

# Aeg on raha: kaupmeeste kirjad Põhja-Euroopa postiteedel 18. sajandi teisel poolel ja 19. sajandi algul

Hannes Vinnal, Tartu Ülikooli doktorant

## Sissejuhatus

Eelmodernses maailmas moodustas füüsiline vahemaa inimestevahelisele interaktsioonile ja koostööle kõrge barjääri. Selle ületamine oli võimalik vaid suure tööjõu, kapitali ja eelkõige aja kuluga. Fernand Braudeli alapealkiri „L'espace, ennemi numero 1” (prantsuse keeles: vahemaa – vaenlane number 1) väljendab tema Philipe II ajastu (1556–1598) Vahemere ruumi käsitluses seda fenomeni tabavalt.<sup>1</sup> Vähene võimekus ületada füüsilist eraldatust piiras indiviidi ulatuvust ruumis ja takistas seeläbi demograafiliste, majanduslike, poliitiliste ja kultuuriliste suhete tekkimist, püsimist ja tihenemist. Ajastule iseloomulikud on Jean Calvini sõnad: „kui ma mõtlen sellele, kui aeglaselt minu kirjad teedel liiguvad, siis ma imestan, kuidas mul on jätkunud kannatlikust oma kohustuste täitmisel”.<sup>2</sup> See „vahemaa türannia” oli peamine tegur, mis määras kommunikatsiooni, integratsiooni ja kasvu võimalused eelmodernses ühiskonnas. Olukord on drastiliselt muutunud alles viimase paarisaja aasta jooksul, mil tehnoloogilised ja institutsionaalsed uuendused on võimaldanud inimesel ületada füüsilist vahemaad üha efektiivsemalt. Vahemaa piirav mõju inimtegevusele on märkimisväärselt kahanenud. Viimastel kümnenditel saab paljudes valdkondades tänu infotehnoloogia arengule rääkida isegi „vahemaa surmast”.<sup>3</sup> Seda üha

---

1 **Fernand Braudel.** La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II, vol. I. Paris 1982, lk 326.

2 Samas, lk 355.

3 Vaata: **Frances Cairncross.** The death of distance: How the communications revolution will change our lives. Boston 2001.

hoogustuvat aegruumi tihenemist ning sotsiaalse tempo kiirenemist võib pidada üheks moderniseerumisprotsessi peamiseks tunnusjooneks.<sup>4</sup>

Üks takistus, mille füüsiline vahemaa loob, on väljendatav kui informatsioonikulu.<sup>5</sup> Info teiste tegutsemise kohta üle füüsilise distantssi on piiratud. Sellest tulenev määramatus piirab inimestevaheliste interaktsioonide võimalusi. Informatsioonikulude tähendust näitlikustab hästi kaupmehe situatsioon. Kaubanduses määravad informatsioonikulud selle, kas kaupmees on ruumiliselt eraldatud turgudel võimeline määrama kaubale sobiva hinna ning leidma sobiva partneri – teisisõnu tundma ära kasumliku tehingu võimalused. Samuti sõltub informatsioonikuludest, mil määral on võimalik lepingutingimustest kinnipidamist kontrollida; teisisõnu, kui turvaline on vahetussituatsiooni astuda.<sup>6</sup> Seega toob informatsioonikulude langus kaasa turgude lõimumise ja laienemise. Kauplejate kontaktid tihenevad, kuna kasumliku vahetuse võimalused paranevad ning füüsiliselt eraldatud turud sõltuvad üha rohkem üksteisest. Teisiti sõnastades, kui informatsioonikulud langevad, muutub turg efektiivsemaks. See omakorda soodustab spetsialiseerumist ja tööjaotust ning juhib pikas perspektiivis adam-smithiliku<sup>7</sup> majanduskasvuni.

Seega, kui püüame seletada majanduse arengut üldisemalt, aga eriti kui tegeleme kaubanduse ja turgude ajaloo, on informatsioonikulude kontseptsioon kasulik tööriist. Kui informatsioonikulud on kõrged, piirdub kaupmehe tegevusväli vaid tema lähima ümbrusega. Klassikaline näide on siin vara- ja kõrgkeskajal valitsenud ränd- ja laadakaubandus, kus enamik tehinguid sõlmiti näost näkku kohtumisel. Koos infokulude langusega on

4 Aegruumi ja kuluruumi kokkutõmbumise ehk konvergenti (*time-space convergence* ja *cost-space convergence*) kontseptsioonid arendasid 1960ndatel aastatel välja inimgeograafid. Vaata lähemalt: **Donald G. Janelle**. Measuring human extensibility in a shrinking world. – *Journal of Geography* 72, 1973, lk 8–15.

5 Mõiste võtsid kasutusele USA majandusteadlased – nn uue isititutsiooniökonomika (*new institutional economics*) ühed rajajad – D. North ja O. Williamson: **Douglass C. North**. Institutions, Institutional Change and Economic Performance. Cambridge, New York and Melbourne 1990, lk 27–36; **Oliver E. Williamson**. The economic institutions of capitalism: firms, markets, relational contracting. New York 1985, lk 56–60. Vaata ka: **John J. McCusker**. Information and Transaction Costs in Early Modern Europe. – *Weltwirtschaft und Wirtschaftsordnung. Festschrift für Jürgen Schneider*. Koostanud R. Gömmel ja M. A. Denzel (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Beihefte, No. 159). Stuttgart 2002, lk 69–83.

6 **Oliver Volckart**. Influence of information costs on the integration of financial markets: Northern Europe, 1350–1560. – Information Flows: New Approaches in the Historical Study of Business Information. Koostanud: L. Müller ja J. Ojala Helsinki. Finnish Literature Society 2007, lk 33–34.

7 Adam Smith (1723–1790). Šoti filosoof, ühiskonna- ja majandusteadlane. Üks varasemaid ja tuntumaid vabaturumajanduse teoreetikuid ja propageerijaid.

kaupmehel võimalik oma haardeulatust laiendada. Varauusaegne Madalmaade suurkaupmees, kes juhtis oma kontorist agentide võrgustiku kaudu teravilja kokkuostu Läänemere ruumist ja selle müüki Vahemere maades, on klassikaline näide. Alates hiliskeskajast muutis kommunikatsioonimeediumide (erakiri, ajaleht), tehnoloogiate (paber, trükipress, raudtee, telegraaf, internet) ning organisatsioonide (postisüsteem, börs) areng informatsioonikulud järk-järgult madalamaks. Informatsioon muutus „paremaks, kiiremaks ja odavamaks”.<sup>8</sup> Seejuures, nagu rõhutab Alexander Engel, oli põhiline edasiviiv jõud langevate informatsioonikulude taga adam-smithilik omakasu.<sup>9</sup> Kes omab paremat teavet, sel on turueelis ja igäüks püüab oma positsiooni parandada. Kuigi kõik taotlevad vaid suhtelist eelist konkurentide ees, viib see kokkuvõttes üldise kommunikatsiooni efektiivsuse kasvu suunas.

Eeltoodud teoreetilistest lähtekohtadest tulenevalt püstitub informatsioonikulude ajalooline dünaamika olulise teemana ajaloolase uurimistöös. Infokulude mõõtmisel on kasutatud erinevaid lähenemisviise, milles keskendutakse erinevatele informatsioonikulude aspektidele. Eristada on võimalik kolme historiograafia põhisuunda, mis vastavad üsna hästi arusaamisele informatsiooni muutumisest „paremaks, kiiremaks ja odavamaks”. Esiteks on John McCuskeri ja Cora Gravesteijni töödes uuritud kaubandusliku trükimeedia tekke ja leviku mõju turuinformatsiooni kvaliteedi kasvule.<sup>10</sup> Teise lähenemisena on käsitletud informatsioonikuluna informatsiooni ülekande otsest maksumust. Seda lähenemist on oma hiljutistes töödes kasutanud Örjan Simonson<sup>11</sup>, uurides Rootsi suurriigi postitariifide süsteemi 17. ja 18. sajandi vahetusel. Sama lähenemist kasutab ka Oliver Volckart<sup>12</sup> oma uurimuses, mis puudutab kullerteenuse maksumust aastatel 1350–1560 ja selle mõju rahaturgude integratsioonile Põhja-

8 **John J. McCusker.** The Demise of Distance: The Business and the Origins of the Information revolution in the Early Modern Atlantic World. – *The American Historical Review*, vol. 110, No. 2, 2005, lk 296.

9 **Alexander Engel.** Kaufmännisches Nachrichtenwesen und Marktintegration. Was sich Kommunikationsgeschichte und Cliometrie zu sagen haben. – *Wissenswelten. Perspektiven der neuzeitlichen Informationskultur.* (Mitteilungen des Instituts für Europäische Kulturgeschichte der Universität Augsburg, Sonderheft). Koostanud W. E. J. Weber. Augsburg 2003, lk 292.

10 **John J. McCusker, Cora Gravesteijn.** The Beginnings of Commercial and Financial Journalism: The Commodity Price Currents, Exchange Rate Currents and Money Currents of Early Modern Europe. Aksant Academic Publishers 1991.

11 **Örjan Simonson.** Information costs and commercial integration: The impact of the 1692 Swedish postage tariff. – *Scandinavian Economic History Review*, 61:1, 2013, lk 60–81.

12 **O. Volckart.** Influence of information costs, lk 31–62.

Euroopas. Nendest põhimõtetest lähtub näiteks ka Dorian Gerhold<sup>13</sup> oma uurimuses Inglise postitariifide dünaamikast perioodil 1653–1840.

Kolmandaks võimaluseks mõõta ajaloolisi informatsioonikulusid on keskenduda informatsiooniülekande kiirusele. Seda lähenemist rakendasid esmalt inimgeograafid Alan Pred<sup>14</sup> oma uurimuses linnade arengu ja informatsiooniruumi seoste kohta telegraafieelses USAs ning Derek Gregory<sup>15</sup> uurimuses füüsilise vahemaa piirava mõju kohta informatsiooniringlusele 19. sajandi alguse Inglismaal. Hilisemal ajal on Yrjö Kaukiainen<sup>16</sup> uurinud „maailma kokkutõmbumist” perioodil 1820–1870; Seija-Riita Laakso<sup>17</sup> globaalset äriinformatsiooni ringlust aastatel 1815–1875 ja Hannes Vinnal<sup>18</sup> infoülekande kiirust ja usaldusväärst Lääne- ja Põhjamere ruumis 1750–1825.

Viimati nimetatud lähenemise eelduseks on, et informatsiooni üks olulisi kvaliteete on aktuaalsus, värskus. Kui informatsiooni ülekanne võtab aega, siis info kvaliteet langeb. Teisisõnu, informatsioon on seda väärtuslikum, mida kiiremini ta liigub. Äriinformatsiooni puhul on see tingimus hästi täidetud. Annab ju uusim informatsioon ettevõtjale eelise konkurentide ees. Tal on võimalik turu muutustele kiiremini reageerida ja sellest kasu lõigata. Näiteks: Riiga saabunud teade teravilja hinna hüppelise tõusu kohta Amsterdamis võib olla hindamatu, kui sellele on võimalik adekvaatselt reageerida, väärtusetu aga, kui see jõuab adressaadini alles siis, kui hinnad Amsterdamis taas langevad. „Aeg oli raha. Seda teadis hästi iga lõputust kirjade kirjutamisest alati tindiga määrdunud sõrmedega kaupmees.”<sup>19</sup> Nii on oma varauusaegse Vahemere-maailma käsitluses tabavalt kirjutanud Braudel.

13 **Dorian Gerhold.** The development of stage coaching and the impact of turnpike roads, 1653–1840. – *Economic History Review*, 67, 3, 2014, lk 818–845.

14 **Alan R. Pred.** Urban Growth and the Circulation of Information: The United States System of Cities, 1790–1840. Harvard University Press 1973.

15 **Derek Gregory.** The friction of distance? Information circulation and the mails in early nineteenth-century England. – *Journal of Historical Geography*, 13, 1987, lk 130–154.

16 **Yrjö Kaukiainen.** Shrinking the world: Improvements in the speed of information transmission, c. 1820–1870. – *European Review of Economic History*, 5, 2001, lk 1–28.

17 **Seija-Riita Laakso.** Across the Oceans: Development of Overseas Business Information Transmission 1815–1875. Helsinki 2007.

18 **Hannes Vinnal.** The World Refuses to Shrink: The Speed and Reliability of Information Transmission in North and Baltic Sea Region, 1750–1825. – *European Review of Economic History*, 18, 2014, lk 389–412.

19 **F. Braudel.** La Méditerranée, lk 377.

Selle artikli eesmärk on uurida kahe kaubandusfirma säilinud kirjavahetusele tuginedes informatsiooniülekande kiirust ja usaldusväarsust nn kommunikatsiooni- ja transpordirevolutsiooni eelõhtul, perioodil 1750–1825. Uurimus keskendub Põhja- ja Läänemere ruumile, mis oli varauusajal üks tihedama liiklusega kaubateid Euroopas. Kas võib täheldada struktuurset muutust efektiivsema või ebaefektiivsema kommunikatsiooni suunas ja mis olid muutuste või stabiilsuse põhjused? Kõrvutades selle uurimuse tulemusi Kaukiaineni tööga, peaks selguma, kas „maailma kokkutõmbumine” oli järsk, pigem „revolutsiooniline” protsess, mis ei käivitunud varem kui 19. sajandi teisel veerandil, või oli tegemist perioodil 1750–1870 samm-sammult toimunud liikumisega efektiivsema kommunikatsiooni suunas. Üldiselt on eeldatud, et 18. sajandil ei toimunud olulist arengut kiirema ja odavama kommunikatsiooni suunas<sup>20</sup>, kuid senini puuduvad usaldusväärsed ja süstemaatilised empiirilised tõendid, mis seda kinnitaksid.

## Allikad ja meetod

Uurimus toetub kahe Pärnu kaubandusfirma – Hans Diedrich Schmidt & Sohnsi ning Jacob Jacke & Ko arhiividele.<sup>21</sup> Kuigi Pärnu oli alates keskajast haaratud rahvusvahelisse kaubandusse, oli linna õitsenguperioodiks just 18. sajandi teine pool, mil Pärnu oli Riia järel Venemaa Läänemere-provintside olulisim ekspordisadam. Lina, kanepi, puidu ja teravilja väljavedu Lääne-Euroopasse, eelkõige Inglismaale ja Hollandisse õitses. Sisseveoartiklitest oli olulisim Lõuna-Euroopa sool ning seejärel Lääne-Euroopa tööstuskaubad ja Uue Maailma koloniaalkaubad. Firmad Hans Diedrich Schmidt & Pojad (asutatud 1741) ning Jacob Jacke & Ko (asutatud 1734) olid kogu vaatlusalusel perioodil, st 18. sajandi teisel poolel ja 19. sajandi esimesel veerandil, linna juhtivad kaubandusettevõtjad.<sup>22</sup> Märkimisväärse osa nende ettevõtete hästi säilinud arhiividest moodustavad sissetulnud kirjade kollektsioonid. Vaatlusalusel perioodil üle kogu Euroopa Pärnusse saabunud säilinud kirjade arv ulatub kahe arhiivi peale kokku ligikaudu 20 000ni.

20 **S-R. Laakso.** *Across the Oceans*, lk 47; **Giovanni Frederico.** *When did European markets integrate?* – *European Review of Economic History* 15, 2011, lk 112; **F. Braudel.** *La Méditerranée*, lk 336–339.

21 *Rahvusarhiivi Eesti Ajalooarhiiv (EAA)*, H. D. Schmidt & Pojad arhiiv (fond 3340); J. Jacke & Ko arhiiv (fond 3339).

22 **Rolf Diedrich Schmidt.** *Pernau: Eine livländische Hafenstadt.* (Schriftenreihe der Carl-Schirren-Gesellschaft, Band 5). Essen 1986, lk 79–89.

Sellest massiivsest kirjavahetusest oleks kommunikatsiooni kiiruse ja usaldusväarsuse uurimisel vähe kasu, kui Pärnu kaupmehed ei oleks märkimisväärse distsipliiniga järginud varauusaegsete kaupmeeste üsna levinud tava märkida saabunud kirjadele selle väljasaatmise, kohalejõudmise ja vastamise kuupäev. Tänu nendele märkmetele, juhul kui ühest kohast saabunud kirju on säilinud representatiivne hulk, on võimalik mõõta kirjade liikumise kiirust ja regulaarsust kahe geograafilise punkti, praegusel juhul Pärnu ja selle partnerlinna vahel.



*Illustratsioon 1. Lübecki kaupmehe Daniell Weygandi kiri Hans Diederich Schmidtile Pärnusse 1. mail 1757. Kirja ülaosas on Schmidt'i omakäelised märkused kirja väljasaatmise, saabumise ja vastamise kuupäevadega.<sup>23</sup>*

<sup>23</sup> EAA 3340-1-4722, kirjad Lübecki firmadelt 1750–1759.

Uurimisküsimuse lahendamiseks koostas in andmebaasi, kuhu koondas in kõik kirjadel leiduvad andmed nende liikumise kohta nii ajas kui ruumis. Kuna kogu säilinud kirjavahetuse kaasamine oleks olnud liiga töömahukas, sisestasin andmed nelja mehaaniliselt valitud kolmeaastase perioodi kohta: 1750–1752; 1775–1777; 1792–1794 ja 1825–1827.<sup>24</sup> Andmeid kogusin linnade kohta, millega kirjavahetus on kõige ulatuslikumalt säilinud. Need 22 linna jaotuvad laias laastus kaheks: esiteks olulisimad keskused Põhja- ja Läänemere kaubateel; teiseks väikelinnad Pärnu majanduslikul tagamaal (vaata joonist 2). Et joonistuks välja võimalik sesoonne variatiivsus, oli iga linna puhul eesmärgiks koguda iga aasta igast kuust (arvestades kirja väljasaatmise kuupäevast) üks vaatlus, seega kolmeaastasest vaatlusperioodist kokku 36 vaatlust. Kuna sageli oli kirjavahetus vähem intensiivne, ei jaotunud kuude lõikes ühtlaselt või ei ole sissetulnud kirjad täielikult säilinud, jäi vaatluste arv ühe perioodi puhul enamasti 12 ja 24 vahele. Kui säilinud kirju oli ühest vaatlusperioodist alla kuue, lugesin valimi ebaesinduslikuks ja neid tulemusi pole analüüsis arvestatud. Pärnusse saabunud kirjade koguhulk ehk vaatluste hulk, millele käesolev uurimus toetub, on 1152.

Nagu Kaukiainen oma uurimuses, nii võtsin ka mina analüüsi aluseks kirjade teel olemise ajakulu mediaanväärtuse. Võrreldes aritmeetilise keskmisega on see immuunsem üksikute ekstreemsete kõrvalekallete suhtes ja väljendab tegelikku igapäevast informatsiooniülekande kiirust ja kaupmehe ootust selle kiiruse suhtes kõige paremini. Tabelis 1 on need mediaanväärtused 22 vaatlusaluse teelõigu osas esitatud. Kuigi selles uurimuses on peatähelepanu ülekandeaja keskmisel väärtusel, on tabelis esitatud vähim ajakulu samuti kõnekas, kuna peegeldab potentsiaali, millega tehnoloogiline ja institutsionaalne arengutase võimaldasid informatsioonil liikuda. See, kuidas vähim ülekande ajakulu erineb normaalväärtusest, näitab, mil määral suudeti seda potentsiaali igapäevases informatsioonivahetuses rakendada.

24 Kolmanda näidisperiodina oli algselt plaanis valida aastad 1800–1802 (nii oleks kõigi perioodide vahele jäänud võrdset 25 aastat), ent kuna sellest perioodist oli kirju säilinud lünklikult, asendasin selle aastatega 1792–1794, kust kirju on säilinud üsna palju. Kõigi linnade puhul ei olnud võimalik kolmeaastastest perioodidest kinni pidada, kuna kirjad vastavatest aastatest ei ole säilinud. Nii on esimese perioodi osas Kopenhaageni puhul vaatluse aluseks aastad 1753 ja 1754 ning Turu puhul 1755 ja 1756; teise perioodi osas Hulli puhul aastad 1775, 1778 ja 1779; kolmanda perioodi osas Londoni puhul aastad 1793, 1795 ja 1796 ning Amsterdami puhul aastad 1790, 1791 ja 1792; neljanda perioodi osas Bergeni puhul aastad 1830, 1831 ja 1832 ning Turu puhul aastad 1821, 1822, 1823 ja 1824.

*Tabel 1. Kaupmeeste kirjade liikumise ajakulu valitud Põhja-Euroopa linnadest Pärnusse. Mediaanväärtused päevades, arvud sulgudes tähistavad lühimat ja pikimat posti teel oleku ajakulu.*

Kirja lähtekoht	1750–1752	1775–1777	1792–1794	1825–1827
1 London	21 (16-48)	---	25 (21-35)	20 (17-27)
2 Kingston upon Hull	---	26 (22-30)	23 (21-57)	19 (17-27)
3 Liverpool	---	---	25 (22-45)	21 (17-38)
4 Rotterdam	---	---	17 (16-24)	16 (13-30)
5 Amsterdam	15 (12-20)	17 (15-24)	17 (14-25)	14 (13-20)
6 Hamburg	13 (12-44)	13 (13-16)	14 (13-40)	12 (9-21)
7 Lübeck	12 (12-16)	12 (8-20)	13 (8-33)	13 (10-20)
8 Bergen	29 (26-44)	---	---	27 (16-41)
9 Kopenhaagen	16 (16-26)	---	17 (10-22)	15 (8-17)
10 Helsingør	---	---	17 (11-39)	15 (7-31)
11 Göteborg	---	22 (16-29)	20 (19-27)	18 (14-23)
12 Stockholm	20 (7-51)	---	20 (13-23)	---
13 Turu (Åbo)	16 (11-16)	---	---	12 (8-20)
14 Peterburi	5 (5-6)	---	6 (5-10)	6 (5-6)
15 Pihkva	---	---	9 (5-17)	6 (2-8)
16 Liibavi (Liepāja)	---	7 (3-11)	---	4 (4-9)
17 Kuressaare	4 (2-18)	3 (2-7)	3 (1-6)	2 (1-15)
18 Haapsalu	3 (1-7)	3 (2-10)	3 (1-12)	3 (1-8)
19 Tartu	4 (2-11)	6 (4-9)	6 (3-12)	4 (4-4)
20 Valga	3 (1-10)	5 (4-6)	6 (3-8)	3 (1-5)
21 Riia	1 (1-4)	1 (1-1)	2 (1-3)	2 (1-4)
22 Tallinn	1 (1-4)	1 (1-3)	1 (1-3)	1 (1-2)

Enne kui asuda tulemusi interpreteerima, on vaja teha mõned täpsustused selles, mida käesolevas uurimuses esitatud arvandmed peegeldavad. Esiteks: milline oli erakirjavahetuse tähtsus äriinformatsiooni vahetuses? Nagu mitmed uurijad on näidanud, oli erakirjavahetus alates hiliskeskajast kuni 19. sajandi keskpaigani peamine äriinformatsiooni levitamise ja usaldusväärsete ärisidemete hoidmise meedium.<sup>25</sup> Siiski, nagu oli üldine trend kogu Euroopas, kasvas ka Pärnu kaupmeeste jaoks 18. sajandi jooksul märkimisväärselt trükitud infokandjate osakaal. Kuid need trükised

<sup>25</sup> Vaata lähemalt: **Francesca Trivellato**. Merchants' letters across geographical and social boundaries. – Correspondence and Cultural Exchange in Europe, 1400–1700. Koostanud F. Bethencourt ja F. Egmond. Cambridge University Press 2007.



(börsihindade nimekirjad, vekslkursid, laevanduslikud teated, mitmesugune reklaam jne), mis on mõlema ettevõtte arhiivis samuti osalt säilinud, on valdavalt adressaadini jõudnud erakirjade lisadena. Seega, trükimeedia areng ei toonud, vähemalt kuni 19. sajandi teise veerandini, kaasa olulist muutust informatsiooniülekande kiiruses ja usaldusväärsuses. Veelgi enam tõstab erakirjavahetuse kiire ja usaldusväärse toimimise tähtsust asjaolu, et lisaks mitmesugustele trükitud infokandjatele liikusid erakirjade lisadena kaugkaubanduse olulisimad makse- ja krediidiinstrumendid vekslid; samuti prahikirjad, mille edasimüügi korral võis kaup vahetada enne ühest sadamast teise jõudmist mitu korda omanikku, ja isegi kaubaproovid.<sup>26</sup> Seetõttu määrasid korrespondentsi kiirus ja regulaarsus suure osa kauplemise kuludest ja kapitali ringluse kiirusest. Kaupmehe ülesandeks oli valida selline ringlusahel, mis tema kasumi ja kapitali võimalikult kiiresti ja odavalt tagasi tooks.



*Illustratsioon 2. Hamburgi firma H. Fromroy & Ko kiri Jacob Jackele Pärnusse, 5. märts 1755. Kirjale (keskel) on kaasa pandud kaks lisa: trükitud Hamburgi börsi turuhindade nimekiri (Preis Courant) ja käsikirjaline veinihindade tabel.<sup>27</sup>*

<sup>26</sup> Pärnu kaupmehele saadeti kirjade lisadena regulaarselt tekstiilnäidiseid.

<sup>27</sup> EAA 3340-1-4586, kirjad Hamburgi firmadelt 1750–1759.

Laakso on käsitlenud võimalusi, mida eri tüüpi allikad ja erinevad uurimismeetodid pakuvad informatsioonivahetuse kiiruse uurimiseks.<sup>28</sup> Ta peab ühesuunalise ülekande kiiruse mõõtmise asemel paremaks mõõta kahesuunalise informatsioonitsükli kiirust, põhjendades, et kaupmehele ei olnud oluline ainult see, kui kiiresti on võimalik informatsioon edastada, vaid ka see, kui kiiresti on võimalik väljasaadetud kirjale vastus saada. Selles uurimuses olen informatsiooniülekande kiirust mõõtnud ühesuunalisena, st kui ajakulu sõnumi edastamisel saatjalt adressaadile. Leian, et kiire ja usaldusväärne ühesuunaline ülekanne oli kahesuunalise kõrval sama oluline. Suur osa kaupmeeste kirjades liikunud informatsioonist, eriti teated hindade ja turusituatsiooni, transpordiolude kohta, samuti kirjade lisadena liikunud vekslid ja prahikirjad, omasid suurt väärtust ka ilma võimaluseta saabunud kirjale kiiresti vastata. Kahesuunalise informatsioonitsükli kiirust peegeldab käesolev uurimus vaid kaudselt. See, kui kiiresti oli saabunud kirjale võimalik vastata, olenes postiühenduste sagedusest. Uurimus toob välja asjaolu, et üldine kaupmeeste tava oli kirjutada vastused saabunud kirjadele vahetult enne posti väljumist vajalikus suunas. Näiteks on 1750. aastatel kirjad Riiast Pärnusse jõudnud valdavalt ühe ööpäevaga. Samas, post Riiast Pärnusse väljus vaid kaks korda nädalas. Seega kirjutati kirjad vahetult enne posti väljumist Pärnu suunas. Nii oli võimalik kiri Riiast Pärnusse saata järgmiseks päevaks, aga kogu infovahetuse ring – kirja väljasaatmine ja sellele vastuse saamine – võttis aega viis-kuus päeva.

## „Kommunikatsioonirevolutsioonid“ ja nende põhjused

Juba esimene pilk tabelile 1 näitab, et vaatlusalusel perioodil ei toimunud informatsiooniülekande kiiruses suuri muutusi. Kogupilt on üsna staatiline. Suurem osa linnu olid Pärnule 1820. aastatel infovahetuse mõttes parimal juhul vaid ühe või kahe päeva võrra lähemal, kui nad olid olnud 75 aastat varem. Tabelis 2 on ülekandekiiruse muutus kokku võetud kolme suurema piirkonna lõikes. Lääne-Euroopa ja Skandinaavia puhul toimus suurim muutus kolmanda ja neljanda vaatlusperioodi vahel. Ülekandekiirus tõuseb siis esimest korda märkimisväärselt. Suhteliselt aeglane kirj vahetus Lääne-Euroopaga 1790. aastatel oli vähemalt osalt põhjustatud Prantsuse

28 S-R. Laakso. In Search of Information Flows: Postal Historical Methods in Historical Research. – Information Flows: New Approaches in the Historical Study of Business Information. Koostanud L. Müller ja J. Ojala. Helsinki 2007, lk 99–102; S-R. Laakso. Across the Oceans, lk 38–40.

revolutsioonilistest sõdadest. Nimelt oli alates 1794. aasta suvest kirjavahetus Inglismaa ja Madalmaadega paljuski häiritud lahingute tõttu Madalmaades. Samuti kannatas sõdade perioodil postisüsteemi varustatus hobuste ja söödaga.<sup>29</sup> Vene impeeriumi Läänemere-provintsid ei näita postisüsteem kogupildis mitte mingisugust arengut. 1750. aastatel on kommunikatsioon isegi mõnevõrra kiirem kui järgmisel 75 aastal. Seejuures on silmapaistvaks tagasimineku perioodiks samuti just 1790. aastad.

Kirjade lähtekoht	1750–1752	1775–1777	1792–1794	1825–1827
Lääne-Euroopa (1, 5-7)	100	104	112	96
Skandinaavia (8-9, 12-13)	100	---	103	87
Läänemere provintsid (17-22)	100	115	138	108

Tabel 2. Suhteline kommunikatsiooni kiiruse muutus, 1750–1752 = 100.

Seega, kommunikatsiooni efektiivsus Põhja- ja Läänemere ruumis alates 18. sajandi keskpaigast kuni ilmselt Napoleoni sõdade lõpuni 1815. aastal eriti ei kasvanud. Kaupmehe maailm, mõõdetuna informatsiooniülekanne kiirusena, jäi endiselt suureks. See pilt erineb teravalt Kaukiainen uurimuses välja toodud märkimisväärse kommunikatsiooni efektiivsuse kasvust järgmisel 50 aastal. Tema Lloyd's Listi andmetel põhinev uurimus laevaliiklusala uudiste Londonisse jõudmise kiiruse kohta tõi ilmsiks, et infovahetus perioodil 1820–1870 kiirenes kolm-neli korda. Seejuures oli kommunikatsioon Põhja- ja Läänemere piirkonnaga 1840. aastatel keskmiselt kaks korda kiirem, kui oli olnud 1820. aastatel.<sup>30</sup> Niisiis, kõrvutades perioode 1750–1820 ning 1820–1870, iseloomustavad esimest minimaalsed muutused informatsiooniülekanne kiiruses, teist aga märkimisväärne kommunikatsiooni efektiivsuse kasv, mida esimese taustal võib nimetada lausa „revolutsiooniliseks”. Seega kinnitab käesolev andmestik, et kommunikatsioonirevolutsiooni *take off* Lääne- ja Põhja-mere kaubateel oli üsna järsk ja esimesed märgid sellest ilmnevad just 1820. aastatel.<sup>31</sup>

Edusammud efektiivsema kommunikatsiooni saavutamisel alates 19. sajandi teisest veerandist seostuvad suuresti uute tehnoloogiliste võimalustega nagu aurulaevandus, raudtee, telegraaf jne. Sellele eelnenud perioodil oli

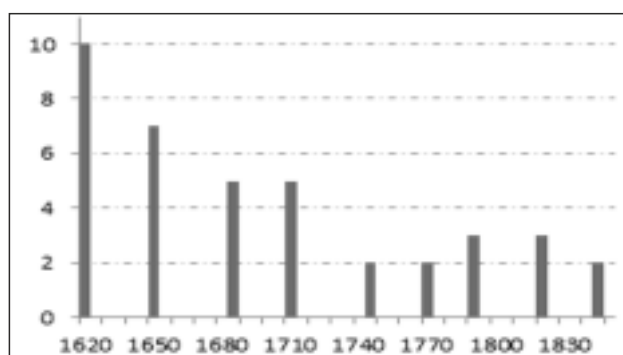
29 D. Gerhold. The development of stage coaching, lk 826.

30 Y. Kaukiainen. Shrinking the world, lk 5–6.

31 Samas, lk 9.

informatsiooniülekanne kiirust mõjutanud tehnoloogia areng minimaalne. Aastad 1750–1825 oli kommunikatsiooni nn vana maailma viimane etapp, mil tehnoloogia seisukohast määras infovahetuse kiiruse endiselt ratsahobuse, postitõlla või purjelaeva kiirus. Enne tehnoloogilist revolutsiooni oli kommunikatsiooni efektiivsuse kasvu taga eelkõige tsentraliseeritud militaar-fiskaalse riigi kujunemisega tihedalt seotud riiklike postisüsteemide arendamine ning koordineerimine. Edasiviivaks jõuks, nagu Simonson ütleb 17. sajandi Rootsi suurriigi postisüsteemi kohta, ei olnud mitte tehnoloogilised uuendused, vaid „koordinatsiooni uus organisatsiooniline muster”.<sup>32</sup>

Kokkuvõtlikult, Pärnu kaupmeeste näide kinnitab senises ajalookirjutuses üldiselt seisukohta, et 18. sajandi teisel poolel (täpsemalt 1750–1815) infovahetuse kiirus ei tõusnud. Sagedased sõjalised konfliktid häirisid oluliselt riiklike postisüsteemide koordinatsiooni ning enamik energiast kulus nende käigushoidmiseks, mitte arendamiseks. Lisaks ei oldud vana tehnoloogia puhul uutest investeeringutest paremasse kommunikatsiooni huvitatud, kuna need oleksid andnud väikese efekti. Niisiis, 18. sajandi keskpaigaks oli, vähemalt Lääne- ja Põhjamere ruumis, kommunikatsiooni „vana maailm” jõudnud oma piirideni või nende lähedale. Kuigi 18. sajandi teine pool oli Läänemere kaubanduse suure ekspansiooni periood<sup>33</sup>, ei toonud suurenenud nõudlus kiirema ja usaldusväärsema äriinformatsiooni järele kaasa kommunikatsiooni efektiivsuse kasvu ja sellest tulenevat informatsioonikulude langust.



*Joonis 1.  
Keskmine posti  
liikumise ajakulu  
Riia–Tallinna  
liinil 1620–1850  
(päevades).*

32 **Örjan Simonson.** The Swedish Empire and Postal Communications: Speed and time in the Swedish Post Office, c. 1680–1720. – Connecting the Baltic Area: The Swedish Postal System in the Seventeenth Century. Koostanud H. Droste. Huddinge 2011, lk 49–97.

33 Näiteks kui perioodil 1720–1750 registreeris Taani väinade tolliregistris oma lähtesadamaks Pärnu vaid 318 läände suundunud laeva, siis perioodil 1770–1800 oli see number 1065. – Soundtoll Registers Online <http://www.soundtoll.nl/index.php/en/> (andmebaas, viimati sisestatud aprill 2015).

Kuigi empiirilisi andmeid informatsioonivahetuse kiiruse kohta on varasemast perioodist väga vähe, näib, et nende piirideni oldi Läänemere maades jõutud 17. sajandi teise poole ja Põhjasõjale järgnenud paari aastakümne jooksul. Näiteks Riia–Tallinna vahelise ühendustee läbimine võttis 1620. aastatel aega keskmiselt kümme<sup>34</sup>, 1690. aastatel<sup>35</sup> ja 1716. aastal viis ja 1755. aastal kõigest kaks päeva<sup>36</sup>. Balti provintssides 1632. aastal algatatud erapostisüsteem lubas kirjad Hollandist Riiga toimetada viie nädalaga<sup>37</sup>; 1750. aastatel toimis see ühendus aga vaid kahe nädalaga. 18. sajandi keskpaigas oli Danzigi ja Madalmaade ühendus samuti ligikaudu kaks korda kiirem, kui oli olnud 16. sajandi lõpus.<sup>38</sup> See esimene kommunikatsioonirevolutsioon, mille käivitas postiteenistuste loomine ja nende omavaheline parem koordineerimine 17. sajandil, vajaks tõendami-seks edaspidi kaalukamaid kvantitatiivseid andmeid.<sup>39</sup>

## Eelmodernse kommunikatsiooniruumi kuju ja piirid

Järgnevalt püüan määratleda eelmodernse Põhja-Euroopa kommunikatsiooniruumi eripärad. Vastates sellele küsimusele, on ühtlasi võimalik kindlaks teha, mis olid peamised efektiivse kommunikatsiooni eeldused tehnilise pöörde eelõhtul. Heites tabelile 1 lähema pilgu, selgub, et inforuum ei olnud kaugeltki ühtlane. Kirjade liikumise kiirus üle füüsilise vahemaa eri suundades oli väga erinev. Kuigi Stockholmi–Pärnu vahemaa on füüsilises ruumis Amsterdam–Pärnu vahemaast tunduvalt väiksem, paiknes Amsterdam informatsiooniruumis Pärnule ometi märgatavalt lähemal. Sama lugu on väikeste provintsilinnadega Pärnu tagamaal. Need asusid Pärnust,

34 Tallinna Linnaarhiiv (TLA) 230-1-BD2IV, Tallinna raele Riias tulnud kirjad.

35 **Kaarel Vanamölder**. Kommunikatsiooniväli Rootsi Läänemere-provintssides 17. sajandi lõpul: Reval(i)sche Post-Zeitung varauusaegse informatsioonikandjana. Tartu 2012, lk 187.

36 EAA 4924-1-1629 ja 4924-1-1632, „Thomas Clayhills & poeg” arhiiv, sissetulnud kirjad Riias, 1716 ja 1755.

37 **Enn Küng**. The attempts to establish private postal systems in the Swedish Baltic provinces in the beginning of the 1630s. – Sõnasse püütud minevik: honorem Enn Tarvel. Koostanud P. Raudkivi ja M. Seppel. Tallinn 2009, lk 183.

38 **Milja van Tielhof**. The 'Mother of All Trades': The Baltic Grain Trade in Amsterdam From the Late 16th to the Early 19th Century. Leiden, Boston and Köln 2002, lk 161–164.

39 **Wolfgang Behringer**. Im Zeichen des Merkur: Reichspost und Kommunikationsrevolution in der Frühen Neuzeit. (Veröffentlichungen des Max-Planck-Instituts für Geschichte, Bd. 189). Göttingen 2003, lk 643–658.

mõõdetuna informatsiooniülekande kiirusena, märksa kaugemal kui füüsiliselt kaugemal paiknevad kubermangukeskused Tallinn ja Riia.

Et seda fenomeni paremini uurida, on esmalt vaja välja selgitada kirjade transportimise viisid ja nende liikumise geograafia. Seda võimaldasid teha mitmesugused käsikirjalised või tembeldatud märkmed kirjadel. Enamikul postil leidus viiteid ühele või mitmele geograafilisele punktile, mida see teel Pärnusse oli läbinud. Siia alla kuuluvad kirja saatja märkmed selle kohta, mis linna kaudu kiri Pärnusse saadeti (nt *via Amsterdam, franco Emmerich*), ja postitemplid, mis löödi kirjale teekonnale jäänud postkontorites. Kui kiri saadeti laevaga, on kirjale märgitud kapteni nimi, kelle kätte kiri usaldati (nt *mit Schiffer Matthias Sietam dem Gott geleite* (vt illustratsiooni 1)). Kogu vaatlusalusel perioodil oli kõikidel liinidel kirjade saatmine adressaadile laevakaptenitega väga erandlik. Mõnevõrra levinum oli see vaid Stockholmi, Lübecki ja Bergeni puhul. Valdav osa kirju liikus mööda pikki ametlikke postiteid maismaal. Tuginedes kirjadel leidunud märgetele, on joonisel 1 esitatud kaart postiteede trassidega, mida mööda enamik kirju 18. sajandi teisel poolel Pärnusse jõudis.



*Joonis 4. Postiteed Põhja-Euroopa kaubanduskeskustest Pärnusse 18. sajandi teisel poolel. Joone laius tähistab ligikaudu Pärnu kaupmeeste kirjavahetuse mahtu konkreetsetel teedel.*

Jälgides kirjade teekondi kaardil, võib esmalt näha, et mereühendusi välditi nii palju kui võimalik. Postiteed ületasid mere kohtades, kus ületuskoht oli kõige kitsam. Seega oli meri 18. sajandil informatsiooni ülekandele takistus. Post jõudis Skandinaaviast Baltikumi üsna aeglaselt, kuna pidi ringiga jõudma Läänemere teisele kaldale. Siinkohal vaatan näitena lähemalt Stockholm–Pärnu ühendust. Kirjad jõudsid Stockholmist Pärnusse nii 1750. aastatel kui ka 1790. aastatel keskmiselt 20 päevaga. Kahe linna vahemaa linnulennult on kõigest 384 km. Seega toimus informatsiooniülekanne kiirusega 0,8 km tunnis, mis oli võrreldes teiste teedega erakordselt aeglane. Selle põhjuseks oli kaht linna eraldav Läänemeri, mis soosis küll kaubavahetust, aga takistas kiiret postiühendust. Kui vaadelda laevasõidu kiirust liinil Stockholm–Pärnu, siis perioodil 1764–1782 ületati see vahemaa keskmiselt kõigest kaheksa päevaga. Seejuures võis tegelik teekonna pikkus olla väga erinev, kõikudes kolme ja 58 päeva vahel.<sup>40</sup> Kui kiri saadeti laevaga, pidi sellise määramatusega arvestama.<sup>41</sup> Maksimaalse kiiruse kõrval oli kaupmehele aga oluline informatsiooniülekanne usaldusvärsus – võimalus kalkuleerida, millal ja kui suure tõenäosusega tema kiri kohale jõuab. Et usaldusvärsust suurendada, liikus enamik kirju Stockholmist Pärnusse ringiga liinil Tallinn–Peterburi–Turu. Ka siin põhjustas Ahvenamaa mere ületamine suuri raskusi, kuid oli siiski palju regulaarsem kui otseühendus üle Läänemere. Kehvade ilmastikuolude korral, mil Ahvenamaa meri oli raskesti ületatav, liikus post Stockholmist Läänemere provintssidesse ja Venemaale lõunast üle Kopenhaageni, Hamburgi ja Riia. Üllataval kombel ei võtnud see rohkem kui kaks korda pikem lõuna-tee oluliselt rohkem aega kui põhja-tee.

Simonson on oma uurimuses Rootsi suurriigi postisüsteemi kohta rõhutanud sama fenomeni. Meri toimis info liikumisel, erinevalt kaubavedudest, pigem lahutaja kui ühendajana.<sup>42</sup> Mereühendus võis küll sageli olla kiirem, kuid merel, kus purjelaev oli täielikult ilmastikuolude meelevallas, oli võimatu tagada posti koordinatsioonisüsteemile üliolulist täpsust. Seniste uurimustele tuginedes näib, et murrang Läänemere ruumi infovoogudes toimus 17. sajandi keskpaigas. Kui enne liikusid kaupmeeste kirjad ja kaubad üldjuhul koos laevadel, siis alates 17. sajandi keskpaigast eelistasid

40 Schiffahrt und Seehandel in Pernau, <http://www.histdem.de/staedtesystem/index.html> (andmebaas, viimati sisenatud jaanuaris 2015).

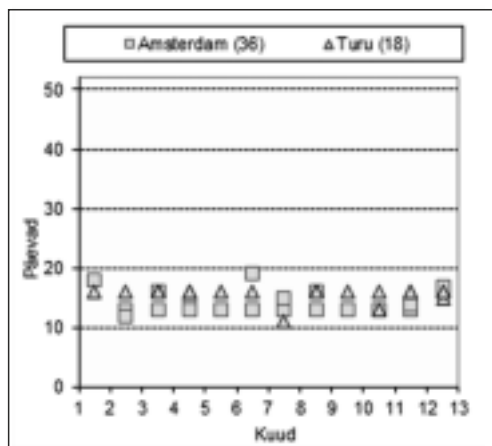
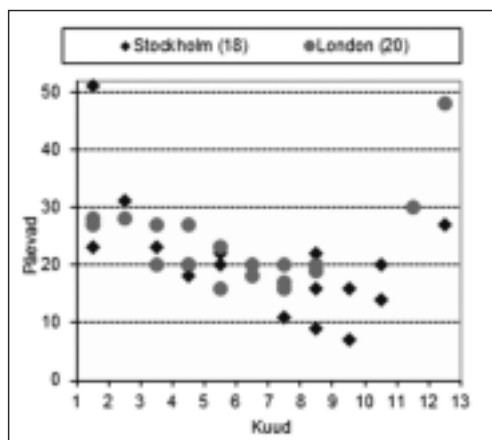
41 Perioodil 1750–52 Stockholmist laevaga Pärnusse saadetud kirjadest kiireim jõudis adressaadi kätte seitsme, kõige aeglasem 51 päevaga.

42 **Ö. Simonson.** The Swedish Empire and Postal Communications, lk 93–95; **Ö. Simonson.** Information costs, lk 67–68.



Madalmaade kaupmehed oma Läänemere maade partneritega kirjavahetust pidada mööda maismaateed mere lõunakallast pidi.<sup>43</sup>

Joonis 3 toob selgelt esile, milline efekt mereühendusel võrreldes maismaaühendusega oli. Nii Stockholmi kui ka Londoni puhul joonistub selgelt välja, et merd ületades ei suudetud tagada postiühenduse regulaarsust. Erinevalt maismaaühendustest on mereühenduste puhul märgatav aastaegade mõju. Kuigi Põhja- ja Läänemere postiteede võrgustikus oli 18. sajandi keskpaigaks mereühenduste pikkus minimeeritud, häiris meri kui määramatuse tekitaja siiski rahvusvahelist postiliiklust.



*Joonis 3.  
Posti liikumise  
ajakulu päevades ja  
kuude lõikes valitud  
Põhja-Euroopa  
linnadest Pärnusse  
1750–1752.  
Maismaateed  
vs. mereteed  
(sulgudes olevad  
arvud tähistavad  
vaatluste arvu  
konkreetses posti  
lähtelinna  
osas).*

43 Clé Lesger. The rise of the Amsterdam market and information exchange: merchants, commercial expansion and change in the spatial economy of the Low Countries c. 1550–1630, Aldershot 2006, lk 238–243; M. van Tielhof. The 'Mother of All Trades', lk 162–164.



Lähtuvalt eelnevast on selge, et uus tehnoloogia laevanduses – aurulaevad – sai anda märkimisväärse panuse kommunikatsiooni efektiivsuse kasvu. Seda on oma uurimuses rõhutanud Kaukiainen.<sup>44</sup> Aurulaevaliiklus võimaldas füüsilise vahemaa poolest väikseid, kuid mõjult postisüsteemile suuri väinu – Inglise kanal, Taani väinad, Ahvenamaa meri – ületada palju regulaarsemalt (kuigi esialgu mitte kiiremini), kui seda tegid ilmastikuloolest sõltuvad postijahid. Esimesed aurulaevühendused Lääne- ja Põhjamerele – Kopenhaagen–Kiel 1819, Turu–Stockholm 1821, London–Rotterdam–Hamburg 1824, Stralsund–Ystad 1828<sup>45</sup> – võimaldasid siduda Skandinaavia ja Briti saared kindlamalt Mandri-Euroopa postiteenistuste koordinaatsioonisüsteemiga. Võimalik, et just tänu esimestele aurulaevadele oli posti liikumise kiirus Londoni ja Pärnu vahel 1820ndatel märkimisväärselt ühtlasem, kui see oli olnud 18. sajandil.

Kommunikatsiooni efektiivsuse määras geograafiliste olude kõrval teise olulise tegurina riiklike postiteede olemasolu; täpsemalt postiteede võrgustiku tihedus ja hierarhiline liigendus. Pärnu näide toob selgelt välja, kuid võrd sõltusid ühe varauusaegse linna „informatsioonihorisondi” kuju ja ulatuvus tema paiknemisest postiteede võrgustikus. Joonis 2 illustreerib varauusaegse postiteenuse üldisest ökonoomiast tulenevat asjaolu, et Läänemere kaubateel liikus post väiksematest keskustest suurtesse ning suurte keskuste vahel idast läände ja vastupidi. Seetõttu oleneb kahe geograafilise punkti vaheline kommunikatsioon suurel määral nende punktide kaugusest suuri kaubandus- ja administratiivkeskusi ühendavatest tiheda liiklusega postiteedest. Piki Läänemere lõunakallast kulgenud postitee Riia ja Hamburgi vahel oli alates 17. sajandi teisest poolest Läänemere kaubanduse olulisim infovoogude arter. Enamik kirju Baltikumist ja Venemaalt läände ja vastupidi läbisid Riia postkontori.<sup>46</sup> Hamburg oli olulisim postiteede sõlmpunkt Lääne-Euroopas.<sup>47</sup> Käesolev uurimus näitab, et see Lääne- ja Põhjamere kaubanduse tuiksoon toimus juba 18. sajandi teisel poolel märkimisväärselt kiiresti ja usaldusväärselt ning ühendus paranes

44 **Y. Kaukiainen.** Shrinking the world, lk 12.

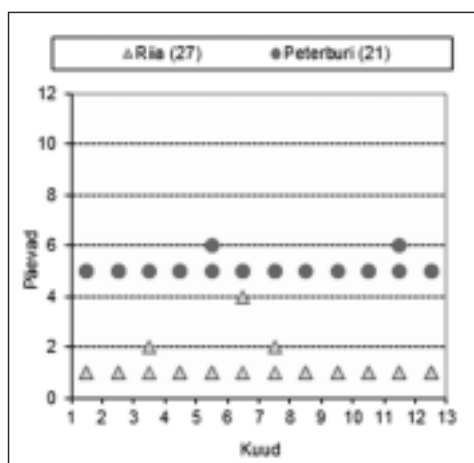
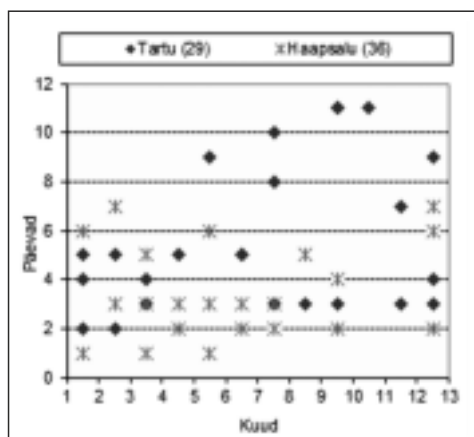
45 Samas, lk 12.

46 **Pärsla Pētersone.** Riga als ein Kontenpunkt im Schwedischen Post- und Verkehrssystem um die Ostsee im 17. Jahrhundert. – Der Westfälische Frieden von 1648: Wende in der Geschichte des Ostseeraums. Für Prof. Dr. Dr. H. C. Herbert Ewe zum 80. Geburtstag. Koostanud H. Wernicke ja H.-J. Hacker. Hamburg 2001, lk 107.

47 **Heiko Droste.** Information flow in a new era of postal services. – Information Flows: New Approaches in the Historical study of Business Information. Koostanud L. Müller ja J. Ojala. Helsinki 2007, lk 217.

veelgi 1820. aastatel. 18. sajandi teisel poolel liikus post Hamburgi–Riia postiteel keskmise kiirusega 5,4 kilomeetrit tunnis, 1820. aastatel tõusis kiirus ligi 5,8 kilomeetrit tunnis. Võrdluseks, Lääne-Euroopa postiteedel peeti normaalseks posti liikumise kiiruseks postkontorist postkontorisse 7,5 kilomeetrit tunnis.<sup>48</sup>

Tänu paiknemisele hästi välja arendatud provintside pealinnu ühendaval Riia–Tallinna postimaanteel ja sellest tulenevalt ka heale ühendusele üle Riia Hamburgiga oli Pärnu Lääne- ja Kesk-Euroopa suurtest kaubanduskeskustest vaadates üsna hästi kättesaadav.



Joonis 4.  
 Posti liikumise ajakulu päevades ja kuude lõikes valitud Põhja-Euroopa linnadest Pärnusse 1750–1752. Ametlikud postiihendused vs. nende puudumine (sulgudes olevad arvud tähistavad vaatluste arvu konkreetse posti lähtelinna osas).

48 Ö. Simonson. The Swedish Empire and Postal Communications, lk 93.

Käesoleva töö andmestik tõendab, et 18. sajandi keskpaigaks oli postiteenus Venemaa Läänemere-provintsidest üsna hästi välja arendatud (arvestades olulisemaid kaubandus- ja administratiivkeskusi). Nagu on näha alumiselt graafikult joonisel 4, oli riikliku tähtsusega postiteel Riia–Pärnu–Tallinn–Peterburi kommunikatsioon kiire ja küllaltki usaldusväärne (täielikult puuduvad aastaegade lähtuvad kõikumised). Täiesti teine pilt avaneb, kui vaadelda ühendusi väikelinnadega Pärnu lähitagamaal. Üsna lähedal paiknevast Tartust ja Haapsalust jõudsid kirjad adressaadi kätte aeglaselt ja täiesti ettearvamatul ajakuluga. Põhjuseks oli see, et nende linnadega puudus Pärnul 1750. aastatel regulaarne otseühendus. Väikelinnade haaramine üldisesse postiteenuse võrku algas vaevaliselt alles 18. sajandi lõpus.<sup>49</sup> Seetõttu oli Pärnu informatsiooniruum tugevalt põhja-lõuna suunal välja venitatud ja sellest teljest itta ja läände jäänud väikelinnad olid raskesti kättesaadavad. Side tagamaaga oli aeglane ja ebausaldusväärne.

Ühe põhjusena oli informatsiooniruumi suure heterogeensuse taga asjaolu, et Venemaa Läänemere-provintsidest sõltus postiteenuse väljaarendamine ja ülalpidamine suuresti keskvalitsuse ja kohalike rüütelkondade huvist. See aga ei ühtinud sageli kaupmeeste huvidega. Näiteks 1743. aastal lõpetati ametlik postivedu Haapsalu ja Tallinna vahel, kuna rüütelkond leidis, et sellest on kasu ainult linnakodanikele, mitte aga rüütelkonnale.<sup>50</sup> Eraalgatustesse postiteenuste pakkumisel suhtus Vene keskvalitsus negatiivselt. 1750. aastatel üritas Uue-Põltsamaa mõisnik sisse seada postiteenust Tallinna–Tartu liinil. Mõisniku tegevus mõisteti „kallalekippumiseks üksnes Kõrge Kroonu pädevuses olevatele postiasjadele” ning keelati.<sup>51</sup> Selles aspektis erines Vene, aga ka näiteks Preisi postisüsteem selgelt Inglise omast. Seal oli eraettevõtlusel postiteenuse pakkumisel suur roll ja sageli seisid just kaupmehed postisüsteemide arendamise taga. Võib arvata, et seetõttu vastas sealne postisüsteem paremini ka kaupmeeste kui peamiste kirjade saatjate vajadustele. Erinevalt Läänemere maadest arenes Inglise postisüsteem perioodil 1760–1790 märkimisväärselt suurema efektiivsuse suunas.<sup>52</sup>

49 **Eerik Selli.** Postijaamad riigi ja reisija teenistuses. Tallinn 1976, lk 30–38.

50 Samas, lk 31.

51 **Mati Laur.** Eesti ala valitsemine 18. sajandil (1710–1783). Tartu 2000, lk 115–116.

52 **D. Gerhold.** The development of stage coaching, lk 827–829.

## Kokkuvõte

Selle artikli eesmärk oli uurida informatsiooniülekanne kiirust ja usaldusväarsust Põhja- ja Läänemere ruumis perioodil 1750–1825. Ülekanne kiiruse keskmist väärtust ja regulaarsust käsitlesin kui üht informatsioonikulude aspekti ja sellisena olulist tegurit turgude toimimise ja arengu seletamisel. Andmestik, mis põhines kahe Pärnu kaubandusettevõtte kirjavahetusel, kinnitas, et 18. sajandi teisest poolest kuni umbes 1815. aastani, st Napoleoni sõdade lõpuni, ülekanne kiirus ja regulaarsus peaaegu ei muutunud. Juba 1750. aastatel toimus enamik ühendusi Pärnu ja Põhjamere ning Läänemere olulisimate kaubanduskeskuste vahel üsna kiiresti ja regulaarselt. 1790. aastatel toimus ülekanne kiiruses tagasiminekuks, seda ilmselt ulatusliku sõjategevuse tõttu Lääne-Euroopas. 1820. aastatel on märgata esimesi samme kiirema kommunikatsiooni poole. Võib öelda, et nn vana kommunikatsioonimaailm, mille oli vorminud postisüsteemi areng 16. ja 17. sajandil, oli 18. sajandiks jõudnud oma piirideni. Kuigi Läänemere kaubandus läbi Taani väinade kasvas alates 18. sajandi keskpaigast märkimisväärselt, ei vedanud suurenev nõudlus parema informatsiooni järele üles informatsiooniülekanne kiirust. Füüsilise vahemaa piirav mõju informatsioonivahetusele vaatlusalusel perioodil ei taandunud.

Andmestik tõi ilmsiks, et varauusaegne kommunikatsioonimaailm oli väga ebaühtlane. Kommunikatsiooni efektiivsuse füüsilises ruumis määras ühe olulise tegurina meri kui kiire ja regulaarse infoülekanne takistus. Merel, kus postipaadid olid täielikult ilmastiku meelevallas, ei suudetud tagada ühtlast ülekandekiirust ja sesoonse variatiivsus mängis erinevalt maismaaühendustest endiselt olulist rolli. Põhja- ja Läänemere vastaskallas olid alati raskesti kättesaadavad, kuna sõnumid sinna liikusid ringiga, otsides lühimat maismaaühendust. Kuigi Põhja- ja Läänemere ruumi postiteede võrgustikus oli 18. sajandi keskpaigaks mereühenduste pikkus minimeeritud, olid väikesed väinad nagu Ahvenamaa meri, Taani väinad ja Inglise kanal kommunikatsioonile endiselt märkimisväärselt takistuseks.

Teise olulise tegurina määras kommunikatsioonimaailma kuju postiteede võrgustiku areng. Kahe geograafilise punkti vahelise kommunikatsiooni kiiruse määras nende lähedus ametlikele postiteedele. Läänemere provintsid olid kirjavahetus riikliku tähtsusega postiteedel juba 18. sajandi keskpaigas üsna kiire ja usaldusväärne. Kontrastina oli ühendus väiksemate

keskustega, mis ei olnud riiklikku postiteenuse süsteemi haaratud, aeglane ja täiesti ebausaldusväärne. Seega, efektiivne kommunikatsioon toimis vaid suurte kaubandus- ja administratiivkeskuste vahel ning suuremate sadamate side tagamaaga jäi nõrgaks.

## Kasutatud allikad ja kirjandus

### Arhiiviallikad

Eesti Ajalooarhiiv (EAA)  
Fond 3339. Jacob Jacke & Ko arhiiv  
Fond 3340. Hans Diedrich Schmidt & Pojad arhiiv  
Fond 4924. Thomas Clayhills & Poeg arhiiv  
Tallinna Linnaarhiiv (TLA)  
Fond 230. Tallinna raad, sissetulnud kirjad Riiast

### Artiklid

Droste, Heiko. Information flow in a new era of postal services. – Information Flows: New Approaches in the Historical study of Business Information. Koostanud L. Müller ja J. Ojala. Helsinki: Finnish Literature Society 2007.

Engel, Alexander. Kaufmännisches Nachrichtenwesen und Marktintegration. Was sich Kommunikationsgeschichte und Cliometrie zu sagen haben. – Wissenswelten. Perspektiven der neuzeitlichen Informationskultur. (Mitteilungen des Instituts für Europäische Kulturgeschichte der Universität Augsburg, Sonderheft). Koostanud W. E. J. Weber. Augsburg 2003.

Frederico, Giovanni. When did European markets integrate? – European Review of Economic History 15, 2011.

Gerhold, Dorian. The development of stage coaching and the impact of turnpike roads, 1653–1840. – Economic History Review, 67, 3, 2014.

Gregory, Derek. The friction of distance? Information circulation and the mails in early nineteenth-century England. – Journal of Historical Geography, 13, 1987.

Janelle, Donald G. Measuring human extensibility in a shrinking world. – Journal of Geography 72, 1973.

Kaukiainen, Yrjö. Shrinking the world: Improvements in the speed of information transmission, c. 1820–1870. – European Review of Economic History, 5, 2001.

Küng, Enn. The attempts to establish private postal systems in the Swedish Baltic provinces in the beginning of the 1630s. – Sõnasse püütud minevik:

honorem Enn Tarvel. Koostanud P. Raudkivi ja M. Seppel. Tallinn, Argo 2009.

Laakso, Seija-Riita. In Search of Information Flows: Postal Historical Methods in Historical Research. – Information Flows: New Approaches in the Historical Study of Business Information. Koostanud L. Müller ja J. Ojala. Helsinki, Finnish Literature Society 2007.

McCusker, John J. The Demise of Distance: The Business and the Origins of the Information revolution in the Early Modern Atlantic World. – The American Historical Review, vol. 110, No. 2, 2005.

McCusker, John J. Information and Transaction Costs in Early Modern Europe. – Weltwirtschaft und Wirtschaftsordnung. Festschrift für Jürgen Schneider. Koostanud R. Gömmel ja M. A. Denzel (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Beihefte, No. 159). Stuttgart: Franz Steiner Verlag 2002.

Pētersone, Pārsla. Riga als ein Kontenpunkt im Schwedischen Post- und Verkehrssystem um die Ostsee im 17. Jahrhundert. – Der Westfälische Frieden von 1648: Wende in der Geschichte des Ostseeraums. Für Prof. Dr. H. C. Herbert Ewe zum 80. Geburtstag (Greifswalder Historische Studien, 3). Koostanud H. Wernicke ja H.-J. Hacker. Hamburg, Dr. Kovač 2001.

Simonson, Örjan. Information costs and commercial integration: The impact of the 1692 Swedish postage tariff. – Scandinavian Economic History Review, 61:1, 2013.

Simonson, Örjan. The Swedish Empire and Postal Communications: Speed and time in the Swedish Post Office, c. 1680–1720. – Connecting the Baltic Area: The Swedish Postal System in the Seventeenth Century. Koostanud H. Droste. (Södertörn Studies in History 9), Huddinge: Södertörn University 2011.

Trivellato, Francese. Merchants' letters across geographical and social boundries. – Correspondence and Cultural Exchange in Europe, 1400–1700. Koostanud F. Bethencourt ja F. Egmond. Cambridge University Press 2007.

Vinnal, Hannes. The World Refuses to Shrink: The Speed and Reliability of Information Transmission in North and Baltic Sea Region, 1750–1825. – European Review of Economic History, 18, 2014.

Volckart, Oliver. Influence of information costs on the integration of financial markets: Northern Europe, 1350–1560. – Information Flows: New Approaches in the Historical Study of Business Information. Koostanud: L. Müller ja J. Ojala. Helsinki, Finnish Literature Society 2007.

## Ramatud

Behringer, Wolfgang. *Im Zeichen des Merkur: Reichspost und Kommunikationsrevolution in der Frühen Neuzeit.* (Veröffentlichungen des Max-Planck-Instituts für Geschichte, Bd. 189). Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht 2003.

Braudel, Fernand. *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, vol. I. Paris: Armand Colin 1982.

Cairnross, Frances. *The death of distance: How the communications revolution will change our lives*, Boston 2001.

Laakso, Seija-Riita. *Across the Oceans: Development of Overseas Business Information Transmission 1815–1875.* (Studia Fennica Historica, 13). Finnish Literature Society, Helsinki 2007.

Laur, Mati. *Eesti ala valitsemine 18. sajandil (1710–1783).* Kirjastus Eesti Ajalooarhiiv, Tartu 2000.

Lesger, Clé. *The rise of the Amsterdam market and information exchange: merchants, commercial expansion and change in the spatial economy of the Low Countries c. 1550–1630*, Aldershot 2006.

McCusker, John J; Gravesteijn, Cora. *The Beginnings of Commercial and Financial Journalism: The Commodity Price Currents, Exchange Rate Currents and Money Currents of Early Modern Europe.* Aksant Academic Publishers 1991.

North, Douglass C. *Institutions, Institutional Change and Economic Performance.* Cambridge, New York and Melbourne, Cambridge University Press 1990.

Pred, Alan R. *Urban Growth and the Circulation of Information: The United States System of Cities, 1790–1840.* Harvard Studies in Urban History. Harvard University Press 1973.

Selli, Eerik. *Postijaamad riigi ja reisija teenistuses.* Valgus, Tallinn 1976.

Schmidt, Rolf Diedrich. *Pernau: Eine livländische Hafenstadt.* (Schriftenreihe der Carl-Schirren-Gesellschaft, Band 5). Essen, Druckmeister Essen 1986.

Tielhof, Milja van. *The 'Mother of All Trades': The Baltic Grain Trade in Amsterdam From the Late 16th to the Early 19th Century.* Leiden, Boston and Köln, Brill 2002.

Vanamölder, Kaarel. *Kommunikatsiooniväli Rootsi Läänemere-provintside 17. sajandi lõpul: Reval(i)sche Post-Zeitung varauusaegse informatsioonikandjana.* (Dissertationes Historiae Universitatis Tartuensis, 27). Tartu, Tartu Ülikooli kirjastus 2012.

Williamson, Oliver E. *The Economic institutions of capitalism: firms, markets, relational contracting.* New York: Free Press 1985.

# Time is Money: Merchant Letters on the Postal Roads of Northern Europe in the Second Half of the 18th and in the Beginning of the 19th Century

Hannes Vinnal, PhD Student of University of Tartu, Institute of History and Archeology

The aim of this article is to estimate the speed and reliability of information transmission in the North Sea and the Baltic area in the period of 1750–1825. The mean speed and regularity of transmission is treated here as an aspect of information costs and as such, an important factor in explaining the functioning and development of trade and markets. The data, which is based on the correspondence of trading companies from Baltic harbour town Pärnu, confirms that starting from the second half of the 18th century until about 1815, i.e. until the end of the Napoleonic Wars, the speed and regularity of transmission remained almost constant. Already by the 1750s, most of the connections in between Pärnu and the North Sea and the Baltic area main trading centres functioned expeditiously and remarkably regularly. In the 1790s, transmission speed decreased to some extent, most likely due to extensive hostilities in Western Europe. The first signs toward faster communication became apparent in the 1820s. It could be said that the so called „old world“ of communication that was formed by the development of national postal services in the 16th and 17th centuries had reached its limits by the mid-18th century. Even though, starting from the mid-18th century, the Baltic trade through the Danish Sound was expanding, the increased demand for better information did not bring up the transmission speed. The inhibiting effect of physical distance of information exchange did not decrease.



The data also reveals that the early modern information space was extremely heterogeneous. One of the main factors determining the efficiency of communication over physical distance was the sea as a barrier to speedy and reliable information transmission. At sea, where postal yachts were at the mercy of weather, it was impossible to ensure even transmission speed and seasonal variations, which were no longer noticeable in the case of land routes, played still an important role. The opposite shores of the North Sea and the Baltic Sea were hard to reach, as messages had to be sent long way around via the shortest land route. Although by the mid-18th century, in the North Sea and Baltic area postal route network, the length of the sea crossings was minimized, straits like the Sea of Åland, Øresund, and the English Channel were still a notable barrier to communication.

The second important aspect influencing the shape of the communication world was the institutional factor – the development of the network of national postal routes. The communication speed in between two geographical points was determined by their proximity to administratively important and therefore well-developed postal routes. In Russian Baltic provinces, correspondence via official postal routes was remarkably fast and reliable already by the mid-18th century. As a contrast, connections with smaller centres that were not incorporated into national postal service system were slow and unreliable. Thus, the only efficient communication functioned between large trading and administrative centres, and the communication between harbour towns and their hinterland remained infrequent.

Muu

Schiffahrt und Seehandel in Pernau, <http://www.histdem.de/staedtesystem/index.html> (andmebaas).

Soundtoll Registers Online <http://www.soundtoll.nl/index.php/en/> (andmebaas).