



Hämeen Härkätien kaivaus Hämeenlinnan Hattelmalassa vuonna 1987. Kaivauksessa löydettiin puisen siltapor-
taan jäännökset, jotka ajoittuivat 1600-luvun puoliväliin. Tämän alla oli kivistä ladottu 'silta', jota ei voitu ajoittaa.

Jaakko Masonen

TIET JA TIELIIKENNE KESKIAJAN SUOMESSA

Suomen maantieverkon ydin vakiintui esihistoriallisella ajalla. Viimeistään viikin-
kijalla (800-luvulla jKr) vakiintuivat sisämaan ja rannikon yhdistäneet pysyvät ja
säännölliset tiet. Tärkeimmät näistä olivat nykyisen Hämeenlinnan ja Turun välinen
Hämeen Härkätie, Hämeenlinnan tienoilta Pälkäneen kautta Tammerkoskelle ja
edelleen Kokemäenjoen suuhun johtanut tie, sekä yhteys Hämeenlinnasta Hollolan
kautta Karjalaan. Näiden erämetsiemme tuotteita ja rannikon satamien välittämien
ulkomaalaisten tuontitavaroiden kuljettamista palvelleiden pääteiden lisäksi käytet-
tiin lukemattomia pienempiä polkuja, ratoja ja uria.

Vesitiet ja maantiet

Suuret järvemme kuten Pyhäjärvi, Pääjärne, Vanaja ja Laatokka samoin kuin suurimmat jokemme ovat olleet asutuksen alkuaajoista lähtien keskeisiä kulkuväyliä. Sen sijaan asumattomia korpia halkoneet pienemmät joet ovat olleet useimmiten kulkukelvottomia vähävetisyytensä, koskiensa ja veteen kaatuneiden puunrunkojen vuoksi. Välitön vesiliikenne rannikolta sisämaahan ja päinvastoin on ollut jokseenkin mahdollista eteläisessä Suomessa. Salpausselkä katkaisi tehokkaasti yhteydet sisämaasta Uudenmaan rannikolle. Hämäläisten perinteisenä kulkuväylänä pidetty Kokemäenjoki on koskiensa pudotuskorkeuden vuoksi ollut erittäin vaikeasti liikennöitävä.

Esihistoriallisen ajan tiestömme täydentyi 1200-luvulta lähtien Ruotsin vallan vakiintuessa maassamme. Ruotsin kruunu vakiinnutti valtaansa rakennuttamalla linnat liikenteen solmukohtiin Turkuun, Hämeenlinnaan ja Viipuriin sekä asuttamalla erämaita Uudellamaalla että sisämaassa. Uudisasutus yhdistettiin vanhaan kanta-asutukseen uusilla teillä, Turusta Suomenlahden rannikkoa pitkin Viipuriin johtaneella Suurella Rantatiellä¹ sekä Hämeenlinnasta Savoan johtaneella Suurella Savontielleä.

Muinaissuomalainen yhteisö perustui kirjoittamattomaan tapaoikeuteen. Yhteiset asiat kuten raja- ja puolustuskysymykset, suuret rakennus- ja raivaushankkeet sekä teiden ylläpito ja kauttakulkuoikeudet sovittiin käräjillä. Tapaoikeus syrjäytyi 1300-luvulla ruotsalaisten maakuntalakien tieltä. Yleinen kuningas Maunu Eerikinpojan mukaan nimetty maanlaki vakiintui Suomessa 1370-luvulla. Maanlain mukaan jokaiseen kylään ja kylästä ulos tuli johtaa yksi yleinen tie. Yleisiä teitä olivat myös maakuntien väliset tiet eli maantiet, kirkko-, käräjä- ja myllytiet. Maantiet jaettiin eri pitäjien osuuksien ja pitäjien sisällä maataomistavien talonpoikien hoidettavaksi. Tärkeimmät sillat olivat kihlakuntien vastuulla ja jotta oikeus toteutuisi, merkittiin siltojen hirret niistä vastuussa olevien talojen puumerkeillä. Näin oli helppo hakea syllinen, jos siltalankku petti kulkijan alta. Teiden ja siltojen kunnossapidon valvonta kuului kihlakunnantuomarille, joka tarkasti yleiset tiet Vappuna (1. toukokuuta) ja Mikkona (29. syyskuuta). Vaikka Ruotsin vallan myötä tienpitoa koskevat määräykset täsmentyivät ja niiden valvonta tehostui, on syytä korostaa että tie on vanhimpia yhä edelleen käytössä olevia yhteiskunnallisia instituutioitamme.

Muinais- ja maanteitamme ei sanottavasti rakennettu niiden raivausta ja kosteikkojen ylittämistä lukuunottamatta. Maanteiden ja käräjäteiden tuli lain mukaan olla 10 kyynärää, noin 6 metriä, leveitä. Kirkko- ja käräjäteiden siltojen leveydeksi määrättiin viisi kyynärää, noin 3 metriä. Suot ylitettiin pitkospuiden tai santasiltojen ja kivi-

¹ Suuresta Rantatiestä käytetään toisinaan nimitystä 'Kuninkaantie'. Tien nimi on kuitenkin historiallisissa lähteissä yksiselitteisesti '(Suuri) Rantatie'. 'Kuninkaantie'-nimitys on tienpidollinen ja tuli ensimmäisen kerran käyttöön vuonna 1735 tarkoittamaan suunnilleen nykyisessä tielainsäädännössä käytettyä 'valtatie'-sanaa. Toisin sanoen Suomessa on ollut useita Kuninkaanteitä, joilla kaikilla oli oma nimensä aivan kuten nykyään valtateilla on numeronsa.

latomusten avulla. Jokien ja pienempien järvien yli tehtiin puusiltoja tai ne ylitettiin lautalla. Keskiajan lähteissä mainitaan suuri määrä siltapaikkoja, sillä niitä käytettiin usein rajamerkkeinä. Keskiaikaisia siltoja ei ole säilynyt, mutta vanhojen teidemme kaivauksissa on löydetty puu- ja kivilatomusten jäänteitä.

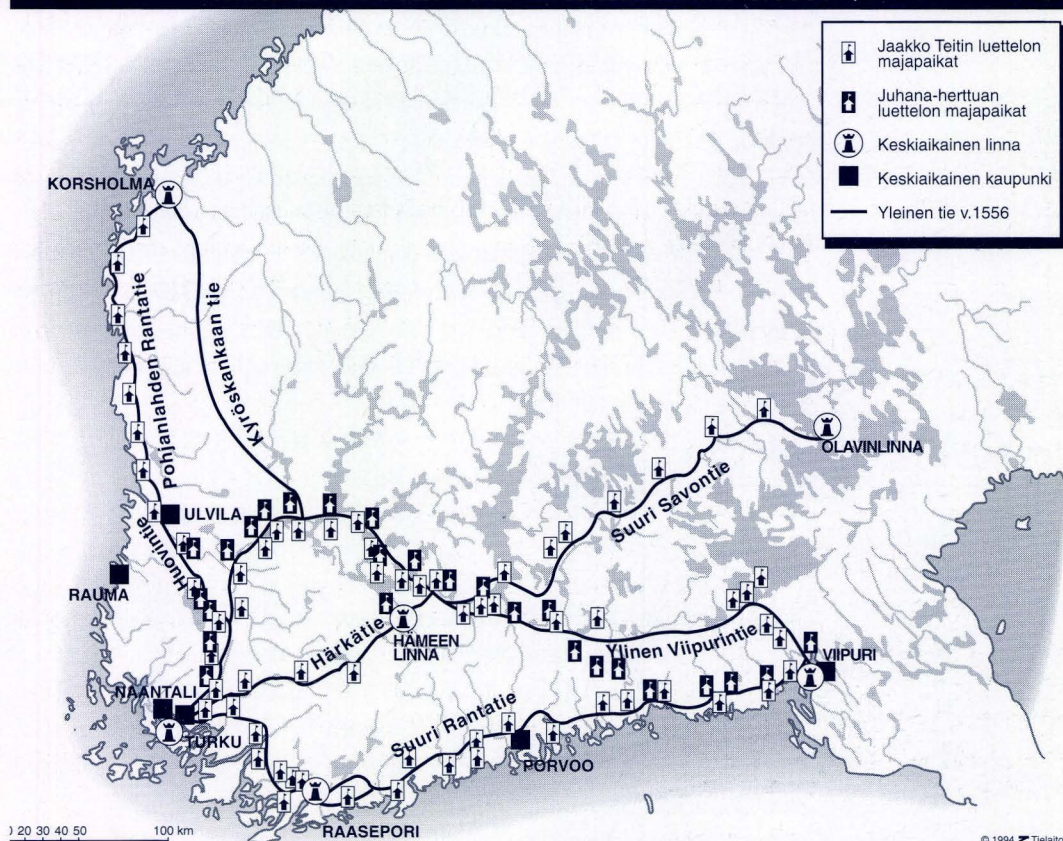
Kihlakunnankäräjillä jouduttiin usein ratkomaan siltariitoja kun talolliset joko laiminlöivät sillanrakennusvelvollisuutensa tai sitten naapureidensa kiusaksi jopa särkivät sillan. Keskiaikaisia siltoja ei ole säilynyt, koska puusillat jouduttiin jatkuvasti rakentamaan uudelleen. Suurimpien siltojen rakentamiseen ei isäntien taito enää riittänyt, vaan niitä varten kerättiin siltavero ja työ annettiin rakennusmestarille urakalla tehtäväksi. Talonpoikaisväestön niskaan pantu tien-

pitorasitus poistui vasta vuonna 1921, kun teiden rakentaminen ja kunnossapito tuli valtiovallan tehtäväksi.

Kirkon, kuninkaan ja kauppiaiden tiet

Keskiajan teillä taivallettiin vilkkaasti ja moneen suuntaan. Suurin osa liikkujista kulki jalan ja tavarat kuljetettiin kuormahevosen selässä. Kärryliikenteestä ei ole säilynyt tietoja, mutta ilmeisesti pieniä puukärryjä on käytetty ainakin lähiliikenteessä. Kansanrunoista tunnetun Hämeäläisten Härkätien nimestä huolimatta ei härkiä juuri käytetty tieliikenteessä aivan lyhyitä

SUOMEN YLEISET TIET JA MAJAPAIKAT V.1556



matkoja lukuunottamatta. Raskaimmat kuljetukset hoidettiin talvella reellä. Vanhimmat tiemme noudattelevat usein soraharjuja juuri tästä syystä. Harjujen pohjoisrinteellä lumi säilyi pitkälle kevääseen, jolloin rekeä voitiin käyttää mahdollisimman pitkään. Talvella myös oikaistiin jäätyneitä jokia ja järvenselkiä pitkin.

Teitä kuljettiin turhuuden turuille ja pyhille paikoille. Keskiajan Turku oli pyhiinvaeltajien reittien solmukohta. Sieltä vaellettiin Nunnanpolkua Naantalin birgittalaisluostariin, Pyhän Henrikin tietä Nousiaisiin ja Köyliöön kansallispyhimyksemme muistojen luo sekä Härkätietä pitkin Rengon Pyhän Jaakon kirkkoon sekä Hattulan Pyhän Ristin kirkkoon, jossa säilytettiin palasta 'Oikeasta ja Eläväksi Tekevästä Rististä'.

Pyhillä paikoilla yhdistyivät maallinen ja taivaallinen maailma. Tapa kutsua markkinointinäyttelyjä messuiksi juontaa juurensa keskiajalta, jolloin tärkeimpiin kirkkopyhiin liittyivät suuret markkinat. Vilkkaimpia markkinoita olivat Turussa Pyhän Henrikin juhlapäivinä vietetyt talviheikki 19. tammikuuta ja kesäheikki 18. kesäkuuta sekä Neitsyt Marian juhla 8. syyskuuta.

Kuninkaan valta perustui tiehen. Alun perin Ruotsin kuningas kiersi seurueensa kanssa ympäri maakuntia ja nautti verot kestityksenä, veropitoina. Suomen kielen sana pitäjä on tätä perua ja tarkoitti aluetta, joka järjesti veropidot. Perinne jatkui keskiajalla Eriksgatan muodossa. Kun Ruotsin kuningas oli valittu Moran kivillä, tuli hänen kiertää maakunnat ja vanhoa kuninkaanvala sekä ottaa vastaan uskollisuudenvalat. Tämä kierto väännyi Varsinais-Suomessa muotoon Airikintie. Tosin kuningas ei Suomeen asti joutanut, vaan hänen asemastaan Airikintien kiersivät Turun piispa ja kuninkaan tehtävään valtuuttama virkamies.

Keskiajan tiet olivat myös tiedon väyliä. Teitä pitkin vaelsi kerjäläismunkkeja saarnaamassa ja jakamassa pyhiä sakramenteja - seurakuntapapistoja edullisemmin hinnoin. Tästä syystä yhteinen rahvas suosi dominikaaneja ja fransiskaaneja jopa siinä määrin, että suomalaiset kirkkoherrat valittivat asiasta paaville saakka. Saarnojen ohella tärkeitä tiedon välittäjiä olivat pyhiinvaeltajat ja teinit. Teinit kävivät teinikierrolla eri pitäjissä ja kertoivat Turun ja kristikunnan kuulumisia, mutta äityivät toisinaan pitämään valesaarnojakin.

Kievarit ja krouvit

Monet paikannimet kertovat keskiajan matkanteosta ja vaikeuksista, johon nimistöstä päätellen suhtauduttiin useimmiten humoristisesti. Esimerkkinä mainittakoon eräs Hämeenlinnan läheisyydessä sijaitseva jyrkkä mäki. Ilmeisesti hevoset joutuivat ponnistelemaan siinä määrin, että mäki sai nimekseen 'Häfvon Pierätävä Mäki'.

Päivämatka vaihteli maasto- ja keliolosuhteiden mukaan 30:sta 40:een kilometriin päivässä. Matkaamista kevensivät lukuisat kestikievarit, tavernat, kyytirättärit ja krouvit, joita oli päivämatkan välein. Niistä matkalaiset saivat olutta, särvintä ja yösijan.

Maanlakien mukaan majatalossa ei saanut yöpyä enempää kuin yhden yön. Köyhimmät matkalaiset söivät matkaevänsä, imelletyn jauhotahnan eli mämmin ja suolakalan teiden varsilla. Keskiajan päättyessä 1500-luvun alkupuolella maamme yleisten teiden yhteenlaskettu pituus oli noin 5500 km ja niiden varsilla oli kaikkiaan 238 kievaria ja krouvia. Vesilläkään ei jääty huonompaan jamaan, sillä rannikko- ja saaristoreittien varsilla oli ruuan myyntiä ja anniskelua harjoittavia kippareita peräti 192. Asukkaita maassamme oli tuolloin enintään 300 000. Lopullisesti kestikievari- ja kyytilaitos lakkautettiin Suomessa vuonna 1955.

Kestikievarit olivat alun perin kruunun virallisissa asioissa liikkuville tarkoitettuja kyyti- ja majapaikkoja, kun taas krouvit olivat 'yksityisiä' anniskelu- ja myös yöpymispaikkoja. Kestikievarin pito kyytihevosineen oli raskas velvollisuus ja se kiersi kylän sisällä talosta taloon. Vaikka kuninkaan asioissa liikkuvalla tuli olla kuninkaan passi, oli maksuttoman kievarikyydin ja ilmaisen kestityksen väärinkäyttäminen yleistä. Varsinkin 1500-luvulla kuningas joutui tämän tästä puuttumaan aatelin talonpojilta vaattimaan laittomaan kestiin ja kyytiin.

Keskiaikainen tieverkkomme syrjäytyi vasta 1950-luvulla aloitettujen suurten tienrakennusten myötä. Uudet pikitiet muuttivat vanhat valtatiemme hiljaisiksi paikallis-teiksi. Tielaitos on suojellut osan vanhimmista teistämme museoteinä, joita pitkin kii-reetön kulkija voi vaeltaa - tai kokeilla, olisiko hevosia ankarasti koetellut mäki nykyään 'Auton Yskitävä Mäki'.

KIRJALLISUUTTA:

Mauno Jokipii, Ruotsin ja Länsi-Suomen lähetspyhimysten muistoja. Suomen Museo 1989, ss. 61 - 132.

Jaakko Masonen, Hämeen Härkätie. Synty ja varhaisvaiheet. Tiemuseon julkaisuja 4. Helsinki 1989.

Jaakko Masonen, Mämmin turvin lietsuon. Lounais-Hämeen Kotiseutu- ja Museoyhdistys. Vuosikirja 58. Forssa 1989, ss. 42 - 59.

Jaakko Masonen, Ura, polku ja tie. Suomalaisen infrastruktuurin synty ja varhaisvaiheet 800 - 1500. Historiallinen Aikakauskirja 1/ 1995, ss. 20 - 33.

Tapio Salminen, Suuri Rantatie - Stora Strandvägen. Tiemuseon julkaisuja 7. Helsinki 1993.

Tapio Salminen, Huovintie Satakunnassa. Tiemuseon raportteja 4/ 1993, Satakuntaliitto. Sarja A: 210. Pori 1993.

Leena Sälejoki-Hiekkänen, Jaakko Heinonen, Rismo Virpimaa, Tie yhdistää. Tiemuseon julkaisuja 4. Helsinki 1986.