

Jaakko Masonen

TUHAT VUOTTA TEITÄ, KAKSISATAA VUOTTA TIELAITOSTA

Tienpidosta vastaavan viraston eli tielaitoksen historia ulottuu vuonna 1799 perustettuun Kuninkaalliseen Suomen koskenperkausjohtokuntaan. Hallinnollisena rakenteena tie on kuitenkin tunnistettavissa viimeistään 800-luvulta lähtien, ja säännöllisiä kulkureittejä on ollut yhtä kauan kuin asutustakin. Teiden rakentamisen historia linjautuu kansanomaisesta rakennustaidosta teknisen taitorakentamisen kautta monimutkaisiin teknologisiin järjestelmiin, kuten sääohjattuun tiehen. Tielaitoksen vuonna 1991 käynnistämän tielaitoksen 200-vuotishistoriaprojektin (TIEL200) tavoitteena on näiden urien yhteensovittaminen.

Tiemuseo ja museotiet

Tielaitoksen museotoiminta¹ virisi jo 1930-luvulla. Silloisten tie- ja vesirakennushallituksen (TVH) sekä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön virkamiesten aloitteesta ryhdyttiin tallentamaan tienpitoon liittyviä vanhoja esineitä ja perinnettä. Myös TVH:n historian kirjoittamisesta tehtiin päätös.

Sota keskeytti suunnitelmat. Jo kerätyt esineet jouduttiin ottamaan uudelleen käyttöön tai ne hävisivät. Historian laatiminen jäi suppeaan katsaukseen TVH:n ja sen edeltäjien tärkeimmistä aikaansaannoksista.² Sotien jälkeen museoharrastus elpyi uudelleen. Tiemestarit, varasto- ja korjaamopäälliköt, sekä muut virkamiehet tallensivat omaehtoisesti tieperinnettä ja kalustoa. Suomen Tieyhdistys r.y. ja Suomen rakennusinsinöörien liitto r.y. ehdottivat vuonna 1973 tiemuseotoiminnan käynnistämistä. Ensimmäisenä konkreettisenä tuloksena julkaistiin vuosina 1974 ja 1977 tieyhdistyksen ja TVH:n yhteistyönä kaksiosainen 'Suomen teiden historia' tielaitoksen 175-vuotisjuhlan kunniaksi.³ Tiemuseotyö aloitettiin vuonna 1977, jolloin piirihallintoon nimettiin museoyhdyshenkilöt ja aloitettiin esineistön järjestelmällinen kerääminen.

Museokokoelman ydin muodostuu eri-ikäisistä museoteistä ja -silloista. Ensimmäiset museokohteet valittiin vuonna 1982, nykyään niitä on 56 eri puolil-

la maata. Tie- ja liikennehistorian tutkimusta varten perustettiin vuonna 1985 tiemuseon julkaisuja – sarja, jossa on julkaistu tähän mennessä 12 teosta. Tätä on vuodesta 1992 täydentänyt tiemuseon raportteja -sarja, jossa on ilmestynyt seitsemän raporttia. Tiemuseoajatus laajeni koko tieliikenteen menneisyyden esittelyyn yhteistyössä kaikkien tielläliikkujien kanssa. Yhteistyön tuloksena vihittiin Kangasalla MOBILIA auto- ja tiemuseon ensimmäinen rakennusvaihe vuonna 1992. Museon laajennusosa valmistui kaksi vuotta myöhemmin.⁴

Tiehistorian näköalat ja rajoitukset

Teiden ja liikenteen historia⁵ on hallinto-, kulttuuri-, talous- ja sosiaalishistoriaa, sekä tekniikan ja teknologian historiaa. Ajanjaksosta ja näkökulmasta riippuen se on myös tieteidenvälistä tutkimusta. Tutkittaessa varhaisempaa liikennettä tarvitaan arkeologista lähestymistapaa. Mitä uudemmas kohteesta on kysymys, sitä enemmän käytetään hallintotieteellistä, maantieteellistä, teknistieteellistä ja yhteiskuntatieteellistä perspektiiviä. Monitieteisyys voi joskus tehdä luonnostaan suoran väylän mutkikkaammaksi ja harhaanjohtavaksi. Tämä on vältettävissä muistamalla, että liikennehistorian tutkimuskohde on liikenneväylän rakentanut ja sillä liikkunut ihminen. Käytännössä tämä tarkoittaa vastaamista kysymyksiin

miksi, miten ja minne liikuttiin, sekä mitä alueellisia-, kulttuuri-, taloudellisia- ja ympäristövaikutuksia liikenteellä on ollut.

Suomen teiden historia alkaa noin 10 000 vuotta sitten. Jo ravinnon hankkimisen alkukantaisimmat muodot – pyynti ja keräily – ovat edellyttäneet liikkumista asuinpaikkojen ja tuottavien pyyntipaikkojen välillä. Siirtyminen kehittyneempiin talousmuotoihin on sidoksissa liikenteeseen. Raaka-aineiden hankkiminen, jakelu ja kauppa tarvitsevat vakiintuneet liikennereitit ja tehokkaat liikennevälineet. Toimeentulon ja taloudellisten tarpeiden lisäksi on liikennereittejä tarvittu kaikkina aikoina tiedon siirtämiseen, ihmisten välisiin yhteyksiin ja kulkemiseen niihin paikkoihin, joista tuonpuoleiseen on arveltu olleen lyhyin matka. Kulkuväylä on raivattu, vesistöt ja kosteikot on ylitetty ja kulkuoikeuksista on sovittu. Kaikki tämä on edellyttänyt jonkinlaista yhteiskunnallista järjestäytymistä ja teknologian tuntemusta.⁶

Tie- ja liikennehistorian kysymyksenasettelua on vaikeuttanut vesiteiden ja uudemmalla ajalla myös rautateiden historiantutkimuksessa saama ylikorostunut asema. Maaston muotoja tarkemmin tuntematta on haluttu nähdä kartalla selväpiirteisiä linjoja muodostaneet joet ja järvet käyttökelpoisina vesireitteinä sekä niiden väliset kannakset helposti ylitettävänä. Tosiasia, että vesireitti on perattava siinä missä maareitti raivattava, ja että vastavirtaan nouseminen tai koskien laskeminen ei ole kaikkein helpoimpia mahdollisia kulkutapoja, on usein jäänyt vaille huomiota. Kriittinen suhtautuminen sisävesireittien oletettuun valta-asemaan ei tarkoita maaliikenteen ylikorostamista. Liikennehistorian välttämättömänä ehtona on eri liikennemuotojen työnjaon tutkiminen. Arktisissa olosuhteissa on otettava huomioon myös vuodenaikojen vaihtelu. Talvella on voitu käyttää talvi- ja jääteitä ja kelirikko saattoi vielä 1950-luvulla motittaa kokonaisia kaupunkia muutamiksi viikoiksi.

Virkatieltä valtateille

TIEL200-projekti kattaa ajallisesti koko Suomen historian. Laaja-alaisen aihepiirin hallitsemiseksi tutkimus on jaettu pääprojektiin ja sitä tukeviin osaprojekteihin. Osaprojekteissa tutkitaan liikenteen ja tienpidon maakunnallisia erityispiirteitä, hallintohistori-

aa sekä tiemiesten ja -naisten sosiaalishistoriaa. Pääprojektissa tutkitaan valtakunnallisella tasolla liikenteen ja tienpidon yhteiskunnallisen merkityksen historiaa, hallinnollista ja teknologista järjestelmää sekä kansainvälisiä yhteyksiä. Tähän mennessä on saatettu päätökseen ja julkaistuksi kaikkiaan 13 osaprojektia. Seuraavan kahden vuoden aikana on suunniteltu julkaistavaksi neljä uutta. Julkaisut ulottuvat ajallisesti keskiaikaisen erämiehen virkatiestä nykyisille valtateille, alueellisesti Lapin tiestön jälleenrakentamisesta Pietarin ja Viipurin teille ja aihepiiriltään talvikunnossapidon historiasta johtamisen historiaan.

Tiemuseotoimintaan kuuluu myös kansainvälinen yhteistyö. Maailman vanhin tiemuseo on Latvian tielaitoksen vuonna 1972 perustama museo. Ruotsissa, Norjassa, Tanskassa ja Fär-saarilla on kullakin omat tiemuseonsa. Yhteydet ovat vilkkaat ja esimerkiksi juuri ilmestyneessä Pohjois-Suomen tiestön jälleenrakentamista vuosina 1944–1952 tarkastelevaa tutkimusta oli tekemässä myös Norjan tiemuseo. Tutkimuksen vertailukohteena käytettiin Pohjois-Norjassa vastaavana ajanjaksona tehtyä jälleenrakentamista.⁷

Pääprojekti julkaistaan kolmiosaisena teossarjana. Ensimmäisenä ilmestyy sarjan kolmas osa 'Tiet ja tielaitos Suomea rakentamassa 1945–2005' kuluvan vuoden marraskuussa. Vuonna 1997 julkaistaan ajanjaksoa 1860–1945 käsittelevä toinen osa ja projektin päätösvuonna 1999 ensimmäinen, joka aikarajaus ulottuu esihistorialliselta ajalta vuoteen 1860.

Historia on tulevaisuuden perusta

Tielaitoksen historiantutkimuksen tarkoitus ei ole tuottaa ratkaisumalleja tulevaisuuden suunnittelua varten. Historiankirjoituksen tavoitteena on paljastaa ja selittää ne kehityslinjat ja motiivit, joiden perusteella nykyinen tieverkko ja tielaitos ovat muotoutuneet. Kehityskaarien ymmärtäminen kytkee meidät historialliseen jatkuvuuteen ja antaa sekä perustan että haasteen tulevaisuudelle. Tiehistoria on osa tienpitoa ja sen tulevaisuuden suunnittelua.

Historia selittää, mutta ei tuomitse eikä puolustele. TIEL200-projekti pyrkii monipuoliseen, laaja-alaiseen ja kriittiseen näkemykseen. Avain tähän on yhteistyö. Pääprojektiä ohjaa toimikunta, jossa ovat



edustettuina tielaitoksen ylin johto, piirihallinto, henkilöstö ja ulkopuolisia asiantuntijoita. Jokaista osaprojektia on ohjannut toimikunta, jossa on ollut mukana tielaitoksen piirihallinnon, maakunnallisten liittojen, yliopistojen ja muiden paikallisten asiantuntijoiden edustajia. Työssä kiinnitetään erityistä huomiota inhimilliseen näkökulmaan eli tien tekijöihin ja sen käyttäjiin. Tästä syystä pääprojektissa tuotetaan ensimmäisenä ajallisesti nuorin 3. osa. Tutkimuksen rinnalla dokumentoidaan nykyisen tieverkkomme suunnittelijoiden, rakentajien ja käyttäjien arkipäivä ja perinne. Tiemiehiä on myös rohkaistu kirjoittamaan historiikkeja.⁸ Mielikuva ylitehokkaasta ja yliteknisestä insinööristä vastapuolenaan taaksepäinkatsova, hieman nuhruinen ja saamaton humanisti ei kuulu nykypäivään. Teiden ja tielaitoksen tulevaisuutta viitoittavat perinteiden kunnioittaminen, vuorovaikutus ja rakentava keskustelu, jossa on puheenvuorot tientekijällä, tienkäyttäjällä, ympäristöllä ja historialla.

LÄHTEET

¹ Jaakko Masonen, Tielaitoksen museotoiminta. Tiemuseon raportteja 1/1994.

² L. I. Kaukamaa, Tie- ja vesirakennushallitus 1816–1941. Helsinki 1941.

³ Suomen teiden historia I–II. Helsinki 1974, 1977.

⁴ Mobilian toiminnasta vastaa vuonna 1986 perustettu Vehonien Automuseosäätiö, jonka taustayhteisöinä ovat tielaitos, puolustuslaitos, Autorekisterikeskus, Kangasalan kunta, Rahtarit, Suomen Automobiili-Historiallinen Klubi, Autotekninen yhdistys, Autojoukkojen kiltä, Linja-autohistoriallinen seura, Veteraanikuorma-autoseura, Veteraanimoottoripyöräklubi, Suomen Maanrakentajien Keskusliitto ja Autoliitto.

⁵ Liikennehistorian tutkimus- ja museotoiminnan virtauksista ks. Transport museums. Yearbook of the International Association of Transport Museums (1974-) sekä The Journal of Transport History (1953-).

⁶ Jaakko Masonen, Hämeen Härkätie. Tiemuseon julkaisuja 4. Helsinki 1989.

*Automaattinen liikenteenlaskenta ja tiesää-
asemat ovat luoneet 1980- ja 1990-lukujen vaih-
teessa tienpidolle kokonaan uuden teknologisen
järjestelmän. Liikenteen automaattisen lasken-
nan (LAM) ensimmäisiä induktiosilmukoita
asennetaan tielle vuonna 1985.*

Kuva: Olli Nordenswan, tielaitos.

⁷ Antero Tervonen, Jälleenrakennuksen tiellä. Tiemuseon julkaisuja 12. Jyväskylä 1994.

⁸ Esim. Eimo Hiltunen, Tammisaaren tiemestaripiiri 1928–1990. Helsinki 1993; Pentti Nykänen, Kunnossapito liikenteen palvelijana. Kallantiestä Sujjaukseen. Tiemuseon julkaisuja 11, Kuopio 1994; Olavi Pakarinen & Marita Miettinen, Suuri Savontie. Mikkeli 1994.

TELAIKOKSEN HISTORIAJULKAISUJA:

Kimmo Levä, Lumiaura – Snöplogen. Tiemjulk. 5. Jyväskylä 1992. Kimmo Antila, Ne-
lostie Keski-Suomessa. Tiemjulk. 6. Jyvä-
skylä 1992. Tapio Salminen, Suuri Rantatie
– Stora Strandvägen. Tiemjulk. 7. Helsinki
1993. Timo Haavisto, Kainuun Kekkostiet.
Tiemjulk. 8. Kajaani 1993. Kimmo Antila,
Pietarin ja Viipurin teillä. Tiemjulk. 9. Jy-
väskylä 1994. Matts Vikström, Skärgårds-
vägen i Åboland – Turunmaan saaristotie.
Tiemjulk. 10. Vaasa 1994. Matti Turunen
(toim.), Kallantiestä Sujjaukseen. Tiemjulk.
11. Kuopio 1994. Antero Tervonen, Jäl-
leenrakennuksen tiellä. Tiemjulk. 12. Jy-
väskylä 1994. Kimmo Levä, Virastosta lii-
kelaitokseksi, virkamiehestä johtajaksi.
Tiemrap. 1/1993. Marko Nenonen, Tietöis-
sä siirtotyömailla. Tiemrap. 2/1993. Jarmo
Peltola, Kiskoilta asfaltille. Tiemrap. 3/
1993. Tapio Salminen, Huovintie Satakun-
nassa. Tiemrap. 4/1993.

Vuonna 1995 julkaistaan Kimmo Levän
laatima tielaitoksen kansainvälisen toimin-
nan historia, The World is a Book and He
Who Stays at Home Reads only One Page
– raportti, Matts Vikströmin Saaristomeren
lauttojen ja lossareiden historia Färjörna i
den Åboländska skärgården -raportti,
sekä Jaakko Masosen Itämeren alueen
varhaista liikennehistoriaa noin vuosina
800–1500 esittelevä Tracks, Paths and
Roads – raportti. Julkaisuja-sarjassa ilmes-
tyy Marko Nenosen, Kimmo Antilan sekä
Matti Turusen kirjoittama Tienraivausta
Pohjois-Karjalassa. Vuonna 1996 tuote-
taan julkaisuja-sarjassa Pohjanmaan tei-
den historia keskiajalta nykypäivään, jossa
kirjoittajina ovat Tapio Salminen, Raisa
Heino sekä Timo Haavisto.