

Ängersjön karjapolut ja esiteollisen mielen maisema

Ylva Stenqvist Milde: Vägar inom räckhåll. Spåren efter resande i det förindustriella bondesamhället. Stockholm Studies in Archaeology 39. Erlanders, Stockholm 2007. 363 s.

■ Vakiintunut reitti, maantie tai väylä, on historiassa tavannut olla sekä tutkimuksen kohde että tutkitun toiminnan tai yhteisön kehys. Ruotsalaisen arkeologin Ylva Stenqvist Millden keväällä 2007 hyväksytty väitöskirja ei tee tässä poikkeusta. Arkeologian, kulttuurimaantieteen ja historian alaan kuuluva työ on osa laajempaa, vuonna 1998 käynnistynyttä Ängersjöprojektia, jossa on operoitu laajasti periferian, kontaktiverkoston, rajaseudun, konfliktinhallinnan, luonnonvarojen hyväksikäytön, omistusoikeuden, kulttuurimuotojen ja innovaatioiden käsitteillä esiteollisessa seutuyhteisössä. Vuosien varrella useita julkaisuja tuottanut projekti on saanut nimensä kenttätyö-, tutkimus- ja seminaarikeskuksena toimineesta Härjedalenin Ängersjön kylästä, jonka kaltaisia, lähtökohtaisesti perifeeriseksi määriteltyjä rajaseutuyhteisöjä on projektissa kutsuttu nimellä ”skogssamhället”. Julkaistujen tutkimusten kokoavana näkö-

kulmana on ollut ”flexibilitet som tradition”, jossa traditio on ymmärretty ennen kaikkea voimavaraksi, yhteisön sekä luonnon- ja kulttuuriympäristön suhdetta hyväksi koetulla tavalla määritteleväksi innovatiiviseksi tekijäksi.

Millden työ tarkastelee ”perifeerisiä metsäyhteisöjä” sellaisina kuin ne voidaan todeta tieverkon ja liikkumiskäytäntöjen avulla. Tutkimuksensa ytimeen hän nostaa liikkuvuuden maantieteellisen ulottuvuuden (räckvidd), eli sen, miten pitkälle ja missä tarkoituksessa matkustettiin. Yhtä olennaisena pohdinnan kohteena ovat tämän ulottuvuuden mentaaliset seuraukset, saavutettavuus (räckhåll), joka on osa yhteisön, ryhmän ja yksilön henkistä valmiutta matkustaa ja ajatella ympäröivää maailmaa koettavissa olevana tilana. Erityisenä tavoitteena on tutkia ihmisten, yksilöiden ja yhteisöjen suhdetta tienkäyttöön jatkuvuuden ja muutoksen näkökulmasta: sitä, missä määrin tieverkkoa tai matkustamista voidaan luonnehtia institutionalisoituneeksi tai joustavaksi ilmiöksi. Niinpä tutkimuksen kohteena ei ole vain tie fyysisenä jäänteinä, vaan myös se, mikä osuus teillä oli liikkumisessa ja kontaktiverkostoissa.

Työn syvällisempänä tehtävänä Millde näkee esiteollisten, erityisesti keskiaikaisten ”metsäseutujen” eristyneisyyttä koskevan myytin murtamisen. Paikallisyhteisön ja sen eri kerrosten, erityisesti rahvaan ”matkustamattomuus” tai oletettu tietämättömyys ympäröivän maailman etäisyyksistä on Suomessakin vaikuttanut pitkään siihen mitä esiteollisen

ajan tilakäsityksistä on ajateltu ja miten yhteiskunnan eri ryhmien kykyä tai mahdollisuuksia matkustamiseen on arvioitu. Välimatkojen, alkeellisten liikennevälineiden tai kehnosten yhteyksien perustella päätelty perifeerisyys on usein käsitetty paikallisyhteisöjen itseaiheutetuksi takapajuisuudeksi, mikä ei millään tavalla ole johdettavissa lähdemateriaalin avulla todennetuista paikallisyhteisöjen tilakäsityksistä tai siitä, miten matkallaoloon, etäisyyksiin tai maailmaan fyysisenä tilana esiteollisella ajalla suhtauduttiin. Suomessa esiteollisen perifeerisyyden paradigma alkoi murtua monin paikoin konsensuksenomaisesti jo 1980-luvulla, Ruotsissa pitkään harrastettu wallersteinilainen keskus-periferia -teoriakehys näyttää tuottavan yhä tarvetta nykyajan näkökulmasta perifeeriseksi määriteltyjen menneisyyden yhteisöjen perimmäisen olemuksen arviointiin.

Miten tutkimus onnistuu monissa tehtävissään? Liikkuvuutta ja tien erilaisia merkityksiä haarukoidakseen Millde on päätenyt käyttämään materiaalia kiitettävän monipuolisesti, osittain samaan tapaan kuin tiestöä tutkittiin Suomessa historiallisten teiden inventointien ja Tielaitoksen 200-vuotisprojektin yhteydessä 1980- ja 1990-luvuilla. Näistä tutkimuksista Millde mainitsee vain Jaakko Masosen väitöskirjan Hämeen Härkätiestä sekä Masosen kaksi historiallisen tiestön tutkimuksesta kirjoittamaa artikkelia. Tien määrittelyn monifunktionaalisen tutkimuskohteena Millde pohjaa vuonna 1991 ilmestyneen

teoksen Ancient road networks and settlement hierarchies in the New World artikkeleihin, jotka puolestaan perustuvat jo 1982 American Anthropological Society:n konferenssissa pidettyihin esitelmiin. Itseoi-keutetusti mukana on ruotsalaisen tietutkimuksen klassikko, Nils Fribergin 1951 julkaistu väitöskirja Länsi-Norrlannin teistä.

Tietutkimuksissa tyypillistä, suorastaan dialektista munakana -ongelmaa Millde lähestyy Anthony Giddensin strukturaatioteorian kautta toteamalla, että paikallinen tieverkko voidaan nähdä materialisointuneena instituutiona, joka ilmentää ihmisten maantieteellistä liikettä ohjanneita normeja ja sääntöjä. Giddensiläistä viitekehystä mukailien ihmisten tarpeisiinsa luoma, maisemassa läsnä oleva tie vaikuttaa käänteisesti liikkumisen ja yhteyksien arkipäivään ja tuottaa uusia konteksteja samalla kun se muokkaa sitä, miten arkipäivän ympäristöä havainnoidaan. Vaikka myös eläimet käyttävät vakiintuneita reittejä, tie on giddensiläisessä mielessä aina ihmisen luoma yhteys, joka saa maastossa kontekstilleen ominaisen muodon. Instituutioiden osalta Millde viittaa Douglas C. Northin uuteen institutionaaliseen taloushistoriaan, mutta sekä tieverkon edustaman infrastruktuurin ja sen käyttäjien välisen monimutkaisen suhteen että tien institutionaalisten aspektien pohdinta jää työssä valitettavan viitteelliselle tasolle. Esimerkkinä voidaan todeta, että Millde esittelee lyhyesti teiden ylläpitoa ja matkustamista koskevan lainsäädännön, mutta ei

juuri pohdi ylläpitovelvollisuuden kautta syntynyttä liikenteen ja matkustamisen infrastruktuuria suhteessa siihen, miten ylipaikallisen vallan määräyksestä ylläpidetyt yleiset tiet ja muut paikalliset tai kausittaiset reitit, kuten talvitiet ja oikopolut asettuivat osaksi talouden, politiikan, hallinnon ja erilaisten ritualististen elementtien vuodenkieron maisemaa. Kaikki nämä elementit ovat Millden työssä tavalla tai toisella esillä, mutta huomattava osa oivalluksista jää lukijan ja hänen oman pohdintansa varaan.

Millden työn ansio on, että tekijä on pyrkinyt lähestymään vaikeasti avautuvaa tutkimuskohdettaan monelta eri taholta. Varsinainen tutkimuskohde koostuu kahdeksasta Ängersjön alueen pitäjistä, joiden talouden kokoa, saavutettavuutta ja talouden luonnetta Millde on pyrkinyt hahmottamaan taloluvun, luonnonmaantieteellisten tekijöiden (ilmasto, korkeuskäyrät), liikkumistarpeiden (talous, kauppa, hallinto, kokoontumiset) ja liikkumisen infrastruktuurin (tieverkko, karjapolut) avulla. Tämän jälkeen tutkimuksen kohteena on ensin fyysinen tieverkko, jossa apuna on käytetty myös tierungoissa toteutettuja kaivauksia, sitten etäisyyden hallinta ja liikkumisen käytännöt, joita Millde on jäsentänyt erilaisten yhteisön toimintojen kautta määriteltujen liikkumistarpeiden avulla. Näistä kohteeksi nousevat metsälaitumien ja ulkoniittyjen hyödyntäminen, erityisesti kesänavetat ja karjapolut (talous), alueelta säilyneet keskiaikaiset, erityisesti maakauppoja

koskevat asiakirjat, joidenkin kylien väliset avioliitot (sosiaalinen aspekti) sekä vuosien 1630–70 välisenä aikana käräjillä mainitut lautamiehet (poliittinen aspekti).

Eräs kaikkein mielenkiintoisimmista tutkimuskohteista menneisyyden liikkumisessa on, ketkä liikkuivat ja millaisia eroja todellisessa ja mentaalissa saavutettavuudessa oli? Mistä yksilöiden, ryhmien tai kokonaisten yhteisöiden maantieteellinen mielikuva ympäristöstä ja sen etäisyytasoista sekä saavutettavien kohteiden suunnasta ja reiteistä koostui? Kuten Milldenkin väitöskirjasta käy ilmi, tavallisin tapa tutkia liikkumista on ollut pohtia liikkumisen institutionaalisia syitä samalla kun itse liikkuminen on nähty kulloisenkin instituution tai organisoidun toiminnan (hallinto, politiikka, kauppa, elinkeinot, sosiaaliset suhteet) luonteenomaiseksi osaksi. Muita liikkumiselle hahmotettuja аспекteja ovat olleet etäisyys, nopeus, teknologia, sosiaaliset ryhmät (esim. eliitit – rahvas), elinkeinot (käsityö, palkollisuus, itselliset) ja niin edelleen. Jonkin verran, joskin harvakseltaan, on pohdittu myös talouden ja sosiaalisen työnjaon kautta artikuloituneiden sukupuoliroolien, varsinaisen sukupuolen tai iän merkitystä siinä, ketkä esiteollisessa, teollisessa ja jälkiteollisessa yhteiskunnassa liikkuivat.

Vaikka Millden näkökulma etäisyyteen ja liikkumiseen on monipuolinen ja kohteiksi valittujen osa-alueiden voi katsoa liittyvän jollakin tavalla tutkimuksen keskeiseen teemaan eli tieverkon ja kulkuyhteyk-

sien kautta toteutuneeseen etäisyyksien hallintaan, perimmäisenä ongelmana on, mitä osatutkimuksia varten läpikäydystä materiaalista oikeastaan voidaan lukea. Keskiaikaisista asiakirjoista Millde on hyödynnänyt paitsi kaupan tai päätöksen tekopaikoja koskevia tietoja, mutta myös maakaupoissa kiinnemiehinä tai todistajina mainittujen henkilöiden ja kaupan osapuolien asuinpaikkoja. Keski aikaisten kaupanvahvistajien ja 1600-luvun lautamiesten listat todistavat kyllä etäisyyksistä, joita paikallisessa arkipäivässä hallittiin, mutta perimmältään luottamusmiesten kotikylien sijainti liittyy pitäjien tai seutukuntien taloudelliseen infrastruktuuriin ja heijastaa enemmänkin eräänlaista uskottavuuden paikallista topografiaa, kuin kykyä, halua tai mahdollisuutta liikkumiseen sinänsä. Ongelmallisia arkipäivän liikkeen ilmentäjiä ovat myös avioliitot, jotka kuvaavat eri yhteiskuntaryhmissä vallinnutta vaurauden tai liittoutumismahdollisuuksien maantiedettä, mutta joissa noudatetut käytännöt olivat paljon monimutkaisempia kuin pelkkä puolisoiden välille valikoitunut maantieteellinen etäisyys antaa olettaa. Varsinaista muuttoliikettä Millde ei ole tutkimuksessaan pohtinut. Etäisyyden ja tilan hallinnassa vähälle jää myös vuodenaikaiskierrosta johtuva toiminnan syklistyys, joka tieverkon tasolla merkitsi eroa paitsi talvi- ja kesäreittien, myös rahdinajon ja muun liikkumisen välillä.

Kuten tieverkkoa ja liikkuvuutta koskevissa tutkimuksissa yleensä, Millden varsinais-

seksi tutkimustuloksekseen nostamat asiat ovat melko odotettuja. ”Perifeerisen” metsäyhteisön suhtautuminen liikkumiseen todistaa hänen mukaansa suhteellisesta joustavuudesta, mikä ilmenee erityisesti tienkäytössä. Eri tarpeita ja etäisyyksiä varten käytettiin erilaisia reittejä, joihin mentaalissa mielessä saattoi liittyä oma etäisyyden maisemansa. Taloudellisista, sosiaalisista ja poliittisista syistä tapahtunut matkustaminen oli vakiintunut sosiaalinen ilmiö, jolle olivat ominaisia tietyt institutionaaliset piirteet. Menneisyyden arkipäivän olennainen piirre oli matkalla olo, jonka tuottamia tilan ja ajan suhteen kokemuksia ei aina ole riittävästi huomioitu. Tärkeimpänä tuloksestaan Millde katsoo murskaavansa myytin eristyneestä esiteollisesta metsäviljelijästä. Menneisyydessä mentaalinen valmius etäisyyksien hallintaan oli jatkumo, jossa jokaisella yhteisöllä ja ryhmällä oli oma historiallinen kontekstinsa, jonka reunaehdot olivat sidoksissa sekä yhteisöön, saavutettavissa olevaan maantieteelliseen tilaan sekä taloudellisista, poliittisista tai muista syistä nousseisiin liikkumistarpeisiin.

Millden tulokset ovat paljolti samoja, joihin päädyttiin myös suomalaisessa 1980- ja 1990-luvulla tehdyssä tieverkkoa, liikkumistarpeita ja saavutettavuutta koskevassa tutkimuksessa. Oletettu taloudellinen, poliittinen tai hallinnollinen perifeerisyys ei koskaan ole ollut liikkumisen este, vaan fyysinen matkallaolo oli olennainen osa esiteollisen yhteiskunnan elämää sekä yksilön,

sen erilaisten ryhmien, yhteisön sekä paikallisen ja ylipaikallisen hallinnon näkökulmasta. Yksittäiselle tutkijalle tämän oivaltaminen on aina yhtä virkistävä tapahtuma, kuten Millden väitöskirja osoittaa. Tekijä ei ole myöskään tyytynyt vain yhteen näkökulmaan, vaan on yrittänyt tarkastella tietä sekä saavutettavuuden mentaliteettia monipuolisella tavalla, minkä vuoksi verrattain triviaali tulos menneisyyden liikkumisesta elämän luonnollisena osana esittäytyy luontevana osana laajempaa tutkimusprosessia. Työ on ilahduttavan selkeästi kirjoitettu, sujuvasti etenevä ja monet esille nousevat valinnat todistavat erilaisten liikkumisen aspektien syvällisestä pohdinnasta.

Tapio Salminen