



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Brieven en aandelen. Het Amsterdamse postnetwerk en de integratie van kapitaalmarkten in de 18e eeuw

Bots, Herman; Wiersinga, Joris

Citation

Bots, H., & Wiersinga, J. (1998). Brieven en aandelen. Het Amsterdamse postnetwerk en de integratie van kapitaalmarkten in de 18e eeuw. *Leidschrift|The Republic's Money*, 13(April), 97-115. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/72709>

Version: Not Applicable (or Unknown)
License: [Leiden University Non-exclusive license](#)
Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/72709>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

Brieven en aandelen. Het Amsterdamse postnetwerk en de integratie van kapitaalmarkten in de 18e eeuw

Herman Bots en Joris Wiersinga

De integratie van kapitaalmarkten van Europese steden in de vroeg-moderne tijd is het afgelopen decennium onderwerp van veel discussie geweest. Larry Neal stelt in zijn monografie *The rise of financial capitalism. International capital markets in the Age of Reason* dat de kapitaalmarkten van de belangrijkste steden, te weten Londen en Amsterdam, al aan het begin van de 18e eeuw in hoge mate geïntegreerd waren.¹ Historici die de integratie van deze kapitaalmarkten bestuderen, gaan er impliciet of expliciet van uit dat er een communicatiesysteem moet zijn geweest dat Londen en Amsterdam van dezelfde informatie voorzag (volgens Neal zelfs gelijktijdig). Andere schrijvers hebben aandacht besteed aan de concentratie van kapitaalmarkten binnen Nederland en Engeland. Woodruff Smith merkte al op dat deze concentratie van kapitaal veroorzaakt werd door de concentratie van informatie die van nature ontstond in belangrijke handelscentra.²

Hoewel dus zowel Neal als Smith veel nadruk leggen op de rol van communicatiesystemen in de vorming van kapitaalmarkten, is de werking van deze systemen nooit precies onderzocht. De ontwikkeling van de communicatiestructuur is naar onze mening één van de belangrijkste mechanismen die hebben geleid tot de evolutie van kapitaalmarkten. Tot aan de introductie van de telegraaf hangt de communicatiestructuur nauw samen met de transport-infrastructuur. Om deze reden hebben we de ontwikkeling van de transport- en communicatie-infrastructuur in en tussen Nederland en Engeland vanaf begin 17e eeuw nader bekeken. Speciale aandacht is hierbij uitgegaan naar de postdiensten in en tussen de twee regio's. Uiteraard hebben ook macro-economische factoren invloed gehad op de vorming van kapitaalmarkten. Zo is het zeker van belang dat de Nederlandse staatsschuld minder snel groeide dan het beschikbare kapitaal, zodat Nederlandse investeerders elders mogelijkheden zochten. Daar deze factoren naar onze mening al voldoende bestudeerd zijn, zullen zij hier echter nauwelijks ter sprake komen.

We zullen hier eerst een beschrijving geven van het ontstaan van het Amsterdamse postnetwerk en van de wijze waarop dit in het algemeen

functioneerde. Vervolgens zullen we binnen dit netwerk het functioneren van de verbinding tussen Londen en Amsterdam verder onderzoeken. Aan de hand van een analyse van de berichten in de *Amsterdamsche Courant* reconstrueren we de exacte datums van aankomst van de pakketboten gedurende het jaar 1732. Vervolgens zullen we aantonen dat de integratie van de twee kapitaalmarkten in grote mate bepaald werd door dit postverkeer. Tot slot bespreken we het Amsterdamse postnetwerk als geheel en proberen we de waarde ervan in het proces van kapitaalconcentratie vast te stellen.

Het postnetwerk van Amsterdam

Hoe en langs welke wegen verliep de uitwisseling van informatie tussen Europa en de Republiek enerzijds en Amsterdam anderzijds? Te beantwoording van deze vraag maken we vooral gebruik van de enige ons bekende grondige studie van het Nederlandse postsysteem ten tijde van de Republiek, J.C.W. Le Jeune's *Het brieven-postwezen in De Republiek der Vereenigde Nederlanden* uit 1851.

Van alle Nederlandse steden had Amsterdam de beste communicatie-infrastructuur, zowel voor nationale als voor internationale informatie. Voor de 17e eeuw verklaart Woodruff D. Smith deze rol in de informatie-markt ('information exchange') uit het feit dat er veel mensen van en naar deze stad reisden: 'The large number of businessmen who passed in and out of Amsterdam brought information with them, although the relative importance of this ancient mode of transmission was probably declining.'³

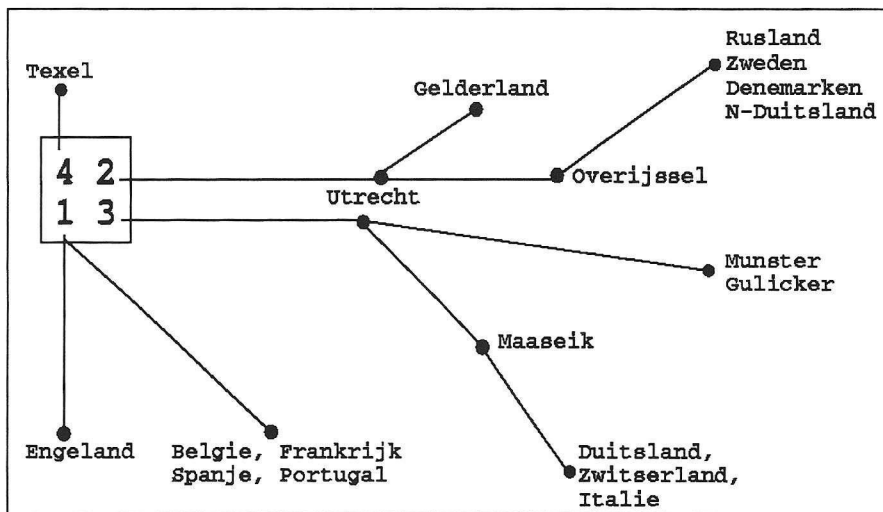
Met deze laatste opmerking heeft Smith gelijk: reeds in de 17e eeuw waren er in Amsterdam vijf verschillende postkantoren, die ook alle verschillende ondernemingen waren. Ten eerste was er het *Antwerpsche postkantoor*, opgericht door de voormalige bode Roelof Meulenaar. Dit kantoor verzorgde de postzendingen uit en naar de Spaanse -later Oostenrijkse- Nederlanden, Frankrijk, Spanje, Portugal en de 'Generaliteitssteden' in Brabant. De postdienst naar Engeland vormde vanaf 1668 ook onderdeel van het *Antwerpsche postkantoor*. Het bezorgde de brieven, niet alleen voor de stad Amsterdam, maar voor de gehele Republiek, en voor de Engelse post naar Duitsland, 'De Noord' en Italië.

Het tweede kantoor was het *Hamburger postkantoor*, dat post bezorgde in de richting van Utrecht, Gelderland Overijssel en Kleef, tot in Noord-Duitsland, Denemarken, Zweden en Rusland.⁴ Op grond van een oude overeenkomst moest alle post van Holland en Engeland naar Hamburg en de Noordse landen en terug

via dit kantoor verzonden worden. Bijgevolg ontving de rest van Holland haar informatie over handel en de Hamburgse beurs later dan Amsterdam en moest het eerder dan Amsterdam antwoorden. Met name tijdens de winter was dit een groot probleem voor de Rotterdamse handelaren. Deze voor Amsterdam uiterst gunstige situatie eindigde pas in 1810.⁵

Ten derde was er het *Keulsche postkantoor*. Dit maakte van de diensten van het *Hamburger kantoor* gebruik voor bezorgingen in het Duitse Gulickerland en Munsterland. Het had zijn eigen verbinding met Maaseick, van waaruit de post van en naar Keulen, Aken, Luik, Maastricht en Düsseldorf, evenals die van en naar Zwitserland en Italië, geregeld werd. In 1759 werd dit kantoor samengevoegd met het *Hamburger kantoor*.

Het vierde kantoor was het *Texelsche*, dat een dagelijkse dienst naar de schepen in Den Helder en Texel had. Brieven uit Den Helder naar Alkmaar, Hoorn, Enkhuizen en Medemblik gingen eerst naar Amsterdam, waar ze de volgende morgen arriveerden om pas's avonds naar genoemde steden verstuurd te worden. Het duurde daardoor 54 uur voordat een brief uit Den Helder in Medemblik aankwam, terwijl deze steden hemelsbreed slechts dertig kilometer van elkaar vandaan liggen. Gevolg was wel dat Amsterdamse handelaren als eerste de post van zee ontvingen. Het *Texelsche kantoor* werd in 1753 onder beheer van de Staten-Generaal gebracht. In Figuur 1 is het internationale postnetwerk van Amsterdam schematisch weergegeven.

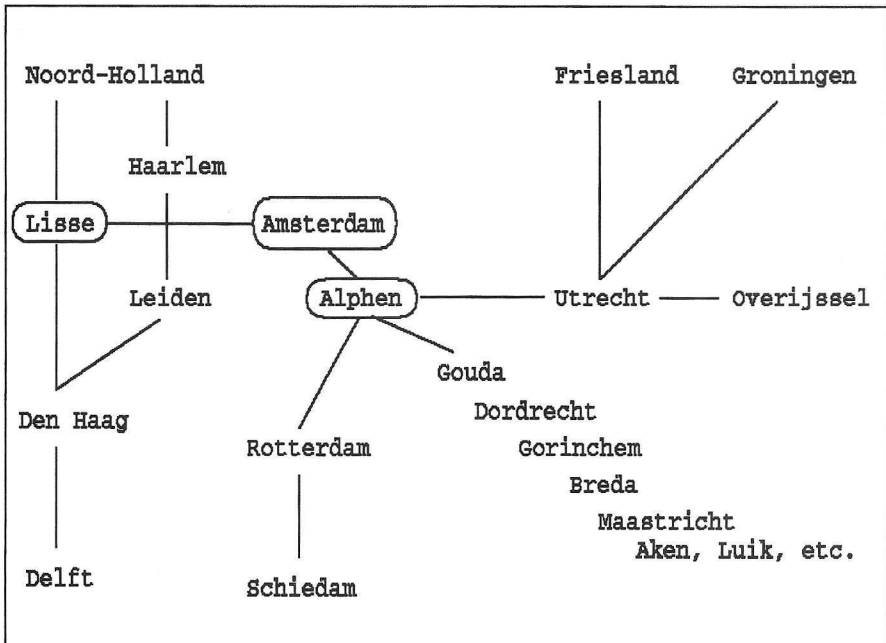


Figuur 1. Het internationale postnetwerk van Amsterdam

Ten slotte was er het *Binnenlandsche postkantoor*, dat was ontstaan uit de schippersveren naar Den Haag, Delft en Rotterdam, waarvan het in 1722 gescheiden werd door de burgemeesters van Amsterdam. Dit kantoor had twee dagelijkse ritten.

De eerste vertok half acht 's avonds met het *Rotterdamsche Valies*, dat de post voor Rotterdam, Dordrecht, Delft, Gorcum, Den Bosch, Breda, Schoonhoven, Schiedam, Gouda, Leiden en Woerden bevatte. Deze post werd in een verwisselkantoor in Alphen gesorteerd. Dit kantoor was opgericht door onder andere de steden Dordrecht, Haarlem, Delft, Leiden, Amsterdam, Gouda, Rotterdam, Den Haag en Breda. De postzakken van de verschillende steden werden hier tussen één en twee uur 's nachts geleegd en herverdeeld voor de goede bestemmingen.⁶ Helaas hebben we niet kunnen vaststellen wat de reistijd tussen de steden exact was, maar het lijkt waarschijnlijk dat de meeste post binnen de Republiek van de ene naar de andere stad binnen één etmaal aankwam.

De tweede rit vertrok met het *Haagsche valies* met post voor Den Haag en post voor Noord-Holland naar Lisse, waar het *Haagsche Valies* werd verwisseld met post uit Den Haag naar Amsterdam.



Figuur 2. Het nationale postnetwerk van Amsterdam

De vijf postkantoren werden in 1753 onder één dak gebracht aan de Burgwal, waardoor een centraal postkantoor, zij het met verschillende departementen, ontstond. Dit moet de correspondentie, met name de internationale, een stuk gemakkelijker gemaakt hebben.⁷ De *ritten* werden uitbesteed aan particuliere stalhouders, die *postiljons* in dienst hadden die de eigenlijke bezorging voor hun rekening namen.⁸

Om een duidelijker beeld te krijgen van de werking van het systeem zoals Amsterdam dat voor zichzelf had opgezet, zullen we nu de post-link tussen Londen en Amsterdam nader onder de loep nemen.

De verbinding Londen-Amsterdam

In zijn artikel in het *Journal of economic history* stelt Woodruff D. Smith dat 'the nature of information as a commodity and as a byproduct of the operations of trade networks led in the seventeenth century to the evolution in Amsterdam of a central information exchange for all of Europe'.⁹ De informatie die Amsterdam in de 17e eeuw binnenstroomde had inderdaad voornamelijk betrekking op handel. Naarmate de handelsfunctie van Amsterdam meer door Londen werd overgenomen, kreeg Amsterdam een meer financiële rol en bij gevolg had de instromende informatie ook steeds meer betrekking op financiën. In deze paragraaf willen we de volgende vragen beantwoorden: op welke wijze werd in de overdracht van informatie tussen Londen en Amsterdam voorzien in de zeventiende en achttiende eeuw en hoe probeerde Amsterdam deze overdracht te controleren en er voordeel van te trekken?

De communicatie-infrastructuur kan gedefinieerd worden als het systeem waarlangs informatie wordt overgedragen van de ene plek naar de andere, en bevat:

- a. de wijze waarop de informatie wordt verzonden in locatie A;
- b. de wijze waarop en met name ook de wegen waarlangs de informatie van locatie A locatie B reist, en;
- c. de wijze waarop de informatie weer overgebracht en verspreid wordt in locatie B.

De rest van deze paragraaf behandelt de drie elementen van de communicatie-infrastructuur zoals die betrekking had op veranderingen van aandelenkoersen in Londen in de zeventiende en achttiende eeuw en de wijze waarop deze drie elementen gecontroleerd werden.

Londen

In 1679 leidde het intrekken van de *Licensing Act* tot nieuwe mogelijkheden voor het uitgeven van kranten in Londen. In 1697 verscheen, na een aantal experimenten met lijsten van aandelenkoersen, John Castaing's *The course of the exchange* als standaardlijst van aandelenkoersen. Castaing's lijst gaf dagelijkse prijzen voor fondsen en twee maal per week de wisselkoersen, waardoor het een interessante bron van informatie voor buitenlandse aandeelhouders van Engelse ondernemingen. De lijst was inderdaad mede bedoeld voor een 'cosmopolitan clientele', de lijst ging ook naar het continent.¹⁰ De Amsterdamse financiële elite vormde waarschijnlijk het grootste deel van deze buitenlandse clientèle, hetgeen ook verklaart waarom de *The course of the exchange* op dinsdag en vrijdag verscheen, de dagen waarop de post uit Londen werd verstuurd naar de Pakketboten in Harwich die naar Holland voeren.

Kennelijk ontstond het Londense gedeelte van de communicatie-infrastructuur dus door het feit dat de Amsterdamse financiers een markt vormden die belangrijk genoeg was voor informatie-aanbieders om de informatie te produceren. Amsterdam hoefde dus geen moeite te doen om dit deel van de infrastructuur te controleren; het moest alleen ervoor zorgen dat iemand de *The course of the exchange* van Londen naar Amsterdam verstuurde.

Londen-Amsterdam

Ter vervanging van een systeem van particuliere koeriers (*bodes*), werd de eerste postdienst tussen Londen en Amsterdam opgericht in 1633 via Antwerpen door de Prins van Thurn und Taxis, die het monopolie op alle Habsburgse post bezat. Dit systeem bleef zelfs na de vrede van Munster voortbestaan tot 1659. In dat jaar werd een directe dienst ingesteld door Hendrik Jacobsz van der Heyden in dienst van de stad Amsterdam. Amsterdam ontving zijn brieven nu tegelijkertijd met de andere Hollandse steden omdat de post eerst naar Waddinxveen werd vervoerd van waaruit het naar de Hollandse steden verzonden werd. Hierdoor werd het voordeel dat Rotterdam ten gevolge van zijn geografische positie had, teniet gedaan. Buiten dit voordeel ontving Amsterdam ook een groot deel van de inkomsten van de dienst.

Van der Heyden's positie werd in 1661 overgenomen door de Engelse *Postmaster General* Henry Bishop. Tegelijkertijd werd overeengekomen dat alle Engelse post naar Duitsland, Scandinavië, de Baltische landen en naar Italië via Amsterdam zou lopen. Dit opdat de katholieke Thurn und Taxis-dienst die belangrijke brieven zou kunnen openen daarmee werd omzeild. Deze

overweging woog kennelijk veel minder zwaar voor Bishop's opvolger O'Neill die in 1664 aantrad. Hij achtte de overeenkomst met Amsterdam te gunstig voor de Republiek en ging weer gebruik maken van de diensten van Thurn und Taxis. Amsterdam zette vervolgens een eigen dienst op die echter maar een kort leven beschoren was, omdat in de Engelse zeeoorlog van 1665 het inlopen van de Nederlandse postboot in een Engelse haven werd verboden.

Na de vrede van 1667 voeren twee concurrerende diensten op Harwich. De eerste vanuit Hellevoetsluis met de post van Amsterdam, de tweede die door Jacob Quack vanuit Brielle georganiseerd werd en sneller was, vervoerde de post voor de steden in de Maasmond, evenals de diplomatieke berichten uit Den Haag. Nadat Quack op zee tijdens een storm verongelukte, wist Amsterdam gemakkelijk het monopolie van de *Postmaster General* Arlington te verkrijgen, waarmee de situatie van 1661 hersteld was.¹¹ Deze dienst begon met de post van Vrijdag 13 juni 1668.¹² Voor diplomatieke post ('Staatsche Post') was er een andere (Tegenpakket-)boot, die ook passagiers vervoerde. Die konden natuurlijk post meenemen, hoewel dit niet toegestaan was.

In 1677 wist Rotterdam er voor te zorgen dat de post gedistribueerd werd in Brielle, waarmee de stad zijn gunstige positie ten opzichte van Amsterdam herstelde. Gedurende de hele periode en tot in de negentiende eeuw, ging de post naar Amsterdam uit Londen nu elke dinsdag- en vrijdagavond naar Harwich, waar het de volgende morgen met de boot naar Hellevoetsluis werd vervoerd. Van daaruit werd de post in drie uur naar Brielle gebracht. Van hieruit werd de post in zeventien uur naar Amsterdam vervoerd (zie Tabel 1), waar de post voor de rest van Noord-Holland werd gedistribueerd. De hele reis vanuit Londen duurde dus één nacht voor het vervoer van Londen naar Harwich, de reis van Harwich naar Hellevoetsluis en zeventien uur voor het traject in de Republiek.

Tabel 1. Reistijd tussen Hellevoetsluis en Amsterdam

Van	Naar	Tijd in uren
Hellevoetsluis	Brielle	3
Brielle	Maassluis	± 2
Maassluis	Voorburg	3
Voorburg	Leiderdorp	2,5
Leiderdorp	Leimuiden	2,5
Leimuiden	Amsterdam	3
Hellevoetsluis	Amsterdam	17

Bron: W.G. Stitt Dibden, *Four hundred years of Anglo Dutch mail* (Den Haag 1965) 9.

Verspreiding in Amsterdam

In Amsterdam werden de aandelenkoersen op verschillende wijzen openbaar gemaakt. Het best traceerbaar is de publicatie in de *Amsterdamsche Courant*. Deze krant werd uitgegeven op dinsdag, donderdag en vrijdag en gaf regelmatig de koersen van de aandelen van de *Bank of England*, de *East India Company* en de *South Sea Company*, zowel als die van de lijfrentes van de *South Sea Company* (zij het minder regelmatig). Er bestonden waarschijnlijk ook verschillende andere en snellere manieren om de koersen openbaar te maken, maar die hebben geen sporen achtergelaten voor de historicus. De Vries en Van der Woude suggereren zelfs dat dergelijke informele manieren van informatieverspreiding de belangrijkste waren.¹³ Hoewel we dit niet zeker kunnen weten, nemen we aan dat ieder die er belang bij had de informatie direct na het arriveren ervan in Amsterdam ontving. Ze hadden de informatie hoe dan ook één of twee dagen later bij de verschijning van de *Amsterdamsche Courant* tot hun beschikking.

Conclusie

Het Londense gedeelte van de communicatie-infrastructuur ontstond door het feit dat de Amsterdamse financiers een markt vormde die belangrijk genoeg was voor informatie-aanbieders om de informatie te produceren. Inderdaad was Amsterdam vermoedelijk de belangrijkste buitenlandse markt voor de uitgevers van de prijslijsten. Desalniettemin zal de informatie toch eerder in Rotterdam beschikbaar zijn geweest als gevolg van het geografisch voordeel dat het op Amsterdam had. Het voordeel dat Amsterdam had weten te bereiken met betrekking tot de informatiestroom uit Noord-Europa, wist de stad immers niet duurzaam vast te houden in het postvervoer vanuit Londen. Voor de aandelenhandel deed dit er echter niet zoveel toe, omdat deze zich toch beperkte tot de Amsterdamse Beurs. Voor de goederenhandel zal het waarschijnlijk wél verschil hebben gemaakt. Belangrijker voor de aandelenhandel is de verspreiding van kennis binnen Amsterdam: wie het eerst de kennis had van de nieuwe Londense koersen, kon de meeste winst boeken.

Boten en beurskoersen

In de voorgaande paragrafen hebben we de communicatie-infrastructuur van Amsterdam grondig onder de loep genomen. Kennis van deze infrastructuur is onontbeerlijk om inzicht te verkrijgen in de werking van alledaagse economische

processen. Het tweede deel van dit artikel is dan ook gewijd aan een case-study die ingaat op de vraag welke rol het postnetwerk van Amsterdam speelde in het tot stand komen van de integratie van de Londense en Amsterdamse kapitaalmarkt.

Neal vindt in zijn studie een duidelijke correlatie tussen de prijzen van Engelse aandelen aan de Londense en de Amsterdamse beurs. Het mechanisme dat aan deze correlatie ten grondslag ligt, laat hij echter onbesproken. Deze beschrijvende aanpak is zeer vruchtbaar en lijkt op het eerste gezicht correct; de vorm van communicatie lijkt minder belangrijk als al duidelijk is wat die communicatie tot stand heeft gebracht. Waartoe dient verder onderzoek, als al bekend is dat de beurzen hetzelfde patroon volgen? Nader onderzoek naar de communicatie tussen de beurzen van Amsterdam en Londen leert ons echter dat de analyse van Neal een aantal problemen in zich bergt.

Neal suggereert dat de financiële informatie van Londen naar Amsterdam met name via de in de vorige paragraaf besproken officiële postdienst verliep. Het versturen van privé-post was inderdaad verboden.¹⁴ Helaas is het niet eenvoudig vast te stellen in hoeverre dit verbod werd ontrokken. Gelukkig kunnen we wel analyseren wat het belang van de pakketbootdienst was.¹⁵ Door deze data te koppelen aan gegevens over de koersen in Londen en Amsterdam, kunnen we als het ware dag voor dag de integratie van beide markten meten.

Koersen

De koersen uit Londen zijn gemakkelijk te verkrijgen. In de appendix van *The Rise of Financial Capitalism* is een groot aantal van deze koersen gepubliceerd. Een volledige dataset is verkrijgbaar op Internet.¹⁶ Hier worden de koersen van de belangrijkste fondsen per dag gegeven. De data zijn gebaseerd op de eerder genoemde prijscourant van Castaing. Wij gebruiken alleen de koersen van de *South Sea Company*, de *East India Company* en de *Bank of England*. In Londen werden zeker ook andere Engelse fondsen verhandeld, maar deze stonden niet in Amsterdam genoteerd.

Bij de Amsterdamse koersen ligt het iets moeilijker. Hier is geen gepubliceerd overzicht voorhanden, of het zou de publicatie van Van Dillen uit 1931 moeten zijn.¹⁷ Van Dillen was echter geïnteresseerd in lange-termijn fluctuaties, terwijl wij juist korte-termijn ontwikkelingen willen bestuderen. De koersen van Amsterdamse aandelen zijn te vinden in de *Amsterdamsche Courant*.¹⁸ Deze courant kwam echter slechts drie maal per week uit en publiceerde niet steeds de beursnoteringen. Dit betekent dat we rekening moeten houden met een relatief groot aantal ontbrekende gegevens.

Onze analyse beperkt zich tot één jaar: 1732. Deze periode is, zo blijkt uit Neals analyse, relatief rustig. Ook op politiek gebied viel er weinig te beleven, zodat we goede hoop hebben dat de gevonden trends representatief zullen zijn voor een langere periode.¹⁹ Alle exemplaren van *De Amsterdamsche Courant* uit 1732 zijn beschikbaar in de bibliotheek van de UVA.

De post

In een voorgaande paragraaf is reeds besproken hoe de communicatie tussen Londen en Amsterdam in principe verliep. Dat is bepaald niet hetzelfde als achterhalen hoe de communicatie in 1732 in de praktijk verliep. Wanneer had de boot vertraging? Wanneer werd wel, wanneer niet gevaren? Hoe soepel of stroef verliep de communicatie over land?

Ook hiervoor is een betrouwbare indicator te vinden in de vorm van nieuwsberichten uit *De Amsterdamsche Courant*. Deze publiceert namelijk nieuwsberichten uit Engeland, die aldaar zijn gedateerd. Door de Engelse en de Nederlandse datum met elkaar te vergelijken hebben we een indicatie voor de reistijd van het nieuws. Nieuws uit Londen wordt ongeveer 4-7 dagen later gepubliceerd in de *Amsterdamsche Courant*.²⁰

Helaas is deze manier van analyseren niet onproblematisch. Het is immers goed mogelijk dat factoren anders dan transport bepaalden of nieuws vroeg of laat werd afgedrukt. Te denken valt bijvoorbeeld aan lay-out problemen en dergelijke. Tegen deze opvatting kan een aantal argumenten in stelling worden gebracht:

- Aan de Londense zijde is duidelijk dat het nieuws zo laat mogelijk naar Amsterdam vertrok. De berichten uit Londen werden consequent twee maal per week verstuurd, en wel op dinsdag en vrijdag, dus één dag voor vertrek van de pakketboot.
- In Amsterdam wordt vrijwel al het nieuws gepubliceerd. Van de 110 zendingen die theoretisch uit Londen verstuurd werden kwamen er 105 in de *Amsterdamsche Courant* terecht. Nieuws uit Londen werd in Amsterdam blijkbaar erg op prijs gesteld. Geen enkele andere plaats krijgt zo regelmatig aandacht.
- Ongeveer een derde van de berichten werd binnen vier dagen gepubliceerd, de rest later. Later gepubliceerde artikelen verschillen nog qua inhoud, nog qua lengte van de snel gepubliceerde artikelen. Het vermoeden rijst dat het hier gaat om een vertraging van de postboot.
- De meeste 'vertraagde' artikelen komen één editie later in de krant. In een aantal gevallen komen artikelen nog later. Dit gebeurt voornamelijk in de wintermaanden, wanneer verkeer relatief lastig is.

- In vijf gevallen wordt het nieuws uit Engeland niet onder de gewone kop 'Groot-Britannië' gepubliceerd, maar op de achterkant van de krant. Het lijkt hier te gaan om 'nagekomen berichten'. In alle vijf de gevallen gaat het om berichten die vier dagen oud zijn en dus heel snel gepubliceerd worden. Deze berichten verschillen noch kwalitatief, noch kwantitatief van andere berichten.

Op basis van deze argumenten nemen wij aan dat berichten onmiddellijk worden gepubliceerd zodra ze in Amsterdam beschikbaar zijn. Aangezien ook de Amsterdamsche berichten steeds één dag oud zijn, rekenen we één dag voor het drukken van de krant, hetgeen leidt tot het volgende schema:

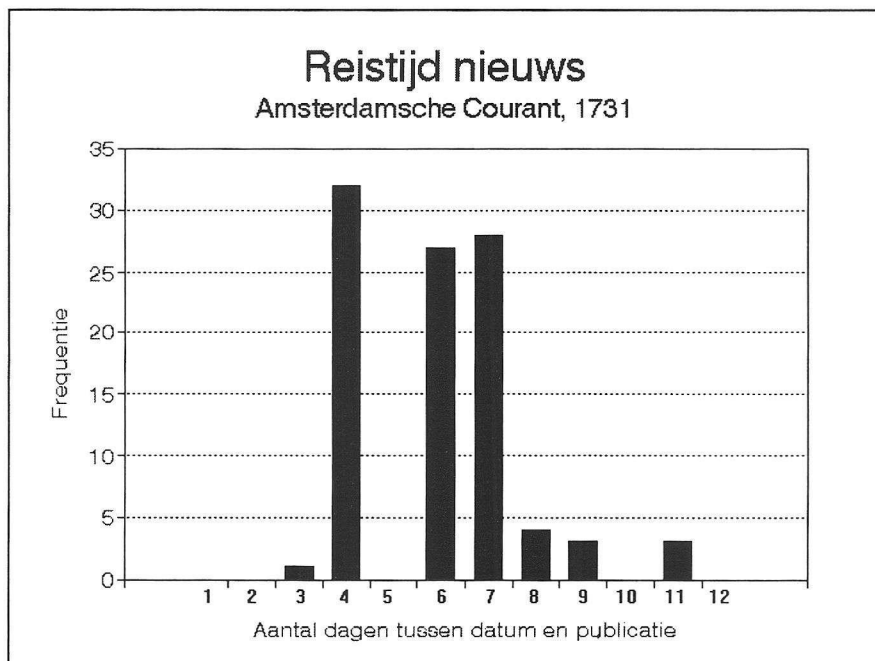
Tabel 2. Reistijd van nieuws uit Londen voor de Amsterdamsche Courant

	Nieuws v. Dinsdag	Nieuws v. Vrijdag
Dinsdag	Nieuws verlaat Londen	
Woensdag	Nieuws op pakketboot	
Donderdag	Aankomst boot	
Vrijdag	Nieuws in Amsterdam Krant wordt gedrukt	Nieuws verlaat Londen
Zaterdag	Krant gepubliceerd Laat nieuws komt aan	Nieuws op pakketboot
Zondag		Aankomst boot
Maandag	Laat nieuws wordt gedrukt	Nieuws in Amsterdam Krant wordt gedrukt
Dinsdag	Laat nieuws gepubliceerd	Nieuws gepubliceerd Laat nieuws komt aan
Woensdag		Krant wordt gedrukt
Donderdag		Laat nieuws gepubliceerd

Op basis van de berichten uit de *Amsterdamsche Courant* kunnen we van dag tot dag bepalen hoe oud het laatste nieuws uit Londen is. Voor een gegeven dag X gaan we als volgt te werk. Allereerst zoeken we in de *Amsterdamsche Courant* tot en met dag $X+1$ het laatst verschenen artikel uit Londen.²¹ Door het verschil tussen beide data te berekenen en de uitkomst met één te verminderen verkrijgen we de maximale reistijd van het nieuws.²² Aangezien de *Amsterdamsche Courant* slechts drie maal per week verschijnt wijkt deze maximale reistijd soms tot 2 dagen af van de werkelijke reistijd. De zo verkregen dataset is strikt genomen alleen bruikbaar voor nieuws uit Londen; het is echter redelijk te veronderstellen dat nieuws over

aandelenkoersen eenzelfde weg aflegde. Deze veronderstelling wordt bevestigd door het feit dat de notering van de belangrijkste Londense koersen een integraal onderdeel vormde van de berichten uit Engeland.

In Figuur 3 is weergegeven hoe lang het nieuws onderweg was. Het is duidelijk dat in het overgrote deel van de gevallen één van de in bovenstaande tabel geschetste scenario's is gevolgd. Afwijkingen van dit scenario treden met name in de wintermaanden op.

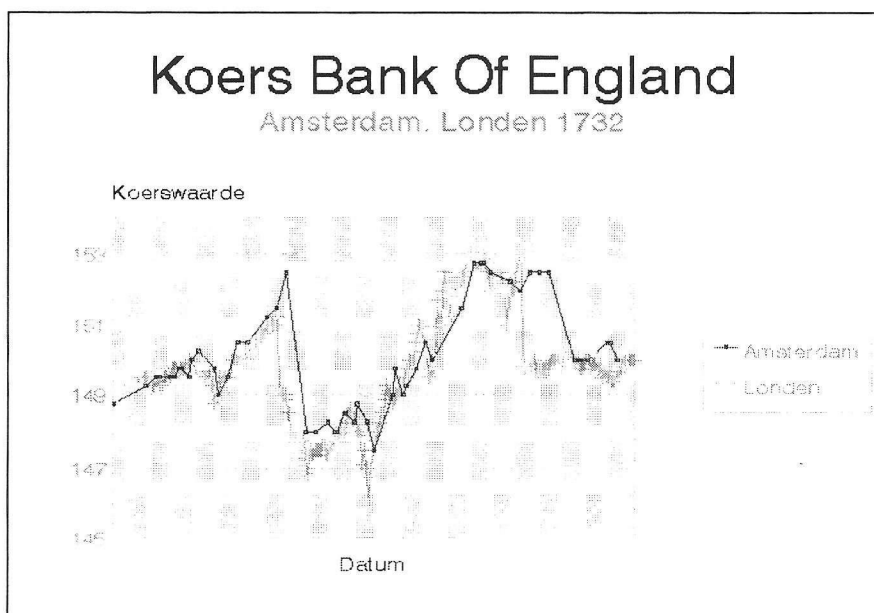


Figuur 3. Ouderdom van nieuws in de Amsterdamsche Courant

Kapitaalmarkten: plaatjes kijken

Onze dataset is niet eenvoudig statistisch te analyseren. Voor geavanceerde methoden²³ ontbreekt het ons vooralsnog aan data. Bovendien is de structuur van de data zodanig dat de meest geijkte methoden snel stuklopen. We hanteren dus twee simpeler analysemethoden. Allereerst kijken we naar scherpe veranderingen in de koersen en bepalen of deze eerder in Londen of in Amsterdam optreden. Vervolgens gebruiken we een correlatie-analyse die rekening houdt met de variatie in reistijden.

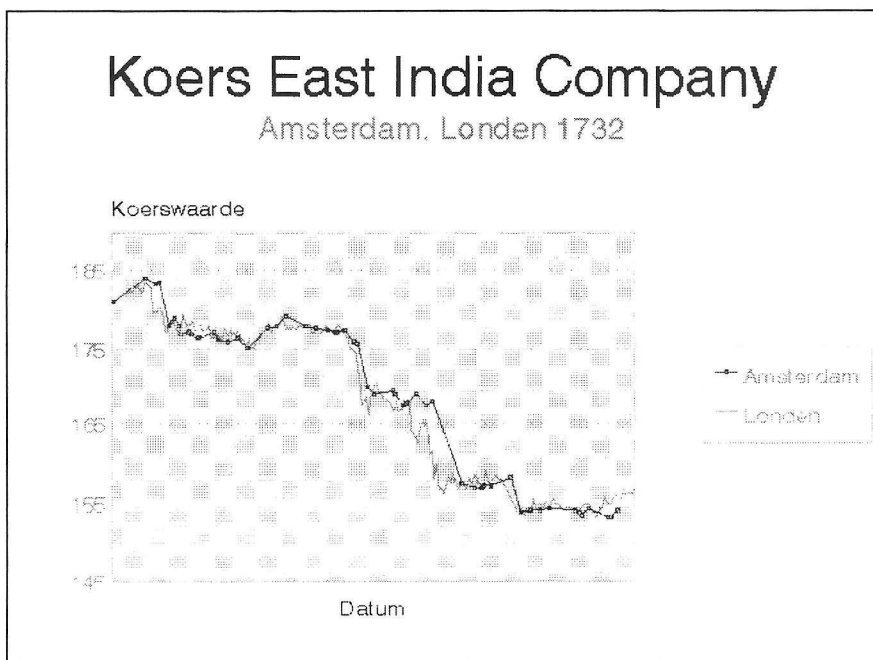
Als we de koers van aandelen in Londen en Amsterdam uitzetten tegen de tijd blijkt duidelijk dat Londen voorloopt op Amsterdam (Figuren 4-6). De grote tijdsverschillen worden gedeeltelijk veroorzaakt door een gebrek aan Amsterdamse data. In het algemeen is dit beeld echter moeilijk te rijmen met Neals stelling dat geen van beide beurzen systematisch voorloopt op de ander.



Figuur 4. Koers Bank of England in Amsterdam en Londen, 1732

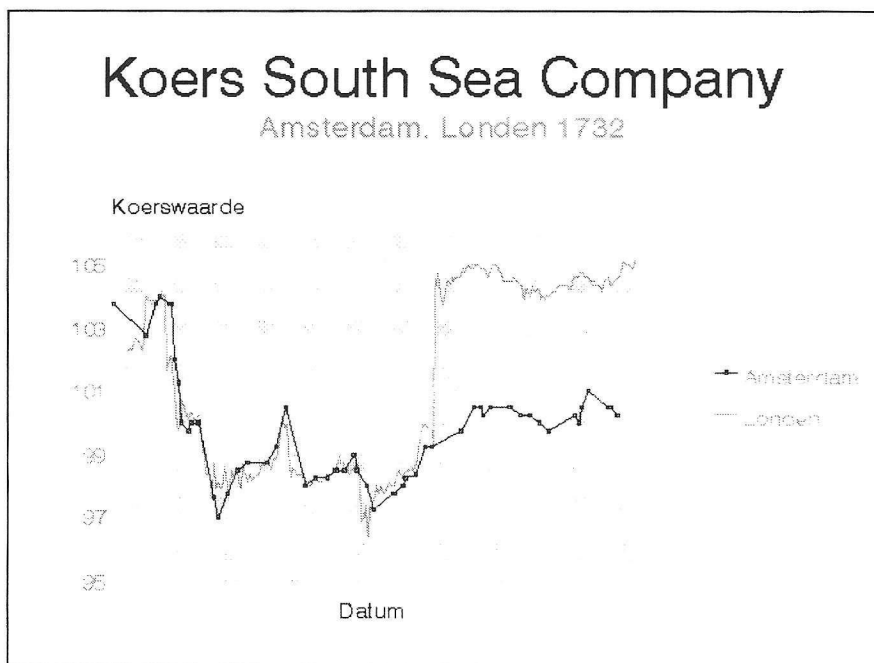
Een mooi voorbeeld is de koers van de Bank of England (Figuur 4). Alle grote pieken in Holland liggen drie à tien dagen na een soortgelijke piek in Londen. Uitzondering op deze regel is slechts de kleine piek van eind december. Wellicht de meest opvallende piek is die van 5 mei. De aandelen van de Bank of England staan op dat moment in Amsterdam genoteerd op 152 1/2. In Londen is de koers al gevallen tot 148 3/8, maar deze informatie heeft Amsterdam nog niet bereikt: het meest recente nieuws uit Londen was zes dagen oud en meldde een koers van 151 1/2.²⁴ De Amsterdamse koers daalt pas als het bericht uit Londen arriveert dat de koers daar gedaald is. Voor de meeste andere gevallen geldt iets dergelijks, hoewel de relatie niet steeds zo duidelijk is. De koersdaling tussen 11 en 29 november is bijvoorbeeld vrij laat. Bericht over een dergelijke koersval in Londen stond al in de

Amsterdamsche Courant van 28 oktober. Blijkbaar speculeerden Amsterdamse kooplieden op een spoedig herstel, dat niet optrad.



Figuur 5. Koers East India Company in Amsterdam en Londen, 1732

Ook bij de *East India Company* (Figuur 5) volgt de Amsterdamse koers steeds met een paar dagen vertraging tamelijk nauwgezet de koers in Londen. Alleen bij de *South Sea Company* (Figuur 6) is er iets vreemds aan de hand; vanaf 20 Augustus zijn de Londense noteringen vier punten hoger dan die in Amsterdam. Hoe deze discrepantie verklaard moet worden is onduidelijk. Het is echter opvallend dat de Amsterdamse beurs ook in dit geval op dezelfde wijze fluctueert als de Londense koers. Alle belangrijke veranderingen in de Amsterdamse koers kunnen zeer precies worden verklaard met behulp van de Londense informatie.



Figuur 6. Koers South Sea Company in Amsterdam en Londen, 1732

Kapitaalmarkten: correlatieanalyse

Onze tweede analysemethode versterkt het beeld wat we in de vorige paragraaf schetsten. We vergelijken de Amsterdamse en Londense koersen nu op twee kwalitatief verschillende manieren. Allereerst zonder rekening te houden met de communicatiestructuur. Daarbij correleren we de Amsterdamse koersen met de koers in Londen op dezelfde dag, drie, zes, negen dagen eerder en drie, zes, negen dagen later.²⁵ Inderdaad wordt het door Neal geschetste beeld op het eerste gezicht bevestigd: Amsterdam lijkt niet achter te lopen op de Londense beurs.²⁶

Correleren we de koersen uit Amsterdam echter met de Londense koers zoals die op dat moment in Amsterdam bekend is, dan ontstaat een heel ander beeld. De coëfficiënten van deze correlatie zijn aanzienlijk hoger (Tabel 3). Het is zonneklaar dat de Amsterdamse beurs de Londense beurs volgt. De oorspronkelijke correlatie met 'vaste' tijdsverschillen verdoezelt dit doordat de werkelijk relevante correlatie telkens met een ander tijdsverschil plaatsvindt. Alleen door precies te bepalen wanneer informatie uit Londen Amsterdam

bereikte, kunnen we aantonen dat de Londense beurs wel degelijk voorliep op de Amsterdamse.

Tabel 3. Correlatie tussen Amsterdamse en Londense koersen.

Tijdsverschil	Bank of Eng.	East India	South Sea
-9 dagen	0,208	0,392	0,171
-6 dagen	0,105	0,172	0,103
-3 dagen	0,281	0,369	0,299
0 dagen	0,333	0,331	0,241
3 dagen	0,219	0,339	0,199
6 dagen	0,385	0,339	0,283
9 dagen	0,366	0,382	0,274
pakketboot	0,592	0,986	0,730

Conclusie

Het postwezen vormde een niet onbelangrijk gedeelte van de informatie-infrastructuur van de Republiek. Amsterdam nam in dit netwerk een centrale plaats in. De stad slaagde er gedurende de 17e eeuw in haar dominante positie in het informele communicatienetwerk te formaliseren. De vrijwel monopolistische positie van Amsterdam in het postnetwerk verschafte haar een niet te onderschatten voordeel ten opzichte van andere steden. De verbinding Amsterdam-Londen was een van de belangrijkste schakels in dit netwerk. Het is daarom des te opmerkelijker dat Amsterdam er niet in slaagde om juist deze postverbinding volledig in handen te krijgen. Nader onderzoek is op dit punt gewenst.

De verbinding met Londen blijkt niet al te betrouwbaar te zijn geweest. We kunnen uit de artikelen in *De Amsterdamsche Courant* opmaken dat de pakketboot nogal eens vertraging opliep. Het grillige karakter was van doorslaggevende invloed op het verloop van de beurskoersen aan de Amsterdamse beurs, en vond waarschijnlijk zijn weerslag in veel andere gebieden van economische activiteit. Ons onderzoek heeft wat dat betreft slechts een tipje van de sluier weten op te lichten. De analyse met gebruikmaking van aan- en afvaarttijden van de pakketboten verklaren de Amsterdamse koersen dermate goed, dat we er vrij zeker van kunnen zijn dat officieuze post nauwelijks

een rol heeft gespeeld. Blijkbaar was het verbod op dergelijke post behoorlijk effectief, althans voor zover het beurskoersen betrof.

Uit het Hollandse voorbeeld kunnen we voorzichtig concluderen dat een communicatie-infrastructuur ontstaat door het formaliseren van bestaande verbindingen. Aangezien een geïnstitutionaliseerd communicatiesysteem grote voordelen biedt aan diegenen die het systeem weten te beheersen, is het onwaarschijnlijk dat het bij een dergelijke formalisatie zal blijven. Bepaalde groepen zullen proberen het communicatiesysteem te monopoliseren en daar uiteindelijk in slagen. Om deze reden is het van groot belang om de formalisatie van de communicatie diepgaand te bestuderen. Wie slagen erin de macht naar zich toe te trekken, en waarom? Hoe belangrijk zijn formele en informele kanalen? Welke economische processen zijn direct afhankelijk van de informatie in kwestie? Hoe gaan de economische actoren om met de beperkingen van het communicatiesysteem? Zonder een dergelijk onderzoek loopt de historicus het gevaar belangrijke patronen over het hoofd te zien.

De lezer zal het ons hopelijk vergeven dat we dit artikel beëindigen met een wat speculatieve gedachte. Hierboven hebben wij erop gewezen dat een formeel netwerk tot stand komt door institutionalisering van een informeel netwerk. De officiële postdienst werkt vervolgens goed genoeg om het wegvallen van het oude informele netwerk te kunnen compenseren. Pas wanneer de officiële dienst om welke reden dan ook wegvalt, wordt het gemis van het oude informele netwerk pijnlijk duidelijk. Op een dergelijk moment krijgen andere groepen, steden en gebieden de kans hun informele netwerk te gebruiken om de communicatie naar zich toe te trekken. Deze speculatie zou als uitgangspunt kunnen dienen om het postsysteem van Amsterdam in de zeventiende en achttiende eeuw te onderzoeken. Problemen in de postvoorziening zouden heel goed mede ten grondslag kunnen liggen aan de val van Amsterdam als financieel centrum.

Noten:

1. Larry Neal, *The rise of financial capitalism. International capital markets in the Age of Reason* (Cambridge 1990).

2. W. D. Smith, 'The function of commercial centers in the modernization of European capitalism. Amsterdam as an information exchange in the seventeenth century', *Journal of Economic History*, XLIV (1984) 980-1005.
3. Smith, 'The function of commercial centers' 993.
4. J.C.W. Le Jeune, *Het brieven-postwezen in De Republiek der Vereenigde Nederlanden. Eene bijdrage tot de geschiedenis van dat tijdvak* (Utrecht 1851) 190-193.
5. E.A.B.J. ten Brink, 'Een langdurige controverse tussen Amsterdam en Rotterdam over de postverbinding met Hamburg', *Economisch-historisch jaarboek* 32 (1967-1968) 235-268.
6. Le Jeune, *Het brieven-postwezen* 216-219.
7. Le Jeune, *Het brieven-postwezen* 185-198.
8. E.A.B.J. ten Brink, *De geschiedenis van het postvervoer* (Bussum 1969) 18-20.
9. Zie Smith, 'The function of commercial centers' 987.
10. Neal, *The rise of financial capitalism* 25. De *Amsterdamsche Courant* gebruikte wellicht een ander prijslijst, zoals Freke's *Course of the Exchange of de dagelijkse courant* uit London, zie Neal, *The rise of financial capitalism* 41.
11. J.R. Bruijn, 'Postvervoer en reizigersverkeer tussen de lage landen en Engeland (ca.1650-ca.1870)', in: Idem en P.W. Klein, ed., *Honderd jaar Engelandvaart. Stoomvaart-maatschappij Zeeland. Koninklijke Nederlandsche postvaart N.V. 1875-1975* (Bussum 1975) 19-28.
12. Howard Robinson, *Carrying British Mail Overseas* (London 1964) 28.
13. J. de Vries en A. van der Woude, *Nederland 1500-1815. De eerste ronde van moderne economische groei* (Amsterdam 1995) 185. Op pagina 183 maken beide auteurs melding van een regelmatig verschijnende speciale lijst voor de aandelenkoersen, maar helaas vermelden zij niet om welke lijst het hier gaat. We konden tenminste geen enkele verwijzing naar een dergelijke prijscourant vinden in hun 'Bijwerk'. Neal is er zeker niet bekend mee, hoewel hij speculeert dat zulk een krant bestond. Zie Neal, *The rise of financial capitalism* 26-30.
14. Ten Brink, *De Geschiedenis van het postvervoer*.
15. Een volledige dataset is opvraagbaar bij de redactie van Leidschrift.
16. Via anonymous ftp op <ftp://ftp.icpsr.umich.edu/pub/PRA/outgoing/s1008/> te vragen op de Web-site van het *Inter-University Consortium for Political and Social Research*

17. J.G. van Dillen, 'Effectenkoersen aan de Amsterdamse beurs, 1723-1794', *Economisch historisch jaarboek*, 17 (1931) 1-46
18. Boekendepot Universiteit van Amsterdam, Kr. 11 jg 1732
19. Een voorlopige analyse van de jaren 1730-1735 laat inderdaad eenzelfde beeld zien als hier voor 1732 wordt geschetst.
20. Vreemd genoeg meldt M. Schneider en J. Hemels, *De Nederlandse krant 1618-1978. Van 'nieuwstydinghe' tot dagblad* (Baarn 1979) 71 dat nieuws uit Groot-Brittannië (in 1766) gemiddeld na 8 dagen in de Amsterdamse courant gepubliceerd werd. Dit lijkt gezien de data voor 1732 onwaarschijnlijk.
21. Tot en met dag X+1 inplaats van tot en met dag X, omdat we ervan uitgaan dat de krant één dag nodig heeft om de koersen te drukken. Waarschijnlijk zijn belangrijke koerswijzigingen tegen die tijd al bij verschillende handelaren bekend.
22. Dit wederom vanwege de gepostuleerde verwerkingstijd van één dag.
23. Te denken valt aan een kruiscorrelatie-analyse met variabele correlatie-afstanden. Zie G.E.P. Box en G.M. Jenkins, *Time Series Analysis, Forecasting and Control* (San Francisco 1970) voor een uitgebreide bespreking van dergelijke methoden.
24. Amsterdamsche Courant 29 april 1732.
25. Hierbij houden we rekening met het kalenderverschil van 11 dagen.
26. Neals analyse richt zich op drie jaren, waaronder 1730. Zie Neal, *The rise of financial capitalism* 43.