

<b>Zeitschrift:</b>	Parkett : the Parkett series with contemporary artists = Die Parkett-Reihe mit Gegenwartskünstlern
<b>Herausgeber:</b>	Parkett
<b>Band:</b>	- (1998)
<b>Heft:</b>	53: Collaborations Tracey Moffatt, Elizabeth Peyton, Wolfgang Tillmans
<b>Artikel:</b>	Wolfgang Tillmans : Concorde
<b>Autor:</b>	Wakefield, Neville / Schmidt, Susanne
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-680945">https://doi.org/10.5169/seals-680945</a>

### 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

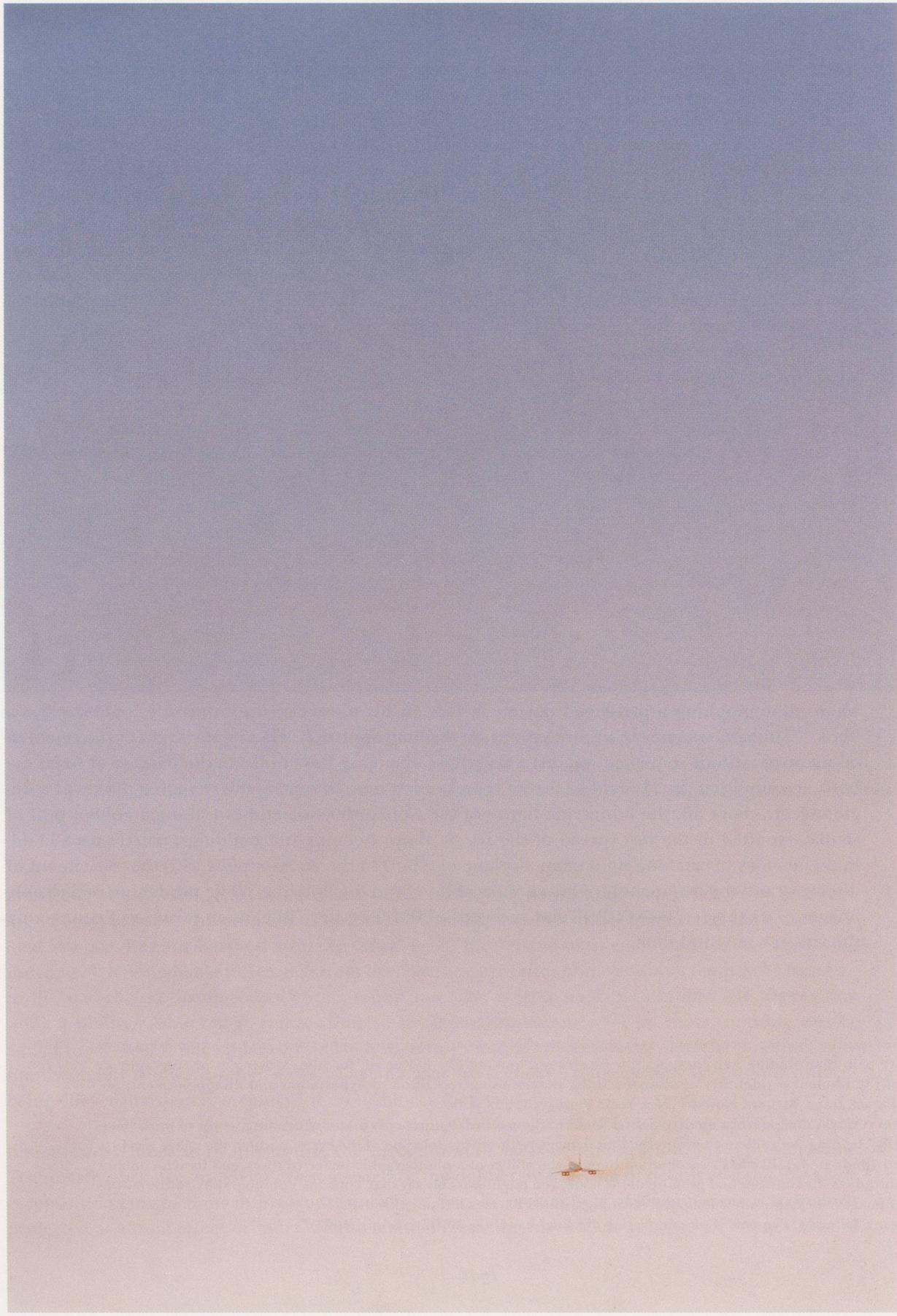
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 17.02.2026

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



# CONCORDE

NEVILLE WAKEFIELD

In 1968, the year Wolfgang Tillmans was born, the future took off. During the three decades that have followed, its shape has remained unchanged. Its migrant silhouette, now permanently burned into a collective imagination, outlines in the skies a destiny that never was. Conceived in the snap before the final thaw of the Cold War following a joint agreement between England and France, the building of the Concorde seemed for a while to be just about plumbing and the prevention of treachery in closed systems. The year before, the Russians stole the march on the West with the maiden flight of the first supersonic transport—so similar in design as to be immediately dubbed “Concordski”—and two Soviet agents were arrested amid allegations of industrial espionage, apparently smuggling microfiche plans from the French plant in Toulouse via the Warsaw-Osten express. The form of the aircraft as it emerged on both sides of the Iron Curtain pays a cozy homage to the lethal force of its military antecedents. But by the late seventies, the Evil Empire had begun to slump into the Sad Morass, and the future of high-altitude supersonic passenger travel in the Soviet Union had been reduced to mail-runs between Moscow and Alma-Ata, the capital of Kazakhstan.

A photograph of one of the surviving Russian planes—a sister of the Tupelev TU111 that crashed for reasons that were never fully explained during

the Paris Air Show of 1973—shows the myth of the near future vandalized and decaying in a Moscow field. Looking at it now one can begin to sense the alloy of pride and despair that accompanied the demise of other great ruinous modernist experiments such as Le Corbusier’s Unité d’Habitation whose carcass, like that of the Russian plane, still rots in a suburban lot in Firminy in the south of France. Modernist promises unfulfilled, war machines—like social architecture—are reduced to being just machines, subject to the physical mortalities of corrosion, peeling paint, and to the psychic mortality of the idea. Today it rests there like a Ballardian monument to utopian refusal, grounded on the failure of the comparative adjectives, faster and better, to overtake a world of car pools and Trabants.

Only prodigious expenditure (by 1976 each side of the Anglo-French agreement had spent in excess of £500 million) and the strange nostalgic mystique of a kind of misplaced national-modern pride has saved the fourteen Concordes currently in active service from the fate of the Tupelev plane. Despite rising fuel prices and environmental pressures that prevented supersonic travel from becoming a reality, the dream remains aloft, burning 280 tons of kerosene during the course of the four transatlantic crossings made each day. Concorde is an environmental nightmare, and yet its mystique as much as its service continues to capture the imagination. In the pursuit of an excess of speed that turns into repose, it embodies the paradox of a future utopia, the propulsions of which take over time: “Mythology abandons here a

---

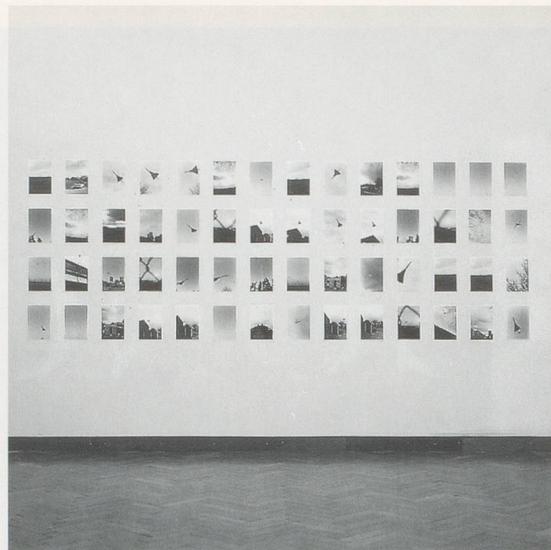
NEVILLE WAKEFIELD is a writer who lives in New York. He interviewed Wolfgang Tillmans for the exhibition catalogue of Tillmans’s exhibition at Portikus Frankfurt in 1995.

whole imagery of exterior friction and enters pure coanaesthesia: motion is no longer the optical perception of points and surfaces; it has become a kind of vertical disorder, made of contractions, blackouts, terrors and faints; it is no longer a gliding but an inner devastation, an unnatural perturbation, a motionless crisis of bodily consciousness."<sup>1)</sup> Concorde departs from London Heathrow to arrive at JFK before it left: chasing a future that has already been.

Underplaying Concorde's technological prowess, Tillmans follows its form as an act of anorak, of pure ornithology. The book that follows is a lo-fi twitcher's record of sightings and recognitions—a pilgrimage along flight paths in search of a singular bird. With each shot the plumage of light changes as it climbs the pages to emerge from the hedgerows of gas signage and street lights into the ether of technological levitation. Streaming high overhead, the visual register changes. This time, like the Hale-Bopp comet or the Nike whoosh of the Heaven's Gate suicide victims, Concorde is transformed once again, glimpsed this time as an astrological phenomenon, a self-signifier full of unknown atavistic portent.

Tuning into the nuanced transformation of singular form, Tillmans's CONCORDE follows the atmospheric blueprint of artists' books such as Bruce Nauman's LAAIR and CLEAR SKY or, more recently, Roni Horn's TO PLACE, HARALDSOTTIR. Horn stares into the face of her companion, looking beyond the topographical features into the abstract register of a physiognomic climate. Like Nauman's velveteen pollutions, Magret's face emerges as a precipitate of temporal geography, a landscape measured against the mood-altering perceptions of time and place. In CONCORDE, Tillmans stares into the face of technology, or rather traces its index as it passes across the suburbs, above tube lines and car parks, anonymous commuter traffic, and Gay Pride parades. Sometimes it appears as a vengeful, jet-fueled Samothrace; at other times just a delta-winged fleck across London's lapidary skies.

But for all the drafts of narrative that play across the sequences of ascent and descent, the Concorde that Tillmans chooses to describe moves away from the self-anthologized vision of previous publications. In these, Tillmans converted art into a comprehen-



WOLFGANG TILLMANS, CONCORDE BLOCK, 1997,  
56 c-prints, Stedelijk Museum, Amsterdam,  
164 x 464 cm / 64 $\frac{5}{8}$  x 182 $\frac{5}{8}$ .

sion of social process, his project being to pool images from the catchment areas of social history, fashion, youth culture, and still life into an aesthetic alluvium from which the rhetoric of authority has been all but purged. They became like photo albums whose narratives flow against a generalized awareness of photography's documentary remission. In subtle contrast, CONCORDE is conceptually crystallized away from the page. It belongs to a genus of books that includes, along with Nauman's and Horn's, Ed Ruscha's SWIMMING POOLS, CAR PARKS, and PALM TREES, Martin Kippenberger's PSYCHOBUILDINGS, and nearly all of Richard Prince's publications—ideas for which the book is no longer the vehicle but has become the artwork itself.

Were we meant to draw conclusions from Tillmans's slim elegaic volume, his meditation on pria pic modernity might have ended with the traditional "cum-shot" landing of airplane photography—the puff of smoke that signals touchdown and finale in the coitus of time and space. But, in the slow expiration of the processing chemicals, Tillmans refuses to develop such a resolution. Instead the book ends in the traces of Concorde's own purple haze. On the back cover an unidentified figure stares at the speck of the airplane as it disappears into the distance. He could be following the many passages that both he and it have made over the past thirty years. "Scuse me while I kiss the sky," goes the Hendrix song, "Is it tomorrow or just the end of time?"

1) Roland Barthes, "The Jet Man," in: *Mythologies*, (London: Granada Publishing, 1973) p. 71.

# CONCORDE

NEVILLE WAKEFIELD

Im Jahr 1968, als Wolfgang Tillmans geboren wurde, hat die Zukunft abgehoben. In den drei darauf folgenden Jahrzehnten hat sich ihre Gestalt nicht verändert. Die fliehende Silhouette hat sich ins kollektive Gedächtnis eingeprägt und zeichnet ihre unerhörte, schicksalhafte Bahn in den Himmel. Der Entschluss zum Bau der Concorde fiel in die letzte Kälteperiode vor dem grossen Tauwetter, das den Kalten Krieg definitiv beenden sollte, und war das Ergebnis einer englisch-französischen Zusammenarbeit; bei der Ausführung schien es zunächst eher um Probleme der sanitären Installationen und der Geheimhaltung in geschlossenen Systemen zu gehen. Ein Jahr zuvor hatten die Russen dem Westen mit dem Jungfernflug der ersten Überschalltransportmaschine die Schau gestohlen – sie sah der Concorde so ähnlich, dass ihr sofort der Spitzname Concordski verpasst wurde; zwei Sowjetagenten wurden unter dem Vorwurf der Industriespionage verhaftet. Offenbar hatten sie die Pläne auf Mikrofiche aus der Fabrik in Toulouse über Warschau in die Sowjetunion geschmuggelt. Beidseits des Eisernen Vorhangs zollte die Form des Flugzeugs unverkennbar der todbringenden Kraft seiner militärischen Vorgänger Tribut. Aber Ende der 70er Jahre war das Reich des Bösen bereits dabei, sich in einen kläglichen Sumpf zu verwandeln und die Zukunftsmusik der Überschall-Passagierflugreisen innerhalb der Sowjetunion war zusammengeschrumpft

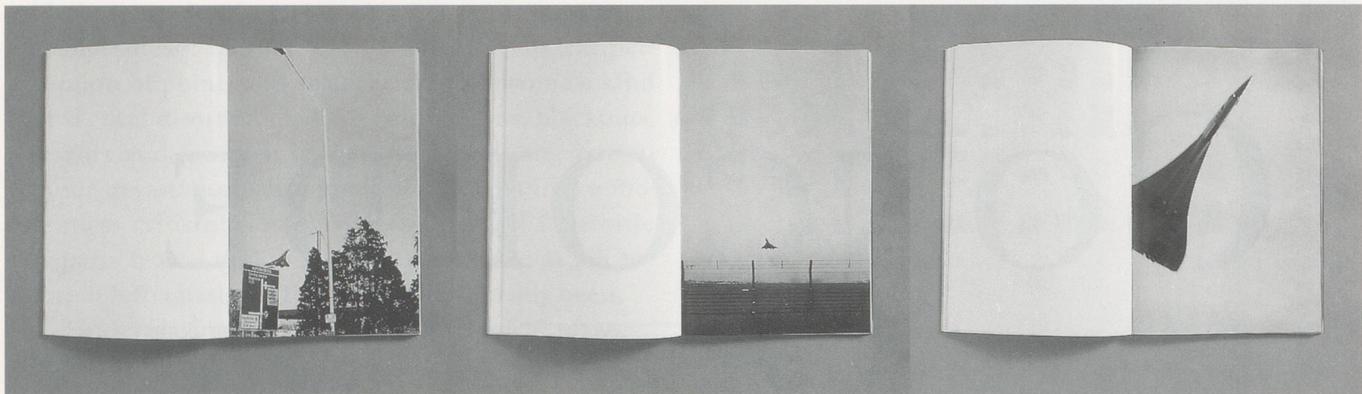
---

NEVILLE WAKEFIELD ist Publizist und lebt in New York. Er interviewte Wolfgang Tillmans 1995 für den Katalog seiner Ausstellung im Portikus, Frankfurt.

und beschränkte sich nun auf den Postverkehr zwischen Moskau und Alma-Ata, der Hauptstadt Kasachstans.

Die Photographie eines der erhaltenen russischen Flugzeuge – eine Schwestermaschine jener Tupolev TU111, die unter nie völlig geklärten Umständen während der Pariser Flugschau 1973 abstürzte – zeigt den Mythos einer nahen Zukunft bös beschädigt und dem Verfall preisgegeben auf einem Moskauer Feld liegen. Betrachtet man dieses Bild heute, kann man die damit verbundenen Gefühle von Stolz und Zweiflung nachempfinden, die auch das Ende anderer grossartiger, aber zum Scheitern verurteilter Experimente der Moderne begleiteten, etwa Corbusiers Projekt *Unité d'Habitation*, dessen trauriger Rest, wie jener des russischen Flugzeuges, auf einer Vorortswiese von Firminy in Südfrankreich, allmählich verrottet. Als nicht eingelöste Versprechungen der Moderne schrumpfen Kriegsmaschinen – genau wie der soziale Wohnungsbau – zu ganz gewöhnlichen Maschinen, die sowohl physischen Verfallsphänomene wie Rost und abblätternder Farbe preisgegeben sind als auch der psychischen Hinfälligkeit der Idee. Heute liegt alles da wie ein Ballard'sches Denkmal der utopischen Verweigerung; der Grund liegt im Scheitern der komparativen Adjektive, schneller und besser, beim Überholen einer Welt der Gemeinschaftsautos und Trabbiß.

Nur ungeheure finanzielle Mittel (bis 1976 hatte jede Seite der englisch-französischen Partnerschaft über 500 Millionen Pfund investiert) und die merkwürdig nostalgische Mystik eines fehlgeleiteten na-

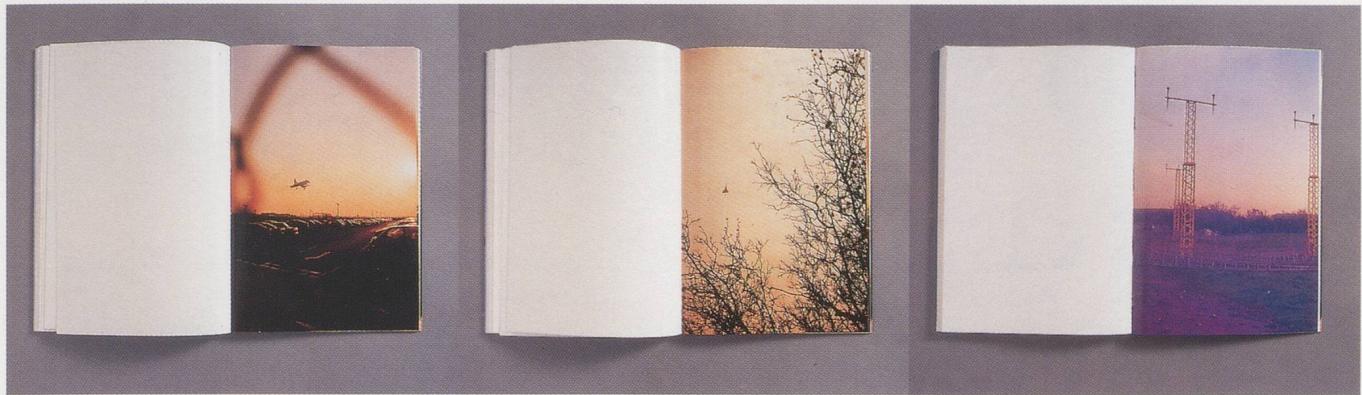


tional-modernen Stolzes haben die vierzehn Concordes, die zurzeit in Gebrauch sind, vor dem Schicksal der Tupolev bewahrt. Trotz steigender Treibstoffpreise und des wachsenden Druckes ökologischer Probleme, welche verhindert haben, dass Überschallreisen zur alltäglichen Realität wurden, schwebt der Traum nach wie vor durch die Luft und verbrennt 280 Tonnen Kerosen während der täglichen vier Transatlantikflüge. Die Concorde ist ein ökologischer Alptraum und trotzdem vermag sowohl ihr Zauber als auch ihr Nutzen weiterhin unsere Vorstellungskraft zu fesseln. In dem Bemühen eine Höchstgeschwindigkeit zu erreichen, die in Stillstand umschlägt, verkörpert sie das Paradoxon eines zukünftigen Utopia, dessen Beschleunigungskräfte die Zeit überholen: «Die Mythologie verlässt hier die gesamte Bildsprache der Reibungen mit der Außenwelt und tritt ein in die reine Koanästhesie: Bewegung ist nicht länger die optische Wahrnehmung von Punkten und Oberflächen; sie ist zu einer Art vertikaler Unordnung aus Kontraktionen, Blackouts, Schrecken und Ohnmacht geworden; sie ist kein Gleiten mehr, sondern eine innere Verwüstung, eine unnatürliche Verstörung, eine reglose Krise des Körperbewusstseins.»<sup>1)</sup> Die Concorde startet in London Heathrow und landet im New Yorker John-F.-Kennedy-Flughafen früher, als sie abgehoben hat: auf der Jagd nach einer bereits vergangenen Zukunft.

Tillmans spielt die technologische Überlegenheit der Concorde herunter und beobachtet ihre äussere

Erscheinung, wie irgendein Naturbegeisterter seinen Lieblingssport betreibt, quasi ornithologisch. Das Buch, das dabei entsteht, entspricht denn auch den technisch anspruchslosen Aufnahmen eines Ornithologen, der festhält, was er sieht und erkennt – auf seinem Pilgerweg entlang den Flugrouten auf der Suche nach dem besonderen Vogel. Mit jeder Aufnahme wechselt sein Lichtgefieder, während der Vogel auf den Buchseiten höher steigt und sich aus den Hecken der Flughafen- und Strassenbeleuchtung in den Äther der technologischen Erhabenheit emporschwingt. Sobald er hoch oben dahingleitet, verändert sich die Bildordnung. Noch einmal verwandelt sich die Concorde – wie der Komet Hale Bopp oder der Nike-Spleen der Heaven's Gate-Sekte – und wird zur astrologischen Erscheinung, zum nur auf sich selbst verweisenden Urphänomen von unbekannter tieferer Bedeutung.

Passend zu der nuancierten Verwandlung einer einzigen Form verwendet Tillmans' CONCORDE dieselbe stimmungsvolle Blueprint-Technik wie schon die Künstlerbücher von Bruce Nauman, LAAIR und CLEAR SKY, oder kürzlich Roni Horns TO PLACE, HARALDSDOTTIR. Horn blickt starr ins Gesicht ihrer Begleiterin und schaut durch die Topographie der Gesichtszüge hindurch in das abstrakte Ordnungsprinzip eines physiognomischen Klimas. Wie bei Nauman die verpestete Luft über Los Angeles, erscheint Magrets Gesicht als stoffliches Gebilde von zeitlich bedingter Gestalt, eine Landschaft, die den wech-



WOLFGANG TILLMANS, CONCORDE (BUCH), 1997,  
erschienen im Verlag der Buchhandlung Walther König, Köln, 128 Seiten, 24 x 16,2 cm /  
published by Walther König, Cologne, 128 pages, 9½ x 6¾".

selnden Launen der Wahrnehmung von Zeit und Raum unterworfen ist. Tillmans schaut in CONCORDE der Technologie ins Gesicht oder bleibt ihrem Wahrzeichen auf der Spur, wenn es über die Vorstädte, Bahnlinien und Autoparkplätze, über anonymen Pendlerverkehr und Gay Pride Parades hinwegdonnert. Manchmal erscheint es als rachsüchtige, düsengetriebene Nike von Samothrake, dann wieder als deltageflügeltes Zeichen im klaren Himmel über London.

Aber trotz all der erzählerischen Ansätze, die mit den Bewegungssequenzen beim Starten und Landen spielen, bewegt sich die Concorde in Tillmans Beschreibung weg von der selbst-anthologisierenden Betrachtung seiner früheren Publikationen. In jenen setzte Tillmans die Kunst zur Interpretation sozialer Prozesse ein, da es ihm darum ging, aus den ineinander fliessenden Bereichen von Sozialgeschichte, Mode, Jugendkultur und Stillleben Bilder zu sammeln und aus ihnen ein ästhetisches Sediment zu formen, aus dem die autoritative Rhetorik noch alles andere als getilgt war. Sie wirken wie Photobücher, deren erzählerische Richtung dem allgemeinen Wissen um die dokumentarische Rechtfertigung der Photographie zuwiderlaufen. Im Gegensatz dazu wird das Konzept von CONCORDE nicht auf den Buchseiten selbst sichtbar. CONCORDE gehört zu jener Art Bücher, zu denen neben Naumanns und Horns bereits erwähnten Werken auch Ed Ruschas SWIMMING POOLS, CAR PARKS und PALM TREES, Mar-

tin Kippenbergers PSYCHOBUILDINGS und fast alle von Richard Princes Publikationen gehören – Ideen, für die das Buch nicht mehr nur Medium ist, sondern durch die es selbst zum Kunstwerk wird.

Wäre es Tillmans' Absicht, dass wir aus diesem schlanken, melancholischen Band Schlüsse ziehen sollen, so hätte seine Meditation über die Masslosigkeit der Moderne mit dem herkömmlichen Finale der Flugzeugphotographie enden können: der Rauchschwade die den «touch down» und damit den letzten Höhepunkt im Koitus von Zeit und Raum signalisiert. Aber da auch den Photochemikalien allmählich der Atem ausgeht, weigert sich Tillmans eine solche Auflösung zu entwickeln. Statt dessen endet das Buch in den Spuren des purpurfarbenen Hauchs der Concorde selbst. Auf der hinteren Umschlagseite schaut eine nicht identifizierbare Gestalt dem Flugzeugpunkt nach, der in der Ferne verschwindet. Vielleicht hängt sie den vielen Überquerungen nach, die beide, sie und das Flugzeug, in den letzten dreissig Jahren hinter sich gebracht haben. «Scuse me while I kiss the sky», heißt es im Hendrix-Song *Purple Haze*, «Is it tomorrow or just the end of time?»<sup>2)</sup>

(Übersetzung: Susanne Schmidt)

1) Roland Barthes, «L'homme-jet», in: *Mythologies*, Editions du Seuil, Paris 1957.

2) *Purple Haze*: Purpurhauch; «Entschuldige bitte, ich küssé gerade den Himmel. Ist es schon morgen oder nur das Ende der Zeit?»