



Heli Rantala

## Ylioppilaan matkassa. Opinkäyntiä ja kävelemistä 1800-luvun alussa

ABSTRAKTI / ABSTRACT

*Artikkeli käsittelee kävelemistä 1800-luvun alun Suomen maantiellä sekä kaupungissa. Kävelemistä tarkastellaan artikkelissa ensisijassa mikrotason ilmiönä, yksilön kirjoittamana kokemuksena. Lähdemateriaalina artikkelissa hyödynnetään Anders Johan Sjögrenin (1794–1855) päiväkirja-aineistoa. Vuonna 1813 Sjögren käveli noin 26 peninkulman pituisen matkan kotiseudultaan Iitistä Turkuun aloittaakseen yliopisto-opinnot. Tämän yksittäisen kävelyn lisäksi Sjögren merkitsi päiväkirjaansa arkista liikkumistaan Turussa opiskeluvuosiensa aikana. Sjögrenin kävelyrutiinien kautta artikkeli nostaa esille kävelemisen historiaa koskevassa tutkimuksessa vähemmän käsitellyn arkisen ja toisteisen kävelemisen.*

---

opinkäynti, kävely, liikkuminen, 1800-luku

FT, dosentti Heli Rantala, Turun yliopisto, heli.rantala@utu.fi

## Johdanto

Maailmaan on aina mahtunut erilaisia kävelijöitä. Pyhiinvaeltajat, kaupunkien flanöörit, terveyttään vaalivat reippailijat, mietiskelijät ja kuljeksijat, runonkerääjät – tässä vain joitain esimerkkejä kävelemisen erilaisista funktioista. Etenkin joutilaat kävelijät ovat myös itse pohdiskelleet kävelemistään. Tunnettuja ovat vaikkapa Jean-Jacques Rousseau'n *Yksinäisen kulkeijan mietteitä* (1782) tai Henry David Thoreau'n *Kävelemisen taito* (1862), joissa käveleminen nivoutuu itsetutkiskeluun. Myös oman aikamme tarkasteluissa, kuten Rebecca Solnitin teoksessa *Wanderlust. A History of Walking* (2001) kiinnostus kohdistuu erityisesti kävelemisen ja ajattelun yhteyteen. Tutkimusta ja omakohtaista kokemuksellisuutta yhdistelevässä teoksessaan Solnit käsittelee kävelemistä muun muassa eräänlaisena paluuna juurillemme, omaan ruumiiseemme.

Entäpä historiassa tapahtunut arkisempi kävely, joka on tapahtunut vain siitä syystä, että se on ollut ainoa tapa liikkua paikasta toiseen? Kävelemistä koskevassa tutkimuksessa tällaiseen kävelemiseen on kiinnitetty huomattavasti vähemmän huomiota kuin yksilöllisiin kaupunkikuljeskelijoihin tai yksittäisiin, äärimmäisiin kävelysuorituksiin. Myös liikennehistoriassa kävelen liikkuminen on alituttu teema.<sup>1</sup> 1800-luvun alun Suomen osalta arkista liikkumista on tutkittu työväen liikkuvuuden näkökulmasta. Huomio on kiinnittynyt liikkumisen normistoon, ohjeisiin ja rajoituksiin sekä tähän järjestelmään liittyviin käytäntöihin.<sup>2</sup> Kaupunkitilassa tapahtunutta arkista kävelemistä on Suomen osalta tutkinut Tiina Männistö-Funk.<sup>3</sup> Liikennehistorian näkökulmasta liikkumisen arkea suomalaisilla teillä on käsitelty erityisesti Marko Nenonen teoksessa *Tuhat vuotta tietä, kaksisataa vuotta tielaitosta 1. Maata, jäätä, kulkijoita. Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860* (1999).

Tässä artikkelissa käveleminen on tarkastelussa ensisijassa mikrotason ilmiönä: kävelemisen konkretiana yksilötasolla ja yksilön kirjoitettuna kokemuksena. Lokakuussa 1813 tuolloin 19-vuotias suutarin poika Anders Johan Sjögren (1794–1855) matkusti kotikylästään Iitin Sitikkalasta Turkuun aloittaakseen opinnot Turun akatemiassa. Matka kesti viikon, ja Sjögren taittoi sen pääosin kävelen. Matkan pituus oli noin 26 peninkulmaa (nykykartalle piirrettynä noin 250–270 km). Tämänkaltaiset taipaleet eivät olleet 1800-luvun alussa eläneille sinänsä ainutkertaisia mutta Sjögrenin kävelymatkasta tekee erityisen se, että hän on dokumentoinut matkan kulun pysähdyksineen päiväkirjaansa. Yksittäisen, pääosin maaseutuosuuksien halki kulkeneen kävelymatkan lisäksi käsittelen artikkelissa Sjögrenin arkista, toistuvaa kävelemistä kaupunkitilassa. Tarkastelen näiden kaupunkikävelyiden erilaisia funktioita, liikkumisen maantieteellisiä ja sosiaalisia painotuksia sekä kävelemisen ja kirjallisen elämän suhdetta.

Oppineiston liikkuvuutta on Suomen osalta tutkittu muun muassa opiskelijoiden kotipaikkojen ja syntyperän sekä ulkomaisen opinkäynnin näkökulmista.<sup>4</sup> Tässä artikkelissa huomio kohdistuu pienimuotoisempaan liikkeeseen 1800-luvun alun Suomen sisällä. Opinkäynnin kaupunkeja ei 1800-luvun alun Suomessa ollut montaa. Etenkin yliopisto-opinnot tarkoittivat toisinaan pysyvää irtaantumista lapsuudenkodista, sillä esimerkiksi Pohjanmaalta oli Turun akatemiaan jo varsin pitkä matka. Tätä oppineiston arkista liikkumista Suomen maanteillä ei ole juurikaan tutkittu. Kirjallisesti aktiiviset koulutetut ihmiset ovat kuitenkin jättäneet omasta liikkumisestaan erilaisia kuvauksia. Sjögren on tästä yksi esimerkki.

Artikkelissa käsittelen kävelemistä sekä kulttuurisena että kehollisena toimintana. Tunteiden, kokemuksen ja kehollisuuden historiaa koskeva teoreettinen keskustelu on viime vuosikymmenten aikana ollut laajaa ja eri tieteenaloilta inspiroitunutta. Tässä artikkelissa tarkoituksena ei ole varsinaisesti seurata tiettyä tunneteoriaa tai kehollisuuden tulkintaa, tai niin kutsuttua ”affektiteoriaa”, mutta

ymmärrän tunteet ja kokemuksellisuuden sekä kulttuurisina ilmauksina että ruumiillisuuteen kytkeytyvänä, osin kielellisyyttä pakenevana välittömyytenä, affektiivisuutena. Tunnehistorioitsija Margrit Pernau on todennut (ihmis)kehon olevan tila (*sitè*), jossa kulttuuri tapahtuu. Pernau korostaa, että ruumiin affektiivisuuteen sisältyy myös kokemuksen ja oppimisen aspekti, joka vaihtelee yksilöstä toiseen.<sup>5</sup> Pernaulle yksilö kehoineen ei ole vain ympäristön armoilla. Ajattelen itse, että se miten paljon ihminen on kulloinkin kehonsa suhteen autonominen, riippuu tilanteesta. Joskus hallitsemme tilaa tai erilaisia ärsykeitä paremmin, toisinaan on täysin perusteltua puhua affektiivisuudesta ”tapahtumisena”, joka edeltää kielellisyyttä ja erilaisia kulttuurisia kategorioitamme – ja jota paradoksaalisesti yritämme tavoittaa juuri kielen avulla.

Käsittelen artikkelissa sitä, miten kävely ja opinkäynti nivoutuivat yhteen Anders Johan Sjögrenin elämässä 1810-luvulla. Mitä kävellen liikkuminen hänelle käytännössä tarkoitti? Minkä verran kirjallisten lähteiden avulla on mahdollista hahmottaa menneisyyden kehollista kokemusta? Entä onko Sjögrenin kävelemistä koskevilla merkinnöillä jotakin laajempaa todistusvoimaa; mitä ne kertovat aikakauden laajemmasta kokemusmaailmasta?

Käytän lähdemateriaalina A. J. Sjögrenin laajaa päiväkirja-aineistoa, joka on saatavilla digitaalisesti ja litteroituna nimellä *Allmänna Ephemerider*. Sjögren kirjoitti päiväkirjaa jo lapsuudesta saakka päivittäin. Päiväkirjan pääsiällinen kieli on ruotsi (Sjögrenin kotikieli oli suomi). En pohdi artikkelissa varsinaisesti sitä, miten totuudellisena lähteenä päiväkirjaa voi pitää vaan käsittelen sitä omasta elämästä kirjoittamisen eräänä muotona.<sup>6</sup> Täydennän päiväkirjaa Sjögrenin kirjoittamilla muistelmilla, jotka on julkaistu suomenkielisenä käännöksenä nimellä *Tutkijan tieni* (1955). Lisäksi hyödynnän muuta aineistoa, joka auttaa lukemaan Sjögrenin omia merkintöjä aikakauden laveammassa kontekstissa. Suomen osalta suoria vertailukohteita on vähän. Teillä liikkumista sivuavat aikalauskuvaukset käsittelevät useimmiten hevosella ja/tai rattaila kulkemista. Ajallisesti läheisin lienee Eric Gustaf Ehrströmin (1792–1835) Suomen sodan aikainen päiväkirja, jossa tämä kommentoi esimerkiksi teiden kuntoa sekä kestikievareita. Kaupunkikävelyn osalta turkulaisen Johan Petter Winterin (1788–1872) liikkuminen on osin rinnastettavissa Sjögrenin liikkumiseen. Muilta osin tarkastelen Sjögrenin kävelyrutiineja myös Suomen aluetta laajemmassa kirjallisessa kontekstissa.

## Teistä ja niiden kulkijoista

*Jotkut eivät kävele ollenkaan; toiset kävelevät maanteillä; muutamat kävelevät halki tonttien. Tiet on tehty hevosille ja kauppiaille. En kulje niillä kovinkaan paljon, koska minulla ei ole kiire kapakkaan tai ruokakauppaan tai vuokratallille tai rautatieasemalle, joille ne johtavat.<sup>7</sup>*

Tiet ja käveleminen liittyvät yhteen mutta etenkin yläluokkaista kävelyhuvia on harjoitettu pitkälti muualla kuin pölyisillä maanteillä, mikä ilmenee hyvin amerikkalaisen Henry David Thoreau (1817–1862) yllä mainitusta kommentista. Thoreau oli runoilija ja filosofi sekä intohimoinen kävelijä, joka ei kuluttanut maanteitä vaan kulki mieluiten luonnossa. Thoreau tiesi olevansa etuoikeutettu, koska hänen liikkumisensa ei ollut sidottu teihin ja koska hän saattoi valita askeleensa vailla kiirettä.

Kuten moni muu ajanviete, myös kävelemisen nouseminen harrastukseksi on paikannettavissa eurooppalaiseen hovielämään. Puutarhoissa ja puistoissa käyskenteleminen oli erityisesti 1700-luvulla sekä hovien että muun eliitin huvia.<sup>8</sup> Vuosisadan loppupuolella kävelyharrastus laajeni hiljalleen myös ihmisen rakentamien muotopuutarhojen ja puistojen ulkopuolelle autenttiseksi mielletyn luonnon

helmaan. Jo Rousseau oli todennut ajattelevansa paremmin kävellessään, ja romantiikan aikakaudella luonnossa vaeltelun ja itsetutkiskelun yhteys oli selkeä, mikä näkyy myös taiteen motiiveissa.<sup>9</sup>

On eri asia valita käveleminen esimerkiksi mietiskelyn vuoksi kuin kävellä siksi, ettei muuta vaihtoehtoa liikkumiseen ole ollut. Jälkimmäinen joukko on jättänyt paljon vähemmän pohdintaa omasta kävelemisestään kuin ne, joille käveleminen on ollut oma vapaa valinta. Kävelemisen pitkässä historiassa huvikseen kävelijät ovat kuitenkin pieni vähemmistö. Kävelen liikkuneet ovat usein edustaneet yhteiskunnan alimpia kerroksia, kuten Joseph Anthony Amato huomauttaa. 1700-luvun brittienglannissa oli tällaisille kulkijoille oma nimityksensäkin, *footer*, joka tarkoitti merkityksetöntä ihmistä.<sup>10</sup> Euroopan teillä ovat marssineet tavalliset rivisotilaat, niitä ovat kiertäneet kerjäläiset, kaupustelijat ja työnhakijat sekä monet muut, joille liikkuminen on liittynyt toimeentuloon. 1800-luvun alkupuolen eteläisen Suomen osalta työväestön liikkumista on tutkittu hyödyntämällä muun muassa matkustamista säädellyttä viranomaisaineistoa.<sup>11</sup> Papintodistukset tai matkapassit eivät kerro siitä, miten teillä varsinaisesti kuljettiin mutta ne tuovat näkyviin ihmisten arkista liikkumista ja niitä teiden käyttäjiä, jotka eivät yleensä ole itse jättäneet suorita dokumentteja omasta kulkemisestaan.

1800-luvun alun Suomen tieverkosto painottui voimakkaasti maan eteläisiin ja keskiosiin. Suomen vanhimmista tielinjauksista on niukasti kirjallisia lähteitä. Varhaisin lähde, jossa yleisiä teitä ylipäätään mainitaan, on Kustaa Vaasan sihteerinä toimineen Jakob Teitin valitusluettelona tunnettu teksti 1550-luvulta. Luettelossa mainitaan neljä päätietä, jotka kaikki olivat linnojen välisiä kulkureittejä. Sjögren hyödynsi omalla opintomatallaan näistä niin kutsuttua Ylistä Viipurintietä sekä Hämeen Härkätietä eli reittiä, joka yhdisti toisiinsa Viipurin, Hämeen ja Turun linnat.<sup>12</sup> Tiet olivat osa Suomen alueen vanhinta maareitistöä.

41

Teillä matkustettiin toki myös ratsain ja vaunuilla. Tiestön vaihteleva kunto kuitenkin rajoitti kulkunopeutta. Käveleminen oli usein varmin matkustamisen tapa eri puolilla Eurooppaa vielä ainakin 1700-luvulla. Erilaisten onnettomuuksien mahdollisuus – esimerkiksi pyörän rikkoutuminen tai hevosen loukkaantuminen – myös tarkoitti, että vaunuilla matkaan lähtenyt joutui ehkä turvautumaan myös kävelemiseen.<sup>13</sup> Suomen runsaat vesistöt ovat muodostaneet oman reitistönsä ja mahdollistaneet liikkumisen myös silloin, kun maateitä ei ole ollut tai taipaleet ovat olleet vaikeita. Marko Nenonen on tosin huomauttanut, että vesiteiden ylivertaisuus maareitteihin verrattuna on osin myös myytti, joka on perustunut varsin valikoivaan aineistoon.<sup>14</sup>

Kestikievarit ja niiden kyytivelvollisuus olivat keskeinen osa maateitse tapahtunutta liikennejärjestelmää vuosisatojen ajan. Kestikievareilla oli velvollisuus järjestää kyyditys omasta kievaresta seuraavaan. Käytännössä kyyditseminen lankesi paikallisille talonpojille ja näiden rengeille. Ruotsin valtakunnassa vuoden 1649 kestikievarijärjestys uudisti ja osin myös tarkensi varhaisempia määräyksiä. Kievareiden hinnat olivat kiinteät ja säädökset määrittivät kievareiden pidon hevosten rehua ja pöytäliinojen käyttöä myöden.<sup>15</sup> Kievarijärjestelmä toimi samoilla periaatteilla vielä 1800-luvun alkupuolella.<sup>16</sup> Suomen alueen irtautuminen Ruotsista ei tuonut muutoksia käytäntöihin, joten vuonna 1807 Ruotsissa julkaistussa *Vägvisare*-teoksessa mainitut kievareita koskevat ohjeet ovat ainakin pääpiirteissään pätenneet myös Suomessa vuoden 1809 jälkeen. Matkaaja saattoi olettaa ja edellyttää, että sekä kaupunkien että maaseudun kievareissa oli petivaatteet, valoa ja polttopuita ja että kievareissa oli tarjolla ruuan lisäksi paloviinaa ja olutta.<sup>17</sup> Käytännössä kievareiden taso oli vaihteleva ja niistä myös valitettiin. Ainakin vielä 1700-luvulla Suomen teiden varsilta löytyi kievareita, joissa matkaaja joutui olkivuoteeseen kirppuja kuhisevan viltin alle tai majoitettiin savupirttiin.<sup>18</sup>

Teillä kuljetut matkat mitattiin peninkulmissa, mutta peninkulman pituus on vaihdellut sekä Ruotsin valtakunnan sisällä eri aikoina että eri Euroopan maiden välillä. Ruotsissa niin sanottu vanha peninkulma (1600-luvun puoliväliin saakka) oli noin kuusi kilometriä, uusi sen sijaan 10,7 km.<sup>19</sup> Muissa

maissa peninkulmilla saattoi olla aivan eri pituus, esimerkiksi ranskalainen peninkulma oli vain 4–5 kilometrin mittainen.<sup>20</sup>

Mitä Sjögrenin liikkumisesta tiedetään ennen Turun opiskeluvuotia? Lapsuus- ja nuoruusvuosina Sjögrenin maantieteellinen elinpiiri käsitti kotipaikkakunnan Iitin lisäksi lähinnä Loviisan ja Porvoon. Loviisassa hän kävi triviaalikoulua vuosina 1803–1809 asuen kaupungissa tätinsä luona. Triviaalikoulusta Sjögren siirtyi Porvoon kymnaasin oppilaaksi vuonna 1809.<sup>21</sup> Opintojen vuoksi Sjögren oli siis käytännössä asunut pääosin poissa syntymäkodistaan jo 9-vuotiaasta lapsesta lähtien. Muistelmissaan hän kirjoittaa ryhtyneensä kymnaasiaikoina tekemään päivittäisiä kävelyretkiä ystävänsä Abraham Poppiuksen kanssa.<sup>22</sup> En ole löytänyt Porvoon aikojen päiväkirjamerkinnöistä suoraa pohdintaa tästä kävelyharrastuksesta tai esimerkiksi mainintaa siitä, että Sjögren olisi innostunut kävelemisestä jonkin tunnetun esikuvan, kuten Rousseauin, vuoksi. Päiväkirjassa kylläkin toistuvat lyhyet maininnat kävelyistä, joiden motivaationa näyttäisivät olleen terveydelliset syyt.<sup>23</sup> Kävelemisen terveydellisyydestä kirjoitettiin Euroopassa jo 1600-luvulla, ja 1700-luvulla terveyden vuoksi käveleminen kuului jo eliitin harrastuksiin.<sup>24</sup> Ystävien seurassa käveleminen toistuu usein Sjögrenin yliopistovuosien päiväkirjoissa. Tähän teemaan palaan artikkelissa myöhemmin. Sitä ennen Sjögrenin on käveltävä Turkuun.

## Matkan anatomiaa Sitikkalasta Turkuun

Elokuussa 1813 Sjögren oleskeli vielä Porvoossa, josta matkusti kotipaikkakunnalleen Iittiin kuun lopussa. Pitkään hän ei kotona Sitikkalassa ehtinyt aikaa viettää, sillä lokakuun alussa matkavalmistelut Turkuun lähtöä varten olivat jo käynnissä. Turussa hän suorittaisi pääsykuulustelun yliopisto-opintojen aloittamiseksi. Suurinta päänvaivaa ennen lähtöä aiheutti sopivien matkakärryjen puuttuminen. 2. lokakuuta Sjögren kirjoitti päiväkirjaansa tavanneensa ystävänsä Blylodin, jolle hän antoi ilmeisesti lainassa olleet Gottlundin kärryt. Gustaf Johan Blylod (1790–1864) oli Sjögrenin tapaan syntynyt Iitissä ja opiskellut Porvoon kymnaasissa. Hänkin oli lähdössä yliopistoon.<sup>25</sup> Ystävykset sopivat näkevänsä seuraavana maanantaina Uusikylässä, jossa heidän oli tarkoitus viettää ensimmäinen matkayö. Saman päivän merkinnöistä käy ilmi, että Iitin kirkonkylällä rovasti Ståhlberg evästi Sjögreniä lahjoittamalla tälle 20 ruplaa.<sup>26</sup>

Seuraavana päivänä Sjögrenin isä tuli kirkolle ja kertoi antaneensa omat kärryinsä pois, koska luuli pojalla olevan kärryt. Tästä seurasi huolta, ja Sjögren kirjoitti päiväkirjaansa: ”Lupasin hankkia kärryt, maksoi mitä maksoi ja vielä tänä iltana olla niiden kanssa Sitikkalassa.”<sup>27</sup> Sjögren joutui kirjoittamaan Blylodille, että tämä ja matkatoveri Gåsman lykkäisivät lähtöä ainakin tüstaille, jotta hän saisi hankittua tarvittavat kärryt. Haudankaivaja kyllä tarjosi omia kärryjään lainaan mutta Sjögren ei ottanut tarjousta vastaan, koska niissä oli niin kapea koriosa.<sup>28</sup> Sjögrenin päiväkirjassa mainitsema Gåsman lienee Mäntyharjulta kotoisin ollut Gustaf Henrik Gåsman (1793–1818), joka oli niin ikään opiskellut Porvoossa ja suorittanut yliopiston pääsykuulustelun keväällä 1813.<sup>29</sup>

Lokakuun 4. päivän merkintöjen mukaan kuumeinen kärryjen etsintä jatkui. Sjögren nousi tämän vuoksi jo viideltä. Hän oli saanut tiedon torpparista, jolla olisi kärryt mutta tämä oli antanut ne pois erälle kaupunkiin matkustavalle. Sjögren suunnistikin takaisin haudankaivajan luo ja otti tämän kärryt kun ei parempiakaan ollut tarjolla. Kausalan pappilasta hän sai laatikon, johon voisi pakata kirjansa. Kausalasta hän toi myös kyytihevosen Sitikkalaan.<sup>30</sup> Sjögrenin kuuleman mukaan kotimatkan varrella olisi jollakulla sittenkin nelipyöräiset kärryt. Näitä ei kyseisellä henkilöllä enää ollutkaan. Iltapäivän Sjögren käytti tavaroidensa pakkaamiseen.<sup>31</sup>

5. lokakuuta matka viimein alkoi. Ensimmäinen etappi oli Uusikylä (Nyby). Sjögren kirjoittaa kävelleensä Uuteenkylään kuorman vieressä. Näin he pääosin menettelivät myös matkan myöhemmissä vaiheissa. Kuorman sisältöä Sjögren ei päiväkirjassa tarkemmin selostanut, totesi vain siitä tulleen korkea ja että karrut olivat täydet.<sup>32</sup> Kirjalaatikon noutamisesta päätelleen lastissa oli ainakin kirjoja. Myöhemmissä muistelmissaan Sjögren kirjoitti lastista seuraavasti: ”... kuormassa oli Sjögrenin pienen kirjaston lisäksi kaikki mitä hän Turussa oleskellessaan tuli käyttämään ja elintarvikkeita ainakin vuoden loppuun saakka...”.<sup>33</sup> Koska Sjögrenin koti oli suhteellisen kaukana opiskelupaikasta, oli ruokatarvikkeita varattava mukaan runsaammin jottei opiskelija olisi joutunut olemaan ainoastaan ostetun ruuan varassa.

Samana päivänä matka jatkui vielä Villähteeseen sekä täältä Järvenpäähän (Karisto). Sjögrenin isällä oli Järvenpäässä tuttu talollinen, jonka luona matkalaiset söivät ja yöpyivät.<sup>34</sup> Villähteessä Sjögren tapasi Klingberg-nimisen Porvoon ajan tuttavan – mitä ilmeisimmin Karl Gabriel Klingberg – joka toimi paikkakunnalla kotiopettajana ja saattoi Sjögreniä Järvenpään suuntaan. Ensimmäisenä matkailtana Sjögren tapasi myös aiemmin mainitut Blylodin ja Gåsmanin – Sjögrenin Blylodille lähettämä kirje oli siis ehtinyt tavoittaa tämän, ja kaksikko tiesi etsiä Sjögreniä. Tämä joukkio, Klingberg mukaan lukien, yöpyi yhdessä. Itse asiassa samassa talossa näyttää majoittuneen myös Sjögrenien tuntema iittiläinen räätäli vaimoineen, joka oli liikkeellä omilla asioillaan.<sup>35</sup> Sjögrenin matkan alkutaipaleen merkinnät kertovat siitä, miten oman pitäjän ja sen lähialueen tuttavaverkosto on ollut eri tavoin saattelemassa opin tielle lähtevää matkaan. Haudankaivajan lainaamat karrut ja rovastin lahjoittamat ruplat olivat osa paikallisen yhteisön panosta, jotta nuorukainen saatiin yliopistoon.

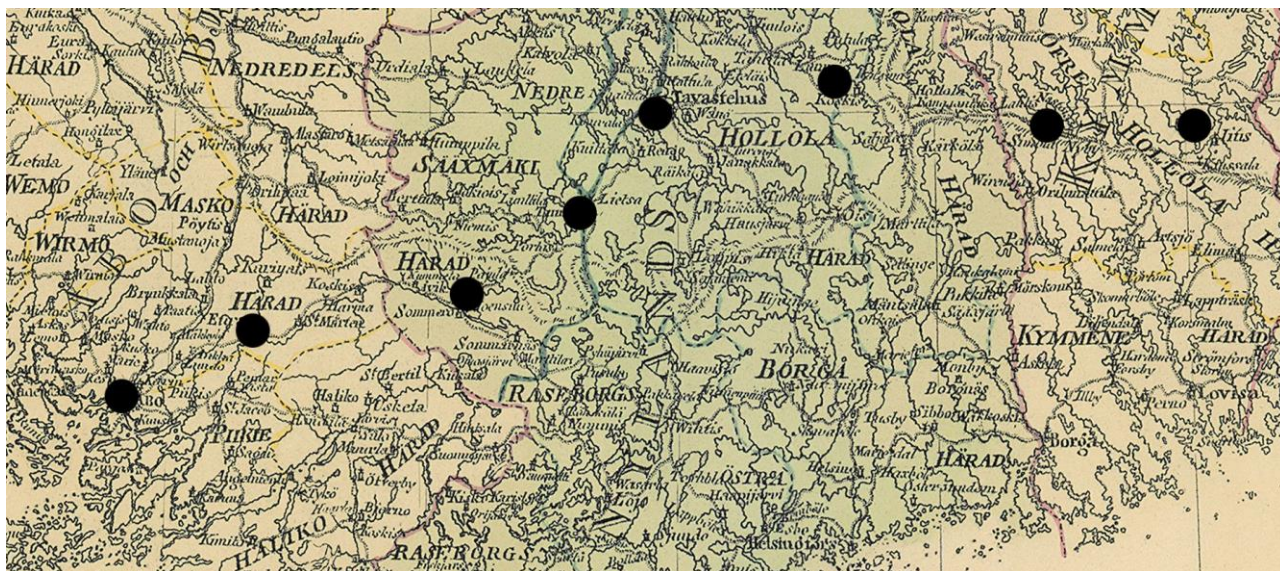
Aamulla 6. lokakuuta matka jatkui ensin Lahteen ja sieltä Kankaantaan kylään Hollolan pitäjään, jossa pieni seurue, Sjögrenit sekä Blylod ja Gåsman, söi aamiaisen. Sjögren kirjoittaa, että matkalla aamiaisaikanaan – luultavasti Kankaantaan kestikievariin<sup>36</sup> – hän sai istua Blylodin karrujen kyydissä puolen peninkulman verran. Aamiaisen lisäksi Kankaantaassa on nautittu totia – Sjögren joi lasin viiniä.<sup>37</sup> Tämäkin viittaa siihen, että Kankaantaan pysähdyspaikka oli nimenomaan kestikievari, sillä niillä oli viralliset oikeudet alkoholin myyntiin.<sup>38</sup> Kankaantaan jälkeen matka jatkui Sairakkalan kautta nykyiselle Hämeenkoskelle (ent. Koski Hl., ruots. Koskis). Sjögren kirjoittaa hänen ja isän saapuneen paikkakunnalle muita (Blylodia ja Gåsmania) myöhemmin, koska he kävelivät hevosensa vierellä. Hämeenkoskella oli kestikievari mutta sinne Sjögrenit eivät majoittuneet vaan matka jatkui vielä edemmäs. Päiväkirjaan Sjögren on kirjoittanut: ”Jatkoimme kuitenkin matkaa vielä 1 ¼ peninkulmaa pidemmälle Jähkolaan, jossa yövyimme kodissa suuren mäen alla.”<sup>39</sup> Nykykartalle piirrettynä kyseisen päivän matka on ollut pitkä, yli 40 kilometriä, vaikka joitain osuuksia Sjögren saikin istua matkatovereiden karruissa.

Sjögrenin tapa matkustaa muistuttaa hyvin vanhaa käytäntöä. Keskiajalla ennen vakiintunutta kievari- ja kyytijärjestelmää matkalaiset yöpyivät erilaisissa tilapäisissä majapaikoissa ja päivämatka saattoi olla 30–40 kilometriä.<sup>40</sup> 1600-luvun kyytivelvollisuussäädösten mukaan kievareiden tuli sijaita kahden peninkulman eli noin 20 kilometrin etäisyydellä toisistaan. Käytännössä kievareiden väliset etäisyydet eivät määräytyneet ihan tämän vakion mukaan. *Vägvisare*-oppaaseen on merkitty jokaisella tieosuudella sijainneiden kievareiden välimatkat ja tässä on vaihtelua vajaan peninkulmasta lähes kolmeen peninkulmaan. On myös huomattava, että kievarit tai majatalot ja niiden järjestämä kyyti hevosien vaihtamisineen palveli lähinnä säätyläisiä ja niitä, jotka ylipäätään liikkuvat maanteilla jollakin virallisella asialla. Talonpoikaiselle kulkijalle majatalot olivat kalliita.<sup>41</sup> Vaikka Sjögrenistä olikin tulossa akatemian opiskelija eli hyvin harvalukuisen oppineiden joukon jäsen, matkusti hän kuin kuka tahansa maalainen, jollainen hän toki syntymäkotinsa kautta olikin.



Seuraavan päivän aikana (7.10.) Sjögrenien matka eteni Ylistä Viipurintietä jo Hämeenlinnaan saakka. Yöpyminen tapahtui vasta kaupungin ulkopuolella. Matkan alkuvaiheen tapaan myös Härkätieta kulkiessaan Sjögrenit yöpyivät paikallisissa torpissa kievareiden sijaan. Kievareissa he ovat käyneet ainoastaan syömässä aamiaisen. Hämeenlinnan jälkeen tällainen kievari oli Kouvalassa, josta matka jatkui Renkoon, Lietsaan ja Tervolaan (8.10.). Muutos, jonka Sjögren havaitsi Härkätielle tultaessa – hän ei itse kutsunut tietä tällä nimellä vaan kirjoitti vain olevansa ”toisella puolella Hämeenlinnaa” – oli se, että yösjöissä oli nyt savupöyryt, aiemmin he olivat nukkuneet savupirteissä. Sjögrenin mukaan Tervolasta oli matkaa Turkuun vielä 12 peninkulmaa.<sup>42</sup> Eri paikkakuntien välisiä etäisyyksiä Sjögren on voinut todennäköisesti lukea peninkulmapatsaista tai muista tienvarsien merkeistä, joilla etäisyyksiä ryhdyttiin merkitsemään jo 1600-luvulla.<sup>43</sup>

Matka jatkui Härkätieta Portaan kestikievarin kautta Pajulaan (9.10.), sekä Someron lasitehtaan (Åvik) ohi kohti Kosken kappelia, jota ennen seurue pysähtyi syömään Harmaan keskikievarissa (10.10.). Matkan viimeinen yöpyminen on tapahtunut (Tarvasjoen) Eurassa, jonka jälkeen pysähdyspaikkana on ollut vielä Ankan kylän kestikievari (11.10.). Täältä Sjögren kirjoittaa käyttäneensä kyytiä (*skjuts*) Turkuun eli mitä ilmeisimmin kievarin tarjoamaa kyyditystä. Matka Iitistä Turkuun vaati seitsemän matkapäivää. Sjögren itse kirjoittaa eri yhteyksissä hiukan vaihtelevasti matkan olleen kaikkiaan 24–30 peninkulman pituinen.<sup>44</sup>



Kuva 1. Sjögrenin matkareitti. Karttapohjana käytetty yksityiskohtaa S. G. Hermelinin kartasta vuodelta 1799. Kuva: Doria-julkaisuarkisto, <https://www.doria.fi/handle/10024/104993>. Kuvan käsittely Heli Rantala.

## Halki eteläisen Suomen: koettu matka

Käveleminen Iitistä Turkuun ei ollut kuulunut Sjögrenin alkuperäiseen suunnitelmaan mutta olosuhteiden vuoksi näin tapahtui. Osasyynä tähän oli haudankaivajan kärryt – nehan olivat suunniteltu arkuille, ei muuttokuormalle ja kahdelle matkustajalle! Muistelmissaan Sjögren perustelee kävelemistä myös seuraavasti: ”Säästääkseen hevosta ja välttyäkseen palelemasta hän ja hänen isänsä kulkivat jalkaisin suurimman osan matkaa ja saapuivat viimein perille lopen uupuneina ja jalassa marssimisesta aivan hajalle kuluneet saappaat.”<sup>45</sup> Sitaatissa mainitaan ohimennen kylmyys sekä väsymys. Seuraavaksi tarkastelen matkaa temaattisemmin keskittymällä siihen, mitä päiväkirja-aineiston pohjalta on

pääteltävissä matkasta kokemuksena. Mitä Sjögren kirjoitti kehollisista tuntemuksistaan tai niistä uusista paikoista ja maisemista, joiden kautta hän matkaansa taittoi?

Matkaa koskevat huomiot on kirjoitettu päiväkirjaan samaan tapaan kuin muutkin päivittäiset merkinnät. On vaikea sanoa varmuudella, onko Sjögren todella kirjannut nämä mietteensä matkapäivien aikana vai vasta päästyään Turkuun parempien kirjoitusmahdollisuuksien ääreen.<sup>46</sup> Ensimmäisen matkapäivän merkinnät alkavat seuraavalla toteamuksella: ”aikaisin aamusta lähdin matkaan isäni kanssa”, minkä jälkeen Sjögren kuvailee aamun säättilaa, pilvistä taivasta, joka kirkastui idästä päin auringonnousun myötä.<sup>47</sup> Sjögren kirjoitti itsensä yksinäiseksi matkaanlähtijäksi, sillä hän mainitsee isän kulkeneen alussa toista tietä. Ehkä näin tapahtuikin mutta kyseessä saattoi olla myös kirjallinen tehokeino – kuulostihan kotikylästä lähteminen yksin vaikuttavammalta kuin isän kanssa kulkeminen, ainakin jos Sjögren myöhemmin näytti tai luki tätä päiväkirjamerkintäänsä jollekin ystävästään.<sup>48</sup>

Omien tunteiden, tai ennemminkin niiden puuttumisen, reflektointi näkyy lähtöhetkeä kuvaavissa merkinnöissä, sillä Sjögren kirjoitti kääntyneensä useita kertoja katsomaan kohti kotikylää. Hän odotti jonkinlaista aavistusta siitä, mahtoiko kenties katsella synnyinseutuaan nyt viimeistä kertaa. Aavistuksia ei tullut eikä ilmeisesti muitakaan tunnereaktiota, sillä Sjögren kirjoitti jatkaneensa matkaansa vailla tunteita (*känsolö*).<sup>49</sup> Erilaisissa aikakauden matkakertomuksissa lähdön hetkeä saatettiin kuvata hyvinkin runollisesti.<sup>50</sup> Sjögren ei toki ollut lähdössä *grand tour* -matkalle mutta suuri elämänmuutos hänellä oli edessään. Hän myös taatusti tunsu matkakuvausten tyyliä – Sjögrenin nuoruusvuosien päiväkirjat ovat täynnä merkintöjä erilaisesta lukemistosta, jota hän harrasti.<sup>51</sup> Omien tuntemusten kuulostelu ja loittonevan kotikylän suuntaan kääntyminen viittaavatkin siihen, että Sjögren tietoisesti kirjoitti lähdön hetken ripauksen draamaa.

Pääosin matkaa koskevat kirjaukset ovat kuitenkin vailla suurempaa dramatiikkaa. Ne sisältävät arkisia merkintöjä kunkin päivän matkaetapeista ja pysähdyksistä sekä arvioita siitä, miten pitkän matkan Sjögren ja isä olivat kulloinkin kävelleet. 1800-luvun alun maanteillä kulkijan aika oli kokemuksena todennäköisesti hyvin toisenlainen kuin se aika, jota junaliikenteen myötä ryhdyttiin aikatauluttamaan ja standardoimaan eri osissa Eurooppaa erivaiheisesti.<sup>52</sup> Sjögren ei varsinaisesti kirjoita ajasta. Esimerkiksi lähtövaiheessa hän ei kirjoita mitään siitä, milloin oletti pääsevänsä perille Turkuun. Kuten on jo käynyt ilmi, matkaa eivät ole rytmittäneet kievareiden välit vaan se, millaisesta torpasta seuraava majapaikka on kunakin päivänä löytynyt.<sup>53</sup> Suomalaisilla teillä liikkuneista kulkijoista kirjoittanut Marko Nenonen on huomauttanut, että hevosensa kanssa kulkeminen ei ollut erityisen nopeaa jos hevosella oli kuormaa. Yleensä yhtä mitta ei kuljettu erityisen pitkään, lisäksi pimeä lyhensi päivämatakaa.<sup>54</sup> Sjögrenien tapauksessa hevonen ei ollut edes entuudestaan tuttu vaan hankittu matkaa varten, joten sen kanssa liikkuminen ei välttämättä sujunut rutiniinomaisesti. Lisäksi hevonen ei ilmeisesti ollut erityisen hyväkuntoinen, koska kulkijat pelkäsivät väsyttävänsä sitä liikaa. Hevosten kanssa sattuneista vastoinkäymisistä kirjoittaa myös Pohjanmaan teillä Suomen sodan aikaan kulkenut Ehrström, joka joutui muun muassa taluttamaan lopen uupunutta hevosta päästäkseen kulkemaan eteenpäin.<sup>55</sup>

Kävellen taivaltaessa on ehtinyt tarkkailla myös maisemia. Alkumatkasta Sairakkalan kohdalla tie kulki näkymien halki, jotka Sjögren luokitteli romanttiseksi. ”Vasemmalla soliseva puro ja oikealla aivan tien vieressä korkea mäki. Puut kallistivat oksiaan tien yli lähestulkoon yhteen muodostaen kujan – edessä näkyi kohoilevien kumpareiden ympäröimiä laajoja peltoja.”<sup>56</sup> Vesiputoukset, maiseman suuret korkeuserot ja oksiaan ojentelevat puut vastaavat varsin yleistä käsitystä romanttisen maisemanmaalauksen aiheista, jos kohta esimerkiksi Caspar David Friedrichin subliimeihin maisemiin verrattuna Sjögrenin kuvausta voisi pitää ennemminkin pittoreskin maiseman prototyypinä. Sjögren kiinnitti muuallakin huomiota mielenkiintoisiin maisemiin. Tervolaan johtavan mäkinen tien varrella oli



hänen mielestään mitä ”bisarreimpia” näkymiä, jos vain pimeydeltä olisi voinut niitä tarkkailla kunnolla.<sup>57</sup>

Maisemia koskevat huomiot ovatkin matkan lähtökuvauksen ohella ainoita kohtia, jossa Sjögrenin kirjoitustyyli antaa viitteitä mahdollisista kirjallisista esikuvista. Se että hän näki maisemassa romanttisuutta kertoo ensinnäkin siitä, että hän oli ylipäättään tietoinen tällaisen esteettisen kategorian olemassaolosta. Tietoisuus on saattanut liittyä Sjögrenin näkemään visuaaliseen materiaaliin, esimerkiksi joihinkin painokuvuihin mutta yhtä hyvin se on voinut välittyä hänelle tekstien kautta. Sjögren luki jo kymnaasivuosinaan ruotsalaisten romantikkojen (fosforistien) julkaisuja sekä saksalaista kirjallisuutta ja kirjallisuuslehtiä, ainakin *Allgemeine Literatur Zeitungia*.<sup>58</sup>

Matkan merkittävä maamerkki oli Hämeen linna sekä itse kaupunki. Linnaan Sjögreneillä ei ollut aikaa tutustua mutta he kävelivät joitain kaupungin katuja pitkin ja ehtivät nähdä torin sekä kirkon. Seuraavana päivänä Sjögren ohitti Rengon kirkon.<sup>59</sup> Tämä keskiaikainen Pyhän Jaakon kirkko oli aikanaan nimetty apostoli Jaakobin mukaan. Jos Sjögren tiesi Pyhän Jaakobin olevan katolisessa perinteessä matkustavaisten suojelija, hän ei tätä kuitenkaan päiväkirjassaan maininnut. Paikoitellen Sjögren on kommentoinut tien kuntoa, sen mutkaisuutta tai suoruutta<sup>60</sup> mutta ei päiväkirjassaan suuremmin valita teiden huonokuntoisuutta. Kävellessä liikkuen esimerkiksi tien epätasaisuus tuskin häiritsi yhtä paljon kuin vaunujen tai kärryjen kyydissä istuen koetut kuopat. Ainakin Ehrström valitti Uuteenkaarlepyyhyn vievän tien olleen vuonna 1808 niin kivinen ja kuoppainen, että hän pohti kärryissä istumisen soveltuvan rangaistusmuodoksi rikoksesta tuomitulle.<sup>61</sup>

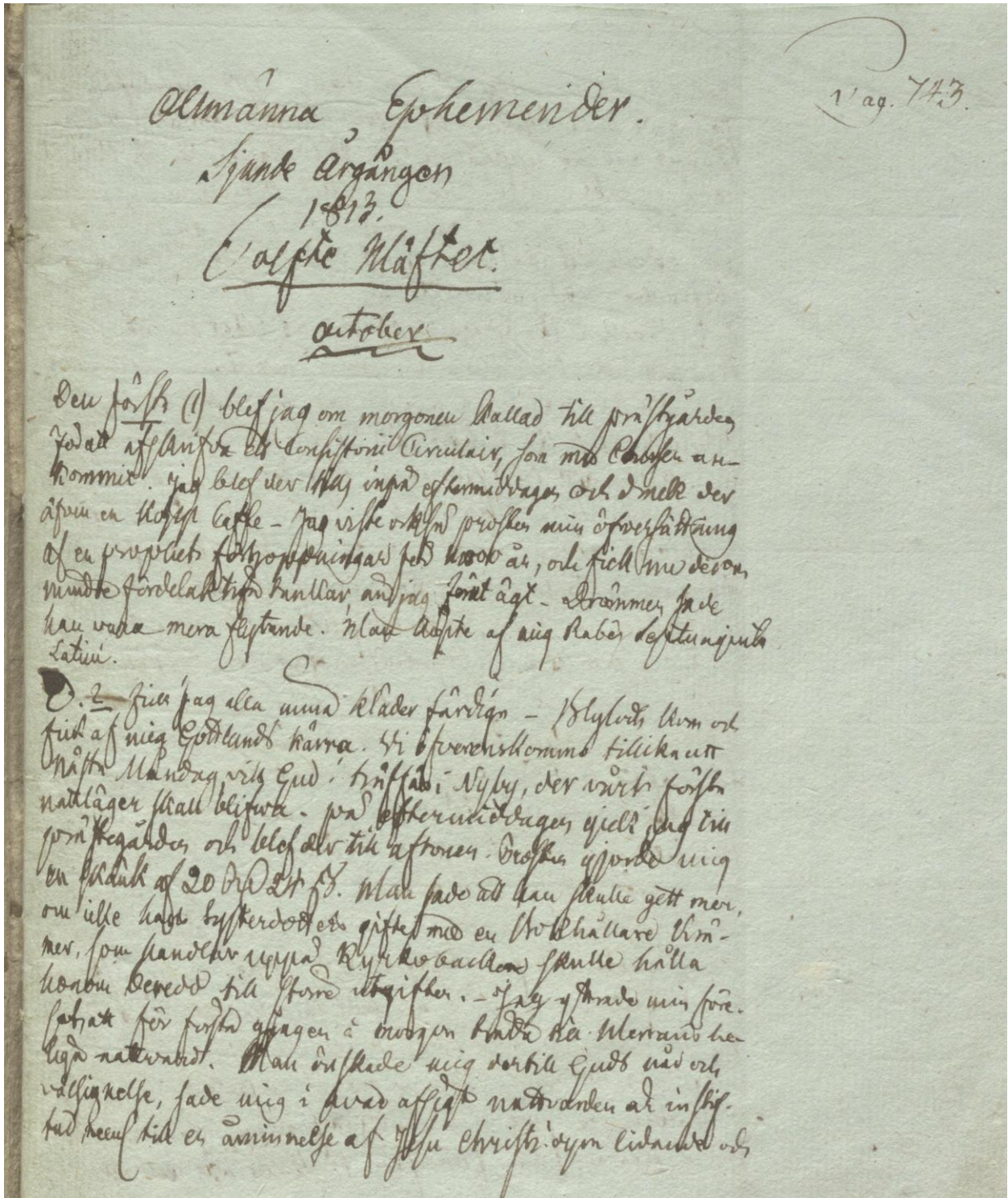
Käveleminen on hyvin kehollista toimintaa, yksi ihmislajin perustoiminnoista. Tutkijan on silti mahdotonta tietää, miltä viikon mittainen kävelyrupseama edes suunnilleen tuntuu jos samaa ei ole kokeillut itse. Sjögrenin päiväkirjasta on luettavissa erilaisia ilmauksia matkan rasituksista; hän kirjoittaa väsymyksestä, aristavista jaloista ja huonosti nukutuista öistä. Jo ensimmäisen matkapäivän merkinnöissä hän mainitsee kipeytyneet jalat. Toisen matkapäivän iltana hän toteaa olleensa todella väsynyt. Neljännen päivän iltana hän sai väsyneenä oikaistua itsensä yöpymispaikkana toimineen torpan penkille mutta ”sadat kirput” pakottivat hänet lähes saman tein ylös. Suojautuakseen kirppujen hyökkäykseltä Sjögrenin oli oman todistuksensa mukaan pysyteltävä liikkeessä.<sup>62</sup> Tätä enempiä Sjögren ei juurikaan sanoita fyysisistä kävelysuoritusta. Ehkä tuo kokemus olikin kirjallisen ilmaisun saavuttamattomissa; jäsenissä ja niiden lihaksissa, jalkapohjissa, hiertyneessä ihossa.

Vuonna 1813 eteläisessä Suomessa oli Sjögrenin merkintöjen mukaan lokakuun alussa paikoin jo lunta. Sää on siis ollut melko kylmä. Päiväkirjaansa Sjögren ei ole kirjoittanut paleltumisesta mutta kestikievarissa nautitut lukuisat ryypyt ja totilasit ovat luultavasti toimineet osin lämmikkeenä, tai muuten vain voimien vahvistajina. Viidennen matkapäivän aamiaisella Portaan kestikievarissa Sjögren on tilannut itselleen peräti kahdeksan kananmunaa saadakseen voimia jäljellä olevaa kävelymatkaa varten.<sup>63</sup> Muuten hän ei ole kommentoinut sitä, mitä kievareissa söivät tai mitä evästä heillä oli mukanaan.

Kun Sjögren matkusti viimeisiä peninkulmia Ankan kylästä Turkuun 11. lokakuuta oli taivas kirkas ja tie kaunis. Kaupunkiin saapumisen tunnelmia hän ei ilmeisesti ehtinyt juurikaan kuulostella tai ainakaan kirjata ylös, sillä kyseisen päivän merkinnät koskevat pääosin sen setvimistä, kenen luona hän voisi Turussa asua.<sup>64</sup> Isästään hän ei ole kirjoittanut mitään. Ilmeisesti tämä palasi Iittiin saatuaan haudankaivajan kärryt tyhjäksi poikansa tavaroista. Toivottavasti isä uskalsi sentään paluumatkalla istua kärryjen kyydissä.

Sjögrenin kuvaus omasta kävelystään Turkuun avaa kävelyn historiaan hyvin toisenlaisen tason kuin esimerkiksi tunnettujen kävelijöiden Roussean ja Thoreaun kirjoitukset, jotka käsittelevät ensi sijassa kävelyn inspiroimaa tai sen aikana tehtyä ajatustyötä. Tämänkaltaisissa teksteissä kävelyn fyysisyys

näyttäytyy pääosin positiivisena ulottuvuutena. Rousseau tosin kuvaa myös tapausta, jossa hän kaatui pahasti kävelynsä aikana suuren koiran jyrätessä hänen kumoon.<sup>65</sup> Sjögrenin päiväkirjamerkinnot kertovat pitkällisen kävelemisen ikävämmästä puolesta, uupumuksesta ja fyysisestä kivusta. Tämän kirjoitetun kokemuksen lisäksi merkintöjen lukija voi vain arvailla sitä, miltä seitsemän päivän kävely tuntui kehossa. Myös tämä puoli kuuluu kävelyn historiaan.



Kuva 2. Ote Sjögrenin päiväkirjasta lokakuun alun päiviltä, jolloin hän teki matkavalmisteluja. Kuva: Kansalliskirjasto, Anders Johan Sjögrenin kokoelma.

## Kävellen avautuva kaupunki

Sitikkalasta Turkuun käveleminen oli ainutkertainen fyysinen suoritus, joka ei Sjögrenin elämässä sellaisenaan enää toistunut vaikka hän toki myöhemmin kulki vaunukyydillä Turun ja lapsuuskodin tai muun lomapaikan väliä opiskeluvuosiensa aikana. Liikkeellä oleminen ja äärimmäinen fyysinen rasitus kuuluivat myöhemminkin hänen elämäänsä, sillä yliopistosta valmistumisensa jälkeen Sjögren muutti Pietariin, mistä teki 1820- ja 1830-luvuilla tutkimusmatkoja Suomensukuisten kansojen pariin aina Kuolan niemimaalle ja Kaukasiaan saakka. Näiden matkojen jälkiä Sjögren kantoi konkreettisesti kehossaan loppuelämänsä ajan, sillä vaikeat olosuhteet johtivat pahoihin paleltumiin ja osittaiseen näön menetykseen.<sup>66</sup> Tässä artikkelissa tarkastelu siirtyy seuraavaksi huomattavasti arkisempaan ja toisteiseen kävellen liikkumiseen Sjögrenin opiskelukaupungissa Turussa.

Tunnettua kaupunkikävelijän tyyppiä edustaa ranskalaisrunoilija Charles Baudelairen ”Modernin elämän maalari” -esseessä (1863) esittelemä yksilöllinen, ihmisvilinästä nauttiva kuljeskelijahahmo eli flanööri (ransk. *flâneur*) mutta kaupungin kaduilla näyttäytyminen on sinänsä Baudelairen aikakautta varhaisempi ilmiö. Vielä 1700-luvulla tämä näyttäytyminen tapahtui usein hevosvaunuilla, näin yläluokkaisemman väen ei tarvinnut laskeutua samalle tasolle alempisäätysten kävelijöiden kanssa.<sup>67</sup> Käveleminen kuului 1800-luvun eurooppalaiseen kaupunkikulttuuriin ja monet intellektuellit ja taiteilijat, muiden muassa Charles Dickens, Victor Hugo tai Richard Wagner, tunnetaan antaumuksellisina kävelijöinä.<sup>68</sup> Useat suurina kävelijöinä tunnetut hahmot ovat miehiä, ja nimenomaan jo omana aikanaan laajalti tunnettuja henkilöitä. Tiina Männistö-Funk onkin aiheellisesti huomauttanut, että kaupunkien katuja ovat eri aikoina kävelleet kuitenkin pääasiassa muut kuin flaneerausta harjoittaneet miehet. Tästä huolimatta yksilöllinen mieshahmo on ollut yliedustettuna kävelemisen historiaa koskevassa tutkimuksessa.<sup>69</sup> Toisaalta kaikki Jane Austenia lukeneet tietävät hänen naisahmojensa harrastavan ahkerasti kävelemistä.<sup>70</sup> Eurooppalaisessa kirjallisessa kulttuurissa kävelevät naiset ovat siis esiintyneet jo varhaismodernina aikana.

Sjögren oli nuori mies, ja jo varhain melko oppinutkin, mutta hänen liikkumisensa oli silti lähempänä niin sanotun tavallisen väestönosan arkista kävelyä, kuin monen 1800-luvun eurooppalaisesta kulttuurista tunnetun kulkijan kävelyharrastus. Tarkastelen seuraavaksi päiväkirjamateriaalin avulla Sjögrenin rutiinomaista kävelemistä Turun kaduilla. Käsittelen ensin niitä kävelemisen maantieteellisiä polttopisteitä, jotka toistuvat aineistossa, ja joiden kautta Sjögren tutustui itselleen uuteen kaupunkiin.

Käveleminen oli osa Sjögrenin päivittäistä ylioppilaan elämäänsä Turussa. Vaikka kaupunki oli hänelle aluksi outo, Sjögren pääsi nopeasti osaksi akatemiassa opiskelevien ylioppilaiden sosiaalista verkostoa, josta hän entuudestaan jo tunsi monet Porvoon kymnaasin entiset oppilaat. Yliopistossa he edustivat viipurilaista osakuntaa. Tämän sosiaalisen verkoston tuesta ja opastuksesta<sup>71</sup> huolimatta Sjögrenillä oli alkuvaiheessa vaikeuksia suunnistaa kaupungissa. 17. lokakuuta hän on päiväkirjamerkintöjensä mukaan yrittänyt löytää ystävänsä Poppiuksen asuntoa:

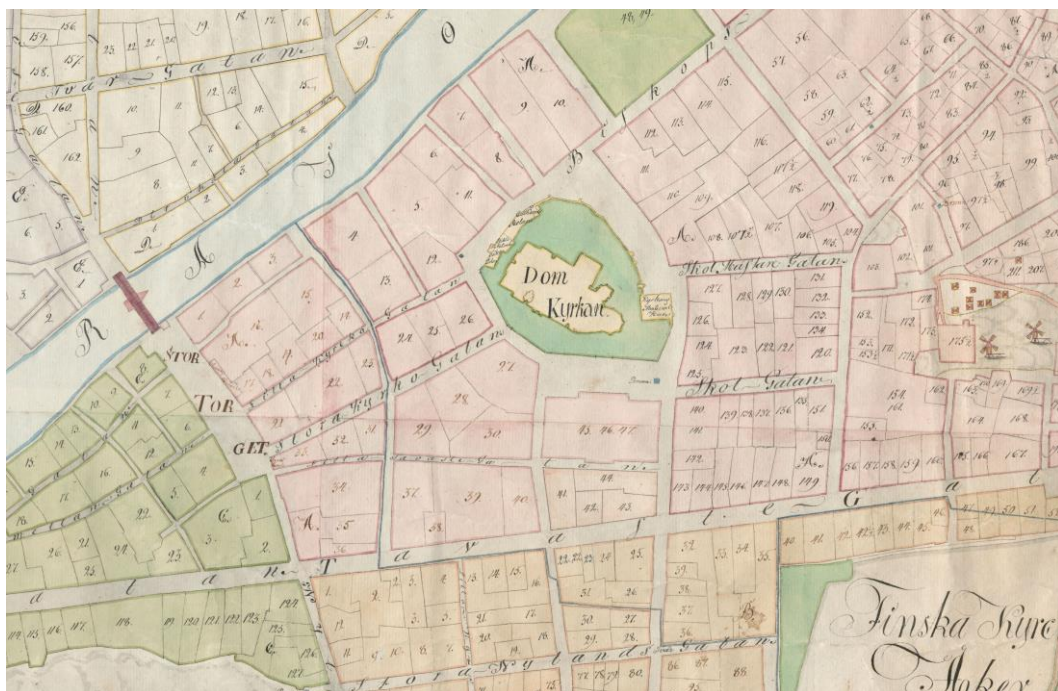
*Vaelsin kaikki Hämeenkadun sivukadut; mutta en onnistunut [löytämään häntä]. Ja kun ajattelin mennä C. Masalinin luo, joka asuu kulmassa, jossa Hämeenkadulta lähtevä katu kääntyy minun kortteliini, en enää löytänyt sinne, vaan kuljin obi ja tulin Hämeentullille. Lisäksi oli jo pimeää. Sitten olin Walbbergin luona; mutta hän ei ollut kotona. Aioin kävellä Alopaeuksen luo, kuulin että siellä oli hyvin ontoa [seutua?] ja kävelin kotiin.<sup>72</sup>*



Pian Turun kaduilla kävelystä tuli kuitenkin rutiinia. Mitä Sjögren sitten varsinaisesti kertoo kävelemisestään? Englantilaisten arkipäiväistä liikkumista 1800-luvun päiväkirjojen avulla tutkinut Colin G. Pooley on todennut, ettei itsestäänselvyyksistä juuri kirjoiteta, mikä vaikeuttaa laajempien johtopäätösten tekemistä. Pooleyn mukaan yksittäiset päiväkirjat eivät välttämättä avaa mitään laajempaa näkymää liikkumisen merkityksiin.<sup>73</sup> En olisi aivan näin skeptinen päiväkirja-aineiston todistusvoiman suhteen. On totta, ettei Sjögren useimmiten varsinaisesti kirjoita siitä, miltä käveleminen tuntui tai miten hän koki kaupunkitilan, jossa liikkui. Tästä huolimatta hänen kävelyistään on mahdollista tehdä erilaisia johtopäätöksiä, jotka kertovat yhden yksilön liikkuvuuden lisäksi myös laajemman sosiaalisen joukon, ylioppilaiden tavasta liikkua kaupungissa.

Sjögrenin merkintöjä lukiessa syntyy toisinaan vaikutelma, etteivät ylioppilaat juuri muuta tehneetkään kuin maleksivat kaduilla. Päiväkirjassa toistuvat päivä toisensa jälkeen merkinnät, joiden mukaan Sjögren kulki pitkin kaupungin katuja yksin tai jonkun opiskelutoverinsa kanssa jollakin jokapäiväiseen elämään liittyvällä asialla. Esimerkkinä mainittakoon marraskuun 9. päivä 1813, jonka muistiinpanot edustavat Sjögrenille varsin tavanomaisia askareita. Aamukahdeksalta hän on lähtenyt kotoaan osakuntansa kuraattorina toimineen Ursinin luo,<sup>74</sup> minkä jälkeen hän kävi professori Johan Bonsdorffin luona ja jatkoi matkaa erään opiskelutoverin luokse syömään aamiaista. Ylioppilaat lähtivät sitten yhdessä käymään akatemialla, josta Sjögren jatkoi tunnin jälkeen kirjapuotiin. Hämärän aikaan Sjögren kävi kahden eri tuttavansa ovella mutta nämä eivät olleet kotona. Loppuillan hän vietti yksi lukien.<sup>75</sup>

Päiväkirjassa lähes päivittäin toistuvia paikkoja ovat akatemia kirjastoineen, professorien ja muiden ylioppilaiden kodit, kirjapuodit sekä kahvineitien huoneet tai muut vaatimattomammat kuppilat.<sup>76</sup> Sjögrenin arkinen liikkuminen on rajoittunut varsin pienelle maantieteelliselle alueelle tuomiokirkon ja akatemian läheisyyteen, jossa myös kirjapuodit sijaitsivat. Tästä todistaa Sjögrenin päiväkirjamerkintä helmikuulta 1814, jolloin hän oli kävellyt Poppiuksen kanssa itselleen uudelle suunnalle Turun linnalle, ja nähnyt tämän kaupungin maamerkin ensimmäistä kertaa. Paluumatkan he kävelivät ”jäätietä” pitkin eli jäätyneellä Aura-joella.<sup>77</sup> Tuomiokirkon ja linnan välinen etäisyys on vajaat neljä kilometriä.



Kuva 3. Turun tuomiokirkon ja akatemian ympäristö eli niin sanottu Kirkkokortteli oli aluetta, jolla Sjögren liikkui päivittäin. Yksityiskohta Johan Tillbergin vuonna 1808 laatimasta kartasta. Kuva: Kansalliskirjasto, <http://divi.narc.fi/divi/view.ka?kuid=33618121>.



Sjögrenin kaupunkikävelyä on mahdollista verrata samassa kaupungissa eläneen aikalaisen, Johan Winterin kävelyrutiineihin. Winter kuului aikakauden säätyhierarkiassa syntymänsä ja sosiaalisen verkostonsa myötä Sjögreniä korkeampiin piireihin vaikka Sjögren tulikin akateemisten opintojensa myötä osaksi oppisäätyä. Muun muassa hovioikeuden notaarina ja sihteerinä työskennellyt Winter oli Sjögrenin tapaan ahkera päiväkirjanpitäjä.<sup>78</sup> Myös Winter käveli kaupungissa sekä työasioissa että sosiaalisia suhteita hoitamassa. Topi Artukka on analysoinut tätä Winterin toimintaa osana Turun seurapiirien vierailukulttuuria. Asemansa puolesta Winter olisi voinut hyvin käyttää vaunuja liikkumiseensa mutta Turun koko mahdollisti asioiden hoitaminen myös kävelen. Winterin päiväohjelmaan saattoi kuulua useita visiittejä eri säätyläiskodeissa, osa näistä etukäteen sovittuja, osa spontaaneja pistäytymisiä tai esimerkiksi kiitoskäyntejä, jotka kuuluivat yläluokkaiseen kohteliaisuuskoodistoon. Yhden päivän ohjelmaan saattoi parhaimmillaan kuulua lähemmäs kymmenen eri kohdetta.<sup>79</sup>

Myös Sjögrenin päivärutiineihin kuului usein lukuisia pistäytymisiä opettajien tai muiden ylioppilaiden luona. Luonteeltaan nämä tapaamiset vain olivat toisentyyppisiä kuin Winterin kohteliaisuuskäynnit. Esimerkiksi toukokuun alussa 1815 Sjögren näyttää vierailleen päivän aikana yhdeksän eri henkilön luona (osa näistä ei ollut kotona) – ja tehneen tämän lisäksi illalla vielä erikseen kävelylenkin.<sup>80</sup> Sosiaalisuus on ollut tärkeä osa ylioppilaan arkea.

## Kävelemisen funktioista

Jos kansainvälisessä tutkimuksessa onkin usein nostettu esille yksilöllisiä kävelijöitä, nousee Sjögrenin esimerkin kautta yksinäistä kävelyä ensisijaisemmaksi kävelemisen sosiaalisuus. Kaduilla kävellessä ensinnäkin tapasi tuttuja. Toiseksi Sjögrenin päiväkirjassa toistuvat maininnat yhteisistä kävelyistä ystävän tai pienen ylioppilasjoukon kanssa. Esimerkiksi vuoden 1814 alkupuolella Sjögren on liikkunut paljon ystävänsä Poppiuksen kanssa sekä hoitamassa asioita, että vain ulkoilemassa. Helmikuussa 1814 Sjögren kirjoitti: ”Iltapäivällä kävelin Poppiuksen kanssa yli neljännespeninkulman Hämeentullin ulkopuolelle. Ainoa päivittäinen liikunta joka minulla on ollut Turkuun palaamiseni jälkeen.”<sup>81</sup> Sjögren viittaa tässä joululoman jälkeiseen paluuseen kaupunkiin.

Kävelemisen sosiaalisuuteen kuuluu myös ylioppilaiden yliopistokaupungeissa harrastama kaduilla marssiminen ja laulaminen. Uppsalassa lauluharrastusta ilmeni 1800-luvun alussa ja kaupungissa oleskellut C. A. Gottlund yritti istuttaa samaa toimintaa myös Turkuun. Tällainen osin organisoitu, mutta myös spontaanisti yhä suuremman kävelijä- ja laulajajoukon kaduille koonnut toiminta nousi Turussa suosioon vasta Sjögrenin opiskeluvuosien jälkeen 1820-luvun alussa.<sup>82</sup> Oma lukunsa Turun kaduilla tapahtuneesta ylioppilaiden toiminnasta ovat erilaiset levottomuudet ja kahakat, joita ilmeni 1810- ja 1820-luvuilla. Järjestyshäiriöitä aiheuttivat opiskelijoiden kahakat venäläisen varusväen kanssa sekä keväällä 1817 tapahtunut ylioppilaiden protesti, jota voi pitää myös katumielenosoituksena. Protestin taustalla oli kaavailut muutokset ylioppilaiden kurinpitoasioihin, jotka opiskelijoiden mukaan uhkasivat akateemista vapautta. Myös Sjögren otti osaa kaduilla tapahtuneisiin mielenilmauksiin. Näitä katulevottomuuksia on käsitelty kattavasti esimerkiksi Jukka Sarjalan tutkimuksessa.<sup>83</sup>

Kävelemisen voi sanoa olleen yksi Sjögrenin arkea rytmittäneestä perustoiminnosta. Se myös nivoutui läheisesti toiseen tärkeään toimintoon, kirjojen hankkimiseen ja lukemiseen. Sjögrenin päiväkirjamerkinnot keskittyvät usein kuvaamaan sitä, mitä hän on kulloinkin lukenut, ostanut tai lainannut. Jukka Sarjala on käsitellyt kirjojen liikettä, vaihtoa ja kierrättämistä Sjögrenin päiväkirjojen avulla.<sup>84</sup> Yhtä lailla voidaan todeta, että kirjat ja muut painotuotteet liikuttivat Sjögreniä, sillä niiden

vuoksi hän kulki akatemian tai osakunnan kirjastossa, kirjapuodeissa ja -huutokaupoissa. Tämän lisäksi kirjoja sai käsiinsä opettajilta ja ystäviltä. Esimerkiksi 16. helmikuuta 1814 Sjögren kävi Ursinin luona palauttamassa kirjan ja sai samalla lainaan pari uutta teosta. Muutamaa päivää myöhemmin Sjögren jo palautti lainansa Ursinille ja sai mukaansa taas uutta luettavaa. Samana päivänä hän lainasi kirjoja myös kahdelta ystävältään.<sup>85</sup> Tähän tapaan kirjat saivat Sjögrenin kävelemään tuttavien luota toiselle. Toisinaan Sjögren puolestaan käveli irrottautuakseen intensiivisestä lukemisesta.<sup>86</sup>

Vaikka Sjögrenin merkinnät eivät pääsääntöisesti sisällä liikkumisen tarkempaa reflektointia, käveleminen näyttää toimineen myös keinona, jonka avulla hän on voinut järjestää ajatuksiaan tai käsitellä erilaisia tunnetiloja. Esimerkiksi helmikuussa 1814 Sjögreniä painoi huoli uuden vuokrahuoneen löytymisestä ja hän kirjoitti lähteneensä harmistuneena tai surullisena (*under ledsnad*) pitkähkölle kävelyllä kaupunkialueen ulkopuolelle. Huhtikuussa 1816 hän oli kävelyllä ystävänsä kanssa avatakseen tälle sydäntään (*öppna mitt hjerta till honom*) mutta keskustelu ei sujunut Sjögrenin toivomalla tavalla, ja hän jäi yksin kävelemään rauhoittuakseen.<sup>87</sup> Useamman kerran Sjögren myös jäi asuinrakennuksensa lukitun portin taakse viivytyään asioillaan liian myöhään. Olen käsitellyt muussa yhteydessä erästä tällaista tapausta, jolloin Sjögren päätyi kuluttamaan koko yön pääasiassa kaduilla kävellen ja kirjoitti sattumuksesta varsin pitkällisesti päiväkirjaansa.<sup>88</sup>

Kävely rytmitti Sjögrenin opiskelijaelämää usein tavoin. Poikkeuksellisia juhllisuuksia (esimerkiksi akateemiset juhlat) tai mielenilmauksia lukuun ottamatta kaduilla käveleminen oli osa Sjögrenin arkista ylioppilaan elämää Turussa. Vaikka hän päiväkirjassaan selostaa ensisijassa omia rutiinejaan, tulee hän samalla kertoneeksi yhtä ja toista myös laajemman opiskelijayhteisön tavasta elää. Kaduilla kulkeminen kuului tähän elämään hyvin tiiviisti.

## Lopuksi

Sjögren edusti kotitaustansa puolesta ihmisryhmää, joka käveli käytännön syistä. Hänen isänsä tuskin ehti harrastaa huvikävelyitä mutta oli valmis saattamaan poikansa opiskelemaan kävellen, kun tilanne niin vaati. Anders Johan Sjögren irtautui syntymän sanelemasta elinpiiristä jo varhain opintojensa myötä. Hän myös omaksui harrastuksena toimineen kävelemisen jo Porvoon kymnaasin aikoina. Tästä huolimatta lähtiessään Turkuun opiskelemaan Sjögren vaelsi yliopistokaupunkiin vuosisatoja vanhan käytännön mukaisesti jalkapatikassa, hyödyntäen tienvarsien tilapäismajoitusta eli talonpoikaisia savupirttejä. Jos Sjögren itse mielsikin oman ”vapaa-ajan” kävelynsä osaksi tiettyä eurooppalaista kirjallista jatkumoa, tai ainakin tiedostamattaan asettui samaan yhteyteen monien muiden sivistyneiden kulkijoiden kanssa, hänen matkakuvauksessaan Iitistä Turkuun on vain vähän viitteitä mahdollisiin kirjallisiin esikuviiin. Suurimmaksi osaksi kävelymatka oli suuri fyysinen ponnistus, matkaetapista toiseen selviytymistä, ei kävelemisen performointia tai reflektointia.

Sjögrenin saapuminen jalkapatikassa kotiseudulta yliopistokaupunkiin on myös melko kuvaavaa ajatellen hänen sosiaalista taustaansa. Aikakauden liikennöintijärjestelmään eli maanteillä kulkeviin hollikyyteihin turvautuminen ei ilmeisesti tullut hänelle ja isälle edes mieleen, kun tiettyjen sattumusten seurauksena kunnollisia kahden istuttavia kärryjä ei ollut lähtöhetkellä saatavilla. Olihan matkaa varten kuitenkin hankittu jo hevonenkin. Sjögren tunsikin koko elämänsä ajan tiettyä alemmuutta alhaisesta syntyperästään. Hän oli jo lapsuusiästä saakka varsin määrätietoisesti lukenut itseään oppineiden yhteisön jäseneksi ja samalla irtautunut kotitaustastaan. Lokakuussa 1813 tämä tausta kuitenkin vaikutti siihen, että hän oli ylipäätään valmis askeltamaan haudankaivajan kärryjen vieressä seitsemän päivän ajan päästäkseen yliopistoon.

Onko Sjögrenin kävelyjen perusteella sitten tehtävissä laajempia johtopäätöksiä vai jäävätkö tässä artikkelissa esitellyt kävelemistä koskevat esimerkit eräänlaisiksi kuriositeeteiksi aikakauden Suomesta? Olen pyrkinyt osoittamaan, että Sjögrenin erilaiset tavat kävellä ovat ensinnäkin asetettavissa laajempiin yhteyksiin. Sjögren oli vain yksi lukemattomista Viipurintien tai Härkätien kulkijoista mutta toisin kuin monet aikakauden talonpoikaiset tai työväestöön kuuluvat maanteillä kävelijät, hän on kirjoittanut omasta kävelemisestään. Kaupungissa tapahtuneen kävelemisen osalta Sjögrenin päiväkirja kertoo paitsi hänen omasta, myös laajemman opiskelijajoukon tavasta kulkea kaupungin katuja. Artikkelini on toivoakseni kyennyt monipuolistamaan käsitystämme kävelemisen historiasta tunnettuja kulkijahahmoja laajempaan historialliseen todellisuuteen.

<sup>1</sup>Ks. Colin Pooley, Martin Emanuel, Tiina Männistö-Funk, Peter Norton, ”Introduction: historical perspectives on pedestrians and the city”, *Urban History* 48 (2021), 204–210. Doi: <https://doi.org/10.1017/S0963926819000944>.

<sup>2</sup>Piia Einonen, Pirita Frigren, Tiina Hemminki ja Merja Uotila, ”Leipä taivalten takana. Liikkuminen 1800-luvun alun Suomessa”, *Ennen ja nyt: Historian tietosanomat*, no. 5 (2016); Merja Uotila, ”Maaseutuväestön matkat muualle. Liikkuminen ja matka-asiakirjat 1840-luvun Hollolassa ja Jaakkimassa”. *Ennen ja nyt: Historian tietosanomat*, no. 3 (2021). Doi: <https://doi.org/10.1017/S0963926819000944>.

<sup>3</sup>Tiina Männistö-Funk, ”Kävelevien naisten kaupunki: sata vuotta sukupuolta Turun kaduilla”, teoksessa *Kaupungin varjoissa, arkistojen valoissa*, toim. Topi Artukka, Jarkko Keskinen, Taina Saarenpää (Turku: Sigillum 2018); ”The gender of walking: Female pedestrians in street photographs 1890–1989”, *Urban History* 48 (2021), 227–247. Doi: <https://doi.org/10.1017/S0963926819000981>.

<sup>4</sup>John Strömberg, *Studenter, nationer och universitet: studenternas härkomst och levnadsbanor vid Akademien i Åbo 1640–1808* (Helsingfors: Svenska litteratursällskapet i Finland, 1996); Jan Sundin, *Främmande studenter vid Uppsala universitet före andra världskriget* (Uppsala: Acta Universitatis Upsaliensis. Skrifter rörande Uppsala universitet C; 2/, 1973); Jussi Nuorteva, *Suomalaisten ulkomainen opinkäynti ennen Turun akatemian perustamista 1640* (Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 1997).

<sup>5</sup>Margrit Pernau, ”Space and Emotion: Building to Feel”, *History Compass* 12/7 (2014), 541–549. Doi: <https://doi.org/10.1111/hic3.12170>.

<sup>6</sup>Päiväkirjasta kirjoittamisen muotona ja historiantutkimuksen lähteensä, ks. Karoliina Sjö ja Maarit Leskelä-Kärki, ”Päiväkirja, minuuks ja historia”, teoksessa *Päiväkirjojen jäljillä. Historiantutkimus ja omasta elämästä kirjoittaminen*, toim. Maarit Leskelä-Kärki, Karoliina Sjö, Liisa Lalu (Tampere: Vastapaino, 2020), 11–38.

<sup>7</sup>Henry David Thoreau, *Kävelemisen taito*. Englanninkielinen alkuteos 1862. Suom. Markku Engvall (Helsinki: Basam Books, 2008), 19.

<sup>8</sup>Joseph Anthony Amato, *On foot a history of walking* (New York: New York University Press, 2004), 81–83.

<sup>9</sup>Maalustaiteen tunnetuin esimerkki yksinäisestä vaeltajasta lienee Caspar David Friedrichin ”Vaeltaja sumumeren yllä” (1818). Yksinäisyydestä taiteen motiivina, ks. esim. Ian Bostridge, *Schubertin talvinen matka. Winterreise*. Suom. Sampsa Laurinen (Helsinki: Basam Books, 2015), 274–298. Brittiläisten romantikkorunoilijoiden kävelyistä, ks. Amato 2004, 104–106. Kävelemiseen liittyvää maalustaiteen kuvastoa on mahdollista tarkastella myös liikkumisen rajoitteiden ja rajojen teeman kautta, kuten Carlos Idrobo on tehnyt. Carlos Idrobo, ”Sensing Boundaries on Foot. Experiencing Limits of Mobility through Nineteenth-Century European Art”, *Ennen ja nyt: Historian tietosanomat*, no. 3 (2021).

<sup>10</sup>Amato, *On foot*, 11.

<sup>11</sup>Ks. Einonen et al, ”Leipä taivalten takana” sekä Uotila, ”Maaseutuväestön matkat muualle”.

<sup>12</sup>Muut Teitin mainitsemat linjaukset olivat Turun ja Viipurin välinen tie (niin sanottu Suuri Rantatie), Viipurin, Olavinlinnan ja Hämeenlinnan välinen tie (Suuri Savontie) sekä Turusta Ulvilan ja Korsholman kautta Hämeenlinnaan kulkenut tie. Jaakko Masonen, ”Kirkon, kruunun ja kansan tiet keskiajalla”, teoksessa *Tubat vuotta tietä, kaksisataa vuotta tielaitosta 1. Maata, jäätä, kulkijoita. Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860*, toim. Tapani Mauranen (Helsinki: Edita, 1999), 65.

<sup>13</sup>Amato, *On foot*, 96–99.

<sup>14</sup>Marko Nenonen, ”Maitse vai vesitse – kulkemisen peruskysymys 1550–1800”, teoksessa *Tubat vuotta tietä, kaksisataa vuotta tielaitosta 1. Maata, jäätä, kulkijoita. Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860*, toim. Tapani Mauranen (Helsinki: Edita, 1999), 144–145.

<sup>15</sup>Marko Nenonen, ”Kulkijan taival”, teoksessa *Tubat vuotta tietä, kaksisataa vuotta tielaitosta 1. Maata, jäätä, kulkijoita. Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860*, toim. Tapani Mauranen (Helsinki: Edita, 1999), 279–281, 288–289.

<sup>16</sup>Tapani Mauranen, ”Puuta, heinää, hevosia – talous ja tie 1800-luvun alkupuoliskolla”, teoksessa *Tubat vuotta tietä, kaksisataa vuotta tielaitosta 1. Maata, jäätä, kulkijoita. Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860*, toim. Tapani Mauranen (Helsinki: Edita, 1999), 404.

<sup>17</sup>Carl P. Hagström, *Vägvisare Genom Svea och Göta Riken samt Storfurstendömet Finland* (Örebro 1807), 4.

<sup>18</sup>Juhani Viertola, ”Yleiset tiet Ruotsin vallan aikana”, teoksessa *Suomen teiden historia 1, Pakanuuden ajalta Suomen itsenäistymiseen*, toim. Eero Lehtipuu, Paul Fogelberg, Juhani Viertola (Helsinki: Tie- ja vesirakennushallitus, 1974), 100.

<sup>19</sup>Nenonen, ”Kulkijan taival”, 274.

<sup>20</sup>Jouni Kuurne, ”Johdanto: ’Olla hyödyksi ja nauttia elämästä’ – matkalla Euroopassa valistuksen aikana, teoksessa *Mikael Hisinger: Halki vanhan Euroopan. Matkapäiväkirja 1783–1784*, toim. ja suom. Jouni Kuurne (Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 2012), 30.

<sup>21</sup>Sjögrenin elämänvaiheista ja erityisesti tämän myöhemmästä urasta Pietarissa, ks. Päivi Laine, *Suutarinpojasta Venäjän tiedeakatemian akateemikoksi: A. J. Sjögrenin ura Pietarissa 1820–1855* (Tampere: Tampereen yliopiston väitöskirjat 255, 2020).

<sup>22</sup>Anders Johan Sjögren, *Tutkijan tieni*. Käsikirjoituksesta suom. Aulis J. Joki (Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura 1955), 14, 18.

<sup>23</sup>Anders Johan Sjögren, *Allmänna Ephemerider. Dagböckerna 1806–1855*, utg. Michael Branch, Esko Häkli, Marja Leinonen (Helsingfors: Nationalbiblioteket, 2020). Ks. esim. 14.1.1811, 123; 28.1.1811, 124; 19.3.1811, 129; 16.6. ja 17.6.1812, 394. Sivunumerot viittaavat digitoitun version numerointiin. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-951-51-6139-0>

<sup>24</sup>Marjo Kaartinen, ”A busy Day with Me, or at Least with My Feet & My Stockings”. Walking for Health and the Female Pedestrian’s Spaces in Eighteenth-Century British Towns, in *Gendering Spaces in European Towns 1500–1914*, eds. Elaine Chalus and Marjo Kaartinen, (New York: Routledge, 2019), 32–34. Doi: <https://doi.org/10.4324/9781315871684-3>.



- <sup>25</sup> Blylod vihittiin papiksi jo loppuvuodesta 1814 eikä hän jatkanut opintojaan yliopistossa. Yrjö Kotivuori, *Ylioppilasmatrikkeli 1640–1852: Gustaf Johan Blylod*. Verkkojulkaisu 2005 <<https://ylioppilasmatrikkeli.helsinki.fi/henkilo.php?id=12678>>. Luettu 7.12.2021.
- <sup>26</sup> Sjögren 2.10.1813, 1351.
- <sup>27</sup> ”Jag läfte skaffa kärra, kosta hvad det ville och än i denna afton vara på Sidikkala dermed.” Sjögren 3.10.1813, 1351. Kaikki suomennokset Sjögrenin päiväkirjoista kirjoittajan omia.
- <sup>28</sup> Sjögren 3.10.1813, 1351–1352.
- <sup>29</sup> Kuten Blylod, myös Gåsman vaihtoi akateemiset opinnot papin uraan varsin varhain. Yrjö Kotivuori, *Ylioppilasmatrikkeli 1640–1852: Gustaf Henrik Gåsman*. Verkkojulkaisu 2005 <<https://ylioppilasmatrikkeli.helsinki.fi/henkilo.php?id=12615>>. Luettu 7.12.2021.
- <sup>30</sup> Muistelmissaan Sjögren kertoo, että isä osti hevosen varta vasten matkaa varten. Sjögren 1955, 23–24.
- <sup>31</sup> Sjögren 4.10.1813, 1352.
- <sup>32</sup> Sjögren 5.10.1813, 1352.
- <sup>33</sup> Sjögren 1955, 24.
- <sup>34</sup> Ensimmäisen päivän matkan pituus oli karkeasti arvioituna 30–35 kilometriä.
- <sup>35</sup> Sjögren 5.10.1813, 1352.
- <sup>36</sup> Kankantaan kylässä oli virallinen kestikievari ainakin 1700-luvun puolivälistä lähtien. Kirsi Salonen, *Ylinen Viipurintie* (Hämeen liiton julkaisu V:45, 1998), 40.
- <sup>37</sup> Sjögren 6.10.1813, 1353.
- <sup>38</sup> Nenonen, ”Kulkijan taival”, 288.
- <sup>39</sup> ”Vi fortsatte dock ännu resan 1 ¼ mil längre till Jähkola, der vi fingo nattqvartet i ett hemman under ett stort berg...” Sjögren 6.10.1813, 1353.
- <sup>40</sup> Jaakko Masonen, ”Hämeen Härkätie”, teoksessa *Tuhat vuotta tietä, kaksisataa vuotta tielaitosta 1. Maata, jäätä, kulkijoita. Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860*, toim. Tapani Mauranen (Helsinki: Edita, 1999), 64.
- <sup>41</sup> Marko Nenonen, ”Kulkijan taival”, 274, 279–281; Hagström 1807, passim.
- <sup>42</sup> Sjögren 8.10.1813, 1353–1354.
- <sup>43</sup> Viertola, ”Yleiset tiet”, 86. *Vägvisare*-teos mainitsee, että merkkejä tuli teillä olla peninkulman välein ja että risteävät tiet oli merkittävä siten, että kulkija tiesi minne kyseinen tie vei. Hagström, *Vägvisare*, 3.
- <sup>44</sup> Päiväkirjassa hän kirjoittaa 24–26 peninkulman matkasta mutta muistelmissaan 30 peninkulmasta. Sjögren 12.10.1813, 1355; Sjögren 1955, 23.
- <sup>45</sup> Sjögren 1955, 24.
- <sup>46</sup> Alkuperäisessä päiväkirjassa ei näy käsialan tai esimerkiksi kynän jäljen vaihteluita, kun matkapäivän merkintöjä vertaa muuhun tekstiin.
- <sup>47</sup> Sjögren 5.10.1813, 1352.
- <sup>48</sup> Päiväkirjojen lukeminen tai luetuttaminen läheisillä ystävillä kuului aikakauden käytäntöihin ja myös Sjögren näytti tai luki ainakin joitain osia päiväkirjastaan ystävilleen.
- <sup>49</sup> Sjögren 5.10.1813, 1352.
- <sup>50</sup> Esimerkiksi Frans Michael Franzén kirjoitti oman Euroopan-matkansa (1795–1796) alusta myöhemmin turkulaiseen sanomalehteen eritellen lähdön tunnelmia ja matkan odotuksia hyvin kaunopuheisesti. Frans Michael Franzén, ”Antekningar under en Utrikes resa”, *Åbo Tidning* 31/1 1801, 1–4. <https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/binding/414922?page=1>. Luettu 7.1.2022
- <sup>51</sup> Sjögrenin intensiivisestä lukuarrastuksesta, ks. Jukka Sarjala, ”Kiertävät kirjat. Painotuotteiden aineellis-sosiaalinen vaikuttavuus Anders Johan Sjögrenin elämässä ja opiskelussa 1810-luvulla. *Historiallinen Aikakausskirja* 3 (2021), 275–287.
- <sup>52</sup> Rautatieliikenteen myötä syntyneestä tarpeesta standardoida aikaa, ks. Wolfgang Schivelbusch, *Junamatkan historia*, saksankielinen alkuteos vuodelta 1977, suom. Margit Heinämäki (Tampere: Vastapaino, 1996), 41–42; Hannu Salmi, ”Rautatieasemalla ja junassa”, teoksessa *Turistin tilat. Tilallisuus modernin matkustajan kokemuksena*, toim. Leila Koivunen, Taina Syrjämaa, Ilse-Mari Söderholm (Turku: Turun Historiallinen Yhdistys, 2006), 26–27.
- <sup>53</sup> Ainakin Pajulan jälkeen sopivan majapaikan löytäminen on vienyt aikaa, sillä Sjögrenin mukaan Rautelassa (Sjögren kirjoittaa Rautila) ei löytynyt lainkaan yöpymispaikkaa, minkä vuoksi heidän oli jatkettava matkaa vielä aiottua pidemmälle. Sjögren 9.10.1813, 1355.
- <sup>54</sup> Nenonen, ”Kulkijan taival”, 275.
- <sup>55</sup> Ehrstöm kirjoittaa myös pienestä onnettomuudesta, kun hän putosi hevosen selästä tämän astuttua tiellä kuoppaan. Eric Gustav Ehrstöm, *Dagbok från fälttåget i Österbotten 1808* (Helsingfors: Svenska litteratursällskapet i Finland, 2008), päiväkirjamerkinnät 23.7. ja 4.10.1808, 51, 113–114.
- <sup>56</sup> ”Till vänster en sorlande bäck och till höger just brevedid vägen en hög backe. Träd lutade sina grenar nästan tillsammans öfver vägen och formerade en alleé – framåt såg man vidsträckta åkrar, inslutna af upphöjda runda kullar.” Sjögren 6.10.1813, 1353.
- <sup>57</sup> Sjögren 8.10.1813, 1353.
- <sup>58</sup> Sjögren 1.8.1813, 1226.
- <sup>59</sup> Sjögren 7.–8.10.1813, 1353.
- <sup>60</sup> Sjögren 7.–8.10.1813, 1353.

<sup>61</sup> Ehrström 11.7.1808, 38.

<sup>62</sup> Sjögren 5.–8.10.1813, 1352–1353.

<sup>63</sup> Sjögren 9.10.1813, 1354.

<sup>64</sup> Sjögren 11.10.1813, 1354–1355. Doi: <https://doi.org/10.2307/30024068>.

<sup>65</sup> Jean-Jacques Rousseau, *Yksinäisen kulkijan mietteitä*. Ranskankielinen alkuteos vuodelta 1782. Suom. Heikki Salo (Tampere: Vastapaino, 2018), 41–44.

<sup>66</sup> Näistä tutkimusmatkoista, ks. Laine, *Suutarinpojasta*, 61–69, 94–97 ja passim.

<sup>67</sup> Amato, *On foot*, 85–87.

<sup>68</sup> Amato, *On foot*, 153–155.

<sup>69</sup> Männistö-Funk, ”The gender of walking”, 227, 229–231.

<sup>70</sup> Myös Austen itse kuului tähän kävelijöiden joukkoon. Kaartinen, ”A busy Day with Me”, 32.

<sup>71</sup> Sjögrenin ensimmäinen huonetoveri [Fredrik] Melart näytti tälle esimerkiksi tien kirjapuoteihin. Sjögren 15.10.1813, 1355.

<sup>72</sup> Sjögren 17.10.1813, 1357.

<sup>73</sup> Colin G. Pooley, ”Cities, spaces and movement: everyday experiences of urban travel in England c. 1840–1940”, *Urban History* 44, 1 (2017), 95–96, 108–109. Doi: <https://doi.org/10.1017/S0963926816000031>

<sup>74</sup> N. A. Ursin oli Sjögrenin tavoin kotoisin Iitistä. Yrjö Kotivuori, *Ylioppilasmatrikkeli 1640–1852: Nils Abraham af Ursin*. Verkkojulkaisu 2005 <<https://ylioppilasmatrikkeli.helsinki.fi/henkilo.php?id=11946>>. Luettu 6.1.2022.

<sup>75</sup> Sjögren 9.11.1813, 1371–1372.

<sup>76</sup> Eri henkilöiden tarkat asuinpaikat olisivat ainakin osittain selvitettävissä mutta en ole nähnyt sitä välttämättömäksi tämän artikkelin puitteissa. Turun ravintolat ja kellarit keskittyivät kirkon ja suurtorin läheisyyteen. Ks. Panu Savolainen, *Teksteistä rakennettu kaupunki. Julkinen ja yksityinen tila turkulaisessa kielenkäytössä ja arkielämässä 1740–1810* (Turku: Sigillum, 2017), erit. aukeamalla 152–153 oleva kartta.

<sup>77</sup> Sjögren 10.2.1814, 1426.

<sup>78</sup> Winteristä päiväkirjan kirjoittajana, ks. Topi Artukka, ”Lokikirja vai journal intime – senaattori Johan Winterin päiväkirja 1812–1872”, teoksessa *Päiväkirjojen jäljillä. Historiantutkimus ja omasta elämästä kirjoittaminen*, toim. Maarit Leskelä-Kärki, Karoliina Sjö, Liisa Lalu (Tampere: Vastapaino, 2020).

<sup>79</sup> Topi Artukka, *Tanssiva kaupunki. Turun senrapiiri sosiaalisena näyttämönä 1810-luvulla* (Helsinki: Suomen Tiedeseura, 2021), 220–229. Doi: <https://doi.org/10.54572/ssc.83>.

<sup>80</sup> Sjögren 3.5.1815, 1883.

<sup>81</sup> ”Eftermiddagen spatserte med Poppius öfver en fjerdedels mil utom Tavastullen. Den enda dagliga motion jag haft alltsedan min ankomst till Åbo.” Sjögren 9.2.1814, 1425.

<sup>82</sup> Ylioppilaslaulusta, ks. Jukka Sarjala, *Turun romantiikka. Aatteita, lukuvimmaa ja yhteistoimintaa 1810-luvun Suomessa* (Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 2020), 146–152.

<sup>83</sup> Ks. Sarjala, *Turun romantiikka*, 182–196.

<sup>84</sup> Ks. Sarjala, ”Kiertävät kirjat”.

<sup>85</sup> Sjögren 16.2. sekä 19.2.1814, 1428, 1430.

<sup>86</sup> Sjögren 20.2.1814, 1430.

<sup>87</sup> Sjögren 14.2.1814, 1427 sekä 8.4.1816, 2133–2134.

<sup>88</sup> Heli Rantala, ”Tila ja ruumiillisuus 1800-luvun alun nuorten miesten päiväkirjoissa”, teoksessa *Päiväkirjojen jäljillä. Historiantutkimus ja omasta elämästä kirjoittaminen*, toim. Maarit Leskelä-Kärki, Karoliina Sjö, Liisa Lalu (Tampere: Vastapaino, 2020).