

VIABUNDUS SUOMI 1350–1650

– Suomen keskiajan ja uuden ajan alun liikennereittien avoin paikkatietokanta ja digitaalinen kartasto

Dokumentaatiotiedosto 4.4.2025

Sisällys

1. HANKKEEN TIIVISTELMÄ	2
2. TIETOKANNAN MUOTO JA TARKOITUS	3
2.1. Pysyvä, tarkentuva ja täydentyvä tietokanta ja kartta	3
2.2. Tietokannan sisältö, kohteet ja rajaukset	3
2.3. Lähdemateriaali	4
2.4. Tietokannan osa-alueet	4
3. TIETOKANNAN JA KARTAN KÄYTTÄMINEN	9
3.1. Tietokannan ja kartan www-sivut	9
3.2. Kartan päävalikko	9
3.3. Kartan määritteet	10
3.4. Tarkasteluajankohdan valitsin	10
3.5. Reittilaskuri	10
3.5. Paikat ja reitit	11
4. TIETOKANTAAN VIITTAAMINEN, KOMMENTIT JA PALAUTE	13
4.1. Tietokantaan viittaaminen	13
4.2. Kommentit ja palaute	13
5. KIRJALLISUUS	14

1. Hankkeen tiivistelmä

Viabundus Suomi 1350–1650-tutkimushankkeen tavoitteena on Suomen alueen liikennereittejä ja etappipaikkoja koskevan historiallisen paikkatiedon (HGIS) kokoaminen yhtenäiseksi tietokannaksi, tähän perustuvan karttaliittymän luominen, ja niiden tuominen avoimena julkaisuna yleiseen käyttöön. Hankkeen käynnistämisen ja sen ensimmäisen kolmivuotisen tutkimusjakson (1.2.2022–31.1.2025) rahoittaja on ollut Koneen Säätiö. Hankkeen johtajana on toiminut FT, dosentti Tapio Salminen (Tampereen yliopisto), ja sen tutkijoina FT, Post Doc - tutkija Jenni Lares (Tampereen yliopisto) sekä FM, väitöskirjatutkija Katrina Virtanen (Turun yliopisto).

Tieteellisesti, taloudellisesti ja organisatorisesti itsenäinen Viabundus Suomi on osa saksalaisen Göttingenin yliopiston Historiallisen aluetutkimuksen (*Institut für Historische Landesforschung*) tutkimuskeskuksen sekä Lyypekissä sijaitsevan Hansan ja Itämeren alueen tutkimuskeskuksen (*Forschungsstelle für die Geschichte der Hanse und des Ostseeraums*) vuonna 2019 perustamaa eurooppalaista Viabundus -hanketta. Hankkeen tavoitteena on tuottaa itsenäisten osaprojektien kanssa avoin paikkatietokanta ja siihen perustuva digitaalinen kartta Alppien pohjoispuolisen Euroopan liikenneverkostosta ja siihen liittyvistä järjestelmistä (majapaikat, markkinapaikat ja -ajat, tullit, jokiyhteydet jne.). Projektin ensimmäinen toteutunut versio Viabundus 1.0 julkaistiin 19.4.2021, ja toinen, Tanskan alueen liikennereiteillä ja muulla datalla täydennetty versio Viabundus 1.1. joulukuussa 2022. Muita versioita on julkaistu 2022 (1.2) ja 2024 (1.3). Kattoprojektin yhteistyökumppaneina ovat olleet Viabundus Suomen lisäksi konsortiot Alankomaista (*RICH – the Radboud Institute for Culture and History, Radboud University, Nijmegen*) ja Tanskasta (*Moesgaard Museum ja Institut for Kultur og Samfund, Aarhus Universitet, Aarhus*). Projektilla on yhteistyökumppaneita Ruotsissa, Espanjassa, Puolassa ja Isossa-Britanniassa.

Viabundus Suomi -hankkeen koordinoitua varten perustettiin 20.8.2021 ohjausryhmä, johon kuuluvat edustajat Tampereen yliopiston TRIVIUM-tutkimuskeskuksesta (Tampere Centre for Classical, Medieval and Early Modern Studies), Turun yliopiston Maisemantutkimuksen oppiaineesta (Digitaalisen kulttuurin, maiseman ja kulttuuriperinnön tutkinto-ohjelma, Pori) sekä Postimuseo (Tampere), joka on valtakunnallinen viestinnän, pelin, postin ja digitaalisen elämän vastuumuseo yhdessä Tampereen historiallisten museoiden kanssa.

Viabundus Suomi-hankkeen paikkatietokanta ja karttaliittymä on toteutettu eurooppalaisen Viabundus-hankkeen kehittämän sovelluksen ja mallin mukaisesti. Tietokanta on CSV-muotoinen (*comma separated value*) ja erillään karttasovelluksesta, minkä seurauksena tietokannan sisältämää paikkatietoa voidaan käyttää myös muissa paikkatietosovelluksissa. Tietokannan eri aikoina julkaistut versiot on numeroitu ja ne ovat ladattavissa verkossa eurooppalaisen Viabundus-hankkeen kotisivulta (www.viabundus.eu, tai <https://www.landesgeschichte.uni-goettingen.de/handelsstrassen/>). Tietokanta on avoimesti saatavilla ja Creative Commons CC-BY-SA -lisenssin alainen.

2. Tietokannan muoto ja tarkoitus

2.1. Pysyvä, tarkentuva ja täydentyvä tietokanta ja kartta

Viabundus on pysyväksi tarkoitettu, mutta jatkuvan kehitystyön ja täydennysten alainen tietokanta ja karttaliittymä, jonka avulla nyt myös Suomen alueen keski- ja uuden ajan alun liikennereittejä ja liikennettä koskeva historiallinen paikkatieto on sidottu osaksi laajempaa eurooppalaista kontekstia 1350–1650.

Tietokantaa ja karttaliittymää käytettäessä on muistettava, että kyseessä on kokonaisuus, jonka sisältämän liikennereittejä ja liikkumista koskevan informaation paikkakohtainen ajallinen ja ajallinen kattavuus vaihtelee ja jota tullaan jatkuvasti tarkentamaan, täydentämään, korjaamaan ja ajantasaistamaan. Tietokannan muodostamaa kokonaisuutta sekä sen alahankkeiden osuutta tullaan tulevaisuudessa päivittämään tarkoituksenmukaisin väliajoin. Tämä koskee myös Suomen aluetta ja Viabundus Suomi 1350–1650 hankkeen kokonaisuutta. Tietokantaa rakennettaessa historiallisen paikkatiedon epävarma ja muuttuva luonne on huomioitu niin, että sen sisältämien reittien (*edges*, maantiet, vesiväylät) maantieteellinen luotettavuus on ilmaistu kolmiportaisella asteikolla ”tarkka” (*certain*), ”osittain epävarma” (*mediocre*) ja ”epävarma” (*uncertain*). Yksittäisiä paikkoja (noodit) koskevan informaation katsotaan tietokannassa olevan lopullisella tasolla vasta kun kohde on varustettu merkinnällä ”valmis” (*ready*).

2.2. Tietokannan sisältö, kohteet ja rajaukset

Viabundus Suomi -tietokannan tavoitteena on kattaa tiedot Suomen historiallisen alueen yleisistä maanteistä, osasta tärkeimpiä talviteitä sekä liikennettä tukevista järjestelmistä ja etappipaikoista vuosina 1350–1650.

Yleisillä maanteillä tarkoitetaan hankkeessa yleisiä, talonpoikien yhteisesti veroluonteisena velvollisuutena ylläpitämiä maanteitä, sekä niiden rinnalla talvisin käytettyjä kaukoyhteyksiä välittäneitä tärkeimpiä talviteitä. Koska tietokanta ja karttaliittymä ovat osa laajempaa pohjoisen Euroopan ylläpidettävien maantienyhteyksiin liittyvää hanketta, **Viabundus Suomi -tietokanta ei sisällä pitäjien sisäisiä paikallisia yleisiä teitä (kirkko-, käräjä- ja myllytiet)** tai talviteitä siltä osin kuin ne poikkeavat kihlakuntien, maakuntien, voutikuntien, linnaläänien ja vuoden 1635 jälkeisten läänien välisistä yleisistä maanteistä. Tärkeimmillä yleisillä maanteillä olleista silloista ja lautoista on otettu mukaan vain useamman kuin kahden pitäjän ylläpitämät kihlakunnansillat, maansillat ja lautat.

Etappipaikoilla tarkoitetaan hankkeessa keskiaikaisia ja uuden ajan alun **majataloja**, vuodesta 1638 lähtien tärkeimpien liikenneyhteyksien varrelle perustettuja **postitaloja** sekä kaupungeissa ja maaseudun pitäjissä sijainneita vakiintuneina aikoina käytössä olleita **markkinapaikkoja**.

Hankkeen aikarajaus (1350–1650) perustuu Viabundus-kattoprojektin aikarajaukseen, mutta sitä voidaan perustellusti tukea myös Suomen keski- ja uuden ajan alun liikennejärjestelmiä koskevalla lainsäädännöllä. Yleisten teiden luonne maaveroa maksaneiden talonpoikien yhteisesti veroluonteisena velvollisuutena ylläpitäminä reitteinä määriteltiin Suomessa ensimmäisen kerran vuonna 1347 kodifioidussa kuningas Maunu Eerikinpojan yleisessä maanlaissa, jonka mukaan jokaisesta kylästä ja kylään tuli johtaa yleinen tie. Samassa laissa määriteltiin myös tärkeimpiä maakuntien ja voutikuntien keskuksia yhdistäneiden maanteiden

(maan- eli maakunnan ylläpitämä tie, r. *landsväg*) sekä pitäjien käräjä-, kirkko- ja myllyteiden leveydet, siltojen rakennusvelvollisuus sekä annettiin määräyksiä rakennusvelvollisuutta ja kulkijoiden yleistä suojaa koskevista rikkomuksista. Yleinen tie muodosti jo keskiajalta lähtien paitsi rakennetun tilan, myös oikeudellisen alueen, jossa hengen ja omaisuuden suoja koski kaikkia teillä matkustaneita säätyyn tai kotipaikkaan katsomatta. Samat määräykset säilyivät vuonna 1442 vahvistetussa kuningas Kristoffer Baijerilaisen laissa, josta tuli valtakunnan virallinen laki 1608. Läpi keskiajan ja uuden ajan alun annettiin jatkuvasti myös liikennereittejä, majataloja ja liikkumista koskevia asetuksia, jotka kulmineituivat vuoden 1649 kestikievariasetukseen, jonka seurauksena majatalojen ja kyytilaitoksen järjestelmä säilyi vähäisiä muutoksia lukuun ottamatta perusteiltaan samankaltaisena 1800-luvun lopulle saakka (Salminen 1993a, 124–129, 151–158; Salminen 2010, 115–134; Nenonen 1999, 279–290).

Hankkeessa määritelty liikennereittejä koskeva Suomen historiallinen alue 1350–1650

kattaa Suomen historiallisten maakuntien ja 1500-luvun puolivälin linnaläänien alueen, mutta ei Käkisalmen lääniä eikä Lappia Pohjanlahden rantatietä ja jokilaaksojen suualueita lukuun ottamatta.

2.3. Lähdemateriaali

Viabundus Suomi -hankkeessa kerätty liikennereittejä koskevan tietokannan lähdemateriaali koostuu neljästä ryhmästä, joita ovat hankkeen ensimmäiseen tutkimusjaksoon (2022–25) mennessä tehty:

1. **Liikennereittien ja etappipaikkojen historiaa koskeva liikennehistoriallinen tutkimus** (esim. Wallin 1893, Viertola 1974, Masonen 1989).
2. **Muu liikennereittejä koskeva paikallishistoriallinen ja historian erityisalueiden kuten markkinapaikkojen- ja aikojen sekä postilaitoksen tutkimus** (esim. Alanen 1946, Suvanto 1973, Qvist 1909, Jutikkala 1938).
3. **Liikennereittejä koskevat arkeologiset, kulttuurihistorialliset tai maankäyttöön sekä kaavoitukseen liittyvät inventoinnit ja selvitykset** (Salminen 1993b).
4. **Muut lähteet, kuten soveltuvilta osin hyödynnettävä esiteollisen ja myöhemmän ajan kartta- ja muu historiallinen lähdemateriaali, kuten 1600-luvun geometriset ja maantieteelliset kartat, isojakokartat, Ruotsin armeijan kartat, tuomiokirjakortisto.**

2.4. Tietokannan osa-alueet

Yleiset maantiet ja talvitiet

Viabundus Suomi hankkeeseen mukaan otettujen yleisten maanteiden ja tärkeimpien talviteiden linjaus perustuu maanteiden osalta tutkimusajankohtaan mennessä tehtyihin arkeologisiin ja kulttuurimaisemaintoiteihin, liikenne- ja paikallishistorialliseen tutkimukseen, sekä kartta- ja paikkatietomateriaaliin. Karttamateriaalista keskeisellä sijalla ovat olleet 1600-luvun kihlakunnankartat (Kansallisarkisto, Ruotsin Valtionarkisto), vuosien 1776–1805 sotilaskartat eli nk. Kuninkaan kartasto ja sitä koskevat julkaisut, vuosina 1855–56 toteutettu nk. Kalmbergin kartasto, sekä digitaalisessa muodossa Maanmittauslaitoksen (<https://www.maanmittauslaitos.fi/kartat-ja-paikkatieto/>) ja Paikkatietoaineiston latauspalvelun (<https://paituli.csc.fi/>) kautta käytetty vuoden 1863 jälkeinen historiallinen kartta-aineisto, Vanhatkartat.fi -palvelu (<https://vanhatkartat.fi>) sekä Maanmittauslaitoksen Karjalan kartat

(<https://www.karjalankartat.fi/>) ja Paikkatietoikkuna (<https://kartta.paikkatietoikkuna.fi>) -palvelut.

Inventoitujen linjausten osalta Viabundus Suomi -tietokannassa on käytetty myös Museoviraston INSPIRE-aineistoja (CC By 4.0), viitteellä RKY INSPIRE.

Tärkeimpien mukaan otettujen talviteiden osalta linjausten määrittelyssä on käytetty liikenne- ja paikallishistoriallista tutkimusta ja historiallista karttamateriaalia. Linjaukset eivät ole maantieteellisesti tarkkoja, vaan etappipaikkaluetteloihin ja paikallishistorialliseen tutkimukseen perustuvia suuntaa antavia arvioita. **Talviteiden osuus Viabundus tietokannassa on kehitysvaiheessa**, ja tulee Suomen osalta täydentymään tulevissa päivityksissä.

Tietokantaan on määritelty yleisille maanteille varmuusarvoksi (*certainty*) 2 ja talviteille 3. Varmuusarvo 1 tarkoittaa, että tielinjan sijainti tunnetaan varmasti, jolloin tien sijainti on pystytty inventoimaan tarkkaan. Varmuusarvo 2 viittaa keskinkertaiseen varmuuteen, jolloin piirretty tielinja on suuntaa antava. Arvio perustuu esimerkiksi historiallisiin karttalähteisiin. Varmuusarvon 3 saaneet tieviivat ovat sijainniltaan epävarmoja ja perustuu lähes yksinomaan kirjallisiin lähteisiin. Viabundus Suomi 1350–1650 -hankkeessa päädyttiin antamaan kaikille maanteille varmuusarvo 2, vaikka mukana on myös inventoituja ja maastossa tunnistettuja tieosuksia. Joidenkin tuoreiden tutkimusten perusteella aiemmin inventoituihin tielinjoihin voi olla kuitenkin tulossa muutoksia ja tarkennuksia. Mahdollisissa jatkohankkeissa uudet tutkimustulokset pystytään ottamaan huomioon ja tarvittaessa tarkentaa varmuusarvoja. Arvon 2 saaneet maantiet esitetään eheällä yhtenäisellä viivalla ja arvon 3 saaneet talvitiet katkoviiivalla. Näin myös visuaalinen esitystapa pysyy yhtenäisenä ja selkeänä.

Sillat ja lautat

Viabundus Suomi -tietokannan siltoja ja lauttoja koskevat tiedot perustuvat aiempaan liikenne- ja paikallishistorialliseen tutkimukseen. Silloista ja lautoista on otettu mukaan vain useamman kuin kahden pitäjän ylläpitämät kihlakunnan- ja maansillat ja lautat, ei yksittäisten pitäjien ylläpitämiä, toisinaan suuriakin siltarakenteita.

Majapaikat

Keskusvallan aloitteesta teiden varsille perustettuja majataloja kutsuttiin keskiajalla vallinneessa lainsäädännössä tavernoiksi tai krouveiksi. 1500-luvun puolimaista alkaen niitä nimitettiin kestikievareiksi (r. *gästgivare*), jollaisina toimivat aluksi pitäjien nimismiestalot ja sittemmin verovapautta vastaan toimineet talot, joiden tueksi oli järjestetty aputaloja ja pitäjän talonpoikien hollikyytivelvollisuuksia. Kestikievarilaitos vakiinnutettiin Suomessa ja Ruotsissa lopullisesti vuoden 1649 kestikievariasetuksella, jonka mukaan kaikkialle yleisten maanteiden varteen tuli perustaa kestikievareita enintään kahden peninkulman (n. 21,4 km) välein toisistaan. Samassa asetuksessa vanhemmat paikalliset peninkulman mitat korvattiin yhtenäispeninkulmalla, jonka pituus oli 10688,54 metriä. Nimismiestalojen ja kestikievareiden rinnalla toimi jatkuvasti myös yksityisiä krouveja, joiden ylläpidosta vastasi monenkirjava joukko maaseudun talonpoikaiskauppiaita ja -laivureita, rälssin ja aatelin asuinkartanoita sekä kruunun ja kirkon palvelijoita (Salminen 1993a, 151–158; Nenonen 1999, 279–290). Viabundus Suomi -tietokantaan on koottu näitä kaikkia sekä muita aikakaudelta tunnettuja majapaikkoja ja kyytejä organisoineiden kyytirättärien asemapaikkoja.

Majapaikkojen tiedot on koottu ensisijaisesti liikennehistoriallisista tutkimuksista ja paikallishistorioista. **Tiedot ravitsemus-, majoitus-, ja kyytipalveluista annetaan etappipaikan kuvaustekstissä Kievari-otsikon alla, joka ei kerro virallisen kestikievarin olemassaolosta, vaan toimii yleisenä terminä matkantekijöiden palveluille.**

Majapaikka on nimetty kylän tarkkuudella. Kylien sijainnissa on käytetty apuna Kansallisarkiston *Suomen kylät 1540–1940* -paikkatietoaineistoa (Avoindata.fi). Viabundus Suomi -tietokannan etappipaikat on kuitenkin sijoitettu tielinjalle, vaikka historiallinen kylänpaikka sijaitsisikin sivummalla maantiestä. Tämä mahdollistaa tietokannan reittitoiminnon käyttämisen. Tietokannassa sijaitseva etappipaikka on ensisijaisesti maanlaajuisen tieverkoston solmukohta, jonka läheisyydestä matkailainen on voinut olettaa saavansa ravitsemus-, majoitus- tai kyytipalveluita. Yksittäiseen kylänpaikkaan on voitu yhdistää lähellä olevia palveluita noin 1–2 kilometrin säteeltä. Tarkemmat tiedot löytyvät etappipaikan kuvauksesta ja siinä mainitusta kirjallisuudesta. **Tietokantaan merkitty sijainti ei siis välttämättä ole kylän tai kievarin tarkka maantieteellinen sijainti, jota on usein vaikea selvittää ja joka muuttuu eri aikoina.**

Postitalot ja -konttorit

Aloitteen Ruotsin postilaitoksen perustamisesta teki 1624 kansleri Axel Oxenstierna, joka laati myös esityksen ensimmäisistä viidestä postilinjasta. Niihin kuului reitti Tukholmasta Ahvenanmaan yli Turkuun ja edelleen Porkkalasta Tallinnaan. Aloite ei johtanut tuloksiin, vaan otettiin uudelleen käsittelyyn 1633, jonka jälkeen postilaitos perustettiin kuningatar Kristiinan 1636 antamalla postijärjestyksellä. Suomessa toimeen ryhdyttiin 1637, kun valtaneuvosto suostui kenraalikuvernööri Pietari Brahen aloitteesta linjojen ja postinkulun järjestämiseen. Ahvenanmaan Eckeröstä Taivassalon kautta Turkuun, sieltä Helsingin kautta Viipuriin, josta linja haarautui Käkisalmeen sekä Nevanlinnan kautta Narvaan. Linjan postitalot järjesti 1638 valtakunnanvouti Steen von Steenhausen, joka matkasi Suomen läpi tiluksilleen Inkerinmaalle. Linja jatkui Nevanlinnasta Narvaan. Postin kuljetus alkoi kenraalikuvernööri Pietari Brahen määräyksellä 6.9.1638. Viimeistään vuonna 1640 postia alettiin kuljettaa avoveden aikaan Porkkalan ja Tallinnan välillä. Linjat Turusta rannikon suuntaisesti Pohjanmaalle ja Ouluun, Turusta Hämeenlinnaan ja Viipurista Ouluun mainitaan vuoden 1638 postitaksassa. Postilinja Viipurista Savonlinnan kautta Ouluun toimi 1640-luvulla, mutta epäsäännöllisesti ja noudatti 1680-luvulla talviteiden linjauksia. Postinkulku Oulun ja Kajaanin välillä oli säännöllistä 1651, mutta vain talvisin.

Postin kuljettajiksi määrättiin vuoden 1636 postijärjestyksessä ja vuosien 1643, 1645 ja 1646 täydennyksissä sopivaksi katsotut, mielellään luku- ja kirjoitustaitoiset kahdesta kolmeen peninkulman (n. 21,4 – 32,1 km) välein asuneet talonpojat, joiden talo vapautettiin kestityksestä, kyydinpidosta, kruunun päivätöistä ja sotaväenotoista. Postitalonpojan tehtävä oli toimittaa posti laukkuineen viipymättä seuraavaan postitaloon, mutta hän itse sai kuljettaa kirjeitä vain, ellei ketään muuta ollut käytettävissä. Yleensä postin kuljettivat talon rengit tai pojat, toisinaan myös naiset. Postilinjojen varrella olleisiin kaupunkeihin perustettiin postikonttorit, joiden postimestarit käsittelivät kirjeet ja toimittivat ne eteenpäin asianomaisten linjojen huolehdittaviksi. Suomessa postikonttorit sijaitsivat vuonna 1638 Turussa, Helsingissä ja Viipurissa. (Pietiäinen 1988; Jutikkala 1938; Masonen et al. 1990, 7–8, Salminen 1993, 227–228).

Suomen postikonttorit ja -talot aikaväliltä 1350–1650 on listattu Postimuseon suosituksesta Eino Jutikkalan (1938) ja Jukka-Pekka Pietiäisen (1988) Suomen postilaitoksen historia -julkaisujen

mukaisesti. Tukena on käytetty myös Ruotsin Digitalt Museumin (<https://digitaltmuseum.se/>) kokoelmista löytyviä digitaalisia karttoja Suomen postireiteistä 1750-luvulta. Ne kertovat vasta myöhäisemmän vaiheen lukuisista postitaloista ja -konttoreista, mutta antavat joidenkin postitalojen ja -konttorien osalta osviittaa myös menneistä sijainneista. Postitalojen sijainnit on t merkitty kylien keskikohtiin. Merkintöihin on käytetty lähteenä Kansallisarkiston tuottamaa *Suomen kylät 1540–1940 -paikkatietoaineistoa* (Avoindata.fi).

Kaupungit ja markkinapaikat

Tietokannan sisältämät Suomeen ennen vuotta 1651 perustettuja kaupunkeja sekä Suomen alueen kaupungeista ja maaseudulta tunnettuja vuotuismarkkinoita koskevat tiedot perustuvat muiden paikkatyyppien tavoin aiempaan liikenne-, kaupunki-, paikallis- ja taloushistorialliseen tutkimukseen sekä digitaalisiin paikkatietoresursseihin ja historialliseen karttamateriaaliin. Viabundus Suomi – tietokanta sisältää viitteet Museoviraston Kulttuuriympäristön palveluikkunan (<https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/>) Arkeologisten kohteiden ID-numeroihin ja osaan *Rakennetun kulttuuriympäristön* ID-numeroista. Kaupunkien tonttialueiden polygonit perustuvat *Suomen kaupunkirakentamisen historia I* -teokseen (Lilius & Kärki 2014) sekä historialliseen karttamateriaaliin.

Markkinat olivat keskiajalta lähtien merkittävä kaupan ja tavaravaihdon foorumi, josta uuden ajan alussa muodostui tärkeä keskusvallan ja kaupunkien suhdetta muokannut instrumentti. Suomessa pidetyt markkinat voidaan keskiajalta lähtien jakaa kaupungeissa ja maaseudun pitäjissä pidettyihin markkinoihin, joista jälkimmäisiä on perinteisesti kutsuttu maamarkkinoiksi. Eurooppalaiseen tapaan kaupunkien markkinat jakaantuivat viikoittaisiin lähiseudun asukkaita koonneisiin markkinoihin eli toripäiviin ja kerran tai kahdesti vuodessa pyhimysjuhlien tai muiden kirkollisten merkkipäivien yhteydessä pidettyihin vuotuismarkkinoihin, jollaisia myös maaseudun pitäjissä pidetyt maamarkkinat olivat. 1600-luvun alkupuolelta alkaen maaseudun vuotuismarkkinoita alettiin asettaa yksittäisten kaupunkien porvareiden oikeuksiksi. Osaan kaupungeista, kuten Turkuun perustettiin myös vapaamarkkinoita. Ruotsin maakuntalakien ja vuosien 1349–57 välillä kodifioidun Magnus Erikssonin kaupunginlain mukaan kaupunkien torikauppaa käytiin kerran tai kahdesti viikossa vahvistettuina vakiintuneina toripäivinä, jotka ruotsalaisten kaupunkien säilyneiden keskiaikaisten privilegioiden mukaan olivat yleisimmin lauantai ja keskiviikko. Suomen kaupunkien säilyneissä privilegioissa toripäivien ajankohta mainitaan vasta 1600-luvun alussa. Toripäivän ja vuotuismarkkinoiden aloittamista ja kestoja koski välillisesti myös joukko muita säädöksiä.

Viabundus Suomi -tietokannan markkinoita koskeva osuus perustuu pääosin kahteen Suomen ja Ruotsin valtakunnan markkinoita koskevaan teokseen (Qvist 1909 ja Staf 1935), sekä paikallis- ja taloushistorialliseen tutkimukseen. Tärkeällä sijalla on kaupunkien ja maaseudun vuotuismarkkinoiden osalta ollut myös Ruotsin kaupunkien privilegioita koskeva kuusiosainen lähdejulkaisu (*Privilegier I–VI*).

Viabundus-tietokanta sisältää myös markkinakalenterin. Kalenteri esittää päivämäärät vuodesta 1582 alkaen gregoriaanisen kalenterin mukaisesti. Joillakin alueilla, kuten Pohjoismaissa gregoriaanisen kalenteriin siirryttiin myöhemmin, Suomessa ja Ruotsissa 1753, mikä on muistettava kalenteria käytettäessä. Tunnetut vuotuismarkkinoiden ajankohdat selviävät kalenteripäivinä markkinapaikkojen kuvauksesta. Päivät ovat vuosien 1350–1650 kalenteripäiviä. Jos Turun pyhän Henrikin kesän vuotuismarkkinapäivän 18.6 haluaa muuttaa nykyisen kalenterin mukaiseksi, siihen on ajankohdasta riippuen lisättävä 8–10 päivää. Vuonna

1350 päivä oli nykyisessä gregoriaanisessa kalenterissa kesäkuun 26., vuonna 1400 kesäkuun 27. ja vuosina 1500 ja 1650 kesäkuun 28. Viabundus Suomen markkinakalenteri ei ole täysin valmis, vaan avautuu vasta toukokuun alussa.

Tulli ja tapuli

Tullimääräysten osalta tietokannassa on toistaiseksi huomioitu vain vuonna 1622 käyttöön otettu nk. pikkutulli, joka oli 1/32-osa maaseudulta tuodun kaupunkiin tai markkinoille myytäväksi tarkoitettun tavaran arvosta. Tullia koskeva osuus tulee Suomen osalta täydentymään myöhemmissä päivityksissä.

Suomessa ja Ruotsissa oli vain paikoin Keski-Euroopan ja Saksan kaltaisia määräyksiä ruhtinasvallan tapulioikeudesta, jonka perusteella rahtia kuljettaneen kauppiaan oli pysähdyttävä tapulioikeudet omanneessa kaupungissa ja tarjottava tavaroitaan myyntiin tietyn ajan aikana. Sen sijaan Suomen kaupunkien tuontia- ja vientiä koski jo 1400-luvun lopulta joukko eriaikaisia ja eri tavoin noudatettuja säädöksiä, jotka kulminoituivat vuosien 1614 ja 1617 Purjehdussääntöjen tapulimääräyksiin. Eriaikaiset ulkomaankaupan säädökset ja tapulimääräykset on huomioitu tietokannassa jokaisen kaupungin tiedoissa erikseen.

Linnat ja kuninkaankartanot

Tietokanta sisältää perustiedot ennen vuoden 1635 lääninhallintoa perustetuista hallintokeskuksina toimineista kruunun linnoista ja kuninkaankartanoista. Kuninkaankartanoista mukana ovat keskiajalla perustetut kuninkaankartanot, Kustaa Vaasan hallituskaudella (1523–61) ennen vuotta 1553 perustetut kuninkaankartanot, sekä osa vuosien 1556–63 kartanovoutikuntahankkeen kartanoista. Kruunun omistamien kuninkaankartanoiden ja Turun piispan omistamien piispankartanoiden osalta tietokanta tulee Suomen osalta täydentymään myöhemmissä päivityksissä.

3. Tietokannan ja kartan käyttäminen

3.1. Tietokannan ja kartan www-sivut

Viabundus tietokanta avautuu hankkeen pääsivulta (www.viabundus.eu, tai <https://www.landesgeschichte.uni-goettingen.de/handelsstrassen/>), jossa voi myös valita kielen. Käytettävän kielen voi vaihtaa myös kartan omassa valikossa.

https://www.landesgeschichte.uni-goettingen.de/handelsstrassen/index.php

viabundus

Kartta Dokumentaatio Lataa Ota yhteyttä Impressum Edit database Log out

(Suomi)

Tervetuloa Viabundukseen!

Viabundus on vapaasti käytettävissä oleva online-kartta Pohjois-Euroopan myöhäiskeskiajan ja varhaisen uuden ajan (1350-1650) teistä. Sen ensimmäinen versio perustui Friedrich Brunsin ja Hugo Weczerkan *Hansische Handelsstraßen* (1962) Hansan maantiekartaston digitaaliseen versioon, mutta on sittemmin laajentunut kattamaan paljon muuta. Viabundus-tietokanta käsittää varhaisen uuden ajan liikkumiselle tärkeää informaatiota reittien varrella olevista etappipaikoista: asutuksesta, kaupungeista, tulleista, tapuli ja markkinapaikoista, markkina-ajoista sekä maantie- ja vesireiteistä. Viabundukseen sisältyy myös reittilaskin.

Viabundus on jatkuvasti täydentyvä ja tarkentuva projekti. Se kattaa nykyisellään digitaaliseen muotoon siirretyt reitit *Hansische Handelsstraßen* -teoksen reiteistä sekä tutkitun tienerkon nykyisten Alankomaiden, Tanskan, Suomen, Saksan Ala-Saksin, Schlesvig-Holsteinin, Thüringenin, Saksi-Anhaltin, Brandenburgin, Mecklenburg-Vorpommernin, Hessenin ja Nordrhein-Westfalenin osavaltioiden, sekä osittain Puolan (aiemmat Preussi ja Puola-Liettua) osalta Muiden alueiden liittäminen tietokantaan on suunnitteilla. Lisätietoja alueista ja tietokannan mahdollisuuksista saat tutustumalla tietokannan dokumentaatiotiedostoihin [Documentation](#). Jos sinulla on kysymyksiä, kommentteja tai vinkkejä tietokannan suhteen, älä epäröi ottaa yhteyttä [contact us](#).

Viabundus karttaliittymää luodessa kerätty data on avoimesti saatavissa ([CC-BY-SA](#)) ja ladattavissa eri muodoissa alla [downloaded](#)

[Tulustu karttaan!](#)

Viabundus kartta 1.3

3.2. Kartan päävalikko

Kartan päävalikko avautuu oikeaan yläkulmaan. Se sisältää valikot Etsi-komennolle, reittilaskurille, tarkasteluajankohdan valitsimelle, kielelle, kartan määritteille sekä infopainikkeeseen, joka vei takaisin etusivulle. Kartan käyttö on kätevintä aloittaa kartan määrite-painikkeesta, joka on toinen oikealta.

viabundus 1.3

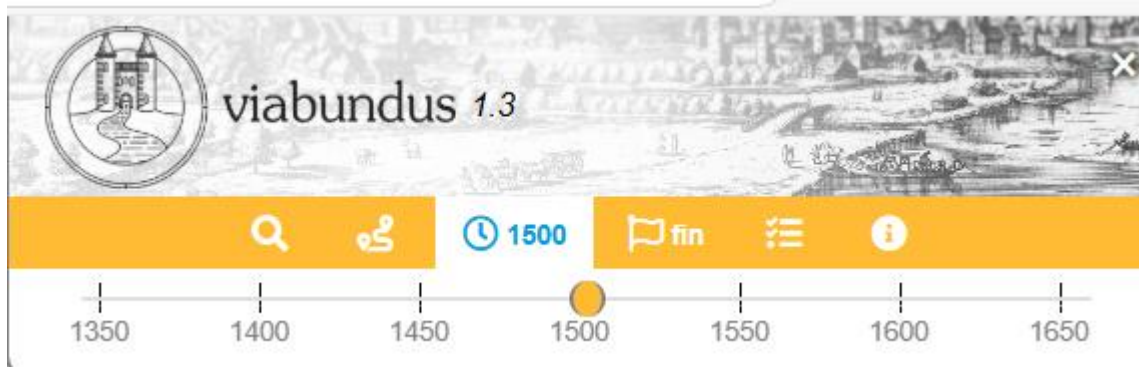
Etsi

1500 fin

3.3. Kartan määrittelyt

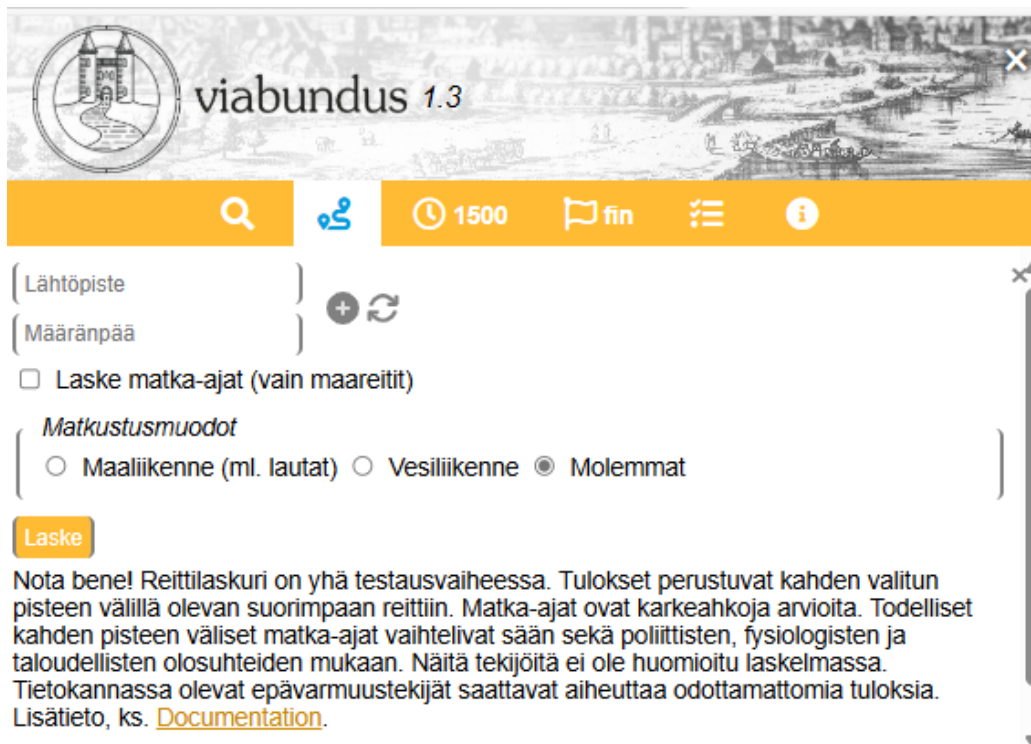
3.4. Tarkasteluajankohdan valitsin

Tarkasteluajankohdan valitsin on liukuva aikavälillä 1350–1650. Kartta näyttää myös valitun tarkasteluajankohdan ulkopuolella olevat tietokantaan sisältyvät kohteet, mutta mustana pisteinä ilman paikkasymbolia. **Huomioi, että tarkasteluajakohdan valitsin ei erottele vielä toistaiseksi Suomen alueen tielinjojen ikää.**



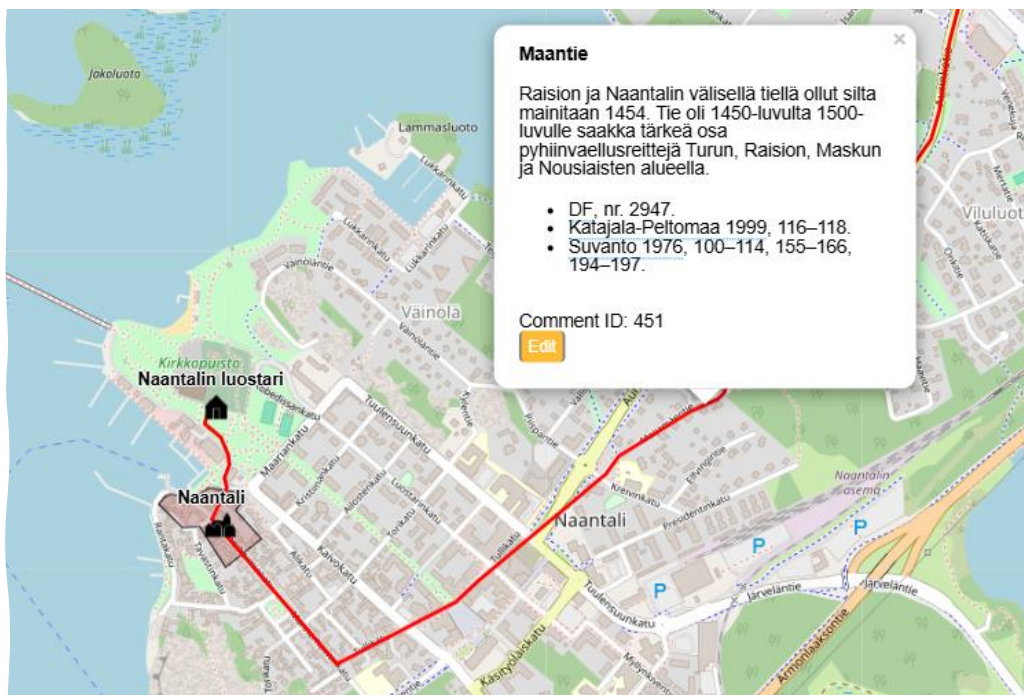
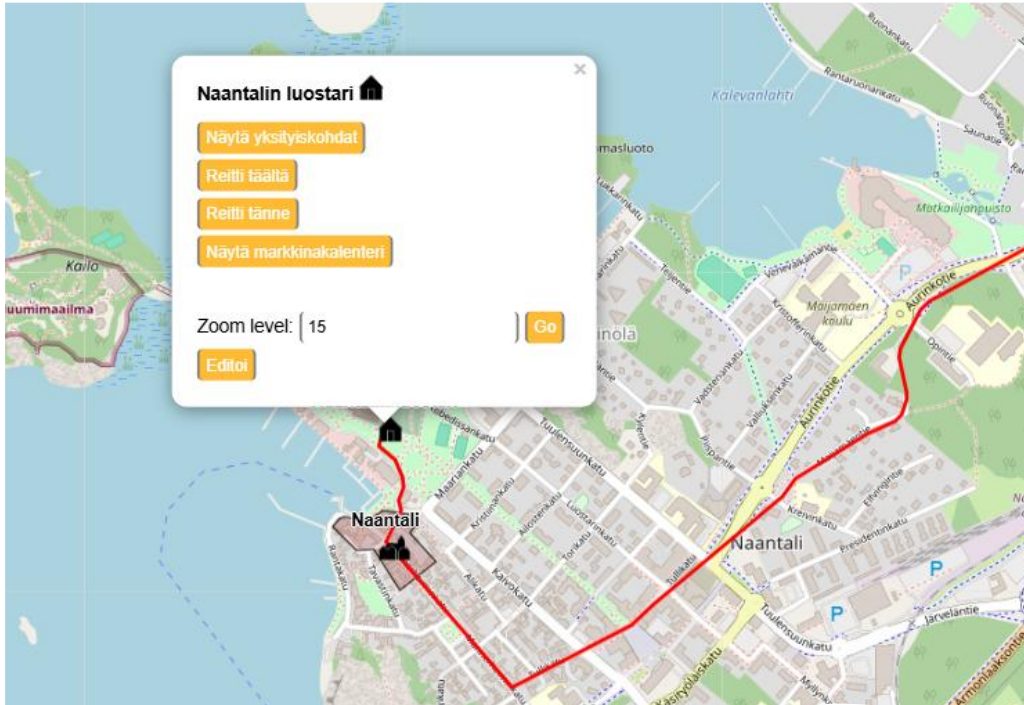
3.5. Reittilaskuri

Reittilaskurin avulla voit laskea arvioita matka-ajoista eri paikkojen välillä. **Suomen historiallisen alueen osalta reittilaskuri ei ole vielä 4.4.2025 toiminnassa, vaan aukeaa toukokuun alussa 2025.**



3.5. Paikat ja reitit

Tietokannan yksittäisiä paikkoja ja reittejä koskevat tiedot löytyvät klikkaamalla kohdetta hiirellä. Klikkaus avaa pop-up valikon.



Pop-up valikon avulla pääset tarkastelemaan kohteen paikkatietoja, reittilaskuria ja markkinakalenteria. Tiedot ovat vieritettävissä ja sisältävät kohteen viitteet lähdemateriaaliin ja -kirjallisuuteen.

Naantali

Viabundus ID: 18122
 Coordinates: 60.468904, 22.01602
 Links: [gn:645211](#); [wd:Q12370819](#)

Nädendal; Nadhendal

Asuttu paikka (1300)

Naantalin (r. Nädendal) alueen pysyvä maanviljelysutus takautuu 1200-luvulle. Alue kuului Raision (r. Reso) kirkkopitäjään. Ruotsin valtaneuvosto perusti 1438 Suomeen birgittalaisluostarin, jonka paikka vakiintui 1442 Raision Ailoiisiin. Luostarin toiminta alkoi viimeistään 1444 ja se vihittiin käyttöön 1462. Luostarin maaomaisuus peruutettiin 1557, mutta sen toiminta jatkui joiltakin osin vuoteen 1591. Kuningas Kaarle IX määräsi luostarirakennukset purettaviksi 1608.

Kaupunki (1443)

Ruotsin valtaneuvosto antoi 1441 oikeuden perustaa Perniön Pyhäjoelle siirrettävän birgittalaisluostarin yhteyteen muiden kaupunkien kaltaisilla privilegioilla varustetun kaupungin, minkä kuningas Kristoffer Baijerilainen vahvisti. Kaupunki oli Vadstenan tavoin suunniteltu tukemaan luostarin taloutta. Kun Kristoffer 1443 hyväksyi luostarin siirron Ailoiisiin, hän vahvisti myös sen yhteyteen perustettavan kaupungin oikeudet. Seuraavana vuonna kuningas vahvisti luostarin oikeuden viedä vapaasti maasta tilojensa tuotteita ja tuoda elintarvikkeita ja muita tavaroita, mutta tämä ei koskenut kaupungin porvareita, joiden oli maksettava viennistään ja tuonnistaan tulli Turussa. Naantalin raati mainitaan 1464. Kustaa Vaasa vahvisti 1523 luostarista erilliset Naantalin kaupungin privilegiot. Kaupungin porvareiden itsenäiset mahdollisuudet omaan ulkomaiseen vientiin ja tuontiin olivat 1500- ja 1600-luvulla mitättömät ja liikenne kulki pääosin Turun porvareiden laivoilla. Naantalin porvareiden oleskelusta Peräpohjan jokisuilla on tietoa 1500-luvun alkupuolelta, mutta ei enää sen jälkeen. Kaupungilla ei ollut vuoden 1614 jälkeen oikeuksia ulkomaankauppaan. Kaupungin väkiluku oli keskiajalla ja uuden ajan alussa noin 200. Vanhin kartta on Hans Hanssonin kaupunginmittaus 1649. **Kievari:** Naantalin luostarin perustamisasiakirja vuodelta 1441 sanoo, ettei luostaria saanut rasittaa yhtämittaisilla vierailuilla, vaan sen viereen oli perustettava kauppapaikka, missä yksityiset kievarinpitäjät ja krouvarit voivat huolehtia pyhiinvaeltajien ja matkustavaisten tarpeista. Kauppapaikalle ja kaupunkiin varmasti syntyikin yksityistä anniskelu- ja majoitustoimintaa. Väkeä olikin paljon, ja 1500-luvun lopussa sekä 1600-luvun alussa kaupunkilaiset valittivat, että joutuvat paljon kyydittämään ja kestittämään vieraita. Vuoden 1638 asetuksen mukaan joka kaupungissa tuli olla ainakin kaksi majataloa, mutta tämä ei näytä toteutuneen, sillä aina ei ollut yhtäkään. Vuonna 1648 raatimies Akseli Liinakankuri määrättiin kievarinisännäksi, ja sen jälkeen velvollisuus vuorotellen porvarien välillä.

Markkinat (1452)

[Näytä markkinakalenteri](#)

Naantali

[Näytä yksityiskohtat](#)

[Reitti täältä](#)

[Reitti tänne](#)

[Näytä markkinakalenteri](#)

Zoom level: (9) [Go](#)

[Editoi](#)

4. Tietokantaan viittaaminen, kommentit ja palaute

4.1. Tietokantaan viittaaminen

Tietokantaan viitataan muodossa:

Bart Holterman et al. (ed.), *Viabundus Pre-modern Street Map 1.3* (released 17-3-2024), <https://www.viabundus.eu>.

Tarkista aina versio, johon viittaa sekä sen julkaisupäivä.

4.2. Kommentit ja palaute

Onko sinulla tarkennuksia, huomioita, kysymyksiä tai haluatko antaa palautetta tietokannasta?

Eurooppalainen Viabundus hanke (kartta ja tietokanta yleiset kommentit ja tiedustelut)

Eurooppalaisen Viabundus-hankkeen yleinen palauteosoite on info@viabundus.eu

Kotisivut: <https://www.viabundus.eu> tai <https://www.landesgeschichte.uni-goettingen.de/handelsstrassen/>

Viabundus Blog (englanninkielinen): <https://www.landesgeschichte.uni-goettingen.de/roads/viabundus/>

Viabundus Suomi 1350–1650 -hanke (kartta ja tietokanta, kommentit, tiedustelut)

Suomen aluetta koskevan palautteen osoite on: viabundus.suomi@lists.tuni.fi

Huomioithan, että Viabundus Suomi 1350–1650 -hanke käy viestit läpi kootusti noin 3 kuukauden välein (pl. loma-kaudet) ja vastaamme tai kommentoimme yleensä kootusti jakson palautteeseen.

Haastattelut ja media, Viabundus Suomi:

Yhteydenotto sähköpostilla: tapio.t.salminen@tuni.fi, jenni.lares@tuni.fi,
katrina.virtanen@utu.fi.

Viabundus Suomi -hankkeen kotisivu: <https://projects.tuni.fi/viabundus-suomi/>

5. Kirjallisuus

- Alanen, Viljo 1946, *Kyrönkankaan vanha talvitie*. Satakunta: Kotiseutututkimuksia 13. Helsinki; Satakuntalainen osakunta.
- Jutikkala, Eino 1938, *Suomen postilaitoksen historia 1638–1938 I. Ruotsin vallan aika*. Helsinki: Posti- ja lennätinlaitos.
- Masonen, Jaakko 1989. *Hämeen Härkätie*. Tiemuseon julkaisuja 4. Helsinki: Tie- ja vesirakennushallitus ja Valtion painatuskeskus.
- Masonen et. al 1990, Masonen, Jaakko, Hakkarainen, Mika, Lehtonen, Anitta & Salminen, Tapio *Suuri Postitie Varsinais-Suomessa, tien linjaus, ajoitus ja nykyinen käyttö*, Turku: Varsinais-Suomen seutukaavaliitto.
- Nenonen, Marko 1999, *Kulkijan taival*. Tapani Mauranen (toim.), *Maata, jäätä, kulkijoita. Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860*. Tuhat vuotta teitä, kaksisataa vuotta tielaitosta 1. Helsinki: Tielaitos, 274–333.
- Pietiäinen, Jukka-Pekka 1988. *Suomen postin historia: 1*. Helsinki: Posti- ja telelaitos.
- Privilegier I–VI, *Privilegier, resolutioner och förordningar för Sveriges städer, 1–6*, Stockholm, 1927–1985
- Qvist, Johannes 1909, *Finlands marknader och Finska landsbygdens handelsplatser 1614–1772, en historisk geographisk undersökning*. Helsingfors.
- Salminen, Tapio 1993a, *Suuri Rantatie – Stora Strandvägen*. Tiemuseon julkaisuja 7. Helsinki: Tielaitos ja Painatuskeskus.
- Salminen, Tapio 1993b, *Huovintie Satakunnassa. Oripään ja Ulvilan välisen keskiaikaisen maantien linjaus ja sen muutokset uudella ajalla*. Satakuntaliitto, sarja A:210 & Tiemuseon raportteja 4/1993, Pori.
- Salminen, Tapio 2010, *Common Road, Common Duty – Public Road, Private Space?: King Magnus Eriksson's law and the understanding of road as a space in late medieval Finland and the Swedish realm*. Scandinavian Journal of History, Volume 35:2 (2010), 115–134.
- Staf, Nils 1935, *Marknad och möte: studier rörande politiska underhandlingar med folkmenigheter i Sverige och Finland intill Gustav II Adolfs tid*, Stockholm: Seelig.
- Viertola, Juhani 1974, *Yleiset tiet Ruotsin vallan aikana*. Suomen teiden historia I. Helsinki: TVH.
- Wallin (Voionmaa), Väinö 1893, *Suomen maantiet Ruotsin vallan aikana*. Fennia 8:2. Helsingfors.