

**Literaturbesprechung zu: Wlodzimierz Wesolowski,
Kazimierz M. Slomczyński, Bogdan W. Mach
(eds.): Social mobility in comparative perspective.
Wroclaw et al. 1978**

Kleining, Gerhard

Veröffentlichungsversion / Published Version

Rezension / review

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Kleining, G. (1980). Literaturbesprechung zu: Wlodzimierz Wesolowski, Kazimierz M. Slomczyński, Bogdan W. Mach (eds.): Social mobility in comparative perspective. Wroclaw et al. 1978. [Rezension des Buches *Social mobility in comparative perspective*. *International Sociological Association, Research Committee on Social Stratification*. Polish Academy of Sciences, Committee for Sociology and Institute of Philosophy and Sociology, von W. Wesolowski, K. M. Slomczyński, & B. W. Mach]. *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*, 32(4), 801-803. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-29776>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY-NC-ND Lizenz (Namensnennung-Nicht-kommerziell-Keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>

Terms of use:

This document is made available under a CC BY-NC-ND Licence (Attribution-Non Commercial-NoDerivatives). For more information see:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0>

Vom Tillyschen Begriff des Interesses aber ist kein so weiter Weg zu Gurr's relativer Deprivation, wie Tilly uns glauben machen will. Denn Interessen können (kollektives) Handeln nur dann motivieren, wenn ihre Berücksichtigung nicht schon automatisch – also ohne eigenes Tun – sichergestellt ist. Was schadet es, wenn man dieses (potentielle) Interessenrealisierungsdefizit mit dem Namen relative Deprivation belegt wie Gurr?

Teilweise scheint der theoretische Konflikt zwischen Gurr und Tilly also ein Streit um Worte zu sein, teilweise aber auch eine Frage des Akzents. Gurr läßt keinen Zweifel, daß nur subjektive Interessen handlungsrelevant werden. Und Gurr bemüht sich um eine Analyse der Hintergrundbedingungen von Interessen und deren Veränderungen. Tilly nimmt Interessen hin, läßt auch – wie Gurr, aber im Gegensatz zu Weber oder Durkheim – den normativen Rahmen von Interessenkonflikten weitgehend implizit, aber er akzentuiert Organisations-, Mobilisierungs- und Durchsetzungsprobleme unter besonderer Berücksichtigung der repressiven oder erleichternden Rolle des Staates. Nicht was Tilly wegen theoretischer Antipathien vernachlässigt, sondern das, was er ausführlich und unter Bezug auf eine Fülle von empirischen Forschungsergebnissen behandelt, macht sein Buch lesenswert.

Erich Weede

*

Włodzimierz Wesolowski, Kazimierz M. Słomczyński, Bogdan W. Mach (Hrsg.), *Social Mobility in Comparative Perspective*. International Sociological Association, Research Committee on Social Stratification. Polish Academy of Sciences, Committee for Sociology and Institute of Philosophy and Sociology. Wrocław, Warszawa, Kraków und Gdańsk: Ossolineum Verlag, The Polish Academy of Sciences Press 1978. XXVII und 282 Seiten. Preis: (Leinen) Zl 135,-.

Die empirische Erforschung sozialer Mobilität läuft Gefahr, den Kontakt mit der Realität zu verlieren, die zu erklären sie sich bemüht. Das ist der Eindruck bei der Lektüre eines Bandes über vergleichende soziale Mobilität, dem Referate bei zwei Tagungen des 'Research Commit-

tee on Social Stratification' aus dem Jahre 1974 zugrunde liegen.

Die sehr verspätete Herausgabe war durch widrige ökonomische Umstände verursacht. Leider hat sie dazu geführt, daß bei Erscheinen des Bandes 5 der 13 Aufsätze schon anderswo veröffentlicht waren, so daß man eher von einer Retrospektive, als von einem aktuellen Beitrag reden kann. Als Symptom für die Lage der Mobilitätsforschung, so wie sie von diesem Forschungskomitee repräsentiert wird, bleibt das Buch aber aufschlußreich.

Das Vorwort begründet die Konzentration auf solche Arbeiten, die das „Blau-Duncan-Paradigma“ fortführen, oder sich mit ihm auseinandersetzen. Tatsächlich gibt es nur zwei „kritische“ Aufsätze. Peter M. Blau und Otis Dudley Duncan (1967) sind die meistzitierten Autoren (in 10 von 14 Literaturlisten); die von ihnen in die Mobilitätsforschung eingeführten statischen Techniken, besonders Regressions- und Pfad-Analysen, sind die meistverwandten Verfahren der empirischen Mobilitätsuntersuchungen (6 von 9 Untersuchungen).

Die als „Paradigma“ apostrophierte Idee des Blau-Duncanschen Buches liegt, vereinfacht gesagt, in der Absicht, den derzeitigen beruflichen oder sozio-ökonomischen Status eines Individuums in einer Gesellschaft durch ein quantitativ bestimmbares Modell von Einfluß-Variablen zu erklären, wobei der Beruf des Vaters, seine Bildung, der erste Beruf des Individuums und seine Bildung als die wichtigsten angesehen wurden (später durch zusätzliche Variablen ergänzt), alle nach Möglichkeit intervall-skaliert, durch große Repräsentativ-Umfragen erhoben und multivariat analysiert. Die soziale Mobilität in einer Gesellschaft ist die Summe der individuellen.

Die empirischen Beiträge des Bandes informieren über verschiedene internationale, zum Teil vergleichend angelegte Studien in dieser Tradition. So zeigt der Aufsatz von David L. Featherman u. a. beispielsweise, daß der Prozeß der Statuszuweisung in den USA und in Australien praktisch gleich ist, besonders wenn man nicht Berufsprestige, sondern den Duncanschen sozio-ökonomischen Index zur Statusbestimmung verwendet, der alle Landberufe, also den historischen, traditionellen Teil einer Gesellschaft, in das untere Viertel der Statusachse setzt – natürlich sofern man die schwarze Bevölkerung aus den USA ausklammert. Eine noch höhere

Gleichheit zwischen den beiden ja sonst ganz verschiedenartigen Ländern USA und Australien, also „universalistischere“ Daten stellen sich her, wenn man die Urbanisierungs-Mobilität, in vielen Ländern die Hauptquelle der Mobilität, ganz ausschaltet, was durch separates Erfassen der sog. „forcierten“ Mobilität geschieht, also solcher Mobilität, die durch „Strukturwandel“ erzeugt ist, so daß dann die „reine“ oder „Austausch-Mobilität“ übrig bleibt. Sie wird in Korrektur der Behauptung von *Seymour Martin Lipset* und *Reinhard Bendix* (1959) über die Konstanz der Gesamt-Mobilitätsrate in allen Industriegesellschaften als neue Konstante postuliert. Man sieht, daß genügend rigorose Abstraktion, besonders die methodische Ausschaltung von historischen Daten, zu neuen „Universalismus“-Behauptungen führt. Der Beitrag von *Alan C. Kerckhoff* zeigt, daß zwischen England und den USA kaum Unterschiede im Prozeß des Erreichens von Bildungs-Status besteht, der mit Sozialstatus sehr hoch korreliert ist. Zugang zu höherer Bildung wird deswegen auch von *S.M. Miller* und *Martin Rein* als Maß für Mobilität vorgeschlagen. Der Aufsatz von *Ken'ichi Tominaga* und *Atsushi Naoi* zeigt, daß es zwischen Chicago und Tokio sehr geringe Unterschiede in der Mobilitätsrate gibt (81 % für Tokio, 75 % für Chicago, bei 9 Kategorien), auch die Aufstiegs- und Abstiegs-Raten sind gleich. In beiden Städten ist der Einfluß des Berufs des Vaters auf den des Sohnes gering, beide werden deswegen als „Leistungsgesellschaften“ bezeichnet. In Tokio, wo Firmen traditionellerweise lebenslange Berufs-Karrieren anbieten, ist der Einfluß des ersten Berufes auf den jetzigen verständlicherweise größer als in Chicago, wo „Bildung“ des Individuums stärker seine jetzige berufliche Stellung bestimmt. Wesentlich kritischer geht *Seppo Pöntinen* mit dem *Blau-Duncanschen* Forschungsinstrumentarium um bei seiner vergleichenden Mobilitäts-Studie der 4 skandinavischen Länder. Er findet die nationalen Besonderheiten durch diese Technik nicht genügend dargestellt: „Irgendwie verliert die Pfadanalyse von Variablen . . . den Blick dafür, was wirklich vorgeht“ (S. 262). Dem kann man nur zustimmen. Die rigorose Einschränkung auf wenige metrische Variablen und das deduktive, hypothesen-prüfende Verfahren (des *Blau-Duncanschen* „Paradigmas“ nämlich) läßt die soziale Realität nahezu verschwinden. Es ist unhistorisch, undynamisch,

unbefriedigend für Beschreibung und Analyse der Sozialstruktur komplexer Gesellschaften.

Was ist zu tun? Wie gesagt, gibt es zwei Beiträge, die das „Paradigma“ kritisieren und zwar durch eine marxistische Betrachtungsweise. Der Aufsatz tschechoslowakischer Soziologen (*František Charvát* u.a.) fordert eine breite Analysebasis, das Abrücken von der individualistischen Denkweise und die Rückkehr zur historischen Betrachtung, hält aber den „Mobilitäts-Ansatz“ unter besonderen Bedingungen auch für eine marxistische Gesellschaftsanalyse für verwendbar. Sehr bemerkenswert ist der Beitrag von *Daniel Bertaux*. Er stellt zur Diskussion, ob man „Statuszuordnung“ nicht als „Produktion von Menschen“ begreifen sollte, wodurch sich, für die Analyse einer kapitalistischen Klassengesellschaft, sofort Verbindungen zur Familie, zur Repression von Frauen, zur Ökonomie, zur Sozialisierung, zum Staat, zur Ideologie herstellen. Soziale Mobilität ist Folge der Produktion von Leben („Anthroponomischer Prozeß“). *Bertaux* verwendet Gedanken von *Karl Marx* (1857) und *Friedrich Engels* (1884); es ist aber dann nicht einsehbar, warum er nicht auch auf die bekannten konkreten Klassenanalysen dieser Autoren zurückgreift (18ter Brumaire, Lage der arbeitenden Klasse in England, Status Quo in Deutschland, u. a.).

Ich meine, daß nicht nur *Marx* und *Engels*, sondern auch *Max Weber* und *Pareto* für die Mobilitätsforschung stärker rezipiert werden sollten, wie denn überhaupt Theoriediskussionen diesem Forschungsbereich gut täten. Man erinnert sich beispielsweise an die Auseinandersetzung über die strukturell-funktionale Theorie in dem von *David Glass* und *René König* herausgegebenen Sonderheft (Nr. 5, 1961, Soziale Schichtung und soziale Mobilität) der Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie über eine frühere Tagung desselben Komitees, das nunmehr bei seiner Zusammenkunft in Polen den besprochenen Band hervorgebracht hat in Zusammenarbeit mit der polnischen Akademie der Wissenschaft. Warum soll man für vergleichende internationale Mobilitätsforschung nicht auch Konzeptionen aus dem breiten Angebot „klassischer“ empirischer Studien über Sozialstruktur und soziale Dynamik verwenden, von denen der Chicago-Schule angefangen, über *Lloyd Warner*, *C. Wright*

Mills, Theodor Geiger u. a. bis hin zu neueren Elite- und Gemeindestudien?

Man kann nur hoffen, daß diese individualistische, zu Status- und Mobilitäts-Universalien führende Betrachtungsweise des *Blau-Duncan* schen „Paradigmas“, die von Gesellschaft abstrahiert, nicht das letzte Wort der empirischen Mobilitätsforschung bleibt.

Gerhard Kleining

INDUSTRIE

S. *Herkommer* und H. *Bierbaum*, *Industrie-soziologie. Bestandsaufnahme, Kritik, Weiterentwicklung*. Stuttgart: Enke 1979. VI und 222 Seiten, 6 Abbildungen (flexibles Taschenbuch). Preis: DM 19,80.

1. Eine Gesamtdarstellung zur neueren Industriesoziologie unter maßgeblicher Beteiligung jenes Autors, der vor rd. 10 Jahren mit einer vielbeachteten Rede „Vom Elend der Industriesoziologie“ seine Abwendung von der Tradition zum Teil auch „kritisch“ sich verstehender Industriesoziologie in Westdeutschland zu signalisieren schien, kann von keinem Fachkollegen lediglich als Ergänzung im Regal der Einführungsliteratur zur Industrie- und Betriebssoziologie aufgenommen werden; sie fordert besondere Aufmerksamkeit heraus.

Vorab: Die auf den Leser streckenweise strapaziös wirkende Gewißheit der Autoren um die Tragfähigkeit des eigenen Ansatzes – einer Interpretation des *Marx*schen Systems, wie sie bereitwillig konzedieren – sollte Industriesoziologen, die *Marx* anders begriffen haben und jene, deren *Marx*-Verständnis nicht sich mit eigener Identifikation als Marxist verbindet, von einer Lektüre nicht zurückhalten: Es gibt nicht viele ähnlich intensive Darstellungen einer Reihe neuerer Forschungsansätze und einzelner mit ihnen verbundener Studien.

2. Das Buch ist in sechs Kapitel gegliedert: Im ersten Kapitel „Industriesoziologie als Kritik“ wird zunächst Industriesoziologie begründet nicht definiert, und es wird die Situation von Industriesoziologie unter besonderer Betonung ihrer historisch-gesellschaftlichen Einbindung vergegenwärtigt. Die Diskussion eini-

ger vorhandener Einführungs- und Handbuchtexte dient bereits dem Einüben des Lesers in die „Infrastruktur“ des Standpunktes der Autoren. Auf Seite 26 wird dann jedem, der es noch nicht in ganzer Tragweite erfaßt hat, gesagt: „In seiner ‚Kritik der Politischen Ökonomie‘ hat Marx den wissenschaftlichen Nachweis dafür erbracht, daß in der Bestimmtheit der Arbeit in der warenproduzierenden kapitalistischen Gesellschaft der Schlüssel zu sehen ist für das Begreifen von Strukturzusammenhängen und Entwicklungen, die weit hinaus gehen über die unmittelbare Produktion, diese aber wesentlich mit einschließen. Als theoretisches Mittel zur Analyse auch der gegenwärtigen Verhältnisse in der Gesellschaft der Bundesrepublik und ihrer von der Industrie geprägten Lebensumstände taugt diese Kritik der politischen Ökonomie deshalb noch immer, weil bei allen historischen Entwicklungen und Veränderungen innerhalb der Epoche der ‚bürgerlichen Gesellschaft‘ die Grundstrukturen und allgemeinen Entwicklungsgesetze im Kern nicht verändert sind.“ Die rezipierten Autoren werden daran „gemessen“, inwieweit sie in ihrer Arbeit der „richtigen“ Dechiffrierung des mit der Grundposition verbundenen Programms genügen.

Kapitel II „Allgemeine Bestimmungen der gesellschaftlichen Produktion im Kapitalismus“ beinhaltet eine als Einführung gedachte geraffte Darstellung der Grundkategorien der Kritik der Politischen Ökonomie.

Kapitel III „Der Betrieb als Unternehmung“ setzt an mit der Vorstellung dreier neuerer Autoren bzw. Autorengruppen, die theoretisch-analytische Entwürfe für soziologische Betriebsuntersuchung entwickelt haben. *Littek*, die Ansätze des ISF München und des IFS Frankfurt werden kritisch rekapituliert. Anschließend formulieren die Autoren Grundkategorien ihres Verständnisses einer marxistischen Analyse von Betrieb.

Kapitel IV „Technologie, Arbeitsorganisation, Arbeit“ beginnt mit Fragen einer Soziologie des Technischen Fortschritts, mit einer kurzen Auseinandersetzung zum sogenannten „Drei-Phasen-Schema“ sowie mit der Darstellung der Grundlinien des Taylorismus als Ausgangspunkt für die dann folgende Erörterung dreier wichtiger Studien des SOFI Göttingen zum Themenkomplex. Die anschließende Darstellung unter dem Titel „Arbeitsbedingungen im Wandel“ ist