

## Suomen postilaitoksen historia

Suomen postilaitoksen historia. I: Ruotsin vallan aika, kirj. EINO JUTIKKALA, XII + 313 siv.; II: Suomen postilaitos vuosina 1808—1870, kirj. YRJÖ NURMIO, X + 317 siv.; III: Ajanjakso 1870—1938, kirj. ERKKI K. OSMONSAALO, VIII + 396 siv. Julkaissut Posti- ja lennätinhallitus. Helsinki 1938.

Jokseenkin samoihin aikoihin, kun ilmoitettava teos ilmestyi, nimittäin viime syyskuun erittäin kriittisinä päivinä, me saimme monta kertaa päivässä tänne pohjoisen napapiirin lähettyville tiedot tärkeistä suurpoliittisista tapahtumista miltei välittömästi sen jälkeen, kun ne olivat toteutuneet, kun sitävastoin keskiaikana laskettiin esim. sellaisen säännöllisen järjestön kuin birgittalaisen tiedoituksen Vadstenasta Naantaliin vievän aikaa puolitoista kuukautta. Vertaushan ei kylläkään ole oikeutettu siltä kannalta katsoen, että tieto edellisessä tapauksessa kulki ääniaaltolina halki ilmojen, jälkimäisessä erinomaisen vaivalloisesti — enimmäkseen jalkaisin — kuljettavien taipaleiden kautta. Mutta mikä valtava kehitys onkaan tapahtunut postinkin välityksellä tapahtuvassa tietoliikkeessä! Jonkin esimerkin mainitaksemme kesti postinkulku vielä 1600-luvun lopussa Tukholmasta Turkuun vähintään 4, keskimäärin 7 ja pahimassa tapauksessa 23 vuorokautta, kun me nykyään saamme Ruotsin postin puolessa vuorokaudessa.<sup>1</sup> Tässä pieni sivumennen siepattu vilahdus tietoliikenteen nopeudessa tapahtuneeseen kehitykseen. Mutta kuinka monelta muulta kannalta katsoen voimme todeta postilaitoksessa samanlaista valtavaa kehitystä, sopeutumista oleviin olosuhteisiin ja pyrkimystä tarkoituksenmukaisiin muotoihin, — monesti harha-askeltenkin, mutta enimmäkseen määrätietoisien edistymisen kautta, mikäli taloudelliset edellytykset ovat myöntäneet. Tavattoman tärkeää kulttuurielämän puolta edustaa postilaitos.

Pietari Brahen aloitteesta hallitus kesäkuun 2 p:nä 1638 valtuutti valtakunnanvouti Steen von Steenhausenin järjestämään postinkulun Suomeen, ja seuraavan syyskuun 6 p:nä mainittu vouti ilmoitti Suomen postilaitoksen olevan »joltisessakin kunnossa». Suomen postilaitos tuli siis viime syyskuussa toimineeksi 300 vuotta, minkä johdosta posti- ja lennätinhallitus 1932 oli ryhtynyt tunnustusta ansaitsevaan toimenpiteeseen historiallisen esityksen aikaansaamiseksi Suo-

<sup>1</sup> C. F. Mennander kirjoitti Upsalasta 17. II. 1783 J. Billmarkille Turkuun m. m. »Harvoin menee talvi ohi, jolloin postinkulku tällä välillä ei joksikin ajaksi tulisi estetyksi; mutta vielä harvinaisempaa on, että se nyt lähes neljännesvuoden on ollut seisahduksissa.» Sivumennen sanoen sisältää Mennanderin laaja kirjeenvaihto koko joukon tällaisia pieniä tietoja Turun—Tukholman välisen postinkulun vaikeuksista.

men postilaitoksen vaiheista, asettuen tätä tarkoitusta varten yhteyteen Suomen Historiallisen Seuran kanssa. Asetettiin postihistoriakomitea, jossa Suomen Historiallista Seuraa edustivat professorit Gunnar Suolahti, Väinö Voionmaa ja Einar W. Juva sekä fil. tohtorit K. W. Rauhala ja John Erik Roos; posti- ja lennätinhallituksen edustajina taasen olivat aluksi johtaja John Palmgren, sittemmin johtaja Matti Aspjo. Tutkimus- ja kirjoitustyö uskottiin otsakkeessa luetelluille tutkijoille, jotka paljotoisen tehtävänsä ovat säännöllisten virkay.m. tehtäviensä ohella suorittaneet sen raskaan lisäpainon alla, mitä jokaisen ja varsinkin näin laajan tehtävän määrä-aikaisuus aina tietää. Voi todeta, että kaikkien kirjoittajien aikaisemmat tutkimukset ovat olleet hyväksi avuksi tämän nyt kysymyksessäolevan suorittamisessa. Suurella ahkeruudella ja huolella he ovat koonneet tutkimustensa pohjaksi varsin laajan aineiston, paitsi tietysti alaa koskevasta painetusta kirjallisuudesta, Ruotsin ja Suomen arkistoista, virallisista julkaisuista (asetuskokoelmista y.m.), sanomalehdistöstä j.n.e. Minulla ei ole ollut tilaisuutta kontrolloida, millä huolella ja tarkkuudella tekijät ovat arkistomateriaaliaan käyttäneet, mutta osasta painettua lähdeaineistoa olen voinut tehdä pistokokeita, jotka eivät ole antaneet aihetta muistutuksiin. Näin on tekijöille karttunut runsas ja monipuolinen aineskokoelma, jonka käyttäminen ja valikointi tässäkin tapauksessa kuten yleensä historiantutkimuksessa on kysynyt kykyä ratkaista, olennaista silmälläpitäen, mitä on otettava mukaan, mitä jätettävä pois, jossa suhteessa vaikeus on sitäkin suurempi, kun tässä on kysymyksessä teos, jonka pitäisi kiinnostaa ei ainoastaan postialan ammattiväkeä, vaan myöskin kulttuurihistorian tutkijoita ja -harrastajia. Huolimatta siitä suuresta ja hyvinkin yleisluontoisesta merkityksestä, mikä postilla on kulttuurin palveluksessa, oli allekirjoittaneella, ryhtyessään teosta lukemaan eräitä ennakkoluuloja: eikö lukijaa tässä mahdettane johtaa niin spesiaaliselle ammattialalle, ettei mielenkiinto voi pysyä vireillä. Nämä ennakkoluulot osottautuivat vääriksi: kaikki, joilla yleensä on edellytyksiä syventyä eri kulttuuri-ilmiöiden historialliseen kehitykseen, voivat ei vain hyödykseen, vaan mielenkiinnollakin lukea tämän laajan teoksen. Tietysti voi olla eri mieltä siitä, olisiko k a i k k i se erittäin suuri asiapaljous, joka teokseen sisältyy, pitänyt ottaa mukaan. Tästä tuonnempana.

Ruotsin vallan aikaa käsittelevän osan on, kuten jo mainittu, kirjoittanut tohtori EINO JUTIKKALA. Taustaksi on laadittu lyhyehkö, mutta käsissä olevaa tarkoitusta varten täysin riittävä, selvä ja asial-

linen esitys tietoliikkeen toteuttamisen edellytyksistä, keskiaikaisista sananvientimenetelmistä, Taxis-postin perustamisesta ja kehityksestä, minkä jälkeen luodaan silmäys Euroopan postioloihin 1500- ja 1600-luvuilla. Ennenkuin Ruotsi-Suomen järjestetyn postilaitoksen perustaminen esitetään, tehdään selkoa sitä aikaisemmasta tietoliikkeestä noissa maissa, sanakapuloista y.m. kirjeenvaihtomenetelmistä sekä ensimmäisistä yrityksistä viestin vaihdon järjestämiseksi. Suomen postilaitosten vaiheiden kertominen jatkuu sitten aikakausittain loogillisesti jäsennettynä ja selkeästi esitettynä. Suuruudenajalla oli Suomessa seuraavat varsinaiset postilinjat: meren yli Tukholmasta Turkuun, Turusta Helsinkiin, postilinja Suomenlahden yli Viroon, edelleen Helsingistä Inkerinmaalle, Viipurista Ouluun, erinäisiä sivupostilinjajoja sisämaan eteläosissa sekä Pohjanmaan rannikon postilinja, joka Pohjanlahden ympäri ulottui Tukholmaan asti. Mutta tätä varsinaista postilinjaverkkoa täydensi 1600-luvulla perustettu kihlakunnanposti. Vapaudenajan alkupuolella ei mainittavaa edistystä tapahtunut postilinjojen lukumäärässä yhtä vähän kuin muussakaan postiliikkeen puolessa, mutta 1700-luvun keskivaiheilla ja lopulla syntyi useita uusia linjoja. Erittäin vaivalloista oli ensimmäinitun, Tukholmasta Turkuun kulkevan merilinjän ylläpito. Tohtori Jutikkala antaa siitä paljon mielenkiintoisia tietoja. Postinkuljetuksesta huolehtivat postitalonpojat, joiden taloudellinen asema oli varsin raskas, vaikeampi kuin muiden talonpoikien. Hyvin ansioikas on tekijän esitys myöskin tässä, nim. esitys postilaitoksen taloudellisista edellytyksistä, postitilojen maanluonnosta ja postitalonpoikien asemasta, sosiaalisista suhteista ja rasituksista. Näistä asioista annetaan paljon arvokkaita ja valaisevia tietoja, jotka monessa tapauksessa riittävästi selittävät paitsi muuta, myöskin postilaitoksen nopeamman kehityksen tiellä olleita usein vaikeita esteitä. Paitsi edellämainittuja esitetään joukko muita postilaitosta koskevia asioita, kuten esim. postihallintoa, postimestarien asemaa ja tehtäviä, postinkuljetuksen nopeutta j.n.e.

Ryhtyessään esittämään Suomen postilaitoksen vaiheita Porvoon valtiopäivistä alkaen on tohtori YRJÖ NURMIN tietysti ollut alituisesti pidettävä silmällä muuttuneita poliittisia oloja. Sen hän tekeekin ja nähdäkseni aivan oikein. Uudistuksia pantiin toimeen, hyviä jos huonojakin. Jälkimmäisiin kuuluu suomalaisen miehen, uuden postitirehtöörin Kustaa Ladaun käytäntöön ottama perlustratsioni. Ei seuraavaltakaan postitirehtööriltä Aleksanteri Wulffertilta tässä suhteessa hyvää tahtoa puuttunut, mutta vasta hänen seuraava-

jansa Akates Ferdinand Gripenbergin aikana, vapaamielisempien katsomusten päästyä vallalle, tuollaiset salaiset nuuskimiset lakkautettiin. Mutta kuten sanottu, tapahtuipa hiljaista edistystäkin. Niinpä esim. 1800-luvun puolimaissa oli säännöllisiä postilinjoja jo lähes 30, joista yhdellä, Turun—Viipurin (Pietarin) linjalla posti kulki jo kolmesti, kymmenellä kahdesti ja muilla kerran viikossa. Se linja, jonka pääteasemat olivat Taivassalon Tuomaisissa ja Ahvenanmaalla Eckerön kappelissa, oli edelleen, kuten postitirehtööri Gripenberg sanoi, »Euroopan hengenvaarallisin postitie». Ahvenanmaalla postinkuljetus v:sta 1846 lähtien tapahtui kestikievarikyydillä, mutta merenlahtien yli sekä saarien kautta huolehtivat postinkuljetuksesta postitalonpojat, jotka sitä vastaan nauttivat vapautusta sotamiehenpito-velvollisuudesta, mikä kuitenkin tilojen pieneen manttaalilukuun nähden merkitsi verraten vähän, sekä sen lisäksi vähäistä korvausta. Milloin postinkuljetusta ei voitu hevoskyydillä suorittaa, oli lähdettävä liikkeelle veneillä, joita 3—4 taloa käsittävän postiruodun oli pidettävä varalla. Miehistöön kuului 6 miestä. Muualla Suomessa postitalot vapautettiin v:sta 1846 lähtien kuljetusvelvollisuudesta. Mutta ne talonpojat, jotka kuljettivat postia Turun saariston ja Ahvenanmeren yli, pysytettiin entisissä velvollisuuksissaan. Erinomaisen raskasta postinkuljetus tällä linjalla usein oli; se vaati karistuneiltakin miehiltä joskus äärimmäisiä ponnistuksia, aiheuttipa jonkin kerran ihmishengen hukkaakin. Rannikoillamme 1830-luvun lopulla alkanutta ja seuraavalla vuosikymmenellä laajentunutta höyrylaivaliikennettä postilaitos pyrki käyttämään hyväkseen. Myöskin sisämaan vesillä höyrylaivat kuljettivat postia, saatiinpa höyrylaivojen välittämä postiyhteys aikaan jo Suomen ja Ruotsinkin välille, vaikka se 1850-luvun alussa lakkasi alkaakseen jälleen itämaisen sodan jälkeen. Taloudellisessakin suhteessa postilaitos alkaa vakiintua. Tosin parina ensimmäisenä Venäjän vallan aikuisena vuosikymmenenä menot olivat tuloja suuremmat, mutta 1830-luvulla alkaneen taloudellisen nousukauden vaikutuksesta tulot alkavat ylittää menot. V. 1845 käytäntöön otettu, matkan pituudesta riippumaton yhtenäinen postitaksa (se poistettiin 1850) kylläkin vähensi postinkäyttöä lyhyillä matkoilla, mutta itämaisen sodan aikana vilkastunut posti-liikenne kohotti tulot (tilapäistä poikkeusta lukuunottamatta) pysyvästi menoja suuremmiksi. Esitettiinpä jo 1840-luvulla viralliseltakin taholta, ettei postilaitosta ollut syytä pitää valtion varsinaisena tulo-lähteenä, ja sanomalehdistö tehosti voimakkaasti samaa. On erityisesti huomattava, että tohtori Nurmio kiitettävällä ahkeruudella on kerännyt valaisevia tietoja yleisön — useimmiten tietysti

sanomalehdistön kautta — suhtautumisesta postilaitokseen. Tietysti postilaitoksen organisatsioni ja muodot olivat entiseen verraten paljon kehittyneet, suhteet naapurimaihin — ennen kaikkea Venäjään, mutta myös Ruotsiin y.m. — vaativat erikoista huomiota. Tohtori Nurmio hallitsee nähdäkseni hyvin erittäin laajaa aineistoaan, jota hän, johtavia näkökohtia silmällä pitäen ja hyvää arvostelukykyä aineiston valinnassa osoittaen, esittää loogillisesti ja selvästi.

Yhdeksänentoista vuosisadan puolivälistä alkaen kansainväliset sopimukset alkavat yhä suuremmassa määrässä antaa leimaansa myöskin Suomen postilaitoksen kehitykselle. Tohtori ERKKI K. OSMONSALO tekee tarkasti selkoa näistä kansainvälisistä konferensseista ja niiden päätösten soveltamisesta Suomen oloihin. Kotoisissa oloissakin tietysti tapahtui kehitystä. Niinpä — mainitakseni vain joitakin esimerkkejä — jo 1880-luvulla postilainsäädäntää perinpohjin uudistettiin. Edelleen 1882 kihlakunnanposti lakkautettiin. Maanteitse tapahtuvassa valtionpostin kuljetuksessa siirryttiin äskennimitun vuosikymmenen lopulla urakoitsijajärjestykseen. Rautatieverkoston kehittymisen suurta merkitystä postiliikkeen kehitykselle on turhaa mainitakaan yhtä vähän kuin 1870-luvulla alkaneen talvihöyrylaivaliikenteenkään ja 1920-luvulla alkaneen lentopostiliikkeen.

Suomen postilaitoksen rauhallista kehitystä häiritsivät venäläisten maahamme kohdistamat sortotoimenpiteet (v:n 1890 postimanifesti, routavuodet, maailmansodan ajat j.n.e.). Näiden esittäminen on tietysti tuottanut vaikeuksia, kun välimatka enimmäkseen vielä on liian lyhyt. Tunnustusta ansaitsevalla varovaisuudella tekijä käypikin tässä suhteessa kysymykseen tulevien yleisluontoisten edellytysten arviointiin huomauttaen aivan oikein, että näissä asioissa on paljon yksityiskohdissaan vielä tutkimatonta. Ja mikäli kysymys on postilaitoksesta, ei hän tietystikään, asian arkaluontoisuudesta huolimatta, ole voinut vaitiollen sivuuttaa toimivien henkilöiden suhtautumista sortotoimenpiteisiin, hänen on täytynyt esittää, mitä siitä puolin ja toisin tiedetään, mutta ainakin allekirjoittaneella on se käsitys, että häntä on elähdyttänyt vilpitön pyrkimys objektiivisuuteen.

Jos jo teoksen toisessa osassa aineistoa on ollut varsin runsaasti, näyttää tohtori Osmonsalo saaneen suorastaan painiskella »runsauden pulman» kanssa. Varmasti olisi hänen esityksensä voittanut, jos lähdeaineistoa olisi enemmän muokattu, esitystä tiivistetty ja keskitetty. Esim. esitystä Ruotsin kanssa 1868 ja 1880 tehdyistä posti-

sopimuksista (siv. 55—69 ja 84—92) ja v:n 1875 postikomiteasta (siv. 116—135) j.n.e. olisi voitu huomattavasti supistaa tarvitsematta jättää pois yhtään mitään asiallista. Sitäpaitsi on — ehkäpä postialan ammattimiesten toivomuksesta — siellä täällä otettu mukaan asioita, jotka tämänluontoisesta esityksestä nähdäkseni olisivat voineet jäädä pois, niin huomioonotettavia kuin ammattimiehelle lienevätkin. Mutta pääasia on, että paljon suurella ahkeruudella kerättyjä tietoja hyvin tärkeältä ajanjaksolta on annettu.

Jokaisessa kolmessa osassa on suuri joukko esitystä valaisevia karttoja ja kahdessa viimeisessä sangen lukuisia tilasto- ja graafillisia taulukoita ja diagrammeja, jotka ilmeisesti ovat olleet hyvinkin runsastöisiä (niiden tarkkuutta en ole voinut kontrolloida, vaikkon mitään epäilyttävää ole havainnut). Ne selventävät esitystä olenaisesti, ja mielestäni olisi voitu joissakin tapauksissa paljon tekstiin otettuja numerotietoja jättää yksistään noiden taulukkojen varaan. Teos on kuvitettu ja painoasu hyvä. Olisihan ihme, jollei näin laajasta teoksesta voisi esittää joitakin painovirheitä ja pieniä muodollisia epätarkkuuksia, mutta ottamalla huomioon teoksen määrääkaisuudesta johtuneen suuren kiireen on sellaisia mielestäni yllättävän vähän. Ilmeisesti johtuu tuosta samasta kiireestä, ettei teokseen ole ehditty laatia asiahakemistoa (hyvä olisi nimihakemistokin ollut). Puutteena sitä näin laajassa suunnattomasti asiatietoja sisältävässä teoksessa täytyy pitää, sillä vaikka sisällysluettelot ovat riittävän tarkat, tiedän omasta kokemuksestani, että niiden perustuksella on joskus vaikeata löytää tietoja, joiden muistaa teokseen sisältyvän.

Loppuvaikutelmaksi jää sille, joka huolellisesti teoksen lukee, että on saatu tärkeältä alalta ansiokas runsassisältöinen esitys. Se on tyydytyksellä merkittävä.

KAARLO ÖSTERBLADH.

## Hollolan kirkko

Historiallisen Aikakauskirjan viime numerossa olleeseen kirjoitukseeni *Hollolan kirkko* pyydän prof. Rinteen vastauksen johdosta liittää muutamia lisäyksiä ja selityksiä.

Kysymyksessä olleet asiakirjatiedot alttarien siirrosta ovat seuraavat:

Sundin kirkon tarkastuspöytäkirjassa 16/10 1637 sanotaan: »Predicostolen skall sättias på ett bequemligare rwm till södhre vägen,