

**М.Х.Д. ван Леувен,
И. Маас**

Изучение социальной мобильности в прошлом*

В данной статье представлен обзор различных подходов к пониманию историками и социологами социальной мобильности и стратификации, а также проблем, с которыми они сталкиваются, и способов их разрешения. Обсуждается как социальная гомогамия (кто на ком женится), так и межпоколенная социальная мобильность. Подобные рассуждения основаны на большом количестве публикаций и сопровождаются конкретными примерами.

Отраженная в социальной мобильности и стратификации структура общества является предметом изучения и социологов, и историков, но подходы исследователей к ней различны. Взаимобогащение научных дисциплин, однако, все возрастает. Две дисциплины постепенно объединяются в одну область знания. Цель данной статьи — внести вклад в это развитие. Для того чтобы наметить исследовательскую программу, авторы сначала делают обзор литературы. Некоторые вытекающие гипотезы проверяются на массиве исторических данных, относящихся как к межпоколенной, так и к брачной мобильности (также называемой социальной гомогамией) мужчин в Берлине за последние два века.

* Настоящая статья основана, преимущественно, на нашей публикации: Van Leeuwen M.H.D. Maas I. Long Term Social Mobility: Research Agenda and a Case Study (Berlin, 1825 – 1957) // *Continuity and Change*. 1996. №11. P. 399 – 433.

Наибольшую важность представляют две проблемы. Первое — продемонстрировала ли социальная стратификация заметные временные различия? Второе — при заданной социальной стратификации существенно ли изменилась со временем открытость общества? Охватываемый большой период времени, равно как и факт доступности двух показателей мобильности. делают этот массив данных прекрасным исследовательским полигоном.

Взгляд социологии на тенденции социальной мобильности

Тенденции социальной мобильности занимают умы социологов со времен П. Сорокина (1929). С храбростью первопроходца Сорокин исследовал большой объем данных, охватывающих все континенты и времена почти от истоков человечества до современности. Он отметил, что «кажется, нет непрерывной тенденции либо к повышению, либо понижению... мобильности... что происходит, так это изменение — всплески большей мобильности сменяются циклами большей иммобильности — и это все»¹. Данный вывод часто цитируют, но зачастую не понимают. Сорокин имел в виду «вечную историческую тенденцию», наблюдаемую при обзоре всех стран вплоть до начала человеческой истории. Его более земные выводы, а именно о существовании в истории многих тенденций мобильности² цитируются, однако, редко. В частности, Сорокин считал, что «в западных обществах за последние сто лет существовала тенденция к снижению наследования профессии»³. От также полагал, что «в наших обществах процент перехода по наследству профессии от отца к детям гораздо ниже», чем в античности и средневековье⁴.

Самые ранние систематические сравнения показателей профессиональной мобильности, основанные на использовании опросных данных, принадлежат Глассу и его сотрудникам, Липсету и Зеттербергу (1950-х гг.)⁵ В работе последних высказана гипотеза (ЛЗ-гипотеза; гипотеза Липсета/Зеттерберга) о том, что показатели мобильности во всех промышленных странах идентичны. Используя данные опросов в ряде стран после Второй мировой войны и дихотомическую схему классов, они пришли к выводу о том, что, «так как в ряде стран, по которым у нас есть данные, показатели экономической экспансии различны, а показатели

социальной мобильности сопоставимы, мы заключаем, что социальная мобильность в обществах становится относительно большой, когда их индустриализация и, следовательно, экономическая экспансия достигают определенного уровня»⁶. Позднее ЛЗ-гипотеза стала означать не только то, что показатели мобильности одинаковы для всех промышленных стран, но и то, что это сходство достигалось в процессе индустриализации, либо в результате одномоментного «скачка» на ранних этапах, либо путем постепенного сближения. Сторонниками первой точки зрения являются Фукумото и Граски⁷. Второй подход разделяют социологи школы «логики индустриализма», ставшей довольно влиятельной с 1960-х гг.⁸ Исследователи этой школы считали, что индустриализация привела к сближению профессиональных структур и большей открытости режимов профессиональной мобильности, а также и их сближению. Наем на работу и продвижение по службе стали обуславливаться не социальным происхождением, а личным достижением. В то же время считалось, что возрастающее количество рабочих воспользовались такими возможностями повышения по социальной лестнице и получения образования и впитали «современные универсальные» ценности.

К сожалению, данные не соответствовали ЛЗ-гипотезе, и она была отвергнута⁹. На ее место пришла гипотеза «общей социальной текучести», или ОСТ-гипотеза. Фезерман, Джоунс и Хаузер проверили ЛЗ-гипотезу на данных по меж- и внутрипоколенной мобильности в США и Австралии в начале 1960-х гг. Они опровергли ее и предложили свою собственную, утверждавшую, что «циркуляционная мобильность в промышленных обществах с рыночной экономикой и система нуклеарной семьи в основном одинаковы»¹⁰. Важность ОСТ-гипотезы — в ее разделении циркуляционной мобильности и общей мобильности. Циркуляционная мобильность, также называемая «социальной текучестью», «относительной мобильностью» или «открытостью», означает относительные возможности сыновей с разным социальным происхождением попасть в определенный социальный класс, например, относительные возможности сыновей неквалифицированных рабочих и сыновей квалифицированных рабочих стать членами элиты. Циркуляционная мобильность — важный детерминант общей мобильности, но общая мобильность также подвержена влиянию таких факторов, как изменения в профессио-

нальной структуре и дифференциальной взаимообогащаемости классов (отраженных в пограничных распределениях таблицы мобильности). Так как индустриализация связана с (и даже иногда определяется как) основным изменением в профессиональной структуре общества, общая мобильность в период индустриализации почти по определению большая¹¹. ОСТ-гипотеза охватывает более интересный исследовательский вопрос: влияет ли индустриализация на возможности мобильности другими способами, а не только посредством экономически «вынужденной» мобильности? Другими словами, изменяется ли открытость общества? Разработка линейно-логарифмических моделей мобильности позволила исследователям ответить на этот вопрос гораздо лучше, чем применение до этого большого количества индексов мобильности¹².

Два недавних исследования ставили целью проверку гипотезы постоянной социальной текучести. Эриксон и Голдторп провели ряд высококачественных сравнительных исследований. Они применяли линейно-логарифмические модели на данных из двенадцати стран по четырем возрастным группам. Исследователи рассматривали возрастные группы как когорты рождения и поэтому считали свои результаты приложимыми к межпоколенной классовой мобильности для когорт рождения в период с 1910 по 1945 г. Хотя существуют различия в относительной мобильности между странами и в разное время, по их мнению, эти различия относительно малы, в сравнении с тем, что у стран и возрастных групп общее. Эриксон и Голдторп пришли к выводу, что их «исследования мобильности в европейских странах в целом не подтверждают идею о том, что в промышленных обществах относительные показатели постепенно имеют тенденцию к большему равенству и свидетельствуют о возрастающей социальной текучести или открытости»¹³. Сотрудник Голдторпа Хоуп ранее пытался проверить ОСТ-гипотезу, применяя линейно-логарифмические модели к данным двух британских исследований, одно проведено Глассом (Социальная мобильность в Британии), другое — Голдторпом в 1972 г. Хоуп пришел к выводу, что открытость возросла, допуская, что эти данные надежны. В этом случае, однако, связь между профессией отца и сына в старшей возрастной группе в исследовании 1972 г. должна была быть более или менее сходной со связью в младшей возрастной группе в исследовании 1954 г. (без учета выборочной смертности или процес-

сов миграции). Это оказывается не так, вероятно, из-за несопоставимости, вызванной распределением индивидов в профессиональных группах. Хоуп верил, что если сделать два исследования сопоставимыми, «вывод ... будет такой, что любые изменения в моделях мобильности ... с 1880 г. ... так малы, что их невозможно обнаружить»¹⁴.

Еще одним обширным на настоящий момент является исследование Ганзебума, Лийкса и Треймана¹⁵. Они еще раз проанализировали 149 таблиц мобильности по 35 странам за одним исключением — все эти таблицы относятся ко времени после 1955 г. Так как когорты рождения измерялись более одного раза (в разных исследованиях), им не было необходимости рассматривать возрастные группы в качестве когорт рождения. Кроме того, большой объем данных позволил авторам проверить влияние изменяемых уровней на качество данных¹⁶. Они обнаружили существенные различия в относительной мобильности между странами и маленькое, но существенное снижение открытости, равное приблизительно одному проценту в год. Таким образом, они опровергли ОСТ-гипотезу и сделали вывод о том, что, «хотя это незначительное количество за короткий период времени (поэтому его трудно оценить за короткие периоды времени), оно свидетельствует об очень существенном изменении за продолжительный период времени»¹⁷. Таким образом, их данные поддержали идею об увеличении относительной мобильности после 1955 г. (так называемая ГЛТ-гипотеза).

Итак, социологи разработали изоциренные методы для разделения относительной и общей мобильности, сформулировали несколько общих гипотез о тенденциях в обоих типах мобильности и проверили эти гипотезы. Современные данные наталкивают на мысль о том, что может существовать значительная тенденция к более открытому обществу, но она так слаба, что необходимо тщательное изучение данных за большой временной период. К сожалению, чаще всего применяемые данные — данные опросов — не позволяют провести сравнение режимов мобильности в настоящем и в далеком будущем. Это особенно иронично, так как основные социологические теории связывают растущую профессиональную открытость с историческим процессом индустриализации. Данные опросов по моделям мобильности не охватывают процесс индустриализации на Западе. В связи с этим желательно наличие данных.

Взгляд истории на социальную мобильность

В ряде малоизвестных исследований Домар совместно с Фуре показали, как количественно изучать социальную мобильность в доопросную эпоху¹⁸. Их первые исследования были посвящены изучению социальной структуры двух районов Парижа первой половины XIX в. Нотариальные свидетельства о смерти предоставили данные для таблиц межпоколенной профессиональной мобильности, а свидетельства о браке — данные о социальных сетях, позволив представить в табличной форме профессии женихов в сравнении с профессиями свидетелей. Позже они детально разработали эту тему. В 1959—1961 гг. они провели то, что в ретроспективе является поразительно современным исследованием. Более 2500 парижских нотариальных свидетельств о браке с 1749 г. изучались несколькими способами с целью рассмотрения межпоколенной брачной мобильности и мобильности социальной сети. Этому новаторскому подходу не удалось спровоцировать лавину подобных исследований. Старания Домара и Фуре по большому счету забыты даже французскими историками¹⁹.

Количественное изучение социальной мобильности в доопросную эпоху всерьез началось с книги Тернстром о карьерной и межпоколенной мобильности рабочих в Ньюберипорт, Массачусетс, в 1850—1880 гг.²⁰ Она проложила путь к новой исследовательской области. Тернстром внес вопросы о социальной мобильности и социальной стратификации в повестку дня историков и предложил способы ответов на эти вопросы. Десять лет спустя Тернстром провел еще одно исследование на данных по Бостону в 1880—1970-х гг.²¹ Оно было сконцентрировано на социальной структуре всего города, а не одной социальной группы, и освещало вопросы, касающиеся мобильности, этнической и расовой принадлежности, религии. По сравнению с ранней работой данное исследование было более совершенным технологически. В нем была предпринята попытка разделения общей и относительной мобильности, и оно опиралось на самые современные технологии ведущих социологов (таких как Блау и Дункан). С этого времени сфера исторических исследований социальной мобильности в США и Канаде процветает²².

Тем не менее оказалось трудно сравнить результаты разнообразных исторических исследований и сформировать более широкое представление о моделях и тенденциях мобильности. Это отмечается в обзоре американских и европейских источников²³. Одна американская критически настроенная женщина-исследователь выразила свою озабоченность следующим образом: «Скорее представляя собой историческое бухгалтерское дело или даже счетоводство, чем статистическую проверку гипотез, большая часть работы основана на имплицитном предположении о том, что разумный взгляд на классифицированные в стандартные комплексы категорий данных автоматически приведет к значимым обобщениям... Вкупе с множеством уникальных решений проблемы данных эта тенденция фактически гарантировала несопоставимость результатов одного исследования конкретного случая с результатами другого»²⁴.

Эта критика отчасти справедлива, но ее можно опровергнуть. Во-первых, она справедлива только для пионеров в области исследования социальной мобильности, так как просто требуется время, прежде чем появится достаточно исследований, на основании которых можно делать обобщения или еще раз сравнивать данные. Во-вторых, с использованием современных социологических методов изучения мобильности можно расширить знание локальных моделей и тенденций мобильности и повысить сопоставимость данных. Эти методы, однако, не панацея. Некоторые проблемы являются следствием своеобразия характеристик исторических массивов данных или отсутствия консенсуса среди исследователей (например, относительно классификаций профессий), и они могут продолжать препятствовать проведению сравнений.

Итак, исторические данные хорошего качества существуют, равно как и процедуры преобразования сырых данных в таблицы, возрастает и осознание важности понимания исторического контекста. Тем не менее в исторических исследованиях существуют слабые места, включающие множество классификаций профессий, что препятствует сравнениям, заметен и недостаток подходящих методов для проверки интересных гипотез, особенно касающихся моделей относительной мобильности и временных изменений.

Историко-социологический взгляд на тенденции социальной мобильности

В последнее время наблюдается процесс объединения исторической и социологической исследовательских традиций. Исторические данные стали объектом изучения исследователей, основывающихся на теориях и моделях социальных наук²⁵.

Граски перекодировал данные индивидуального уровня из нескольких американских исторических исследований и сравнил их с данными национального исследования 1973 г., ОСГII (Изменения профессиональной структуры в поколении II). Он изучал как карьерную, так и межпоколенную мобильность и пришел к выводу о том, что общая мобильность возросла в период с XIX по XX в., даже несмотря на то, что фермеры — группа с наибольшей предрасположенностью к передаче ферм своим сыновьям и, таким образом, характеризующаяся межпоколенной иммобильностью — были исключены из данных. Относительная мобильность, измеренная посредством показателей иммобильности в линейно-логарифмической модели, также возросла²⁶. Гест, Лэндейл и Маккэн сформировали национальную выборку по переписи 1900 г. и связали ее с выборкой по переписи 1880 г. с целью получения данных о межпоколенной мобильности. Эти данные сравнивались с данными о мобильности из исследования 1962 г., ОСGI и ОСGII. Общая мобильность возросла, но только за счет снижения числа фермеров. При исключении фермеров мобильность осталась на том же уровне. Относительная мобильность, измеренная посредством унифицированного показателя связи, возросла в 1900 — 1962 гг. и снизилась в 1962 — 1973 гг.²⁷ Различия в результатах исследований общей мобильности Граски и Геста, Лэндейла и Маккэна и их схожесть в изменениях относительной мобильности иллюстрируют лучшую сопоставимость данных по относительной мобильности между различными исследованиями.

Фукумото и Граски повторно проанализировали данные Сьюэла по межпоколенной мобильности в Марселе в 1821, 1846 и 1869 гг. в период ранней индустриализации²⁸. Измеренная на основе унифицированного показателя связи и наследования, открытость общества в Марселе существенно не изменилась за рассматриваемые полвека.

В Англии таблицы профессиональной мобильности по городу Рочдейл, 1856 — 1964 гг., анализировались с применением линейно-логарифмических моделей²⁹. Исследователи изучали брачную мобильность и пришли к выводу, что относительная мобильность была постоянной. В последнее время ряд исследователей предприняли схожие попытки, изучая национально-репрезентативные выборки, сформированные на основе церковных регистрационных записей браков. Митч сравнил межпоколенную и брачную мобильность в 1839 — 1843 гг. с мобильностью в 1869 — 1873 гг. и обнаружил рост общей мобильности³⁰. Этот вывод согласуется с данными Майлза и Винсента, исследовавшими межпоколенную мобильность четырех когорт в период с 1839 по 1914 г.³¹ С помощью линейно-логарифмических моделей Майлз проверил предположение о росте относительной мобильности. Он выявил, что это действительно так и сделал вывод о том, что «под влиянием только структурного изменения показатель общей мобильности возрос бы лишь с 32 до 34%, в сравнении с полученными 46%»³².

Кляйнинг спровоцировал недолгую, но оживленную дискуссию об открытости немецкого общества за последние два столетия³³. В его распоряжении были опросные данные за 1969 — 1970 гг., содержащие информацию о респонденте, его отце, тесте и дедушке. Вся информация была предоставлена самим респондентом. Информация о тесте и дедушке не была связана с конкретным моментом времени. Кляйнинг спроецировал имеющуюся информацию на период времени до 1830 г. и, используя индексы мобильности, заключил, что социальная текучесть оставалась стабильной на протяжении всей индустриализации за исключением ее первого этапа. Майер и Мюллер подвергли критике метод Кляйнинга (проецирование исследовательского материала и выбор индексов мобильности) и критически рассмотрели способ сбора данных³⁴. Они сделали вывод: если данным можно верить, то более хороший индекс мобильности вскрыл бы возрастающую открытость немецкого общества. Кэлбле разделил их точку зрения и пришел к тем же выводам на других исторических данных³⁵. Наконец, Аллербек и Шторк повторно проанализировали и национальные исследовательские данные (1959 и 1969 — 1970 гг.), и исторические данные по двум немецким городам (полученным из свидетельств о браке за 1833 — 1953 гг.)³⁶. Применяв базовые линейно-логарифмические модели, они вы-

явили, что открытость **не** возросла. К подобному выводу пришел и Т. Ришой на основе трех массивов данных: призыв на воинскую службу, свидетельства о браке и материалы исследований (опросов). Он сконцентрировал внимание на общей мобильности и изучил два индекса³⁷.

Суммируя сказанное, отметим, что доказательства изменения открытости во времени неубедительны. Отчасти виной этому применяемые модели, так как некоторые из них существовали со времен возникновения линейно-логарифмического моделирования и с тех пор уже были заменены. Это также следствие изучения значительного периода времени; требуется очень большой период времени для рассмотрения очень медленного процесса. Самые длительные и наилучшие из доступных в настоящее время исторических исследований, посвященных Англии и США, свидетельствуют о постепенно возрастающей открытости. Тем не менее слишком мало исторических исследований доступно, чтобы сделать эмпирические обобщения. Более того, вероятно, слишком рано делать теоретические выводы, так как факторы, детерминирующие открытость в обществах прошлого и их региональное и временное возникновение, все еще не ясны. Требуется «разработка и применение теории, чтобы **пролить свет** на историческую действительность, вместо того чтобы безнадежно пытаться выйти за ее пределы»³⁸.

Историки и социологи о долговременных изменениях в социальной стратификации

Социальную мобильность и стратификацию зачастую изучают вместе. Подъем и падение конкретной группы по отношению к другим и конвергенция или дивергенция групп в социальных слоях — важные и вызывающие споры вопросы в исторической и социологической литературе.

Первый предмет спора заключается в том, значительно ли изменилась со временем социальная стратификация. Трейман утверждал, что нет и что разработанная им шкала социального престижа подходит для любого общества прошлого или настоящего³⁹. Эта точка зрения оспаривалась Шарлином и была поддержана Хаузером, утверждавшим, что ранги профессий Америки XIX в. (как созданные знающими историками) очень напоми-

нают ранги XX в. (основанные на опросах)⁴⁰. Гест и другие также выяснили, что изменение в относительном положении профессиональных групп в США в XX в. было незначительным⁴¹. Фукумото и Граски оценивали межклассовое расстояние в Марселе по трем годам — 1821, 1846 и 1869 — и выявили лишь незначительные флуктуации⁴². При исследовании США Граски пришел к выводу, что в целом расстояние между профессиональными группами одинаково в XIX и XX вв., хотя им и было отмечено несколько значимых изменений в нескольких парах групп⁴³.

Следующим предметом спора, обусловленным предыдущим, является разделение между «синими воротничками» и «белыми воротничками», часто обсуждаемое в социологической литературе, посвященной обществам в период после Второй мировой войны. Из-за отсутствия достаточного массива исторических данных невозможно судить о степени этого различия в доопросной области. Катц заявил, что в середине XIX в. «это различие не было таким выраженным, каким оно стало с тех пор»⁴⁴. Основываясь на данных по Англии, Майлз и Винсент с ним не согласны, отмечая, что «граница, пролегающая между рабочим и средним классами (классами ручного и умственного труда), свидетельствует о фундаментальном расслоении в обществе XIX в.»⁴⁵ Обе точки зрения основаны на анализе показателей общей мобильности, а не на межклассовых различиях, оцениваемых посредством применения линейно-логарифмических моделей. Граски и Фукумото действительно применяют эти модели и оспаривают заявление Катца, заключая, что, «оказывается, разделение «ручной — умственный» действительно было чрезвычайно важным. Это не миф, который современные социологи создали в отношении XIX в.»⁴⁶

Некоторые из тех, кто разделяет тезис о возрастающем разделении между «синими» и «белыми воротничками», идут еще дальше и рассматривают разделение как неотъемлемую часть более общей модели формирования класса. Кока разрабатывает концепцию формирования класса как процесса ослабления пограничных связей внутри класса и их укрепления между классами⁴⁷. Для Кока профессиональная мобильность — важный показатель формирования класса (хотя последний процесс рассматривается как более объемлющий). Исследуя Германию, он отмечает понижение мобильности **между** двумя классами, условно сравнимыми с «синими» и «белыми воротничками»), но ее повы-

шение **внутри** них. Отсюда он делает вывод о том, что классовые различия в XIX и XX вв. возросли.

Три другие предмета спора в научной литературе относятся к конкретным сегментам общества: элите, ремесленникам и рабочим. Одна проблема касается «деклассирования ремесленников». Некоторые авторы утверждают, что индустриализация привела к значительному снижению как материальных условий, так и социального положения ремесленников. Отмечается, что гордые хозяева своей судьбы и владельцы собственных магазинов опустились до маргинальных, полупролетарских рабочих, которые в отчаянной самоэксплуатации пытаются конкурировать с фабричным производством. Проанализировав процент притока и оттока в таблицах межпоколенной мобильности по Тулузе в 1830 – 1872 гг., Аминзаде и Хадсон действительно выявили уменьшающийся разрыв между ремесленниками и рабочими⁴⁸. Фукумото и Граски, с другой стороны, не обнаружили ничего подобного при исследовании межклассовых расстояний в Марселе в 1821 – 1869 гг.⁴⁹

Другая проблема касается британской «рабочей аристократии». Здесь, по словам Хобсбаума, вопрос состоит в том, «слился ли высокооплачиваемый слой рабочего класса с тем, что неточно можно назвать "нижним средним классом"... В начале XIX в. сюда можно было причислить владельцев магазинов, некоторых независимых мастеров, начальников цехов, управляющих... К концу века — клерков и им подобных...»⁵⁰

Последняя проблема связана с открытостью элиты в период индустриализации. До какой степени традиционные высшие слои общества были способны передавать свое привилегированное положение от одного поколения к другому в период индустриализации? До какой степени «старая», т.е. доиндустриальная, элита слилась с «новой» индустриальной? Проведя обзор показателей общей мобильности в американских и европейских исследованиях, Кэлбле обнаружил большие различия между странами и общее сближение во времени моделей найма руководителей промышленных предприятий (business-leaders)⁵¹. Ван Леувен и Маас проанализировали данные по высшим слоям общества в Амстердаме в период ранней индустриализации (1854 – 1884 гг.), применяя линейно-логарифмические модели, и, однако, не обнаружили доказательств возрастающей открытости⁵².

Исследовательские вопросы по долгосрочной социальной мобильности и стратификации

Обзор позволил выявить ряд гипотез, касающихся влияния индустриализации и связанных с рядом исследовательских вопросов. Во-первых, возросла ли **общая мобильность** за период индустриализации? Во-вторых, осталась ли **относительная мобильность** неизменной, медленно или резко возросла за период индустриализации? В-третьих, значительно ли изменилась с течением времени общая социальная стратификация? И более конкретно: возросло ли в период индустриализации социальное расстояние между «синими» и «белыми воротничками»? Снизилась ли социальные барьеры между прослойками внутри рабочего класса в процессе его формирования? Сокращалось ли социальное расстояние между ремесленниками и рабочими? Силась ли высшая прослойка рабочего класса с низшей частью среднего класса? И, наконец, изменилась ли открытость высших слоев общества в период индустриализации?

Поставленные проблемы невозможно правильно решить, придерживаясь традиционного исторического или социологического подходов. Необходимы современные линейно-логарифмические модели из области социальных наук. Их можно наиболее выгодно применить к историческим, неопросным данным. Исторические данные не только проще анализировать, чем интерпретировать псевдокогорты рождения из опросов, но они позволяют еще и обратиться к далекому прошлому, дальше, чем позволяет память живого человека, и, следовательно, охватить историческую траекторию индустриализации. В настоящем исследовании поддерживается как раз такой историко-социологический подход. Далее в статье анализируются данные по Берлину XIX – XX вв. Внимание в большей степени сконцентрировано на процессе долговременного развития и на вопросах мобильности, нежели на стратификации.

Берлин в XIX и XX вв.

Кратко историю экономического развития Берлина можно изложить по работам Цимма, Шмидера, Тальхайма и Шюрена⁵³. В 1830 г. город был королевским, административным и военным

центром Пруссии с населением около 250 тыс. человек. Рабочая сила преимущественно была занята в мелкой, находящейся в упадке текстильной промышленности, ремесленнических организациях и магазинах. Самые первые современные фабрики были основаны в первые четыре десятилетия XIX в.: первый металлургический завод возник в 1804 г., а первый паровой двигатель применили в 1815 — 1816 гг. Тем не менее индустриализация Берлина интенсивно началась лишь в последующие три десятилетия.

С 1840 по 1870 г. население выросло с 250 тыс. до приблизительно 750 тыс. человек. Упадок текстильной промышленности достиг точки стабильности, и она оставалась единственным наиболее важным работодателем до конца века. Город стал центром сети железных дорог Германии. В нем развивалась строительная промышленность. Это время считают периодом ранней индустриализации Берлина⁵⁴, что можно проиллюстрировать на нескольких примерах. Среднее годовое количество новых строительных фирм выросло более чем в два раза (с 0,4 в 1800 — 1848 гг. до 0,9 в 1849 — 1870 гг.) и оставалось на том же уровне в 1871 — 1914 гг.⁵⁵ Потребление угля на душу населения возросло в 10 раз в 1840 — 1870 гг. и в 3 раза к 1920 г.⁵⁶

В 1870 г. Берлин стал столицей Германской империи. К 1920 г. население увеличилось с 750 тыс. до почти 4-х миллионов. Продолжался рост больших отраслей промышленности, особенно металлургической, электротехнической и химической. В последние два десятилетия века произошло интенсивное развитие швейной промышленности из-за строительства новых складов, розничной торговли. Развитие электротехнической промышленности иллюстрируется становлением Сименсштадта, основного примера большого современного промышленного центра с населением 1000 чел. в 1899 г., 13000 — в 1910 г., 30000 — в 1920 г. и 57000 чел. — в 1930 г.⁵⁷

Тем не менее в 1920-х и начале 1930-х гг. уровень безработицы был очень высок. В последние годы Второй мировой войны экономическая деятельность была подорвана. Окончание войны тоже не привело к экономическому процветанию. Город был оккупирован, разделен на зоны, разрушен и оказался в советской блокаде 1948 — 1949 гг. Показатель промышленного производства в Западном Берлине с базовых 100 единиц в 1936 г. упал до 32 в 1950 г., возрос до 94 в 1955 г. и до 153 в 1960 г.⁵⁸ Аналогичным

образом безработица возросла с 46000 в 1948 г. до первой высокой точки в 309000 в 1950 г. и второй в 1952 г. с количеством безработных 295000 человек, а затем медленно начала снижаться. В начале 1950-х гг. безработной оставалась почти четверть рабочей силы⁵⁹. Электротехническая и строительная отрасли промышленности продолжали оставаться самыми важными.

Данные

Среди европейских стран в Германии сравнительно богатая традиция изучения социальной мобильности и стратификации с применением свидетельств о браке. Работы Кэлбле и Кока, их коллег и учеников были плодотворны. В последнее время они заняты важным совместным исследовательским проектом по сравнению долговременной социальной мобильности и стратификации. Ими были собраны данные по двенадцати немецким городам и деревням в XIX и XX вв.⁶⁰ В настоящее время доступна небольшая часть из них (только в табличной форме). Анализируемые в настоящей работе данные по Берлину были собраны Кэлблом и Федершпилем⁶¹. Целесообразно обсудить природу данных по исторической мобильности во временной перспективе, а не только осветить современные исследования, и, более того, в целом раскрыть плоды и ловушки данных по исторической мобильности.

Для изучения социальной мобильности применяются два основных типа исторических записей: свидетельства о браке и материалы переписей⁶². Свидетельства о браке в основном применяют в европейских исследованиях, а материалы переписей — в американских, хотя, разумеется, есть исключения. Свидетельства о браке легко доступны по различным территориям и периодам, по крайней мере, в большинстве европейских стран. Содержащаяся в них информация существенным образом не зависит от места и времени. Как правило, в свидетельствах о браке содержится информация о профессиях женихов и их отцов, а иногда и невест, их отцов и даже свидетелей. Данные переписей обычно доступны по ограниченному количеству территорий и временных периодов, преимущественно начиная с XIX в. В отличие от свидетельств о браке для получения информации о мобильности данные переписей нужно связать, а это трудоемкий процесс.

Оба вида источников страдают от проблем, связанных с репрезентативностью, но по-разному. Сведения о мобильности из свидетельств о браке охватывают только тех, кто вступил в брак в данном месте и чей отец еще жив на момент женитьбы сына. В случае, если решение о вступлении в брак и миграции или вероятность умереть до свадьбы ребенка связаны с социальным статусом, модели мобильности, полученные из данных свидетельств, могут быть нерепрезентативными по отношению ко всему населению. Если, к примеру, люди, никогда не вступавшие в брак, принадлежали к низшим слоям общества и если их процент со временем сократился, это может повлиять на наблюдаемые тенденции мобильности, так как на эту меру не влияют относительные размеры классов в населении или выборке. Связанные данные переписей действительно содержат информацию о неженатых мужчинах, в форме карьерной мобильности, но могут (так же, как и свидетельства о браке) страдать от проблем репрезентативности из-за миграции. Более того, при использовании данных переписей теряется большой процент населения из-за неполной регистрации переписчиками или проблем процедуры связывания, что может привести к формированию необъективности по отношению к некоторым социальным группам.

Основываясь на данных по Индианаполису 1850 – 1860 гг., Харди выяснил, что за десятилетие между переписями из общего количества человек 10% умерли, 30 – 40% мигрировали, а 50 – 55% остались в городе. Из этих последних 3/5 удалось успешно связать, а 2/5 были утеряны либо из-за проблем процедуры связывания, либо из-за того, что они не были зарегистрированы переписчиками. Харди оценивал влияние эффектов отбора в профессиональной мобильности, пользуясь связанными данными переписей, и пришел к выводу, что такие эффекты обнаружить невозможно⁶³.

По сравнению с данными свидетельств о браке данные переписи предоставляют информацию о моментах жизни, более подходящих для сравнения. Например, данные переписи могут позволить провести сравнение профессии отца в возрасте 25 лет с профессией сына в этом же возрасте. Свидетельства о браке, с другой стороны, содержат информацию о различных моментах жизни, например данные о профессии сына при вступлении в брак в 25-летнем возрасте и профессией отца в возрасте 50 лет. В связи с тем, что профессиональный статус с возрастом повы-

шается, данные свидетельств о браке ведут к переоценке степени реальной межпоколенной мобильности. При сравнении моделей мобильности в Америке и Европе в конкретный период времени следует учитывать этот недостаток данных свидетельств, однако он менее важен при сравнении тенденций.

Данные по Берлину относятся к межпоколенной и брачной мобильности мужчин и охватывают семь временных периодов: 1825 – 1827, 1855 – 1857, 1884 – 1886, 1905 – 1907, 1925 – 1927, 1935 – 1937 и 1955 – 1957 гг. Мы работали с опубликованными таблицами и, следовательно, с социальными классами, сформированными немецкими исследователями. В результате нам не было необходимости использовать HISCLASS, нашу собственную схему социальных классов, основанную на HISCO⁶⁴. По первым двум периодам репрезентативная выборка была сформирована на основе церковных свидетельств о браке со всего Берлина. По следующему периоду, 1884 – 1886 гг., данные относятся к четырем приходам (Gemeinde), которые на момент исследования относились к Западному Берлину. По оставшимся периодам с 1905 г. были изучены свидетельства о браке в отделе записи гражданских состояний (ЗАГС) района (Bezirk) Нойкельн. По мнению Кэлбле и Федершпиля, подобные изменения в территории не приводят к разрыву серии⁶⁵. Тем не менее возникает более серьезная проблема.

Применяемые свидетельства о браке в Берлине начиная с 1925 г. не содержат информации о профессии отцов невесты или жениха. В связи с этим Кэлбле и Федершпиль были вынуждены собирать дополнительную информацию о профессии родителей из свидетельств о рождении их детей. Это ведет к двум следствиям. Первое заключается в том, что информация о профессии доступна только по тем семьям, которые находились в Берлине на момент как рождения ребенка, так и его женитьбы. Таким образом, процент случаев с недостаточной информацией о профессиях возрастает с 5 в 1905 – 1907 гг. до 24 в 1925 – 1927 гг., 40 в 1935 – 1937 гг. и 32 в 1955 – 1957 гг. Схожее возрастание наблюдается в данных по брачной мобильности. Оставшиеся семьи состоят из коренных берлинцев, а также мигрантов, родивших детей после переезда в Берлин, так что исключена только часть всех мигрантов. Тем не менее комплекс данных ограничен «оседлыми» семьями, однако надеемся, что это не мешает объективно-

сти данных. Если мигранты были более профессионально мобильны, чем немигранты, настоящие данные могут вести к недооценке тенденций мобильности и, следовательно, настоящий анализ представляет консервативную оценку тенденций к возрастанию открытости. К сожалению, нельзя быть столь оптимистичным, когда сталкиваешься со вторым следствием. Данные до 1925 г. предоставляют информацию о профессии отца (и тестя) на момент женитьбы сына, т.е. когда отцу около 50 лет. Данные по 1925 и последующим годам предоставляют информацию о профессии отца на момент рождения сына, когда ему около 25 лет. С учетом того, что профессиональный статус с возрастом повышается, это означает, что профессиональный статус отца после 1925 г. искусственно снижен. Следовательно, и межпоколенная, и брачная мобильность измеряются по-разному, начиная с этого года. Некоторые люди, которых классифицировали как иммобильных, например, в 1885 г., в данном случае оказались бы в группе с восходящей мобильностью; те, кто повысил социальный статус, теперь оказываются повышающими его еще сильнее; те, кто опустился по социальной лестнице, могут оказаться в группах менее опустившихся, иммобильных или даже с восходящей мобильностью.

Это может стать основной проблемой, как успешно продемонстрировали Кэлбле и Федершпиль. По 1905 – 1907 гг. они собрали информацию о профессии отца из свидетельств о рождении и записей о браке (которые перестали существовать в 1918 г.) и сравнили их. Они отмечают ряд значимых отличий. В свидетельствах о рождении, например, 34% родителей были заняты неквалифицированным трудом, тогда как в свидетельствах о браке эта цифра снижается до 24%⁶⁶. Шюрен признает наличие данной проблемы, но менее пессимистичен. Он считает, что, по крайней мере, порядок величины показателей общей мобильности не изменяется и в практических целях рассматривает берлинскую серию как неразрывную⁶⁷. Дополнительные данные по 1905 – 1907 гг. недоступны для повторного анализа, так как они — часть продолжающегося исследовательского проекта. Поэтому их нельзя использовать для оценки возможного влияния на разрыв в данных по относительной мобильности. Разрыв временных рядов действительно является одним из вариантов, но до некоторой степени мешает достижению цели, так как чрезвычайно ограничивает изучение длительных процессов. Вместо того, чтобы

Изучение социальной мобильности в прошлом

полностью оставить нашу затею, кажется более правильным с осторожностью продолжить сравнение моделей мобильности до и после 1925 – 1927 гг. и проверку того, являются ли любые изменения просто дефектами разрыва временных рядов.

Общая мобильность

В таблицах 1 и 2 представлены матрицы межпоколенной мобильности (отец жениха в сравнении с женихом) и брачной мобильности (жених в сравнении с тестем) по восьми профессиональным группам и семи временным периодам⁶⁸. В таблице 3

Таблица 1

Межпоколенная мобильность в Берлине, 1825–1957 гг.

Социальный класс отца	Социальный класс сына								Итого
	I ^a	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	
1825-1827 гг.									
I ^a	36	2	6	33	0	15	2	2	96
II	35	1	5	11	3	14	4	2	75
III	4	0	4	9	0	3	1	1	22
IV	8	1	4	71	0	15	4	1	104
V	10	0	3	27	1	3	3	1	48
VI	12	1	9	106	1	72	12	5	218
VII	9	0	2	32	2	16	34	13	108
VIII	3	1	0	7	1	9	14	18	53
Итого	117	6	33	296	8	147	74	43	724
1855-1857 гг.									
I	32	0	24	36	4	14	4	0	114
II	23	0	25	22	2	16	2	0	90
III	1	0	5	6	0	4	2	0	18
IV	24	2	28	68	6	10	11	2	151
V	3	0	3	6	2	2	7	1	24
VI	12	0	21	77	2	37	22	8	179
VII	0	1	7	16	2	13	23	7	69
VIII	0	0	3	3	0	3	5	3	17
Итого	95	3	116	234	18	99	76	21	662

Продолжение таблицы 1

Социальный класс отца	Социальный класс сына								Итого
	I ^a	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	
1884-1886 гг.									
I	89	1	7	45	5	6	6	1	160
II	28	1	2	18	5	8	8	2	72
III	7	0	2	2	0	0	1	0	12
IV	30	1	5	71	5	7	5	1	125
V	5	0	2	9	2	1	3	1	23
VI	27	1	5	48	5	19	22	2	129
VII	9	0	3	10	2	8	26	2	60
VIII	4	0	0	8	1	2	12	10	37
Итого	199	4	26	211	25	51	83	19	618
1905-1907 гг.									
I	116	0	20	70	10	1	12	1	230
II	12	7	5	18	1	0	11	0	54
III	8	1	14	10	2	1	0	0	36
IV	46	0	19	69	4	0	17	0	155
V	3	0	1	3	1	1	1	0	10
VI	23	1	5	35	2	12	12	2	92
VII	15	0	6	16	0	2	18	1	58
VIII	0	1	0	2	0	0	3	4	10
Итого	223	10	70	223	20	17	74	8	645
1925-1927 гг.									
I	160	2	52	101	7	3	29	6	360
II	1	0	0	0	0	0	1	0	2
III	20	0	8	20	2	1	7	4	62
IV	90	1	46	125	7	5	31	8	313
V	7	0	1	5	2	1	4	1	21
VI	17	0	3	7	0	3	1	1	32
VII	8	0	3	7	0	1	15	11	45
VIII	0	0	0	2	0	0	1	2	5
Итого	303	3	113	267	18	14	89	33	840

Окончание таблицы 1

Социальный класс отца	Социальный класс сына								Итого
	I ^a	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	
1935-37 гг.									
I	106	0	49	128	5	10	28	1	327
II	0	1	0	0	0	0	0	0	1
III	24	0	16	38	1	2	4	0	85
IV	73	0	39	184	9	9	52	3	369
V	4	0	0	9	1	0	2	1	17
VI	8	1	3	20	2	6	8	2	50
VII	13	1	6	27	1	2	18	11	79
VIII	0	0	0	3	0	1	3	0	7
Итого	228	3	113	409	19	30	115	18	935
1955-1957 гг.									
I	77	0	53	117	7	10	59	2	325
II	0	0	0	0	0	0	1	0	1
III	8	0	16	28	0	3	10	1	66
IV	41	0	50	124	8	8	75	9	315
V	5	0	6	9	2	1	15	1	39
VI	4	0	3	15	0	4	21	2	49
VII	11	0	12	27	2	4	49	11	116
VIII	1	0	0	3	1	1	2	2	10
Итого	147	0	140	323	20	31	232	28	921

^a I — нефабричные рабочие; II — сельскохозяйственные рабочие и фермеры; III — фабричные рабочие; IV — мелкие ремесленники и лавочники; V — низшие чиновники; VI — ремесленники; VII — купцы, средние чиновники и предприниматели; VIII — высшие чиновники и элита.

Источник: Kaelble H., Federspiel R. Soziale Mobilität in Berlin 1825–1957.: или // Tabellen zur Mobilität, zu Heiratskreisen und zur Sozialstruktur. St. Katharinen, 1990. P. 46–59.

Таблица 2

Брачная мобильность в Берлине,
1825–1957 гг.

Социальный класс жениха	Социальный класс тестя								Итого
	I ^a	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	
1825-1827 гг.									
I ^a	22	10	4	25	11	30	16	3	121
II	0	3	0	0	1	1	0	2	7
III	2	3	1	10	2	13	3	1	35
IV	35	19	18	60	18	100	34	3	28
V	0	1	0	2	2	3	0	1	9
VI	14	10	1	14	11	52	21	9	132
VII	4	3	1	7	6	28	10	13	72
VIII	2	2	0	2	1	5	11	19	42
Итого	79	51	25	120	52	232	95	51	705
1855-1857 гг.									
I	39	9	4	11	7	13	11	1	95
II	1	1	1	0	0	0	1	0	4
III	24	13	4	29	2	34	10	2	118
IV	41	13	5	65	12	78	10	5	229
V	2	1	0	5	0	11	1	1	21
VI	6	6	4	13	4	40	15	3	91
VII	3	4	3	18	4	24	10	7	73
VIII	1	0	0	1	1	5	4	9	21
Итого	117	47	21	142	30	205	62	28	652
1884-1886 гг.									
I	95	22	5	36	4	32	10	1	205
II	2	0	0	0	1	1	0	0	4
III	8	4	1	5	1	5	1	0	25
IV	57	14	11	61	4	47	15	7	216
V	3	5	1	5	1	10	1	0	26
VI	7	6	1	6	2	18	9	4	53
VII	3	10	1	13	5	26	17	9	84
VIII	0	1	0	1	0	2	6	9	19
Итого	175	62	20	127	18	141	59	30	632

Продолжение таблицы 2

Социальный класс жениха	Социальный класс тестя								Итого
	I ^a	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	
1905-1907 гг.									
I	124	3	13	53	3	25	9	1	231
II	2	2	0	1	0	2	3	0	10
III	21	0	10	23	1	8	5	1	69
IV	75	3	22	90	3	27	9	0	229
V	7	1	1	4	4	1	1	0	19
VI	3	3	1	4	0	5	1	0	17
VII	8	10	4	15	1	19	14	2	73
VIII	0	1	0	1	0	0	1	2	5
Итого	240	23	51	191	12	87	43	6	653
1925-1927 гг.									
I	130	0	16	96	4	8	9	2	265
II	1	2	0	0	0	1	0	0	4
III	41	0	9	44	2	3	5	0	104
IV	125	0	21	111	2	12	15	0	286
V	13	0	3	9	0	2	0	0	27
VI	15	0	3	12	1	2	1	1	35
VII	69	1	11	78	5	10	26	0	200
VIII	11	1	1	12	1	1	6	2	35
Итого	405	4	64	362	15	39	62	5	956
1935-1937 гг.									
I	66	0	36	62	4	5	17	0	190
II	1	1	0	0	0	0	0	0	2
III	35	0	16	36	1	6	12	0	106
IV	121	2	30	163	16	14	35	0	381
V	4	0	2	7	1	1	2	0	17
VI	10	2	1	12	3	3	6	0	37
VII	66	0	20	93	10	14	52	3	258
VIII	8	0	1	15	3	1	11	1	40
Итого	311	5	106	388	38	44	135	4	1031

Окончание таблицы 2

Социальный класс жениха	Социальный класс тестя								Итого
	I ^a	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	
1955-1957 гг.									
I	72	0	7	43	2	1	9	1	135
II	0	0	0	0	0	0	0	0	0
III	54	0	18	42	5	5	12	1	137
IV	111	1	27	117	10	10	39	1	316
V	6	0	3	9	0	1	3	0	22
VI	3	0	2	4	1	1	1	0	12
VII	25	0	11	32	4	3	18	5	98
VIII	11	0	1	13	1	1	7	3	37
Итого	282	1	69	260	23	22	89	11	757

^a I — нефабричные рабочие; II — сельскохозяйственные рабочие и фермеры; III — фабричные рабочие; IV — мелкие ремесленники и лавочники; V — низшие чиновники; VI — ремесленники; VII — купцы, средние чиновники и предприниматели; VIII — высшие чиновники и элита.

Источник: Kaelble H., Federspiel R. Soziale Mobilität in Berlin 1825–1957.: или // Tabellen zur Mobilität, zu Heiratskreisen und zur Sozialstruktur. St. Katharinen, 1990. P. 90–109.

Таблица 3

Общая мобильность в Берлине, 1825–1957 гг.^a

	Год						
	1826	1856	1885	1906	1926	1936	1956
Межпоколенная мобильность	67.3	74.3	64.4	62.6	62.5	64.5	70.2
Брачная мобильность	76.0	74.2	68.0	61.6	70.5	70.6	69.7

^a Общая мобильность — процент человек от общего числа меняющих социальный класс.

Источник: таблицы 1 и 2.

представлены проценты общей межпоколенной и брачной мобильности, и они оказываются очень разными. Кажется, что общая межпоколенная мобильность колеблется до 1925 – 1927 гг. без какой-либо тенденции, а затем возрастает. Общая брачная мобильность снижается до 1950 – 1957 гг., а затем стабилизируется. В обоих случаях общая мобильность равна приблизительно 2/3, и ее корреляции с индустриализацией не наблюдается.

Нетабулированные методы анализа показывают, какие классы обычно наиболее мобильны или иммобильны в абсолютном выражении. Классы с наибольшим количеством «новичков» — фабричные рабочие (класс III) и мелкие чиновники (класс V). Классы с малым притоком — нефабричные рабочие (I), мелкие ремесленники и лавочники (IV), купцы, средние чиновники и предприниматели (VII). К тому же, большой приток демонстрируют ремесленники⁶⁹ (VI) в случае межпоколенной мобильности и высшие чиновники (VIII) в случае брачной мобильности. Более пристальный взгляд на социальное происхождение двух классов с наибольшим притоком показывает, что фабричные рабочие преимущественно набирались из числа рабочих, не работающих на фабриках (I), и — за исключением первых двух временных периодов — из числа мелких ремесленников и лавочников (IV). Когда фабричный рабочий женился на девушке из другой социальной группы, его жена, как правило, была из одной из этих групп. Мелкие чиновники в общем и целом демонстрируют ту же межпоколенную и брачную приточную концентрированность на нефабричных рабочих и мелких мастеровых и лавочниках, хотя это менее очевидно, чем в случае с фабричными рабочими.

Показатели общей мобильности, однако, интерпретировать не просто. Изменения могут быть следствием изменений в структуре общества, таких как распределение населения по профессиям или разностью коэффициентов фертильности. В случае с Берлином на них также могли оказать влияние изменения в способе сбора данных. Альтернативный вариант — возможно, что реальная тенденция к открытости или закрытости существовала в Берлине безотносительно к изменениям распределения населения по профессиям или недостаткам процедуры формирования выборки. Показатели общей мобильности никогда не дадут ответа на этот вопрос, так как два последних фактора могут скрыть

в данных тенденцию к открытости. В этом случае становятся полезны линейно-логарифмические модели. Одно из преимуществ состоит в их способности разделять общую мобильность на два компонента, один — благодаря изменениям в пограничных распределениях таблицы (вызванным, например, изменениями состава рабочей силы), другой — отражающий изменения в открытости общества.

Изменения в социальной текучести: модель единообразного изменения

В данной работе применены два основных подхода к моделированию изменений социальной текучести. Первыми использованы модели Эриксона, Голдгорпа и Ксая⁷⁰. Они не требуют предположений о моделях связи между классами происхождения и перехода или упорядочения классов и их относительных состояний. Эти модели делают возможным всестороннее рассмотрение проблемы постоянства или временной изменчивости открытости.

В так называемой модели постоянной социальной текучести связь между происхождением и направлением перехода не моделируется, но удерживается равной во времени. Трехстороннее взаимодействие происхождения, направления перехода и времени, которое могло привести к варьированию связи от таблице к таблице, не включалось. Следующая важная модель — это модель единообразного изменения в связи. Модель следует оценивать в два этапа. На первом применяется итерационная процедура для определения «общей закономерности связи» всех временных периодов. На втором моделируется изменение связи одним параметром для каждой таблицы, описывающим отклонение от общей связи⁷¹. В отличие от предыдущей модели эта модель не фиксирует изменение относительной мобильности с течением времени, т.е. единообразное изменение во всех социальных группах. Изменение связи моделируется одним параметром в каждой таблице, описывающим отклонение от общей связи.

Другие модели в нашем исследовании не проверяются. В соответствии с одной рассмотренной выше гипотезой индустриализация дает толчок тенденции в направлении большей откры-

тости, продолжающейся до сих пор. Если это действительно так, большая открытость (более слабая связь между профессиями отцов и сыновей, сыновей и тестей) будет выявлена в 1956 г. в сравнении с 1936 г., и так далее до 1856 г. Если уже ранняя индустриализация оказывала подобное влияние, то это будет справедливо и для 1926 г. Чтобы зафиксировать такую линейную тенденцию, общая связь помножена нами на непрерывную переменную, указывающую на количество лет, истекших с 1826 г., разделенных на 100.

Конкурирующая гипотеза гласит, что открытость общества возрастает, и ее резкий подъем приходится на начало процесса индустриализации, затем она стабилизируется. В случае с Берлином это означало бы, что связь в таблицах мобильности 1826 и 1856 гг. находится на одинаково высоком уровне и резко снижается в последние годы. С целью проверки этого предположения модель допускает наличие только двух величин общей связи: раннюю и более позднюю. Результаты представлены в таблице 4.

С целью оценки и сравнения линейно-логарифмических моделей полученные частоты сравниваются с частотами, прогнозируемыми моделью. Тем не менее должно быть малым не только отклонение между полученными и прогнозируемыми частотами, также предпочтительными перед сложными оказываются простые или экономичные модели. Представлены две меры «соответствия модели». Традиционная сравнивает отклонение (L^2) и степени свободы (df). В данной работе она применяется при оценке соответствия модели без сравнения с другими моделями. Если необходимо сравнить модели, чтобы решить, перевешивает ли выигрыш от возрастающего сходства данных и модели потерю экономичности, применяется вторая мера соответствия: Vic . В некоторых таблицах стоит ноль в пограничных распределениях, что вызывает проблемы оценивания. Как обычно в таких случаях, содержание каждой ячейки увеличивалось на $0,5^{72}$. Чем ниже Vic , тем лучше соответствует модель. Vic обычно применяют с большим объемом данных (как в случае с Берлином), когда традиционная мера соответствия считается неподходящей. В сравнении со традиционным критерием Vic больше предпочитает экономичность (простые модели, к примеру, не допускающие какого-либо изменения относительной мобильности) соответствию (сложным моделям, к примеру, допускающим наличие раз-

Таблица 4

Модели изменяющейся социальной текучести^а

Модель	df	L ²	Bic
Межпоколенная мобильность			
(1) Модель постоянной социальной текучести	294	341.9	-2142
Модели единообразного изменения связи:			
(2) флуктуация, не имеющая тренда	288	317.2	-2120
(3) линейный тренд	293	321.7	-2159
(4) резкий скачок между 1855–1857 и 1884–1886 гг.	293	332.7	-2144
Брачная мобильность			
(1) Модель постоянной социальной текучести	294	291.2	-2195
Модели единообразного изменения связи:			
(2) флуктуация, не имеющая тренда	288	268.0	-2173
(3) линейный тренд	293	284.8	-2195
(4) резкий скачок между 1855–1857 и 1884–1886 гг.	293	290.5	-2187

личия мобильности в различные периоды времени). Незначительные изменения или тенденции, таким образом, не приведут к лучшему (меньшему) Bic. Это согласовывается с предметом нашего исследования, заключающегося в прослеживании основных моделей и процессов и игнорировании незначительных.

В соответствии со стандартными критериями, модель постоянной социальной текучести не соответствует таблицам межпоколенной мобильности в Берлине (табл. 4). Очевидно, изменения связи между профессиональными классами отца и сына произошли в период с 1826 по 1956 г. Соответствие таблицам брачной мобильности, напротив, довольно большое, принимая во внимание общую природу модели, следует все же отметить, что «остается

Окончание таблицы 4

Оцениваемые параметры изменения	Межпоколенная мобильность		Брачная мобильность	
	est. ^b	s.e. ^c	est.	s.e.
	Модель линейного тренда			
Общая связь	1.32	(0.11)	0.20	(0.11)
тренд	-0.44	(0.08)	-0.31	(0.10)
Модель флуктуации, не имеющей тренда				
Общая связь	1.35	(0.12)	1.05	(0.12)
1856	-0.29	(0.13)	0.05	(0.15)
1885	-0.20	(0.13)	0.21	(0.15)
1906	-0.25	(0.14)	0.31	(0.17)
1926	-0.53	(0.13)	-0.32	(0.15)
1936	-0.51	(0.13)	-0.31	(0.15)
1956	-0.62	(0.13)	-0.33	(0.15)

^a Используются следующие сокращения (см. текст): df — степени свободы; L² — отклонение; Bic — информационный коэффициент Байеса. Bic и L²/df — меры соответствия, сравнивающие модели с целью выяснения, перевешивает ли выигрыш от возрастающего сходства между данными и моделью потерю экономичности.

^b est. — оценка параметра.

^c s.e. — среднеквадратическая ошибка оценки параметра.

вероятность, что произошли некоторые изменения [...], которые в целом выглядят довольно малыми, но тем не менее могут оказаться довольно интересными»⁷³. В обоих случаях, следовательно, имеет смысл продолжить изучение возможных моделей изменений. Таблица 4 так и делает и показывает, что в случае с межпоколенной мобильностью линейная тенденция наилучшим образом описывает изменения связи. Bic этой модели (– 2159) ниже других. Подобный результат подтверждает гипотезу о том, что индустриализация стала началом длительной тенденции в межпоколенной мобильности. Во второй части таблицы 4 показано, что параметр тренда высоко значим и отрицателен, что свидетельст-

вует о постепенном снижении тенденции для сыновей следовать по стопам отцов. Параметры изменения из модели флуктуации, не имеющей тренда, в целом подтверждают это. Связь в целом ослабевает, а открытость возрастает (в 1856 г. открытость оказалась больше, чем ожидалось, а в 1936 г. — меньше ожидаемой). Что касается брачной мобильности, то картина, напротив, не так ясна. Пригодность обеих моделей — линейного тренда и постоянной социальной текучести — идентична (–2195). Параметр тренда однако же значимо отрицателен. Оцененные параметры модели флуктуации, не имеющей тренда, наталкивают на мысль о том, что это преимущественно результат большей открытости после 1906 г., но это может быть следствием проблем измерения, рассмотренных в предыдущем параграфе, поэтому исследования следует продолжить.

Для дальнейшего исследования изменений связи необходимы более сложные модели, разделяющие связь в таблице на подлежащие интерпретации части. Одним из способов здесь является применение шкалированных моделей связи. Прежде чем использовать эти модели, сначала нужно рассмотреть межклассовые расстояния.

Социальная стратификация

Распространено мнение, что социальная мобильность и социальная стратификация так тесно связаны, что информацию о первой можно применять для реконструирования второй⁷⁴. Социальное пространство между классами может рассматриваться как функция степени их взаимообмена. Классы находятся в тесной близости, когда взаимообмен высок, и наоборот. Таким образом, расстояния между классами можно оценить по таблице мобильности, применяя ряд Гудмэна и модель эффекта столбцов II⁷⁵. Она разделяет связь в таблице мобильности на часть, описывающую вероятность относительной мобильности, и часть, описывающую расстояния между классами. Поэтому она также называется шкалированной моделью связи. В данном параграфе будет рассмотрена только вторая часть модели, описывающая расстояния между классами. Первой части модели, описывающей вероятность относительной мобильности, посвящен следующий параграф.

Нами будут проверены и гетерогенная, и гомогенная шкалированные модели связи. В гетерогенной модели относительные расстояния между классами могут с течением времени варьироваться, тогда как в гомогенной модели они остаются теми же. В «равном» варианте каждой из них равномерное ранжирование установлено по профессиям рождения и назначения. В «неравном» варианте подобное предположение не делается. Прежде чем будет возможно проверить эти модели, необходимо предположить, что делать с диагональными ячейками в таблице мобильности. В нашем случае, диагональные ячейки рассматриваются отдельно от недиагональных, что базируется на предположении, что различные профессиональные классы демонстрируют различные степени иммобильности, не меняющиеся с течением времени. Другие предположения приводят к несколько иным оценкам параметров, но выводы остаются теми же.

В верхней части таблицы 5 представлена тестовая статистика моделей. В соответствии с *Vis* модель с равными положениями классов подходит лучше, чем модель с неравными положениями классов, а гомогенная модель подходит для данных лучше, чем гетерогенная. Результат верен как для межпоколенной, так и брачной мобильности. Подобный результат не исключителен⁷⁶, но все же достопримечателен. Он означает, что общее относительное распределение профессиональных групп в Берлине значительно не изменилось за изучаемый полуторавековой период. Конечно же, это не означает, что совсем не произошло никакого изменения. «Большая» картина тем не менее свидетельствует об общей стабильности. Проверялось, изменятся ли выводы в отношении изменений связи (что представлено в следующем параграфе) при применении в моделях гетерогенных положений классов. Фермеров из этих анализов исключили, так как положение их класса неопределенно в последней таблице, содержащей очень незначительное количество фермеров или не включающей их вовсе. Выводы, основанные на анализах с гетерогенными положениями классов, не отличаются от таковых, основанных на анализах с гомогенными положениями классов. Данные в таблице 5 показывают относительные межклассовые расстояния. Социальная стратификация, оцененная с использованием данных о межпоколенной мобильности, и стратификация, оцененная с использованием данных о брачной мобильности, в основном

Таблица 5

**Модели стабильного
и изменяющегося положения классов**

Модель	df	L²	Bic
Межпоколенная мобильность			
Шкалированные модели связи:			
(1) гетерогенная с неравным положением классов	244	257.8	-1846
(2) гетерогенная с равным положением классов	286	327.8	-2138
(3) гомогенная с равным положением классов	322	425.7	-2351
Брачная мобильность			
Шкалированные модели связи:			
(1) гетерогенная с неравным положением классов	244	206.1	-1900
(2) гетерогенная с равным положением классов	286	251.8	-2217
(3) гомогенная с равным положением классов	322	319.8	-2459
Оцененные положения классов в гомогенных моделях			
	Положения класса		
	Межпоколенная мобильность	Брачная мобильность	
Нефабричные рабочие	-.430	-.452	
Фермеры и сельскохозяйственные рабочие	-.115	.113	
Фабричные рабочие	-.325	-.369	
Мелкие ремесленники и лавочники	-.204	-.331	
Низшие чиновники	-.019	.019	
Ремесленники	.040	.044	
Средний класс	.306	.317	
Высшие чиновники и элита	.748	.659	

одинаковы. Крайние положения занимают рабочие и элита. Фабричные рабочие и в меньшей степени мелкие ремесленники и лавочники расположились недалеко от рабочих, не занятых на фабриках. Фермеры, низшие чиновники и ремесленники находятся в середине социальной стратификации. Средний класс опровергает свое название и располагается близко к высшим чиновникам и элите.

Изменения социальной текучести: шкалированные модели связи

Теперь возможна дальнейшая проверка гипотез с применением шкалированных моделей связи с учетом только что полученных межклассовых расстояний. В первой проверяемой модели, модели отсутствия изменений, вероятность относительной мобильности описывается одним параметром для связи в целом (шкалированная единообразная связь) и восемью параметрами для наследования (таким образом, допускается наличие различной степени иммобильности у каждого класса). Данная модель допускает, что больше человек осталось в своем собственном классе, чем при предположении о независимости, и что постепенно переходы становятся более трудными из-за расстояния между классами. Также постулируется отсутствие временных изменений.

Все остальные модели описывают изменения. Более терпимой в этом отношении является модель, которая допускает свободное варьирование как единообразной связи (u), так и меры иммобильности на диагонали (inh). Эта модель описана в таблице 6 как модель «флуктуации без тенденции в u и inh ». Другие модели более ограничены. Модель тенденции устанавливает линейную тенденцию в обоих параметрах мобильности. Модель скачка показывает, произошел ли одноразовый сдвиг в открытости (зафиксированный единообразной связью или наследованием) за период индустриализации.

Таблица 5 показывает, что шкалированные модели связи лучше подходят к данным, чем модели условной независимости. Так, например, относительно межпоколенной мобильности Vic модели независимости на 600 – 700 пунктов хуже, чем для других моделей. Другой важный результат заключается в том, что модель

Таблица 6

Шкалированные модели связи

Модель	df	L ²	Bic
Межпоколенная мобильность			
Условная независимость	343	1212.1	-1695
Шкалированные модели связи:			
(1) без изменения	334	443.4	-2386
(2) флуктуация, не имеющая тренда, в u и inh ^a	322	399.8	-2326
(3) линейный тренд в u и inh	332	417.4	-2394
(4) скачок в u и inh между 1856 и 1885 гг.	332	435.5	-2376
Брачная мобильность			
Условная независимость	343	885.8	-2023
Модели шкалированной связи:			
(1) без изменения	334	359.8	-2472
(2) флуктуация, не имеющая тренда, в u и inh ^a	322	307.6	-2420
(3) линейный тренд в u и inh	332	344.6	-2469
(4) скачок в u и inh между 1856 и 1885 гг.	332	357.8	-2456

отсутствия изменений лучше подходит, чем модель постоянной социальной текучести (ср. с таблицей 4). Это означает, что модели шкалированной связи предоставляют относительно хороший обзор паттернов связи в таблицах.

При сравнении различия в степени соответствия среди шкалированных моделей связи оказываются малыми. Все они находятся в пределах 50 – 70 пунктов Bic. Тем не менее из таблицы 6 можно сделать несколько выводов. Если в берлинском обществе происходили изменения открытости, то они были постепенными, в виде тенденции, а не внезапного скачка или неупорядоченными. Что касается межпоколенной мобильности, то модель как с тенденцией в общей связи, так и в наследовании подходит лучше, чем другие модели, и ее параметры тренда значимы и отрицательны, что означает ослабление барьеров мобильности. Таким образом, вывод о наличии тенденции к большей межпоколенной открытости достигнут применением двух независимых приемов моделирования, только что рассмотренных шкалированных моделей связи и упомянутых ранее моделей социальной текучести. Более того, уже отмечалось, что любым вероятным последствием

Окончание таблицы 6

Оцененные параметры изменения				
	Изменение в u^a		Изменение в inh	
	est. ^b	s.e. ^c	est.	s.e.
Межпоколенная мобильность				
Линейная тенденция	-1.03	(0.46)	-0.29	(0.09)
Флуктуация, не имеющая тренда				
1856	0.45	(0.79)	-0.38	(0.14)
1885	-0.23	(0.72)	-0.01	(0.14)
1906	-0.84	(0.78)	-0.04	(0.14)
1926	-0.84	(0.71)	-0.35	(0.13)
1936	-0.57	(0.73)	-0.43	(0.13)
1956	-1.19	(0.68)	-0.43	(0.13)
Брачная мобильность				
Линейный тренд	-1.39	(0.40)	-0.01	(0.09)
Флуктуация, не имеющая тренда				
1856	-0.78	(0.68)	0.27	(0.14)
1885	0.45	(0.69)	0.24	(0.15)
1906	0.55	(0.75)	0.36	(0.14)
1926	-1.22	(0.63)	0.01	(0.14)
1936	-1.42	(0.60)	0.08	(0.14)
1956	-1.78	(0.61)	0.16	(0.14)

^a u — шкалированная единообразная связь, inh — наследование.

^b est. — оценка параметра.

^c s.e. — среднеквадратическая ошибка оценки параметра.

концентрации внимания на немигрантах после 1905–1907 гг., вероятнее всего, будет недооценка такой тенденции. Относительно брачной мобильности результаты остаются такими же неопределенными, как и ранее, если применять модели социальной текучести. Модель отсутствия изменения подходит немного лучше модели тенденции, но, с другой стороны, здесь наблюдается значимая отрицательная тенденция в единообразной связи. Изменение в наследовании ничтожно мало. Почему существует различие между межпоколенной и брачной мобильностью — неизвестно. Факт ее существования доказывает преимущество изучения процессов мобильности с различных позиций.

Поэтому представляется, что существовал постепенный подъем изменений межпоколенной мобильности в Берлине в XIX и XX вв., которая не сопровождалась возрастанием шансов на вступление в брак с представителем другого профессионального класса. Оценки из модели флуктуации, не имеющей тренда (также в таблице 6), показывают, что может скрываться за этой общей картиной. Единообразная связь в таблицах межпоколенной мобильности показывает самую четкую тенденцию к большей открытости. Открытость в последний период времени, как правило, больше, чем в более ранние периоды, за двумя исключениями (1856 и 1936 гг.). Тенденция наследования, т.е. степени, до которой отец и сын входят в один профессиональный класс, менее очевидна. Фактически оценки оставляют открытой вероятность того, что все изменения описываются различиями между таблицами до 1906 г. и более поздними. Период с 1855 по 1857 г. оказывается особенным в том смысле, что отцы и сыновья относительно часто находятся в различных профессиональных классах, но мобильность через большие межклассовые расстояния особенно трудна.

Исторические данные зачастую вызывают больше проблем, чем социологические, и историки, к своей чести, обычно тратят много сил на проверку возможных последствий недостатков данных на свои выводы. Давайте последуем за ними и предположим наличие наихудшего сценария: все изменения в шансах межпоколенной мобильности интерпретируются как дефекты, возникшие в результате разрыва данных между 1906 и 1926 гг. Напомним, что до 1906 г. информацию о профессии отца получали из свидетельства о браке сына, тогда как информация о профессии сына все еще относится ко времени его женитьбы. Затем профессии отца и сына сравниваются в одинаковом возрасте. Возрастной разрыв, существовавший до 1906 г., исчез. Последствие этого разрыва в данных по относительной мобильности неясно. Вероятно, отцы в среднем продвигались вверх между периодами рождения и женитьбы сыновей. Поэтому в таблицах по данным после 1906 г. наблюдается меньшее количество сыновей, демонстрирующих нисходящую мобильность, чем в таблицах по данным до 1906 г. Сходным образом больше сыновей оказывается в группе с восходящей мобильностью. Так как все применяемые модели рассматривают восходящую и нисходящую мобильность в основном одинаково, это не обязательно влияет на оценки

параметров. Несмотря на это, оценки из модели единообразного изменения (табл. 4) и параметры наследования из шкалированной модели связи (табл. 6) оставляют открытой возможность того, что благодаря действию неизвестного нам механизма, такой эффект действительно имеет место. Кажется, что в последних трех таблицах открытость больше, чем в более ранних.

Чтобы проверить, сохраняется ли вывод о постепенно возрастающей тенденции к большей межпоколенной мобильности после контролирования изменения при измерении, модель единообразного изменения и шкалированная модель связи были переоценены посредством включения фиктивной переменной, которая отделяет 1826 – 1906 гг. от 1926 и более поздних. Таким образом, тенденция оценивается только по четырем таблицам до и трем после разрыва. Другой способ мог бы заключаться в проведении отдельных анализов таблиц до 1906 г. и после 1926 г. Однако у анализа, охватывающего все таблицы сразу и корректирующего разрыв в измерении, есть два преимущества. Технически это более мощное средство измерения изменений относительной мобильности. Кроме того, исследование показало, что если относительная мобильность изменяется, то это происходит медленно. Поэтому необходимы более длительные периоды, чтобы выявить какое-либо изменение. Изменение между 1906 и 1926 гг. рассматривается как дефектное: результат изменения в измерительной процедуре. Опять будут применены модели единообразного изменения и шкалированной связи.

На основе предыдущих анализов была выбрана модель тенденции единообразного изменения с Bic , равным -2159 (см. табл. 4). Первая альтернативная модель приписывает весь рост открытости измерительному разрыву данных. Эта модель не дает лучшего соответствия (см. табл. 7). Сходным образом модель, описывающая рост открытости отчасти из-за ошибки измерений и отчасти из-за тенденции, также не повышает соответствия. Таким образом, эти модели единообразного изменения связи все же говорят о тенденции после контроля разрыва в измерении. А что же шкалированные модели связи? На основе предыдущих анализов была выбрана модель с линейной тенденцией в единообразной связи и наследовании ($Bic = -2394$, см. таблицу 6). Предположение о полной дефектности обеих тенденций дает лучшее соответствие. Оценки параметра в таблице 6 наводят на мысль, что изменение

Таблица 7

**Проверка валидности тенденции
в межпоколенной мобильности**

Модель	df	L ²	Bic		
Межпоколенная мобильность					
Модель единообразного изменения связи:					
тенденция	293	321.7	-2159		
только дефект	293	318.3	-2157		
тенденция и дефект	292	314.9	-2152		
Шкалированные модели связи					
тенденция в u и inh ^a	332	417.4	-2394		
только дефектные изменения в u и inh	332	412.6	-2399		
тенденция и дефектные изменения в u и inh	330	410.7	-2384		
дефектные изменения в inh и тенденция в u	332	410.7	-2401		
Некоторые оценки параметров шкалированной модели связи					
Модели		Параметры тенденции		Разрыв в измерениях	
		est. ^b	s.e. ^c	est.	s.e.
тенденция	u	-1.03	(0.46)		
	inh	-0.29	(0.09)		
только дефектное изменение	u			-0.77	(0.40)
	inh			-0.29	(0.07)
тенденция и дефектные изменения	u	-1.07	(0.84)	0.01	(0.73)
	inh	0.00	(0.15)	-0.30	(0.12)
дефектные изменения в inh и тенденция в u	u	-1.05	(0.44)		

^a u — шкалированная единообразная связь, inh — наследование.

^b est. — оценка параметра.

^c s.e. — среднеквадратическая ошибка оценки параметра.

в процедуре измерения, а не связь в оставшейся части таблицы может в особенности влиять на наследование. Поэтому анализировалась модель, в которой единообразная связь рассматривалась как постепенно снижающаяся, а наследование — совершающим резкое падение в соответствии с изменением в процедуре измерения. Эта модель действительно подходит к данным наилучшим образом ($Vic = -2401$).

В нижней части таблицы опять представлены значимые оценки параметра. Наилучшей моделью соответствия является четвертая и последняя из проанализированных. Ее измерительный параметр значим. Это говорит о том, что в исторических исследованиях мобильности в целом и в данном исследовании в частности необходимо учитывать недостатки самого измерения. Несмотря на это, параметр, указывающий изменение единообразной связи, все же и значим, и отрицателен. Это еще раз подтверждает существование тенденции в большей открытости в таблицах до 1906 г. и в таблицах после 1926 г.

Обзор доказательств за и против тенденции в **относительной межпоколенной мобильности** — дело непростое. Действительно, данные неоднозначны из-за возможного влияния разрыва во временном ряде и из-за того факта, что модели тенденции лучше моделей без тенденции только на небольшое значение Vic . Тем не менее модели тенденции подходят больше. Это консервативная оценка из-за влияния миграции, основана она на двух методах моделирования (социальной текучести и шкалированной связи) и требует большой проверки влияния разрыва временного ряда (как в случае с социальной текучестью, так и моделями шкалированной связи). В общем итоге это перевешивает в пользу маленькой, но значимой тенденции к большей открытости межпоколенной мобильности в Берлине в XIX в. и первой половине XX в. Как минимум эти результаты выступают в качестве нуль-гипотезы, требующей перекрестной проверки на примере других регионов и эпох.

Вывод

Социологические и исторические традиции исследования мобильности и стратификации постепенно сливаются в одну область знания. Авторы надеются, что настоящим исследованием

способствовали этому развитию, раскрыв общую исследовательскую программу. Становится очевидно, что существует общий комплекс вопросов и возможных ответов в форме проверяемых гипотез, равно как и мощные методы для их проверки на широко доступных исторических данных. Для проверки жизнеспособности этого исторического подхода были проанализированы социальная мобильность и стратификация в европейском городе за полуторавековой период. Затронуты практические вопросы, на которые придется ответить исследователям в данной области. Надеемся, что была представлена верная интерпретация исследовательских подводных камней и решений, равно как и существенных результатов. Равновесие фактов наводит на мысль, что общая социальная стратификация в Берлине заметно не изменилась между 1825 и 1957 гг. Более того, не наблюдается четкой тенденции в общей мобильности в целом, и нет ее связи с индустриализацией в частности. К тому же, данные по Берлину больше подтверждают гипотезу постепенного возрастания открытости **паттернов межпоколенной мобильности**, чем гипотезы об отсутствии изменений или разового скачка в период индустриализации. Данные свидетельствуют о том, что даже до Второй мировой войны — эпохи, к которой относятся большая часть исследований-опросов и объясняющих теорий — наблюдалась медленная, но в конце мощная тенденция к большей открытости общества. Относительно **брачной мобильности** такой тенденции выявлено не было. Если другое исследование подтвердит наличие различия в брачной и межпоколенной мобильности, его нужно будет объяснить. В любом случае, возможно, лучше всего изучать такой комплексный феномен, как мобильность с разных точек зрения, т.е. с одним или более показателями. Наши результаты не представлены как вновь постигнутая мудрость, представляющая универсальную ценность. Мы не заявляем, что Берлин — это весь мир, что рассмотренный исторический период подобен более ранним или что профессиональная мобильность — это единственный способ для анализа открытости общества. Например, возможно, что бурная история Берлина привела к большей открытости, чем в более спокойных регионах. Это не делает несостоятельными выводы по Берлину, и, более того, только большее количество исторических исследований может показать, так это или нет.

Вероятно, существовали различные формы открытости и закрытости, и они не обязательно были одинаково направленными. В конце концов, только сравнительный анализ больших периодов времени в различных регионах ведет к истинному историческому и сравнительному пониманию паттернов и детерминант мобильности и стратификации. Так что очень хорошо, что в нескольких частях света, включая Россию, исследователи начинают работать с актами записи гражданского состояния прошлых веков, что делает возможным изучение социальной мобильности.

Примечания

- ¹ Sorokin P. *Social and Cultural Mobility*. New York, 1959. P. 152 – 154. (Русский перевод; Сорокин П. Социальная мобильность. М.: Academia; LVS, 2005. 588 с. — прим. ред.)
- ² *ibid.*, p. 152.
- ³ *Ibid.*, p. 458.
- ⁴ *Ibid.*, p. 418.
- ⁵ Glass D.V. *Social mobility in Britain*. London, 1954; Lipset S.M., Zetterberg H.L. *A theory of social mobility* // Lipset S.M, Bendix R., eds. *Social mobility in industrial society*. Berkeley, 1959.
- ⁶ Lipset S.M., Zetterberg H.L. *Op. cit.* P. 13.
- ⁷ Fukumoto I.K., Grusky D.B. *Social mobility and class structure in early-industrial France* // Miles A., Vincent D., eds. *Building European society: occupational change and social mobility in Europe 1840 – 1940*. Manchester, 1993; Lipset S.M., Zetterberg H.L. *Op. cit.* P. 38, 112.
- ⁸ Kerr C. et al., *Industrialism and industrial man*. New York and Oxford, 1973. P. 41 – 56, 97, 106 – 107, 175; Inkeles A. *Industrial man: the relation of status to experience, perception and values* // *American Journal of Sociology*. 1960. 66. P. 29; Form W. *Comparative industrial sociology and the convergence hypothesis* // *Annual Review of Sociology*. 1979. 5. P. 1 – 25.
- ⁹ То же самое произошло и с историческим исследованием: Kaelble H. *Historical research on social mobility: Western Europe and the USA in the nineteenth and twentieth centuries*. London, 1981; Kaelble H. *Social mobility in the 19th and 20th centuries. Europe and America in comparative perspective*. Leamington Spa, 1985; Schüren R. *Soziale Mobilität: Muster, Veränderungen und Bedingungen im 19 und 20 Jahrhundert*. St. Katharinen, 1989; Ganzeboom H.B.G., Treiman D.J., Ultee W.C. *Comparative intergenerational stratification research: three generations and beyond* // *Annual Review of Sociology*. 1991. 17. P. 277 – 302; Fukumoto I.K., Grusky D.B. *Op. cit.* P. 40 – 67; Erikson R., Goldthorpe J.H. *The constant flux: a study of class mobility in industrial societies*. Oxford, 1992. P. 1 – 27.

- ¹⁰ Featherman D.L., Jones F.L., Hauser R.M. Assumptions of social mobility research in the U.S.: the case of occupational status. *Social Science Research* 4. 1975. P. 340. Хотя в более поздних исследованиях по циркуляционной мобильности все же подразумевается наличие некоторого временного изменения и различий между промышленными странами. См.: Hauser R.M., J. Koffel, H. Travis, P. Dickenson. Temporal change in occupational mobility: evidence for men in the United States. *American Sociological Review* 40. 1975. P. 279 – 297; Hauser R.M., Dickinson P.J., Travis H.P., Koffel J.N. Structural changes in occupational mobility among men in the United States. *American Sociological Review* 40. 1975. P. 585 – 598; Grusky D.B., Hauser R.M. Comparative social mobility revisited: models of convergence and divergence in 16 countries. *American Sociological Review* 49. 1984. P. 19 – 38; Hauser R.M., Grusky D.B. Cross-national variation in occupational distributions, relative mobility chances, and intergenerational shifts in occupational distributions. *American Sociological Review* 53. 1988. P. 723 – 741; Hout M. More universalism, less structural mobility: the American occupational structure in the 1980s. *American Journal of Sociology* 93. 1988. P. 1358 – 1400.
- ¹¹ Simkus A. Structural transformation and social mobility: Hungary 1938 – 1973. *American Sociological Review* 49. 1984. P. 291 – 307.
- ¹² Обзор подобных усовершенствований в линейно-логарифмическом моделировании см.: Goodman L.A. Simple models for the analysis of association in cross-classifications having ordered categories. *Journal of the American Statistical Association* 74. 1979. P. 537 – 552; Hout M. *Mobility Tables*. Beverly Hills, 1983; Hauser R.M. Some exploratory methods for modelling mobility tables and other cross-classified data / Schuessler K.F. ed., *Sociological Methodology* 1980. San Francisco, 1980. P. 413 – 458. Обзор индексов мобильности см.: Featherman D.L., Hauser R.M. *Opportunity and change*. New York, 1978.
- ¹³ Erikson, Goldthorpe. *Constant Flux*. P. 367.
- ¹⁴ Hope K. Trends in the openness of British society in the present century. *Research in Social Stratification and Mobility* 1. 1981. P. 161.
- ¹⁵ Ganzeboom H.B.G, Luijckx R., Treiman D.J. Intergenerational class mobility in comparative perspective. *Research in Social Stratification and Mobility* 8. 1989. P. 3 – 84.
- ¹⁶ Отличную точку зрения см. у Erikson, Goldthorpe. *Constant Flux*. P. 53.
- ¹⁷ Ganzeboom, Luijckx, Treiman. *Class Mobility in Comparative Perspective*. P. 45.
- ¹⁸ Daumard A. Les relations sociales l'époque de la Monarchie Constitutionnelle d'après les registres paroissiaux des mariages. *Population* 12. 1957. P. 445 – 466; Daumard A. Une source d'histoire sociale: l'enregistrement des mutations par décès: Le XIIe arrondissement de Paris en 1820 et 1847. *Revue d'Histoire Economique et Sociale*. 1957. P. 52 – 78; Daumard A. *Structures*

- et relations sociales: Paris au milieu de XVIIIe siècle. Cahier des Annales 18. Paris, 1961; Daumard A., Furet F. Methodes de l'histoire sociale: Les archives notariales et la méchanographie. Annales ESC 14. 1959. P. 676 — 693.
- ¹⁹ Dupâquier J., Kessler D. L'enquête des 3000 familles / Dupâquier J., Kessler D., eds. La société française au XIXe siècle, tradition, transition, transformations. Paris, 1992. P. 23 — 61, especially 25; Dupâquier J., Pelissier J.-P. Mutations d'une société: la mobilité professionnelle / Dupâquier, Kessler. La société française au XIXe siècle. P. 121 — 235; M. Gribaudi. Itinéraires personnelles et stratégies familiales: les ouvriers de Renault dans l'entre-deux guerres. Population 44. 1989. P. 1213 — 1232; Gribaudi M., Blum A. Dès catégories aux liens individuelles: l'analyse statistique de l'espace social. Annales ESC 45. 1990. P. 1365 — 1402; Pinol J.-L. Les mobilités de la grande ville: Lyon fin XIXe — début XXe siècle. Paris, 1991; Pinol J.-L. Occupational and social mobility in Lyon from the late nineteenth to the early twentieth century / Miles, Vincent. Building European society. P. 116 — 137.
- ²⁰ Thernstrom S. Poverty and progress: social mobility in a nineteenth century city. New York, 1964.
- ²¹ Thernstrom S. The other Bostonians: poverty and progress in the American metropolis. Cambridge, 1973.
- ²² Что подтверждается работами Blumin S. Mobility and change in antebellum Philadelphia / Thernstrom S., Sennet R., eds., Nineteenth-century cities: essays in the new urban history. New Haven, 1969. P. 165 — 208, и Hershberg T., Work, space, family, and group experience in the 19th century. Oxford, 1981 по Филадельфии; G. Bouchard. L'analyse de la mobilité socio-professionnelle au Saguenay à l'aide de la reconstitution automatique des familles // Evolution et éclairement du monde rural: structures, fonctionnement et évolution différentielle des sociétés rurales françaises, et Québécoises. Paris, 1986. P. 89 — 103, по Французской Канаде; Glasco L. Migration and adjustment in the nineteenth-century city: occupation, property, and household structure of native-born whites, Buffalo, New York, 1855 / Hareven T.K., Vinovskis M., eds. Population in Nineteenth Century America. Princeton, 1978. P. 123 — 175, по Буффало; Griffen C., Griffen S. Natives and newcomers: the ordering of opportunity in mid-nineteenth-century Poughkeepsie. Cambridge, 1978 по Poughkeepsie; Knights P.R. The plain people of Boston, 1830 — 1860. A study in city growth. New York, 1971 и Knights P.R. Yankee destinies. The lives of ordinary nineteenth-century Bostonians. Chapel Hill, 1991 по Бостону; M. Katz. The people of Hamilton, Canada West. Cambridge, 1975 по Гамильтону; Broadman A.E., Weber M.P. Economic growth and occupational mobility in nineteenth century urban America: a reappraisal. Journal of Social History XI. 1977. P. 52 — 74, по Warren. В Европе также проводились исследования мобильности. В обзорах Kaelble. Historical research on social mobility и Kaelble.

Social mobility in the 19th and 20th centuries, цитируют много исследований. Дополнительно см.: Miles and Vincent, *Building European society*.

- ²³ Kaelble. Social mobility in the 19th and 20th centuries.
- ²⁴ Conzen K.N. Quantification and the new urban history. *Journal of Interdisciplinary History* 13. 1983. P. 665.
- ²⁵ Дополнительно к упомянутым ниже исследованиям, см.: Grusky D.B., Fukumoto I.K. A sociological approach to historical social mobility. *Journal of Social History* 22. 1989. P. 221 – 232; Kousser J.M. Cox G.W., Galenson D.W. Log-linear analysis of contingency tables: an introduction for historians with an application to Thernstrom on the «Floating proletariat». *Historical Methods* 15. 1982. P. 152 – 169; Landale N.S., Guest A.M. Generation, ethnicity, and occupational opportunity in late 19th century America. *American Sociological Review* 55. 1990. P. 280 – 296; Leeuwen van M.H.D., Maas I. Log-linear analysis of changes in mobility patterns: some models with an application to the Amsterdam upper classes in the second half of the nineteenth century. *Historical Methods* 24. 1991. P. 66 – 79; Upton G.J.G., A note on «log-linear analysis of contingency tables». *Historical Methods* 18. 1985. P. 147 – 154. К тому же, существует небольшая группа исследований мобильности в рамках традиции достижения статуса, основанных на примере: Blau P.M., Duncan O.D. *The American occupational structure*. New York, 1967.
- ²⁶ Grusky D.B. American social mobility in the 19th and 20th centuries. University of Wisconsin-Madison: Working Paper 86 – 28, 1986, 43 – 45 and 54 ff.
- ²⁷ Guest A.M., Landale N.S., McCann J.C. Intergenerational occupational mobility in the late 19th century United States. *Social Forces* 68. 1989. P. 351 – 178.
- ²⁸ Fukumoto, Grusky. Social mobility and class structure.
- ²⁹ Penn R.D. *Skilled Workers in the Class Structure*. Cambridge, 1985. P. 158 – 182; Penn R.D., Dawkins D.C. Structural transformations in the British class structure: a log-linear analysis of marital endogamy in Rochdale 1856 – 1964. *Sociology* 17. 1983. P. 200 – 276.
- ³⁰ Mitch D. Inequalities which everyone may remove: occupational recruitment, endogamy, and the homogeneity of social origins in Victorian England // Miles, Vincent. *Building European society*. P. 142 – 143.
- ³¹ Miles A., Vincent D. A land of «boundless opportunities»? Mobility and stability in nineteenth century England / Dex S., ed. *Life and work history analysis: qualitative and quantitative developments*. London, 1991. P. 57.
- ³² Miles A. How «open» was nineteenth-century British society? Social mobility and equality of opportunity / Miles and Vincent, eds. *Building European society*. P. 28.

- ³³ Kleining G. Struktur und Prestige-Mobilität in der Bundesrepublik Deutschland *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie* 23. 1971. P. 1 – 33; Kleining G. Die Veränderungen der Mobilitätschancen in der Bundesrepublik Deutschland' *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie* 23. 1971. P. 789 – 807.
- ³⁴ Mayer K.U., Müller W. Trendanalyse in der Mobilitätsforschung: Eine Republik auf Gerhard Kleining. *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie* 23. 1971. P. 761 – 788; Mayer K.U., Müller W. Die Analyse von Mobilitätstrends: Anmerkungen zu einer Kontroverse über Forschungsdesign und Datenanalyse. *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie* 24. 1972. P. 132 – 139.
- ³⁵ Kaelble H. Soziale Mobilität und Chancengleichheit im 19. und 20. Jahrhundert. Göttingen, 1983. P. 65 – 73.
- ³⁶ Allerbeck K.R., Stork H.R. Soziale Mobilität in Deutschland 1833 – 1970. Eine Reanalyse. *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie* 32. 1980. P. 103.
- ³⁷ Rishoy T. Metropolitan social mobility 1850 – 1950: The case of Copenhagen. *Quality and Quantity* 5. 1971. P. 131 – 140.
- ³⁸ Goldthorpe J.H. On economic development and social mobility. *British Journal of Sociology* XXXVI. 1985. P. 564.
- ³⁹ Treiman D.J. A standard occupational prestige scale of use with historical data. *Journal of Interdisciplinary History* 7. 1976. P. 283 – 304; Treiman D.J. *Occupational prestige in comparative perspective*. New York, 1977.
- ⁴⁰ Sharlin A. From the study of social mobility to the study of society. *American Journal of Sociology* 85. 1979. P. 338 – 360; Hauser R.M. Occupational status in the nineteenth and twentieth centuries. *Historical Methods* 15. 1982. P. 111 – 126.
- ⁴¹ Guest et al. Mobility in the late 19th century United States. P. 369 – 370, 375.
- ⁴² Fukumoto, Grusky. Social mobility and class structure. P. 40 – 67.
- ⁴³ Grusky. American social mobility. P. 47, 72 – 76.
- ⁴⁴ Katz. The people of Hamilton. P. 9.
- ⁴⁵ Miles, Vincent. Land of «boundless opportunities»? P. 52.
- ⁴⁶ Grusky, Fukumoto. Sociological approach to historical social mobility. P. 221 – 232.
- ⁴⁷ Kocka J. Family and class formation: intergenerational mobility and marriage patterns in nineteenth-century Westphalian towns. *Journal of Social History* 17. 1984. P. 411 – 433; Kocka J. Problems of working-class formation in Germany: the early years 1800 – 1875 / Katznelson I., Zolberg A.R., eds. *Working-class formation: nineteenth-century patterns in Western Europe and the United States*. Princeton, 1986. P. 279 – 351.
- ⁴⁸ Aminzade R. and Hodson R. Social mobility in a mid-nineteenth century French city. *American Sociological Review* 47. 1982. P. 441 – 457.

- ⁴⁹ Fukumoto, Grusky. Social mobility and class structure. P. 40 – 67. But compare Grusky. American Social Mobility. P. 72 – 74, on the distance between craftsmen and laborers in the USA.
- ⁵⁰ Hobsbawm E.J. The labour aristocracy in nineteenth-century Britain. In Hobsbawm E.J. ed., *Labouring men*. London, 1964, 53, see also 273 – 274; for assessments of the debate see Penn and Dawkins. Structural transformations in the British class structure. P. 200 – 276, и Miles, Vincent. Land of «boundless opportunities»? P. 43 – 72.
- ⁵¹ Kaelble. Social mobility in the 19th and 20th centuries, chapter three.
- ⁵² Leeuwen M.H.D. Log-linear analysis of changes in mobility patterns. P. 66 – 79.
- ⁵³ Zimm A. Die Entwicklung des industriellen Standorts Berlin. Berlin, 1959; Schmieder E. Wirtschaftsgeschichte Berlins im 19/20. Jahrhundert / Gandert O.F. et al., eds. *Heimatchronik Berlin*. Кцлн, 1962. P. 663 – 762; Thalheim K.C. Berlins wirtschaftliche Entwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg / Gandert et al., *Heimatchronik Berlin*. P. 763 – 866, и Schüren. Soziale Mobilität: Muster, Veränderungen und Bedingungen.
- ⁵⁴ Schüren. Soziale Mobilität: Muster, Veränderungen und Bedingungen. P. 42.
- ⁵⁵ Посчитано по карте в: Zimm A. Entwicklung des industriellen Standorts Berlin. P. 28.
- ⁵⁶ Подсчеты основаны на: Zimm A. Entwicklung des industriellen Standorts Berlin.
- ⁵⁷ Там же. P. 125.
- ⁵⁸ Thalheim. Berlins wirtschaftliche Entwicklung. P. 802.
- ⁵⁹ Там же. P. 782.
- ⁶⁰ Schüren. Soziale Mobilität: Muster, Veränderungen und Bedingungen, 243; Schüren R. Intergenerational occupational and marital mobility in German cities in the nineteenth and early twentieth century // Miles, Vincent. *Building European society*. P. 68 – 91.
- ⁶¹ Kaelble H., Federspiel R. Soziale Mobilität in Berlin 1825 – 1957 — Tabellen zur Mobilität, zu Heiratskreisen und zur Sozialstruktur. St. Katharinen, 1990.
- ⁶² Существуют другие источники данных, такие как автобиографии. Roy W.G. Institutional governance and social cohesion: the internal organization of the American capitalist class, 1886 – 1905. *Research in Social Stratification and Mobility* 3. 1984. P. 147 – 171; Miles. How «open» was nineteenth-century British society? P. 18 – 39; Vincent D. Mobility, bureaucracy and careers in early-twentieth-century Britain / Miles, Vincent. *Building European Society*. P. 217 – 239; документы компаний с информацией о карьерах. Gribaudo. *Itinéraires personnelles et stratégies familiales*. P. 1213 – 1232; Savage M. Career mobility and class formation: British banking workers and the lower middle classes. In: Miles and Vincent, *Building European Society*. P. 206 – 216; ведомости сдачи экзамена по катехизису. Kronborg B., Nilson T. Social mobility, migration and family

- building in urban environments. In: Akerman S. et al., eds. *Chance and change: social and economic studies in historical demography in the Baltic area*. Odense, 1978. P. 227 – 237; адресные книги, списки избирателей и налогоплательщиков. Vries B. de. *Electoraat en elite. Sociale structuur en sociale mobiliteit in Amsterdam 1850 – 1895*. Amsterdam, 1986; Leeuwen, Maas. *Log-linear analysis of changes in mobility patterns*. 66 – 79; Pinol. *Occupational and social mobility in Lyon*. P. 116 – 137; генеалогические древа. Weiss V. *Sozialstruktur und soziale Mobilität der Landbevölkerung: Das Beispiel Sachsen 1550 – 1880*. *Zeitschrift für Agrargeschichte und Agrarsoziologie* 39. 1991, P. 24 – 43; документы гильдий и регистрационные данные обучающихся. Elliott V.B. *Mobility and marriage in pre-industrial England: a demographic and social structural analysis of geographic and social mobility and aspects of marriage, 1570 – 1690*. Неопубликованная диссертация. University of Cambridge, 1978; Burrage M.C. *At sixes and sevens: occupational status in the city of London from the fourteenth to the seventeenth century*. *American Sociological Review* 46. 1981, P. 375 – 393; Rappaport S. *Worlds within worlds: structures of life in sixteenth century London*. Cambridge, 1989. P. 285 – 376; Bearman P.S., Deane G. *The structure of opportunity: middle-class mobility in England, 1548 – 1689*. *American Journal of Sociology* 98. 1992. P. 30 – 66; призывные документы. Papy M. *Professions et mobilité Oloron sous la monarchie censitaire d'après les listes du recrutement militaire*. *Revue d'Histoire Economique et Sociale* 2. 1971. P. 225 – 264; Rishoy. *Metropolitan social mobility*. P. 131 – 140; нотариальные записи. Daumard. *Une source d'histoire sociale*. P. 52 – 78; Daumard, Furet. *Methodes de l'histoire sociale*. P. 676 – 693; Daumard. *Structures et relations sociales; протоколы школьного делопроизводства*. Sanderson M. *Literacy and Social Mobility in the Industrial Revolution*. *Past and Present* 56. 1972. P. 75 – 104. Однако они применяются реже.
- ⁶³ Hardy M.A. *Estimating selection effects in occupational mobility in a 19th-century city*. *American Sociological Review* 54. 1989. P. 834 – 843.
- ⁶⁴ Leeuwen, Marco H.D. van, Ineke Maas, Andrew Miles. *HISCO: Historical International Standard Classification of Occupations*. Leuven, 2002.
- ⁶⁵ Kaelble, Federspiel. *Soziale Mobilität in Berlin 1825 – 1957*, viii; compare Schüren, *Soziale Mobilität: Muster, Veränderungen und Bedingungen*, 44 – 45 and 90.
- ⁶⁶ Kaelble and Federspiel. *Soziale Mobilität in Berlin 1825 – 1957*, vi.
- ⁶⁷ Schüren. *Soziale Mobilität: Muster, Veränderungen und Bedingungen*, 38 and 95.
- ⁶⁸ Группировка профессий основана на одномерной классификации, состоящей из 15 групп, разработанной немецкими исследователями. Kaelble and Federspiel, *Soziale Mobilität in Berlin 1825 – 1957*. P. 46 – 59, 90 – 104. Печатные ошибки исправлялись. Эти 15 групп сворачивались в соответствии с процедурой Годмэна. Goodman L.A. *Criteria for deter-*

mining 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. 1981. P. 612 – 650. Конкретные детали доступны у авторов.

- ⁶⁹ Ремесленники, называющее себя «мастерами», помещены в категорию «ремесленники». Ремесленники, которые не считали себя мастерами или чей статус был неизвестен, помещались в категорию «мелкие ремесленники и лавочники». Kaelble, Federspiel. *Soziale Mobilität in Berlin 1825 – 1957*.
- ⁷⁰ Erikson, Goldthorpe. Constant flux; Y. Xie. The log-multiplicative layer effect model for comparing mobility tables. *American Sociological Review* 57. 1992. P. 380 – 395.
- ⁷¹ Erikson, Goldthorpe. Constant flux. P. 91 – 92.
- ⁷² См., например: Aminzade, Hodson. Social mobility in a mid-nineteenth century French city. 452, а также Fukumoto, Grusky. Social mobility and class structure. P. 40 – 67.
- ⁷³ Erikson, Goldthorpe. Constant flux. P. 90.
- ⁷⁴ Sorokin P. Social and cultural mobility; Tilly C. *The Vendee*. Cambridge Mass, 1964. P. 93 – 99; Griffen, Griffen. Natives and newcomers. P. 54; Levine J.H. Exceptions are the rule. An inquiry into the methods in the social sciences. Boulder, 1993. P. 249 – 282; Sharlin. From the study of social mobility to the study of society. P. 338 – 360; Horan P.M. Occupational mobility and historical social structure. *Social Science History* 9. 1985. P. 25 – 47.
- ⁷⁵ Goodman. Simple models; примеры см. в историческом исследовании Grusky, Fukumoto, *Sociological approach to historical social mobility*; Guest, Landale, McCann. *Mobility in the late 19th century United States*; Leeuwen, Maas. Log-linear analysis of changes in mobility patterns.
- ⁷⁶ Ср.: Fukumoto, Grusky. Social mobility and class structure; Ganzeboom, Luijkx, Treiman. Class mobility in comparative perspective; Hauser. *Occupational status*.