



Centrum voor de Geschiedenis van Migranten

Working Paper 4

Noord-Hollanders in beweging
Economische ontwikkeling en binnenlandse migratie,
ca. 1800-1930

Clé Lesger

CGM Working paper 4

ISSN 1389-6466

Copyright: 2003 Clé Lesger/ CGM

Amsterdam 2003

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

De working papers van het Centrum voor Geschiedenis van Migranten staan onder redactie van: dr. A. Böcker, dr. C. van Eijl en dr. W. Willems.

Met deze reeks wil het CGM publicatie van onderzoek op het terrein van historische migratiestudies stimuleren. Het doel van de papers is in de eerste plaats het uitlokken van reacties op lopend onderzoek.

Nadere informatie en bestelling bij:
dr. Corrie van Eijl (c.j.vaneijl@uva.nl)
website: www.iisg.nl/cgm

In deze reeks zijn reeds verschenen:

Working paper 1:

Leo Lucassen en Floris Vermeulen, *Immigranten en lokale arbeidsmarkt. Vreemdelingen in Den Haag, Leiden, Deventer en Alkmaar (1920-1940)* ISSN 1389-6466 (Amsterdam 1999).

Working paper 2:

Frank Suurenbroek, *Binnenlandse migratie naar en uit Amsterdam (1870-1890)* ISSN 1389-6466 (Amsterdam 2001).

Working paper 3:

Jan Lucassen, *Immigranten in Holland 1600 - 1800. Een kwantitatieve benadering.* ISSN 1389-6466 (Amsterdam 2002).

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	3
2. Omvang van de migratie in Noord-Holland, ca.1800-1930	5
3. Een breder perspectief: migratiestromen in Nederland, ca.1800-1930	9
4. Noord-Holland: migratiestromen op gemeentelijk niveau	17
5. Conclusie	28
Literatuur	31
Bijlage 1. Genealogisch materiaal en historisch migratieonderzoek	34
Bijlage 2. Figuren	40

1. INLEIDING

In een omvangrijke studie naar migratie en mobiliteit hebben Colin Pooley en Jean Turnbull betoogd dat de richting en samenstelling van de migratiestromen in Groot-Brittannië gedurende de afgelopen tweehonderd jaar vrijwel ongewijzigd zijn gebleven. En hetzelfde, zo stellen de auteurs, geldt voor de motivatie om te migreren. Zij beschouwen migratie dan ook als een fenomeen dat vooral berust op persoonlijke keuzes die beïnvloed werden door de ambities en levensfase van de betrokken individuen. Lokale en regionale economische ontwikkelingen (industrialisatie), transportmogelijkheden (spoorwegen, autowegen) en informatievoorziening (krant, telegraaf, telefoon, postverkeer, radio) zouden vrijwel geen invloed hebben gehad.¹ Daarmee scharen zij zich in de veel grotere groep van migratiespecialisten die zich afzet tegen de lang verkondigde opvatting dat migratie een betrekkelijk recent fenomeen is, dat sterk samenhangt met de grootschalige veranderingen die in de negentiende en twintigste eeuw plaatsvonden: industriële groei, urbanisatie, transportrevolutie en snelle toename van de kwaliteit en omvang van informatiestromen.²

In hun verzet tegen de automatische koppeling van migratiebewegingen aan negentiende- en twintigste-eeuwse moderniseringsprocessen hebben Pooley en Turnbull uiteraard het gelijk aan hun zijde. De vroegmoderne geschiedenis van Holland is daarvan een sprekend bewijs. Vele honderdduizenden migranten zijn alleen al in de zeventiende en achttiende eeuw naar Holland getrokken en vooral Amsterdam kon toen met recht een cosmopolitische stad worden genoemd. In de eerste helft van de zeventiende eeuw was slechts een kwart van alle mannen dat in ondertrouw ging ook in Amsterdam geboren. Niet al deze nieuwkomers legden grote afstanden af, maar dat neemt niet weg dat geografische mobiliteit deel uitmaakte van de levensgeschiedenis van talloze mannen, vrouwen en kinderen in het vroegmoderne Europa.

Hun conclusie dat lokale en regionale economische ontwikkelingen er niet of nauwelijks toe doen, is evenwel aanzienlijk problematischer en de houdbaarheid ervan staat allerminst vast. Veeleer lijkt deze uitkomst een gevolg van het gebruikte bronnenmateriaal en de gekozen methode. Door bemiddeling van genealogische verenigingen in Engeland, Wales en Schotland kregen Pooley en Turnbull de beschikking over ruim 16.000 formulieren

¹ Pooley en Turnbull, *Migration and mobility in Britain*, 308, 329-330.

² Tot deze nieuwe traditie behoren werken als Moch, *Moving Europeans*, Jackson jr., *Migration and Urbanization* en Hochstadt, *Mobility and Modernity*. De traditionele opvatting heeft de meeste bekendheid gekregen in de door Zelinsky geijkte term 'mobility transition' (Zelinsky, 'The hypothesis of the mobility transition').

waarop in totaal bijna 74.000 verhuisbewegingen waren gedocumenteerd.³ Dit enorme bestand aan persoonlijke migratiegeschiedenissen heeft de analyse van de auteurs als het ware gestuurd in een richting waarin niet de invloed van macro-economische ontwikkelingen de aandacht opeiste, maar de kenmerken van de migranten zelf en de persoonlijke context waarin de beslissing om te migreren werd genomen.⁴

In deze bijdrage wil ik onderzoeken in hoeverre de stelling dat lokale en regionale economische ontwikkelingen weinig invloed hebben op de richting en omvang van migratiestromen houdbaar is. Ik doe dat door middel van een studie naar de migratiebewegingen in Noord-Holland in de jaren van omstreeks 1800 tot 1930. Anders dan Pooley en Turnbull is hier niet gekozen voor individuele migratiegeschiedenissen als eenheid van onderzoek, maar voor geaggregeerde gegevens over migratie (vestiging en vertrek) op provinciaal en gemeentelijk niveau. Het voornemen om de uitkomsten van dit onderzoek te confronteren met een analyse van individuele migratiegeschiedenissen van Noord-Hollanders moest helaas worden opgegeven (zie bijlage 1).

De keuze voor Noord-Holland is niet op willekeurige gronden tot stand gekomen. De belangrijkste overweging was dat deze provincie gemeenten van een zeer verschillende omvang omvat. Naast een groot aantal dorpen treffen we er steden in alle soorten en maten, van kleine stedelijke nederzettingen als Monnickendam en Edam tot de grootste stad in Nederland: Amsterdam. Die variëteit aan nederzettingen zorgt ervoor dat de verschillende migratiestromen (platteland-stad, kleine stad-grote stad) ook daadwerkelijk in de analyse worden betrokken. Bovendien zijn binnen deze provincie de eerste duidelijke sporen van forensisme aanwijsbaar. Vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw trokken welgestelde Amsterdammers naar de nieuwe villadorpen in het Gooi en in Kennemerland. Het bestudeerde tijdvak is zo ruim gekozen dat een goede vergelijking mogelijk is tussen perioden met veel en met weinig economische dynamiek.

In het onderstaande zal ik eerst een globaal beeld schetsen van wat bekend is over migratie in Noord-Holland in de jaren 1800-1930. Vervolgens zal vastgesteld worden welke positie Noord-Holland innam binnen de grote migratiestromen in ons land. Daarna keren we terug naar Noord-Holland om te onderzoeken in hoeverre er een relatie bestond tussen de ontwikkeling van lokale en regionale economieën en de richting en omvang van migratiestromen.

³ Pooley en Turnbull, *Migration and mobility in Britain*, 33. Zie tevens het discussiedossier naar aanleiding van hun boek in *Annales de Démographie Historique* (2002) 101-128.

⁴ In zijn reactie op enkele recensies komt Pooley tot een vergelijkbare uitspraak, evenwel zonder de oorspronkelijke conclusie op te geven (Pooley, 'Reflections on migration and mobility', 125).

2. OMVANG VAN DE MIGRATIE IN NOORD-HOLLAND, CA.1800-1930

In 1795, ten tijde van de eerste echte volkstelling in Nederland, woonde 67 procent van de Noord-Hollandse bevolking in plaatsen met minimaal 5.000 inwoners. In 1840 was dat nog maar 61 procent.⁵ In deze periode groeide de bevolking in kleine centra (minder dan 5.000 inwoners) dus sneller dan de bevolking in grote plaatsen. Dat wijst niet op een omvangrijke trek van het platteland naar de steden. Toch was er wel degelijk beweging in deze op het eerste gezicht zo weinig dynamische wereld. Na 1815 liep het inwonertal van de Hollandse steden langzaam op van 419.000 via 495.000 in 1830 naar 536.000 in 1840.⁶ Dat is weliswaar geen indrukwekkende groei, maar ze kwam tot stand in een periode dat natuurlijke bevolkingsgroei in de steden (het aantal geboorten minus het aantal overlijdens) zeer gering was en soms zelfs negatief. In tabel 1, waar gegevens voor Amsterdam zijn opgenomen, is dat duidelijk te zien.

Tabel 1. Geboorten, overlijdens en geboorteoverschot in Amsterdam, 1821-1860

	Aantal geboorten	Aantal overlijdens	Geboorteoverschot	Bevolkingsomvang
1821-1825	37.336	31.853	5.483	197.831
1826-1830	36.245	36.731	-486	204.727
1831-1835	34.363	36.287	-1.924	206.383
1836-1840	37.544	34.381	3.163	207.405
1841-1845	38.542	33.912	4.630	214.367
1846-1850	37.447	42.025	-4.578	223.416
1851-1855	40.815	34.734	6.081	223.700
1856-1860	39.857	36.891	2.966	235.074

Bron: Marco H.D. van Leeuwen en James E. Oeppen, 'Reconstructing the Demographic Regime of Amsterdam 1681-1920', *Economic and Social History in the Netherlands* 5 (1993) 61-102, aldaar tabellen 2 en 9.

De informatie over de Franse tijd en kort daarna is helaas niet volledig, maar vanaf 1820 beschikken we over betrouwbare tellingen van de aantallen geboorten en overlijdens in Amsterdam. Uit de tabel blijkt dat er in de jaren 1826-1835 en opnieuw van 1846 tot en met 1850 meer mensen in Amsterdam overleden dan er geboren werden. Toch zien we dat de bevolkingsomvang voortdurend toenam. Dat laat geen andere conclusie toe dan dat er van elders mensen naar Amsterdam trokken. En het voorbeeld van Amsterdam staat niet op zichzelf. Ook de overige Hollandse steden hadden hun (bescheiden) groei ten dele te danken aan de vestiging van migranten.

⁵ Ramaer, 'Middelpunten van bewoning', 212. Een bondig overzicht van de demografie en mobiliteit van de Hollandse bevolking in de periode 1795-2000 bij Kok, 'Van achterblijver tot koploper'.

Over de herkomst van deze migranten zijn we nog maar zeer ten dele geïnformeerd. Wel is informatie beschikbaar over de herkomst van migranten in Rotterdam. Veel nieuwkomers in die stad bleken afkomstig te zijn uit kleine en middelgrote steden in de eigen provincie.⁷ Hun vertrek werd daar gecompenseerd, zo wordt doorgaans verondersteld, door de vestiging van plattelanders uit de directe omgeving.⁸ Het belang van de binnenprovinciale migratie blijkt ook uit de geringe omvang van de migratiestromen tussen de provincies in de eerste helft van de negentiende eeuw.⁹ Alleen Drenthe kende naar verhouding veel immigranten want daar werden in deze periode omvangrijke ontginningswerken uitgevoerd waarbij men ondermeer paupergezinnen uit de Hollandse steden inzette. In de jaren twintig van de negentiende eeuw werden in Drenthe tevens de strafkolonies Ommerschans en Veenhuizen ingericht en ook daar kwamen Hollandse paupers terecht. Maar voor het overige hielden de provincies hun geboorteoverschotten grotendeels binnen de eigen grenzen.

De Hollandse steden groeiden evenwel niet uitsluitend door de komst van migranten van binnen de provincie en het rijk, maar tevens door de vestiging van buitenlanders. Vooral Duitsers trokken in vrij grote aantallen naar de steden in het westen van het land.¹⁰ Zij werkten als bakker, slager en kleermaker, maar tevens werden Duitsers aangetroffen in het winkelbedrijf en de groothandel. In het geval van het winkelbedrijf treffen we onder de Duitse immigranten ondermeer de oprichter van de spreekwoordelijke Winkel van Sinkel, die in 1821 aan de Amsterdamse Nieuwendijk werd geopend. Onder het personeel van de door Duitse migranten gedreven winkels en handelsfirma's bevonden zich relatief veel Duitsers. Dat wijst er op dat er contacten bleven bestaan met Duitsland en met landgenoten die zich hier reeds eerder hadden gevestigd. In sommige gevallen was het Duitse element onder de middenstand zo sterk dat het de aandacht trok van tijdgenoten. Over de jaren omstreeks 1860 schreef Justus van Maurik later: 'De Oudebrugsteeg scheen in die dagen bijna een Duitse kolonie, want de kroeghouder, zoowel als de kleermaker, de slager en de kruidenier, die er woonden, waren van Germaanschen stam'.¹¹ Hun komst naar de Hollandse steden en ook de aanwezigheid van veel tijdelijke migranten was in de eerste helft van de negentiende eeuw geen nieuw verschijnsel, maar de laatste fase van een eeuwenoude traditie waarin talloze buitenlanders naar Holland trokken. Zij werden aangetrokken door de relatief hoge lonen en

⁶ De Meere, *Economische ontwikkeling en levensstandaard*, 35, tabel 2.

⁷ Van Dijk, *Rotterdam 1810-1880*, 203-216.

⁸ Kooij, *Groningen 1870-1914*, 79-89.

⁹ Hofstee, *Korte demografische geschiedenis*, 140, tabel 14.

¹⁰ Hofstee, *De demografische ontwikkeling van Nederland*, 48-49; L.Lucassen, 'Einde van een migratieregime' en voor de stad Utrecht Schrover, *Een kolonie van Duitsers*.

¹¹ Geciteerd bij L.Lucassen, 'Einde van een migratieregime', 202.

de mogelijkheden er een bestaan op te bouwen. Met de stagnatie in de Hollandse economie in de eerste helft van de negentiende eeuw was hun aantal echter teruggelopen naar een veel lager niveau dan in de zeventiende en achttiende eeuw gebruikelijk was.¹²

Vanaf het midden van de negentiende eeuw ontstond een nieuwe situatie. De contouren daarvan zijn goed af te lezen in tabel 2, waar ik gebruik heb gemaakt van gegevens uit de volkstellingen.¹³ Bij de tellingen is van iedereen die op dat moment in Nederland woonde de geboorteplaats gevraagd. De antwoorden van de bewoners van Noord-Holland zijn in de tabel samengevat.

Tabel 2. Geboorteplaats van de inwoners van Noord-Holland, 1849-1930

	1849	1879	1899	1930
	%	%	%	%
huidige woongemeente	71,6	67,0	62,8	57,9
elders in Noord-Holland	15,8	17,8	18,4	18,9
andere provincie	9,8	13,4	17,3	19,7
Nederlandse kolonies	0,2	0,2	0,2	0,5
buitenland	2,7	1,5	1,3	3,0
onbekend	0,0	0,0	0,0	0,0
totaal	100,0	100,0	100,0	100,0
bevolking totaal	477079	679990	968131	1509587

Bron: CBS, Volkstellingen.

De percentages in de tabel zijn momentopnames en geven dus geen informatie over het migratiegedrag in de jaren tussen de geboorte en het moment van de telling. Een onbekend aantal personen zal in die jaren voor kortere of langere tijd elders gewoond hebben. De cijfers maken wel aannemelijk dat de omvang van de binnenlandse migratie voortdurend toenam en dat ook grotere afstanden werden overbrugd dan voorheen. Het percentage Noord-Hollanders dat in een andere provincie was geboren, verdubbelde immers van 9,8 procent in 1849 naar 19,7 procent in 1930. Het percentage in het buitenland geborenen nam daarentegen af van 2,7 procent bij de volkstelling van 1849 naar 1,3 procent in 1899. Het bleef zo laag tot het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog. Tijdens en na de oorlog vond een omslag plaats en vanaf die tijd vestigden zich weer meer buitenlanders in Noord-Holland (en in Nederland in

¹² Zie voor de migratie naar Holland in de vroegmoderne periode ondermeer Hart, 'Geschrift en getal'; J.Lucassen, *Naar de kusten van de Noordzee*; J.Lucassen, 'Holland, een open gewest' en een cijfermatige benadering van de omvang van de migratie bij J.Lucassen, *Immigranten in Holland*.

¹³ De volkstellingen zijn digitaal uitgegeven in een samenwerkingsverband van het Centraal Bureau voor Statistiek

het algemeen). Bij de volkstelling van 1930 werden er drie geregistreerd op elke 100 inwoners.¹⁴ De verhouding tussen het aantal mannen en vrouwen geeft een belangrijke aanwijzing over de achtergrond van deze opvallende stijging van het aandeel buitenlanders in Noord-Holland. In 1849 en 1879 kwamen er veel meer buitenlandse mannen dan vrouwen naar de provincie, maar in 1899 was hun aantal al ongeveer gelijk en bij de volkstelling van 1930 waren de vrouwen veruit in de meerderheid (30.914 vrouwen tegenover 14.741 mannen). In combinatie met de wetenschap dat de meeste van deze vrouwen uit Duitsland afkomstig waren, is het duidelijk dat we hier van doen hebben met de Duitse dienstbodes die zich vooral na de Eerste Wereldoorlog massaal in Nederland vestigden.¹⁵

Maar ook op een meer directe wijze is aan te tonen dat de 'beweeglijkheid' van de Noord-Hollandse bevolking vanaf het midden van de negentiende eeuw sterk is toegenomen. Ik heb daarbij gebruik gemaakt van de gegevens over vestiging en vertrek die vanaf 1851 voor alle Nederlandse gemeenten beschikbaar zijn. Op basis van deze gegevens heb ik voor Noord-Holland de totale mobiliteit per 1000 inwoners berekend over de jaren 1851 tot en met 1940.¹⁶

In figuur 1 is deze informatie grafisch weergegeven en als vergelijking is voor dezelfde jaren tevens de totale mobiliteit in Nederland opgenomen. De grafiek laat zien dat de totale mobiliteit in Noord-Holland toenam van een laag niveau (65 per 1000 inwoners) in de eerste helft van de jaren vijftig naar een top van 148 per 1000 inwoners in de periode 1881-1885. Dat hoge niveau bleef met enkele schommelingen gehandhaafd tot 1930 en daalde vervolgens tot respectievelijk 119 en 126 per 1000 inwoners in de eerste en tweede helft van de jaren dertig.¹⁷

(CBS) en het Nederlands Instituut voor Wetenschappelijke Informatievoorziening (NIWI).

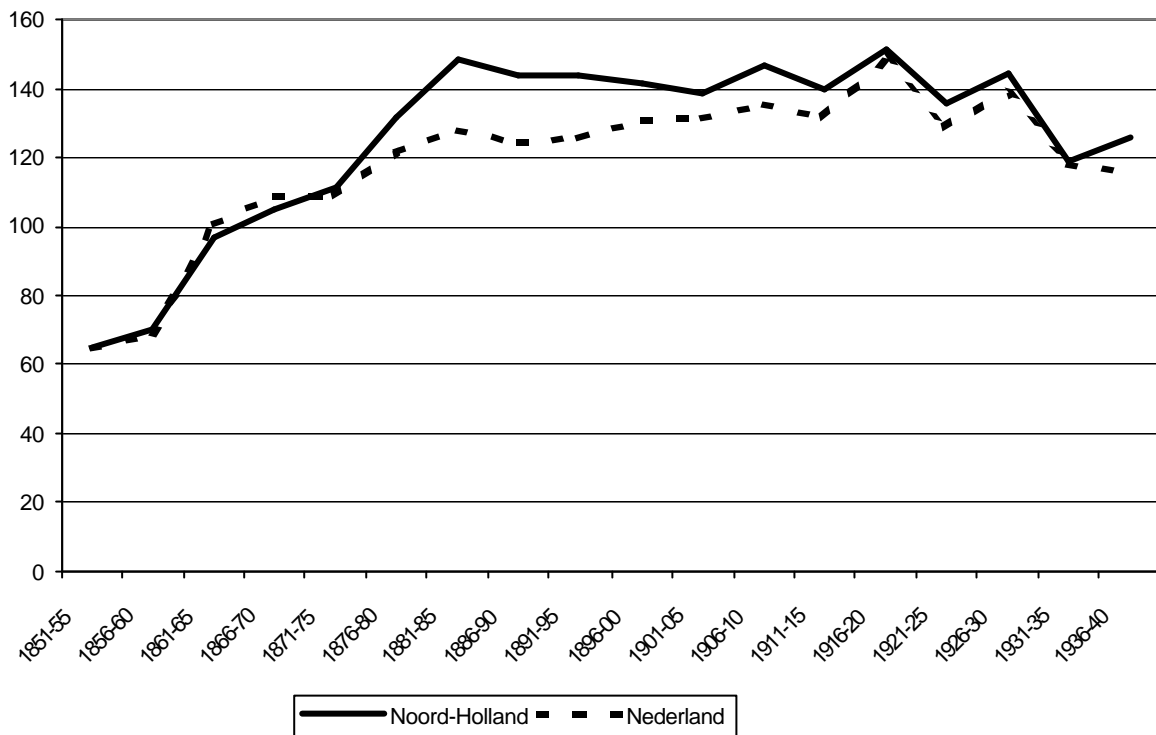
¹⁴ Het beeld van de buitenlandse migratie naar Nederland in het algemeen bij Stokvis, 'Nederland en de internationale migratie', in het bijzonder tabel 3. Zie voor enkele problemen bij het gebruik van de volks- en beroepstellingen in onderzoek naar buitenlandse migratie Van Eijl en Lucassen, 'Tellen en geteld worden'.

¹⁵ Zie voor Duitse dienstbodes in Nederland: Henkes, *Heimat in Holland*; de reactie op haar werk bij L. Lucassen en Van der Harst, 'De vreugde van het tellen' en de repliek van Henkes (Henkes, 'De betekenis van kennis'.

¹⁶ Onder totale mobiliteit versta ik de som van alle bewegingen (vestiging en vertrek van alle personen) over de grenzen van de Noord-Hollandse gemeenten. Die cijfers zijn gerelateerd aan de omvang van de bevolking op 31 december van het betreffende jaar. De basisgegevens zijn bijeengebracht door de afdeling sociale en economische geografie aan de Landbouwniversiteit Wageningen en beschikbaar gesteld in de zogenaamde Historisch-Ecologische Database. Er is in de grafiek overigens geen rekening gehouden met het samenvoegen van gemeenten, een zaak die administratief als vestiging en vertrek werd verwerkt. Het probleem speelt vooral in 1896 bij de annexatie van delen van Nieuwer-Amstel door Amsterdam.

¹⁷ Uit Hochstadt, *Mobility and Modernity*, 277 fig.24 en 219-226 blijkt dat in Duitsland al vanaf omstreeks 1918 een daling van de mobiliteit inzette.

Figuur 1. Mobiliteit per 1000 inwoners, 1851-1940



In Nederland als geheel, zo blijkt uit de grafiek, ontwikkelde de totale mobiliteit zich in de tweede helft van de negentiende eeuw minder onstuimig dan in Noord-Holland. Het hoogste niveau werd hier pas gehaald in de jaren 1916-1920. Vanaf die tijd gaan de ontwikkelingen in Noord-Holland en in Nederland vrijwel gelijk op. Op basis van het voorgaande kunnen we vaststellen dat de binnenlandse migratie na het midden van de negentiende eeuw in Noord-Holland een veel grotere omvang kreeg dan in de eerste helft van de eeuw.

3. EEN BREDER PERSPECTIEF: MIGRATIESTROMEN IN NEDERLAND, CA.1800-1930

Uit figuur 1 bleek al dat niet alleen de Noord-Hollanders in de tweede helft van de negentiende eeuw een verhoogde mobiliteit vertoonden, ook de Nederlandse bevolking als geheel werd meer mobiel. Dat roept de vraag op naar de richting van al die verhuisbewegingen. Hielden vestiging en vertrek elkaar in evenwicht of waren er delen van Nederland die grote aantallen inwoners verloren of aantrokken? De figuren in bijlage 2, waarin voor verschillende periodes per provincie het migratiesaldo is weergegeven, geven het antwoord op die vraag. Het migratiesaldo is het verschil tussen het aantal personen dat

zich in een provincie vestigt en dat er uit wegtrekt.¹⁸

De situatie in de jaren 1851-1855 (figuur 2) lijkt typerend voor de migratie in de eerste helft van de negentiende eeuw. Op Zeeland en Limburg na vertonen alle provincies een migratiesaldo dat varieert van 0 tot 5 personen per 1000 inwoners. Het (geringe) overschot aan migranten in negen van de elf provincies is uiteraard niet alleen afkomstig uit Zeeland en Limburg, waar per saldo meer personen vertrokken dan zich er vestigden. Zij kwamen naar het zich laat aanzien vooral uit het buitenland. Eerder is immers al vastgesteld dat de toestroom van vreemdelingen – in het bijzonder Duitsers – lange tijd relatief omvangrijk was en dat de migratie tussen provincies weinig voorstelde.¹⁹

De migratie in de latere perioden geeft een heel ander beeld. Een enkele blik op de figuren 3 tot en met 5 volstaat om te constateren dat Noord- en Zuid-Holland in alle perioden een positief migratiesaldo vertonen: er vestigden zich daar meer mensen dan er vertrokken. In Zuid-Holland is die tendens overigens minder duidelijk dan in Noord-Holland, waar in de jaren 1876-1880 en 1926-1930 vestigingsoverschotten van meer dan 5 promille worden gemeten. Tevens is duidelijk dat er zich rond dit westelijke vestigingsgebied een band van provincies bevond met vertrekoverschotten. Globaal was de migratiestroom dus gericht van het noorden, oosten en zuiden naar het westen. In Zeeland en Friesland zijn de vertrekoverschotten structureel en zeer aanzienlijk, maar ook Groningen, Drenthe en Gelderland hebben in alle perioden negatieve migratiesaldi. De overige provincies vertonen een wisselend beeld. Brabant en Utrecht bijvoorbeeld, kennen in de jaren 1876-1880 en 1926-1930 vestigingsoverschotten maar tegen het einde van de negentiende eeuw niet. En Overijssel, dat in de jaren zeventig nog een vertrekoverschot vertoonde, trekt vanaf het einde van de eeuw meer migranten aan dan het aan andere provincies en het buitenland verliest. In de laatste periode voegt ook Limburg zich bij de provincies met een vestigingsoverschot, maar in Groningen en Drenthe heeft het wegtrekken van de bevolking inmiddels een omvang gekregen die vergelijkbaar is met die in Friesland en Zeeland.

Het voorgaande suggereert dat Noord-Holland op het gebied van migratie geen volstrekt unieke ontwikkeling doormaakte. In heel Nederland nam de totale mobiliteit in de tweede helft van de negentiende eeuw toe en Noord-Holland was niet de enige provincie met vestigingsoverschotten.

¹⁸ De bron is dezelfde als bij figuur 1. De provinciale migratiesaldi (per 1000 inwoners) bedragen overigens slechts een fractie van de totale mobiliteit (per 1000 inwoners), want bij veel migratie werden de provinciegrenzen niet overschreden.

¹⁹ Ook is het niet uitgesloten dat in deze vroegste jaren van de dynamische bevolkingsregistratie (waarvan de registers van vestiging en vertrek onderdeel uitmaken) sprake was van onderregistratie bij de personen die een gemeente verlieten.

Voor een verklaring van de omvang en richting van de migratiebewegingen moeten we de aandacht richten op de bevolkingsontwikkeling en economie van Nederland. In het onderstaande zal blijken dat ook op die terreinen de tweede helft van de negentiende eeuw een tijd was van nieuwe dynamiek.

In vergelijking met latere perioden was de eerste helft van de negentiende eeuw een tijd van betrekkelijk geringe demografische groei. In 1795, bij de eerste volkstelling, telde Nederland 2.078.487 inwoners. Dat aantal liep langzaam op naar 2.202.191 in 1815 en 3.048.964 inwoners in 1850.²⁰ Een dergelijke langzame groei maakte het mogelijk dat de verschillende provincies hun geboorteoerschotten vasthielden en de interprovinciale migratie van ondergeschikte betekenis bleef. De snelle groei van de Nederlandse bevolking nam een aanvang in de jaren zeventig. Zo was de totale Nederlandse bevolking tussen 1830 en 1849 en tussen 1849 en 1869 toegenomen met zo'n 17 procent, maar tussen 1869 en 1889 bedroeg de toename al 26 procent, tussen 1889 en 1909 bijna 30 procent en tussen 1909 en 1930 niet minder dan 35,5 procent.²¹ Die versnelde groei kwam niet tot stand door een omvangrijke immigratie vanuit het buitenland. Integendeel, het aandeel van vreemdelingen onder de Nederlandse bevolking daalde naar een laag niveau in 1869 en bleef laag tot het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog.²²

Bij het ontbreken van een omvangrijke immigratie uit het buitenland moet de groei van de Nederlandse bevolking het resultaat zijn geweest van een stijging van het geboorteoverschot (aantal geboorten - aantal overlijdens). Die stijging van het geboorteoverschot kwam tot stand door een substantiële daling van de sterfte. Tot omstreeks 1875 was het sterfteniveau in Nederland in vergelijking met de omliggende landen hoog en in sommige streken zelfs uitzonderlijk hoog.²³ Na die tijd daalde de sterfte snel en in het begin van de twintigste eeuw was de achterstand ten opzicht van het buitenland ingelopen. Het geboortecijfer daalde echter niet mee en als gevolg daarvan groeide de Nederlandse bevolking zeer snel. Feitelijk kwam aan deze periode van snelle groei pas een einde na omstreeks 1960. Toen kreeg ook het geboortecijfer een waarde die overeen kwam met de cijfers in de omliggende landen. Daarmee kwam in Nederland pas laat een einde aan een proces dat bekend staat als de demografische transitie: de overgang van een situatie van hoge

²⁰ Hofstee, *De demografische ontwikkeling van Nederland, 190-191*, tabel 1A.

²¹ Berekend op basis van Hofstee, *Korte demografische geschiedenis*, tabel 2.

²² Stokvis, 'Nederland en de internationale migratie', tabel 3 en Van Eijl en Lucassen, 'Tellen en geteld worden', 166, figuur 1.

²³ Een uitvoerige verhandeling over de demografische ontwikkeling in deze periode bij Van der Woude, 'Bevolking en gezin'. Het onderstaande is daar grotendeels op gebaseerd.

geboortecijfers en hoge sterftcijfers naar de situatie van lage geboortecijfers en lage sterftcijfers die we in de huidige westerse wereld kennen.²⁴

De snelle groei van de Nederlandse bevolking na het midden van de negentiende eeuw is te beschouwen als een van de drijvende krachten achter de verhoogde mobiliteit die hiervoor is geconstateerd. Zij verhoogde de druk op de beschikbare bestaansmiddelen en vergrootte de bereidheid van mensen te migreren. Tot een daadwerkelijk vertrek kon het evenwel uitsluitend komen wanneer elders de kansen op het vinden van werk en inkomen beter waren dan in de eigen gemeente. Er moest met andere woorden naast pushfactoren in de eigen omgeving ook sprake zijn van pullfactoren elders. Anders dan tegenwoordig oefenden niet de huisvesting of recreatiemogelijkheden maar de economie een grote aantrekkingskracht uit op potentiële migranten. Aan het begin van de negentiende eeuw maakte die economie een weinig dynamische indruk. Tijdens de Napoleontische oorlogen raakte Nederland, dat van 1795 tot 1813 verbonden was met Frankrijk, in het slop. De economische problemen die gedurende de tweede helft van de achttiende eeuw al aan de oppervlakte waren gekomen, werden nu in volle omvang zichtbaar en verscherpten zich ook. Vooral de scheepvaart, visserij, de handel en de op de handel gebaseerde takken van nijverheid hadden zeer te lijden onder de vrijwel permanente staat van oorlog. Alleen de bloei van de agrarische sector, die al rond het midden van de achttiende eeuw een aanvang had genomen, hield aan tijdens de Franse tijd.²⁵

De gevolgen van deze tegengestelde ontwikkeling laten zich raden. Met de plattelandsbevolking ging het in deze jaren relatief goed, maar de stedelingen werden getroffen door werkloosheid en hadden te lijden onder de hoge prijzen van levensmiddelen. Vooral in de Hollandse steden, de belangrijkste centra van scheepvaart, handel en nijverheid, grepen armoede en verpaupering om zich heen. In Amsterdam ontving in 1809 meer dan de helft van de bevolking een of andere vorm van ondersteuning.²⁶ Onder deze omstandigheden is het niet vreemd dat de migratiestromen naar de steden minder omvangrijk werden. Stedelingen verlieten zelfs de Hollandse steden om elders werk en inkomen te zoeken. Het totale inwonertal van de Hollandse steden liep dan ook terug van 483.000 in 1795 naar 440.000 in 1815: een achteruitgang van 9 procent.²⁷

²⁴ Door de relatief lange duur van deze, door grote geboorteoverschotten gekenmerkte, demografische transitie is Nederland een van de dichtstbevolkte landen ter wereld geworden.

²⁵ Zie voor de economische ontwikkeling in deze periode Van den Eerenbeemt, 'De Patriotse-Bataafse-Franse tijd' en de relatief gunstige ontwikkeling van de landbouw bij De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, in het bijzonder 270-274.

²⁶ Van den Eerenbeemt, 'De Patriotse-Bataafse-Franse tijd', 194.

²⁷ De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 80. Over de bestemming van de vertrekkers is niet veel bekend. Voor Amsterdam weten we dat onder de gereformeerde lidmaten de bestemming van de vertrekkers

In 1813 stortte het Napoleontische statensysteem ineen en in november van dat jaar werden de Fransen uit Nederland verdreven. ‘De zee is open, de koophandel herleeft’, juichte men bij die gelegenheid.²⁸ In eerste instantie leek het daar ook op. Vanuit Engeland werden grote hoeveelheden goederen naar het continent getransporteerd. Maar na deze kortstondige opleving werd al spoedig duidelijk dat de Nederlandse handel niet de oude betekenis herwon en ook met de nijverheid ging het slecht. Als gevolg daarvan bleven de armoede en verpaupering in de Hollandse steden vrijwel onverminderd voortduren. Het hongerjaar 1816/17, toen niet minder dan 57 procent van de Amsterdamse bevolking ondersteuning ontving, was uitzonderlijk, maar tot na het midden van de eeuw werd doorgaans een derde van de bewoners van de hoofdstad op een of andere wijze ondersteund. In een rapport uit die jaren werd over de toestand van de Nederlandse arbeiders geschreven: ‘Het loon van zijnen arbeid (...) is dus droog brood en aardappelen met zout, een weinig kleeding, zoveel vuur en licht dat hij zijn soberen maaltijd kan bereiden en zijne slaapplek tegen het ongunstig weder beveiligd; wordt hij ziek of voor den arbeid onbekwaam, dan is hij van de algemene weldadigheid afhankelijk. Dit nu is het lot van het groot getal van onze arbeiders’.²⁹

Gedurende de eerste helft van de negentiende eeuw was economische groei weliswaar geen onbekend verschijnsel, maar de structuur van de economie wijzigde zich niet en bleef opvallende overeenkomsten vertonen met die in de achttiende eeuw.³⁰ Het overheersende beeld is derhalve dat van een weinig welvarende natie met in de steden een grote schare paupers. Voor zover er op het platteland sprake was van demografische overdruk kon deze geen uitweg vinden in de steden.³¹ Dit veranderde met de doorbraak van de industrialisatie in Nederland in de jaren 1860-1880. Veel meer dan voorheen werd de productie gemechaniseerd. Bij de achtergronden van die ontwikkelingen hoeven we hier niet stil te staan.³² Duidelijk is dat er vanaf de jaren veertig talrijke zaken die de economische ontwikkeling belemmerden uit de weg zijn geruimd. Zo werd de binnenlandse vraag sterk

goeddeels overeen komt met de herkomstplaatsen van vestigers in dezelfde periode (Diederiks, *Een stad in verval*, 127, tabel 51).

²⁸ Geciteerd bij Brugmans, *Paardenkracht en Mensenmacht*, 68.

²⁹ Geciteerd bij Van Leeuwen, *Bijstand in Amsterdam*, 59.

³⁰ In Van Zanden en Van Riel, *Nederland 1780-1914* wordt weliswaar de opvallende groei in de jaren 1816-1840 benadrukt, maar er wordt tevens duidelijk dat de economische groei tot de jaren 1830 vooral plaats vond door de bevolkingstoename en de toename van de koopkracht als gevolg van dalende landbouwprijzen. De economische groei in de jaren 1830-1840 werd voornamelijk gedragen door de activiteiten van de Nederlands Handelsmaatschappij en de verscherpte exploitatie van Nederlands-Indië (door middel van het Cultuurstelsel).

³¹ In de zeventiende en achttiende eeuw lijkt er op het Hollandse platteland van demografische overdruk geen sprake te zijn. De trek van het Hollandse platteland naar de steden was toen van betrekkelijk geringe omvang. De Hollandse steden recruteerden hun inwoners voornamelijk in de landgewesten en het buitenland (J. Lucassen, ‘Holland, een open gewest’, 181-184).

³² Zie daarvoor Van Zanden en Van Riel, *Nederland 1780-1914* en tevens Van Tijn en Zappey, ‘De negentiende eeuw’.

gestimuleerd door de afschaffing van veel accijnzen, belastingen die zwaar drukten op levensmiddelen en brandstoffen en die daardoor de koopkracht van de bevolking aantastten. En herziening van het belastingstelsel maakte tevens de weg vrij voor de opkomst van grote gemechaniseerde meel- en broodfabrieken, die goedkoper produceerden dan in het ambachtelijke bedrijf mogelijk was. De liberalisering van het internationale handelsverkeer (met name op Engeland en Duitsland) en verbetering van de infrastructuur leidden tot opbloei van de handel en het verkeerswezen (havenarbeid, spoorwegen), maar ook van de industrie (scheepsbouw) én de agrarische sector. De Nederlandse landbouw vond in Engeland een vrijwel onverzadigbare markt voor vee, vlees, zuivel en akkerbouwproducten. Tot slot profiteerde de Nederlandse economie van de internationale economische hausse die omstreeks 1850 inzette en bijna 25 jaar lang aanhield.

De positieve migratiesaldi in het westen van het land (bijlage 2, figuur 3) zijn uiteraard niet los te zien van deze ontwikkelingen. De industrialisatie van Nederland nam immers vooral in het westen van het land een grote vlucht en tevens in Brabant waar de wolnijverheid en leerbewerking zich ontplooiden. In het westen vond bovendien een sterke opleving plaats van handel en scheepvaart die aanpassingen vereiste in de verouderde infrastructuur van havens, waterwegen en straatwegen. De groeiende werkgelegenheid in deze gebieden oefende grote aantrekkingskracht uit en bracht de migratiestromen op gang die resulteerden in vestigingsoverschotten in het westen van het land en in Brabant en vertrekoverschotten in de overige provincies.

Aan de economische hausse kwam in het midden van de jaren zeventig een einde. Gedurende twee decennia daalde het internationale prijsniveau waardoor de winsten van bedrijven onder druk kwamen te staan en het groeitempo van de economie vertraagde. Vanaf omstreeks 1880 werd ook de agrarische sector zwaar door de crisis getroffen. Maar de langdurige depressie, met dieptepunten in het midden van de jaren tachtig en in 1893-1894, was niet voor iedereen ongunstig. Met uitzondering van de jaren omstreeks 1884, toen ook handel en nijverheid in een crisis terecht kwamen en de werkloosheid om zich heen greep, profiteerde de stedelijke bevolking van de dalende voedselprijzen. Het leven werd voor hen nu immers een stuk goedkoper en een groter deel van het inkomen kon besteed worden aan andere zaken dan eerste levensbehoeften. Nu versterkten pushfactoren (de agrarische crisis) en pullfactoren (de relatief gunstige ontwikkeling in nijverheid en dienstensector) elkaar en de stroom migranten naar het westen van het land bleef in stand (zie figuur 4).³³

³³ Het verband tussen de omvang en richting van migratiestromen en de agrarische crisis wordt voor de noordelijke provincies (Friesland en Groningen) duidelijk aangetoond in Kooij, *Groningen 1870-1914*, 145-148. In

Daarmee is overigens niet beweerd dat deze stroom bestond uit personen die rechtstreeks van de boerderij naar de Hollandse steden trokken. Eerder was er sprake van een groot aantal migratiecircuits. Zo lijken migrerende boeren en landarbeiders in eerste instantie een voorkeur te hebben vertoond voor agrarische gebieden waar de bestaansmogelijkheden beter waren. Pas als ook daar de situatie verslechterde, trokken zij naar steden in bij voorkeur de eigen regio. De groep boeren en landarbeiders die zich uiteindelijk in de grote steden in het westen van het land vestigde, was dus betrekkelijk klein. Maar het effect van de agrarische crisis bleef niet beperkt tot boeren en landarbeiders. Ook ambachtslieden en kleine middenstanders in de dorpen en regionale centra werden er door getroffen. Voor deze niet-agrariërs was migratie naar de grote steden een minder grote stap dan voor de agrarische plattelandsbevolking. Er zijn dan ook inderdaad aanwijzingen dat juist deze groep naar het westen trok.³⁴ Naast Holland vertoonde alleen Overijssel in de jaren 1896-1900 een vestigingsoverschot. Dat heeft ongetwijfeld te maken met de krachtige ontplooiing van de katoennijverheid in die provincie (Twente).

Omstreeks 1895 herstelde de wereldeconomie zich en het begin van de nieuwe eeuw zag opnieuw een internationale hausse, die aanhield tot het begin van de Eerste Wereldoorlog. Dit was de periode waarin ook de Nederlandse industrie een werkelijk modern karakter kreeg. Zo nam de zware industrie in deze jaren snel in betekenis toe, evenals het moderne grootbedrijf. Het aandeel van het kleinbedrijf (minder dan 10 werknemers) kromp ineen van 75 procent van de beroepsbevolking in de nijverheid in 1889 naar 55 procent in 1909. In diezelfde jaren steeg het aantal werknemers in de machinebouw (stoommachines en andere werktuigen) van 5.000 naar 19.000 personen.³⁵ Het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog leidde tot een flinke inzinking, maar de economie van het neutrale Nederland herstelde zich opvallend snel. Over het geheel genomen was de periode 1914-1921 er een van economische groei. Ook van de zware internationale crisis van 1921-1923 heeft men – met uitzondering van het bankwezen – in Nederland betrekkelijk weinig last gehad. Het herstel dat in 1923 inzette kreeg vooral vanaf 1925 het karakter van een hausse, die aanhield tot de beruchte ‘zwarte donderdag’, de beurskrach in Wallstreet op 24 oktober 1929.³⁶

Bruggeman en Van de Laar, ‘Rotterdam als migrantenstad’ wordt die relatie voor de migratie naar Rotterdam ontkend, maar in hun analyse vergelijken de auteurs de perioden 1865-1879 en 1880-1909 terwijl de agrarische depressie slechts duurde van omstreeks 1880 tot omstreeks 1895. De cijfers voor de jaren 1880-1909 geven derhalve geen juist beeld van het effect van de agrarische depressie op de migratiebeweging omdat zij tevens betrekking hebben op de jaren tussen 1895 en 1909, toen met name de landbouw op de Oost- en Zuid-Nederlandse zandgronden zich verder ontplooipte (Hofstee, *Korte demografische geschiedenis*, 99).

³⁴ Kooij, *Groningen 1870-1914*, 145-148 en lopend onderzoek van Van der Harst.

³⁵ Van Tijn en Zappey, ‘De negentiende eeuw’, 251.

³⁶ Joh. de Vries, ‘De twintigste eeuw’ en Van Zanden, *Een klein land in de 20e eeuw*, hoofdstuk 6.

De jaren na de Eerste Wereldoorlog waren niet uitsluitend een periode van groei, maar ook van structurele veranderingen in de economie. Er wordt dan ook wel gesproken van de 'Tweede Industriële Revolutie'; de tijd waarin elektriciteit en benzinemotor de stoommachine verdrongen, de tijd ook waarin geheel nieuwe producten (kunstzijde, synthetische rubber en verfstoffen) en nieuwe takken van nijverheid (chemische industrie) werden geïntroduceerd en waarin film, radio, auto en vliegtuig doordrongen in het dagelijkse leven.³⁷ Die grote veranderingen komen tot uitdrukking in de migratiesaldi tussen 1926 en 1930 (figuur 5). Opnieuw zijn het Noord- en Zuid-Holland, vanouds het commerciële en industriële hart van Nederland, die deel hebben aan de nieuwe ontwikkelingen. Daar bevinden zich ook de grote havens van het Maasgebied (Rotterdam) en de IJmond (Amsterdam en IJmuiden). In een land als Nederland, arm aan grondstoffen en gericht op de export, bezaten die havens en de aan de verkeerssector gerelateerde nijverheid (scheepsbouw) een grote omvang. Aan het Noordzeekanaal, gunstig gelegen voor de aanvoer van grondstoffen en brandstoffen en de afvoer van het eindproduct, werd in deze jaren ook een Nederlandse ruwijzerindustrie opgebouwd: de N.V. Koninklijke Nederlandsche Hoogovens en Staal Fabrieken. In het Maasmondgebied, met vergelijkbare vestigingsvoordelen, kwam in Pernis een omvangrijke petroleumindustrie tot stand.

Maar ook Brabant maakte in de jaren na de oorlog een krachtige industriële ontwikkeling door waarbij Philips een prominente rol speelde. Er ontstond rond de productie van elektrische apparaten en componenten een conglomeraat van bedrijven dat ondermeer een glasfabriek, een kartonfabriek, een waterstofgasfabriek en een drukkerij ging omvatten. In Brabant maakten bovendien de vet- en margarinefabrieken van Jurgens en Van den Bergh een ontwikkeling door die in 1929 zou leiden tot de oprichting van het Unilever concern, met hoofdkantoren in Rotterdam en Londen. In Overijssel en Limburg waren het vooral de combinatie van mijnbouw en chemische industrie die de moderne tijd representeerden en arbeidskrachten van elders aantrokken. In Overijssel betrof het zoutwinning en de daarvan afhankelijke productie van logen, soda's en zoutzuur. In Limburg hebben we het dan uiteraard over steenkoolwinning en de vervaardiging van ondermeer cokes, gas, ammoniak en teer.

In Zeeland, Friesland, Groningen en Drenthe was de industriële ontwikkeling veel minder spectaculair. Naast de pull factoren vanuit de overige provincies hadden de vertrekoverschotten hier ook te maken met push factoren vanuit de agrarische sector. In de jaren twintig werd deze sector met grote problemen geconfronteerd. Door overproductie en

³⁷ Het onderstaande is voornamelijk gebaseerd op Brugmans, *Paardenkracht en Mensenmacht*, hoofdstuk 5.

protectionistische maatregelen daalden de wereldmarktprijzen voor landbouwproducten.³⁸ Deze agrarische depressie had funeste gevolgen voor de Nederlandse landbouwsector want de productiekosten bleven hoog. Dat was vooral een gevolg van het feit dat de lonen van landarbeiders zich opwaarts aanpasten aan die van industriearbeiders. De combinatie van dalende prijzen voor landbouwproducten en hoge loonkosten vormde uiteraard een krachtige prikkel tot mechanisering. Tractors, elektrische melkmachines, dors- en maaimachines vonden in de jaren twintig steeds meer toepassing en hebben de agrarische sector op den duur weer concurrerend gemaakt. Op korte termijn echter, raakten landarbeiders door de mechanisering zonder werk en zij vonden in de voornamelijk agrarische provincies in het zuidoosten en noorden van het land weinig vervangende werkgelegenheid. De hoge tot zeer hoge vertrekoverschotten maken duidelijk dat velen hun heil zochten buiten de eigen provincie.

4. NOORD-HOLLAND: MIGRATIESTROMEN OP GEMEENTELIJK NIVEAU

Nu de contouren van de migratiestromen in Nederland zijn geschetst en de belangrijkste drijvende krachten achter die stromen (bevolkingsontwikkeling en economie) kort zijn aangestipt, is het tijd om terug te keren naar de ontwikkelingen in Noord-Holland. De vestigingsoverschotten op provinciaal niveau, die we voor de periode van het midden van de negentiende eeuw tot omstreeks 1930 konden vaststellen, geven slechts aan dan dat er zich per saldo meer mensen in Noord-Holland vestigden dan er vertrokken. Om meer greep te krijgen op een complex verschijnsel als migratie zullen we dit algemene niveau moeten verlaten en ons de vraag stellen in hoeverre de invloed van economische factoren ook op gemeentelijk niveau merkbaar is.

De vestiging en vertrek van mensen in Noord-Hollandse gemeenten is bijeengebracht in tabel 3, dat tevens het nettoresultaat (saldo) van al deze verhuisbewegingen over de gemeentegrenzen laat zien. Om de informatie over de ongeveer 130 Noord-Hollandse gemeenten inzichtelijk te maken, is een onderscheid gemaakt tussen Amsterdam, de negen gemeenten die in de genoemde perioden in bevolkingsomvang op Amsterdam volgden, en de overige gemeenten. Er is een aantal zaken dat de aandacht vraagt. De meest opvallende is dat er weliswaar enorm veel migratiebewegingen plaatsvonden, maar de saldi betrekkelijk gering van omvang waren. Zo werden er in de periode 1851-1855 in Amsterdam gemiddeld 4.914

³⁸ Ibid, 500-503.

vestigingen en 4.574 vertrekken per jaar geregistreerd. Dat levert een totale mobiliteit op van 9.487 bewegingen, maar een saldo van slechts 340 'extra' bewoners, niet meer dan 3,6 procent van alle migratiebewegingen. In de jaren 1926-1930 was de totale mobiliteit in Amsterdam sterk opgelopen, maar ook toen lag de omvang van vestiging en vertrek dicht bijeen. Tegenover een grote hoeveelheid mensen die zich in de stad vestigde, stond dus een vrijwel even omvangrijke stroom die Amsterdam verliet en naar elders trok.

Tabel 3. Gemiddelde jaarlijkse omvang van de migratie in Noord-Hollandse gemeenten, 1851-1930

	Vestiging	Vertrek	Totale mobiliteit		Migratiesaldo	
	(a)	(b)	(a+b)	<i>per</i> 1000 inw.	(a-b)	<i>per</i> 1000 inw.
1851-1855						
Amsterdam	4.914	4.574	9.487	38,7	340	1,4
9 grote gemeenten*	4.312	3.702	8.015	85,5	610	6,5
overige gemeenten	7.636	7.417	15.054	91,7	219	1,3
totaal	16.862	15.694	32.556	64,7	1.168	2,3
1876-1880						
Amsterdam	17.616	13.872	31.488	101,5	3.744	12,1
9 grote gemeenten	11.777	10.963	22.739	167,3	814	6,0
overige gemeenten	16.477	17.042	33.520	155,5	-565	-2,6
totaal	45.870	41.877	87.748	132,6	3.993	6,0
1896-1900**						
Amsterdam	25.563	22.712	48.274	94,3	2.851	5,6
9 grote gemeenten	17.761	16.428	34.189	179,6	1.333	7,0
overige gemeenten	19.283	20.746	40.029	157,6	-1.463	-5,8
totaal	62.607	59.886	122.492	128,1	2.721	2,8
1926-1930**						
Amsterdam	36.047	34.511	70.558	95,0	1.536	2,1
9 grote gemeenten	32.574	29.709	62.283	177,2	2.865	8,1
overige gemeenten	33.812	32.884	66.696	186,6	928	2,6
totaal	102.433	97.104	199.537	137,5	5.329	3,7

Bron: Berekend op basis van de demografische gegevens in de Historisch-Ecologische Database.

* De '9 grote gemeenten' zijn de negen gemeenten die in bevolkingssomvang volgen op Amsterdam..

** In verband met de grenswijziging tussen Amsterdam en Nieuwer-Amstel in 1896 zijn de gemiddeldes voor deze twee gemeenten gebaseerd op gegevens over de jaren 1897-1900. Door de grenswijziging tussen Haarlem en Schoten in 1927 zijn de cijfers voor dat jaar buiten beschouwing gelaten.

De tabel maakt duidelijk dat dit lage rendement van de migratiebeweging niet specifiek was voor de periode 1851-1855 en evenmin voor Amsterdam. Ook op het Noord-Hollandse platteland, dat hier onder de categorie 'overige gemeenten' valt, was sprake van een hoge mobiliteit en geringe saldi. Het oude beeld van eenrichtingsstromen van het platteland naar de stad is dus niet correct. Veeleer moeten we denken aan een soort permanente bevolkingsstroom tussen de steden onderling en tussen de steden en het platteland. En ook

daarin was Noord-Holland niet uniek. Voor Groningen en Zuid-Holland is hetzelfde geconstateerd, evenals voor het Duitse Ruhrgebied.³⁹

De tabel laat tevens zien dat er in de loop van de tijd belangrijke verschuivingen plaats vonden in de omvang, richting en het rendement van de migratiestromen. De toenemende mobiliteit in de tweede helft van de negentiende eeuw is al eerder onder de aandacht gebracht (zie figuur 1). Ook uit tabel 3 blijkt dat de mobiliteit veel sneller steeg dan de bevolkingsomvang van Noord-Holland. Tevens is duidelijk dat de grote verandering plaatsvond in het derde kwart van de negentiende eeuw. Toen vond immers een verdubbeling plaats van de mobiliteit van 64,7 (1851-1855) naar 132,6 (1876-1880) bewegingen per 1000 inwoners.

Niet uitsluitend de omvang, maar ook de richting van de migrantenstroom veranderde in de loop van de hier behandelde periode. Rond het midden van de negentiende eeuw, zo blijkt uit tabel 3, was in Amsterdam de mobiliteit van betrekkelijk gering belang. Zowel het aantal migratiebewegingen per 1000 inwoners als het migratiesaldo was er gering. Alleen de kleine gemeenten scoorden nog lager. De meeste dynamiek werd gemeten in de negen gemeenten die in bevolkingsgrootte direct volgden op de hoofdstad. Per 1000 inwoners voegden zij jaarlijks 6,5 nieuwe ingezetenen toe aan hun bevolking. Nadere inspectie wijst uit dat deze dynamiek op rekening kwam van Den Helder, Alkmaar en vooral van de gemeente Nieuwer-Amstel.

Met een migratiesaldo van 14,4 per 1000 inwoners deed Den Helder het goed in deze jaren. De potentie van de stad om migranten vast te houden, had zonder enige twijfel te maken met de havenactiviteiten aan de kop van het Groot Noordhollands Kanaal, een schepping van koning Willem I en bedoeld om Amsterdam een nieuwe verbinding te geven met de zee. In 1824 werd het kanaal geopend, maar de lange route van het Nieuwe Diep over Alkmaar en Purmerend naar Amsterdam, was niet ideaal. In de winter was het kanaal door ijsvorming nauwelijks bevaarbaar en bovendien telde het 4 sluizen, 15 vlotbruggen en 2 spoorbruggen die de vrije doorvaart belemmerden.⁴⁰ Het is dan ook niet verwonderlijk dat toen de regering in 1850 Den Helder op de lijst van officiële los- en laadplaatsen van het koninkrijk plaatste, de stad een snelle ontwikkeling doormaakte als voorhaven van Amsterdam. In 1852 werd evenwel de bijl gezet in de wortels van die groei. In dat jaar werd

³⁹ Zie voor Groningen Kooij, *Groningen 1870-1914*, 93-95; voor Zuid-Holland en Rotterdam Bruggeman en Van de Laar, 'Rotterdam als migrantenstad', 149-150 en Jackson jr., *Migration and Urbanization*, 73-81 voor het Ruhrgebied in de eerste helft van de negentiende eeuw en 191-192 voor de jaren 1845-1914.

⁴⁰ Brugmans, *Paardenkracht en Mensenmacht*, 129.

het plan wereldkundig gemaakt om 'Holland op zijn smalst' te doorgraven en daarmee een korte verbinding tussen Amsterdam en de Noordzee tot stand te brengen. Voor het zover was, profiteerde naast Den Helder ook Alkmaar van de aanwezigheid van het Noordhollands Kanaal, maar nooit in de mate die men in de stad had gehoopt. Tot een voorhaven van Amsterdam en een centrum van scheepsbouw en scheepsreparatie heeft de stad zich niet ontwikkeld.

Onder de negen grote gemeenten nam Nieuwer-Amstel met een migratiesaldo van 33,7 per 1000 inwoners een uitzonderingspositie in. Die had de gemeente te danken aan de nabijheid van Amsterdam. Voor veel migranten was het kennelijk aantrekkelijk zich te vestigen in de randgemeenten van de stad. Daar waren de gemeentebelastingen aanzienlijk lager dan in Amsterdam en ook de woonlasten waren er minder hoog. Ook plaatsen als Kralingen, Delfshaven en Charlois, buurgemeenten van Rotterdam, waren in de tweede helft van de negentiende eeuw aantrekkelijke vestigingsplaatsen voor nieuwkomers.⁴¹ Het is niet onmogelijk dat de vestiging aan de rand van de steden naast financiële voordelen ook een functie had bij het overbruggen van de gevoelsmatige afstand tussen het leven in de geboorteplaats van de migranten en dat in de grote stad.

Om meer zicht te krijgen op de migratiesaldi in de afzonderlijke gemeenten, zijn deze verwerkt tot enkele figuren (bijlage 2, figuren 6-9).⁴² De hoge vestigingsoverschotten in de kop van Noord-Holland en in de omgeving van Amsterdam zijn op figuur 6 (1851-1855) duidelijk zichtbaar. De gemeente Aalsmeer, met extreem hoge vestigingsoverschotten, moet niet gezien worden als tussenstation van migranten op weg naar een bestaan in Amsterdam. Veel meer ligt het voor de hand dat zich in die plaats, aan de oevers van de Haarlemmermeer, de grondwerkers en andere arbeidskrachten vestigden die in de jaren 1848-1852 betrokken waren bij de droogmaking van deze enorme waterplas. Wanneer we het kaartbeeld als geheel beschouwen dan overheerst niettemin de stabiliteit. De meeste Noord-Hollandse gemeenten vertoonden relatief bescheiden (minder dan 10 promille) vestigings- of vertrekoverschotten. Van een grootschalige herverdeling van de bevolking is in de jaren 1851-1855 geen sprake. In die zin lijkt deze periode eerder aan te sluiten bij de weinig dynamische situatie in de eerste helft van de negentiende eeuw dan bij de grote veranderingen in de tweede eeuwhelft.

Die tweede eeuwhelft, zo blijkt uit tabel 3, week inderdaad sterk af van de tijd die er aan

⁴¹ Bruggeman en Van de Laar, 'Rotterdam als migrantenstad', 149.

⁴² De aantallen gemeenten in de legenda van de figuren 6-9 zijn iets lager dan die in tabel 3 doordat niet voor alle gemeenten de informatie op kaart kon worden gebracht. Ik dank dr. Onno Boonstra van de Vakgroep Geschiedenis aan de Katholieke Universiteit Nijmegen voor het beschikbaar stellen van de aan die universiteit ontwikkelde

vooraf ging. In Amsterdam, met ruim 310.000 inwoners goed voor bijna de helft van de Noord-Hollandse bevolking, nam niet alleen de mobiliteit sterk toe, maar vooral ook het migratiesaldo. In de periode 1876-1880 bedroeg het verschil tussen vestiging en vertrek niet minder dan gemiddeld 3744 personen per jaar. Dat komt overeen met een saldo van 12,1 'nieuwkomers' op elke 1000 Amsterdammers. In geen van de andere perioden werden dergelijke cijfers gehaald. De vraag naar arbeid in Amsterdam nam vanaf de jaren zestig inderdaad sterk toe en bond vele migranten aan de stad. De belangrijkste groeisectoren waren de diamantnijverheid, de bouwsector en het havenbedrijf. De ontwikkeling van de diamantnijverheid was het meest spectaculair, maar deze bedrijfstak telde betrekkelijk weinig migranten.⁴³

Heel anders lag dat in het bouwvak. In de tweede helft van de jaren zeventig nam de vraag naar vastgoed enorm toe. Deze gunstige ontwikkeling bracht veel aannemers er toe om voor eigen rekening huizen te bouwen en zo te kunnen profiteren van de stijgende prijzen op de vastgoedmarkt. Wanneer zij zelf niet over voldoende kapitaal beschikten, werden ze afhankelijk van kredietverschaffers en kreeg de bouw een sterk speculatief karakter. Onder die omstandigheden ligt het voor de hand dat met de kwaliteit van het werk en de materialen de hand werd gelicht en vooral de Amsterdamse Pijp staat bekend om de povere kwaliteit van de revolutiebouw in deze jaren. Van 1879 tot 1883 bereikte de bouwmanie een hoogtepunt. De sterk expanderende woningbouw viel toen samen met de aanpak van grote infrastructurele werken in de haven en aan het spoor. Bovendien werden er ten behoeve van de bloeiende diamantnijverheid enkele grote (stoom)slijperijen gebouwd.⁴⁴ Naast geboren Amsterdammers waren er in de bouw veel migranten actief. In 1898 werd opgemerkt: De behoefte aan werklieden in de bouwvakken is steeds veel groter geweest dan door enkele vakopleiding van Amsterdamse jongens kon worden aangevuld. Immigratie van werklieden van buiten was dus onontwikkbaar'.⁴⁵ De migranten uit de verschillende gebieden bleken een zekere specialisatie binnen het bouwvak te vertonen en uit Noord-Holland kwamen vooral timmerlieden naar Amsterdam.

De vraag naar arbeid in het havenbedrijf werd enorm gestimuleerd toen na de opening van het Noordzeekanaal in 1876, de in de Amsterdamse haven ingeklaarde scheepstonnage scherp steeg. In de daaraan voorafgaande jaren was de stad afgesneden geraakt van de internationale goederenstromen. Voor de grote stoomschepen was het

NLKAART-bestanden.

⁴³ Zie voor het onderstaande Knotter, *Economische transformatie en stedelijke arbeidsmarkt*, hoofdstukken 3-5.

⁴⁴ Ibid, 98 en zie voor de bouwactiviteiten in deze periode tevens Wagenaar, *Amsterdam 1876-1914*, §7.3.

⁴⁵ Geciteerd bij Knotter, *Economische transformatie en stedelijke arbeidsmarkt*, 100.

Noordhollands Kanaal immers slecht bevaarbaar, zodat de schepen voor Den Helder (in het Nieuwe Diep) werden gelost en de goederen op binnenschepen en per spoor naar Amsterdam werden vervoerd. Het aandeel van de stoomvaart in de totale op Amsterdam ingeklaarde tonnage steeg met de opening van het nieuwe kanaal dan ook snel van 43 procent in 1875 naar 65 procent in 1880 en 84 procent in 1885.⁴⁶ Onder de migranten die in het expanderende havenbedrijf een bestaan vonden, waren er relatief veel uit Noord-Holland en uit Friesland. Veel van deze migranten zullen niet specifiek door het werk in de haven aangetrokken zijn, maar kwamen als los arbeider naar de stad en bleven bij gebrek aan beter in de haven werkzaam. Dat gold overigens niet voor het grote contingent ervaren havenwerkers dat uit Den Helder naar Amsterdam migreerde toen de werkgelegenheid in het Nieuwe Diep als gevolg van de opening van het Noordzeekanaal verminderde. Door hun ervaring met het lossen van stoomschepen verwierven zij een sterke positie binnen de Amsterdamse havensector.⁴⁷

In de jaren 1876-1880 blijken niet alleen Amsterdam, maar ook de randgemeenten grote aantallen migranten aan te trekken én vast te houden (figuur 7). Naast opnieuw Nieuwer-Amstel betreft het de gemeenten Sloten, met een positief migratiesaldo van 68,3 per 1000 inwoners, Watergraafsmeer en Diemen. Maar het overheersende beeld is anders, vooral in het gebied ten noorden van het IJ. In vergelijking met de jaren 1851-1855 is het aantal gemeenten met een vertrekoverschot enorm toegenomen. Dat valt goed te zien in tabel 4.

Tabel 4. Migratiesaldi in Noord-Hollandse gemeenten, 1851-1930

	neutraal of positief saldo		negatief saldo		totaal <i>aantal gemeenten</i>
	<i>abs.</i>	%	<i>abs.</i>	%	
1851-1855	74	53	65	47	139
1876-1880	41	31	90	69	131
1896-1900	25	19	106	81	131
1926-1930	52	41	74	59	126

Bron: Berekend op basis van de demografische gegevens in de Historisch-Ecologische Database.

Terwijl in 1851-1855 nog ruim de helft van de Noord-Hollandse gemeenten een neutraal of positief migratiesaldo vertoonde, was dat in de jaren 1876-1880 teruggelopen naar 31 procent. In de kop van Noord-Holland (Den Helder) staat de omslag van een aanzienlijk vestigingsoverschot naar een aanzienlijk vertrekoverschot uiteraard in verband met de opening van het Noordzeekanaal in 1876 en de hiervoor vermelde migratie van 'Nieuwe

⁴⁶ Ibid, 120, tabel 17.

Diepers' naar Amsterdam. In 1876 was in Den Helder nog sprake van een vestigingsoverschot van 256 personen, maar in 1877 was dat al omgeslagen in een vertrekoverschot van 768 personen dat via 1073 personen in 1878 opliep naar 2032 personen in 1879. Toen kwam aan de uittocht van havenarbeiders en hun gezinnen een einde en in 1880 was er zelfs sprake van een gering vestigingsoverschot van 73 personen.

Omdat veel Noord-Hollandse gemeenten een agrarisch karakter hadden, ligt het voor de hand een relatie te veronderstellen met de agrarische depressie. Toch is de invloed daarvan op de migratiebeweging in deze periode maar zeer gering. Feitelijk ging het tot 1878 nog goed in de agrarische sector en wanneer we nauwkeurig kijken naar de cijfers voor de afzonderlijke jaren dan blijkt dat van 1876 tot 1879 het aantal gemeenten met een vertrekoverschot én de totale omvang van dat overschot niet noemenswaardig veranderde. Pas in 1880 namen beide toe.⁴⁸ Dat maakt het waarschijnlijk dat in de periode 1876-1880 niet de push-factoren op het platteland het zwaarst wogen, maar de pull van de groeiende werkgelegenheid en hogere inkomens in de steden.⁴⁹ Kennelijk bestond er een soort permanente overdruk op het platteland die een uitweg vond naar de steden zodra de vraag naar arbeid in nijverheid, verkeer en dienstensector het mogelijk maakte daar een bestaan op te bouwen.

Een opvallend gunstige ontwikkeling vertoonden gemeenten als Hilversum en Bussum in het Gooi en Bloemendaal in Kennemerland. Hierin zien we de eerste verschijnselen van het fenomeen forensisme weerspiegeld. De trek van welgestelden naar ruime huizen op de Gooise zandgronden werd mogelijk gemaakt toen in 1874 de Oosterspoorweg, met stations in Bussum en Hilversum, werd geopend. Voortaan konden welgestelden wonen in de villadorpen in het Gooi en werken in Amsterdam, dat binnen 75 minuten te bereiken was. Ook vanuit Zuid-Kennemerland was de stad goed bereikbaar.⁵⁰ Deze villadorpen waren niet alleen aantrekkelijk vanwege de droge zandgronden en frisse lucht, maar tevens door het zeer lage niveau van de gemeentelijke inkomstenbelasting en de lage grondprijzen. Die inkomstenbelasting bedroeg in Bussum maar iets meer dan de helft van die in Amsterdam en in Bloemendaal zelfs niet meer dan ééntiende! Het bouwen in deze villadorpen was niet duur. De loonkosten waren veel lager dan in de grote stad en hetzelfde geldt voor de grondprijs. In de Vondelstraat, een van de nieuwe elitestraten in Amsterdam,

⁴⁷ Ibid, 133-134.

⁴⁸ In de jaren 1876-1879 bedroeg het aantal gemeenten met negatieve migratiesaldi respectievelijk 82, 80, 75 en 78; het totale vertrekoverschot van deze gemeenten was respectievelijk 2056, 2391, 2054 en 2171 personen. In 1880 liep het aantal gemeenten op naar 84 en het totale vertrekoverschot naar 3353 (uit Historisch-Ecologische Database).

⁴⁹ Zie tevens Hofstee, *Korte demografische geschiedenis*, 98-99.

⁵⁰ Zie voor deze villadorpen Wagenaar, *Amsterdam 1876-1914*, 52-56 en tevens Hoekveld, *Baarn*.

bedroegen de grondprijzen f50,- tot f60,- de vierkante meter, in Bussum varieerden de prijzen van 25 cent tot f2,25 de vierkante meter. In combinatie waren dit voor de Amsterdamse elite voldoende redenen om een bestaan als forens serieus te overwegen.

Tegen het einde van de negentiende eeuw kreeg de mobiliteit in Amsterdam een bescheidener omvang. Het totaal aantal migratiebewegingen dat in de Amsterdamse bevolkingsadministratie werd opgetekend, steeg weliswaar aanzienlijk, maar gerelateerd aan de totale bevolkingsomvang van de stad was er sprake van een daling van 101,5 naar 94,3 bewegingen per 1000 inwoners (zie tabel 3). Nog belangrijker was dat ook het migratiesaldo daalde en wel van gemiddeld 3744 personen per jaar in de eerste periode naar gemiddeld 2851 personen per jaar tegen het einde van de eeuw. Per duizend Amsterdammers was dat een achteruitgang van 12,1 naar 5,5 'nieuwe' inwoners per jaar. Dat cijfer is nog altijd betrekkelijk hoog, maar de grootste dynamiek was duidelijk voorbij. Dat neemt niet weg dat de Amsterdamse nijverheid in het laatste decennium van de negentiende eeuw een relatief gunstige periode doormaakte. De depressie van de jaren tachtig was achter de rug en vooral in de periode na 1895 was er een krachtige opleving van de economie. Die kwam mede tot stand door ingrijpende reorganisaties van de productie. In sommige bedrijfstakken, de scheeps- en machinebouw bijvoorbeeld, schakelde men definitief over naar moderne fabrieksmatige productie van machines (Werkspoor), motoren (Kromhout), schepen (Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij) of rijwielen (Simplex). In andere sectoren, met name in de confectie-industrie, wist men de concurrentiepositie te versterken door de inschakeling van veel lager betaalde vrouwen in het arbeidsproces, of, zoals in de sigaren- en meubelfabrieken, door zich toe te leggen op de vervaardiging van kwaliteitsproducten.⁵¹ Anders dan in de jaren 1876-1880 vonden de migranten nu niet voornamelijk werk in de bouwnijverheid, maar in de expanderende industrie. Daarnaast bleef ook het havenbedrijf een bron van werkgelegenheid. Vanaf het midden van de jaren negentig nam immers ook de in Amsterdam ingeklaarde sloopstonnage weer toe.⁵²

Uit de migratiesaldi van de Noord-Hollandse gemeenten in de laatste jaren van de negentiende eeuw (figuur 8) blijkt dat de ruimtelijke trends die in de jaren 1876-1880 zijn geconstateerd, zich versterkten. Een van die trends was de vestiging van welgestelde Amsterdammers op de zandgronden van het Gooi en Zuid-Kennemerland. Daarvan is nog altijd sprake en de gemeente Bussum vertoont zelfs het hoogste relatieve migratiesaldo van

⁵¹ Knotter, *Economische transformatie en stedelijke arbeidsmarkt*, 237-244.

⁵² Ibid, 119, grafiek 16.

alle Noord-Hollandse gemeenten: meer dan 50 personen per 1000 inwoners. De positieve migratiesaldi in Hilversum, Laren, Kortenhoef, Bloemendaal en Heemstede zijn eveneens terug te voeren op de ontwikkeling van deze plaatsen tot villadorpen.⁵³ De komst van kapitaalkrachtige Amsterdamse forensen genereerde een grote vraag naar arbeidskrachten voor de bouw en inrichting van de villa's, maar uiteraard ook voor de dagelijkse levensbehoeften van de ingezetenen. De forensengemeenten oefenden dus niet alleen aantrekkingskracht uit op welgestelden, maar tevens op tal van andere migranten. In het tegen Bloemendaal gelegen Zandvoort was het niet zozeer de vestiging van forensen als wel de ontwikkeling tot een populaire badplaats die werkgelegenheid genereerde en tot vestigingsoverschotten leidde. Het badplaatstoerisme nam toe toen de reeds bestaande spoorverbinding tussen Amsterdam en Haarlem in 1899 werd uitgebreid met een elektrische tram tussen Haarlem en Zandvoort.⁵⁴

Het aanzienlijke vestigingsoverschot van de gemeente Velsen staat uiteraard in verband met de activiteiten rond de monding van het Noordzeekanaal en vooral ook met nieuwe ontwikkelingen in de zeevisserij. In IJmuiden maakte men tegen het einde van de eeuw gebruik van grote stoomtrawlers voor de vangst van haring en andere rondvis op de Noordzee en in de wateren rond IJland. Bovendien werd in IJmuiden in 1899 de rijksvisafslag gevestigd en mede daardoor ontwikkelde deze plaats zich tot een van de belangrijkste vissershavens in Europa.⁵⁵ De Zaanstreek deelde in de industriële ontwikkeling die Nederland doormaakte. De voedings- en genotmiddelenindustrie en de papiernijverheid, die al vanouds in de Zaanstreek gevestigd waren, maakten tegen het einde van de negentiende eeuw de overgang door naar het gemechaniseerde grootbedrijf. In het positieve migratiesaldo van Zaandam zien we dat de werkgelegenheid in deze bedrijfstakken migranten aan de gemeente bond.

Tegenover de vestigingsoverschotten in deze gemeenten, staan vertrekoverschotten in vrijwel alle andere Noord-Hollandse gemeenten. De trend die in de jaren 1876-1880 al zichtbaar was, zette zich in de laatste decennia van de eeuw voort. Het aandeel van gemeenten met een vertrekoverschot liep op van 47 procent in 1851-1855, via 69 procent in 1876-1880 naar 81 procent in 1896-1900 (zie tabel 4). Vrijwel het gehele gebied ten noorden van het IJ verloor mensen. Dat was niet primair het gevolg van de agrarische crisis van de voorafgaande jaren (ca.1880-1895) want die trof immers vooral de akkerbouwgebieden in

⁵³ Enkele cijfers over de migratie naar deze villadorpen staan in Van Nierop, *De bevolkingsbeweging*, 188.

⁵⁴ Brugmans, *Paardenkracht en Mensenmacht*, 371.

⁵⁵ Ibid, 368-369. Een trawl-net is een kegelvormig net dat achter het schip aan over de bodem van de zee wordt gesleept. Ook bij de vangst van platvis worden dit soort netten gebruikt.

Friesland, Groningen en Zeeland. Veel belangrijker was vermoedelijk het feit dat de werkgelegenheid in de agrarische sector op de klei- en laagveengebieden in West-Nederland geen gelijke tred hield met de bevolkingsgroei. En tegelijkertijd nam de vraag naar arbeid in de industrie en dienstensector toe. Push-factoren op het platteland en pull-factoren buiten de agrarische sector vielen nu samen en veroorzaakten vertrekoverschotten in een ongekend groot aantal gemeenten.⁵⁶

In de jaren 1926-1930 was de omvang van de Amsterdamse bevolking opgelopen tot driekwart miljoen inwoners. Het aantal in- en uitschrijvingen in de bevolkingsregisters was eveneens toegenomen en jaarlijks werden ruim 70.000 bewegingen geregistreerd. Maar in relatieve zin veranderde er weinig. De totale mobiliteit (vestiging + vertrek) week niet sterk af van de cijfers voor de jaren zeventig en negentig van de negentiende eeuw (zie tabel 3). Met 2,1 promille week het migratiesaldo wel af van de saldi in 1896-1900 (5,6 per 1000 inwoners) en in 1876-1880 (12,1 per 1000 inwoners). Voor Amsterdam lijkt er vanaf het derde kwart van de negentiende eeuw tot 1930 dus sprake te zijn van een vrijwel stabiel aantal migratiebewegingen per 1000 inwoners. Maar het resultaat van al die bewegingen – het saldo of migratieoverschot per 1000 inwoners – varieerde daarentegen met de conjunctuur van de stedelijke economie en de kracht van push-factoren in de rest van de provincie en daarbuiten.

Met de stedelijke economie ging het in de jaren twintig van de vorige eeuw niet slecht. De banksector kreeg weliswaar rake klappen, maar de handel, en vooral de handel in koloniale waren, bloeide. Wel werd het steeds gebruikelijker dat de goederen rechtstreeks vanuit Oost- of West-Indië naar de landen van bestemming werden vervoerd en niet meer in Amsterdam ter markt kwamen. Dat was bijvoorbeeld het geval met koffie, rubber, specerijen en cacao.⁵⁷ De Amsterdamse markt werd in veel mindere mate gepasseerd bij de handel in thee, die althans voor een deel nog in de stad werd aangevoerd, gesorteerd en gekeurd. En de beroemde tabak uit het toenmalige Nederlands-Indië, gewild als dekblad voor sigaren, kwam zelfs voor een belangrijk deel in Amsterdam op de markt.

Ondanks het feit dat veel koloniale goederen niet meer in Amsterdam aan wal werden gebracht, nam het aantal ingeklaarde zeeschepen van 1918 tot 1930 voortdurend toe. Omdat de Amsterdamse haven vooral een stukgoedhaven was, steeg ook de vraag naar havenarbeiders. In 1926 waren er daarvan 3.709 en dit aantal liep op tot 4.237 havenarbeiders

⁵⁶ Op de Oost- en Zuid-Nederlandse zandgronden deed deze situatie zich veel minder voor doordat de agrarische sector zich daar door ontginningen en de grootschalige inzet van kunstmest nog wel verder ontplooidde. Zie Hofstee, *Korte demografische geschiedenis*, 99.

⁵⁷ Roegholt, *Amsterdam in de 20e eeuw*, 176-184.

in 1929.⁵⁸ Ook in de Amsterdamse nijverheid ging het ondanks de hoge loonkosten in de tweede helft van de jaren twintig doorgaans voorspoedig. Dat blijkt alleen al uit het feit dat het aantal fabrieken en werkplaatsen tussen 1923 en 1929 toenam van 9.145 naar 13.129. In die jaren werkten er respectievelijk 68.817 en 84.497 personen.⁵⁹ Wel bleef deze toename achter bij de groei van het aantal werkzoekenden in de stad en vanuit dat perspectief is het niet vreemd dat het migratiesaldo per 1000 inwoners lager was dan in de jaren 1876-1880 en 1896-1900.⁶⁰

Tussen 1926 en 1930 vertoonde niet alleen Amsterdam een positief migratiesaldo, maar ook de randgemeenten en vrijwel de hele noordoever van het IJ tot aan de sluis bij IJmuiden toe (figuur 9). Hier is de noordvleugel zichtbaar van wat later de Randstad genoemd zou worden. Aan het IJ en het Noordzeekanaal was een conglomeraat van gemeenten tot stand gekomen dat drie havens (Amsterdam, Zaandam en IJmuiden) omvatte, belangrijke industriële locaties en grote aantallen woningen voor de groeiende bevolking. Het zal geen verbazing wekken dat een goede Rijnverbinding hoog op de prioriteitenlijst stond van de bestuurders in dit gebied.⁶¹ Het Merwedekanaal, dat in 1892 was geopend, voldeed immers niet meer aan de eisen die het goedertransport over water stelde. In 1931 werd uiteindelijk vastgesteld dat er inderdaad een nieuwe Rijnverbinding zou worden aangelegd, maar het duurde nog tot na de Tweede Wereldoorlog voor het Amsterdam-Rijnkanaal in gebruik werd genomen.

Op de kaart is tevens te zien dat het Gooi en Kennemerland nog niets van hun aantrekkingskracht op welgestelde stedelingen hadden verloren. In het Gooi vertoonden Hilversum, Laren, Blaricum en Huizen vestigingsoverschotten en in Zuid-Kennemerland was Bloemendaal als vanouds populair. Opvallend is dat in deze periode ook de kustgemeenten in Noord-Kennemerland aan populariteit wonnen. Deels zal dat zijn geweest vanwege hun ontwikkeling als badplaats (Wijk aan Zee, Castricum aan Zee, Bergen aan Zee en Schoorl), maar een aantal van deze gemeenten werd ook een aantrekkelijke woonplaats voor welgestelden uit de grote steden. Denk in dit verband bijvoorbeeld aan de gemeente Bergen met zijn beroemde kunstenaarskolonie. De toenemende dichtheid van het net van spoor- en tramwegen, de uitbreiding van het aantal autobusdiensten en de bredere spreiding van het particulier autobezit maakten het mogelijk de stad te verlaten zonder het contact met het

⁵⁸ Pas na 1929 zette een daling in die deels veroorzaakt werd door de Grote Depressie, maar deels ook door mechanisering van het havenbedrijf (Joh. de Vries, *Met Amsterdam als brandpunt*, 76-77).

⁵⁹ Ibid. 92.

⁶⁰ Overigens waren migranten in sommige bedrijfstakken ruim vertegenwoordigd. Bij de Fokker vliegtuigfabrieken bleek in september 1923 een vijfde deel van het productiepersoneel uit Duitsland afkomstig te zijn en ook onder het kader waren Duitsers sterk vertegenwoordigd (L. Lucassen, 'Herr Hagenbach', 318).

⁶¹ Joh. de Vries, *Met Amsterdam als brandpunt*, 77.

stedelijke leven en de stedelijke werkgelegenheid te verliezen. In verkeerstechnische zin, en vermoedelijk ook gevoelsmatig, werd Noord-Holland steeds kleiner.

Gemeten in vierkante kilometers werd het gebied evenwel groter want in de tweede helft van de jaren twintig werd hard gewerkt aan het inpolderen van een groot stuk Zuiderzee: de latere Wieringermeer. De dijk tussen Medemblik en Den Oever werd in juli 1929 gesloten en ruim een jaar later, op 21 augustus 1930, was de Wieringermeer droog. De vraag naar arbeidskrachten bij dit omvangrijke project verklaart mede de hoge migratieoverschotten op het eiland Wieringen en in de aan de nieuwe polder grenzende gemeenten op het oude land. Bij de Zuiderzeewerken waren namelijk arbeidskrachten uit andere delen van het land ingeschakeld. De baggeraars bijvoorbeeld, kwamen uit Sliedrecht, Hardinxveld en andere plaatsen in de Alblasserwaard en omgeving; heiers kwamen uit Rotterdam en Amsterdam en grondwerkers, vanouds polderjongens genoemd, kwamen uit verschillende provincies.⁶² Voor de duur van het inpolderingsproject vestigden zij zich in de nabijheid van hun werk.

Het resultaat van al deze dynamiek was dat het aantal Noord-Hollandse gemeenten met een vertrekoverschot daalde, zowel in absolute als relatieve zin. Daarmee kwam een einde aan de opgaande trend in de voorafgaande periode. In 1926-1930 vertoonde nog maar 59 procent van de gemeenten een vertrekoverschot (zie tabel 4). Die groep lijkt overigens voor een groot deel te bestaan uit de agrarische gemeenten in het gebied ten noorden van het IJ. Daar had men ook het meest te kampen met de gevolgen van de wereldwijde agrarische depressie van de jaren 1920-1929. In combinatie met de pull van de nijverheid en dienstensector leidde dat tot een voortduren van de trek van het agrarische platteland naar de steden; een migratiestroom die al in de negentiende eeuw was ingezet.⁶³

5. CONCLUSIE

In hun studie naar migratie en mobiliteit in Groot-Brittannië sinds het einde van de achttiende eeuw tonen Pooley en Turnbull overtuigend aan dat migratie geen recent fenomeen is. Zij verzetten zich dan ook terecht tegen moderniseringstheorieën als die van de Amerikaanse geograaf Wilbur Zelinsky, waarin migratie wordt gezien als een gevolg van de structurele veranderingen in de westerse samenleving in de negentiende en twintigste eeuw

⁶² Brugmans, *Paardenkracht en Mensenmacht*, 498.

⁶³ *Ibid*, 500-503 en Hofstee, *Korte demografische geschiedenis*, 99.

(industrialisatie, urbanisatie en de revolutie in transport en informatievoorziening). Zij laten het hier echter niet bij en betogen tevens dat lokale en regionale economische ontwikkelingen geen grote invloed hebben gehad op de beslissing van mensen om te migreren. In deze paper heb ik onderzocht in hoeverre die conclusie van toepassing is op de ontwikkelingen in Noord-Holland tussen omstreeks 1800 en 1930.

De uitkomsten van mijn onderzoek wijzen in een heel andere richting dan de conclusies van Pooley en Turnbull. Bij een analyse van de migratiebewegingen op provinciaal niveau bleek al snel dat de beweeglijkheid in Noord-Holland vanaf het midden van de negentiende eeuw sterk toenam. Daarin stond deze provincie niet alleen, ook elders in Nederland nam de mobiliteit (per duizend inwoners) toe. Het is geen toeval dat deze verhoogde mobiliteit tot stand kwam in een periode waarin door een daling van het sterfteniveau het geboorteoverschot en daarmee ook de totale bevolkingsomvang toenam. De bevolkingsgroei verhoogde de druk op de bestaansmiddelen en vergrootte de bereidheid van mensen te migreren. De omvang en spreiding van de werkgelegenheid bepaalden evenwel of het daadwerkelijk tot migratie kwam en zo ja, waar men dan naar toe trok. Dat valt althans af te leiden uit de analyse van de migratiestromen tussen de provincies. Die stromen namen in omvang toe in een periode dat ook de Nederlandse economie een nieuwe dynamiek vertoonde en ze waren gericht op provincies waar de vraag naar arbeid het sterkst groeide. Tot die provincies hoorde ook Noord-Holland, waar handel en nijverheid zich na het midden van de negentiende eeuw krachtig herstelden van de langdurige depressie die kenmerkend was voor de eerste helft van de eeuw. Anders dan in Groot-Brittannië blijkt in Noord-Holland de regionale economische ontwikkeling – in combinatie met bevolkingsgroei – dus wel degelijk invloed te hebben gehad op de omvang en richting van de migratiestromen.

Bij de analyse op gemeentelijk niveau werd vastgesteld dat er in Noord-Holland geen sprake was van een stroom van plattelanders die zich in de richting van de steden bewoog. Integendeel, doorgaans lagen de omvang van vestiging en vertrek in dezelfde orde van grootte. Er was derhalve sprake van een soort permanente, en vaak zeer omvangrijke, bevolkingsstroom tussen de steden onderling en tussen stad en platteland. In dat opzicht sluiten mijn bevindingen aan bij die van Pooley en Turnbull en vele andere migratiespecialisten. Dat wil echter niet zeggen dat de lokale werkgelegenheidsstructuur van weinig betekenis was. De invloed daarvan kwam pregnant tot uitdrukking in het relatieve saldo of migratieoverschot. In Noord-Holland bereikten die saldi in de jaren 1851-1930 doorgaans de hoogste waarden in de grootste (= volkrijkste) gemeenten. Niet toevallig waren dat ook de plaatsen waar de expanderende nijverheid en dienstensector het beeld domineerden.

Omgekeerd vertoonde het platteland in deze jaren de laagste migratiesaldi, in de perioden 1876-1880 en 1896-1900 vertrokken daar zelfs meer mensen dan er zich vestigden. Voor eerstgenoemde periode is vastgesteld dat toen niet de slechte perspectieven op het platteland (push-factoren) het zwaarst wogen, maar de aantrekkingskracht (pull-factoren) van de groeiende werkgelegenheid en hogere inkomens in de steden. In de jaren 1896-1900 vielen push-factoren op het platteland (bij de bevolkingsgroei achterblijvende werkgelegenheid) en pull-factoren in de steden (grote vraag naar arbeidskrachten in nijverheid en dienstensector) wel samen. Dit leidde tot vertrekoverschotten in 81 procent van de Noord-Hollandse gemeenten. Het migratiesaldo van een gemeente varieerde dus mede onder invloed van de conjunctuur van de lokale economie en de kracht van push-factoren in andere gemeenten (binnen en buiten de provincie).

Aangezien het niet mogelijk bleek voldoende (bruikbaar) genealogisch materiaal te verzamelen, kan het onderzoek van Pooley en Turnbull niet volledig gerepliceerd worden voor Noord-Holland. Daardoor is het ook niet mogelijk vast te stellen of de situatie in Groot-Brittannië werkelijk afweek van die in Noord-Holland of dat de bevindingen van de Britse auteurs zijn terug te voeren op hun keuze voor genealogisch materiaal als belangrijkste bron in het onderzoek. In de inleiding is al aangegeven dat ik die laatste mogelijkheid niet bij voorbaat wil uitsluiten. Maar ook zonder daar een definitieve uitspraak over te doen, kan worden geconstateerd dat de situatie zoals die door Pooley en Turnbull wordt beschreven voor Groot-Brittannië geen algemene geldigheid heeft: in Nederland hadden lokale en regionale economische ontwikkelingen wel degelijk invloed op de omvang en richting van de migratiestromen. Zelfs over de door velen verguisde opvatting van Zelinsky dat er een relatie bestaat tussen modernisering en geografische mobiliteit, is het laatste woord nog niet gezegd. Voor Noord-Holland in de tweede helft van de negentiende eeuw lijkt dat verband er inderdaad te zijn geweest. In plaats van te beweren dat het verband tussen modernisering en migratie niet bestaat, kunnen we misschien beter constateren dat Zelinsky's aanspraken op universele geldigheid van de theorie misplaatst zijn. Zijn empirische kennis was blijkbaar onvoldoende om zich te realiseren dat migratie niet uitsluitend een belangrijk fenomeen was in westerse samenlevingen in de negentiende eeuw, maar ook in tijden en gebieden die niet gekenmerkt werden door moderniseringsprocessen.

LITERATUUR

- Adams, John W. en Alice Kasakoff, 'The farm family economy in the American North, 1775-1875: an exploration of sibling differences', *Continuity and Change* 7 (1992) 357-375.
- Adams, John W., Alice Kasakoff en Jan Kok, 'Migration over the life course in XIXth century Netherlands and the American north: a comparative analysis based on genealogies and population registers', *Annales de Démographie Historique* (2002) 5-27.
- Bruggeman, Jan en Paul van de Laar, 'Rotterdam als migrantenstad aan het einde van de negentiende eeuw', in: Paul van de Laar e.a. (red.), *Vier eeuwen migratie. Bestemming Rotterdam* (Rotterdam 1998) 146-171.
- Brugmans, I.J., *Paardenkracht en Mensenmacht. Sociaal-economische geschiedenis van Nederland 1795-1940* (Den Haag 1961).
- Diederiks, Herman, *Een stad in verval. Amsterdam omstreeks 1800: demografisch, economisch, ruimtelijk*, Amsterdamse Historische Reeks, 4 (Amsterdam 1982).
- Dijk, H. van, *Rotterdam 1810-1880. Aspecten van een stedelijke samenleving* (Schiedam 1976).
- Eerenbeemt, H.F.J.M. van den, 'De Patriotse-Bataafse-Franse tijd (1780-1813)', in: J.A. van Stuijvenberg (red.), *De economische geschiedenis van Nederland* (Groningen 1977) 157-200.
- Eijl, Corrie van en Leo Lucassen, 'Tellen en geteld worden. Vreemdelingen in de Nederlandse volks- en beroepstellingen (1899-1971)', in: J.G.S.J. van Maarseveen en P.K. Doorn (red.), *Nederland een eeuw geleden geteld. Een terugblik op de samenleving rond 1900* (Amsterdam 2001) 159-184.
- Hart, Simon, 'Geschrift en getal. Onderzoek naar de samenstelling van de bevolking van Amsterdam in de 17e en 18e eeuw, op grond van gegevens over migratie, huwelijk, beroep en alfabetisme', in: Simon Hart (red.), *Geschrift en getal. Een keuze uit de demografisch-, economisch- en sociaal-historische studiën op grond van Amsterdamse en Zaanse archivalia, 1600-1800* (Dordrecht 1976) 115-181.
- Heide, H. ter, *Binnenlandse migratie in Nederland* (Den Haag 1965).
- Henkes, Barbara, 'De betekenis van kennis. Vragen bij de vreugde van het tellen', *Tijdschrift voor Sociale Geschiedenis* 24 (1998) 437-441.
- Henkes, Barbara, *Heimat in Holland: Duitse dienstmeisjes 1920-1950* (Amsterdam 1995).
- Hochstadt, Steve, *Mobility and Modernity. Migration in Germany 1820-1989* (Ann Arbor 1999).
- Hoekveld, G.A., *Baarn. Schets van de ontwikkeling van een villadorp* (Baarn z.j.).
- Hofstee, E.W., *De demografische ontwikkeling van Nederland in de eerste helft van de negentiende eeuw. Een historisch-demografische en sociologische studie*, NIDI-Publikaties, 2 (z.p. 1978).
- Hofstee, E.W., *Korte demografische geschiedenis van Nederland van 1800 tot heden* (Haarlem 1981).
- Jackson jr., James H., *Migration and Urbanization in the Ruhr Valley 1821-1914* (New Jersey 1999).
- Knotter, Ad, *Economische transformatie en stedelijke arbeidsmarkt. Amsterdam in de tweede helft van de negentiende eeuw* (Zwolle 1991).
- Kok, Jan, 'Komen en gaan. Migratiepatronen in de provincie Utrecht', in: Kees Mandemakers en Onno Boonstra (red.), *De Levensloop van de Utrechtse Bevolking in de 19e eeuw* (Assen 1995) 128-156.
- Kok, Jan, 'Van achterblijver tot koploper. Bevolkingsgroei, gezondheid en gezin', in: Thimo de Nijs en Eelco Beukers (red.), *Geschiedenis van Holland, IIIa, 1795 tot 2000* (Hilversum 2003) 261-298.
- Kooij, Pim, *Groningen 1870-1914. Sociale verandering en economische ontwikkeling in een regionaal centrum* (Groningen 1986).
- Leeuwen, Marco H.D. van, *Bijstand in Amsterdam, ca.1800-1850. Armenzorg als beheersings- en overlevingsstrategie* (Zwolle-Amsterdam 1992).
- Lucassen, Jan, 'Holland, een open gewest. Immigratie en bevolkingsontwikkeling', in: Thimo

- de Nijs en Eelco Beukers (red.), *Geschiedenis van Holland*, II, 1572-1795 (Hilversum 2002) 181-215.
- Lucassen, Jan, *Immigranten in Holland 1600-1800. Een kwantitatieve benadering*, CGM-working paper, 3 (Amsterdam 2002).
- Lucassen, Jan, *Naar de kusten van de Noordzee. Trekarbeid in Europees perspectief, 1600-1900* (Gouda 1984).
- Lucassen, Leo, 'Herr Hagenbach en vele anderen. Migratie naar Holland na 1795', in: Thimo de Nijs en Eelco Beukers (red.), *Geschiedenis van Holland*, IIIa, 1795 tot 2000 (Hilversum 2003) 299-348.
- Lucassen, Leo, 'Het einde van een migratieregime: buitenlanders in Holland gedurende de 19e eeuw', *Holland* 33 (2001) 190-211.
- Lucassen, Leo en Gerard van der Harst, 'De vreugde van het tellen. Nut en noodzaak van twintigste-eeuwse vreemdelingenregisters voor historisch migratie-onderzoek', *Tijdschrift voor Sociale Geschiedenis* 24 (1998) 293-315.
- Meere, J.M.M. de, *Economische ontwikkeling en levensstandaard in Nederland gedurende de eerste helft van de negentiende eeuw. Aspecten en trends*, Cahiers Sociale Geschiedenis, 1 (Den Haag 1982).
- Moch, L. Page, *Moving Europeans. Migration in Western Europe since 1650* (Bloomington 1992).
- Nierop, Leonie van, *De bevolkingsbeweging der Nederlandsche stad* (Amsterdam 1905).
- Pooley, Colin G., 'Reflections on migration and mobility', *Annales de Démographie Historique* (2002) 125-128.
- Pooley, Colin G. en Jean Turnbull, *Migration and mobility in Britain since the eighteenth century* (Londen 1998).
- Post, Wendy e.a., 'Tellen met parentelen. Een reconstructie van de omvang en samenstelling van het familienetwerk in Nederland in het recente verleden met behulp van genealogische gegevens', *Jaarboek van het Centraal Bureau voor Genealogie* 50 (1996) 225-264.
- Ramaer, J.C., 'De middelpunten van bewoning in Nederland voorheen en thans', *Tijdschrift van het Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap XXXVIII* (1921) 1-38, 174-215.
- Roegholt, Richter, *Amsterdam in de 20e eeuw*, 1 (1919/1945) (Utrecht/Antwerpen 1976).
- Schrover, Marlou, *Een kolonie van Duitsers. Groepvorming onder Duitse immigranten in Utrecht in de negentiende eeuw* (Amsterdam 2002).
- Stokvis, Pieter R.D., 'Nederland en de internationale migratie, 1815-1960', in: F.L. van Holthoon (red.), *De Nederlandse samenleving sinds 1815. Wording en samenhang* (Assen/Maastricht 1985) 71-92.
- Suurenbroek, Frank, *Binnenlandse migratie naar en uit Amsterdam (1870-1890)*, CGM Working Paper, 2 (Amsterdam 2001).
- Tijn, Th. van en W.M. Zappey, 'De negentiende eeuw', in: J.A. van Stuijvenberg (red.), *De economische geschiedenis van Nederland* (Groningen 1977) 201-259.
- Vooyoys, A.C. de, *De trek van de plattelandsbevolking in Nederland. Bijdrage tot de kennis van de sociale mobiliteit en de horizontale migratie van de plattelandsbevolking* (Groningen 1932).
- Vries, Jan de en Ad van der Woude, *Nederland 1500-1815. De eerste ronde van moderne economische groei* (Amsterdam 1995).
- Vries, Joh. de, 'De twintigste eeuw', in: J.A. van Stuijvenberg (red.), *De economische geschiedenis van Nederland* (Groningen 1977) 261-307.
- Vries, Joh. de, *Met Amsterdam als brandpunt. Honderdvijftig jaar Kamer van Koophandel en Fabrieken, 1811-1961* (Amsterdam 1961).
- Wagenaar, Michiel, *Amsterdam 1876-1914. Economisch herstel, ruimtelijke expansie en de veranderende ordening van het stedelijk grondgebruik*, Amsterdamse Historische Reeks (Amsterdam 1990).
- Woude, A.M. van der, 'Bevolking en gezin in Nederland', in: F.L. van Holthoon (red.), *De*

- Nederlandse samenleving sinds 1815. Wording en samenhang* (Assen/Maastricht 1985) 19-70.
- Zanden, J.L. van en Arthur van Riel, *Nederland 1780-1914. Staat, instituties en economische ontwikkeling* (Amsterdam 2000).
- Zanden, Jan Luiten van, *Een klein land in de 20e eeuw. Economische geschiedenis van Nederland 1914-1995* (Utrecht 1997).
- Zelinsky, W., 'The hypothesis of the mobility transition', *Geographical Review* 61 (1971) 219-249.

Bijlage 1. Genealogisch materiaal en historisch migratieonderzoek

In deze bijdrage is, naar ik hoop, duidelijk geworden dat migratiestromen zich redelijk goed laten traceren en ook verklaren op basis van gegevens die op gemeenteniveau beschikbaar zijn (vestiging, vertrek, migratiesaldo, economie). Maar heel veel blijft ook onbekend. Zo heb ik wel aannemelijk kunnen maken dat er welgestelde Amsterdammers naar de villadorpen in het Gooi en Kennemerland trokken, maar hoeveel dat er waren, welke achtergrond ze hadden en of deze villabewoners ook nog uit andere steden dan Amsterdam kwamen, is niet bekend. En dezelfde beperkingen gelden ook voor de kennis van alle andere migratiestromen waarvan het bestaan in het voorgaande is aangestipt. Het fundamentele probleem met gegevens die zijn samengevoegd op gemeenteniveau is dat ze een blik gunnen op het resultaat van de migratiebewegingen (een vestigingsoverschot hier, een vertrekoverschot daar), maar niet op de richting en samenstelling van de migratiestromen zelf. Om daar meer van te weten te komen, is het noodzakelijk een niveau dieper te graven en het migratiegedrag van huishoudens en individuen te onderzoeken. Dat is voor de jaren na de invoering van het bevolkingsregister (ca. 1850) heel wel mogelijk, maar zeer arbeidsintensief. Toch is het belangrijk deze stap te maken want een analyse die zich beperkt tot het weergeven van samengevoegde gegevens op gemeenteniveau, roept vragen op die niet beantwoord kunnen worden.

Naast de vraag naar de precieze richting van de stromen is dat ondermeer ook de vraag naar het migratiegedrag van huishoudens en individuen. In het voorgaande is geconstateerd dat er in alle perioden veel meer mensen mobiel waren dan uit de migratiesaldi afgeleid zou kunnen worden. De aantallen vestigingen in en vertrekken uit een gemeente lagen vaak zo dicht bij elkaar dat het nettoresultaat van al die migratiebewegingen niet meer dan enkele procenten bedroeg. Onbeantwoord bleef echter de vraag of de groepen van vestigers en vertrekkers ook samenvielen. Waren de mensen die een gemeente verlieten dezelfde die er zich kortere of langere tijd daarvoor gevestigd hadden maar er onvoldoende mogelijkheden zagen een bestaan op te bouwen en dus noodgedwongen weer verder trokken? In dat geval moet er sprake zijn geweest van een omvangrijke groep ontwortelden die van plaats tot plaats trok tot er ergens voldoende middelen van bestaan beschikbaar waren.

Ook de vraag naar retourmigratie blijft op basis van de gegevens op gemeenteniveau onbeantwoord. Want dat het simpele beeld van eenrichtingsstromen van het platteland naar de steden niet voldoet, zal inmiddels wel duidelijk zijn. In tabel 3 valt immers te zien dat in de

perioden 1876-1880 en 1896-1900, toen de kleine gemeenten aanzienlijke vertrekoverschotten kenden, er tevens sprake was van een omvangrijke vestiging in die gemeenten. Zo was het jaarlijkse vertrekoverschot van 1463 personen in de categorie 'overige gemeenten' in de jaren 1896-1900 het verschil tussen de 20.746 personen die deze groep van gemeenten jaarlijks verlieten én de 19.283 personen die er zich jaarlijks vestigden. Wie waren deze vestigers? Waren dat soms de bewoners die eerder naar elders waren vertrokken en nu terugkeerden naar hun geboortegrond? En hoe zat het met de verdeling van de migranten over mannen en vrouwen, hun leeftijd, burgerlijke staat, fase in de gezinscyclus en sociale status?

Het is mogelijk een tipje van de sluier op te lichten door gebruik te maken van een onderzoek van Suurenbroek naar de binnenlandse migranten van Amsterdam in de jaren 1870-1890.⁶⁴ Omdat hij gebruik maakt van verschillende en niet geheel vergelijkbare gegevensbestanden, moeten de bevindingen met enige voorzichtigheid worden bekeken, maar enkele zaken komen duidelijk naar voren. Zo gaf in de jaren 1876-1885 bijna 30 procent van de vestigers in Amsterdam een plaats in Noord-Holland op als vorige woonplaats, ruim 20 procent een plaats in Zuid-Holland en 10 procent een plaats in Utrecht. Zo'n 60 procent van de binnenlandse migranten legde dus een betrekkelijk kleine afstand af. Slechts een klein deel van de migranten kwam rechtstreeks uit de geboorteplaats naar Amsterdam. In veel gevallen was er aan de komst naar Amsterdam al een migratietraject vooraf gegaan, een traject dat vaak afgelegd werd binnen de geboorteprovincie.⁶⁵ Migranten legden de route naar Amsterdam dus in etappen af en overbrugden daarmee niet alleen de geografische afstand, maar mogelijk ook de culturele afstand tussen hun geboorteplaats en de grote stad. In de kleine en middelgrote steden wenden zij als het ware aan het bestaan in een stad als Amsterdam. De andere Hollandse steden, en met name Rotterdam en Den Haag, speelden in deze etappegewijze migratie een belangrijke rol.⁶⁶

Onder de mensen die Amsterdam verlieten waren de geboren Amsterdammers met 32 procent ver in de minderheid.⁶⁷ Tweederde van alle vertrekkers bestond dus uit personen die in een eerder stadium naar de stad waren getrokken en deze nu weer verlieten. Van deze groep keerde bijna 40 procent terug naar de geboorteprovincie en daarvan weer de helft naar de geboorteplaats. Wanneer we de terugkeer naar de geboorteprovincie beschouwen als een ruwe maatstaf voor retournigratie, dan zal duidelijk zijn dat de stroom van vertrekkers uit

⁶⁴ Suurenbroek, *Binnenlandse migratie*.

⁶⁵ Ibid, tabel 2.

⁶⁶ Ter Heide spreekt van etappegewijze migratie bij het overbruggen van geografische afstand en van trapsgewijze migratie bij het overbruggen van sociaal-culturele afstand (Ter Heide, *Binnenlandse migratie*, 95-100).

Amsterdam in de jaren 1876-1885 voor eenderde bestond uit geboren Amsterdammers, voor 27 procent uit retourmigranten en voor 40 procent uit personen die na een korter of langer verblijf in de stad doortrokken naar elders. Dat hoeven overigens niet de armsten of meest wanhopigen te zijn geweest. Het lijkt er op dat juist de kanslozen op de Amsterdamse arbeidsmarkt minder mobiel waren.⁶⁸

Deze korte blik op de situatie in Amsterdam geeft iets meer inzicht in de richting en samenstelling van de migratiestromen, maar veel blijft nog onbekend. Vrijwel alle andere Noord-Hollandse gemeenten blijven voor wat betreft hun migratiegeschiedenis *terra incognita*. Waar kwamen de aanzienlijke aantallen vestigers in deze gemeenten vandaan en waar gingen de vertrekkers naar toe? Op basis van de Amsterdamse gegevens valt te vermoeden dat zich onder de vestigers veel retourmigranten bevonden en dat ten minste een deel van de vertrekkenden via de kleine en middelgrote Noord-Hollandse steden naar Amsterdam vertrok. Maar graag zouden we hier meer van weten. Voor zowel Amsterdammers als anderen is bovendien volstrekt onduidelijk waarin de mensen die migreerden afweken van degenen die dat niet deden. Want hoe omvangrijk de migratiestromen ook waren, er was natuurlijk ook een grote groep mensen die in de geboorteplaats bleef wonen. In de provincie Utrecht maakte die groep in de periode 1812-1922 ongeveer de helft van de bevolking uit.⁶⁹ Alleen door heel nauwkeurig te kijken naar zaken als gezinssituatie, beroep, leeftijd, geslacht en burgerlijke staat van de migranten, is het mogelijk het globale beeld dat in de vorige paragrafen werd geschetst te verdiepen en door te dringen in de mechanismen die aan de zeer omvangrijke migratiestromen ten grondslag lagen.

Dat is de reden dat ik met een oproep in een aantal tijdschriften en op het internet hulp heb gevraagd van geïnteresseerde genealogen. Zij zijn immers degenen die de geschiedenis bestuderen vanuit een familieperspectief en daardoor zicht hebben op zaken die voor andere onderzoekers doorgaans verborgen blijven. De vraag waarin een migrant afwijkt van de overige leden van het huishouden waar hij of zij woonde bij vertrek, is zelfs uitsluitend te beantwoorden vanuit een familieperspectief. Hetzelfde geldt voor de daarmee verbonden vraag in hoeverre migratie in sociaal en economisch opzicht effect heeft. Gaat het de broer of zus die de geboorteplaats verliet op langere termijn beter dan de niet-mobiele achterblijvers of zijn het de meest ondernemende en ambitieuze personen die de streek verlaten om elders hun heil te beproeven?⁷⁰

⁶⁷ Suurenbroek, *Binnenlandse migratie*, 28, tabel 13 en noot 64.

⁶⁸ Ibid, 299-30 en een vergelijkbare situatie in Utrecht (Kok, 'Komen en gaan', 148-153).

⁶⁹ Ibid, 133.

⁷⁰ Lang geleden realiseerden ook andere onderzoekers zich de betekenis van genealogisch materiaal voor

Op mijn verzoek om informatie zijn ongeveer 250 reacties gekomen (deels per brief en telefoon, maar veel ook via e-mail). Na een inventarisatie van de reacties heb ik iedereen benaderd met het verzoek mij genealogieën of parentelen te sturen waarin tenminste één geboren Noord-Hollander of Noord-Hollandse voorkomt, ongeacht de woonplaatsen van zijn of haar voorouders en nageslacht. Uiteraard is het voor migratieonderzoek van groot belang dat de informatie over verhuizingen en beroep zo volledig mogelijk is. Voor de periode die vooraf gaat aan de invoering van het bevolkingsregister is die volledigheid niet eenvoudig te realiseren, maar vanaf het midden van de negentiende eeuw zijn in principe alle verhuizingen te traceren. Systematische informatie over beroepen is helaas niet beschikbaar. In het bevolkingsregister werden beroepsvermeldingen doorgaans ook niet gewijzigd wanneer een persoon een ander beroep ging uitoefenen. Toch was de verwachting dat het familieonderzoek van de genealogen die reageerden veel informatie zou opleveren. Dat viel helaas erg tegen. Van sommige respondenten heb ik inderdaad zeer volledige informatie gekregen, maar over het algemeen kende het materiaal grote beperkingen. Zo heb ik veel kwartierstaten gekregen die voor het onderzoek naar de migratiegeschiedenis van alle nakomelingen van de onderzoekspersonen, minder bruikbaar waren. Heel vaak ontbrak informatie over het migratiegedrag en de beroeps carrières van broers en zusters. Beroepsmutaties werden maar weinig vermeld en waren bovendien zelden nauwkeurig gedateerd. Dat maakte het heel moeilijk om de beroeps carrières van mannelijk Noord-Hollanders (van vrouwen worden vrijwel nooit beroepen in de bronnen aangetroffen) te reconstrueren. Informatie over woonplaatsen was frequenter opgetekend, maar ook die was doorgaans niet of zeer globaal gedateerd en daardoor beperkt bruikbaar.

Op basis van de informatie die mij zo bereidwillig werd toegestuurd, lijkt de conclusie gerechtvaardigd dat genealogen de meeste aandacht schenken aan enkele belangrijke momenten in het leven van hun directe voorouders: geboorte, huwelijk, de geboorte van kinderen en het overlijden. Dat zijn uiteraard ook de momenten die zijn opgenomen in de registers van de burgerlijke stand. Het bevolkingsregister, waarin ook tussentijdse veranderingen werden opgetekend, lijkt vooral te zijn gebruikt om personen terug te vinden die bij het onderzoek waren 'zoekgeraakt'. Tussentijdse verhuizingen zijn dan ook door vrijwel niemand overgenomen uit de bronnen. Dat is overigens niet altijd een vrije keuze

wetenschappelijk onderzoek. Zo maakte De Vooy in zijn bekende proefschrift uit 1931 gebruik van de zeer uitvoerige familiegeschiedenis van acht generaties nakomelingen van de zeventiende-eeuwse landbouwer Jacob Sybolts en zijn vrouw Geertruid Cornelis uit Warffum in Groningen (De Vooy, *De trek van de plattelandsbevolking*). Zie voor een recente evaluatie van de bruikbaarheid van genealogisch materiaal in historisch migratieonderzoek Adams, Kasakoff en Kok, 'Migration over the life course' en voor een Nederlands onderzoek op basis van parentelen Post, Van Poppel, Van Imhoff en Kruse, 'Tellen met parentelen'.

geweest. De oudere versies van de bekende genealogische programma's hadden maar zeer beperkte mogelijkheden om op een gestructureerde wijze extra informatie op te nemen en uit te voeren. Wat voor de meeste onderzoekers wel een bewuste keuze was, is het weglaten of slechts summier documenteren van levensgeschiedenissen van broers en zusters. Vooral het leven van zussen, die bij een huwelijk immers de familienaam verliezen, lijkt maar weinig familieonderzoekers te kunnen boeien. Praktisch verviel daarmee de mogelijkheid om het migratiegedrag van individuen in verband te brengen met de kenmerken van zijn of haar huisgenoten op het tijdstip van vertrek. Ook de invloed van een migrant op het migratiegedrag van verwanten viel nu niet te bestuderen.

Toch hadden genealogische gegevens het globale beeld dat in de vorige paragrafen is geschetst kunnen verdiepen. Dat blijkt uit enkele meer volledige parentelen. Jacobus Geusebroek, bijvoorbeeld, was betrekkelijk honkvast. Hij was in 1793 geboren in Hoorn en huwde op 22-jarige leeftijd met een 18-jarige winkelierster uit Medemblik: Maria Kalff. In die laatste stad vestigde hij zich als broodbakker en bleef er wonen tot zijn dood in 1828. Van de vijf kinderen die volwassen werden, huwden er vier in Medemblik en zij bleven er ook vrijwel allemaal wonen. Pas in de derde generatie, die opgroeide na het midden van de negentiende eeuw, verlieten enkele kinderen het vertrouwde West-Friesland. Dat sluit aan bij wat eerder is geconstateerd. Dat Amsterdam de belangrijkste bestemming was, zal evenmin verbazing wekken. Opvallend is wel, en dat laat zich niet afleiden uit de gemeentelijke cijfers over vestiging en vertrek, dat de mobiele kinderen uit maar enkele gezinnen afkomstig waren. De vestiging van één kind uit een gezin in Amsterdam maakte het voor broers en zusters blijkbaar eenvoudiger dezelfde stap te zetten. Zo trad Jacobus Beschier Geusebroek, zoon van de Medemblikker grofsmid Dirk Geusebroek en zijn vrouw Willemijntje Bakuwel, in 1884 in Amsterdam in het huwelijk met de bijna veertien jaar oudere winkelierster Johanna Geertuida Wijnand. Zijn jongere broer Paulus volgde hem en trad er twee jaar later in het huwelijk met de acht jaar oudere Gesina Cornelia Stahl. De overige kinderen bleven in Medemblik, waar de oudste zoon als koperslager in de voetsporen van zijn vader trad.

Uit de genealogieën van families uit verschillende Noord-Hollandse dorpen en steden blijkt overigens dat wanneer de migratie naar Amsterdam eenmaal een feit was, de nakomelingen opvallend honkvast waren. Blijkbaar was Amsterdam een eindstation en van generatie op generatie bleven de 'nieuwe' Amsterdammers in de stad wonen; soms zelfs in dezelfde buurt. In het geval van migranten uit Den Helder was die buurt in het laatste kwart van de negentiende eeuw vaak de Czaar Peterstraat en omgeving. Daar, in de onmiddellijke omgeving van het Oostelijk Havengebied, vestigden zich ongetwijfeld de havenarbeiders

waarover al eerder is vermeld dat zij na de opening van het Noordzeekanaal naar Amsterdam trokken. De centrale positie van Amsterdam in de Noord-Hollandse migratie blijkt ook uit de spreiding van familienamen bij de volkstelling van 1947. Zo woonden er van de van oorsprong Wieringer familie Takes op dat moment nog 22 familieleden op Wieringen zelf, eveneens 22 in het nabijgelegen West-Friesland, 28 in de rest van Noord-Holland en niet minder dan 88 familieleden woonden in 1947 in Amsterdam.⁷¹ Helaas is de beschikbare hoeveelheid genealogisch materiaal onvoldoende om duidelijkheid te verkrijgen over de vraag in hoeverre deze en vergelijkbare familiegeschiedenissen een uitdrukking zijn van meer algemene migratiepatronen.⁷²

Ik heb lang gearzeld wat te doen. Aan de ene kant leek het me niet fair om het materiaal dat veel mensen vol enthousiasme hadden opgestuurd opzij te leggen. Aan de andere kant zou het aanvullen van althans een deel van de ontbrekende informatie buitensporig veel tijd hebben gevergd. De beslissing om het aangeleverde genealogische materiaal niet verder te bewerken werd uiteindelijk genomen op basis van de overweging dat veel van de vragen die in dit onderzoek worden gesteld – maar niet alle – in de nabije toekomst beantwoord kunnen worden op basis van de zogenaamde Historische Steekproef Nederlandse bevolking (HSN). De HSN bestaat uit een databestand van levensgeschiedenissen uit de negentiende en de twintigste eeuw en heeft als basis een steekproef uit de geboorteakten van de periode 1812-1922.⁷³ Voor de onderzoekspersonen uit de steekproef wordt uit geboorteakten, huwelijksakten en overlijdensakten informatie overgenomen over geslacht, woonplaats, beroep, leeftijd en schrijfvaardigheid op het moment dat de akte werd opgemaakt. Daarnaast worden uit het bevolkingsregister de mutaties overgenomen en die hebben uit de aard van de bron vooral betrekking op verhuisgedrag. Het leek daarom niet verstandig veel tijd – en derhalve ook geld – te investeren in een bestand op basis van onvolledige familiegeschiedenissen, wanneer op termijn informatie van de HSN ter beschikking komt die als basis kan dienen voor het type onderzoek dat hier wordt voorgestaan.⁷⁴

⁷¹ In het beschikbare genealogische materiaal lijkt de instroom in Noord-Holland van buitenlandse migranten, meest uit Duitsland, zich in de negentiende eeuw vrijwel exclusief op de steden, en in het bijzonder op Amsterdam, te hebben gericht.

⁷² Zie voor een poging om op basis van genealogisch materiaal die algemene patronen te reconstrueren Adams en Kasakoff, 'The farm family economy'.

⁷³ Zie het Jaarverslag 2001 van de HSN (Amsterdam: Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis 2002).

⁷⁴ Zie voor de mogelijkheden van het HSN-bestand bij historisch migratieonderzoek Kok, 'Komen en gaan'. Een studie naar de (familie)achtergronden van migranten vergt overigens wel aanvullend onderzoek want de levensloop van broers, zusters, ouders en andere familieleden wordt slechts geregistreerd voor de periode dat zij zich in hetzelfde huishouden bevinden als de onderzoekspersoon.

Bijlage 2. Figuren



