

Immilän Mylly

22. kesänäyttely

NASTOLAN TALVITIET

1.6. - 30.8.2020, klo 10:00 - 20:00

Koonnut Matti Ojala

Nastolan talvitiet

Muinaiset kauppareitit

Novgorodilaisten lähteiden perusteella Porvoojokea kutsuttiin keskiajalla Kauppajoeeksi. Joki yhdisti rannikon ja sisämaan. Porvoojoen latvoilta on kuljettu Nastolan poikki Järvi-Suomeen pienvesistöjä ja pitkittäisharjuja noudatellen. Reittejä oli kaksi ja Nastolan vanha kyläasutus on näitten varsilla.

- läntinen: Villähde-Koiskala-Ahtiala-Vanaja-Pyhäntaka-Urajärvi.

- itäinen: Nastola-Immilä-Ruuhijärvi-Konnivesi.

Läntisellä reitillä oli vaihtoehtoja. Villähteen sijaan Koiskalaan päästiin myös Sarapiston tai Järvenpään kautta.

Reitit Salpausselkien poikki olivat harkittuja. Ne noudattelivat vesistöjä sekä etelä-pohjoissuuntaisia harjuja ja muita jääkauden tekemiä muodostumia.

Näitä pitkin liikkuminen on selvästi helpompaa kuin maastossa yleensä.

Toiseksi näiden liepeiltä löytyivät maanviljelyyn sopivat alueet, joille kylät asettuivat. Isojen kylien lisäksi myös Lankila, Lappula ja Seesta ovat läntisen ja Kumia sekä Kalkkola itäisen reitin varrella, eikä reittien ulkopuolelta tunneta vanhaa asutusta Nastolassa. Itäinen reitti on suorin yhteys Porvoojoen latvoilta Räävelille, ns. Savon valtatielle. Kaupankäynti on ollut tärkeää. Asutuksen edellytykset kauppareittien ulkopuolella olivat heikompia.

Ylinen Viipurintie ja varhaiset maantiet

Valtakunnallisen tiestön kehitys Suomessa alkoi 1300-luvulla. Nastolan läpi kulki itä - länsisuunnassa Ylinen Viipurintie kahtena haarana. Pohjoisempi haara oli toisella Salpausselällä ja ylitti Kymijoen Vuolenkoskella. Ruotsalaiset rakensivat tänne valtakunnallisesti merkittävän Hämeensillan, jonka venäläiset tuhosivat 1400-luvun lopussa. Se oli keskiajalla ainoa Kymijoen ylittävä silta sisämaassa. Eteläisempi haara Hollolasta Villähteen kautta Uuteenkylään, ensimmäisellä Salpausselällä, ylitti Kymijoen Keltissä lautalla. Vasta tämä maantie loi edellytykset Uudellekylälle. Maantien varteen tarvittiin asutusta tukemaan liikennettä noin 10km välein, mikä auttoi Villähteen ja Uudenkylän kehitystä. Kahden Viipurintien haaran välille syntyi yhdysteitä, mm. nykyinen Heinolantie Udestakylästä Järvisille. Itä-Nastolan kiinteä asutus lisääntyi uuden ajan alussa, kun Järvinen ja Arrajoki asutettiin.

Jokaisesta kylästä tuli olla tie yleiselle maantielle. Tiet olivat pitkään huonoja, lähinnä polkuja. Nastolan kohdalla tilanne on mielenkiintoinen, koska asutus on alkuaan syntynyt etelä-pohjoissuuntaisten kauppareittien varsille, mutta maantieverkosto rakentui itä-länsisuuntaisena. Immilästä ja Ruuhijärveltä tie suuntautui ensin koilliseen, kohti Vuolenkoskea ja Pyhäntaalta pohjoiseen Urajärvelle. Ahtialasta ja Koiskalasta pääsi etelään ja pohjoiseen. Hallinnollisiin keskuksiin, Nastolaan ja Uuteenkylään, yhteydet syntyivät vasta uudella ajalla. Tämä osoittaa, että Nastolan hallintokylät on valittu ja kasvaneet myöhään asemaansa.

Talvitiet

Huonojen ja harvojen teitten takia matkustaminen entisaikaan oli kesällä vaivalloista. Tavallisesti matkustettiin talvella, rekikeleillä. 1700-luvun lopussa Arrajoen kartanon kreivitär Sophie Creutz oleili Pohjois-Saksassa, jonne ei tullut kunnollista talvea. Pelkkää vesikeliä vaan. Sophie ihmettelikin, pääseekö täällä ollenkaan matkustamaan?

Talvitiet kulkivat sekä maanteitä että järvien selkiä pitkin. Jäällä reitti oli tasainen, suora ja nopea. Nastolassa on kaksi selvää perustetta talviteille. Ensinnäkin, kylät olivat sijoittuneet vanhojen kauppareittien varsille, jolloin etelä-pohjoissuuntainen reitistö oli valmiina. Toiseksi, maantiet hallintokyltiin, Nastolaan ja Uuteenkylään, puuttuivat pitkään tai olivat hitaita kiertoteitä.

Nastolan talvitiet on esitetty 1749- pitäjänkartalla. Lisäksi ne ovat Kustaa III sodan aikaisella talvikortteerikartalla. Pitäjänkartoilta ne on kopioitu myös 1700-luvun puolivälissä tehtyyn Hämeen lääniä ja Heinolaa esittävään karttaan. Muualla Hämeessä järviä ylittäviä teitä oli vain vähän mm. Vanajalla, Vesijärvellä, Päijänteellä ja Ruotsalaisella. Uudemmissa 1840-luvun pitäjänkarttoilla ei talviteitä esitetty.

1700-luvun puolivälissä Villähteeltä pääsi talvella Kymijärven yli Koiskalaan, josta edelleen Ahtialaan ja Pyhäntäakse ja täältä Urajärvelle. Nastolan kirkolta pääsi Kumian kautta Salajärvelle, ja sieltä joko Ruuhijärvelle tai Seestalle. Kukkasella reitti haarautui Immilään. Myös Udestakylästä oli talvitie Immilään ja Immilästä edelleen Ruuhijärvelle. Kun Salajärveltä pääsi Ruuhijärvelle joko Linnakallion edustalta tai Salakkaniemen kautta, niin ruuhijärveläisillä oli kolme eri reittiä valittavinaan matkalla Nastolaan. Reitin valintaan on todennäköisesti eniten vaikuttaneet tuulet. Järvien selät ovat yleisesti tuulisia, ja liikkuminen on miellyttävää suojan puolella. Ruuhijärveltä yhteys pohjoiseen jatkui skogsväg nimisenä ja Ruuhastenpolkuna Konnivedelle, Honkavalkamaan.

Kustaa III sodan aikaisen talvikortteerikartalla ovat samat talvitiet kuin pitäjänkartalla ja lisäksi suora tie Udestakylästä Vuolenkoskelle.

Vähitellen rakennettiin myös etelä-pohjoissuntaiset maantiet. Koiskalantie on Heinolantien jälkeen toiseksi vanhin. Tie Udestakylästä Immilän myllylle syntyi autonomian ajan alussa. Kumialta pääsi kirkolle 1850-luvulla, kun Karhunsilta valmistui. Kumialta Ruuhijärvelle ja Seestalle tiet valmistuivat myöhemmin, lopullisesti vasta itsenäisyyden aikana, samoin Vehkosillantie.

Itä-länsisuunnassa Nastolassa oli kaksi maantietä, eikä erityisten talviteitten tarve ollut yhtä merkittävä kuin etelä-pohjoissuunnassa. Luonnollinen vaihtoehto maantielle oli Uudenkylän kirkkotie Ensimmäisen Salpausselän pohjoisrinteellä. Täällä rekikelit jatkuivat noin kaksi viikkoa pidempään, kuin maantiellä selän päällä. Nykyisin Loistopolulla hiihtokelit säilyvät samasta syystä pitkälle valoisaan kevääseen.

Koiskalasta oli talvitie Kukkasen ja Kymijärven jäätä pitkin kirkolle, mutta Nastolasta Uuteenkylään kuljettiin Salpausselän pohjoisreunalla ollutta kirkkotietä. Patikkamatka Nastolasta Uuteenkylään kestää pari tuntia. Vesireitti soutaen Kukkaselta Sylvölle vie koko päivän. Nastolan vesistö itä-länsisuuntaisena kulkureittinä on teoreettinen. Selkeitä maareittejä pitkin matka on sujunut paljon nopeammin.

Nimistöä reittien muistona

Kahden muinaisen reitin varrella on matkustamiseen liittyvää nimistöä. Lankila on johdettu germaanisesta pitkä tai pitkin (germ. lang, langs) sanasta. Järvenpään kylässä on Matkaimen talo. Villähteen eteläpuolella on Jaunistenmäki. Se on kahden Porvoojoen latvan, Heinjoen ja Palojoen välissä, ja tarkoittaa jakautumista. Heinämaan ja Villähde-Koiskalan rajalla on Ilmakanmäki. Koiskalassa Kaukkari on tulkittavissa kautta-sanan johdokseksi ja sopii paikkaan, koska tämän kautta koukattiin Kymijärven länsipään ympäri. Ahtialan ja Kivijärven välissä on harjumaastoa sekä Selko- eli Selkäjärvi ja reitti jatkuu Asikkalan puolella Urajärvelle. Ura on tietä tarkoittava germaanilaina.

Itäisellä reitillä Salpausselälle nouseaan Notkoa pitkin. Venetaival (Wanhe taival) on Kukkasen ja Salajärven välissä. Immilässä on Lietturinmäki opastamassa. Keskellä Ruuhijärveä on Matkussaari. Kylästä pohjoiseen ovat Ruuhastenonsi ja -polku, jotka johtavat Honkavalkamaan Konnivedelle. Rannoilla on useita Levo-, tai Lepo- alkuisia niemiä. Onko näillä leväty lyhyillä vai pitkillä matkoilla, vai ovatko ne karjalaitumia, on moniselitteistä

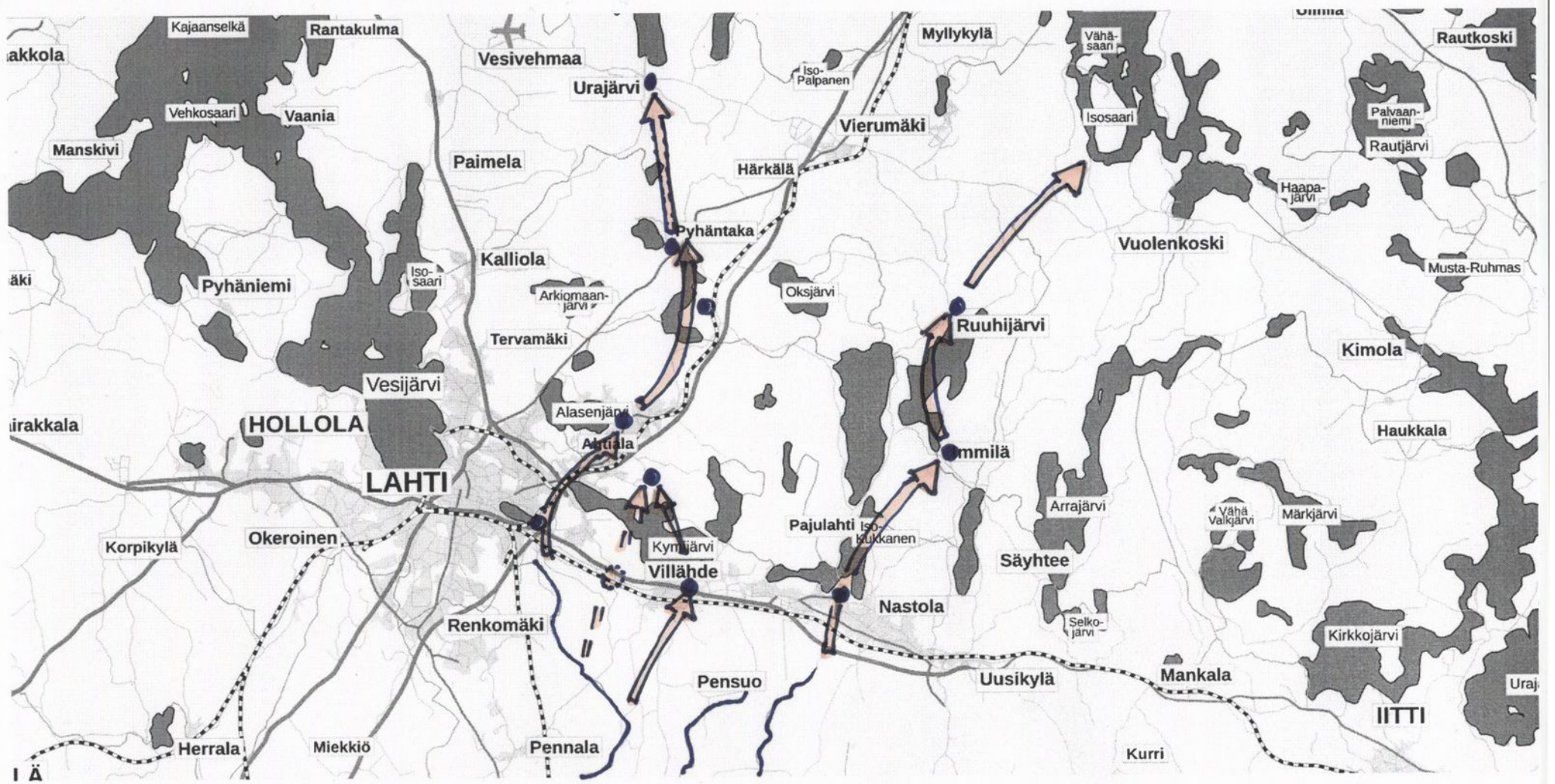
Oikeastaan jokaisella järvellä on selkä. Tällä tarkoitetaan laajaa, avointa osaa. Paikalliseen nimistöön ei ole tallentunut järvenselkiä erisniminä, mutta talviteitten osina näillä on ollut merkitys. Maastomuodoissa selkä esiintyy sekä perus- että määriteosana, niinpä Nastolassa on Selänpää, Selkojärviä sekä Salpausselät. Viimeksi mainitun lanseerasi yleiseen tietoisuuteen Sakari Topelius. Salpausselillä oli aiemmin paikallisia nimiä kuten Lakkilanharju, Uudenkylänharju, Luoteenmäki ja Vierunharju.

Reitit järvillä alkavat ja päättyvät pohjiin. Pohja-nimeä on käytetty myös peltoaukion laidassa, missä tie jatkuu metsään.

Talvitiet välttelivät sulia. Tällainen laaja virta on esimerkiksi Sylvöjärven pohjoispäässä. Niinpä Udestakylästä Arrajoelle mentiin Tiisalanpohjan ja Immilään Manslahdenpohjan kautta. Samoin Kukkasella, missä suora reitti olisi ollut Venetaipaleen kautta Salajärvelle, mutta talvitie kulki Harraminpohjan ja Kumian kylän kautta Salajärvelle Virransuunpohjaan. Tämän takia Kukkasen pohjoispään nimi on Pohjato(i)n - sieltä ei ollut talvitietä eteenpäin!

Lopuksi

Talvitiet merkittiin vielä 1930-luvulla uusjakoasiakirjoihin. Niiden merkitys hävisi ja tiet unohtuivat vähitellen, kun autoliikenne korvasi hevoset. Muinaisista reiteistä ei ole kirjallisia todisteita, mutta nimistön ja kylien sijoittumisen perusteella ne ovat todennäköisiä. Liikennesuunnan vaihtuminen etelä-pohjoisesta itä - läntiseksi selittää Nastolan asutuksen rakenteen kehittymistä.

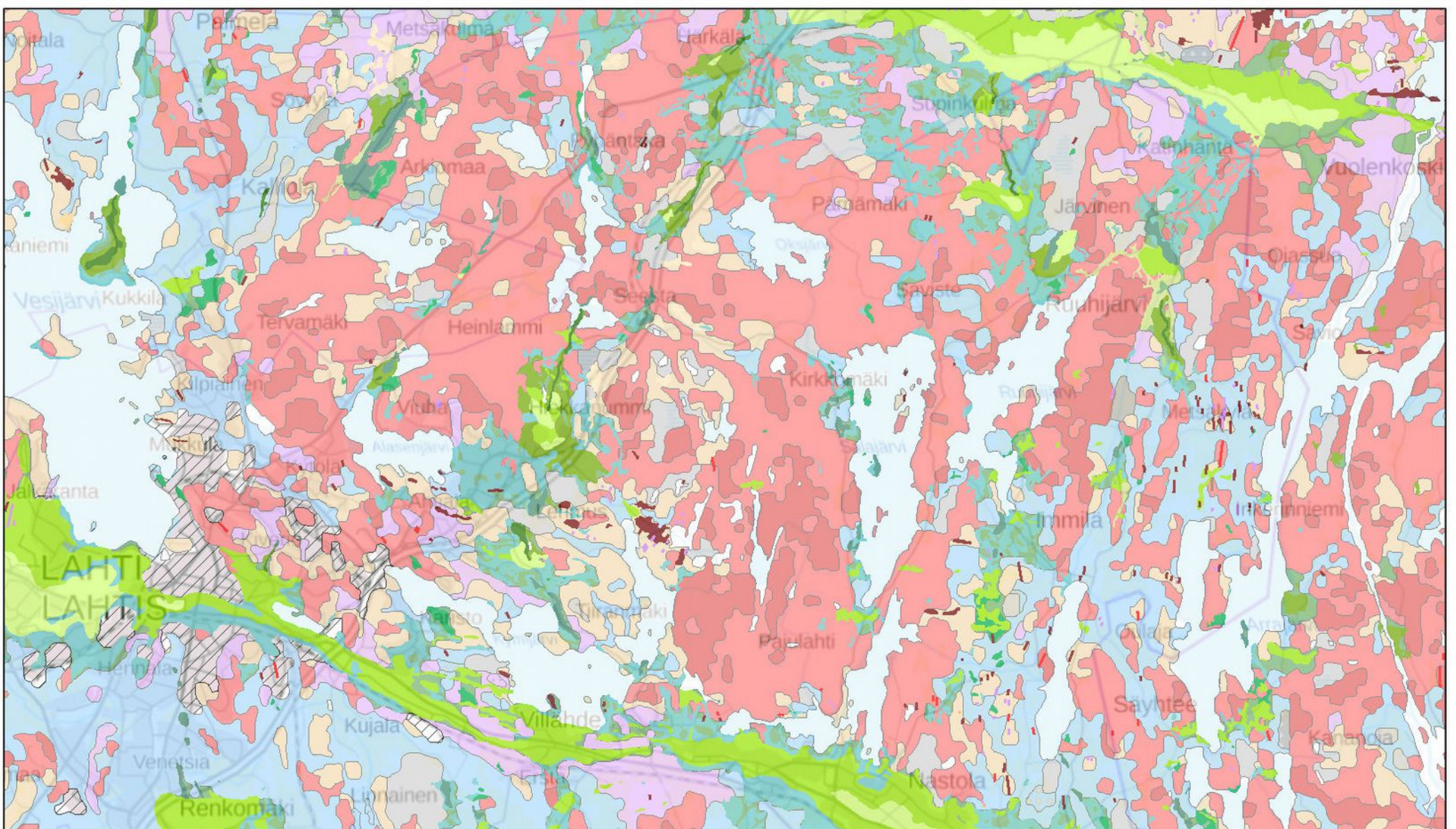


Kaksi muinaista reittiä ja Nastolan vanha kyläasutus näitten varrella.

- läntinen: Villähde-Koiskala-Ahtiala-Vanaja-Pyhäntaka-Urajärvi.
- itäinen: Nastola-Immilä-Ruuhijärvi-Konnivesi.

Reitit Salpausselkien poikki olivat harkittuja. Ne noudattelevat vesistöjä ja jääkauden tekemiä muodostumia. Näitä pitkin liikkuminen on selvästi helpompaa kuin maastossa yleensä. Toiseksi liepeiltä löytyivät maanviljelyyn sopivat alueet, joille kylät asettuivat.

Maankamara





Kukkasen pohjoispään nimi on Pohjato(i)n - sieltä ei ollut talvitietä eteenpäin!
 Talvitie Nastolasta pohjoiseen kulki Harraminpohjan ja Kumian kylän kautta
 Salajärvelle Virransuunpohjaan tai vaihtoehtoisesti suoraan Immilään.

Ahtialasta ja Koiskalasta pääsi talviteitä pitkin parhaiten etelään ja pohjoiseen.
 Koiskala oli usean etelään ja Ahtiala pohjoiseen johtavan reitin yhtymäkohta.





Udestakylästä oli talvitie Immilään ja Immilästä edelleen Ruuhijärvelle.



Salajärveltä pääsi Ruuhijärvelle joko Linnakallion edustalta tai Salakkaniemen kautta ja ruuhijärveläisillä oli kolme eri reittiä valittavinaan matkalla Nastolaan.

JÄÄRAVEJA SYLVÖNJÄRVELLÄ

Päiväkirjamerkintä 5.3.1950, Matti Meriluoto 1881-1950, kauppias Uudestakylästä: "Aamupäivällä tuulta ja lumipyryä, mutta selkeni ja kirkastui päivällä juuri silloin kun kilpa-ajot alkoivat Sylvön jäällä. Noin 70 hevosta ja 500-600 henkeä."

Nastolaan perustettiin hevosseura tammikuussa 1946. Seuran ensimmäinen puheenjohtaja oli Armas Heikkerö Uudestakylästä. Muita johtokunnan jäseniä olivat Pauli Heimonen Uudestakylästä, Toivo Lanu Hiisiöstä, Eino Okkeri Metsäkylästä, Toivo Iisakkila Villähteeltä ja Valto Oijala Immilästä. Sihteerinä oli Veikko Luste Uudestakylästä. Nastolan karjalaiset olivat innokkaita ravimiehiä.

Alusta alkaen toiminta oli vilkasta. Ensimmäiset jääravit pidettiin talvella 1947 ja niistä tuli vuosittainen kevättalven tapahtuma. Sen ajan aurauskalustolla radan tekeminen oli voimankointo. Jos lunta oli paljon, se tiesi vaikeuksia, koska lumivallit painoivat vettä jäälle. Joskus oli jääkin heikkoa ja niinpä eräänä vuonna TVH:n aurausauto vajosi jäihin. Joskus raveja pidettiin kylmässä pyryssä. Toki useimmiten oli talvinen, kirkas pakkasilma ja tunnelma korkealla.

Tunnelmaa ja jännitystä nosti, että raveissa ajoi moni paikkakunnan hevosmies. Uudenkylän maankuulu ravimies Väinö Vaittinen oli aina mukana ja kilpaili myöhemmin Leija-tammallaan ympäri maata aina kuningatarkilpailuja myöten. Luettelosta tulisi kovin pitkä, jos mainitsisi kaikki mukana olleet, voittoon yltäneet hevosmiehet. Palkinnot olivat siihen aikaan pieniä. Usein ajettiin myös kiertopalkinnosta ja kultakellosta. Ainakin Onni Sunnu Vehkosillalta osasi virittää tammansa voittoon kultakelloajossa. Sunnu oli myös musiikkimies. Hän soitteli usein hanuriaan jääravien päättäjäisiansseissa Uudenkylän Seurojentalolla.

Kun Sylvön jääraveista muodostui perinteinen tapahtuma, se keräsi juoksijoita ympäri maakuntaa. Siihen aikaan hevoset valmennettiin työajossa. Monipuolinen suomenhevonen sopi siihen mainiosti. Muutaman kymmenenkin kilometrin pituiset ravimatkat tehtiin hevosella ajaen. Kuljetusautot olivat harvinaisia. Kilpakäräyt vain rekeen, evästä mukaani ja menoksi. Raviurheilumme alkoi nykyaikaistua 1960-luvulla ja erikoisen voimakasta kehitys oli 1970-luvulla. Jääravit vähenivät ja loppuivat melkein kokonaan myös Nastolasta. Nastolan hevosseura lakkautettiin vuonna 1977.

Ilkka Oijala





Ahtialan ja Kivijärven välissä on harjumaastoa sekä Selko- eli Selkäjärvi ja reitti jatkuu Asikkalan puolella Urajärvelle. Ura on tietä tarkoittava germaanilaina.

Lähteet:

Nastolan pitäjänkartta 1749-, Karl Fredrik Stierwald. Riksarkiv 1850/210 - N 142. - E: 2.

Nastolan pitäjänkartta 1840-.

Maankamara, maaperäkartta 1:20 000, GTK, <http://gtkdata.gtk.fi/maankamara/>

Charta öfver en del Tavastland samt Heinola Capell i Savolax ock Itis Socken i Kymmenegårds Lähner.

Situations Charta öfver Kong. Helsinges Regementets Vinter Qvarter uti Nastola Capell samy en del af Ithis Sockn och Heinola Höfdinge Döme.

Dufva, Sari et al, Sylvöjärven Sammalsilta - Uudenkylän luontoa 2004.

Lehtinen, Markus, Nastolan erä- ja rajahistoria 1950.

Mäkelä, Anneli, Nastolan historia osa 1, 1979.

Oijala, Matti, Nastolan vesistön nimistöä, 2020.

Oijala, Matti, Maalaiskylä Vesijärveltä itään, Päijät-Hämeen tutkimusseura 2016, teoksessa Kaikkien aikojen Salpausselkä.

Kotus, Digitaalinen Nimiarkisto.