

Gabriele Mentges

Leder und andere coole Materialien

Zur Beziehung von Kleidung, Körper und Technik

Wenn heute von Coolness die Rede ist, so wird in der Regel ein Körpergefühl und eine Körperhaltung assoziiert, die für Jugendliche der neunziger Jahre typisch geworden ist. »Cool ist nur, wer die richtigen Sachen trägt, die Sachen, die von korrekten Labels aus korrekten Läden stammen.«¹. Coolness, so Jürgen Poschard, sei immer noch der herausragende Wert in heutigen Jugendkulturen und bestimme über die Technik des In- und Out-Seins.²

Auch die Lässigkeit der fünfziger und sechziger Jahre entstand im Kontext neuer Jugendkulturen: »Brando ist ein salopper Zivilist (...). Hier ist der Beweis: Ganz lässig mit Pullover und weichem Hut (...).«³ Lässigkeit firmierte hier als Gegensatz zur steifen, noch dem Militärischen verhafteten verklemmten Körpersprache der Nachkriegszeit, von der sich die Jugendlichen absetzen wollten. Sie orientierten sich vor allem an amerikanischen Vorbildern aus dem Kino und der Populärmusik.

Die Herkunft moderner Attitüden wie Coolness und Lässigkeit wird im urbanen Milieu vermutet oder aus der Musikszene des Cool Jazz begrifflich abgeleitet.⁴ Schon die Modesprache der dreißiger Jahre kennt Begriffe wie Lässigkeit, ein Hinweis darauf, daß die Haltung durchaus auf modische Vorbilder schon vor dem Zweiten Weltkrieg verweist. In Nordamerika wurde zum ersten Mal in den zwanziger Jahren eine »coole Haltung« beobachtet. Sie läßt sich, so Stearne in seiner Studie über »American Cool«, definieren als ein emotionaler Mantel, der die Person vor »embarrassing success« schütze.⁵

Es sind jedoch nicht nur die richtigen Klamotten, die zum Label Cool gehören oder die Lässigkeit ausmachen, sondern es ist die spezifische Art, sie zu inszenieren und zu präsentieren. Dieser Zusammenhang von Kleidung und Körpersprache wird in den genannten Untersuchungen zwar angesprochen, aber nicht in ihrer performativen Qualität behandelt. Weitgehend unbeachtet bleibt, daß moderne Körper- und Kleidungstechniken gerade im Umfeld von modernen Technologien der Fortbewegung wie Flugzeug, Auto, Motorrad auftauchen.

In der kulturellen Modellierung von Körperlichkeit durch Kleidung sieht die moderne kulturanthropologische Kleidungsforschung den eigentlichen Sinn von Bekleidung und Mode, die als Techniken des Körpers zur Konstruktion des körperlichen Selbst verstanden werden.⁶ Hier soll es also nicht um eine Untersuchung von oppositionellen Stilen und Körpersprachen oder um die Archäologie eines Begriffes gehen. Vielmehr möchte ich untersuchen, in welchen kulturhistorischen Kontexten sich moderne körperliche Attitüden und Techniken, zu denen sowohl Coolness als auch die Lässigkeit gehören, entwickelt haben.

Sport und Krieg

Auf eine frühe Spur führt eine Beobachtung des Schriftstellers Ernst Jünger, der trotz oder gerade wegen seiner kriegeuseuphorischen Einstellung ein aufmerksamer und sensibler Beobachter der Kriegsentwicklungen war. In seiner Kriegschronik aus

dem Jahre 1918 schildert er seine Faszination von der noch jungen Fliegertruppe. Ihr lockeres Auftreten, ihr bewußt zur Schau getragener ziviler Habitus provozierte und störte die preußische Disziplin der deutschen Armee.⁷ Er vergleicht sie mit dem Dandy, der dominanten männlichen Modefigur des 19. Jahrhunderts. Ihre offensichtliche Verachtung für Gefahr und Tod fand Jüngers ungeteilte Bewunderung, wohl daher belegt er sie mit dem archaisch anmutenden Begriff Krieger. Vor allem Manfred von Richthofen, genannt der rote Baron, kokettiert mit einer unmilitärischen Haltung, die er in seiner Arbeitskleidung demonstriert, um sich von dem übrigen Militär zu distanzieren. Er selbst erzählt in seiner Autobiographie folgende Episode: Nach einem Kampfflug fährt er mit einem anderen Offizier, der ihn ängstlich bei seiner Landung beobachtet hat, in das Quartier. »Da kommen wir in seinem Quartier (des Offiziers, G.M.) an: Ich habe immer noch meine schmutzige Öllederjacke an, einen dicken Schal um. (...) Ich sah gewiß nicht sehr kriegerisch aus.« Und er sagt ihm weiter auf dem Weg zum Casino, daß er keine Uniform trüge, sondern nur ein Hemd, und, so fügt er zum Erstaunen des Offiziers hinzu, seinen Orden pour le Mérite.⁸

Bei der Lektüre der persönlichen Beschreibungen der »Fliegerhelden« der Wehrmacht des Ersten Weltkrieges, wie die von Richthofen oder Max Immelmann, einem anderen erfolgreichen Piloten, fällt die enge Verbindung zwischen Sport, Jagd und ihrem militärischen Engagement ins Auge. Nicht nur der Kampf wird als Jagd (Flug) erfahren, als eine »faire Jagd«, wie sie zu sagen pflegen, sondern die Weite des Himmels wird als unbekannte Landschaftserfahrung dargestellt. Der Pilot fühlt sich der Maschine ausgeliefert, er wird ein persönlicher Teil von ihr und nur



1 Armee-Uniformen des 1. Weltkrieges: Deutschland 1914-1918. Gezeichnet von Pierre Turner. Aus: Andrew Mollo, Pierre Turner: Armee-Uniformen des 1. Weltkrieges, München 1978.

durch geschickte und gewandte Handhabung der Technik kann er als Sieger hervortreten. Was die Flieger hier beschreiben, ist eine neue Form der Kriegsführung und Kriegserfahrung, in der die militärische Gewalt auf eine bislang unbekannte Weise ausgeführt und erlebt wird. Diese Gewalt wird verursacht durch die Geschwindigkeit oder vielmehr Geschwindigkeit wird zum Kennzeichen des modernen Kriegers.⁹ Der Sport wird integriert in die militärische Logistik (Virilio) und bildet eine neue Idee des Kampfes und des Krieges aus. Das Kampffeld befindet sich dabei völlig außerhalb des traditionellen Handlungsbereiches des Krieges: Es ist die Technik, die für die Modernität schlechthin steht. Dies manifestiert sich zeitgeschichtlich in der konsequent betriebenen Militarisierung der Aviatik für die nationalistischen Kriegszwecke des deutschen Reiches zur Zeit des Ersten Weltkrieges.

Daß die neuen Möglichkeiten der Mobilität die Raum- und Zeitwahrnehmung radikal verändert haben, ist hinlänglich thematisiert worden. Aber wie beeinflussen sie die gängigen Praktiken des alltäglichen Handelns, welchen Einfluß nehmen sie auf gängige kulturelle Kodifizierungen? Sie veränderten offenbar die traditionellen Heereshierarchien, in dem sie die Aufgabe militärischer Kriegsführung anders definierten. Sie machten auch die klassischen Repräsentationsformen der Militärhierarchien obsolet, so wie sie sich im herkömmlichen Uniformwesen darstellte. Denn auf Grund des modernen Kriegswesens wurde eine Modernisierung der Kleidung angestrebt (Abb. 1).¹⁰

Die Körper-Attitüde: cold, cool, coolness

Die Stoffe, die für die Bekleidung von den Technikern der neuen Mobile angeraten werden, stammen mit Ausnahme des Gummis von tierischen Materialien ab. Betrachtet man sie im Einsatzfeld der modernen Technik, so erkennt man den Kontrast von zwei völlig unterschiedlichen Materialien: Auf der einen Seite solche organischer Herkunft, auf der anderen Seite das kühle, glatte Metall der Autos, Motorräder und Flugzeuge.

Materialien besitzen Gernot Böhme zufolge in unserer modernen Gesellschaft einen gesellschaftlichen Charakter, insofern sie eine Atmosphäre ausstrahlen, die zu einer bestimmten Lebensform gehört. In modernen Theorien zur Ästhetik wird Atmosphäre zum Leitbegriff, um die moderne Sinneswahrnehmung beschreibbar zu machen; denn diese werde »in unserer technisch geprägten Zivilisation nur noch technisch« vermittelt. Mit dem Begriff des »leiblichen Spüren« versucht Böhme, sich diesem neuen Wahrnehmungsprozeß sprachlich anzunähern; handelt es sich hierbei doch um eine neue Art des Erlebens, das weder mit dem unmittelbar erlebten körperlichen Kontakt noch mit den klassischen fünf Sinnen zu tun habe.¹¹ Es ist ein Aufspüren ohne Anfassen, das heißt ohne die übliche körperliche Auseinandersetzung, in der Leib und Gegenstand aneinander geraten.

Ein »Führer für Automobilisten« aus dem Jahre 1903 geht in einem fiktiven Gespräche zwischen einem technisch-fortschrittlich gesinnten Arzt und seinem Gegenüber, einem älteren Gutsbesitzer, auf diese neue Form der Mensch-Dingbeziehung ein. Der ältere Herr argumentiert, daß das Autofahren zu körperlicher Passivität und zur Nervosität, dem Krankheitssymptom der Moderne führe. Dagegen wendet der Arzt ein, daß Autofahren ein gesundes Luftbaden ermögliche und daß es

nicht um Kraftaufwand gehe, sondern um, »ein Kraftbewußtsein und eine Überzeugung seines eigenen Wertes und seiner Überlegenheit.«¹² Das »Kraftbewußtsein« ist nicht zu verwechseln mit der physischen Stärke, sondern bezeichnet in diesem Fall das neue Verhältnis von Mensch und Maschine.

Auch der Pilot von Richthofen spricht in seinem Tagebuch von dem »Schneid«, den man haben muß. Immelmann nennt es deutlicher die Kaltblütigkeit, die der Fliegerkampf verlange.¹³ Beim Autofahren genieße er den Rausch der Geschwindigkeit und das Gefühl der Unabhängigkeit, das ihn erfasse.¹⁴

Zu ihren Flugmaschinen unterhalten sie ein ausgesprochen persönliches, ja intim-erotisches Verhältnis. Fast zärtlich spricht Immelmann von »seinem Vogel«. Mit dieser Zoomorphisierung der Technik geht der Versuch einher, den Menschen als Teil der technischen Apparatur zu begreifen. Nach den Begriffen der Techniksoziologie handelt es sich bei der Bedienung von Maschinen um ein »formalisiertes Handeln«, welches immer als Teil eines umfassenden sozialen Handelns zu verstehen ist.¹⁵

Vor diesem technischen Hintergrund haben die italienischen Futuristen ihren männlichen Maschinenmenschen, den Kentaur, imaginiert, der sich quasi erotisch seines Gefährtes bedient. Flugzeuge oder die Maschinen allgemein stehen als Ersatz für die Frau, die von den Männern verführt und beherrscht wird. Die aus dem technischen stammenden Begriffe wie Energie und Kraft sind daher oft nur Hüllwörter für männliche Sexualität und Macht.¹⁶

Kraftbewußtsein oder Kaltblütigkeit sind Fähigkeiten, die sich aus den Erfahrungen mit einer neuen Technik entwickeln, in der die unmittelbare menschliche Körperkraft im traditionellen Sinne entbehrlich geworden ist. Die gleichwohl geforderte Beherrschung der Maschinen appelliert stattdessen an den Verstand und an eine unter Kontrolle gebrachte Gefühls- und Empfindungswelt, die situativ richtig eingesetzt werden muß. Gleichzeitig verleiht der Umgang mit den Maschinen das Gefühl von Macht. Der zitierte »Autoführer« nennt es das Gefühl der Überlegenheit. Die Maschine wird zur Extension der menschlichen Kraft, in der nicht nur das primäre Werkzeug des Menschen, die Hand, eine reine Bedienungsfunktion erhält, sondern bei dem der ganze Körper zu einem bloßen Faktor eines komplexen Apparates wird.

Nicht zufällig wird in Ernst Jüngers Vorstellung von einer modernen Ästhetik der Begriff der Kälte ausschlaggebend. »Die Kälte als ästhetisches Phänomen bedeutet vor allem Unbeweglichkeit und Unabhängigkeit.«¹⁷ Als Voraussetzung für Macht verlangt sie den »unbeteiligten Blick, mit dem man von Rängen des Zirkus aus das Blut der Fechter verströmen sieht.«¹⁸ In der literarischen Interpretation wird dieser Blick mit der fotografischen Aufnahme verglichen. In ähnlicher Weise verlangt auch die Bedienung der Maschinen ein Auf-Abstand-Gehen, ein Unbeteiligtsein. Die Beschreibungen der Piloten zeigen eine vergleichbare Einstellung: Kalt, nüchtern und präzise wird der Gegner vom Flugzeug aus getötet und sein Tod registriert. Paul Virilio hat auf die enge Verknüpfung von Geschwindigkeit und Gewalt aufmerksam gemacht. Fliegen stellt ihm zufolge eine mediale Vision dar, die gleichzeitig sowohl Gleichgültigkeit als Engagement voraussetze.¹⁹ In diesem Punkt trifft sich Virilio mit Jünger und seiner Bemerkung über das Wesen der »Kälte«.

Zeitgenossen haben die Aggression dieser neuen Fortbewegungsmaschinen durchaus kritisch und ablehnend aufgenommen und mit Protest reagiert. Zeitungen

in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts berichten über tätliche Auseinandersetzungen zwischen Automobilisten und Fußgängern. Sie dokumentieren dabei auch die aggressive Rücksichtslosigkeit, die diese frühen Automobilisten im Gefühl ihrer technischen Überlegenheit an den Tag legten.²⁰

Zur gleichen Zeit wächst diesem neuen Bild eines kontrolliert aggressiven Körpers ein Krankheitsbild entgegen, das mit dem in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts in Mode kommenden Begriff Nervosität umschrieben wird. Der Technikhistoriker Joachim Radkau hält die Symptome dieser Krankheit für eine Konsequenz jener geforderten totalen Körperkontrolle durch den Willen.²¹

Der Umgang und die Erfahrung im Kontext dieser Technologien haben den menschlichen Körper, seine Gestik und seine Ausdrucksformen tiefgreifend verändert.

Dennoch bleibt der Mensch der unsichere, nicht kalkulierbare Faktor, der diese Formalisierung immer stört oder unterbricht. Damit korrespondiert die sogenannte sportliche Leistung, die nach neuen Rekorden sucht, Verbesserungen prüft und, mit sich selbst experimentierend, die Geschwindigkeiten steigert und die Maschinen selbst verbessert. Pierre de Coubertin, der Begründer der olympischen Spiele, hat den Sport als strukturell homolog zu sozialen Praktiken betrachtet.²² Aviatik- und Automobil-Sport bereichern die sportliche Praxen um die technische Variante und bringen dadurch eine neue Variante des »formalisierten Handelns« ins Spiel. Manche Sportsoziologen gehen noch einen Schritt weiter, wenn sie dem sportlichen Leistungszwang den Charakter einer rituellen Handlung zusprechen.²³

Hier entsteht der Raum, wo Praktikabilität und Funktionalität als magische Formeln für die Kleidungskultur beschworen werden und an dem konkrete Symbolisierungsprozesse einsetzen und sich entfalten können.

Der Körper verwandelt sich in diesem Prozeß in ein spielerisches Werkzeug, das selbst zur Metapher wird.²⁴

Cooler Materialien

Im Umfeld dieser neuen Mobilitäts-Technologien und ihrer aggressiven Aufladung menschlicher Kommunikation bildet sich allmählich ein andere Kleidungskultur aus. Es kommen zunehmend bestimmte Materialien und Materialkombination zum Einsatz, in der sich die Verhärtung der sozialen Verkehrsformen artikuliert.

Das wichtigste Kleidungsstück der ersten Flieger ist die Lederjacke. Immelman erwähnt sie ausdrücklich in einem Brief an seine Mutter: » Vielen Dank für alles. Die Lederjacke ist prächtig. Sie hat ihren ersten Flug am 26. Oktober gemacht.«²⁵

Obschon in diesem Fall ein rein privates Geschenk, gehörte die Lederjacke zur üblichen Ausstattung der deutschen Armee, aber nicht zu ihrer offiziellen Uniform. Ein mit Pelz gefütterter Overall wurde darüber gezogen, hinzu kam ein Beinschutz, ein Lederhelm und ein Paar Schutzbrillengläser sowie ein Halstuch und mit Pelz gefütterte Handschuhe.²⁶ Die Ausstattung der Flieger war auch in Frankreich und anderswo durchaus ähnlich, das heißt sie war vom technischen Zweck her bestimmt und besaß keinerlei nationalen Darstellungswert wie die traditionellen Uniformen.

Wie die Uniformhistoriker Mollow und Turner aufzeigen, bestand eine enge Verbindung zwischen den Fliegern und den Fahrern der Automobile und Motorrä-

der, den sogenannten Mechanikern. Unter ihnen suchte die Armeeführung ihre Piloten aus.²⁷ Dies bestätigt Jüngers Eindruck, daß die Flieger als Außenseiter galten, die sich über die traditionelle Armeeordnung hinwegsetzten. Ihre Kleidung, vor allem die schwarze Lederjacke, ist zugleich Schutzkleidung und Symbol, obgleich sie nur während des Fluges getragen wurde. Ihre Aura gewinnt sie im Aktionseinsatz und nicht in der Repräsentationssphäre. Die symbolische Aura der Lederjacke ist schon oft behandelt worden- sie reicht in die Arbeiterbewegung der zwanziger Jahre und in jüngerer Zeit in die jugendlichen Subkulturen hinein.²⁸ Hier bildet sie ein stilprägendes Kleidungsstück, das je nach Art der Nutzung eine neue Deutung erfährt und darin zugleich ein Demarkationselement zwischen Stilmilieus markiert. Ihre Herkunft ist eindeutig in dem Milieu der neuen Technik zu finden. Aber dies allein kann nicht ihre nachhaltige symbolische Aura erklären, die bis heute nichts von ihrer Ausstrahlung eingebüßt hat.

In dem Automobilführer aus dem Jahre 1903 wird explizit Leder als Material empfohlen: »Leder ist ein wasser- und winddichter Stoff, außerdem ist er ein guter Wärmeleiter. Leder schützt gegen Wind und Regen und gestattet einen mäßigen Wärmeaustausch von innen nach außen und umgekehrt. Leder ist vorzugsweise zu empfehlen als Unterzieh-Weste oder Joppe mit Ärmel, besonders abwaschbares schwarzes Leder. In einer Lederjoppe kann man nach Ablegen des schweren Mantels jede Hantierung am Wagen vornehmen.«²⁹

Leder ist jedoch nicht die einzige Empfehlung. Als weitere Bekleidungsmaterialien werden nahegelegt: Pelz, Loden, Seide (Halb-oder Rohseide) und Gummi.³⁰

Für die Verwendung von Stoffen tierischer Herkunft sprechen Funktionen wie Schutz, Wärme, Festigkeit, Beständigkeit. Mit dem Begriff der Praktikabilität und der Funktionalität sind die Bedingungen für das moderne Bekleidungsverhalten jedoch nicht ausgeschöpft. Nicht nur wird die Funktionalität selbst zum Zeichen und zur Norm, sondern die Gründe für die Verwendung scheinen durchaus vielschichtiger angelegt zu sein. Außerdem wäre stets ergänzend zu fragen, so wie Cornelius Castoriadis in seiner grundsätzlichen Kritik am Funktionsbegriff äußert, funktional in Bezug zu worauf? Auf den menschlichen Körper, auf die Maschine, auf beide zusammen?³¹

In seiner Eloge auf die Lederjacke hat Mike Farren aus der kenntnisreichen Perspektive des Insiders jene Qualitäten des Leders beschrieben, die seine Faszination ausmachen: »Schwarzes Leder (...) ist eine blanke, spiegelnde Oberfläche mit einer Neigung dazu, die natürlichen Körperformen zu betonen. Der taktile Reiz des Leders ist möglicherweise der seltsamste aller Aspekte. (...) Leder ist natürliche Haut, eine zweite Haut, die nach Belieben abgeworfen werden kann.«³² Leder behält selbst nach der Bearbeitung seine originalen Qualitäten wie Biegsamkeit, Härte, Festigkeit und Haltbarkeit. Es ist vor allem für den Kontakt mit Erde, Kälte und Feuchtigkeit geeignet.

Pelz, ein weiteres Material, ist nicht nur wärmend, sondern es kommt dem Tastsinn noch stärker entgegen. Seide, insbesondere die oben angeratene Rohseide, bietet durch ihre strukturierte Oberfläche ebenfalls gute Tastvalenzen an. Sie wurde insbesondere für die Unterbekleidung verwendet. Bei ihrem Flug von Dover nach Calais soll die Pilotin Harriet Quimby eine solche Unterbekleidung getragen haben.³³ Bei den Pelzen, die in der Mode vor allem als Mäntel Verwendung finden, ist die Pelzseite in der Regel außen, was im Grunde der eigentlichen Wärmefunktion

widerspricht. Denn nur der nach innen getragenen Pelz sichert den notwendigen Wärmehaushalt des Menschen. In dieser Weise war er bis in die Frühe Neuzeit in Gebrauch. Die am Funktionalen orientierte Pilotenkleidung hat mit ihren pelzgefütterten Overalls die originale Qualität dieses Materials wieder berücksichtigt.

Ähnliches läßt sich für Loden sagen, das in seiner Oberfläche eine Anmutung von kurzhaarigem Tierfell aufweist und meistens aus Wolle hergestellt wird.

In ihrer Untersuchung über den Fetisch hat Valerie Steele die verschiedenen symbolischen Konnotationen und die unterschiedlichen Fetischbesetzung von Stoffen herausgearbeitet. Offenbar steigt in der Moderne das Bedürfnis nach einer bestimmten Stofflichkeit; sie dient dem Bedürfnis nach einem Kontakt, der sich haptisch und taktile äußern möchte.³⁴ Stoffe fungieren als Ersatz für die Haut. Pelz und Leder, wie aus der psychoanalytischen Praxis berichtet wird, werden zu Stellvertretern für Frauenhaut.³⁵ Sie verwandeln sich zunehmend in ein Substitut für das Tasten, das körperliche Fühlen und damit in ein Medium der Kommunikation.

Leder und Gummi gehören zu jenen modernen Materialien, deren Herstellung zu Beginn des 20. Jahrhunderts in eine wichtige Phase industrieller Großproduktion überführt wurde. 1907 kam es in Deutschland zur Gründung eines »Verbandes deutscher Lederhersteller«, ein Beweis für den steigenden Bedarf nach Lederwaren und Lederausstattung. Als sich während des Krieges ein fühlbarer Mangel an Gummimaterial bemerkbar machte, wurde die Gummiproduktion vom Kriegsministerium organisiert.³⁶

Im Feld des Kleiderfetischismus bemerkt Valerie Steele, daß an Stelle der im 19. und um die Jahrhundertwende beliebten »femininen« Materialien wie Pelz und Satin im späten 20. Jahrhundert »maskuline Materialien wie Leder und Gummi« favorisiert werden.³⁷

Diese Tendenz signalisiert offenbar ein Wechsel hin zu neuen Einsatzfeldern, Bedeutungen und Repräsentationsformen von textilen Materialien. Traditionell standen Textilien wegen ihrer weichen, ephemeren und fließenden stofflichen Qualitäten im Gegensatz zur Härte, Festigkeit und Beständigkeit anderer, kulturell höher bewerteten Materialien wie Stein und Metall. Sie rangierten in der Hierarchie der Materialien in der Kunst an unterster Stelle. Erst die Surrealisten haben zu Anfang des 20. Jahrhundert die Vergänglichkeit textiler Materialien zum Ausgangspunkt ihrer künstlerischen Konzepte gemacht. Den umgekehrten Weg haben zur gleichen Zeit italienische Futuristen eingeschlagen: Gewagte Materialkombination wie Zelluloidfilm und Plastik bei Krawatten, die Einfügung von elektrischer Beleuchtung (Giacomo Balla) und die Kreation von Metallhemden (Victor Aldo de Sanctis) überführen die Kleidung in den Diskurs der modernen Technologien, indem sie stofflich und gestalterisch der harten technischen Umgebung anpaßt wird.³⁸ Die alltägliche Frauenmode der zwanziger Jahre rezipiert die Technik-Impulse, in dem sie diese in eine Ästhetik des Glanzes transformiert, die in Gestalt von »schimmernden Glanzseiden und Chiffonstoffen, goldenen und silbernen Lamés sowie Metallspitzen« die neue Sinnlichkeit übersetzen. Die technische Herstellung der Kunstseide gelingt nicht zufällig in diesen Zeitraum.³⁹

Die Hinwendung zu den »harten« Textilien in der Bekleidung signalisiert daher eine andere Tendenz. Sie begründet sich auf der einen Seite durch ihre funktionalen Va-

lenzen wie Schutz, Festigkeit usw. Auf der Seite jedoch macht sie eine Anpassung an die metallisch-harte Umgebung möglich und dies nicht nur im optischen Sinne: Der Körper selbst wird durch diese Bekleidung hart und fest gemacht. Mike Farren vergleicht die Lederjacke mit der Eisenrüstung der Ritter und fügt hinzu: »Sowohl der Lederpanzer als auch der Plattenpanzer geht über die Schau­stellung einer Identität hinaus.«⁴⁰ Dem Harten und Unbeweglichen wird in der modernen, technisch geprägten Welt Priorität eingeräumt. Die orthopädische Theorie beispielsweise versteht den Körper als eine Bewegungs­maschine mit dem anatomischen Knochen­gerüst als Zentrum. Die Haut ist Oberfläche, Grenze und bildet zugleich das größte Sinnesorgan des Körpers. Die moderne Psychologie spricht vom Haut-Ich, um diese fundamentale kulturpsychologische Bedeutung und Wirkung der Haut auszudrücken. Sie betont die Nichttrennbarkeit von kulturellen und biologischen Prozessen, gerade was die sensorische Dimension bei der Ich-Bildung anbetrifft.⁴¹ Auf die veränderte Sicht und Behandlung der Haut in medizinischer und literarischer Sicht seit Ende des 18. Jahrhunderts hat Claudia Benthien hingewiesen: Die einst porös gedachte, potentiell durchlässige Oberfläche Haut wird als eine fest umspannende Membran imaginiert, welche die Grenzen zwischen dem Inneren (des Körpers) und dem Äußerem klar markiert.⁴² Analog zu diesen medizinischen Auffassungen über die Haut als möglichem Krankheitsträger entstehen Kleidungs­theorien wie die von Gustav Jäger, der in der korrekt regulierten Luftzirkulation zwischen textiler Gewandung und Haut die Voraussetzung für eine gesunde Kleidungskultur ansiedelte. Denn den Eigenschaften bestimmter Stoffe wie Leder, Gummi, Wolle, Loden, Pelz, Seide wird nicht nur ein besonderer Stellenwert beigemessen, sondern sie rücken auch jene spezifischen sensorischen Qualitäten in den Vordergrund, die an den Tastsinn appellieren. Die visuelle Wahrnehmung tritt dagegen zurück. Materialien wie die von Jäger favorisierte Wolle werden als stoffliches Element begriffen, das zwischen der natürlichen Funktion der Haut und der kulturell-biologischen Außenwelt vermittelt. Dieser Austausch sorgt für das entsprechende Wohlbefinden, das von Jäger durchaus als nicht nur physisches, sondern in gleichem Maße als seelisches Wohlbefinden aufgefaßt wird.⁴³

Auf die Trennungsfunktion der Textilien zwischen Innen- und Außenraum geht Georg Semper in seiner Begründungstheorie von Architektur ein. Sein Beispiel der Decke lädt zu einem vorsichtigen Vergleich mit der Haut ein. Sie ist abgeschlossen, geschützt, sie umfaßt, umhüllt und bedeckt. Sie kann sich nur als Fläche manifestieren.⁴⁴ Sempers Ideen sind hier insofern von Relevanz, als sie prinzipielle Überlegungen zu einer modernen Ästhetik von Formen und Stoffen liefern, in denen die Textilien zum ersten Mal eine kultur­anthropologische Grundposition behaupten.

Auf den ersten Blick scheint die Kleidung die archaische Funktion einer Hülle zurückzuerhalten. Tatsächlich wird jedoch die »Nützlichkeit« der Materialien neu definiert und rationalisiert: nämlich als eine Schutzhaut gegenüber der technischen Außenwelt oder besser noch als eine Behausung des Körpers.

Der Begriff der Maskerade – er wird auch von Ernst Jünger im Zusammenhang mit der Gasmaske verwendet – erhält so einen technischen und damit neuen Sinn. Er leitet sich aus einem primär technologischen Konzept ab, das den Körper weniger der Umklammerung durch Blicke und Griffe zu entziehen, als vielmehr für eine Auseinandersetzung mit der materiell-kulturellen Umwelt zu wappnen sucht.

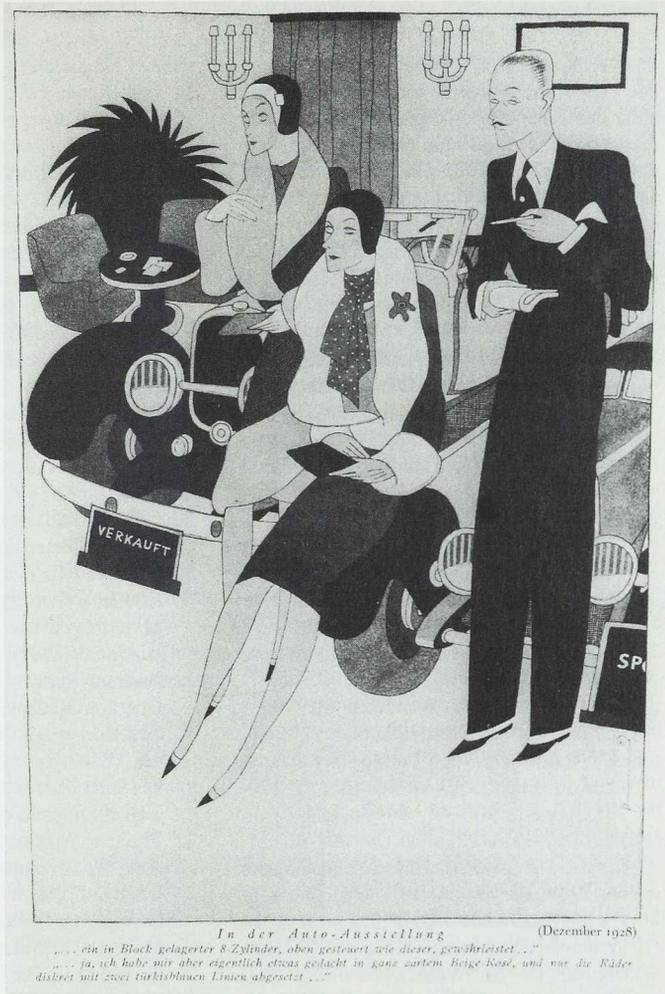
Ein Bruch mit der herkömmlichen Kleidungsästhetik scheint daher unausweichlich. Als ausgesprochen unansehnlich wird beispielsweise die Kleidungsausstattung der frühen Automobilisten von Zeitgenossen beurteilt: »Häßlich« seien die Brillen und Gesichtsmasken, häßlich auch die formlosen Mäntel, »welche die Körperformen nicht zur Geltung kommen lassen«, so das Urteil und schließlich die Frage: Ist Häßlichkeit zwangsläufig mit dem Automobilsport verbunden?⁴⁵ Die mit Schutzbrille und Lederkostümen angekleideten Automobilisten verursachten sogar Angst und Schrecken bei den Fußgängern, so berichtet eine Automobilzeitschrift im Jahre 1903.⁴⁶

Die aktuellen Tendenzen in der Produktion der »Techno-Textiles« zielen in die oben beschriebene Richtung. Kleidung wird zunehmend zu einem interaktiven Umweltsensemble gestaltet: In die Kleidung integrierte Computer, Telefone (Media Laboratory at the Massachusetts Institute of Technology), die Erfindung eines Mantels, der den Träger, die Trägerin der Beobachtung durch Videokameras entzieht, thermoplastische Kostüme für eine neue Tanzchoreographie (Maria Blaisse, »Rubber Arms«) demonstrieren Ansätze für die Ausbildung einer neuen Kleidungskultur.⁴⁷ Darin signalisiert und artikuliert sich ein radikaler Bruch mit den Traditionen westlicher Kleidungskultur: Die Schnitttechnik, die bisherige Grundlage für die Modellierung von körpernaher Bekleidung und damit für die gestalterische Definition der Geschlechterdifferenz wird aufgegeben zugunsten einer Repräsentationsform, in der die Technologie die Basis liefert und der Körper nur eine symbolische Referenzebene einnimmt.

Wird Geschlechterdifferenz daher in Zukunft überhaupt noch über Kleidung definierbar?

Cooler Geschlecht

Der Kontext der frühen coolen Materialien war hauptsächlich männlich konnotiert, da Technik und technische Milieus vorzugsweise zu den männlich dominierten Bereichen zählen, in denen sich typisch »maskuline« Eigenschaften bewähren wie Tapferkeit, Mut, Kaltblütigkeit.⁴⁸ Wengleich die zu Beginn des 20. Jahrhunderts relativ erfolgreiche Beteiligung der Frauen im Fliegersport dies zu widerlegen scheint⁴⁹, hat die Vereinnahmung des Flugsports für militärische Zwecke während des Ersten Weltkrieges zu einem gänzlichen Ausschluß der Frauen geführt.⁵⁰ Anders erscheinen die Verhältnisse auf den ersten Blick beim Automobil. Zahlreiche Plakate für das Automobil werben geradezu mit der Präsenz der Frauen.⁵¹ Modejournale wie *Die Dame* gehen auf spezielle Kleidungsbedürfnisse weiblicher Automobilisten ein. Daraus zu folgern, daß sich eine schleichende Emanzipation anbahnt, wie es Peter Borscheid⁵² annimmt, zielt an der Komplexität der Geschlechterkonfiguration vorbei, die nach wie vor ausgeprägt asymmetrisch angelegt ist. Die bildliche Verknüpfung der Frau mit dem Automobil erzeugt vielmehr, so Elizabeth Wilson, eine spezifische Ikonographie der Moderne mit dem weiblichen Kentaur als Leitmotiv.⁵³ Die Werbebilder zeigen eine den technischen Formen des Automobils angepaßte Silhouette der Frauenkörper, unterstützt durch die geometrisierenden Modeformen der zwanziger Jahre. (Abb. 2) Dennoch sind die Frauen nicht passive Rezipienten, denn



2 Werbeanzeige
für eine Automobili-
schau, Die Dame,
Dez. 1928. Aus:
Christian Ferber
(Hg): Die Dame.
Berlin 1980.

die Mode subsumiert die Technologien nicht nur unter rein ästhetischen Kategorien, sondern verarbeitet die technologischen Impulse auf spielerische und experimentelle Weise, um sie unmerklich und schleichend in die alltägliche Wahrnehmung und in die alltäglichen Praktiken zu integrieren. Darüber hinaus scheint die Präsenz der Frauen dazu beizutragen, die Furcht vor den neuen Technologien zu mildern.

Die Verhaltenslehren für die coolen Materialien gelten daher zuerst und zunächst dem männlichen Körper.

Je stärker und ausschließlicher die Technologien zukünftig jedoch den Impulsgeber für die kulturellen Körper- und Kleidungstechniken stellen werden, um so mehr verschieben sich zumindest die herkömmlichen Genderkonfigurationen und Repräsentationen. Der Körper als Basis für die Artikulation der Geschlechterdifferenz in der Bekleidung wird vermutlich langfristig verzichtbar werden.

Anmerkungen

Dieser Aufsatz wurde in veränderter Fassung unter dem Titel *Cold, Coldness, Coolness. Remarks on the Relationship of Dress, Body and Technology in Fashion Theory*, March 2000 veröffentlicht.

- 1 Klaus Janke/Stefan Niehues: Die Jugend der 90er Jahre. München 1996, S. 66.
- 2 Ulf Poschard: Anpassen. Hamburg 1998, S. 444
- 3 Kaspar Maase: Bravo Amerika. Erkundungen zur Jugendkultur in der Bundesrepublik in den 50er Jahren. Hamburg 1992, S. 118.
- 4 Hannes Coerber: Coolness – Weder zukend noch sich duckend«. In: B.-J. Warneken (Hg.): Der aufrechte Gang. Zur Symbolik einer Körperhaltung. Tübingen 1990, S. 109-118, hier S. 110.
- 5 Peter Stearne: American Cool: Constructing a Twentieth-Century Emotional Style. New York, London 1994, S. 1.
- 6 Jennifer Craik: The Face of Fashion. London, New York 1994, S. 9.
- 7 Ernst Jünger: Das Wäldchen 125. Eine Chronik aus den Grabenkämpfen 1918, zit. nach Rainer Gruenter: Formen des Dandytums, in: Euphorion, 46. Bd. 1952, S. 170-202, hier S. 184.
- 8 Manfred von Richthofen: Der rote Kampfflieger. Die persönlichen Aufzeichnungen des Roten Barons, mit dem »Reglement für Kampfflieger« und vierzig historischen Abbildungen. Einführung von NATO-Generalsekretär Dr. M. Wörner. Hamburg 1990 (Der rote Kampfflieger. 1917), S. 87 ebenso S. 76.
- 9 Paul Virilio: Der negative Horizont. München 1989, S. 102.
- 10 Andrew Mollo/Pierre Turner: Armee-Uniformen des 1. Weltkrieges. Aus dem Englischen übers. v. Hans H. Werner, München 1978, S. 10-11.
- 11 Gernot Böhme: Atmosphäre. Essays zur neuen Ästhetik. Frankfurt/M 1995, S. 54 u. S. 62.
- 12 Max R. Zechlin: Der Automobil-Sport. Leipzig 1903, S. 18.
- 13 Richthofen (wie Anm. 8), S. 82. Max Immelmann: Der Adler von Lille. 1934 (hrsg. von seinem Bruder), S. 108.
- 14 Immelmann (wie Anm. 13), S. 25.
- 15 Bernward Joerges: Gerätetechnik und Alltagshandeln. In: Ders. (Hg.): Technik im Alltag. Frankfurt/M. 1988, S. 20-51 u. S. 30-31.
- 16 Joachim Radkau: Die wilhelminische Ära als nervöses Zeitalter, oder: Die Nerven zwischen Tempo- und Körpergeschichte. In: Geschichte und Gesellschaft, 20. Jg. 1994, S. 211-241, hier S. 234.
- 17 Gruenter (wie Anm.7), S. 175.
- 18 Ebenda. S. 176.
- 19 Paul Virilio: Der negative Horizont. zit. nach Birgit Wagner: Technik und Literatur im Zeitalter der Avantgarden. München 1996, S. 92.
- 20 Joachim Radkau: »Ausschreitungen gegen Automobilisten haben überhand genommen. Aus der Zeit des wilden Automobilismus in Ostwestfalen-Lippe. In: Lippische Mitteilungen aus Geschichte und Landeskunde 56 (1987), S. 9-26.
- 21 Joachim Radkau (wie Anm. 16), S. 238. Obschon Radkau kein ursächliches Band zwischen neuen Techniken (vor allem die der Fortbewegung) und der Nervosität sehen kann, hält er eine Zusammenwirken für realistisch, siehe S. 234.
- 22 Thomas Alkemeyer: Die Wiederbegründung der Olympischen Spiele als Fest einer Bürgerreligion, in: Gunter Gebauer (Hg.): Olympische Spiele – die andere Utopie der Moderne. Frankfurt/M. 1996, S. 65-100.
- 23 Ronald Lutz: Die Helden sind unter uns. In: Eugen König/Ronald Lutz (Hg.): Bewegungskulturen. Ansätze zu einer kritischen Anthropologie des Körpers.(= Studien zur Historischen Anthropologie und zur Philosophie des Sports, Bd. 3), St. Augustin 1995, S. 151-168, hier S. 152.
- 24 So Paul Willis in seiner schon klassischen Studie über die Rocker. Auch er betont, wie eng sie mit ihren Motorrädern und ihrer Kluft verwachsen sind, was zu einer neuen Gestensprache hinleitet: Roh, schnell, abrupt, ausgestattet mit einem neuen Rhythmus. Paul Willis: Profane Culture. Rocker, Hippies: Subversive Stile der Jugendkultur. Aus dem Englischen von Sybille Koch-Grünberg, Frankfurt/M. 1981, S. 130.

- 25 Immelmann (wie Anm. 13), S. 124.
- 26 Mollo/Turner (wie Anm. 10), S. 212; vgl. dazu die französischen Piloten, die ähnlich gekleidet waren., S. 123.
- 27 Ebenda, S. 12.
- 28 Vgl. zu den verschiedenen symbolischen Konnotationen in ihren jeweiligen historisch-sozialen Kontexten: Nicola Lepp: Ledermythen, in: *Österreichische Zeitschrift f. Volkskunde* 1993. Vgl. für einen Insider-Look: Mike Farren: The black leather jaket (deutsch: Der Kult der schwarzen Lederjacke, München 1986), 1985.
- 29 Zechlin (wie Anm. 12), S. 151.
- 30 Ebenda, S. 157-158.
- 31 Cornelius Castoriadis: Gesellschaft als imaginäre Institution. Frankfurt/M. 1990, S. 233.
- 32 Farren (wie Anm. 28), S. 109.
- 33 Karla Jay: No Bumps. No Excesses. In: Shari Benstock/Suzanne Ferris (ed.): *On Fashion*. New Brunswick 1994, S. 76-94.
- 34 Valerie Steele: Fetisch. Mode, Sex und Macht. Aus dem Amerikanischen von WB Fischer, Berlin 1996, S. 147-166.
- 35 Beispiel eines Lederfetischisten in Ernst Boesch: *Das Magische und das Schöne*. Stuttgart 1983, S. 66.
- 36 Wolfgang Fleischer: Krieg und Gummi. In: Ulrich Giersch/Ulrich Kubisch (Hg.): *Gummi, die elastische Faszination*. Berlin 1995, S. 144-151, hier S. 145.
- 37 Steele (wie Anm. 34), S. 149.
- 38 Giovanni Lista: Die futuristische Mode. In: Gisela Framke (Hg.) *Künstler ziehen an. Avantgarde-Mode in Europa 1910-1939*. Ausstellungskatalog. Dortmund 1998, S. 28-47.
- 39 Andrea Steiner: *Kunstseidene Welten. Die Erfahrung textiler Materialität im Kontext der 20er und 50er Jahre*. Magisterarbeit (unveröff.), Dortmund 2000, S. 60 u. 61.
- 40 Farren (wie Anm. 28), S. 26
- 41 Didier Anzieu: *Das Haut-Ich*. Frankfurt/M. 1991, S. 14.
- 42 Claudia Benthien: *Haut. Literaturgeschichte – Körperbilder – Grenzdiskurse*. Reinbek bei Hamburg 1999, S. 73.
- 43 Gustav Jäger – ein Fallbeispiel. In: Christel Köhle-Hezinger/Gabriele Mentges (Hg.): *Der neuen Welt ein neuer Rock. Studien zu Kleidung, Körper und Mode an Beispielen aus Württemberg*. Stuttgart 1993, S. 131-194.
- 44 Georg Semper: *Der Stil in den technischen und tektonischen Künsten oder praktische Ästhetik*. 1. Textile Kunst. (Kunstwissenschaftliche Studientexte, Vol. III/1) hrsg. von F. Piel, Mittenwald 1977, S. 28-75.
- 45 Zechlin (wie Anm. 12), S. 157-158
- 46 *Zeitschrift des Mitteleuropäischen Motorwagenvereins*, 1903, S. 511.
- 47 Sarah E. Braddock/Marie O'Mahony: *Techno-Textiles. Revolutionary Fabrics for Fashion and Design*. New York 1999, S. 23.
- 48 Barbara Orland: *Geschlecht als Kategorie in der Technikhistoriographie*. In: Christoph Meinel/Monika Renneberg (Hg.): *Geschlechterverhältnisse in Medizin, Naturwissenschaft und Technik*. Bassum, Stuttgart 1996, S. 30-42, hier S. 31.
- 49 Gertrud Pfister: *Fliegen – Ihr Leben. Die ersten Pilotinnen*. Berlin 1989.
- 50 Erst im zweiten Weltkrieg nahmen vor allem amerikanische, sowjetische und englische Kampfpilotinnen an Einsatzflügen teil. Die dänische Künstlerin Simone Aaberg Kærn (geb. 1969) hat sich in ihrem Projekt »Sisters in the Sky« 1997-98 mit dem Thema beschäftigt. Vgl. *Something is rotten in the state of Denmark*, Katalog Museum Fridericianum Kassel 1998, S. 24-27.
- 51 Vgl. allgemein dazu: Gilles Néret/Hervé Pouain: *Bilder einer Leidenschaft. Autos, Frauen, schöne Künste*. Aus dem Französischen, Stuttgart 1991.
- 52 Peter Borscheid: *Autowerbung in Deutschland 1886-1945*. In: Hans Pohl (Hg.): *Traditionspflege in der Automobilindustrie*. Stuttgart 1991, S. 60-103, hier S. 73.
- 53 Elizabeth Wilson: *These Components of the Spectacle: Fashion and Postmodernism*. In: Roy Boyne/Ali Rattansi (ed.): *Postmodernism and Society*, 1990, S. 209-236, hier S. 212.