



Niklas Weber

Passagiere.
Klasse, Geschlecht und »Rasse« auf der
Eisenbahnreise des 19. Jahrhunderts

Campus Verlag | Frankfurt am Main/New York 2026
378 Seiten, Paperback | 45,00 €
ISBN 978-3-593-52203-6

rezensiert von

Siegfried Weichlein, Université de Fribourg

Eisenbahnen galten im 19. Jahrhundert – wie Telegraf und Telefon – als Überwinder des Raums. Mit der Ausweitung des Bahnverkehrs verlor die Distanz an Bedeutung. Die Welt rückte zusammen und wurde kleiner. Karl Marx sprach gar von einer »Vernichtung des Raums«¹. Im sozialen Raum verhielt es sich indessen anders: Wo räumliche Distinktionen schwanden, wurden soziale, Geschlechter- und Rassenunterschiede unter den Eisenbahnpassagieren neu gezogen, denn die Eisenbahn besaß einen inneren Raum mit verschiedenen Passagier- und Wagenklassen.

Die 2024 an der Humboldt-Universität zu Berlin fertiggestellte kulturwissenschaftliche Dissertation von Niklas Weber, ausgezeichnet mit dem Preis der Zeitschrift Merkur, macht die soziale Organisation des Eisenbahnraums durch die Kategorien Klasse, Geschlecht und »Rasse« zu ihrem epistemischen Gegenstand. Ihr empirischer Gegenstand sind die Wagenklassen von den Anfängen bis zum System der vier Klassen, die Damencoupés und Frauenabteile sowie die Rassensegregation in den Abteilen bis hin zum »Judencoupé«. Der Untersuchungszeitraum umfasst das sogenannte Eisenbahnzeitalter von den 1830er-Jahren bis etwa zum Beginn des Ersten Weltkriegs 1914, in dem die Eisenbahn ein weitgehendes Beförderungsmonopol innehatte. Weber begreift die Eisenbahn dabei als »Gesellschaftsmaschine« (S. 20) oder als »Gesellschaftsspiegel« (S. 24), der soziale Hierarchien nicht nur abbildet, sondern durch seine ordnenden Eingriffe auch mitformt und sichtbar macht; mit dem Soziologen Steffen Mau ließe sie sich analog als »Sortiermaschine« bezeichnen.²

Weber gliedert seine Untersuchung entlang dreier Leitfragen: Wie wurde der Eisenbahnraum im 19. Jahrhundert sozial organisiert und wie veränderte sich dieses System im Lauf der Zeit,

¹ Karl Marx, Grundrisse der Kritik der politischen Ökonomie [1857/58], in: Marx-Engels-Werkausgabe, Bd. 42, Berlin (Ost) 1983, S. 19–767, hier: S. 430.

² Vgl. Steffen Mau, Sortiermaschinen. Die Neuerfindung der Grenze im 21. Jahrhundert, München 2021.

etwa durch die Einführung neuer Klassen oder eigener Abteile? Welche Bedürfnisse und Erwartungen trugen die verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen an diese Ordnung heran, welche ihrer Forderungen erfüllten Staat und Bahnverwaltungen und welche blieben unberücksichtigt? Und schließlich: welche Erzählungen, Ängste und Fantasien über Klasse, Geschlecht und »Rasse« erzeugte die räumliche Nähe bei gleichzeitiger sozialer Distanz im Abteil? Ihn interessiert die Dialektik von Integration und Segregation, von Nivellierung und Distinktion im sozialen Raum der Eisenbahnen.

Dafür zieht er eine Vielzahl von Quellen heran: offizielle und administrative Dokumente (Parlamentsprotokolle, Ministerialberichte und Statistiken), Fach- und Publikumsmedien (Eisenbahnfachzeitschriften, Tageszeitungen und populäre Magazine, zeitgenössische Kunstkritiken und Feuilletons), aber auch Bildquellen (18 Abbildungen) und literarische Texte. So entsteht eine ausgefeilte Kulturgeschichte der Eisenbahnreise, die freilich einen anderen Akzent setzt als die weithin bekannte Darstellung Wolfgang Schivelbuschs.³ Während dieser den Fokus auf das »industrialisierte Bewusstsein« legte, rückt Weber konkrete soziokulturelle Differenzkategorien ins Zentrum. Misslich ist allein, dass dem Buch ein Sach- und Personenregister fehlt – bei einer kulturgeschichtlichen Arbeit mit so vielen Fäden und Details ein spürbarer Mangel, der allerdings dem jüngeren Trend entspricht.

Sozialen Raum und Eisenbahnabteil verbindet der Begriff der Klasse. Weber nutzt ihn erkenntnisfördernd und spricht von »Wagenklassen und Klassenkampf« sowie vom »Klassengeist auf Schienen« (S. 318). Dabei beschreibt er zwei gegenläufige Dynamiken: Einerseits war jede Wagenklasse ein eigenes soziales Universum, in dem man in der Regel unter sich blieb; die nächste Klasse bildete bereits eine andere Welt. Noch heute zeugt das böse Wort von der »Gesindelraupe« als abwertender Ausdruck für U- und S-Bahnen von dieser sozialen Distanz. Andererseits war der Wagen- und damit der Klassenwechsel leicht möglich. Diese porösen Grenzlinien belegt Weber mit zahlreichen Beispielen aus der Eisenbahnliteratur, die fasziniert war vom »temporären Klassen-Durcheinander, von Hochstaplern, Parvenüs und Mördern, von Bauern, die es versehentlich in die erste Klasse verschlägt, und von neugierigen Absteigern in die Niederungen der vierten Klasse« (S. 320) – manche unter dem Vorwand, soziologische Studien betreiben oder Volksnähe zeigen zu wollen.

Die Geschlechterdifferenzierung verkörperten die Mitte des 19. Jahrhunderts eingeführten »Damencoupés«. Sie grenzten zwar aus, dienten zugleich aber dem Schutz der Frauen. Das Raucherabteil blieb Damen bis 1928 untersagt. Im Eisenbahnzeitalter blickte man häufig in die USA und auf deren »railways«, die weniger nach Klassen als nach Rassen trennten. Bis zur Sklavenbefreiung reisten Sklaven gemeinsam mit ihren Herren, um ihnen dienen zu können; die Rassentrennung setzte erst danach ein. Auch die deutsche Eisenbahn wandte sie in den Kolonien an, wo es für die Indigenen Stehwagen ohne Dach gab. Auf rassischer Trennung beruhte schließlich auch die Forderung nach eigenen »Judencoupés«, die 1881 in einer Welle des Antisemitismus von der »Berliner Ostendzeitung« erhoben wurde. Zwar blieb diese Forderung damals unverwirklicht, sie wurde aber 1938 von den Nationalsozialisten wieder aufgegriffen. Das letzte Kapitel der Untersuchung stellt die »Durchschnittsmenschen« ins Zentrum, die quer zur Klassenordnung des Eisenbahnraums (im doppelten Sinne des Wortes) standen, sie zu überwinden, in einigen Fällen aber auch zu verteidigen trachteten. Dazu zählten »Eisenbahnapostel«, wie der spätere Sprachreiniger Eduard Engel, aber auch sozialistische Klassenkämpfer. Hier finden sich auch Ausführungen zum filmgeschichtlich bedeutenden »Mord im Coupé« (S. 287).

Anschaulich schildert Weber die Hintergründe, warum 1956 die dritte Wagenklasse aufgegeben wurde. Die soziale Angleichung entsprach zwar dem Geist der Zeit, doch waren auch Marktkräfte am Werk. Überwunden wurden die sozialen und geschlechtlichen Trennungen am Ende nicht durch die Eisenbahn selbst, sondern durch die Mobilitätsgeschichte: Im Lauf des 20.

³ Wolfgang Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, München/Wien 1977.

Jahrhunderts löste das Automobil die Eisenbahn als wichtigstes Verkehrsmittel ab. Die Individualisierung von Verkehr und Mobilität machte die Distinktion nach Waggons gegenstandslos und wirtschaftlich nachteilig. Die schwache Nachfrage nach der ersten Klasse ließ gerade diese – und nicht die untere dritte – obsolet werden. Vor allem auf dem Land wurde die Eisenbahn nach 1965 zum Restverkehrsmittel für die nichtmotorisierte Minderheit.

Was kulturwissenschaftlich möglich ist, wirft gleichwohl sozialgeschichtliche Fragen auf. Anschaulich und sehr gut lesbar zeichnet Niklas Weber die sozialen, geschlechtlichen und rassischen Differenzierungen, aber auch die Angleichungen nach. Sein sozialgeschichtliches Interesse ist offensichtlich, doch bezieht es sich bei ihm primär auf die untersuchten sozialen Gruppen, weniger indessen auf eine entwickelte sozialgeschichtliche Methode. Unklar bleiben daher oftmals die Ursachen des beschriebenen Wandels. Welche sozialen, wirtschaftlichen und politischen Kräfte standen hinter dem anschaulich beschriebenen Klassenumbau? Auch eine Kulturgeschichte der Gesellschaftsmaschine Eisenbahn kommt um solche Fragen nicht herum. Waren es Marktkräfte, war es die Politik, oder waren es die Pfade des historischen Institutionalismus?

Bei aller Erzählfreude bleibt hier vieles offen oder wird nur angedeutet. Handelt es sich um eine Eigenlogik der Eisenbahnpassagiere, oder fügt sich ihre Differenzierungsgeschichte in die allgemeine Entwicklung der gesellschaftlichen Muster von Gleichheit und Ungleichheit ein? Doch auch wenn manche dezidierte sozialhistorischen Fragen offenbleiben: Dieses Buch ist ein Genuss zu lesen.

Zitierempfehlung

Siegfried Weichlein, Rezension zu: Niklas Weber, Passagiere. Klasse, Geschlecht und »Rasse« auf der Eisenbahnreise des 19. Jahrhunderts, Campus Verlag, Frankfurt am Main/New York 2026, in: Archiv für Sozialgeschichte (online) 66, 2026, URL: <<https://library.fes.de/pdf-files/afs/82160.pdf>> [8.9.2026].