

Verkostot ja tiedon kulku

Mika Kallioinen: Verkostoitu tieto. Informaatio ja ulkomaiset markkinat Dahlströmin kauppahuoneen liiketoiminnassa 1800-luvulla. Historiallisia tutkimuksia, SKS, Helsinki 2003. 207 s.

■ Mika Kallioisen teos *Verkostoitu tieto* tuo mielenkiintoisen lisän 1800-luvun liike-elämän informaatioverkostojen merkitystä ja kehitystä käsitteleviin tutkimuksiin. Pureutuminen turkulaisen C. M. Dahlströmin kauppahuoneen laajahkoon kirjeenvaihtoon 1830-luvulta 1860-luvulle antaa varsin kattavan kuvan yhden suomalaisyrityksen kansainvälisistä yhteyksistä tuona aikana.

Kallioinen tarkastelee aineistoa neljältä eri tasolta: teknologia (kommunikaatio tietoliikenteenä, uuden teknologian omaksuminen, tiedonkulun nopeutuminen), kommunikaatio sosiaalisena vuorovaikutuksena (verkosto tiedonkulun kanavana), kommunikaation kulttuurinen perusta (luottamus, kansainvälinen 'yrittäjäkulttuuri') ja informaatio liiketoiminnassa (sisältö, saatavuus, hyödynnettävyys). Vaikka teoreettinen jaottelu pohjautuu moderniin viestintäkäsitykseen, kirja on lukijan onneksi kirjoitettu kiinnostavaksi, kronologiseksi historiateokseksi, oman aikansa tulkiksi.

Teos on pääasiassa keskittynyt Dahlströmin kauppahuoneen liikeyhteyksien ja tieto-

verkostojen selvittämiseen, ja se täydentää siten muita vastaavanlaisia tutkimuksia. Mm. Jari Ojala on selvittänyt Pohjanmaan kauppahuoneiden tiedonkulun kehittymistä samantapaisella metodilla. Esimerkiksi Iso-Britanniassa Liverpoolissa on parhaillaan käynnissä laajamittainen projekti sikäläisten kauppahuoneiden verkostojen ja yhteyksien selvittämiseksi. Yhdessä tämän tapaiset tutkimukset antavat valmistuttuaan hyvän kuvan liike-elämän verkostojen laajuudesta ja kehittymisestä eri maissa.

Kallioinen, Ojala ja esimerkiksi brittiläinen Graeme J. Milne ovat tutkimuksissaan tarkastelleet tiedonkulkua mm. luottamuksen, uskottavuuden ja maineen käsitteiden kautta. Tuttuus, tunnettavuus ja vastapuolen taustatietojen luotettava hankintamahdollisuus olivat oleellisen tärkeitä kauppapäätöksiä tehtäessä. Myös kirjeen lähettäjän asema (myyjä, välittäjä, tms.) vaikutti tiedon luotettavuuteen.

Kallioinen on kartoittanut kiitettävästi Dahlströmin kauppahuoneen kirjeenvaihtokumppanit ja mm. heidän yhteydenpitonsa tiheyden. Joistakin kauppasuhteista kehittyi ystävyyskäsityksiä vuosikymmenten varrella, ja niiden kautta välitetyt tiedot olivat kutakuinkin luotettavimpia arvioita mitä kaupoista, kauppakumppaneista ja markkinoista ylipäättään saattoi saada. Nämä ystävyysuhteet olivat tarkoin vaalittuja. Kaupallisten etujen edelle ne eivät silti koskaan menneet, käy ilmi Dahlströmin kirjeenvaihdosta.

Teoksen vahvat puolet liit-

tyvät ennen kaikkea verkostojen kuvaamiseen, ja niissä Kallioinen on onnistunut erinomaisesti. Sen sijaan tiedon fyysinen liikkuminen on jäänyt melko vähälle huomiolle. Esimerkiksi kirjeiden kulkuneu-
peuden laskeminen pelkästään kirjeen päiväyksen ja vastaanottomerkinnän perusteella – ottamatta huomioon esim. kirjeen kuljetustapaa – voi monista syistä johtaa harhaan.

Kallioiselle olisi varmasti ollut hyödyksi tuntea Suomen Filatelistiliiton julkaisusarjaan kuuluva, vuonna 1981 ilmestynyt D. A. Drombergin *Itämeren alueen höyrylaivapostia 1839–1875*, joka perustuu eräiden suomalaisten kauppahuoneiden, pääasiassa Abraham Kingelinin ja Peter Malmin kirjekokoelmiin. Drombergin tutkimus on edelleen suomalaisen laivapostin perusteos siitä huolimatta, että sen ilmestymisen jälkeen on tehty uusia löytöjä ja filateelisille markkinoille on ilmaantunut laivakirjeitä, joiden olemassa olosta ei aiemmin ollut tietoa.

Kallioinen ei teoksessaan erottele lainkaan höyrylaivapostia perinteisistä, Ahvenanmaan kautta kulkeneista postisoutukirjeistä tai Venäjän kautta kulkeneesta maapostista. Turku oli kuitenkin merkittävä satamakaupunki, jossa toimi 1800-luvun puolivälissä useita postia kuljettaneita höyrylaivayhtiöitä.

Drombergin kirjan mukaan C. M. Dahlström oli jopa yksi tärkeimmistä osakkeenomistajista, kun Åbo Nya Ångfartygsbolag perustettiin vuonna 1849 aiemman yhtiön konkurssin jälkeen. Yhtiön edeltäjän, Åbo Ångfartygsbolagin alukset *Furst*

Menschikoff ja *Storfursten* olivat Suomen höyrylaivapostihistorian uranuurtajia, ne kuljettivat postia Turun ja Tukholman välillä jo 1830-luvun lopulta lähtien. Uuden yhtiön aikana postisopimusta ei uusittu kuljetuskorvauskiistan vuoksi, mutta pari vuotta myöhemmin, 1852, yhtiö aloitti korvauksetta postin kuljetuksen *Furst Menschikoff II:lla* Helsingin ja Tallinnan välillä. Vuodesta 1861 yhtiön *s/s Aura* kuljetti postia Tukholma–Turku–Helsinki–Viipuri–Pietari-reitillä. Miten suuri osa kauppahuoneen postista mahtoi kulkea näillä aluksilla?

Drombergin tutkimustyö Kingelinin kirjekokoelmien parissa tuotti toisenkin kirjan, *Forwarding Agents*. Ulkomaankirjeitä eteenpäin välittäneitä kauttakulkuagentteja olivat Suomessa etenkin monet kauppahuoneet. Dromberg mainitsee heistä Abraham Kingelinin kirjeenvaihdon perusteella mm. H. Borgströmin, G. W. Sundmanin ja G. O. Waseniuksen Helsingissä, Kingelinin itsensä, Säve & Co:n ja E. Julinin Turussa, sekä Hackman & Co:n Viipurissa.

Ulkomaisia kauttakulkuagentteja löytyi Kingelinin kirjeenvaihdesta mm. Venäjältä ja Baltiasta, Ruotsista, Norjasta, Tanskasta, Englannista, Saksasta, Välimeren maista ja valtamerten takaa Filippiineiltä, Intiasta, Singaporesta, Brasiliasta ja New Yorkista. Esimerkiksi Hampurin kautta postia saapui parinkymmenen eri agentin välityksellä. Kirjeet oli usein lähetetty Hampuriin kauempaa: Välimeren alueelta, Brasiliasta tai Intiasta. Välittäjinä toimineet kauppahuoneet, lai-

vameklarit jne. toimittivat ne sitten eteenpäin parhaaksi katsomallaan tavalla.

Agenttien välittämät kirjeet tunnistaa ”Forwarded by...”-leimasta tai yritysleimasta, joka on joltakin kauttakulupaikkakunnalta. Varsinkin vanhempina aikoina forwardingmerkintä saatettiin tehdä myös käsin. Kallioinen ei teoksessaan lainkaan erittele kauppahuoneiden suoraan lähettämiä ja kauttakulkuagenttien kautta tulleita ulkomaankirjeitä. Voisi luulla, että niitä löytyisi myös Dahlströmin laajasta kirjeenvaihdosta, kun samaan aikaan toimineen Kingelinin arkistosta niitä on kartoitettu kymmeniä. Vertailemalla olisi voinut saada mielenkiintoista lisätietoa näiden kauppahuoneiden ulkomaanyhteyksien mahdollisesti hyvinkin erilaisesta toimivuudesta.

Filateelisia markkinoita pitkään seuranneena en voi täysin yhtyä Kallioisen käsitykseen 1800-luvun – tai minkään muunkaan ajan – postinkulun lähes täydellisestä luotettavuudesta. Hänen mukaansa tutkitun ajanjakson, yli 30 vuoden aikana, Dahlströmin lähettämistä ja vastaanottamista tuhansista kirjeistä vain kolme olisi kadonnut matkalla. Mistä historioitsija voi tietää, kuinka moni on yrittänyt lähettää kirjeen, mutta se on jäänyt saapumatta perille? Tai saapunut perille, mutta kadonnut myöhemmin yhtiön arkistosta.

Käytännön esimerkki: arvostetun ruotsalaisen postimerkkiliikkeen, Rolf Gummesonin internetshopissa oli toukokuussa 2003 myynnissä kolme Dahlströmin kauppahuoneeseen Helsingborgin kautta

Hampurista vuosina 1840–43 lähetettyä kirjettä. Kaksi niistä oli osoitettu yhtiökumppaneille Eschner & Dahlström ja yksi C. M. Dahlströmille Helsingborgin kautta Turkuun. Aina-kin kaksi kirjeistä oli Dahlströmin tärkeimmän saksalaisen kauppakumppanin, Lipman & Geffckenin lähettämiä.

Myös tanskalaisen keräilijän, Børge Lundhin kokoelmasta teoksessa *European Letters to Finland, 1819 to 1873*, löytyy C. M. Dahlströmille osoitettu kirje, joka on lähetetty Kööpenhaminasta 30.9.1856 Helsingborgin ja Tukholman kautta Turkuun. Jo yllä mainitut neljä esimerkkitapausta osoittavat, että filateelisilla markkinoilla liikkuu enemmän Dahlströmin kauppahuoneen kirjeitä kuin niitä Kallioisen arvion mukaan on koskaan kadonnut.

Lundhin edellä mainittu, postihistoriallisen tutkimuksen pohjalta laadittu teos olisi hyödyksi kenelle tahansa kirjekoelmia tutkivalle historioitsijalle. Vuonna 1990 ilmestynyt kirja esittelee parisataa Euroopasta maitse Suomeen tuona aikana kulkenutta kirjettä ja erittelee niiden postileimat, -reitit ja -taksat.

Kallioinen lukeutuu koulukuntaan, joka korostaa voimakkaasti lennättimen merkitystä tiedonkulun nopeutumisessa. Totta onkin, että suhteellisesti ottaen informaation siirtyminen paikasta toiseen tunneissa aiempien päivien tai jopa viikkojen sijasta tuntuu dramaattiselta. Reaalisesti –

vuorokausissa laskettuna – muutos oli kuitenkin liike-elämän kannalta globaalilla tasolla jopa merkittävämpi silloin kun höyrylaivaliikenne alkoi korvata purjelaivoja.

Kuten Yrjö Kaukiainen on osoittanut (ks. *European Review of Economic History* 2001 ja *Historiallinen Aikakauskirja* 2/2001), pitkällä etäisyyksillä purjehdusajat lyhenivät merkittävästi 1820-luvulta lähtien. Esimerkiksi tiedon kulku Kalcutasta Lontooseen kesti vuonna 1830 nopeimmillaan sata päivää ja vuonna 1850 vain 39. Singaporen vastaavat luvut olivat 146 ja 35. Tiedon liikkuminen nopeutui vastaavalla tavalla myös lyhemmillä postireiteillä, mantereella tietysti ennen kaikkea rautateiden ansiosta.

Kallioisen mukaan vastalennättimen tulo erotti kuljetuksen ja kommunikaation ratkaisevasti toisistaan. Näin ei kuitenkaan ollut asian laita. Postin kuljetus erotettiin tavaran kuljetuksesta jo 1700-luvulla, kun Brittiläisen imperiumin kasvava informaation tarve – sekä sotilaallinen että taloudellinen – pakotti järjestämään erilliset, nopeat postinkuljetukset Falmouthista Etelä-Englannista Pohjois-Amerikkaan ja Länsi-Intian saaristoon. Posti kuljetettiin kevyillä purjealuksilla, joilla oli aikataulut ja säännöllinen reitti. Ne eivät jääneet satamiin odottelemaan rahteja, eivätkä valinneet määränpäättä rahdin mukaan, kuten normaalit kauppa-alukset.

Etenkin höyrylaivakauden

alettua, kuten Kaukiainen totesi ensin mainitussa artikkelissaan, kauppiat lähettivät tulevia rahteja koskevat konosamenttikirjeet postialuksilla etukäteen välittäjille, jotka pystyivät siten myymään rahtilavalla perässä tulevan bulkkitarvaran, ennen kuin se oli edes saapunut satamaan. Tämä nopeutti pääoman kiertokulkua ja vaikutti siten oleellisesti myös talouskehitykseen.

Kallioinen on rajannut tutkimuksensa huolella ja pysyy selkeästi asettamissaan puitteissa. Tämä heijastuu toisinaan siten, että perspektiivi jää Turku-keskeiseksi ja tiedon valtavirrat maailmalla osin pimentoon. Dahlströmin kauppahuoneen Euroopan ulkopuoliset yhteydet rajoittuvat kahvikauppaan muutamien brasilialaisten kauppahuoneiden kanssa. Postiyhteyksien kehittymisen Rio de Janeiroon Kallioinen kuittaa parilla kapaleella. Enemminkin niistä olisi voinut irrota.

Maailmantalouteen, merenkulkuun ja tiedonvälityksen nopeutumiseen liittyvien historiateosten lähdeluetteloista löytyy yllättävän vähän – tuskin lainkaan – yhteyksiä postihistoriaan, joka kuitenkin heijastaa monin tavoin ihmisten, yritysten ja erilaisten talousryhmien välisen yhteyksien kehittymistä. Suosittelen tutustumista filateeliseen tutkimukseen. Se avaa usein aivan uusia näköaloja aiemmin käsiteltyihin aiheisiin.

Seija-Riitta Laakso