1749
Walter de Gruyter
250
Berlin · New York
1999

Veröffentlichungen der
Historischen Kommission zu Berlin

Band 97

1999
Walter de Gruyter · Berlin · New York

Ruth Federspiel

Soziale Mobilität im Berlin des zwanzigsten Jahrhunderts

Frauen und Männer in Berlin-Neukölln 1905–1957

1999
Walter de Gruyter · Berlin · New York

∞ Gedruckt auf säurefreiem Papier, das die US-ANSI-Norm über Haltbarkeit erfüllt.

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme

Federspiel, Ruth:
Soziale Mobilität im Berlin des zwanzigsten Jahrhunderts : Frauen und Männer in Berlin-Neukölln 1905–1957 / Ruth Federspiel. – Berlin ; New York : de Gruyter, 1999
(Veröffentlichungen der Historischen Kommission zu Berlin ; Bd. 97)
Zugl.: Berlin, Freie Univ., Diss., 1994
ISBN 3-11-015065-4

© Copyright 1999 by Walter de Gruyter GmbH & Co. KG, D-10785 Berlin

Dieses Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Printed in Germany

Druck: Druckerei Hildebrand, Berlin
Buchbinderische Verarbeitung: Lüderitz & Bauer GmbH, Berlin

VORWORT

Die vorliegende Arbeit wurde im WS 1994/95 am Fachbereich Geschichtswissenschaften der FU Berlin als Dissertation angenommen und für den Druck geringfügig überarbeitet. Dem Trend entgegen ist es eine auf quantitative Methoden gestützte Studie, da sie einen langen und von mancherlei Brüchen durchsetzten Entwicklungsprozeß durchlaufen hat. Die Genese dieser Arbeit hat eine Vielzahl von Personen begleitet, nicht alle können namentlich erwähnt, aber allen soll gedankt werden. Ausdrücklich zu danken habe ich dem wissenschaftlichen Betreuer der Arbeit, Prof. Dr. Hartmut Kaelble. Durch sein nie erlöschendes Interesse an den Ergebnissen der Studie gab er mir die Gewißheit, daß diese niedergeschrieben werden sollten. Der von ihm geleitete Doktorandenarbeitskreis am Institut für Wirtschafts- und Sozialgeschichte der FU war ein ungewöhnlich offenes und anregendes Diskussionsforum.

Besonders danken möchte ich Prof. Dr. Wolfram Fischer, der mir als Mitarbeiterin am Institut für Wirtschafts- und Sozialgeschichte die institutionelle Sicherheit und die moralische Unterstützung gab, die den Abschluß der Arbeit in vielfacher Weise förderten. Der Historischen Kommission zu Berlin schließlich ist für die Aufnahme der Arbeit in ihre Reihe und die Übernahme des Druckkostenzuschußes zu danken.

Die Ermutigung im Alltag des Schreibens kam aus dem Kreis der Freunde und Kollegen, einige haben sich dabei besonders engagiert, denn Prof. Dr. Martina Kessel, Dr. Christoph Conrad und Dr. Rüdiger Hohls haben durch klärende Spaziergänge, eiliges Korrekturlesen und sanftes Picken mehr zum Abschluß der Arbeit beigetragen, als ihnen bewußt ist. Gewidmet ist die Arbeit meinem Sohn Christian, der darüber vom Schulanfänger zum Erwachsenen wurde; mehr als alles andere hat er den Willen zum Abschluß der Studie gestärkt.

Berlin, im Oktober 1998 *Ruth Federspiel*

INHALT

VERZEICHNIS DER TABELLEN UND SCHAUBILDER IM TEXT X
VERZEICHNIS DER TABELLEN IM ANHANG XIII
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS XVI

EINLEITUNG 1

ERSTES KAPITEL: Soziale Mobilität - Begriff und Verankerung in der Forschung 6
Zur Spannweite des Begriffs 7
Forschungsstand und leitende Fragestellungen 9
Schnittstellen zur Soziologie 18
Klassentheorie und soziale Mobilität 21
Quellen und methodische Überlegungen 23
Zivile Heiratseinträge als Informationsträger 26
Der Datensatz 28
Berufsangaben als zentrale Variable 31
Möglichkeiten und Grenzen einer Fallstudie zum 20. Jahrhundert 35

ZWEITES KAPITEL: Neukölln und seine Bewohner 37
Urbanisierung und zunehmende Bindung an die Entwicklung Berlins 37
Bevölkerung 40
Bevölkerungswachstum durch Wanderung 42
Demographische Entwicklung 47
Fläche und Bebauung 54
Fläche 55
Bebauung 57
Wohnraum und Wohnqualität 60
Wirtschaftsstruktur 63
Hauptwirtschaftszweige und Betriebsgrößen 66
Sozioökonomische Struktur der Bevölkerung 70
Die männliche Erwerbsbevölkerung 71

Die weibliche Erwerbsbevölkerung ... 74
Sozialstruktur ... 77
Schule und Ausbildung im politischen Wandel ... 80
Neukölln - Unterschiede und Gemeinsamkeiten mit Berlin ... 86

DRITTES KAPITEL: Die heiratenden Männer und Frauen ... 89
Beruf als Indikator sozialer Zugehörigkeit ... 90
Berufsangaben bei der Eheschließung ... 95
Die Berufsstruktur der Heiratenden ... 98
Dominanz der Konstanz - Berufsgruppen der Männer ... 100
Zunehmende Ausdifferenzierung der Frauenberufsgruppen ... 104
Frauenberufe, Männerberufe und die Segregation des Arbeitsmarktes ... 109
Heiratsalter ... 116
Was kommt nach der Heirat? ... 122
Sektorale Zuordnung der Berufsangaben ... 124
Sektoren der Männer ... 125
Sektoren der Frauen ... 129
Sozialstruktur der Heiratenden ... 136
Die Stellung im Beruf ... 138
Soziale Schichtung ... 141
Sozialräumliche Nähe und Distanz der Heiratenden ... 144
Fazit: Durchschnittsbürger oder Population mit besonderen Merkmalen? ... 146

VIERTES KAPITEL: Intergenerationelle Mobilität von Männern und Frauen ... 149
Soziale Schichtung im Vergleich der Generationen ... 150
Sozialer Auf- und Abstieg im Vergleich der Geschlechter ... 154
Die Klassengrenze ... 157
Berufliche Mobilität zwischen den Generationen ... 163
Zur sozialen Herkunft ausgewählter Berufsgruppen ... 171
Ungelernte Arbeiter und gelernte Industriearbeiter ... 173
Ungelernte und qualifizierte Arbeiterinnen ... 178
Handwerker ... 182
Frauen in Handwerksberufen ... 186
Untere und mittlere Beamte und Angestellte ... 188
Frauen in unteren und mittleren Angestelltenberufen ... 193

Männliche und weibliche Muster der sozialen Herkunft? ... 196
Chancengleichheit der Geschlechter? ... 199
Kinder ungelernter Arbeiter ... 201
Handwerker ... 205
Mittlere Angestellte und Beamte ... 214
Fazit: Differenzierte Angleichung der Geschlechter ... 218

FÜNFTES KAPITEL: Konnubiale Mobilität und Heiratskreise ... 221
Schichtspezifische Heiratsmuster? ... 224
Konnubiale Mobilität und Heiratsverhalten einzelner Berufsgruppen ... 231
Die Heirat als Weg zurück in die Herkunftsgruppe? ... 238
Wen heiraten Frauen >>ohne Beruf<<? ... 245
Handwerkerehen ... 249
Heirat als Weg über die Klassengrenze? ... 254
Beruf und Heirat - zur Veränderung traditioneller Mobilitätsmuster ... 265

ZUSAMMENFASSUNG ... 268

METHODISCHER ANHANG UND TABELLEN ... 274
Das Sample und seine Variablen ... 274
Tabellen ... 277

QUELLEN UND LITERATURVERZEICHNIS ... 351
Quellen für den Datensatz ... 351
Statistische Quellen ... 351
Literatur ... 352

REGISTER ... 365

VERZEICHNIS DER TABELLEN UND SCHAUBILDER IM TEXT

TABELLE 2.1: Die Bevölkerung Neuköllns nach Alter und Geschlecht 53
TABELLE 2.2: Männer in Neukölln und Berlin nach Stellung im Beruf 1907 - 1950 78
TABELLE 2.3: Frauen in Neukölln und Berlin nach Stellung im Beruf 1907 - 1950 79
TABELLE 3.1: Männerberufe in der Verteilung auf 15 Berufsgruppen 101
TABELLE 3.2: Frauenberufe in der Verteilung auf 15 Berufsgruppen 106
TABELLE 3.3: Hausarbeitsverwandte Berufe unter den heiratenden Frauen im Vergleich mit allen erwerbstätigen Frauen 1905 - 1957? 113
TABELLE 3.4: Heiratsalter nach Geschlecht und Erhebungsjahr 117
TABELLE 3.5: Hausarbeitsnähe der Berufsangaben von Frauen bei Berufseintritt vor und nach 1945 121
TABELLE 3.6: Geburtsjahre heiratender Frauen 1935 - 1937 und 1955 - 1957 123
TABELLE 3.7: Stellung im Beruf nach erwerbstätigen und heiratenden Männern . 138
TABELLE 3.8: Stellung im Beruf nach erwerbstätigen und heiratenden Frauen 139
TABELLE 3.9: Heiratende nach Stellung im Beruf 1905 - 1957 140
TABELLE 3.10: Stellung im Beruf von Söhnen und Vätern 1925 - 1957 141
TABELLE 3.11: Soziale Schichtung von Männern und Frauen 1905 - 1957 142
TABELLE 3.12: Wohnorte von Männern und Frauen zum Zeitpunkt der Eheschließung 145
TABELLE 4.1: Soziale Schichten der Söhne und ihrer Väter 151
TABELLE 4.2: Soziale Schichten der Töchter und ihrer Väter 151
TABELLE 4.3: Soziale Schichten der Väter von Frauen ohne Berufsangabe 153
TABELLE 4.4: Sozialer Auf- und Abstieg von Männern und Frauen 1905 - 1957 . 156
TABELLE 4.5: Intergenerationelle berufliche Mobilität zwischen Unter- und Mittelschicht. Männer und Frauen 1906, 1925 - 1957 161
TABELLE 4.6: Auf- und Abstieg über die Klassengrenze, Männer und Frauen 1925 - 1957 163

TABELLE 4.7: Gesamt- und Strukturmobilität von Männern und Frauen 1905 - 1957 ... 169
TABELLE 4.8: Berufsvererbung in Handwerksberufen 1905 - 1957 ... 208
TABELLE 5.1: Persistenz, sozialer Aufstieg und Abstieg von Frauen durch Heirat 1905 - 1957 ... 225
TABELLE 5.2: Persistenz, sozialer Aufstieg und Abstieg durch Heirat, Männer und Frauen 1905 - 1957 (15 Berufsgruppen) ... 233
TABELLE 5.3: Aufstiegs- und Abstiegsmobilität von Frauen über die Klassen grenze mit ihrem Beruf und durch Heirat ... 255
TABELLE 5.4: Berufsgruppen der Frauen, aus denen am häufigsten über die Klassengrenze geheiratet wurde, 1925 - 1957 ... 258

SCHAUBILD 1: Erwerbstätige Männer in Rixdorf/Neukölln und Berlin nach Zuge hörigkeit zu wirtschaftlichen Sektoren 1907, 1925, 1939, 1950 und 1961 ... 73
SCHAUBILD 2: Erwerbstätige Frauen in Rixdorf/Neukölln und Berlin nach Zuge hörigkeit zu wirtschaftlichen Sektoren 1907, 1925,1939, 1950 und 1961 ... 75
SCHAUBILD 3: Berufe der heiratenden Männer nach Zugehörigkeit zu wirtschaftlichen Sektoren 1905 - 1957 ... 126
SCHAUBILD 4: Vergleich der Zugehörigkeit zu wirtschaftlichen Sektoren zwischen allen erwerbstätigen und den heiratenden Männern in Neukölln 1905 - 1961. 128
SCHAUBILD 5: Berufe der heiratenden Frauen nach Zugehörigkeit zu wirtschaftlichen Sektoren 1905 - 1957 ... 131
SCHAUBILD 6: Vergleich der Zugehörigkeit zu wirtschaftlichen Sektoren zwischen allen erwerbstätigen und den heiratenden Frauen in Neukölln 1905 - 1961 ... 134
SCHAUBILD 7: Soziale Herkunft 1905 - 1957 (Abstromquoten) A) Ungelernte Arbeiter B) Gelernte Industriearbeiter ... 175
SCHAUBILD 8: Soziale Herkunft 1905 - 1957 (Abstromquoten) A) Ungelernte Arbeiterinnen B) Gelernte Arbeiterinnen ... 180
SCHAUBILD 9: A) Soziale Herkunft von Handwerkern 1905 - 1957 (Abstromquoten) B) Vergleich der Abstromquoten in Handwerksberufe auf Grundlage der Berufsangabe des Vaters bei Heirat und Geburt der Söhne ... 185
SCHAUBILD 10: Soziale Herkunft von Frauen in Handwerksberufen (Abstromquoten) 1905 - 1957 ... 188
SCHAUBILD 11: Soziale Herkunft (Abstromquoten) 1905 - 1957 A) Untere Beamte und Angestellte B) Mittlere Beamte und Angestellte ... 192

SCHAUBILD 12: Soziale Herkunft von Frauen (Abstromquoten) 1905 - 1957 A) Untere Angestellten- und Beamtenberufe B) Mittlere Angestellten- und Beamtenberufe 195
SCHAUBILD 13: Chancen der Kinder ungelernter Arbeiter, andere Berufsgruppen zu erreichen als ihre Väter (Zustromquoten) 1905 - 1957 A) Söhne B) Töchter 203
SCHAUBILD 14: Chancen der Kinder von Handwerkern, eine andere Berufsgruppe zu erreichen als ihre Väter (Zustromquoten) 1905 - 1957 A) Söhne B) Töchter 211
SCHAUBILD 15: Chancen der Kinder mittlerer Angestellter und Beamter, die gleiche Berufsgruppe zu erreichen wie ihre Väter 1905 - 1957 A) Söhne B) Töchter 217
SCHAUBILD 16: Konnubiale Mobilitätsmuster von Frauen über die eigene Berufsangabe und über die des Vaters im Vergleich 226
SCHAUBILD 17: Schichtpersistenz von Frauen im Vergleich mit den Abstromquoten der Männer derselben Schichtungsgruppe 1905 - 1957 226
SCHAUBILD 18: Kehren Frauen, die Handwerker heiraten, in ihre Herkunftsgruppe zurück? A) Ungelernte Arbeiterinnen B) Angelernte Arbeiterinnen 1905 - 1957; C) Untere Angestellte D) Mittlere Angestellte 1925 - 1957 240
SCHAUBILD 19: Soziale Herkunft von Frauen in unteren und mittleren Angestelltenberufen, die ungelernte Arbeiter oder Angestellte heiraten, 1925 - 1957 A) Untere Angestellte B) Mittlere Angestellte heiraten ungelernte Arbeiter C) Untere Angestellte D) Mittlere Angestellte heiraten mittlere Angestellte 243
SCHAUBILD 20: A) Wen heiraten die Frauen ohne Berufsangabe? 1905 - 1957 B) Soziale Herkunft von Frauen ohne Beruf, die Handwerker heiraten 247
SCHAUBILD 21: Heiratsverhalten von Handwerkern um 1905, 1925, 1935 und 1955 251
SCHAUBILD 22: Wen heiraten Frauen, die über die Klassengrenze aufsteigen? 1905 - 1957 (Zustromquoten) Ungelernte Arbeiterinnen, angelernte Arbeiterinnen, Handwerksberufe und untere Angestellte 262

VERZEICHNIS DER TABELLEN IM ANHANG

TABELLE II.1: Sektoren und Stellung im Beruf der erwerbstätigen Männer in Rixdorf/Neukölln und Berlin: 1907, 1925, 1939, 1950 und 1961 278
TABELLE II.2: Sektoren und Stellung im Beruf der erwerbstätigen Frauen in Rixdorf/Neukölln und Berlin: 1907, 1925, 1939, 1950 und 1961 280
TABELLE III.1: Berufsangaben und Berufsgruppen heiratender Männer und Frauen mit zehn und mehr Nennungen 1905-1957 282
TABELLE III.2: Berufsangaben heiratender Frauen nach Zeitschnitten 1905 bis 1957 284
TABELLE III.3: Heiratende Männer nach Berufsgruppen 1905-1957 291
TABELLE III.4: Heiratende Frauen nach Berufsgruppen 1905-1957 294
TABELLE IV.1: Sozialer Auf- und Abstieg von Männern im Vergleich mit ihren Vätern 1905-1907 297
TABELLE IV.2: Sozialer Auf- und Abstieg von Männern im Vergleich mit ihren Vätern 1925-1927 297
TABELLE IV.3: Sozialer Auf- und Abstieg von Männern im Vergleich mit ihren Vätern 1935-1937 298
TABELLE IV.4: Sozialer Auf- und Abstieg von Männern im Vergleich mit ihren Vätern 1955-1957 299
TABELLE IV.5: Sozialer Auf- und Abstieg von Frauen im Vergleich mit ihren Vätern 1905-1907 300
TABELLE IV.6: Sozialer Auf- und Abstieg von Frauen im Vergleich mit ihren Vätern 1925-1927 300
TABELLE IV.7: Sozialer Auf- und Abstieg von Frauen im Vergleich mit ihren Vätern 1935-1937 301
TABELLE IV.8: Sozialer Auf- und Abstieg von Frauen im Vergleich mit ihren Vätern 1955-1957 302
TABELLE IV.9: Berufliche Mobilität der Ehemänner 1905-1907 (15 Berufsgruppen) 303
TABELLE IV.10: Berufliche Mobilität der Ehemänner 1925-1927 (15 Berufsgruppen) 305

TABELLE IV.11: Berufliche Mobilität der Ehemänner 1935-1937 (15 Berufsgruppen) ... 307
TABELLE IV.12: Berufliche Mobilität der Ehemänner 1955-1957 (15 Berufsgruppen) ... 309
TABELLE IV.13: Berufliche Mobilität der Frauen 1905-1907 (15 Berufsgruppen) 311
TABELLE IV.14: Berufliche Mobilität der Frauen 1925-1927 (15 Berufsgruppen) 313
TABELLE IV.15: Berufliche Mobilität der Frauen 1935-1937 (15 Berufsgruppen) 315
TABELLE IV.16: Berufliche Mobilität der Frauen 1955-1957 (15 Berufsgruppen) 317
TABELLE IV.17: Abstromquoten der Männer 1905-1957 ... 319
TABELLE IV.18: Abstromquoten der Frauen 1905-1957 ... 321
TABELLE IV.19: Zustromquoten der Männer 1905-1957 ... 323
TABELLE IV.20: Zustromquoten der Frauen 1905-1957 ... 325
TABELLE V.1: Konnubiale Schichtungsmobilität von Männern und Frauen 1905-1907 327
TABELLE V.2: Konnubiale Schichtungsmobilität von Männern und Frauen 1925-1927 327
TABELLE V.3: Konnubiale Schichtungsmobilität von Männern und Frauen 1935-1937 328
TABELLE V.4: Konnubiale Schichtungsmobilität von Männern und Frauen 1955-1957 329
TABELLE V.5: Konnubiale Mobilität von Frauen gemessen am Status ihres Vaters 1905-1907 ... 330
TABELLE V.6: Konnubiale Mobilität von Frauen gemessen am Status ihres Vaters 1925-1927 ... 330
TABELLE V.7: Konnubiale Mobilität von Frauen gemessen am Status ihres Vaters 1935-1937 ... 331
TABELLE V.8: Konnubiale Mobilität von Frauen gemessen am Status ihres Vaters 1955-1957 ... 332
TABELLE V.9: Heiratsmobilität von Frauen und Männern 1905-1907 ... 333
TABELLE V.10: Heiratsmobilität von Frauen und Männern 1925-1927 ... 335
TABELLE V.11: Heiratsmobilität von Frauen und Männern 1935-1937 ... 337
TABELLE V.12: Heiratsmobilität von Frauen und Männern 1955-1957 ... 339
TABELLE V.13: Heiratsverhalten von Frauen in ausgewählten Berufen und ohne Berufsangabe 1905-1907 ... 341

TABELLE V.14: Heiratsverhalten von Frauen in ausgewählten Berufen und ohne Berufsangabe 1925-1927 342
TABELLE V.15: Heiratsverhalten von Frauen in ausgewählten Berufen und ohne Berufsangabe 1935-1937 343
TABELLE V.16: Heiratsverhalten von Frauen in ausgewählten Berufen und ohne Berufsangabe 1955-1957 344
TABELLE V.17: Heiratsverhalten von Männern in ausgewählten manuellen Berufen 1905-1907 345
TABELLE V.18: Heiratsverhalten von Männern in ausgewählten manuellen Berufen 1925-1927 346
TABELLE V.19: Heiratsverhalten von Männern in ausgewählten manuellen Berufen 1935-1937 347
TABELLE V.20: Heiratsverhalten von Männern in ausgewählten manuellen Berufen 1955-1957 348

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abs.	Absolut
AfS	Archiv für Sozialgeschichte
GG	Geschichte und Gesellschaft, Zeitschrift für Historische Sozialwissenschaft
HZ	Historische Zeitschrift
Jb	Jahrbuch
JbW	Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte
KZfSS	Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie
N.F.	Neue Folge
Pr.	Preußisch
RGBL	Reichs-Gesetz-Blatt
StDR	Statistik des Deutschen Reiches
Stat.	Statistisch
Vgl.	Vergleiche
VSWG	Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte
Zs	Zeitschrift

EINLEITUNG

Frauen, die über ihren Beruf und ihre Berufstätigkeit definiert und sozial klassifiziert werden, kommen in historischen Forschungen zu sozialer Mobilität im 19. Jahrhundert nicht vor.[1] Auch die wenigen Arbeiten, die bis in das 20. Jahrhundert reichen, belassen es dabei, soziale Mobilität von Frauen über deren Heiratsverhalten zu bestimmen. So ergibt sich ein gewisses Spannungsverhältnis, denn das Thema >>Soziale Mobilität<< ist schon häufiger, besonders aber in den Jahren zwischen 1975 und 1985, Gegenstand wissenschaftlicher Untersuchungen gewesen, doch weder das 20. Jahrhundert noch die andere Hälfte der Menschheit - die Frauen - fanden bislang genug Beachtung. Ausgeblendet wurde damit die soziale Mobilität von Frauen, wenn sie die über Heirat möglichen Mobilitätswege verließ. Diese Lücken versucht die vorliegende Arbeit zu schließen: Das leitende Interesse gilt daher der intergenerationellen beruflichen Mobilität von Frauen im Vergleich

[1] Die Ausnahme für die Bestätigung der Regel sind einige nicht auf Deutschland bezogene Studien, so: William H. Sewell, *Structure and mobility. The men and women of Marseille 1820-1870*, Cambridge 1985, der sowohl Berufs- wie Heiratsmobilität von Frauen untersucht. George Alter, *The influence of social stratification on marriage in nineteenth century Europe: Verviers, Belgium 1844-1845*, University of Pennsylvania 1978. Alters Untersuchungszeitraum ist zwar auf zwei Jahre begrenzt, da er nicht so sehr an sozialer Mobilität als an den Gründen für das hohe Heiratsalter nicht nur der agrarischen sondern auch der frühindustriellen europäischen Gesellschaften und den bestimmenden Faktoren dieses Verhaltens interessiert ist. Beide Studien konnten Frauen und ihre berufliche Stellung jedoch nur so explizit miteinbeziehen, da sie Untersuchungsgebiete haben, in denen der Code Napoleon wirksam war, der frühzeitig staatlich geführte Personenstandsregister einsetzte, zu deren Vorgaben auch die Frage nach dem Beruf der Braut gehörte.

Unberücksichtigt bleiben die Frauen jenseits ihrer demographischen Erfassung auch in der 1989 fertigestellten Habilitationsschrift von Josef Ehmer, *Heiratsverhalten, Sozialstruktur, ökonomischer Wandel. England und Mitteleuropa in der Formationsperiode des Kapitalismus* (= Kritische Studien zur Geschichtswissenschaft, Bd. 92), Göttingen 1991. Ehmers Untersuchung behandelt die Veränderungen des *European marriage pattern*, doch er sieht sich angesichts des Mangels an sozialstrukturellen Informationen für Frauen dazu gezwungen, *die systematische Interpretation des Heiratsverhaltens* auf die Männer zu beschränken, S. 24.

mit der von Männern, daneben der sozialen Mobilität über Heirat und der Frage, ob nun Heirat oder Beruf für Frauen den besseren Weg für sozialen Aufstieg abgaben, aber auch, wie sich das Heiratsverhalten von Männern unterschiedlicher Berufsgruppen im Verlauf der Untersuchung änderte. Untersuchungen zu sozialer Mobilität sind nur im Zusammenhang mit dem strukturellen Wandel und seiner Wirkung auf die Berufs- und Beschäftigtenstrukturen vollständig zu erfassen. Diese Faktoren geben gewissermaßen die Rahmenbedingungen ab, unter denen wachsende oder stagnierende Raten sozialer Mobilität entstehen. Der Veränderung der Berufsstruktur gilt daher besondere Aufmerksamkeit, der Aspekt des Geschlechtervergleichs lenkt das Interesse vor allem auf unterschiedliche Entwicklungen bei Männern und Frauen. Soziale Mobilität von Frauen im Vergleich mit der Mobilität der Männer und die Suche nach typischen Mustern erweitert die thematische Zuordnung der vorliegenden Arbeit. Aus der Blickrichtung einer Mobilitätsstudie leistet sie zugleich einen Beitrag zur Geschlechtergeschichte.[2]

Soziale Mobilität in den Jahrzehnten zwischen und nach den beiden Weltkriegen wurde von Historikern kaum behandelt.[3] Diese Lücke soll die vorliegende Studie etwas kleiner machen. Die zeitliche Eingrenzung auf die Jahre 1905 bis 1957 ist so gewählt, daß alle vier politischen Systeme, die unser Jahrhundert geprägt haben, Berücksichtigung finden. Daher stützt sich die Studie auf vier Untersuchungszeitpunkte, die jeweils drei Jahre der entsprechenden Periode erfassen. Die erste bezieht sich auf die Jahre 1905 bis 1907, die zweite auf 1925 bis 1927, für die dritte schließlich wurden die Jahre 1935 bis 1937 gewählt, und die vierte Periode umfaßt den Zeitraum 1955 bis 1957. Die Auswahl der Untersuchungsjahre orientiert sich neben dem politischen Aspekt vor allem

[2] Dieser Terminus wird hier nur in seiner einfachsten Form, nämlich des Vergleichs von Männern und Frauen, eingesetzt.

[3] Gerade im Hinblick auf Forschungen zur gesellschaftlichen Entwicklung in der Nachkriegszeit und die unterschiedliche Entwicklung in den beiden deutschen Teilstaaten wird explizit die Geschichte der sozialen Mobilität als wenig beackertes Forschungsfeld benannt, dem zentrale Aufmerksamkeit für den Gesellschaftsvergleich zukomme. Vgl. Axel Schildt/Arnold Sywottek (Hrsg.), *Modernisierung im Wiederaufbau. Die westdeutsche Gesellschaft der 50er Jahre*, Bonn 1993, S. 6.

an der Überlegung, daß konjunkturell vergleichbare Zeiträume ausgewählt werden sollten. Dieser Überlegung wurde der Anspruch möglichst gleichbleibender Zeitabstände zwischen den einzelnen Erhebungen untergeordnet, da die Wahl der >>normalen<< Jahre sowohl für die Weimarer Republik wie für die Zeit des Nationalsozialismus begrenzt war. Methodisch ist die Studie in die historisch-sozialwissenschaftliche Forschung auf empirischer Grundlage einzuordnen. Sie basiert auf der Auswahl von sogenannten Massendaten, Heiratseinträgen der genann-ten Zeitschnitte, im Berliner Bezirk Neukölln.

Über einen der Berliner Bezirke wird der für Deutschland noch nicht untersuchte Typ der Haupt- und Industriestadt erfaßt. Die Wahl des engeren Untersuchungsgebietes, Berlin-Neukölln, geht auf die grundsätzliche Überlegung zurück, daß soziale Mobilität breiter Bevölkerungsschichten eher in einem Untersuchungsgebiet zu erforschen ist, wo untere und mittlere Schichten zu Hause sind. Die besondere Situation der zum Zeitpunkt der Datenerhebung noch geteilten Stadt Berlin machte eine Untersuchung der entsprechenden Stadtteile des alten Berlin wie Prenzlauer Berg oder Friedrichshain aber auch Wedding und Kreuzberg unmöglich, da die notwendigen Unterlagen nicht zu erreichen oder nur noch unvollständig vorhanden waren. Der Datenschutz, der für Personenstandsdaten wie Heiratseinträge gilt, erschwerte zusätzlich den Zugang zu den Akten, da die Akteneinsicht von der mehr oder weniger forschungsfreundlichen Einstellung des jeweiligen Amtsleiters abhing. Mit Neukölln wurde ein Untersuchungsraum gefunden, der einen nahezu kompletten Aktenbestand hatte, dessen wissenschaftliche Auswertung gestattet wurde und dessen Bevölkerung überwiegend den kleinen Leuten zuzurechnen war.

Das folgende erste Kapitel verortet die Neukölln-Studie in methodischer und wisssenschaftlicher Hinsicht in der Forschungslandschaft. Es wird kurz aufgreifen, wieso das ehedem aus der Soziologie kommende Forschungsgebiet soziale Mobilität innerhalb der Geschichtswissenschaft Beachtung fand. Daran anschließend folgen einige Anmerkungen zur Begrifflichkeit und den Untersuchungsebenen, denn die Begriffe der Mobilitätsforschung sind mit teilweise recht unterschiedlichen Fragestellungen verbunden. Im Zusammenhang mit den wichtig-

sten Ansätzen und Ergebnissen werden das Forschungsinteresse und die Hauptfragestellungen der Neukölln Studie entwickelt, wobei die Darstellung zunächst eher auf den Überblick zielt,[4] da einzelne Aspekte der Forschung in den entsprechenden Kapiteln der Studie wiederaufgenommen werden. Ein weiterer Abschnitt wird auf Spezifika der Quellen eingehen, die dieser Studie zugrundeliegen, sowie die wichtigsten methodischen Überlegungen erörtern.

Im zweiten Kapitel werden zunächst die sozialräumliche Entwicklung des Untersuchungsraumes in Augenschein genommen und ein vergleichender Blick auf die Wirtschafts- und Sozialstruktur in Neukölln und der Stadt Berlin in ihren jeweiligen Grenzen geworfen. Es werden dabei deutliche Gemeinsamkeiten neben einigen Unterschieden zu Tage treten. Nachdem die Reichweite der Aussagen nun genauer eingegrenzt werden kann, wird das dritte Kapitel die Gruppe der heiratenden Männer und Frauen genauer vorstellen sowie Veränderungen einiger Merkmale der Heiratenden über die Zeit benennen. Zu denken ist hier an das Heiratsalter, Berufe und Berufsstruktur sowie die soziale Schichtung. Das Kapitel wird zugleich Gemeinsamkeiten und Besonderheiten der heiratenden Männer und Frauen mit der übrigen Neuköllner Bevölkerung herausarbeiten. Daran anschließend folgen mit dem vierten und fünften die Mobilitätskapitel im eigentlichen Sinne. Dabei wird sich das vierte Kapitel der intergenerationellen beruflichen Mobilität von Männern und Frauen widmen. Es wird zunächst die soziale Mobilität zwischen den Schichten betrachten, sodann die soziale Zusammensetzung verschiedener Berufsgruppen von Männern und Frauen in den Blick nehmen, um dabei nicht nur die Unterschiede zwischen unterschiedlichen Statusgruppen, wie Arbeitern, Handwerkern und mittleren Angestellten herauszuarbeiten, sondern auch, um die innerhalb der Gruppen bestehenden Unterschiede zwischen den Geschlechtern genauer hervorzuheben. Ein weiteres Thema wird die Frage der relativen Mobilitätschancen von Männern und Frauen aus

[4] Ergebnisse der sehr vielfältigen soziologischen Forschung werden nur in dem Maße, in dem sie für eine historisch angelegte Studie Vergleichsmöglichkeiten bieten, einbezogen. Einen guten Überblick über die Vielfalt der Studien aus dem Bereich der Soziologie und deren unterschiedliche Ansätze vermittelt immer noch: Helga Recker, *Mobilität in der offenen Gesellschaft*, Köln 1974.

gleichen Statusgruppen sein. Hier werden vor allem zwei Fragen interessieren: Wie verteilten sich innerhalb der gleichen Herkunftsgruppe die Chancen auf die Geschlechter und in welchen Herkunftsgruppen sind Veränderungen in der Einstellung zu Beruf und Berufsausbildung der Töchter am deutlichsten zu erkennen.

Das fünfte Kapitel wird sich der Mobilität über Heirat und dem Heiratsverhalten der Männer und Frauen in Neukölln zuwenden. Vor dem Hintergrund der Ergebnisse zur beruflichen Mobilität wird dabei unter anderem der Frage nachgegangen, ob sich das Heiratsverhalten der Frauen eher an ihrer beruflichen Qualifikation oder an ihrer sozialen Herkunft orientierte. Auf der Ebene der sozialen Schichten werden Fragen nach sozialem Auf- und Abstieg durch Heirat und der in diesem Zusammenhang so wichtigen Persistenz gestellt. Auf dieser Differenzierungsebene wird auch ein Vergleich der Heiratsmuster von Frauen, die über den Beruf ihres Vaters und über ihre eigene Berufsangabe klassifiziert werden, vorgenommen. Wie schon auf der Ebene der beruflichen Mobilität wird auch hier die zunehmende Bedeutung qualifizierter Frauenberufe für soziale Mobilität deutlich werden. Abschließend wird noch ein wichtiger Aspekt Beachtung finden: Die Mobilität über die Klassenlinie und die Bedeutung, die Heiratsverbindungen dabei hatten.

Grundlage zur Beantwortung der meisten dieser Fragen sind die verschiedenen Mobilitätstabellen im Anhang. Die Diskussion führt dabei häufig nicht nur über mehrere Tabellen sondern nimmt auch mehrdimensionale Vorgänge in den Blick, wenn beispielsweise die soziale Herkunft mit dem Weg in eine bestimmte Berufsgruppe zusammengenommen wird, oder die Frage nach der sozialen Herkunft von Frauen gestellt wird, die mit der Heirat sozialen Abstieg erlebten. Um die Inhalte der Tabellen und damit die Diskussion anschaulicher zu gestalten, wurden die Ergebnisse in Graphiken umgesetzt.

ERSTES KAPITEL

Soziale Mobilität - Begriff und Verankerung in der Forschung

Die Erforschung sozialer Mobilität war ursprünglich ein Arbeitsgebiet der Soziologie, dessen Interesse sich auf *Bewegungen zwischen hierarchisch geordneten Schichten oder Klassen, also soziale Aufstiege oder Abstiege* [1] richtete. Im Zuge einer intensiveren Auseinandersetzung mit den Folgen der Industrialisierung für die gesellschaftliche, wirtschaftliche und politische Entwicklung gewann diese Fragestellung in den siebziger Jahren des 20. Jahrhunderts auch für die historische Erforschung des 19. Jahrhunderts an Bedeutung.[2] Im Zusammenspiel mit der ebenfalls der Soziologie entlehnten Frage nach sozialer Ungleichheit erforschte man die Veränderung der Gesellschaft, wobei das Interesse häufiger auf einzelne gesellschaftliche Gruppen, vorzugsweise die Arbeiter,[3] als auf die Gesellschaft als Ganzes gerichtet war. Die etwa zeitgleich einsetzende

[1] Karl-Ulrich Mayer, *Artikel Soziale Mobilität,* in: Görres Gesellschaft (Hrsg.). Staatslexikon für Recht, Wirtschaft und Gesellschaft, Bd. 3, 7. Aufl., 1987, S. 1192.

[2] Innerhalb der deutschen Sozialgeschichte fand die Mobilitäts- und Schichtungsforschung zudem Beachtung, da sie ein Forschungsfeld in den Blick rückte, mit dem durch den Nationalsozialismus unterbrochene Forschungstraditionen der historischen Sozialwissenschaft wiederaufgenommen werden konnten. Zu denken ist hier an die 1932 erschienene Arbeit: Theodor Geiger, *Die soziale Schichtung des deutschen Volkes,* ND Darmstadt 1967, die für historische Untersuchungen sozialer Schichtung und Mobilität noch heute von Bedeutung ist. Ebenso an die im gleichen Jahr fertiggestellte aber nicht mehr veröffentlichte Studie: Hans Speier, *Die Angestellten vor dem Nationalsozialismus. Ein Beitrag zum Verständnis der deutschen Sozialstruktur 1918-1933* (= Kritische Studien zur Geschichtswissenschaft, Bd. 26), Göttingen 1977.

[3] Die Arbeiten von: Heilwig Schomerus, *Die Arbeiter der Maschinenfabrik Esslingen. Forschungen zur Lage der Arbeiterschaft im 19. Jahrhundert,* Stuttgart 1977 und Peter Borscheid, *Textilarbeiterschaft in der Industrialisierung. Soziale Lage und Mobilität in Württemberg,* Stuttgart 1978, regten Erforschung und Diskussion um die Auswirkungen der Industrialisierung auf soziale Aufstiegsmöglichkeiten der Arbeiterschaft in besonderer Weise an, da beide mit dem Einsatz von EDV und quantitativen Methoden auch methodisch Neuland betraten.

Erprobung von EDV und quantitativen Methoden innerhalb der Geschichtswissenschaft gaben den methodischen Rahmen, innerhalb dessen die Erforschung sozialer Mobilität Eingang in die historische Forschung finden konnte. Vor diesem Hintergrund etablierte sich die Mobilitätsforschung als Themenbereich der deutschen Sozialgeschichte in der zweiten Hälfte der siebziger Jahre.[4] Die ausgeprägte Begrifflichkeit und das allerdings abgespeckte methodische Vorgehen der historischen Mobilitätsforschung zeigen die Nähe zur Soziologie noch deutlich.[5]

Zur Spannweite des Begriffs

Der Begriff der sozialen Mobilität hat vielerlei Ausprägungen, was sich aus den unterschiedlichen und zugleich komplexen Fragestellungen dieses Forschungsbereichs ergibt. In einigen Fällen wird auch die räumliche oder Wanderungsmobilität darunter gefaßt,[6] häufiger jedoch steht die vertikale berufliche Mobilität, die die Veränderung von Be-

[4] Als einführender Überblick: Hartmut Kaelble, *Historische Mobilitätsforschung. Westeuropa und die USA im 19. und 20. Jahrhundert*, Darmstadt 1978. Kaelbles Forschungsbericht sowie ein von ihm herausgegebener komplementierender Sammelband, Ders. (Hrsg.), *Geschichte der sozialen Mobilität seit der industriellen Revolution*, Königstein/Ts 1978, markieren die Etablierung der Mobilitätsforschung in der deutschen Geschichtswissenschaft der Nachkriegszeit. Ablesen läßt sich dies aber auch daran, daß Soziale Mobilität als Gliederungspunkt in viele Beiträge des ab 1980 in sechs Bänden erscheinenden Handbuchs der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte aufgenommen wurde. Im Handbuch der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte, dessen zweiter Band 1976 erschien, sind Aussagen zu sozialer Mobilität nur über das Register und erst über den Begriff sozialer Aufstieg zu erschließen.

[5] Ausführlicher zu Begriffen und Methoden in der historischen Mobilitätsforschung Kaelble, *Historische Mobilitätsforschung*, S. 154-169. Beispiele für die Begrifflichkeit sind unter anderen: Austausch- und Zirkulationsmobilität, Zustrom- oder Abstromquote. Für die methodische Seite steht beispielhaft die Anwendung verschiedener Indices, die als Mobilitätsmaße angewandt werden. Letztere werden zusammenfassend dargestellt und kritisch kommentiert bei Hartmut Kaelble, *Soziale Mobilität und Chancengleichheit im 19. und 20. Jahrhundert*, Göttingen 1983, S. 274-279.

[6] Als Beispiele hierzu die Arbeiten von: Dieter Langewiesche, *Wanderungsbewegungen in der Hochindustrialisierungsperiode. Regionale, interstädtische und innerstädtische Mobilität in Deutschland 1880 - 1914*, in: *VSWG*, Bd. 64, 1977, S. 1-40 und Wolfgang Köllmann, *Bevölkerung in der industriellen Revolution*, Göttingen 1974 und Horst Matzerath, *Urbanisierung in Preußen 1815 - 1914*, Stuttgart 1985.

rufspositionen zwischen Eltern- und Kindergeneration untersucht, im Zentrum des Interesses. Eine wichtige Erweiterung fand die historische Mobilitätsforschung in der Untersuchung von Heiratsbeziehungen.[7] Sie werden über die konnubiale Mobilität, die die soziale Stellung von Braut und Bräutigam vergleicht, erforscht oder über die Heiratskreise. Letztere messen über den weiter gezogenen Vergleich der sozialen Stellung der Väter der Heiratenden sozialen Auf- und Abstieg; häufig wird dies mit dem Blick auf die Durchlässigkeit bzw. Abschottung von Klassengrenzen getan.

Im Gegensatz zur soziologischen Forschung wird in der historischen Mobilitätsforschung fast ausschließlich soziale Mobilität zwischen den Generationen, die sogenannte intergenerationelle oder vertikale Mobilität, gemessen. Dagegen ist die Erforschung der intragenerationellen Mobilität, die die berufliche Mobilität im Verlauf des Lebens einzelner Personen mißt und daher auch Verlaufs- oder Karrieremobilität genannt wird, in historischen Studien die Ausnahme.[8] Die Unterschiede zwischen der historischen und der soziologischen Erforschung sozialer Mobilität werden vor allem über die zeitliche Dimension, durch anders akzentuierte Fragestellungen und damit verbunden andere methodische Zugriffe festgelegt. So stützt sich der überwiegende Teil der soziologischen Mobilitätsforschungen auf Interviews oder Fragebogenerhebungen heute lebender Personen und zeitigt Ergebnisse, die meistens auf

[7] Wegweisend für diesen Aspekt ist die Studie von: Jürgen Kocka/Karl Ditt/Josef Mooser/Heinz Reif/Reinhard Schüren, *Familie und soziale Plazierung. Studien zum Verhältnis von Familie, sozialer Mobilität und Heiratsverhalten an westfälischen Beispielen im späten 18. und 19. Jahrhundert*, Opladen 1980. Die neuere Studie von Ehmer, *Heiratsverhalten, Sozialstruktur*, stellt dagegen den Einfluß der wirtschaftlichen Entwicklung auf das Heiratsverhalten in den Mittelpunkt des Untersuchungsinteresses und arbeitet vor allem die Verschärfung von europäischen Unterschieden im Zusammenspiel mit der industriellen Entwicklung heraus.

[8] Eine auch methodisch anregende Ausnahme ist die Studie von Merith Niehuss, *Arbeiterschaft in Krieg und Inflation. Soziale Schichtung und Lage der Arbeiter in Augsburg und Linz 1910 bis 1925* (= Einzelveröffentlichungen der Historischen Kommmission zu Berlin, Bd. 59), Berlin-New York 1985. Diese Studie basiert auf Einträgen in Adreßbüchern der beiden Städte für mehrere Schnittjahre zu den gleichen Personen. Eine weitere Ausnahme: Stefan Bleek, *Quartierbildung in der Urbanisierung*, München 1991. Bleeks Quelle sind Meldebögen der Münchner Polizeibehörden und damit kann er sowohl Wanderungs- als auch intragenerationelle Mobilität untersuchen. Wegen der verschärften Datenschutzbestimmungen ist der Zugang zu Quellen dieser Gattung mittlerweile allerdings nicht mehr möglich.

die gesamtgesellschaftliche Entwicklung übertragen werden können. Historische Studien greifen häufig auf schriftliche Massenquellen wie Heiratseinträge oder Matrikellisten zurück, die immer lokal gebunden sind und üblicherweise nur Aussagen zur intergenerationellen, vertikalen Mobilität, in günstigen Fällen auch noch zu Alter oder räumlicher Mobilität zulassen.

Forschungsstand und leitende Fragestellungen

Die ganz an Lokalstudien orientierte historische Mobilitätsforschung gleicht trotz mehrerer weiterführender Studien, die in den achtziger Jahren entstanden und auf die zurückzukommen sein wird, immer noch eher einem Flickenteppich denn einem einheitlichen Ganzen. Das betrifft die Untersuchungsschwerpunkte, die über den allgemeinen Trend der sozialen Mobilität, das Aufstiegsverhalten der Arbeiter oder einzelner Angestelltengruppen, die Herausbildung sozialer Klassen bis hin zur Elitenforschung reichen, aber auch Zeiträume und untersuchte Orte und Städte. Hauptursache dafür ist die oben erwähnte Notwendigkeit, Fall- oder Ortsstudien zu erstellen, denn nur auf dieser Mikroebene ist im deutschen Sprachraum eine genauere Untersuchung der Prozesse sozialer Mobilität möglich.[9] Räumliche Beschränkungen ergeben sich vor allem aufgrund der Methode, die mit lokalen Massenquellen - zumeist Heiratseinträgen - arbeitet. So entstand eine ganze Reihe von Lokalstudien, die jede für sich genommen interessante Ergebnisse brachten, die aber häufig unter dem Vorbehalt rezipiert wurden, daß die Ergebnisse möglicherweise durch lokale Besonderheiten zu erklären seien. Diese Einschränkung betraf die schon in den fünfziger Jahren entstandene soziologische Pionierstudie von Renate Mayntz zu Euskirchen ebenso wie die 1977 erschienene historische Studie von Heilwig Schomerus zur württembergischen Stadt Esslingen.[10] Eine neu erprobte

[9] Im Gegensatz zu den angelsächsischen Ländern oder auch den Niederlanden, gibt es in Deutschland keine zentral gesammelten Zensusdaten, die es erlaubten, eine nationale Stichprobe zu ziehen.

[10] Renate Mayntz, *Soziale Schichtung und sozialer Wandel in einer Industriegemeinde*, Stuttgart 1958; Borscheid, *Textilarbeiterschaft*, Schomerus, *Maschinenfabrik Esslingen.*

Möglichkeit, die lokale Enge historischer Mobilitätsstudien aufzubrechen, zeigt die Verwendung von Ahnenlisten. Für Sachsen wurde von Volkmar Weiss auf dieser Quellengrundlage eine Studie erarbeitet,[11] die als Perspektive eine großflächigere Erforschung der Prozesse sozialer Mobilität eröffnet. Der zeitliche Rahmen reicht zwar über drei Jahrhunderte, endet mit 1880 aber vor dem Beginn der Neukölln-Studie. Vergleichsmöglichkeiten mit Entwicklungen in Städten wie Dresden oder Leipzig sind daher nicht gegeben. Doch selbst bei zeitlicher Überschneidung dieser Regionalstudie mit unserer Stadtstudie wären die Möglichkeiten des Vergleichs sehr beschränkt, da die Studie von Weiss auf einem anderen Schichtungs- und Klassifikationsmodell der Berufe fußt.[12]

Reinhard Schüren[13] unternahm den Versuch, solche Einschränkungen zu relativieren und allgemeingültigere Muster sozialer Mobilität im 19. und 20. Jahrhundert herauszuarbeiten, indem er bereits vorhandene Datensätze anglich und erweiterte. So entstand eine Überblicksdarstellung, die die Ergebnisse zu zwölf verschiedenen Orten bzw. Städten in unterschiedlichen Regionen Deutschlands miteinander in Beziehung setzt und vergleicht. Den besonderen Stellenwert der Untersuchung unterstreicht Jürgen Kocka bereits im Vorwort, wenn er sie als *umfassendste und in ihrer Weise gründlichste Untersuchung* charakterisiert, *die bisher*

[11] Volkmar Weiss, *Bevölkerung und soziale Mobilität. Sachsen 1550 - 1880*, Berlin 1993. Weiss zeigt, daß es auch für Forschungen zu anderen Regionen möglich ist auf Ahnenlisten zurückzugreifen. Ob die Qualität solcher Listen jedoch flächendeckend, bezogen auf das Gebiet des Deutschen Reiches in den Grenzen von 1937, gleichbleibend ist, müßte erst getestet werden. Der Einwand gegen die Verwendung von Ahnenlisten ist der starke Bias, der in ihnen enthalten ist. Da diese Listen auf privat initiierte und meist auch betriebene Forschungen zur Familiengeschichte zurückgehen, ist es eine relativ >>bürgerliche<< Gruppe, die auf diese Weise ihre Familienverzweigungen in die Forschung einbringt. Ob das Muster für die anderen, nicht genealogisch erfaßten Familien, genauso ausfällt, erfährt man nicht. Dieser Einwand soll die von Weiss benutzten Quellen und seine Ergebnisse nicht schmälern, doch etwas kritischer Abstand sollte bei aller Euphorie angemerkt werden.

[12] Es ist das von Helga Schultz in der Studie zu Berlin verwendete Modell der feudalen Gesellschaft im Übergang zum Kapitalismus. Vgl. Helga Schultz, *Berlin 1650-1850. Sozialgeschichte einer Residenz*, Berlin 1987.

[13] Reinhard Schüren, *Soziale Mobilität. Muster, Veränderungen und Bedingungen im 19. und 20. Jahrhundert*, St. Katharinen 1989. Einige der Neuköllner Daten und Ergebnisse wurden Schüren für seine Studie zur Verfügung gestellt.

geschrieben wurde und *es auf absehbare Zeit bleiben dürfte.*[14] So ist Schürens Studie also der derzeit geltende Maßstab, an dem die Ergebnisse nachfolgender Studien zu messen sind, sofern sie auf der gleichen Quellengrundlage entstanden sind. Die Quellengrundlage historischer Mobilitätsstudien ist denn auch einer der Gründe, weshalb eine Hälfte des Teppichs - um im Bild zu bleiben - nach wie vor aus Flicken besteht. Denn der Versuch Schürens, mit verschiedenen Methoden erstellte und unter unterschiedlichen Gesichtspunkten ausgewertete historische Mobilitätsstudien in ihrer zeitlichen Dimension und in der Aufbereitung der Daten anzugleichen, konnte nur solche Studien einbinden, die auf der Grundlage von Heiratseinträgen entstanden waren oder sich noch im Bearbeitungsstadium befanden. Zudem hing das Projekt von der Bereitschaft einzelner Forscher ab, bereits erstellte Datensätze zur Sekundäranalyse abzugeben oder gerade begonnene Projekte in einigen grundsätzlichen Entscheidungen mit Schürens Vorhaben abzustimmen.[15] Die Berlin-Neukölln Studie hat dies getan und sich in der Phase der Datenaufnahme mit dem Schüren-Projekt verständigt, um den für die Vergleichbarkeit von Mobilitätstudien wichtigsten Punkt, die Klassifikation der Berufe, zusammen mit anderen am Projekt Beteiligten zu erarbeiten.[16] Auch einige auf den Vergleich zugeschnittene Tabellen aus dem Neuköllner Datensatz flossen in Schürens Studie mit ein. So sind dessen Ergebnisse nicht nur wegen ihrer Bedeutung im generellen Forschungskontext von besonderem Interesse, sondern es ergibt sich auch eine direkte Vergleichsmöglichkeit der Ergebnisse mit den bei Schüren konstatierten Mustern und Veränderungen sozialer Mobilität an den Punkten, wo unsere Ergebnisse über Schüren herausreichen. Besonderes Gewicht hat dieses hohe Maß an Vergleichbarkeit vor allem bei

[14] Schüren, *Soziale Mobilität*, S. I.

[15] Eine Zusammenstellung zeigt, daß Schüren mit Ausnahme der soziologischen Studien von Mayntz und Daheim alle Studien in seiner Reanalyse berücksichtigen konnte, Schüren, *Soziale Mobilität*, S. 243.

[16] Die beteiligten Forscher und die ausführliche Beschreibung der Berufsklassifikation Schüren, *Soziale Mobilität*, S. 33 und S. 313-325. Zur Einbindung der Neukölln Studie in das Projekt vgl. auch Hartmut Kaelble/Ruth Federspiel (Hrsg.), *Soziale Mobilität in Berlin 1825 - 1957. Tabellen zur Mobilität, zu Heiratskreisen und zur Sozialstruktur*, (= Quellen und Forschungen zur historischen Statistik von Deutschland, Bd. X), St. Katharinen 1990, S. IIIf.

Fragen, die sich im Zusammenhang mit der Einbindung von Ergebnissen in den Trend der Entwicklung ergeben, wie beispielsweise nach der Zu- oder Abnahme sozialer Ungleichheit, nach Aufsteigergruppen oder nach veränderten Zugangswegen zu beruflichen Positionen, aber auch nach Konklusion oder Exklusion sozialer Klassen bei der Heirat.

An einigen unserer Meinung nach wesentlichen Punkten wird die Neukölln Studie allerdings über die Aussagen von Schüren hinausgehen: nämlich immer dann, wenn Mobilitätsvorgänge von Frauen diskutiert werden. Bei Schüren wird soziale Mobilität von Frauen zwar diskutiert, da sie aber ausschließlich über die soziale Position der Väter erfaßt wird, wird neben der Reduzierung des sozialen Status dieser Frauen auf ihre Herkunft auch die Untersuchung weiblicher Mobilitätsmuster auf den Aspekt der konnubialen Mobilität begrenzt.[17] Die Daten zu Neukölln erlauben die eigenständige soziale Verortung der heiratenden Frauen über ihre eigene Berufsangabe, so daß weitergehende Aussagen über die intergenerationelle berufliche Mobilität, die soziale Schichtung und die Berufsstruktur von Frauen möglich sind. Es wird sich herauskristallisieren, daß in all diesen Bereichen zu unterschiedlichen Zeiten Veränderungen stattfanden.

Die Konzentration der Neukölln-Studie auf die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts mit den zeitlichen Eckpunkten 1905 und 1957 läßt für diesen Zeitraum dichtere Ausagen zu,[18] da wir den Gesamtdatenbestand auswerten und eine Einzelstudie auch weit intensiver auf die städtischen Kontextbedingungen eingehen kann, als dies in der auf den Überblick zielenden Studie Schürens der Fall sein kann. Fragen nach den Auswirkungen von Modernisierung und politischer Systemverän-

[17] Das ergibt sich aus der schwerpunktmäßigen Erfassung des 19. Jahrhunderts, für das in den Quellen kaum Angaben zur Frauenberufstätigkeit vorhanden sind. Es wäre allerdings wünschenswert gewesen, wenn Schüren diesen Umstand in den Tabellen deutlicher gekennzeichnet hätte, denn letztlich werden hier die männlichen Berufswelten aus zwei Generationen gegeneinandergehalten, die des Schwiegervaters und die des Bräutigams.

[18] Die zeitliche Determinierung von Schürens Studie in das 20. Jahrhundert hinein, wurde denn auch wesentlich von der Neukölln-Studie beeinflußt, da der Erhebungszeitraum schon festgelegt war, als der Kontakt zu Schürens Projekt aufgenommen wurde.

derung auf soziale Mobilität[19] stehen in unserer Studie deutlicher im Zentrum des Erkenntnisinteresses als in Schürens Synthese. Seine Studie orientiert sich vorrangig an den zentralen Prozessen des 19. Jahrhunderts: der Industrialisierung, der Urbanisierung, der Bevölkerungsentwicklung und - im ländlichen Kontext des 19. Jahrhunderts besonders wichtig - den Erbsitten. Besonderes Gewicht legt Schürens Analyse auch auf den Prozeß der sozialen Klassenbildung, wie er über die Mobilitätsströme und das Heiratsverhalten sichtbar wird. Diese Schwerpunkte zielen vor allem auf den Vergleich der langen Entwicklungslinien im 19. Jahrhundert, die Schüren für den Zeitraum vor 1914 auch sehr dicht nachzeichnen und analysieren kann. Eine ähnlich breite Basis für Brüche und Kontinuitäten in der Entwicklung des 20. Jahrhunderts hat die Studie dann nicht mehr, denn sie verengt sich für die zwanziger und dreißiger Jahre auf Daten zu den Städten Oberhausen und Bielefeld und zu der Landgemeinde Borghorst. Für die fünfziger Jahre schließlich bleiben nur noch die Datenreihen zu Borghorst und Neukölln für den Vergleich übrig. Damit repräsentiert Neukölln für den städtischen Bereich die Entwicklung sozialer Mobilität über die bedeutendsten politischen, aber auch wirtschaftlichen Zäsuren bis in die Zeit des Wirtschaftswunders hinein.

Auch in den von Schüren reanalysierten Datensätzen[20] liegt der zeitliche Schwerpunkt im 19. Jahrhundert, was seine Fragen auf die determinierenden Faktoren der gesellschaftlichen Entwicklung, die Industrialisierung und die Urbanisierung lenkt. Beide Prozesse werden mit Blick auf den beschleunigten gesellschaftlichen Wandel auch in Einzelstudien, zumeist unter dem weiterreichenden Titel *sozialer Wandel*, untersucht.[21] Dabei war ein zentrales Anliegen, die Möglichkeiten sozialen

[19] Dieser Aspekt stand zu Beginn der Studie im Mittelpunkt, da sie die zuerst von Schoenbaum formulierte These der modernisierenden und mobilitätsfördernden Wirkung des Nationalsozialismus überprüfen wollte. Vgl. David Schoenbaum, *Die braune Revolution*, Köln 1968. Die Verwendung von Mobilitätsdaten ist in diesem Zusammenhang jedoch nur in der vergleichenden Langzeitperspektive sinnvoll.

[20] Dazu die Übersicht zu den benutzten Datensätzen bei Schüren, *Soziale Mobilität*, S. 31f.

[21] Eine der neuesten Untersuchungen mit diesem Schwerpunkt ist die Studie von Sylvia Schraut, *Sozialer Wandel im Industrialisierungsprozeß. Esslingen 1800-1870*, Stadtarchiv Esslingen

Aufstiegs und den Einfluß, den die Industrialisierung auf den Trend der sozialen Mobilität nahm, zu erforschen. Anfangs wurden die positiven Impulse überschätzt, doch haben verschiedene Forschungen wie zuletzt auch Schürens vergleichender Überblick dies mittlerweile widerlegt. Ebenso wurde für das 19. Jahrhundert die Verringerung oder Vergrößerung der sozialen Ungleichheit durch die Industrialisierung erforscht, wobei für die erste Phase eher ein Anwachsen sozialer Ungleichheit festzuhalten bleibt, während es gegen Ende des 19. Jahrhunderts zu einer leichten Abschwächung kam.[22] Ob und gegebenenfalls wie stark dieser Trend sich im 20. Jahrhundert fortsetzt, ist wenig erforscht,[23] denn die Entwicklung sozialer Ungleichheit und Mobilität zwischen organisiertem Kapitalismus und postindustrieller Gesellschaft wurde bislang selten thematisiert.[24] Dies ist umso erstaunlicher, als zwei Weltkriege und die zumindest in Deutschland damit verbundenen tief-

1989. Die Studie beruht allerdings auf der Rekonstitution von 1400 Esslinger Familien über drei Generationen und geht damit in ihren Aussagemöglichkeiten weit über die üblichen Mobilitätsstudien hinaus. Dies vor allem deshalb, da auch Veränderungen der individuellen Lage im Lebenslauf nachgezeichnet werden können. Daneben richtet sich das Untersuchungsinteresse auch auf geschlossene Sozialgruppen, wie es in Mobilitätsstudien üblich ist, weiterführend ist hier vor allem die vergleichende Betrachtung unterschiedlicher sozialer Gruppen, nämlich der Weingärtner und Handwerker als Vertreter der traditionellen Gesellschaft und der Fabrikanten und Industriearbeiter als Träger der entstehenden Industriegesellschaft. Ausführlich zur Methode der Studie, S. 12-14.

[22] So arbeitet es zusammenfassend die Überblicksdarstellung zu diesem Problemkreis heraus: Hartmut Kaelble, *Industrialisierung und soziale Ungleichheit. Europa im 19. Jahrhhundert. Eine Bilanz*, Göttingen 1983, S. 217.

[23] Die Studie von Schüren greift diese Frage auf und konstatiert ein erhebliches Maß an sozialer Ungleichheit, zumindest für die Zeit bis 1914, vgl. Schüren, *Soziale Mobilität*, S. 142-157 bes. S. 171.

[24] Der Terminus organisierter Kapitalismus für die Zeit seit den neunziger Jahren des 19. Jahrhunderts ist nicht unumstritten; zur Diskussion, die dieser Begriff in Gang setzte; vgl. Heinrich August Winkler (Hrsg.), *Organisierter Kapitalismus, Voraussetzungen und Anfänge* (= Kritische Studien zur Geschichtswissenschaft, Bd. 9), Göttingen 1974. Zur zeitlichen Bestimmung dort besonders der Beitrag von Hans-Ulrich Wehler, *Der Aufstieg des organisierten Kapitalismus und Interventionsstaates in Deutschland*, S. 36-57. Als funktionale Unterteilung für die Phase der Hochindustrialisierung scheint der Begriff hier aber dennoch geeignet, da er die veränderten berufsbestimmenden Faktoren, insbesondere im Bereich der Angestellten, erfaßt. In dieser Funktion wird er auch bei Kaelble, *Soziale Mobilität und Chancengleichheit.*, S. 31-40, eingesetzt. Der Beginn der postindustriellen Gesellschaft wird im allgemeinen den sechziger und siebziger Jahren des 20. Jahrhunderts zugeschrieben.

greifenden politischen Zäsuren die Vermutung nahelegen, daß auch ein eher träger Indikator wie soziale Mobilität über derlei Ereignisse Veränderung zeigen könnte. Soziale Ungleichheit wird auch in der Neukölln-Studie thematisiert, jedoch als Ungleichheit einzelner Berufsgruppen, wenn beispielsweise die Aufstiegsmöglichkeiten aus verschiedenen Herkunftsgruppen diskutiert werden. Wichtiger scheint die Thematisierung sozialer Ungleichheit in Verbindung mit der Kategorie Geschlecht.[25] Die unterschiedlichen Zugangschancen von Männern und Frauen gleicher Herkunftsgruppe zu qualifizierten Berufspositionen werden das verdeutlichen.

Soziale Mobilität wird häufig als Indikator für die Flexibilität und Offenheit von Gesellschaften angewandt. In diesem Zusammenhang wird dann zumeist nach der Möglichkeit des sozialen Aufstiegs aus niedrigen in höhere soziale Schichten gefragt, da hohe Aufstiegsraten als Synonym für eine offene Gesellschaft mit geringen Standesschranken gelten. Oft wird dies mit der Frage nach der Chancengleichheit im Bildungs- und Ausbildungsbereich verknüpft, da der Grad der Bildung als Voraussetzung für eine qualifizierte Berufsausbildung gilt, welche wiederum zu einer entsprechend sicheren, sozial angesehenen beruflichen Position und damit zu gesellschaftlicher Anerkennung verhilft. Im Zuge veränderter Anforderungen an die Ausbildungsstandards, die besonders in der Phase der beginnenden Technisierung der Wirtschaft in den 1880er Jahren eine Rolle zu spielen begannen, war der Zugang zu Bildung eine unabdingbare Voraussetzung für sozialen Aufstieg. Zwei Studien der jüngeren Forschung geben zu diesen Prozessen auf ganz unterschiedlichen Ebenen Auskunft. Einmal eine Untersuchung über die Zugangsbedingungen zu höherer Schulbildung in Minden und Duisburg während des 19. Jahrhunderts,[26] die als vergleichende Orts-

[25] Die Anwendung der Kategorien Geschlecht und Klasse im Kontext frauenzentrierter Mobilitätsforschung thematisieren die Beiträge eines Sammelbandes zur sozialen Mobilität von Arbeitertöchtern: Anne Schlüter (Hrsg.), *Arbeitertöchter und ihr sozialer Aufstieg. Zum Verhältnis von Klasse, Geschlecht und sozialer Mobilität*, Weinheim 1992. Generelle Überlegungen zu einer erkenntniserweiternden Anwendung der Kategorie Geschlecht: Jürgen Kocka, *Fragen zum Thema*, in: GG, Jg. 18, S. 137 - 142.

[26] Peter Lundgreen, Margret Kraul, Karl Ditt, *Bildungschancen und soziale Mobilität in der städtischen Gesellschaft des 19. Jahrhunderts*, Göttingen 1988.

studie angelegt ist und in methodisch ausgefeilter Analyse den Fragen nachgeht, wie sich die Bildungschancen zwischen sozialen Schichten verteilten und ob das Erreichen einer beruflichen Position eher durch soziale Herkunft oder Bildung bestimmt wurde.[27] Das Ergebnis zeigt die etwas größere Bedeutung der sozialen Herkunft, da sie sowohl für den Zugang zu Bildung als auch für den beruflichen Status eine wichtige Funktion hat, letzterer aber nicht allein von erreichten Bildungsabschlüssen abhängt.[28] Fragen nach dem Zugang zu Bildung kann die Neukölln-Studie nicht beantworten, doch wirken die Ergebnisse der Lundgreen Studie auf zweifache Weise anregend: Sie wecken das Interesse, die Relation von sozialer Herkunft und erreichter Berufsposition bei Männern und Frauen intensiver zu betrachten, wobei im intertemporalen Vergleich die horizontale Dimension der Geschlechtszugehörigkeit deutlich hervortreten wird. Außerdem zeigen sie, daß ein genaueres Eingehen auf die in der Stadt vorhandenen Bildungs- und Fortbildungseinrichtungen eine erklärende Zusatzfunktion haben kann.

Auf nationaler Ebene diskutiert Hartmut Kaelble in einer als Synthese angelegten Überblicksstudie die Entwicklung von Chancengleichheit und sozialer Mobilität im 19. und 20. Jahrhundert.[29] Anregend an Kaelbles Studie ist vor allem der Versuch, ein Entwicklungsmodell der sozialen Mobilität zu erstellen, das so komplexe Faktoren wie die Stadien der industriellen Entwicklung, demographischen Wandel, Veränderungen der Familienformen, staatlichen und mentalen Wandel, das weite Feld wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Modernisierung also, miteinbezieht.[30] Fragestellung und Erkenntnisinteresse der Neukölln Studie nehmen einige der von Kaelble genannten Faktoren in die Analyse auf, so den Wandel der Berufsstruktur und die demographische Komponente. Damit können einige von Kaelbles Thesen anhand der vorliegenden Studie überprüft werden. Beeinflußt ist die Studie aber

[27] Lundgreen, *Bildungschancen und soziale Mobilität*, S. 15, zur Methode S. 19f.

[28] Lundgreen, *Bildungschancen und soziale Mobilität*, S. 189.

[29] Kaelbles Überblicksstudie, *Soziale Mobilität und Chancengleichheit*, ist eine Ausnahme, doch hat sie die großen Linien der nationalen Entwicklung im letzlich mit Europa vergleichenden Blick und thematisiert mit ihrer Schwerpunktsetzung dabei einen Teilbereich des Forschungsfeldes soziale Mobilität.

[30] Vgl. Kaelble, *Soziale Mobilität und Chancengleichheit*, S. 19f.

auch von den Forderungen, die Kaelble für die gezielte Untersuchung der Entwicklung von sozialer Mobilität im 20. Jahrhundert stellte.[31] So erfüllt sie die Forderung nach einer größeren Zahl von Studien zu unterschiedlichen Großstadttypen, indem mit Berlin-Neukölln der Typ der Industrie- und zumindest bis 1945 Hauptstadt untersucht wird; zudem stellt sie das 20. Jahrhundert in den Mittelpunkt des Untersuchungsinteresses.[32] Sie wird den Trend der sozialen Mobilität in der ersten Hälfte des Jahrhunderts aufzeigen, sowie auf der Grundlage von Mobilitätsdaten für die Jahre um 1905, um 1925, um 1935 und um 1955 die Frage nach dem Einfluß politischer Zäsuren auf die Veränderung der Raten sozialer Mobilität beantworten können. Der >>weiße Fleck<< , den der Nationalsozialismus in der historischen Mobilitätsforschung darstellt, wird durch die Daten zu den Jahren 1935 bis 1937 und durch ihren Vergleich mit den Ergebnissen zu den zwanziger und den fünfziger Jahren etwas Farbe bekommen.[33]

Untersuchungen zur langfristigen Entwicklung der sozialen Mobilität haben sich besonders häufig mit der Frage befaßt, wie sich die wirtschaftliche Entwicklung auf soziale Mobilität auswirkt, ob Gesellschaften durch Industrialisierung und wirtschaftliche Entwicklung insgesamt offener und mobiler werden oder ob auch in industrialisierten Gesellschaften politische, kulturelle und wirtschaftliche Mobilitätsbarrieren erhalten bleiben oder sich sogar neue herausbilden. Die Neuköllner Daten versprechen hier genauere Ergebnisse zum Trend der Mobilität, zu neuen und alten Mobilitätshürden, nicht zuletzt durch die Berücksichtigung der Frauen als Teil der Erwerbsgesellschaft. Denn für das 20. Jahrhundert sind der langfristige Trend der sozialen Mobilität und seine Ursachen besonders für Deutschland immer noch unklar und umstritten. Ob die Raten sozialer Mobilität im 20. Jahrhundert stabil geblieben sind oder sich erhöht haben, inwieweit die Nachkriegszeit besonders in Deutschland zu einem rapiden Anstieg der Mobilitätsraten

[31] Kaelble, *Soziale Mobilität und Chancengleichheit*, S. 125f.

[32] Kaelble, *Soziale Mobilität und Chancengleichheit*, S. 62.

[33] Da die Verlängerung der Datensätze, die Schürens Synthese zugrundeliegen, mit der Ausnahme Borghorst nicht bis in die Zeit um 1950 reichen, kann der Einfluß von Nationalsozialismus und Zweitem Weltkrieg dort nur für den ländlichen Bereich erfaßt werden.

führte oder ob eine kontinuierliche Entwicklung stattgefunden hat, ist bislang nicht abschließend diskutiert. Auch Schüren kommt hier zu wenig klaren Ergebnissen, wenn er feststellt, daß keine dramatischen Änderungen zu konstatieren seien, bzw. die Veränderungen der Berufsstruktur die vorhandene Mobilität erklärten.[34] Auch die Lokalstudien, die Ende der fünfziger und Anfang der sechziger Jahre von den Soziologen Mayntz zu Euskirchen und Daheim zu Köln angefertigt wurden, geben nur sehr begrenzt Antworten auf diese Fragen. Da die Studie Daheims nur die Jahre 1906 bis 1913 im Blick hat, sind für das gesamte Jahrhundert keine Trendaussagen möglich. Die Studie von Mayntz wiederum versucht eine Trendaussage zu umgehen, indem sie sehr vorsichtig argumentiert. Die einzige Langzeitstudie mit klaren Trendaussagen kommt aus den USA und hat die deutsche Forschung in mehrfacher Weise beeinflußt. Es ist die Untersuchung Thernstroms zu Boston,[35] deren Ergebnisse die These bestätigen, daß soziale Mobilität in unserem Jahrhundert trotz der einschneidenden wirtschaftlichen und politischen Veränderungen stabil blieb. Welche Ähnlichkeiten das deutsche mit dem amerikanischen Beispiel hat, wird die Untersuchung zeigen; man könnte zumindest vermuten, daß die Zäsur des Zweiten Weltkriegs auf die deutsche Gesellschaft andere Auswirkungen zeitigte als auf die amerikanische.

Schnittstellen zur Soziologie

Eine historische Mobilitätsstudie zum 20. Jahrhundert überspringt die Grenzen der Arbeitsteilung zwischen Sozialgeschichte und empirischer Sozialforschung, je weiter sie sich der Gegenwart nähert.[36] So ist ein Blick in die Nachbardisziplin der Soziologie nötig, um zumindest einige neuere Ergebnisse historisch orientierter Arbeiten in den Blick zu nehmen. Es sind dies in erster Linie Arbeiten zur Veränderung der

[34] Schüren, *Soziale Mobilität*, S. 5f., S. 172.

[35] Stephen Thernstrom, *The other Bostonians. Poverty and Progress in the American Metropolis, 1880-1970*, Cambridge/Mass. 1973.

[36] Vgl. dazu auch die generellen Bemerkungen bei Lundgreen, *Bildungschancen und soziale Mobilität*, S. 12f.

Berufsstruktur, zur Segregation des Arbeitsmarktes sowie zu Klassenbildung und sozialer Ungleichheit. Besonders einige Studien, die innerhalb des sogenannten VASMA Projekts[37] entstanden, greifen Themen auf, die im Zusammenhang mit der Erforschung der sozialen Mobilität von Frauen und ihrer Veränderungen im 20. Jahrhundert wichtige Rahmenbedingungen aufarbeiten: so werden beispielsweise der *Strukturwandel der Frauenarbeit* und die dadurch entstehende Segregation des Arbeitsmarktes analysiert oder die Zusammenhänge von veränderten *Berufschancen und Heiratsmuster(n)* von Frauen untersucht.[38] Diese Studien sind keine Lokalstudien, sondern beziehen sich auf das ganze Deutsche Reich bzw. die Bundesrepublik und bauen auf der amtlichen Statistik oder der Mikrozensuszusatzerhebung von 1971 auf. Gerade wegen ihrer weiterreichenden Gültigkeit müssen die Ergebnisse auch im Rahmen einer historischen Lokalstudie Berücksichtigung finden, denn sie ermöglichen eine genauere Einbettung der Ergebnisse in den Trend und erlauben damit, lokalen Besonderheiten klarere Konturen zu verleihen.

Da die Erforschung der sozialen Mobilität von Frauen bisher auch seitens der Soziologie kaum wahrgenommen bzw. gerade erst als Thema vorgestellt wurde,[39] betritt diese historische Studie gewissermaßen Neuland, wenn sie das Mobilitätsverhalten von Frauen in der

[37] Das ist die Abkürzung für Vergleichende Analyse der Sozialstruktur mit Massendaten, ein Großprojekt unter der Leitung von Peter Flora, das an der Universität Mannheim angesiedelt war.

[38] Johann Handl, *Berufschancen und Heiratsmuster von Frauen. Empirische Untersuchungen zu Prozessen sozialer Mobilität,* Frankfurt/M.-New York 1988. Walter Müller/Angelika Willms/Johann Handl, *Strukturwandel der Frauenarbeit 1880 - 1980,* Frankfurt/M.-New York 1983. In diesem zusammenfassenden Band werden so verschiedene Aspekte angesprochen wie: Frauenerwerbstätigkeit im Lebenslauf, Segregation des Arbeitsmarktes sowie Bildung und Beruf. Im Zusammenhang mit dieser Forschungsgruppe entstand auch die Monographie zur Frauenarbeit: Angelika Willms-Herget, *Frauenarbeit. Zur Integration der Frauen in den Arbeitsmarkt,* Frankfurt/M.-New York 1985.

[39] Dazu der gerade erschienene Tagungsbericht: Petra Frerichs/Margareta Steinrücke (Hrsg.), *Soziale Ungleichheit und Geschlechterverhältnisse,* Opladen 1993. Der Band enthält die ersten Versuche, die Sektionen Frauenforschung sowie Soziale Ungleichheit und Sozialstrukturanalyse innerhalb der Deutschen Gesellschaft für Soziologie zusammenzubringen, um die in Großbritannien und den USA schon länger geführte >>Gender and Class<< Debatte aufzunehmen.

Langzeitperspektive untersucht. Diese Feststellung gilt trotz der Arbeit des Soziologen Johann Handl zu Berufschancen und Heiratsverhalten von Frauen, denn Handl nimmt die Mikrozensuszusatzerhebung von 1971 als Grundlage seiner Studie und bezieht sich vorrangig auf Frauen der Geburtskohorten 1920 bis 1940. So reicht Handls Studie nicht soweit zurück wie die Untersuchung zu Neukölln, die in ihrem ersten Zeitschnitt für die Jahre 1905 bis 1907 überwiegend Männer und Frauen der Geburtsjahre um 1880 erfaßt. Erst für den letzten Erhebungszeitraum 1955 bis 1957 werden die Ergebnisse Handls mit den Neuköllnern zu vergleichen sein.

Im Datensatz der Neukölln-Studie werden Frauen in ausreichender Zahl mit einer eigenen Berufsangabe erfaßt, so daß eine Analyse ihres Mobilitätsverhaltens weitaus umfassender sein kann als dies noch in Studien der Fall ist, die soziale Mobilität von Frauen nur über deren Heiratsverhalten, d.h. über den Vergleich des sozialen Status von Ehemann und Vater der Frau oder über Heiratskreise erfassen. Mit Auflösung der sozialen Verortung der heiratenden Frau über den Beruf und damit verknüpft über die soziale Position ihres Vaters erweitert sich auch das Spektrum der Fragen zur sozialen Mobilität. Anstelle der schon in früheren Studien erforschten Heiratskreise[40] kann nun die Berufs- und Heiratsmobilität von Frauen auf der gleichen Untersuchungsebene wie die der Männer erfaßt und untersucht werden. Damit wird ein Thema aufgegriffen, das in der bisherigen Mobilitätsforschung zwangsläufig stark vernachlässigt wurde.[41] Ein wesentliches Interesse der Untersuchung zielt auf die Frage, wie und ob sich Mobilitätsmuster von Frauen in der Zeit zwischen 1905 und 1957 verändert haben und wie sehr sich in Neukölln die Berufs- und Sozialstruktur der heiratenden Frauen im Vergleich zu allen von der amtlichen Statistik erfaßten erwerbstätigen Frauen veränderte und ob der Wandel dramatischer ist als bei der Vergleichsgruppe der Männer. Vor allem wird interessieren, ob und wie sich das Heiratsverhalten von Frauen über die Jahre verän-

[40] Kocka u. a., *Familie und soziale Plazierung.*

[41] Seitens der Soziologie hat Erika M. Hoerning darauf eindrücklich hingewiesen in: Dies., *Frauen: Eine vernachlässigte Gruppe in der Mobilitätstheorie und -forschung, in: Karriere oder Kochtopf? Frauen zwischen Beruf und Familie,* Opladen 1985.

dert hat. Die Feststellung, daß sich gesellschaftliche Mobilität von Frauen letzlich über Heirat vollziehe,[42] wird anhand der Ergebnisse zu überprüfen sein. Gerade im Bereich der Großstadt und mit der zeitlichen Schwerpunktsetzung in der ersten Hälfte des Jahrhunderts wird dies nicht ohne Blick auf den segregierten Arbeitsmarkt geschehen können.[43]

Klassentheorie und soziale Mobilität

Kaelble betrachtet soziale Mobilität vor allem unter dem Aspekt der Modernisierung mit Blick auf die Phase des organisierten Kapitalismus und die damit einhergehende Veränderung der Berufsstruktur. Die Bereitstellung neuer Positionen in den großen Verwaltungen von Staats- und Industriebetrieben vergrößerten nach Kaelbles Meinung die Möglichkeiten sozialen Aufstiegs und verringerten auch soziale Schranken, so daß dieser Modernisierungsschub der zentrale Faktor gesellschaftlicher Veränderung an der Schwelle des 19. zum 20. Jahrhundert gewesen sei.[44] Aus ganz anderer Perspektive und mit Blick auf das 19. Jahrhundert betrachtet dagegen Jürgen Kocka soziale Mobilität, wenn er diese als Indikator für den Grad der Abschottung sozialer Schichten, insbesondere der Lohnarbeiter, und für den Prozeß der Klassenbildung benutzt.[45] Auch Kocka mißt dem gesamtgesellschaftlichen Wandel eine herausragende Rolle zu, doch ist seine Betrachtung der Veränderung von Arbeits- und Lebensverhältnissen sehr viel stärker von dem Leitgedanken der Klassenbildung getragen. Denn er sieht als bestimmende Komponente der gesellschaftlichen Entwicklung die Bildung der bei-

[42] Hoerning, *Frauen. Eine vernachlässigte Gruppe*, S. 128.

[43] Diese Kombination bei der Betrachtung der sozialen Mobilität von Frauen schlägt auch Johann Handl vor. Ders., *Zur Berücksichtigung von Frauen in der empirisch arbeitenden Mobilitäts- und Schichtungsforschung*, in: Frerichs/Steinrücke, *Soziale Ungleichheit und Geschlechterverhältnisse*, S. 13-29.

[44] Kaelble, *Soziale Mobilität und Chancengleichheit*, bes. S. 31-33.

[45] Jürgen Kocka, *Lohnarbeit und Klassenbildung. Arbeiter und Arbeiterbewegung in Deutschland 1800 - 1875*, Berlin-Bonn 1983.

den Marktklassen Lohnarbeiter und Produktionsmittelbesitzer.[46] In diesem komplexen Zusammenhang dient die Untersuchung von Mobilitätsvorgängen innerhalb und zwischen einzelnen Berufs- oder Sozialgruppen eher als zusätzliche und unter Umständen verstärkende Variable des Formationsprozesses sozialer Klassen.[47] In diesem Kontext wird die Untersuchung der konnubialen Mobilität als ausdrucksstarker Indikator für die Verbindung sozialer Schichten angesehen, da über Heirat die verschiedenen Wertvorstellungen von zwei Familienverbänden zusammenkommen. Die Ergebnisse einer Studie zu verschiedenen Plazierungsstragien in Familien des Adels, der ländlichen Gesellschaft, der Bielefelder Unterschichten und einer protoindustriellen, ländlichen Gemeinde zeigten eine deutlicher werdende Trennlinie zwischen Arbeiterschaft und bürgerlichen Schichten vom späten 18. Jahrhundert bis in das letzte Viertel des 19. Jahrhunderts hinein, dem Endpunkt der Untersuchung.[48] Ausgehend von ähnlichen Überlegungen betrachteten andere Studien auch Freundes- und Patenbeziehungen, die unsere Kenntnisse über die *Konstituierung des Proletariats als Klasse* [49] deutlich erweiterten. Doch sind solche Studien zu Klassenbildungsprozessen auf quantitativer Grundlage die Ausnahme geblieben.[50]

Fragen der Klassenbildung und der sozialen Segregation, soweit sie mit reinen Mobilitätsdaten überhaupt zu beantworten sind, stehen

[46] Für die verschiedenen Unterschichtengruppen arbeitet er das heraus in: Jürgen Kocka, *Arbeitsverhältnisse und Arbeiterexistenzen*, Bonn 1990.

[47] Die soziale Klassenbildung ist nur eine von vier Ebenen, auf denen Kocka den Prozeß der Klassenbildung betrachtet. Eine Zusammenfassung und die Einordnung von Mobilitätsvorgängen in dieses Modell gibt Schüren, *Soziale Mobilität*, S. 21-25.

[48] Vgl. Kocka u.a., *Familie und soziale Plazierung*, S. 66. Die Frauen werden hier ausschließlich über den sozialen Status ihrer Väter sozialen Gruppen zugeordnet, denn es gibt bei Untersuchungen dieser Art für das 18. und frühe 19. Jahrhundert keine Alternative, wenn sie auf der Grundlage von Kirchenbüchern durchgeführt werden. Die Problematisierung dieser Tatsache nimmt allerdings erstaunlich wenig Raum ein.

[49] So der Titel des vielbeachteten Buches: Hartmut Zwahr, *Zur Konstituierung des Proletariats als Klasse. Strukturuntersuchungen über das Leipziger Proletariat während der industriellen Revolution*, Berlin (Ost) 1978, Lizenzausgabe München 1981.

[50] Dies dürfte nicht zuletzt auch einen Grund in der nur noch in größeren Forschergruppen zu leistenden Erhebungsarbeit aus Geburts-, Heirats und Sterberegistern haben. Vgl. zu den Gründen und zu weiteren Studien, Schüren, *Soziale Mobilität*, S. 21.

naturgemäß eher im Zentrum von Studien zum 19. Jahrhundert.[51] Fragestellungen aus diesem Zusammenhang wirken aber auch für eine Studie zum 20. Jahrhundert anregend. Denn es wird nachzufragen sein, ob Heiratsbeziehungen im 20. Jahrhundert noch immer als *entscheidender Lackmustest der sozialen Klassenbildung* [52] angesehen werden können oder ob im Verlauf des 20. Jahrhunderts nicht eher die Lockerung im Klassengefüge sichtbar wird, die schon Theodor Geiger und später Helmut Schelsky sahen.[53] Die Frage wird dabei auch sein, welche Rolle die Frauen dabei spielten. Waren sie unter Umständen klassenbewußter, was ihre Heiratsbeziehungen anbelangte oder förderte die zunehmende und qualitativ ausdifferenzierte Berufstätigkeit eher klassenübergreifende Heiraten von Frauen? Welche Wirkungen sind langfristig zu konstatieren?

Quellen und methodische Überlegungen

Wie die meisten Mobilitätsstudien zum 19. Jahrhundert basiert auch die Neukölln-Studie auf Massendaten aus Heiratseinträgen. Im Gegensatz zu Studien über das 19. Jahrhundert greifen wir allerdings nicht auf kirchliche, sondern auf standesamtliche Personenstandsregister zurück. Diese Entscheidung hängt mit dem Funktionswandel der kirchlichen Personenstandsregister zusammen, die nach 1875 nur noch die zusätzlich zur zivilen Trauung auch kirchlich geschlossenen Ehen dokumentieren. Eine Untersuchung, die bis über die Mitte unseres Jahrhunderts

[51] Ein gutes Beipsiel für die Materialbreite, auf der fundierte Aussagen möglich sind, ist die Studie von Karl Ditt, *Industrialisierung, Arbeiterschaft und Arbeiterbewegung in Bielefeld 1850 - 1914*, Dortmund 1982. Die Auswertung der Einträge in Kirchenbüchern ist nur eine Teilmenge der breiten Quellengrundlage.

[52] Schüren, *Soziale Mobilität*, S. 21. Dort auch ausführlicher zu den unterschiedlichen Positionen von Marx und Weber sowie Kocka. Die verschiedenen Ansätze der Klassentheorie aus soziologischer Sicht faßt zusammen: Thomas A. Herz, *Klassen, Schichten, Mobilität*, Stuttgart 1983, S. 18-61.

[53] Es wird bewußt darauf verzichtet, hier den von Schelsky geprägten Begriff der nivellierten Mittelstandsgesellschaft zu verwenden, da dieser Begriff zum einen ideologiebeladen ist, zum anderen die Erkenntnis mittlerweile dahingeht, daß trotz angeglichener Lebensbedingungen die von Bourdieu sogenannten feinen Unterschiede neue aber weniger deutlich sichtbare Grenzen ziehen.