

LIIKENNEHISTORIAN TUTKIMUS JA MENETELMÄT

Näkökulmia vanhimpiin liikenneoloihimme kivikaudelta keskiajalle

I

Nykyaikana liikumme omasta mielestämme paljon: käymme kaupunkiasunnon ja kesämökin väliä, kenties kerran vuodessa etelänmatkalla ja ruotsinlaivalla. Emme tule ajatelleeksi, että elämänpiirimme on oikeastaan kaventunut verrattuna menneisiin aikoihin.

II

Tuskin koskaan on liikuttu niin ahkerasti kuin kivikaudella. Pyyntikansa oli täysin riippuvainen luonnosta ja se määräsi elintavat. Eri vuodenaikojen parhaat saalispaikat saattoivat olla hyvin kaukana toisistaan. Kalojen keväiset kutuvedet olivat kesäisin huonosti tuotavia, hirvien kulkureiteiltä kertyi hyljejäille pitkät matkat. Siksi asuminen ei ollut kiinteää, vaan asuinpaikkaa vaihdettiin aina sen mukaan, mistä elatus oli parhaiten saatavissa. Kysymyksessä ei silti ollut jatkuva siirtyminen uusille asuinpaikoille, vaan vuodenaikojen säätelemä kiertokulku. Hyviksi todetuille pyyntipaikoille palattiin joka vuosi uudestaan. Tästä todistaa kausiluontoisesti asuttujen asuinpaikkojen suuri määrä. Esimerkiksi Kangasalan Sarsa on asuinpaikka joka on ollut käytössä kaksi tuhatta vuotta, n. 4000–2000 eKr. Liikkumisesta todistaa myös Suomen kielen "erämaa" -sanan etymologia. Kie-lihistorialliset kivikaudelle ajoittuva termi tarkoittaa "kauempaa sijaitsevaa maaosuutta, maakappaletta". Koko Suomeniemi oli kivikaudella siinä mielessä erämaata, että kaikki pyyntimetsät oli jaettu erämiesten kesken. Toisaalta on myös otettava huomioon, että kivikaudella koko maa oli verraten tasaisesti asuttu.

Pyyntielinkeinon toinen puoli, kalastus, edellytti jonkinlaisia vesikulku-neuvoja, joista vanhin lienee ruuhi. Ruuhilöydöt ovat Suomessa varsin yleisiä, niitä tunnetaan jo yli 800, mutta ne ovat harvoin ajoitettavissa. Tästä huolimatta tiedämme, että ruuhi on toiminut kulkuvälineenä jo maan asuttamisesta lähtien, koska jo maamme esihistorian varhaisin löytö, Antrean verkkolöytö (n. 7200/7300 eKr) osoittaa sen käyt-
töä. Ahvenanmaan varhaiskampakeraamiset (n. 4200–3300 eKr) asuinpaikat kertovat, että rannikon väestö ei suinkaan tyytynyt melomaan vain sisäsaariston suojaisissa poukamissa vaan uhmasi avomertakin.

Talvikelillä kuljettiin reellä, mistä suhteellisen runsaasti löydettyjen kivikautisten reenjalasten on katsottu todistavan. Reenjalaksiin liittyy toisaalta avoimia kysymyksiä, sillä jalakset ovat useimmiten irtolöytöjä ja niihin sisältyy yleensä vain jalaksen perusosa. Kaikki jalakset on löydetty yksin kappalein, mutta tästä huolimatta ne on hahmotettu kaksijalkaisiksi reiksi, joiden pohjana ovat olleet arktisilla alueilla eläneiden kansojen reet ja ahkiot.

Yleisin kivikauden jalastyyppi, keskiurnallinen reenjalas on kuitenkin voitu ennallistaa verraten luotettavasti. Kaikki 19 tunnettua keskiurnallista reenjalasta on siis löydetty reenjalasten tapaan yksittäin, mutta niiden kappalelaskot osoittavat selkeästi, että jalakset ovat kuuluneet yksijalkaiseen rekeen. Tällaisille reille on olemassa vastineita Pohjois-Amerikan intiaanikulttuureista sekä yksi kappale Ruotsista ja Uralin alueelta. Keskiurnalliset reet ovat olleet koirien vetämiä. Niitten löytöpaikkojen perusteella ei kumminkaan voida tehdä päätelmiä kivikauti-

sista reiteistä, sillä mistään ei ole voitu osoittaa erityistä jalaskeskittymää. Jalakset on löydetty satunnaisesti soista oittamisen yhteydessä.

Varmemmalla pohjalla kivikauden liikkennettä pohdittaessa ollaan, kun tarkastellaan löytöaineistomme ulkomaista alkuperää olevia esineitä. Tällaisia esineitä, jotka on valmistettu materiaalista, jota ei ole ollut Suomesta saatavilla, ovat meripihkakorut, sembramäntyiset esineet, viherliuske- ja piiesineet.

Meripihka, "kivikauden kulta", on muodostunut tertiäärikaudella kasvaneiden havupuiden pihkasta. Se oli kivikaudella kaikkein halutuin korujen raaka-aine, mihin lienevät vaikuttaneet sen rakenne ja väri sekä sen sähköiset ominaisuudet. Luontaisena meripihkaa esiintyy kahdella pääalueella: Jyllannin länsirannikolla ja Itämeren etelä- ja kaakoisrannikolla, Pohjois-Puolassa, Liettuassa ja Latviassa. Suomeen meripihkakorut ilmaantuivat tyypillisen kampakeraamiikan aikoihin (3300-2800 eKr) ja niiden levinneisyysalue jakautuu tasaisesti yli koko tyypillisen kampakeraamiikan levinneisyysalueen Lappia myöten. Meripihkakorut ovat erityisesti hautalöytöjä, niitä on löydetty esim. Liedon Kukkarkosken kalmistosta 143 kpl. Muutamia erikoismuotoja lukuunottamatta kaikille Suomesta löydettyille meripihkako-ruille löytyy vastineita Itä-Preussista ja Latviasta.

Meripihkan leviäminen Suomeen ajoittuu tyypillisen kampakeraamiikan aikaan, jolloin balttilais-suomalainen keramiikka muodostaa tyylillisesti yhtenäisen ryhmän. Tämän alueen yhteisestä kulttuurista kertovat sama taloudellinen rakenne, samat hautaustavat sekä savi-idoleista päätellen sama uskonto. Ennenkaikkea keramiikan yhteneväinen koristelu kertoo vilkkaista yhteyksistä Suomenlahden molemmiin puolin.

Tämän alueen piirissä ei ole ollut kysyntää sellaisille tuotteille, joita olisi saatu vain Suomesta. Siksi on ajateltava, että meripihkan ilmaantuminen Suomeen johtuu pikemminkin väestön elinkeinon edellyttämästä liikkuvuudesta. Meripihkakauppaa on pidettävä osoituksena laajoista pyyntimatkoista ja ystävyyslahjojen vaihtamisesta niiden yhteydessä. Kaupalla on ollut sosiaalinen, ei taloudellinen perusta. Antropologisten

todisteiden nojalla on lisäksi pääteltävissä, että ainakin subneoliittiset kulttuurit kielsivät oman ryhmän sisäiset avioliitot, joten liikkuvuudelle oli suoria sosiaalisia syitä.

Piin kohdalla tilanne lienee ollut toinen. Koska piitä, joka muualla kivikauden Euroopassa oli eniten käytetty raaka-aine, ei ole saatavissa Suomesta, oli kivikautinen väestömme sen suhteen kokonaan tuonnin varassa. Tyypillisen kampakeraamiikan aikana pii yleistyy ja tuolloin on kyseessä itäinen pii, Vianmereltä, Ääniseltä sekä Valdailta. Näillä alueilla ei ole samanlaista kulttuurista yhteyttä Suomenniemen asukkaisiin kuin Balttialla, joten tämän kuten Äänisen viherliuskeenkin kaupan on täytynyt perustua taloudelliseen liikenteeseen. Kenties piitä ja pii- sekä liuskeesineitä kaupustelivat kiertelevät käsityöläiset tai kulkukauppiaat, jotka näin hankkivat elantonsa kuten myöhempien aikojen laukuryssät ja läkkisepät. Tähän viittaavat maastamme tavatut monet kätkölöydöt, joissa on useita samanlaatuisia esineitä yhdessä kasassa ilman että kyseessä on asuinpaikka - pikemminkin on ajateltava kauppiaan varastoa.

Kaukaisimmista yhteyksistä todistavat Laukaalta, Pielisjärveltä ja Ylistarosta tavatut sembramännystä tehdyt esineet. Sembramänty kasvaa luontaisena vasta Viananjoen itäpuolella. Esineille, "lusiikoille", on vastineita Uralin tienoilla ja on todennäköistä, että ne ovat sieltä peräisin. Myöhemmistä eskimoista ja Siperian kansoista tiedetään, etteivät näin pitkät talvimatkat suinkaan olleet mahdottomia tai epätavallisia.

Kivikautiset liikkennereittimme johtivat voittopuolisesti itään ja etelään. Kotimaan urat muodostuivat vuotuiskierrosta asuinpaikalta toiselle. Näiden urien täsmällinen jäljittäminen on mahdotonta, sillä kivikautisia asuinpaikkoja ei voida linkinomaisesti yhdistää toisiinsa. Aineiston epätasaisuus, eriaikaisuus sekä asuinpaikkojen tutkimistilanne ei toistaiseksi riitä hahmottamaan yhden pyyntiryhmän vuotuiskiertoa.

III

Liikkuminen ja kulkeminen ei suinkaan päättynyt asutuksen muuttuessa kiinteäk-

si maanviljelyksen alkaessa. Vanhimmat ja huomattavimmat eräsijat olivat uuden ajan alussa suurimmilla maatiloilla: vakiintunut peltoviljely tuotti näet sen verran ylijäämää, että suurtalo pystyi vapauttamaan yhden tai useamman miehen pyyntiin. Täten vasta peltoviljely aloitti suomalaisen eränkäynnin kulta-ajan, arvoturkisten ja hausteen pyynnin. Historiallisten lähteiden avulla eränkäyntiä voidaan valaista vain ns. Maa-kunta-Hämeen eli keskiaikaisen Hämeen sinettimaakunnan ja Ylä-Satakunnan osalta. Ala-Satakunnalla ja Varsinais-Suomella ei ole ollut historiallisella ajalla tunnettuja eräomistuksia. Näin lienee ollut myös esihistoriallisella ajalla, sillä Pohjois-Suomen nimistö on selvästi hämäläistä ja ylä-satakunta-laista. Varsinaissuomalainen ja alasatakuntalainen nimistöelementti liittyy vasta myöhäiskeskiaikaiseen uudisasutukseen sekä Turun, Rauman ja Ulvilan liisääntyneeseen kaupalliseen aktiivisuuteen. Ylä-Satakunnan ja Hämeen rajaama Ala-Satakunnan ja Varsinais-Suomen asutuksen nautinta-alue on myös ollut niin suppea, ettei se ole voinut tuottaa kotitarvekäyttöä enempää erätalouden tuotteita. Tätä tukee myös se, että rautakautisissa löytöaineistossa ovat pyyntiaset huomattavasti yleisempiä Hämeessä ja Ylä-Satakunnassa kuin Varsinais-Suomessa.

Erätalous tuotti rautakaudelta keskiajalle tärkeimmät vientituotteemme. Siirtyminen peltoviljelyyn aiheutti Euroopassa väestön voimakkaan kasvun ja metsien hupenemisen - ajateltakoon vain, paljonko puuta pelkästään parin sadan asukkaan maanviljelyskylä kulutti päivittäin ruuanvalmistuksen yhteydessä rakennustöistä ja talvilämmityksestä puhumattakaan. Suomen erätalouden tuotteille muodostui näin merkittävä markkina-alue. Niiden yhteydessä on arvoturkisten, soopelin, karpän, nädän ja saukon nahkojen merkitys sivuuttanut kaikki muut mahdolliset erätalouden tuotteet. Turkisten ohella erätalouden eräs arvokkaimmista ja halutuimmista tuotteista on ollut hauste (castoreum) eli majavan sukuraahasista erittyvä väkevähajuinen, voide-mainen aine. Erite kuivattiin savussa hartsimaiseksi lääkeaineeksi, joka nautittaessa liuotettiin viiniin. Antiikin ja keskiajan lääketieteellisessä kirjallisuudessa on useita mainintoja hausteen

arvosta ja käyttötarkoituksesta mm. su-kupuolisen kyvykkyyden lisäämiseen, sydän- ja verisuonitautien, epilepsian ja erilaisten myrkytystilojen hoitoon. Hausteen merkitys on Suomessa säilynyt *Hava-, *Havo- tai Haus-alkuisissa paikan-nimissä. Hämeen Hausjärvi on ollut tämän ihmelääkkeen tärkeä hankintapaikka ja Turkhauta puolestaan sen markkinapaikka, "Hausteturku".

Hauste on arvokkuutensa ja keveytensä puolesta erinomainen kauppa-artikkeli primitiivisiä kulkuvälineitä käyttävälle taloudelle. Toisaalta siihen vaihdetut tuontitavarat kuten aseet, metalli ja mahdollisesti myös suola, ovat olleet raskaita. Eikö tämä viittaa siihen, että vesireittejä olisi pidettävä ensisijaisina varhaishistoriallisen liikenteen väylinä?

Näsijärven, Pyhäjärven, Vanajaveden sekä Päijänteen kaltaiset suuret järvet ovat toimineet vesiliikennereitteinä asutuksen alkuajoista lähtien. Myös jokia on pidetty vanhoina ja keskeisinä liikenneväylinä. Tällaisiä läntisen Suomen jokireittejä ovat olleet Kokemäenjoki, Lohjanjärven vesistö, Vantaanjoki, Porvoonjoki ja Mustajoki.

Vesireittien liikennekelpoisuuteen on suhtauduttava kriittisesti, sillä tavanomainen karttakuva ei anna oikeaa käsitystä vesistön geologiasta ta kulttuuri-maisemasta. Erityisen selvästi tämä käy ilmi Kokemäenjoen kulkukelpoisuudessa. Geologisin perustein joen liikennöitävyys on ollut heikko jo ajanlaskun alusta lähtien. Lammaistenkosken sekä myös muiden koskien pudotuskorkeuden jatkuvan jyrkentymisen vuoksi on Kokemäenjoen sisämaasta merelle suuntautunut liikenne ja mereltä sisämaahan suuntautunut liikenne ollut täysin mahdotonta. Kokemäenjoen liikennöitävyyttä on haluttu perustella myös eräissä keskiaikaisissa lähteissä mainituilla, jokeen liittyvillä "skipsleden" ja "bootleden" -termeillä sekä ns. saksankivillä. Unto Salo on arkeologisten, historiallisten ja kielitieteellisten lähteiden perusteella osoittanut, ettei millään näistä ole ollut mitään tekemistä Kokemäenjoen käytöllä purjehdustienä.

Sisämaasta Suomenlahdelle suuntautuneet vesiyhteydet ovat olleet vielä hankalampia kuin oletettu Kokemäenjoen vasireitti. Salpausselkä erottaa Hämeen ja Uudenmaan toisistaan niin, ettei yhte-

näistä vesireittiä pääse muodostumaan. Salpausselän liikennealueita rajaava vaikutus näkyy Helsingin kaupungin heikossa taloudellisessa kehityksessä aina rautatieliikenteen alkamiseen, v:een 1862 saakka.

Suomenlahdelle suuntautuneiden vesireittien kulkukelpoisuuden yhteydessä on lisäksi otettava huomioon Uudenmaan kulttuurimaiseman kehitys. Uusimaa autioituu esineellisessä mielessä viikinkiajan alkuun mennessä vaikka paleobotaaniset todisteet osoittavat Karjaalla harjoitetun maataloutta viikinkiajalta keskiajalle. Kiinteiden muinaisjäännösten puuttuessa on tätä viljelyä kaikesti pidettävä kaukonautintana. Arkeologisten historiallisten ja kielitieteellisten todisteiden perusteella Uusimaa asutettiin vasta 1250-luvulta lähtien pääasiassa Ruotsista. Tämä merkitsee sitä, että olipa kyse mereltä päin tulevasta tai merelle suuntautuneesta vesiliikenteestä, on sen täytynyt olla erittäin vaikeaa tai peräti mahdotonta Etelä-Suomen luonnontilaisissa joissa. Koskipaikojen ohella perkaamaton joki on kasvilisuutensa takia hankala liikkuu, sillä veteen kaatuneet puut estävät vesiliikenteen.

Talvisin jäätyneet joet ovat olleet huomattavasti helppokulkuisempia myös asumattomalla Uudellamaalla. Talviliikenne olisi kuitenkin edellyttänyt vastaavien tuontiartikkeleiden kuljettamisesta sulan veden aikana Uudenmaan rannikolle. Näinollen joko tuontiartikkelit olisi varastoitu odottamaan sisämaahan johtavien vesireittien jäätymistä tai sitten sisämaan vientituotteet olisi pitänyt kuljettaa talvisaikaan rannikolle ja varastoida odottamaan merireitin sulamista. Jos tällaista riskialtista ja pääomainvestointeja kysyvää kauppaa on harjoitettu, tulisi sen käyttämistä varasto- tai kauppapaikoista olla jonkinlaisia arkeologisia merkkejä. Tällaisia ei kuitenkaan tunneta Uudellamaalta.

Aiemmassa, vesiliikenteen merkitystä korostavassa tutkimuksessa on koskipaikojen ongelma haluttu ratkaista ns. taivaltamisen avulla. Veneet olisi rakennettu niin keveiksi, että niitä voitiin helposti kantaa vetää vesistöstä toiseen pitkien maataipaleiden yli. Taivaltamisessa tulisi kuitenkin erottaa eräja matkataivallus tavarankuljetuksesta. Matkataivalluksessa, jota historialli-

sella ajalla edustaa esim. kruununkyytejä varten varatut pitäjänveneet ja kansanomainen kirkkovenelaitos, ei ollut kysymys tavaroiden vaan ihmisten kuljetamisesta. Keveiden ja runsasmiehistöisten veneiden vetäminen ja kantaminen oli helppoa. Erätaivalluksessa - jota ei turkistalouden valtakaudella kaikesti voinut juuri esiintyä, sillä arvoturkikset pyydettiin talvella - käytettiin pieniä ja keveitä kalaveneitä. Myös nykyinen skandinaavinen tutkimus torjuu ajatuksen viikinkiaikaisten ja varhaishistoriallisten kauppaveneiden vetämisestä maakannaste yli. Varhaiset kauppa- ja kuljetusalukset olivat leveitä ja lyhyitä ja ne liikkuiivat yksinomaan purjeiden avulla. Niissä oli vain muutama airopari satama-altaassa siirtymistä varten eikä niiden harvalukuinen miehistö olisi voinut kiskoa raskasrakenteista ja täydessä lastissa olevaa venettä maakannasten poikki. Kauppaveneen veto- tapaleella olisi lisäksi tarjoutunut erinomainen mahdollisuus laivan ryöstöön, mitä pieni miehistö ei olisi voinut estää.

Vanhin yhtenäinen kuvaus Suomen yleisistä teistä ja kulkureiteistä sisältyy ns. Jaakko Teitin valitusluetteloon v:lta 1555-1556. Olen arkeologisen, historiallisen ja maantieteellisen aineiston perusteella yrittänyt osoittaa, että tässä luettelossa mainituista teistä Hämeenlinnasta Turkuun johtanut, ns. Hämeen Härkätie on vakiintunut Aurajoki-laakson ja Vanajan Hämeen väliseksi tärkeimmäksi kauppareitiksi viimeistään 800-luvulta jKr. Suurin osa tästä muinaistiestä on edelleen käytössä yleisenä tienä. Vastaavasti tässä tieluettelossa mainituista muista teistä entinen Turusta Suomenlahden rannikkoa pitkin Viipuriin johtanut ns. Suuri Rantatie ei näillä perusteilla ole voinut vakiintua ennen 1200-luvun jälkipuoliskoa. Muut luettelossa mainitut tiet ovat edelleen tutkimatta. Härkätien ajoituksen lähtökohta on Unto Salon analyysi Itämeren alueen kaupan kehitystä viikinkiajalta varhaiskeskiajalle ja erityisesti sen vaikutusta Suomessa. Arkeologisen aineiston ja taannehtivasti tulkittujen historiallisten lähteiden perusteella olen pyrkinyt määrittelemään nykyisen terminologian mukaisia "talousalueita" ja niiden välisiä liikennereittejä.

Maamme maaliikenneverkon esiaste syn-

tyy Mälärin Birkan ollessa Suomen kanalta Itämeren keskeinen kauppavalta. Tällöin alunperin asumattomiin erämaihin johtaneet eräreitit sekä Aurajokilaaksoissa että Vanajan Hämeessä yhdistyvät. Erätalouden tuotteita, haustetta ja turkiksia tuottanut Vanajan Häme muodostaa viimeistään viikinkiajalta lähtien taustan Aurajokilaakson esineelliselle vauraudelle, jonka hankkimiseen eivät Aurajokilaakson asutuksen nautinta-alueet yksinään olleet riittäviä. Aurajokilaakson ja Vanajan Hämeen hahmottuminen omina, keskenään kauppaa käyneinä talousalueina perustuu lisäksi Aurajokilaakson esineellisten ja etymologisten lähteiden nojalla myös muualle kuin Birkaan suuntautuneisiin yhteyksiin, jotka vahvistuvat 1000-luvulla Birkan tuhouduttua. Nämä "Suomen" ja "Hämeen" keskinäiset yhteydet heijastuvat maakunnallisesta yhteistoiminnasta todistavan Härkätien vakiintumisena. Kristinuskon leviessä Lounais-Suomeen Aurajokilaakson Turkua edeltäneen kauppapaikan rinnalle Vanajan Hämeen kauppasatamaksi muodostuu Halikonlahti, jossa hautaustavasta päätellen pakanallinen kulttuuri jatkuu vielä 1200-luvulle saakka. Härkätieltä erkani Somerolla ns. Hiidentie, joka johti Uskelanjokivartta pitkin Halikkoon. Tämä reitti on puolet lyhyempi kuin Härkätien osuus Somerolta Turkuun, mutta primitiivisen liikenteen kaudella korkeuseroista johtuen epäedullisempi. Kristinuskon ja Ruotsin vallan ulotuttua Hämeeseen 1200-luvun alussa johtaa Halikonlahdelle johtaneen reitin riutumiseen ja alkuperäisen, Aurajokilaakson suuhun johtaneen Härkätien lopulliseen vakiintumiseen.

IV

Millainen oli esihistoriallinen Härkätie ja miten sitä kuljettiin? Enin osa liikenteestä on todennäköisesti hoidettu jalan. Vetoeläinten, härkien ja hevosten pito ajoittuu Suomessa kielitieteellisiin todistein pronssikaudelle. Luotettavia esineellisiä todisteita hevosten pidosta tavataan arkeologisessa aineistossa vasta kansainvaellusajalta (n. 400–550 jKr) lähtien, jolta ajalta ovat peräisin vanhimmat maastamme löydetty kuolaimet. Kielitieteellisen ja arkeologisen ajoituksen ero on selitetty sillä, että

hevosia pidettiin alunperin vain työeläiminä. Kuolaimet esiintyvät yhdessä sotavarustusten kanssa, mikä viittaa hevosen muuttuneeseen käyttöön eli sitä olisi ryhdytty käyttämään sotaratsuna.

Härkien pidosta todistavia tai varsinaisesti liikennevälineisiin, vaunuihin ja kärryihin liittyviä rautakautisia esinemuotoja ei maastamme toistaiseksi tunneta. Ainakin Varsinais-Suomessa härkien vetämät nelipyöräiset vankkurit ja kaksipyöräiset rattaat olivat olleet käytössä viimeistään keskiajalla, mutta mahdollisesti jo varhemmin. Vielä tällä vuosisadalla käytössä olleiden hevosveistosten, kaksipyöräisten työkärryjen akseli oli puuta ja pyörät raudoittamattomat. Vanhimpien ajopelien rakenne selittäisi niiden puuttumisen arkeologisesta aineistosta, sillä täkäläisessä maaperässä orgaaninen aines säilyy erittäin huonosti. Alkeellisten rattaiden ohella on kuljetuksia voitu hoitaa kuormahevosilla, joista ei myöskään jää tunnistettavia jälkiä arkeologiseen aineistoon.

Millaista tietä sitten kuljettiin? Primitiivisten kulkuvälineiden kaudella ei ollut välttämätöntä rakentaa koko tienpohjaa tai edes kaivaa ojia. Moreenimaastossa ollut tie – kuten Härkätien Hämeen puoleinen osa – ei käytännössä ollut muuta kuin kasvillisuudesta auki raivattu kulku-ura, jonka varsinaiset rakennetut osat olivat kosteikkojen ja vesistöjen ylittämistä varten rakennetut porraskiveykset tai pitkospuut. Kulku-ura on saattanut olla myös jollain tavoin merkitty, mutta tästä ei ole säilynyt minkäänlaisia jäänteitä. Tällaisen tien ei ole tarvinnut olla ympärivuotisessa käytössä, vaan talvella on käytetty vakiintuneita talviteitä, joista ei ymmärrettävästi ole jäänyt ajoitettavia merkkejä maastoon.

V

Liikkuminen on asutuksen alkuajoista asti ollut maassamme elämisen ehto. Jo kivikaudella tehtiin kaukomatkoja Uralille saakka ja yhteydet merentakaisiin sukulaisiin Baltiaan olivat vahvat. Niin kaukaisissa ajoissa emme pääse käsiksi suoranaisiin reitteihin, voimme vain osoittaa liikenteen olemassaolon, sen suunnan ja kenties tarkoituksen.

Rautakauden lopun ja varhaiskeskiajan