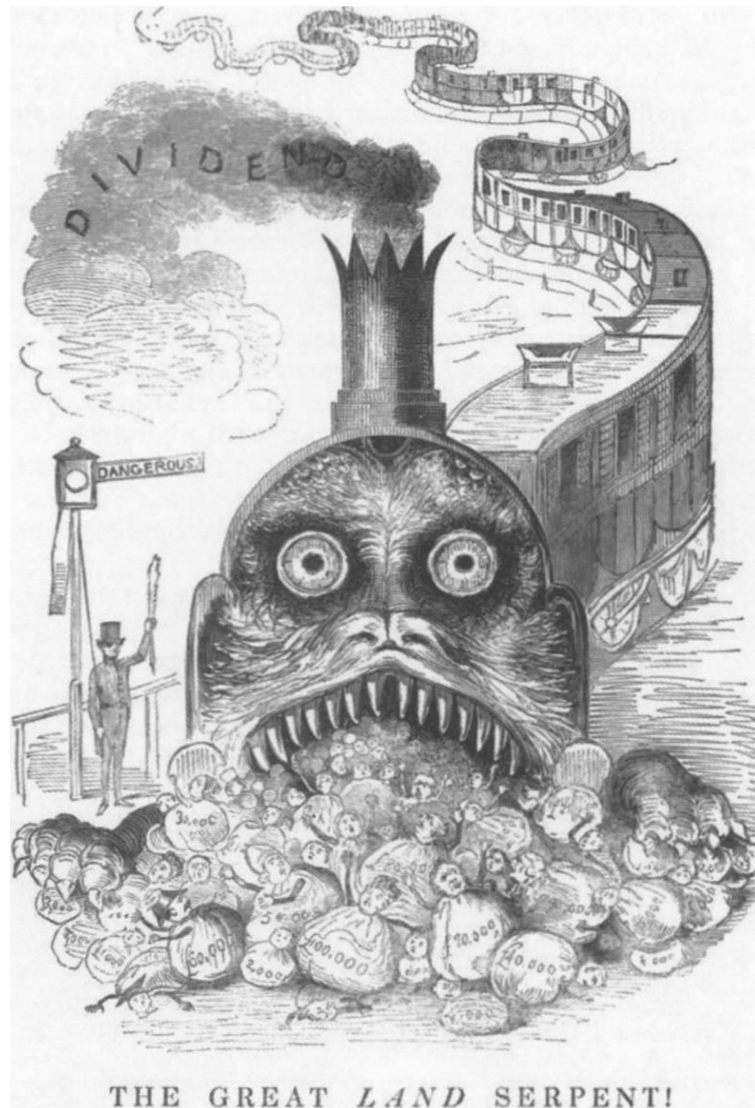


Railway Mania 1844-1847

Vooroordelen bevestigd?



Mark Langeveld, 3545865

OZS III, Auke Rijpma

Tekening voorpagina:

The Great Landserpent, gepubliceerd in 1848 in *Puppet-Show*.¹

¹ J. Taylor, 'Business in Pictures: Representations of Railway Enterprise in the Satirical Press in Britain 1845-1870' *Past & Present*, No. 189 (2005) 119.

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Randvoorwaarden	6
3. Een spoorweg aanleggen	8
4. Publieke opinie	11
5. Investeerders	20
6. Spoorwegen in cijfers	24
7. Conclusie	24
8. Bibliografie	26

1. Inleiding

The original price of Shares [...] was £50. At one time they rose to 120; and for some years gave a dividend of 10 per cent; they are now down at 20, and it is doubtful whether any dividend will be declared this half-year.²

Bovenstaand citaat doet denken aan de situatie op de aandelenmarkt in de jaren 90 van de vorige eeuw. Beleggers zagen hun winsten alsmaar stijgen, waarbij de term *'the sky is the limit'* de informele slogan was. Toen deze zeepbel uiteindelijk barste kregen beleggers forse verliezen te verwerken. Het risico op de aandelenmarkt is echter geen modern verschijnsel. Bovenstaand citaat komt namelijk van Charlotte Brontë die dit 150 jaar geleden al schreef.

Zij investeerde in de Britse spoorwegmaatschappij York en North. Deze tekst schreef zij na het instorten van de aandelenmarkt. Het barsten van deze economische zeepbel wordt in historische kringen ook wel de Railway Mania genoemd. Deze *Railway Mania*, is de eerste financiële gebeurtenis waarbij ook gewone mensen geld kwijt raakten. Financiële *bubbles* waren er al eerder, denk hierbij aan de Nederlandse tulpenmanie en de *South Sea Bubble*, maar die troffen eigenlijk alleen welgestelde personen.³

De moderne lezer zal waarschijnlijk vreemd opkijken door deze openbaring. Want zijn aandelen niet helemaal van deze tijd? En zijn *bubbles* ook niet een recent fenomeen? Op beide vragen kunnen we volmondig nee antwoorden. En dat deze vragen gesteld worden, geeft aan dat deze scriptie geschreven moet worden. Het lijkt erop dat er bij de moderne lezer weinig begrip is over dit onderwerp. Echter, in deze scriptie is het niet de bedoeling om parallellen te trekken tussen heden en verleden, maar om ons primair te richten op de beeldvorming die aan de *Railway Mania* kleeft.

We gaan onderzoeken waarom er een negatieve beeldvorming is ontstaan rond de *Railway Mania*. We zullen ons richten op de periode 1844-1860. 1844 is het begin van de *Railway Mania* en is daardoor een logisch startpunt. Dit doen we door eerst te kijken naar de opkomst van de spoorwegen en de manier waarop een spoorlijn tot stand kwam. We zullen zien dat er een negatieve beeldvorming is binnen de literatuur met betrekking tot de *Railway Mania*. Dat zullen we in het eerste hoofdstuk doen. We zullen daarna kijken naar de publieke opinie.

² A. Odlyzko, Collective hallucinations and inefficient markets: The British Railway Mania of the 1840s (versie 15 januari 2010), <http://www.dtc.umn.edu/~odlyzko/doc/hallucinations.pdf> (16 december 2014) 4.

³ P. M. Garber, 'Famous First Bubbles', *The Journal of Economic Perspectives*, Vol 4, No 2 (1990).

Groot-Brittannië heeft een rijke traditie van pamfletten en satirische bladen, die hun licht laten schijnen over de meningen die er waren tijdens de *Railway Mania*. Welke beeldvorming bestond er in Victoriaans Groot-Brittannië? Dit komt aan de orde in het tweede hoofdstuk. Daarnaast kijken we naar de investeringen in de spoorlijnen, wie investeerden en hoeveel? En waren de investeerders wel naïef zoals de beeldvorming beweert? Dit zullen we behandelen in het derde hoofdstuk. Tot slot bekijken we de groei van de spoorwegen, in kilometers en opbrengsten. Welke langdurige gevolgen heeft de *Railway Mania* gehad? Dit zullen we doen in het vierde hoofdstuk. Dit doen we om de vraag te beantwoorden: Klopt de negatieve beeldvorming die aan de *Railway Mania* kleeft?

Binnen historische kringen heeft de *Railway Mania* betrekkelijk weinig aandacht gekregen. Economische geschiedenis kreeg pas laat binnen de historiografie belangstelling. Geschiedenis is lange tijd een studie geweest van grote mannen en hun politieke en militaire besluiten. Daarnaast was het onderwerp redelijk taboe in het Victoriaanse Groot-Brittannië. Geld verdienen was niet iets om trots op te zijn en daardoor werden de successen en verliezen minder breed uitgemeten.⁴ In deze scriptie onderzoeken we deze aanname. Als we het historische debat omtrent de *Railway Mania* bekijken, zien we een dominant discours.

De zwendeltheorie ligt volgens Bryer aan de basis van de theorie van K. Marx en F. Engels. Deze theorie gaat ervan uit dat de onderklasse werd opgelicht door de bovenklasse door middel van deze dubieuze praktijken. Marx schrijft in *Das Kapital*: “De periode van welvaart in Engeland tussen 1844 en 1847 was verbonden met de eerste grote spoorwegzwendel”. Een visie die bij Braudels opvatting past van kapitalisme als een actieve sociale hiërarchie [...] die wordt misbruikt.⁵ Deze theorie zegt dat de onderklasse werd opgelicht door de bovenklasse door middel van deze dubieuze praktijken. Hoewel Marx zelf niet uitweidt over deze zwendel, werkt Bryer de zwendeltheorie uit. Hij doet dat door de context van de uitspraak van Marx te bekijken en een connectie te maken met een citaat van Engels die wel een alinea aan de *Railway Mania* wijdt.

The same passion which increased [cotton] production went into the building of railways. The thirst of the manufacturers and merchants for speculation found initial satisfaction, from summer 1844 onwards. Stock was underwritten to the limits of

⁴ Odlyzko, *Collective hallucinations*, 24.

⁵ R. A. Bryer, ‘Accounting for the “Railway Mania” of 1845 – A Great Railway Swindle?’, *Accounting Organisations and Society*, Vol 16, No 5/6 (1991) 441.

possibility, i.e. as far as there was money to cover the initial payments. As for the rest, a way would be found!⁶

De zwendeltheorie steunt op de aanname dat bedrijven in eerste instantie worden overgewaardeerd en later worden ondergewaardeerd. Waardoor er hoge dividenden konden worden uitgekeerd en het systeem vrij snel instortte en mensen hun inleg kwijt waren. Bryer keek vanuit een accounting-perspectief naar deze theorie en concludeerde dat de theorie is gebaseerd op de misvatting dat accounting in het verleden net zo efficiënt is als moderne accounting. In de 19^e eeuw was het vak van accountant nog niet zo ver ontwikkeld als nu, waardoor fouten als overwaardering per ongeluk werden gemaakt.⁷

G. Campbell en J.D. Turner ontcrachtten deze theorie verder door de demografie van de investeerders. Zij komen tot de conclusie dat niet status doorslag gaf tot succes, maar ervaring met investeren. Dit hebben zij gedaan door inschrijflijsten te bekijken en te onderzoeken waar het startkapitaal vandaan kwam. Zij kwamen tot de conclusie dat dit geld vooral van de bovenklasse kwam, hetgeen de zwendeltheorie ontcracht.⁸

Ten slotte kijken we naar Odzlyko. Deze wiskundige vergelijkt in zijn onderzoek de *Railway Mania* met de internetbubbel uit de jaren 90. Zijn kwantitatief historisch onderzoek maakt dat dit onderzoek zeer bruikbaar is voor historici. Odzlyko neigt duidelijk naar de zwendeltheorie kant. Hij maakt namelijk veelvuldig gebruik van de term *pluck of the public pigeon*.⁹ Deze zin wordt gebruikt om aan te geven dat promotors misbruik maakten van het systeem. Daarnaast schildert hij promotors af als rattenvangers die investeerders meelokten. Deze gegevens gebruiken we om te kijken welke invloed de *Railway Mania* heeft gehad op de groei van de Britse spoorwegen.

⁶ K. Marx, *Capital A Critique of Political Economy, Volume III, The process of Capitalist as a Whole* (Londen 1981) 534-535.

⁷ Bryer, 'Accounting for the "Railway Mania" of 1845', 468.

⁸ G. Campbell & J. D. Turner, 'Dispelling the Myth of the Naïve Investor during the British Railway Mania, 1845-1846', *Business History Review*, vol 86 (2012) 23.

⁹ Odzlyko, *Collective hallucinations*, 5, 38, 43.

2. Randvoorwaarden

Een aantal woorden van praktische aard. De lezer zal misschien hebben opgemerkt dat er over Britse spoorlijnen geschreven wordt en de term Groot-Brittannië gebruikt wordt. Deze termen zijn expliciet gekozen, omdat Groot-Brittannië slaat op een geografisch gebied. Engeland is een politieke term, die Wales en Schotland uitsluit. Maar ook in deze gebieden werd veel geïnvesteerd en aangelegd. Dan is er nog de kwestie van Ierland. Ierland maakte in deze tijd deel uit van het Verenigd Koninkrijk, dus ligt het voor de hand om dit gebied ook te bespreken. Maar ten eerste zijn de meeste Ieren niet gediend van de Britse aanwezigheid (men spreekt van *the occupation of Ireland*). Ten tweede is er wel sprake van een poging tot het aanleggen van spoorlijnen in Ierland, maar door de politieke situatie zijn deze pogingen zo complex, dat daar een geheel aparte scriptie over geschreven kan worden.¹⁰

Daarnaast gaat het hier om een Britse casus, waarbij de beschikbare gegevens in ponden en mijlen zijn. Om de leesbaarheid van deze scriptie voor de continentale lezer te vergroten, is er voor gekozen om alle data met mijlen om te rekenen in kilometers. Dit heeft voor de lezer het grote voordeel dat het beter te interpreteren is. Bij de financiële gegevens is er voor gekozen om de valuta te handhaven. Naast de omrekeningslag naar euro's, zou er dan ook de inflatiecorrectie naar het heden gemaakt moeten worden.

Tot slot moeten we stil staan bij de term *bubble*. Door C. P. Kindleberger en R. Z. Aliber wordt de term *bubble* als volgt omschreven:

The bubble involves the purchase of an asset, usually real estate or a security, not because of the rate of return but in anticipation that the asset or security can be sold to someone else at an even higher price.¹¹

Kindleberger en Aliber menen dat investeerders iets kopen met de bedoeling om het door te verkopen met winst. Zij stellen dat er aan het eind van de reeks kopers één onfortuinlijke koper is die niet zijn aankoop kan verkopen. Deze persoon leidt alle verlies wanneer zijn aankoop onverkoopbaar blijkt. In tegenstelling tot een *mania*, impliceren Kindleberger en Aliber dat er kwade opzet is. Bij een *mania* is er volgens hen sprake van een '*Frenzied pattern of purchases*,

¹⁰ J. J. Dunne, 'The First Irish Railway by Shriek and Smoke to Kingstown', *Dublin Historical Record*, vol. 43, no. 1 (1990).

¹¹ C. P. Kindleberger & R. Z. Aliber, *Manias, Panics, and Crashes: A History of Financial Crises* (New Jersey 2005) 13.

often an increase in prices accompanied by an increase in trading volumes'.¹² Het lijkt een vorm van massahysterie die mensen niet meer in staat stelt om redelijkerwijs na te denken.

Ondanks dat we spreken van een crisis die later de *Railway Mania* is genoemd, kunnen we niet op voorhand zeggen dat de *Railway Mania* een echte *mania* was zoals gedefinieerd door Kindleberger en Aliber. In beide citaten wordt duidelijk dat het verschil tussen *bubble* en *mania* klein is. We zullen door de gegevens die gebruikt worden zien, dat het inderdaad gaat om een *mania* en niet om een *bubble*.

¹² Kindleberger & Aliber, *Manias, Panics, and Crashes*, 13.

3. Een spoorweg aanleggen

In dit hoofdstuk kijken we naar het begin van de spoorwegen in Groot-Brittannië. We schetsen hier de historische context en bespreken de beeldvorming die in de literatuur bestaat over de *Railway Mania*. Hoe was de situatie voor de *mania* en hoe is de beeldvorming van deze *mania* in de literatuur?

Vervoer per spoor was al voor de komst van de stoomlocomotief bekend in Groot-Brittannië. In door paarden getrokken trams werden mensen van A naar B vervoerd. De eerste sporen werden door eigenaren van mijnen aangelegd om kolen te vervoeren. Eerst alleen binnen de grenzen van de mijn, maar al snel wilde men grotere afstanden overbruggen. Vaak ging dit over land dat niet van de mijneigenaren was. Hiervoor was toestemming nodig van het Britse parlement. Die toestemming was nodig om land in particulier bezit te onteigenen. Tevens beschermde het Britse parlement de eigenaren van het spoor. Maar landeigenaren waren niet altijd gediend van de lijnen die men wilde aanleggen. Zij probeerden, met wisselend succes, in het parlement de aanleg tegen te gaan. Als gevolg hiervan volgde de spoorlijn niet altijd de meest ideale route. In eerste instantie waren dit spoorlijnen waarbij de treinen door paarden werden getrokken. Maar vanaf 1804 zien we dat er mondjesmaat stoomlocomotieven werden ingezet om die paarden te vervangen.

In Zuid-Wales was het eerste spoor, dat passagiers vervoerde in 1807 in gebruik genomen. Echter de opening van de *Liverpool and Manchester Railway* in 1825 kan het best gezien worden als het begin van de spoorwegen. Deze spoorlijn was namelijk de eerste die twee steden met elkaar verbond. In eerste instantie werd de lijn vooral gebruikt om grondstoffen te vervoeren, maar al snel vervoerde de spoorwegmaatschappij ook personen. De hoofdrol op deze lijn was vooral weggelegd voor de *Rocket* van de gebroeders Stephenson. De *Rocket* was meest effectieve stoomlocomotief van die tijd, die een snelheid van maar liefst 50 km per uur haalde. Maar ook bij de aanleg zijn er technische hoogstandjes gebouwd. Op de lijn ligt een tunnel van meer dan 2000 meter lang en gaat de lijn door meer dan zeven kilometer moeras.¹³ Dat deze spoorlijn een succes werd, is zeker een aanjager geweest van de investeringen die later gedaan werden.¹⁴

Een spoorweg aanleggen was een tijdrovend karwei. Allereerst was er vooraf een onderzoek nodig om te kijken wat de kosten waren en wat de meest “efficiënte” route was.

¹³ A. Vaughan, *Railwaymen, Politics & Money, the Great Age of Railways in Britain* (Londen 1997) 62-72.

¹⁴ Odlyzko, *Collective hallucinations*, 47, 50.

“Efficiënte” staat hier met reden tussen aanhalingstekens. Efficiëntie heeft tegenwoordig een andere invulling dan in de 19^e eeuw. Zo was het niet vanzelfsprekend dat er werd gekozen voor de snelste route tussen A en B. Technisch gezien konden de spoorlijnen alleen stijgen met een kleine hellingshoek, want de locomotieven konden alleen dat aan. En daarnaast waren eigendomsrechten van het land waar de spoorlijn overheen moest, een reden om een omweg te maken en landeigenaren, die een grote stem hadden in het parlement, te omzeilen. Efficiënt is misschien het best te omschrijven met financieel efficiënt.

De volgende stap was een promotor aanstellen, die investeerders vond om in de spoorlijn te investeren. Deze promotor werd aangesteld door de initiatiefnemers van de spoorlijn. De initiatiefnemer en promotor waren niet zelden één en dezelfde persoon. De tweede stap was een *act of parliament* te verwerven om zo landeigenaren te kunnen dwingen om het land aan de maatschappij te verkopen. Een *act of parliament* is een wet. Men diende een prospectus in bij het parlement. Onderdeel hiervan was dat er een percentage (10 procent was gebruikelijk) van de begrote kosten moest worden opgehaald bij investeerders om te laten zien dat de maatschappij kapitaalkrchtig genoeg was om de spoorlijn te bouwen.¹⁵ Deze prospectus had onder andere bankiers nodig die de deposito's van investeerders konden garanderen en advocaten voor het papierwerk. Nu waren de meeste promotors advocaat, dus was dit meestal geen probleem.

A lawyer - perhaps a brace - not over-burdened with legitimate business, and thinking to take advantage of the popular mania, procures a map of England [...] and with one mark of his pencil fixes a railway from A- to B-, distance by one hundred miles, over hills, streams, streets, towns, etc.¹⁶

Naast deze zaken moest er ook een lijst ingeleverd worden met investeerders die het kapitaal hadden voorgefinancierd. Al deze administratie moest het parlement voor november ontvangen, het einde van het parlementaire seizoen.¹⁷

Wanneer dit allemaal rond was, kon worden aangevangen met het bouwen van de spoorlijn. Het ligt voor de hand dat de procedure langer dan een jaar in beslag nam. Aan de

¹⁵ Odlyzko, *Collective hallucinations*, 39, 41.

¹⁶ Odlyzko, *Collective hallucinations*, 38

¹⁷ Campbell & Turner, 'Dispelling the Myth', 5, 10.

Liverpool & Manchester Railway werd in 1826 begonnen met bouwen en in 1830 was de grote opening van de lijn.¹⁸

Tijdens de jaren voorafgaand aan de bouw van deze lijn zien we op economisch gebied dat er een periode is van veel investeringen. In 1824 en 1825 werden meer dan 70 lijnen goedgekeurd.¹⁹ De markt stortte daarna binnen een jaar in. Hetzelfde patroon zien we terug tussen 1835 en 1837. In het discours wordt deze tweede periode door historici de eerste *Railway Mania* genoemd.

De tweede *Railway Mania* begint in 1844. Dit is de *mania* die in het discours wordt aangeduid als dé *Railway Mania*. Het verschil met de voorgaande periodes van investeringen is de schaal waarop werd geïnvesteerd en spoorlijnen werden gebouwd. Deze laatste periode heeft een negatief beeld binnen het discours. Bryer ziet de periode als een onregelmatigheid in de markt, hetgeen een negatieve bijklank heeft. Onregelmatigheid geeft aan dat deze investeringen op zichzelf staan, terwijl we zien dat er meerdere periodes zijn van hoge investeringen.²⁰ Simmons & Biddle omschrijven de *mania* als “*The most extreme manifestation of promotional fever.*”²¹ Dat zij de woorden extreem en koorts gebruiken, geeft aan dat zij de *Railway Mania* negatief zien. De investeerder wordt in de literatuur als naïef neergezet. “Rijp om te plukken” in de woorden van Odlyzko.²²

We hebben hier gezien dat er een negatieve lading is bij het begrip *Railway Mania*. In de opvolgende hoofdstukken bekijken we of de negatieve associaties kloppen, of dat er ook positieve kanten aan de *Railway Mania* zitten.

¹⁸ Vaughan, *Railwaymen, Politics & Money*, 62.

¹⁹ J. Simmons & G. Biddle, *Oxford Companion to British Railway History* (Oxford 1997) 311.

²⁰ Bryer, ‘Accounting for the “Railway Mania” of 1845’, 439.

²¹ Simmons & Biddle, *Oxford Companion*, 311.

²² Odlyzko, *Collective hallucinations*, 5, 38, 43.

4. Publieke opinie

Publieke opinie is lastig om te meten. Maar door te kijken naar wat er is gepubliceerd in verschillende bladen kunnen we toch een idee krijgen hoe er in grote lijnen gedacht werd. Welke opvattingen heersten er in de tijd van de *Railway Mania*?

Groot-Brittannië heeft een lange traditie van pamfletten en satire, die terug te voeren is tot de periode van de Engelse burgeroorlogen. Het satirische blad *Punch* past in deze traditie van het geschreven woord.²³ Naast *Punch* waren er andere bladen die ook dezelfde insteek hadden, maar een andere ideologie. *Puppet-Show* en *Fun* waren liberaal en aanzienlijk goedkoper dan *Punch*. De bladen *Judy* en *Tomahawk* daarentegen waren juist conservatief.²⁴ We gebruiken de afbeeldingen uit *Business in Pictures: Representations of Railway Enterprise in the Satirical Press in Britain 1845-1870* van Taylor om iets te zeggen over de publieke opinie. Maar we zullen onze eigen interpretatie geven. Er zijn een aantal zaken die we in ons achterhoofd moeten houden terwijl we deze afbeeldingen bespreken. De meeste tekeningen komen uit satirische bladen. Dit houdt in dat er gekleurd naar de spoorwegen wordt gekeken. Satire kan immers alleen maar bedreven worden als er iets aan de hand is. We hebben een poging gedaan om het materiaal aan te vullen, maar de archieven van de verschillende magazines zijn online niet te raadplegen. Omdat Taylor geen vooringenomen positie inneemt, zijn de tekeningen toch goed bruikbaar.

Laten we beginnen met de tekening die op de voorpagina staat van deze scriptie. Deze is gepubliceerd in 1848 in *Puppet-Show*. Op de tekening staat een locomotief met een menselijk gelaat die investeerders in de vorm van geldzakken verslindt, terwijl hij als een slang door het land kronkelt en het dividend van investeerders in rook laat opgaan. Daarnaast negeert de trein ook nog een sein, waarop *dangerous* staat.²⁵ De spoorwegen worden hier afgebeeld als een geldverslindend monster, dat geen enkele investeerder ontziet. De tekening heeft een duidelijk negatieve lading door de iconografie. Het monster, het geld verslinden en het woord *dangerous* zijn allemaal negatieve beeldmerken. Blijkbaar worden de investeerders de dupe van een spoorlijn. Of de tekenaar de spoorlijn of de promotors aanvalt, is niet met zekerheid te zeggen. Maar aangezien er geen persoon op de tekening staat, alleen een antropomorfe locomotief, lijkt

²³ G. Cantor (ed), *Science in the nineteenth-century periodical: reading the magazine of nature* (Cambridge 2004) 3-6.

²⁴ J. Taylor, 'Business in Pictures', 116.

²⁵ Taylor, 'Business in Pictures', 119.

de spoorlijn de aangevallene. In ieder geval kunnen we hieruit opmaken dat het beeld negatief is.

FANCY PORTRAIT.



Afbeelding 1, bron in de tekst.

De tweede tekening, afbeelding 1, gebruikt verschillende attributen uit het spoorweg-wezen om een portret neer te zetten van “koning spoorweg”. Deze tekening is gepubliceerd in 1847 in het tijdschrift *Man in the Moon*. De kraag van de persoon is een schoorsteen die rook uitspuwt. Deze rook vormt de bakkebaarden en het haar van de persoon. De mond en ogen worden gevormd door verschillende tunnels. Zijn neus en kroon zijn locomotieven die vanaf de voorkant zijn weergegeven.²⁶ De tekening toont George Hudson, door zijn tijdgenoten *the Railway King* genoemd. De naam Hudson werd al in de 19^e eeuw geassocieerd met financiële wanpraktijken. Hij was van lage komaf, dus werd hij door de elite niet erg positief bekeken. Zij vonden hem inhoudsloos met alleen maar een mooie buitenkant.²⁷ Dit sentiment zien we zeker terug in de tekening, alleen de contouren van het gezicht zijn weergegeven. Ook zien we veel

²⁶ Taylor, 'Business in Pictures', 122.

²⁷ A. J. Arnold & S. McCartney, *George Hudson, the Rise and Fall of the Railway King* (Cambridge 2004) 173-199.

rook, iets wat ook geen substantie heeft. Of dit alleen gaat over George Hudson, of ook over andere spoorwegmagnaten blijft onduidelijk, maar duidelijk is dat Hudson niet erg gewaardeerd werd door dit blad.

Op afbeelding 2 staat een iets positievere weergave van een spoorwegdirecteur. De directeur leeft thuis in povere omstandigheden, terwijl hij naar buiten toe zich heel rijk presenteert. De afbeelding is uit 1845 en komt uit *Joe Miller the Younger: Almanack for 1846*.²⁸



Afbeelding 2, bron in de tekst.

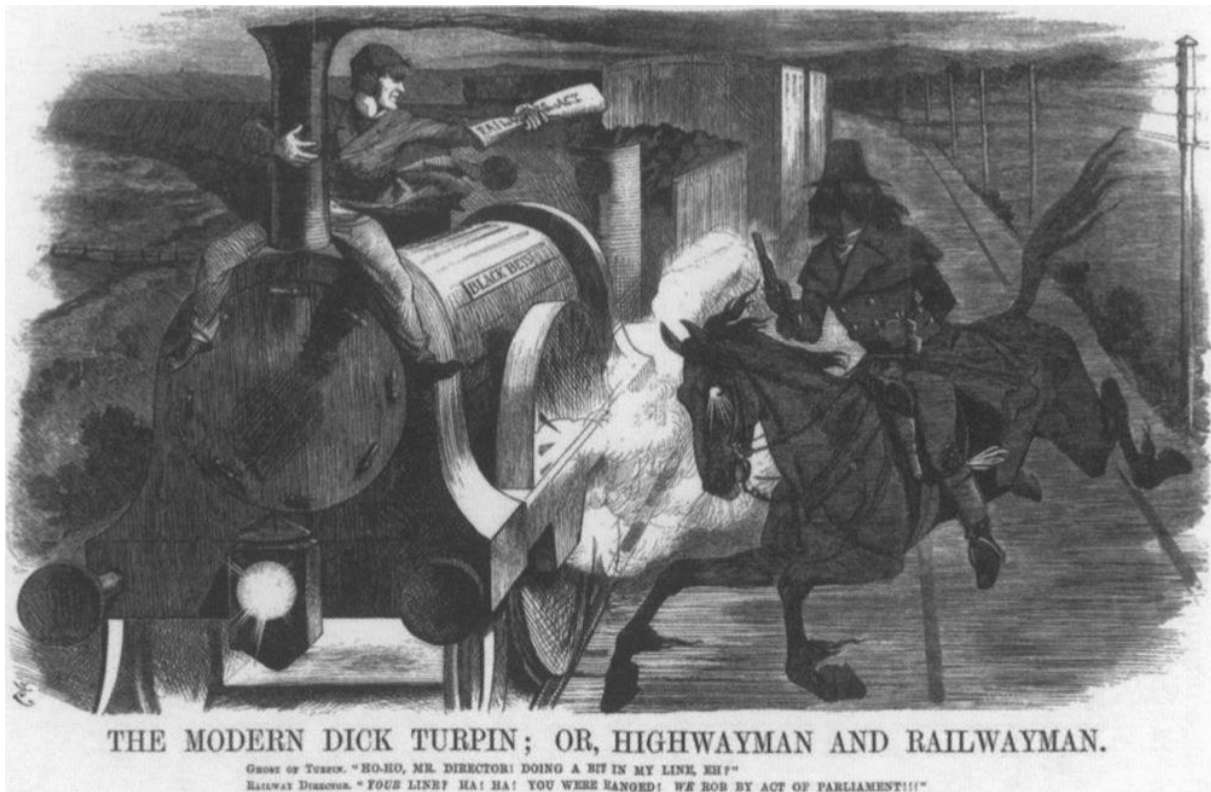
Het kan zijn dat de tekenaar het opneemt voor de directeur, die het thuis dus niet zo breed heeft als gedacht. Taylor meent echter dat deze tekening aansluit op de vorige tekening. *‘Although they cultivated an appearance of respectability and wealth, this cartoon argues, railway directors had none of the substance.’* Taylor beweert dat de spoorwegdirecteur zich naar de buitenwereld beter voordoet dan hij in werkelijkheid is. We kunnen hier tegenin brengen dat er geen intentie tot bedrog bij de spoorwegdirecteur te zien is. Taylor haalt zijn bewijs uit een losstaande bron, wat zijn bewijsvoering mager maakt. Als we puur naar de tekening kijken, zien we alleen een spoorwegdirecteur die naar de buitenwereld zich rijk voordoet, terwijl hij thuis geen cent te besteden heeft.

Als we naar afbeelding 3 kijken, zien we een scène die ons doet denken aan een western film of verhaal. Een gemaskerde overvaller te paard die een locomotief aanvalt, waarop een man zit die de *Railway Act* vasthoudt. Deze afbeelding werd gepubliceerd in 1868 in *Punch*. Het onderschrift luidt: *‘THE MODERN DICK TURPIN; OR HIGHWAYMAN AND RAILWAYMAN’*. Verder staat er onder nog een kort gesprek tussen de ruiter en de man op de locomotief:

²⁸ Taylor, ‘Business in Pictures’, 123.

Ghost of Turpin. "HO-HO, MR. DIRECTOR! DOING A BIT IN MY LINE, EH?"

Railway Director. "YOUR LINE? HA! HA! YOU WERE HANGED! WE ROB BY ACT OF PARLIAMENT!!!"



Afbeelding 3, bron in de tekst.

Voor deze tekening is misschien iets meer achtergrondinformatie nodig om deze goed te begrijpen. In het eerste hoofdstuk hebben we al uitgelegd dat er een *act of parliament* nodig was om een spoorweg aan te leggen. Dick Turpin is een crimineel uit de 18^e eeuw die onder andere paardendiefstal en moord op zijn geweten had. Deze zogenaamde *highwayman* (struikrover) werd al in de 19^e eeuw geromantiseerd in boeken en in de 20^e eeuw vereeuwigd in tv en film. Het is duidelijk dat de tekenaar niet veel op heeft met de spoorwegdirecteur. Hij vindt dat de directeur steelt van de mensen over wiens land de spoorweg heen gaat. De *railwayman* is volgens de tekenaar eigenlijk een ordinaire *highwayman*.²⁹

Afbeelding 4 is een karikatuur van een spoorwegdirecteur. Een goedgevulde oudere man staat tussen grote bergen papieren. Boven zijn hoofd vindt een ongeval plaats en rechts van hem hangt een krantenartikel met de kop: 'Another frightful accident. Naast zijn voeten ligt

²⁹ Taylor, 'Business in Pictures', 140.

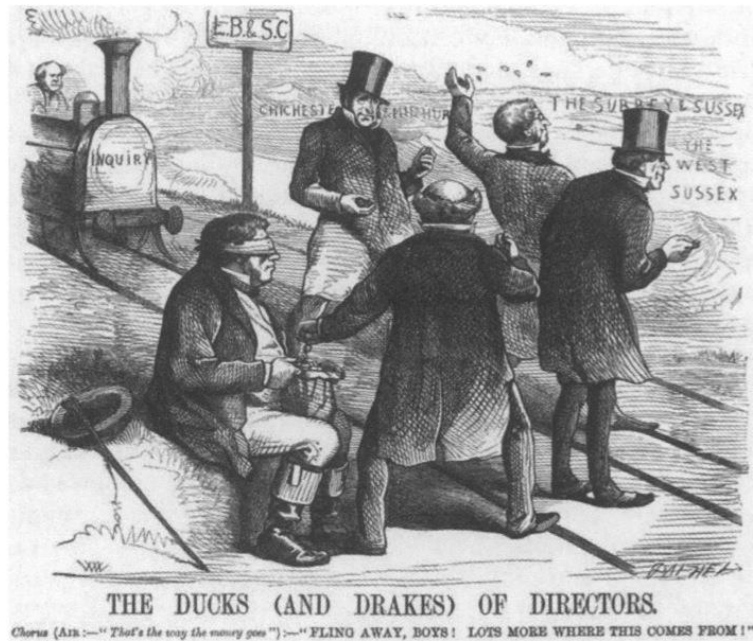
zijn chequeboek en links achter hem staat een donatiedoos voor het ziekenhuis. Deze afbeelding komt uit 1854 en is gepubliceerd in *Diagoneses*.³⁰ Dit is een prent met een duidelijk negatieve lading ten opzichte van spoorwegdirecteuren. De tekenaar is duidelijk van mening dat spoorwegdirecteuren zich niet bekommeren om de veiligheid van passagiers en dat zij alleen uit zijn op winst.



Abeelding 4, bron in de tekst.

Als we afbeelding 5 bekijken, zien we een stel heren in nette kleding die geld wegslijten, terwijl er een locomotief komt aanrijden met het woord *inquiry* erop. Onder de tekening staat: 'THE DUCKS (AND DRAKES) OF DIRECTORS. Chorus (Ark:- "That's the way the money goes"):- FLING AWAY BOYS; LOTS MORE WHERE THAT COMES FROM!'. Deze tekening komt uit 1867 en is gepubliceerd in *Fun*. De regels onder de tekening moeten volgens de tekst gezongen worden op de wijs van *That's the way the money goes*. De meeste mensen zullen het kennen als: *Pop goes the weasel*.

³⁰ Taylor, 'Business in Pictures', 128.



Afbeelding 5, bron in de tekst.

De combinatie van de directeuren die geld weggooien en het flauwe liedje, geven wel aan dat de tekenaar niet erg blij is met directeuren van spoorlijnen. Geld weggooien is nu eenmaal niet positief. Gelukkig ziet de tekenaar nog licht aan het einde van de tunnel met het onderzoek dat er aan komt.³¹

De volgende tekening geeft ook een niet al te rooskleurig beeld van spoorwegdirecteuren. Op afbeelding 6, gepubliceerd in 1868 in *Fun*, zien we twee spoorwegdirecteuren een locomotief met drakenkop berijden en over gewone mensen heen rijden. In hun zak een papier waarop staat: *'Fares raised 50 percent'*. Het onderschrift is ook al niet mals: *'THE NEW DRAGONADES; Or, How to Squeeze Money out of the Working-Man.'*³² *Dragonades* waren Franse soldaten (niet te verwarren met Engelse *Dragoons*) die in het 17^e eeuwse Frankrijk Hugenoten vervolgden. De nieuwsberichten hierover zorgden voor verontwaardiging bij Britse lezers. De tekenaar probeerde dus op deze verontwaardiging in te haken. Directe aanleiding is de verhoging van de ticketprijs. Al met al worden Spoorwegdirecteuren hier neergezet als op geldbeluste mannen die over de rug van de werkende klasse hun geld probeerden te verdienen.

³¹ Taylor, 'Business in Pictures', 135.

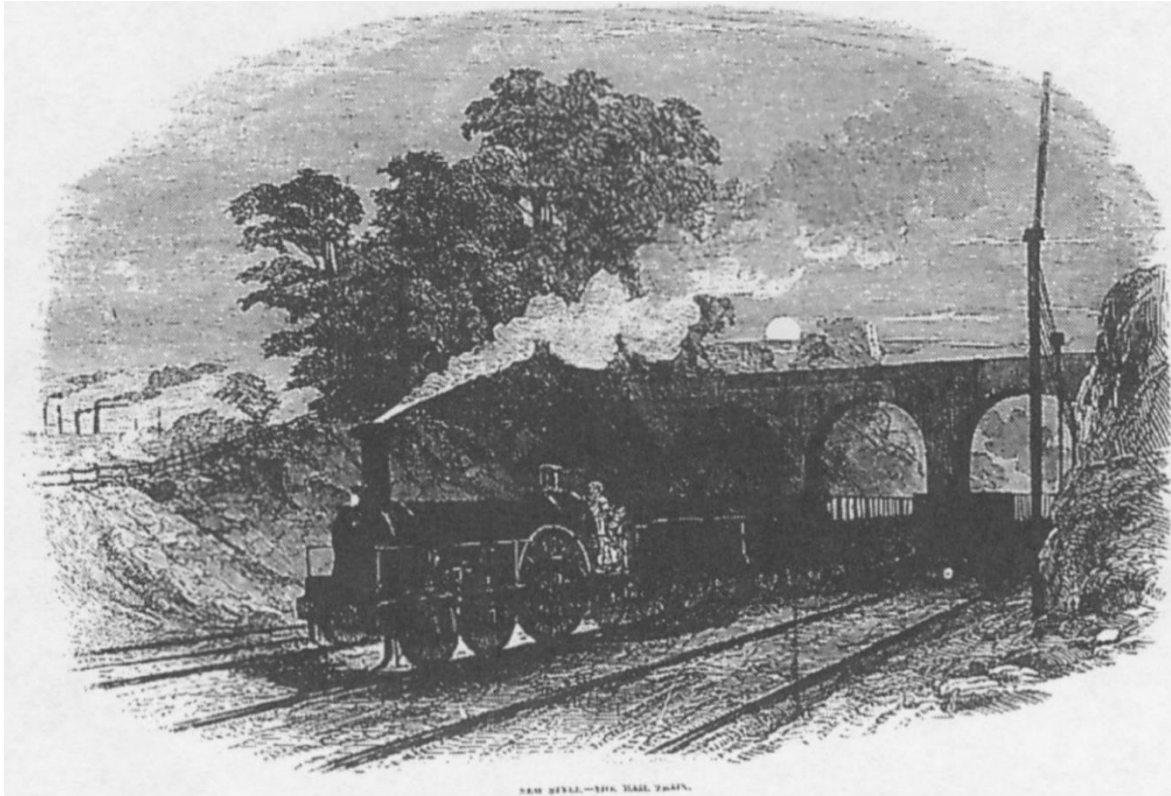
³² Taylor, 'Business in Pictures', 137.



Afbeelding 6, bron in de tekst.

Als laatste bekijken we nog een prent uit de *Illustrated London News*, gepubliceerd in 1949. Deze tekening is geen spotprent, maar dient ter illustratie, zoals een foto dat vandaag zou doen. *The Arriving Train* toont een locomotief die onder een brug komt aanrijden. Deze tekening is gekozen om te illustreren dat er kennelijk ook een behoefte was om de spoorwegen in het gewone nieuws af te beelden en dat dus lang niet alle afbeeldingen van treinen negatief zijn.³³ We zien een trein die onder een viaduct doorgaat, met in de achtergrond een rokende fabriek. Afgebeeld is een mooie tekening van de vooruitgang in de 19^e eeuw.

³³ P. W. Sinnema, 'Representing the Railway: Train Accidents and Trauma in the 'Illustrated London News'', *Victorian Periodicals Review*, vol. 31 no. 2 (1998) 158.



Afbeelding 7, bron in de tekst

We zien duidelijk dat de publieke opinie tegen de spoorwegen is. Van de acht tekeningen zijn er zes uitgesproken negatief, tegenover maar één tekening die je positief zou kunnen interpreteren. En zelfs deze tekening zou je negatief kunnen uitleggen, wanneer je Taylor als voorbeeld neemt. Of deze gericht is tegen de spoorwegen of alleen tegen de directeuren, wordt niet helemaal duidelijk. Al met al lijkt de publieke opinie zich tegen de spoorwegen te keren. Wat een verdediging kan zijn voor de zwendeltheorie van Marx. Maar de tekeningen spreken zich niet uit voor de gewone man. De tekeningen spreken zich uit tegen de spoorwegdirectie en voegen daarmee toe aan een negatieve beeldvorming van de spoorwegen in het algemeen.

5. Investeerders

In de inleiding hebben we gezien hoe het de aandelen van Charlotte Brontë verging, maar er waren veel meer bekende investeerders. Bekende mensen, zoals Charles Darwin en John Stuart Mill³⁴, maar ook een grote hoeveelheid onbekende mensen. Hertoginnen, weduwen, oude vrijsters, geestelijken, officieren, kleermakers en *gentlemen* belegden hun geld in spoorwegen.³⁵ Dit is lange tijd de heersende opvatting geweest. Door te kijken naar de gegevens die Campbell en Turner verzamelden, stellen we dit beeld bij. Waren de investeerders gewone mensen die hun spaargeld verloren? En was het zo dat zij geen kennis van investeren hadden?

De reden dat we naar deze gegevens kijken is om te onderzoeken of het wel de gewone man was die zijn geld kwijtraakte door de *Railway Mania* en de corrupte promotors. Door te kijken naar de beroepen van de investeerders, kunnen we een inschatting maken bij welke sociale klasse zij hoorden. Deze beroepen moesten worden vermeld bij het bijeenbrengen van het startkapitaal. Hoewel beroepen op zichzelf niets zeggen over de ervaring die mensen hebben met het investeren, geven deze gegevens wel een goed beeld van de mensen. We zien tot welke klasse zij behoren en op basis daarvan kunnen we een redelijke inschatting maken met betrekking tot de ervaring met investeringen. We kunnen aannemen dat bijvoorbeeld landbouwers weinig tot geen ervaring hebben met aandelen. Die zullen eerder geneigd zijn om geld dat zij overhouden in het eigen bedrijf te stoppen om de productie te vergroten.

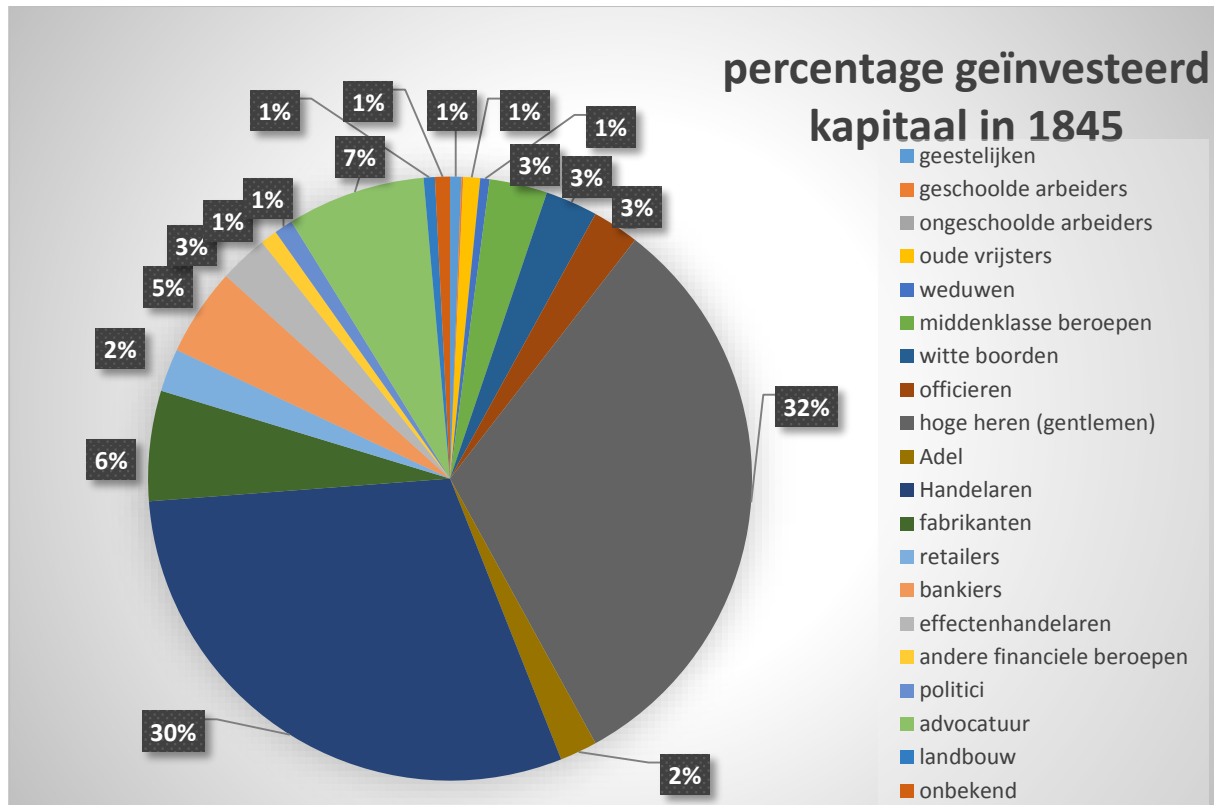
Op basis van de gegevens die Campbell en Turner hebben, kunnen we concluderen dat het leeuwendeel van de investeringen komt van de *merchants* (handelaren) en zogeheten *gentlemen*.³⁶ We zien dat in 1845 62% van de investeringen bij deze twee groepen vandaan kwamen. *Merchants* investeerden 30% en *gentlemen* 32%. In het jaar daarop kwamen 60% van de investeringen bij deze twee groepen vandaan. In 1846 investeerden *merchants* 31% en *gentlemen* 29%. Daarnaast zien we dat er nog een substantieel deel bij fabrikanten, bankiers en mensen werkzaam in de advocatuur vandaan komt. Deze groepen leveren 18% (in 1845 investeerden fabrikanten 6%, bankiers 5% en advocatuur 7%) en 19% (in 1846 investeerden fabrikanten 7%, bankiers 4% en advocatuur 8%) van het kapitaal. Fabrikanten, bankiers en advocaten kunnen we zeker niet tot de onderklasse rekenen. Uit deze cijfers kunnen we concluderen dat de zwendeltheorie niet klopt. De *merchants* (handelaren), *gentlemen*,

³⁴ Odlyzko, *Collective hallucinations*, 4.

³⁵ Vaughan, *Railwaymen, Politics & Money*, 115.

³⁶ Campbell & Turner, 'Dispelling the Myth', 28.

fabrikanten, bankiers en advocaten maakten namelijk helemaal geen deel uit van een arme onderklasse die de dupe zou zijn geworden van de hoge klasse. Terwijl we zien dat in totaal respectievelijk 80% (in 1845) en 79% (in 1846) van het kapitaal uit deze groepen komt.

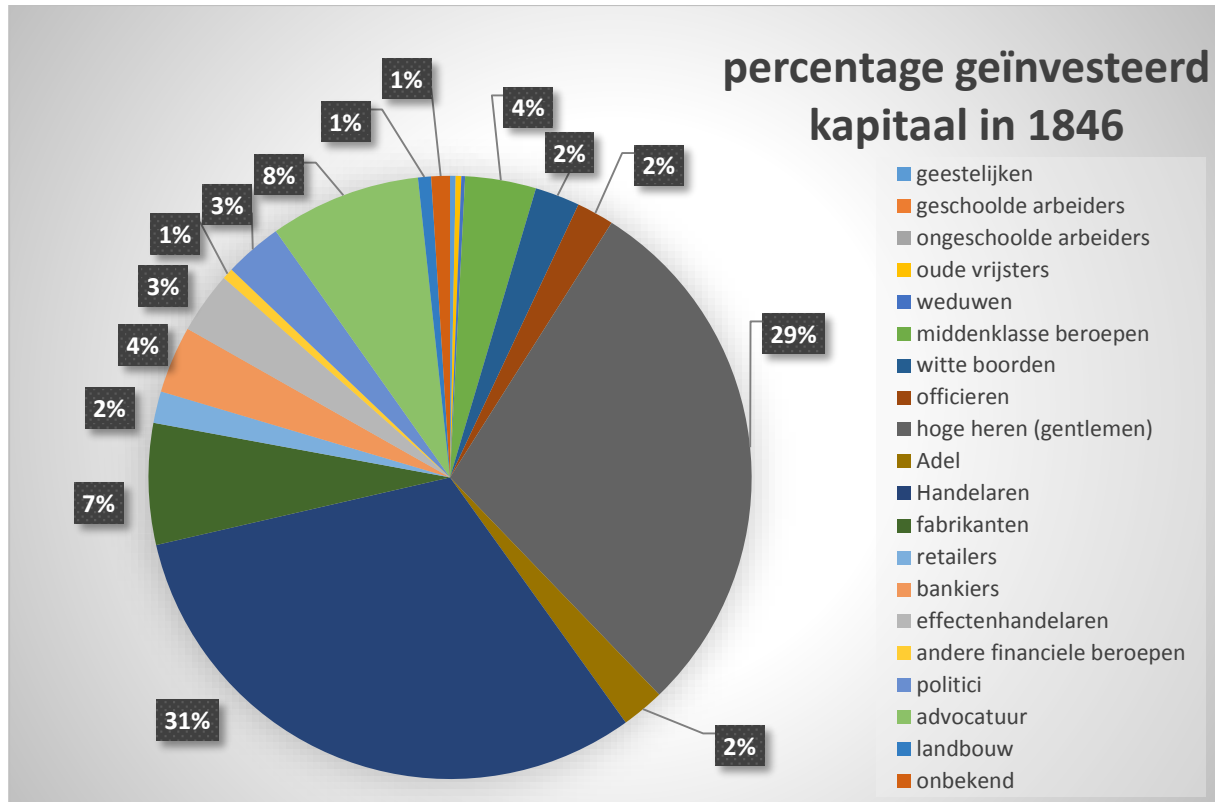


Figuur 1, bron in de tekst.

Uiteraard zijn de cijfers van 1845 uit het begin van de *mania*, dus moeten we ons afvragen of deze cijfers niet veranderen binnen de gehele periode. Als we een jaar later kijken, wanneer de *mania* naar het hoogtepunt gaat, zien we dat de cijfers nauwelijks veranderen. Dit is een indicatie dat de opbouw van investeerders nauwelijks verandert binnen de periode 1844-1860.

Nu moeten we wel in gedachten houden dat alle cijfers, die Campbell en Turner gebruiken, gaan over de 10 procent van alle investeerders. Dit was het percentage van kapitaal wat ingediend moest worden bij het Britse parlement, de gegevens waarop Campbell en Turner zich baseren. Dit hebben we vastgesteld in het eerste hoofdstuk. Het kan dat de opbouw verschilt bij de resterende 90 procent. Deze bewering lijkt onwaarschijnlijk. Want wanneer het alleen ging om de benodigde 10 procent van het kapitaal, zou dit ook alleen opgehaald kunnen worden bij de handelaren en *gentlemen*. Waarom zou een corrupte promotor moeite doen om bij hogere klassen geld op te halen, als hij er op uit is om de gewone man op te lichten?

Aangezien de opbouw van de aanvankelijke 10 procent zeer divers is, kunnen we ook aannemen dat de overige 90 procent redelijk hetzelfde zal zijn. Ook het feit dat er minimaal verschil is tussen de opbouw van de verschillende jaren is een goede indicatie dat de opbouw van de resterende 90 procent vrijwel gelijk is.

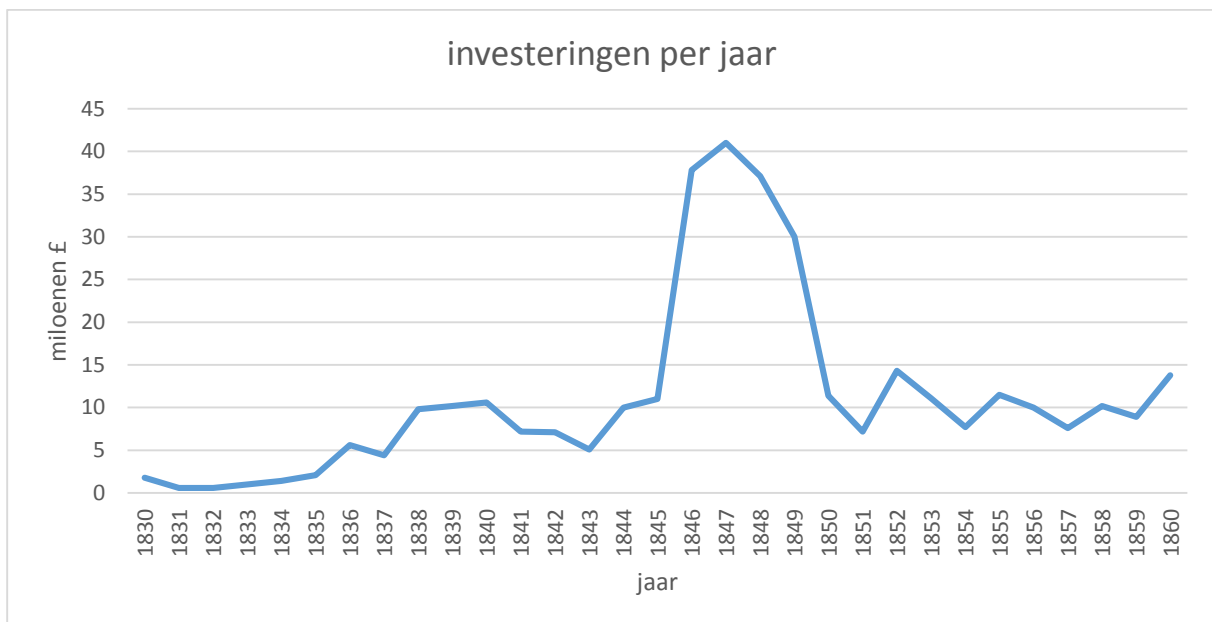


Figuur 2, bron in de tekst.

Ook J. R. Killick en W. A. Thomas hebben gekeken naar de opbouw van de investeerders. Zij hebben gekeken naar drie verschillende spoorwegmaatschappijen. Op basis van de gegevens die zij gevonden hebben, kunnen we aannemen dat de cijfers van Campbell en Turner kloppen. Bij Killick en Thomas zien we dat ongeveer 30% van de investeringen van de *gentlemen* vandaan komt. Ongeveer 25% komt bij *merchants* vandaan en 14% bij bankiers en fabrikanten.³⁷ Dit aanvullende bewijs is voldoende om deze conclusie te trekken. Het grootste gedeelte van de investeringen komt bij de bovenklasse vandaan en niet bij de onderklasse, zoals de literatuur beweert.

³⁷ J. R. Killick & W. A. Thomas, 'The Provincial Stock exchanges, 1830-1870', *The Economic History Review*, new series vol. 23, no. 1 (1970) 100.

Natuurlijk is het ook belangrijk voor de groei om te kijken naar de grootte van de investeringen per jaar. Als we ervan uitgaan dat de gevolgen van de *Railway Mania* alleen maar negatief zijn, moeten we zien dat er geen of zeer weinig investeringen meer zijn na 1847. In figuur 3 staan de gegevens van Hawke en Reed. Op zichzelf geeft de grafiek geen vreemd beeld. Er is duidelijk een piek zichtbaar in de jaren 1846 en 1847. Dit valt precies samen met de jaren waarin de *mania* op zijn hoogtepunt was. Wat wel opvalt, zijn de investeringen na 1851. Die blijven rond het niveau van 1838. We kunnen concluderen dat er nog steeds mensen zijn die investeren in de spoorwegen, terwijl de zeepbel is gebarsten.³⁸ Ook Kenwood laat in zijn artikel eenzelfde soort beweging zien. Met een tweede piek in de jaren 1860. Deze piek laat zien dat de spoorwegen een rendabele investering bleef.³⁹ Dit gaat in tegen de beeldvorming dat de *mania* alleen maar negatieve gevolgen heeft gehad.



Figuur 3, bron in de tekst.

Tot slot kunnen we onszelf afvragen of de investeerder wel zo ongeïnformeerd was als wordt beweerd. In aanvullend onderzoek van A. Preda komen we meerdere teksten tegen die gericht waren aan mensen zonder ervaring op de aandelenmarkt. *Every Man His Own Stockbroker* bijvoorbeeld. Maar ook: *The Railway Investment Guide*. In deze teksten worden de regels besproken die samenhangen met aandelen en investeren. Deze teksten verschenen vaak in

³⁸ G. R. Hawke & M. C. Reed, 'Railway Capital in the United Kingdom in the Nineteenth Century', *The Economic History Review*, vol. 22, no. 2 (1969) 270.

³⁹ A. G. Kenwood, 'Railway Investment in Britain, 1825-1875', *Economica*, vol. 32 no. 127 (1965) 315.

kranten en geven aan dat gewone mensen die kunnen lezen, ook kennis kunnen hebben van aandelen en investeren.⁴⁰

We kunnen concluderen dat de zwendeltheorie ontkracht is. Verreweg het meeste geld dat geïnvesteerd werd, zo'n 80%, kwam vanuit de bovenklasse. Na het barsten van de zeepbel werd er nog op grote schaal geïnvesteerd. Dit is een indicatie dat de investeerders, die er wel verstand van hadden, gewoon bleven investeren. Maar we kunnen zeker stellen dat de beeldvorming van de *Railway Mania* ten onrechte negatief is. De investeerders kwamen uit alle lagen van de bevolking en waren geïnformeerd.

⁴⁰ A. Preda, 'The Rise of the Popular Investor: Financial Knowledge and Investing in England and France 1840-1880', *The Sociological Quarterly*, vol. 42, no. 2 (2001) 220-221.

6. Spoorwegen in cijfers

We hebben gezien dat de beeldvorming over de *Railway Mania* negatief is. Maar om te zien welke gevolgen deze periode heeft gehad, zullen we ook moeten naar de effecten op de lange termijn.

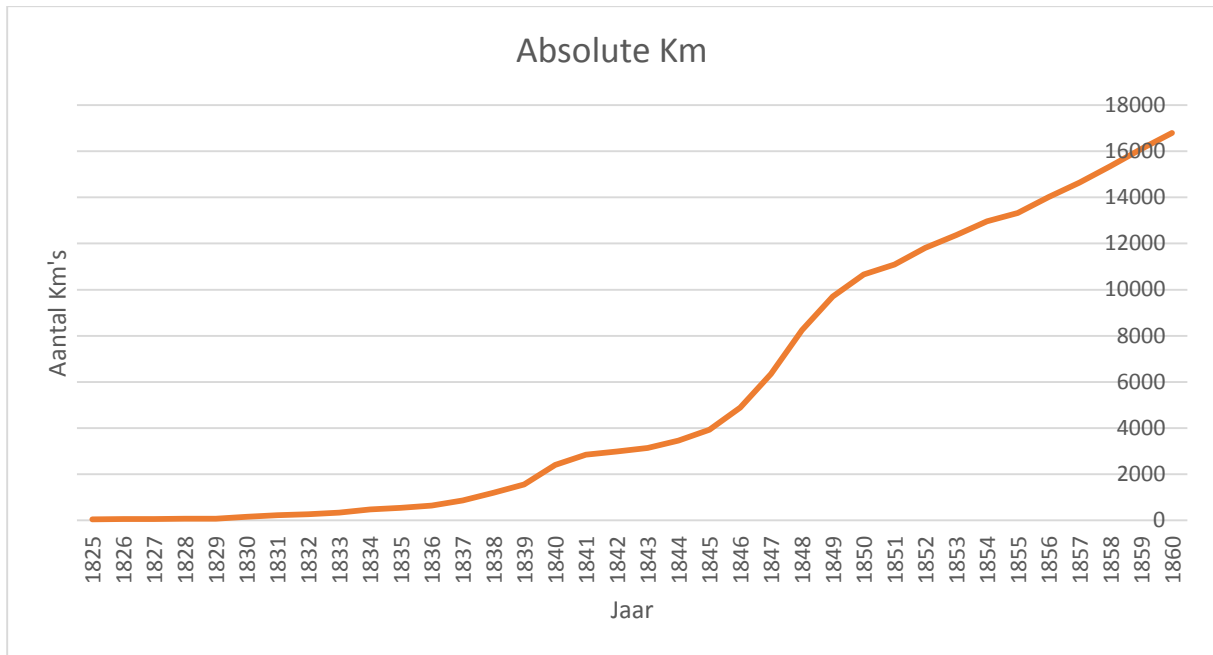
Er zijn verschillende manieren om de impact van de *Railway Mania* te meten. Je kunt kijken naar aantallen passagiers, of de tonnen aan vracht die werden vervoerd, wat beide waarschijnlijk het beste beeld geeft. Daar zullen we ook naar gaan kijken. Maar de meest voor de hand liggende methode is om te kijken naar de totale kilometers spoor die aangelegd zijn in de periode voor, tijdens en na de *Railway Mania*. Dit effect is namelijk het meest duidelijk zichtbaar. Daarnaast gaan we kijken naar de *acts of Parliament* die zijn uitgevaardigd. We hebben hiervoor al gezien dat een *act of Parliament* nodig was om een spoorlijn aan te leggen. Hoewel niet elke lijn ook daadwerkelijk aangelegd werd die goedgekeurd was door het parlement, is het wel degelijk zinvol om te kijken naar de *acts*. Dit is nuttig om te bekijken, aangezien er veel tijd en geld in ging zitten om de spoorlijn te laten goedkeuren door het parlement. Er was dus zeker een duidelijke wil om de spoorlijn aan te leggen. En als laatste kijken we naar de opbrengsten van het spoor door middel van passagiers en goederen.

Als we figuur 4 bekijken, zien we dat er voor 1843 er vrij weinig groei is. We zien dat het aantal kilometers vanaf 1845 explosief toeneemt, waarna de groei rond 1850 stagneert. We zien het aantal kilometers vanaf 1850 lineair toenemen. Het kan geen toeval zijn dat deze explosieve groei samen valt met de *Railway Mania*.⁴¹

Wat verder opvalt aan deze grafiek, is dat er nog steeds groei is na 1850. Weliswaar minder snel, maar desalniettemin groei. Het ligt in de verwachting dat er een periode van stilstand zou zijn na het klappen van de *bubble*. Een mogelijke verklaring zou zijn dat spoorwegen aanleggen een langdurige aangelegenheid is. Dat spoorlijnen die al gefinancierd waren, wel afgebouwd werden maar dat er geen nieuwe projecten werden begonnen. Het zou ook kunnen dat de grotere maatschappijen kapitaalkrachtig genoeg waren om hun bestaande lijnen uit te breiden en dat er daardoor groei blijft.

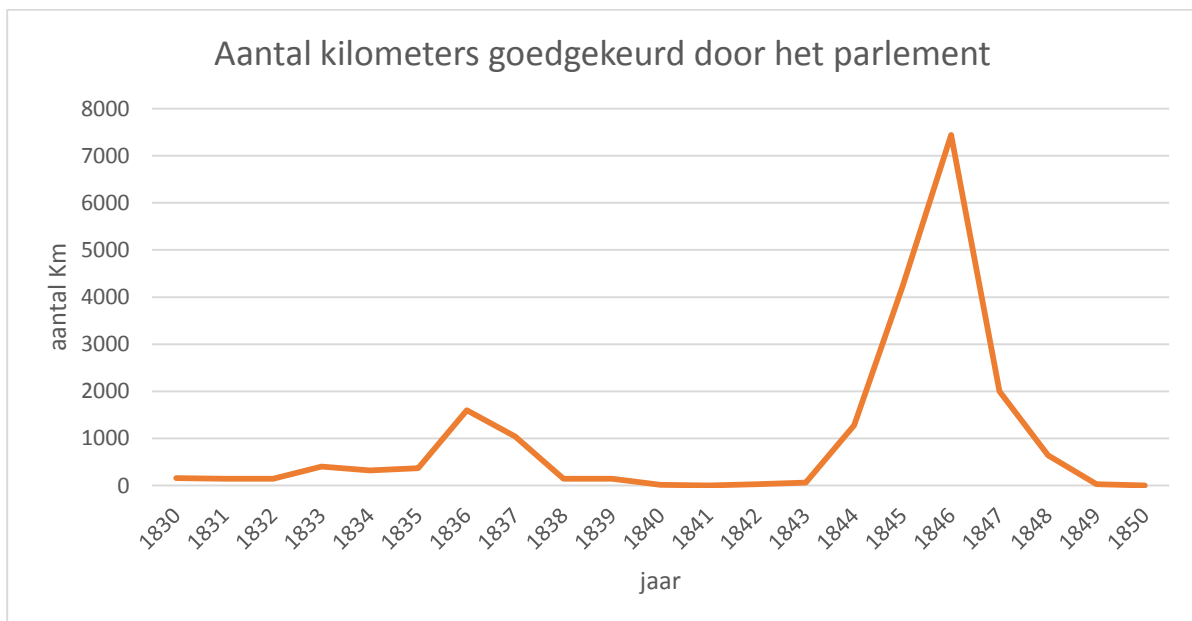
⁴¹ Odlyzko, *Collective hallucinations*, 34

Railway Mania: Vooroordelen bevestigd?
Mark Langeveld 3545865



Figuur 4, bron in de tekst.

In figuur 5 zien we het aantal kilometers dat het Britse parlement heeft goedgekeurd om te bouwen. Ook hier zien we een opvallende overeenkomst met de jaren van de *Railway Mania*. Tussen 1843 en 1847 werd meer dan 10.000 kilometer spoorweg goedgekeurd. Dit zou een verviervoudiging betekenen van het tot dan bestaande spoorwegennet.⁴²



Figuur 5, bron in de tekst.

⁴² J. S. Foreman-Peck, 'Natural Monopoly and Railway Policy in the Nineteenth Century', *Oxford Economic Papers*, vol 39, no. 4 (1987) 107.

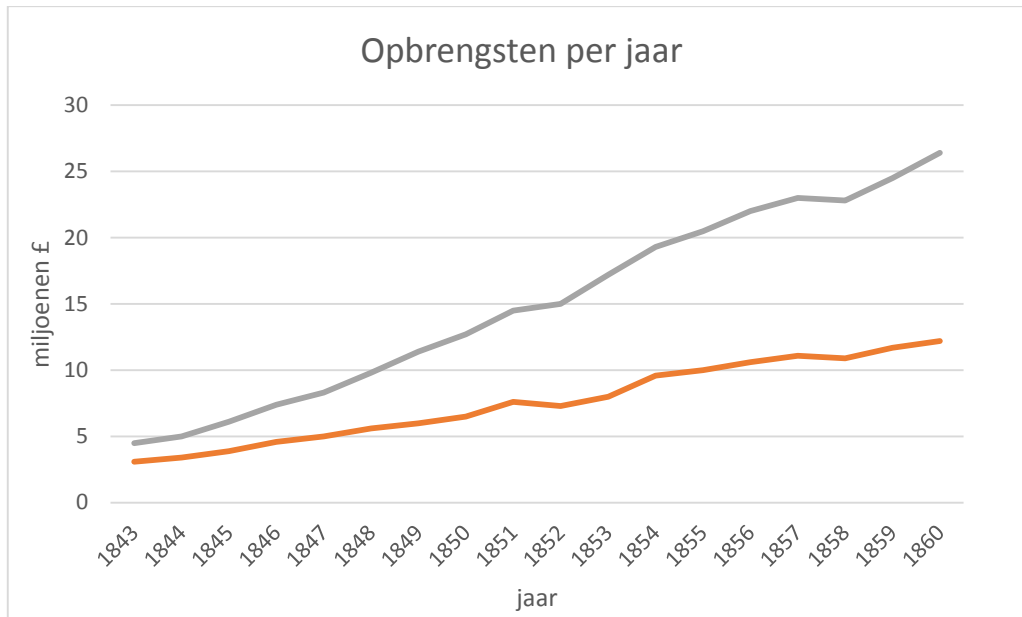
Tijdens het onderzoek valt op dat niet alle lijnen, die werden goedgekeurd, ook daadwerkelijk werden gebouwd. Kenwood merkt op dat er ongeveer 2500 kilometer spoor nooit werden gebouwd.⁴³ Uit figuur 4 konden we al opmaken dat er in de periode tussen 1843 en 1847 ongeveer 3000 kilometer spoor aangelegd werd. De resterende 4500 kilometer is tussen 1847 en 1860 gebouwd. De cijfers tussen 1843 en 1847 geven een goed beeld van de stemming tijdens die periode. Dat er toch groei was na 1850, is te verklaren dat spoorwegen een lange tijd nodig hebben om daadwerkelijk gebouwd te worden. Want als de groei bij de grote maatschappijen vandaan zou komen, waren er nog steeds *acts of Parliament* nodig. En aangezien die drastisch verminderden na 1847, betekent dit dat de groei daar niet vandaan komt. De enige verklaring is dus dat de groei komt van spoorlijnen, die al eerder waren goedgekeurd door het parlement.

We kijken verder naar de opbrengsten van passagiers en goederen. Waarom opbrengsten in plaats van aantallen of tonnage? Opbrengsten zeggen meer over het succes van de spoorwegen dan het aantal passagiers. Reden hiervoor is dat het aantal passagiers niet veel zegt, aangezien er verschil zit tussen reizigers in de eerste, tweede en derde klas. Een passagier in de eerste klas besteedt meer aan een kaartje dan een passagier uit de derde klas. Een groot aantal passagiers in de derde klas levert net zoveel op als een kleiner aantal passagiers in de eerste klas. Hetzelfde geldt voor volume vracht. Als de vracht qua volume groot is, hoeft dat niet per definitie in geld ook te zijn. Een ton kolen is immers veel goedkoper dan een ton ijzererts. Opbrengsten zeggen daarom meer over het succes.

In figuur 6 zien we de opbrengsten van de spoorwegen in miljoenen ponden.⁴⁴ Wat opvalt in deze grafiek, is dat zowel de opbrengsten vanuit passagiers (oranje) en goederen (grijs) gestaag blijven stijgen. Het nadeel van deze gegevens is dat ze pas beginnen bij 1843. Nu maakt dat het niet lastig om iets over de groei te zeggen, want dit betekent dat er alleen van de beginjaren gegevens ontbreken. We kunnen aannemen dat die cijfers niet hoger zullen zijn dan de begincijfers. Er was immers een minder groot netwerk van spoorwegen en minder spoorwegmaatschappijen die opbrengsten genereren.

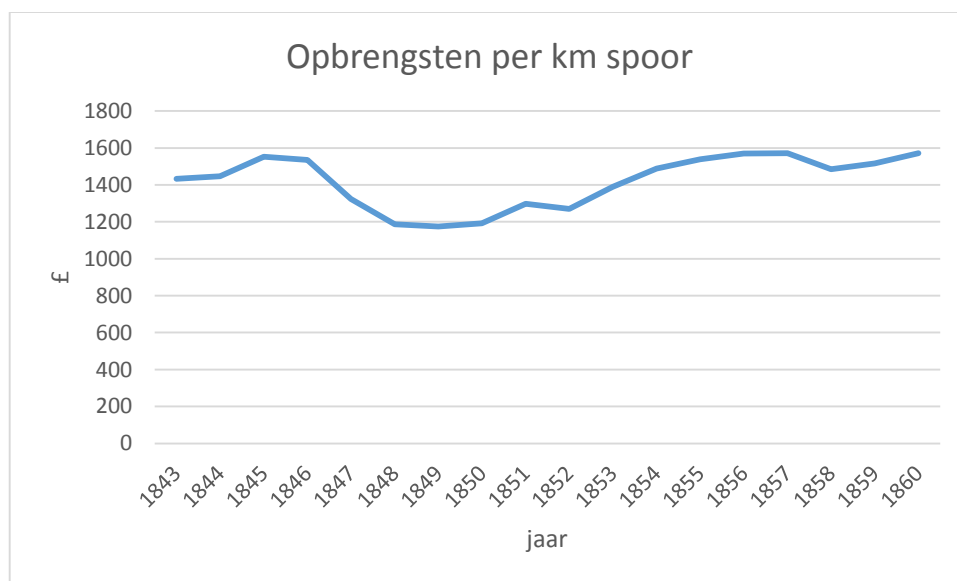
⁴³ Kenwood, 'Railway Investment in Britain', 317.

⁴⁴ Odlyzko, *Collective hallucinations*, 34.



Figuur 6, bron in de tekst.

Deze groei kan te verklaren zijn, doordat er simpelweg meer kilometers spoor zijn bijgekomen. Meer kilometers spoor betekenen meer opbrengsten. Daarom zullen we ook kijken naar de opbrengst per kilometer. In figuur 7 zien we dat de opbrengsten redelijk stabiel blijven per kilometer. Een dip na 1846 is heel logisch, aangezien toen de markt ingestort was en er een overvloed was aan nieuwe kilometers spoor. De opbrengsten blijven tussen de £1200 en £1600 per kilometer, wat getuigt van een stabiele markt.⁴⁵



Figuur 7, bron in de tekst.

⁴⁵ Odlyzko, *Collective hallucinations*, 34.

Deze stabiliteit zien we ook terug bij het kapitaal van andere maatschappijen, zoals bijvoorbeeld bij Midland Railway. Bij deze maatschappij daalt het percentage geleende geld tussen 1850 en 1865 van 22,8% naar 15,8%. Een duidelijk signaal dat deze maatschappij financieel gezond is. Dat een bedrijf een slinkend percentage vreemd vermogen heeft, geeft aan dat het bedrijf zijn schulden aflost. Het betreft hier natuurlijk maar één maatschappij, maar we kunnen deze maatschappij wel als casus nemen die staat voor de grotere maatschappijen die gezond uit de *Railway Mania* komen.⁴⁶ Deze maatschappij is namelijk opgericht in 1844 en heeft bestaan tot 1922.

Buiten deze cijfers zien we dat ook de migratie is toegenomen na 1840. B. Robinson stelt: *‘Although migration itself was not new, it was difficult and correspondingly rare. The birth of the steam locomotive and the railway networks made it easier and more commonplace.’*⁴⁷ We kunnen concluderen dat de spoorwegen hebben bijgedragen aan de migratie en het ontsluiten van moeilijk toegankelijke gebieden.

We kunnen aan de hand van deze gegevens wel zeggen dat de *Railway Mania* een grote impact heeft gehad op de groei van het spoor. Het duidelijkst is dit te zien in het absolute aantal kilometers spoor. Die zijn enorm toegenomen, van bijna 3500 kilometer in 1844 naar ruim 16.000 kilometer in 1860. Mede dankzij de investeerders die hun geld daar hebben ingestoken. Ook zien we een groei in de opbrengsten, zowel in het vervoer van personen en goederen. We kunnen niet met zekerheid zeggen dat de opbrengsten sneller groeiden dankzij de *Railway Mania*. Hoewel het absoluut aannemelijk is. Maar het aantal kilometer spoor zorgde er wel voor dat er veel gebieden bereikbaar werden door spoor. Hetgeen voor de opbrengsten een goed teken is. Vanuit het perspectief van groei is de *Railway Mania* zeker positief geweest. En we kunnen wel zeggen dat gemiddelde Brit er uiteindelijk op vooruit gaan met een groter spoornetwerk en betere verbindingen tussen verschillende steden.

⁴⁶ G. Channon, ‘A Nineteenth-Century Investment Decision: The Midland Railway’s London Extension’, *The Economic History Review*, vol. 25, no. 3 (1972) 453.

⁴⁷ B. Robinson, *All Change in the Victorian Age* (versie 11 mei 2009), http://faculty.ksu.edu.sa/Nugali/English%20431/www.bbc.co.uk_history_british_victorians_speed_print.htm.pdf (23 februari 2015) 2.

7. Conclusie

In deze scriptie hebben we gekeken naar de traditionele visie op de *Railway Mania*. We hebben gezien dat er een negatieve beeldvorming is rond de *Railway Mania*. De traditionele visie is dat de gewone man de dupe is geworden van de bovenklasse. De gewone man die een prospectus voorgehouden kreeg, die te mooi leek om waar te zijn en die ook te mooi was om waar te zijn. Binnen het historisch discours, is deze visie door meerdere mensen aangevallen, met elk een andere invalshoek. We hebben nu voor het eerst vanuit verschillende perspectieven gekeken naar dit vraagstuk.

We kunnen de conclusie trekken dat de negatieve beeld wat er heerst over de *Railway Mania* niet klopt. We hebben allereerst gezien dat er een lange weg is, voordat er daadwerkelijk begonnen kon worden met de aanleg van een spoorlijn. Dit zorgt ervoor dat er een verschil is met de goedgekeurde kilometers en de gebouwde kilometers.

In de spotprenten zien we dat er negatieve beelden werden opgeroepen bij spoorwegen en de directeurs ervan. Maar deze negatieve beelden geven niet de indruk dat de gewone man slachtoffer werd van de spoorwegen. Directeurs werden als slecht afgeschilderd. Dat zij geen oog hadden voor de ongelukken die door de spoorwegen werden veroorzaakt. Hoewel we zien dat er een negatieve visie bestaat in de tijd van de *Railway Mania*, is het goed om in het achterhoofd te houden dat dit satire was. Als er over 100 jaar gekeken wordt naar de huidige tijd aan de hand van spotprenten, zal men waarschijnlijk ook vinden dat wij alles slecht vonden. Maar het is begrijpelijk dat dit heeft bijgedragen aan de negatieve beeldvorming met betrekking tot de *Railway Mania*.

We hebben gekeken naar de opbouw van het investeerdersbestand. Daaruit is gebleken dat het grootste gedeelte van de investeringen niet bij de gewone man vandaan kwam. Maar een heel klein gedeelte kwam bij de gewone man vandaan. Natuurlijk investeerden ook gewone mensen in de spoorwegen, het vooruitzicht was immers aantrekkelijk. Maar we hebben gezien dat dit slechts een klein percentage was. Daarnaast hadden investeerders toegang tot gidsen die hen hielpen de aandelenmarkt te begrijpen. De negatieve visie dat gewone man werd bezwondeld door de bovenklasse is hiermee ontkracht.

Als laatste hebben we gekeken naar de daadwerkelijke groei en inkomsten van de spoorwegen. Daaruit is gebleken dat er een enorme groei is tijdens de *Railway Mania* en dat die groei erna stagneerde, maar wel bleef doorgaan. Als we de groei als geheel bekijken, kunnen

we concluderen dat de gehele maatschappij er op vooruit ging. Afgelegen gebieden werden ontsloten en transport van goederen en personen ging aanzienlijk sneller.

Deze scriptie heeft zeker bijgedragen aan het historisch discours. Er is heel weinig onderzoek gedaan naar de *Railway Mania* en haar beeldvorming. Dat we dit vraagstuk vanuit verschillende perspectieven hebben bekeken is een waardevolle bijdrage aan het debat. Maar er is altijd ruimte voor vervolg onderzoek. We hebben gekeken naar heel Groot-Brittannië. Maar er kan zeker ook apart gekeken worden naar verschillende regio's binnen Groot-Brittannië. Zijn er in geïndustrialiseerde gebieden verschillen ten opzichte van niet geïndustrialiseerde gebieden? Een alternatief is om te kijken naar andere landen in Europa. Is in andere landen een zelfde patroon van investeren te vinden, of was dit een puur Brits fenomeen? Vervolgstudies hierover zijn nodig om daar sluitende antwoorden op te formuleren.

8. Bibliografie

- Acworth, W. M., 'Railway Economics', *The Economic Journal*, vol 2, No 6 (1892).
- Atmore, H., 'Railway Interests and the 'Rope of Air'', *The British Journal for the History of Science*, vol 37, No 3 (2004).
- Arnold, A. J. & McCartney S., *George Hudson, the Rise and Fall of the Railway King* (Cambridge 2004).
- Bryer, R. A., 'Accounting for the "Railway Mania" of 1845 – A Great Railway Swindle?', *Accounting Organisations and Society*, vol 16, No 5/6 (1991).
- Campbell, G., Cross-section of a 'Bubble': Stock Prices and Dividends during the British Railway Mania (versie 31 maart 2010), <http://mpra.ub.uni-muenchen.de/21821> (11 januari 2015).
- Campbell, G. & Turner, J. D., 'Dispelling the Myth of the Naïve Investor during the British Railway Mania, 1845-1846', *Business History Review*, vol 86 (2012).
- Cantor, G. (ed), *Science in the nineteenth-century periodical: reading the magazine of nature* (Cambridge 2004).
- Channon, G., 'A Nineteenth-Century Investment Decision: The Midland Railway's London Extension', *The Economic History Review*, vol. 25, no. 3 (1972).
- Dudley Baxter, R., 'Railway Extension and its Results', *Journal of the Statistical Society of London*, Vol 29, No 4 (1866).
- Dunne, J. J., 'The First Irish Railway by Shriek and Smoke to Kingstown', *Dublin Historical Record*, vol. 43, no. 1 (1990).
- Foreman-Peck, J. S., 'Natural Monopoly and Railway Policy in the Nineteenth Century', *Oxford Economic Papers*, vol 39, no. 4 (1987).

Garber, P. M., 'Famous First Bubbles', *The Journal of Economic Perspectives*, Vol 4, No 2 (1990).

Hawke, G. R., & Reed, M. C., 'Railway Capital in the United Kingdom in the Nineteenth Century' *The Economic History Review*, vol. 22, no. 2 (1969).

Kenwood, A. G., 'Railway Investment in Britain, 1825-1875', *Economica*, vol. 32 no. 127 (1965).

Killick, J. R. & Thomas, W. A., 'The Provincial Stock exchanges, 1830-1870', *The Economic History Review*, new series vol. 23, no. 1 (1970).

Kindleberger, C. P., & Aliber, R. Z., *Manias, Panics, and Crashes: A History of Financial Crises* (New Jersey 2005).

Marx, K., *Capital A Critique of Political Economy, Volume III, The process of Capitalist as a Whole* (Londen 1981).

Odlyzko, A., Collective hallucinations and inefficient markets: The British Railway Mania of the 1840s (versie 15 januari 2010), <http://www.dtc.umn.edu/~odlyzko/doc/hallucinations.pdf> (24 januari 2015).

Odlyzko, A., The Railway Mania: Fraud, Disappointed expectations, and the modern economy (versie 14 augustus 2012), <http://www.dtc.umn.edu/~odlyzko/doc/mania06.pdf> (16 december 2014).

Preda, A., 'The Rise of the Popular Investor: Financial Knowledge and Investing in England and France 1840-1880', *The Sociological Quarterly*, vol. 42, no. 2 (2001).

Robinson, B., All Change in the Victorian Age (versie 11 mei 2009), http://faculty.ksu.edu.sa/Nugali/English%20431/www.bbc.co.uk_history_british_victorians_speed_print.htm.pdf (23 februari 2015).

Simmons, J. & Biddle, G., *Oxford Companion to British Railway History* (Oxford 1997).

Sinnema, P. W., 'Representing the Railway: Train Accidents and Trauma in the 'Illustrated Londen News''', *Victorian Periodicals Review*, vol. 31 no. 2 (1998).

Vamplew, W., 'Railways and the Transformation of the Scottish Economy', *The Economic History Review*, vol. 24, no. 1 (1971).

Vaughan, A., *Railwaymen, Politics & Money, the Great Age of Railways in Britain* (Londen 1997).