

„A közlekedés a gazdasági élet egyik legnagyobb és legérzékenyebb része. Az egész emberiség és az egész földgömb egy gazdasági egésszé foglaltatik össze, és egy szoros kölcsönhatásban álló szervezet fejlődik ki ott, ahol azelőtt egymástól független, egymásra nem ható sejtek léteztek.”² Az idézet lényegét Seija-Riitta Laakso közgazdász-publicista az *Óceánokon át: az interkontinentális üzleti információközvetítés fejlődése 1815–1875* című, doktori értekezéséből kinőtt kötete teljes mértékben magában hordozza.

Laakso nem kisebb feladatra vállalkozott, mint hogy feltérképezze egy sajátos üzleti ágazat belső világát, az óceáni és a hozzá kapcsolódó szárazföldi postaszolgálat kialakulását és fejlődését. Az eredmény minőségi információtörténet, amelyben azonban az olvasó első pillantásra „csupán” levelek és csomagok ingázását vélheti felfedezni. A szállítmányok azonban messze túlmutatnak fizikai mivoltukon, a világ gazdasági testének vérkeringéseiben nem egyebek ők, mint az oxigént szállító vörösvérsejtek. Jelenünk információra éhező emberének nincs szüksége bővebb magyarázatra, hogy milyen jelentőséggel bírnak ezek a küldemények. Naponta megszámlálhatatlan mennyiségű üzenet cikázik a világhálón vagy a telefontársaságok rendszerein keresztül, melyek közül csupán egyetlen kérés vagy sikertelen kézbesítés igen komoly gondot okozhat a hétköznapijainkban, annak ellenére, hogy a 19. század emberével ellentétben nekünk nem kell heteket várni a következő kommunikációs lehetőségre.

Közismert, hogy a 18. század második felétől bizonyos szemszögből a világ fokozatosan „összement”. A fizikai távolságok a korszakban összeszűkültek. Azok a korlátok, melyek korábban megnehezítették bizonyos területek kapcsolatát, már nem jelentettek akadályt az érintkezésben, ezzel felgyorsultak a gazdasági, társadalmi és kulturális interakciók. A cambridge-i történeti földrajzi iskola egyik jelentős képviselője, Derek Gregory egy tanulmányában sávrendszer segítségével mutatja be a Nagy-Britannián belüli távolságok változását. Eszerint 1811–1836 között átlagosan 25–30%-kal csökkent az utazási idő.³

Laakso ebben, az elsősorban a nyugati civilizációhoz kapcsolható 19. századi jelenség-halmazban találja meg kutatásának tárgyát. Fő kérdése a jelenség lefolyásának természetére irányul: a század interkontinentális információközvetítésének világában forradalmi transzformáció ment-e végbe? S ha igen, mikor és milyen módon zajlott le e folyamat? A munka elrendezésében nem kronológiai, hanem földrajzi érvek döntöttek, ami azok számára

1 Laakso, Seija-Riitta: *Across the Oceans: Development of Overseas Business Information Transmission, 1815–1875*. Helsinki, Helsinki University Printing House, 2006. 361 p.

2 Földes Béla: *Társadalmi gazdaságtan alkalmazott és gyakorlati tanai*. II. köt. Bp., 1899. 343.

3 Gregory, Derek: Az iparosodás és a térgazdaság integrációja. In: *A brit gazdaság és társadalom a XVIII–XIX. században. Válogatás a brit történeti földrajzi iskola írásaiból*. Szerk.: Tímár Lajos. Debrecen, 1999. 85.

kedvező, akik az egyes földrészek közötti kapcsolatok története iránt érdeklődnek. A munka nagymértékben statisztikai módszerek alkalmazására támaszkodik, hiszen a források többsége kvantitatív jellegű. Ez azonban nem nehezíti meg az olvasást, hiszen az egyenetlek kimaradtak, s csupán a megértést nagyban elősegítő grafikonok és táblázatok kaptak helyet az oldalakon.

Az első rövidebb fejezetek kutatástörténeti bevezetők, míg a munka magját az ötödik fejezet adja. Laakso bemutatja a kommunikációs csatornák átalakulását az Atlanti-óceánon, az új területek bekapcsolódását a kommunikációba, valamint ezek hatását. Nagy-Britannia kormánya például a 17. században Falmouth városát jelölte ki mint elsődleges kikötőt. A döntésnek főleg katonai okai voltak, mivel a település megfelelő távolságban helyezkedett el a francia kalóztoktól, jól védhető öböllel rendelkezett, s alkalmas menedéket nyújtott. A 19. század elejére a hajózás katonai súlya csökkent a kereskedelemhez és az információközvetítéshez viszonyítva, aminek köszönhetően a központi jelentőségű kikötők kijelölését is az új szempontok határozták meg. Az ipar érdekei alapján választották az amerikai szállítványozók Liverpoolt úti céljuknak. A kiindulópont az óceán másik oldaláról New York volt, amely a közvetítő kereskedelemnek köszönhetően – komolyabb ipar nélkül – az amerikai kontinens egyik leginkább prosperáló városává nőtte ki magát.

Az átalakulás egy másik tényezőjeként a sebességet lehet kiemelni, ami közvetlenebbül kapcsolódik az információáramláshoz. A könyv írója szemléletes módon mutatja be, hogy a korszak elején az amerikaiak angolok fölött aratott sikereit nem a technikai fejlesztésnek, hanem a racionalizált logisztikának köszönheték. A század közepe felé egyre inkább üzembe állított gőzhajók – amelyek nagyobb és folyamatos sebességgel voltak képesek haladni, s az óceáni alkalmazásukat több évtizedes, barátságosabb terepen való tesztorkozak előzte meg – csak hosszas verseny után nyertek teret. Az utazás kényelmetlenségei és a közbizalom hiánya miatt hosszú időbe telt, míg többségbe kerültek. Nehézséget jelentett, hogy a hajók nettó űrtartalmát is csak fokozatosan tudták a vitorlások méreteire növelni.

Hasonló módon az első interkontinentális optikai távírókábel lefektetése után sem történt gyors áttörés. Az elektronikus kapcsolat a szárazföldön is lassan tört utat annak ellenére, hogy mélytengeri változatához képest mérsékeltebb kockázatot hordozott. A földrészek ilyen technikával való összekötésének megteremtése az 1840-es évektől kezdve számos kudarcjal járt együtt, melyek bizalmatlanságot keltettek az újító próbálkozásokkal szemben. 1866 után, amikor az első hosszú távon is sikeres kapcsolat létrejött, még sokat kellett ahhoz várni, hogy a tekintélyes költségek és a bizalmatlanság miatt a befektetések megtérüljenek. Annak ellenére, hogy a távíró révén az üzeneteket lényegesen gyorsabban és biztonságosabban tudták eljuttatni a rendeltetési helyükre, a kevésbé fontos leveleknek – kedvezőbb áron ugyan – továbbra is a hajók gyomraiban kellett kívánniuk a fogadó kikötőbe érkezést. (Még ha a várakozás időtartama ekkorra a technikai újításoknak, a tőkefelhalmozásnak és a racionális ütemezésnek köszönhetően a korszak elejéhez képest számottevően csökkent is.)

A kötet hatodik fejezetében a szerző a Nyugat-Indiák és Dél-Amerika tengerein zajló információközvetítést és ennek változásait elemzi. A történet jóformán egyetlen hálózathoz, a Royal Mail Line-hoz kötődik. Míg az Európa és Észak-Amerika közötti szállítványozásért komoly versenyhelyzet alakult ki, ezen a területen nyugodtabb volt az üzleti élet légköre, ami a szállítványozást illeti. A társaság először a karibi szigetvilágban tört egyeduralomra, majd Dél-Amerika felé vette az irányt, ahol korábbi tapasztalatainak és technikai felszereltségének köszönhetően megfelelő minőségű szolgáltatást tudott nyújtani. Laakso munkájában az ilyen és ehhez hasonló társaságok leírásai miatt az institutionalista gazdaságtörténeti iskola bizonyos jegyeit is felfedezhetjük. Inkább az egyes gazdasági egységek belső döntései kaptak hangsúlyt, mint az egész ágazaton belül megfigyelt makroszintű vál-

tozások, emiatt számos társaság és cég élettörténetét ismerhetjük meg a versenyhelyzet szemszögéből. A Royal Mail Line-nak – amely 1851-től kizárólag gőzösöket alkalmazott – csak az 1860–1870-es évektől kezdődően lett új konkurense, a Messageries Impériales társaság, amely megfelelő technikai eszközökkel és logisztikával sikeresen fel tudta venni a kesztyűt ellenfelével szemben. Észak-Amerikában a szárazföldi szállítmányozás is beleszólt a versenybe. 1869-től a transzkontinentális vasút kiépítése felgyorsította a kommunikációt San Francisco és New York között, de a távíró megjelenése is hatást gyakorolt a térség információs hálózatára.

A hetedik fejezetben a keletre irányuló vonalakat mutatja be a szerző. Mint ismeretes, az érdekelt államok a korábbi századokban monopóliumot vezettek be az áruk ázsiai és ausztráliai szállítására. A monopóliumok eltörlése (1813) után a privilegizált társaságok feloszlottak, az úrt kereskedők töltötték be, akik már a monopólium idején – ám Angliában például csak a Brit Kelet-indiai Társaság engedélyével – is kivehették részüket a szállítmányozásból. Mivel 1815-öt egyedül a Brit Kelet-indiai Társaság élte túl, Laakso főképpen ennek a szervezetnek a működését követi nyomon. A technikai fejlesztést, a gyakorlatiasabb szervezést és az új útvonalakat csak fokozatosan fogadták el a társaság vezetői. A Brit Kelet-indiai Társaság valójában más vállalkozásokon keresztül érvényesítette monopóliumát. A cégeken belül az 1850-es években szinte kizárólagos befolyást szerzett a Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, amely később átvette a Brit Kelet-indiai Társaság tevékenységét. A technikai fejlesztéseknek köszönhetően a társaság jobb teljesítményű, kedvezőbb hatásfokú motorokkal látta el hajóit, aminek köszönhetően az üzemanyagköltségek lényegesen csökkentek.

A szabályozások ellenére versenyhelyzet alakult ki. A szállítás több útvonalon és különböző módon is folyt az 1840-es évektől, melynek eredményeképpen jelentős mértékben csökkent a London és a keleti kikötők közötti út hossza. A távolság lerövidítése érdekében a Földközi-tenger felől közelítették meg Ázsiát, amit több alvállalkozó szárazföldi és vízi közlekedési eszközeinek együttes alkalmazásával sikerült elérni. A nemzetközi versenyhelyzet az 1860-as évektől alakult ki. A délnyugati tengerekhez hasonlóan itt is a francia Messageries Impériales teremtett komoly konkurenciát.

A bevezetőben feltett kérdésre végül igenlő választ kapunk, Laakso úgy vélekedik: *„A tengerentúli üzleti információközvetítésben a legfigyelemreméltóbb változások az 1850-es években vagy az 1860-as évek elején mentek végbe, attól függően, hogy az adott terület milyen távolságra feküdt az európai anyaországoktól. [...] Mivel a legtöbb ilyen fejlesztés a 19. század derekán egy évtizeden belül történt, a kortársaknak igazi forradalomként kellett érzékelniük a korszakot.”* Az írás egyetlen hiányossága, hogy nem mutat rá kellőképpen a felgyorsuló és átalakuló információs hálózatnak a gazdaság egészére gyakorolt hatására. Seija-Riitta Laakso munkája mégis alapvető jelentőségű lehet olyan kutatók számára, akik az említett térségek közötti gazdasági és társadalmi kapcsolatokat vizsgálják. Közérthető a kötet nyelvezete, a példák sokszínűsége és logikus magyarázatai bárki számára közelebb hozhatják a 19. század közlekedésének és információs világának hangulatát.

Káli Róbert