

De openheid van de Amsterdamse elite tijdens de industrialisatie:

Loglineaire analyse van carrièremobiliteit, intergenerationele mobiliteit en sociaal netwerk

Marco H.D. van Leeuwen en Ineke Maas*

Summary

The Openness of the Amsterdam Upper Classes during Industrialization: A Loglinear Analysis of Career Mobility, Intergenerational Mobility, and Social Network

De Vries (1986) collected data on the openness of the upper classes in Amsterdam in the second half of the nineteenth century. She stated that the openness increased during this period of early industrialization. Her conclusion was mainly based on a comparison of total intragenerational taxmobility of the upper classes in 1854/64 and 1874/84. This article presents a secondary analysis of her dataset, using loglinear mobility models to analyze both tax and occupational data. Occupational data refer to several relations, namely career mobility, intergenerational mobility and social network, and therefore have a remarkable multiplicity. The conclusion is that total taxmobility increased, as De Vries reported, but relative taxmobility did not. And most important, occupational mobility – the preferred measure of openness – did not increase. This holds for both total and relative mobility and for all relations. It thus appears that the openness of the upper classes in Amsterdam did not increase during the period of early industrialization.

Inleiding en vraagstelling

Mobiliteitsstudies in de sociale wetenschappen richten zich bijna uitsluitend op

* De auteurs zijn verbonden aan het ICS, Rijksuniversiteit Utrecht, FSW, Heidelberglaan 2, 3584 CS Utrecht.

Wij zijn Dr. B. de Vries zeer erkentelijk, zowel voor het beschikbaarstellen van haar dataset op tape voor secundaire analyse als voor kritisch commentaar op een eerdere versie van dit paper. Graag danken wij ook Dr. H.B.G. Ganzeboom voor zijn veelvuldige hulp en commentaar, alsmede Dr. W. Jansen en Prof. Dr. W. Ultee.

hedendaagse mobiliteitspatronen, al dan niet in landenvergelijkend perspectief. Deze beperking is grotendeels noodgedwongen. Historische gegevens over mobiliteit zijn immers schaars. Sommige interessante vragen kunnen daardoor niet goed worden beantwoord. Een voorbeeld hiervan is de vraag naar de mate waarin industrialisatie de sociale stratificatie van samenlevingen en de openheid van klassen daarbinnen, heeft veranderd.

Mede ter beantwoording van deze vraag heeft De Vries een groot databestand verzameld met betrekking tot sociale stratificatie en mobiliteit van de Amsterdamse elite in de tweede helft van de 19e eeuw, dat wil zeggen gedurende de eerste fase van de industrialisatie (De Vries, 1986). Op basis van een toename in de totale mobiliteit van verschillende belastingklassen, concludeert zij dat de openheid van de Amsterdamse elite gedurende deze periode is toegenomen. De door haar verzamelde data bevatten echter nog een groot aantal andere indicatoren voor de openheid van deze elite dan deze belastinggegevens. Er zijn ook gegevens over intra- en intergenerationele beroepsmobiliteit en over drie relaties die aangeven wie met wie omgaat en bevriend is. De multipliciteit van deze data is zelfs voor hedendaags sociologisch onderzoek bijzonder en maakt een veelzijdige bestudering mogelijk van de effecten van industrialisatie op de 'openheid van de elite'.

De data van De Vries worden hier opnieuw geanalyseerd. Veranderingen in de openheid zullen voor de vijf relatiesoorten afzonderlijk maar ook voor alle te zamen worden bestudeerd. De multipliciteit van de data biedt de gelegenheid als het ware door een aantal verschillende vensters naar één en hetzelfde proces te kijken. Niet alleen zal gekeken worden naar veranderingen in de totale mobiliteit, maar ook naar veranderingen in relatieve mobiliteit. Onder dat oogmerk zullen ook de belastingmobiliteitstabellen waarop de conclusies van De Vries gebaseerd zijn, opnieuw worden geanalyseerd.

Historisch mobiliteitsonderzoek in Nederland

Onderzoek naar sociale stratificatie en sociale mobiliteit in Nederland in het verleden is van recente datum. In de jaren zeventig barstte onder historici een forse strijd los (Kooij, 1986). Of pre-industrieel Nederland nu bestond uit standen of klassen en hoeveel dat er wel niet waren, was onderwerp van discussie. Hierbij stond een Marxistische klassenindeling, gebaseerd op economische posities, tegenover een Weberiaanse standenindeling, gebaseerd op economische, sociale en politieke indicatoren. Beschrijvingen van de sociale stratificatie door Nederlandse historici waren gebaseerd op deze theoretische overwegingen en maakten gebruik van uiteenlopend historisch materiaal zoals beroepsin-

delingen, meningen van tijdgenoten en kwalitatieve indicatoren zoals iemands plaats in de kerk. Naast dit onderzoek naar de gelaagdheid als zodanig is slechts weinig onderzoek gedaan naar sociale mobiliteit. Uitzonderingen vormen de studies van Van Dijk (1973, 1976 en 1984) en De Vries (1986).

Recent hebben Van Dijk et al. mobiliteitstabellen opgesteld voor een aantal plaatsen in Nederland in de periode 1850-1940. Het betrof hier zowel intergenerationele beroepsmobiliteit als carrièremobiliteit in twee steden (Rotterdam en Eindhoven), twee dorpen (Hillegersberg en Bommelerwaard) en één provincie (Zuid-Holland). De mobiliteitstabellen hebben betrekking op vijf tot zes sociale groepen, meestal met uitsluiting van de hoogste groep. De indeling in groepen is gebaseerd op beroep en welstand. Over het algemeen lag de totale mobiliteit in deze Nederlandse gebieden tussen die van Amerikaanse en Duitse gebieden in, zoals die werd weergegeven door Kaelble (gerapporteerd in Van Dijk, 1984). Tussen industrialisatie en sociale mobiliteit bleek geen duidelijk verband. Tussen het midden van de negentiende eeuw en de helft van de twintigste eeuw steeg bijvoorbeeld de totale intergenerationele mobiliteit licht in de industriestad Eindhoven maar ook in het agrarische Bommelerwaard. Bovendien lag de totale intergenerationele mobiliteit in de industriestad Eindhoven omstreeks 1900 tussen die van de andere niet geïndustrialiseerde (Hillegersberg, Bommelerwaard en Zuid-Holland) of minder (Rotterdam) geïndustrialiseerde plaatsen.

De hoogste sociale lagen waren over het algemeen niet in dit onderzoek betrokken, maar wel in een eerder onderzoek van Van Dijk (1973, 1976). In een pioniersstudie op het gebied van kwantitatief historisch mobiliteitsonderzoek in Nederland, stelde hij mobiliteitstabellen op voor de bevolking van Rotterdam in de periode 1830-80. Via steekproeven werd de carrièremobiliteit van drie cohorten onderzocht: 1830-40, 1850-60 en 1870-80. Hierbij werd gebruik gemaakt van een indeling in zes groepen, gebaseerd op beroep in combinatie met aanslag in de personele belasting. Over de hele periode 1830-80 nam de totale carrièremobiliteit toe van 18% via 21% naar 29%. Voor de hoogste twee groepen (de 'upper classes') gold dit niet. Tussen 1830-40 en 1850-60 steeg de totale mobiliteit van beide groepen van respectievelijk 13% (één na hoogste groep) en 20% (hoogste groep) weliswaar naar respectievelijk 28% en 22% maar tussen 1850-60 en 1870-80 daalde de totale mobiliteit van deze groepen naar respectievelijk 20% en 18%.

Kwantitatief onderzoek naar de sociale mobiliteit onder de Amsterdams elite in de tweede helft van de negentiende eeuw is door De Vries gedaan (De Vries, 1986). Zij beschouwt aanslagen in de personele belasting (een belasting naar materiële aspecten van leefstijl) als graadmeter van sociale positie en bestudeerde de totale intragenerationele belastingmobiliteit voor twee cohorten

kiesgerechtigden, namelijk 1854-64 en 1874-84. De Vries heeft daarnaast andere mobiliteitsgegevens bestudeerd, waaronder intragenerationele beroepsmobiliteit van kiezers. Haar conclusie met betrekking tot veranderingen in sociale mobiliteit onder de Amsterdamse elite in de tweede helft van de negentiende eeuw is echter in hoofdzaak gebaseerd op intragenerationele belastingmobiliteit in de cohorten kiezers 1854-64 en 1874-84. Deze conclusie luidt dat de sociale mobiliteit was toegenomen.

De positie van de elite in Nederland is recentelijk eveneens onderzocht in een aantal lokale studies, voornamelijk over de zeventiende en achttiende eeuw (De Jong, 1987; Gabriëls, 1987). Deze studies bieden echter geen mobiliteitstabellen. Dit geldt ook voor een studie over de 'inner circle' van de Amsterdamse elite gedurende de tweede helft van de negentiende eeuw (Bruin, 1980). De Amsterdamse sociale top bestond omstreeks 1850 nog uit vaak eeuwenoude patricische families, die onderling huwden, elkaar zagen op de clubs en de politieke macht hadden via vertegenwoordigers in de Gemeenteraad. Gedurende de tweede helft van de negentiende eeuw werden enkele 'homines novi' tot deze groep toegelaten. Het ging met name om geslaagde zakenlui van Duitse afkomst, van Joodse origine of met een in Indië gemaakt fortuin. Of de openheid van de elite in bredere zin dan de selecte groep van patricische families ook toenam, en zo ja in welke mate, is op grond van deze studie niet duidelijk.

Van Tijn heeft mobiliteitskansen onder de elite in Nederland, 1875-1895, beschreven op basis van onder andere onderzoek in gedenkboeken van handels- en industriële bedrijven (Van Tijn, 1978). Hij geeft geen cijfers maar schrijft dat in sommige gebieden en in sommige economische sectoren zoals de textielindustrie in Twente en Noord-Brabant het menselijke waren uit 'reeds gevestigde geslachten van kooplieden-ondernemers, die moderne fabrieken stichtten. De oude elite werd daar de nieuwe'. Voor andere streken en economische sectoren, bijvoorbeeld voor geschoolde werklieden in de bouw en ambachtlieden in de metaalsector bracht, volgens Van Tijn, nieuwe industrie ook een nieuwe elite.

Een aantal van de bovengenoemde Nederlandse studies geeft geen mobiliteitstabellen en is dus voor een vergelijking met dit onderzoek minder bruikbaar. Bovendien wordt in geen van de studies onderscheid gemaakt tussen relatieve en totale mobiliteit. Overigens is het gebruik van loglineaire analyses, noodzakelijk voor het maken van dit onderscheid, in de Nederlandse sociologie ook van recente datum (Ganzeboom et al., 1987). Alvorens over te gaan tot het analyseren van de mobiliteitsgegevens uit het bestand van De Vries, zal eerst de economische en sociale situatie in Amsterdam in de door haar onderzochte periode kort worden beschreven.

Economische ontwikkelingen in Amsterdam gedurende de 19e eeuw

Amsterdam was omstreeks het midden van de vorige eeuw in hoofdzaak een pre-industriële handels- en havenstad. De haven was het economisch hart van de stad. Daar werden goederen geladen en gelost om in de stad te worden opgeslagen. Mensen in financiële of administratieve functies begeleidden deze handelsstroom op papier. Daarnaast waren vele Amsterdammers, werkzaam in toeleveringsbedrijven, voor hun inkomsten van de haven afhankelijk. Hetzelfde gold voor mensen in dienst bij de zogenaamde trafieken waar grondstoffen tot halffabrikaten of eindprodukten, voor export bestemd, werden verwerkt. De totale havengebonden werkgelegenheid bedroeg in 1859 circa 23.000 man en omvatte daarmee ruim een derde van de totale mannelijke beroepsbevolking (Knotter, 1986). Naast havengebonden werk was er een omvangrijke verzorgende nijverheid die in kleine, op bestelling werkende, ambachtelijke bedrijven was georganiseerd. Sinds het tweede kwart van de negentiende eeuw was er sprake van enige industrialisatie, maar veel moet men zich hiervan niet voorstellen. In het midden van de jaren vijftig waren ongeveer 6000 arbeiders werkzaam in industrieën, minder dan één tiende van de totale beroepsbevolking (Van Zanden, 1987).

Nieuwe economische activiteiten ontstonden in de tweede helft van de negentiende eeuw, met name na 1870. De economie leefde toen op. Sectoren als de bouw, diamantnijverheid en -handel en de voedings- en genotmiddelenindustrieën expandeerden. Industriële, grootschalige productie verdrong langzamerhand de traditionele kleinschalige ambachtelijke bedrijven (De Vries, 1986). Omvang en tempo van de industrialisatie in hun algemeenheid in Amsterdam zijn op grond van de beschikbare studies moeilijk aan te geven. Er zijn echter wel indicaties. Het aantal stoommachines steeg van 46 in 1852 naar 256 in 1892. De mechanisatiegraad van de nijverheid kan gemeten worden aan de hand van het vermogen van (stoom)machines, in het aantal pk per 100 arbeiders. Dit aantal bedroeg zowel in 1850 als in 1870 vier en steeg vervolgens naar zeven in 1880, tien in 1890 en twaalf in 1900. Tussen de bedrijfstakken bestonden aanzienlijke verschillen. In 1890 was de mechanisatiegraad bijvoorbeeld hoog in de bierbrouwerij (70 pk per 100 arbeiders) en de suikerraffinage (56) en laag in de grafische nijverheid (7) (Van Zanden, 1987). Een andere indicatie voor het verloop van de industrialisatie is de ontwikkeling van aantallen zeilschepen en stoomboten. Het aantal zeilschepen daalde van 282 in 1865 tot 159 in 1876, terwijl het aantal stoomboten in dezelfde tijd steeg van 22 naar 49 (Van Tijn, 1965). De tweede helft van de negentiende eeuw was een tijdvak van vroege industrialisatie.

Data over beroepsmobiliteit van de elite in Amsterdam in de tweede helft van de negentiende eeuw

Uitgangspunt van het onderzoek van De Vries zijn de kiezerslijsten. De hier vermelde tabellen hebben op haar databestand betrekking maar zijn niet in hun huidige vorm gepubliceerd. Het kiesrecht voor de gemeenteraad, de Provinciale Staten en de Tweede Kamer was in de tweede helft van de negentiende eeuw afhankelijk van betaalde belasting. Tussen 1850 en 1887 was een Amsterdammer kiesgerechtigd voor de Tweede Kamer indien hij 112 gulden of meer belasting betaalde. De kiesdrempel was hoog. Ongeveer 1,5% van de totale Amsterdamse bevolking ofwel krap 7% van de mannelijke bevolking van 23 jaar en ouder had stemrecht. Vrouwen waren niet kiesgerechtigd. Het bestaan van een censuskiesrecht had tot gevolg dat de politieke elite (in de zin van kiesgerechtigden) tevens een economische elite was (in de zin van mensen uit de hoogste inkomensgroepen).

Uit de kiezerslijsten van 1854 en 1884 is door De Vries een steekproef getrokken van 1 op 5, resulterend in twee groepen van respectievelijk 752 en 990 personen. Vervolgens heeft zij bestudeerd in hoeverre de criteria voor het verkrijgen van stemrecht op beide tijdstippen dezelfde waren. In beide jaren was een belastingaanslag van 112 gulden of meer vereist. De aanslag betrof drie belastingen, te weten een belasting op grondbezit, een belasting op beroep en de zogenaamde personele belasting. Deze laatste werd geheven op uiterlijke tekenen van welstand zoals de huurwaarde van het huis dat men bewoonde, de waarde van het meubilair en het aantal inwonende dienstboden. De heffingsgrondslagen van de beroeps- en de personele belasting zijn tussen 1854 en 1884 niet gewijzigd, maar die van de grondbelasting wel. De instelling van een nieuw kadaster in 1874/75 bracht een lager grondbelastingtarief met zich mee. Dit heeft het totale belastingbedrag verminderd en daarmee tevens het aantal mensen dat 112 gulden of meer belasting betaalde, doen afnemen. Bij een vergelijking tussen 1854 en 1884 moet voor deze reductie in de omvang van het electoraat worden gecorrigeerd. Van een groep mensen wier werkelijk grondbezit tussen 1874 en 1877 niet veranderde, heeft De Vries de verandering in belastingaanslag berekend. De aldus geschatte verlaging van de grondbelasting bedroeg 25%. Deze reductie is toegepast op belastingaanslagen van het electoraat in 1854. Het aantal mensen dat nog steeds 112 gulden of meer aan belasting betaalde, vermindert dan van 752 naar 678. Na deze herweging zijn de data uit 1854 vergelijkbaar met die uit 1884. De absolute omvang van de elite in Amsterdam ten tijde van de industrialisatie is fors toegenomen, van 678 naar 990 (in de steekproef van 1 op 5). Over de omvang van de totale bevolking in beide jaren zijn geen exacte gegevens, in tegenstelling tot voor de jaren 1850 en

1880. In procenten van de totale stadsbevolking bleef het aantal kiesgerechtigden ongeveer gelijk, 1,5% in 1854 en 1,4% in 1880, evenals in procenten van de mannelijke bevolking van 23 jaar en ouder: 6,8% in 1854 en 6,0% in 1884.

'Mr. Average Upper-Class' en zijn collega's waren allen mannen van 23 jaar en ouder (De Vries, 1986). Hun modale leeftijd lag tussen de 40 en 49 jaar. Ongeveer tweederde van alle kiezers was in Amsterdam geboren, een kwart in het overige deel van Nederland en de rest kwam uit het buitenland. Vergeleken met de totale stadsbevolking waren er relatief iets meer buiten Amsterdam geboren Nederlanders. Ongeveer de helft van het electoraat was ondernemer of koopman, ongeveer een kwart ambachtsman, winkelier of overige zelfstandige. Zij waren allen rijk. In 1854 genoot 87% een geschat inkomen van meer dan 1800 gulden per jaar, terwijl dat voor slechts 12% van alle Amsterdammers het geval was. Ook in 1884 was er in Amsterdam sprake van een enorme welstandsongelijkheid. Van alle gezinshoofden genoot 9% een geschat inkomen van meer dan 2000 gulden per jaar, terwijl dat bij 87% van de kiezers het geval was. Ongeveer de helft van het electoraat was Nederlands Hervormd, 20% Rooms Katholiek, 15% Luthers en 10% Joods (Sefardisch of Askenazisch). Deze verdeling weerspiegelde de religieuze pluriformiteit in Amsterdam.

Van beide genoemde steekproefgroepen zijn beroepen verzameld in het bevolkingsregister, in de huwelijksakten van de burgerlijke stand en in adresboeken. Wanneer de bronnen op hetzelfde tijdstip en dezelfde persoon betrekking hadden, stemden zij vrijwel altijd overeen. Bij twijfel zijn de beroepen zoals vermeld in de jaarlijkse adresboeken, aangehouden. De door De Vries gemaakte indeling van beroepen in vijf klassen wordt ook door ons gebruikt. Dit vergemakkelijkt een vergelijking van onze bevindingen met die van haar. De

Tabel 1. Verdeling van de Amsterdamse elite over de beroepsgroepen in de tweede helft van de negentiende eeuw

	1854	1884
Ondememers en kooplieden	46,6	47,4
Ambachtslieden, winkeliers en overige zelfstandigen	24,9	24,3
Vrije beroepen	14,9	13,7
Zonder beroep	11,9	11,9
Werknemers	1,6	2,6
<hr/>		
Totaal van de steekproef	100,0 (N=678)	100,0 (N=990)

N.B. de verschuivingen in de beroepsverdelingen zijn niet significant ($\text{CHI}^2=2,32$, $\text{ndf}=4$, $p=0,68$)

Bron: De Vries (1986), 37

verdeling van de elite in 1854 en 1884 naar beroepsklasse staat in tabel 1. De verschuivingen in de beroepsstructuur van de elite waren niet groot en blijkt statistisch niet significant.

De verzamelde beroepsgegevens betreffen niet alleen kiezers maar ook huwvaders, vaders van hun vrouwen en getuigen bij huwelijk (stadhuispersoneel uitgezonderd). Van de kiezers zijn er gegevens op twee momenten in hun leven, te weten het steekproefmoment (1854 of 1884) en het, eerdere, tijdstip waarop zij huwden. De gegevens hebben dus betrekking op verschillende sociale relaties, die in sterkte verschillen, te weten:

1. *carrière mobiliteit*: beroep van elitelid bij huwelijk versus later beroep in 1854 of 1884;
2. *intergenerationele mobiliteit*: beroep van elitelid versus beroep vader;
3. *sociaal netwerk*:
 - a. beroep van elitelid versus beroepen van getuigen bij huwelijk;
 - b. beroep van elitelid versus beroep schoonvader;
 - c. beroep vader versus beroep schoonvader.

De betreffende tien 'mobiliteits' tabellen staan in Appendix A van dit artikel.

De tien mobiliteitstabellen hebben een belangrijke beperking, hetgeen geïllustreerd zal worden aan de hand van de intergenerationele mobiliteitstabel. In deze tabel waren de zonen de basis voor de dataverzameling. Deze zonen waren alle afkomstig uit de politieke elite. Zonen die geen lid waren van deze elite komen dus in de tabel niet voor. Zij kunnen in elke beroepsgroep gevonden worden, maar met name in de 'niet-elitaire' beroepen zoals de werknemers. Bovendien zijn vaders die wel tot de politieke elite behoorden maar wier zonen niet, niet in de tabel opgenomen. De uitstroom uit de elite wordt door deze tabel niet in beeld gebracht. Onze conclusies met betrekking tot de openheid van de elite zijn dientengevolge alleen geldig onder de veronderstelling dat deze uitstroom tussen 1854 en 1884 niet is veranderd, hetgeen natuurlijk ook gold voor de conclusies van De Vries.

Totale mobiliteit

Een eenvoudige maat voor de mobiliteit is het aantal mensen dat van klasse verandert als percentage van het totaal aantal mensen: de totale mobiliteit. Bij intergenerationele mobiliteit is dit het percentage zonen waarvan de vaders in andere beroepsgroepen zaten. Bij carrière mobiliteit gaat het om het percentage mensen dat van beroepsgroep veranderde. Voor de tabellen die op het sociaal netwerk betrekking hebben, is dit het percentage mensen dat omging met men-

sen uit een andere beroepsklasse dan zichzelf. Een vergelijking van de totale mobiliteit voor alle relaties laat zien dat voor vier van de vijf relaties de totale mobiliteit in de tweede helft van de negentiende eeuw is afgenomen (tabel 2). Alleen de intragenerationele tabellen laten geen afname zien. Leden van de Amsterdamse elite in 1884 hadden dus in vergelijking met 1854 minder vaak een beroep uit een andere klasse dan hun vader, trouwden minder vaak met iemand uit een andere beroepsklasse (waarbij het beroep van de vader van de vrouw als indicator voor haar sociale positie wordt gebruikt) en gingen minder vaak om met mensen uit andere sociale lagen. De verschillen in totale mobiliteit per relatie-soort waren zoals te verwachten: de openheid is het grootst bij de zwakste relaties.

Loglineaire analyse van de tien mobiliteitstabellen

Tabel 2 biedt uitsluitend informatie over het niveau van de totale mobiliteit. Wijzigingen daarin kunnen veroorzaakt worden door veranderingen in de verdeling van de betrokkenen (eliteleden, vaders, schoonvaders of netwerklede) over de verschillende beroepsgroepen maar ook door veranderingen in mobiliteitskansen per beroepsgroep ongeacht de grootte van de groep waaruit men afkomstig is en de grootte van de groep waar men terecht komt. Dit laatste is de relatieve mobiliteit. Met behulp van loglineaire analyse (Dijkstra, 1982) kan deze, sociologisch gezien interessante, relatieve mobiliteit worden geanalyseerd. Daarbij is het mogelijk veronderstellingen te toetsen over het type

Tabel 2. Totale beroepsmobiliteit van de elite in Amsterdam in de tweede helft van de 19de eeuw

	1854	1884
<i>Carrière mobiliteit</i>		
Beroep van elitelid bij huwelijk versus later beroep	32,87	33,56
<i>Intergenerationele mobiliteit</i>		
Beroep van vader versus dat van elitelid	53,19	49,72
<i>Sociaal netwerk</i>		
Beroep elitelid versus beroepen getuigen	60,12	56,46
Beroep elitelid versus beroep schoonvader	63,71	59,18
Beroep vader versus beroep schoonvader	65,22	59,55

Legenda

Totale mobiliteit is de som van het aantal cases in de niet-diagonaalcellen als percentage van het totaal aantal cases.

(im)mobiliteit in verschillende delen van de tabellen en over ontwikkelingen daarin tussen twee tijdstippen.

In de volgende analyses staan vijf modellen centraal waarin veranderingen in de openheid van de elite op verschillende wijze gemodelleerd worden (Ganzeboom & De Graaf, 1983; Goodman, 1979; Hout, 1983). De modellen worden gebruikt bij de analyse van steeds twee tabellen (voor 1854 en 1884) die de trekking hebben op één relatie. Er worden hier vijf modellen gebruikt, namelijk het onafhankelijkheidsmodel en vier quasi-uniforme associatie modellen:

Onafhankelijkheidsmodel: $(O+D)*J$
Quasi-uniforme associatie modellen: $(O+D)*J+DIA*J+U*J$
 $(O+D)*J+DIA+INH*J+U*J$
 $(O+D)*J+DIA+U*J$
 $(O+D)*J+DIA+U$

Het eerste model $(O+D)*J$ is het onafhankelijkheidsmodel. Het beroep van de elitelid enerzijds en dat van zijn vader, netwerkleden, schoonvader en van hem zelf op een later tijdstip anderzijds, zijn volgens dit model onafhankelijk. In de overige vier modellen is ook de term $(O+D)*J$ opgenomen, waarmee wordt gecorrigeerd voor verschillen in omvang tussen de vijf beroepsklassen en voor veranderingen daarin door de tijd (J). De overige termen in de modellen geven de relatieve mobiliteit weer.

Het tweede tot en met vijfde model zijn allen varianten van het quasi-uniforme associatiemodel. Het tweede model is weergegeven als $(O+D)*J+DIA*J+U*J$. Het bevat twee termen met betrekking tot veranderingen in de (im)mobiliteit tussen de twee tijdstippen. DIA modelleert immobiliteit in de diagonaalcellen en heeft voor iedere diagonaalcel een afzonderlijke parameter. U staat voor de uniforme associatieparameter. Hiermee wordt de immobiliteit in de rest van de tabel gemodelleerd. Aangenomen wordt dat de associatie tussen bijvoorbeeld het beroep van de vader en het beroep van de zoon overal in de tabel even groot is: hoe moeilijk het is om van klasse te veranderen hangt niet af van de klasse waarin men zich bevindt en één klasse stijgen is even moeilijk als één klasse dalen. Met de afstand tussen de klassen neemt de kans dat men mobiliteits is tussen deze klassen meer dan evenredig af. DIA en U worden beide geacht te veranderen tussen beide tijdstippen (*J). Het tweede model is het meest ingewikkelde model dat hier wordt gebruikt. Het kan namelijk zowel veranderingen in de mobiliteit over de tijd ($U*J$) als per beroepsgroep wisselende veranderingen in de immobiliteit over de tijd ($DIA*J$) modelleren.

Het derde model $(O+D)*J+DIA+INH*J+U*J$ is een vereenvoudiging van model twee. Nog steeds bevat het model voor elke diagonaalcel een aparte parameter (DIA), maar veranderingen door de tijd worden geacht voor alle klas-

sen dezelfde te zijn. INH staat voor de parameter die alle diagonaalcellen te zamen onderscheidt van de rest van de tabel. $INH*J$ staat voor veranderingen in de immobiliteit van de diagonaalcellen tussen de twee tijdstippen. In dit model kan dus de mobiliteit over de tijd ($U*J$) veranderen evenals de immobiliteit, maar dan uitsluitend voor alle beroepsgroepen in dezelfde mate ($INH*J$).

In het vierde model $(O+D)*J+DIA+U*J$ kan uitsluitend de uniforme associatie parameter over de tijd veranderen. In het vijfde model kan zelfs dat niet. Dit is na het onafhankelijkheidsmodel het meest eenvoudige model: $(O+D)*J+DIA+U$. Dit model stelt dus dat de (im)mobiliteit tussen 1854 en 1884 niet is veranderd.

Uniforme associatiemodellen stellen dat de kans om van de ene klasse over te gaan naar de andere een functie is van de afstand tussen de klassen. Het is echter niet aannemelijk dat de afstanden tussen de verschillende klassen allen even groot zijn. De afstanden kunnen empirisch geschat worden met behulp van het 'homogeneous equal row and column effects model II', zoals door Goodman ontworpen voor de analyse van mobiliteitstabellen (Goodman, 1979). De schattingen van de afstanden tussen de klassen zijn zodanig dat klassen waartussen veel uitwisseling is dicht bij elkaar komen te liggen en klassen waartussen weinig uitwisseling is juist ver uit elkaar. Afstanden tussen klassen van herkomst (bijvoorbeeld die van de vaders) zijn gelijk aan die tussen klassen van bestemming (bijvoorbeeld die van de zonen). Tevens is bepaald dat afstanden voor alle relatie-soorten (intra- en intergenerationele mobiliteit en sociaal netwerk) en voor beide tijdstippen (1854 en 1884) dezelfde zijn. Dit maakt het maken van vergelijkingen mogelijk tussen beide tijdstippen of tussen verschillende relatie-soorten. Diagonaalcellen zijn buiten beschouwing gelaten. Het met behulp van ASSOCPC (een variant van ANOASC) gefitte model had een deviance van 165,2 bij 97 vrijheidsgraden. Het is dus een niet passend model maar schattingen van de afstanden tussen de beroepsklassen zijn in ieder geval beter dan gelijk veronderstelde afstanden tussen de klassen.

De schattingen van de afstanden tussen de klassen staan in tabel 3. Aan het ene einde van de beroepsladder staan beoefenaars van de vrije beroepen, gevolgd door ondernemers en kooplieden en mensen zonder beroep. Deze laatste

Tabel 3. Relatieve posities van de beroepsklassen binnen de elite in Amsterdam in de tweede helft van de 19de eeuw, volgens ASSOCPC

Vrije beroepen	- 0,37
Ondernemers en kooplieden	- 0,33
Zonder beroep	- 0,22
Werknemers	0,09
Ambachtlieden, winkeliers en overige zelfstandigen	0,83

Tabel 4. Gemiddelde personele belasting betaald door de Amsterdamse elite in de tweede helft van de 19de eeuw naar beroepsklasse

	1854			1884		
	gem. fl.	std.	N	gem. fl.	std.	N
Vrije beroepen	172	137	99	155	89	132
Ondernemers en kooplieden	157	125	309	150	140	447
Zonder beroep	237	303	76	165	134	113
Werknemers	95	40	11	93	50	25
Ambachtslieden, winkeliers en overige zelfstandigen	86	68	169	89	79	237

NB Niet aangeslagen zijn 14 mensen in 1854 en 36 in 1884. Het betreft niet-hoofdbewoners, waaronder jonge nog niet zelfstandig wonende leden van de elite, De Vries (1986), 24 en 88.

groep bestaat voor het grootste deel uit renteniers, zoals rijke kooplieden in ruste. Aan het ander eind van de sociale ladder staan de werknemers en de groep ambachtslieden, winkeliers en overige zelfstandigen. De schattingen hebben overigens uitsluitend betrekking op de elite en zeggen dus niets over de sociale stratificatie van de Amsterdamse samenleving als geheel.

Ter vergelijking met de ASSOCPC-schattingen, kan de hoogte van de belastingaanslag dienen. Een goede indicator voor de leefstijl was indertijd de hoogte van de personele belasting. Tabel 4 laat zien dat de beroepsklassen zich op deze indicator wederom onderscheiden in twee groepen. De bovenlaag wordt gevormd door ondernemers en kooplieden, beoefenaars van vrije beroepen en de categorie zonder beroep. Ambachtslieden, winkeliers en overige zelfstandigen alsmede werknemers volgen op grote afstand. Hierin stemmen de sociale stratificatie binnen de elite op basis van beroepsmobiliteit en die op basis van personele belasting dus overeen. Er zijn echter ook verschillen. De relatieve posities van mensen zonder beroep en ondernemers en kooplieden zijn veranderd. De afstand tussen werknemers enerzijds en ambachtslieden, winkeliers en overige zelfstandigen is volgens de personele belasting kleiner dan volgens de beroepsmobiliteit. De belastinggegevens laten zien dat zich tussen 1854 en 1884 geen grote verschuivingen binnen de elite voordeden met betrekking tot afstand tussen de beroepsgroepen.

Relatieve beroepsmobiliteit onder de elite in Amsterdam

Eerst wordt per relatiesoort bestudeerd of de mobiliteit tussen 1854 en 1884

Tabel 5. Loglineaire modellen voor de beroepsmobiliteit onder de Amsterdamse elite in de tweede helft van de 19de eeuw, per relatie-soort

Carrière-mobiliteit

Beroep van elitelid bij huwelijk versus later beroep

	Deviance	df	INH*J	U*J
(O+D)*J	933,3	32		
(O+D)*J+DIA*J+U*J	38,0	20		0,10
(O+D)*J+DIA+INH*J+U*J	39,6+	24	- 0,05	- 0,32
(O+D)*J+DIA+U*J	39,6+	25		- 0,38
(O+D)*J+DIA+U	41,0+	26		

Intergenerationele mobiliteit

Beroep vader versus beroep elitelid

	Deviance	df	INH*J	U*J
(O+D)*J	268,6	32		
(O+D)*J+DIA*J+U*J	26,3++	20		- 0,62
(O+D)*J+DIA+INH*J+U*J	32,9++	24	- 0,24	0,28
(O+D)*J+DIA+U*J	33,8++	25		- 0,01
(O+D)*J+DIA+U	33,8++	26		

Sociaal netwerk

Beroep van elitelid versus beroepen van getuigen

	Deviance	df	INH*J	U*J
(O+D)*J	972,7	32		
(O+D)*J+DIA*J+U*J	37,3+	20		- 0,38
(O+D)*J+DIA+INH*J+U*J	39,3+	24	0,06	- 0,18
(O+D)*J+DIA+U*J	39,6+	25		- 0,12
(O+D)*J+DIA+U	40,4+	26		

Beroep van elitelid versus beroep schoonvader

	Deviance	df	INH*J	U*J
(O+D)*J	119,7	32		
(O+D)*J+DIA*J+U*J	30,8++	20		- 0,11
(O+D)*J+DIA+INH*J+U*J	32,1++	24	0,21	- 0,24
(O+D)*J+DIA+U*J	32,8++	25		- 0,00
(O+D)*J+DIA+U	32,8++	26		

Beroep vader versus beroep schoonvader

	Deviance	df	INH*J	U*J
(O+D)*J	80,5	32		
(O+D)*J+DIA*J+U*J	30,6++	20		- 3,59*
(O+D)*J+DIA+INH*J+U*J	38,2+	24	0,42	- 0,87
(O+D)*J+DIA+U*J	39,8+	25		- 0,39
(O+D)*J+DIA+U	40,7+	26		

* parameterschatting wijkt significant af van 0 (2x s.e.)

++ passend model (alfa = 0,05)

+ passend model (alfa = 0,01)

veranderde, vervolgens wordt dit voor alle relatiesoorten te zamen gedaan. De eerste aanpak resulteert in gedetailleerdere informatie dan de tweede. De tweede aanpak daarentegen kan globale mobiliteitspatronen opsporen die weliswaar per relatie soort zwak zijn, maar wel voor alle relatiesoorten gelden. Bij alle analyses is uitgegaan van de ASSOCP-schattingen van de afstanden tussen beroepsklassen.

In tabel 5 zijn resultaten van de analyses per relatie soort weergegeven. Bij alle relatiesoorten past het volgende model het best: $(O+D)*J+DIA+U$. Dit eenvoudige model stelt dat er binnen de elite in Amsterdam ten tijde van de industrialisatie sprake was van immobiliteit: meer mensen dan onder onafhankelijkheid te verwachten, blijven in dezelfde beroepsgroep in de loop van hun leven, in dezelfde beroepsgroep als hun vaders en gaan met mensen uit de eigen beroepsgroep om. Tevens zegt het model dat de mobiliteit meer dan evenredig met de afstanden tussen de klassen afnam. Wat het model niet zegt, is evenwel het interessantst. Tijdens de industrialisatie traden geen veranderingen op in de (im)mobiliteit.

Het tweede, derde en vierde model waarin wel veranderingen in de tijd zijn gemodelleerd passen slechter dan het vijfde model. Toch zijn deze modellen wel passend, zodat het de moeite waard is naar de schattingen voor $INH*J$ en $U*J$ te kijken. Slechts in één van de vijftien gevallen, bij de relatie vader versus schoonvader, wijkt een parameterschatting ($U*J$) significant van nul af in de richting van afgenomen mobiliteitsbarrières, oftewel toegenomen openheid. Bij alle andere parameterschattingen is dit niet het geval. Het is mogelijk dat de mobiliteit slechts voor enkele eliteberoepsgroepen is veranderd tijdens de industrialisatie. In dat geval moeten de $DIA*J$ -parameters uit het tweede model significant van nul afwijken. In tabel 6 staan deze parameters: slechts één van de 25 is significant, hetgeen als toevallig kan worden beschouwd. De conclusie blijft dus dat de openheid van de elite in Amsterdam ten tijde van de industrialisatie niet is veranderd.

Tot nu toe zijn de analyses per relatie soort verricht. In tabel 7 zijn de resultaten van de analyses voor alle relatiesoorten (R) te zamen weergegeven. Het onafhankelijkheidsmodel is dan: $(O+D)*R*J$. De modellen in deel A van de tabel specificeren dat de mobiliteit tussen de 1854 en 1884 weliswaar kan veranderen, maar dat deze veranderingen voor alle relaties dezelfde waren. De modellen passen geen van allen goed bij de data en ontlopen elkaar in dit opzicht niet veel. In deel B van de tabel staan beter passende modellen. Hierin kan de mobiliteit niet alleen verschillen tussen beide jaren, maar ook tussen de vijf relatie soorten, hetgeen weergegeven is door de termen $DIA*R$ en $U*R$. Hoewel deze modellen veel beter bij de data passen, wijken toch de $INH*J$ -parameter

Tabel 6. DIA*J parameters in model (O+D)*J+DIA*J+U*J, voor beroepsmobiliteit per relatie-soort

Beroepsgroep	Relatiesoort				
	A	B	C	D	E
I	-0,41	-0,61	0,03	-0,12	1,27*
II	-0,46	0,92	0,31	0,10	3,81
III	1,03	-1,51	-0,25	0,33	-0,50
IV	0,14	0,18	0,12	0,68	-1,22
V	0,14	1,10	0,29	0,65	-0,06

Legenda

* = parameterschatting wijkt significant af van 0 (2x s.e.)

I = Ondernemers en kooplieden

II = Ambachtslieden, winkeliers en overige zelfstandigen

III = Werknemers

IV = Vrije beroepen

V = Zonder beroep

A = Beroep van elitelid bij huwelijk versus later beroep

B = Beroep van vader versus dat van elitelid

C = Beroep van elitelid versus beroepen van getuigen bij huwelijk

D = Beroep van elitelid versus beroep van de schoonvader

E = Beroep van vader versus beroep van schoonvader

Tabel 7. Loglineaire modellen voor de beroepsmobiliteit onder de Amsterdamse elite in de tweede helft van de 19de eeuw, voor alle relatiesoorten te zamen

A. Niet gecorrigeerd voor verschillen in mobiliteit tussen de relaties

	Deviance	df	INH*J	U*J
(O+D)*R*J	2374,9	160		
(O+D)*R*J+DIA*J+U*J	528,0	148		-0,52
(O+D)*R*J+DIA+INH*J+U*J	531,8	152	0,07	-0,25
(O+D)*R*J+DIA+U*J	532,6	153		-0,17
(O+D)*R*J+DIA+U	535,2	154		

B. Wel gecorrigeerd voor verschillen in mobiliteit tussen de relaties (DIA*R en U*R)

	Deviance	df	INH*J	U*J
(O+D)*R*J+DIA*R+U*R+DIA*J+U*J	182,2	124		-0,49
(O+D)*R*J+DIA*R+U*R+DIA+INH*J+U*J	186,4	128	0,05	-0,20
(O+D)*R*J+DIA*R+U*R+DIA+U*J	186,9	129		-0,14
(O+D)*R*J+DIA*R+U*R+DIA+U	188,6	130		

NB Geen van de parameterschattingen wijkt significant van nul af

Tabel 8. $DIA*J$ parameters in model $(O+D)*R*J+DIA*R+U*R+DIA*J+U*J$, voor beroepsmobiliteit voor alle relatiesoorten te zamen

Beroepsgroep

I	- 0,01
II	0,42
III	- 0,29
IV	0,12
V	0,33

Legenda: zie tabel 7

NB Geen van de parameterschattingen wijkt significant van 0 af

evenals de $U*J$ -parameters niet significant van nul af, hetgeen erop wijst dat er geen veranderingen in de mobiliteit zijn opgetreden.

Net zoals bij de analyses per relatiesoort afzonderlijk in tabel 5 is gedaan, is het voor alle relatiesoorten samen mogelijk naar relevante parameterschattingen te kijken. In tabel 8 staan de $DIA*J$ -parameters uit het zevende model voor alle relatiesoorten te zamen. Ook hier is er geen aanwijzing voor een verandering van de openheid van een bepaalde klasse binnen de Amsterdamse elite in de tweede helft van de negentiende eeuw.

Deze conclusie lijkt in tegenspraak met hetgeen De Vries (1986) stelde, namelijk dat de sociale mobiliteit in de loop van de eeuwhelft in Amsterdam was toegenomen. Dit standpunt was echter gebaseerd op andere technieken (beschrijving en visuele inspectie van de totale mobiliteit), op andere data (geen mobiliteitsrelaties met betrekking tot sociaal netwerk) maar ook grotendeels op een andere indicator van sociale stand (personele belasting in plaats van beroep). Dit laatste punt vergt thans onze aandacht.

Beroep of belasting als indicator van sociale positie?

Een bezwaar tegen het gebruik van beroepsaanduidingen is dat twee personen in dezelfde beroepsgroep kunnen verschillen in bijvoorbeeld rijkdom of culturele status. Indien de sociale stratificatie meer-dimensionaal is, zegt een beroepsladder niet alles over de sociale ladder. De op basis van beroepsmobiliteit geschatte rangorde tussen de sociale klassen kwam redelijk, maar niet exact overeen met een indeling op basis van personele belasting. Bovendien laat tabel 3 zien dat deze globale overeenkomst verschillen op individueel niveau niet uitsluit. De grote standaardafwijkingen voor de belastingbedragen per beroeps-

groep betekenen dat er sprake is van een grote spreiding van mensen in één beroepsgroep over de verschillende belastinggroepen. Maar wat dit betekent is niet duidelijk. Of de personele belasting een betere graadmeter van sociale positie is dan beroep is daarmee niet gezegd. Ook bij de indeling naar personele belasting komen vogels van verschillend pluimage in één groep terecht. Een net rijk geworden eigenaar van een broodfabriek kan in dezelfde groep komen als een vooraanstaand koopman uit een eeuwenoud patriciërsgeslacht. Eerstgenoemde kan een hogere belastingaanslag hebben dan bijvoorbeeld een dominee of hoogleraar uit laatstgenoemde geslachten en dit weerspiegelt niet het verschil in sociale positie tussen beiden.

Beroep lijkt daarom geen slechtere graadmeter van sociale positie dan aanslag in de personele belasting. In recent sociologisch onderzoek zijn hiervoor ook aanwijzingen te vinden. Indien sociale positie van eliteleden meer dimensies kent, dan zijn dit waarschijnlijk een economische en een culturele (Bour-

Tabel 9. Belastingmobiliteit van de Amsterdamse elite in de tweede helft van de negentiende eeuw

A. Intragenerationele mobiliteit in de personele belasting, 1854-64

	1864				
	I	II	III	IV	V
I	6	2	3	0	0
II	6	30	22	5	0
III	1	10	89	36	2
IV	0	1	15	136	16
V	0	0	1	12	40

B. Intragenerationele mobiliteit in de personele belasting, 1874-84

	1884				
	I	II	III	IV	V
I	2	1	0	0	0
II	1	24	17	6	1
III	0	6	83	48	4
IV	0	3	19	144	30
V	0	0	0	10	31

Legenda

I	1- 19	guldens per jaar
II	20- 49	
III	50- 99	
IV	100-249	
V	≥250	

Bron: De Vries (1986), 108

dieu, 1973). Beroep kan gezien worden als een maat voor beide dimensies (Ganzeboom et al., 1987b), terwijl een belasting op materiële leefstijl toch minder zegt over de culturele dimensie. Dit zou kunnen verklaren waarom in de rangordening naar personele belasting in tabel 3 de mensen zonder beroep bovenaan staan, maar in de rangordening naar beroepsmobiliteit in tabel 2 juist de vrije beroepen. Onder hen zijn met name leden van de culturele elite te vinden zoals vertegenwoordigers van de geleerde beroepen als hoogleraren.

Het is voor vergelijking van onze resultaten met die van De Vries interessant de belastingtabellen waarop haar conclusies gebaseerd zijn, op dezelfde wijze te analyseren als de beroepstabellen. De belastinggegevens staan in tabel 9 en hebben betrekking op betaalde personele belasting van kiezers in 1854/1864 en 1874/1884. De Vries heeft personen die in een van de jaren geen belasting betaalden niet in de tabel opgenomen (De Vries, 1986). Zij heeft berekend dat de totale mobiliteit tussen 1854/1864 en 1874/1884 toenam van 19,9% tot 24,9%. Relatieve mobiliteit is niet door haar berekend. Hiervoor zullen de in het voorgaande besproken loglineaire modellen worden gebruikt. De resultaten staan in tabel 10. In het eerste deel van de tabel, deel A, is uitgegaan van afstanden tussen de klassen zoals berekend op basis van de betaalde belasting. Het klasse-

Tabel 10. Loglineaire modellen voor belastingmobiliteit van de Amsterdamse elite in de tweede helft van de negentiende eeuw

A. Met afstanden tussen de klassen op basis van personele belasting

	Deviance	df	INH*J	U*J
(O+D)*J	771,5	32		
(O+D)*J+DIA*J+U*J	26,1++	20		-0,00
(O+D)*J+DIA+INH*J+U*J	30,8++	24	-0,04	-0,00
(O+D)*J+DIA+U*J	30,8++	25		-0,00
(O+D)*J+DIA+U	32,8++	26		

B. Met gelijke afstanden tussen de klassen

	Deviance	df	INH*J	U*J
(O+D)*J	771,5	32		
(O+D)*J+DIA*J+U*J	9,2++	20		-0,11
(O+D)*J+DIA+INH*J+U*J	13,9++	24	-0,11	-0,09
(O+D)*J+DIA+U*J	14,1++	25		-0,18
(O+D)*J+DIA+U	15,0++	26		

++ passend model (alfa = 0,05)

+ passend model (alfa = 0,01)

NB Geen van de parameterschattingen is significant ($\geq 2 \times$ s.e.)

midden is gebruikt als schatting voor het gemiddeld belastingbedrag per klasse, behalve voor de laatste klasse met een open einde. Voor deze klasse is als gemiddeld belastingbedrag 400 gulden genomen. Met uitzondering van het onafhankelijkheidsmodel, zijn de mobiliteitsmodellen goed passend. De geschatte parameters die op veranderingen in (im)mobiliteit over de tijd betrekking hebben (INH*J en U*J), laten geen significante toe- of afname zien. In het tweede deel van de tabel, deel B, is uitgegaan van gelijke afstanden tussen de klassen. De modellen passen nu beter, maar nog steeds is er geen verandering in de relatieve mobiliteit over de tijd waarneembaar. Dit houdt in dat er zich tussen 1854/1864 en 1874/1884 veranderingen hebben voorgedaan in de mobiliteit van de elite die het gevolg zijn van veranderingen in de belastingstructuur. Echter, wanneer hiervoor constant wordt gehouden, is er geen toename van de mobiliteit gedurende deze periode van vroege industrialisatie.

Conclusie

De openheid van de elite, gemeten aan de hand van beroepsmobiliteit, is in Amsterdam gedurende de industrialisatie in de tweede helft van de negentiende eeuw onveranderd gebleven. De conclusie is gebaseerd op een secundaire analyse van een historische dataset met een uitzonderlijke multiplicititeit. De onveranderde openheid van de elite bleek zowel bij een afzonderlijke als bij een gezamenlijke analyse van vijf relaties: intergenerationele en carrièremobiliteit en sociaal netwerk. Onveranderde beroepsmobiliteit kan samengaan met veranderingen in mobiliteitsvormen, bijvoorbeeld een toegenomen belastingmobiliteit. Er is echter geen bewijs dat beroep een slechtere maat is dan belasting van sociale positie van eliteleden, terwijl er wel aanwijzingen voor het tegendeel zijn. Indien echter belasting als indicator van sociale mobiliteit wordt gebruikt dan blijkt ook dat de relatieve mobiliteit niet is veranderd. Het blijkt dus dat de openheid van de Amsterdamse elite niet toenam gedurende de vroege industrialisatie in de tweede helft van de negentiende eeuw.

Literatuur

- Bruin, K. (1980). *Een herenwereld ontleed. Over Amsterdamse oude en nieuwe elites in de tweede helft van de negentiende eeuw*. Amsterdam, Sociologisch Instituut UVA.
- Bourdieu, P. (1973). Cultural Reproduction and Social Reproduction, In: R. Brown, (Ed.), *Knowledge, Education and Cultural Change*. Londen, Tavistock Publications, 71-112.
- Dijk, H. van, Visser, J. & Wolst, E., (1984). Regional Differences in Social Mobility Patterns in the Netherlands and Between 1830 and 1940. *Journal of Social History*, 17, 1984: 435-452.

- Dijk, H. van (1976). *Rotterdam 1810-1880. Aspecten van een stedelijke samenleving*, dissertatie Rotterdam.
- Dijk, H. van (1973). De beroepsmobiliteit in Rotterdam in de negentiende eeuw, In: J. van Herwaarden (red.), *Lof der Historie*. Rotterdam, Rotterdam University Press: 187-210.
- Dijkstra, L., (1983). Het schatten en toetsen van een kruistabel onder loglineaire model assumpties. *Mens en Maatschappij*, 57, 1983: 267-289.
- Gabriëls, A.J.C.M., (1987). Het onderzoek naar het stedelijk regentenpatriciaat tijdens de Republiek. Een historiografische schets. *Nederlands Archievenblad*, 91, 1987: 201-219.
- Canzeboom, H. & Graaf, P. de (1983). Beroepsmobiliteit tussen generaties in Nederland in 1954 en 1977. *Mens en Maatschappij*, 58, 1983: 28-52.
- Canzeboom, H., Graaf, P. de & Kalmijn, M. (1987). De culturele en de economische dimensie van beroepsstatus. *Mens en Maatschappij*, 62, 1987: 153-175.
- Canzeboom, H., Luijkx, R., Dessens, J., Graaf, P. de, Graaf, N.D. de, Jansen, W. & Ultee, W. (1987). Intergenerationele klassenmobiliteit in Nederland tussen 1970 en 1985. *Mens en Maatschappij*, 62, 1987: 17-43.
- Goodman, L.A. (1979). Simple Models for the Analysis of Association in Cross-Classifications having Ordered Categories. *Journal of the American Statistical Association*, 74, 1979: 537-552.
- Hout, M. (1983). *Mobility tables*. Beverly Hills, Sage (University Paper-31).
- Jong, J.J. de (1987). *Een deftig bestaan. Het dagelijks leven van Regenten in de 17de en 18de eeuw*. Utrecht, Kosmos.
- Knotter, A. (1986). Stedelijke economie en arbeidsmarkt. Amsterdam in de eerste helft van de negentiende eeuw. *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden*, 101, 1986: 551-580.
- Kooij, P. (1986). *Groningen 1870-1914. Sociale verandering en economische ontwikkeling in een regionaal centrum*; dissertatie. Groningen.
- Tijn, Th. van (1978). Het sociale leven in Nederland (1888-1914). *Algemene Geschiedenis van Nederland*, 13, 1978: 295-326.
- Tijn, Th. van (1965). *Twintig jaren Amsterdam. De maatschappelijke ontwikkeling van de hoofdstad van de jaren '50 der vorige eeuw tot 1876*. Amsterdam, Scheltema en Holkema.
- Vries, B. (1986). *Electoraat en elite. Sociale structuur en sociale mobiliteit in Amsterdam 1850-1895*. Amsterdam, De Bataafsche Leeuw.
- Zanden, J.L. van (1987). *De industrialisatie in Amsterdam 1825-1914*. Bergen, Octavo.

Appendix A. Beroepsmobiliteitstabellen met betrekking tot de Amsterdamse elite in de tweede helft van de negentiende eeuw

Carrière mobiliteit

Beroep van elitelid bij huwelijk versus later beroep

		1854					1884						
		Later beroep					Later beroep						
		I	II	III	IV	V			I	II	III	IV	V
Beroep bij huwelijk	I	143	11	1	4	8	I	187	8	2	3	20	
	II	7	79	0	3	10	II	46	141	1	6	20	
	III	29	22	6	2	4	III	30	17	12	2	5	
	IV	3	1	0	48	7	IV	6	1	0	41	5	
	V	18	9	1	3	16	V	17	10	0	2	17	

Intergenerationele mobiliteit

Beroep van de vader versus dat van het elitelid

		1854					1884						
		Beroep elitelid					Beroep elitelid						
		I	II	III	IV	V			I	II	III	IV	V
Beroep vader	I	53	7	4	4	15	I	68	16	9	4	14	
	II	6	28	9	5	8	II	13	86	14	2	8	
	III	1	3	10	0	0	III	7	5	7	1	0	
	IV	10	2	3	15	8	IV	18	7	4	11	1	
	V	20	8	4	8	4	V	25	20	2	6	6	

Sociaal netwerk

Beroep van elitelid versus beroepen van getuigen

		1854					1884						
		Beroep getuigen					Beroep getuigen						
		I	II	III	IV	V			I	II	III	IV	V
Beroep elitelid	I	311	71	34	106	120	I	427	119	43	132	149	
	II	65	183	42	21	45	II	156	460	66	59	115	
	III	36	87	50	21	24	III	38	130	45	21	30	
	IV	76	32	11	71	38	IV	73	25	11	63	38	
	V	67	38	3	43	35	V	62	40	15	24	43	

Beroep van elitelid versus beroep schoonvader

		1854					1884					
		Beroep schoonvader					Beroep schoonvader					
		I	II	III	IV	V	I	II	III	IV	V	
Beroep elitelid	I	55	15	6	22	14	I	72	29	5	17	22
	II	12	20	5	2	9	II	24	58	5	7	31
	III	8	11	4	1	3	III	4	16	4	3	5
	IV	9	8	0	8	10	IV	12	4	1	7	5
	V	6	7	0	10	3	V	13	7	1	5	8

Beroep vader versus beroep schoonvader

		1854					1884					
		Beroep schoonvader					Beroep schoonvader					
		I	II	III	IV	V	I	II	III	IV	V	
Beroep vader	I	20	9	1	14	10	I	40	18	2	6	9
	II	8	14	4	2	4	II	13	36	2	3	15
	III	4	5	0	0	0	III	5	5	0	2	0
	IV	4	2	0	8	6	IV	9	10	0	2	7
	V	10	4	1	2	6	V	13	10	2	0	11

Legenda

- I = Ondernemers en kooplieden
- II = Ambachtslieden, winkeliers en overige zelfstandigen
- III = Werknemers
- IV = Vrije beroepen
- V = Zonder beroep