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

Herausgeber: Parkett

Band: - (1990)

Heft: 25: Collaborations James Turrell and Katharina Fritsch

Artikel: James Turrell : interview with James Turrell

Autor: Flood, Richard / Stigliano, Carl / Turell, James

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-681227

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

RICHARD FLOOD AND CARL STIGLIANO

Interview with James Turrell

O swift wind! Space! my soul! now I know it is true, what I guessed at,
What I guessed when I loafed in the grass,
What I guessed while I lay alone in my bed,
And again as I walked the beach under the paling stars of the morning.

My ties and ballasts leave me – I travel – I sail – my elbows rest in the sea-gaps,
I skirt the sierras – my palms cover continents,
I am afoot with my vision.

WALT WHITMAN, *LEAVES OF GRASS* (VERSION OF 1860–61)

At its intersection with Sixth Avenue, Spring Street starts a gradual descent to the Hudson River. The river itself remains hidden but at the western end of Spring, a wedge of sky descends toward where the river runs south into New York Harbor. Early in May, this is where the sun sets over New Jersey. By 6:30 pm this past May 1, the sun had already vanished below the piers but the sky above was a luminous, buttermilk white. This particular twilight was thick, almost gelid, like an underbelly quivering before the slash of the knife. Slowly, the passing minutes drained the sky of its syrupy yellow additive until only a fresh-corpse white remained before the final fade to black. Now, to tell the truth, maybe the twilight wasn't really all that hyperbolic. Maybe it was just another Manhattan sunset. Yet, on the way to interview James Turrell, one pays attention to the sky. One pays attention to the theater of light.

James Turrell wants to point us toward a great volcanic crater. Its massive hulk rises from ashen sand and rock, a cleft in Arizona's crystaline landscape created by the wrangling of the earth's fiery interior. But, it is the space which hangs far above, framed by Turrell, that he wants us to see. He leads us up to the floor of its gigantic depression where, around us, he has been smoothing the crater's rim, as if arranging the folds of a soft, black curtain to reveal to us a curve of the night sky with its mingling castes of new and ancient starlight.

James Turrell loves flying – "kites, gliders with engines, without engines, old planes, new planes." Since establishing his base outside Flagstaff, Arizona, Turrell has developed a passion for soaring. It was this passion that we agreed to explore in the Spring of this year.

PARKETT: Would it be pushing a point to make a correlation between your fascination with flying and your work?

JAMES TURRELL: The things that interest me the most are some of the choices that are most difficult for a pilot. One is when you have "lost horizons" and you are in instrument flight and you can't know quite where things are and you shouldn't trust where you think you are. That arena in there is very, very beautiful. But it's also where all the accidents happen. It's this vulnerable area for life that I find intriguing – not because of the danger, but because of this sense of knowing where the eyes are adequate and where they are not. I feel the work I do takes place between the physical limits of seeing. That is, between those creature limits and those learned limits which I call prejudiced perception. Basi-

When I was young there was a night light in my room that would make just enough light so that, when I lay in my bed, I would see things on the

cally, I feel my work is using the material light to affect the medium of perception. I'm using light in its material aspect. This is where other artists like Mark Rothko or Barnett Newman come in. If you're really looking at a Rothko or Newman, light comes out of them; they are glowing. They are dematerialized. I try to take light and materialize it in its physical aspects so you really feel it – feel the physicality; feel the response to temperature and its presence in space, not on a wall. So this materialization of light residing in space, not on the wall, plumbs the space like the space I fly in.

PKT: Earlier, you were talking about lost horizons. It seemed that you were saying that, as a pilot on a power flight, you could only fully luxuriate in the phenomenon you were describing if you abandoned yourself to the experience rather than attending to instrument readings. A pilot, who one assumes would be trying to get from one place to another, would presumably consider it troublesome that what is outside the window is imperceptible. What you were saying is that where perception breaks down is where you begin to get involved.

JT: That is very interesting, yes. As pilots fly the Pole, they see the Northern Lights, they see twilight into night. They see amazing things up there. Visually, it is so rich. If you have ever seen the Northern Lights on a polar flight, it's spectacular. There is also a sort of glow around the aircraft that happens – sort of St. Elmos's Fire. Once, I was struck by lightning and that was quite an experience. The lightning's flash was so strong, that all I could see through the window was this sort of etching of what the view was out there; I could no longer see the instruments. It is not so much that these things that are seen are otherworldly, but that we've gone into this other space. It's not too different than, let's say, going into water. Under water you can see a sort of tangible balance. It's sort of learned, our survival, the way we vision. But there is not really a form for flight.

PKT: Let's talk about soaring. What is it exactly and what do you do it in?

JT: Well, you can go in most anything. You can literally soar in a kite or a hang glider.

PKT: But this is not what you do.

JT: No, I like the more high-performance gliders, the ones that are very sleek and white.

PKT: Are you initially carried along by something?

JT: In America, it's most common to have an air tow. So you're actually behind an airplane. There is a rope between you and the plane which hooks onto the glider and then the plane itself pulls you up and then you cut loose.

PKT: At what altitude?

JT: Generally people do it at about two or three thousand feet. If it's a good lift, the pilot will just bank you into the lift and you cut loose and just stay in the thermal. If it's a really good day, he'll drop you in a thermal at maybe twelve hundred feet. Then you're off and running.

PKT: How do you identify thermal?

JT: These little, puffy cumulous clouds you see are almost always markers for thermal. The sun is shining on the earth and it heats the ground. The ground

ceiling. Everyone told me there was nothing there. But I knew different. Not so long ago, I made a dark space piece in Costa Mesa, where the police were sent to investigate because two people reported that it contained obscene material. When the police arrived, they found a projector with a tiny, 25-watt red bulb in a little black box with a hole punched in it. The rheostat for the light was turned down so low that you couldn't begin seeing anything unless you were exposed to it for fifteen minutes. There was no image.

At the show at the Stedelijk Museum, some people had trouble standing up in the Ganzfeld pieces. A few actually had to get down on their knees and crawl out of the spaces. Several guards had trouble and had to wear dark glasses. They also applied bright spots to the walls to make a sense of horizon for themselves.

At the Whitney Museum, there was a piece in my show with an interior which was very dim – very smokey in the way light inhabited the space. A woman walked out of the elevator and walked right by this piece, apparently not noticing it. One of the guards, trying to do her

---

RICHARD FLOOD AND CARL STIGLIANO are writers and live in New York.

a service, brought it to her attention and said, "I don't think you actually saw the piece." She walked up to it and the next thing the guard saw when he glanced back was legs and skirt in the air disappearing into the piece. She had vaulted into the thing. The woman actually dove into it expecting it to be soft. Well, she broke her arm.

heats the air above it and it does it differentially. Where there is black pavement – out in Arizona it's the black sand, the volcanic sand – it heats up a bit and will make these bubbles. The heat rises and the bubbles start turning into these little dust devils which are the beginnings of thermals. When they start on the ground, they are quite tight; then they sort of expand into this soft, gentle tornado.

PKT: How high do they rise?

JT: What happens is this. The rising air is warm and has some moisture in it. At about every thousand feet, it cools about 3½ degrees Fahrenheit. So, in other words, every thousand meters it's cooling about 1 degree Centigrade. As the temperature drops, the moisture begins to precipitate out in divisible clouds. You can see it boiling up to form a cloud.

PKT: So you're released into the thermal...

JT: At twelve hundred feet, you're released to work your way up, or you can be released at three thousand and glide around for a while seeking the air going up. You pay for every thousand feet of the tow. That's how they do it. That's it and you're off. But it doesn't necessarily mean that you get to where you want to go. That's what getting good is all about.

PKT: How do you plan a flight?

JT: Well you can actually determine that before you take off by looking at the conditions. You know what the temperature of the day is going to be. You know the moisture in the air; you know the general flow of the air mass. You put all that together. Most people do these long triangle flights and you actually end up back at the airport you took off from. That means you have to go against the general flow – against the wind – at least part of the time. The racing courses are all triangular, much like sailing. It has a lot to do with sailing.

PKT: How much skill is involved?

JT: Well, there is a lot of skill in knowing about the weather. But there is more skill involved in the actual flying, in finding lift, and in knowing how to pass up lift because, if you want to go somewhere, you don't just want to end up vertically. You want to move forward. So, there are times when you need to pass up some lift. When you're first learning flight though, you never pass up lift. You just want to get up and get high and stay high.

This has got to be the most benign work you could imagine. Right? I mean this isn't stuff that's falling over and crushing people. It's not stuff that has sharp edges, or swings that you fall off of.

PKT: Earlier you were talking about something that sounded equivalent to a tsunami in the sky.

JT: The waves?

PKT: Yes.

JT: Oh, these are standing waves. It's not exactly like a tsunami phenomenon. Air is, as you know, a fluid and has the same sort of essential mechanics as water. When air comes over the large mountains of the Sierras in California, there is this shooting flow that happens as it drops down, like the shooting flow at the bottom of a dam. It goes down into the valley, really creating havoc in the valley sometimes. To achieve this effect, you need stable air with slightly unstable air under and above it, so it kind of vibrates. The stable air can then make a sort of standing wave in this very unstable air. It makes these distinctive clouds called lenticulars. They are extremely smooth; they look like space ships. Sometimes they are stacked on top of each other and are called "pile of plates" in French.

(I don't know the French phrase for it.) They are quite distinctive.

PKT: Can you soar them?

JT: Under remarkably smooth conditions, you can soar up the front once you get past what's called rotor which is under these waves in what's called roll cloud. You can't see it, but sometimes it has the sound of a locomotive. You hear the damned thing echoing. It is literally a stationary tornado – a horizontal tornado – but not as strong. The velocity is only going about one-hundred-fifty but, at let's say six thousand feet up, you might also have a velocity over here that's turning in the other direction in a hundred-and-fifty mile per hour roll cloud. That does happen and it can be quite powerful. It's sort of like darting the gates of hell. You really want to get around this thing. Once you do, you get into this smooth flight that's so smooth it's hard to imagine. Now this condition, these waves, can also happen prefrontally. Most generally, this happens in the winter when the jet stream comes south over the mountains. This is what I'm interested in, this period which is created by the presence of the jet stream. The jet stream flows quite fast. It has air going about one-hundred-miles per hour plus. At the far edge of the continent, it seems to go faster. When it comes over Mount Washington, it's really cooking. Sometimes it has been clocked there at one-hundred-fifty, one-hundred-seventy. It's like the Gulf Stream.

Because a few people experienced extreme disequilibrium with some of the pieces which were made to be entered, I decided after the Whitney Museum show not to install them publicly. Now, I'm making structures with these spaces to be entered by one or two people. They would be owned privately or placed in a situation where a person can take you through it.

PKT: Is the jet stream very high?

JT: Well, generally, yes. In the winter, it comes down lower and it has been seen as low as twelve thousand feet. I like it to be somewhere around thirty-five thousand to forty thousand. It's those conditions in the winter, like February to April, that I look for. It usually marks the division between the troposphere and the stratosphere. The troposphere is higher and, on the north side, the stratosphere is lower. So that means it has twist. And many people thought that you could soar in this thing because, if there's twist, that means that one side will have lift – that would be the south quadrant – a bit more than half way up. You could probably stay in that, which means you could soar from bum to tits. The problem is that it's hard to locate. Occasionally it precipitates out with cloud and looks a bit like a contrail, but you have to have just perfect conditions to see it. I would like to learn to do that although not many people have. People have gotten into jetlets, little portions of the jet stream, but not the wave. It happens behind the big mountains. It's behind the Sierras, behind the Rockies, and there's this unique one in Flagstaff as well. Now, these mountains are thousands of miles apart, so the trick is to get from one to the other. With today's gliders, you could get behind the Sierras and climb to about thirty-six thousand, maybe forty-two thousand feet, turn downwind right next to the jet stream and do a downwind dash in air that's moving about one-hundred-miles an hour and, with a glide ratio of 53 to 1, you could make it to Flagstaff at about eighteen thousand feet. Then you would do the climb in Flagstaff in that standing wave and get to about thirty-four thousand. That's enough. Kick out over the top and head downwind to the Sangre de Cristos in northern New Mexico.

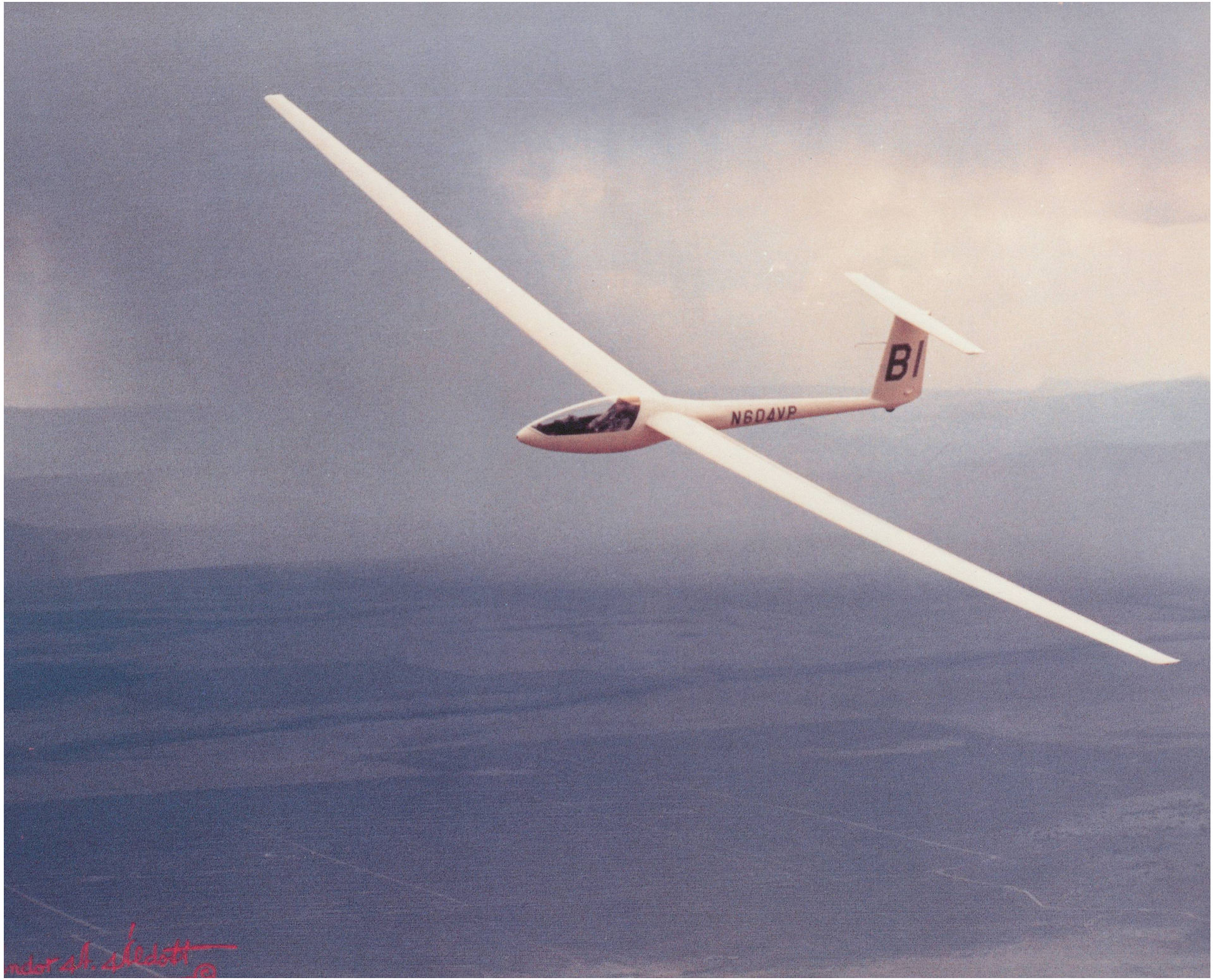
PKT: When do you start passing out?

JT: You have to have oxygen if you really want to go up high under the jet stream. You have to wear a pressure suit.

PKT: At what point do you have to make adjustments?
JT: At fourteen thousand feet, you should take oxygen; you are required to at fifteen thousand. Then, literally, at about twenty to thirty thousand, the oxygen passed is a different kind. At that time you have to begin taking demand-delivery. It actually has to be forced into you. You have to physically work at exhaling. At forty or forty-two thousand, you should be in a pressure suit.
PKT: Does the suit compromise the experience?
JT: Well, you know, there are people who would say that sexual devices compromise the experience. There are others who say they extend it into new territory. If you look at it that way, this is something that extends it into new territory. In the same way that I have a love for flight, I have a love for the instrument that takes me there; I don't feel compromised by that. You know, first we had the lyre, then the harp with peddles, then the clavier, then the clavichord, the harpsichord and finally we had the piano. The full-tempered piano! That was one hell of an invention and it was a machine. When you hear someone play it, your first thought isn't: "Oh, my god, a machine!" No, it's not, because the music comes through it. That's also something to think about in my work because the only reason that I work so hard on the walls or structures to make them perfect is so that you don't see them. I don't care about walls. I just want them to be perfect so that you don't care either. It has nothing to do with fetish finish because I don't have any interest in looking at it.
PKT: This may seem somewhat out of left field but do you see your work more in the context of painting or of sculpture?
JT: Because I work space plastically, it is really a painter's vision in three-dimension. This is opposed to sculptors who, through the displacement of mass, affect space.
PKT: So the romance is really with painting?
JT: With the vision, with the act of seeing. At the crater, I'm moving a lot of earth, but actually I'm affecting huge amounts of sky. It really changes the shape of the sky. You only need to move a little bit of earth to do this. As it turns out, I moved a little more earth than I had expected to – the space of the crater is wider than Manhattan. But the project is not about big scale; it's about affecting vision, about forming how you literally see the universe. It's just moving a few things nearer to you. I make the spaces at the crater to accept the light. One can only see the light that's there. That's all that's possible. The crater's spaces will be filled with starlight. For me this has a very elegant quality because there are stars that are billions of years old and there is starlight that's fairly recent, maybe only twenty light-years old. Other starlight has taken millions or billions of light years to get there. So you can mix this light of different ages which has a physical presence, which speaks of its time. That's the content I work with.

I made pieces where you lay horizontally on a table and were raised up into a domed space. In these spaces there seemed to be no separation between you and the light, as if you were underwater in the light. That is, the light inhabiting the air came right up against your eyes. Here, some people felt the table begin to spin and actually fell off the motionless table, the difficulty being that the table was raised two metres. So I installed Velcro straps for a sense of security. Doing this transmogrified into a situation where I used women dressed as nurses. (Two had been Helmut Newton models.) They were suited up in white uniforms and wore these beautiful stockings with the scams traveling up the back of their legs. They had this suggestion of The Wonderful World of Mr. Tease. I also had a handsome, young Dr. Kildare type – a model – and the three of them strapped you down to the table with velcro. The table tilted back, and lifted you into a dome where they exposed you to a bath of light. Some of the colors, particularly the reds, were so strong that people had a little trouble with them. It was after this piece that people went into the dark space mentioned previously and perhaps it was the after-image of this securing which reappeared.

JAMES TURRELL im Segelflugzeug über dem Painted Desert/in his glider above the Painted Desert.


B1
N604VP

RICHARD FLOOD AND CARL STIGLIANO

Interview mit James Turrell

O fliegend' Wind! Raum! Meine Seele! Nun seh ich, dass wahr ist, was ich geahnt,
Was ich geahnt, als ich schlenderte durch das Gras,
Was ich geahnt, als ich einsam im Bett lag,
Und wieder, als ich am Strande ging unter den verblassenden Sternen des Morgens.

Fesseln und Ballast fallen von mir ab,
ich gleite dahin, meine Ellbogen ruhen in Meeresbuchten,

Ich säume Sierras, meine Handflächen bedecken Kontinente,
Ich wandre mit meinen Gesichten.

WALT WHITMAN, *GRASHALME* (VERSION 1881)

Hinter der Kreuzung Sixth Avenue geht die Spring Street allmählich bergab in Richtung Hudson River. Der Fluss selbst ist nicht zu sehen, aber am westlichen Ende der Strasse zieht sich ein keilförmiges Stück Himmel hinunter bis zu der Stelle, wo der Hudson River in die New Yorker Hafenbucht mündet. Hier geht Anfang Mai die Sonne über New Jersey unter. Am vergangenen ersten Mai war die Sonne um halb sieben schon hinter den Piers versunken, doch der Himmel oben leuchtete buttermilchweiss. Dieses besondere Zwielicht war dicht, fast gefroren, wie ein Bauch, der vor dem aufschlitzenden Messer bebt. Auf ihrem langsamen Weg saugten die Minuten dem Himmel das sirupzähe Gelb aus, bis nur noch das Weiss einer frischen Leiche blieb, das sich schliesslich ins Schwarz ausblendete. Na ja, um die Wahrheit zu sagen, vielleicht war das Zwielicht auch nicht ganz so bedeutungsschwanger. Vielleicht war es nichts als ein beliebiger Sonnenuntergang in Manhattan. Aber wenn man unterwegs ist, um James Turrell zu interviewen, dann achtet man auf den Himmel, schaut dem Theater des Lichtes zu.

James Turrell will uns einen grossen Vulkankrater zeigen. Sein massiver Rumpf ragt aus Aschensand und Fels empor, eine Kluft in Arizonas kristalliner Landschaft, die aus den Kämpfen im Feuerkern der Erde entstanden ist. Doch es ist der Raum, der hoch oben darüber schwebt, auf den uns Turrell aufmerksam machen will, den er eingerahmt hat. Er führt uns hinauf auf die Höhe der riesenhaften Einsenkung, wo er ringsum den Kraterrand geglättet hat, wie die Falten eines weichen, schwarzen Vorhangs, um uns eine Krümmung im Nachthimmel mit seinen ineinander verfliessenden Schichten aus neuem und altem Sternenlicht zu enthüllen.

James Turrell liebt das Fliegen – «Flugdrachen, Motorsegler, Segelflugzeuge, alte Flugzeuge, neue Flugzeuge». Seit er sich ausserhalb von Flagstaff, Arizona, niedergelassen hat, ist das Segelfliegen seine grosse Leidenschaft. Wir hatten uns verabredet, in diesem Frühjahr dieser Leidenschaft nachzugehen.

PARKETT: *Fänden Sie es an den Haaren herbeigezogen, wenn man eine Verbindung zwischen Ihrer künstlerischen Arbeit und Ihrer Faszination mit der Fliegerei herstellen wollte?*

JAMES TURRELL: Was mich am meisten interessiert, sind einige der Entscheidungen, die für einen Piloten am schwierigsten sind. Eine davon ist zum Beispiel, wenn man «den Horizont verloren» und auf Instrumentenflug geschaltet hat, wenn man nicht genau ausmachen kann, wo was ist, und sich nicht darauf verlassen sollte, wo man gerade zu sein glaubt. Das ist ein wunderschönes Schauspiel. Aber genau da passieren auch die meisten Unfälle. Dieser Bereich, wo das Leben ganz verwundbar wird, fasziniert mich am meisten – nicht wegen der Gefahr, sondern wegen des gefühlsmässigen Bewusstseins dafür, wie weit man seinen Augen trauen darf. Ich glaube, meine Arbeit ist zwischen den physikalischen Grenzen des Sehens angesiedelt, d. h. zwischen den natürlichen Grenzen des Lebewesens und jenen angelernten Grenzen, die ich «voreingenommene Wahrnehmung» nenne. In meiner Arbeit benutze ich das materielle Licht auf eine ganz grundsätzliche Weise, um auf das Medium der Wahrnehmung einzuwirken. Ich verwende Licht als Materie. In dieser Hinsicht hat das etwas mit anderen Künstlern wie Mark Rothko oder Barnett Newman zu tun; wenn man bei ihnen ganz genau hinsieht, strömt einem Licht entgegen; ihre Arbeiten leuchten. Sie sind entmaterialisiert. Ich versuche, das Licht zu nehmen und es in seiner physikalischen Qualität zu materialisieren, damit der Betrachter es wirklich materiell zu spüren bekommt: die Reaktion auf die Temperatur spürt und seine Präsenz im Raum, nicht auf einer Wand. Und durch diese Materialisation des Lichtes, das sich im Raum und nicht auf einer Wand befindet, wird der Raum sondiert, ausgelotet – genau wie der Raum, den ich durchfliege.

PKT: *Sie haben vorhin vom «Verlieren des Horizonts» gesprochen. Es klang so, als wollten Sie sagen, dass Sie als Pilot eines Motorseglers nur dann jenes Phänomen, das Sie beschreiben, richtig geniessen können, wenn Sie sich dem Erlebnis ganz hingeben, anstatt sich nach den Instrumenten zu richten. Ein Pilot, von dem man annimmt, dass er zunächst einmal versucht, von einem Ort zu einem anderen zu gelangen, müsste es doch eigentlich beunruhigend finden, wenn nicht erkennbar ist, was sich ausserhalb seines Fensters befindet. Sie meinen, dass es erst anfängt, Sie zu interessieren, wenn die Wahrnehmung kapituliert.*

JT: Ja, dann wird's spannend. Wenn ein Pilot über den Pol fliegt, sieht er das Nordlicht, er sieht das Zwielicht in die Nacht übergehen. Da oben gibt es erstaunliche Dinge zu sehen, es ist visuell unglaublich reich. Wenn Sie einmal das Nordlicht auf einem Polarflug gesehen haben – das ist sensationell. Dann gibt es so ein Leuchten um das Flugzeug herum, wie ein Elmsfeuer. Einmal wurde ich vom Blitz getroffen, na, das war vielleicht eine Erfahrung. Der Blitz war so stark, dass ich durch das Fenster bloss eine Art Radierung dessen erkennen konnte, was da draussen war; die Instrumente sah ich nicht mehr. Nicht, dass die Dinge, die man sieht, so unirdisch wären, es ist vielmehr, als wäre man in einen anderen Raum eingetreten. Das unterscheidet sich gar nicht so sehr davon, wenn man sich unter Wasser begibt; dort können Sie eine Art greifbarer

Als ich jung war, gab es in meinem Zimmer ein Nachtlicht, das gerade hell genug war, dass ich von meinem Bett aus die Dinge an der Decke erkennen konnte. Alle sagten, da wäre nichts. Aber ich wusste es besser. Es ist noch gar nicht lange her, da machte ich ein Werk in Costa Mesa, einen dunklen Raum. Die Polizei wurde gerufen, weil zwei Leute mich angezeigt hatten, es enthielt angeblich obszönes Material. Als die Polizei ankam, fanden sie einen Projektor mit einer kleinen roten 24-Watt-Birne in einer kleinen schwarzen Kiste, in die ein Loch gestanzt war. Der Dimmer war so niedrig eingestellt, dass man anfänglich rein gar nichts sehen konnte, wenn man nicht mindestens eine Viertelstunde hinsah. Es gab nichts Unanständiges zu sehen.

In der Ausstellung im Stedelijk Museum hatten in der Ganzfeld-Installation einige Leute Mühe aufrecht stehen zu bleiben. Einige mussten sogar auf den Knien aus den Räumen kriechen. Selbst die Wärter hatten Probleme und mussten Sonnenbrillen aufsetzen. Sie

---

RICHARD FLOOD UND CARL STIGLIANO schreiben und leben in New York.

klebten helle Punkte auf die Wände, damit sie wussten, wo der Horizont lag.

Balance sehen. Unsere Sichtweise, also unsere Überlebensweise, ist nur angelernt. Aber es gibt eigentlich keine richtige Form, die dem Fliegen entspricht.

PKT: *Reden wir vom Segelfliegen. Wie funktioniert das genau, und womit macht man es?*

JT: Ach, eigentlich kann man so ziemlich mit allem segelfliegen. Sie können auch einen Flugdrachen oder einen Hanggleiter nehmen.

PKT: *Aber Sie machen es nicht so.*

JT: Nein, ich mag die leistungsstärkeren Varianten lieber, die windschnittigen weissen Segelflugzeuge.

PKT: *Werden Sie am Anfang irgendwie gezogen?*

JT: In Amerika ist es meist üblich, ein Schleppflugzeug zu benutzen. Man hängt also hinten an einem Flugzeug dran. Sie sind durch ein Seil mit dem Flugzeug verbunden, das beim Segler eingehakt wird, dann zieht das Flugzeug Sie hoch, und dann klinken Sie sich aus.

PKT: *In welcher Höhe?*

JT: Normalerweise machen die Leute das in ca. siebenhundert bis tausend Metern Höhe. Wenn das Manöver gut funktioniert, bringt der Pilot Sie lediglich in den Auftrieb, und Sie klinken sich aus und bleiben einfach in der Thermik. Wenn es ein wirklich guter Tag ist, setzt er Sie in einer, sagen wir, vierhundert Meter hohen Thermik ab. Und dann kann's losgehen.

Im Whitney Museum gab es einen Raum in meiner Ausstellung, der innen sehr schummrig war – so, wie das Licht den Raum erfüllte, wirkte er verraucht. Eine Frau kam aus dem Fahrstuhl und lief an dem Raum vorbei, weil sie ihn offenbar nicht bemerkt hatte. Einer der Wärter wollte ihr einen Gefallen tun, wies sie darauf hin und sagte: «Ich glaube, Sie haben diesen Raum ganz übersehen.» Sie ging darauf zu, und als der Wärter wieder hinschaute, sah er nur noch Beine und Rock in der Luft, die in dem Raum verschwanden. Sie sprang in das Ding hinein, tauchte doch tatsächlich hinein, denn sie erwartete, dass es weich sein würde. Tja, sie hat sich den Arm gebrochen.

PKT: *Wie erkennt man eine Thermik?*

JT: Wenn man solche kleinen, geballten Kumuluswolken sieht, ist das fast immer ein Anzeichen für eine Thermik. Die Sonne scheint auf die Erde und erwärmt sie. Der Boden erwärmt die Luft darüber, und zwar unterschiedlich. Ein schwarzer Untergrund – draussen in Arizona ist das der schwarze Sand, der vulkanische Sand – erwärmt sich ein wenig und produziert Blasen. Die Temperatur steigt an, und die Blasen verwandeln sich allmählich in diese kleinen Staubteufel, aus denen dann eine Thermik entsteht. Wenn sie am Boden entstehen, sind sie noch ziemlich dicht; dann erweitern sie sich zu einem weichen, sanften Tornado.

PKT: *Wie hoch steigen sie denn?*

JT: Also, das läuft folgendermassen. Die aufsteigende Luft ist warm und hat einen gewissen Feuchtigkeitsgehalt. Alle tausend Fuss kühlt sie sich um etwa 3 1/2 Grad Fahrenheit ab – mit anderen Worten, alle tausend Meter um ungefähr ein Grad Celsius. Mit dem Fallen der Temperatur geht die Feuchtigkeit in einen Niederschlag aus deutlich sichtbaren Wolken über. Man kann sehen, wie die Luft aufdampft, um eine Wolke zu bilden.

PKT: *Sie werden also in eine Thermik gesetzt . . .*

JT: Bei vierhundert Metern werden Sie abgekoppelt, um sich weiter nach oben zu arbeiten, oder Sie werden in tausend Metern Höhe losgelassen und gleiten eine Zeitlang umher, auf der Suche nach dem Auftrieb. Das Schleppen wird je tausend Fuss bezahlt. So wird es gehandhabt. Und damit hat sich's, und Sie sind auf sich gestellt. Das heisst aber noch lange nicht, dass Sie dahin kommen, wo Sie hin wollen. Darin liegt das wahre Können.

PKT: *Wie planen Sie denn dann einen Flug?*

JT: Nun, das kann man vor dem Start bestimmen, indem man sich die Wetterlage ansieht. Sie wissen, welche Temperatur an dem Tag herrschen wird. Sie kennen

die Luftfeuchtigkeit; Sie wissen über die allgemeine Strömung der Luftmassen Bescheid. Das alles fügen Sie zusammen. Die meisten Leute unternehmen lange Dreiecksflüge und landen am Ende auf dem Flugplatz, von dem sie gestartet sind. Das bedeutet, Sie müssen zumindest einen Teil der Zeit gegen die allgemeine Strömung fliegen, d. h. gegen den Wind. Die Rennstrecken sind alle dreieckig angelegt, wie beim Segeln. Es hat überhaupt eine Menge mit dem Segeln zu tun.

PKT: *Wieviel Erfahrung ist erforderlich?*

JT: Es ist eine ganze Menge Erfahrung nötig, um das Wetter einschätzen zu können. Aber beim eigentlichen Fliegen braucht man noch mehr Erfahrung, beim Finden des Auftriebs und wenn es darum geht, von einem Auftrieb in den nächsten zu kommen, denn wenn Sie irgendwo hinwollen, dann wollen Sie nicht einfach in der Vertikalen fliegen, sondern vorwärts. Es gibt also Situationen, da wollen Sie sich voranbewegen und merken, Sie müssen in einen Auftrieb kommen. Wenn Sie aber noch Anfänger sind, wechseln Sie nie von einem Auftrieb in den nächsten. Dann geht es nur darum, hochzukommen, nach oben zu steigen und oben zu bleiben.

PKT: *Vorhin haben Sie etwas erwähnt, das klang wie eine Springflut am Himmel.*

JT: Sie meinen die Wellen?

PKT: *Genau.*

JT: Ach, das sind stehende Wellen. Das ist nicht ganz das gleiche wie eine Springflut. Luft ist, wie Sie wissen, eine Flüssigkeit und funktioniert im Grunde genauso wie Wasser. Wenn die Luft über die hohen Berge der kalifornischen Sierras strömt, kommt es, wenn sie nach unten fällt, zu einem Phänomen, ähnlich wie ein Wassersturz am Fusse eines Staudamms. Die Luft stürzt also ins Tal, wo sie manchmal echte Verwüstungen anrichtet. Um diese Wirkung zu erzielen, bedarf es einer stabilen Luftschicht mit leicht instabilen Luftmassen darunter und darüber, so dass es zu einer Vibration kommt. Die stabile Luft kann dann eine Art stehende Welle innerhalb dieser äusserst instabilen Luftmassen bilden. Dabei entstehen jene charakteristischen Wolken, die man «linsenförmig» nennt. Sie sind ausserordentlich glatt und sehen wie fliegende Untertassen aus. Manchmal sind sie aufeinandergestapelt, und auf französisch heissen sie auch «ein Stapel Teller» (das französische Wort fällt mir gerade nicht ein). Sie sind leicht zu erkennen.

PKT: *Kann man mit ihnen segelfliegen?*

JT: Bei besonders ruhigen Wetterbedingungen kann man an der Front hochsegeln, sobald man an dem sogenannten Rotor vorbei ist, der sich unterhalb der Wellen in der Stratokumulus-Wolkenbank befindet. Man kann ihn nicht sehen, aber manchmal klingt er wie eine Lokomotive. Sie hören, wie das verdammte Ding widerhallt. Es ist tatsächlich ein Tornado auf der Stelle – ein horizontaler Tornado –, nur nicht so stark. Seine Geschwindigkeit ist bloss ungefähr hundertfünfzig Meilen in der Stunde, aber in, sagen wir, zweitausend Metern Höhe können Sie es auch mit einer Geschwindigkeit in der Gegenrichtung zu tun kriegen, in einer hundertfünfzig Meilen schnellen Wolkenbank. Das kommt vor, und es kann ganz schön viel Kraft dahinterstecken. Es ist ungefähr so, als würden Sie auf die Tore der Hölle zuschiessen. Sie wollen nur eins: um dieses Ding herum-

Das muss einfach das gutartigste Werk sein, das man sich vorstellen kann. Oder? Ich meine, das ist ja nicht so ein Zeug, das umfällt und die Leute platt walzt. Nichts, das scharfe Ecken hätte oder Schaukeln, von denen man runterfällt.

Da die Leute manchmal bei einigen der Werke, in die man hineingehen soll, extrem aus dem Gleichgewicht kommen, beschloss ich nach der Whitney-Museum-Schau, sie nicht öffentlich zu installieren. Ich strukturiere Räume, in die eine bis zwei Personen hineintreten sollen. Diese Räume sind entweder für den Privatbesitz bestimmt; oder – je nach Situation – soll ein Wächter den Besucher hindurchführen können.

kommen. Und wenn Sie das geschafft haben, sind Sie mit einem Mal mitten in einem so sanften Flug, wie man ihn sich kaum vorstellen kann. Diese sogenannte Rückseiten-Wetterlage, diese Wellen können aber auch vor der Front auftreten, meistens im Winter, wenn der Jet-Stream über die Berge nach Süden kommt. Und das interessiert mich, dieser Zustand, der durch den Jet-Stream zustande kommt. Er ist ziemlich schnell, seine Luft strömt mit einer Geschwindigkeit von hundert Meilen pro Stunde und darüber. Am äussersten Ende des Kontinents ist er anscheinend noch schneller. Wenn der Jet-Stream über den Mount Washington kommt, kocht er geradezu. Da sind schon Geschwindigkeiten von hundertfünfzig, hundertsiebzig Meilen gestoppt worden. Er ist wie der Golfstrom.

PKT: *Ist der Jet-Stream sehr hoch?*

JT: Im allgemeinen schon. Im Winter kommt er tiefer herunter, er ist auch schon in nur viertausend Metern Höhe beobachtet worden. Ich mag es am liebsten, wenn er etwa zwischen zwölf- und dreizehntausend Metern liegt. Solche winterlichen Bedingungen, wie sie im Februar oder April vorkommen, suche ich. Sie kennzeichnen normalerweise die Trennlinie zwischen der Troposphäre und der Stratosphäre. Die Troposphäre ist höher, und auf der Nordseite ist die Stratosphäre niedriger. Das heisst, sie verdrehen sich ineinander. Viele Leute glauben, damit könne man segelfliegen, denn wenn diese Verdrehung da ist, heisst das, auf der einen Seite gibt es Auftrieb – das wäre der südliche Quadrant – etwa auf halber Höhe. Da könnte man vermutlich drinbleiben, das heisst, Sie können vom Arsch bis zur Nasenspitze hindurchsegeln. Das Problem ist nur: Diese Verdrehung ist schwer aufzufinden. Manchmal kommt sie als Niederschlag mit einer Wolke und sieht ein bisschen aus wie ein Kondensstreifen, aber die Bedingungen müssen schon perfekt sein, damit man sie sehen kann. Das würde ich gerne lernen, aber es gibt nicht viele, die das geschafft haben; sie sind vielleicht in kleine Portionen des Jet-Streams hineingekommen, aber nicht in die grosse Welle. Das alles spielt sich hinter den grossen Bergen ab. Hinter den Sierras, hinter den Rockies und auch hinter diesem einen, einzigartigen Berg in Flagstaff. Diese Berge liegen aber Tausende von Meilen auseinander. Der Witz ist also, wie man von einem zum andern kommt. Mit den heutigen Segelflugzeugen könnte man schon hinter die Sierras und auf zwölftausend, vielleicht sogar vierzehntausend Meter kommen und sich dann direkt neben dem Jet-Stream in den Abwind legen; und mit dem Abwind – in einer Luft, die sich mit etwa hundert Meilen pro Stunde bewegt, und einem Gleitverhältnis von 53 zu 1 – könnte man es in etwa sechstausend Metern Höhe bis Flagstaff schaffen. Dann würde man sich in Flagstaff in der stehenden Welle an den Aufstieg machen und wieder auf etwa elftausend Meter hoch kommen. Das reicht. Dann oben hinaushüpfen und mit dem Abwind bis zum Sangre de Cristos in Nord-New Mexico.

PKT: *Und wann werden Sie ohnmächtig?*

JT: Sauerstoff brauchen Sie schon, wenn Sie unter dem Jet-Stream richtig hoch fliegen wollen. Sie müssen einen Druckanzug tragen.

PKT: *Wann kommt der Zeitpunkt, wo Sie solche Massnahmen ergreifen müssen?*

JT: Ab viereinhalbtausend Metern sollte man Sauerstoff zuführen; ab fünftausend ist es Pflicht. Und bei ungefähr sieben- bis zehntausend Metern ist der Sauerstoff anders, den Sie bekommen; zu dem Zeitpunkt müssen Sie mit der

Bedarfszufuhr anfangen. Der Sauerstoff muss geradezu in Sie hineingezwungen werden. Ausatmen wird zu körperlicher Arbeit. Ab vierzehntausend brauchen Sie dann einen Druckanzug.

PKT: *Beeinträchtigt der Druckanzug das Erlebnis?*

JT: Ach, wissen Sie, es gibt Leute, die sagen, sexuelle Hilfsmittel beeinträchtigen das Erlebnis. Andere finden, sie erweitern den Horizont. Wenn man die Sache so betrachtet, erweitert er den Horizont. Die gleiche Liebe, die ich für das Fliegen empfinde, habe ich zu dem Instrument, das mich dorthin bringt; ich fühle mich dadurch nicht eingeschränkt. Früher gab es die Leier, wissen Sie, und dann die Harfe mit Pedalen, dann die Klaviatur, dann das Klavichord, das Cembalo und schliesslich das Klavier. Das wohltemperierte Klavier! Das war eine Wahnsinnserfindung, und es war eine Maschine. Wenn Sie jemanden hören, der darauf spielt, ist doch Ihr erster Gedanke nicht: «O Gott, eine Maschine!» Und zwar deshalb nicht, weil es die Musik erzeugt. Darüber muss ich auch bei meiner künstlerischen Arbeit nachdenken, denn der einzige Grund, warum ich so hart an den Wänden und Strukturen arbeite, ist der, dass ich sie perfekt haben will, damit Sie sie nicht mehr sehen. Wände sind mir ziemlich egal. Sie sollen bloss perfekt sein, damit sie Ihnen auch egal sind. Das hat nichts mit fetischisierender Vollendung zu tun, denn es interessiert mich ja gar nicht, sie mir dann anzusehen.

PKT: *Vielleicht klingt die Frage ein bisschen abseitig, aber rechnen Sie Ihre Arbeit mehr zur Malerei oder zur Skulptur?*

JT: Da ich den Raum plastisch bearbeite, ist es eigentlich die dreidimensionale Vision eines Malers. Während im Gegensatz dazu ein Bildhauer durch das Verlagern von Masse in den Raum eingreift.

PKT: *Also eher eine Liebesgeschichte mit dem Malen?*

JT: Mit der Vision, dem Akt des Sehens. Am Kraterrand bewege ich zwar eine Menge Erde hin und her, aber eigentlich wirke ich damit auf riesige Massen Himmel ein. Ich verändere die Gestalt des Himmels. Um das zu erreichen, brauchen Sie nur ein kleines bisschen Erde zu verlagern. Inzwischen hat sich herausgestellt, dass ich etwas mehr Erde verlagert habe, als ich ursprünglich vorhatte – der Kraterraum ist breiter als Manhattan. Aber das Projekt dreht sich nicht um Grösse; es geht darum, auf das Sehen einzuwirken, das heisst, zu gestalten, wie der Betrachter das Universum wirklich sieht. Da werden nur einige Dinge etwas näher auf ihn zu bewegt. Der Raum im Krater soll das Licht aufnehmen. Man kann nur das Licht sehen, das da ist. Nur das ist möglich. Der Raum des Kraters wird voller Sternenlicht sein. Für mich liegt darin eine ganz besondere Qualität, denn es gibt Sterne, die Milliarden Jahre alt sind, und es gibt noch recht junges Sternenlicht, vielleicht gerade mal zwanzig Lichtjahre alt – während das Licht anderer Sterne Millionen oder Milliarden Lichtjahre gebraucht hat, um zu uns zu kommen.

Und so lässt sich dieses verschieden alte Licht miteinander mischen, es hat eine physikalische Präsenz, es spricht für seine Zeit. Das ist der Inhalt, mit dem ich arbeite.

(Übersetzung: Frank Heibert)

Ich installierte eine Arbeit, bei der man horizontal auf einen Tisch liegen musste und dann in das Gewölbe des Raumes hinaufgehoben wurde. In diesen Räumen schien es keine Trennung zwischen der Person und dem Licht zu geben, so als befände sie sich unter Wasser im Licht. Das heisst, die von Licht durchflutete Luft, fiel direkt in die Augen. Für einige Leute schien sich der bewegungslose Tisch zu drehen und sie fielen tatsächlich herunter. Man bedenke: Der Tisch war zwei Meter vom Boden abgehoben! Für das Sicherheitsgefühl brachte ich daher Riemen an den Tisch an. Um die Situation humorvoll zu gestalten, setzte ich Frauen (zwei davon Modelle von Helmut Newton) als Krankenschwestern verkleidet ein. Sie trugen weisse Uniformen und wunderschöne Strumpfhosen, deren Nähte sich hinten auf ihren Beinen entlangzogen. Sie sahen so nach «Die wundervolle Welt des Mr. Tease» aus. Ausserdem hatte ich einen gutaussehenden, jungen Dr. Kildare-Typ – auch ein Modell –, und alle drei schnallten den Besucher mit den Riemen fest. Der Tisch kippte nach hinten und hob den Besucher in ein Gewölbe, wo er einem Lichtbad ausgesetzt wurde. Einige der Farben, besonders die Rottöne waren so intensiv, dass ein paar Leute Probleme damit bekamen. Wenn die Leute von diesem Raum in den dunklen – vorher erwähnten – eintraten, war es vielleicht ein Nachgefühl der Sicherheit (durch die Sicherung), die sich wieder einstellte.