

KESKUSTELUA

Jaakko Masonen

Härkätie, Nauristie ja Nakolinna

Maamme muinaislinnojen tutkimuksessa ei nykyisin liene toista yhtä tuotteliasta kirjoittajaa kuin Jukka Luoto, joka on julkaissut paitsi Liedon Vanhalinnan mäkilinnan löydöt (Luoto 1984a) myös lukuisan määrän artikkeleita Suomen rautakauden yhteiskunnallisista oloista ja muinaislinnojen merkityksestä. Aivan ongelmatonta näin laaja tuotanto ei ole, mikä näkyy epämääräisessä nootituksessa (esim. Luoto 1984b; vastine Seger 1985), ylimalkaisissa väitteissä (kritiikkiä Salo 1985; Edgren 1985, 57; Masonen 1989a, 104—105; Taavitsainen 1990, 140ss), vaikeaselkoisessa kieliasussa ja virheellisissä tulkinnoissa (esim. Luoto 1984a, 160—161; vastine Taavitsainen 1990, 132 viite 15).

Luodon ongelmat polarisoituvat hänen artikkelissaan »Paimion Nakolinna» (Luoto 1990). Siinä Luoto tulkitsee omaperäisellä tavalla eräitä maamme rautakauden liikenneoloja käsitteleviä tutkimuksiani ja esittää nimissäni muiden tutkijoiden tuloksia. Nämä on paikallaan oikaista.

Härkätie ja Varikkoniemi

»Paimion Nakolinna» -artikkelissaan Luoto käsittelee Hämeenlinnan Varikkoniemen nimellä kulkevaa monimuotoista muinaisjäännösalueita. Luodolla ei näytä olevan sen sijainnista ja tutkimuksesta selvää käsitystä. Hän kirjoittaa: »... *Hämeenlinnan Varikkoniemi* (Masonen 1989, jossa jäännös kuitenkin ajoitettu viikinkiajalle ja sitä myöhäisemmäksi, ks. kuitenkin KM 20992, 21188) ...»

Tutkimukseni, johon Luoto viittaa, ei ole Varikkoniemeä käsittelevä monografia kuten nootti antaisi ymmärtää. Käsittelem siinä Härkätien ja läntisen Suomen maaliikenteen problematiikkaa nuoremmalta rautakaudelta varhaiskeskiajalle. Koska Härkätie päättyy Varikkoniemen muinaisjäännösalueen läheisyyteen, jouduin luonnollisesti mainitsemaan sen (Masonen 1989a, 165, 169, 170). En ole tutkimuksessani pyrkinyt ajoittamaan Varikkoniemeä, vaan viittaan tätä aluetta tutkivien Eeva-Liisa ja Hans-Peter Schulzin kaivauskertomukseen ja siinä ilmoitettuihin ajoituksiin (Hans-Peter Schulz 1988), jonka he ystävällisesti luovuttivat käyttööni. Mainittu kertomus on julkisesti nähtävillä museoviraston esihistorian toimistossa ja Schulzit ovat sittemmin jatkaneet kaivauksiaan, saavuttaneet uusia tuloksia ja myös julkaisseet useita artikkeleita Varikkoniemestä (ks. esim. Eeva-Liisa ja Hans-Peter Schulz 1989; Eeva-Liisa ja Hans-Peter Schulz 1990).

Koska Luoto edellä siteeratussa Varikkoniemeä käsittelevässä viitteessään mainitsee löytönumerot KM 20992 ja KM 21188, lienee paikallaan huomauttaa, että ne eivät liity Varikkoniemen tutkimuksiin (ks. myös Eeva-Liisa Schulz 1991, 23). Löydöt on tehty Hämeenlinnan Hätilän Varikkoalueen kaivauksissa. Varikkoalue sijaitsee reilun kilometrin verran Varikkoniemestä itäkoilliseen.¹ Molempien päänumeroiden alle sijoittuu yhteensä 100 alanumeroa, muun muassa palanutta luuta, savea ja saviastian paloja.

Härkätien ajoituskysymys

Olen kiitollinen Luodon havainnosta, jonka mukaan »muinaisten teiden arkeologinen tutkimus on kuitenkin vaikeampaa kuin Masonen kuvittelee» (Luoto 1990, 57). Onneksi saan muinaistietutkimuksessa nauttia Luodon metodisista ja faktisista neuvoista. Hän näet kirjoittaa »sijaitsehan se [Liedon Vanhalinna] Hämeen Härkätien ja vielä ainakin merovinkiajalla kukkelpoisen Aurajoen välissä. Kun Masonen ei ole kuitenkaan löytänyt perusteita Härkätien ajoittamiseksi jo rautakautteen, on Vanhallalinnalla todistettavasti ollut tienvarsilinnan luonne vasta keskiajalla. Mitenkään mahdotonta ei ole, etteikö Härkätie ajoittuisi jo rautakaudelle. Masosen tutkimukset eivät kuitenkaan tätä valaise» (Luoto 1990, 55). Toisin sanoen, koska en Luodon mukaan ole voinut ajoittaa Härkätieta rautakautiseksi, seuraa siitä automaattisesti se, että Härkätie ei ole rautakautinen ja että Vanhalinna muuttuu tienvarsilinnaksi vasta keskiajalla. Ja edelleen, koskapa Masosen tutkimukset eivät valaise Härkätien rautakautisuutta, niin Luoto itse arvelee Härkätien voivan olla rautakautisen. Muinaistietutkimus on todella vaikeaa, sillä Vanhalinnan suhde Härkätiehen ja sen ajoitukseen jää ainakin minulle tämän päättelyn jälkeen arvoitukseksi. Ilahduttavaa tietysti on se, että Luoto on vihdoin huomannut Vanhalinnan sijaitsevan Härkätien varressa. Aiemmin hän ei tätä havaintoa ole tehnyt (vrt. Luoto 1984a).

Tässä on tarpeetonta käsitellä muissa yhteyksissä esittelemiäni Härkätien ajoitusperusteita (Masonen 1988a, 13—19; Masonen 1989a; Masonen ja Hänninen 1991, 14—21). Härkätien rautakautisuutta on jo aiemmin moni minua etevämpi tutkija pohdiskellut (vrt. esim. Huurre 1978, 18; Huurre 1979, 163; Hirviluoto 1986, 13; Porthan [1792] 1873; Salo 1982, 75). Luodon huomautukseen, etten valaise Härkätien rautakautisuutta todettakoon, että esitän väitöskirjani alussa selkeän kysymyksen ». . . oliko Härkätie olemassa jo esihistoriallisella ajalla» (Masonen 1989a, 14), johon argumentaationi jälkeen vastaan »Hämeen Härkätien syntyajankohdan ja varhaisvaiheiden tutkimuksen perusteella ovat Etelä-Suomessa maaliikennereitit olleet vesiliikennereittejä tärkeämpiä kaukoliikenteen väyliä viimeistään 800-luvulta. Rannikon ja sisämaan välille vakiintuu Vanajan Hämettä ja Aurajokilaaksoa yhdistävä. . . »Hämeen Härkätieksi» kutsuttu tie. . . » (Masonen 1989a, 195).

Kokonaan toinen asia on, että tutkimuksissani on varmasti runsaasti korjattavaa, täydennettävää ja keskusteltavaa. Valitettavasti tieteellinen keskustelu Luodon kanssa näyttää olevan melko ongelmallista (vrt. Seger 1985).

Nauristie ja Nakolinna

Jukka Luoto pohtii laajasti Paimion Nakolinnan käyttötarkoitusta ja erityisesti sen tienvarsilinnaluonnetta (Luoto 1990, 54—58). Hänen mukaansa Nakolinna ei ole tienvarsilinna (Luoto 1990, 58). Olen tosin esittänyt tämän tulkinnan jo aiemmin (Masonen 1988b; Masonen 1989a, 176—178), mutta Luoto ei viittaa tuloksiini, vaan esittää joukon omalaatuisia väitteitä.

Luodon mukaan olen jälkijättöisesti tuonut suomalaisen tutkimukseen ulkomailta pitkään sovelletun ja hänen mielestään yhä ajankohtaisen ajatuksen muinaislinnoista tienvarsilinnoina. Samassa yhteydessä hän kirjoittaa, etten ole pystynyt valaisemaan muinaislinnojen käyttöä tienvarsilinnakkeina (Luoto 1990, 55). Kunnia muinaislinnat tienvarsilinnoina -ajatukselta ei kuulu minulle, jonka jokainen vähänkin Varsinais-Suomen varhaishistoriasta perillä oleva tietää. Tienvarsivarustusajatusta on tutkinut erityisesti Aulis Oja (Oja 1945), joka on esittänyt tulkinnan myöhäsesihistoriallisen [Varsinais-]Suomen ja Hämeen vastakohtaisuudesta. Tästä olisivat todisteena Varsinais-Suomen takamaille Hämettä vastaan rakennetut tienvarsivarustukset. Härkätietautkimuksessani kävin läpi Ojan hahmotteleman varustus- ja muinaistiejärjestelmän enkä onnistunut löytämään sille arkeologista tai historiallista lähdepohjaa (Masonen 1989a, 147—152). Myös nykyaikaisessa muinaislinnatutkimuksessa kiistetään suomalaisten muinaislinnojen tienvarsivarustusluonne. Tietenkin muinaislinna on täytynyt kulkea jotakin tietä pitkin, mutta tämä seikka ei vielä oikeuta puhumaan tienvarsivarustuksesta.

(vrt. Taavitsainen 1990). Muinaislinnoproblematiikassa on Torsten Edgren muotoillut selkeästi sanoisinko turvalliselle tielle sijoittuvat lähtökohdat: »... ty i Finlands kuperade terräng är varje fornborg en solitär, vars utformning dikterats av områdets topografiska förutsättningar, borgens funktion och det lokala samhällets behov av ett strategiskt välordnat försvar» (Edgren 1985, 57).

Lähestyyn Nakolinnan tienvarsivarustusproblematiikkaa Härkätien linjausongelmista, jolloin jouduin ottamaan kantaa Härkätien mahdollisiin eriaikaisiin päätepisteisiin Aurajoen ja Uskelanjoen välisellä alueella. Aulis Ojan mukaan Härkätie olisi alun perin johtanut Tarvasjoelta ns. Nauristietä pitkin Paimionjoen länsirantaa Paimioon ja sieltä rannikkoa pitkin Turkuun. Härkätie olisi vasta keskiajalla linjautunut Liedon kautta (mm. Oja 1959, 24—25). Tämän vuoksi tein 7.—8. heinäkuuta 1988 pienen kaivauksen Nakolinnanmäen kupeessa sijaitsevalla tierauuniolla. Kaivauksen tuloksena totesin, ettei Nauristie rakenteidensa puolesta ole ollut siinä määrin vilkkaasti liikennöity, että sen voitaisiin ajatella olleen Härkätien kaltainen muinaistie. Tämä ei tietenkään sulje pois sitä mahdollisuutta, etteikö Nauristien paikalla ole voinut olla jonkinlainen polku jo rautakaudella. (Masonen 1988c; yhteenveto Masonen 1989a, 177 ja kuva 20).

Luoto kirjoittaa, ettei »... tien historiaa voi lukea paljastetuista poikkileikkauksista kuin avoimesta kirjasta...» (Luoto 1990, 57). Tämä on aivan totta. Olipa lähteenämme solki tai stratigrafia, voimme ainoastaan esittää tulkintoja lähteistä. Tulkitsemisesta helpottaa tutustuminen aihepiiriä valaiseviin tutkimuksiin kuten tieprofiliin tulkintoihin (Denecke 1979) ja lähialueittemme muinaistietutkimusta esitteleviin teoksiin (Jonsson 1986; Smedstad 1988).

Tulkintani Nauristien paikallisesta merkityksestä perustuu muinaistietutkimuksen yleisen metodologian mukaisesti arkeologisiin kaivaustuloksiin, asutushistoriaan, kulttuurimaantieteeseen ja esihistoriallisen lähdeaineiston analyysiin. Tämän perusteella Härkätie on linjautunut Aurajokilaakson suusta Liedon ja Tarvasjoen kautta Somerolle, jossa sen lounaispään solmukohta on sijainnut. Somerolla Härkätieltä erkani tutkimuskirjallisuudessa, joskaan ei asiakirjalähteissä tai kansanperinteessä Hiidentieksi kutsuttu, Halikonlahdelle Rikalan kaupakylään johtanut tie. Hiidentie oli Härkätien rinnakkaisreitintä ristiretkiajalta 1200-luvulle. (Masonen 1989a, 152—160, 176—181). Nauristiestä en ole onnistunut löytämään minkäänlaisia lähdehavaintoja edes siitä huolimatta, että koko Paimionjokilaaksosta on olemassa isojakokarttasarja.

On tietysti selvää, että yhtenäisen tienlinjan puuttuminen kartalta ei välttämättä todista sitä, etteikö tällaista kulku-uraa olisi voinut olla olemassa. Sen puuttuminen 1700-luvun isojakokartalta on selitettävissä esimerkiksi sillä, että kartoitushetkellä ura on ollut vain yhden talon käyttämä polku. Toinen vaihtoehto on se, että Nauristie todella olisi ollut käytössä rautakauden lopulla tai keskiajalla, mutta jäänyt sitten pois käytöstä ja raunioitunut isojakoon mennessä. Jälkimmäinen vaihtoehto ei nähdäkseni ole uskottava, sillä Paimion myöhäisrautakautinen aineisto on vähäinen verrattuna sitä lähinnä sijaitseviin jokilaaksoihin, Aurajokilaaksoon ja Uskelanjokilaaksoon. Keskiaikaisista lähteistä ei ole myöskään löydettävissä tukea keskiajalla käytössä olleelle Nauristielle. Lisäksi Paimiosta ei tunneta varhaiseen kauppaan liittyvää nimistöä tai muinaiskaupunkiperinnettä. Koska Nauristien kaivauskaan ei antanut viitteitä tien myöhäisesihistorialliselle tai varhaiskeskiaikaiselle käytölle, ei mielestäni ole mitään syytä olettaa Härkätien joko linjautuneen ns. Nauristietä pitkin tai että Nauristie olisi ollut Härkätien merkittävä esihistoriallinen tai varhaiskeskiaikainen sivuhaara (Masonen 1989a, 177—178).

Tässä lyhyesti esittämä argumentaationi ei siis perustu Luodon väitteeseen »Jaakko Masonen pitää Nauristietä Paimion paikallistienä lähinnä sen vuoksi, ettei se näy hänen laatimansa 1600—1700-luvun tiekartan mukaan ulottuvan edes pitäjän pohjois-osaan saati sitten Hämeen Härkätielle asti» (Luoto 1990, 55). Selitystä vaatii myös Luodon jatko »Masosen laatimasta tiekartasta ei taas voi tehdä päätelmiä jonkin tien päättymisestä sen perusteella millä kohdalla karttatiedot ko. tiestä loppuvat. Masosen kartalla esiintyy esim. Suurella Rantatiellä huomattavasti pidempiä katkoja... ilman että on olemassa vähäisintäkään epäilyä siitä, etteikö Rantatie olisi ollut olemassa koko pituudeltaan jo Ruotsin vallan ajalla» (Luoto 1990, 56).

Samassa yhteydessä Luoto esittää laatimansa »Paimionjoen suupuolen länsirannan 1700—1800-luvun tieoloja kuvaavan kartan» (Luoto 1990, kartta 5), josta yllättävää kyllä pystyi tekemään saman havainnon kuin puheenaolevasta kartastani (Masonen 1989a, kartta 21).

Mitä tulee Luodon huomautukseen Suuresta Rantatiestä, toistan karttani kommenttiosaan kirjoittamani virkkeen tässä: »Oletetun [Hämettä vastaan rakennetun] tienvarsväestöjärjestelmän sekä yleensä muinaislinnojen ja vanhojen teiden suhteen selvittämiseksi laadittiin ensin kartta (kartta 21), johon merkittiin Hämeen Härkätie, siitä välittömästi eroavat sivutiet ja Somerolta etelään ja lounaaseen johtava tiestö» (Masonen 1989a, 148). Koska käsiteltävä problematiikka ei millään tavalla sivunnut Suurta Rantatietä, ei sitä sen vuoksi ollut tarpeen kartoittaakaan.

Luodon itsensä laatimaksi ilmoittama kartta (Luoto 1990, kartta 5) on sitä vastoin varsin mielenkiintoinen. Se muistuttaa siinä määrin osaa omasta kartastani (Masonen 1989a, kartta 21) että tekisi mieli puhua plagioinnista — varsinkin kun Luodon kartasta puuttuvat lähdeviitteet. Omaperäistä siinä näyttäisi lähinnä olevan mittakaavan ja kompassisuunnan puuttuminen.

Loppu hyvin, kaikki hyvin. Saatan täysin yhtyä Luodonkin tekemään havaintoon »positiiviset havainnot Nauristiestä ovat kieltämättä vähäiset» (Luoto 1990, 57).

Jukka Luoto ei sinnikkäässä yritteliäisyydessään kaihdakaan mitään lähderyhmää ja kansanperinne on hänelle erityisen rakas. Vastatessani Luodolle edellisen kerran (Masonen 1988b) saatoinkin täydentää hänen kokoelmiaan aivan uudella sananparrella ja samaa tapaa noudattaen lopetan tällä kertaa alun perin Kustaa Viikunan esittelemällä hollolalaisella, hieman mukailulla värssyllä »Olet sinäkin aika Jukka, kun olet aina liesuamas!» (alkuperäinen sananparsi Viikuna 1966, 91; tulkinta Masonen 1989b, 53—54).

Viite

¹ Hämeenlinnan Hätilän kylässä sijaitsevan Varikkoniemen koordinaatit ovat peruskarttalehti 2131 09 Hämeenlinna x 6766 06—32, y 525 36—74, z 80, 60—85, 20. Samassa Hätilän kylässä sijaitsevan Varikkoalueen koordinaatit ovat peruskarttalehti 2131 09 Hämeenlinna x 6765 64, y 526 71, z 84, 50—85.

Lähteet ja kirjallisuus

- Denecke, Dietrich, 1979, Methoden und Ergebnisse der historisch-geographischen und archäologischen Untersuchung und Rekonstruktion mittelalterlicher Verkehrswege. Geschichtswissenschaft und Archäologie. Untersuchungen zur Siedlungs-, Wirtschafts- und Kirchengeschichte. *Vorträge und Forschungen XXII*.
- Edgren, Torsten, 1985, Om det medeltida Borgå i allmänhet och Borgbacken i synnerhet. *Finskt Museum 1985*.
- Hirviluoto, Anna-Liisa, 1985, Muinaisista kulkureiteistä ja -välineistä. *Tiemuseon julkaisu- ja 2*.
- Huurre, Matti, 1978, Rautakautinen asutus Hämeenlinnan seuduilla. *Arx Tavastica 4*.
- , 1979, *9000 vuotta Suomen esihistoriaa*. Helsinki.
- Jonsson, Gunilla, 1986, *Forntida vägar i Vallentuna kommun*. Uppsats i påbyggnadskurs i arkeologi, särskilt nordeuropeisk vid Stockholms Universitet. Stencil.
- Luoto, Jukka, 1984a, Liedon Vanhalinnan mäkilinna. *Suomen Muinaismuistoyhdistyksen aikakauskirja 87*.
- , 1984b, Pohjanmaan autoituminen ja sen syyt. *Historiallinen Aikakauskirja 3/1984*.
- , 1990, Paimion Nakolinna. *Suomen Museo 1990*.
- Masonen, Jaakko, 1988a, Pirkanmaa varhaishistoriallisena talous- ja liikennealueena. *Tampere. Tutkimuksia ja kuvauksia IX = Tampereen historiallisen seuran julkaisuja XIV*.
- , 1988b, Nauristien tutkimuksesta — tutkijan näkökulmasta. *Kunnallislehti n:o 74 24. 9. 1988*.
- , 1988c, Hämeen Härkätie 1988. Paimion Nauristien Nakolinna tieraunio. Kaivausraportti 7.—8. 7. 1991. Turun tie- ja vesirakennuspiiri. *Tiemuseon arkisto ja museoviraston rakennushistorian osaston arkisto*.

- , 1989a, Hämeen Härkätie. Synty ja varhaisvaiheet. Varhainen maaliikenne arkeologisenä sekä historiallisena tutkimuskohteena. *Tiemuseon julkaisuja* 4.
- , 1989b, Mämmin turvin lietsuun. Lounais-Hämeen liikennehistoriaa rautakaudelta keskiajalle. *Lounais-Hämeen Kotiseutu- ja Museoyhdistys. Vuosikirja* 58.
- Masonen, Jaakko ja Hänninen, Mauno, 1991, *Hämeen tiepiirin historia*. Kärrytestä tiepolitiikkaan. Tampere.
- Oja, Aulis, 1945, Varsinais-Suomen takamaan tarulinnat. *Turun historiallinen arkisto* IX.
- , 1959, *Marttilan pitäjän historia*. Turku.
- Porthan, Henrik Gabriel, [1792] 1873, Beskrifning öfver vägarne i Finland. *Henrici Gabrielis Porthan Opera Selecta V. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia* 21:5.
- Salo, Unto, 1982, Suomen kaupunkilaitoksen syntyjuuria ja varhaisvaiheita. *Historiallinen Arkisto* 78.
- , 1985, Vanhalinna ja Suomen muut muinaislinnat. *Historiallinen Aikakauskirja* 2/1985.
- Schulz, Eeva-Liisa, 1991, Linnanniemen hopeakoristeinen tappara. *Muinaistutkija* 2/91.
- Schulz, Eeva-Liisa ja Hans-Peter, 1989, Hämeenlinnan Varikkoniemi — myöhäisrautakautinen ja varhaiskeskiaikainen kauppapaikka. *Hämeenlinna — meidän kaupunkimme*. Toim. Arto Pakkanen ja Ilmari Lehmusvaara. Hämeenlinna.
- , 1990, Varikkoniemi i Tavastehus — en handelsplats under yngre järnolder och medeltid. *Kon-taktstencil* 32. *Rang och maktfördelning*. Ed. Trygve Gestrin et Jukka Moisanen.
- Schulz, Hans-Peter, 1988, Hämeenlinnan Varikkoniemi. Myöhäisrautakautisen ja varhaiskeskiaikaisen asuinpaikan maaperätutkimus 1988. Tutkimusraportti. *Museoviraston esihistorian toimiston topografinen arkisto*.
- Seger, Tapio, 1985, Rutto ja rautakauden kriisi. *Historiallinen Aikakauskirja* 2/1985.
- Smedstad, Ingrid, 1988, Etablering av et organisert veihold i Midt-Norge i tidling historisk tid. *Varia* 16.
- Taavitsainen, Jussi-Pekka, 1990, Ancient Hillforts of Finland. Problems of Analysis, Chronology and Interpretation with Special Reference to the Hillfort of Kuhmoinen. *Suomen Muinaismuistoyhdistyksen Aikakauskirja* 94.
- Vilkuna, Kustaa, 1966, P. Birgitta suomalaisessa kansanperinteessä. *Kotiseutu* 3—4/1966.

Jukka Luoto

Nauristie — Härkätie — Varikkoniemi — Masonen

Tietutkija Jaakko Masonen on edellä esittänyt kritiikkiä toimintaani ja ennen muuta Suomen Museo -aikakauskirjassa julkaisemaani Nakolinna-artikkelia vastaan. Kun esitys on kirjoitettu osittain pilkkarunon muotoon, en oikein tiedä miten siihen olisi syytä suhtautua. Ilmeisesti puheenvuoro on kuitenkin tarkoitettu vakavaksi arvosteluksi ja siksi haluan käyttää Suomen Museon toimittajan tarjoamaa mahdollisuutta lyhyeen kommenttiin.

Erimielisyytemme koskevat ensi sijassa Paimion Nakolinnan tuntumassa kulkevaa Nauristietä, joskin Masonen on pitänyt itseään pätevänä arvostelemaan minua useassa muussakin kohdassa. Nauristien olemassaolo, jonka Masonen kiistää, ei ole millään lailla tärkeä tutkimusteni kannalta. Olen puuttunut tähän kysymykseen tarpeettoman laajasti ja aiheettomasti kärjistäen lähinnä siksi, että se Masosen tutkimuksista sivuaa läheisesti omaani ja antoi mielestäni jo kenttätöiden (1988) yhteydessä aihetta arvostella Masosen työskentelytapoja ja asenteita.

Masosen varsinainen tutkimus koskee Hämeen Härkätietä (Masonen 1989). On ilman muuta selvää, että useilla tutkijoilla on ollut jo ennen Masosta halu ajoittaa Hämeen Härkätie rautakauteen. Kun kirjalliset tiedot tästä tiestä eivät ulotu 1300-lukua varhaisemmiksi (Viertola 1974,

s. 42), on Masosen yritystä ajoittaa tämä tie kaivauksin ja radiohiilijajoituksin pidettävä kaikin puolin hyväksyttävänä. Tutkimus ei ole kuitenkaan onnistunut, sillä saadut ajoitukset tukevat vain kirjallisten lähteiden antamaa tietoa eivätkä valaise tämän tien käytön alkua. Ajoitukset ovat myös niin harvalukuiset, ettei ole perusteltua syytä väittää, että tämä tielinja olisi kokonaisuudessaan ajoitettava vain näin myöhäiseen aikaan. Tästä huolimatta Masonen katsoo osoittaneensa, että Hämeen Härkätie on ollut olemassa jo 800-luvulta lähtien ja sen ainoa haara Hiidentie 1050—1300 jKr. (Masonen 1991)

Ennen Masosen tietutkimuksia Suomesta tunnettiin esihistorialliselta ajalta yhden pronssikautisen tietä muistuttavan hautarakennelman ohella vain jokunen kivetty polku ja kalmiston yli kulkenut tienpätkä (Kivikoski 1966, s. 95—97, Nallinmaa-Luoto 1978, kartta 1). Kun Masonen nyt sitten pystyy ajoittamaan rautakaudelle kaksikin maakuntia halkovaa tietä, on kysymyksessä kansainvälinen sensaatio. Tämä merkittävä edistysaskel ei kuitenkaan johdu niinkään uusista havainnoista kuin lähinnä uudenlaisesta asennoitumisesta esihistoriallisiin muinaisjäännöksiin ja esihistoriaan ylipäänsä.

Jonkin kohteen ajoittaminen ei Masosen mukaan edellytäkään konkreettisia havaintoja itse kohteesta, sillä samaan tulokseen voidaan päästä analysoimalla alueen muinaisjäännöksiä ja muuta asutushistoriallista sekä kulttuurimaantieteellistä aineistoa.

On ilman muuta selvää, että tällaisella tutkimuksella voidaan saavuttaa merkittäviä tuloksia. Joku voi täysin sitovasti ajoittaa esim. Turun kaupungin viikinkiajan alkuun toteamalla, että kaupunkilaitos levisi juuri tuolloin Itämeren piiriin ja että juuri tuolloin myös Suomi ja eritoten Turun ympäristö liitettiin kansainvälisen kaupan yhteyteen. Myös vaivalloisesti toteuttamani Paimion Nakolinnan kaivaus osoittaa tuta »arkeologian yleistä metodologiaa» sovellettaessa tarpeettomaksi. Nakolinnan historia voidaan luonnollisesti ratkaista paljon luotettavammin tarkastelemalla ympäröivää asutusta ja muinaislinnojen historiaa niin Suomessa kuin naapurialueillakin. Ongelmallista tämän yleisen arkeologian metodologian soveltamisessa on vain se, että saavutetuilla tuloksilla ei ole välttämättä mitään tekemistä esihistoriallisen todellisuuden kanssa.

Nauristien yhteydessä käy ilmi Masosen soveltaman arkeologian toinen erikoisuus. Hän ilmoittaa, ettei ole löytänyt Nauristien läntiseen haaraan tekemästään kaivauksesta mitään viitteitä tien myöhäisesihistoriallisesta tai varhaiskeskiaikaisesta käytöstä. Mitä myöhäisesihistoriallista tai varhaiskeskiaikaista aineistoa voidaan kuvitella tulevan esiin tällaisesta kaivannosta?

Kuten Masonenkin toteaa ovat tiet olleet varmaankin vaatimattomia. Rahvas ei ole koskaan käyttänyt Länsi-Suomessa nelipyöräisiä vaunuja, vaikka Masonen on esihistorialliseen rassel-esinemuotoon viitaten pyrkinyt osoittamaan muuta (Masonen 1989, s. 41—44, Luoto 1990, s. 59—60) ja kaksipyöräistenkin kärryjen käyttöä samoin kuin varsinaisten teiden historiaa on ennen Masosta pidetty myöhäisenä (Sirelius 1989, s. 398). Olennaista tässä yhteydessä on luonnollisesti se, ettei mistään käy ilmi miten Masonen kykenee näistä vaatimattomista teiden merkeistä erottamaan varhaishistorialliset tiet myöhemmistä. Myös tämä perinteistä arkeologiaa merkittävästi tarkempi kiinteiden muinaisjäännösten analyysi merkitsisi todella huomattavaa edistysaskelta arkeologian historiassa, jos se vain olisi totta.

Masosen tutkijapersoonalle on sitäpaitsi ominaista se, että hän ilman muuta olettaa tien läntisellä haaralla tekemiensä kaivausten kuvastavan olosuhteita myös tien itäisellä haaralla. En usko että kaivaus täällä toisi päivänvaloon mitään sen kummempaa, mutta mistä ihmisestä Masonen tietää, että ihmiset eivät ole juuri varhaishistoriallisella ajalla käyttäneetkin itäistä haaraa ja jättäneet maaperään ne ratkaisevat merkit, joita Masonen on turhaan hakenut tien läntiseltä haaralta.

Nauristien asiakirjoista hahmoteltava olemassaolo ja käyttö ei varsinaisesti kuulu alaani. Haluaisin kuitenkin aikaisemmin esittämiäni seikkojen täydennykseksi mainita parista seikasta.

Vuosina 1776—1805 sotilaallisia tarkoituksia varten laaditussa kartassa Nauristie ulottuu yhtäjaksoisena ja Masosen Nakolinnan kupeessa olevan kaivauspaikan kiertäen Suurelta Rantatieltä Hämeentielle. Vain Juntolan kartanon alueelle ei ole merkitty tietä, mikä johtunee lähteenä käytettyjen tiluskarttojen puutteesta. (Alanen-Kepsu 1989, k. 114—115, 132)

Erik v. Herten on puolestaan kymmenysveroluetteloiden avulla pyrkinyt osoittamaan että tämä tie oli olemassa koko pituudeltaan jo 1500-luvulla (v. Herten 1973, s. 100—101).

Toinen kysymys koskee julkaisemaani karttaa, jota Masonen on luonnehtinut plagiaatiksi. Vuonna 1988 Kunnallislehdessä käymästämme väittelystä käy ilmi, että minulla on ollut tämä kartta jo tuolloin eli vuosi ennen Masosen kirjan ilmestymistä. Kyseessä ei siis ole plagiaatti.

Masosen ja minun karttani eivät poikkea näennäisestä yhdenmukaisuudesta huolimatta vain teknisen viimeistelynsä puolesta. Eroihin eivät ilmeisesti ole syynä myöskään Masosen käyttämä pieni mittakaava eikä se Masosen korostama seikka, että hänen karttansa on vain jonkinlainen otos alueen tiestöstä. Kartat perustuvat eri maanjakokarttasarjoihin. Omani on syntynyt v. 1983 laadittaessa Paimion pitäjältä perinteistä maankäyttöä kuvaavaa karttaa, jonka oikeudet ovat FK Esa Hiltusella (Hiltunen & Luoto 1985). Hiltusen lähteistä voidaan poimia minun laatimani kartan lähteiksi seuraavaa: Turun ja Porin läänin maanmittauskonttorin arkiston Jakoarkisto, Paimio 7⁰, 13, 15, 15¹, 16, 16⁰, 19, 46, 48, 55, 67², 71, 73, 76¹, 79¹, 83, 88, 89, 89⁰, 89⁰¹, 97, 99, 99⁰, 99⁰¹, 100, 100⁰, 104, 104⁴, 105, 106⁰, 108, 108⁰, 131.

Olen ilmeisesti loukannut Masosen tutkijankunniaa myös maantielinnoja koskevilla kommentteillani. Täysin yllättäen hän suuntaa tässä yhteydessä vihansa myös Aulis Ojan Varsinais-Suomen tarulinnoja kohtaan (Oja 1945), joita olen pitänyt keskiaikaisina kruununkartanoina enkä siis lainkaan muinaislinnoina (Luoto 1988, s. 161—163). Myös tarulinnojen tutkimus paljastaa Masosessa ylivoimaisen arkeologin, hän on käynyt tarulinnojen paikoilla ja saattaa yhtä vanhaa inventointitarinaa pitkästi siteeraten todeta, ettei näillä paikoilla ole muinaisjäänöksiä.

Perinteisessä arkeologiassa muinaisjäänösten paikallistaminen ja etsiminen on vaativaa puuhaa, jossa kokenutkin kenttärkeologi joutuu usein toteamaan erehtyneensä. Luotettavia tuloksia saavutetaan koekaivauksilla, joita nykyään täydentävät systemaattiset muinaisesineiden poiminnat ja erilaiset perusteiltaan luonnontieteelliset menetelmät. En tiedä mitä menetelmiä Masonen on soveltanut tullessaan edellä mainittuun varmaan tulokseen. Epäilen kuitenkin ettei yhtäkään, ja mikäli näin on, ei Masosen tuomiolla ole sen suurempaa arvoa kuin lukuisilla aikaisemmillä positiivisilla havainnoilla.

Myös minä olen käynyt näillä tarulinnoiksi kutsutuilla paikoilla ja olen löytänyt vain Paatisten Ikkalasta selvän muinaisen kulttuurikerroksen. Kuusjoen Kaupinlinnan jäännöksistä kerrovat puolestaan lukuisat niukat jo 1840-luvulta lähtien periytyvät havainnot. (Oja 1945, s. 147—149 ja siinä mainittu kirjallisuus)

Totuuden nimessä on kuitenkin sanottava, että niin kauan kun yksikään näistä tarulinnoista ei ole joutunut arkeologisen kaivauksen kohteeksi, emme tiedä niistä oikeastaan mitään varmaa.

Masonen on Härkätie-teoksessaan kumonnut Hämeenlinnan Varikkoniemeltä tehdyllä maaperätutkimuksella väitteeni viikinkiaikaisten muinaislinnojen vähäisestä lukumäärästä. Mainitsemalla alueelta aikaisemmin löydettyjä muinaislöytöjä olen halunnut kiinnittää huomiota siihen mahdollisuuteen, ettei Masosen käytössä ollut maaperätutkimus ehkä anna kokonaiskuvaa tämän alueen ajoituksesta ja luonteesta, mitä myöhemmät löydöt näyttävät tukevan (Schulz 1991). Varikkoniemen muinaiskaupungin asema ei ole tiedossani enkä halua ilman mitään primaarilähteitä ryhtyä viisastelemaan Masosen kanssa kolmannen henkilön suorittamista kaivauksista. Mikään tavanomainen muinaislinna Varikkoniemen muinaiskaupunki ei kuitenkaan ole.

Ehkä monien tieteiden hallinta on syynä siihen uusien tutkimustulosten runsauteen, joka on Masosen työlle ominaista. Niinpä hän mm. prof. Unto Salon paikannimitutkimuksiin nojautuen on voinut todeta Aurajoen suun tienoilla harjoitetun kauppaa viikinkiajalla vuosina 800—975 vain ulkosaaristossa Satavan saarella. Kyseiseltä saarelta ei ole löydetty yhtäkään esihistoriallista muinaisjäännöstä tai -esineitä saati, että ne ajoittuisivat juuri Masosen hahmottelemaan aikaan. Myöskään mitään merkkejä minkäänlaisesta satamasta tai kauppapaikasta ei tältä saarelta ole havaittu. Ainoana lähteenä on siis saaren nimi Satava.

Sama lähdepohtajan niukkuus käy ilmi myös Masosen hellimässä Hiidentieessä, joka hänen

mukaansa suuntautui Somerolta Halikon Rikalan kauppakartanoon. Tiestä ei ole ensikäden lähteitä. Se ei myöskään suuntaudu Rikalaan, vaan Halikonlahden pohjukkaan, josta Rikalaan pääsee Halikonjoen ylittämällä ja kulkemalla n. 1 km länteen Suurta Rantatietä pitkin. Rikalan asema kauppakartanona eroaa muista myöhäisrautakautisista kalmistoista vain siihen liittyvän kansanperinneaineksen puolesta.

Olen ottanut nämä esimerkit puheeksi osoittaakseni miten horjuvaa Masosen lähteiden valinta on. Hän hylkää suurielaisesti Nauristien ja »Varsinais-Suomen tarullinat» ja hyväksyy samalla tutkimuksensa tukipilareiksi vähintäänkin yhtä epäperäiset Satavan ja Hiidentien. Miten tällaisella lähteiden valinnalla voidaan päästä oikeisiin lopputuloksiin?

Kuten sanottu Masonen on arvostellut tieteellistä tuotantoani myös muilta osin. Muinaistieproblematiikkaan liittyy läheisesti hahmottelemani toisen vuosituhannen alkuun sijoittuva rautakautisen yhteiskunnan murros. Masonen toteaa sen perustuvan puutteelliseen tai liian pieneen lähdeainekseen (Masonen 1989, s. 105). Käsitys lienee peräisin Segeriltä (1985), joka ei ole tutustunut kirjoitelmiini niin, että olisi ymmärtänyt mistä itse asiassa tässä tapauksessa on kyse.

Olen arvioinut rautakaudella asuttujen kylien määräksi koko sillä alueella (Varsinais-Suomi ja Ala-Satakunta), jossa ns. suomalainen oikeus on ollut voimassa 279 kylää. Luku lienee liian korkea, sillä siinä on usein otettu hyvin eriaikaiset samalla paikalla olevat kalmistot huomioon kahtena kylänä. Todellinen nykyisten kaivauslöytöjen perusteella arvioitava luku lienee jossain 200 tienoilla. Yleisesti hyväksytyyn tulkinnan mukaan tällä samalla alueella on historiallisten lähteiden perusteella ollut vuoden 1300 tienoilla 1311 kylää, mikä merkitsee sitä, että jokaisesta rautakautisesta kylästä olisi syntynyt 150—200 vuodessa 5 kylää. Mikäli tarkastelu rajataan vain esihistoriallisen ajan lopun löydöstöön, tulos on n. 10-kertainen. Tätä kutsun rautakauden murrokseksi.

Aina silloin tällöin päivänvaloon tulee jokunen rautakautinen löytö ja jopa kalmistokin aikaisempien rautakautisten löytöjen ulkopuolelta. Useimmat löydöt tulevat kuitenkin edelleen vanhastaan tunnetun asutuksen piiristä ja kestää vähintään 100 vuotta ennen kuin voidaan ajatellakaan, että edellä hahmoteltu kuva ratkaisevasti muuttuisi.

Nyt on kuitenkin niin, että tämä ilmiö ei rajoitu pelkästään Lounais-Suomeen. Otan tämän osoittamiseksi vain yhden esimerkin Tanskan Fyeniltä, joka etäisyytensä vuoksi sulkee pois sen mahdollisuuden, että suomalaiset tulkinnat olisivat tavalla tai toisella vaikuttaneet tutkimustulokseen. Erland Porsmose luonnehtii sikäläistä vanhemman keskiajan asutusta mm. seuraavasti: »I det 10.—11. århundrede sker et generelt brud i bebyggelsens stedskontinuitet, hvorved de ældste af vore nuværende landsbyer anlægges. . . . Dette bebyggelseskift, hvis umiddelbare årsag synes at have været det middelalderlige driftsystems indførelse, giver stødet til en voldsom udflytningsproces, torpdannelsen, fra det 11. til det 13. århundrede. . . . Ældre middelalders bebyggelseudvikling må således opfattes som en revolutionerende omskabelse af landets bebyggelsestruktur i forbindelse med introduktion af nye overlegne driftssystemer. En omvæltning, der i betydning ikke står tilbage for den første agrare revolution (agerbrugets indførelse i neolitikum) eller for den sidste (udskiftningen og de følgende driftsøkonomiske omvæltninger). . . . En revolution, der ikke blot medførte agrarstrukturelle omvæltninger, men tillige gjorde den feudale statsdannelse mulig, ligesom specielt de talrige købstadsanlæggelser i ældre middelalder må ses i lyset heraf.» (1981).

Näistä lyhyistä katkelmista käy ilmi paitsi itse tällaisen murroksen olemassaolo myös mm. se seikka, etteivät samaan aikaan sattuvat kaupunkilaitoksen varhaisvaiheet ole ristiriidassa tämän murroksen olemassaolon kanssa kuten Masonen näyttää luulevan.

Mikäli Masonen katsoo tarpeelliseksi luetella minua vastaan kritiikkiä esittäneitä tutkijoita, olisi kai kohtuullista viitata myös niihin tutkijoihin, jotka ovat näkemyksissään minua lähellä. Vai onko tässäkin kyse tarkoitushakuisesta lähdeaineksen valinnasta?

Käytettyjä lähteitä:

- Alanen, T. — Kepsu, S. 1989:* Kuninkaan kartasto Suomesta 1776—1805, Tampere 1989.
- v. Herten, E. 1973:* Paimion historia vuoteen 1721, Paimion historia, Keuruu.
- Hiltunen, E. & Luoto, J. 1985:* The development of the cultural landscape in the Paimio river valley as an historical and archaeological problem, *Iskos* 5, Helsinki.
- Kivikoski, E. 1966:* Suomen kiinteät muinaisjäännökset, *Tietolipas* 43, Helsinki.
- Luoto, J. 1988:* Esihistoria, *Liedon historia* 1, Turku.
- Luoto, J. 1990:* Esihistorian aika, *Sauvon Historia* I, Salo.
- Masonen, J. 1989:* Hämeen Härkätie, Synty ja varhaisvaiheet, *Tiemuseon julkaisuja* 4, Helsinki.
- Masonen, J. 1991:* Härkätie, Nauristie ja Nakolinna, *SM* 1991, Helsinki.
- Nallinmaa-Luoto, T. 1978:* Tampere—Vilusenharju, Nuoremman rautakauden kalmisto Pirkanmaalla, *Karhunhammas* 3, Turku.
- Oja, A. 1945:* Varsinais-Suomen takamaan tarulinnat, *Turun Historiallinen Arkisto* IX, Turku.
- Porsmose, E. 1981:* Den regulerede landsby, Studier over bebyggelsesudviklingen på Fyn i tiden fra ca. 1700 til ca. 1000 e.Kr. fødsel, II, Odense.
- Schulz, E-L. 1991:* Linnaniemen hopeakoristeinen tappara, *Muinaistutkija* 2/91, Helsinki.
- Sege, H. 1985:* Rutto ja rautakauden kriisi, *Historiallinen Aikakauskirja* 2/1985.
- Sirelius, U. 1989:* Suomen kansanomaista kulttuuria I, Helsinki.
- Viertola, J. 1974:* Yleiset tiet Ruotsin vallan aikana, *Suomen Teiden Historia* I, Helsinki.