

**Mobilia / Tiehallinto**

Tiehallinnon museotiet ja -sillat

Kangasala 3.7.2009

Minna Karttunen



# Minnestodsintie

**Selvitys historiallisesta arvosta**



## Sisällysluettelo

1. JOHDANTO	3
1.1 Taustaa Pohjanmaasta ja sen tiestöstä	3
1.2 Aiempi tutkimus Pohjanmaan tieverkosta	4
2. KESKIAIKA	5
2.1 Keskiajan tiet	5
2.2. Pohjanmaan rantatien historiaa keskiajalla	6
3. UUSI AIKA	8
3.1 Pohjanmaan tiet 1600-luvulla	8
3.2 Postinkuljetus Pohjanmaalla	9
3.3 Rantatien rakennusta 1700-luvulla	10
4. 1800-LUKU	11
4.1 Oravaisten taistelu Suomen sodassa 1808-1809	11
4.2 Nykyinen Minnestodsintie 1808-1809 Suomen sodassa	12
4.3 Oravaisten taistelukenttä ja muistomerkit Minnestodsintien alueella	13
4.4 Pohjanmaan rantatie Suomen sodan jälkeen	14
5. 1900-LUKU	15
5.1 Minnestodsintie nimetään osaksi valtatieä 8	15
5.2 Minnestodsintiestä tehdään museotie	17
5.3 Minnestodsintie 2000-luvulla	17
6. YHTEENVETO	18
7. LÄHTEET	21
LIITTEET	24
Liite 1. Minnestodsintie keskiajalta nykypäivään	24
Liite 2. Minnestodsintien sijainti kartalla	25
Liite 3. Suomen yleiset kulkutiet vuonna 1639	26
Liite 4. Taistelujoukkojen eteneminen Minnestodsintiellä 1808	27
Liite 5. Minnestodsintien varrella sijaitseva muistomerkki ”Minnestod”	28
Liite 6. Minnestodsintien varrella sijaitseva Lotta Svärdin kivi	29
Liite 7. Piirustukset von Schwerinin sillan rakentamisesta	30

Kansilehden kuva: Mobilia / Minna Karttunen

## 1. JOHDANTO

Pohjanmaan rantatie ja Kyrönkankaantie olivat ensimmäiset kiinteät maayhteydet Suomesta Ruotsiin. Niitä käytettiin erityisesti kelirikkoaikana. Pohjanmaan rantatie alkaa Varsinais-Suomesta ja kiertää Perämeren rannikkoa pitkin lähes Lappiin asti. Nykyään jäljellä oleva tie kulkee samoja reittejä Vehmaalta Turun-Tukholman posttien haarasta länsirannikkoa pitkin Tornioon, ja sieltä Ruotsin rannikkoa pitkin Tukholmaan. Pohjanmaan rantatiellä oli Suomessa useita eri nimityksiä. Esimerkiksi Ruotsissa sitä kutsuttiin ”pohjanpoluksi” eli Norrstigeniksi. Vanhimmat osat tiestä ovat yhdistäneet jo myöhäiskeskiajalla Turkuun, Raumaan ja Ulvilaan sekä Korsholman linnaa. Pohjanmaan rantatien erityispiirre verrattuna Etelä-Suomen Hämeen Härkätiehen tai Suureen Rantatiehen oli sen kulkusuunta etelästä pohjoiseen sekä meren läheisyys.<sup>1</sup>

Oravaisissa sijaitseva Minnestodsintie on osa Pohjanmaan rantatietä. Rantatien virallinen rakentaminen maantiekseksi aloitettiin 1610-luvulla. 1600-luvulla sotilaalliset päämäärät hallitsivat tienrakennusta. Minnestodsintie on osa Oravaisten taistelulentä, jossa sodittiin ratkaisutaistelu Suomen sodassa vuosina 1808–1809. Tien varrelta löytyy muistomerkki sodasta, ”Minnestod” sekä Lotta Svärdin muistokivi. Noin kilometrin päässä alueesta sijaitsee Wilhelm von Schwerinin<sup>2</sup> silta. Tie on nimetty museokohteeksi vuonna 1982 ja sen ympäristön on todettu olevan merkittävää juuri sotahistorian vuoksi. Minnestodsintie tunnetaan paikkakunnalla Taistelutantereen tienä.

Tutkimuksen on tarkoitus lisätä Minnestodsintien tietoarvoa, sekä nostaa se mahdollisesti Tiehallinnon pysyvästi säilytettäväksi museokohteeksi.<sup>3</sup> Historiaselvityksen painopiste on tieliikenteen valtakunnallisessa historiassa. Minnestodsintien historiaa tarkastellaan osana Pohjanmaan rantatien historiaa keskiajalta 2000-luvulle.

### 1.1 Taustaa Pohjanmaasta ja sen tiestöstä

Pohjanmaa on historiallisen Pohjanmaan maakunnaksi kutsuttua aluetta, jonka maantieteellinen alue käsittää entisen Vaasan läänin, Oulun läänin ja osan Lapin läänistä. Pohjanmaata kutsuttiin Itäpohjaksi Olaus Magnuksen vuonna 1538 julkaisemassa Carta Marinassa. Kyösti Julkun mukaan ”Pohja” on todennäköisesti ulkoapäin tullut nimitys.<sup>4</sup> Pohjanmaa-nimitystä käytettiin ensimmäisen kerran todennäköisesti 1470-luvun teksteissä. Pohjanmaa muodostuu jokilaaksoista, joihin asutus

---

<sup>1</sup> Häyrynen 2009, 7-8.

<sup>2</sup> Ruotsalainen aliupseeri Suomen ja Ruotsin sodassa 1808-1809, kuoli Oravaisissa.

<sup>3</sup> Liimatainen 2007, 121-123, 20-21.

<sup>4</sup> Salminen 1997, 24-26.

on keskittynyt. Talot rakennettiin joen rantaan ja pellot talojen taakse. Peltojen takaa alkoivat metsäalueet.<sup>5</sup>

Tieverkon muotoutumiseen vaikuttavat luonnonmaantieteelliset tekijät, ja ne myös ohjaavat asutusta. Pohjanmaa on kokonaiskuvaltaan tasaista aluetta ja sen tiestön muotoutumiseen ovat vaikuttaneet kolme viimeisen jääkauden jättämää jälkeä: maankohoamisesta johtuva rannan siirtymä, alava maasto sekä joet. Pohjanmaa on konkreettinen esimerkki siitä, kuinka luonnon- ja kulttuurimaantieteelliset tekijät ovat vaikuttaneet näkyvästi tieverkon muotoutumiseen: Pitkien jokilaaksojen varsille keskittynyt haja-asutus on johtanut tikapuurakenteeseen, toisin sanoen joen molemmin puoleisille asutuksille on muodostunut teitä, joita yhdistävät ylityspaikoille syntyneet poikittaiset ”puolat”. Liikennehistoriallisesti jokilaaksojen suuntaiset kulkureitit ovat myöhäinen ilmiö, sillä kiinteä asutus on levinnyt alueelle vasta 1500–1600-luvuilla.<sup>6</sup>

Esihistoriallisella ajalla syntyi luontaisia kulkureittejä kauppapaikoille ja riistamaille. Erämaihin syntyi vesistöjä ja merenrantoja seuraavia kaukoreittejä ja lyhyempiä yhdysreittejä. Muinaiset kulkijat hakeutuivat helppokulkuisiin maastoihin ja myöhempi tienrakennus linjasi usein uuden tien vanhan mukaan. Tämän asian ovat vahvistaneet tutkimukset, joiden mukaan vanhojen teiden linjaukset ovat vakiintuneet jo varhain ja pysyneet muuttumattomina vähintään historiallisella ajalla.<sup>7</sup> Osa luontaisista kulkureiteistä säilyi hallinnon ja talouden tarpeisiin ohjatun yleisten teiden verkoston ulkopuolella 1900-luvulle saakka. Niiden merkitys alkoi vähentyä autoistumisen yhteydessä, kun liikennevälineiden lisääntyminen teillä asetti uusia vaatimuksia tiestölle.<sup>8</sup>

1600-luvulla tienrakennuksen painopiste oli Pohjanmaalla. Liikenneverkon kehittämistä säätelivät tuolloin sotilaalliset päämäärät. 1700-luvulla tärkeintä oli Suomenlahden itärannikon ja Savon välisten yhteyksien ja Savo-Karjalan ja Pohjanmaan välisen maantien rakentaminen. Tienrakennusta alkoivat ohjata myös taloudelliset ja yhteiskuntapoliittiset tekijät.<sup>9</sup>

## 1.2 Aiempi tutkimus Pohjanmaan tieverkosta

Pohjanmaan tieverkko on selvitetty kokonaisuudessaan monissa paikallishistorioissa sekä Juhani Viertolan väitöskirjassa *Suomen maantierakennukset kustavilaisena aikana* ja hänen

---

<sup>5</sup> Villstrand 4.

<sup>6</sup> Salminen 1997, 21 ja 29.

<sup>7</sup> Hirviluoto 1986, 9.

<sup>8</sup> Salminen 1997, 20-21.

<sup>9</sup> Liimatainen 2007, 17.

kirjoittamassaan teoksessa *Suomen teiden historia*. Pohjanmaan rantatie oli Juhani Viertolan mukaan tärkeimpiä 1600-luvun teitä ja se kunnostettiin yhtenäiseksi Korsholmasta Länsipohjaan. Väinö Wallinin (Voionmaa) yli sata vuotta sitten ilmestynyt väitöskirja *Suomen maantiet Ruotsin vallan aikana* on toiminut perustana suomalaisen tieverkon historiantutkimukselle. Myös Wallinin teoksessa puhutaan Pohjanmaan rantatiestä, sen talvitien vaiheista sekä kesällä käytetyistä ratsupoluista ja kulkureiteistä. Tapio Salmisen, Raisa Toivon sekä Timo Haaviston tutkimukset kokoomateoksessa *Pohjanmaan kautta* keskittyvät Pohjanmaan teiden historiaan keskiajalta vuoteen 1995.<sup>10</sup>

Vanhin osa Pohjanmaan rantatietä oli välillä Vaasa-Kristiinankaupunki.<sup>11</sup> Tämä mainitaan myös Jaakko Teitin tieluettelossa.<sup>12</sup> Tapio Salmisen mukaan Pohjanmaan teiden historiaa on tarkasteltava muiden kuin Jaakko Teitin jättämän lähteen valossa, sillä Teitti on kiinnittänyt erityishuomiota Turun ja Viipurin väliseen alueeseen.<sup>13</sup> Muita keskiajan tiestöön liittyviä primäärilähteitä ovat Ruotsin vallan ajat kartat vuosilta 1633–1808. Näitä ovat täydentäneet 1770-luvulta lähtien maanmittaukseen perustuneet teiden ja siltojen jakoasiakirjat, sekä 1500- ja 1600-lukujen kameraalisista lähteistä<sup>14</sup> saatavilla olevat nimistö- ja liikennetiedot. Keskiajan tiestöön liittyvä tutkimus on perustunut näiden kolmen eri lähderyhmän vertailevaan tutkimukseen. Tutkimukseen liittyy usein myös maastotutkimustöitä.<sup>15</sup>

Minnestodsintie mainitaan Oravaisten taistelukentän kohdalla Museoviraston Rakennettu kulttuuriympäristö -luettelossa, jossa on lueteltu kaikki Suomen valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt.<sup>16</sup> Tiestä löytyy useita samankaltaisia tietoja, joissa mainitaan tien toimineen postitienä 1600-luvulta lähtien.

## **2. KESKIAIKA**

### **2.1 Keskiajan tiet**

Tieverkko rakentui keskiajalla hallinnon ja puolustamisen tarpeisiin. Sotilaalliset ja strategiset syyt olivat perusteena teiden rakentamiselle tai tuhoamiselle. Tieverkko kulki keskiaikaisia linnoja

---

<sup>10</sup> Wallin 1893, 79.

<sup>11</sup> Toivo 1997, 142.

<sup>12</sup> Jaakko Teitin valitusluettelo Suomen aatelistoa vastaan 1555-1556, 84-89.

<sup>13</sup> Salminen 1997, 58-62.

<sup>14</sup> Valtion taloutta ja tilinpitoa koskeva lähde.

<sup>15</sup> Masonen 1999, 66.

<sup>16</sup> <http://www.nba.fi/rky1993/kohde1545.htm>

yhdistäen, sillä linnat toimivat hallinnollisina ja sotilaallisina keskuspaikkoina.<sup>17</sup> Tieverkkoa käyttivät näin ollen useimmiten sotilaat sekä hallinnon virkamiehet. Keskiaikaiset linnat rakennettiin aina hyvälle liikenne- ja markkinapaikoille. Niiden rakentaminen Suomeen lisäsi yhteyksien kehittymistä.<sup>18</sup>

Teiden kunnossapitäminen ja siltojen rakentaminen olivat keskiajalla talonpojille verojen kaltainen rasite. Talonpoikien velvollisuuksiin kuului siltojen rahoittamista ja rakentamista, sekä tieuran ajamista ja hiekanajoa muutaman kerran vuodessa. Teiden kunnossapitoa valvoi välillisesti kihlakunnantuomari, jonka määräyksestä laiminlyöjät tuomittiin sakkoihin. Tarkastus tapahtui kaksi kertaa vuodessa vappuna 1.5. ja Mikkona 29.9. Maanteiden yhteyteen määrättiin Kuningas Maunu Eerikinpojan ja Kristofferin maanlakien mukaan perustettavaksi majataloja tai kyytirättäri, jolla oli velvollisuus tarjota yösiija sekä ateria yhden vuorokauden ajaksi kruununmiehille.

Yleisesti ottaen keskiajan siltojen ja teiden kunnosta tiedetään vähän. Kirkon piirissä tapahtuneista matkoista on päätelty, että matkustaminen oli hankalaa ja tiestö oli huonossa kunnossa.<sup>19</sup> Teitä koskevista säädöksistä huolimatta Suomen maantiet olivat 1500-luvulle asti ratsupolkuja. Tavaroita kuljetettiin kuormahevosilla tai miehen vetämällä purilaillla. Lounais-Suomessa tiedetään 1500-1600-lukujen vaihteesta, että kärryillä on päässyt ajamaan paikoin huonokuntoisia teitä.<sup>20</sup>

## **2.2. Pohjanmaan rantatien historiaa keskiajalla**

Ennen kuin Vaasan ja Oulun välinen kesätie vakiintui maantiekseksi 1600-luvun alussa, on alueelta löydetty varhaisempia teitä ja polkuja. Pohjanlahden ympäri ulottui talvitie viimeistään 1500-luvulla, ja sen käyttämisestä on säilynyt monia tietoja. Pohjanlahden ympäri ulottunut tie oli vakiintunut kulkureitti viimeistään 1550-luvulla, jolloin esimerkiksi Olavinlinnan päällikön Ture Pederssonin matka kulki Pohjanlahden ympäri Suomesta Ruotsiin. Talvitie oli myös määrätty viitoitettavaksi Länsipohjassa, sillä kaksi talonpoikaa Luulajasta olivat saaneet sakot vuonna 1563 tämän työn laiminlyömisestä. Kuningas Sigismundin lähettämä vouti Abraham Melkiorinpoika lähti Korsholmasta vuonna 1597 huovien kanssa rauhoittelemaan talonpoikia, jotka olivat kieltäytyneet maksamasta linnanleirikorvauksia. Talvitie oli nopea kulkureitti hyvällä säällä, kun jää ja lumi helpottivat liikkumista.<sup>21</sup>

---

<sup>17</sup> Masonen 1999, 70-73.

<sup>18</sup> Salminen 1997, 99-100.

<sup>19</sup> Masonen 1999, 70-73, 85-87.

<sup>20</sup> Viertola 1974, 84.

<sup>21</sup> Salminen 1997, 84-88.

Kesä- ja talvitien käyttämisestä voidaan havainnollistaa kulkureittejä kärjäkierrosten etenemisen sekä Pohjanmaan sakkoluetteloiden perusteella. Kärjäkierrosten järjestys eteni 1540-luvun alusta 1600-luvulle asti lähes samanlaisena. Keskiajan ja 1500-luvun kärjäkierrosten materiaalin perusteella on todettu, että Pohjanlahden kiertänyt talvitie oli käytössä 1400-luvulla. Reitti on saatettu tuntea jo aikaisemminkin. Kesätie on muodostunut vasta 1500-luvun puolivälin jälkeen – lukuun ottamatta Kokkolan eteläpuolista aluetta. Kesätien kohdalla on saattanut olla aikaisemmin ratsupolku, joka on myötäillyt purjehdusreittiä. Rannikon kiertäneen maantien vakiintuminen tapahtui vasta, kun Kokkola, Uusikaarlepyy, Raahe ja Pietarsaari perustettiin 1600-luvun alussa.<sup>22</sup>

Ruotsin kansainvälisen aseman muututtua 1500-luvun lopulla alettiin myös tienrakennusta suunnitella puolustuksen näkökulmasta. Taustalla toimi malli kolmekymmentävuotisen sodan puolustusstrategiasta. Kuten Käkisalmen ja Pähkinänlinnan rajalinjat yhdistettiin Viipuriin sotilaallisista syistä, myös Länsipohjasta Pohjanlahden kiertävä rantatie kunnostettiin yhdessä Kyrönkaankantien kanssa samasta syystä.<sup>23</sup> Pohjanlahden ylikiertämisestä on runsaasti mainintoja jo 1500-luvulta lähtien.<sup>24</sup>

Pohjanmaan rantatien kunnostamiseen ja rakentamiseen vaikuttivat 1600-luvun alussa kaupankäynnissä ja hallinnossa tehdyt muutokset. Pohjanmaalle alettiin perustaa kaupunkeja tervatalouden tarpeisiin, sillä kaupankäynti vaati porvariston suhteita ja pääomaa, jotta talonpoikien polttama terva saatiin markkinoille. Ensimmäisenä perustettiin Oulu vuonna 1605 ja seuraavana vuonna Vaasa. Eurooppalaisten kauppa- ja sotalaivastojen ekspansio 1600-luvulla tekivät tervan polttamisesta myös Pohjanmaalla kannattavaa. Pohjanmaan joet olivat otollista aluetta tervan kuljettamiselle ja mäntymetsät raaka-ainetta tervan polttamiselle.<sup>25</sup> Pohjanmaalla Länsipohjasta Pohjanlahden kautta kulkeva tie kunnostettiin myös tervatalouden tarpeisiin. Suomessa alkoi toimia postilaitos vuosien 1638–1634 aikana, mikä mahdollisti säännöllisen postinkulun aluksi Kyrönkankaan tietä ja myöhemmin Pohjanmaan rantatietä pitkin. Postilaitos edesauttoi toimivan tieverkon rakentamista.<sup>26</sup>

---

<sup>22</sup> Salminen 1997, 89-90, 94.

<sup>23</sup> Viertola 1974, 108-109.

<sup>24</sup> Salminen 1997, 94-95.

<sup>25</sup> Villstrand, 6.

<sup>26</sup> Viertola, 1974, 107-109.

Pohjanmaan rantatie kunnostettiin vaatimattomaksi maantiekseksi 1600-luvun alussa. Tie kulki Korsholmasta ja Kyrönjokisuun alueelta Pohjanlahden rantaa pohjoisen suuntaan. Paikalliset talonpojat rakensivat sen kesätielleksi Oulun ja Mustasaaren kaupunkien perustamisen jälkeen 1610-luvulla. Tätä ennen ei ilmeisesti ollut tarvetta kesätielle, sillä Limingassa käyneet oululaiset tekivät kirkkomatkinsa meritse. Soinen maa esti maateitse kulkemisen. Kesätielle tuli kuitenkin uudenlainen tarve 1610-luvulla, kun Ouluun rakennettiin kirkko. Tietä käytettiin myös ratsutienä.

Pohjanmaan käskynhaltija Eerik Hare yhdessä kuninkaan valtuuttamien henkilöiden kanssa määräsi Pohjanmaan rantatien kunnostettavaksi. Tie leveni 3,4–4.0 metrin levyiseksi vuosien 1618 ja 1620 välisenä aikana. Vuoteen 1668 mennessä tiellä pystyi ajamaan kärryillä Korsholmasta Ouluun asti. Pohjanmaan rantatie vakiintui käyttöön suhteellisen myöhään, mikä on nähtävissä jokien ylityksen organisoimisessa. Ensimmäiset sillat tulivat 1800-luvulla leveimpien virtojen ylityspaikoille, mutta usein käytetyille ylityspaikoille siltoja rakennettiin jo 1500-luvun lopulta lähtien. Oulun ja Mustasaaren kaupunkien perustamisen lisäksi vuonna 1620 perustettu Kokkola lisäsi liikenneyhteyksien tarvetta, kuten myös Oulun ja Kajaanin linnojen rakentaminen samaan aikaan.<sup>27</sup>

### **3. UUSI AIKA**

#### **3.1 Pohjanmaan tiet 1600-luvulla**

Claes Claesson toimi Pohjanmaalla ja Peräpohjassa maanmittarina kartoittaen Närpiön ja Kemin välisen alueen sekä Kajaanin linnanläänin vuosien 1648–1653 aikana. Claessonin säilyneet kartat antavat selkeän kuvan Pohjanmaan tiestöstä 1640-luvun lopulla ja 1650-luvun alussa. Karttojen on katsottu voivan kuvata myös kaksikymmentä vuotta aikaisemmin vallinnutta aikaa, sillä tiestössä ei tapahtunut muutoksia muiden lähteiden perusteella. Claessonin karttoihin on merkitty kesä- ja talvitiet ja niistä näkyy Pohjanmaan tieverkon runko. Painopisteinä ovat Vaasa, Oulu, Kajaani ja yhdeksi päätieksi on merkitty Pohjanmaan rantatie. Claesson merkitsi karttoihin vain tärkeimmät päätiät, mikä osoittaa Pohjanmaan rantatien olevan yhden tärkeimmistä kulkureiteistä 1640- ja 1650-lukujen taitteessa.<sup>28</sup>

Oravaisten paikallishistorioitsija Bror Åkerblomin mukaan Pohjanmaan rantatietä on kutsuttu samalla nimellä vuodesta 1656. Tie kulki Vöyrin ja Oravaisten kautta Munsalaan ja Uuteenkaarlepyyhyn. Hän mainitsee tien olleen kunnostuksen kohteena myös mahdollisesti edellisellä ja seuraavalla vuosisadalla.

---

<sup>27</sup> Salminen 1997, 77-81.

<sup>28</sup> Salminen 1997, 56-57.



Pohjanmaan tiestö oli keskiajalla palvellut hallinnollisia ja strategisia päämääriä. Sama jatkui Ruotsin suurvalta-ajalla, jolloin myös kaupankäynnin ja talonpoikien liikkuvuus muotoili maisemaan uusia kulkureittejä. Sisämaan ja rannikon kaupunkien välinen liikenne kasvoi ja siirryttiin kulkemaan vesi- ja talviteiltä maanpinnalle, jolloin alkoi muodostua pysyvä tiestö sisämaahan.<sup>29</sup> Tienrakennukselle antoi lisävauhtia Suomen alueen laajentuminen Laatokan Karjalaan. Myös kylistä kirkolle johtavia sekä kylien välisiä teitä paranneltiin.<sup>30</sup> Pohjanmaalla liikuttiin paljon jokia pitkin vielä 1600-luvulla ja tärkeimpiä reittejä olivat Kyrönjoen yhteys Korsholmaan ja Vaasaan.

Pohjanmaan rantatie yhdisti konkreettisesti 1600-luvulta alkaen Vaasaa ja Oulua ja ulottui huonokuntoisena Oulun pohjoispuolelle. Maantietä käytettiin ensisijaisesti postitienä hallinnon tarpeisiin sekä virkamiesten reittinä käräjäpaikoille.<sup>31</sup> 1600-luvulla postireitti kulki koko Pohjanmaan rantatietä pitkin Tornioon. Samaan aikaan avattiin reitin varrelle postikonttoreita kaupunkeihin.<sup>32</sup> Suuri käyttäjäryhmä olivat säätyläiset, jotka hyödynsivät kestiekievarilaitosta ja hollikyydityksiä. Talonpoikien omia tarpeita tie ei juuri palvellut.<sup>33</sup>

### **3.2 Postinkuljetus Pohjanmaalla**

Pohjanmaan rantatien osuus Vaasa—Oulu kunnostettiin vaunuilla ja kärryillä ajettavaksi vuoteen 1668 vuoteen mennessä.<sup>34</sup> Päätöksen kunnostamisesta teki Pohjanmaan läänin maaherra Johan Graan. Iin ja Länsipohjan välinen tie oli osana Pohjois-Pohjanmaan rantatietä määrätty myös kunnostettavaksi kärryillä ajettavaan kuntoon. Tämä osa oli määrätty käräjillä raivattavaksi kymmenen kyynärän levyiseksi vuonna 1681 sekä myös ojitettavaksi, mutta käyttökelpoisen purjehdusreitit ja talonpoikien köyhyyden vuoksi sitä ei ollut tehty. Liikenneolojen parantamiseen keskittynyt Maaherra Didrich Wrangel vaati 1680-luvun alussa, että Iin ja Länsipohjan välinen tie levennettäisiin 12 kyynärään. Tämä todennäköisesti toteutui, sillä Pohjois-Pohjanmaan osuus rantatiestä oli 1800-luvun alussa 12 kyynärän levyinen.<sup>35</sup>

---

<sup>29</sup> Toivo 1997, 124-125.

<sup>30</sup> Viertola 1974, 61-61.

<sup>31</sup> Toivo 1997, 161 ja 165, 180.

<sup>32</sup> Jutikkala 1949, 70-71.

<sup>33</sup> Toivo 1997, 161 ja 165, 180.

<sup>34</sup> Toivo 1997.

<sup>35</sup> Viertola 1974, 61. 84-85 ja Toivo 1997, 141-142.

1600-luvun lopulle tultaessa Pohjanmaan päätiet, kuten myös Pohjanmaan rantatie, olivat sellaisessa kunnossa, että matkanteko onnistui vaunuilla ja pyöräajoneuvoilla. Ainoastaan Kristiinankaupungin ja Vaasan välinen tieosuus oli huonossa kunnossa 1700-luvulle asti. Tähän vaikuttivat kolme syytä: vaikea maasto, talonpoikien varattomuus sekä Kyrönkankaan reitin läheisyys, joka vei kulkijat huonokuntoisemmalta tieosuudelta.

Postia alettiin kuljettaa 1640-luvulta lähtien Pohjanmaan rantatietä pitkin.<sup>36</sup> Postinkulkeminen piti varmistaa, sillä Ruotsi oli sodassa Tanskaa vastaan ja postinkulku Euroopasta Saksan kautta ei olisi muuten toiminut.<sup>37</sup> Teiden käyttäminen helpottui peninkulmapylväiden takia, joita alettiin pystyttää 1600-luvun lopulla teiden varsille, jotta postinkuljettajien olisi helpompi kulkea. Pohjanmaan halki Länsipohjaan kulkevalle tielle asetettiin peninkulmapatsaita vuoteen 1695 mennessä.<sup>38</sup> Rantatietä pitkin oli kuitenkin hankala kuljettaa raskaita kuormia, joten porvarit käyttivät meritietä tuodessaan kauppatavaraa. Myös rannikon talonpojat kulkivat kirkkomatkinsa vielä 1600-luvulla usein meritse.<sup>39</sup>

### **3.3 Rantatien rakennusta 1700-luvulla**

Vuonna 1734 säädettiin laki, että yleisten maanteiden piti olla kymmenen kyynärää leveitä. Samassa laissa määrättiin myös, että kirkko- ja myllyteiden tuli olla kuusi kyynärää leveitä. Myös kahdentoista kyynärän levyiset tiet piti säilyttää entisellään. Teiden rakennus- ja kunnossapitovelvollisuus säilyi maanomistajilla. Säädökset eivät aina toteutuneet käytännössä, sillä esimerkiksi Närpiön ja Vaasan välinen tieosuus oli 1700-luvun lopulla kuusi kyynärää leveä. Myös Porin ja Kristiinankaupungin välinen tie säilyi ratsupolkuna 1700- ja 1800-lukujen vaihteeseen asti.

1750-luvulle tultaessa Etelä-Pohjanmaan tiestön rungon muodostivat vanhat maantiet. Talonpojat käyttivät Etelä-Pohjanmaalla paikallisteitä, joita pitkin he menivät markkinoille huvittelemaan tai kauppaa käymään. Pohjoisesta pääsi Kyrönkankaantietä Vaasaan ja Mustasaaresta löytyi monia paikallisteitä. Taloudellisesti tärkeitä pieniä teitä kuului myös paikallisteihin, kuten esimerkiksi Oravaisista Kimon ruukille johtanut reitti.<sup>40</sup>

---

<sup>36</sup> Liimatainen 2007, 121.

<sup>37</sup> Nenonen 1999, 174.

<sup>38</sup> Viertola 1974, 85-89 ja 102.

<sup>39</sup> Toivo 1997, 179-180.

<sup>40</sup> Toivo 1997, 204.

Pohjanmaan rantatie tarvitsi korjausta 1700-luvulla ja merkittävin rakennusprojekti sekä työvoiman että liikenteen näkökulmasta oli tienrakennus Vaasasta Kristiinankaupunkiin. Myös tienpohjaa yritettiin rakentaa hieman tukevammaksi 1750- ja 1770-luvuilla. Vaasan eteläpuoleinen osa rantatiestä oli mutkaista ja hankalaa kulkea, joten närpiöläiset ehdottivat vuonna 1735 maantien siirtämistä Närpiöstä Pirttikylän kautta Rimaliin. Tien siirtämistä alettiin tutkia vuonna 1757, mutta minkäänlaisiin toimenpiteisiin ei vielä ryhdytty. Tienlinjauksesta tehtiin jälleen uusi tutkimus vuonna 1763, ja linjaa alettiin tämän pohjalta rakentaa vuonna 1763 Tuovilasta Heleannevan poikki Pirttikylään ja Närpiöön.

Suurin osa Pohjanmaan rantatiestä valmistui vuonna 1778. Rakentamisapuna olivat mukana ensimmäisten kahden vuoden aikana Laihian, Isonkyrön ja Vähänkyrön asukkaat.<sup>41</sup> Tienrakennuksessa käytettiin uusia innovaatioita. 1700-luvun uudistuksia Pohjanmaan teiden rakentamisessa olivat soisen alueen tien päällystäminen savella tai risuilla, sekä savisen tien hiekoittaminen. Sen sijaan teiden reunojen kivittäminen ei onnistunut maan routimisen vuoksi.<sup>42</sup>

Lisäksi vuonna 1781 rakennettiin Tuovilanjoen yli kivisilta maantien yhteyteen. Siltaa oli suunniteltu 1760-luvulta lähtien. Tämän jälkeen aloitettiin Lapväärtin ja Merikarvian välisen tieosuuden kunnostaminen.

Pohjanmaan rantatie toimi kokonaisuudessaan linkkinä Pohjanmaan kaupunkien välillä 1700-luvulla, sillä monet pienemmät tiet yhdistivät kaupungit osaksi rantatietä. Kaupungit eivät kuitenkaan sijainneet rantatien varrella, vaan satamien lähellä hyvien vesistöreittien varrella.<sup>43</sup>

## **4. 1800-LUKU**

### **4.1 Oravaisten taistelu Suomen sodassa 1808–1809**

Oravainen on tullut tunnetuksi vuosien 1808–1809 sodan vuoksi, jolloin Oravaisten taistelukentällä käytiin ratkaisutaistelu Suomen sodassa. Taistelusta on säilynyt muistitietoa ja siitä on esimerkiksi kirjoitettu kirja *Slaget i Oravais*. Kylän historiikista *Socket i Oravais* löytyy tietoa sekä sodasta että Minnestodsintiestä. Oravaisten taistelu ja Ruotsin tappio vuosien 1808–1809 sodassa Venäjää vastaan mainitaan myös esimerkiksi Petri Karosen yleisteoksen luettelossa Ruotsin suurista

---

<sup>41</sup> Toivo 1997, 228.

<sup>42</sup> Viertola 1974, 89-90.

<sup>43</sup> Toivo 1997, 232.

taisteluista vuosilta 1521—1809.<sup>44</sup> Myös Johan Ludvig Runeberg on kuvaillut sotaa ja sen henkilöitä teoksessaan *Vänrikki Stålin tarinat*.

Oravaisten taistelu oli viimeinen taistelu Suomen sodassa. Suomalais-ruotsalaisten joukkojen vahvuus oli yhden käsityksen mukaan kuusituhatta ja venäläisten joukkojen seitsemäntuhatta miestä. Ensimmäinen vaihe taistelussa käytiin Karvatin metsässä Fjärdsbäckenin puron vieressä. Viiden tunnin taistelun jälkeen suomalais-ruotsalaiset joutuivat perääntymään sillalle, joka nykyään kantaa nimeä von Schwerinin silta. Perääntymisvaiheessa aliluutnantti Wilhelm von Schwerin haavoittui luodista. Joukot perääntyivät niittyaukealle, eli nykyiselle Oravaisten taistelukentälle, jossa taistelu jatkui koko kentän levyisenä rintamana. Samana iltana suomalais-ruotsalaiset joukot antautuivat venäläisten saartaessa heidät neljäntoista tunnin taistelun jälkeen.<sup>45</sup>

29. syyskuuta vuonna 1808 solmittiin aselepo Lohtajalla. Suomi tyhjennettiin ruotsalaisista sotilaista Olkijoen kautta. Sota jätti jälkensä sotilaisiin, jotka olivat väsyneitä, sairaita ja nälkiintyneitä. Viimeiset Suomen armeijan joukot osallistuivat vuonna 1809 Länsi-Pohjanmaan taisteluihin.<sup>46</sup>

Oravaisten taistelusta säilyneen muistitiedon mukaan kyläläiset hoitivat arkirutiinejaan vain kilometrin päässä taisteluista. Pikkupojat juoksivat katselemaan taistelua ja jotkut myös osallistuivat siihen. Taloissa tehtiin ruokaa, jotta ruotsalais-suomalaiset sotilaat saisivat taistelun jälkeen vatsat täyteen. Tappion ollessa selvä paikallisille asukkaille tuli kiire lähteä ja näin ollen venäläiset pääsivät valmiisiin pöytiin.<sup>47</sup>

#### **4.2 Nykyinen Minnestodsintie 1808—1809 Suomen sodan aikana**

Sodan painopiste oli Suomen sodassa Pohjanmaalla ja Pohjois-Savossa. Ruotsin armeija käytti vetäytymistäktiikkaa sodan alussa ja liikkui Pohjanmaan teitä pitkin Oulun alueella. Pohjanmaan ja Pohjois-Savon teillä oli strateginen merkitys taisteluissa, sillä taistelut käytiin niitä pitkin ja niiden välittömässä läheisyydessä. Muu maasto oli liian vaikeakulkuista armeijalle ja taistelemiselle. Ruotsalais-suomalaiset joukot käyttivät Pohjanmaan rantatien Vaasan osuutta kesän 1808 hyökkäyksessä. Samaa tietä myös vetäydyttiin syyskuussa vuonna 1808.

---

<sup>44</sup> Karonen 1999, 483.

<sup>45</sup> Suomenmaa 6 1975, 1-6.

<sup>46</sup> Slaget i Oravais 1983, 27-28.

<sup>47</sup> Suomenmaa 6 1975, 1-6.

Oravaisten kohdalla edettiin nykyistä Minnestodsintietä heti hyökkäyksen alettua. Venäläiset joukot aloittivat hyökkäyksen Wilhelm von Schwerinin sillalta, joka on joen ylityspaikkana Pohjanmaan rantatiellä. Tästä joukot etenivät Minnestodsintietä pitkin Oravaisten taistelukenttää kohti. Ruotsalaiset joukot puolestaan tulivat venäläisiä vastaan Minnestodsintietä pitkin. Taistelukentän ja Minnestodsintien lisäksi taisteluita oli koko Oravaisten alueella.<sup>48</sup>

### **4.3 Oravaisten taistelukenttä ja muistomerkit Minnestodsintien alueella**

Tärkeimmät muistomerkit, jotka sijaitsevat Minnestodsintien varressa ovat Minnestodsin muistomerkki sekä Lotta Svärdin kivi. Noin kilometrin päässä muista muistomerkeistä Pohjanmaan rantatiellä sijaitsee Wilhelm von Schwerinin silta. Oravaisten taistelun kunniaksi pystytettiin muistomerkki, ”Minnestod” 1800-luvun lopulla Minnestodsintien varteen.<sup>49</sup> Monumentti pystytettiin samalle paikalle, jossa sijaitsi kenraalimajuri Adlercreutzin päämaja taistelun aikana.<sup>50</sup> Lotta Svärdin kiven vieressä Lotta Svärd on mahdollisesti tarjoillut sotilaille ruokaa Runebergin Vänrikki Stålin tarinoiden mukaan.<sup>51</sup> Fiktiivinen runo kertoo Suomen sodasta, jossa sotamies Svärdin mukaan rintamalle lähti hänen vaimonsa Lotta Svärd auttaen sotilaita muonituksessa. Lotta Svärd -järjestö on saanut nimensä 1900-luvun alussa Vänrikki Stålin tarinoiden Lotan mukaan. Ensimmäisten joukossa nimitystä käyttivät 19.11.1918 perustettu Riihimäen Lotta Svärd -osasto.<sup>52</sup>

Wilhelm von Schwerinin silta on saanut nimensä aliupseeri Wilhelm von Schwerin kunniaksi, joka kuoli Oravaisten taistelussa sillan kohdalla. von Schwerin opiskeli Kuninkaallisessa sotaakatemiassa vuodesta 1806 alkaen ja hänet ylennettiin aliluutnantiksi sodan 1808 aikana. Hän toimi joukko-osaston päällikkönä Suomen sodan aikana, jossa hän kävi ensimmäisen taistelunsa Metsälässä.

von Schwerin oli tiedusteluretkellä 14. syyskuuta vuonna 1808, kun hän sai osuman hattuunsa venäläisen tarkka-ampujan aseesta. Samana päivänä venäläiset sotilaat piirittivät hänen joukkonsa ja von Schwerin haavoittui jalkaan. Loukkaantumisesta huolimatta von Schwerin johti joukkonsa ulos piirityksestä haavoittuen samalla lisää. von Schwerin vietiin hoidettavaksi Oravaisten sidontapaikalle ja 15.9 hänen ystävänsä J.F.Aminoff siirsi hänet omaan vaunuunsa hoidettavaksi.

---

<sup>48</sup> Thorst, 22.6.2009.

<sup>49</sup> Muistokiven pystyttämisen ajankohdasta on ristiriitaista tietoa paikallisen perinteen ja paikallishistorioiden välillä. Thorstin antaman suullisen tiedon mukaan vuonna 1893 on ollut Vaasan lehdessä ilmoitus, että muistomerkki on pystytetty Taistelukenttien varteen.

<sup>50</sup> Suomenmaa 6 1975, 1-6.

<sup>51</sup> Blomqvist 2008, 72.

<sup>52</sup> <http://www.lottamuseo.com/fi/jarjsynty.htm>

von Schwerin näytti aluksi selviävän, mutta hän menehtyi haavoihin 26.9.1808. Hänet haudattiin Kalajoen kirkon hautausmaalle. von Schwerinin muisto näkyy paitsi sillan niemessä myös muualla Oravaisissa. Hänen sapelinsa on maaseutukunnan kirkossa esillä Salassa ja Fredrik Westin maalasi hänestä öljyvärikuvan taistelun jälkeen.<sup>53</sup>

Wilhelm von Schwerinin silta oli huonossa kunnossa 1900-luvun alussa. Silta oli rakennettu alun perin luonnon kivistä ilman muurausta. Osa sillan kivistä oli romahtanut alas aukkoon, joten silta oli rakennettava uudelleen tai korjattava. Otto Lassus teki Oravaisissa 27.5.1927 ehdotuksen Vaasan läänin maaherralle, että Wilhelm von Schwerinin silta korjattaisiin. Maaliskuussa 1928 Vaasan läänin tiemestari teki selvityksen sillan kunnosta ja työstä laadittiin samana vuonna kustannusehdotukset ja piirustukset. Huhtikuussa vuonna 1929 sillan uudelleen rakentamiseen myönnettiin 31 000 markkaa ja työt käynnistyivät saman vuoden aikana. Uudelleenrakennustyöt saatiin päätökseen 18.11.1929.<sup>54</sup>

#### **4.4 Pohjanmaan rantatie Suomen sodan jälkeen**

1810-luvulla kunnostettiin paljon sodan jäljiltä huonoon kuntoon menneitä teitä, jolloin kunnostuksen painopiste oli Vaasan läänin Pohjanmaan puoleisessa osassa. Erityisesti Kauhajoen tiet ja sillat ovat menneet huonoon kuntoon.<sup>55</sup> Talonpojat saattoivat laiminlyödä tienkunnostusvelvollisuuksiaan, sillä sodan jälkeen heillä oli muita ongelmia. Pohjanmaan rantatie saatiin 1840-luvulle mennessä hyvään kuntoon ja suuri osa Pohjanmaan liikenteestä kulki sitä pitkin.<sup>56</sup>

Suomessa jäivät useat Ruotsin vallan aikaiset tavat ja lainsäädäntö voimaan siirryttäessä Venäjän vallan alle vuonna 1809. Pohjanmaalla postinkulku säilyi samalla reitillä vuoteen 1846 asti. Posti kulki Rantatietä Turun ja Porin kautta Vaasasta Lapuan ja Saarijärven kautta Kuopioon. Uudistuksen jälkeen postinkuljettajan toinen viikoittainen reitti kiersi Helsingistä Hämeenlinnan ja Porin kautta Pohjanmaan rantatielle.<sup>57</sup>

Vaasan läänin tietyöt painoutuivat 1840-luvulla Keski-Suomen alueelle, sillä siellä oli harvempi tieverkko. Vuonna 1837 perustettiin Jyväskylän kaupunki, mikä alkoi osaltaan vaikuttaa liikenteen siirtymiseen pois Pohjanmaan rannikon suunnalta. Vilkkain tienrakennuskausi oli Etelä- ja Keski-

---

<sup>53</sup> Slaget i Oravais 1983, 46-47.

<sup>54</sup> TVH: Maantiet ja sillat. Schwerinsbron i Oravais n:o 20.

<sup>55</sup> Haavisto 1997, 251- 252, 290 ja Jutikkala 1949, 47.

<sup>56</sup> Kojonen 1988, 768-769.

<sup>57</sup> Haavisto 1997, 284, 287.

Pohjanmaalla 1850- ja 1860-luvuilla. Tässä olivat taustalla vaikeat katovuodet, joiden aiheuttamaa puutetta valtio pyrki lieventämään yleisillä töillä. Tietöiden määrä väheni 1800-luvun lopulle tultaessa, sillä tieverkko oli rakennettu jo tiheäksi. Viimeistään 1870-luvulta lähtien suurin mielenkiinto kohdistui ratatieliikenteen saamiseksi paikkakunnille ja monet tiet rakennettiin lyhyttä matkaa rautatieasemalle silmällä pitäen.<sup>58</sup>

Suomen ensimmäinen rautatie valmistui Hämeenlinnan ja Helsingin välille vuonna 1862. Vaasa, Kokkola ja Oulu tulivat rautatieverkostoon osalliseksi 1880-luvulla. Näin kaukoliikenne ryhtyi hyödyntämään junaliikennettä ja paikallinen liikenne säilyi hevosvetoisilla rattaila. Polkupyörän käyttö yleistyi Vaasan läänissä 1900-luvun alkuvuosikymmeninä.<sup>59</sup>

Pohjanmaan rantatietä on todennäköisesti kunnostettu ajoittain paikallisesti 1800-luvulla, sillä esimerkiksi 4.6.1893 tarjottiin urakkaa tien kunnossapidamisestä Mustasaaren pitäjässä. Urakkaan kuului Tuovilan sillan kunnostusta sekä soranajoa kesällä Tuovilan ja Wikbyn välillä kulkevalle maantiellä.<sup>60</sup> Talvella vastaavasti osa Pohjanmaan rantatiestä on ollut huonokuntoista lumen aiheuttaessa ongelmia kulkemiselle. Vuonna 1897 Kristiinankaupungin ja Pirttikylän välillä tieosuus oli lähestulkoon kulkukelvottomassa kunnossa talviaikaan.<sup>61</sup>

## **5. 1900-LUKU**

### **5.1 Minnestodsintie nimetään osaksi valtatie 8**

Oravaisissa sijaitsevaa osaa vanhasta Pohjanmaan rantatiestä on suoristettu ja sitä on ajoittain kunnostettu läpi 1900-luvun. Vuonna 1900 suunniteltiin oikotietä Oravaisten taistelukentän poikki Fjärdsbäckenin keskelle. Työstä tehtiin tarkka kustannusarvio. Suunniteltu oikotie olisi rakennettu Oravaisten pitäjän ja Sappon kihlakunnan läpi. Oikotie olisi kulkenut suoraan Oravaisten Fjärdsbäckenin läpi Bodholmiin.<sup>62</sup>

Rantatien osuus Kaitsor-Kerklax ei siirtynyt valtion vastuulle vuonna 1919, jolloin siitä olisi tullut yleinen valtion ylläpitämä tie. Tämän vuoksi käynnistettiin hanke, joka johti vähitellen nykyisen valtatie 8 syntymiseen Maksamaalle, Pohjois-Vöyrille ja Oravaisiin. Vöyrin kunnanvaltuusto jätti anomuksen 1920-luvulla valtioneuvostolle, jossa ehdotettiin Maksamaa-Kerklax-Palvinen-Bertby-

---

<sup>58</sup> Haavisto 1997, 299-300, 332.

<sup>59</sup> Haavisto 1997, 385-386.

<sup>60</sup> Wasa Tidning no 102 06.07.1893.

<sup>61</sup> Wasa Tidning no 46. 25.2.1897.

<sup>62</sup> Pöytäkirja 14.6.1900. Pohjanmaan maanmittaustoimisto: Oravais 7:7 (MML-VMA)

Kaitsor-Oravainen- tieosuuden muuttamista yleiseksi maantiekseksi. Kunnanvaltuusto ehdotti, että tie olisi alkanut vanhasta Oravaisten ja Vöyrin välisestä tiestä. Käynti Rolf Wittingin luona kesällä 1930 Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriössä johti siihen, että uutta tietä varten varattiin seuraavan vuoden budjettiin 300 000 markkaa, vaikka uuden tien linjausta ei ollut vielä päätetty. Tien rakentaminen luokan IIb maantiekseksi<sup>63</sup> aloitettiin kesällä 1932 ja se tuli valmiiksi vuonna 1935. Vuonna 1939 se nimettiin osaksi valtatieä 8. Valtatie 8 kulki reittiä Turku-Pori-Vaasa-Kokkola-Oulu ja tie kulki Oravaisiin Koivulahden ja Pohjois-Vöyrin kautta. Valtatiellä 8 oli sekä paikallista että valtakunnallista merkitystä, sillä sitä käyttivät rantakylien asukkaat ja se oli yksi neljästä Suomen valtatiestä.<sup>64</sup>

Vuonna 1952 tien kunnossapitäminen jaettiin maanomistajien sekä Oravaisten kunnan kesken. Oravaisten kunta hoiti suurimman osuuden ja Vaasan tie- ja vesirakennuspiiri vastasi toiseksi suurimmasta osasta. Kolmekymmentä viisi maanomistajaa jakoi jäljelle jäävän osan tienhoitamisesta.<sup>65</sup> Kasvava autoliikenne lisäsi valtatiehen 8 kohdistuvia rasituksia ja sitä ryhdyttiin oikomaan vuonna 1954. Valtatien oikaistu linja kulki reittiä Kaitsor—Oravaisten kirkonkylä—Gunilack. Oikaisemisen yhteydessä 30 maanomistajaa joutui luovuttamaan maa-alueita Kaitsorista Oravaisiin johtavalla reitillä.<sup>66</sup> Vaasan läänin kansliassa julistettiin Minnestodsintie kylätiekseksi 12.2.1955. Tästä eteenpäin tie ylläpidettiin III-luokan kylätienä, jossa oli vähintään viisi metriä leveä autotie. Tien tarkka pituus oli 2850 metriä.<sup>67</sup>

Minnestodsintie määrättiin paikallistiekseksi kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön päätöksellä toukokuussa vuonna 1962.<sup>68</sup> Päätös liittyi kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön tekemään päätökseen 17.2.1956, jossa määriteltiin yleiset ohjeet koskien vaatimuksia teiden kunnosta, kun ne luovutetaan TVH:n hoitoon paikallisteiksi viimeistään 31.8.1964. Minnestodsintien piti olla päätöksen mukaisessa kunnossa luovutettaessa.<sup>69</sup> Blomqvistin mukaan Minnestodsintietä paranneltiin ja suoristettiin jälleen 1960-luvun puolivälissä.<sup>70</sup>

---

<sup>63</sup> II-luokan maantie oli vuoden 1921 asetuksen mukaan soratietä, joka oli tarkoitettu keskiraskasta liikennettä varten. Auton ja kuorman painon ei suositeltu nousevan yli kolmeen tonniin. (Antila 1999, 267 ja Lönnroth 1927, 16.)

<sup>64</sup> Åkerblom, 1971, 402.

<sup>65</sup> Vaasan tiepiirin arkisto. De nuvarande vägdelägärena påfördes följande antal vägenhete 5.12.1952.

<sup>66</sup> Åkerblom, 1971, 402.

<sup>67</sup> Vaasan tiepiirin arkisto. Vaasan lääninhallituksen päätös koskien Minnestodsintietä 12.2.1955.

<sup>68</sup> Vaasan tiepiirin arkisto. Lähetepäätös Minnestodsvägen-nimisen kylätien määräämisestä paikallistiekseksi 7.5.1962.

<sup>69</sup> Vaasan tiepiirin arkisto. Ministeriets för kommunikationsväsendet och almäna arbetena beslut angående i Vasa län inom Oravais kommuns område belägna Minnestodsvägen by vägs förklarande för bygdeväg. 21.3.1962.

<sup>70</sup> Blomqvist 2008, 70.



Vuonna 1968 valtatie 8 korjattiin KaitSORin ja Storsvedin välillä. Tietyön rakennuksessa tarvittava varikko sijoitettiin Minnestodsintien varteen.<sup>71</sup>

## 5.2 Minnestodsintiestä tehdään museotie

Vaasan tie- ja vesirakennuspiiri teki ehdotuksen syyskuussa 1981, että Oravaisissa sijaitsevat osuudet Pohjanmaan rantatiestä säilytettäisiin museoteinä.<sup>72</sup> Taustalla oli Tie- ja vesirakennuslaitoksen perinnetyö, jonka tarkoituksena oli muodostaa kokoelma museoteistä ja -silloista. Minnestodsintie lisättiin museokokoelmiin ensimmäisten joukossa vuonna 1982, jolloin muodostettiin pääosa kokoelmasta. Sen sijaan Wilhelm von Schwerinin sillalta lähtevää tieosuutta ei otettu kokoelmiin.<sup>73</sup>

Vaasan tie- ja vesirakennuspiiri pyysi myös Oravaisten kunnanhallitukselta ehdotuksen ja kannanoton asiaa koskien. Wilhelm von Schwerinin sillalta lähtevä tieosuus ja Minnestodsintie ovat osa Pohjanmaan rantatietä ja sijaitsevat jokseenkin alkuperäisellä paikallaan. Tieosuuksilla on myös sotahistoriallista arvoa. Näillä perusteilla kunnanhallitus katsoi tien olevan säilyttämisen arvoinen. Se myös teki päätöksen rahallisesta avustamisesta, mikäli yksityisomistukseen kuuluvaa Wilhelm von Schwerin sillalta lähtevää tietä pitäisi kunnostaa. Minnestodsintie sen sijaan kuului valtion omistukseen.

Oravaisten kunnanhallitus teki päätöksen, joka puolsi kahden tieosuuden muuttamista museotieksi. Päätöksen yhteydessä kuitenkin korostettiin, ettei se saisi tuoda mukanaan rajoituksia rakentamiselle esimerkiksi tien viereen. Kunta omistaa teollisuusalueen Minnestodsintien vieressä, joten se vaati kyseisen tien hyvää kunnossapitoa. Minnestodsintietä koskien määrättiin myös, että tie jatketaan 500 metriin etelässä ja että se voidaan päällystää tarpeen vaatiessa. Tien pohjoisen puolen päällysteen päätettiin antaa olla ennallaan. Kunnanhallitus myös ilmoitti, että museoitavaa tietä koskien ei ole toistaiseksi tehty suunnitelmia.<sup>74</sup>

## 5.3 Minnestodsintie 2000-luvulla

Nykyään museoitua osaa Pohjanmaan rantatiestä kutsutaan Minnestodsintieksi tai Taistelutantereentieksi. Paikallinen historyyhdistys tuntee tien vain nimellä Taistelutantereentie ja

---

<sup>71</sup> Blomqvist 2008, 70.

<sup>72</sup> Esitys museotieksi 8.12.1981.

<sup>73</sup> Kts. esim. Liimatainen 2007.

<sup>74</sup> Pöytäkirja 7.9.1981. Oravaisten kunnanhallituksen lausunto museotiestä.

Minnestodsintie-nimitys lukee tien historiasta kertovassa opastekyltissä.<sup>75</sup> Tiealueelle ei ole tehty sen olemassaoloa uhkaavia suunnitelmia.<sup>76</sup> Minnestodsintie on hyvässä kunnossa oleva maantie. Tien läheisyydessä sijaitsee Wilhelm von Schwerinin sillalta lähtevä osa Pohjanmaan rantatiestä, jota ei ole museoitu. Wilhelm von Schwerin silta sekä Taistelukenttä ovat viitoitetut. Minnestodsintiestä löytyy infotaulu, joka sijaitsee Oravaisten taistelukenttää ja muistomerkkejä vastapäätä.<sup>77</sup>

Vuonna 2009 valmistui Turun yliopiston kulttuurituotannon ja maisemantutkimuksen laitoksen selvitys, jossa selvitettiin Pohjanmaan rantatien reitti sekä historia erityisesti Satakunnan alueella. Tähän perustuen suunniteltiin myös kulttuurimatkailureitti. Selvityksen perusteella tielle haetaan tulevaisuudessa valtakunnallisen matkailutien asemaa. Tien ikä ja sen ympäristö, sekä matkailutarjonta vastaavat jo aikaisemmin tuotteistettuja teitä, kuten Suurta Rantatietä sekä Härkätietä. Selvityksessä todettiin myös Pohjanlahden rannikkotien sijaitsevan useiden arvokkaiden luonnonympäristöjen kuten maankohoamisrantojen, dyynivyöhykkeiden sekä jokivesistöjen läheisyydessä.<sup>78</sup> Tämä saattaa tulevaisuudessa lisätä myös Minnestodsintien tunnettavuutta.

## 6. YHTEENVETO

Minnestodsintien valtakunnallinen merkitys tieliikennehistoriassa ulottuu ainakin 1500-luvulta 2000-luvulle. Oravaisissa sijaitseva Minnestodsintie on osa valtakunnallisesti merkittävää Pohjanmaan rantatietä, jonka reitti on kulkenut laajimmillaan Pohjanlahden rannikkoa pitkin pohjoiseen Ruotsiin asti. Pohjanmaan rantatien varhaisimmat talvireitit tunnetaan jo keskiajalta, sillä talvitien tiedetään kiertäneen 1500-luvulla Pohjanlahden ympäri. Talvitien reitti on vakiintunut viimeistään 1550-luvulla, jolloin esimerkiksi Jaakko Teitti mainitsee Vaasa–Kristiina osuuden tieluettelossaan.

Talonpojat aloittivat Pohjanmaan rantatien rakentamisen Korsholmasta 1610-luvulla ja jatkoivat sen reittiä pohjoiseen Pohjanmaan rannikkoa pitkin. Kesätien rakentamisen taustalla oli Oulun ja Mustasaaren kaupunkien perustaminen, sekä Oulun kirkon valmistuminen 1610-luvulla. Liikenneyhteyksien tarvetta lisäsi vuonna 1620 perustettu Kokkola, kuten myös Oulun ja Kajaanin linnojen rakentaminen samaan aikaan. 1600-luvun alun rakentamisen seurauksena Pohjanmaan

---

<sup>75</sup> Thorst 22.6.2009.

<sup>76</sup> Liimatainen 2007, 122.

<sup>77</sup> Maastotutkimukset 22.6.2009.

<sup>78</sup> Häyrynen 2009, 10-11.

rantatie leveni 6–7 kyynärään. 1700-luvulla rantatietä rakennettiin ja kunnostettiin ja suurin osa tiestä valmistui vuonna 1778.

Pohjanmaan rantatietä käytettiin 1640-luvulta vuoteen 1846 Suomen ja Ruotsin välisenä postireittinä. Tie palveli 1600-luvulla postinkannon lisäksi lähinnä Ruotsin valtion virkamiehiä ja yläluokkaa. 1700-luvulla Pohjanmaan rantatie yhdisti Pohjanmaan kaupungit samaan liikenneverkkoon.

Vuonna 1808 käytiin Pohjanmaalla ja Pohjois-Savossa suurin osa Suomen sodan taisteluista. Oravaisissa käytiin ratkaisutaistelu 14.9.1808, jossa taisteltiin nykyisellä Minnestodsintiellä sekä Oravaisten taistelukentällä. Tien merkitys taistelutantereena ja joukkojen siirtoreittinä oli olennaista sodassa, sillä muu maasto oli vaikeakulkuista. Oravaisten taistelukentälle Minnestodsintien varteen pystytettiin muistomerkki 1800-luvun lopulla kaatuneiden sotilaiden kunniaksi. Sen varrelta löytyy myös muita sotaan liittyviä muistomerkkejä sekä museo.

Vuonna 1900 suunniteltiin oikotietä Oravaisten Taistelukentän poikki. Viisi vuotta myöhemmin siitä tuli osa IIB-luokan maantietä Maksamaa-Kerkilax-Palvinen-Bertby-Kaitsor-Oravainen. Vuonna 1939 Minnestodsintie nimettiin osaksi valtatieä 8. Helmikuussa vuonna 1955 Minnestodsintie muutettiin kylätieksi ja vuonna 1962 siitä tehtiin paikallistie. Vuonna 1982 tie nimettiin museotieksi, osaksi Tiehallinnon museoteiden ja -siltojen kokoelmaa. Minnestodsintie on nykyään maantie, joka on kolme kilometriä pitkä. Minnestodsintien läheisyydessä sijaitsee myös Wilhelm von Schwerinin sillalta lähtevä lyhyt tieosuus, joka on osa Pohjanmaan rantatietä. Molemmat sijaitsevat valtatie 8 yhteydessä Oravaisten kohdalla. Tulevaisuudessa Minnestodsintie tullaan todennäköisesti säilyttämään sellaisenaan.

On perusteltua säilyttää Minnestodsintie pysyvästi osana Tiehallinnon museokokoelmaa. Tämän historiaselvityksen myötä Minnestodsintien tietoarvo nousee ensimmäiseen luokkaan. Kohteen säilyneisyysarvo on todettu hyväksi.<sup>79</sup> Tiehallinnon museoteiden ja -siltojen kokoelmapolitiikan<sup>80</sup> mukaan Minnestodsintien tieliikennehistoriallinen arvo perustuu 1600–1700-luvun tieverkon rakentumiseen erityisesti postitienä. Minnestodsintiellä on ollut vuosisatoja valtakunnallista tieliikenteellistä merkitystä ja lisäksi se kuuluu merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin. Pohjanmaan rantatiestä on ensimmäisiä merkintöjä keskiajalta ja sitä käytettiin postinkuljettamiseen

---

<sup>79</sup> Kts. Liimatainen 2007, 124.

<sup>80</sup> Liimatainen 2007, Liite 5. Kokoelmapolitiikka 1.2.2007

1600-luvulta lähtien. Tien valtakunnallinen merkitys on säilynyt 1900-luvulle asti, sillä se on ollut osa valtatieä 8. Sotahistoriallinen arvo on peräisin Oravaisten taistelusta Suomen sodassa. Sotahistoriallisen arvon lisäksi Tien nimi tunnetaan paikallisten keskuudessa Taistelutantereentienä ja näin se on merkitty myös tienviittaaan. Tulevaisuudessa voisi pohtia tien nimen vaihtamista Taistelutantereentiekseksi Minnestodsintien sijasta.

## 1. Arkistolähteet:

### Kansallisarkisto

TVH: Maantiet ja sillat. Schwerinsbron i Oravais n:o 20:54.

### Mobilian arkisto:

Esitys museotieksi 8.12.1981. museotie-ehdotus 1981. Museokohteet Vaasa.

7.9.1981. Oravaisten kunnanhallituksen lausunto museotiestä. Museokohteet Vaasa.

Jaakko Teitin valitusluettelo Suomen aatelista vastaan 1555-1556.

### Pohjanmaan Maanmittauslaitos

Pöytäkirja 14.6.1900. Pohjanmaan maanmittaustoimisto: Oravais 7:7 (MML-VMA)

### Vaasan tiepiirin arkisto

TVH:n lähetepäätös Minnestodsvägen-nimisen kylätien määräämisestä paikallistieksi 7.5.1962.

Ministeriets för kommunikationsväsendet och almäna arbetena beslut angående i Vasa län inom

Oravais kommuns område belägna Minnestodsvägen by vägs förklarande för bygdeväg. 21.3.1962.

De nuvarande vägdelägärena påfördes följande antal vägenhete 5.12.1952.

Vaasan lääninhallituksen päätös koskien Minnestodsintietä 12.2.1955.

## 2. Tutkimuskirjallisuus:

- |                 |   |
|-----------------|---|
| Antila 1999     | Antila, Kimmo: Valtatieajatuksen synty ja toteutus. <i>Soraa, työtä, hevosiä. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860-1945</i> . Oy Edita Ab Helsinki 1999.                              |
| Blomqvist, 2008 | Blomqvist, Erik: Slagsfältsvägen/Minnestodsvägen i Oravais. <i>Oravais Hembygdsförening</i> , Arkmedia Orvas 2008.  |
| Haavisto 1997   | Haavisto, Timo: Tokeroteitä ja moottoriväyliä. Tiet ja liikenne Vaasan läänissä 1808-1882. <i>Pohjanmaan kautta</i> . Tiemuseon julkaisuja. Gummerrus Kirjapaino Oy Jyväskylä 1997. |

- Hirviluoto 1986  
Hirviluoto, Anna-Liisa: Muinaisista kulkureiteistä ja välineistä. *Tie yhdistää*. Tie- ja vesirakennuslaitos. Valtion painatuskeskus 1986.
- Häyrynen 2009  
Häyrynen, Maunu: Rantatietä pohjoiseen. *Pohjanlahden rantatie. Ratsupolusta rannikon matkailutieksi*. Kulttuurituotannon ja maisematutkimuksen laitoksen julkaisuja XV. Pori 2009.
- Jutikkala 1949  
Jutikkala, Eino: *Suomen historian kartasto*. WSOY Helsinki 1949.
- Karonen 1999  
Karonen, Petri: Pohjoinen suurvalta. Ruotsi ja Suomi 1521-1809. WSOY, Helsinki 1999.
- Kojonen 1988  
Kojonen, Eero: Eteläpohjalaiset sotilastehtävissä ja sodissa Venäjän vallan ajalla. *Etelä-Pohjanmaan historia V. Autonomian kausi 1809-1917*. Vaasa Oy Kirjapaino Vaasa 1988.
- Liimatainen 2007  
Liimatainen, Kirsi: *Tiehallinnon museotiet ja -sillat*. Museokohdeselvitys. 11/2007. Tiehallinto.
- Lönnroth 1927  
Lönnroth, Arvo: *Tiekäsikirja. Ohjeita teiden suunnitteluun, tutkimukseen ja kunnossapitämiseen maalla*. WSOY Helsinki 1927.
- Masonen 1999  
Masonen, Jaakko: Kirkon, kruunun ja kansan tiet keskiajalla. *Maata, jäätä ja kulkijoita. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860*. Oy Edita Ab Helsinki 1999.

- Nenonen 1999 Nenonen, Marko: Juokse sinä humma. *Maata, jättä ja kulkijoita. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860*. Oy Edita Ab Helsinki 1999.
- Salminen 1997 Salminen, Tapio: Pohjanmaan tiet ja tieverkko vuoteen 1635. *Pohjanmaan kautta*. Tiemuseon julkaisuja. Gummerrus Kirjapaino Oy Jyväskylä 1997.
- Suomenmaa 6 Suomenmaa osa 6, WSOY Helsinki 1976.
- Slaget i Oravais 1983 Kulla, Helge, Siffren, Melvin, Höglund Christer och Lassus Erik: *Slaget i Oravais 14 september 1808 och efter*. Utgiven Lions Club Oravais. Ab Fram offset Vasa 1983.
- Toivo 1997 Toivo, Raisa-Maria: Kruunun ja rahvaan tiet. Pohjanmaan teiden historia suurvalta-ajalta Suomen sotaan. *Pohjanmaan kautta*. Tiemuseon julkaisuja. Gummerrus Kirjapaino Oy Jyväskylä 1997.
- Viertola 1974 Viertola, Juhani: Yleiset tiet Ruotsin vallan aikana. *Suomen teiden historia I. Pakanuuden ajalta Suomen itsenäistymiseen*. Tie – ja vesirakennushallitus. Esan Kirjapaino Oy Lahti 1974.
- Villstrand Villstrand, Nils Erik: Miten maa makaa *Tuhat vuotta pohjanmaalla*. Pohjanmaan museon julkaisuja no 22.
- Wallin 1896 Wallin (Voionmaa) Väinö: Suomen maantiet Ruotsin vallan aikana, 1896. O.W. Backamanin kirjapaino Kuopio 1893.
- Åkerblom 1971 Åkerblom, Bror: Oravais Sockens historia. Oravais kommuns förlag. 1971, Oravais.

### 3. Haastattelu:

Thorst 22.6.2009

Sven Thorst 22.6.2009 Oravainen. Oravaisten historiayhdistys.

### 4. Sähköiset lähteet:

Kansalliskirjaston digitoidut aineistot:

Wasa Tidning 06.07.1893 no 102

Kansalliskirjaston digitoidut aineistot.

<http://digi.kansalliskirjasto.fi/index.html> (Tarkasteltu viimeksi 25.6.2009)

Wasa Tidning no 46

Kansalliskirjaston digitoidut aineistot.

<http://digi.kansalliskirjasto.fi/index.html> (Tarkasteltu viimeksi 25.6.2009)

Rakennettu kulttuuriympäristö.

Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt 1993 -luettelo.

<http://www.nba.fi/rky1993/default.htm> (Tarkasteltu viimeksi 19.6.2009)

<http://www.oravais.fi/vomturism/ohif/sidor/Suomea/Elamankerrat.html> (Tarkasteltu viimeksi 22.05.2009)

<http://www.oravais.fi/kommunen/suomea/>

<http://www.nba.fi/rky1993/kohde1545.htm> (Tarkasteltu viimeksi 15.6.2009)

<http://www.lottamuseo.com/fi/jarjsynty.htm> (Tarkasteltu viimeksi 18.6.2009)

### 5. Maastotutkimukset

Maastotutkimukset 22.6.2009.

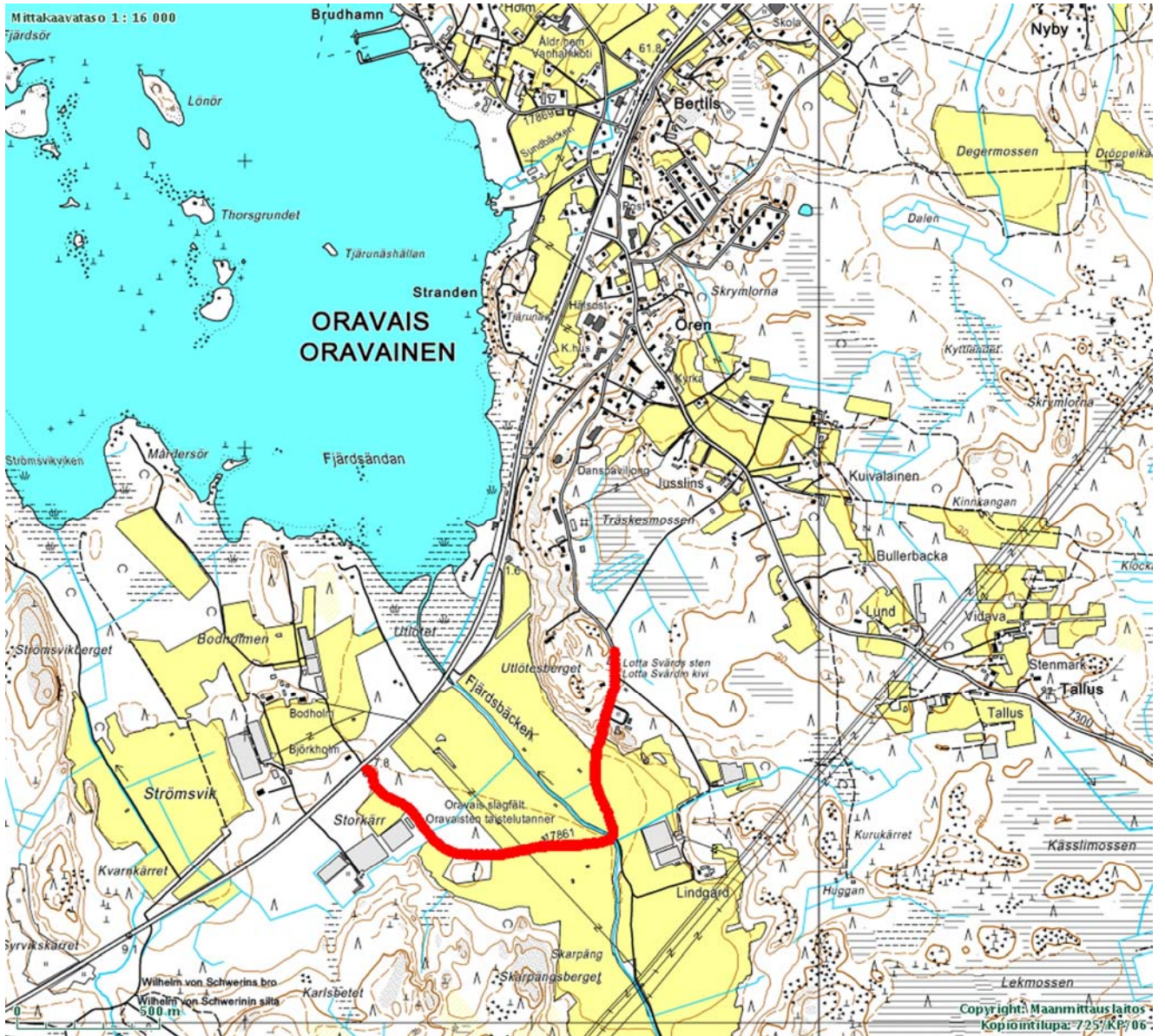
Maastotutkimukset Oravaisissa Minnestodsintiellä, Oravaisten taistelukentän alueella ja Wilhelm von Schwerinin sillalta lähtevällä tieosuudella.



## Liite 1. Minnestodsintie keskiajalta nykypäivään

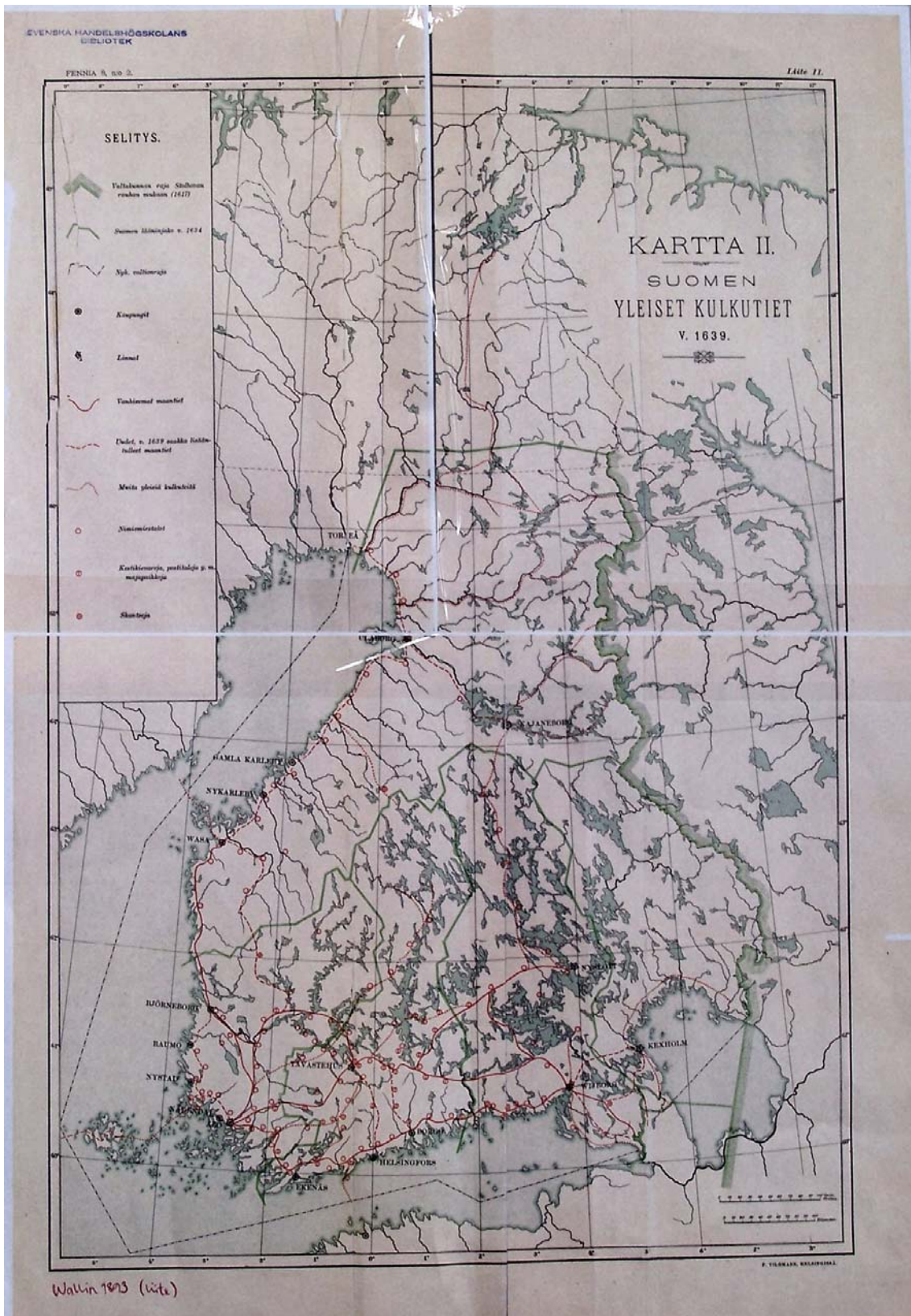
<u>Aika</u>	<u>Tapahtuma</u>
1470-luku	Pohjanmaa nimitystä käytetään ensimmäistä kertaa
1400-luku	Talvitie kiertää Pohjanlahden
1550-luku	Olavinlinnan päällikkö Ture Pedersson kulkee talvitietä pitkin Suomesta Ruotsiin
1550-luku	Kesätie alkaa muodostua vanhan ratsupolun paikalle
1555-1556	Jaakko Teitti mainitsee tieluettelossa Pohjanmaan rantatien Vaasa-Kristiina osuuden
1500-1600-luvut	Pohjanmaalle kiinteä asutus
1600-luku	Tienrakennuksen painopiste Pohjanmaalla ja tieverkon syntyminen sisämaahan
1605	Oulun kaupunki perustetaan
1606	Vaasan kaupunki perustetaan
1610-luku	Ouluun ensimmäinen kirkko
1610-luku	Talonpojat rakentavat Pohjanmaan rantatien Korsholmasta rantaa pitkin pohjoiseen
1618-1620	Pohjanmaan rantatie levenee kunnostamisen seurauksena 6-7 kyynärään
1638-1634	Postilaitos aloittaa toimintansa Suomessa
1640-luku	Posti kulkee Pohjanmaan rantatietä Vaasasta Pohjanlahden ympäri Ruotsiin
1668	Korsholma-Oulu osuus on kärryillä ajettavassa kunnossa
1600-luvun loppu	Pohjanmaan rantatien varteen peninkulmapatsaita
1700-luku	Rantatie yhdistää Pohjanmaan kaupunkeja
1778	Suurin osa Pohjanmaan rantatiestä on valmis
1808-1809	Suomen sota
14.9.1808	Taisteluita pitkin Pohjanmaan rantatietä
	Oravaisten taistelu
	Taisteluita Minnestodsintiellä
1837	Jyväskylä perustetaan
1846	Vanhan postitien reitti muuttuu
1880-luku	Rautatieliikenne Vaasaan, Kokkolaan ja Ouluun
1800-luku	Paikallisia tienkunnostustöitä
1900	Kustannusarvio ja suunnitelma oikotiestä Taistelukentän poikki
1929	Wilhelm von Schwerinin silta peruskorjataan
1935	Oravaisiin valmistuu IIb-luokan maantie
1939	Minnestodsintie nimetään osaksi valtatieta 8
12.2.1955	Minnestodsintie muutetaan kylätieksi
1962	Minnestodsintiestä tehdään paikallistie
1981	Vaasan tiepiiri ehdottaa Minnestodsintietä museoitavaksi ja Oravaisten kunnanhallitus antaa myöntävän päätöksen
2006-2007	Tiehallinto teettää Mobilialla arvion museoteiden ja –siltojen historia-arvosta, uusi kokoelmapolitiikka. Todetaan, että Minnestodsintiestä puuttuu tieteelliset kriteerit täyttävä tutkimus. (Museokohdeselvityksen raportti ilmestyi 2007 ja kokoelmapolitiikka on hyväksytty 30.11.2007).
2009	Minnestodsintielle tehdään historiaselvitys

## Liite 2. Minnestodsintien sijainti kartalla



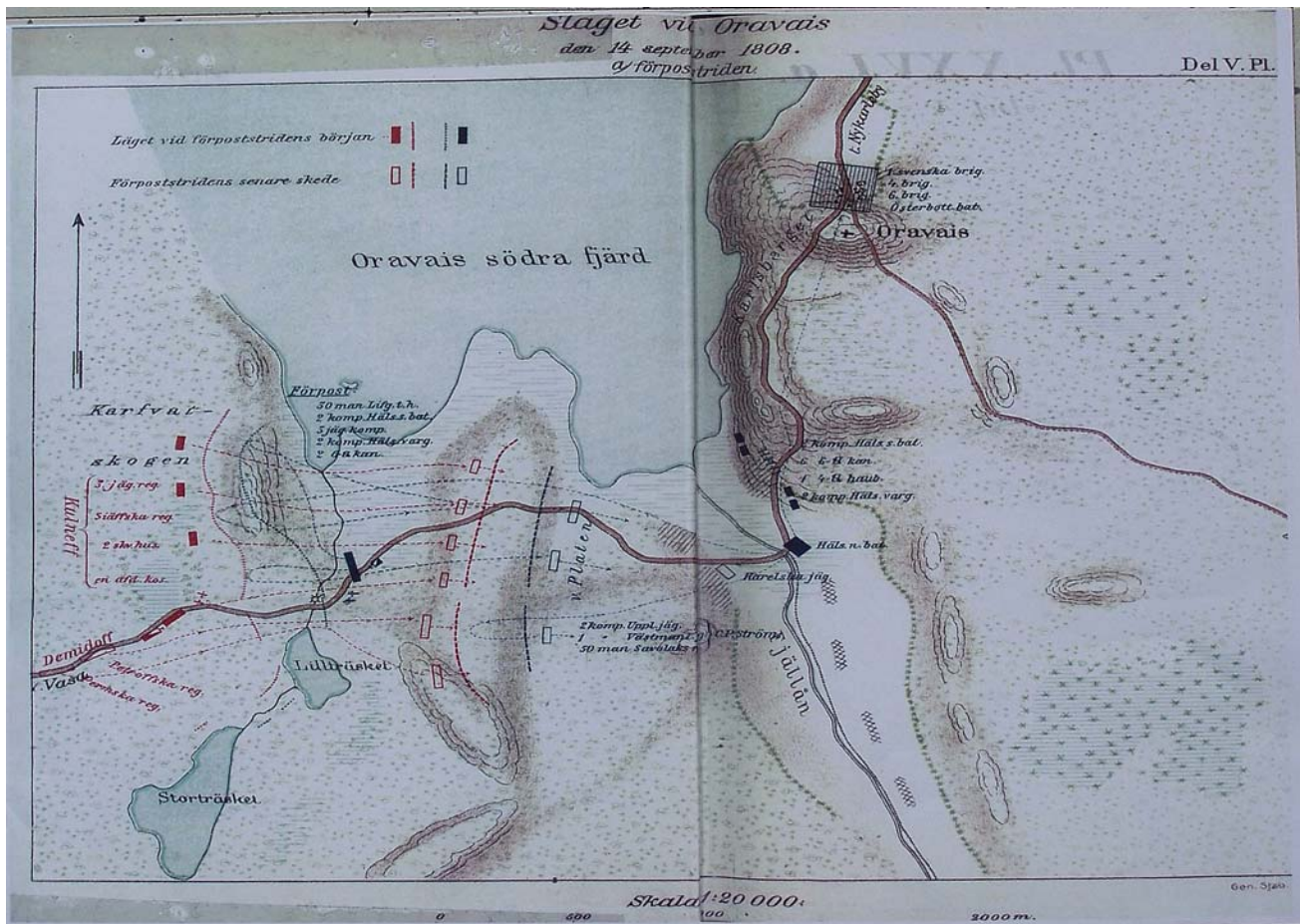
Lähde: Liimatainen, Kirsi: Tiehallinnon museotiet ja – sillat, 2007.

### Liite 3. Suomen yleiset kulkutiet vuonna 1639



Lähde: Wallin (Voionmaa) Väinö: Suomen maantiet Ruotsin vallan aikana, 1896.

#### Liite 4. Taistelujoukkojen eteneminen Minnestodsintiellä 1808



Lähde: Oravaisten kirjasto

**Liite 5. Minnestodsintien varrella sijaitseva muistomerkki ”Minnestod”**



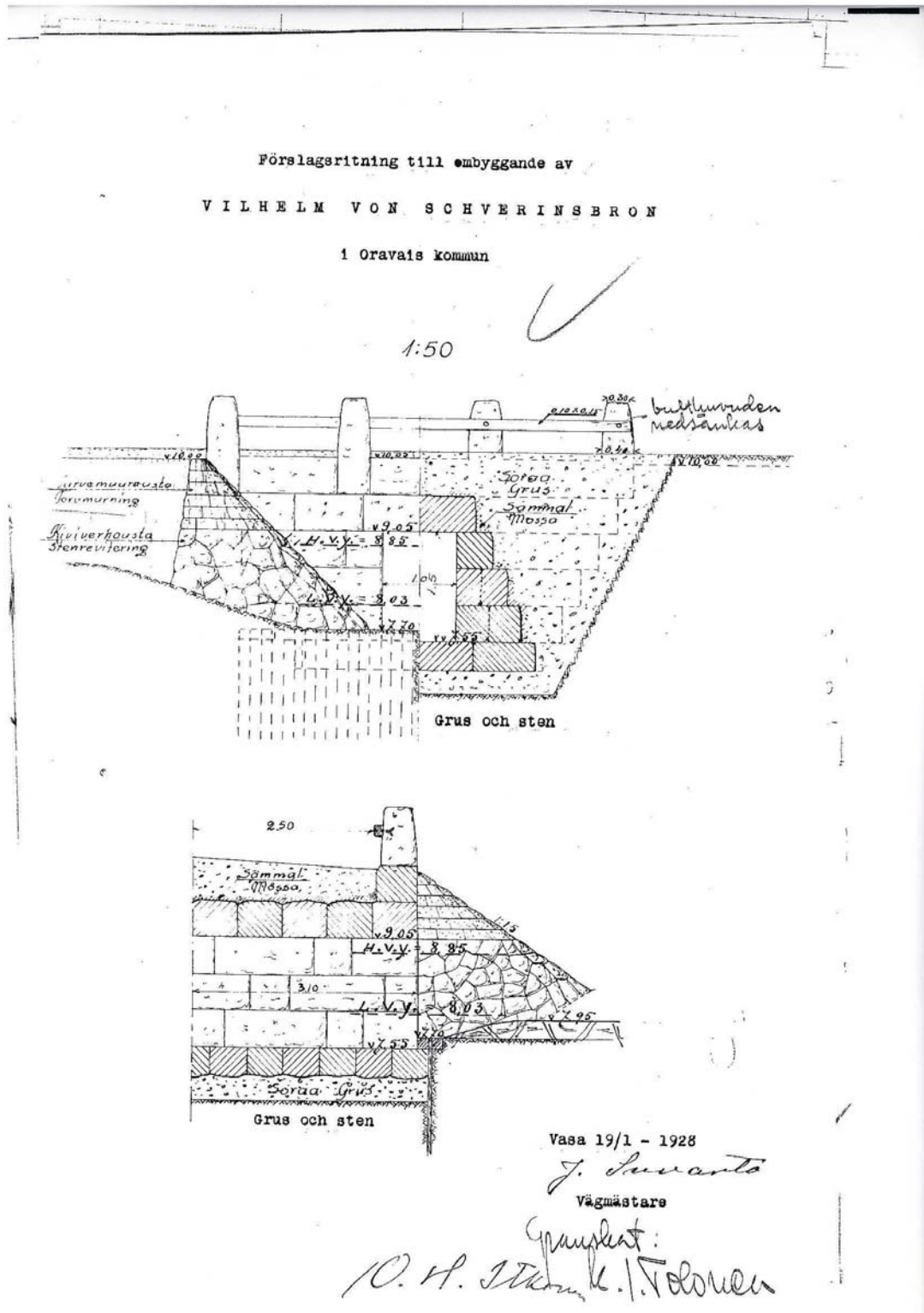
Kuva: Mobilia / Minna Karttunen

**Liite 6. Minnestodsintien varrella sijaitseva Lotta Svärdin kivi**



Kuva: Mobilia / Minna Karttunen

**Liite 7. Piirustukset von Schwerinin sillan rakentamisesta**



Lähde: Kansallisarkisto TVH Maantiet ja sillat n:o 20:54.