

Jürgen Kocka

Stadtgeschichte, Mobilität und Schichtung

Stephan Thernstrom / Richard Sennett (Hrsg.), *Nineteenth-Century Cities. Essays in the New Urban History*, Yale University Press, New Haven / London 1969, 430 S., Ln., \$ 22.50; kart., \$ 5.95.

Tamara K. Hareven (Hrsg.), *Anonymous Americans. Explorations in Nineteenth-Century Social History*, Prentice-Hall, Inc., Englewood Cliffs, N. J., 1971, XXII, 314 S., Pb., \$ 6.95.

Howard P. Chudacoff, *Mobile Americans. Residential and Social Mobility in Omaha, 1880–1920* (= *The Urban Life in America Series*), Oxford University Press, New York 1972, XI, 195 S., Ln., \$ 8.95.

Peter R. Knights, *The Plain People of Boston, 1830–1860: A Study in City Growth* (= *The Urban Life in America Series*), Oxford University Press, New York 1971, XX, 204 S., kart., \$ 3.00.

Stephan Thernstrom, *The Other Bostonians. Poverty and Progress in the American Metropolis, 1880–1970* (= *Harvard Studies in Urban History*), Harvard University Press, Cambridge, Mass., 1973 (2. Aufl. 1976), XVIII, 348 S., Ln., \$ 15.00.

Howard M. Gitelman, *Workingmen of Waltham. Mobility in American Urban Industrial Development, 1850–1890*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore/London 1974, XVI, 192 S., HLn., \$ 12.75.

Michael B. Katz, *The People of Hamilton, Canada West. Family and Class in a Mid-Nineteenth-Century City* (= *Harvard Studies in Urban History*), Harvard University Press, Cambridge, Mass. / London 1975, XVI, 381 S., Ln., £ 13.10.

I.

Die hier vorzustellenden Titel sind typisch für die Eigenart, die Stärken und Schwächen, aber auch für die Entwicklungsmöglichkeiten eines bestimmten Typs nordamerikanischer sozialgeschichtlicher Untersuchungen, der sich – mit Vorläufern – seit den späten 60er Jahren entwickelt hat. Er ist häufig als »New Social History« oder akkurater als »New Urban History« bezeichnet worden¹. *Stephan Thernstrom* kann als ihr bekanntester Exponent, das hier u. a. anzuzeigende Buch von *Michael Katz* als ihr bisher bestes Produkt gelten.

Die hier vorzustellenden Publikationen haben vieles gemeinsam: Jede von ihnen beschränkt sich auf die Untersuchung einer Stadt während einer vergleichsweise kurzen Zeitspanne (meist wenige Jahrzehnte). Gleichwohl sind es keine thematisch umfassenden modernen

¹ Vgl. *J. Modell*, Die »Neue Sozialgeschichte« in Amerika, in: *Geschichte und Gesellschaft I*, 1975, S. 155–170; *R. Gallman*, Some Notes on the New Social History, in: *Journal of Economic History XXXVII*, 1977, S. 3–12.

Stadtgeschichten, sondern die untersuchte Stadt ist vielmehr die Arena, in der bestimmte soziale Prozesse und Strukturen, vor allem die verschiedenen Arten individueller Mobilität, zunehmend aber auch andere Aspekte und Dimensionen sozialer Ungleichheit, studiert werden. Dies geschieht primär auf der Basis von standardisierbaren und quantifizierbaren Daten über Massen von Einzelpersonen. Diese Daten werden aus Quellenbeständen systematisch erhoben, die bis in die 1960er Jahre nur ganz selten benutzt wurden: vor allem aus dem Rohmaterial der Bundesstatistik, die in den USA alle zehn Jahre ausführliche Personen- und Berufszählungen durchführte und bis 1880 voll einsehbar ist; der Bestand von 1890 scheint weitgehend einem Brand zum Opfer gefallen zu sein, die Quellen für 1900 wurden aus gesetzlich festgelegten Geheimhaltungsgründen erst sehr selektiv zugänglich gemacht, die Bestände der Jahrzehnte ab 1910 sind noch verschlossen. Ergänzend werden Adreßbücher, Heiratsregister, Steuerlisten und ähnliche Quellen herangezogen. Die Aufnahme, Ordnung und Auswertung der Quellen geschehen primär mit Hilfe von EDV und immer vollkommeneren statistischen Techniken. Diese sind selbst Gegenstand einer ausführlichen Expertendiskussion, die vor allem im »Historical Methods Newsletter« (1967 ff.) geführt wird, und sie haben die Praktiker dieser »Neuen Sozialgeschichte« dazu veranlaßt, ihre Begriffe relativ explizit zu machen und scharf zu definieren, großes Gewicht auf Präzision zu legen sowie Testverfahren und auch Darstellungsformen (Tabellen) aus den systematisch-empirischen Sozialwissenschaften zu übernehmen. Die quantitativ-statistische Ausrichtung dieser Studien beeinflusst auch oft ihre Gliederung und entscheidet mit darüber, was als weniger wissenschaftlich oder als nicht machbar weggelassen wird. Diese gemäßigt »szientifische« Ausrichtung verbindet sich in allen hier vorzustellenden Studien mit einem letztlich auch politischen Interesse an der Geschichte des »kleinen Mannes« (weniger: der »kleinen Frau«), der lange historisch vernachlässigten, weil wenig traditionelle Quellen hinterlassenden Massen. Als »history from the bottom up« verstehen sie sich. Sehr deutlich wird das in *Tamara Harevens* Vorwort zu der Aufsatzsammlung »Anonymous Americans«, die nicht nur Studien der hier besprochenen Art, sondern auch spannende Aufsätze über Kindheit in Neu-England 1800–1840, über die Lieder und das Bewußtsein von Negersklaven, über das amerikanische Irrenhaus im 19. Jahrhundert und andere Themen enthält.

Nach *Thernstroms* bahnbrechender Pionierstudie über die neuenglische Kleinstadt Newburyport von 1964 (»Poverty and Progress. Social Mobility in a Nineteenth Century City«) dauerte es einige Jahre, bis die Fragestellungen, Techniken und Quellenpräferenzen dieser Studie Nachfolger fanden. Diese stellten sich in einem 1969 erschienenen, von *Thernstrom* und *Sennett* herausgegebenen Sammelband vor². Die Studien von *Chudacoff* und *Knights* sowie *Thernstroms* zweites Buch über Boston setzten diese so entstandene Tradition fort.

Chudacoff studierte eine schnell wachsende Handels-, Gewerbe- und Verwaltungsstadt westlich des Mississippi: Omaha (Nebraska) mit 1880 30 000 und 1920 200 000 Einwohnern. Er konzentrierte sich auf das Muster, die Ursachen und die Bedeutung des Wohnungswechsels innerhalb der Stadt. Er wählte zwei Querschnitte von 1000 und 770 männlichen Einwohnern aus dem Rohmaterial der Bundesstatistik von 1880 und aus einem Schulbezirkzensus von 1900 und verfolgte die identifizierten Individuen mit Hilfe von Adreßbüchern durch die jeweils folgenden 20 Jahre. Er fragte, ob und wie sie ihre Wohnung

² In *Thernstrom / Sennett* (Hrsg.), *Nineteenth-Century Cities*; vgl. insbesondere die Beiträge von *C. Griffen* über Poughkeepsie, N. Y., 1850–1880; *St. Blumin* über Philadelphia vor dem Bürgerkrieg; *M. B. Katz* über Hamilton, Ontario 1850–1860; *P. Knights* über Boston 1830–1860 (z. T. zus. mit *L. F. Schnore*) und *St. Thernstrom* über Boston 1890–1940. – Diese Arbeiten bauen auf einigen anderen Traditionen und Vorläufern auf, zu denen vor allem eine relativ weit entwickelte, wenn auch weniger quantitativ zugespitzte und breitere Stadtgeschichtsschreibung gehört (*M. Curti*, *O. Handlin*, *E. E. Lampard* und *S. B. Warner*); dazu vor allem der in Anm. 1 genannte Aufsatz von *Modell*, a. a. O., S. 155–160.

und ihren Berufsstatus wechselten. Er fand bemerkenswert hohe Fluidität sowohl innerhalb der Stadt wie über die Stadtgrenzen hinweg. Nach 5 Jahren hatten fast die Hälfte, nach zwei Jahrzehnten mehr als zwei Drittel derer, die 1880 bzw. 1900 in Omaha wohnten, die Stadt verlassen. Von denen, die 20 Jahre lang in Omaha wohnen blieben, behielten nur 3 % ihre Wohnung bei; zwei Drittel von ihnen zogen in diesem Zeitraum mindestens zweimal um. Für die zwei Perioden 1880–1900 und 1900–1920 fand Chudacoff bemerkenswert ähnliche Zahlen, obwohl sich die Situation der Stadt, insbesondere auch ihre Ökonomie, in diesen vier Jahrzehnten stark veränderte. Chudacoff verglich Leute verschiedenen Alters und Familienstands, verschiedenen Berufs und verschiedener ethnischer Zugehörigkeit; er verglich verschiedene Stadtteile, aber er verglich nicht – mangels Daten – verschiedene Einkommens- und Vermögenskategorien. Es ergab sich, daß alle diese Leute fast in gleichem Ausmaß wanderten, keineswegs nur die aus unteren Berufsgruppen. Jedoch waren die Angehörigen schlechter gestellter Berufe (vor allem Handarbeiter) und die Aufsteiger ein wenig mobiler als die Angehörigen besser gestellter Berufe (vor allem leitende Angestellte und freie Berufe) und als diejenigen, die ihren Berufsstatus beibehielten oder abstiegen. Die innerstädtischen Wandlungen folgten in der Mehrzahl bestimmten Mustern: in die Vorstädte aus der Innenstadt, die durch neu zuziehende Personen wieder gefüllt wurde oder auch an Bevölkerungsdichte verlor. Ausgenommen die schwarze Bevölkerungsgruppe, gab es nur wenig Wohnsegregation zwischen den ethnischen Gruppen. Chudacoff schließt, daß die meisten Umzüge Konsequenzen rationaler Entschlüsse bei der Suche nach angemessenen Wohnungen waren und häufig auch dann stattfanden, wenn keine beruflichen Auf- oder Abstiege damit verbunden waren. Er folgert, daß diese hohe Mobilität kein Ausdruck oder Faktor besonderer sozialer Unstabilität war, sondern als »normal« zu betrachten ist. Andere Studien haben inzwischen ähnlich hohe Mobilitätsraten für andere Städte gefunden. Es bleibt aber noch zu erforschen, ob nicht – was Motive und soziale Folgen von Umzügen angeht – zwischen Wohnungswechsel als Ausdruck »normalen« Erfolgs- und Lebenszyklus' einerseits und Wohnungswechsel als Folge proletarischer Unsicherheit, Unstetigkeit und Erfolglosigkeit andererseits schärfer unterschieden werden muß, was mit den von Chudacoff benutzten Quellen nicht möglich war.

Peter Knights untersuchte die Handels-, Industrie- und Hauptstadt Boston von 1830–1860. Boston war damals die viert- bzw. fünftgrößte Stadt der USA mit 61 000 (1830) bzw. 178 000 (1860) Einwohnern. Der Autor konzentrierte sich ebenfalls auf Wohnungs- und Wohnortwechsel, betonte aber stärker als Chudacoff die Zuwanderung in die Stadt und die Abwanderung aus der Stadt. Er bezog Veränderungen in der Vermögensverteilung mit ein, weil seine hauptsächliche Quelle, das Zensusrohmaterial 1830, 1840, 1850 und 1860, entsprechende Angaben enthielt. Viermal 385 Haushaltsvorstände wurden aus diesen Quellen ausgewählt. Knights versuchte, diese Individuen in möglichst vielen Quellen der jeweils folgenden Jahrzehnte (einschließlich Adreßbüchern, Steuerlisten, Meldeamtlisten und Beisetzungslisten) wiederzufinden, um so ihre geographische Mobilität (in der Stadt und über die Stadtgrenzen hinweg), Veränderungen ihrer Berufsposition und Veränderungen ihrer Vermögenslage zu erfassen. Im Unterschied zu allen anderen Studien dieser Art hat Knights in mühsamer Kleinarbeit versucht, auch jenem so großen Teil der Bevölkerung nachzugehen, der Boston im Untersuchungszeitraum verließ. Er arbeitete sich durch Zensusmaterial und lokale Statistiken von 150–200 anderen Städten des Staates Massachusetts durch und identifizierte auf diese Weise ca. ein Drittel der Auswanderer nach dem Zeitpunkt ihres Wegzugs; wahrscheinlich fand er auf diese Weise die beruflich und ökonomisch eher erfolgreichen Abwanderer, von denen viele weiterhin mit Boston in engem Kontakt waren, u. a. durch Pendeln. Unter den zwei Dritteln, die er aus den Augen verlor, dürften die weniger Erfolgreichen stärker vertreten gewesen sein. Dieser schwer abschätzbare »bias« reduziert die Nützlichkeit der so mühsam erarbeiteten Informationen über die Abwanderer ganz ungemein.

Knights fand, daß nur ca. 40–50 % der Bostoner Einwohner nach zehn Jahren noch in Boston wohnten, die Mehrzahl aber abgewandert war. Doch die Zu- und Abwanderung war noch viel intensiver, als diese Zahl erkennen läßt, denn diejenigen, die innerhalb der Dekade kamen *und* gingen, werden ja in jener Zahl nicht erfaßt. Knights fand heraus, daß die Zahl derer, die in einem Jahr aus der Stadt verschwanden, zusammen mit der Zahl jener, die im selben Jahr in der Stadt neu auftauchten (einschließlich Geburten und Todesfälle), um 1850 ungefähr so groß war wie die Gesamtzahl der Einwohner an einem beliebigen Tag desselben Jahres. Von den Haushalten, die blieben, zogen etwa 30 % pro Jahr innerhalb der Stadt um. Das sind Zu- und Abwanderungsraten, die eher oberhalb als unterhalb der Werte liegen, die man für die USA der Gegenwart errechnet hat. Die im Land Geborenen erwiesen sich als etwas »persistenter« als die Einwanderer; und die Neigung zum Wandern war größer in den unteren als in den oberen Berufs- und Vermögensgruppen. Knights zeigt für Boston (im Unterschied zu Omaha) deutliche Tendenzen zur Wohnsegregation nicht nur zwischen Reichen und Armen, sondern auch zwischen »natives« und Einwanderern, die im Untersuchungszeitraum zum Teil mehr als die Hälfte der Stadteinwohner darstellten. Knights präsentiert eine Vielzahl weiterer Informationen in insgesamt 69 Tabellen und seinem darum gruppierten Text, so über zunehmende Vermögenskonzentration und über wechselnde Raten sozialen Auf- und Abstiegs. Interessanterweise gelangt er zu sehr verschiedenen Aussagen über Aufstiegs- und Abstiegshäufigkeit, je nachdem er diese an der Zugehörigkeit zu (neun) hierarchisch angeordneten Berufsgruppen oder aber an der Zugehörigkeit zu bestimmten Vermögens- und Einkommenskategorien mißt.

Dem Buch wurde häufig vorgeworfen, daß es sich zu stark auf die Präsentation von Zahlen und damit auf schiere, wenn auch quantitative Deskription beschränke und darauf verzichte, seine Ergebnisse in den allgemeinen sozialen und ökonomischen Kontext oder in einen theoretischen Rahmen einzuordnen. »It is a capital mistake, Watson, to theorize without data«, so zitiert der Autor sein Vorbild Sherlock Holmes, um sich dann aufs intensive und raffinierte Sammeln und Aufarbeiten von Daten zu beschränken. Diese Tendenz findet sich bei manchem Autor dieser Ausrichtung. Als »Spekulation« gilt manchem von ihnen gleich alles, was nicht statistisch zu erhärten ist. Man kann einer Rezensentin nur zustimmen, die dem Autor vorhält: »After all, even the author's mentor, Sherlock Holmes, did not rest content with collecting data – he went on to solve problems«³. Doch hat Knights in zwei separaten Aufsätzen, jeweils zusammen mit einem Mitautor, einige Konsequenzen aus seinen Bostoner Ergebnissen gezogen und damit zu einer Interpretation beigetragen⁴, die im übrigen besonders von Thernstrom beeinflusst und vorgetragen worden ist.

II.

Thernstroms »The Other Bostonians« stellt bis heute den Höhepunkt dieser auf individuelle Mobilität konzentrierten Untersuchungen dar. Das Buch bezieht sich auf den langen Zeitraum 1880–1970, in dem Boston von 350 000 auf knapp 3 Mill. Einwohner wuchs. Fast 8000 männliche Einwohner haben Thernstrom und seine Mitarbeiter auf IBM-Karten aufgenommen; sie benutzten Zensusrohmaterial, städtische Heirats- und Geburtsregister, Adreßbücher und ähnliche Quellen, deren Aussagekraft, Vergleichbarkeit und Dichte notwendig schwanken. Daten über Einkommen und Vermögen wurden in der Regel nicht erhoben. Auch fehlen, wie in fast allen Arbeiten dieser Art, Angaben über Erziehung und

³ K. N. Conzen in: *Journal of Social History* VI, 1973, S. 364.

⁴ *Residence and Social Structure: Boston in the Ante-Bellum Period*, in: *Thernstrom / Sennett* (Hrsg.), *Nineteenth-Century Cities*, S. 247–257 (zus. mit L. F. Schnore); sowie: *Men in Motion: Some Data and Speculations about Urban Population Mobility in Nineteenth-Century America*, in: *Hareven* (Hrsg.), *Anonymous Americans*, S. 17–47 (zus. mit St. Thernstrom).

Ausbildung. Was Thernstrom über vorhergehende Arbeiten hinaushob, waren die Länge des Untersuchungszeitraums, die Ausdehnung der Analyse auf ethnische und konfessionell-religiöse Gruppen sowie der vorsichtige Versuch, zu Erklärungen und Einordnungen im vergleichenden Kontext vorzustoßen.

Thernstrom bestätigt die andernorts⁵ ebenfalls festgestellten hohen Zu- und Abwanderungsraten, die in den üblichen gedruckten Angaben über das (Netto-)Wachstum von Städten so völlig untergehen. Allerdings lag der Anteil der 1880 in Boston gezählten Einwohner, die 1890 noch in der Stadt wohnten, mit 64 % etwas höher als in den meisten anderen untersuchten Städten und auch etwas höher als in Boston vor dem Bürgerkrieg. Dieser Anteil wuchs überdies nach 1920 noch leicht an, die Bevölkerung kam also, wie Thernstrom es ausdrückt, ein wenig zur Ruhe. Immer mehr wurde die Wanderung nach dem Ersten Weltkrieg zu einem Phänomen besser gestellter Gruppen, der Angestellten, Beamten und Freiberuflern; damit kehrte sich das aus dem 19. Jahrhundert bekannte Grundmuster graduell um. Aus der hohen Wanderungsrate im 19. Jahrhundert schließt Thernstrom, daß die einzelnen amerikanischen Regionen schon früher und enger miteinander verknüpft waren, als die These von der »Nation locker verknüpfter Inseln« (so Robert Wiebe über die USA vor 1870) unterstellt. Dies ist ein erfolgreicher Versuch unter vielen, die Thernstrom unternimmt, um spezielle Ergebnisse von Mobilitätsuntersuchungen für die Diskussion allgemeinerer sozial- und gesellschaftsgeschichtlicher Fragen nutzbar zu machen.

Konsequent verbindet Thernstrom die Analyse der Wanderungsmobilität mit der Analyse der intra-generationellen (»beruflichen«) und der inter-generationellen (»sozialen«) Aufstiegs- und Abstiegsmobilität. Seine Angaben über Aufstiegs- und Abstiegsmobilität gewinnen an Aussagekraft dadurch, daß er sie vergleicht: einmal mit der errechneten Minimum-Aufstiegsmobilität, die sich aus der Veränderung der Bostoner Beschäftigungsstruktur mit Notwendigkeit ergab, zum andern mit jenen Mobilitätsraten, die aufgetreten wären, wenn volle Chancengleichheit bestanden hätte und also die soziale Herkunft der einzelnen Person keinen Einfluß auf ihren Aufstiegs- und Abstiegsweg gehabt hätte. Er unterscheidet fünf Schichten: a) ungelernte, b) halbgelernte (semi-skilled) und c) gelernte »manual workers« sowie d) »low white collar« und e) »high white collar«, wobei zumindest die Kategorien c), d) und e) sowohl Selbständige wie Lohn- und Gehaltsempfänger enthalten. Jeder Übergang von einer zu einer anderen Schicht gilt als Aufstieg oder Abstieg (als Mobilitätsfall).

Ungefähr die Hälfte der Arbeiter stieg durchschnittlich im Laufe ihres Berufslebens (intra-generationell) um eine Stufe auf; ungefähr ein Viertel der Arbeiter kletterte über die »Kragelinie«, in einen White-collar-Posten. Im ganzen gab es viel mehr Aufwärts- als Abwärtsmobilität. Langfristig änderte sich wenig: Weder wurde das System starrer noch offener. Nur die Depressionen der 1890er und 1930er Jahre verengten die Aufstiegswege vorübergehend und trafen damit vor allem die unteren Arbeiterkategorien. Wenn Aufstieg also in bemerkenswertem Maß möglich war, so zeigen die Ergebnisse andererseits, daß Startvorteile eine große Rolle spielten und insofern keineswegs Chancengleichheit bestand. Wer auf der obersten Stufe begann (als »professional« oder als Unternehmer z. B.) stieg in aller Regel nicht ab. Wer von unten aufstieg, kletterte in der Regel nur um eine, höchstens um zwei Stufen. Vom Fensterputzer zum Hotelkönig stieg man selten auf. Thernstrom vergleicht seine Ergebnisse mit jenen, die bei der Analyse anderer Städte des 19. und frühen 20. Jahrhunderts gewonnen wurden, und findet große Ähnlichkeiten für die Zeit ab 1850, obwohl es sich um Städte sehr verschiedener Größe und Struktur handelt (S. 232–240)⁶.

5 Vgl. neben den Büchern von *Chudacoff* und *Knights* vor allem *Thernstroms* eigene Pionierstudie: *Poverty and Progress* (1964) sowie: *P. B. Worthman*, Working Class Mobility in Birmingham, Alabama, 1880–1914, in: *Hareven* (Hrsg.), *Anonymous Americans*, S. 172–213, bes. S. 180 ff.

6 Insbesondere wird verglichen mit *C. Griffen*, *Workers Divided: The Effect of Craft and Ethnic*

Diese Ähnlichkeit der intra-generationalen Mobilitätsraten könnte sich, so meint Thernstrom, als Folge der vielen Wanderungen erklären, die zu einem regen interregionalen Austausch führten.

Ähnlich stellen sich die Ergebnisse für die soziale Mobilität im Vergleich der Berufe von Vater und Sohn dar. Zweifellos hingen die Chancen des Sohnes sehr stark vom Beruf des Vaters ab: Innerhalb des gewählten Fünf-Schichten-Schemas betrug die »Berufsvererbung« (also der Anteil der Söhne, die derselben Schicht angehörten wie ihr Vater) im Durchschnitt 40 % (am Schluß etwas ansteigend); am meisten »Vererbung« dieser Art geschah an der Spitze der sozialen Pyramide (mit ca. 60 %), und nur einer von 10 Söhnen von »High white collar«-Vätern mußte befürchten, über die »Kragenlinie« in eine Handarbeiterposition abzurutschen. Wiederum gab es deutlich mehr Aufstiege als Abstiege. Wiederum fand sich kein Langzeit-Veränderungstrend. Für die Söhne der unteren Arbeiterkategorien galt, daß die Chance, in eine gelernte Arbeiter- oder in eine Angestelltenposition aufzusteigen, durchweg ein wenig größer war als die Chance, in einer unteren Arbeiterposition zu verbleiben. Mit diesem Ergebnis wendet sich Thernstrom gegen die Thesen, daß Armut in der amerikanischen Geschichte des letzten Jahrhunderts wieder Armut erzeugt habe und diese von Generation zu Generation in einem Zirkel der Unvermeidbarkeit weitergereicht worden sei. Jedoch ist zu fragen, ob in seiner relativ groben Kategorisierung kleinere, aber stabile »Taschen der Armut«, die über Generationen hinweg tradiert wurden, nicht notwendig übersehen werden, so daß ihre Existenz durch Thernstroms Studie weniger eindeutig verneint wird, als der Autor meint.

Thernstrom beschreibt typische Unterschiede zwischen alteingesessenen »Yankees«, Einwanderern sowie Söhnen von Einwanderern (»second generation«). Boston eignet sich gut für eine solche Untersuchung: Zwei Drittel bis drei Viertel seiner Bevölkerung gehörten 1880–1930 zum »foreign stock«, d. h. zur Kategorie der Einwanderer und ihrer Kinder. 1850 waren drei Viertel der Einwanderer Iren, 1920 stammte die Mehrheit aus Süd- und Osteuropa. Zu 80 % begannen die Einwanderer als Handarbeiter; sie stiegen langsamer und seltener auf als die Eingesessenen. Wichtig jedoch ist auch: Der Mobilitätsunterschied zwischen »foreign stock« und Eingesessenen nahm seit 1900 kontinuierlich ab; Einwanderersöhne befanden sich in jeder Hinsicht in der Mitte zwischen Eingesessenen und Einwanderern. In bezug auf die aus Europa kommenden Einwanderer bestätigt Thernstrom grosso modo das »Fahrstuhlmodell«: Die Neuzuwanderer kamen an, erhielten die schlechtesten Jobs, stiegen – entweder selbst oder in der nächsten Generation – ganz allmählich nach oben und machten unten den frisch ankommenden Einwanderern Platz. Nur für die schwarze Bevölkerung funktioniert der sich in diesem Befund abzeichnende langsame Aufstieg über mehrere Generationen hinweg bis heute nicht oder kaum.

Verglichen mit seinem ersten Buch über Newburyport kommt Thernstrom unter Einbeziehung anderer vorliegender Mobilitätsstudien zu einem weniger pessimistischen Urteil über die Realität hinter dem sprichwörtlichen amerikanischen Glauben an die Machbarkeit des Aufstiegs und die Erreichbarkeit des Erfolgs für jeden einzelnen. Der Aufstieg »rags-to-riches« sei zwar selten, der bescheidenere Aufstieg »rags-to-respectability« dagegen häufig gewesen, häufig genug, um jenem »Amerikanischen Traum« als Grundlage zu dienen, auch wenn er sich längst nicht für alle erfüllte. Durch vorsichtigen Vergleich mit den spärlichen Ergebnissen, die über Mobilität außerhalb der USA im 19. und 20. Jahrhundert vorliegen, glaubt er überdies zu erkennen, daß die Chancen individuellen Aufstiegs in der »neuen Welt« in der Tat etwas höher waren als in der »alten«, und zwar vor allem wegen der Rolle, die immer wieder neu nachrückende Einwanderermassen in den USA lange gespielt haben – aber heute nicht mehr spielen. Damit unterscheidet sich Thernstrom von der lange herrschenden Sichtweise, die nationale Unterschiede in Aufstieg und Abstieg gering schätzte

Differences in Poughkeepsie, N. Y., 1850–1880, in: *Thernstrom / Sennett* (Hrsg.), *Nineteenth Century Cities*, S. 49–97.

und dafür hielt, daß Industriegesellschaften ähnlichen Entwicklungsstandes notwendig ähnliche Mobilitätsfrequenzen aufweisen⁷.

Diese Hinweise auf einige der Ergebnisse dieses Buches mögen genügen, um den großen Zugewinn an Wissen deutlich zu machen, den es aufgrund hohen Arbeitseinsatzes, fortgeschrittener Methoden und scharfsinniger Interpretation gebracht hat. Man wird hoch einschätzen müssen, daß Thernstrom und die Autoren ähnlicher Studien auf stark diskutierten Forschungsgebieten (relative Offenheit moderner kapitalistischer Industriegesellschaften, Gleichheit und Ungleichheit von Lebenschancen der breiten Bevölkerungsmehrheit, Realität oder Ideologie von Aufstiegsträumen, Ausmaß und Dauer der Benachteiligung von Einwanderern und ethnischen Minoritäten, Ausmaß und Eigenarten der Wanderungen u. a. m.) erstmals genaue Auskünfte für weiter zurückliegende Zeiten erarbeitet, Fragestellungen präzisiert und gängige Allgemeinannahmen bestätigt, modifiziert oder als Stereotype enthüllt haben. Diese Studien haben nicht nur die Einsicht in wichtige Aspekte der amerikanischen Gesellschaftsgeschichte ungemein verbessert, sondern auch neue komparative Fragestellungen entwickelt und Grundinformationen für die Geschichte einzelner sozialer Klassen und Gruppen geliefert. Man würde sich wünschen, daß für die deutsche Geschichte ähnliche Arbeiten in gleicher Dichte und ähnlicher Zahl existierten⁸.

Doch Thernstroms Arbeit hat nicht nur höchstes Lob, sondern auch verbreitete Kritik erfahren, und ein Teil dieser Kritik wendet sich gegen die bisher vorgestellten Mobilitätsuntersuchungen überhaupt. Um Wandlungen im vertikalen Mobilitätsmuster über einen langen Zeitraum hinweg zu erfassen, benutzt Thernstrom ein einfach konstruiertes fünfstufiges Schichtungsschema als Meßlatte, gewissermaßen eine Leiter, deren Sprossen durch die hierarchisch und in gleichem Abstand voneinander angeordneten Berufsgruppen (ungelernte Handarbeiter bis »high white collar«) gebildet werden. Veränderungen in der Zahl, Richtung, Distanz und Art der Bewegungen von Sprosse zu Sprosse werden als Veränderungen der beruflichen und sozialen Mobilität beschrieben. Es ist jedoch wahrscheinlich, daß sich der Abstand zwischen den Sprossen dieser Leiter realiter während des Untersuchungszeitraums ein wenig verschob, so daß die Bewegung von einer Sprosse zur anderen 1890 etwas anderes bedeutete als 1960; diese Verschiebung findet aber auf der starren Meßlatte keine Berücksichtigung. Zum Beispiel dürfte der Wechsel vom gelernten Facharbeiter zum einfachen Angestellten nicht immer dasselbe Maß an Aufstieg bedeutet haben – aufgrund

7 Vgl. *S. M. Lipset / R. Bendix, Social Mobility in Industrial Society*, Berkeley 1960; etwas anders bereits das Standardwerk: *P. M. Blau / O. D. Duncan, The American Occupational Structure*, New York etc. 1967, S. 435 f.

8 Vgl. aber nach dem Vorbild der hier besprochenen Literatur *D. Crew, Definitions of Modernity: Social Mobility in a German Town [Bochum], 1880–1901*, in: *Journal of Social History* VII, 1973, S. 51–74; *ders.*, Regionale Mobilität und Arbeiterklasse. Das Beispiel Bochum 1880–1901, in: *Geschichte und Gesellschaft* I, 1975, S. 99–120; *ders.*, *Industry and Community. The Social History of a German Town, 1860–1914*, Cornell University 1974 (unveröff. Diss.); *W. H. Hubbard, A Social History of Graz, Austria, 1861–1914*, Columbia University 1973 (unveröff. Diss.); *ders.*, Forschungen zur städtischen Haushaltsstruktur am Ende des 19. Jahrhunderts. Das GRAZHAUS-Projekt, in: *W. Conze (Hrsg.), Sozialgeschichte der Familie in der Neuzeit Europas*, Stuttgart 1976, S. 283–291; *A. N. Sharlin, Social Structure and Politics. A Social History of Frankfurt am Main, 1815–1864*. University of Wisconsin-Madison 1976 (unveröff. Diss.). Vgl. die laufenden Projekte von *J. H. Jackson* (über Duisburg 1840–1890) und *J. Brockstedt* (über Kiel, Neumünster und Aarhus, 1803–1864), mitgeteilt in *W. Bick u. a. (Hrsg.), Quantitative historische Forschung* 1977, Stuttgart 1977, S. 241, 284. Mit anderen Quellen und unter anderen Fragestellungen: *H. Schomerus, Die Arbeiter der Maschinenfabrik Esslingen. Forschungen zur Lage der Arbeiterschaft im 19. Jahrhundert*, Stuttgart 1977, und die dort S. 348 aufgeführten Aufsätze derselben Autorin; und vor allem die Arbeiten von *H. Kaelble*, zuletzt zusammenfassend: *Geschichte der sozialen Mobilität*, in: *ders. u. a., Probleme der Modernisierung in Deutschland. Sozialhistorische Studien im 19. und 20. Jahrhundert*, Opladen 1978, S. 235–327. Literatur zusammenfassend und andere Quellen weiterführend auswertend: *D. Langewiesche, Wanderungsbewegungen in der Hochindustrialisierungsperiode. Regionale, interstädtische und innerstädtische Mobilität in Deutschland 1800–1914*, in: *VSWG*, Bd. 64, 1977, S. 1–40.

schrumpfender Verdienst-, Status-, Autonomie- und Lebenschancenunterschiede zwischen diesen beiden Positionen. Doch der Autor zählt und gewichtet Übergänge von der »high manual«- zur »low white collar«-Kategorie um 1890 ebenso wie um 1960. Überhaupt kann man gerade mit Bezug auf die USA fragen, in wie vielen Fällen die Bewegung von der gelernten Facharbeiterposition zur niederen Angestellten- oder Selbständigenposition überhaupt einen Aufstieg darstellte, in wie vielen Fällen dagegen nicht. Die Tatsache, daß Söhne von ungelernten bzw. angelernten Arbeitern in jedem der untersuchten Jahrzehnte ungefähr doppelt so leicht in niedere White-collar-Positionen wie in gelernte Arbeiterpositionen einrücken konnten (S. 89), müßte zu denken geben! Weder die Überlegenheit der niederen White-collar-Positionen gegenüber der Arbeiterposition noch die ungefähre Konstanz der gewählten Schichtung über neun Jahrzehnte kann Thernstrom hinreichend wahrscheinlich machen, obwohl er es in Anhang B versucht. Käme man nicht zu einer bescheideneren, skeptischeren Einschätzung der tatsächlichen Aufstiegsmobilität, wenn man die Geringfügigkeit und die Schrumpfung dieser und anderer Abstände zwischen den Berufsgruppen stärker in Rechnung stellte? Doch sollte man mindestens das Argument vom sich allmählich verändernden Sprossenabstand nicht zu stark gegen Thernstrom halten. Denn einerseits fällt es schwer, sich eine tragfähige Alternative, d. h. eine bessere, weil die sich verschiebenden Abstände in Rechnung stellende Meßlatte vorzustellen, wenn man denn nicht den quantitativen Mobilitätsvergleich über fast ein Jahrhundert hinweg überhaupt für illegitim erklären will. Zum anderen haben Umfrageforschungen gezeigt, daß jedenfalls seit den 1920er Jahren die Statushierarchie der Berufe relativ konstant geblieben ist^{8a}.

Zum andern faßt Thernstrom in seinen einzelnen Kategorien Selbständige und in abhängiger Stellung Arbeitende zusammen. Sein Schichtungsschema steht quer zur Unterscheidung zwischen Klassen in der Marxschen Tradition. Als »Klassenunterschied« bezeichnet er die Unterscheidung zwischen »manual« und »white collar«. Wer sich für die Mobilität und die Ungleichheit zwischen jenen, die Produktionsmittel besitzen, und denen, die das nicht tun, interessiert, muß das Rohmaterial Thernstroms, das im Prinzip auch andern Forschern zur Verfügung stehen soll, neu ordnen und selbst auswerten.

Thernstrom und die Verfasser ähnlicher Studien wissen sehr wohl, daß die in den benutzten Quellen nicht faßbaren, aber so zahlreichen Abwanderer ein großes methodisches Problem darstellen. Wahrscheinlich blieben im 19. Jahrhundert – im Unterschied zu heute – im ganzen doch die Erfolgreicheren am Ort, während der Tendenz nach die weniger Erfolgreichen abwanderten. Wenn das stimmt, stellen all diese Studien die von ihnen untersuchten städtischen Sozialstrukturen als »offener« dar, als sie in Wirklichkeit waren, übertreiben also ein wenig das Ausmaß der beruflichen und der sozialen Aufstiege. Um wieviel, ist nicht zu sagen. Knights' wenig erfolgreiche Anstrengung, die Abwanderer in die Umgebung mit einzubeziehen, läßt wenig Hoffnung, daß Studien des hier besprochenen Typs dieses Problem überhaupt je lösen können. Das entwertet sie aber nicht, vor allem insoweit nicht, als sie Situationen *vergleichen*, die alle mit demselben »bias« untersucht wurden.

Vergleiche zwischen einzelnen Städten zu verschiedenen Zeiten und gar in verschiedenen Ländern sind aber methodisch ungeheuer schwer und bisher nur annäherungsweise geleistet. Die entsprechenden Aussagen im sehr empfehlenswerten Schlußkapitel von Thernstrom sind deshalb nur als grobe Annäherungen zu werten. Vergleichsaussagen setzen möglichst identische »Meßplatten«, also die Anwendung möglichst identischer Schichtungsschemata voraus, innerhalb derer Mobilitätsvorgänge dann beschrieben, gemessen, verglichen und – was noch weitgehend fehlt – durch Vergleich auch erklärt werden können. Darüber hinaus ist es erforderlich, weitgehend identische Zähl-, Einordnungs- und Meßverfahren zu ver-

8 a Vgl. R. W. Hodge u. a., Occupational Prestige in the United States: 1925–1963, in: R. Bendix / S. M. Lipset (Hrsg.), Class, Status, and Power. Social Stratification in Comparative Perspective, New York 1966², S. 322–335.

wenden. Beides ist bisher noch kaum geschehen, setzt im Grunde auch kollektive Forschungsunternehmen voraus, deren Kosten und anderweitigen Nachteile nicht zu unterschätzen sind⁹. Wie schwer sich der Vergleich aber tut, wenn jene beiden Voraussetzungen nicht erfüllt sind, zeigt sich, wenn man ernst nimmt, was *Katz* in seiner *Hamilton-Studie* (S. 120 f.) en passant bemerkt: Das bekannte und für diese Studien zentrale Problem der »historical record linkage« – d. h. das Problem, eine in einer Quelle identifizierte Person in einer anderen Quelle wiederzufinden, um Informationen über sie zu vermehren oder in der Zeit eingetretene Veränderungen festzustellen – ist so trickreich, enthält so viele Unsicherheiten und hat, je nach Prozedur, so verschiedenartige Lösungen, daß die bisher beobachteten Unterschiede zwischen den Befunden über einzelne Städte durchaus das Resultat verschiedener Lösungen dieses Datenverknüpfungsproblems sein können, statt, wie man annehmen möchte, verschiedenartigen Realitäten zu entstammen¹⁰.

Schließlich ist *Thernstrom* wie zum Teil auch den anderen Studien dieser Art vorgeworfen worden, daß sie *eine* Dimension sozialer Ungleichheit – nämlich die in bestimmter Weise gemessene individuelle Mobilität – unziemlich isolieren und damit die komplexe Wirklichkeit verfehlen. Manchmal verstecken sich hinter diesem Einwand neo-historistische Positionen, die den Mobilitätsstudien vorwerfen, zu »mechanisch« zu quantifizieren und die »Erfahrung« – manchmal gar: »the total experience« – der Zeitgenossen zu wenig zu betrachten. Die Voraussetzungen solcher Kritik sind problematischer als ihr Gegenstand – auch wenn diese Neo-Historismen oft im modischen kulturanthropologischen Kleid auftreten. Doch trifft zu, daß diese Mobilitätsstudien, insbesondere wenn sie wie *Thernstroms* *Boston-Studie* vertikale Mobilität ausschließlich als Auf- und Abstieg zwischen Berufsgruppen verstehen, manchmal ihr Thema so stark aus seinem Zusammenhang lösen, daß seine Erfassung darunter leidet. Die oben geäußerte Kritik an der Vernachlässigung der sich verschiebenden Bedeutung von Abständen zwischen Berufspositionen und damit von Aufstieg und Abstieg ist ein Beispiel dafür. Denn solche Vernachlässigung resultiert daraus, daß die soziale Struktur, innerhalb deren soziale Mobilität geschieht, nicht genügend berücksichtigt wird¹¹. Damit hängt auch ein zweites Problem der meisten historischen Mobilitätsuntersuchungen zusammen: *Thernstrom* und viele andere Autoren gehen von der Annahme aus, daß der Beruf (oder die Berufsgruppenzugehörigkeit) in jeder modernen Industriegesellschaft hoch mit anderen sozial relevanten Variablen (wie Einkommen, Vermögen, Erziehung, Einfluß, Lebenschancen der verschiedensten Art) korreliert¹²; daß also die Erfassung von Mobilität zwischen Berufspositionen ein ausgezeichneter Zugriff zur Erfassung der Verbesserung oder Verschlechterung der sozialen Position von Individuen überhaupt ist. Dagegen finden nun immer mehr Forscher heraus, daß im 19. Jahrhundert dem Aufstieg, gemessen an der Berufszugehörigkeit, häufig keine Verbesserung in der Einkommens- und Vermögenslage parallel ging, daß somit zwischen dem Aufstieg auf der einen Skala und dem Aufstieg auf anderen Skalen keine hohe Korrelation bestand (so z. B. *Katz*, S. 152–160). Falls dieses Ergebnis generalisierbar ist (und dafür spricht einiges), stellt es eine deutliche Einschränkung der Aussagekraft jener historischen Mobilitätsstudien dar, die sich auf die Erfassung von Mobilität in Berufszugehörigkeitskategorien beschränken. Und dies tun bisher, schon aus Mangel an anderen Quellen, die meisten.

9 Vgl. zum Fünf-Städte-Vergleichsprojekt von *Blumin*, *Glasco*, *Griffen*, *Hershberg* und *Katz*: *Historical Methods Newsletter* VII, 1974, S. 174–216.

10 Vgl. auch *E. A. Wrigley*, *Identifying People in the Past*, London 1973.

11 Vgl. *Katz*, *People*, S. 136: »[...] the work has concentrated more on the fate of individuals than on the nature and degree of inequality. In fact, much of the work on social mobility has lacked a sufficiently developed concern with social structure, for scholars began to measure mobility before they had acquired any precise understanding of the social structure in which mobility occurred«.

12 *Thernstrom*, *Bostonians*, S. 46; anders noch *ders.*, *Poverty and Progress*, S. 132.

III.

Der zuletzt geäußerten Kritik entgehen die jüngsten Beispiele des hier vorzustellenden Studientyps wenigstens zum Teil. *Howard M. Gitelmanns* Studie von 1974 interessiert sich zwar auch primär für die Wanderungs-, die Karriere- und die soziale Mobilität der (männlichen) Bevölkerung von Waltham, einer Industriestadt in der Nähe von Boston (1850–1890). Er untersucht fast 18 000 Personen. Auf der Basis ähnlicher Quellen und mit ähnlichen Fragestellungen kommt er in dieser Hinsicht zu ähnlichen Ergebnissen wie die bisher besprochenen Studien. Die von ihm angewandte berufliche Klassifikation ist überzeugender als die seiner Vorgänger¹³, unterscheidet er doch u. a. zwischen Selbständigen und Beschäftigten in abhängiger Stellung. Da er sich auf einen kürzeren Zeitraum beschränkt, entgeht er mancher Kritik, der sich Thernstrom aussetzt. Ähnlich wie Knights bezieht er die Einkommens- und Vermögensverteilung sowie die Mobilität der Individuen auf diesen Skalen in die Untersuchung ein. Seine Ergebnisse verstärken den aus anderen Studien bekannten Eindruck, daß die Vermögensverteilung im Zuge der Industrialisierung des 19. Jahrhunderts ungleicher wurde.

Über seine Vorgänger gelangt er jedoch dadurch hinaus, daß er neben den Daten aus städtischen und Zensusquellen auch Daten aus firmengeschichtlichen Quellen benutzt; auf dieser Basis gelingt es ihm, vertikale Mobilität auf verschiedenen Meßplatten nebeneinander abzubilden (S. 69 z. B.) und damit zu demonstrieren, wie abhängig die jeweiligen Ergebnisse von den gewählten Kriterien bzw. Schichtungsschemata sind. Er entdeckt und beschreibt kleine Aufstiegsphänomene, Lohnerhöhungen und geringfügige Beförderungen z. B., die in den üblichen Kategorien keine Beachtung finden. Während in einem Zeitraum von 5 Jahren rund einer von 4 Arbeitern der Waltham Watch Company vom ungelernten zum gelernten Status aufrückte, stiegen 3 von 4 Arbeitern derselben Firma im selben Zeitraum auf, wenn man auf jene feineren Unterschiede blickt, die wahrscheinlich von den Betroffenen ebenfalls intensiv erfahren wurden. Auch bezieht Gitelman den Bildungs- und Ausbildungsstand in seine Untersuchung ein und zeigt im einzelnen, daß der berufliche Aufstieg bis etwa 1890 in dieser Stadt nur sehr wenig von Bildungsfaktoren abhängig war – sicher in graduellen Unterschied zu Deutschland.

Vor allem aber bettet er seine Mobilitätsuntersuchung besser als seine Vorgänger in die Sozialgeschichte seiner Stadt ein. Unternehmensinterne Berufsmobilität, die von Firma zu Firma stark variierte, wird mit der diskriminatorischen oder kompensatorischen Personalpolitik der Unternehmensleitungen in Verbindung gebracht. Mit Hilfe anderer, auch verbaler Quellen untersucht Gitelman Gemeinschaftsbeziehungen, Wohnmuster und Nachbarschaftsstrukturen, und er vermag zu zeigen, daß mit wachsender Bevölkerung, industrieller Differenzierung und Zunahme des Einwandereranteils die Linien sozialer Stratifikation schärfer durchgezeichnet wurden, wobei geradezu zwei relativ selbständige hierarchische Systeme nebeneinander entstanden: ein katholisches (vor allem irisch-amerikanisches) und ein protestantisches. Er bezieht, und auch das ist leider selten in dieser Art von Studien, das politische System der Stadt in seine Untersuchung ein. Er sieht eine recht klar abgrenzbare lokale Elite entstehen, deren Mitglieder in jeder Hinsicht »hoch oben« standen: Sie waren lange ansässig, vermögend, Hausbesitzer, übten einen Beruf mit hohem Prestigerang aus und kannten sich untereinander. Sie leiteten Unternehmen, städtische Ämter und städtische Vereine häufig in Personalunion. Eine gegenläufige Bewegung beobachtet Gitelman nur in der Parteipolitik und allmählich in der Besetzung von Wahlämtern: In beiden Parteien fand sich eine breite Streuung von Einkommen, Berufen, Konfessionen und Herkunftsbereichen.

¹³ Mit der Ausnahme von *Griffen* (s. oben Anm. 6), der auch zwischen Selbständigen und Lohn- bzw. Gehaltsempfängern trennt. Auch *Katz* (s. unten) macht diese Unterscheidung.

Wenn auch die Verknüpfung von Mobilitätsuntersuchung, Sozialstrukturanalyse und sozio-politischer Fragestellung nicht durchweg gelingt und obwohl die Arbeit sehr viel bescheidene Ansprüche und Perspektiven entwickelt als die Thernstroms, auch leider der Vergleich mit anderen einschlägigen Stadtstudien zu kurz kommt, scheint mir hier doch ein wichtiger Ansatz zur Erweiterung der Fragestellung und damit ein deutlicher Fortschritt gegenüber den vorhergehenden Mobilitätsstudien gegeben zu sein.

Erst recht gilt das für das hervorragende Buch von *Michael B. Katz* über die mittelgroße kanadische Handelsstadt Hamilton in Ontario mit 1860 19 000 Einwohnern. Das Buch ist das erste größere Resultat eines weiterlaufenden Team-Projekts, das Hamilton durch mehrere Jahrzehnte verfolgen will, während die vorgelegte Monographie von Katz auf die 1850er Jahre und damit auf das Jahrzehnt beschränkt ist, das der Industrialisierung in jener Stadt unmittelbar vorausging. Katz benutzt ähnliche Quellen wie die anderen hier besprochenen Autoren, doch in größerer Dichte und Vielfalt; er erschließt und korreliert deshalb mehr Variablen als die anderen Stadtstudien; überdies zieht er weitere Quellen hinzu, so Zeitungsberichte, die Unterlagen einer kommerziellen Detektei sowie Autobiographien. Das Buch entwickelt ein hohes Maß von methodischer Reflexion und Selbstkritik. Mehr implizit als explizit stellt es insofern eine Kritik der ihm vorangehenden Stadt-Mobilitäts-Untersuchungen dar und weist neue Wege.

1. Katz bemüht sich, die vielen Aspekte seiner Studie locker unter ein oder zwei übergreifenden Fragestellungen zusammenzuschließen, die allerdings nicht immer durchscheinen. Als Grundparadoxie der von ihm untersuchten städtischen Gesellschaft sieht er die Spannung zwischen der *Konstanz* eines Musters ausgeprägter sozialer Ungleichheit und der hohen *Fluidität* aufgrund häufiger Wanderungen von Individuen. Mit P. Laslett meint er: »[...] structural rigidity counterbalanced transiency. Persistent patterns of inequality preserved social stability and assured the continuity of social forms by staving off chaos and anomie that otherwise might have accompanied a population moving with such astonishing rapidity« (S. 44). Und umgekehrt: Die häufigen Wanderungen machten die existierenden Ungleichheiten erträglich. Eine spekulative und beiläufige Konsequenz: Wer die Gesellschaft radikal verändern möchte, müßte zuerst die Wanderungsbewegungen eindämmen (S. 93).

An diese Generalisierungen knüpft sich die Frage, wie die in allen Studien dieser Art festgestellte hohe Wanderungsmobilität besonders der unteren Bevölkerungsschichten die Protestbereitschaft, Militanz und Aktionsfähigkeit der Arbeiterschaft beeinflusst hat. Früher wog die Meinung vor, daß die starke Fluktuation (»Entwurzelung«) der Massen zu ihrer Protest- und Konfliktbereitschaft, zu ihrer »Gefährlichkeit« stark beigetragen habe; der in den neueren Untersuchungen bestätigte Befund, daß eher die Wohlhabenden, Erfolgreichen und Bessergestellten im 19. Jahrhundert seßhaft wurden und die Ärmeren, Erfolgloseren eher abwanderten, deutet in dieselbe Richtung. Dagegen entspricht es der im letzten Absatz zitierten allgemeinen These von Katz, anzunehmen, daß gerade die hohe Wanderungsmobilität zur Entschärfung sozialer Spannungen beitrug oder die Artikulation sozialer Proteste erschwerte, schon weil sie die Kommunikation und Kohäsion der möglichen Protestgruppen schwächte; so ist in der Tat in der letzten Zeit häufig argumentiert worden, und Thernstrom hat sogar die Schwäche des Sozialismus in Amerika – gewissermaßen in einer modifizierten Neuauflage der alten Frontier-These von Turner – auf diese Weise mit der hohen amerikanischen Wanderungsmobilität zusammengebracht¹⁴. Katz schlägt diffe-

¹⁴ Vgl. schon *Thernstrom*, Working-Class Social Mobility in Industrial America, in: *M. Richter* (Hrsg.), *Essays in Theory and History. An Approach to the Social Sciences*, Cambridge, Mass., 1970, S. 221–238. Dieses Argument erscheint schon deshalb als sehr hypothetisch, weil keineswegs eindeutig klar ist, daß die Wanderungshäufigkeit in den USA im 19. Jahrhundert stärker ausgeprägt war als etwa in Deutschland. Für Bochum im späten 19. Jahrhundert ist jedenfalls eine ähnlich geringe Persistenzrate (44 % nach 10 Jahren) herausgefunden worden wie für

renzierend eine vermittelnde Position vor (S. 113): Sefßhaftigkeit habe (nur) dann soziale Stabilisierung bewirkt, wenn gleichzeitig Aufstiegschancen in größerer Zahl vorhanden waren; und häufige Wanderung habe (nur) dann zur Entschärfung oder Unterdrückung von Protestbereitschaft geführt, wenn sie als Wanderung von einzelnen Personen oder Familien stattfand, während sie Militanz begünstigte, wenn Massen von entwurzelten und ausgebeuteten Migranten zusammengeworfen wurden (wie z. B. beim Eisenbahnbau). Leider wird diese für die Geschichte von Arbeiterschaft und Arbeiterbewegung anregende Hypothese von Katz in dieser Studie nicht weiter verfolgt.

Überhaupt stellt das Buch viel mehr Fragen, als es beantwortet, so etwa die nach den Mechanismen, die die Strukturen sozialer Ungleichheit so konstant hielten (wie Katz das im einzelnen durch die Untersuchung der Verteilung von Einkommen, Vermögen, Hausbesitz, Einfluß und Macht auf verschiedene ethnische, konfessionelle und Berufsgruppen 1851–1861 nachzuweisen sucht), obwohl die individuelle Wanderungsmobilität in diesem Gehäuse struktureller Ungleichheit so groß war. Allerdings vermutet er, daß sozialer Wandel sehr häufig sprunghaft vor sich gehe und deshalb in Perioden vor einem solchen Sprung – so im Hamilton der 1850er Jahre – große Konstanz der sozialen Strukturen bestehe.

2. Zum anderen interessiert sich Katz unter einer leitenden Fragestellung für verschiedene Dimensionen sozialer Ungleichheit in ihrem Verhältnis zueinander. Zunächst beschreibt er diese verschiedenen Dimensionen meist quantitativ: die funktionale und hierarchische Verteilung der Berufspositionen; die Verteilung von Vermögen und Hausbesitz; die Verteilung des Gesindes; die Macht in der Stadt; die Größe und Struktur der Familien; die ethnische und konfessionelle Zusammensetzung. Dann korreliert er sie mit dem Ziel herauszufinden, ob die Tendenz zur Kongruenz zwischen diesen Dimensionen (Tendenz zur »Kristallisation«, wie er mit Triman sagt) zunahm, ob also *der Tendenz nach* für bestimmte Gruppen eine tiefe Position auf der Skala »Vermögen« mit einer tiefen Position auf der Skala »Macht«, der Zugehörigkeit zu einer bestimmten Beschäftigungsgruppe und der Zugehörigkeit zu einer bestimmten ethnischen und konfessionellen Gruppe zusammenfiel. Dies wird bejaht. »Occupation, ethnicity, and wealth combined [...] to form distinctive clusters« (S. 68). In einem brillanten Kapitel wird die herrschende Klasse (»entrepreneurial class«) jener Stadt untersucht, ausgehend von einem Konfliktfall, in dem sie als gemeinsam auf Interessenbasis Handelnde in Erscheinung trat. Positionsanalyse und prosopographische Analyse werden verknüpft und eine recht homogene »overlapping elite« von alteingesessenen, protestantischen und wohlhabenden Geschäftsleuten vorgeführt, die nicht nur ökonomische Macht, sondern auch die Leitung der städtischen Ämter, des Schulwesens und der verschiedenen »voluntary associations«, zum Teil in Personalunion, innehatten. (Sehr irritierend und nicht überzeugend wirkt aber die Einbeziehung der Angestellten, bis hinunter zum »clerk«, in diese herrschende Klasse – S. 194). Im Vergleich dazu bleiben die Klasse der tendenziell irisch-katholischen Arbeiter und gar die mittlere Klasse der »artisans« unterbelichtet, ja ununtersucht.

Katz betont die zentrale Bedeutung des Eigentums – »the linchpin in the structure of inequality in a nineteenth-century city« (S. 80). Er betont allerdings zugleich andere Quellen sozialer Ungleichheit, die vom sozialökonomisch bestimmten Stratifikationsmuster relativ unabhängig waren. Zum einen behandelt er, wenn auch nur kurz, den riesigen Lebenschancenunterschied zwischen Frauen und Männern (S. 55–60). Die ansonsten hier vorgestellten Studien spielen ja durchweg in einer reinen Männerwelt, da die ausgewerteten Quellen die Erfassung von Männern, insbesondere von Haushaltsvorständen, viel besser erlauben als die von Frauen. – Zum andern behandelt Katz ausführlich die Eigenarten der Familien- und Haushaltsstruktur. Heiratsalter, Familiengröße u. ä. variierten, so findet er

Boston (39–49 %) oder Atlanta/Georgia (43 %) oder Hamilton/Ontario (40 %). Vgl. Crew, Regionale Mobilität, a. a. O., S. 102 f.; generell ähnlich Langewiesche, Wanderungsbewegungen, a. a. O., S. 4.

heraus, kaum mit sozialökonomischem Status, eher schon mit Konfession und ethnischer Zugehörigkeit. Dagegen nahm die Haushaltsgröße mit dem Reichtum zu, weil eher die Wohlhabenden Untermieter beherbergten, und zwar in einem Ausmaß, daß damals kaum eine Einzelperson in Hamilton allein lebte. In einem reizvollen Vergleich zwischen Hamilton 1861 und Hamilton 1961 (S. 312) stellen sich die Zunahme der Einzelpersonenhaushalte von 2 % auf 9 % und der scharfe Rückgang der Vielpersonenhaushalte als statistisch sichtbarste Veränderung heraus, wobei 1961 die Tendenz zur Aufnahme von Untermietern mit steigendem Reichtum abnahm. Eine deutliche Veränderung des Familienideals wird statistisch sichtbar.

3. Erst im Rahmen dieser Strukturanalysen, die den Großteil des knappen, aber ungemein reichhaltigen Buches einnehmen, wird der Wanderungs-, Karriere- und sozialen (intergenerationellen) Mobilität Aufmerksamkeit geschenkt. Im ganzen bestätigt Katz hier die Ergebnisse von Thernstrom und anderen, trotz leicht abgeänderter Klassifikationsschemata (vgl. Katz, S. 144, mit Thernstrom, S. 37), ohne allerdings die Langzeitperspektive der anderen Studien zu besitzen. Während aber in Boston und anderen US-amerikanischen Städten die Zahl der Aufstiege die der Abstiege deutlich übertraf, hielten sie sich 1850–1860 in Hamilton etwa die Waage. Im Unterschied zu Thernstrom faßt Katz vertikale Mobilität in mehrfacher Weise; mißt er sie als Bewegung zwischen Vermögensklassen statt als Bewegung zwischen Berufsgruppen, ergibt sich ein deutlich höherer Mobilitätsgrad, erst recht, wenn sie mit dem Kriterium Hausbesitz und Gesindehaltung gemessen wird.

Der Verfasser kritisiert, daß die bisherigen Mobilitätsuntersuchungen sich vor allem mit sozialem Aufstieg, aber kaum mit sozialem Abstieg beschäftigt haben. Er zeigt, daß die Mitglieder der »entrepreneurial class« jener Stadt eine fast 50 %ige Chance besaßen, ökonomisch-beruflich abzustiegen (S. 188); er analysiert einzelne Fälle dieses Abstiegs und die dahinter steckenden Geschäftspraktiken durch Verwendung der Unterlagen von R. G. Dun & Co., später Dun & Bradstreet, des berühmten kommerziellen Auskunftsbüros. Er beschreibt die Unsicherheit und die Aggressivität jener Führungsgruppe und schreibt: »commercial Hamilton was something like a jungle« (S. 205).

Insgesamt scheint insbesondere das Buch von Katz, das nur ein Zwischenbericht ist, zu demonstrieren, daß die Verknüpfung von Sozialstruktur- und Mobilitätsanalyse die größeren Chancen bieten dürfte. Übrigens hat eine andere bekannte Gruppe von amerikanischen Stadt-Studien, Untersuchungen neu-englischer Gemeinden der Kolonialzeit, die hier nicht besprochen wurden, eine solche Verknüpfung immer praktiziert¹⁵. Doch heißt das: noch größerer Arbeitsaufwand und noch größeres methodisches Raffinement, selbst bei Beschränkung auf kleinere Städte und kürzere Untersuchungszeiträume.

15 Vgl. etwa *Philips J. Greven, Jr., Four Generations: Population, Land and Family in Colonial Andover, Massachusetts* (= Cornell Paperbacks 134), Cornell University Press, Ithaca, N. Y./London 1970, XX, 329 S.; *J. Demos, A Little Commonwealth. Family Life in Plymouth Colony*, Oxford 1970; *K. Lockridge, A New England Town: The First Hundred Years. Dedham, Massachusetts, 1636–1736*, New York 1970. Siehe auch die Sammelbesprechung in: *American Historical Review* 76/III, 1971, S. 728–737.