

# Het Antwerpse en Brusselse rekruteringsgebied voor buitenlandse dienstmeiden (1850-1910)

Thomas Verbruggen

TSEG 15 (2-3): 33-68

DOI: 10.18352/TSEG.1021

## Abstract

Historians have observed that the recruitment areas of several nineteenth-century European service cities expanded beyond the cities' hinterland. This development is inextricably connected to the democratization of long-distance migration and the mobility transition in this period. As several European cities were located close to each other, the question arises how these cities influenced each other's recruitment areas. This article focuses on the recruitment areas for foreign female domestic servants of Antwerp and Brussels between 1850 and 1910. The local foreigners' files of both cities not only provide information on the birth place of each foreigner who entered the city but also on the place of departure, which allows for a better reconstruction of urban recruitment areas than previously used source material. The hypothesis is that the recruitment areas of both cities gradually came to overlap as a consequence of the short distance and many transport links between the two cities, the high degree of mobility of servants, and the similarities in the domestic service labour market of both cities.

## Inleiding

In de tweede helft van de negentiende eeuw veranderde de aard en omvang van het rekruteringsgebied van verschillende Europese steden.<sup>1</sup> Er

<sup>1</sup> In dit artikel wordt het rekruteringsgebied gezien als de verzameling van regio's van waaruit mensen naar een stad migreren. C. Lesger, 'Informatiestromen en de herkomstgebieden van migranten in de Nederlanden in de vroegmoderne tijd', *TSEG* 3:1 (2006) 3-23; Idem, 'Variaties in de herkomstpatronen van nieuwe burgers in Nederlandse steden omstreeks het midden van de zeventiende eeuw', *TSEG* 3:4 (2006) 118-339; Idem, 'Migrantenstromen en economische ontwikkeling in vroegmoderne steden. Nieuwe burgers in Antwerpen en Amsterdam, 1541-1655', *Stadsgeschiedenis* 1:2 (2006) 97-121; A. Winter, 'De

vond een democratisering en algemene toename plaats van lange-afstandsmigratie naar de stad.<sup>2</sup> In tegenstelling tot de periode vóór 1850, kwamen laaggeschoolde migranten niet langer voornamelijk uit het directe hinterland maar ook steeds meer uit verderaf gelegen gebieden. Bepaalde steden hadden reeds in de vroegmoderne periode zeelui of arbeiders van buiten hun directe achterland aangetrokken maar innovaties in de communicatie- en transportinfrastructuur in de negentiende eeuw maakten lange-afstandsmigratie goedkoper en eenvoudiger waardoor het een algemene tendens werd.<sup>3</sup> Meerdere historici hebben reeds uitgebreid aandacht geschonken aan deze transitiefase maar er is nog maar weinig onderzoek verricht naar de relatie tussen de rekruteringsgebieden van verschillende steden. Nochtans zijn er verschillende regio's in Europa waar verschillende steden op beperkte afstand van elkaar liggen. Er is weinig bekend over de wijze waarop deze steden elkaars rekruteringsgebied beïnvloedden. Ontwikkelden deze geürbaniseerde regio's een eengemaakt rekruteringsgebied of behield elke stad haar eigen hinterland? Een andere wijze om deze vraag te stellen is hoe specifiek de aantrekkingskracht van steden was.

In dit artikel wordt een vergelijking gemaakt tussen de ontwikkeling van de rekruteringsgebieden voor buitenlandse dienstmeiden van Antwerpen en Brussel tussen 1850 en 1910. De lokale vreemdelingendossiers geven zowel de geboorteplaats als de vorige verblijfplaats in binnen- en buitenland van elke buitenlander die enige tijd in deze steden verbleef. Dit laat een betere reconstructie toe van migratietrajecten dan de volkstellingen of akten van de burgerlijke stand die enkel de geboorteplaats of -regio vermelden en die in de meeste andere migratiestudies gebruikt worden.

De korte geografische afstand alsook de vele transportverbindingen tussen Antwerpen en Brussel doen vermoeden dat de rekruteringsge-

microcontext van stedelijke groei. Posities en trajecten van immigranten op de Antwerpse arbeidsmarkt in de tweede helft van de achttiende eeuw', *Stadsgeschiedenis* 1:2 (2006) 122-147.

2 J. Lucassen en L. Lucassen, 'The mobility transition revisited, 1500-1900. What the case of Europe can offer to global history', *Journal of Global History* 4:3 (2009) 347-377; H. Greefs en A. Winter, 'Alone and far from home. Gender and migration trajectories of single foreign newcomers to Antwerp 1850-1880', *Journal of Urban History* 42:1 (2016) 61-80.

3 Over de vroegmoderne periode zie: J. Lucassen, *Migrant labour in Europe. The drift to the North Sea* (Londen 1987); L.P. Moch, *Moving Europeans. Migration in Western Europe since 1650* (Bloomington 1992); N. Canny (ed.), *Europeans on the move. Studies on European migration, 1500-1800* (Oxford 1994); J. van Lottum, *Across the North Sea. The impact of the Dutch Republic on international labour migration, c. 1550-1850* (Amsterdam 2007).

bieden elkaar in de loop van deze periode stelselmatig overlaptten en dat dienstmeiden regelmatig verhuisden van de ene naar de andere stad, temeer daar een hoge mate van mobiliteit karakteristiek was voor het dienstbodenberoep en het profiel en de eisen van de werkgevers (voornamelijk katholiek en Franstalig) in beide steden gelijkaardig waren.<sup>4</sup> Door een hoofdstad met een havenstad te vergelijken kan ook onderzocht worden in welke mate de economische functie van een stad een invloed had op de ontwikkeling van het rekruteringsgebied. Daarnaast kan een vergelijkende analyse van stedelijke rekruteringsgebieden van dienstmeiden ook nieuwe inzichten bieden wat betreft de impact van de transportrevolutie op de trajecten en profielen van vrouwelijke migranten.

Door enkel te focussen op buitenlandse dienstmeiden wordt slechts een minderheid van de totale dienstbodepopulatie besproken. Het was echter deze minderheid die volgens Greefs, Winter en De Schaepdrijver een pioniersrol had in de democratisering van lange-afstandsmigratie naar beide steden.<sup>5</sup> De periodisering van dit onderzoek laat toe deze democratiseringsfase te analyseren. Om de onderzoeksopzet van dit artikel beter te kaderen, wordt hieronder de algemene historiografie omtrent rekruteringsgebieden besproken alsook de specifieke positie van dienstmeiden hierin.

## Rekruteringsgebieden van steden

### *Het rekruteringsgebied verklaard*

Het rekruteringsgebied van een stad is intrinsiek verbonden met de *action space* van een individu ofwel de 'subjectieve voorstelling – een *mental map* – van het gebied waarbinnen de verandering van woonplaats kan plaatsvinden'.<sup>6</sup> De positie van een stad binnen deze *action space* wordt bepaald door de gelegenheidsstructuur en economische functie van de stad; de situatie van de potentiële migrant in de huidige woonplaats; zijn of haar kennis en vaardigheden en de informatiestromen die

4 M. De Metsenaere, *Taalmuur: sociale muur? De negentiende-eeuwse taalverhoudingen te Brussel als resultaat van geodemografische en sociale processen* (Brussel 1988); L. Boeva, *Pour les Flamands la même chose. Hoe de taalgrens ook een sociale grens was* (Gent 1994).

5 Greefs en Winter, 'Alone', 61-81; S. De Schaepdrijver, *Elites for the capital? Foreign migration to mid-nineteenth-century Brussels* (Amsterdam 1990) 37-38.

6 Lesger, 'Variaties', 122. De term *action space* werd geïntroduceerd door: J. Wolpert, 'Behavioral aspects of the decision to migrate', *Papers and Proceedings of the Regional Science Association* 15 (1965) 159-169.

hem of haar vanuit de stad bereiken.<sup>7</sup> Volgens Winter staan die verschillende factoren in een hiërarchische relatie ten opzichte van elkaar.<sup>8</sup> Zo zijn informatiestromen belangrijk maar functioneren deze steeds 'binnen de beperkingen van de lokale gelegenheidsstructuur, van de kenmerken van de herkomstgebieden, en van de ruimtelijke inbedding van de stad in kwestie'.<sup>9</sup> Moch onderzocht de impact van de economische functie van een stad op haar rekruteringsgebied.<sup>10</sup> Ze deelt negentiende-eeuwse steden op in drie verschillende categorieën: textielsteden, zware industriesteden en commerciële en dienstencentra. Antwerpen en Brussel behoren beide tot de laatste categorie. Negentiende-eeuwse commerciële en dienstencentra trokken volgens Moch in het algemeen meer vrouwelijke migranten aan dan textiel- en vooral zware industriesteden. Vooral de huishoudelijke en horecasector boden er veel mogelijkheden. Sommige havensteden vormden een uitzondering op deze regel aangezien er vooral een grote vraag was naar mannelijke havenarbeiders en zeelui maar uit onderzoek van Greefs en Winter blijkt dat vanaf de jaren 1870 vrouwen ongeveer de helft van de buitenlanders uitmaakten die in Antwerpen aankwamen.<sup>11</sup> De meerderheid van deze vrouwen werkte als dienstmeid.

Moch en andere auteurs hebben minder aandacht voor de verschillen tussen haven- en hoofdsteden. Transithavens zoals Antwerpen werden gekarakteriseerd door een grote groep transmigranten.<sup>12</sup> Een groot deel van de bevolking was maar enkele weken, maanden of jaren in de stad aanwezig. Dit gold in verschillende gradaties voor vele zeelui, handelaars en dienstboden. Door de commerciële connecties ontwikkelden havensteden vaak reeds in een vroeg stadium een uitgestrekt rekruteringsgebied waarbij ook ongeschoolde migranten vanuit verderaf gelegen gebieden naar de stad migreerden.<sup>13</sup> De meeste negentiende-eeuwse hoofdsteden waren minder gericht op handelscontacten maar waren eerder administratieve, financiële en residentiële centra. Lange-afstandsmi-

7 Lesger, 'Variaties', 122.

8 Winter, 'De microcontext', 126.

9 Ibidem, 126.

10 Moch, *Moving Europeans*, 131-143; L.P. Moch en L.A. Tilly, 'Joining the urban world. Occupation, family, and migration in three French cities', *Comparative Studies in Society and History* 27:1 (1985) 33-56.

11 R. Lee, 'The socio-economic and demographic characteristics of port cities. A typology for comparative analysis?', *Urban History* 25:2 (1998) 155-156; Greefs en Winter, 'Alone', 61-81.

12 Lee, 'The socio-economic and demographic characteristics', 156-159; T. Feys, *The battle for the migrants. The introduction of steamshipping on the North Atlantic and its impact on the European exodus* (St John's 2013).

13 Lee, 'The socio-economic and demographic characteristics', 156-159.

gratie naar een hoofdstad was vaak een elitaire aangelegenheid hoewel er ook steeds meer dienstboden en horecapersoneel uit het buitenland kwamen.<sup>14</sup> Wat opvalt, is dat er binnen de historiografie nog maar weinig aandacht is geweest voor de specificiteit van hoofdsteden. Het is dan ook onduidelijk in hoeverre de rekruteringsgebieden van haven- en hoofdsteden van elkaar verschilden.

Naast de economische functie van een stad, spelen ook informatiestromen een belangrijke rol in de ontwikkeling van stedelijke rekruteringsgebieden. De kwantiteit en kwaliteit van deze informatiestromen worden volgens Lesger deels bepaald door de economische functie van een stad maar ook door afstand, bevolkingsomvang en de relatieve ligging.<sup>15</sup> Een grote afstand tussen twee plaatsen heeft meestal een negatieve impact op de kwantiteit en kwaliteit van de onderlinge informatie-uitwisseling. Daarnaast is de kans ook groter dat er andere bestemmingen dichterbij gelegen zijn waarover wel voldoende informatie beschikbaar is en waar ook voldoende toekomstperspectieven zijn. Deze nabijgelegen plaatsen zullen dan functioneren als tussenliggende opportuniteiten ten opzichte van de verderaf gelegen bestemming.<sup>16</sup> Daarbij spelen uiteraard ook de reiskosten en de mogelijkheid om regelmatig terug te keren naar de herkomstregio een cruciale rol.

Geografische afstand is echter niet de enige factor die de positie van een mogelijke bestemming binnen de *action space* van een migrant bepaalt. Zo vindt interstedelijke migratie vaker over grote afstanden plaats dan migratie tussen plattelandsdorpen en de stad. Dit is een gevolg van de intensieve sociale, economische, culturele en politieke contacten tussen steden. Op deze wijze wordt de mentale afstand tussen twee steden als het ware kleiner dan de geografische afstand. Hierdoor functioneren steden ook vaak als *gateways* binnen elkaars rekruteringsgebied, zoals wanneer een migrant via een patroon van stapsgewijze migratie vanuit het platteland eerst naar de dichtstbijzijnde stad trekt om vervolgens naar een groter stedelijk centrum te trekken in binnen- of buitenland.<sup>17</sup>

Steden konden dus ten opzichte van elkaars rekruteringsgebied als tussenliggende opportuniteiten of als *gateways* functioneren. Het model

14 De Schaepe drijver, *Elites for the capital?*; A. Coppens, *Tussen beleid en administratieve praktijk. De implementatie van het Belgische migratiebeleid in negentiende-eeuws Brussel* (Brussel 2017) 55-90.

15 Lesger, 'Variaties', 118-139.

16 Ibidem, 122; R.E. Norris, 'Migration as spatial interaction', *Journal of Geography* 71:5 (1972) 294-301.

17 Zie onder meer: C.W.J. Withers en A.J. Watson, 'Stepwise migration and Highland migration to Glasgow, 1852-1898', *Journal of Historical Geography* 17:1 (1991) 31-55.

omtrent tussenliggende opportuniteiten werd in de jaren 1940 geïntroduceerd door Stouffer.<sup>18</sup> In de daaropvolgende jaren werd het door andere geografen verder verfijnd en evolueerde het naar het *radiation model*.<sup>19</sup> Daarbij is de relatieve afstand tussen plaatsen belangrijker voor de intensiteit van onderlinge relaties dan de absolute afstand die in het graviteitsmodel centraal staat.<sup>20</sup> Naast relatieve of absolute afstand, vestigen het graviteits- en het *radiation* model ook de aandacht op het belang van respectievelijk de bevolkingsomvang en de relatieve ligging van een stad. Over het algemeen blijkt dat een grootstad als Amsterdam een groter rekruteringsgebied heeft dan bijvoorbeeld Franeker in Friesland.<sup>21</sup> De mogelijkheden om informatie te verspreiden en de snelheid waarmee dit kan gebeuren spelen daarbij ook een belangrijke rol. Dit wordt mede bepaald door de relatieve ligging van een stad. Zo zorgen de Schelde en de spoor- en steenwegen voor een snelle verspreiding van informatie vanuit Antwerpen naar plaatsen die eveneens aan deze verbindingen gelegen zijn. Meestal wordt in de historiografie gefocust op de aanwezigheid van bepaalde concentraties in het rekruteringsgebied langs belangrijke transportwegen. De afwezigheid van zulke clusters langs bepaalde rivieren of spoorwegen wordt echter nauwelijks besproken. In migratiestudies worden de transportmogelijkheden dan ook vaak verondersteld maar slechts zelden echt onderzocht.<sup>22</sup> Hierdoor ontstaat de indruk dat de aanleg van spoorwegen of andere verbindingen alleen maar kan zorgen voor stijgende migratiecijfers en een uitbreiding van rekruteringsgebieden. Uit onderstaande resultaten blijkt echter dat deze indruk niet noodzakelijkerwijs overeenkomt met de realiteit.

### *Het rekruteringsgebied onderverdeeld*

Uit eerder onderzoek blijkt dat verschillende migratiecircuits anders reageren op economische conjuncturen. Zo stelde onder meer Poussou vast dat het directe hinterland van een stad functioneerde als een demografisch reservoir.<sup>23</sup> Zowel in tijden van crisis als groei trokken mensen uit

18 S.A. Stouffer, 'Intervening opportunities. A theory relating mobility and distance', *American Sociological Review* 5:6 (1940) 845-867.

19 S. Simini et al., 'A universal model for mobility and migration patterns', *Nature* 484 (2012) 96-100.

20 G.K. Zipf, 'The P1P2/D hypothesis. On the intercity movement of persons', *American Sociological Review* 11:6 (1946) 677-686.

21 Lesger, 'Variaties', 126.

22 Pooley benadrukt dit eveneens in: C. Pooley, *Mobility, migration and transport. Historical perspectives* (Basingstoke 2017).

23 Poussou, 'Faut-il parler', 118-139 en Idem, 'Mobilité et migrations', in: J. Dupâquier (ed.), *Histoire de la population française: de la Renaissance à 1789* (Paris 1988) 99-143; E. Thoen, 'Immigration to Bruges

dit gebied (tijdelijk) naar de stad in kwestie, terwijl migratie van buiten dit demografisch reservoir sterker afhankelijk was van de economische conjunctuur. Zo onderscheidt Winter in haar studie naar Antwerpen vier verschillende migratiecircuits op basis van afstand en bevolkingsomvang van de geboorteplaats, die elk op verschillende wijze reageerden op de veranderingen die de stedelijke economie doormaakte in deze periode.<sup>24</sup>

In het begin van de negentiende eeuw verschilden de karakteristieken van deze migratiecircuits nog zeer sterk: migranten uit het directe rurale hinterland telden relatief veel vrouwen – in het bijzonder dienstmeiden – in hun rangen.<sup>25</sup> Sterke sociale contacten tussen stad en hinterland vergemakkelijkten vestiging en toegang tot informatie over jobmogelijkheden, maar beperkten tegelijk ook de *action space* van deze migranten door hun blik uitsluitend op de dichtstbijzijnde stad te richten.<sup>26</sup> Dit was minder het geval bij rurale migranten uit verderaf gelegen gebieden. Hoewel de eigenschappen van migranten vanuit Noord-Brabant in de Scheldestad gelijkaardig waren aan die van de provincie Antwerpen, was hun blik namelijk minder exclusief op Antwerpen gericht.<sup>27</sup> Interstedelijke en lange-afstandsmigratie hadden veeleer een gespecialiseerd en mannelijk karakter en omvatten onder meer klerken, ambachtslui en handelaars.<sup>28</sup> De Schaepdrijver stelde gelijkaardige patronen vast binnen het Brusselse rekruteringsgebied.<sup>29</sup> Laaggeschoolde arbeiders en dienstmeiden kwamen eerder van het Brabantse platteland, terwijl uit het buitenland voornamelijk welvarende of geschoolde migranten kwamen. Vanaf de jaren 1870 werd de connectie tussen migratie-afstand

during the late Middle Ages', in: S. Cavaciocchi (ed.), *Le migrazioni in Europa secc. XIII-XVIII, serie II: atti delle 'Settimane di Studi' e altri convegni* (Prato 1994) 335-353; T. McIntosh, *Urban decline in early modern Germany. Schwäbisch Hall and its region, 1650-1750* (Chapel Hill en Londen 1997) 170-179; J. Verbeemen, 'Immigratie te Antwerpen', *Mededelingen van de Geschied- en Oudheidkundige Kring voor Leuven en Omgeving. Lustrumuitgave De Brabantse stad* (1965) 90; Lesger, 'Migrantenstromen', 97-121.

24 Winter, *Migrants*, 147-148.

25 Zie voor Belgische steden: V. Piette, 'Women going to the cities: Migration and stereotypes. The example of servants in Brussels in the nineteenth century', in: B. Blondé, E. Vanhoute en M. Galand (eds.), *Labour and labour markets. Between town and countryside (Middle Ages-19<sup>th</sup> century)* (Turnhout 2001) 285; S. De Langhe, 'Rural single female migrants in early nineteenth-century Bruges. An exception to the rules?', *Journal of Urban History* 42:1 (2016) 39-60; Greefs en Winter, 'Alone', 61-80; L. Van Goethem, 'Dienen in de stad Antwerpen. De dienstfase en de partnerkeuze van polderdochters in de tweede helft van de negentiende eeuw', *HistoriAnt* 4 (2016) 9-39.

26 M. Oris, 'La transition de la mobilité au 19<sup>e</sup> siècle. L'expérience de Huy-sur-Meuse (Belgique), entre 1847 et 1900', *Annales de Démographie Historique* 84:10 (1993) 191-225.

27 Winter, *Migrants*, 173-182.

28 Ibidem, 157-173.

29 De Schaepdrijver, *Elites*, 72-81.

en sociale status minder sterk en kwamen er zowel in Antwerpen als Brussels steeds meer laaggeschoolde migranten uit het buitenland aan.<sup>30</sup>

De pioniersrol die dienstmeiden in deze transitiefase speelden, maakt hen tot een boeiende casus. Een pioniersrol werd dienstmeiden reeds eerder toebedeeld binnen de historische demografie en meer bepaald in debatten omtrent de fertiliteitstransitie.<sup>31</sup> Daarnaast benadrukt McBride dat vele mensen in de negentiende eeuw via het dienstboderschap de overgang maakten naar een moderne stedelijke samenleving.<sup>32</sup> Doordat in verschillende rurale regio's de werkgelegenheid voor vrouwen sterk afnam en de stedelijke vraag naar dienstboden steeg, werkten vele jonge alleenstaande vrouwen namelijk als dienstmeid voor de stedelijke midden- of bovenklasse.<sup>33</sup> Meestal werkten ze als meid-voor-allewerk of hadden ze slechts één of twee collega's. In de loop van de negentiende eeuw steeg in onder meer Parijs, Londen, Antwerpen, Liverpool en enkele Amerikaanse steden het aantal dienstmeiden dat niet uit het directe hinterland van de stad kwam.<sup>34</sup> Naast de werkgelegenheid droegen volgens Devos, Schmidt en De Groot ook andere factoren bij tot de stedelijke aantrekkingskracht, zoals bepaalde instellingen, uitgebreide mogelijkheden betreffende armenzorg en een grotere mate van tolerantie ten opzichte van gedrag dat afweek van de norm.<sup>35</sup>

30 Greefs en Winter, 'Alone', 61-80; E. Debackere, *Tussen stad en staat. Het lokale beleid ten aanzien van buitenlanders in Antwerpen 1830-1880* (Antwerpen 2016) 62-81; Coppens, *Tussen beleid en administratieve praktijk*, 55-90.

31 C. Matthys, *Sex and the city. Servants and the diffusion of fertility control in Flanders, 1830-1930* (Gent 2011); A. Janssens, *Labouring lives. Women, work and the demographic transition in the Netherlands, 1880-1960* (Bern 2014).

32 T. McBride, *The domestic revolution. The modernisation of household service in England and France 1820-1920* (Londen 1976).

33 Over de dalende werkgelegenheid voor vrouwen op het platteland zie: K. Snell, *Annales of the labouring poor. Social change and agrarian England, 1660-1900* (Cambridge 1987) 15-66; J. Burnette, 'Labourers at oakes. Changes in the demand for female day-labourers at a farm near Sheffield during the Agricultural Revolution,' *Journal of Economic History* 59:1 (1999) 41-67; B. Hill, *Women alone. Spinsters in England, 1660-1850* (New Haven 2001) 17.

34 McBride, *The domestic revolution*; R. Lee, 'Domestic service and female domestic servants. A port-city comparison of Bremen and Liverpool 1850-1914,' *History of the Family* 10:4 (2005) 435-460; Greefs en Winter, 'Alone', 61-80; S. Wehner-Franco, *Deutsche Dienstmädchen in Amerika, 1850-1914* (New York 1994); Christiane Harzig (ed.), *Peasant maids, city women. From the European countryside to urban America* (Ithaca 1997); M. Lynch-Brennan, *The Irish Bridget. Irish immigrant women in domestic service in America, 1840-1930* (New York 2009).

35 I. Devos, A. Schmidt en J. De Groot, 'Introduction. Unmarried and unknown. Urban men and women in the Low Countries since the early modern period,' *Journal of Urban History* 42:1 (2016) 9-14.



*De lokale vreemdelingendossiers*

Vanaf 1840 moesten de lokale autoriteiten in België voor alle buitenlanders die langer dan twee weken op hun grondgebied verbleven een individueel dossier aanmaken.<sup>36</sup> Dit vreemdelingendossier bevat steeds een bulletin of vragenlijst die informeert naar: de naam; geboorteplaats en -datum; laatste verblijfplaats in het buitenland en in België; de adresgegevens; het beroep; burgerlijke stand; informatie over partners, ouders en kinderen; documenten die de identiteit van de persoon in kwestie konden bewijzen. Er is meestal geen informatie over het beroep van de ouders in het bulletin terug te vinden.

Dit bulletin werd opgesteld door de wijkcommissaris die de buitenlander vragen stelde en zich meestal ook kon baseren op een uittreksel van een geboorteakte of een getuigschrift van woonstverandering. Er dienden in theorie telkens twee exemplaren van het bulletin opgemaakt te worden. Eén exemplaar werd bijgehouden in het lokale vreemdelingendossier door de lokale politie. Dit dossier werd later eventueel aangevuld met andere documenten die betrekking hadden op de buitenlander. Het andere exemplaar werd opgestuurd naar de *Sûreté Publique* – een overheidsinstantie die instaat voor de opvolging van buitenlanders in België – die eveneens voor elke buitenlander een apart dossier aanmaakte. Volgens Greefs en Winter werd deze registratie door zowel de lokale autoriteiten als de migranten zelf als een louter administratieve procedure beschouwd die paste binnen de algemene bevolkingsregistratie.<sup>37</sup> De lokale politie was door personeelstekort overigens niet in staat om consequent ongeregistreerde buitenlanders op te sporen.<sup>38</sup> Een onbekend aantal buitenlanders werd dan ook niet of pas een hele tijd na hun aankomst in de stad geregistreerd. Met dit alles dient rekening gehouden te worden bij de interpretatie van de onderstaande onderzoeksresultaten. De kans dat buitenlandse dienstmeiden zich lieten registreren is echter groter dan bij vele andere beroepsgroepen aangezien werkgevers beboet werden indien hun dienstpersoneel niet geregistreerd was.<sup>39</sup>

36 A. Coppens en E. Debackere, 'De toepassing van het Belgische immigratiebeleid in de negentiende eeuw. Omzendbrieven als schakels tussen het centrale en lokale beleidsniveau (1830-1914)', *Belgisch Tijdschrift voor Nieuwste Geschiedenis* 45:2-3 (2015) 12-45.

37 Greefs en Winter, 'Alone', 65.

38 M. De Koster, 'Politieoptredens en het dagelijks ordenen van de stad Antwerpen, eind negentiende-begin twintigste eeuw', in: M. De Koster et al. (eds.), *Werken aan de stad. Stedelijke actoren en structuren in de Zuidelijke Nederlanden, 1500-1900* (Brussel 2011) 251-268.

39 Debackere, *Tussen stad*, 113.

Voor dit artikel werd gebruik gemaakt van een databank die alle informatie bevat uit de bulletins van buitenlanders die in 1850, 1880 of 1910 voor het eerst in Antwerpen of Brussel aankwamen en zich in hetzelfde jaar lieten registreren. Hiervoor werden de lokale dossiers gebruikt aangezien de nationale dossiers voor deze periode niet volledig bewaard gebleven zijn. Uit deze databank zijn alle buitenlandse vrouwen geselecteerd die als beroep dienstmeid opgegeven hebben.<sup>40</sup> De overgrote meerderheid was werkzaam in het huishouden waar ze woonden maar een kleine minderheid werkte eveneens in de horecazaak van hun werkgevers of was in dienst in een hotel.

In totaal werden in 1850, 1880 en 1910 1.627 buitenlandse dienstmeiden in Antwerpen en Brussel geregistreerd. Ze waren daarmee de grootste groep buitenlanders in beide steden maar slechts een minderheid van de totale dienstbodepopulatie. Uit de volkstellingen van 1910 blijkt bijvoorbeeld dat er in Brussel ongeveer 14.746 vrouwen als 'dienstbode' werkzaam waren.<sup>41</sup> De selectiecriteria om als dienstbode gecategoriseerd te worden in de volkstellingen, waren wel minder streng dan de criteria die voor dit artikel gebruikt werden en het gaat hier bovendien om het aantal dienstboden dat aanwezig was in de stad en niet het aantal dat er aankwam in 1910. Desondanks kan gesteld worden dat de groep buitenlandse dienstmeiden slechts een beperkt percentage omvatte van het totaal aantal dienstboden in de stad. Zoals hierboven gesteld, waren ze echter wel belangrijke pioniers in de democratisering van lange-afstandsmigratie. Van de bestudeerde groep buitenlandse dienstmeiden migreerden er 944 naar Antwerpen en 683 naar Brussel. Voor 166 buitenlandse dienstmeiden was het niet mogelijk de geboorteplaats te identificeren en voor 171 kon de vorige verblijfplaats niet gevonden worden.

## Het Antwerpse en Brusselse rekruteringsgebied voor buitenlandse dienstmeiden

De onderzoeksresultaten voor Antwerpen en Brussel worden afzonderlijk besproken waarbij de analyse van de Brusselse gegevens telkens

40 Vrouwen met de volgende beroepen in het bulletin werden opgenomen in de databank: *bonne d'enfants; dame de compagnie; femme de chambre; gouvernante; servante; fille de cuisine; domestique; fille de quartier; institutrice; nourrice; bovenmeid; dienstbode; dienstmeid; gezelschapsjuffer; kamerjuffer; kamermeid; kinderjuffer; kindermeid; meid.*

41 V. Piette, *Domestiques et servantes. Des vies sous condition* (Brussel 2000) 62.

vergeleken zal worden met die van Antwerpen. Voor elke casus wordt eerst de context geschetst om vervolgens de verschillende steekproefjaren te bespreken, waarbij eerst de geboorteregio's en het profiel van de dienstmeiden geanalyseerd worden en vervolgens de vorige verblijfplaatsen. Uiteraard kunnen niet alle evoluties in het rekruteringsgebied uitgebreid besproken worden. De aandacht zal vooral gaan naar de voornaamste rekruteringsregio's, de verhouding tussen stad en platteland en het profiel van de dienstmeiden.

### *Buitenlandse dienstmeiden in een commerciële havenstad*

Na een eeuwenlange crisis kende de Antwerpse maritieme sector in de negentiende eeuw een heropleving doordat de haven opnieuw rechtstreeks toegankelijk was voor het maritieme verkeer en er forse investeringen plaatsvonden in de haven- en commerciële infrastructuur.<sup>42</sup> Door deze investeringen kon de stad haar interessante ligging weer uitspelen en handelaars aantrekken. De ontwikkeling van een spoorwegennetwerk vanaf de jaren 1830 hielp vervolgens om de haven met haar hinterland te verbinden. Dit omvatte onder meer de Belgische industriesteden en het Duitse Rijnland. Onder meer door de turbulente politieke omstandigheden veroorzaakte dit alles echter geen lineaire groei. Pas in de jaren 1860 vond de definitieve doorbraak plaats van Antwerpen als 'draaischijf voor een intense goederenuitwisseling tussen westelijk Europa en de rest van de wereld'.<sup>43</sup> Dat is niet toevallig de periode dat het Duitse Rijnland zich ontwikkelde als industriële producent en het moment waarop de Scheldetol werd afgekocht. De aankomst van allerlei goederen in de haven was tevens een belangrijke katalysator voor de ontwikkeling van onder meer de tabaks- en suikerindustrie in de stad. Daarnaast zorgde de Red Star Line ervoor dat Antwerpen vanaf 1873 ook een belangrijke transithaven werd voor de trans-Atlantische mi-

42 K. Veraghtert, 'From inland port to international port, 1790-1914', in: G. Assaert et al. (eds.), *Antwerp, a port for all seasons* (Antwerpen 1986) 274-422; L. De Kesel, 'Structurele ontwikkeling van de haven (1803-1914)', in: C. De Clercq et al. (eds.), *Bouwstoffen voor de geschiedenis van Antwerpen in de xixde eeuw. Instellingen – Economie – Cultuur* (Antwerpen 1964) 124-168; K. Jeuninckx, 'De havenbeweging in de Franse en Hollandse periode', in: De Clercq et al. (eds.), *Bouwstoffen voor de geschiedenis van Antwerpen*, 94-123.

43 Citaat: K. Veraghtert, *De havenbeweging te Antwerpen tijdens de negentiende eeuw. Een kwantitatieve benadering* (Leuven 1977) 98. Zie ook: H. Greefs, 'De terugkeer van Mercurius. De divergerende keuzes van de zakenelite in Antwerpen en het belang van relatienetwerken na de heropening van de Schelde (1795-1850)', *TSEG* 5:2 (2008) 55-86.

gratie.<sup>44</sup> Met de economie groeide ook de Antwerpse bevolking.<sup>45</sup> In 1800 telde de stad zo'n 50.000 inwoners. Dat aantal steeg naar ongeveer 100.000 in het midden van de eeuw en 270.000 rond 1900.

Ten opzichte van Brussel lag de levensverwachting in Antwerpen relatief hoog.<sup>46</sup> Nochtans waren de levensomstandigheden er niet altijd even goed. Volgens Lis zorgde de transformatie van Antwerpen namelijk voor een verdere verarming van de stedelijke bevolking.<sup>47</sup> Een belangrijke oorzaak zou de daling in stabiele werkgelegenheid zijn, vooral voor vrouwen en kinderen. De stijgende immigratiecijfers waren volgens Lis een gevolg van de sterke rurale *push* factoren. Winter stelt echter dat ook het aanpassingsvermogen van jonge alleenstaande migranten belangrijk was.<sup>48</sup> Zij konden zich vaak beter aanpassen aan de onregelmatige omstandigheden op de Antwerpse arbeidsmarkt dan de lokale bevolking. Mannelijke migranten concentreerden zich onder meer in de maritieme sectoren en vrouwelijke migranten werkten als dienstmeid of in de horeca. Tabel 1 geeft een overzicht van de geboorteregio's en de vorige verblijfsregio's van de buitenlandse dienstmeiden die in 1850, 1880 of 1910 in Antwerpen arriveerden.

In 1850 registreerden 150 buitenlandse vrouwen hun aankomst in Antwerpen waar ze als dienstmeid aan de slag wilden gaan. 49 Procent was geboren in de Nederlandse grensprovincie Noord-Brabant. Binnen de typologie van Winter behoorden deze vrouwen tot de categorie 'andere rurale migranten' samen met de dienstmeiden uit Zeeland en Nederlands Limburg.<sup>49</sup> In totaal was 70 procent van de totale groep in 1850 geboren in één van deze Nederlandse grensprovincies. De andere buitenlandse dienstmeiden waren grotendeels afkomstig uit andere Nederlandse provincies of uit Duitsland. Daarnaast waren drie dienstmeiden geboren in het Franse Noorderdepartement en kwam één vrouw uit Engeland. Uit de overige zuidelijke grensregio's kwam geen enkele dienstmeid in 1850 naar Antwerpen. Het internationale Antwerpse rekruteringsgebied voor dienstmeiden was dus nog bijna uitsluitend naar het noorden gericht.

44 C. Caremans, G. Claerhout en L. Verheyen, *Red star line Antwerpen 1873-1934* (Leuven 2013).

45 Greefs en Winter, 'Alone', 63-64.

46 I. Devos en T. Van Rossem, 'Urban health penalties. Estimates of life expectancies in Belgian cities, 1846-1910', *Belgisch Tijdschrift voor Nieuwste Geschiedenis* 45:4 (2015) 74-109.

47 Lis, *Social change and the laboring poor. Antwerp, 1770-1860* (New Haven en Londen 1986) 40-62.

48 Winter, *Migrants*, 106.

49 Winter, *Migrants*, 147-148.

**Tabel 1 Geboorteregio's en vorige verblijfsregio's van de buitenlandse dienstmeiden die in 1850, 1880 of 1910 voor het eerst in Antwerpen aankwamen (percentages tussen haakjes)**

Regio	Geboorteregio			Laatste Verblijfsregio		
	1850	1880	1910	1850	1880	1910
Zeeland	16 (11)	29 (9)	25 (7)	16 (11)	21 (6)	18 (5)
Noord-Brabant	71 (49)	53 (16)	103 (27)	56 (39)	48 (14)	72 (20)
Limburg	15 (10)	68 (20)	37 (10)	14 (10)	65 (19)	38 (11)
Köln	9 (6)	35 (11)	20 (5)	9 (6)	59 (18)	16 (5)
Rijnland-Palts	7 (5)	22 (7)	6 (2)	7 (5)	12 (4)	3 (1)
Groothertogdom Luxemburg	0 (0)	4 (1)	7(2)	0 (0)	0 (0)	3 (1)
Noorderdepartement	3 (2)	2 (1)	4 (1)	2 (1)	1 (0)	2 (1)
Overige Franse grensregio's	0 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
Overig Nederland	13 (9)	16 (5)	43 (11)	8 (6)	17 (5)	40 (11)
Overig Duitsland	8 (6)	61 (18)	74 (20)	6 (4)	51 (15)	56 (16)
Overig Frankrijk	0 (0)	6 (2)	6 (2)	1 (1)	5 (1)	6 (2)
Andere landen	1 (1)	21 (6)	21 (6)	0 (0)	12 (4)	11 (3)
België	1 (1)	15 (5)	28 (7)	23 (16)	44 (13)	89 (25)
N	144	332	375	142	335	354
Onbekend	6	29	58	8	26	79
<b>Eindtotaal</b>	<b>150</b>	<b>361</b>	<b>433</b>	<b>150</b>	<b>361</b>	<b>433</b>

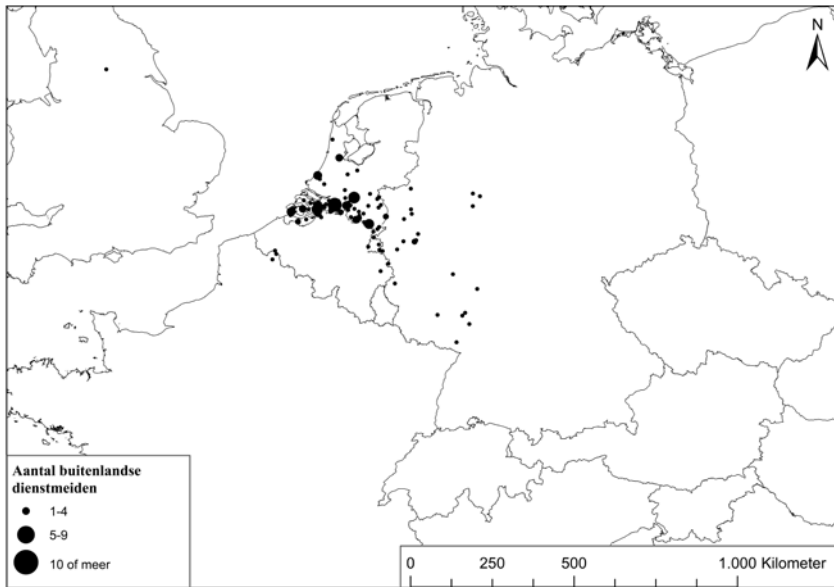
Bron: Databank vreemdelingendossiers Antwerpen, 1850-1910.

Ongeveer de helft van deze buitenlandse vrouwen was geboren in een stedelijke omgeving (zie bijlage A). Dat is opvallend gezien de grote aandacht binnen de historiografie voor vrouwelijke migratiebewegingen tussen het platteland en de stad. De werkgelegenheid van vrouwen zou namelijk in bepaalde plattelandsregio's onder druk zijn komen te staan in deze periode, waardoor vele alleenstaande jonge vrouwen naar steden trokken om werk te vinden.<sup>50</sup> Voor zowel de vrouwen uit West-Brabant die slechts korte afstanden aflegden als voor de Duitse vrouwen blijkt echter dat velen hun jeugd in steden doorbrachten. Verder onderzoek is nodig om ook hun migratiebeslissingen te kunnen verklaren.

Naast de geboorteplaatsen vermelden de bulletins in de vreemdelingendossiers ook de geboortedatum, burgerlijke stand en het aantal kinderen van de buitenlander. Over de ouders is voor dit steekproefjaar

<sup>50</sup> Snell, *Annales*, 15-66.

### Kaart 1 Geboorteplaatsen van buitenlandse dienstmeiden die in 1850 voor het eerst in Antwerpen aankwamen\*



Bron: Databank vreemdelingendossiers Antwerpen, 1850-1910.

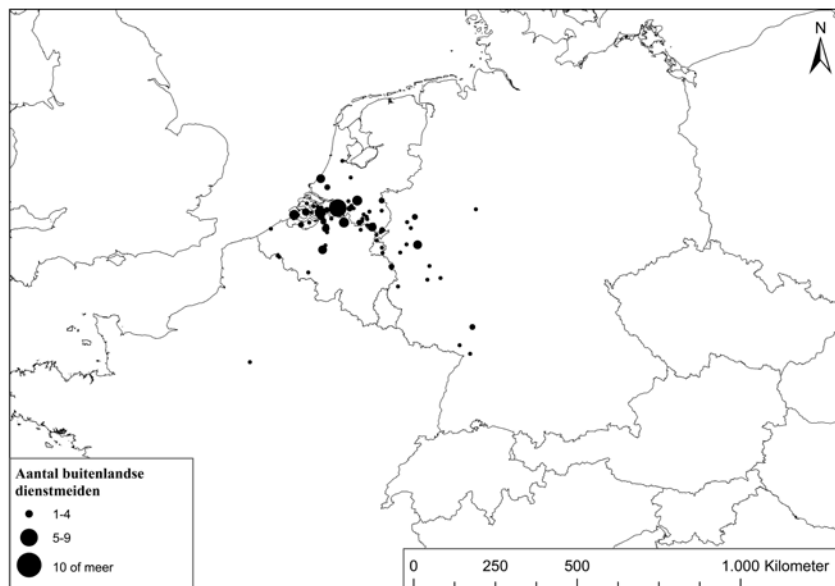
\* Alle kaarten werden gecreëerd met ArcGIS® software door Esri. ArcGIS® en ArcMap™ zijn het intellectuele eigendom van © Esri en deze kaarten werden in bezit van een licentie gemaakt. Copyright © Esri. Alle rechten voorbehouden.

geen informatie beschikbaar. De mediane en gemiddelde leeftijd van de buitenlandse dienstmeiden waren 24 en 24,5 jaar. Aangezien veel vrouwen op jongere leeftijd aan hun carrière als dienstmeid begonnen, suggereren deze resultaten dat vele dienstmeiden reeds elders gediend hadden en dus enige ervaring en geld bijeen gespaard hadden vooraleer ze naar de Scheldestad trokken.<sup>51</sup> Onder de 150 dienstmeiden was er één weduwe en één vrouw die reeds gehuwd was. Geen enkele vrouw gaf aan reeds kinderen te hebben. Het globale profiel van de bestudeerde groep past daarmee perfect binnen het kader van *life cycle service* waarbij vrouwen gedurende de beperkte periode tussen hun kindertijd en hun huwelijk als dienstmeid werkten.<sup>52</sup> Dat geldt ook voor de buitenlandse dienstmeiden die naar Brussel trokken. Het zou gedurende de hele onderzoeksperiode nauwelijks veranderen.

51 40 Procent van de dienstmeiden die uit naburige polderdorpen kwamen, was jonger dan 20 jaar. Zie ook: Van Goethem, 'Dienen', 18).

52 Een van de eerste keren dat dit concept gebruikt werd was in: P. Laslett, 'Characteristics of the western family considered over time', *Journal of Family History* 2:2 (1977) 89-115.

## Kaart 2 Vorige verblijfplaatsen van buitenlandse dienstmeiden die in 1850 voor het eerst in Antwerpen aankwamen



Bron: Databank vreemdelingendossiers Antwerpen, 1850-1910.

De mediane en gemiddelde afstand die de vrouwen in vogelvlucht hadden afgelegd tussen hun vorige verblijfplaats en Antwerpen waren respectievelijk 67 en 89 kilometer. 59 Procent van de dienstmeiden gaf hun geboorteplaats op als vorige verblijfplaats en 75 procent vertrok vanuit hun geboorteregio (zie bijlage B). De vrouwen die niet vanuit hun geboorteplaats vertrokken waren gemiddeld twee jaar ouder, maar ook de dienstmeiden die wel rechtstreeks naar Antwerpen migreerden waren gemiddeld 24 jaar. Een groot deel van beide groepen had dus waarschijnlijk reeds ervaring als dienstmeid opgedaan. Het zou kunnen dat vele vrouwen tijdelijk waren teruggekeerd naar hun geboorteplaats vooraleer ze Antwerpen aandeden waardoor hun voorgaande migratiebewegingen niet geregistreerd werden in het Antwerpse vreemdelingenbulletin. Hiermee moet steeds rekening gehouden worden bij de interpretatie van de resultaten. 23 Vrouwen vertrokken vanuit een andere plaats in België naar de Scheldestad. Vaak was dit één van de randgemeenten van Antwerpen of een dichtbij gelegen stad als Turnhout. Vier vrouwen vertrokken vanuit Brussel naar de havenstad. De hoofdstad was in 1850 dus geen belangrijke *gateway* voor buitenlandse dienstmeiden die naar Antwerpen migreerden.

Wat opvalt aan het migratietraject van de meeste vrouwen is de beperkte impact van de spoorwegen die in 1843 aangelegd waren.<sup>53</sup> Vanuit de regio rond Keulen vertrokken bijvoorbeeld slechts negen dienstmeiden naar Antwerpen en vanuit de zuidelijke grensregio's kwam nagenoeg niemand naar de havenstad. De Noord-Brabantse vrouwen konden nog geen gebruik maken van een treinverbinding naar Antwerpen.<sup>54</sup> De verbinding tussen de Scheldestad en Roosendaal zou pas in 1854 in gebruik genomen worden. Dat betekent waarschijnlijk dat de meeste vrouwen het grootste deel van hun traject te voet of met een rijtuig aflegden. Het belang van bepaalde waterwegen komt namelijk ook niet meteen tot uiting in de resultaten.

De beperkte omvang van het Antwerpse rekruteringsgebied in 1850 kan deels verklaard worden door de beperkte aantrekkingskracht die de stad op dit moment had. Het was nog niet de handelsmetropool die het in de daaropvolgende jaren zou worden. Toch valt op dat de zogenaamde transportrevolutie nagenoeg geen impact had in het eerste decennium na de aanleg van enkele belangrijke treinverbindingen. Op al deze trajecten reden in deze periode namelijk ook passagierstreinen. Een treinticket was echter nog relatief duur.<sup>55</sup> Daarnaast kon de bouw van een station en het passeren van een spoorweg ook voor meer werkgelegenheid in de plaats van herkomst zorgen en de nood om te emigreren in eerste instantie verminderen.

In 1880 was het rekruteringsgebied voor buitenlandse dienstmeiden veel omvangrijker. Mogelijke verklaringen zijn de groei van Antwerpen en de prijsdaling van de treintickets die reizen over lange afstanden goedkoper en makkelijker maakte. 361 buitenlandse dienstmeiden registreerden in 1880 hun aankomst in Antwerpen. Noord-Brabant was niet langer de belangrijkste herkomstregio. Het verderaf gelegen Limburg nam deze positie over. Opvallend is dat ook het absolute aantal dienstmeiden uit Noord-Brabant aanzienlijk afnam. Binnen de totale groep buitenlanders die in 1880 in Antwerpen aankwamen, stelden Greefs en Winter een dalend belang vast van migranten uit de Neder-

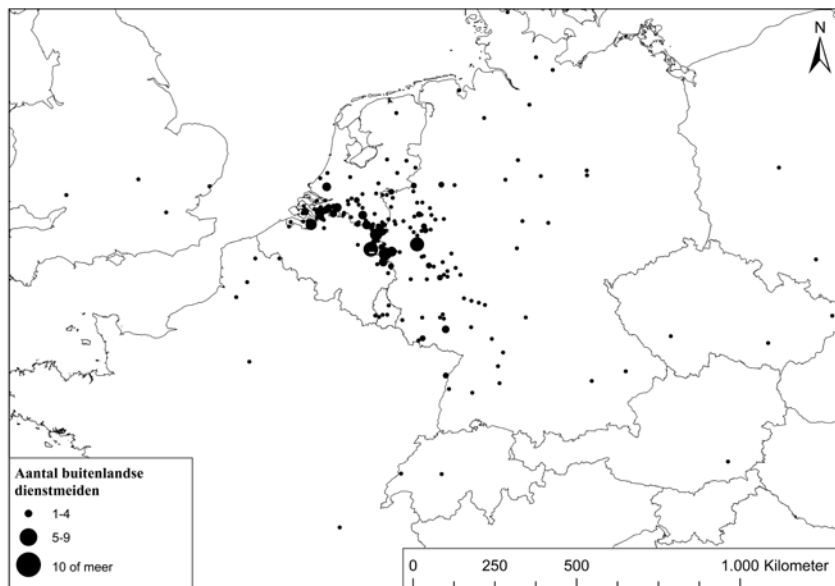
53 Over de ontwikkeling van de Belgische spoorwegen zie onder meer: B. Van der Hertten, M. Van Meerden en G. Verbeurgt, *Sporen in België, 175 jaar spoorwegen 75 jaar NMBS* (Leuven 2001); B. Van der Hertten, *België onder stoom. Transport en communicatie tijdens de 19de eeuw* (Leuven 2004); G. De Block en J. Polasky, 'Light railways and the rural-urban continuum. Technology, space and society in late nineteenth-century Belgium', *Journal of Historical Geography* 37:3 (2011) 312-328; M. Broos, 'De geschiedenis van de spoorwegen te Antwerpen. Het baanvak Antwerpen-Oost-Antwerpen Dam (1854-1873)', *Tijdschrift van de Stad Antwerpen* (1984) 145-155.

54 Ibidem.

55 M. Laffut, 'De uitbouw van het dichtste spoorwegennet ter wereld', in: Van der Hertten, Van Meerden en Verbeurgt, *Sporen in België*, 90.



### Kaart 3 Geboorteplaatsen van buitenlandse dienstmeiden die in 1880 voor het eerst in Antwerpen aankwamen



Bron: Databank vreemdelingendossiers Antwerpen, 1850-1910.

landse grensregio's tegenover een stijgend aandeel Duitsers.<sup>56</sup> Aangezien zij de Nederlandse grensregio's in hun analyse samenvoegen, traceerden zij niet de tegengestelde evoluties in het aandeel migranten uit Noord-Brabant en Nederlands Limburg. Vanuit de laatste regio kwamen namelijk in 1880 veel meer dienstmeiden en andere migranten dan in 1850. Belangrijke redenen voor Limburgse vrouwen om Antwerpen als bestemming te kiezen, waren naast de grote vraag in de Scheldestad waarschijnlijk het gebrek aan werkgelegenheid in hun geboorteregio en de aanleg van een rechtstreekse spoorlijn tussen Antwerpen en zowel Midden- als Zuid-Limburg.<sup>57</sup> Naast verschillende typen migratiecircuits dient er dus ook rekening gehouden te worden met interregionale differentiatie.

<sup>56</sup> Greefs and Winter, 'Alone', 67.

<sup>57</sup> S. Langeweg, *Mijnbouw en arbeidsmarkt in Nederlands-Limburg. Herkomst, werving, mobiliteit en binding van mijnwerkers tussen 1900 en 1965* (Hilversum 2011); Y. Segers, 'Economic clusters, knowledge networks and globalisation. Fruit growing in Dutch Limburg, 1850-1940', *TSEG* 13:4 (2016) 91-118; T. Verbruggen en H. Greefs, 'Foreign domestic servants in Antwerp. A comparative regional approach on female migration trajectories to nineteenth-century European cities', in: C. Timmerman et al. (eds.), *Dynamic interplays between gender and migration* (forthcoming).



*Illustratie 1 Foto van twee dienstmeiden op het binnenplein van een huis in Antwerpen, ca. 1890-1900 (bron: Felixarchief Antwerpen, Beeldbank, Foto-Of # 2942).*

Ook vanuit Duitse grensregio's migreerden in toenemende mate dienstmeiden naar Antwerpen. Terwijl in 1850 negen dienstmeiden uit het *Regierungsbezirk Köln* kwamen, was dat aantal in 1880 gestegen tot 35. Daarnaast migreerden er ook relatief veel dienstmeiden vanuit Rijnland-Palts en de regio rondom Düsseldorf. De belangrijkste concentraties in het Antwerpse rekruteringsgebied waren dus opgeschoven van de noordelijke naar de oostelijke grensregio's. Er was ook een duidelijke stijging van het aantal dienstmeiden dat niet uit de buurlanden van België afkomstig was. In 1850 was dit nog beperkt tot één vrouw uit Engeland. In 1880 bestond deze groep uit tien vrouwen uit Oost-Europa, vier uit het Verenigd Koninkrijk, twee uit Zwitserland en enkelingen uit Noorwegen, Portugal, Chili, de Verenigde Staten van Amerika en Ierland.

Het aandeel van de buitenlandse dienstmeiden dat uit plattelandsdorpen afkomstig was, steeg van 51 naar 62 procent (zie bijlage A). Deze ruralisering werd ook reeds door Greefs en Winter vastgesteld voor de

totale groep buitenlanders.<sup>58</sup> Volgens hen ging deze ruralisering gepaard met meer stapsgewijze migratie en een toenemend belang van regionale stedelijke centra als *gateways*. De mediane en gemiddelde leeftijd van de buitenlandse dienstmeiden daalde tot 22 en 23 jaar. Deze daling kan veroorzaakt zijn door bepaalde demografische, sociale en economische *push*-factoren maar kan ook een effect zijn van de goedkopere treintickets waardoor reizen sneller, veiliger, goedkoper en eenvoudiger werd, ook voor jonge vrouwen met een beperkt budget.

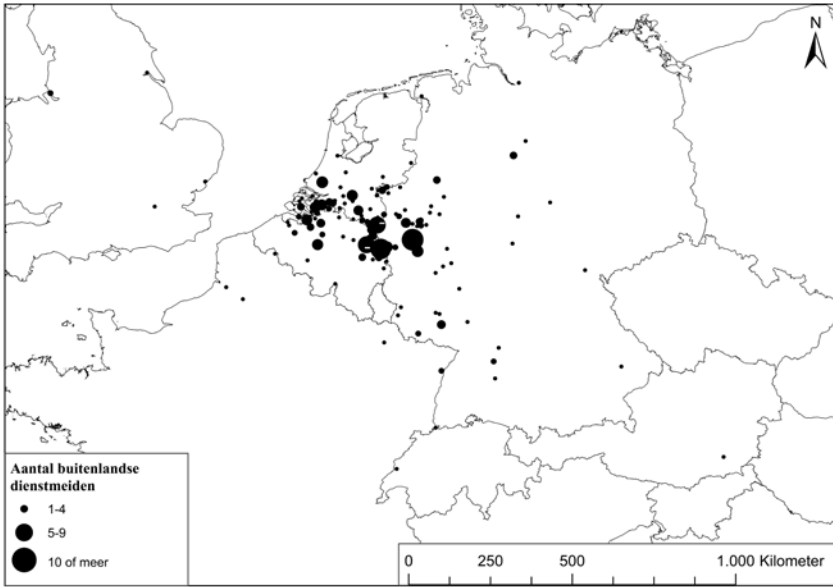
De mediane en gemiddelde afstand die de buitenlandse dienstmeiden in vogelvlucht hadden afgelegd tussen hun vorige verblijfplaats en Antwerpen waren gestegen tot respectievelijk 111 en 211 kilometer. 46 Procent had hun geboorteplaats opgegeven als vorige verblijfplaats, een daling van 13 procent ten opzichte van 1850 (zie bijlage B). 64 Procent vertrok nog wel vanuit hun geboorteregio. De ruralisering van de geboorteplaatsen ging dus inderdaad gepaard met meer stapsgewijze migratie. Uit de analyse blijkt ook dat hoe groter de afstand tussen de geboorteplaats en Antwerpen was, hoe vaker dienstmeiden indirect migreerden. 66 Procent van de buitenlandse dienstmeiden had dan ook een stad als vorige verblijfplaats. Net als in 1850 had de meerderheid van de buitenlandse dienstmeiden dus reeds ervaring met een stedelijke leefomgeving. Duitse dienstmeiden vertrokken bijvoorbeeld vaak vanuit steden als Keulen en Aken waar ze waarschijnlijk al enige tijd als dienstmeid gewerkt hadden. Van de negentien dienstmeiden die via Keulen naar Antwerpen kwamen, waren er echter maar zes in de Domstad geboren. De rechtstreekse spoorwegverbinding tussen beide steden alsook de intensieve handelscontacten maakten van Keulen dus een belangrijke *gateway* voor Duitse migratie naar de Scheldestad. Kleinere steden als Aken en Eschweiler hadden een gelijkaardige functie. Voor migratie vanuit Nederlands Limburg was Maastricht dan weer erg belangrijk.

Het is niet toevallig dat al deze steden aan de spoorweg tussen Antwerpen en Keulen lagen. Uit de analyse van de vorige verblijfplaatsen blijkt duidelijk het belang van de water- en spoorwegen voor de migratietrajecten van de dienstmeiden. In Nederlands Limburg bijvoorbeeld vertrokken de meeste dienstmeiden vanuit plaatsen die ofwel aan de Maas lagen of vlakbij een station dat een rechtstreekse treinverbinding naar Antwerpen bood.

Toch zorgde een rechtstreekse treinverbinding niet steeds voor de ontwikkeling van migratiepatronen tussen twee plaatsen. Zo valt weder-

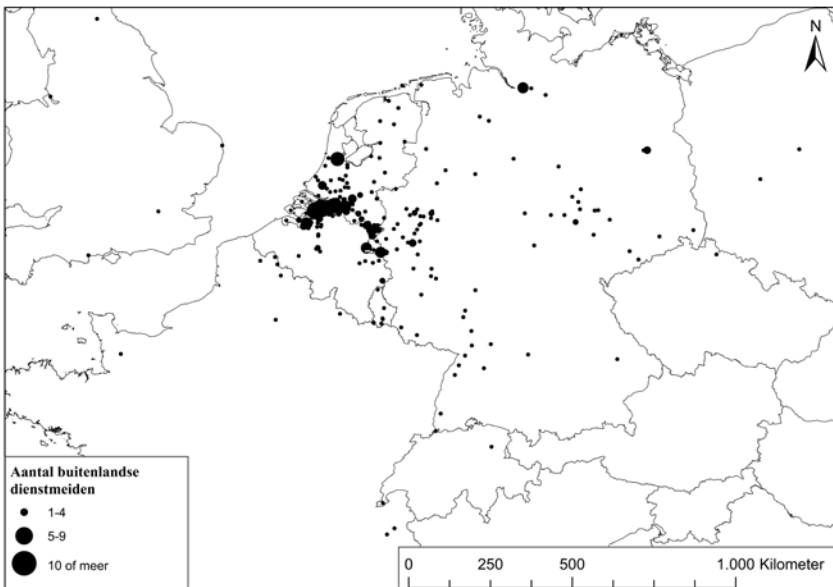
<sup>58</sup> Greefs en Winter, 'Alone', 67-68.

**Kaart 4 Vorige verblijfplaatsen van buitenlandse dienstmeiden die in 1880 voor het eerst in Antwerpen aankwamen**



Bron: Databank vreemdelingendossiers Antwerpen, 1850-1910.

**Kaart 5 Geboorteplaatsen van buitenlandse dienstmeiden die in 1910 voor het eerst in Antwerpen aankwamen**



Bron: Databank vreemdelingendossiers Antwerpen, 1850-1910.

om op dat slechts zes buitenlandse dienstmeiden via Brussel naar Antwerpen kwamen. Daarnaast migreerden er ook erg weinig dienstmeiden vanuit de zuidelijke grensregio's naar Antwerpen. Nochtans moesten vrouwen die vanuit deze gebieden kwamen, niet veel langer reizen of meer betalen dan de migranten die vanuit Keulen vertrokken. Uit de analyse van Greefs en Winter blijkt dat het beperkte aandeel Franse migranten in Antwerpen een algemeen fenomeen was.<sup>59</sup> Het rekruteringsgebied van de Scheldestad oriënteerde zich duidelijk eerder naar het noorden en oosten.

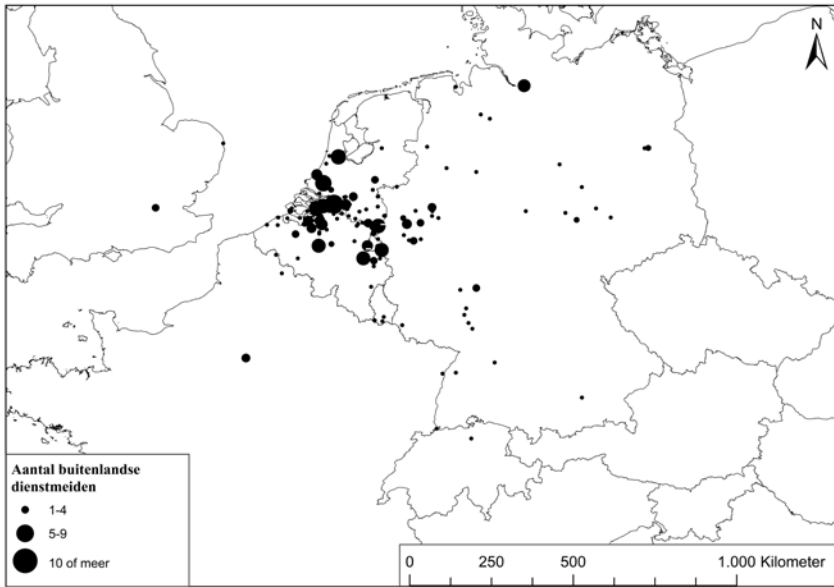
In 1910 registreerden 433 buitenlandse dienstmeiden hun aankomst in de Scheldestad. Het aantal dienstmeiden uit Limburg en de Keulse regio was gedaald naar respectievelijk 37 en 20. Dat zou een gevolg kunnen zijn van de opening van verschillende mijnen en wijzigingen in de landbouwsector in deze regio's.<sup>60</sup> Hierdoor steeg de werkgelegenheid aanzienlijk en waren vrouwen waarschijnlijk minder geneigd om buiten hun geboorteregio naar werk te zoeken. Het aantal Noord-Brabantse dienstmeiden was dan weer sterk toegenomen. Vooral vanuit de steden in deze provincie kwamen er meer vrouwen dan voorheen naar Antwerpen. Oorzaken hiervoor zijn in het kader van dit onderzoek moeilijk aan te duiden. Het aantal dienstmeiden uit Zeeland bleef vrij stabiel en uit andere grensregio's kwam wederom amper iemand naar Antwerpen. De belangrijkste rekruteringsregio's lagen dus nog steeds ten noorden en ten oosten van de stad. Er kwamen wel meer dienstmeiden uit verderaf gelegen regio's in Nederland en Duitsland. Hun aandeel in de totale groep steeg van respectievelijk 5 en 18 procent naar 11 en 20 procent. Uit landen die niet grensden aan België kwamen wederom 21 dienstmeiden. Van een spectaculaire uitbreiding was dus geen sprake. Ook wat betreft het profiel van de dienstmeiden veranderde er relatief weinig. Een groter aandeel was geboren in een stad dan in 1880 maar dat was vooral een Noord-Brabants fenomeen (zie bijlage A).

De gemiddelde en mediane afstand in vogelvlucht tussen de vorige verblijfplaats en Antwerpen was tussen 1880 en 1910 afgenomen tot respectievelijk 95 en 156 kilometer. Ook dit is vooral te verklaren door de stijging van het aantal Noord-Brabantse dienstmeiden. Vanuit Keulen kwamen er slechts drie dienstmeiden. Havensteden als Rotterdam, Amsterdam en Hamburg waren nu de belangrijkste *gateways*. Deze evolutie verklaart ook deels de stijging van het aantal dienstmeiden dat uit

59 Greefs and Winter, 'Alone', 67.

60 Langeweg, *Mijnbouw*.

### Kaart 6 Vorige verblijfplaatsen van buitenlandse dienstmeiden die in 1910 voor het eerst in Antwerpen aankwamen



Bron: Databank vreemdelingendossiers Antwerpen, 1850-1910.

verderaf gelegen Duitse en Nederlandse regio's afkomstig was. Zij hadden vaak eerst in een dichterbij gelegen havenstad verbleven vooraleer ze naar Antwerpen migreerden. Negen vrouwen hadden eerst in Brussel verbleven vooraleer ze naar Antwerpen kwamen. De hoofdstad functioneerde dus in 1910 in beperkte mate als *gateway* voor buitenlandse migratie naar de Scheldestad.

#### *Buitenlandse dienstmeiden in de Belgische hoofdstad*

De hoofdstedelijke functie die Brussel bekleedde vanaf de jaren 1820 zorgde geleidelijk voor een heropleving van bepaalde sectoren en de introductie van enkele nieuwe functies.<sup>61</sup> Enerzijds werd de stad het belangrijkste financiële en bestuurlijke centrum van het land. Anderzijds profiteerden de luxenijverheden van de grote aantrekkingskracht van de stad op zowel de binnen- als buitenlandse elite. Voor de lokale bevolking bleef de industrie een van de belangrijkste werkgevers. Deze werd gekenmerkt door kleinschalige bedrijven die meestal niet gemechanici-

61 J. De Belder, 'Socio-professionele structuren', in: J. Stengers et al. (eds.), *Brussel. Groei van een hoofdstad* (Antwerpen 1979) 227-234; P. Van Den Eeckhout, *Determinanten van het 19<sup>de</sup>-eeuwse sociaal-eco-*

seerd waren.<sup>62</sup> De katoenindustrie verplaatste zich in deze periode naar de buitenwijken van de stad en nam in belang af. Ondertussen groeide zowel de dienstverlenende als de horecasector exponentieel. Deze sectoren namen veel migranten in dienst.<sup>63</sup> Daarnaast werd de hoofdstad ook een belangrijke overslagplaats tussen Antwerpen en de Henegouwse industrie.<sup>64</sup> Onder meer door deze nieuwe impulsen verdrievoudigde de Brusselse bevolking reeds tussen 1800 en 1850.<sup>65</sup> Zestig jaar later telde de stad en haar randgemeenten zelfs ongeveer 750.000 inwoners. Dit onderzoek focust op de binnenstad die uit zo'n 200.000 mensen bestond.

Hoewel de slechte woon- en werkomstandigheden in Brussel verbeterden, bleef de levensverwachting er lager liggen dan in andere Belgische grootsteden.<sup>66</sup> Net als Lis voor Antwerpen, stelt Van Den Eeckhout dan ook voor Brussel dat het grote aantal migranten dat naar de stad kwam niet zozeer een gevolg was van de vele mogelijkheden die de hoofdstad bood als wel van het gebrek eraan in de plaatsen van herkomst.<sup>67</sup> Onder meer de crisis op het Vlaamse platteland wordt hierbij vaak als voorbeeld gegeven. Dat beeld werd in de loop der jaren echter bijgesteld. Zo vond De Metsenaere geen bewijs voor het proletarische karakter dat Van Den Eeckhout aan de migrantenpopulatie in Brussel gegeven had en was volgens De Belder interstedelijke migratie belangrijker dan eerst gedacht.<sup>68</sup> De Schaepdrijver besluit dan ook dat de aantrekkingskracht van de stad toch een belangrijke rol gespeeld moet hebben.<sup>69</sup> De functie als nationale hoofdstad en als consumptiecentrum van de elite alsook de centrale ligging trok vele migranten aan. 80 Procent van deze migranten waren Belgen. De helft van deze groep kwam uit de provincie Brabant dat het directe hinterland of demografisch reservoir van de stad was. De internationale migratie naar de stad was eerder een elitaire aangelegenheid. In de eerste plaats kwamen er vele buitenlandse renteniers zich in de residentiële wijken van de hoofdstad vestigen. Anderzijds trok de stad ook vele zakenmensen, *white-collar workers*,

*nomisch leven te Brussel. Hun betekenis voor de laagste bevolkingsklassen* (Brussel 1980) 44-81; E. Kurgan van Hentenryk, 'Economie en vervoer', in: Stengers et al. (eds.), *Brussel*, 216-226.

62 De Belder, 'Socio-professionele structuren', 227-234.

63 De Schaepdrijver, *Elites*, 78.

64 Kurgan van Hentenryk, 'Economie en vervoer', 216-226.

65 De Schaepdrijver, *Elites*, 12.

66 Devos en Van Rossem, 'Urban health penalties', 74-109.

67 Van Den Eeckhout, *Determinanten*, 139.

68 De Metsenaere, *Taalmuur*; De Belder, 'Socio-professionele structuren', 227-234.

69 De Schaepdrijver, *Elites*, 44-45.

gespecialiseerde ambachtslieden en intellectuelen aan.<sup>70</sup> Buitenlandse dienstboden en horecapersoneel waren de uitzonderingen op deze regel. Tabel 2 geeft een overzicht van de geboorteregio's en de vorige verblijfsregio's van de buitenlandse dienstmeiden die in 1850, 1880 of 1910 in Brussel arriveerden.

**Tabel 2 Geboorteregio's en vorige verblijfsregio's van de buitenlandse dienstmeiden die in 1850, 1880 of 1910 voor het eerst in Brussel aankwamen (percentages tussen haakjes)**

Regio	Geboorteregio			Laatste Verblijfsregio		
	1850	1880	1910	1850	1880	1910
Zeeland	0 (0)	3 (1)	4 (1)	1 (1)	2 (1)	2 (1)
Noord-Brabant	15 (18)	7 (3)	7 (2)	15 (16)	5 (2)	5 (2)
Limburg	17 (20)	27 (12)	27 (9)	14 (15)	22 (10)	21 (7)
Köln	9 (11)	29 (13)	24 (8)	6 (6)	32 (15)	25 (8)
Rijnland-Palts	2 (2)	26 (12)	8 (3)	3 (3)	16 (7)	8 (3)
Groothertogdom Luxemburg	5 (6)	40 (18)	35 (12)	1 (1)	29 (13)	31 (10)
Noorderdepartement	7 (8)	15 (7)	7 (2)	6 (6)	17 (8)	13 (4)
Overige Franse grensregio's	0 (0)	4 (2)	4 (1)	0 (0)	3 (1)	3 (1)
Overig Nederland	7 (8)	8 (4)	27 (9)	4 (4)	11 (5)	27 (9)
Overig Duitsland	13 (15)	32 (14)	55 (18)	8 (9)	23 (10)	53 (17)
Overig Frankrijk	4 (5)	15 (7)	33 (11)	7 (7)	14 (6)	44 (14)
Andere landen	2 (2)	10 (4)	56 (19)	6 (6)	9 (4)	44 (14)
België	3 (4)	8 (4)	15 (5)	23 (24)	37 (17)	35 (11)
N	84	224	302	94	220	311
Onbekend	21	24	28	11	28	19
<b>Eindtotaal</b>	<b>105</b>	<b>248</b>	<b>330</b>	<b>105</b>	<b>248</b>	<b>330</b>

Bron: Databank vreemdelingendossiers Brussel, 1850-1910.

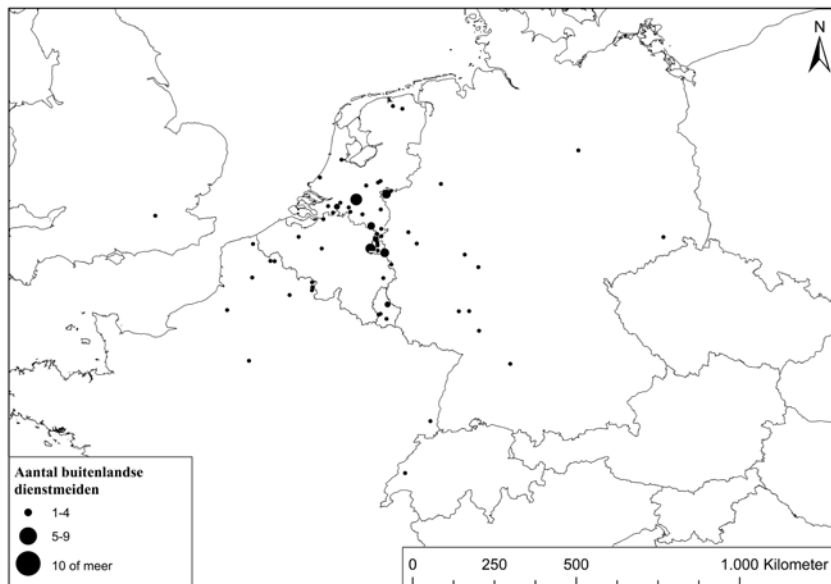
In 1850 registreerden 105 buitenlandse dienstmeiden hun aankomst in de Belgische hoofdstad. Het verschil met Antwerpen is voornamelijk te verklaren door de centrale ligging van Brussel in België. Daardoor behoorde geen enkele grensregio tot haar directe hinterland. Zoals reeds beschreven door De Schaepdrijver, waren de belangrijkste concentraties in de Nederlandse grensregio's te vinden.<sup>71</sup> Volgens haar behoort

<sup>70</sup> Ibidem, 72-84; Coppens, *Tussen beleid*, 175-208.

<sup>71</sup> De Schaepdrijver, *Elites*, 78.



### Kaart 7 Geboorteplaatsen van buitenlandse dienstmeiden die in 1850 voor het eerst in Brussel aankwamen



Bron: Databank vreemdelingendossiers Brussel, 1850-1910.

den Noord-Brabant en Limburg dan ook tot het bredere hinterland van de hoofdstad.<sup>72</sup> Vanuit de zuidelijke grensregio's kwamen er veel minder dienstmeiden naar Brussel. Nochtans was er bijvoorbeeld reeds een treinverbinding tussen Brussel en Valenciennes aangelegd.<sup>73</sup> Een verbinding met Luxemburg-stad werd pas later tot stand gebracht wat het lage aantal Luxemburgse dienstmeiden deels zou kunnen verklaren.<sup>74</sup>

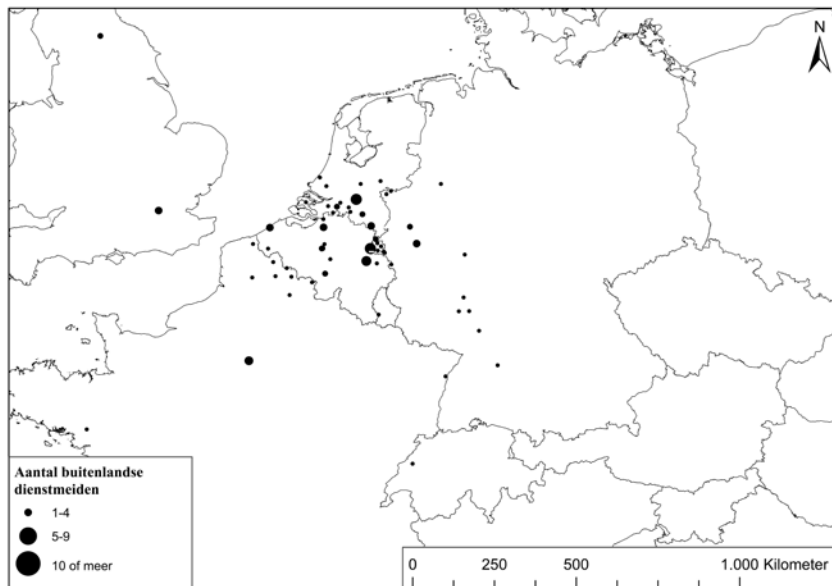
53 Procent van de buitenlandse dienstmeiden was geboren in een stedelijke leefomgeving (zie bijlage A). Hun mediane en gemiddelde leeftijd waren respectievelijk 23 en 25 jaar. Net als de vrouwen die naar Antwerpen trokken waren ze dus jong maar hadden ze waarschijnlijk wel al enige ervaring als dienstmeid opgedaan. Zowel het rekruteringsgebied als het profiel van de buitenlandse dienstmeiden in Antwerpen en Brussel was dus erg gelijkaardig. De vrouwen kwamen bijna uitsluitend uit grensregio's ten noorden en oosten van beide steden en waren meestal jong en ongehuwd.

<sup>72</sup> Ibidem, 80.

<sup>73</sup> M. Laffut, 'De uitbouw', 69-78.

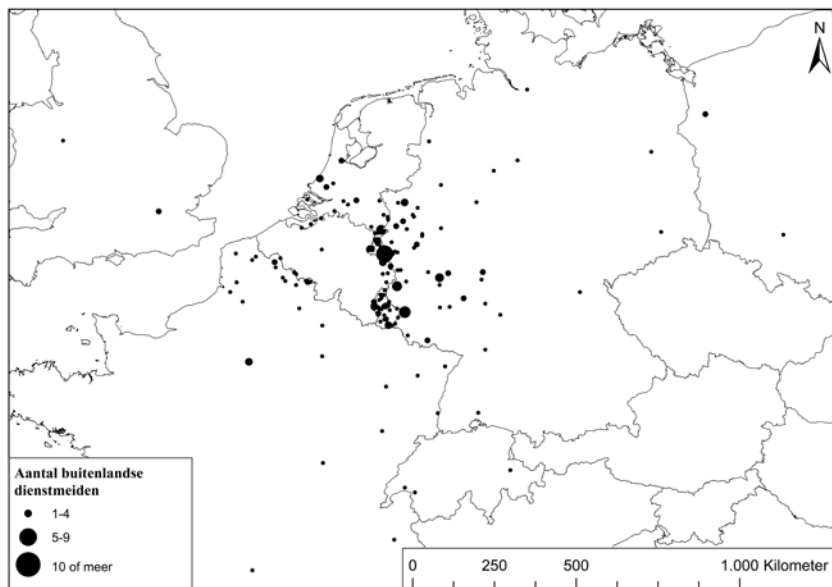
<sup>74</sup> Ibidem, 69-78.

### Kaart 8 Vorige verblijfplaatsen van buitenlandse dienstmeiden die in 1850 voor het eerst in Brussel aankwamen



Bron: Databank vreemdelingendossiers Brussel, 1850-1910.

### Kaart 9 Geboorteplaatsen van buitenlandse dienstmeiden die in 1880 voor het eerst in Brussel aankwamen



Bron: Databank vreemdelingendossiers Brussel, 1850-1910.

53 Procent van de dienstmeiden gaf hun geboorteplaats als vorige verblijfplaats op en 64 procent vertrok vanuit hun geboorteregio naar Brussel (zie bijlage B). De gemiddelde en mediane afstand die buitenlandse dienstmeiden naar de hoofdstad aflegden waren respectievelijk 115 en 165 kilometer. Het is geen verrassing dat deze afstanden langer zijn dan die voor de dienstmeiden die naar Antwerpen trokken. Dit verschil wordt wederom grotendeels verklaard door de centrale ligging van de hoofdstad in België. 23 Vrouwen gaven aan dat ze vanuit een andere plaats in België naar Brussel vertrokken. Ondanks de grote gelijkenissen in het rekruteringsgebied van beide steden, waren er maar drie vrouwen die via Antwerpen Brussel bereikten. Andere vrouwen migreerden vanuit Luik, Charleroi, Oostende of de Brusselse randgemeenten naar de hoofdstad. In totaal gaf 71 procent van de dienstmeiden een stad op als vorige verblijfplaats. Opnieuw blijkt dus het belang van interstedelijke migratie maar geen enkele Belgische of buitenlandse stad nam op dit moment een prominente plaats in het Brusselse rekruteringsgebied voor buitenlandse dienstmeiden in.

De aantrekkingskracht van de hoofdstad nam in de daaropvolgende periode sterk toe. In 1880 was het aantal buitenlandse dienstmeiden dat in Brussel aankwam meer dan verdubbeld. 248 Buitenlandse dienstmeiden registreerden hun aankomst in de Belgische hoofdstad. Onder hen waren 40 vrouwen uit het Groothertogdom Luxemburg. De landbouwcrisis had het Luxemburgse platteland zwaar getroffen en er waren niet veel banen voor jonge alleenstaande vrouwen in de Luxemburgse zware industrie.<sup>75</sup> Migratie naar Brussel was waarschijnlijk een aantrekkelijke optie door de rechtstreekse spoorlijn die ondertussen was aangelegd en de grote vraag naar dienstpersoneel in de Belgische hoofdstad. Uit de analyse van het Antwerpse rekruteringsgebied blijkt dat Luxemburgse vrouwen nauwelijks doortrokken naar de Scheldestad. Brussel functioneerde dus als een tussenliggende opportuniteit ten opzichte van Antwerpen in dit verband en niet zozeer als *gateway*.

Migratie vanuit de Franse grensregio's naar Brussel bleef beperkt. Er kwamen in totaal negentien dienstmeiden uit deze regio's waarvan vijftien uit het Noorderdepartement. Het aandeel van de laatste groep binnen het rekruteringsgebied daalde daarmee van 8 naar 7 procent. Ook uit de rest van Frankrijk kwamen amper dienstmeiden. Dit is opvallend aangezien uit het onderzoek van Coppens blijkt dat 43 procent van alle buitenlanders die in 1880 in Brussel aankwamen, geboren was in Frank-

75 C. Chalmes en D. Bossaert, *Histoire du Grand-Duché de Luxembourg* (Luxembourg 1994) 161-171.

rijk.<sup>76</sup> Het zou kunnen dat Franse vrouwen die wilden dienen, eerder Parijs verkozen als bestemming in deze periode. In ieder geval blijkt dat de aanleg van spoorwegen zeker niet per definitie voor stijgende migratiecijfers zorgde, of toch niet voor elke migrantengroep.

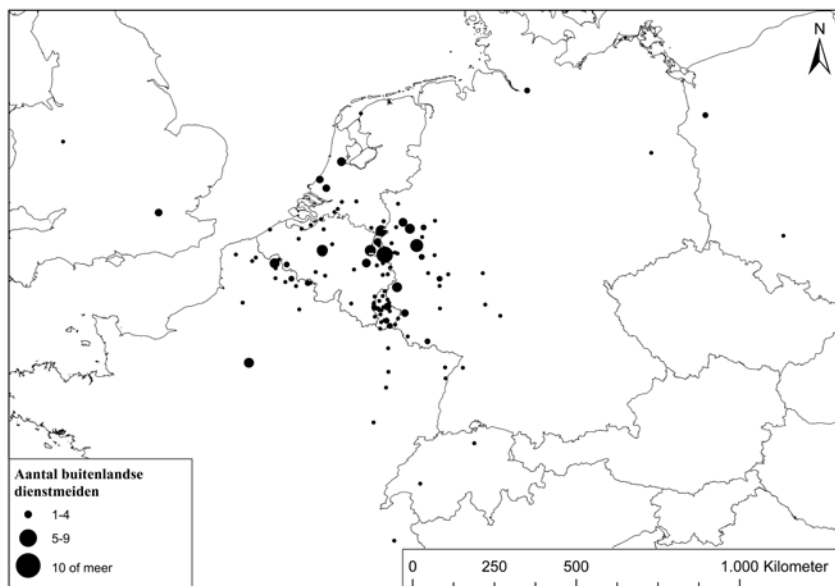
Dit blijkt ook uit de daling van het aantal Noord-Brabantse dienstmeiden. Deze daling was zelfs nog aanzienlijker dan binnen het Antwerpse rekruteringsgebied. Dit kan deels een gevolg zijn van de groeiende vraag naar dienstboden in de Scheldestad waardoor Noord-Brabantse vrouwen niet langer doortrokken naar de Belgische hoofdstad. Vanuit Nederlands Limburg en de Keulse regio kwamen er wel meer dienstmeiden naar Brussel dan in 1880. Het aantal Limburgse dienstmeiden was echter wel aanzienlijk lager dan in Antwerpen, 27 in Brussel ten opzichte van 68 in de Scheldestad. De rechtstreekse spoorwegverbinding tussen Antwerpen en Midden-Limburg kan hierin een belangrijke factor zijn geweest. In deze casussen lijkt de Scheldestad als een tussenliggende opportuniteit gefunctioneerd te hebben ten opzichte van Brussel. In plaats van een eengemaakt rekruteringsgebied, ontwikkelden beide steden in deze uitbreidingsfase dus een individueel internationaal migratieveld dat slechts in beperkte mate overlapte met dat van de andere stad. Het mobiele karakter van het dienstbodeberoep, de kwantiteit en kwaliteit van informatie-uitwisseling tussen beide steden en de vlotte spoorwegverbinding hadden dus niet het verwachte effect.

De voorbereiding van het Brusselse rekruteringsgebied bleef grotendeels beperkt tot de buurlanden. Er kwamen drie vrouwen uit Engeland, Zwitserland en Polen en één vrouw uit Ierland. 42 Procent van de dienstmeiden kwam uit een stedelijke omgeving wat wijst op een ruralisering ten opzichte van 1850 (zie bijlage A). De mediane en gemiddelde leeftijd was gedaald tot respectievelijk 22 en 23,8 jaar. Net als in Antwerpen, was er dus sprake van een algemene verjonging van de buitenlandse dienstmeiden in Brussel. 52 Procent had reeds één van beide ouders verloren, wat eveneens gold voor de dienstmeiden die naar de havenstad trokken.

De mediane en gemiddelde afstand die de dienstmeiden in vogelvlucht moesten afleggen tussen hun vorige verblijfplaats en Brussel stegen tot respectievelijk 163 en 206 kilometer. 55 Procent van de buitenlandse dienstmeiden gaf hun geboorteplaats op als vorige verblijfplaats en 70 procent vertrok vanuit hun geboorteregio naar de hoofdstad (zie bijlage B). Het verschil tussen 1850 en 1880 is niet zo groot voor de Brus-

<sup>76</sup> Coppens, *Tussen beleid*, 185.

### Kaart 10 Vorige verblijfplaatsen van buitenlandse dienstmeiden die in 1880 voor het eerst in Brussel aankwamen



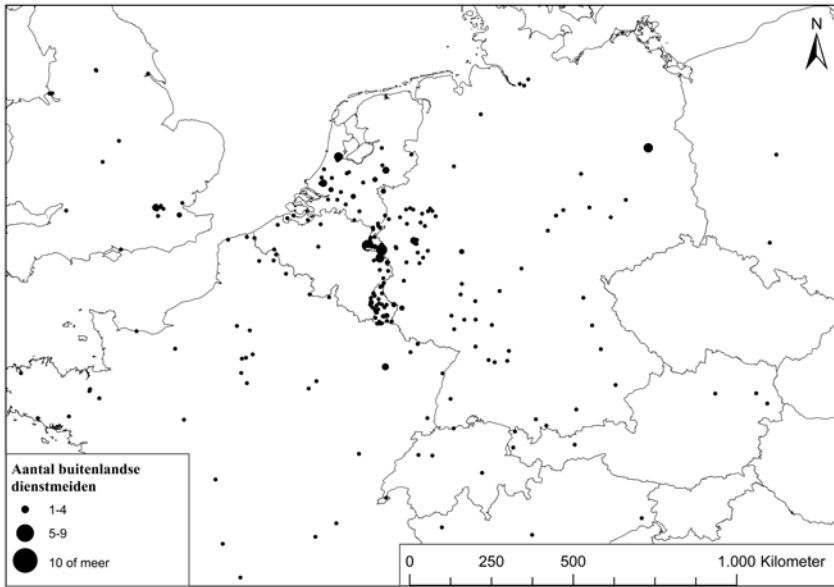
Bron: Databank vreemdelingendossiers Brussel, 1850-1910.

selse als voor de Antwerpse casus. Dit heeft wederom in grote mate te maken met de centrale ligging van de hoofdstad. Aangezien geen enkele grensregio tot het hinterland van Brussel behoorde, moesten buitenlanders per definitie middellange tot lange afstanden afleggen.

De meest voorkomende vorige verblijfplaatsen waren Aken, Keulen, Roermond en Maastricht. Toch valt op dat meer dienstmeiden in deze steden Antwerpen als bestemming kozen. Zo vertrokken negentien dienstmeiden vanuit Keulen naar Antwerpen en migreerden slechts acht dienstmeiden vanuit de Domstad naar Brussel. Het totale aantal Duitse dienstmeiden dat in 1880 in Brussel aankwam was ook beduidend kleiner dan in Antwerpen. Nochtans kwamen in de hoofdstad in totaal meer Duitsers aan dan in de Scheldestad in 1880.<sup>77</sup> Verder onderzoek naar onder meer de netwerken en werkgevers van de dienstmeiden is nodig om deze tegengestelde tendens te verklaren. Een andere opvallende evolutie is dat er in 1880 meer dienstmeiden vanuit plattelandsdorpen naar Brussel vertrokken dan in 1850. In het Antwerpse rekruteringsgebied vond in dezelfde periode een omgekeerde evolutie plaats. Dit verschil heeft vooral

<sup>77</sup> Databank vreemdelingendossiers Antwerpen en Brussel (1850-1910).

### Kaart 11 Geboorteplaatsen van buitenlandse dienstmeiden die in 1910 voor het eerst in Brussel aankwamen



Bron: Databank vreemdelingendossiers Brussel, 1850-1910.

te maken met het groeiend aandeel Luxemburgse dienstmeiden in Brussel die bijna uitsluitend van het platteland kwamen. Slechts 22 procent van deze vrouwen vertrok vanuit een stad naar de Belgische hoofdstad.

Ook na 1880 breidde het Brusselse rekruteringsgebied voor buitenlandse dienstmeiden nog sterk uit. Er kwamen steeds meer Duitse, Nederlandse en Franse vrouwen naar Brussel die niet uit één van de grensregio's afkomstig waren. Daarnaast waren er ook 56 buitenlandse dienstmeiden die niet in één van de buurlanden van België geboren waren, waaronder 22 vrouwen uit Engeland, negen uit Oost-Europa en zes uit Italië en Ierland maar ook enkelingen uit hedendaags Bangladesh en Guyana. Velen van deze vrouwen waren gouvernantes die voor de opleiding van de kinderen van de elite zorgden. Het is reeds bekend dat zij vaker over langere afstanden migreerden dan andere dienstmeiden.<sup>78</sup> In 1880 registreerden acht gouvernantes hun aankomst in Brussel ten opzichte van 81 gouvernantes in 1910. Hun aantal was dus sterk toegenomen. Een gevolg daarvan was dat de mediane en gemiddelde

<sup>78</sup> T. Verbruggen, 'Thuisonderwijs voor de kinderen van de elite. Buitenlandse gouvernantes in Brussel en omstreken rond de eeuwwisseling', *Tijd-Schrift* 3 (2017) 32-45.

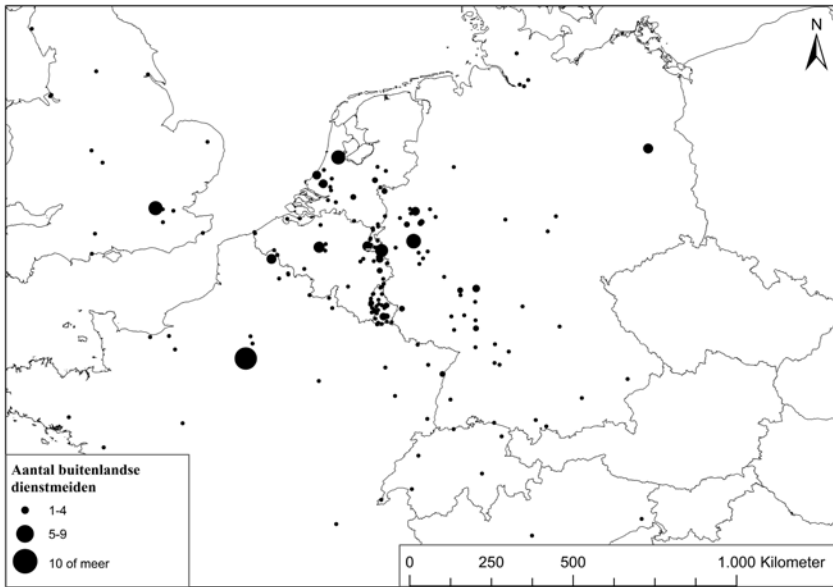
leeftijd van de dienstmeiden steeg naar respectievelijk 23 en 25 jaar. Hoewel ook zij meestal ongehuwd waren, bleven gouvernantes hun beroep namelijk langer uitoefenen. Hun mediane en gemiddelde leeftijd lagen met 27 en 28 jaar veel hoger dan die van de andere dienstmeiden. Wanneer zij niet in de analyse worden meegenomen zakken de mediane en gemiddelde leeftijd van de dienstmeiden dan ook naar respectievelijk 22 en 24 jaar.

44 Procent van de dienstmeiden gaf hun geboorteplaats op als vorige verblijfplaats en 58 procent vertrok vanuit hun geboorteregio naar Brussel (zie bijlage B). De mediane en gemiddelde afstand die ze in vogelvlucht aflegden, namen toe tot respectievelijk 191 en 273 kilometer. Dat was een toename van respectievelijk 28 en 67 kilometer ten opzichte van 1880. 63 Procent van de dienstmeiden vertrok vanuit een stad naar Brussel. De belangrijkste vertrekplaats of *gateway* was Parijs van waaruit maar liefst 21 dienstmeiden naar de Belgische hoofdstad trokken. Deze vrouwen waren niet zozeer afkomstig uit de regio rondom Parijs maar uit alle uithoeken in Frankrijk. Op deze wijze rekruteerde Brussel dus vrouwelijke migranten die afkomstig waren uit regio's die ver buiten het hinterland van de stad lagen. Zoals het netwerk van haven-



*Illustratie 2 Portret van Elisabeth Catherina Broers en haar gouvernante, anonieme foto ca. 1850-1860 (bron: Rijksmuseum Amsterdam, RP-F-1999-148).*

## Kaart 12 Vorige verblijfplaatsen van buitenlandse dienstmeiden die in 1910 voor het eerst in Brussel aankwamen



Bron: Databank vreemdelingendossiers Brussel, 1850-1910.

steden belangrijk was voor Antwerpen, leek ook het hoofdstedelijk netwerk een belangrijke katalysator geweest te zijn voor migratie richting Brussel. Ook andere hoofdsteden als Londen en Amsterdam werden namelijk belangrijke *gateways* voor migratie naar Brussel. Wat opvalt is dat de hoofdstad buitenlandse vrouwen aantrok uit zowat alle windrichtingen terwijl het Antwerpse rekruteringsgebied nog steeds vooral naar het noorden en oosten georiënteerd was. Slechts één buitenlandse dienstmeid die in 1910 in Brussel aankwam gaf de Scheldestad op als vorige verblijfplaats, wat de verschillen in het rekruteringsgebied van beide steden nogmaals benadrukt.

## Conclusie

In het midden van de negentiende eeuw waren er vooral veel gelijkenissen tussen het Antwerpse en Brusselse rekruteringsgebied voor buitenlandse dienstmeiden. De meeste vrouwen kwamen uit Nederlandse grensregio's van waaruit reeds enige tijd laaggeschoolde vrouwen naar Antwerpen en Brussel migreerden en die dus tot het bredere hinterland



van beide steden behoorden.<sup>79</sup> Aangezien er nog geen spoorwegverbindingen lagen tussen Nederland en België, legden deze vrouwen het grootste deel van hun traject te voet of met een rijtuig af. De afwezigheid van dienstmeiden uit grensregio's die wel via spoorwegen met Antwerpen en Brussel verbonden waren, kan waarschijnlijk verklaard worden door de hoge ticketprijzen en mogelijk ook door de stijgende werkgelegenheid in plaatsen waar een station gebouwd werd.

Na 1850 breidde het bredere hinterland van beide steden zich uit naar andere grensregio's. Zo werd de Keulse regio een relatief belangrijke rekruteringsregio voor beide steden en migreerden tientallen dienstmeiden vanuit het Groothertogdom Luxemburg naar Brussel. Wat opvalt is dat in deze uitbreidingsfase het bredere hinterland van beide steden slechts nog in beperkte mate overlapte. Zo kwamen er steeds minder dienstmeiden vanuit Nederlandse grensregio's naar Brussel en migreerde er zelden een Luxemburgse vrouw naar Antwerpen. Uit de analyse van de vorige verblijfplaatsen blijkt ook dat beide steden nauwelijks als *gateways* maar eerder als tussenliggende opportuniteiten functioneerden binnen elkaars rekruteringsgebied.

In het algemeen blijkt dat de uitbreiding van zowel het Antwerpse als Brusselse rekruteringsgebied ten gevolge van de innovaties in de transport- en communicatie-infrastructuur, beperkt werd door tussenliggende opportuniteiten en de afwezigheid van *push*-factoren in de herkomstregio's. Zo kwamen er bijvoorbeeld erg weinig dienstmeiden uit de Noord-Franse grensregio's naar Antwerpen of Brussel. Nochtans waren er voldoende treinverbindingen tussen beide steden en Noord-Frankrijk en was er een grote Franse gemeenschap in de Belgische hoofdstad aanwezig. Mogelijke verklaringen zijn een gebrek aan *push*-factoren in de Franse grensregio's en de grote aantrekkingskracht van Parijs en bepaalde Noord-Franse (textiel)steden.

Binnen andere migratiecircuits nam de impact van de innovaties in de transport- en communicatie-infrastructuur wel duidelijk toe. Zo kwamen vele Duitse dienstmeiden in 1880 via belangrijke knooppunten als Aken en Keulen naar Antwerpen en in mindere mate ook naar Brussel. Maastricht en andere Limburgse plaatsen die langs de Maas of een spoorwegverbinding lagen, werden eveneens belangrijke *gateways* voor migratie naar de Scheldestad. Ook de Luxemburgse dienstmeiden die in toenemende mate naar de hoofdstad trokken, reisden waarschijnlijk met de trein. Treintickets waren veel goedkoper geworden en mensen

79 Voor eerdere periodes zie: Winter, *Migrants*, 147-148; De Schaepdrijver, *Elites*, 80.

waren gewend geraakt aan de trein als vervoersmiddel. Daarnaast verspreidde de informatie tussen twee plaatsen zich ook veel sneller. Dat kwam niet enkel door de spoorwegen maar ook door de vele telegraafverbindingen en de kranten die hiervan gebruik maakten. Informatie werd dus enerzijds talrijker maar ook betrouwbaarder. De resultaten van dit onderzoek geven verschillende indicaties maar geen sluitend bewijs voor het gebruik van deze nieuwe transport- en communicatiemiddelen. Verder onderzoek dat bronnen, methoden en inzichten uit de historiografie omtrent migratie en transport integreert, is nodig om meer definitieve uitspraken te kunnen doen.

Daarnaast is er ook meer onderzoek nodig naar de vertrekplaatsen van migranten om de grote verscheidenheid in de evoluties van negentiende-eeuwse migratiepatronen te verklaren. Zo kunnen de tegenstelde evoluties in het aandeel Noord-Brabantse en Limburgse dienstmeiden binnen het Antwerpse rekruteringsgebied waarschijnlijk verklaard worden door tegengestelde sociale, economische of demografische evoluties binnen deze regio's. Hieruit blijkt dat een stedelijk rekruteringsgebied niet enkel onderverdeeld moet worden in migratiecircuits maar ook in regio's met een min of meer eenduidige sociale, economische en politieke structuur.

Het aantal lange-afstandsmigranten onder de dienstmeiden dat niet vanuit grensregio's kwam, steeg gestaag in de negentiende eeuw. Deze vrouwen migreerden meestal niet rechtstreeks vanuit hun geboorteplaats naar Antwerpen of Brussel maar kwamen vaak via respectievelijk andere haven- of hoofdsteden. Zo was in 1910 Parijs een belangrijke *gateway* binnen het Brusselse rekruteringsgebied. Deze specifieke migratiepatronen waren belangrijker voor de hoofdstad dan voor Antwerpen en bleven binnen het totale rekruteringsgebied van ondergeschikt belang. Wel blijkt dat stapsgewijze migratiepatronen belangrijker werden gedurende de negentiende eeuw. Bijgevolg bereikten buitenlandse dienstmeiden die geboren waren in verderaf gelegen plattelandsdorpen via dichtbij gelegen steden in toenemende mate Antwerpen en Brussel. Verder onderzoek is nodig om uit te maken of de migratietrajecten van deze vrouwen later ook gevolgd werden door andere laaggeschoolde groepen. Uit verkennend onderzoek blijkt dat vele van deze vrouwen na enige tijd terugkeerden naar hun geboorteregio.<sup>80</sup> Het is mogelijk dat ze door hun migratie-ervaringen te delen een belangrijke intermediaire rol op zich konden nemen wanneer kennissen eveneens wensten te emigreren.

80 De auteur bereidt een artikel voor over de netwerken en vestiging van buitenlandse dienstmeiden in Antwerpen in 1860 en 1880.

Het profiel van de buitenlandse dienstmeiden in beide steden veranderde slechts in beperkte mate. Er waren dan wel meer buitenlandse dienstmeiden die afkomstig waren uit het platteland, de meesten hadden reeds in een stedelijke omgeving verbleven en gewerkt vooraleer ze naar Antwerpen of Brussel trokken. De overgrote meerderheid was jong en ongehuwd en had nog geen kinderen. Tussen 1850 en 1880 vond er wel een verjonging plaats die waarschijnlijk verklaard kan worden doordat reizen makkelijker, goedkoper en veiliger werd dankzij de spoorwegen waardoor ook jongere vrouwen over langere afstanden konden migreren. Een belangrijke uitzondering binnen de totale groep van dienstmeiden werd gevormd door de gouvernantes. Deze hoger opgeleide groep was gemiddeld ouder en migreerde ook vaker over lange afstanden. Daaruit blijkt dat ook vrouwen die welvarender waren of meer specifieke vaardigheden hadden vaker over lange afstanden migreerden dan andere vrouwen.

De hypothese dat nabijgelegen steden met een gelijkaardige vraag naar dienstbodepersoneel een eengemaakt rekruteringsgebied zouden ontwikkelen blijkt uiteindelijk niet te kloppen. De impact van de transportrevolutie op het stedelijke rekruteringsgebied werd in belangrijke mate beperkt door de relatieve ligging van de stad, de specifieke sociale en economische ontwikkelingen in de herkomstregio's en in mindere mate de economische functie van de stad. Om bepaalde ontwikkelingen beter te kunnen verklaren is meer onderzoek nodig dat zich richt op de verschillende regio's van herkomst van migranten. Daarnaast dient ook meer aandacht te gaan naar de specifieke netwerken die migranten gebruikten om aan informatie te geraken. Net als bij de transportrevolutie wordt de impact van kranten, telegraafverbindingen, rekruteringsagentenschappen en filantropische organisaties namelijk vaak verondersteld maar zelden onderzocht.

## Over de auteur

**Thomas Verbruggen** (1992) is als doctoraatsbursaal verbonden aan het Centrum voor Stadsgeschiedenis aan de Universiteit Antwerpen en het Centrum voor Historisch Onderzoek naar Stedelijke Transformatieprocessen aan de Vrije Universiteit Brussel. Hij onderzoekt de migratie van buitenlandse dienstmeiden naar de Belgische steden Antwerpen en Brussel in de lange negentiende eeuw.

E-mail: [Thomas.Verbruggen@uantwerpen.be](mailto:Thomas.Verbruggen@uantwerpen.be)

## Bijlage A

**Percentage van de buitenlandse dienstmeiden die in 1850, 1880 of 1910 naar Antwerpen of Brussel migreerden en een stad of dorp als geboorteplaats hadden opgegeven**

	Antwerpen			Brussel		
	1850	1880	1910	1850	1880	1910
Stad	49	38	47	54	42	42
Platteland	51	62	53	46	58	58
N	144	333	374	84	224	302
Onbekend	6	28	59	21	24	28
<b>Totaal</b>	<b>150</b>	<b>361</b>	<b>433</b>	<b>105</b>	<b>248</b>	<b>330</b>

*Bron: Databank vreemdelingendossiers Antwerpen en Brussel, 1850-1910.*

## Bijlage B

**Percentage van de buitenlandse dienstmeiden die in 1850, 1880 of 1910 direct of indirect naar Antwerpen of Brussel migreerden**

	Antwerpen			Brussel		
	1850	1880	1910	1850	1880	1910
Direct	59	46	46	53	55	44
Indirect	41	54	54	47	45	56
N	140	322	363	77	212	294
Onbekend	10	39	70	28	36	36
<b>Totaal</b>	<b>150</b>	<b>361</b>	<b>433</b>	<b>105</b>	<b>248</b>	<b>330</b>

*Bron: Databank vreemdelingendossiers Antwerpen en Brussel, 1850-1910.*