

Kyrönkankaantien hoitosuunnitelma



Euroopan maaseudun
kehittämisen maatalousrahasto:
Eurooppa investoi maaseutualueisiin

LEADER

Pohjois-Satakunta Suupohja

LEADER



KUVAILULEHTI

JULKAISIJA	Metsähallitus	JULKAISUAIKA	28.9.2017
TOIMEKSIANTAJA	Metsähallitus	HYVÄKSYMISPÄIVÄMÄÄRÄ	
LUOTTAMUKSELLISUUS		ASIANUMERO	MH 3183/2017
SUOJELUALUETYYPPI/ SUOJELUOHJELMA			
ALUEEN NIMI	Kauhanevan ja Pohjankankaan kansallispuisto		
NATURA 2000 -ALUEEN NIMI JA KODI	FI0800003 Kauhaneva - Pohjankangas (SCI)		
ALUEYKSIKKÖ	Etelä-Suomen Luontopalvelut		
TEKIJÄ(T)	Tapani Tuovinen		
JULKAISUN NIMI	Kyrönkankaantien hoitosuunnitelma		
TIIVISTELMÄ			
AVAINSANAT	Kyrönkankaantie, arkeologiset kohteet, historialliset tiet, tiemaisema, merkkikivet, rajamerkit		
MUUT TIEDOT	Kansikuva: Kyrönkankaantie Karvian Elliharjulla 27.9.2016. Valok. Tapani Tuovinen.		
SARJAN NIMI JA NUMERO			
ISSN		ISBN (NIDOTTU)	
		ISBN (PDF)	
SIVUMÄÄRÄ	46	KIELI	SUOMI
KUSTANTAJA		PAINOPAIKKA	
JAKAJA	Metsähallitus, Luontopalvelut	HINTA	

Tiivistelmä

Taulukko 1: Inventoinnin perustiedot

Työn suorittaja	<i>Metsähallitus /Tapani Tuovinen</i>
Selvityksen ja inventoinnin syy	<i>Suojelualueen hoidon ja käytön suunnittelu</i>
Työn rahoittaja/tilaaja	<i>Metsähallitus, Luontopalvelut</i>
Inventoinnin laji	<i>Arkeologinen täsmäinventointi</i>
Kenttätyön ajankohta	<i>26.–28.9.2016</i>
Dokumentointi- ja löytöaineiston arkistointipaikka	<i>Dokumentointiaineisto: Metsähallituksen arkisto. Taloudellinen tekijänoikeus kuviin on Metsähallituksella. Tämän raportin valokuvat on ottanut Tapani Tuovinen.</i>
Inventointialueen laajuus, ha	770
Inventointialueella olevat Natura 2000 -alueet	FI0800003 Kauhaneva - Pohjankangas (SCI)
Inventointialueella olevat suojelualueet	Kauhanevan-Pohjankankaan kansallispuisto

Sisällys

TIIVISTELMÄ.....	3
SISÄLLYS	4
LUETTELO KOHTEISTA	5
1 JOHDANTO.....	5
2 SUOJELUSTATUS.....	8
3 KYRÖNKANKAANTIEN HISTORIAA	10
4 HAVAINNOT	16
5 HISTORIAALLISTEN KERTOMUSTEN TIEMAISEMA	27
6 HOITOSUUNNITELMA.....	32
ALLEKIRJOITUS	36
LÄHTEET	37

Luettelo kohteista

Mjreki	Reiskan numero	Kohdenimi	Tarkenne	N(ykj)	E(ykj)	Kunta	Rajausperuste	Uusi kohde	Ehdotettu status (laji)
1000013564	74830	Kyrönkankaantie	Keskiaika	6903796	3263802	Karvia Kauha joki	Näkyvät rakenteet		MJ
1000031229	74517	Pitkänsalonmaa maakuntarajapyykki	Uusi aika	6907501	3263473	Karvia Kauha joki	Näkyvät rakenteet	X	MJ
1000031232	189334	Nummikangas merkkikivi	Uusi aika	6912782	3263570	Kauha joki	Näkyvät rakenteet	X	MJ

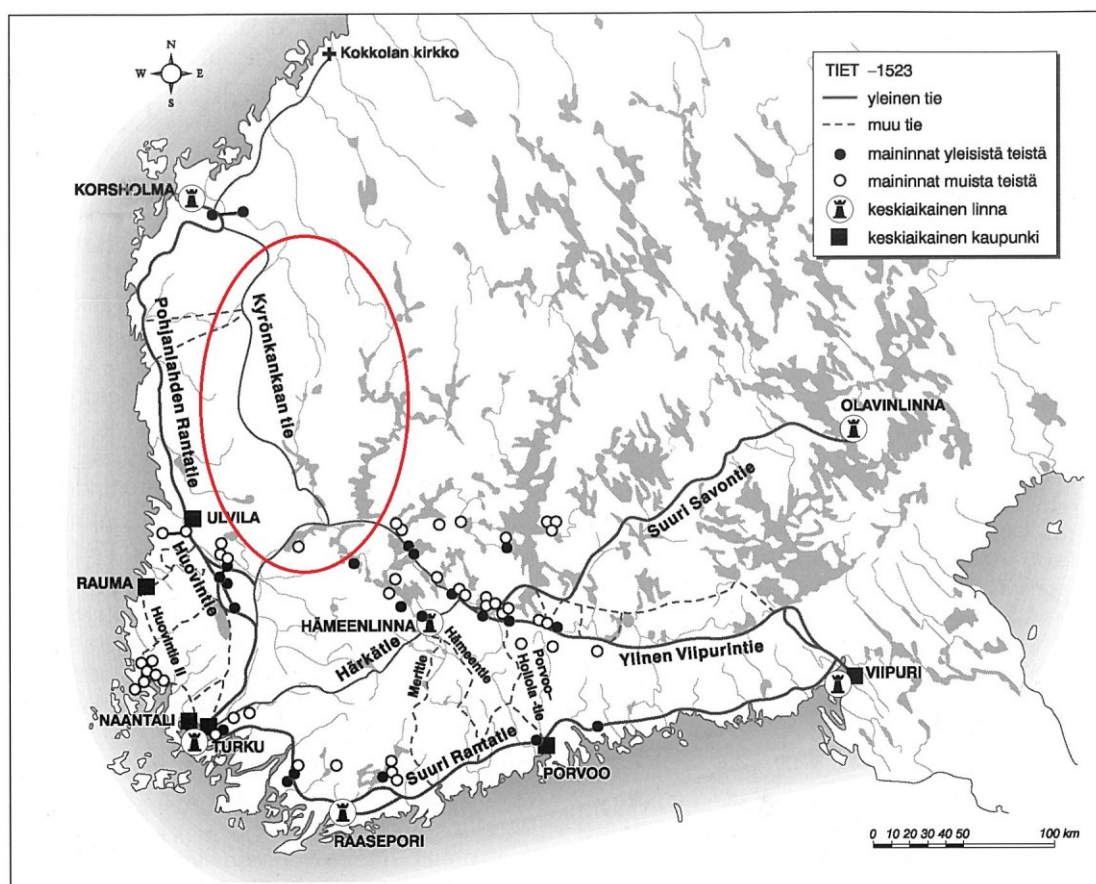
Taulukko 2. Luettelo tarkastetuista arkeologisista kohteista.

1 Johdanto

Maanmittauslaitoksen maastotietokantaan on tallennettu Karvian ja Kauhajoen harjuja pitkin kulkeva numeroimaton soratie, jonka nimeksi on merkitty *Vanha maantie*. Tietokannan tuntema reitti on vuonna 1459 ensimmäisen kerran mainittu tie, joka johti Pispalan ja Hämeenkyrön kautta Kankaanpähän ja sieltä edelleen Pohjankangasta pitkin Kauhajoelle ja Korsholmaan, nykyiseen Vanhaan Vaasaan (kuva 1). Satakunnassa sitä kutsuttiin Kyrönkankaantiksi ja Hämeessä Hämeenkankaantiksi; muita nimiä olivat Pohjankankaantie, Nummitie, Sikain tie, Hämeenmetsä ja Kyrönmetsä. Runsaat 200 km pitkä Kyrönkankaantie muodosti yhdessä Ylisen Viipurintien kanssa lyhimmän yhteyden Pohjanmaalta Viipuriin. Se kuului kruunun ylläpitämiin yleisiin teihin. Tieura kaartee pitkin jäätikköjoen kerrostamia kuivia harju- ja reuna-muodostumia. Kauhanevan-Pohjankankaan kansallispuiston alueella vanha kangas-tie on säilynyt sorapintaisena ja säilyttänyt historiallisen luonteensa.

Kyrönkankaantietä kuljettiin kesäaikaan. Kesäreitti kulki harvaan asutun sydänmaan läpi. Talvella reitti metsäseudun läpi oli lyhyempi, sillä silloin käytettiin itäisempää ja lyhyempää, Kyrösjärven jäätä kulkevaa reittiä Ikaalisten ja Parkanon kautta.

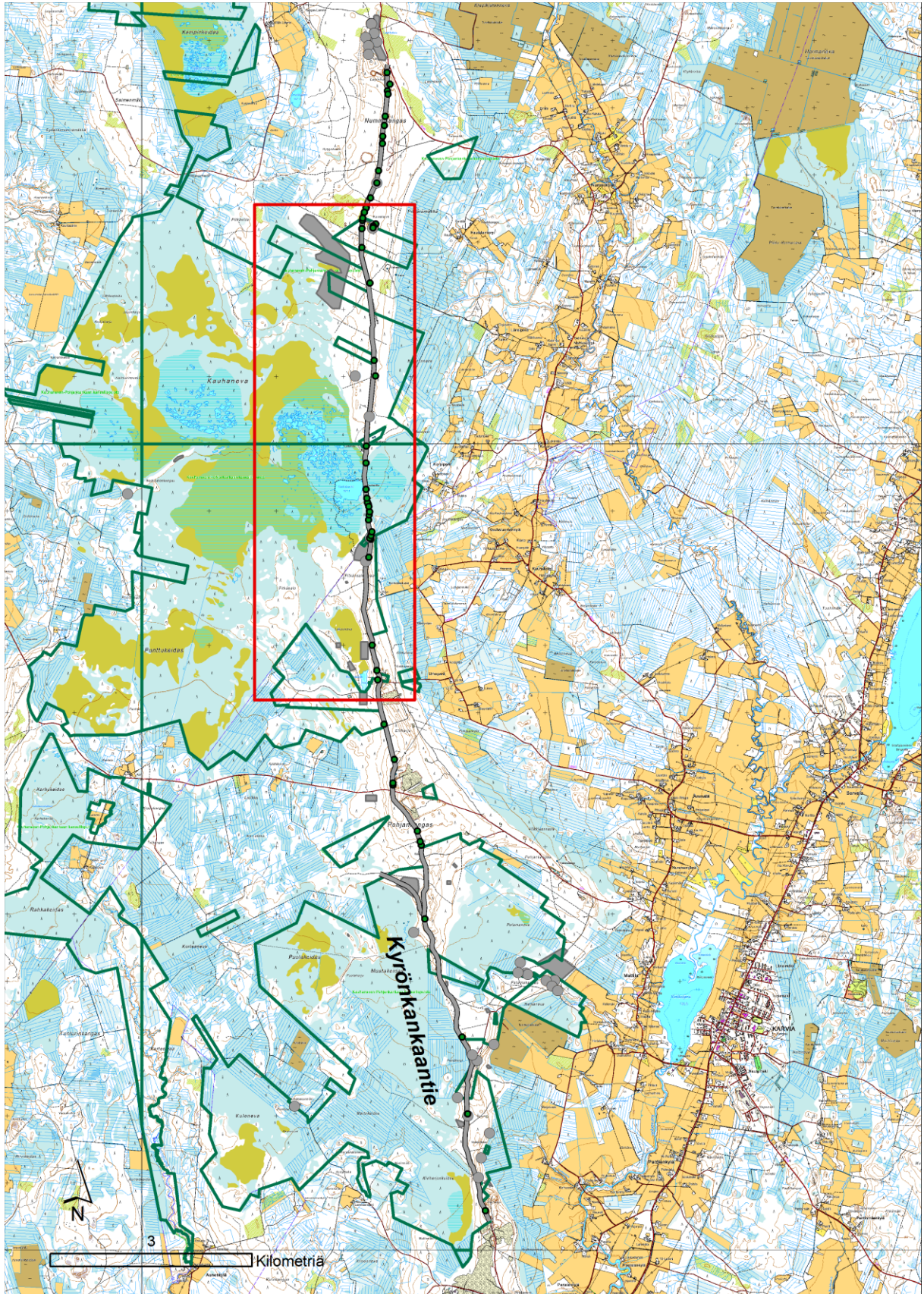
Metsähallitus toimii yhtenä yhteistyökumppanina hankkeissa *LEADER Katikan, Kauhanevan ja Susiluolan Geopark-infra* ja *LEADER Pohjois-Satakunnan Geopark-infra*. Hankkeisiin sisältyy Kyrönkankaantien hoitosuunnitelman laatiminen ja tien kunnostusta. Tienhoitosuunnitelma koskee sitä 14 km:n pituista osaa Kyrönkankaantiestä, joka sijaitsee Kauhanevan-Pohjankankaan kansallispuiston alueella tai muodostaa sen rajan (kuva 2). Tieosuus sijaitsee Kauhajoen kaupungin ja Karvian kunnan alueella.



Kuva 1. Suomen tiet ennen vuotta 1523 Jaakko Masosen (1999) mukaan.

Keräsin hoitosuunnitelman laatimista varten tietoa kirjallisuudesta ja aikaisemmista arkeologisista raporteista. Historiallisista primäärilähteistä käytin vain historiallisia karttoja, pääosin Kansallisarkiston sähköisen Astia-kokoelman avulla. Lisäksi tein 26.–28.9.2016 Kyrönkankaantien varren arkeologisen inventoinnin, joka täydensi Jouni Taivaisen vuonna 2008 (MH) tekemää kansallispuiston inventointia.

Kyrönkankaantien hoidon tavoitteena on turvata kulttuuriperintökohteen arvojen säilyminen ja mahdollistaa arkeologisen ja historiallisen tiedon yleistajuistaminen osana ympäristökasvatuksen ja retkeilypalvelujen kehittämistä.



Kuva 2. Suunnittelualue (punainen) ja arkeologiset kulttuuriperintökohteet (harmaa) (Reiska).

2 Suojelustatus

Muinaismuistolaki

Tätä kirjoitettaessa Kyrönkankaantie on Museoviraston päätöksen mukaan muinaismuistolain (295/1963) tarkoittama kiinteä muinaisjäännös tunnuksin 1000013564 muinaisjäännösrekisterissä. Tie täyttää siis muinaismuistolain 2:8 §:n tarkoittaman tunnusmerkin: se on muinaisen huomattavan kulkutien jäännös. Näin ollen Kyrönkankaantien kaivaminen, peittäminen, muuttaminen, vahingoittaminen, poistaminen ja muu siihen kajoaminen on kielletty ilman lupaa (*kajoamiskielto*). Kajoamiskielto koskee 17.87 km:n pituista osuutta, jonka kohteen Museoviraston muinaisjäännösrekisteriin tallennettu geometria ilmaisee.

Museoviraston ohjeen mukaan tiekerrokseen mahdollisesti luvanvaraisesti kajottaessa tulee ottaa huomioon arkeologinen dokumentointi- ja näytteidenottotarve. Käytössä olevaan kulttuurihistoriallisesti merkittävään tielinjaukseen tai -pohjaan ei tule tehdä tien historiallista luonnetta tai maisemallista arvoa vaarantavia toimenpiteitä ja tien lähiympäristöä on käsiteltävä sen tasoisesti, että se vastaa tien luonnetta. Tavalliset kunnostustoimenpiteet ja tien käyttäjien turvallisuuden vaatimat toimet ovat sallittuja (Niukkanen 2009: 103). Koska Kyrönkankaantie on muinaismuistolain piirissä, sen hoitosuunnitelman toteuttamiseen tarvitaan työn kajoavuudesta ja muusta laadusta riippuen Museoviraston lausunto, maisemanhoitolupa tai tutkimuslupa.

RKY

Kyrönkankaantie kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY). RKY on Museoviraston laatima inventointi, joka on valtioneuvoston päätöksellä 22.12.2009 otettu maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuvien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoittamaksi inventoinniksi rakennetun kulttuuriympäristön osalta. RKY:llä ei ole suoraa oikeusvaikutusta, mutta se tulee huomioida alueidenkäytön suunnittelun lähtökohtana, mikä nostaa RKY-kohteiden merkitystä kaavoituksessa.

Maakuntakaavat

Satakunnan maakuntakaavassa (2013) Kyrönkankaantie on luokiteltu valtakunnallisesti merkittävään kulttuuriympäristöön (*kh1*), jota koskee kolme suunnittelumääräystä.

1. Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon alueen kokonaisuus, erityispiirteet ja ominaisuusluonne siten, että edistetään niihin liittyvien arvojen säilymistä ja kehittämistä mukaan lukien avoimet viljelyalueet.
2. Kaikista aluetta tai kohdetta koskevista suunnitelmista ja hankkeista, jotka oleellisesti muuttavat vallitsevia olosuhteita, tulee museoviranomaiselle varata mahdollisuus lausunnon antamiseen.
3. Kohteen ja siihen olennaisesti kuuluvan lähiympäristön suunnittelussa on otettava huomioon kohteen kulttuuri-, maisema-, luonto- ja ympäristöarvot sekä huolehdittava, ettei toimenpiteillä ja hankkeilla vaaranneta tai heikennetä edellä mainittujen arvojen säilymistä.

Kyrönkankaantien kaavamerkintä Satakunnan maakuntakaavassa on historiallinen tie (*ht*). Historiallista tietä koskee seuraava suunnittelumääräys: kaikista niistä tien linjaukseen tai muuhun muuttamiseen liittyvistä suunnitelmista tai toimenpiteistä, jotka koskevat asemakaavoittamattomia tien osia, tulee varata museoviranomaiselle tilaisuus lausunnon antamiseen.

Etelä-Pohjanmaan maakuntakaavassa (2005) Kyrönkankaantie on lueteltu RKY-alueiden joukossa, mutta sille ei ole annettu erikseen suojelumääräyksiä.

Tiehallinnon museotie

Kyrönkankaan kesätie kuuluu Tiehallinnon ns. museoteihin. Se on kuvattu Tiehallinnon museotieselvityksessä (Liimatainen 2007: 119–121), jossa lueteltiin tieverkon säilytettäväksi tarkoitetut historiallisesti arvokkaimmat ja edustavat osat. Selvityksessä kunkin kohteen arvotus jaettiin tietoarvoon, tieliikennehistorialliseen arvoon ja säilyneisyysarvoon. Kyrönkankaantien tietoarvon osalta todettiin, että tieteellinen tutkimus puuttui ja että käytettävissä oleva tieto perustui mainintoihin kirjallisuudessa. Tieliikennehistoriallinen arvo luokiteltiin hyväksi, koska tie on peräisin tieliikennehistorian kannalta keskeiseltä ajanjaksolta. Säilyneisyysarvo luokiteltiin hyväksi, koska tiessä on säilynyt historiallisesti olennaisia rakenteellisia tai toiminnallisia ominaisuuksia.

3 Kyrönkankaantien historiaa

Kyrönkankaantien historian lähteet ovat moninaiset. Sen kirjasi Kustaa Vaasan sihteeriksi Jakob Teitt kootessaan vuosina 1555–1556 ns. majapaikkaluettelon yleisten teiden varsilla olevista tiloista, joihin kuningas aikoi sijoittaa vouteja kruununkartanoiden hallintoa hoitamaan. Tie on kirjattuna oikeuden pöytäkirjoihin sopimuksista tien kunnossapidosta ja niistä kiistoista, joita sopimukset ja niiden rikkomukset tuottivat. Tie esiintyy myös kartoissa, matkakuvauksissa, matkaoppaissa ja kaunokirjallisuudessa. Vaikka Kyrönkankaantiestä ei ole kirjoitettu tieteellistä erilliskatsausta, sitä käsitellään primarilähteisiin nojautuen tiehistoriallisessa kirjallisuudessa. Näiden lähteiden perusteella voi koota yleiskuvan siitä, mitä Kyrönkankaantien historiasta tiedetään.

Kauppa- ja postitie

Kyrönkankaantie syntyi erätalouden ja tavaravaihdon tarpeisiin. Kuninkaanvallan ja hallinnon intressit alkoivat vaikuttaa tien vaiheisiin sen jälkeen, kun linnaläänit oli perustettu. Kun Korsholmin linnan perustettiin 1300-luvulla, kuninkaanvallan oli järjestettävä tien kunnossapito. Tie mainitaan ensimmäisen kerran vuonna 1459 (Arvid Claesson Djäkn) tai viimeistään vuonna 1477 (Viertola 1974: 48).

Maantie teki mahdolliseksi kalan myynnin Pohjanmaan rannikolta sisämaahan. Se merkitsi muutoinkin tärkeää yhteyttä Pohjanmaan ja Hämeen välillä, sillä vielä 1500-luvulla ei ollut muita kulkukelpoisia maayhteyksiä Pohjanmaalle. Kyrönkankaantie oli tärkeämpi yhteys Varsinais-Suomeen kuin huonokuntoinen rannikkotie (Sirkiä 1999: 97; Nenonen 1999: 170; Viertola 1974: 45–).

Jacob Teittin aikana (1556) Kyrönkankaantie oli jo maastoon raivattu tie ja käytössä yleisenä maantienä. Kun Teitt luettelee muiden teiden yhteydessä niiden varrella sijaitsevat majatalot, niin Kyrönkankaantiestä hän vain toteaa sen kulkevan Korsholmin linnasta Hämeen linnaan erämaan halki: *Ifrå Korsholm ått Taffwestehus genom Eriemarcken*. Majataloja ei ilmeisesti vielä ollut.

Tien uudistaminen aloitettiin vuonna 1610. Kyrönkankaantie oli yleinen tie, jonka uudistaminen ja kunnossapito kuuluivat sen varrella olevien pitäjien veroa maksaville talollisille. Hämeenmetsässä Ilmajoen ja Hämeenkyrön välisellä osuudella vastuu tienpidosta jaettiin sopimuksin kahdeksan pitäjän talollisten kesken. Urakointijärjestelmä jatkui Ruotsin vallan ajan loppuun asti (Nenonen 1999: 175–, Luukko 1945: 513–516; Ruismäki 1987: 236–240; Jokipii 1996).

Kuten I.K. Inha mainitsi matkakuvauksessaan *Suomen maisemia* vuonna 1909, Kyrönkankaantien maaperä oli niin läpäisevä, että tie pysyi kuivana ja vähäisin toimenpitein jotenkin ajokuntoisena. Se vain nurmeltui vähitellen. Talollisten työrasitteista suurimpia olivatkin ilmeisesti kapulasiltojen rakentaminen ja kunnossapito. Kapulasilloista tiedetään sen verran, että talvikäräjillä vuonna 1693 isokyröläinen Heikki Rein kertoi ”täyttäneensä hiekalla soiden yli johtaneet kapulasillat ja tehneensä niistä siten kiinteän maantien” (Luukko 1945: 514–516).

Suomessa 1370-luvulla vakiintuneeksi tulleen Magnus Erikssonin maanlain mukaan yleisen tien oli oltava 10 kyynärää (5.9 m) leveä. Sama säännös sisältyy kuningas Kristofferin maanlakiin 1442 ja vielä valtakunnan lakiin 1734. Ilmeisesti Kyrönkankaantien talolliset eivät noudattaneet lakia, sillä Ilmajoen talvikäräjillä 1652 kuulutettiin maaherran käsky levantää maantie 10 kyynärää leveäksi ja kaivaa sen molemmin puolin 2 kyynärää (1.2 m) leveät ja puoli kyynärää (0.3 m) syvät ojat. Vuonna 1666 tie oli edelleen vain 7 kyynärää (4.2 m) leveä (Ruismäki 1987: 236; Koskelo & Lammi 1987: 40).

Suomen kenraalikuvernööri Per Brahe järjesteli vuonna 1639 Kyrönkankaantien parempaa kunnossapitoa. Postinkuljetus aloitettiin 1643 ja valtaosa Etelä-Suomen ja Pohjanmaan välisestä postista kuljetettiin Kyrönkankaantietä vuosien 1644–1675 välisenä aikana. Postia kuljettivat postitaloiksi nimettyjen tilojen talolliset, joille annettiin korvaukseksi helpotuksia sotaväen otosta, kestityksestä ja kuljetuksista.

Postiliikenne ei kuitenkaan sujunut hallinnon haluamalla tavalla, ja rannikkokaupunkien tekemät vetoamukset postin kulun siirtämiseksi Pohjanlahden rantatielle saivat lopulta aikaan postinkuljetuksen päättymisen Kyrönkankaantiella vuonna 1675 (Viertola 1974: 48; Jutikkala 1938: 154–156; Luukko 1945: 513–516; Nenonen 1999: 177). Vaikka Kyrönkankaantie oli kruunun virkamiesten mielestä huonokuntoinen, sitä käytettiin edelleen. Ruotsalainen maanmittari Georg Buirman (1700–1755) luetteli postuumisti julkaistussa matkaoppaassaan Pohjanlahden rantatien kestikievarit, mutta huomautti, että lyhin reitti Vaasan ja Turun välillä oli kuitenkin Kyrönkankaantie. Hän ei maininnut Kyrönkankaan kestikievareita, antaen ymmärtää, että tien majoituspalveluissa olisi parantamisen varaa (Buirman 1776: 40). Liisa Ruismäen mukaan Kyrönkankaan kesätie oli aina ”1770-luvulle saakka matkustajien suosima ja vilkkaimmin liikennöity tie Pohjanmaalta Etelä-Suomeen”, koska Pohjanlahden rantatie Vaasan ja Porin välillä oli edelleen vielä huonommassa kunnossa (Ruismäki 1987: 238). Rantatien maasto oli louhikkoista moreenia ja vaikeakulkuisia soita.

Kuningas Kristofferin maanlain (1442) mukaan yleisten teiden varsilla tuli olla 2–2.5 peninkulman eli noin 21–27 kilometrin välein majatalot ja isoissa kylissä lisäksi kyytirättäri, joka toimi nimismiehen apulaisena. Majataloissa oli oltava ruokaa, rehua ja huonetilaa matkustajille. Kyrönkankaantien Kauhanevan osuuden majatalot olivat Karvian Skanssissa ja Kauhajoen Nummijärvellä.

Talvitie Jalasjärven ja Kurikan välillä kunnostettiin 1770-luvulla kesätieksi, minkä jälkeen Kyrönkankaantie kesätie jäi pitempänä reittinä pois matkustajaliikenteestä. Kyrönkankaan kesätien käytön jatkumista vielä seuraavalla vuosisadalla osoittaa mm. se, että se on merkitty vuonna 1806 ilmestyneeseen Hällströmin ja Lundgrenin Suomen tiekarttaan samanlaisella karttamerkillä kuin muutkin yleiset tiet (EKM). Kun uusi Jämijärven tie valmistui 1869, liikenne Kyrönkankaantiella hiljeni ja vanha kangastie jäi palvelemaan pääosin paikallisia tarpeita.

Kyrönkankaantie merkitsi 1600- ja 1700-lukujen tienvarren pitäjiä asukkaille toimeentulon mahdollisuuksia, yhteyksiä maailmalle ja uusia virikkeitä. Liisa Ruismäki nostaa esiin syrjäisen kappeliseurakunnan Kauhajoen, josta jo 1600-luvulla lähti kolme talonpoikaa opintielle ja valmistui papeiksi. Vastaavaa ei tapahtunut esimerkiksi Lapualla (Ruismäki 1987: 240).

Vaurauden lisäksi vanhaa kangastietä pitkin kulki kurjuus. Nälkätalven 1696–1697 aikana Pohjanmaalta vaelsi tietä pitkin etelään suurin joukoin ruokaa etsiviä ihmisiä. Sama toistui 1867–1868 (Koskelo & Lammi 1987: 46).

Sotilaiden ja hallitsijoiden tie

Rannikon ja sisämaan välisellä yhteydellä oli poliittista ja sotilaallista merkitystä kuninkaanvallan organisoitumisen alkuvaiheista alkaen. Kyrönkankaantien merkityksestä sotilaallisissa konflikteissa on tietoja 1500-luvulta alkaen. Hallitsijoiden ja korkea-arvoisten viranomaisten vierailuista (Kustaa II Adolf 1626, Per Brahe 1648, Adolf Fredrik 1752 suurine seurueineen ja hevosineen) on säilynyt välähdyksenomaisia kertomuksia.

Nuijasotana tunnettu talonpoikaiskapina 1596–1597 käynnistyi, kun kolme aseistettujen talonpoikien joukkoa lähti Pohjanmaalta liikkeelle. Pääjoukko suuntasi Pirkkalaan, jossa se kohtasi uudenvuodenyönä Klaus Flemingin ratsusotilaat ja tuli lyödyksi taistelussa. Talonpojat peräytyivät ratsusotilaiden takaa-ajamina samaa tietä kuin olivat tulleet. Helmikuussa 1597 Flemingin joukot suuntasivat Hämeenkyröstä Ilmajoelle kapinan ratkaisevaan taisteluun. Joukkojen liikkeet voidaan sijoittaa Kyrönkankaantielle, mutta luultavasti ne käyttivät järvenjäitä pitkin oikovaa talvitietä pikemmin kuin kesätietä.

Ruotsin suurvalta-ajan jatkuvat sodat aiheuttivat kruunun armeijassa jatkuvan miehistöpulan. Kolmekymmenvuotisen sodan aikana jalkaväkeen otettiin kansan keskuudesta pakkokeinoin uusia sotilaita, jotka joutuivat olemaan sotapalveluksessa käytännössä elämänsä loppuun asti. Monet karkasivat ja piilottelivat metsissä. Kun karkuruuden laajuus paljastui valtiovallalle, perustettiin Karvian Kanttiin Kyrönkankaan kesätien varteen vuonna 1635 hirsinen linnake, *Kyrön Skanssi* (*Skantzenn* noin 1650, *Skantzen* 1680), jonka varusväen tehtävänä oli ottaa kiinni Pohjankankaan ja

Hämeenkaan metsissä lymyilevät sotilaskarkurit ja irtolaiset (Virtanen 1996; Nenonen 1999: 176). Linnake lakkautettiin vuonna 1659. Siitä on jäljellä enää redutin jäännökset (1000013382) Karvianjoen varressa Kauhanevan-Pohjankankaan kansallispuiston eteläpuolella (kuva 3).



Kuva 3. Kyrön Skanssin jäännökset: maavalli Karvianjoen uoman rannassa.

Suuren Pohjan sodan (1700–1721) aikana kenraalimajuri Carl Gustav Armfelt marsitti joukkonsa tappiollisen Kostianvirran taistelun jälkeen Kyrönkankaantietä Isonkyrön Napuelle. Matti Vakkilaisen mukaan Armfelt merkitsi muistiinpanoihinsa, että ”joukot marssivat kaksitoista peninkulmaa näkemättä muita ihmisasumuksia kuin joitakin pieniä yksinäistaloja. Majoituspaiikkoja ei ollut, joten päivän taivalluksen jälkeen leiriydyttiin syyskylmiksi öiksi nuotioiden ääreen” (Vakkilainen 1983: 458).

Historialliset kartat

Historialliset kartat ovat tärkein Kyrönkankaantien rakennetta ja reittiä ilmaiseva lähde. 1600-luvulla Kyrön (Hämeenkyrön, nykyisen Karvian) ja (tuolloisen) Ilmajoen pitäjien raja, joka samalla oli Pohjanmaan ja Satakunnan välinen maakuntaraja ja lääninraja, kulki Karvianjokea pitkin. Kyrön Skanssi sijaitsi tällä rajalla. Raja oli kuitenkin vakiintumaton ja pitäjien kaskenpolttajat ja kalastajat kilpailivat rajaseudun luonnonvarojen nautinnasta.

Vanhin tunnettu kartta on tuotteliaan maanmittarin Hans Hanssonin 1650-luvun Kyrön pitäjänkartta (KA MH 13), joka kuvaa Kyrönkankaantien kulun lääninrajalle Skanssiin asti. Kaarleporin kreivikunnan kartassa vuodelta 1652 (KA MH 109) kuvataan Kyrönkankaantien Pohjanmaan puoleinen osuus. Maantie kulkee Skanssista kangasta pohjoiseen, sivuuttaa idän puolelta Nummiharjun korkeimman kohdan,



Kuva 4. Pedersören, Kokkolan, Mustasaaren, Vähäkyrön, Isokyrön, Laihian, Närpiön, Lapuan, Ilmajoen ja Lapväärtin pitäjien kartta. Kansallisarkisto.



Kuva 5. Tuntemattoman tekijän pitäjänkartta Ilmajoesta ja Lapväärtistä vuodelta 1679. Alinna Kyrön Skanssi ja silta Karvianjoen yli. Sillalta tie jatkuu pohjoiseen Kauha Nefwan yli ja Lapinvuoren itäpuolelta Nummijärvelle. Kansallisarkisto.



Kuva 6. Kenraalikuvernööri Gustav Fredrik von Rosenin Suomen kartta 1747 (Härö 1969). Uudelle maakuntarajalle on merkitty jordbro, kapulasilta Kauhanevalla.

jonka nimi oli *Lappi worj* (Lapinvuori, nyk. Lapinharju) ja jatkaa Kauhajoen Nummijärven itäpuolelle. Muut säilyneet 1600-luvun kartat – Ilmajoen ja Lapväärtin pitäjien kartta 1679 (KA MH 110) (kuva 5), Pedersören, Kokkolan ja muiden pitäjien kartta (KA MH 105) (kuva 4) sekä Olof Lundgrenin pitäjänkartta 1680 (KA MH 111) – esittävät samat tiedot ja kuvaavat tien samalla tapaa. Karttojen samankaltaisuus selittyy

sillä, että maanmittarit aivan yleisesti 1800-luvulle asti kopioivat oman työnsä pohjaksi vanhempien kollegojen piirtämiä karttoja (Vuorela *et al.* 2002).

Maakunta- ja lääninraja käytiin lopulta 1740–1750-luvuilla (Jokipii 1996: 15; toisen tiedon mukaan 1770-1780-luvuilla, Ranta-Knuutila 1987: 60). Gustav Fredrik von Rosenin kartassa vuodelta 1747 (Härö 1969) on uusi maakuntaraja näkyvissä. Kartta sisältää mielenkiintoisen yksityiskohdan: Kyrönkankaantielle Kauhanevan kohdalle on merkitty teksti *Jordbro*, joka tarkoittaa kapulasiltaa suon yli (kuva 6).

Lähdearvoltaan merkittävä kartta on Fredrik Rönholmin kartta Hämeenmetsästä (*Tavaste Skogen*) vuodelta 1750 (VMA 7:4). Kartta ulottuu uudelta maakuntarajalta Kauhanevalta Nummijärvelle ja sisältää tiedot mm. virstanpylväistä tien varrella (s. 22). Nils Sundiuksen kartta 1786 liittyy Ilmajoen ja Lapväärtin pitäjien rajankäyntiin (VMA 7:3). Uudemmissa kartastoista relevantti on erityisesti pitäjänkartta, joka mittatarkkana osoittaa Kyrönkankaantien reitin maastossa pysyneen samana ainakin pitäjänkartasta alkaen.

Kyrönkankaan ja Pohjankankaan metsävarojen vaiheet

Kyrönkankaan metsät ovat tulleet valtion omistukseen viimeistään silloin, kun niistä muodostettiin isojaossa kruunun liikamaita. Näillä mailla metsävaroja käytettiin 1800-luvulle asti tuhlailevasti. Olavi Heikkilä on artikkelissaan alueen valtionmaiden metsistä (Heikkilä 1996) jakanut Kyrönkankaan ja Hämeenkankaan metsävarojen kehityksen kahteen jaksoon. Niitä luonnehtii ensin metsävarojen poistuma 1800-luvulle asti ja sitten enenevän metsänviljelyn tuottama puuston kasvu vuodesta 1864 alkaen.

Metsävarojen poistuma liittyi siihen, että Kyrönkankaan kruunun liikamailla kaskeaminen ja tervanpoltto myyntiä varten oli sallittua vielä 1800-luvun alkupuolella. Tervanpoltto kulutti metsää erityisen paljon, koska käytössä oli pohjalainen tapa polttaa tervaa nuorista männyistä. Lisäksi 1800-luvulla alkanut lankkujen sahaus myytäväksi Poriin kulutti suuresti alueen metsävaroja.

Metsää kuluttivat myös toistuvat metsäpalot. Metsähallituksen metsätalouden tarkastaja Karl Moringin vuosien 1917 ja 1918 tarkastuskertomuksessa todetaan kaikkien Kankaanpään hoitoalueen metsien olevan palaneita, joko metsäpalon tai kaskeamisen johdosta. Pahin palovuosi oli 1914, jolloin Hämeenkankaalla paloi 700 hehtaaria metsää ja Pohjankankaalla 240 hehtaaria.

Valtio havahtui 1800-luvun kuluessa metsävarojen heikkenemiseen. Jämijärven kapalainen Wilhelm Carlsson raportoi pitäjänkertomuksessaan vuonna 1871, että tilallisten omien metsien ehdyttyä he tarttuivat kruunun sarkaan. Valtio ryhtyi kuitenkin vastatoimiin nimittämällä ensin metsänimismiehiä ja sittemmin metsäherroja vartioimaan valtion metsiä. Vuonna 1864 kylvettiin ensimmäiset männyt, ja 1900-luvun

alkupuolella monet Hämeenkaan ja Pohjankankaan palo- ja hakkuualueet oli metsitetty tai metsittyneet.

4 Havainnot

4.1. Aikaisemmat maastotutkimukset

Tiehallinto teki Kyrönkankaantietä koskevan museokohdeselvityksen vuonna 2006 (Liimatainen 2007: 120). Metsähallituksen suunnittelija Jouni Taivainen teki vuonna 2008 Kauhanevan-Pohjankankaan kansallispuiston arkeologisen kulttuuriperintöinventoinnin. Hän tallensi tiedot Kyrönkankaantiestä, pyyntikuoppakohteista (27 kpl), asuinpainanteista, tervahautoista, miilumajan jäännöksestä, hävinneen metsänvartiatalan jäännöksestä, mahdollisen tulvaniittypadon jäännöksestä, tieraukiosta ja merkkipuusta, kaikkiaan 57 kulttuuriperintökohteesta, joista muinaisjäännöksiksi luokiteltavia on 48 ja muita kulttuuriperintökohteita 9 (inv. raportti Taivainen 2008, MH). Kansallispuiston eteläpuolella sijaitseva Kyrön Skanssi dokumentoitiin vuonna 2013 (inv. raportti Vasko 2013, SatM).

4.2. Tien arkeologiaa

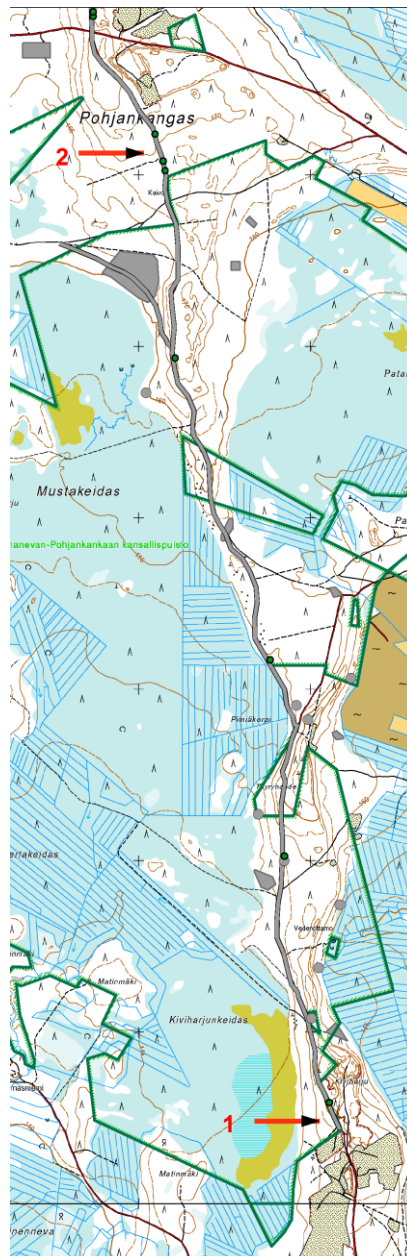
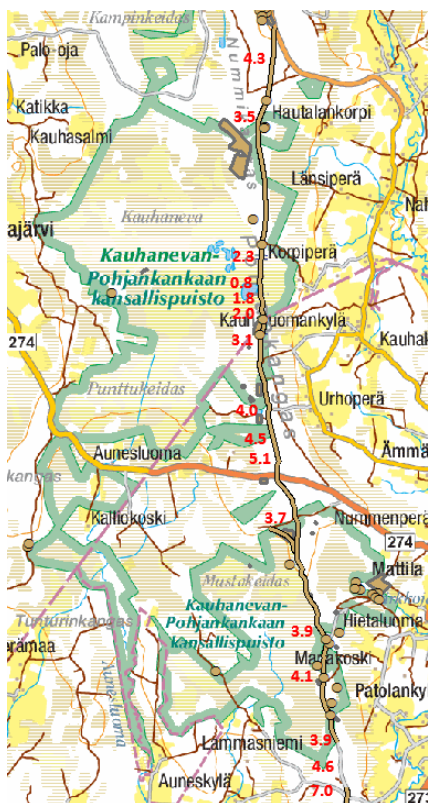
Tien arkeologisesti havaittavat osat liittyvät tien topografiaan ja reitinvalintaan, tien rakenteisiin ja tien tuntumassa mahdollisesti sijaitseviin tiehistoriallisesti relevantteihin arkeologisiin jäännöksiin.

Kun teitä raivattiin, ylläpidettiin ja kuljettiin ihmisen ja hevosen lihasvoimin, strategiana oli säästeliäs energiankäyttö. Tieuraksi valittiin reitti tasaisessa ja helppokulkuisessa maastossa ja vaikeakulkuiset maastot, kuten lohkareiset moreenit, upottavat suot, jyrkät rinteet ja vesistönylitykset, pyrittiin kiertämään, samoin kuin viljelykset ja niityt. Arkeologisessa maastotyössä tarkastellaan maaston muotoja ja peitteitä, tieuran pintaa, leveyttä, palteita, oja ja reittiä maastossa, sen mahdollisia muutoksia ja mahdollisia häiriöitä (esim. soranotto).

Tien rakenteellisia muuttujia ovat tien pohjustus, leveys ja sen vaihtelu, pintarakenteet, ojat, rummut, sillat, kapulatiet (pitkospuut) ja merkkikivet (virstanpylväät). Tien tuntumassa sijaitseva arkeologinen jäännös voi olla tiehistoriallisesti relevantti silloin, kun se voidaan ajoittaa tien käyttöperiodiin.

4.3. Kiviharju – Pohjankangas

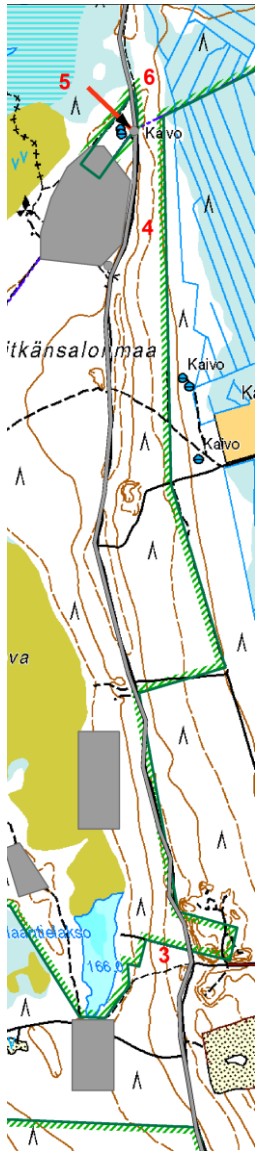
Kauhanevan-Pohjankankaan kansallispuiston eteläpuolella Kyrönkankaantiellä ajetaan raskaita kuormia maantien molemmilla puolilla olevista sorakuopista. Siellä tien leveys on 7.0 m (paikka 1, kuva 7). Kansallispuiston rajaa kohti tie kapenee ja rajalla Kiviharjussa tie kapenee edelleen 4.6 metristä 3.9 metriin. Maantie jatkuu pohjoiseen noin 4 metrin levyisenä.



Kuva 7. Kyrönkankaantien leveys (m). Kuva 8. Kiviharju-Pohjankangas.

Tie noudattaa kankaan läntistä alarinnettä ja nousee loivasti ylemmäs tai kaartaa siellä, missä on paljon lohkareita. Vasta Pohjankankaalla reitti nousee harjanteen laelle (2). Molemmin puolin näkyy tietä reunustava enemmän tai vähemmän selvästi erotuva valli, mutta ojia ei juuri erotu.

4.4. Elliharju – Pitkänsalonmaa



Latikantien (274) risteyksen pohjoispuolella vanha kangastie kulkee aluksi runsaan kilometrin verran sorakuopille asti 5 metrin levyisenä ja kapenee sitten 4-metriseksi.

Elliharjun 178 metriä korkea laki jää idän puolelle, mutta Maantielakson lammen kohdalla tie nousee harjanteen laelle (3) ja kaartuu hiukan itään päin loivaksi mutkaksi vanhaa valtion soranotto- aluetta sivuten. Maantien ja lammen välissä ei ole näkyvissä merkkejä siitä, että vanha kangastie olisi kulkenut tässä kohdassa suoraan eikä mutkalla näyttäisi olevan yhteyttä soranottoon. Mutka on näkyvissä pitäjänkartassa, joka on Jouni Taivaisen inventointiraportin mukaan vuodelta 1847. Samoin mutka erottuu loivana vuoden 1944 metsätaloussuunnitelman yleiskartassa, jossa soranotto on jo aloitettu.

Pitkänsalonmaassa tie kulkee tasaista lakiharjannetta pitkin. Maakuntarajan lähestyessä tie kapenee kolmemetriseksi (4) ja Kauhanevalla se pienenee poluksi. Pitkänsalonmaan harjanteella ja rinneessä tien pinnassa on säilynyt kulutuspinna, johon maaperässä olevat pyöristyneet kivet muodostavat mukulapinnan. Pinta lie-nee säilynyt sen ansiosta, että tieosuuden moottoriajoneuvoliikenne ja sorastus on jäänyt vähäiseksi, koska tie laskeutuu tässä kohdassa Kauhanevalla (kuvat 10 ja 11). Mukulakivipaikka on kansallispuiston alueella se osa suunnitelma-alueen Kyrönkankaantietä, joka näyttäytyy vanhakantaisimmalta ja on tien arvokkaimpia osia.

Kuva 9. Elliharju-Pitkänsalonmaa.



Kuva 10. Pitkänsalonmaa. Paikka, jossa maaperässä olevat mukulakivet muodostavat tien kulutuspinnan.



Kuva 11. Mukulakiviä.



Kuva 12. Siirretty kivipyykki 1740-luvulla käydyllä Turun ja Porin läänin ja Pohjanmaan läänin rajalla (Reiska 74517). Taustalla viisarikivi ja metsään rajalinjalle hakattu aukko.

Pitkäsalonmaan kautta kulkee lääninraja, joka käytiin 1740–1750-luvuilla (Jokipii 1996: 15; toisten tietojen mukaan myöhemmin, Ranta-Knuutila 1987: 60). Vanha Turun ja Porin läänin ja Pohjanmaan läänin välinen raja on edelleen Karvian kunnan ja Kauhajoen kaupungin raja (5). Rajalinja taittuu siinä kohdassa, jossa Kyrönkankaantie ylittää maakuntarajan.

Tähän paikkaan on rajankäynnissä pystytetty rajapyykiksi graniittinen laaka, jonka mitat ovat 1.2 x 0.8 m. Valitettavasti Maanmittauslaitos on siirtänyt kivisen rajapyykin sivuun noin metrin verran ja asentanut paikalle uuden teräksisen putkipyykin. Lounaaseen lähtevällä rajalinjalla on viisarikivenä pystylaaka, jonka näkyvissä oleva osan mitat ovat 0.8 x 0.4 x 0.2 m. Se on säilynyt ehjänä.

Pitkäsalonmaan pohjoispäässä tien itäpuolella on siirtolohkareiden pinnoissa voimakkaita lämpölaajenemisvaurioita, jotka ovat todennäköisesti metsäpalon aiheuttamia (6, kuva 13).



Kuva 13. Kiven pinnan nopea kuumeneminen on irrottanut siirtolohkareen pinnasta laatan.

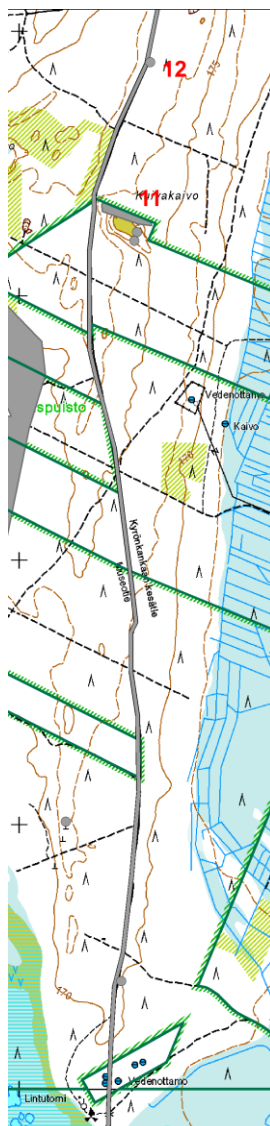
4.5. Kauhaneva-Nummikangas

Kyrönkankaantien säilyneistä historiallisista kartoista informatiivisin on kartta, jonka maaherran toimeksiannosta laati maanmittari Fredrik Rönholm (1716–1800) yleisestä tiestä niin sanotussa Hämeen metsässä (*Tavaste Skogen*) vuonna 1750 (VMA). Kartta esittää 10 kilometrin matkan maakuntarajalta Kauhajoen Nummijärven kestikievariin. Nimiössä kartan kerrotaan esittävän toista osaa yleisestä tiestä, mutta ilmeisesti ensimmäisen osan kartta ei ole säilynyt. Ensimmäinen osa on ilmeisesti esittänyt tietä Nummijärvestä pohjoiseen, sillä kartan pohjoisreunaan on piirretty yhdyslinja, joka on liittänyt kartan osat yhteen.

Kun Rönholmin kartta oikaistaan Maanmittauslaitoksen maastokartan avulla, voidaan paikantaa Rönholmin piirtämät yksityiskohdat melko tarkasti. Rönholmin kartan eteläosassa tie ylittää Kauhanevan, joka oli *sänk måsa 6 a 7. alnar Diup*. Suon syvyys oli siis 3.6–4.2 m. Paikkaan, jossa tie laskeutuu suolle (7), on merkitty siltarumpu, *Trumba* ja siitä 140 m pohjoiseen silta, *Bro* (8). Kartasta käy ilmi, mitä reittiä Kauhanevan valumisvedet valuiivat ennen nykyisen suoran ojan kaivamista. Kauhalammen itäpäästä laskee puro etelään Kyrönkankaantien vartta siltarumpuun asti, missä puro alitti tien ja jatkui itään kohti Kauhaluoman lasku-uomaa.

Kuva 14 (vas.). Fredrik Rönholmin kartta 1750. Vaasan maakunta-arkisto.

Suon yli kulkee sepelipintainen polku. Matti Vakkilaisen mukaan ”lahonkalvamia harmaita hirssiä voi tänäänkin löytää tien kulkulinjalta, suon sammalpinnan alaisesta lietteestä” (Vakkilainen 1983: 458). Polun pinnassa on säilynyt ainakin kolmessa kohdassa (9) puurakenteen jäännöksiä. Niillä ei välttämättä ole korkeaa ikää. Kauhanevan polun varressa useassa kohdassa tarttui käsikairan kouruun hyvin säilynyttä puuta noin metrin syvyydessä: liekoja ja/tai puurakenteita. Siltarum-musta ja sillasta ei kuitenkaan ole säilynyt suon pin-nassa näkyviä jäännöksiä.



Kuva 15 (vas.). Kauhaneva - Nummikangas.

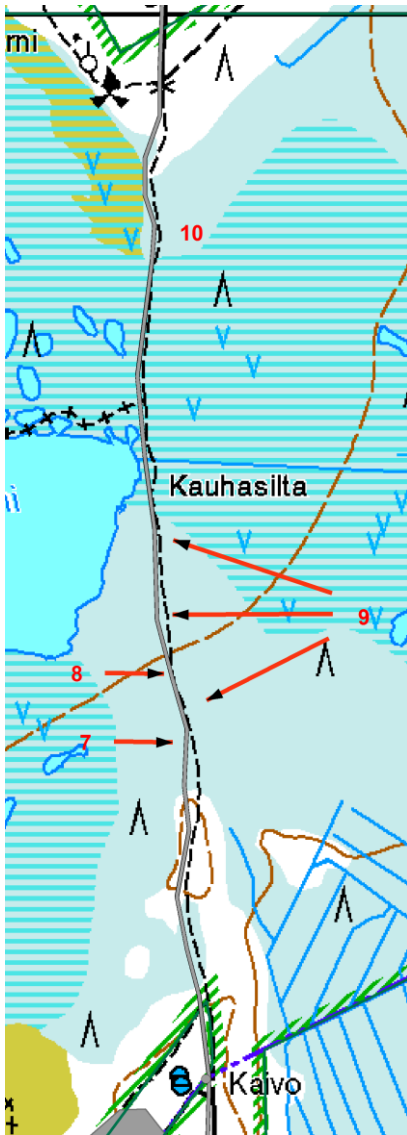
Kun Kauhaneva ylitetään etelästä pohjoiseen, polku kaartaa juuri ennen kovaa maata hiukan itään. Rönholm on piirtänyt tässä kohdassa reitin suoraksi, joten tässä on mahdollisesti kuljettu 10–20 metriä nykyistä lännempää, missä onkin edelleen kantava paikka (10). Kysymys voi toki olla piirtämispäätarkkuudestakin.

Kun noustaan Kauhanevalta Nummikankaalle, saamme lukea Rönholmin kartasta, että tien itäpuolella on *Jämn Sandåhs med Gles Tallskog*, pohjoisempaan ennen Kuivakaivoa *Sandig Mark med Tunn Tallskog*. Kun metsä on merkitty harvaksi ja ohueksi, sopii päätellä, että metsäpalot

olivat vaikuttaneet metsän kasvuun.

Vanha kangastie jatkuu pohjoiseen nummen harjannetta pitkin. Maasto on tasaista ja kummallakaan puolella tietä ei maastossa kävelen erota mahdollista käytöstä poistunutta vanhaa tieuraa. Sellaista ei myöskään erotu LIDAR-aineistossa.

Rönholm merkitsi maantien varteen numeroituja eripituisia etappeja ja neljä peninkulmapatsasta. Etappien merkkejä – oletettavasti kivikasoja – ei löytynyt maastosta ja peninkulmapatsaistakin on ilmeisesti säilynyt vain yksi. Se on neljäsosapeninkulman merkki, joka sijaitsee Kuivakaivon (ja kansallispuiston alueen) pohjoispuolella, tarkasti Rönholmin merkitsemässä paikassa (12) (kuva 18). Tien itäreunassa on pääosin särmikkäistä kivistä ja lohkkareista koottu kiviröykkiö, jossa on ollut puinen pylväs tai kivilaaka (Reiska 189334) (kuva 18). Kun maastossa ei muutoin juuri ole särmikkäitä lohkkareita, röykkiön lohkkareet lienee tuotu paikalle muualta.



Kuva 16. Kauhanneva.



Kuva 17. Osa Rönholmin kartasta 1750 oikaistuna.



Kuva 18. Peninkulmapatsaan kiviröykkiö Kyrönkankaantien varressa.



Kuva 19. Kuivakaivo Kyrönkankaantieltä katsottuna.

4.6. Muut arkeologiset kohteet

Jouni Taivainen tallensi Kauhanevan-Pohjankankaan kansallispuiston arkeologisessa kulttuuriperintöinventoinnissa (2008, MH) tiedot 57 arkeologisesta kohteesta. Suurin lukumäärä oli paikkoja, joissa on pyyntikuoppia (27 kpl); lisäksi asumuspainanteita, tervahautoja, rajapyykki, miilumajan jäännös, metsänvartijatilan jäännös, mahdollinen tulvaniittyäpadon jäännös, merkkipuu ja tierauanio.

Suunnittelualueen kannalta merkityksellinen Pitkäsalonmaan rajapyykki on kuvattu edellä. Suunnittelualueella on myös pyyntikuoppa-alueita ja asumuspainanteita. Ne soveltuvat käyntikohteiksi, koska ne ovat lähellä Kyrönkankaantietä ja helposti saavutettavia, joskin vaikeasti havaittavia. Niillä ei kuitenkaan ole historiallista yhteyttä Kyrönkankaantiehen, sillä pyyntikuopat ajoittuvat mesoliittisesta kivikaudesta rautakauteen – historiallisesta ajasta ei ole vielä arkeologisia todisteita – (Halinen 2006) ja asumuspainanteet kivikauteen (Mökkönen 2011). Tervahaudat ja rakennuksenjäännökset ovat samanaikaisia Kyrönkankaantien kanssa, mutta ne sijaitsevat kaukana tiestä.

Kauhanevan-Pohjankankaan kansallispuiston hoito- ja käyttösuunnitelmaan sisältyy Lapinkaivon kulttuuriperintökohteiden kehittäminen erilliseksi käyntikohteeksi, jonka opastusta tullaan kehittämään (Metsähallitus 2012, MH). Lapinkaivo on suppalaampi ja samalla ns. perinnepaikka, johon liittyy tallennettua perimätietoa. Vanhin niistä koskee lammen nimeä, joka Johannes Schefferuksen *Lapponia*-teoksen (1674) mukaan viittaa lappalaisasutukseen (Ranta-Knuutila 1987: 46). Lapinkaivon tuntumassa on myös merkkipuu, johon on vuoltu vuosiluvut 1809 ja 1869 sekä tervahauta, pyyntikuoppa-alue ja vuosien 1867–1868 nälkävuosien muistomerkki.

4.7. Tieura

Fredrik Rönholmin kartan 1750 oikaisu nykymaastokarttaan osoittaa, että Kyrönkankaantie on kuvattu mittatarkasti ja loivatkin mutkat on piirretty oikein. Tulos on aikansa tarkkaa mittapöytätyötä. Nykytie poikkeaa paikoin 15–20 metriä sivuun 1700-luvun urasta. Poikkeama voi olla todellinen, mutta se voi aiheutua myös historiallisen kartan piirtämisepätarckkuudesta tai karttaoikaisun epäedullisesta geometriasta. Kuivakaivon suppakuopan Rönholm on kuitenkin piirtänyt silmämääräisesti – supalla ei ilmeisesti ollut merkitystä tieuran kartoituksessa, vaan se oli enemmänkin maamerkki tien varressa.

Rönholmin kartan ja maastohavaintojen tarkastelu antaa sen kuvan, että Kyrönkankaantien tieura on ainakin suunnittelualueella pysynyt käytännöllisesti katsoen muuttumattomana 1700-luvulta alkaen. Tieuran muuttumattomuuden vahvistaa tehty Karvian ja Kauhajoen pitäjänkarttojen oikaisu ja maaston pinnanmuotojen tarkastelu LIDAR-karttojen avulla.

Jos uskaltaa olettaa, että tieura on hyvin säilynyt koko Kauhanevan-Pohjankankaan kansallispuiston alueella Kiviharjusta Nummikankaalle, Kyrönkankaantien reitinvalinta on selvästi luettavissa. Maantie etenee kernaasti harjanteita, mutta missä harjanne on lohkareinen, tie painuu alemmas. Eteläosassa tiemaisema vaihtelee: reitti kaartelee alarinteitä ja väistelee lohkareikkoja, mutta ei samassa määrin nousuja. Pohjoisosassa Nummikankaalla tiemaisema on monotoninen ja loivapiirteinen, kun maasto on tasaista ja lohkareetonta. Maantie on eteläpäätä suurempi ja noudattelee harjanetta. Tiemaiseman suurimmat häiriöt ovat soranottoalueet aivan tien tuntumassa ja vedenottamon ja siihen liittyvän vesijohdon rakentaminen.

Maastohavaintojen perusteella Kyrönkankaantien varressa ei juurikaan erotu ojia. Enimmäkseen tieuran muodostaa ympäröivää maastoa hiukan alemmalle tasolle kulunut pinta ja reunapalteet. Paikoin ojaa on näkyvissä Nummikankaalla, mutta muutoin tietä reunustaa tasainen maanpinta tai paikoin enemmän tai vähemmän selvästi erottuva valli tien sivussa. Paikoin vesijohdon kaivaminen on myllännyt mahdolliset ojat.

Lähteissä onkin mainintoja ojitustöiden puutteista. Vaikka ojia tiedetään kaivetun 1600-luvulla, ainakin osassa tietä ne puuttuivat vielä 1800-luvun jälkipuoliskolla (Luukko 1945: 516; Koskelo & Lammi 1987: 40). Jämijärven kappalainen Wilhelm Carlsson kertoo vuonna 1871: ”Siitä tulikin vähällä vaivalla valmis tie, ainoastaan eteen tulevain mäntyin kaatamalla. Ojia ei siinä tarvita, vaikka niitä viime aikoina on vaadittu, sillä tämä tie on sitä tasaisempi jota enemmän sataa” (Jokipii 1996: 12). Samuli Paulaharjun kuvaus Kyrönkankaantiestä vuodelta 1919 yllättää, sillä hänen mukaansa paksuja puita oli kohonnut pientareille ja ojiin ja ojat olivat tukkeutuneet (Paulaharju 1944: 70).

Epävarmuus ojista vaikeuttaa maantien leveyden määrittämistä. Kun mitataan tien käytössä olevan kulutuskerroksen leveys reunapalteiden välillä, niin suuressa osassa suunnitelma-aluetta maantie on noin neljä metriä leveä (kuva 7). Sitä leveämpi se on pääosin missä on ajettu kuorma-autolla soraa. Edellä viitattiin siihen, että maanlain ja valtakunnanlain perusteella yleisen tien oli oltava 10 kyynärää (5.9 m) leveä ja sen molempia puolia tuli reunustaa kaksi kyynärää (1.2 m) leveät ja puoli kyynärää (0.3 m) syvät ojat. Vuonna 1666 Kyrönkankaantien raportoitiin kuitenkin olevan vain 7 kyynärää (4.2 m) leveä, vaikka maaherra oli käskenyt talonpojat tietöihin (Ruismäki 1987: 236; Koskelo & Lammi 1987: 40). Näyttäisi siis siltä, että maantie on säilyttänyt vanhan kangastien aikana vakiintuneen leveytensä siellä, missä ei ole ajettu raskailla kuorma-autoilla. On kuitenkin mahdollista, että tie olisi ollut leveämpi kuin neljä metriä ja käytön hiljeneminen 1800-luvulta alkaen olisi saanut tien reunat kasvamaan umpeen. Tätä tukee se, että Paulaharju mainitsee tien leveydeksi noin viisi kuusi metriä (Paulaharju 1944: 70).

4.8. Yhteenveto

Kyrönkankaantie on säilyttänyt vanhan kangastien topografian ja tieuran: kapean ratsutienomaisen uran, joka etsii maastosta helpoimman reitin, paikoin kaarrellen, paikoin suoraan puskien. Maantien rakenneosista merkittävimpiä ovat Pitkänsalonna säilynyt mukulakivipinta ja arkeologisen potentiaalin kannalta Kauhanevan turvekerrostumissa mahdollisesti säilyneet rakenteet.

5 Historiallisten kertomusten tiemaisema

Kauhanevan-Pohjankankaan kansallispuistossa vierailee vuosittain noin 5000 kävijää. Kävijätutkimuksen 2012–2013 mukaan kävijät liikkuvat alueella ulkoilu- ja luontoharrastuksissa: kyselyvastauksien mukaan he nauttivat kävelystä, luonnon tarkkailusta, maisemien katselusta, eväsretkeilystä, luontovalokuvauksesta ja uinnista (Konttinen 2014 a). Kansallispuiston vahvuudet ja tarjonta painottuvat perinteisesti luontoarvoihin. Lauhanvuoren-Hämeenankaan alueen luontomatkailusuunnitelma nostaa alueen kulttuuriperintöarvot esiin yhdeksi tulevaksi vetovoimatekijäksi (Konttinen 2014 b).

Useimmat kansallispuiston kävijät saapuvat puiston alueelle Kyrönkankaantietä pitkin, joko etelästä tai pohjoisesta. Tiemaiseman merkitys ja arvo ovat siten sisäänrakennettuja ja kiistattomia, mutta ne eivät sellaisinaan riitä, vaan tarvitaan kulttuuriperintöarvojen tulkintaa ja konkretisoimista, joka voi tuottaa kerrontaa matkailupalvelujen tarpeisiin.

Kyrönkankaantien historiasta voi nostaa esiin monenlaista kulttuuriperintöä riippuen siitä, keiden historiaa pidetään merkityksellisenä. Kyrönkankaantietä ovat kulkeneet hallitsijoiden lisäksi näkää näkevät, mutta Kyrönkankaantietä koskevissa matkailuteksteissä ja nettisivuilla mainitaan vain hallitsijat.

Edellä on hahmoteltu Kyrönkankaantien historiaa niistä näkökulmista ja teemoista, joita olemassa olevat historiatekstit ja aineistot painottavat ja joita voi lukea maastossa. Kyrönkankaantien ominaisluonne ja sen merkitys liikenneyhteytenä ovat tuottaneet myös matkakuvauksia, kaunokirjallisia kuvauksia ja kotiseutukuvauksia, jotka voivat avata meille tien kulkijan ja tienvarren yhteisöjen kokemuksia ja merkityksiä. Yhtenä näkökulmana Kyrönkankaantien kulttuuriperintöön voi vielä tuoda ne mahdollisuudet, jotka tiemaiseman havainnointi ja rekonstruointi avaa esimerkiksi äänimaiseman käsitteen soveltamiselle.

Seuraavassa lähtökohtia mahdollisesti kiinnostaville teemoille.

5.1. *Kyrönkankaantien kulkijat*

Yksi teema, johon on viitattu, on Kyrönkankaantien kulkijat: yhtäältä eräväki, tervanpolttajat, kauppiaat, postitalonpojat, sotajoukot, virkamiehet, papit, kuninkaat ja toisaalta nälkäiset, köyhät ja varkaat. Kulkijateema voidaan kiinnostavasti linkittää vanhaan luonnonresurssien nautintaan ja omavaraistalouteen, kaupan ja logistiikan historiaan, toimeentulon eroihin, kontaktikenttiin, opintien historiaan jne. Tämän suunnitelman yhteydessä ei ole selvitetty sitä, miten pitkälle asioita voi valaista paikallisella tasolla olemassa olevan tutkimuskirjallisuuden perusteella. Kyrönkankaantiestä ei ole kirjoitettu tieteellistä katsausta. Oletettavasti joudutaan liikkumaan yleisellä tasolla, jolla Kyrönkankaantie näyttäytyy paikallisena esimerkkinä aikojen olosuhteista, kansanelämästä, instituutioista ja rakenteista. Samalla tullaan tuottaneeksi kerrontaa, joka voisi koskea mitä tahansa historiallista tietä ja sen kulkijoita ja josta on tarjontaa muuallakin.

5.2. *Kestikievarit*

Kestikievarilaitoksesta ja kyydityksestäkin voi nostaa esiin kiinnostavia ja monitahoisia asioita, kuten ruoka- ja juomakulttuurin, kievarilaitoksen säädökset ja niiden paikalliset tulkinnat, matkustajien ja paikallisten ihmisten keskinäisen kohtaamisen, maantien kulkijoiden väistämissäännöt ja, ei vähiten, matkustamisen turvattomuuden. Suomessa vuonna 1617 matkustaneen hollantilaissyntyisen aatelismiehen Andries van Wouvin mukaan hevosen ja muonan ryöstämistä sanottiin ”suomalaiseksi leikiksi” (Viertola 1974: 99). Tämäkin aihepiiri tuo esiin kysymyksen siitä, mikä on ominaista Kyrönkankaantielle ja mikä on yleistä ja toisaalta mikä merkitys on olemassa olevalla kestikievarilaitokseen liittyvällä tarjonnalla mm. museoissa. Aihepiirin heikkoutena on se, että Skanssin ja Nummijärven keskikievarit sijaitsivat kansallispuistoalueen ulkopuolella.

5.3. *Kyrönkankaantien kertomukset*

Tekstit Kyrönkankaantiestä kauno- ja matkakirjallisuudessa tuovat esiin kuvan Etelä-Suomen oloissa laajasta sydänmaasta, joka on tehnyt vaikutuksen matkajiin. Tekstejä on julkaistu mm. Kyrönkankaantien historiategoksissa (*Kyrönkankaantie* (1996); *Hämeenkankaantien varrelta* (1987)). Tarkastellaan niitä lyhyesti (tekstit liitteissä 1–6).

Eric Juveliuksen matkakertomus 1770

Tietävästi vanhimman Kyrönkankaantien maisemakuvauksen kirjoitti Kokkolan pedagogion rehtori Eric Juvelius (1718–1791). Teoksessaan *Om Hushällningen i Finland* (1773) hän toteaa, että Porin ja Kristiinankaupungin välisellä 12 peninkulman ranni-

kolla ei ollut maantietä, vaan oli matkustettava veneellä tai ratsain. Hän oli vuonna 1770 valinnut sisämaareitin ja matkustanut hevoskyydissä Nummijärveltä Kyrön Skanssiin Kyrönkankaantietä pitkin (Juvelius 1773: 10–11) (liite 1.1.).

Juvelius kiinnitti huomionsa Pohjanmaan ja Turun läänin rajalla olevaan rajapyykkiin: pylvääseen, jossa oli taulu. Hän mainitsi myös kaukana lännessä siintävän huipun, jota hän arveli Pyhävuoreksi (Bötomberget) (etäisyys 42 km). Kertomuksesta voi kuitenkin päätellä, että hän todennäköisesti näki Lauhavuoren huipun, johon oli matkaa 15 km.

Merkillepantavaa on, että Juvelius näki molemmin puolin tietä kasvavan järeän mäntymetsän, jossa metsäpalo oli siellä täällä riehunut. Kesäisenä päivänä paarmat kiusasivat hevosta ja matkamiestä sietämättömästi. Matkan lopulta päättyessä Kyrön Skanssiin Juvelius mainitsee päästäneensä hevosen irti ja se palasi yksin Nummijärvelle – kyyditystä ei siis ollut järjestetty, vaan rehtori oli saanut selvitä omin päin. Juvelius oli matkustanut aamun jälkeen kuusi peninkulmaa. Tien varressa on siis täytynyt ollut peninkulmapatsaat, jotka hän oli laskenut.

Eric Juvelius tarkasteli asumattomuutta hyödyn aikakauden näkökulmasta. Kahden-toista peninkulman matkalla tienvarressa hän havaitsi vain neljä asuttua taloa. Juvelius tuli suurmetsässä matkattuaan siihen tulokseen, että erämaat tulisi asuttaa ja suot kydöttää pelloiksi, sillä niin pitkälle taipaleelle piti hänen mielestään mahtua paljon enemmän kuin neljä taloa: miksei, kun se kerran oli onnistunut muuallakin kuin Pohjankankaan karussa maisemassa? Valistusajan hengessä syntynyt neuvo rinnastuu Anders Chydeniuksen ideaan asuttaa Lapin erämaat lupaamalla verovapaus uudisraivaajille.

Georg Biurmanin matkaopas 1776

Ruotsalainen maanmittari Georg Biurman (1700–1755) neuvoo matkaoppaassaan, että Turkuun matkustava voi valita pitemmän rannikkotien, jonka varressa on kestikievareita, tai lyhyemmän Kyrönkankaantien, jonka kestikievareita hän ei kommentoi lainkaan.

Giuseppe Acerbin matkakuvaus 1799

Italialainen tutkimusmatkailija Giuseppe Acerbi (1773–1846) kirjoittaa tunnetussa matkakirjassaan rekimatkasta Kyrönkankaan talvitiellä (liite 1.2). Matka ei kulkenut kokonaan järvenselkiä pitkin, vaan välillä laskettiin reellä metsässä.

Acerbin näkökulma on turistikempempi kuin Juveliuksen. Acerbi oli huolissaan susista, joiden hän arveli hyökkäävän matkalaisten kimppuun, jos reki kaatuisi. Hänet valtasi pelottavan juhlallinen tunne, ”mikä valtaa mielen tämän jylhän synkkyyden kolkon

yksinäisyyden ja luonnon autiuden keskellä.” Acerbiin teki suuren vaikutuksen myös metsäpalot, jotka olivat tuhonneet metsää kuuden tai seitsemän mailin alalta, ja ennen muuta myrskyjen tekemät tuhot. Kulojen ja myrskyjen jälkiä hän luonnehti pelottaviksi, kolkoiksi ja surkeiksi. Hänestä oli käsittämätöntä, että tuuli oli repinyt puita juurineen ja paiskannut niitä ryteiköiksi. Oppineena herrana Acerbillakin oli neuvo metsäseudun olojen kohentamiseksi: hallituksen piti estää talonpoikia polttamasta kruunun metsiä saadakseen polttopuuta.

Acerbi antaa erilaisen kuvan metsän tilasta kuin Juvelius 29 vuotta aikaisemmin. Ehkä Acerbin havainnot painottuivat toisin, tai sitten kuluneiden vuosien aikana metsäpalot olivat tosiaan muuttaneet maisemaa.

I.K. Inhan maisemateos 1909

I.K. Inhalta ei jäänyt huomaamatta, miten maiseman muutos heijasteli maaseudun elinkeinojen muutosta. *Suomen maisemia* (1909) on nostalginen kuvaus katoavasta kansasta ja hiipuvista maisemista. Kyrönkankaantie kuvataan vanhaksi maantiekseksi, joka entisaikaan oli vilkas liikeväylä mutta jo kauan sitten hiljennyt (liite 1.3). Inha kuvaa tienvarren hietikkoja, rajuja metsäpaloja ja näköaloja korpien ja soiden yli (liite 3). Hän kokee voimakkaasti asumattoman seudun tunnelman autiuden ja hän viittaa metsäseudusta kerrottuihin moniin kamaliin tarinoihin ja kummitusjuttuihin. Vanha, kunnioitusta herättävä maantie tuo kulttuurimaiseman ja entisajan elämänmenon sydänmaan keskelle. Maantie johdattaa kulkijan sydänmaan harvoihin asumuksiin. Ja kun sellainen tulee näkyviin, mieliala kevenee: ”ei missään ole pieni viljelys niin raitoisa, ei missään hymyile kukkaniitty niin ihanasti kuin kangasta katkaisevassa multaisessa laaksossa”. Kangas- eli hietaneilikka (*Dianthus arenarius*) symboloi Inhalle kuivan maaston kasvin sitkeyttä.

Vilho Oksasen luonnonkuvaus 1916

Geologi Vilho Oksanen kirjoitti kotiseutututkimusten sarjassa *Satakunta* vuonna 1916 Hämeenkaan ja Pohjankankaan muodostumisesta (liite 1.4) (Oksanen 1916: 181–186). Metsäpalojen maisema teki lohduttoman vaikutuksen: ”silmänkantamiin leviää paljas, nokinen hiekkaerämaa, missä siellä täällä törröttää joku hiiltynyt puunrunko”.

F.E. Sillanpään Hurskas kurjuus (1919)

Hurksaan kurjuuden luvussa 5 torppari Juha Toivola, ”vanha vastenmielisen näköinen äijänrahjus”, palaa mietteissään kotiin matkalta Tuorilan taloon (liite 1.5). Matka on pitkä, ja hevonen kiskoo rattaita hitaasti jossakin Hämeenkaalla-Pohjankankaalla. Juhan mielessä myllertävät matkan aiheuttama pettymys, vanheneminen, väsymys ja toimeentulon huolet samalla kun maantie verkkaan kaartelelee kankaalla. Hellepäivä

vanhalla kangastiellä kietoutuu osaksi Juhan sielunmaisemaa. Katse on mielikuvissa ja muistoissa, jotka virtaavat hänen tietoisuudessaan samoin kuin tiemaisema liukuu ohi sekvenssinä. ”Vain paarmat seuraavat suvisena aikana pitäjistä toiseen koko tuon matkan kuumenevan hevosen ympärillä kiehäten” – paarmat ovat ilmeisesti pysyvä riesa, koska ne ahdistivat jo Juveliusta 150 vuotta aikaisemmin.

Sydänmaan kulttuurimaisema on paikannimissä, jotka viitoittavat matkan ja antavat paikoille merkityksiä. Sillä ”kankaan pienillä ahteen nykämälläkin [on] omat nimensä, jotka hyvin tunnetaan toisissa kolmansissa pitäjissä; niitten ahteitten perusteella on niin monta kertaa matkan kulua arvioitu”. Maisemalla on kognitiiviset tasonsa, jotka Sillanpää tunnistaa.

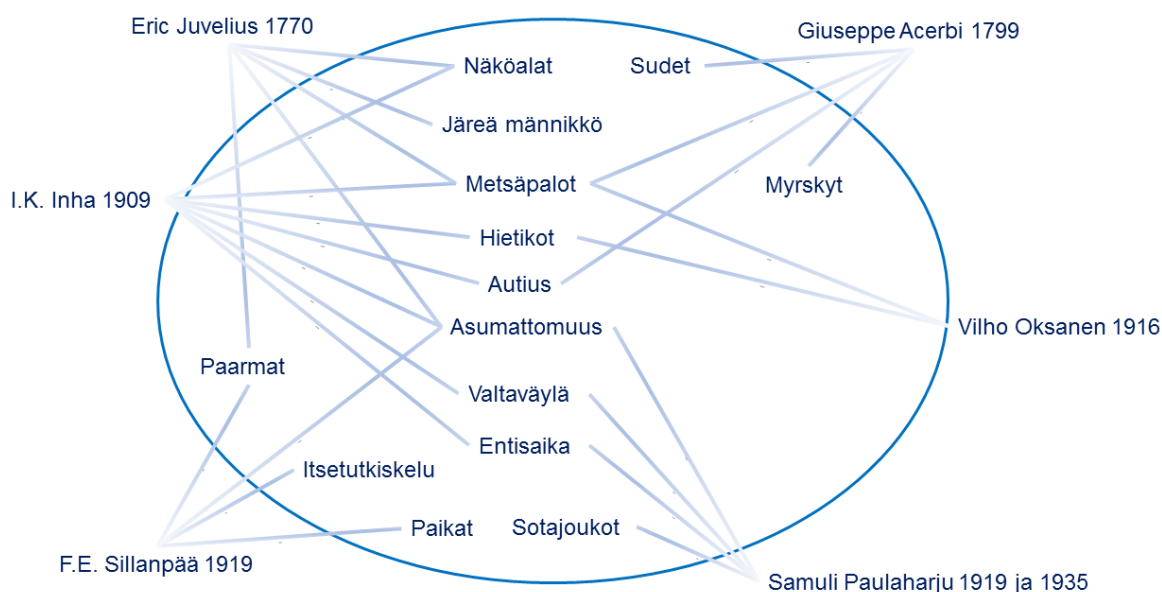
Samuli Paulaharjun tekstit

Samuli Paulaharju etsii, samoin kuin I.K. Inha, Kyrönkankaantiestä sen historiaa ja aitiologiaa (liite 1.6). Vuonna 1919 Paulaharju kirjoitti, että ”ikivanha kanervaisten kangasselänteiden tie” oli valtaväylä, jota pitkin matkamiehet olivat vaeltaneet ja ”toisinaan suuret sotajoukot mellastaen marssineet, jopa joskus kuningas kulkenut kaikessa komeudessaan”. Kyseessä oli elintärkeä yhteys, sillä ”koko valtakunnan suuri valtamaantie” oli 1500-luvulla ainoa tie Etelä-Suomen rintamaiden ja Pohjanmaan välillä. Nyt tohina oli hiljentynyt ja kulkijat olivat aikaa sitten siirtyneet moderneille väylille, rautatielle ja muille (Paulaharju 1944; 218; Paulaharju 2005: 146–147).

Kyrönkankaantien historiallinen tiemaisema

Vanhan kangastien kirjallisista kuvauksista nousee esiin kaksi teemaa, jotka yhdistävät tarkasteltuja tekstejä: (1) maantie kulki asumattoman sydänmaan läpi ja (2) metsämaisema oli enemmän tai vähemmän aukkoinen, harva, hietikkoinen, nokinen tai ryttöä ja palaneita tai kaatuneita runkoja (kuva 20).

Kerronnassa asumattomuus yhdistyy autiuteen ja voimakkaaseen luonnon kokemiin. Paulaharju ja Inha näkivät vanhan kangastien uinuvan rauhan nykytilana ja viittasivat menneeseen aikaan, kun tie oli paljon kuljettu valtaväylä ja elintärkeä yhteys maakuntien välillä. Metsän ryttöisyys ja kulojen jäljet tehostivat maiseman väkevyyttä.



Kuva 20. Kyrönkankaantietä koskevien kertomusten teemoja.

Kertomusten tiemaiseman tunnusmerkkejä ovat siis metsän aukkoisuus ja vaihtelevuus sekä maantien historiallisuus.

6 Hoitosuunnitelma

6.1. Tien kunnossapito

6.1.1. Kulttuuriperinnön suojele

Kyrönkankaantien hoidossa on otettava huomioon muinaismuistolaki. Laista ja Museoviraston ohjeesta (Niukkanen 2009: 103) seuraa, että

- tiehen ja sen pientareisiin ei saa kajota ilman tutkimuslupaa ja asianmukaista arkeologista dokumentaatiota;
- muinaisjäännöksen suoja-alueen leveys on kaksi metriä luettuna jäännöksen näkyvissä olevista ulkoreunoista;
- tieuraa ei saa muuttaa;
- lähiympäristön on vastattava tien luonnetta;
- tavalliset kunnostustoimenpiteet ja tien käyttäjien turvallisuuden vaatimat toimet ovat sallittuja.

Kyrönkankaantien tapauksessa muinaisjäännöksen näkyvissä oleva ulkoreuna tarkoittaa tien poikittaisprofiilissa näkyvää reunaa siellä, missä oja ei ole näkyvissä, ja ojan ulkoreunaa siellä, missä oja on näkyvissä. Missä vesijohto kulkee tien lähellä, ulkoreuna on määritettävä tapauskohtaisesti.

Muinaismuistolain piirissä olevat tällä hetkellä tunnetut tierakenteet ovat kulutuskerroksen alla oleva pohjamaa, reunapalteet, mahdolliset ei-resentit ojat ja Kauhanevan turvekerroksien mahdolliset säilyneet arkeologiset rakenteet.

Satakunnan maakuntakaavan suunnittelumääräyksistä johtuu, että tien hoidossa on otettava huomioon

- alueen kokonaisuus, erityispiirteet ja ominaisluonne siten, että edistetään niihin liittyvien arvojen säilymistä ja kehittämistä;
- kohteen kulttuuri-, maisema-, luonto- ja ympäristöarvot sekä huolehdittava, ettei toimenpiteillä ja hankkeilla vaaranneta tai heikennetä edellä mainittujen arvojen säilymistä;
- että tien linjaukseen tai muuhun muuttamiseen liittyvistä suunnitelmista tai toimenpiteistä tulee varata museoviranomaiselle tilaisuus lausunnon antamiseen.

Kyrönkankaantie on nykynäkökulmasta katsottuna ns. rakentamaton soratie. Niiltä osin kuin tie kulkee kuivassa maastossa, se on todennäköisesti saanut vähitellen alkunsa, kun polkua on keskiajalla ja 1500-luvulla levennetty ja mahdolliset puut, juurakot ja lohkarit on raivattu pois. Nykyaikaisen soratien rakennekerroksia ei ole. Tie säilyi kävellen, hiihtäen, ratsastaen ja hevoskyydissä ajaen käyttökelpoisena sen ansiosta, että kulutus oli kevyttä ja hiekkainen maa niin läpäisevä, että tie pysyi riittävän kuivana suurimmaksi osaksi ilman ojiakin.

Kun moottoriajoneuvoille sallittua tieosuutta nykyisin ajetaan jopa raskaan liikenteen ajoneuvoilla, on löydettävä keinot turvata tien riittävä kunnossapito kajoamatta muinaismuistolain piirissä oleviin rakenteisiin.

Kunnossapidon riittävyttä on arvioitava siitä lähtökohdasta, että kohteena on muinaisjäännös. Ensisijaista on olemassa olevan tien rakenteen ja tieuran suojelu ja liikenneturvallisuus. Ajomukavuus on toissijainen.

Riittävä kunnossapito perustuu oletukseen, että

- tie pysyy jatkossakin käyttökelpoisena ilman rakenteellisia muutoksia;
- moottoriajoneuvoliikenne ei lisääntynyt nykyisestä;
- ajonopeudet ovat alhaisia.

6.1.2. Tien kunnossapito

Tien kunnossapito voidaan pääosin toteuttaa Liikenneviraston soratien kunnossapito-ohjeen (Liikennevirasto 2014) mukaisesti lukuun ottamatta niitä tien kunnossapidon ja korjaamisen toimenpiteitä, joihin kajoamiskielto vaikuttaa.

Soratien pinnan kunto ja tarvittava kunnossapito arvioidaan tarkastelemalla tienpinnan poikkileikkausmuotoa, tasaisuutta, kiinteyttä ja pölyämistä (Tiehallinto 2008). Kajoamiskielto vaikuttaa kunnossapitoon pääasiassa tienpinnan poikkileikkausmuodon säilyttämisen ja pölynsidonnan osalta. Tienpinnan kiinteydellä eli irtoaineksen määrällä ei ole suurta merkitystä, koska ajonopeudet ovat alhaisia. Tienpinnan tasaisena pitämisellä on suuri merkitys suojaavan kulutuskerroksen säilyttämisessä.

Poikkileikkausmuoto

Tien luonteen mukaista on säilyttää olemassa oleva poikkileikkausmuoto. Reunapalteet ovat osa tien rakennetta, joten niitä ei voi poistaa eikä tietä voi leventää ilman muinaismuistolain tarkoittamaa lupaa. Sivukaltevuutta voidaan varovasti leikata lisää, jos se on tarpeen ja se voidaan tehdä kajoamatta kulutuskerroksen alle.

Pölynsidonta

Pölynsidonta öljytuotteiden tai suolojen avulla sisältää kajoamisriskin, sillä pölynsidonta-aineet imeytyvät tienpohjaan ja voivat vaikuttaa kajoamiskiellon piirissä oleviin maanalaisiin arkeologisiin kerroksiin tai rakenteisiin ja lisäksi pohjaveteen. Lisäksi on huomattava, että pöly kuuluu historialliseen tiemaisemaan, koska Kyrönkankaantie on aina pölyssyt kuivana. Ajonopeus on luonnollisesti pidettävä alhaisena, jotta kulutuskerros ei kulu kohtuuttoman nopeasti.

Kevät- ja kesäkunnossapito

Muinaisjäännöksen suojelun kannalta on tarpeellista ehkäistä pintakelirikko, tasata tien pinta, sorastaa kulutuskerros riittävän paksuksi ja täyttää kuopat ja mahdolliset reunojen sortumat ja syöpymät (Tielaitos 2014).

Kauhanevan-Pohjankankaan kansallispuistoon kuuluvasta tieosuudessa kuoppia ja lammikoita on eniten pohjoisella Nummikankaan tiellä. Lapinharjun rinteessä ennen yhdystien 6700 risteystä on valumaveden aiheuttamia vaurioita.

Talvikunnossapito

Kansallispuistoalueen tien eteläosa Elliharjusta Pitkänsalonmaan pysäköintipaikalle aurataan tarvittaessa talvilomien aikana. Pohjoisosalla ei ole talvikunnossapitoa eikä eteläisellä tiellä muulla ajalla. Talvikunnossapidon tarve on vähäinen

6.1.3. Tien vaurioiden korjaaminen

Tien rakenteisiin kohdistuva korjaustyö, kuten tierummun asentaminen, ojittaminen, runkovaurioiden korjaaminen, rakenteen perusparantaminen tai tien päällystäminen voi vaikuttaa kajoamiskiellon piirissä oleviin arkeologisiin rakenteisiin. Kajoamiskiellon tulkinta ja vaikutus on arvioitava tapauskohtaisesti.

6.2. Tiemaiseman hoito

Toisin kuin muut Länsi-Suomen säilyneet historialliset tiet, Kyrönkankaantie kaartelee harjumaita ja soita sydänmaassa, kaukana kylistä. Se on omintakeisella tavalla yhdistelmä kulttuurimaisemaa ja luonnonmaisemaa. Tiemaiseman kehittämisen lähtökohdat voi johtaa tien ominaisluonteesta:

- erämainen rauha ja hiljaisuus
- metsän aukkoisuus ja vaihtelevuus

Rauha ja hiljaisuus kuuluvat Kyrönkankaantien aineettomaan kulttuuriperintöön. Sitä tulevat hakemaan nykyiset kävijät: kävijätutkimuksessa 2012–2013 monet kävijät ilmaisivat asian kyselylomakkeen mukaisesti siten, että he pääsevät pois melusta ja saasteista (Konttinen 2014 a: 29). Hiljaisuus ja rauha, ”autius”, välittyvät myös Kyrönkankaantien kertomusten sielunmaisemissa.

Tienvarren opastusta voidaan täydentää aineistolla tiemaisemasta ja sen rauhasta ja kokemushistorioista. Pitkänsalonmaa olisi sopivin paikka, koska se kuuluu Satakunnan maakunnallisesti merkittäviin hiljaisiin alueisiin (Karvinen & Savola 2004).

Metsä näyttäytyy aukkoisena ja vaihtelevana tai suorastaan rytönä kaikissa historiallisissa teksteissä paitsi Eric Juveliuksella 1770. Tämä voidaan konkretisoida maisemanhoidossa, jossa tavoitteena ovat hallittu hoitamattomuus ja monimuotoiset ja visuaalisesti vaihtelevat näkymät.

Myrskyt ovat tuottaneet spontaanisti aukkoisuutta tiemaisemaan. Nummikankaalla on tien vieressä myrskynkaatoja, jotka tuovat mieleen Acerbin aarnion, ”missä hän tuskin voi nähdä ainoatakaan puuta pystyssä” (kuva 21).



Kuva 21. Myrskyn kaatamia puita Nummikankaalla.

Historiallisen tiemaiseman kannalta olisi suotavaa lisätä aukkoisuutta polttamalla ja pienaukottamalla tien lähellä olevia paikkoja tai alueita. Erityisen sopivia ovat paikat, joista avautuu näkymän avaamisen jälkeen näköala suolle ja joissa olosuhteet sopivat paahdeympäristön tuottamiseen tai lahopuun määrän lisäämiseen. Suonäkymiä on helpompi löytää kansallispuiston eteläosasta Pohjankankaan eteläpuolelta. Pohjoisosassa sopivin paikka on Pitkänsalonmaassa, jossa voisi aueta näkymää länteen päin Laksonevan suolle ja Maantielakson lammelle.

Allekirjoitus

Turussa 28. syyskuuta 2017

Tapani Tuovinen

Lähteet

Kirjallisuus

- Acerbi, G. 1983 (1802): Matka halki Suomen v. 1799. 2. p. – WSOY, Porvoo – Helsinki. 163 s.
- Biurman, G. 1776: Vägvisare til och ifrån alla städer och namnkunniga orter, uti Svea- och Göta-Riken, samt Stor-Förstendömet Finland; jämte tvänne uti koppar stuckne väg-chartor, efter skedde vägmätningar uprättad, af Georg Biurman. – Johan Georg Lange, Stockholm. 112 s. [<http://urn.fi/URN:NBN:fi-fd2010-00002688>] [luettu 31.8.2017]
- Halinen, P. 2006: Esihistoriallinen kuoppapyynti: aktiivinen peuranpyyntimenetelmä Pohjois-Fennoskandiassa. – Suhonen, M. (toim.): Arkeologian lumoa synkkyyteen: Artikkeleita Christian Carpelanin juhlapäiväksi: 27–44. Helsingin yliopisto, Helsinki, 203 s.
- Heikkilä, O. 1996: Kruununmaidan puusto ennen ja nyt Hämeen- ja Pohjankankaalla. Kyrönkankaantie: kirjoituksia luonnosta, tien historiasta ja käyttömahdollisuuksista: 79–87. – Lions club Kankaanpää, Kankaanpää. 151 s.
- Härö, S. 1969: A map of Finland from 1747: Dedicated to G. v. Rosen. – Societas geographica Fenniae, Helsinki, 12 s.
- Inha, I.K. 1988 [1909]: Suomen maisemia: näkemänsä mukaan kuvailut I.K. Inha. – WSOY, Porvoo – Helsinki. 3. painos. 352 s.
- Jokipii, M. 1996. Kyrönkankaan vanhan maantien historiaa. Kyrönkankaantie: kirjoituksia luonnosta, tien historiasta ja käyttömahdollisuuksista: 6–27. – Lions club Kankaanpää, Kankaanpää. 151 s.
- Jutikkala, E. 1938: Suomen postilaitoksen historia 1638–1938. I. Ruotsin vallan aika. – Posti- ja lennätinhallitus, Helsinki. 313 s.
- Juvelius, E. 1773: Om Hushållningen i Finland, Och Nybyggens Anläggande Därstädes; i akt tagit under Resor I Finland och Österbotten. Upläst i Kongl. Wetenskaps Academien, den 1 Sept. 1773. Och inlemnad af Eric Juvelius, Rector Scholæ I Gamla Karleby. – J.A. Carlbohm. Stockholm. 24 s.
- Karvinen, P.A. & Savola, A. 2004: Hiljaisuuden keitaat Satakunnassa. – Suomen ympäristö 691. Ympäristöministeriö, Helsinki. 78 s.
- Konttinen, T. 2014 a: Kauhanevan–Pohjankankaan kansallispuiston kävijätutkimus 2012–2013. Metsähallituksen luonnonsuojelujulkaisuja B 200. Metsähallitus, Vantaa. 53 s.
- Konttinen, T. 2014 b: Lauhanvuoren–Hämeenkanakaan alueen luontomatkailusuunnitelma 2013. – Metsähallituksen luonnonsuojelujulkaisuja C 129. Metsähallitus, Vantaa. 89 s.
- Koskelo, J. & Lammi, L. 1987: Hämeenkankaantien varrelta. – Ikaalinen Seuran julkaisuja 1987. Ikaalinen-seura, Ikaalinen. 167 s.
- Liimatainen, K. 2007: Tiehallinnon museotiet ja -sillat. Museokohdeselvitys. – Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 11/2007. Tiehallinto, Tampere. 173 s.

- Luukko, A. 1945: Etelä-Pohjanmaan historia III. Nuijasodasta isoonvihaan. – Etelä-Pohjanmaan historiatoimikunta, Vaasa. 844 s.
- Masonen, J. 1999: Kirkon, kruunun ja kansan tiet keskiajalla. – Mauranen, T. (toim.) 1999: Maata, jäätä, kulkijoita: tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860: 57–138. Tielaitos, Helsinki. 552 s.
- Mökkönen, T. 2011: Studies on Stone Age housepits in Fennoscandia (4000–2000 cal BC). Changes in ground plan, site location, and degree of sedentism. – Helsingin yliopisto, Helsinki. 86 s.
- Nenonen, M. 1999: Vesiltä pyörille: suuret maantiet 1550–1800. – Mauranen, T. (toim.) 1999: Maata, jäätä, kulkijoita: tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860: 167–273. Tielaitos, Helsinki. 552 s.
- Niukkanen, M. 2009: Historiallisen ajan kiinteät muinaisjännökset. – Museoviraston rakennushistorian osaston oppaita ja ohjeita 3. Museovirasto, Helsinki. 120 s.
- Oksanen, V. 1916: Hämeen kangas. – Satakunta IV: 178–191.
- Paulaharju, S. 1944: Kuva sieltä toinen täältä kautta Suur-Suomen. – WSOY, Porvoo. 2. painos. 218 s.
- Paulaharju, S. 2005: Kytösavujen mailla. Kuvauksia Etelä-Pohjanmaalta. – WSOY, Helsinki. 282 s.
- Ranta-Knuuttila, A. 1987: Eräkausi ja asutusvaihe vuoteen 1627. – Kauhajoen historia: esihistoriasta vuoteen 1918: 39–108. Kauhajoen kunta ja seurakunta, Kauhajoki. 874 s.
- Ruismäki, L. 1987: Asutus ja väestö. – Kauhajoen historia: esihistoriasta vuoteen 1918: 109–410. Kauhajoen kunta ja seurakunta, Kauhajoki. 874 s.
- Sillanpää, F. E. 1919: Hurskas kurjuus: päättynyt suomalainen elämäkertä. – WSOY, Porvoo. 271 s.
- Sirkä, A. 1999: Hämäläisten vesitiet ja Tallinna. – Mauranen, T. (toim.) 1999: Maata, jäätä, kulkijoita: tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860: 95–103. Tielaitos, Helsinki. 552 s.
- Vakkilainen, M. 1983: Vanhoilla valtateillä: kruununteiden ja kansanpolkujen vuosisataisia vaiheita. – Scan-Auto, Helsinki. 474 s.
- Viertola, J. 1974: Yleiset tiet Ruotsin vallan aikana. – Suomen teiden historia 1, Pakanuudenajalta Suomen itsenäistymiseen: 35–129. Tie- ja vesirakennushallitus, Helsinki. 310 s.
- Virtanen, R. Kyrön skanssi. Kyrönkankaantie: kirjoituksia luonnosta, tien historiasta ja käyttömahdollisuuksista: 103–120. – Lions club Kankaanpää, Kankaanpää. 151 s.
- Vuorela, N. & Alho, P. & Kalliola, R. 2002: Systematic assessment of maps as source information in landscape-change research. – *Landscape Research* 27(2): 141–166.

Arkistot

Etelä-Karjalan museo (EKM), Aarno Piltzin karttakokoelma

Hällström, Carl Petter & Lundgren, Carl Gustaf. Wäg-karta öfver Finland Utgifwen af Kongl. Landtmäteri Kontoret 1806. [http://urn.fi/URN:NBN:fi-fe2015KKrt002230719]

Kansallisarkisto (KA)

Maanmittaushallitus. Maanmittaushallituksen kartat. Alue- ja rajakartat.

Charta på Pedersöre, G.Karleby, Mutzar, Lille Kyro, S. Kyrö, Lajhela, Nerpis, Lappo, Ilmola och Lapfjerds Sochnar med Sastmåhl Cappelgäld belägne uti Österbotns Södra Prosterij. MH 105/- -.

Delineation På Kyro Sochnn. MH 13/- -. [Hans Hansson, 1650-luku]

Geographisch Affrijtningh uppå Lappfierd, Nerpis, Laihela, Malax, Mustasaari, Lilla Kyro, Stora Kyro, Illmohla, Lappo, Wöro och Ny Carleby sochnar samt en del af Pedersöre sochn. MH 111/ - -. [Oloff Lundhgren 1680].

Geographisk Delineation Oppå Ilmola och Lapfierdz Sochner i Österbotn 1679. MH 110/- -.

*Geometrisch Affrittningh på Greffweskapett: Carlborgh, hwilket innehåller Nye Carleby, Wöro, Lappo och Illmoila, Sochnar. MH 109/- - *.*

Maanmittaushallituksen historiallinen kartta-arkisto, Ia.* Pitäjänkartasto

Pitäjänkartta 1234 11 Kauhajoki + 221202

Pitäjänkartta 1234 10 +11 Karvia

Metsätaloussuunnitelmien yleiskartat, Metsähallitus III

Yleiskartta Karvian hoitoalueesta (1930). Hba 28 (1-2).

Yleiskartta Karvian hoitoalueesta (1944). Hba 28 (1-2).

Metsähallitus (MH)

Metsähallitus 2012: Kauhanevan–Pohjankankaan kansallispuiston hoito- ja käyttösuunnitelma. 30.5.2012. – Metsähallitus, Vantaa. 114 s.

Taivainen, J. 2008: Kauhaneva – Pohjankangas. Kansallispuiston kulttuuriperintöinventointi 2008. MH asianumero 1970/43/2009. Metsähallitus, Vantaa. 17 s. + liitteet.

Satakunnan museo (SatM)

Vasko, T. 2013: Karvia. Karvianjoen eteläosan arkeologinen inventointi 2013. 16 s.

Vaasan maakunta-arkisto (VMA)

Charta öfver Andra Dehlen af Allmänna vägen på den så kallade Tavaste Skogen, belägen uti Österbottns Höfdingedömmes Södra Härad, Korsholms Södra Fögderie, Och Illmola Sokn, Författad i anledning af Landshöfdingens och Riddarens af Kong Svärds Orden, Högvälborne Herr Gustaf Abr: Pipers högtvördade antydan under den 29. Aug: och 21. Septemb: (...) Åhr 1750 af Fried: Rönholm. Vaasan maakunta-arkisto 7:4.

Charta öfver Råskilnaden emellan en del af Illmola och Lappffds Soknar på Vasa Läns Sida samt Ikalis Sokn på Björneborgs Läns Sida affattad vid Råläggnigen År 1786 af Nils Sundius v: Landtmätare. Vaasan maakunta-arkisto 7:3.

www

Liikennevirasto 2014: Sorateiden kunnossapito. Liikenneviraston ohjeita 1/2014. www.liikennevirasto.fi [luettu 7.9.2017]

Tiehallinto 2008: Sorateiden pintakunnon määrittäminen. www.tiehallinto.fi/julkaisut [luettu 7.9.2017]