years later as eager recruits. The magic of the technology may be more effective here than their fantasy about military greatness. The array of airplanes in a full-blown army is a mixture of Formula One and Caterpillar: the extremely slow and heavy ones for transport, and the arrow-like, lightning-fast ones for a sporting, if sometimes also deadly competition. The peaceful demonstration of military superiority, however, exposes the public to risks similar to those in wartime, as had to be recognized in West Germany when the elite fliers of the Italian Tricolore collided during formation flying, and their burning jets fell to the ground.

Limbo. In contrast to the crash of a civil aircraft, which represents a magical anomaly, military jets are destined to a violent end; if they were human, one would speak of an innate death instinct. This destiny, however, contrasts with the intention of creating superiority through know-how and anticipation, and this means losing nothing—neither the airplane nor the pilot. The natural aging of the fleet is the consequence, in the case that it is not possible to convince the political elites to invest on time. Unlike civil aircraft, which are simply shifted to poorer regions when they begin to creak in the joints, the military can at best transfer equipment to a country where there are believed to be friends, who can nevertheless mutate into enemies during the lifetime of a jet. Thus it is no surprise that the Americans park their proud airplanes in the desert where no one is allowed to see them, thousands of aviation heroes in a state of limbo.

Continents. The engineers who designed the Jumbo jets had understood that stewardesses spend their lives in flight, and accordingly included for them small sleeping chambers which could be reached by hidden stairways. In the meantime there are passengers who likewise spend a good portion of their lives in the air, in a peculiar lack of location, and so the first class section is now fitted out as a slumberland. With respect to my method of taking leave of wakefulness and slipping into sleep, I see myself as being confirmed by this trend and thus regard with great pleasure the voluptuous advertisements which depict the airborne beds of the wealthy. One could perhaps consider my falling asleep as a successful example of social envy. In any case, there

exists an interconnection between flying and sleeping: The day which one leaves behind is one continent, and the new day is another.

The fact that the flying containers of civil aviation are growing bigger and bigger points toward the normalization of flying as an alternative state of humanity. Military jets, however, remain the extreme opposite, because the passengers are pilots. So if the Airbus can be considered to be a metaphor of sleep, then the fighter jet is a metaphor for the waking state, no provision being made for the batting of an eye. And it is that about which the aging machines tiredly whisper—about the ceaseless terror of missing time.



















































































List of Works

All works: C-print, Diasec

2	<i>Untitled (Jet) 25</i> 2008–09 183 x 150 cm	25	<i>Untitled (Valkyrie) 10</i> 2007–09 183 x 228 cm	37	<i>Untitled (Jet) 28</i> 2008–09 183 x 150 cm
13	<i>Untitled (Valkyrie) 01</i> 2007–08 183 x 225 cm	27	<i>Untitled (Wing) 07</i> 2007–09 123 x 150 cm	39	<i>Untitled (Jet) 16</i> 2008–09 183 x 228 cm
15	<i>Untitled (Valkyrie) 12</i> 2007–09 123 x 153 cm	29	<i>Untitled (Valkyrie) 07</i> 2007–09 183 x 150 cm	40	<i>Untitled (Jet) 14</i> 2008–09 150 x 183 cm
16	<i>Untitled (Valkyrie) 02</i> 2007–08 2 parts, 245 x 83 cm	31	<i>Untitled (Jet) 42</i> 2008–09 150 x 183 cm	41	<i>Untitled (Truck) 02</i> 2008–09 183 x 150 cm
17	<i>Untitled (Valkyrie) 03</i> 2007–08 183 x 132 cm	32	<i>Untitled (Jet) 13</i> 2008–09 183 x 150 cm	43	<i>Untitled (Jet) 44</i> 2008–09 183 x 150 cm
19	<i>Untitled (Valkyrie) 11</i> 2007–08 148 x 183 cm	33	<i>Untitled (Valkyrie) 0567</i> 2007–08 3 parts, each 183 x 137 cm	45	<i>Untitled (Wing) 06</i> 2008–09 183 x 150 cm
21	<i>Untitled (Valkyrie) 17</i> 2007–09 183 x 150 cm	35	<i>Untitled (Jet) 43</i> 2008–09 2 parts, each 150 x 123 cm	47	<i>Untitled (Truck) 04</i> 2008–09 183 x 150 cm
22	<i>Untitled (Valkyrie) 18</i> 2007–09 150 x 183 cm	36	<i>Untitled (Jet) 26</i> 2008–09 150 x 183 cm	49	<i>Untitled (Valkyrie) 21</i> 2007–09 183 x 150 cm

50	<i>Untitled (Jet) 01</i> 2008-09 183 x 150 cm	61	<i>Untitled (Jet) 50</i> 2008-09 183 x 150 cm	73	<i>Untitled (Jet) 29</i> 2008-09 183 x 150 cm
51	<i>Untitled (Jet) 08</i> 2008-09 183 x 150 cm	63	<i>Untitled (Jet) 47</i> 2008-09 123 x 153 cm	74	<i>Untitled (Jet) 45</i> 2008-09 183 x 150 cm
52	<i>Untitled (Jet) 04</i> 2008-09 150 x 183 cm	64	<i>Untitled (Jet) 39</i> 2008-09 150 x 183 cm		
53	<i>Untitled (Jet) 17</i> 2008-09 183 x 150 cm	65	<i>Untitled (Jet) 38</i> 2008-09 150 x 183 cm		
55	<i>Untitled (Jet) 10</i> 2008-09 183 x 150 cm	67	<i>Untitled (Wing) 05</i> 2008-09 183 x 150 cm		
56	<i>Untitled (Truck) 01</i> 2008-09 123 x 153 cm	68	<i>Untitled (Jet) 20</i> 2008-09 183 x 150 cm		
57	<i>Untitled (Jet) 32</i> 2008-09 183 x 228 cm	69	<i>Untitled (Jet) 22</i> 2008-09 150 x 183 cm		
59	<i>Untitled (Jet) 02</i> 2008-09 123 x 150 cm	71	<i>Untitled (Jet) 49</i> 2008-09 183 x 223 cm		

REFLEXIONEN ÜBER OBERFLÄCHEN

ALESSANDRA PACE

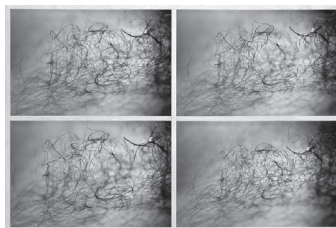


Fig. 1 Thomas Florschuetz, *Untitled (Suburbia)*, 1993–96, Cibachrome, 4 parts in 1 frame, 163 x 243 cm

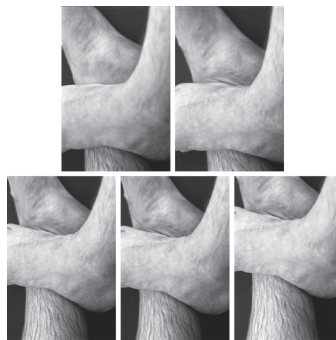


Fig. 2 Thomas Florschuetz, *Untitled (Total)*, 1995, Cibachrome, 215 x 218 cm

Es ist paradox, dass die Tatsache, dass hochtechnologische Ausrüstungen so leicht zu bekommen sind, das Versagen des Fotografen wahrscheinlicher macht, als seinen Erfolg. Dadurch, dass die Aufgabe, qualitativ hochwertige Fotos zu machen, so viel einfacher geworden ist, entsteht eine erschlagende Fülle von Bildern, gegen die man antreten muss und die die potenzielle Sujets verzehrt, noch bevor sie dargestellt sind. Betäubt gegenüber der Originalität neuer Bilder treiben wir in der Langeweile des Déjà-vus: Wie viele Milliarden von Schnappschüssen sind bereits aufgenommen worden und wie viele werden zukünftig noch angehäuft werden? So viele, dass sogar unsere eigene Person ihre Besonderheit verloren hat, weil sie unweigerlich in die Bildausschnitte von Sehenswürdigkeiten in den Urlaubsfotos unbekannter Touristen gerät. In der Vergangenheit war eine »natürliche Selektion« von Bildern dadurch gegeben, dass es schwieriger war, die schönsten Orte mit schwerer und teurer Ausrüstung zu erreichen, wodurch dem Akt des Fotografierens ein Gefühl der Notwendigkeit innewohnte, der das Ergebnis entsprechend verfeinerte. Jetzt, da die schönen Bilder eine direkte Folge des Massentourismus gepaart mit hochwertiger Technologie sind, für die man keine besonderen Fähigkeiten braucht, und die uns überall begegnenden Bilder der Medien eine verführerische technische Perfektion auszeichnet, scheint die ästhetische Qualität einer Fotografie nicht mehr ein Vorrecht zu sein, um Kunst zu machen. Da muss noch etwas mehr sein. Was dieses »mehr« jedoch ausmacht, ist das grundlegende Dilemma, das sich in die Gedanken des zeitgenössischen Fotografen einschleicht und seinen kreativen Instinkt untergräbt: Kann man immer noch interessante Fotos machen? Kann man mit schönen Fotografien immer noch Kunst schaffen? Es ist alles andere als leicht, in einer Kultur, die von Bildern überflutet ist, einen neuen Ansatz zu finden.

Thomas Florschuetz hat neben schönen Bildern absichtlich auch hässliche gemacht. Er hat seltsame oder sogar abstoßende Körperteile dargestellt (*Körperstücke*, Abb. 1, 2; S. ##), welche die menschliche Vergänglichkeit und die Dualität von Körper und Geist betonen, und hat sie zu grotesken

Polyptychen zusammengestellt, die sowohl Rhythmus und Zäsur als auch Bewegung und Reglosigkeit vermitteln. Er hat auf den Reiz körperlicher Attraktivität verzichtet und sich für einen erkenntnistheoretisch wissbegierigen Blickwinkel entschieden, der, wie in der klassischen Pietas, große, menschliche Gefühle anregt – Qualitäten, die von einer Unzulänglichkeit, der uns die Modefotografie aussetzt, nicht weiter entfernt sein könnte. Die Linse seiner Kamera hat die Merkwürdigkeiten seines eigenen Fleisches untersucht, um das Thema der Kondition des Menschen anzusprechen, die mit Leiden und Verfall so eng verbunden ist, und hat Oberflächen als Erkennungsmittel zur genauen Betrachtung des Inhalts dargestellt. Die Haut in den Arbeiten *Körperstücke* ist eine Folie – wie die Linse der Kamera, der Film und das Fotopapier –, und Florschuetz versucht, in sie einzudringen. Und in gewisser Weiser gelingt ihm dies in der Reihe *Plexus* (*Curtain*, Abb. 3, S. ##), die äußerliche Ähnlichkeit mit Röntgenbildern von Händen hat, nur um jedoch an der undurchdringlichen Struktur der Knochen anzuhalten, die eine genauere Untersuchung nicht zulassen.

Multiple Entry ist eine Serie von Arbeiten, die Doppelfenster darstellen, welche unterschiedlich weit geöffnet sind (Abb. 4, S. ##). Optisch gesehen geht es um die vertikalen Schnittflächen von Linien auf den Fensterrahmen und die Gegenüberstellung von Glasscheiben, welche die Oberflächen der Fotografien und die Geometrie ihrer Umrisse überschneiden. *Multiple Entry* entspricht einer formalistischen Ästhetik und stellt doch erkenntnistheoretische und ontologische Fragen. Das Spiel mit Spiegelung und Transparenz, das durch die Dunkelheit der Schatten unterbrochen ist, trägt das Auge durch die Folie der Bildoberfläche, die ihr die Illusion multipler Dimensionen verleiht. Das Trompe-l'oeil erinnert auch daran, dass die Bildoberfläche der erste und grundlegende Übergang in einer Reihe von raffinierten Schwellen ist, von denen sich jede um die Grenzen zwischen Wahrnehmung, Illusion und Darstellung bewegt. Es ist bemerkenswert, dass es sich um ein Wortspiel über die klassische Vorstellung von Kunst als einem »Fenster zur Welt« und über die angebliche Objektivität der Fotografie handelt, die beide

L'accessibilità dell'attrezzatura high-tech, paradossalmente, facilita il fallimento piuttosto che la riuscita di una fotografia. Questo perché la semplificazione di uno scatto di buona qualità genera un eccesso d'immagini contro le quali diventa necessaria un'accesa competizione a causa della quale si finisce per consumare i potenziali soggetti prima ancora che questi siano rappresentati. Sospesi nella monotonia del *déjà-vu*, siamo anestetizzati dinanzi all'originalità di nuove visioni: quanti milioni d'istantanee sono già state scattate e quante se ne aggiungeranno ancora? Talmente tante, che la nostra stessa immagine, rientrando per caso nelle foto ricordo di turisti anonimi, ha persino perso la sua specificità. In passato, era difficile raggiungere luoghi straordinari portandosi appresso attrezzature pesanti e costose. Si verificava quindi una *selezione naturale* d'immagini, perché l'atto del fotografare rispondeva a un senso di necessità che ne distillava il risultato. Oggi, invece, le belle foto sono conseguenza del turismo di massa provvisto di tecnologia sofisticata che non richiede particolari abilità, e le immagini onnipresenti dei media possiedono già la seduzione della perfezione tecnica. Sembrerebbe, dunque, che la qualità estetica di una fotografia non sia più una prerogativa dell'arte. Ci vuole qualcosa *in più*, ma cosa questo sia, costituisce il dilemma esistenziale che s'insinua nella mente del fotografo contemporaneo perturbandone l'istinto creativo. È ancora possibile fare fotografie interessanti? Si può ancora fare arte per mezzo di belle fotografie? Trovare una nuova prospettiva in una cultura satura d'immagini non è affatto semplice.

Thomas Florschuetz realizza intenzionalmente fotografie sia brutte che belle. Ritrae parti del corpo strane, perfino ripugnanti (*Körperstücke/ Parti del corpo* fig. 1-2), sottolineando la fragilità umana e il dualismo tra corpo e mente. Poi le compone in un grottesco polittico che suggerisce insieme il ritmo e la cesura, il movimento e l'immobilità. Omette la lusinga dell'attrazione fisica e opta per il punto di vista analitico della ricerca epistemologica riuscendo in qualche modo a resuscitare l'antica *pietas* classica nei confronti del corpo umano (aspetto quest'ultimo che non potrebbe essere più lontano dal senso di inadeguatezza che proviamo di fronte

alle foto di moda). Con la lente della sua macchina fotografica esplora le peculiarità della sua stessa carne per fare appello alla condizione umana, così intimamente connessa con la sofferenza e il declino, e rappresenta le superfici intendendole come degli strumenti conoscitivi che permettono di ispezionare il contenuto.

La pelle in *Körperstücke* è una membrana – come la lente della macchina fotografica, il film e la carta fotografica – che Florschuetz cerca di attraversare. E nel caso della serie *Plexus* (*Curtain*, fig. 3), che visivamente richiama le foto a raggi X di mani, ci riesce, ma solo per giungere alla struttura impenetrabile delle ossa, che impediscono di procedere a un'indagine più profonda.

Multiple Entry (fig. 4) è costituita da una serie di opere che presentano delle doppie finestre con diversi gradi di apertura. Dal punto di vista ottico però mostra l'intersezione perpendicolare delle linee dei telai delle finestre e la giustapposizione delle lastre di vetro, che si sovrappongono alla superficie della fotografia e alla geometria del suo perimetro. *Multiple Entry* rivela un'estetica formale, ma allo stesso tempo solleva questioni di ordine epistemologico. Il gioco di specchi e di trasparenze, intercalato dall'opacità dell'ombra, irretisce lo sguardo, facendo credere di attraversare la membrana costituita dal piano dell'immagine e creando così l'illusione di molteplici dimensioni. D'altro canto, il *trompe-l'oeil* ricorda anche che il piano dell'immagine è il primo di una sequenza di soglie ingannevoli, ognuna delle quali elude il confine tra percezione, illusione e rappresentazione. In un evidente gioco di riferimento alla concezione rinascimentale dell'arte come "finestra" sul mondo e alla pretesa oggettività della fotografia – entrambe rappresentanti di un'ideale di trasparenza della visione – alla fine è la finestra stessa, che sovrappone la sua dimensione a quella del piano dell'immagine, rovesciando così la prospettiva dall'interno all'esterno. Come già l'opera *Körperstücke*, anche *Multiple Entry* analizza la relazione dello sguardo come attività transitiva piuttosto che intransitiva. Dopo tutto, senza *riflessione* o rappresentazione non saremmo in grado di vedere ciò che vediamo, ossia la figura del nostro corpo.

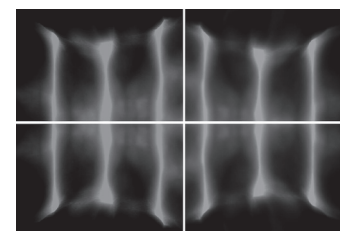


Fig. 3 Thomas Florschuetz, *Curtain*, 1993-94, C-prints, Diasec, 4 parts, 123 x 183 cm each



Fig. 4 Thomas Florschuetz, *Multiple Entry 41*, 1997/2008, C-prints, Diasec, 10 parts, 72 x 49 cm each

die ideale Transparenz der Vision verfechten; und es ist am Ende das Fenster selbst, das seine eigene Dimension vor diejenige der Bildoberfläche blendet und so die Perspektive »von außen nach innen« zu einem »von innen nach außen« verkehrt. Wie *Körperstücke* untersucht auch *Multiple Entry* die Beziehung von Sehen als transitive statt als intransitive Aktivität. Denn wenn es schließlich keine Reflexion oder Darstellung gäbe, könnten wir das, was wir sehen, nicht sehen: und zwar unser eigenes Abbild.

Florschuetz hat aber auch sinnliche Blumen, elegante Architektur oder Architektur im modischen Gammellook, Flugzeuge und viele andere, wunderschöne Bilder fotografiert, die, im Kontext dieses Essays, ironischerweise erklärt werden müssen. Die Zweideutigkeit von Orchideen, transparent und doch fleischlich, pflanzlich und gleichzeitig tierisch, biologisch und doch künstlich, ist genauso rätselhaft wie faszinierend (Abb. 5, 6; S. ##). Ihre Oberfläche ist so beschaffen, dass sie dem Auge abwechselnd Anziehung und Widerstand vortäuscht, eine Ambivalenz, die zwischen ihrer Ähnlichkeit zu Sexualorganen und ihrem künstlichen, abstoßenden Aussehen hin und her wechselt; sie täuschen eine Intimität vor, ohne sie tatsächlich anzubieten. Wenn wir sie anfassen, finden wir schließlich heraus, ob sie echt oder künstlich sind – eine Überprüfung, die der Fotografie verwehrt ist –, oder wenn wir uns auf die Details konzentrieren, was Florschuetz, indem er sie stark vergrößert, mit seiner Kamera tut.

Es muss erwähnt werden, dass Florschuetz sich weder für Militärgeschichte noch für Flugzeuge besonders interessiert. Die ruhmreichen Geschichten und der Fetischismus, die Flugzeuge evozieren mögen, bedeuten ihm nichts, vielmehr ziehen ihn die haptischen Qualitäten der Oberflächen von Flugzeugen an. Es ist demnach ein Missverständnis, wenn man die Serie *Jets* als die Befürwortung von Technologie und militärischen Heldentaten interpretiert. Warum also stellt Florschuetz Flugzeuge als schöne Bilder dar? Mit der Kamera verfolgt Florschuetz Oberflächenstrukturen, Linien, Farbflächen, stellt Farbschattierungen, Lichtreflexionen und Schatten nebeneinander und bearbeitet sie auf der rechteckigen Oberfläche der Fotografie, als ob er ein Gemälde entwerfen würde, bei dem er die Regeln des goldenen Schnitts beachtet. Aber in gewisser Weise ist die malerische Qualität bereits vorhanden; die Flugzeuge sind bemalt – sei es mit Tarnmustern, Linien oder Farbmustern, graffitiähnlichen Beschriftungen oder Logos – und implizieren so verschiedene Bedeutungsschichten und Ebenen

des Wertzuwachses, die über die verlorene Funktionalität des Flugzeugs hinaus verweisen. Der Fotograf bestätigt die Verflechtung unterschiedlicher Erzählstränge und bekennt sich zu seiner eigenen Interpretation, die hauptsächlich durch den Prozess des Sammelns und Wiedergebens visueller Daten entsteht. Letzten Endes bedeutet Fotografieren, einen Abstand vom Erleben der Umgebung herzustellen, indem man sich auf einen Ausschnitt konzentriert und diese Erfahrung dann in einem Bild festhält. Rahmen und Blende, das Klicken von Spiegel und Verschluss, das einen hervorgehobenen Ton über die vorhandenen Geräusche, die Physikalität des Films, blendet – Florschuetz bekennt sich zu seiner sentimental Anhänglichkeit an analoge Kameras – und ruft uns in Erinnerung, dass es sich um ein Fragment handelt. Indem er sich auf Details konzentriert, sie vergrößert und die Darstellungen von leicht unterschiedlichen Blickpunkten aus wiederholt, und indem er den formalen Aufbau durch die Verwendung mehrerer Bilder erweitert, nehmen die Flugzeuge eine abstrakte Qualität an. Reihen, Wiederholungen und Polyptychen, die immer wieder in Florschuetz' Schaffen auftauchen, leiten sich ebenso sehr von der Primärsprache der Kunst wie von der Sekundärsprache der Kultur ab. Klassische Altarbilder setzen Wiederholungen ein, um den Raum und den Zeitrahmen einer Geschichte zu erweitern, wohingegen die Werbung Wiederholungen verwendet, um etwas zu unterstreichen und zu betonen. Letztendlich gehören seine *Jets* zur Sekundärsprache, da man das Gefühl hat, dass die Wiederholung das Thema aus einer spezifischen Zeit und einem spezifischen Ort herauslöst – wohingegen *Körperstücke* und andere Arbeiten beiden Idiomen entsprechen. Die *Jets* nehmen schließlich eine eindeutig fotografische Qualität an, erlöst von dem anfänglichen Eindruck, es handele sich um Bilder von Gemälden, wenn sie in großen Abzügen auf glänzendem Papier unter Plexiglasplatten befestigt sind. Es erscheint daher zulässig, festzuhalten, dass das Lesen des Künstlers in die Unmittelbarkeit des Aktes des Sehens eingebettet ist, der für ihn zu einem unabdingbaren Prozess wird, welcher nicht durch das Vergrößerungsglas der Geschichte vermittelt ist. Deshalb sind auch die Flugzeuge niemals ganz zu sehen, sondern sind stattdessen wenig anschauliche Bildeindrücke, die aus ihrer ursprünglichen Monumentalität herausgelöst sind. Rostige und glänzende Oberflächen, typisch für Metall, Ecken und runde Formen, welche die Geschmeidigkeit und Festigkeit des Materials zeigen, werden insofern zu einem Paradebeispiel, als sie die



Fig. 5 Thomas Florschuetz, *Ricochet*, 02/II, 1997/2007, C-prints, Diasec, 2 parts, 125 x 165 cm each(?)



Fig. 6 Thomas Florschuetz, installation view at Hamburger Bahnhof, Berlin, 2000-01
Left: *Untitled (Orchids)*, 2000, Cibachrome, 3 parts, 151.5 x 101.5 cm each
Right: *Untitled (Orchids) VII*, 2000, Cibachrome, 2 parts, 151.5 x 101.5 cm each

Florschuetz ha fotografato anche fiori opulenti, architetture moderniste o decadenti-chic, aerei e tante altre belle immagini che richiedono giustificazione nel contesto di questo saggio. Orchidee diafane o ambiguamente carnali, sospese tra il regno animale e vegetale, tra il biologico e il sintetico, misteriose e intriganti (fig. 5–6). La loro superficie seduce lo sguardo in un gioco di attrazione e resistenza, suggerito dalla somiglianza con gli organi sessuali e che contrasta con il loro aspetto artificiale: danno l'illusione di intimità senza tuttavia offrirla. Alla fine, è solo toccandole che scopriamo se sono vere o finte – processo di verifica precluso alla fotografia – oppure focalizzando un particolare, come fa Florschuetz ingrandendole con l'obiettivo.

È importante sottolineare che Florschuetz non dimostra un particolare interesse per la storia militare e tanto meno per gli aerei. È indifferente alla dimensione epica e al fetichismo che i velivoli possono evocare ed è invece attratto dalla qualità tattile della loro superficie. È dunque errato interpretare la serie *Jet* come un'apologia della tecnologia e della potenza militare. E allora c'è da chiedersi: per quale motivo ritrae i jet con belle immagini? Con il suo obiettivo Florschuetz ispeziona *textures*, linee e aree di colore, sovrapponendo sfumature, riverberi e assorbimenti di luce, per disporli sulla superficie rettangolare della fotografia come se stesse componendo un dipinto con l'aiuto della sezione aurea. Ma i jet sono comunque *dipinti* – sia mediante *camouflage*, schemi di linee e di colori, scritte simili a graffiti o logo – e quindi rimandano a strati simbolici che vanno al di là della mera funzionalità dell'aeroplano. L'artista si avvale di narrazioni diverse e le accoglie nel suo lavoro di interpretazione, che egli costruisce sostanzialmente attraverso un processo di raccolta e di restituzione del dato visivo. In fin dei conti, scattare una foto significa prendere le distanze dall'esperienza che ci circonda e isolare una parte di essa congelando l'esperienza in un'immagine. Tutti quei congegni e quei movimenti della macchina fotografica, il "click" (Florschuetz non adopera mai macchine fotografiche digitali) riconducono alla natura frammentaria dell'immagine. I jet assumono una qualità astratta giacché il procedimento di realizzazione dell'opera si concentra sull'ingrandimento dei particolari e sulla replica dei soggetti da punti di vista leggermente diversi, con il relativo ampliamento delle composizioni formali. Le serie, le ripetizioni e i polittici, tutti elementi ricorrenti nell'opera di Florschuetz, derivano sia dal linguaggio formale dell'arte tradizionale sia dal metalinguaggio pubblicitario.

Gli altari dell'arte classica utilizzavano l'iterazione come espediente per ampliare le cornici spaziali e temporali dell'azione, mentre la pubblicità l'usa tuttora per puntualizzare e sottolineare. I *Jet* rientrano nel secondo linguaggio in quanto l'iterazione allontana il soggetto da un determinato tempo e spazio – mentre *Körperstücke* e altre opere aderiscono a entrambi. Infine, i *Jets* acquistano un'evidente qualità fotografica, una volta superata la prima impressione di trovarsi di fronte a fotografie di quadri, nel momento in cui vengono stampati in grandi dimensioni su carta lucida e montati sotto una lastra di plexiglas. Si può così a ragione affermare che la lettura dell'artista è inserita nell'immediatezza dell'atto del vedere che per lui si trasforma in un processo vitale e non viene mediato dalla lente d'ingrandimento della storia. Questo perché gli aerei non vengono mai mostrati interamente, ma piuttosto estrapolati dalla loro monumentalità originaria e posti come elementi visivi non descrittivi. Le superfici arrugginite e lucenti caratteristiche del metallo, gli spigoli e le forme arrotondate che rimandano alla flessibilità e alla solidità del materiale, formano quella superficie impenetrabile con cui l'obiettivo gioca ma che alla fine non riesce a penetrare. Solo attraverso le immagini della sezione della fusoliera e delle parti del motore l'occhio meccanico della macchina fotografica riesce a esplorare le "viscere" degli aerei (pp...), tracciando analogie con gli organi, le arterie, gli orifizi, le profondità e le protuberanze del corpo.

Come un miraggio nel deserto dell'Arizona, migliaia di velivoli aerei e spaziali si allineano vicino a Tucson in file ordinate raccolte in immensi raggruppamenti: la *Davis Monthan Air Force Base*, il *Pima Air & Space Museum*, l'*Aerospace Maintenance and Regeneration Center (AMARC)* – conosciuto anche come il più vasto cimitero di relitti aereospaziali- il *Titan Missile Museum* e la società *Bombardier*. Tutti questi insediamenti sono favoriti da particolari condizioni climatiche e ambientali: bassa umidità e rare precipitazioni, che rallentano l'ossidazione, nonché dal duro terreno alcalino che consente di spostare i veicoli senza dover pavimentare le aree addette al deposito. Grazie a queste condizioni da "museo" naturale si è sviluppata un'enorme raccolta di aerei da uso civile e militare, satelliti e missili a testata, che hanno trasformato quest'area in un epicentro dell'aviazione. *Pima* è un museo e un deposito di dimensioni immense, ma è anche e soprattutto un luogo di attrazione turistica che testimonia un'era tecnocratica che ormai ha perso il suo lustro. L'arsenale in disuso si è trasformato in una zona più

undurchdringliche Oberfläche bilden, mit der die Kamera flirtet, die sie aber nicht verletzen kann. Nur durch die Bilder von Querschnitten eines Flugzeugrumpfes und Motor- teilen kann das mechanische Auge die »Eingeweide« der Flugzeuge erforschen (Abb. 7; S. ##), wodurch Analogien zu körperlichen Organen und Arterien, Öffnungen, Spalte und Schwellungen entstehen.

Wie eine Fata Morgana inmitten der Wüste von Arizona, bietet Tucson die erstaunliche Aussicht auf Tausende von Luft- und Raumfahrzeugen, die in ordentlichen Reihen aufgestellt und auf einer schier unvorstellbar großen Fläche verteilt sind. Davis Monthan Air Force Base, Pima Air & Space Museum, das Aerospace Maintenance and Regeneration Center (AMARC) – auch bekannt als der größte Friedhof der Welt –, das Titan Missile Museum und der Hersteller Bombardier nutzen die geringe Luftfeuchtigkeit und den wenigen Niederschlag, welche die Oxidation verhindern, sowie den harten, alkalihaltigen Boden, auf dem man Flugzeuge bewegen kann, ohne Lagerflächen zu pflastern. Unter diesen natürlichen »Museums-Bedingungen« hat sich eine große Sammlung entwickelt, die von der Passagier- bis zur Militärluftfahrt, Satelliten und militärischen Raketen reicht und welche die Gegend in ein Epizentrum der Luftfahrt verwandelt. Pima ist ein Museum und ein Friedhof von atemberaubender Größe, aber allem voran ist es eine Touristenattraktion, die ein angeschlagenes technokratisches Zeitalter bezeugt. Das ausgemusterte Waffenlager hat sich hier aus einer ruhmreichen Walküre in etwas verwandelt, das eher an paläontologische Überreste erinnert; tödliches Kriegswerkzeug verlässt die Geschichte und wird in den Themenpark aufgenommen. Die Flugzeuge, ähnlich wie jedes andere kulturelle Überbleibsel auch, das dem Massentourismus übergeben worden ist – sei es nun die Berliner Mauer oder der Eiffelturm – werden zu Scheinbildern der Vergangenheit und zu idealen Sammelbecken für neue und fesselnde Fantasien. Eine der neuen Aufgaben, die sie übernehmen, ist es, der Hintergrund für Schnappschüsse zu sein. Florschuetz nimmt diesen Bedeutungswandel auf und verändert den Schwerpunkt. So wie *Enclosure* die Idee der Moderne durch den verbrauchten Charme von verfallenen modernen Gebäuden hinterfragt (Abb. 8; S. ##), unterminieren die *Jets* das Streben nach einer technologischen Überlegenheit durch Zeichen der Vergänglichkeit wie Kratzer und Rost.

Wenn unbekannte Touristen uns in ihren Urlaubs- schnappschüssen als Passanten verewigen, nehmen wir

ihnen das übel und fühlen uns sogar, als hätten sie uns etwas weggenommen. Der Gedanke, dass wir selbst als Statist in das Leben eines anderen eindringen – und, was schlimmer ist, ohne unsere Kontrolle vervielfältigt werden können –, ist beunruhigend, besonders, wenn man sich überlegt, welche Bedeutung Bilder in unserer Kultur angenommen haben. Wir stellen uns vor, wie unser Bild von unbekanntem Händen betatscht wird bis zu dem Punkt, an dem die Person annulliert ist. Auf diese Weise entleert, kann es ganz einfach von jemand anderem beansprucht werden, besetzt werden, wie ein leeres Schneckenhaus durch einen Pagurus bernhardus, den Gemeinen Einsiedlerkrebs. Wenn wir nur das gleiche Maß an Mitgefühl, das wir für unser gestohlenes Bild empfinden, für die Sujets, die wir gewöhnlich fotografieren, aufwenden, werden wir uns selbst als schuldig an unzähligen, gewöhnlichen und langweiligen Bildern erkennen. Durch eine gewisse Gleichgültigkeit und mit der Gewissheit, dass man immer noch den »Löschknopf« drücken kann, stellen die meisten von uns ihre Umgebung so dar, als sei sie ein Hintergrund.

Florschuetz' Fotografien zeichnet die bestimmte Eigenschaft aus, dass sie ihre Subjekte belebt und mit einem gutmütigen Blick umhüllt. Sowohl unbeseelten Objekten als auch Pflanzen oder Teilen des menschlichen Körpers wird eine »Haut« verliehen, ein Inneres sowie ein Äußeres, die zusammen eine vielschichtige Integrität formen, die in der Mehrzahl der heutigen Bilder fehlt. Sie bieten sich zur Selbstbeobachtung an und wirken trotzdem auf den Betrachter zurück, wodurch sie eine Verbindung herstellen. Die Fotografien von Florschuetz werden dadurch lebendig und entfernen sich von den nutzlosen Massen überall vorhandener Scheinbilder, bei denen es sich zufälligerweise auch um schöne Bilder handeln kann. Die Fotografie ist sicher einer der Übeltäter, die für das befremdliche Spektrum virtueller Realitäten, welche uns heute umgeben, verantwortlich ist. Und trotzdem antworten die Bilder von Thomas Florschuetz auf ein Gefühl der Notwendigkeit, das in seiner Bemühung begründet ist, die visuelle Beobachtung in ihrem ganzen Reichtum wiederzugeben. Das Herz und das Wesen seiner Arbeiten bildet die Bemühung, mit der die Komponenten, welche die Lebenserfahrung darstellen, in unserer Existenz wieder miteinander verwoben werden.



Fig. 8 Thomas Florschuetz, *Enclosure ##*, 2003, C-Print, Diasec, 183 x 150 cm

simile a un cimitero paleontologico, dove le fatali macchine da guerra escono dalla storia ed entrano nel parco tematico. Come tutte le vestigia culturali offerte al turismo di massa, sia che si tratti del Muro di Berlino che della Tour Eiffel, i jet, una volta persa la loro funzione originaria, si trasformano in simulacri del passato e diventano ricettacoli ideali per la creazione di altri racconti. Tra le nuove funzioni vi è quella di offrire uno sfondo fotografico. Florschuetz tiene conto di questo rinnovato contesto e “resetta” l’obiettivo. Così come *Enclosure* (fig. 7) mette in questione l’idea di modernità ritraendo il fascino decadente degli edifici modernisti in rovina, *Jets* critica la corsa alla supremazia tecnologica mettendo in rilievo i segni del declino del tempo quali le abrasioni e la patina.

Quando un turista ci rapisce all’interno di una delle sue innumerevoli foto delle vacanze, ci sentiamo infastiditi e addirittura privati di qualcosa che ci appartiene. Il pensiero che la nostra immagine entri come un attore non protagonista nel film della vita di qualcun altro – e che per di più venga moltiplicata senza controllo – è particolarmente irritante, soprattutto considerando il peso che le immagini hanno assunto nella nostra cultura. Immaginiamo che la nostra foto venga manipolata da estranei fino a elidere la persona che rappresentava. Così svuotata, può divenire proprietà di un altro, come la conchiglia vuota in cui si insedia il paguro bernardo. Ora, se applichiamo la stessa empatia che proviamo per la nostra immagine *rubata* ai soggetti che fotografiamo comunemente, riconosceremo noi stessi nell’atto colpevole di scattare migliaia di immagini generiche e noiose. Con un atteggiamento casuale e la consapevolezza di poter sempre premere il tasto “cancella”, molti fotografano ciò che li circonda come fosse uno sfondo inanimato. Le fotografie di Florschuetz hanno al contrario la peculiare caratteristica di animare i loro soggetti e di avvolgerli in uno sguardo benevolo. Sia che si tratti di oggetti, sia che si tratti di piante o di parti del corpo umano, tutti ricevono una “pelle”, un interno e un esterno che insieme formano quell’integrità complessa che oggi in genere manca nelle immagini. Esse si offrono all’introspezione pur restituendo lo sguardo a chi le osserva, stabilendo così una connessione. In questo modo, nascono a nuova vita, mettendo a distanza la massa futile dei simulacri onnipresenti (che tuttavia possono essere anche delle belle immagini). La fotografia è sicuramente uno dei responsabili del panorama alienante della realtà virtuale che ci sommerge. Ciononostante, le immagini di Florschuetz

rispondono a un senso di necessità che permette di restituire l’osservazione in tutta la sua ricchezza visuale. Il nucleo e la caratteristica della sua opera nascono dall’impegno con cui le varie parti che costituiscono l’esperienza della vita vengono nuovamente intessute nella nostra esistenza.

LIMBO

VON DER WÜSTE DES SCHLAFS

ULF ERDMANN ZIEGLER

Schlitten. Es ist seit Langem meine Gewohnheit, wenn ich in den Schlaf fallen will, dass ich mir vorstelle, unterwegs zu sein, getragen von einem Vehikel, einem über die Jahre wechselnden Vehikel von jeweils großer Bestimmtheit. Ich weiß, darüber redet man nicht. Einmal, vor einigen Jahren, wir liefen nebeneinander her und folgten dabei dem Redetrott unserer Kindheit, die fast zwillingshaft verlaufen war, sprach ich davon zu meinem Bruder, der mir sagte, dass er schon immer, wenn er schlafen wolle, sich selbst auf einem Schneeschlitten in Lappland, eingemummelt und jenseits jeder Verantwortung, sich vorstelle. Dann schlafe er ein.

In der Tat, er ist wohnen geblieben im Norden, während ich weitergezogen bin. Vor einiger Zeit, ich war wieder auf der Suche nach dem Motiv – um einzuschlafen –, wurde ich gefragt, ob ich über die Donau schreiben könnte. Ich dachte also an alle Stellen, von denen aus ich die Donau schon einmal gesehen hatte, mit dem Zeh im Wasser oder als Reflex aus der Luft, dann sah ich stundenlang Dokumentationen vom schwarzwäldischen Ursprung über das Eiserne Tor bis ans Schwarze Meer. Was davon übrig blieb, war die Vorstellung, in einem Donaufrachtschiff unterwegs zu sein, eine vielversprechende Reise, die weit länger dauern konnte als acht Stunden. Vielleicht half auch das Tuckern der Mainfrachtschiffe, das man gelegentlich bis in mein Schlafzimmer hört.

Nach einem halben Jahr kam die Donaudampfschiffahrt an ihr Ende, und ich kehrte zurück zum Flugzeug, das auf meinen Wunsch zu Schlafen eine dringendere Wirkung hat, mit dem Vorteil zudem, dass man beim Aufwachen daran anknüpfen kann. Beim Einschlafen abheben und beim Aufwachen landen. Beim Abheben wird der Körper in seine Unterlage gedrückt, beim Landen – oder jedenfalls im Senkflug – hebt er leicht ab, was dem Aufstehen also entgegenkommt.

Skulptur. Vor Kurzem sah ich in einem Magazin ein Foto von Autos in der Wüste, das mich erwischt wie ein dumpfer Schlag, eine weitere Nachricht derart, dass bestimmte Dinge, die mir kostbar schienen, für immer verloren sind. Es handelte sich um jene Autos, die mit dem Heck im Sand stecken

(oder so sieht es aus) und mit dem Kühler in den Himmel zeigen, ein Bild, das mir schon lange vertraut ist. Anders als im ursprünglichen Bild waren die Automobile über und über mit Graffiti bedeckt. Graffiti sind letztlich nichts anderes als aufgeblasene Künstlersignaturen, die Signatur als Selbstzweck und Platzhalter, und insofern das Gegenteil dieser künstlerischen Intervention, die in anrührender Weise arbiträr war, indem sie »Detroit« feierte und den Familientraum von »Detroit« veralberte – beides. Auf jeden Fall war es ein Werk, das gut fuhr ohne Namen. All diese Signaturen wichtiger Wüstenreisender, das löschte das Kunstwerk aus, es war verloren. Wer es in diesem Zustand entdecken würde, könnte es kaum noch begreifen.

Viele Jahre hatte ich den Plan, den amerikanischen Südwesten zu bereisen und mir die Kunst anzusehen. Jene Erdhöhle, aus der heraus sich spektakulär der Nachthimmel zeigt; das Städtchen in Texas, das ich mir vorstelle wie eine Abfolge farbiger Kästen, die ähnlich, aber nie gleich sind; die in den Himmel zeigenden Automobile: Aber als es soweit war, dass ich in einem Mietauto saß mit dreitausend Kilometern vor mir, hielt ich mich an die Painted Desert. Ich bereue das nicht, aber das Bild der zerstörten Autoskulptur sagte mir dann doch, dass ich etwas verpasst habe.

Spielzeug. Ich muss etwa vierzehn Jahre alt gewesen sein, als ich zum ersten Mal von Mietwagen hörte, und ich war sogleich überzeugt, dass diese Geschäftsidee sich nicht halten würde. Wer würde schon so dumm sein, Geld für ein Auto zu bezahlen, das man wieder zurückgeben muss? Später, je mehr mein Beruf mich einspann in das Netzwerk von Bahnhöfen und Flughäfen, wurde ich regelmäßiger Mieter. Der gewisse Schmerz bei der Rückgabe des Autos ist jedoch geblieben; die Erinnerung daran, von »einem Größeren« ein Spielzeug weggenommen zu bekommen.

Der Umstand, dass Autos zu produzieren nur lohnt, wenn sie sich ähneln, hat keinen Einfluss darauf, dass man als Eigentümer schnell glaubt, eine besondere, wenn nicht singuläre Beziehung zum eigenen Auto zu haben. Das kann sich in der Perfektion der Ausstattung zeigen bis zum persönlichen

LIMBO

IL DESERTO DEL SONNO

ULF ERDMANN ZIEGLER

Slitta. Da molto tempo, ogni volta che desidero addormentarmi, ho l'abitudine di immaginare di essere in viaggio e di venire trasportato da un mezzo che, pur cambiando negli anni, rimane ben definito. So bene che non si dovrebbe parlare di queste cose. Una volta, alcuni anni fa, quando mio fratello e io correvamo fianco a fianco e seguivamo trotterellando, quasi come due gemelli, il ritmo delle nostre conversazioni d'infanzia, glielo raccontai. Rispose che, quando voleva addormentarsi, immaginava sempre di trovarsi su una slitta in Lapponia, tra la neve, ben infagottato e lontano da ogni responsabilità. Poi si addormentava.

In effetti, lui ha continuato a vivere al Nord, mentre io mi sono spostato verso altri climi. Qualche tempo fa, mentre ero di nuovo alla ricerca di un motivo per prendere sonno, mi chiesero di scrivere qualcosa sul Danubio. Allora riandai con la memoria a tutti i luoghi da cui una volta avevo visto il Danubio, con l'alluce nelle sue acque oppure come riflesso visto dall'alto; poi guardai ore di documentari, dalla sua sorgente nella Foresta Nera attraverso la Porta di Ferro fino al Mar Nero. Ciò che rimase dopo tutta quella meditazione fu immaginare di trovarmi sul Danubio, a bordo di una nave da cargo, alla volta di un viaggio molto promettente che avrebbe potuto durare ben più di otto ore. Forse un aiuto mi venne dai cargo che attraversavano il Meno, di cui ogni tanto sentivo lo scoppiettio fin nella mia camera.

Sei mesi dopo, la navigazione sul Danubio a bordo della nave a vapore finì e tornai all'aeroplano, che aveva un effetto più incisivo sul mio desiderio di addormentarmi e con in più il vantaggio che, anche svegliandosi, ci si può ricollegare: decollare al momento di prendere sonno e atterrare al risveglio. Durante il decollo il corpo viene schiacciato sul giaciglio, mentre all'atterraggio – o quanto meno durante la discesa – si leva leggermente in alto, favorendo così l'atto di alzarsi dal letto.

Scultura. Di recente ho visto in una rivista una fotografia che raffigurava delle macchine nel deserto; mi ha colpito come una sorda mazzata: di nuovo, il messaggio che alcune cose, che mi sembravano preziose, sono perse per sempre. Si trattava di macchine che si infossano nella sabbia con la

parte posteriore (o per lo meno così sembrava) e puntano il radiatore al cielo, un'immagine che mi è familiare da tempo. A differenza dell'immagine originale, quelle macchine erano completamente ricoperte di graffiti. In generale, i graffiti non sono altro che segnature di artisti esaltati, un contrassegno fine a se stesso o semplice segnaposto, e dunque il contrario di un intervento artistico, che era arbitrario e commovente, nella misura in cui celebrava "Detroit" e allo stesso tempo si beffava dei sogni delle famiglie di "Detroit". In ogni caso era un'opera che andava bene anche senza nome. Tutte le tracce di quei viaggiatori del deserto che si davano importanza cancellavano l'opera d'arte, che così andava persa. Chiunque l'avesse scoperta in questo stato non avrebbe potuto comprenderla.

Per molti anni progettai di attraversare in viaggio il Sud Ovest degli Stati Uniti e di studiare lì l'arte. La caverna, dalla quale il cielo notturno si presenta nella sua veste più spettacolare; la cittadina del Texas, che mi immagino come una serie di scatole colorate, tutte simili, ma mai identiche; le macchine col muso rivolto verso il cielo. Ma quando finalmente mi capitò di noleggiare una macchina con tremila chilometri davanti a me, mi attenni al Deserto Dipinto. Non rimpiango la decisione, ma l'immagine della scultura di macchine distrutta mi disse che avevo perso qualcosa.

Giocattoli. Dovevo avere circa quattordici anni quando venni a sapere dell'esistenza di auto a noleggio e fui subito convinto che un'idea commerciale del genere non avrebbe retto a lungo. Chi poteva essere così stupito da pagare per una macchina che poi avrebbe dovuto restituire? Ma in seguito, man mano che la mia professione mi legava alla rete di stazioni ferroviarie e di aeroporti, presi regolarmente macchine a nolo. Tuttavia, un certo dispiacere quando devo restituire la macchina è rimasto – il ricordo di quando "quello più grande" ti porta via il giocattolo.

Ovviamente, vale la pena produrre delle macchine solo se si assomigliano. Ma ciò non influenza il fatto che il proprietario si convince velocemente di avere un rapporto speciale, se non addirittura unico, con la sua automobile. Ciò si nota

Nummernschild oder aber in den Marotten und Schwächen, die das Auto für andere immer weniger begreiflich, für den Eigentümer aber unverwechselbar macht. Proust beobachtete »Dinge, die fast Personen sind«. In der Tat sprechen die Namen, die Menschen ihren Autos geben, dafür, dass Autos zur Familie gehören. Manche Familienalben – auf dem Flohmarkt sichte ich wöchentlich einige – erwecken geradezu den Eindruck, dass nur das Automobil in der Lage war, die Familien zusammenzubringen, so wie einstmals der Christbaum oder das Taufbecken.

Schicksal. Das Flugzeug ist genau das Gegenteil. Es nimmt oft nur eine Figur aus der Familienbande mit oder bringt sie wieder zurück. Dieser einzelne verschreibt sich für die Dauer der Reise einem Kollektiv, dessen Wünsche programmiert sind auf die Reiseroute, eine bisweilen ans Feindselige grenzende Verbindung, der amerikanischen Fluggesellschaften mit der Mahnung versuchten entgegenzuwirken, man möge das Handwaschbecken trocken wischen nach dem Gebrauch.

Das Flugzeug entstammt einer anderen Ordnung. Es wächst stählern aus der Geschichte seiner Industrie und bewegt sich vor dem Horizont des Schicksals. Lange habe ich gedacht, Flugzeuge gehörten zur Ordnung der Nationen in der Welt; ich sah die Lufthansa-Flotte als einen Stamm und die der Swiss Air als einen anderen, was mit einer fast verlorengegangenen grafischen Perfektion zu tun hat. Erst wenn man sich klar macht, dass man in einer umgespritzten Maschine sitzt, beginnt das Ding als Ding wichtig zu werden. Man rechnet die Nachteile des Besitzes in zweiter Hand hoch auf die eigenen Überlebenschancen. Oder anders gesagt, man begreift das Flugzeug als das, was es ist, ein Kompromiss aus höherem Wissen und angewandter Mechanik.

Die sentimentale Bindung an Autos ist groß, was man erst so richtig bemerkt, wenn man eines verschrotten lassen muss. Autoschrottplätze sind Symbole des Abschieds. Kein Mensch aber fragt sich, wo die Flugzeuge bleiben; selbst nach Abstürzen verschwinden die Dinger vom Bildschirm, als wären sie getaut. Das Auto ist Nachfolger des Pferdes, während das Flugzeug keinen Vorgänger hat. Es zu achten ist unabdingbar, es zu lieben nahezu unmöglich.

Show. In den Radionachrichten, ich war ein Kind, wurde ein Kriegstag zusammenfasst. Es hieß, es habe sieben Tote gegeben. Das wunderte mich sehr, denn aus den Erzählungen der Eltern hatte ich mir zusammengereimt, dass ein Krieg eine

gewaltige, ein jedes Ding ergreifende Macht wäre, die alles mit sich reißt, ununterscheidbar und unzählbar macht. Wer überlebt hatte, hatte dies allein getan, die Mutter höchstens in Begleitung ihrer Mutter, alles andere in Asche versunken, namenlos. Erst mit der Radionachricht dämmerte mir, dass auch im Krieg weiter gezählt wird.

Geboren in die Ära der Besiegten, hatte ich mir die Alliierten als per se unbezwingbare Übermacht vorgestellt. Stattdessen opferten sie riesige Bedürfnisse des zivilen Sektors für die Rüstung, die man wörtlich verstehen muss, als Kleidung des Piloten; als die Technologie, die ihn umgibt; als Maschine, die er vorwärts bringen muss; als die Waffen, die sie unter den Schwingen trägt. Der deutsche Emigrant Georg K. Glaser fragte sich, ob Industrien, die Rüstung hervorbringen, nicht anstelle von Städten gebaut werden. Der Aufwand der Zerstörung einer Stadt oder einer industriellen Anlage, so folgerte er, gleicht dem Verlust der Zerstörung selbst, nicht historisch, sondern ökonomisch. Hinter jedem Bomber steckt eine ganze Nation.

Manche Nationen können sich militärische Düsenflugzeuge nicht leisten, andere, vor allen die USA, haben ganze Geschwader, deren Basis Flugzeugträger sind, also Hoheitsinseln in fremden Meeren. Die Eliten des Militärs verbringen ihr Leben mit der Verbesserung von Techniken, die angeblich den Krieg verhindern sollen. Für den Fall jedoch, dass ihnen das gelänge, haben sie ein ähnliches Problem wie Feuerwehreute, die nie zum Einsatz kommen. Dafür gibt es bei der Feuerwehr dann Tage der Offenen Tür, und die Armeen machen das nach, aber anders als die Feuerwehr achten sie darauf, mehr zu verstecken als zu zeigen. Eine beliebte Alternative sind militärische Paraden, wie sie die Amerikaner in West-Berlin abgehalten haben, oder die Regierung in Ost-Berlin. Kommunistische Regimes, deren Vorstellung einer herrschenden Klasse sich in den Bonzen des ZK auf märchenhafte Weise verkörpert, haben die Neigung, das vorgeführte Waffenarsenal als ihr persönliches Spielzeug erscheinen zu lassen. Nordkorea war oder ist noch das krasseste Beispiel einer Showkultur des Militarismus. Ob damit wirklich militärische Stärke bewiesen wird, bleibt ungewiss, denn die auf fahrbaren Sockeln vorgeführten Gerätschaften könnten schließlich Attrappen sein.

Der gewöhnliche Soldat bringt es selten zum Bomberpiloten, da braucht es schon Männer, die zumindest einen Lebensabschnitt zu opfern bereit sind. Am besten, man wendet sich an kleine Jungen, lässt sie in Jagdbomber steigen, die

nella perfezione dell'arredo interno per arrivare fino alla targa personalizzata, si rivela anche nelle fissazioni e nei difetti che rendono la macchina sempre meno comprensibile agli occhi altrui facendola invece diventare inconfondibile per il proprietario. Proust osservava "le cose come se fossero quasi persone". In effetti, i nomi che alcuni usano dare alle loro macchine indicano che esse fanno parte della famiglia. Molti album di famiglia – ogni settimana ne sfoglio qualcuno al mercatino delle pulci – suscitano la netta impressione che l'automobile sia in grado di tenere insieme le famiglie, così come una volta faceva l'albero di Natale o la fonte battesimale.

Destino. L'aeroplano è l'esatto contrario. Spesso si porta via o riporta a casa solo una figura della cerchia familiare. Questo singolo individuo si consacra ad un collettivo, i cui desideri vengono programmati durante il viaggio, una confraternita che a volte sconfina nell'ostilità, a cui le compagnie aeree americane hanno cercato di reagire sollecitando i passeggeri ad asciugare il lavandino dopo l'uso.

L'aereo deriva da un altro ordine di cose. Si sviluppa tenace come l'acciaio dalla storia dell'industria e si muove verso l'orizzonte del destino. Per molto tempo ho creduto che gli aeroplani appartenessero all'ordine delle nazioni di questo mondo; pensavo che la flotta della Lufthansa fosse una stirpe e quella della Swiss Air un'altra. Qualcosa che avesse a che fare con una perfezione grafica ormai quasi perduta. Solo quando ci si accorge di essere in un aereo riverniciato la cosa ha importanza per quello che realmente è. Si comincia a fare il calcolo degli svantaggi derivanti dal possesso di una cosa di seconda mano come se avesse un'importanza decisiva sulle proprie possibilità di sopravvivenza. Oppure, per dirla in altre parole: si comprende l'aereo per ciò che effettivamente è, un compromesso fatto di conoscenza superiore a meccanica applicata.

Il legame sentimentale con l'automobile è invece profondo e si manifesta in tutta la sua evidenza quando bisogna farla rottamare. I depositi di autorottami sono simboli dell'addio. Nessuno invece si chiede dove vadano a finire gli aerei; anche dopo un crash: le carcasse scompaiono dallo schermo come se si fossero sciolte. La macchina è il successore del cavallo, mentre l'aereo non ha predecessori. È indispensabile rispettarlo, ma amarlo è quasi impossibile.

Show. Quando ero bambino, nelle notizie alla radio si riasumeva un giorno di guerra. Annunciarono che c'erano stati

sette morti. Ne rimasi molto sorpreso, perché dai racconti dei miei genitori mi ero fatto l'idea che la guerra fosse una divinità rapace che si impossessa di tutto, trascina via con sé ogni cosa, senza distinzione e senza numero. Chi sopravviveva ci era riuscito da solo, la Madre poteva salvarsi al massimo in compagnia della propria madre, tutto il resto veniva ridotto in cenere, senza nome. Fu solo quando sentii questa notizia alla radio che mi resi conto che anche in guerra si continua a contare.

Nato nell'era degli sconfitti, immaginavo che gli Alleati fossero una potenza di per sé invincibile. Essi invece sacrificarono un enorme fabbisogno del settore civile per gli armamenti, che si devono letteralmente comprendere come l'armatura del pilota; come la tecnologia che lo avvolge; come la macchina che deve portare avanti; come le armi che trasporta nascoste sotto le ali. L'emigrante tedesco Georg K. Glaser si chiedeva se l'impegno che occorre per distruggere una città o un insediamento industriale non fosse equivalente dal punto di vista economico, anche se ovviamente non da quello storico. Dietro ogni bomba c'è una nazione intera.

Molte nazioni non possono permettersi aviogetti militari; altre, come gli Stati Uniti, ne hanno squadre intere appostate sulle portaerei, ossia isole di sovranità territoriale in acque straniere. Le élites militari passano l'esistenza a migliorare le tecnologie che dovrebbero impedire la guerra. Tuttavia, nel caso dovessero riuscire in quest'impresa, avrebbero un problema simile a quello di quei pompieri in costante attesa di una richiesta di intervento. Ragione per cui i pompieri organizzano delle giornate aperte al pubblico. I militari hanno copiato questa idea, ma a differenza dei pompieri tendono però a nascondere più che a mostrare. Un'alternativa apprezzata dal popolo sono le parate militari, come quelle che gli Americani organizzavano a Berlino Ovest o il governo tedesco a Berlino Est. I regimi comunisti, la cui concezione di classe reggente è rappresentata con modalità da favola dai bonzi del Comitato Centrale, hanno la tendenza a sfoggiare arsenali come se fossero i loro giocattoli personali. La Corea del Nord era, o è ancora, l'esempio più marcato di questo show del militarismo. Resta da scoprire se la forza militare così ostentata sia vera, poiché l'equipaggiamento armato poggiato sulle piattaforme mobili potrebbe in fin dei conti essere fasullo.

Il soldato comune riesce raramente a diventare un pilota di un cacciabombardiere; per questo scopo ci vogliono uomini che siano disposti a sacrificare una buona parte

bei dieser Gelegenheit allerdings am Boden bleiben, hoffend, dass die Jungen ihr Jungessein für sich aufheben wie der Bernstein die Fliege und zehn Jahre später als ehrgeizige Rekruten wieder auftauchen. Die Magie der Technik mag dabei wirksamer sein als die Einbildung militärischer Größe. Der Fliegerpark einer ausgewachsenen Armee ist eine Mischung von Formel Eins und Nutzfahrzeugen: die ganz langsamen, schweren für den Transport und die pfeilartigen, blitzgeschwinden für den sportlichen, wenn auch mitunter tödlichen Wettbewerb. Die friedliche Vorführung von militärischer Überlegenheit unterwirft aber das Publikum kriegsähnlichen Risiken, wie man in Westdeutschland erkennen musste, als die Eliteflieger der italienischen Tricolore beim Schaufliegen zusammenstießen und ihre Jets brennend zur Erde fielen.

Limbo. Im Gegensatz zum Absturz eines zivilen Flugzeugs, das eine magische Anomalität darstellt, sind militärische Jets schicksalsmäßig einem gewaltsamen Ende bestimmt; wären sie menschlich, würde man von einem angeborenen Todestrieb sprechen. Das Schicksal kontrastiert allerdings mit der Absicht, durch Know-how und Vorhersehung Überlegenheit herzustellen, und das bedeutet, nichts zu verlieren, weder das Flugzeug noch den Piloten. Das natürliche Altern der Flotte ist die Folge, falls man die politischen Eliten nicht überzeugen kann, pünktlich zu investieren. Anders als zivile Flugzeuge, die einfach in ärmere Regionen verschoben werden, wenn sie in den Fugen beginnen zu ächzen, kann das Militär höchstens Gerätschaften dorthin verschieben, wo man Freunde vermutet, die innerhalb der Lebenszeit eines Jets aber zu Feinden mutieren können. Insofern wundert es nicht, dass die Amerikaner in der Wüste ihre stolzen Flugzeug parken, und niemand darf sie sehen, Tausende von Helden der Luftfahrt in Limbo.

Kontinente. Die Ingenieure des Jumbojets hatten begriffen, dass Stewardessen ihr Leben im Flug verbringen, und ihnen deshalb kleine Schlafkammern eingerichtet, die über versteckte Treppen zu erreichen waren. Inzwischen gibt es Fluggäste, die ebenfalls einen Gutteil ihres Lebens fliegend verbringen, in jener seltsamen Ortlosigkeit, und man ist dazu übergegangen, die Erste Klasse ebenfalls auszustatten als Slumberland. Was nun meine Methode betrifft, vom Wachsein Abschied zu nehmen und in den Schlaf zu gleiten, fühle ich mich durch diesen Trend bestätigt und betrachte deshalb mit großer Lust die wollüstigen Anzeigen, die die Betten

der Reichen in der Luft abbilden. Vielleicht könnte man mein Einschlafen als gelungenen Fall von Sozialneid betrachten. Jedenfalls gibt es diesen Zusammenhang von Fliegen und Schlafen: Der Tag, den man verlässt, ist der eine Kontinent und der andere Tag ein anderer.

Dass die fliegenden Container der zivilen Luftfahrt immer größer werden, deutet hin auf die Normalisierung des Fliegens als alternativen Zustand der Menschheit. Die militärischen Jets aber bleiben das schiere Gegenteil, weil die Fluggäste Piloten sind. Wenn also der Air-Bus die Metapher des Schlafs wäre, steht der Kampfjet dagegen als Metapher des Wachens, das Blinken eines Lides nicht vorgesehen. Und das ist es, wovon die alten Maschinen müde flüstern; vom unausgesetzten Terror fehlender Zeit.

della loro vita per servire una macchina. Il sistema migliore è quello di rivolgersi ai ragazzini permettendo loro di salire sugli aerei da caccia che, per l'occasione, rimangono a terra, e sperare che preservino la propria gioventù, come fa l'ambra con le mosche, e che dieci anni dopo ricompaiano come reclute ambiziose. La magia della tecnica in questo caso potrebbe essere più efficace delle loro fantasie di grandezza militare. La squadra di un potente esercito è un misto di Formula Uno e di veicoli pesanti: quelli più lenti e pesanti servono al trasporto, quelli simili alle frecce e veloci come il fulmine servono per la competizione sportiva, che a volte può diventare mortale. Tuttavia, la pacifica dimostrazione di superiorità militare espone il pubblico a rischi analoghi a quelli dei tempi di guerra, come si dovette ammettere in Germania Occidentale quando gli aerei d'élite del Tricolore Italiano si scontrarono durante una formazione di parata e gli aviogetti precipitarono in fiamme al suolo.

Limbo. A differenza dei crash degli aerei civili, che rappresentano una magica anomalia, i jet militari sono destinati ad una fine violenta. Se fossero umani, si potrebbe dire che hanno un innato istinto di morte. Il destino, tuttavia, contrasta l'intento di creare superiorità attraverso la conoscenza e la preveggenza, e ciò significa che non si perde nulla, né l'aereo né il pilota. Ne consegue il naturale invecchiamento della flotta, nel caso non si riesca a convincere le élites politiche ad investire per tempo. Contrariamente a quanto accade con gli aerei civili, che vengono semplicemente mandati nelle regioni più povere quando i giunti cominciano a gemere, le apparecchiature militari possono essere trasferite al massimo in un paese che si presume amico, anche se nel corso della vita di un jet esso può sempre tramutarsi in un nemico. Non stupisce dunque che gli Americani parcheggino i loro fieri aerei nel deserto, dove nessuno è autorizzato ad andare: migliaia di eroi dell'aviazione costretti nel limbo.

Continenti. Gli ingegneri che hanno progettato i Jumbojet hanno capito che le hostess trascorrono la loro vita in volo, perciò hanno allestito per loro delle piccole cabine per il riposo, raggiungibili attraverso una scala nascosta. Nel frattempo, ci sono anche molti passeggeri che passano ugualmente buona parte dell'esistenza in volo, in una singolare mancanza di luogo, e quindi anche la prima classe viene trasformata in un accampamento. Ora, per quanto riguarda il mio metodo di prendere congedo scivolando nel sonno, mi

sento confortato da questa tendenza e perciò guardo con piacere i lussuosi annunci pubblicitari che riproducono i letti sospesi nell'aria riservati ai ricchi. Forse si potrebbe pensare che il mio modo di addormentarmi costituisca un esempio riuscito di invidia sociale. Ad ogni modo, tra volare e dormire esiste una correlazione. Il giorno che ci si lascia alle spalle è in un continente, il giorno successivo è già in un altro.

Il fatto che i container volanti dell'aviazione civile stiano diventando sempre più grandi significa che si sta andando verso una normalizzazione del volo come condizione alternativa dell'umanità. I jet militari, tuttavia, rimangono l'esatto contrario, perché i passeggeri sono costituiti da piloti. Se dunque l'Airbus può essere considerato una metafora del sonno, il jet da caccia è una metafora della veglia, senza previsioni in caso di battito di una palpebra. Ed è questo che i vecchi aerei a riposo bisbigliano stanchi: il perpetuo terrore dell'attimo mancante.

Thomas Florschuetz

Born 1957 in Zwickau, Saxony

Has lived in Berlin since 1988

(C) = Catalogue

Solo Exhibitions (Selection)

- | | | | |
|---------|---|------|--|
| | | 2008 | <i>Rencontres d'Arles 2009</i> , Arles (C)
<i>KW: Hommage à Klaus Werner</i> , Galerie für zeitgenössische Kunst, Leipzig |
| 2006 | <i>Articulação</i> , Pinacoteca do Estado de São Paulo | | <i>Von Kunst und Politik: Fotografie in der Sammlung des Deutschen Bundestages</i> , Kunstraum im Marie-Elisabeth-Lüders-Haus, Berlin |
| 2005 | <i>Blick ins Freie</i> , Haus am Waldsee, Berlin | | <i>De Lo Humano: Fotografia Internacional 1950–2000</i> , Centro Andaluz de Arte Contemporáneo, Sevilla (C) |
| 2004 | <i>Are You Talking to Me? Sprichst du mit mir?</i> , Kunstmuseum Bonn; BALTIC Centre for Contemporary Art, Gateshead; Kunstsammlungen Chemnitz (C) | | <i>Notation: Kalkül und Form in den Künsten</i> , Akademie der Künste, Berlin; Museum für Neue Kunst, Zentrum für Kunst und Medientechnologie, Karlsruhe (C) |
| 2002 | <i>Bloemstukken</i> , De Hallen Haarlem | | <i>Umsterblich! Der Kult des Künstlers</i> , Kulturforum Potsdamer Platz, Kunstbibliothek, Staatliche Museen zu Berlin (C) |
| 2001–02 | <i>Ricochet: Blumenstücke</i> , Hamburger Bahnhof–Museum für Gegenwart–Berlin, Staatliche Museen zu Berlin | | <i>Inside // Outside: Innenraum und Ausblick in der zeitgenössischen deutschen Fotografie</i> , Museum Küppersmühle, Duisburg (C) |
| 1999 | <i>Gliederung</i> , Albertinum, Staatliche Kunstsammlungen Dresden | | <i>Schmerz</i> , Hamburger Bahnhof–Museum für Gegenwart–Berlin, Staatliche Museen zu Berlin |
| 1998 | <i>Anatomie eines Triptychons</i> , Mücsarnok, Budapest (C) | | <i>Virtuosic Siblings: Berlin Los Angeles Festival of Film and Art</i> , REDCAT, Los Angeles; Goethe Institut, Los Angeles |
| 1996 | <i>Between Two: Suburbia</i> , Stills Gallery, Edinburgh (C)
<i>Between Two: Plexus</i> , Site Gallery, Sheffield (C) | | <i>Berlin–Tokyo: Tokyo–Berlin: Die Kunst zweier Städte</i> , Neue Nationalgalerie, Staatliche Museen zu Berlin (C) |
| 1994 | <i>Plexus</i> , Neuer Berliner Kunstverein, Berlin (C) | | <i>Más de lo que los Ojos pueden ver: Arte Fotográfico de la Colección Deutsche Bank</i> , MARCO Monterrey, Museo de Arte Contemporáneo de Monterrey; Antiguo Colegio de San Ildefonso, Mexico City; Museo de Arte del Banco de la República, Bogotá (C) |
| 1993 | <i>Fotoarbeiten</i> , Forum Stadtpark, Graz | 2007 | <i>Palast der Republik: Sophie Calle, Tacita Dean, Nina Fischer & Maroan el Sani, Thomas Florschuetz</i> , Hamburger Bahnhof–Museum für Gegenwart–Berlin, Staatliche Museen zu Berlin |
| 1991 | <i>Thomas Florschuetz</i> , Stadtgalerie, Saarbrücken (C) | | <i>Bildwechsel / 01: Sammlung F. C. Gundlach</i> , Deichtorhallen, Hamburg |
| 1990 | <i>Thomas Florschuetz</i> , Institut für moderne Kunst, Nuremberg (C)
<i>Thomas Florschuetz</i> , Grey Art Gallery, East Carolina University, Greenville, North Carolina | 2006 | |
| 1988 | <i>Thomas Florschuetz</i> , Anderson Gallery, Virginia Commonwealth University, Richmond, Virginia (C) | | |
| 1987 | <i>Rencontres d'Arles 1987</i> , Maison de la Roquette, Arles
<i>Thomas Florschuetz, Gerald van der Kaap</i> , Museum Folkwang, Essen | | |

Group Exhibitions (Selection)

- | | | | |
|------|--|------|--|
| 2009 | <i>Art of Two Germanys: Cold War Cultures</i> , Los Angeles County Museum of Art (C)
<i>Der innere Blick: Das Interieur in der zeitgenössischen Kunst</i> , Kunsthalle Tübingen (C) | 2005 | |
|------|--|------|--|

2004	<i>Rohkunstbau: Ein europäisches Porträt #2</i> , Wasserschloss Groß Leuthen (C)	1995	Landesmuseum, Bonn; Marstall, Berlin (C) <i>Urbane Legenden: Berlin</i> , Staatliche Kunsthalle, Baden-Baden (C)
2004	<i>PhotoArt</i> , RMIT Gallery, Melbourne; Christchurch Art Gallery (C)	1994	<i>Dorothea von Stetten-Kunstpreis 1994</i> , Kunstmuseum Bonn (C)
2003–04	<i>Von Körpern und anderen Dingen: Deutsche Fotografie im 20. Jahrhundert</i> , City Gallery, Prague; Deutsches Historisches Museum, Berlin; Moscow House of Photography (C)	1993	<i>Leerstand: Comfortable Conceptions</i> , Galerie für zeitgenössische Kunst, Leipzig (C) <i>Berlin Art Scene</i> , Hong Kong Museum of Art; National Museum of Singapore; National Art Gallery, Singapore (C)
2003	<i>Kunst in der DDR</i> , Neue Nationalgalerie, Staatliche Museen zu Berlin (C)		<i>Das Bild des Körpers</i> , Frankfurter Kunstverein, Frankfurt am Main (C) <i>Elective Affinities</i> , Tate, Liverpool (C)
2002–03	<i>Klopffzeichen: Kunst der 80er Jahre in Deutschland</i> , Museum der bildenden Künste, Leipzig; Folkwang Museum, Essen (C)		<i>Multiple Images</i> , The Museum of Modern Art, New York (C)
2002	<i>Favela Labirinto</i> , Paço Imperial, Rio de Janeiro <i>Räume des 20. Jahrhunderts</i> , Neue Nationalgalerie, Staatliche Museen zu Berlin	1992	<i>Echtzeit: Positionen deutscher Kunst</i> , Museet for Samtidskunst, Oslo
2001	<i>Unter der Haut: Transformationen des Biologischen in der zeitgenössischen Kunst</i> , Stif- tung Wilhelm Lehmbruck Museum, Duisburg (C)	1991–92	<i>Double Mentality</i> , Sezon Museum of Modern Art, Tokyo; and other Japanese venues (C)
2000	<i>Der anagrammatische Körper</i> , Museum für Neue Kunst, Zentrum für Kunst und Medientechnologie, Karlsruhe (C) <i>SAMISDAT</i> , Akademie der Künste, Berlin (C)	1991	<i>De ordine rerum</i> , Palazzo delle Esposizioni, Rome (C) <i>Zone D: Innenraum</i> , Galerie für zeitgenössische Kunst, Leipzig (C)
1999	<i>Tomorrow for Ever</i> , Kunsthalle Krems; Museum Küppersmühle (Sammlung Grothe), Duisburg (C) <i>Das XX. Jahrhundert: Ein Jahrhundert Kunst in Deutschland</i> , Neue Nationalgalerie, Staatliche Museen zu Berlin (C)	1990	<i>Jetzt Berlin!</i> , Malmö Konsthall (C) <i>The Big Picture</i> , San Francisco Museum of Modern Art
1998	<i>Object and Abstraction: Contemporary Photographs</i> , The Museum of Modern Art, New York <i>Bildwechsel</i> , Museum für Neue Kunst, Zentrum für Kunst und Medientechnologie, Karlsruhe	1989–90	<i>New Photography 5</i> , The Museum of Modern Art, New York
1997	<i>Positionen künstlerischer Fotografie in Deutschland nach 1945</i> , Martin-Gropius-Bau, Berlin (C)	1989	<i>Das Medium Fotografie ist berechtigt, Denkan- stöße zu geben</i> , Kunstverein Hamburg (C) <i>Photographie als Kunst: Kunst als Photographie</i> , Berlinische Galerie im Martin-Gropius-Bau, Berlin (C)
1995–96	<i>Le Shuttle: Tunnelrealitäten Paris–London– Berlin</i> , Künstlerhaus Bethanien, Berlin (C) <i>Westchor Ostportal</i> , Rheinisches	1987	<i>Out of Eastern Europe: Private Photography</i> , List Visual Art Center, Massachusetts Institute of Technology, Cambridge, Mass. (C)

Articles and Interviews in Newspapers and Magazines (Selection)			
		1999	Lehnhart, Ilona. "Aller Voraussicht nach unsterblich." <i>Frankfurter Allgemeine Zeitung</i> . September 9.
2008	Von Taube, Annika. "Palace of the Republic." <i>Sleek</i> 18 (Spring).		Sheffi, Smadar. "Prose in images." <i>Ha'aretz Guide</i> . April 23.
2007	Florschuetz, Thomas. "Multiple Entry." <i>EXIT</i> 26 (May–July).	1997	Müller-Pohle, Andreas. "Thomas Florschuetz." <i>European Photography</i> 62 (Fall).
	Müller, Peter. "Trübe Aussicht im Abendrot." <i>Monopol</i> 2 (February).		Ziegler, Ulf Erdmann. "Körper-Spiele." <i>Stern</i> 25 (June).
	Ruthe, Ingeborg. "Ein Berliner Totentanz: Traurig, aber tröstlich: Die 'Palastbilder' von Thomas Florschuetz in der Galerie Diehl." <i>Berliner Zeitung</i> . December 8/9.	1996	Schwarze, Dirk. "Thomas Florschuetz: Kunstverein Göttingen." <i>Kunstforum International</i> 134 (May–September), p. 419.
2006	Grünbein, Durs. "Zeitreise." <i>Frankfurter Allgemeine Zeitung</i> . October 2, p. 39.	1995	Ziegler, Ulf Erdmann. "Thomas Florschuetz at the Kunstmuseum Bonn and the Neuer Berliner Kunstverein." <i>Art in America</i> 4 (April).
2005	Nungesser, Michael. "Blick ins Freie." <i>Kunstforum International</i> 176 (September/October).	1994	Von Amelunxen, Hubertus. "Obstruktion: Für Thomas Florschuetz." <i>BE Kunstmagazin</i> 1 (May).
	Oberländer, Jan. "Schleier des Seins." <i>Der Tagesspiegel</i> . April 26.		Tietenberg, Annette. "Durch Künstlers Hand." <i>Frankfurter Allgemeine Zeitung</i> . October 29, p. 38.
	Pichler, Karlheinz. "Thomas Florschuetz bei Christian Roellin." <i>Kunstbulletin</i> 10 (November).	1993	Gunthert, André. "Itinéraires-Allemagne." <i>La Recherche Photographique</i> 16 (Winter).
2004	Thomas, Karin. "Mimikryspiele zwischen Malerei und Fotografie." <i>Kunstforum International</i> 172 (September/October).		Hagen, Charles. "Thomas Florschuetz." <i>The New York Times</i> . December 31.
2002	Berg, Ronald. "Thomas Florschuetz." <i>Zitty</i> 2, p. 72.	1992	Babias, Marius. "Ich sehe darin ein Ghetto: Interview mit Thomas Florschuetz." <i>Zitty</i> 5.
	Schröck, Petra. "Blickwechsel: Thomas Florschuetz." <i>Parnass</i> 3, pp. 66–67.		Meier, André. "Auftritt der jungen Szene." <i>Art</i> 5 (May).
2001	Blomberg, Katja. "Im Sucher gefunden: Erotik der Orchideen." <i>FAZ.NET</i> . December 9.		Morgenstern, George. "Øst-tysk kunst i alle retninger." <i>Aftenposten</i> . October 2, pp. 13–20.
	Blume, Eugen. "Werk Raum 8: Thomas Florschuetz 'Ricochet: Blumenstücke.'" <i>Museumsjournal</i> 4 (October–December), pp. 62–63.		Wulffen, Thomas. "Thomas Florschuetz: Galerie Vier und Galerie Nikolaus Sonne." <i>Flash Art International</i> 164 (May/June).
	Kaufhold, Enno. "Blumen des Bösen." <i>Frankfurter Allgemeine Zeitung</i> . December, p. BS 6.		Ziegler, Ulf Erdmann. "Florschuetz: Von der Hand ins Auge." <i>die tageszeitung</i> . February 18.
2000	Huther, Christian. "Die Wahrnehmung des Betrachters." <i>Kunstforum International</i> 151 (July–September), pp. 219–31.	1990	Baudier, Denis. "Thomas Florschuetz: Galerie du Jour Agnès B." <i>Art Press</i> 147 (May).
	Polte, Maren. "Thomas Florschuetz: Dazwischen." <i>Eikon</i> 33 (December), pp. 4–12.		Wiegand, Wilfried. "The Metaphysicians of Dionysos: Comments on the New German

-
- 1989 Photoworks." *Aperture* 123 (Spring).
 Faust, Wolfgang Max. "Kunst mit Fotografie heute." *Wolkenkratzer Art Magazin* 1 (January/February).
 Grundberg, Andy. "New Photography 5." *The New York Times*. November 10.
 Kuspit, Donald. "The Repressed Face." *Aperture* 114 (Spring).
 Wise, Kelly. "Florschuetz' Powerful Fragmentary Vision." *The Boston Globe*. April 13.
- 1988 Anderson, Sascha. "Woher, Wohin." *Niemandsland* 7.
 Koenig, Thilo. "Mißraten mit Methode." *Allgemeines Deutsches Sonntagsblatt*. January 6.
- 1987 Thomas, Karin. "Körperbilder." *European Photography* 32 (Fall).

2003

2002

Articles and Essays in Catalogues and Books (Selection)

- 2006 Florschuetz, Thomas, and Durs Grünbein. *Museumsinsel*. Cologne.
 Schneider, Angela. "Körper im Raum" and "Flaneure." In *Berlin–Tokyo: Tokyo–Berlin: Die Kunst zweier Städte*. Exh. cat. Neue Nationalgalerie, Staatliche Museen zu Berlin; Mori Art Museum, Tokyo. Ostfildern, pp. 246 and 270.
- 2004 Fioretos, Aris. "Daniel Paul Schreber Nr. 2 ersucht um Audienz." In *Are you Talking to me? Sprichst du mit mir?*, Exh. cat., Kunstmuseum Bonn; BALTIC Centre for Contemporary Art, Gateshead; Kunstsammlungen Chemnitz. Göttingen, p. 56.
 Gisbourne, Mark. "Exponiert: Der Körper und seine Glieder." In *Are you Talking to me? Sprichst du mit mir?*, Exh. cat., Kunstmuseum Bonn; BALTIC Centre for Contemporary Art, Gateshead; Kunstsammlungen Chemnitz. Göttingen, p. 23.
- Schreier, Christoph. "Die Leibhaftigkeit der Wahrnehmung: Körper und Sehen im Werk von Thomas Florschuetz." In *Are you Talking to me? Sprichst du mit mir?*, Exh. cat., Kunstmuseum Bonn; BALTIC Centre for Contemporary Art, Gateshead; Kunstsammlungen Chemnitz. Göttingen, p. 14.
- 2003 *Von Körpern und anderen Dingen: Deutsche Fotografie im 20. Jahrhundert*. Edited by Klaus Honnef and Gabriele Honnef-Harling. Exh. cat. City Gallery, Prague. Deutsches Historisches Museum, Berlin; Moscow House of Photography; Museum Bochum. Heidelberg, pp. 188–89.
- 2002 Blume, Eugen. "Autovision als fragmentarische Körpersicht: Thomas Florschuetz." In *Klopfzeichen: Kunst und Kultur der 80er Jahre in Deutschland*, (Volume *Mauersprünge*). Exh. cat. Zeitgeschichtliches Forum, Leipzig; Folkwang Museum, Essen. Leipzig, pp. 185–87.
 Thomas, Karin. *Kunst in Deutschland seit 1945*. Cologne.
 2001 *One Century: 100 x Art*. Edited by Ariane Grigoteit. Exh. cat. Collection Deutsche Bank. Frankfurt am Main, pp. 184–85.
 Von Amelunxen, Hubertus. "Neues über Blumen." In *Ricochet: Blumenstücke*. Exh. cat. Hamburger Bahnhof–Museum für Gegenwart–Berlin, Staatliche Museen zu Berlin; Frans Hals Museum, Haarlem. Düsseldorf et al., p. 5.
 Blume, Eugen. "Die Verwandlung." In *Ricochet: Blumenstücke*. Exh. cat. Hamburger Bahnhof–Museum für Gegenwart–Berlin, Staatliche Museen zu Berlin; Frans Hals Museum, Haarlem. Düsseldorf et al., p. 12.
 Lamoree, Jhim. "Eine Reise, nicht das Ziel." In *Ricochet: Blumenstücke*. Exh. cat. Hamburger Bahnhof–Museum für Gegenwart–Berlin, Staatliche Museen zu Berlin; Frans Hals Museum, Haarlem. Düsseldorf et al., p. 23.

- 1999 Huther, Christian. "Der Blick ist das Subjekt." In *Künstler: Kritisches Lexikon der Gegenwartskunst*. Munich, p. 3.
- 1998 Beke, László. "Die Bilder von Thomas Florschuetz." In *Anatomie eines Triptychons*. Exh. cat. Mücsarnok. Budapest.
- Blume, Eugen. "Die Seele der Hände." In *Anatomie eines Triptychons*. Exh. cat. Mücsarnok. Budapest.
- 1994 Fioretos, Aris. "Daniel Paul Schreber N° 2 ersucht um Audienz." In *Multiple Entry*. Exh. cat., Städtisches Museum. Zwickau, p. 7.
- Honnef, Klaus. "Zu Triptychon # 1." In *Das Versprechen der Fotografie*. Exh. cat. Collection DG-Bank. Munich et al., p. 124.
- Lewey, Petra. "Multiple Entry: Fenster zur Welt: Eine Vorbemerkung." In *Multiple Entry*. Exh. cat. Städtisches Museum. Zwickau, p. 2.
- 1993 Thomas, Karin. *Bis Heute: Stilgeschichte der bildenden Kunst im 20. Jahrhundert*. Cologne, p. 399.
- 1997 *Positionen künstlerischer Photographie in Deutschland nach 1945*. Edited by Ulrich Domröse. Exh. cat. Berliner Festspiele, Berlin; Berlinische Galerie, Berlin. Cologne, pp. 126–29.
- Jeffrey, Ian, ed. *The Photography Book*. London, p. 151.
- 1996 *Le Shuttle: Tunnelrealitäten Paris–London–Berlin*. Edited by Michael Haerdter. Exh. cat. Künstlerhaus Bethanien. Berlin, pp. 61–65.
- Honnef, Klaus. "Ereignisse von Licht und Schatten." In *Vor dem ersten Blick*. Exh. cat. Kunstverein. Göttingen, p. 7.
- Morgan, Stuart. "Between Two: Suburbia" and "Between Two: Plexus." In Exhibition Guide Thomas Florschuetz. Exh. cat. Stills Gallery, Edinburgh, p. 2.
- 1995 Brehm, Margrit. "Aus der Nähe sehr entfernt: Zu den Photographien von Thomas Florschuetz." In *Urbane Legenden: Berlin*. Exh. cat. Staatliche Kunsthalle. Baden-Baden, p. 3.
- Grünbein, Durs. "Im Zwielflicht des Körpers . . . am Sichtrand der Nacht." In *Westchor Ostportal*. Exh. cat. Stiftung Neue Kultur. Berlin, p. 73.
- Pultz, John. *The Body and the Lens: Photography 1839 to the Present*. New York, p. 162.
- 1994 Von Amelnunxen, Hubertus. "Aus dem Blick (Obstruktion II)." In *Plexus*. Exh. cat., Neuer Berliner Kunstverein. Berlin, p. 5.
- Schauer, Lucie. "Zweifelloos ist die Existenz . . ." In *Plexus*. Exh. cat., Neuer Berliner Kunstverein. Berlin.
- Werner, Klaus. "Thomas Florschuetz: Body und Appearance im vertikalen Vermessungsversuch." In *Dorothea von Stetten Kunstpreis 1994*. Exh. cat. Städtisches Kunstmuseum. Bonn, p. 10.
- 1993 Curtis, Penelope. "Introduction." In *Elective Affinities*. Exh. cat. Tate. Liverpool, p. 6.
- Grosskurth, Brian. "Bataille, The Body and Contemporary Art." In *Elective Affinities*. Exh. cat. Tate. Liverpool, p. 13.
- Eskildsen, Ute. "Fragment des Selbst." In *Vanishing Point*. Exh. cat. Goethe-Institut. Munich, p. 3.
- High, Steven S. "The Traumatic Fragment." In *Anonymity and Identity*. Exh. cat. Anderson Gallery (Virginia Commonwealth University). Richmond, p. 10.
- 1992 Von Amelnunxen, Hubertus. "Sprünge: Zum Zustand gedanklicher Unwägbarkeiten in der Photographie." In *Sprung in die Zeit*. Exh. cat. Berlinische Galerie. Berlin, pp. 26–28.
- Grünbein, Durs. "Konkrete Rätsel." In *Thomas Florschuetz: Belvedere*. Exh. cat. Galerie Nikolaus Sonne; Galerie Vier. Berlin, p. 8.
- Grünbein, Durs. "Concrete Puzzles." In *Interface*. Exh. cat. The Corcoran Gallery of Art. Washington D.C., p. 44.

-
- Loreck, Hanne "The Leap into Void: Berlin Art at the Beginning of the Nineties." In *Interface*. Exh. cat. The Corcoran Gallery of Art. Washington D.C., p. 11.
- Tannert, Christoph. "Das Schmerz-Lust Prinzip." In *Thomas Florschuetz: Belvedere*. Exh. cat. Galerie Nikolaus Sonne; Galerie Vier. Berlin, p. 5.
- Ziegler, Ulf Erdmann, and Ina Hartwig. "Décider—Oublier—Dépasser: Sur Thomas Florschuetz." In *Total inconnu*. Exh. cat. Galerie du Jour Agnès B.; Espace Jules Verne. Paris, p. 5.
- 1991 Hürlimann, Annemarie. "Vexierbilder aus Haut." In *Thomas Florschuetz*. Exh. cat. Stadtgalerie. Saarbrücken, p. 8.
- Schulz, Bernd. "Vorwort." In *Thomas Florschuetz*. Exh. cat. Stadtgalerie. Saarbrücken, p. 5.
- 1990 Anderson, Sascha. "Dérivation." In *Thomas Florschuetz*. Exh. cat. Galerie du Jour Agnès B. Paris, p. 7.
- Laran, Sabine. "L'aire du secret." In *Thomas Florschuetz*. Exh. cat. Galerie du Jour Agnès B. Paris, p. 5.
- 1989 Weiermair, Peter, ed. *Das Porträt in der zeitgenössischen Photographie*. Schaffhausen, pp. 98–103.
- 1988 Jacob, John P. "Thomas Florschuetz: Extracting Meaning from Myth." In *Thomas Florschuetz*. Exh. cat. Anderson Gallery (Virginia Commonwealth University). Richmond, p. 4.
- Tannert, Christoph. "The Fragmented Universe within us." In *Thomas Florschuetz*. Exh. cat. Anderson Gallery (Virginia Commonwealth University). Richmond, p. 7.
- Tannert, Christoph. "Les bras tendus restand de vides promesses." In *Thomas Florschuetz—Wolfram Scheffler*. Exh. cat. Galerie du Jour Agnès B. Paris, p. 7.
- 1986 Muschter, Gabriele. "Zur Arbeit von Thomas Florschuetz." In *DDR-FOTO*. Exh. cat. Verein Freunde der Werkstatt für Fotografie. Berlin, p. 70.
- 1985 Thomas, Karin. *Nähe und Ferne: Zweimal deutsche Kunst nach 1945*. Cologne.

This catalogue is published in conjunction with the exhibition

Thomas Florschuetz: JETS

May 8 – July 31, 2009
Galleria Enrico Astuni
Via Iacopo Barozzi 3
40126 Bologna
Italy
Tel. +39 051 4211132
Fax +39 051 4211242
www.galleriaastuni.com

September 25 – November 14, 2009
Volker Diehl Gallery, Berlin
Lindenstrasse 35
10969 Berlin
Germany
Tel. +49 30 22487922
Fax +49 30 22487920
www.galerievolkerdiehl.com

Edited by Alessandra Pace

Copyediting: Melanie Newton, Alessandra Pace,
Julika Zimmermann with Wibke Günther

Translations: Consuelo Galvani, Sibylle Luig,
George Frederick Takis

Graphic design: Bijan Dawallu, aroma Berlin, and
Thomas Florschuetz

Production: Ines Sutter, Hatje Cantz

Typeface: Omnes

Scans: Marie Walter, Berlin

Reproductions: Johann Hausstätter

Paper: Galaxi Supermat, 200 g/m²

Binding: Conzella Verlagsbuchbinderei, Urban Meister
GmbH, Aschheim-Dornach

Printed by Dr. Cantz'sche Druckerei, Ostfildern

© 2009 Hatje Cantz Verlag, Ostfildern; and authors

© 2009 for the reproduced works by Thomas Florschuetz:
VG Bild-Kunst, Bonn

Published by
Hatje Cantz Verlag
Zeppelinstrasse 32
73760 Ostfildern
Germany
Tel. +49 711 4405-200
Fax +49 711 4405-220
www.hatjecantz.com

Hatje Cantz books are available internationally at selected
bookstores. For more information about our distribution
partners, please visit our homepage at www.hatjecantz.com.

ISBN 978-3-7757-2466-1

Printed in Germany

Cover illustration: *Untitled*, Jet 28 (detail)

Special thanks to Marco Genzini, EMMEGIMULTIMEDIA web
& digital solutions.