

# Groeiende openheid van de Nederlandse samenleving: een nieuw fenomeen of een lange trend?

## Intergenerationele, huwelijks- en carrière mobiliteit in de provincie Utrecht, 1850-1940

Marco H.D. van Leeuwen en Ineke Maas<sup>1</sup>

### Summary

*Growing openness of Dutch society: a new phenomenon or a long trend? Intergenerational, marriage and career mobility in the province of Utrecht, 1850-1940*

*After the Second World War Dutch society has become more open. Intergenerational mobility increased and homogamy decreased. To be able to choose between alternative explanations for growing openness, it would be helpful to know whether this is a new, post-war phenomenon or the end of a long term trend. Data from the Historical Sample of the Netherlands allow us to investigate this question for the province of Utrecht between 1850 and 1940. Results concerning intergenerational, marriage and career mobility all point in the same direction. Although total mobility increased, relative mobility chances remained by and large the same. Explanations for growing openness have to be sought in recent phenomena.*

### 1. Inleiding en vraagstelling

Na de Tweede Wereldoorlog is de Nederlandse samenleving opener geworden. Dit is te merken aan grotere kansen voor zonen een ander beroep dan hun vader te kiezen (Ganzeboom & Luijckx, 1995) en buiten hun eigen klasse te huwen (Hendricks, Uunk & Smits, 1995).<sup>2</sup> Centraal in dit artikel staat de vraag of deze ontwikkelingen van recente datum zijn, of al in gang waren vóór WO II. Deze beschrijvende vraag is van belang voor de keuze tussen alternatieve verklaringen voor groeiende openheid. Voor de beantwoording ervan is een kruisbestuiving tussen sociologische en historische onderzoekstradities betreffende sociale mobiliteit nodig.

In de sociologische traditie wordt veelal gewerkt met vragenlijsten, waarvan de beroepsgegevens met verfijnde statistische methoden worden geanalyseerd. Dergelijke methoden maken het mogelijk het theoretisch belangwekkende onderscheid tussen totale en relatieve mobiliteit te bepalen, alsook verschillende veronderstellingen nauwkeurig te testen. Helaas komen sociologen op deze wijze niet ver terug in de tijd. Bijna alle vragenlijsten belichten slechts de naoorlogse periode. Alleen wanneer de mobiliteit van verschillende leeftijdsgroepen wordt herleid tot de geboortecohorten waartoe zij behoren, kan ook de vooroorlogse periode worden bestreken. Een dergelijke werkwijze is daarbij niet zonder problemen – een gedeelte van de geboortecohorten overlijdt of migreert immers voor het tijdstip van de enquête.

In de historische traditie wordt met een veelheid van mobiliteitsbronnen gewerkt, maar de meest gebruikte bronnen zijn toch wel huwelijksakten met gegevens over intergenerationale en huwelijksmobiliteit, en gekoppelde volkstellingen of bevolkingsregisters met data over carrièremobiliteit. Dergelijke bronnen zijn, in beginsel, wel geschikt om lange-termijnprocessen bloot te leggen. De analysemethoden zijn doorgaans evenwel weinig verfijnd. Daarmee zijn eveneens de mogelijkheden om mobiliteitspatronen te doorgronden en interessante veronderstellingen te testen aan grote beperkingen onderhevig.

In deze bijdrage worden sociaal-wetenschappelijke analysemethoden toegepast op historische data betreffende de provincie Utrecht, circa 1850-1940. De vraag is of de openheid van de samenleving, ofwel relatieve mobiliteit, in deze periode is toegenomen. Na een kort overzicht van sociologische en historische onderzoeksbevindingen op dit gebied en een bespreking van de data, volgt eerst een analyse van globale veranderingen in de relatieve mobiliteit, en daarna van verschillende aspecten daarvan. In alle analyses worden drie vormen van sociale mobiliteit onderscheiden: intergenerationale, huwelijks- en carrièremobiliteit.

## **2. Historische en sociologische inzichten betreffende sociale mobiliteit in het verleden**

Op grond van enquêtemateriaal betreffende een dozijn Westerse landen na de Tweede Wereldoorlog formuleerden de sociologen Lipset en Zetterberg (1959) de veronderstelling dat de totale mobiliteit in hedendaagse geïndustrialiseerde landen constant is. Totale mobiliteit is het aantal stijgers of dalers in procenten van het totaal aantal onderzochte personen. Lipset en Zetterberg veronderstelden tevens dat in het verleden de totale mobiliteit per land verschilde en lager lag dan thans. In combinatie leidden deze twee veronderstellingen tot de notie van een 'opwaartse convergentie' van mobiliteit: in de loop van de tijd neemt de mobiliteit in alle landen toe, maar in landen met een lage mobiliteit sneller dan in landen met een hoge, resulterende in een gelijke totale mobiliteit in alle landen.

Deze gedachte heeft niet lang daarna een theoretische verklaring gekregen door het werk van de 'logic of industrialism'-school van sociologen (Kerr, Dunlop, Harrison & Meyers, 1960). Deze school stelt dat de technologische vereisten van de industriële productie, met haar drang naar toenemende efficiëntie, betekenen dat werkgevers in toenemende mate hun perso-

neel recrutereren op basis van capaciteiten in plaats van sociale afkomst of volgens gewoonte. De arbeidskrachten zelf spelen hierop in door te ontsnappen aan hetgeen in hun ouderlijk milieu een gebruikelijk loopbaanpad is, onder meer via scholing. Aldus zou de veronderstelde toegenomen mobiliteit in de loop van de industrialisatie zijn verklaard.

Ongelukkigerwijs is de veronderstelling dat totale mobiliteit in reeds geïndustrialiseerde landen constant is, al snel weersproken door de data (Jones, 1969). Historici en sociologen zijn echter doorgegaan met pogingen orde in de mobiliteitschaos te brengen door constantheiden op de sporen. Sociologen ontwikkelden hiervoor een onderscheid tussen totale mobiliteit – zoals tot dusver steeds besproken – en relatieve mobiliteit, ook wel openheid genoemd. Openheid wordt beschouwd als dat deel van de totale mobiliteit dat overblijft wanneer de gevolgen van veranderingen in de randtotalen van tabellen zijn verdisconteerd. Die randtotalen weerspiegelen onder meer veranderingen van de beroepsstructuur en demografische factoren zoals differentiële fertiliteit of migratie. Wat overblijft heeft betrekking op de relatieve kansen van personen uit verschillende beroepsgroepen om het beroepsspoor van de ouders te volgen of daar juist van af te wijken. Belangrijke determinanten van die relatieve kansen zijn toegang tot hoger onderwijs en de mate waarin werkgevers selecteren op basis van prestatie in plaats van sociale afkomst. De hypothese van Lipset en Zetterberg is vervangen door de ‘common social fluidity’-hypothese van Featherman, Jones en Hauser (1975) die stelt dat niet de totale maar de relatieve mobiliteit in geïndustrialiseerde landen gelijk en constant is. In latere studies is het historisch gedeelte van deze hypothese vaak net zo geïnterpreteerd als de hypothese van Lipset en Zetterberg: in de loop van de tijd een opwaartse convergentie van de relatieve mobiliteit van verschillende landen.

Deze hypothese is in overeenstemming met de ontwikkeling van relatieve intergenerationale mobiliteit in Nederland na 1954 (Ganzeboom & Luijkx, 1995). Of dit ook zo is voor een eerder tijdvak is onbekend. Nederlandse historici hebben wel onderzoek gedaan naar sociale mobiliteit, maar uitsluitend naar totale en niet naar relatieve mobiliteit.<sup>3</sup> Internationaal gezien is de hypothese van Featherman, Jones en Hauser het thema van een levendig debat (Erikson & Goldthorpe, 1992; Ganzeboom, Luijkx & Treiman, 1989). In een klein aantal recente buitenlandse studies zijn veranderingen in de relatieve mobiliteit in de afgelopen twee eeuwen onderzocht. Voor de Verenigde Staten concluderen twee onafhankelijke onderzoeken dat de openheid, ofwel relatieve intergenerationale en carrièremobiliteit, is toegenomen gedurende deze eeuw (Grusky, 1986; Guest, Landale & McCann, 1989). Een toename van de relatieve intergenerationale mobiliteit is eveneens waargenomen voor Engeland door Miles (1993) en voor Berlijn in de periode 1825-1954 (Van Leeuwen & Maas, 1992). Een dergelijk proces was niet zichtbaar voor mobiliteit tussen schoonvader en schoonzoon in Berlijn. Twee studies laten geen toename van de relatieve mobiliteit zien: Fukumoto en Gruksy (1993) voor Marseille, 1821-1869 en De Sève en Bouchard (1994) die zelfs een afname van de openheid in franstalig Canada gedurende de negentiende en twintigste eeuw constateren. De weinige historische studies zijn dus niet eensluidend. Met data uit de Historische Steekproef Nederland is het mogelijk deze kwestie nader te onderzoeken voor een Nederlandse provincie, te weten Utrecht.

### 3. De HSN-data

De Historische Steekproef Nederland (HSN) verzamelt gegevens over de 'levensloop van de Nederlandse bevolking'. Uitgangspunt is een steekproef van ongeveer een half procent uit de geboortekanten in de periode 1812-1922. De levensloop van aldus verkozen personen wordt gevolgd in de huwelijks- en sterfteaktes, het Bevolkingsregister en de Persoons- en Gezinskaarten. Zo ontstaat een dataset die bruikbaar is voor de beantwoording van verschillende belangrijke sociaal-wetenschappelijke vragen en die, daarenboven, als basis kan dienen voor aanvullende dataverzameling door andere onderzoekers. De eerste resultaten van de HSN betreffende de provincie Utrecht zijn gereed (Mandemakers, 1993, 1995). Deze studie maakt gebruik van de HSN-data, maar richt zich uitsluitend op één aspect daarvan, namelijk sociale mobiliteit. De HSN-data verschaffen informatie over drie typen van mobiliteit:

- intergenerationale mobiliteit: huwelijksaktes bevatten informatie over beroepen van bruidegoms en hun vaders;
- huwelijksmobiliteit: huwelijksaktes bevatten informatie over beroepen van bruidegoms en hun schoonvaders;
- carrièremobiliteit: huwelijksaktes bevatten informatie over beroepen van vaders van bruid en bruidegoms, die kunnen worden vergeleken met beroepen van de vaders toen ze aangifte deden van de geboorte van hun kinderen.

Ongeveer 90 procent van de huwelijksvermeldingen ligt tussen 1850 en 1940. Teneinde het materiaal niet te overvragen zijn in dit onderzoek twee perioden onderscheiden: huwelijkscohorten tot en met 1900 (N=768), en huwelijkscohorten daarna (N=1290). De huwelijkscohorten bestrijken dus respectievelijk ongeveer het tijdvak 1850-1900 en het tijdvak 1901-1940.

Alle beroepsaanduidingen in de HSN-bestanden zijn ingedeeld in dertien beroepsgroepen: vrije beroepen en hoge ambtenaren; ondernemers en managers; fabrikanten; kooplui; ambachtslieden; winkeliers; overige zelfstandigen; kantoor- en winkelpersoneel; (half) geschoolde arbeiders; fabrieksarbeiders; ongeschoolde arbeiders; boeren en, tot slot, landarbeiders. Deze indeling heeft een grote mate van overeenstemming zowel met gebruikelijke indelingen van Nederlandse historici (De Vries, 1986), als met standaardindelingen van sociologen (Erikson & Goldthorpe, 1992).<sup>4</sup> Met behulp van de Goodman-Breiger-procedure (Breiger, 1981; Goodman, 1981) zijn beroepsgroepen met vergelijkbare mobiliteitspatronen samengevoegd zodat zeven beroepsgroepen overbleven: (1) vrije beroepen, hoge ambtenaren en ondernemers; (2) kooplui; (3) ambachtslieden; (4) winkeliers en overige zelfstandigen; (5) technisch en administratief personeel (met hierin kantoor- en winkelpersoneel, middelbare en lagere ambtenaren, (half) geschoolde arbeiders en fabrieksarbeiders); (6) ongeschoolde en landarbeiders en, tot slot, (7) boeren.

De gevolgde samenvoegingsprocedure heeft als praktisch voordeel dat het aantal klassen wordt gereduceerd tot een in mobiliteitsanalyses handzaam aantal, zonder dat informatie in de data wordt veronachtzaamd. De procedure heeft als theoretisch voordeel, dat een stratificatieschema verandert van een onfeilbaar axioma tot een testbaar voorstel over de sociale structuur.

Discussies over de ‘juiste’ sociale stratificatie van de Nederlandse samenleving hebben er zo een bruikbaar hulpmiddel bij gekregen: namelijk een test op consistentie tussen theorie en data.

#### 4. Totale mobiliteit en veranderingen in de beroepsstructuur

Verskillende aspecten van de totale mobiliteit zijn elders uitgebreid besproken (Van Leeuwen & Maas, 1995; alwaar ook de mobiliteitstabellen). Hier volgen de voornaamste bevindingen. De meest uitgesproken veranderingen in de beroepsverdelingen van bruidegoms voor en na 1900 betreffen de afname van de percentages ambachtslieden, boeren en ongeschoolde arbeiders en landarbeiders, en de toename van het aandeel van het technisch en administratief personeel. Deze laatste groep was de meest heterogene groep – de vaders van de bruidegoms komen uit alle sociale lagen – terwijl boeren de meest homogene groep vormden. De totale mobiliteit lag hoger in de steden dan op het platteland, en nam in beide gevallen toe in de loop van de tijd. De totale mobiliteit was het grootst bij huwelijksmobiliteit (tussen bruidegom en schoonvader) en het kleinst bij carrièremobiliteit (tussen geboorte en huwelijk van een kind). Daartussen lag intergenerationele mobiliteit (tussen bruidegom en diens vader). Bij alle drie de mobiliteitsvormen nam de totale mobiliteit toe in de loop van de tijd.

Totale mobiliteit is een belangrijke beschrijvende indicator van een mobiliteitsproces. Het feit dat zo’n mobiliteitsproces in een simpel percentage wordt samengevat is tegelijkertijd een sterkte – feitelijke eenvoud – als een zwakte – de verschillende factoren die tezamen de totale mobiliteit vormen worden niet uiteengegafeld. Voor een meer diepgaande analyse moet het eerder vermelde onderscheid worden gemaakt tussen totale en relatieve mobiliteit. Bij relatieve mobiliteit gaat het om veranderingen in de openheid van een samenleving – een sociaal proces op het gebied van vrijheid in beroepskeuze en de acceptatie daarvan – en niet om veranderingen in beroepsstructuur of kindertal – economische en demografische processen.

#### 5. Globale veranderingen in openheid

Voor de analyse van relatieve mobiliteit wordt gebruik gemaakt van loglineaire analysemethoden. Er worden steeds eenvoudige modellen, die uitgaan van onveranderde mobiliteitskansen, vergeleken met complexere modellen, die veranderingen afbeelden. Hierbij is de vraag of een ingewikkeldere voorstelling van de mobiliteit zoveel dichter bij die werkelijkheid komt dat de toegenomen complexiteit van een model op de koop toe wordt genomen. Het gaat om het vinden van de optimale balans tussen werkelijkheidsgetrouwheid en complexiteit van een mobiliteitsmodel. Teneinde deze balans te vinden zijn vele maten ontwikkeld. In de navolgende tabellen worden er twee gepresenteerd. De eerste is een gebruikelijke test, waarbij getest wordt of het verschil in fit ( $L^2$ , een maat voor het verschil tussen werkelijke en geschatte celfrequenties) tussen twee modellen significant is, gegeven het verschil in complexiteit – weergegeven in ‘degrees of freedom’ of ‘dfs’. De tweede is de BIC die veelvuldig in mobiliteitsonderzoek wordt

gebruikt (Raftery, 1986). De BIC is eenvoudiger in gebruik dan de  $L^2/df$  test: het model met de laagste BIC is het te prefereren model. Tevens kan BIC worden gebruikt bij de beoordeling van de prestaties van alle modellen, terwijl de  $L^2/df$  test alleen bij 'geneste' modellen kan worden benut. In de navolgende analyses is uitgegaan van BIC, tenzij beide maten elkaar sterk ontlopen: dan worden beide besproken.

Zonder precies te modelleren hoe, bijvoorbeeld, het beroep van de vader de mobiliteitskansen van zijn zoon beïnvloedt, wordt eerst getoetst of de samenhang tussen het beroep van de vader en het beroep van zijn zoon toe- of afneemt of constant blijft over de tijd. Het constante openheidsmodel is vergeleken met het model van uniforme verandering (Erikson & Goldthorpe, 1992).<sup>5</sup> Het constante openheidsmodel is een standaardmodel in mobiliteitsonderzoek. Het model houdt rekening met veranderingen in de randtotalen, en gaat dan over tot het schatten van de relatieve mobiliteit. Daartoe wordt de samenhang of 'associatie' tussen alle combinaties van beroepsgroepen geschat. Het model veronderstelt dat deze samenhang over de tijd constant blijft. Het constante openheidsmodel is vergeleken met een model waarin de openheid per tijdstip mag veranderen. De algemene associatie of openheidsparameters kunnen verschillen tussen tijdstippen weergeven, maar slechts zo dat deze verschillen uniform zijn, dat wil zeggen allemaal even groot en in dezelfde richting. Hier is dus sprake van een globale test van veranderingen in openheid. Als dit model van uniforme verandering beter past, dan is de openheid in de eerste tabel (huwelijkscohorten tot en met 1900) anders dan in de tweede tabel (na 1900).

Tabel 1 Globale veranderingen in openheid: fit van modellen

	df	$L^2$	BIC
Intergenerationele mobiliteit			
1. Constante openheidsmodel	36	37,0	-196
2. Uniforme veranderingsmodel	35	33,9	-193
Huwelijksmobiliteit			
1. Constante openheidsmode	36	32,9	-206
2. Uniforme veranderingsmodel	35	32,6	-199
Carrièremobiliteit			
1. Constante openheidsmodel	36	34,4	-201
2. Uniforme veranderingsmodel	35	33,7	-195

Hoe goed deze modellen passen op de verschillende soorten mobiliteitstabellen staat in tabel 1. Een vergelijking van de BIC's van het constante openheidsmodel en het uniforme veranderingsmodel leert dat de sociale openheid zich gedurende de periode 1850-1940 weinig heeft veranderd. Voor zowel de intergenerationele, als de huwelijks- en ook de carrièremobiliteit past het constante openheidsmodel beter dan het uniforme veranderingsmodel. Globaal gezien nam de openheid van de Utrechtse samenleving dus niet toe in de periode 1850-1940.

## 6. Gedetailleerde veranderingen in openheid

Onder de globale onveranderlijkheid van de sociale openheid kunnen nog veranderingen op deelaspecten schuilgaan. Wederom wordt in alle modellen gecontroleerd voor veranderingen van de randtotalen van de tabellen, zodat alleen relatieve mobiliteit wordt geanalyseerd. Thans is echter de mobiliteit uiteengelegd in drie verschillende aspecten: afstanden tussen klassen, immobiliteit op de diagonaal en uniforme associatie daarbuiten (Goodman, 1979).

Tabel 2 geeft de fit van deze zogenaamde geschaalde associatiemodellen weer per mobiliteitssoort. Begonnen is met een analyse van intergenerationele mobiliteit. De modellen zijn weergegeven in volgorde van afnemende 'veranderlijkheid'.<sup>6</sup> Het eerste kent de meeste mogelijkheden tot veranderingen. De afstanden tussen klassen mogen verschillen in de loop van de tijd. Daarnaast verschilt de mate van overerving of immobiliteit tussen beroepsgroepen in het eerste tijdvak (1850-1900), en dat verandert in het tweede tijdvak (1901-1940) voor elk van de beroepsgroepen op een andere wijze. De mate waarin de mobielen mobiel zijn verschilt ook nog eens tussen de tijdvakken.

Het tweede model is identiek aan het eerste, behalve dan dat de klasse-afstanden voor beide tijdvakken niet mogen verschillen. De BIC van dit tweede model is lager en het past dus beter. Het derde model houdt evenals zijn voorgangers vast aan de gedachte dat de mate van immobiliteit per beroepsgroep verschilt, maar stelt daarentegen wel dat de verandering van immobiliteit tussen de twee tijdvakken voor alle beroepsgroepen dezelfde is. Dit model past beter dan zijn voorgangers. Ook het vierde model kent klasse-specifieke immobiliteit, maar voor beide tijdvakken dezelfde. Het past net iets beter. Het vijfde en laatste model is het minst flexibel. Het erkent dat klassen op verschillende afstanden van elkaar staan, dat immobiliteit per klasse verschilt en dat stijgen of dalen over grote afstand veel moeilijker is dan over kleine afstand. Het stelt ook dat er geen verandering in de loop van de tijd plaatsvindt, niet voor klasse-afstanden, niet voor immobiliteit, niet voor stijgen of dalen. Dit model past het best. Analyses voor huwelijks-en carrièremobiliteit leiden tot dezelfde conclusie: klassenposities en relatieve mobiliteit in de provincie Utrecht hebben zich tussen 1850 en 1940 niet veranderd.

Rest nog een gezamenlijke analyse van alle drie de mobiliteitsvormen. Een dergelijke analyse levert de meest robuuste schattingen op en de meeste statistische toetsingskracht om te testen of de relatieve mobiliteit inderdaad niet veranderde. Het is zo mogelijk veranderingen op het spoor te komen die zo zwak zijn dat ze alleen zichtbaar worden door van verschillende kanten en met relatief veel data de testen te herhalen. Tabel 3 presenteert de resultaten. De afname van de BIC van model 1 op 2 laat wederom zien dat de afstanden tussen de klassen niet significant veranderen in de loop van de tijd. De vooroorlogse Utrechtse samenleving kent grosso modo een onveranderlijke sociale gelaagdheid. De afname van de BIC van model 2 op 3 laat zien dat ook de mobiliteitsbarrières, weergegeven door de uniforme associatie-parameter, rond de eeuwwisseling niet in belangrijke mate veranderen. De afname van de BIC van model 3 op 4 suggereert dat de immobiliteit weliswaar verschilt per beroepsgroep, maar gelijk is voor alle tabellen, dat wil zeggen ongeacht type mobiliteit of tijdvak. De tweede maat voor een vergelijking van modellen suggereert echter dat dit een onaanvaardbare vereenvoudiging

Tabel 2 Gedetailleerde veranderingen in openheid per type mobiliteit: fit van geschaalde associatie modellen

	df	L <sup>2</sup>	BIC
<b>Intergenerationele mobiliteit</b>			
Model 1, verandering van:			
- klassenafstanden			
- uniforme associatie			
- klasse-specifieke immobiliteit	46	53,3	-245
Model 2, verandering van:			
- uniforme associatie			
- klasse-specifieke immobiliteit	51	57,6	-273
Model 3, verandering van:			
- uniforme associatie			
- immobiliteit	57	64,8	-305
Model 4, verandering van:			
- uniforme associatie	58	69,9	-306
Model 5, geen verandering	59	70,1	-312
<b>Huwelijksmobiliteit</b>			
Model 1	46	35,6	-267
Model 2	51	37,2	-301
Model 3	57	51,1	-326
Model 4	58	53,5	-331
Model 5	59	53,6	-337
<b>Carrièremobiliteit</b>			
Model 1	46	42,5	-258
Model 2	51	47,9	-258
Model 3	57	63,9	-309
Model 4	58	63,9	-315
Model 5	59	64,8	-321

van de mobiliteitswereld is: de L<sup>2</sup> gaat zeer significant omhoog. Hier doen de twee gebruikte maten dus verschillende suggesties, zodat het nuttig is deze kwestie nader te onderzoeken.

In model 5 wordt daarom verondersteld dat immobiliteit zowel tussen klassen als tussen soorten mobiliteit verschilt en bovendien dat voor elke soort de immobiliteit na 1900 anders is dan voor 1900. Deze verandering over de tijd verschilt echter niet tussen de soorten mobiliteit. Wat dit laatste betreft, is model 5 dus een vereenvoudiging van model 3 waar de immobiliteit tussen alle zes de tabellen vrij kon variëren. Volgens BIC past het duidelijk beter dan model 3 en ook de verslechtering van de L<sup>2</sup> is niet voldoende om model 5 te verlaten. Vervolgens wordt getest of de immobiliteit klasse-specifiek is veranderd (model 6) of klasse-



specifiek verschilt tussen soorten mobiliteit (model 7). Hierdoor treedt aan het licht dat de grote toename van  $L^2$  in model 4 hoofdzakelijk is veroorzaakt doordat de immobiliteit niet gelijk is tussen de verschillende soorten, dat wil zeggen tussen de tabellen voor intergenerationale, huwelijks- en intragenerationele mobiliteit. Model 7 brengt deze gedachte formeel tot uiting en past veel beter dan model 6, waar verschillen in immobiliteit tussen tijdstippen zijn toegestaan, maar niet tussen soorten mobiliteit. Een vergelijking van modellen 7 en 5 biedt een goede test van de veranderlijkheid of onveranderlijkheid van de immobiliteit in de loop van de tijd. Ook hier spreken beide maten voor de fit van een model elkaar tegen. Volgens BIC past model 7 waarin constantheid wordt aangenomen, beter. Volgens  $L^2/df$  is dit echter niet het geval en heeft de immobiliteit zich wel veranderd na 1900.

Nadere beschouwing van de waarden van de parameters uit dit model leert inderdaad dat de immobiliteit van enkele beroepsgroepen na 1900 significant anders is dan daarvoor, zie tabel 4. Het gaat hier om een afname van de immobiliteit van vrije beroepen en ondernemers, en van de kooplui, en een toename van de immobiliteit van boeren. De immobiliteit van ambachtslieden, technisch en administratief, winkeliers en overige zelfstandigen en ongeschoolde arbeiders en landarbeiders veranderde niet.

*Tabel 3 Gedetailleerde veranderingen in openheid voor alle typen mobiliteit tezamen: fit van geschaalde associatie modellen*

	df	$L^2$	BIC
Model 1, zes tabellen verschillen in:			
- klassenposities			
- uniforme associatie			
- klasse-specifieke immobiliteit	138	129,8	-925
Model 2, zes tabellen verschillen in:			
- uniforme associatie			
- klasse-specifieke immobiliteit	163	162,2	-1084
Model 3, zes tabellen verschillen in:			
- klasse-specifieke immobiliteit	168	168,7	-1115
Model 4, zes tabellen verschillen niet	203	408,7	-1143
Model 5: klasse-specifieke immobiliteit verschilt per tijdstip en type mobiliteit	182	195,0	-1196
Model 6: klasse-specifieke immobiliteit verschilt per tijdstip	201	387,6	-1110
Model 7: klasse-specifieke immobiliteit verschilt per soort mobiliteit	189	213,6	-1231

De conclusie is dat op zijn best minimale veranderingen in de loop van de tijd optraden. De sociale stratificatie wijzigde zich niet noemenswaardig, en de mobiliteitsbarrières zoals gemeten via uniforme associatie, eveneens niet. Afgaande op BIC verandert de openheid in geen enkel aspect. Als er al van verandering sprake is – hetgeen  $L^2/df$  aangeeft – dan is die beperkt tot een afname van de immobiliteit van de vrije beroepen en ondernemers en de kooplui en een toename van de immobiliteit van de boeren.

Tabel 4 Gedetailleerde veranderingen in openheid voor alle typen mobiliteit tesamen: parameterwaarden van model 5

	t/m 1900		na 1900	
<b>Relatieve klasseposities</b>				
Vrije beroepen, hoge ambtenaren, ondernemers	0,36			idem
Ambachtlieden	0,24			idem
Technisch en administratief personeel	0,24			idem
Winkeliers en overige zelfstandigen	0,06			idem
Kooplui	0,06			idem
Ongeschoolde en landarbeiders	-0,10			idem
Boeren	-0,86			idem
Uniforme associatie	3,95	(0,59)		idem
<b>Immobiliteitsparameters</b>				
Vrije beroepen, hoge ambtenaren, ondernemers				
intergenerationele mobiliteit	4,47	(0,78)	-1,64	(0,78)
huwelijksmobiliteit	-0,16	(0,71)		
carrièremobiliteit	+1,46	(1,15)		
Ambachtlieden				
intergenerationele mobiliteit	1,51	(0,29)	-0,06	(0,28)
huwelijksmobiliteit	-1,30	(0,30)		
carrièremobiliteit	+1,60	(0,37)		
Technisch en administratief personeel				
intergenerationele mobiliteit	1,31	(0,40)	-0,43	(0,40)
huwelijksmobiliteit	-0,97	(0,39)		
carrièremobiliteit	+0,68	(0,44)		
Kooplui				
intergenerationele mobiliteit	2,88	(0,54)	-1,22	(0,53)
huwelijksmobiliteit	-1,25	(0,60)		
carrièremobiliteit	+0,73	(0,59)		
Winkeliers en overige zelfstandigen				
intergenerationele mobiliteit	2,22	(0,43)	+0,29	(0,42)
huwelijksmobiliteit	-1,58	(0,47)		
carrièremobiliteit	+0,79	(0,51)		
Ongeschoolde en landarbeiders				
intergenerationele mobiliteit	1,57	(0,27)	-0,30	(0,25)
huwelijksmobiliteit	-0,13	(0,29)		
carrièremobiliteit	-0,19	(0,32)		

Tabel 4 (vervolg)

	t/m 1900		na 1900	
Boeren				
intergenerationele mobiliteit	0,35	(0,67)	+0,94	(0,44)
huwelijksmobiliteit	-1,24	(0,55)		
carrièremobiliteit	+0,26	(0,62)		

1. Standaardfouten tussen haakjes.
2. Immobilitetsparameters bij huwelijks- en carrièremobiliteit geven het verschil met die bij intergenerationele mobiliteit weer.
3. Immobilitetsparameters na 1900 geven het verschil met tot en met 1900 weer.

## Conclusies

Een combinatie van moderne sociaal-wetenschappelijke analysetechnieken en historisch materiaal heeft het mogelijk gemaakt een kernvraag in mobiliteitsonderzoek te onderzoeken: hoe heeft de openheid van de samenleving zich ontwikkeld vóór WO II? De eerste vruchten van de Historische Steekproef Nederland leverden het historisch materiaal in de vorm van drie soorten beroepsmobiliteit in de periode 1850-1940. Ofschoon de mobiliteit in zijn totaliteit – het percentage stijgers en dalers – in de loop van de tijd is toegenomen, geldt dit niet of nauwelijks voor de relatieve mobiliteit. De uniforme veranderingsmodellen van Erikson en Goldthorpe nemen geen verandering in relatieve mobiliteit waar. Voor de meer complexe geschaalde associatiemodellen van Goodman geldt dat ook wanneer de drie mobiliteitssoorten afzonderlijk worden geanalyseerd. Wanneer zij gezamenlijk worden geanalyseerd blijft de onveranderlijkheid van de mobiliteitsbarrières, zoals gemeten via een uniforme associatieparameter, in de loop van de tijd. Over verdere aspecten van de onveranderlijkheid lopen de twee gebruikte maten uiteen. BIC ziet geen enkele verandering en houdt het op onveranderlijke klassespecifieke immobiliteit;  $L^2/df$  ziet een afname van de openheid van boeren en een toename van die van de vrije beroepen en ondernemers en de kooplui. Alleen dit laatste is dus een kleine en betwiste aanwijzing voor verandering. Het grotere beeld blijft derhalve er een van onveranderlijkheid. Afgaande op het Utrechtse materiaal, blijkt de groeiende sociale openheid van de Nederlandse samenleving van recente datum: de laatste helft van de twintigste eeuw. In de eeuw daarvoor is hiervan althans nauwelijks sprake. Dit suggereert dat verklaringen voor dit fenomeen eerder in naoorlogse ontwikkelingen gezocht moeten worden dan in het historische proces van industrialisatie in Nederland.

## Noten

- 1 Wij danken de Historische Steekproef Nederland voor het beschikbaar stellen van de data, en Harry Ganzeboom, Piet 't Hart en Clé Lesger voor commentaar op een eerdere versie van dit artikel. Marco H.D. van Leeuwen is onderzoeker bij het Postdoctoraal Instituut in de Economische en Sociale Geschiedenis N.W. Posthumus / de vakgroep Economische en Sociale Geschiedenis, Universiteit Utrecht. Ineke Maas is wetenschappelijk medewerker aan het Max-Planck-Instituut für Bildungsforschung in Berlijn.
- 2 Een derde indicator voor openheid, intragenerationele mobiliteit, vertoonde overigens tijdens deze periode geen trend (De Graaf & Luijkx, 1995).
- 3 Met de uitzondering van het onderzoek van Van Leeuwen en Maas (1990) dat echter slechts op één sociale laag, de elite, betrekking had, en het onderzoek van Boonstra (1993) dat echter geen veranderingen over de tijd modelleerde.
- 4 Om vergissingen bij de indeling van individuele beroepstitels in deze dertien groepen te vermindere(n) is de indeling voorgelegd aan twee experts en zijn probleemgevallen nader besproken. Wij danken hiervoor Onno Boonstra en Jan Kok.
- 5 Wij danken Robert Erikson voor het toezenden van de GLIM-macro's.
- 6 Modellen 1 tot en met 4 zijn geschat met behulp van ASSOC-PC, ontworpen door en verkrijgbaar bij Ruud Luijkx, vakgroep Sociologie KUB, Postbus 90.153, 5000 LE Tilburg. Model 5 is geschat met behulp van GLIM, versie 3.77.

## Literatuur

- Boonstra, O.W.A. (1993). *De waardije van eene vroege opleiding. Een onderzoek naar de implicaties van het analfabetisme op het leven van inwoners van Eindhoven en omliggende gemeenten, 1800-1920*. Wageningen: A.A.G. Bijdragen 34.
- Breiger, R.L. (1981). The social class structure of occupational mobility. *American Journal of Sociology*, 87, 578-611.
- Erikson, R. & J.H. Goldthorpe (1992). *The constant flux: A study of class mobility in industrial societies*. Oxford: Clarendon Press.
- Fukumoto, I.K. & D.B. Grusky (1993). Social mobility and class structure in early-industrial France. In: A. Miles & D. Vincent (Red.), *Building European society: Occupational change and social mobility in Europe 1840-1940* (pp. 40-67). Manchester: Manchester University Press.
- Ganzeboom, H.B.G. & R. Luijkx (1995). Intergenerationele beroepsmobiliteit in Nederland: patronen en historische veranderingen. In: J. Dronkers & W.C. Ultee (Red.), *Verschuivende ongelijkheid in Nederland: Sociale gelaagdheid en mobiliteit* (pp. 14-30). Assen: Van Gorcum.
- Ganzeboom, H.B.G., R. Luijkx, & D.J. Treiman (1989). Intergenerational class mobility in comparative perspective. *Research in Social Stratification and Mobility*, 8, 3-84.
- Goodman, L.A. (1979). Simple models for the analysis of association in cross-classifications having ordered categories. *Journal of the American Statistical Association*, 74, 537-552.
- Goodman, L.A. (1981). Criteria for determining whether certain categories in a cross-classification table should be combined with special reference to occupational categories in an occupational mobility table. *American Journal of Sociology*, 87, 612-650.

- Graaf, P.M. de & R. Luijkx (1995). Beroepsmobiliteit gedurende de carrière. In: J. Dronkers & W.C. Ultee (Red.), *Verschuivende ongelijkheid in Nederland: Sociale gelaagdheid en mobiliteit* (pp. 67-80). Assen: Van Gorcum.
- Grusky, D.B. (1986). *American social mobility in the 19th and 20th centuries*. Working paper 86-28. University of Wisconsin-Madison: Center for Demography and Ecology.
- Guest, A.M., N.S. Landale & J.C. McCann (1989). Intergenerational occupational mobility in the late 19th century United States. *Social Forces*, 68, 351-178.
- Hendrickx, J., W. Uunk & J. Smits (1995). Stratificatie en het huwelijk: partnerkeuze en partnereffecten. In: J. Dronkers & W.C. Ultee (Red.), *Verschuivende ongelijkheid in Nederland: Sociale gelaagdheid en mobiliteit* (pp. 162-181). Assen: Van Gorcum.
- Jones, F.L. (1969). Social mobility and industrial society: A thesis reexamined. *The Sociological Quarterly*, 10, 292-305.
- Kerr, C., J.T. Dunlop, F. Harrison & C.A. Meyers (1973) [1960]. *Industrialism and industrial man*. New York and Oxford: Oxford University Press.
- Leeuwen, M.H.D. van & I. Maas (1990). De openheid van de Amsterdamse elite tijdens de industrialisatie: Loglineaire analyse van carrièremobiliteit, intergenerationale mobiliteit en sociaal netwerk. *Mens en Maatschappij*, 65, 5-26.
- Leeuwen, M.H.D. van & I. Maas (1992). *Long term social mobility: research agenda and a case study: Berlin, 1825-1957*. Paper presented at the meeting of the ISA Research Committee 28 on Social Mobility and Stratification, Trento.
- Leeuwen, M.H.D. van & I. Maas (1995). Sociale stijgers en dalers in de steden en op het platteland van Utrecht, 1850-1940, te verschijnen in: K. Mandemakers, O. Boonstra (Red.), *De levensloop van de Nederlandse bevolking in de negentiende eeuw*. Assen: Van Gorcum.
- Lipset, S.M. & H.L. Zetterberg (1959) [1956]. A theory of social mobility. In: S.M. Lipset & R. Bendix (Red.). *Social mobility in industrial society* (pp. 11-75). Berkeley and Los Angeles: University of California Press.
- Mandemakers, K. (1993). *Eindverslag HSN-proefproject provincie Utrecht*. Amsterdam: Internationaal Instituut voor de Sociale Geschiedenis.
- Mandemakers, K. (1995). *De levensloop van de Nederlandse bevolking, 1812-1922*. Assen: Van Gorcum.
- Lipset, S.M. & H.L. Zetterberg (1959) [1956]. A theory of social mobility. In: S.M. Lipset & R. Bendix (Red.). *Social mobility in industrial society* (pp. 11-75). Berkeley and Los Angeles: University of California Press.
- Miles, A. (1993). How 'open' was nineteenth-century British society? Social mobility and equality of opportunity. In A. Miles & D. Vincent (Red.). *Building European society. Occupational change and social mobility in Europe 1840-1940* (pp. 18-39). Manchester and New York: Manchester University Press.
- Raftery, A. (1986). Choosing models for cross-classifications. *American Sociological Review*, 51, 145-146.
- Sève, M. de & G. Bouchard (1994). *Long-term social mobility in Québec: The case of Saguenay/Lac St-Jean 1851-1951*. Paper presented at the meeting of the ISA Research Committee 28 on Social Mobility and Stratification, Bielefeld.
- Vries, B. de (1986). *Electoraat en elite. Sociale structuur en sociale mobiliteit in Amsterdam 1850-1895*. Amsterdam: De Bataafsche Leeuw.