

Christian Rönmbacka · Lars Candolin

RISKIRETKI

Seikkailu muinaisilla reiteillä



BAZAR



RISKI


Christian Rönnbäck - Lars Candolin

RISKIRETKI

Seikkailu muinaisilla reiteillä

RETKI

BAZAR



Bazar Kustannus Oy
© Christian Rönnpäck, Lars Candolin ja Bazar Kustannus Oy

Ulkoasu ja kansi: Antti Heikkinen
Etukannen kuva: Heli Rönnpäck
Valokuvat: Riskiretkeläiset ja heidän lähipiirinsä jollei muuta mainita
Kartat: Hannu Linkola

ISBN 978-952-279-580-9

Painettu EU:ssa

ESIPUHE.....	6
TARINAN ALKU – TAMMISAARI 21.9.2008	10
TAMMISAARI–HIIDENVESI 22.5.2009	26
HIIDENVESI–KARKKILA 29.5.2010	44
KARKKILA – MARSKIN MAJA 6.5.2011	60
MARSKIN MAJA – TOPENO 28.5.2011	80
TOPENO–HÄMEENLINNA 17.7.2011	92
MUUTAMAN VUODEN TAUKO	108
HÄMEENLINNA–VIRRRAT 5.6.2014.....	114
VIRRRAT–PAKARINJOKI 12.9.2015	140
PAKARINJOKI–ÄHTÄRINJÄRVI 10.10.2015.....	154
ÄHTÄRINJÄRVI–LATOJOKI 22.7.2016	168
LATOJOKI 28.4.2017	186
LATOJOKI–ALAJÄRVI 9.6.2017	196
ALAJÄRVI–LAPPAJÄRVI 8.7.2017	210
LAPPAJÄRVI – FORS JA GERS 21.7.2017	222
FORS JA GERS – PIETARSAARI 5.8.2017	246
VARUSTEET JA HUOMIOITAVAT ASIAT	258
KIITOKSET	260
LÄHTEET.....	261

Esipuhe

SATTUMA. Kun aloitin tammi-kuussa 2020 koostamaan yhdessä Lars Candolinin kanssa kokeemaani seikkailua, pohdin pitkään jotain toimivaa aloitusta tai sanaa, joka kuvaisi parhaiten kaiken alkua. Sattuman osuutta ei saa eikä voi koskaan vähentellä. Sattuma on kuin jalostettua huonoa tuuria, joka johtaa johonkin suureen. Sen voi vaikka Kristoffer Kolumbus vahvistaa. Vaikka Intiaa ei lopulta löytynytäkään, johti sattuma ehkä johonkin vielä suurempaan. Silloin pystyttiin suunnitelmista poikenneesta ja perseelleen menneestä matkasuunnitelmasta huolimatta paukuttamaan henkseleitä ja röyhistämään röyhelöpuvun alla seikkailijan rintakehää.

Tarinallamme on oikeastaan kaksi alkua. Sen ensimmäinen alku tapahtui Tammisaaren edustalla vuonna 2008, jolloin minulle silloin vielä tuntematon Candolin oli kalastamassa ja huomasi kaislikossa Mooseksen. No ei huomannut, vaikka olisihan se ollut aikamoinen löytö. Siellä oli keltainen huonokuntoinen lasikuituvene, jonka hän hinasi turvaan.

Candolin ilmoitti löydöstään poliisille ja teki siitä löytötavarailmoituksen. Veneen omistajaa ei

kuitenkaan kuulunut löytötavaralaissa säädetyn kuuden kuukauden sisällä, jolloin veneen omistajuus siirtyi sen löytäjälle. Tämä johti tietenkin ongelmaan, ja ratkaisu muodostui tarinamme alkusysäykseksi. Candolin halusi viedä uuden veneensä mökille Lohjan Hiidenvedelle säilöön. Normikansalainen olisi hoitanut tämän logistisen ongelman trailerilla muutaman tunnin keikalla, mutta auton sijaan Candolin halusi ajaa veneen Tammisaaresta Hiidenvedelle perämoottorilla. Kun hän tutki karttaa, suunnitelma ei vaikuttanut mahdottomalta, vaikka ajokelpoista vettä ei ollutkaan tarjolla koko reitille. Candolin ratkaisi maasiirtymiset veneeseen mahtuvalla pienellä puisella kärryllä. Sen päällä vene vedettäisiin maata pitkin seuraavaan veneilykelpoiseen paikkaan. Mukaansa hän rekrytoi kesällä 2009 palomiestuttavansa John Blomstedtin ja teki hyvin vaiheikkaan ja haastavan matkan mereltä Tammisaaren edustalta Hiidenvedelle.

Riskiretken tarinan toinen alku tapahtui vuonna 2010, jolloin Candolin työskenteli kanssani samassa työpaikassa. Tutustuimme toisiimme, ja jossain vaiheessa Candolin ehdotti minulle leppoisaa veneretkeä Hiidenvedeltä Karkkilaan. Tuolloin minulle eivät nuo paikat olleet tuttuja, mutta sillä ei ollut juuri merkitystä, sillä

Candolin mainosti retkeään sanoilla: ”Ajetaan moottoriveneellä jokea pitkin, nautitaan kesästä ja juodaan kaljaa.” Olin tehnyt enoni kanssa soutuveneretken Ivalojoella joskus 90-luvun alkupuolella. Matkasimme alavirtaan useita päiviä täysin asumattoman erämaan läpi Kutturasta Toloseen, ja yli 60 kilometrin matkalla laskimme Sukevan vankien tekemällä puuveneellä Ivalojoen monet hyvinkin ankarat kosket. Siksi en pitänyt Candolinin ehdotusta lainkaan ylivoimaisena suorituksena. Siihen oli helppo suostua. Monesti olen palannut tähän hetkeen, jolloin vastasin ehdotukseen myöntävästi. Onneksi en silloin epäröinyt, sillä loppu onkin historiaa, eikä seikkailu jäänyt kokematta.

Olemme pitkän matkamme aikana saaneet kokea sisävesiveneilyn ja veneen raahaamisen lisäksi Suomea eri tavalla kuin kukaan muu. Seikkailunhalun polte on saanut roihuta sisällämme kuljettaen meitä eteenpäin, ja samalla hyvinkin usein on terve järki rukoillut meitä lopettamaan.

Tutkimusmatkat meidän sukupolvemme osalta ovat oikeastaan ohi. Ihminen on käynyt ja kulkenut lähes kaikkialla. Navat on löydetty ja vuoret kiiivetty. Kilimanjarolle jonotetaan, ja sen valtaaminen on nykyään henkilökohtainen suoritus.

Meillä ei perheellisinä ja sponsorittomina olisi ollut aikaa matkustaa tai vaeltaa viikkoja, joten tällainen lähiseikkailu sopi meille oikein hyvin.

Meillä ei siis ollut mahdollisuutta matkata koko reissua yhteen menoon. Ainakaan minun fyysiikkani ja hermoni eivät olisi kestäneet niin pitkää räsitusta. Halusimme kuitenkin vauhtiin päästyämme yrittää päästä niin pitkälle kuin mahdollista, ja otimme mallin golfista. Matkasimme mahdollisimman pitkässä pätkässä niin kauan, että jaksaminen loppui tai olosuhteet muuttuivat mahdottomiksi. Perillä – tai usein siinä, mihin lopulta pääsimme – veimme veneen suojaan, ja seuraavan pätkän aloitimme siitä, mistä veneen nostimme. Matkaa tällä tapaa kertyi 750 kilometriä, ja teimme matkan 14 osassa. Lopulta olimme yhdistäneet kaksi historiallista reittiä. Matkasimme *Eerikinkronikassa* kuvattua Birger-jaarlin ristiretken mahdollista reittiä Hämeen sydänmaille ja sieltä suuntasimme kohti vanhaa tervareittiä, kunnes olimme matkanneet pätkässä moottoriveneellä Tammissaaresta Hämeenlinnaan ja sieltä Ähtäriin ja edelleen merelle Pietarsaaren pohjoispuolelle.

KERAVALLA 22.7.2020 CHRISTIAN RÖNNBACKA

MATKAN PITUUS

RISKIRETKEN etapit näyttävät kartalla hyvin erilaisilta kuin ne todellisuudessa olivat. Esimerkkimatkana on Birger-jaarlin kulkema matka Tammisaaresta Hämeenlinnaan. Emme huomioi, että Birgerin matka on ollut siinä mielessä helpompi, että maa on kohonnut paljon hänen reissunsa jälkeen. Toisaalta emme tasapuolisuuden vuoksi noteeraa, että jaarli joutui meitä useammin tekemisiin hyvinkin vihamielisten paikallisten kanssa.

Matka Tammisaaresta Hämeenlinnaan on linnuntietä noin 128 kilometriä ja vesiteitse 227 kilometriä. Nousua merenpinnan yläpuolelle on enimmillään noin 115 metriä. Taulukosta voi päätellä, että etappien keskinopeudet vaihtelivat huomattavasti.

TAMMISAARI-HÄMEENLINNA

Välimatka	Pituus	Kesto
Tammisaari–Hiidenvesi	86 km	17 h 43 min
Hiidenvesi–Karkkila	35 km	13 h
Karkkila – Marskin maja, Punelia	30 km	20 h 40 min
Marskin maja, Punelia – Topeno	16 km	9 h 30 min
Topeno–Hämeenlinna	60 km	19 h 33 min
YHTEENSÄ	227 km	80 h 26 min



TARINAN ALKU

Tammisaari 21.9.2008

Sunnuntaiaamu oli poikkeuksellisen raskas. Edellisenä päivänä Tammisaaren Lillholmen-nimisellä saarella oli vietetty isojen poikien perinteistä kalastusviikonloppua. Aamun valjetessa päättivät reippaimmat kalamiehet Johan, John ja Lars vielä lähteä muutamaksi tunniksi kalastamaan ja parantelemaan väsynttä oloaan aamuauringossa. Paluumatkalla päätettiin ajaa Lillholmenin ja sen vieressä olevan Storholmenin välisen kapean salmen läpi. Keskellä salmea Storholmenin puolella on tiheä kaislikko. Veneen lipuessa salmen läpi Lars näki kaislikon keskellä jotain valkoista, joka tuntui hitaasti keinuvan veneen peräaaltojen vaikutuksesta. Kun asiaa tutkittiin, todettiin kyseessä olevan täydessä varustuksessa oleva soutuvene, joka oli niin täynnä vettä, ettei sen keltaista ulkoreunaa juuri pystynyt näkemään. Ainoastaan

sen sisäpuolen valkoinen väritys paljasti veneen olemassaolon. Vene hinattiin Larsin vaatimuksesta Lillholmenin saareen, nostettiin maihin ja käännettiin ylösalaisin odottamaan oikean omistajan löytymistä.

Seuraavana päivänä Lars teki veneestä ilmoituksen Raaseporin poliisin löytötavaratoimistoon, josta vanhempi konstaapeli Heikkilä soitteli Larsille saman viikon perjantaina eli 26.9. Hänen kanssaan sovittiin, että vene saisi jäädä Lillholmeniin ja että veneeseen merkittäisiin, että se on Raaseporin poliisin löytötavara. Joulukuun 23. päivä Raaseporin poliisista soitettiin taas Larsille ja kerrottiin, ettei veneen omistaja ollut ilmaantunut ja että löytäjän olisi mahdollista vaatia venettä itselleen. Larsin ilmoitettua huolivansa veneen lähetti vanhempi konstaapeli Toivonen Larsille joululahjaksi päätöksen, jolla vene siirtyi Larsin omistukseen.

A photograph of a yellow rowing boat on a rocky shore. The boat is pulled up onto the shore, and its reflection is visible in the water. The background shows reeds and a body of water. The photo is framed by a rustic, weathered wooden border.

Vene maikin nostettuna.



elmikuussa 2009 sama kalastusporukka saanoi railakkaasti espoolaisessa rivitalossa aamu-yön tunteihin saakka. Keskustelun aiheet vaihtelivat, ja jossakin vaiheessa urotöiden ja erinäisten valloitusten käsittelyn jälkeen keskustelu kääntyi kalastukseen. Muisteltiin, että Johanin mökille oli jäänyt keltainen soutuvene, joka Larsin pitäisi hakea pois kevään koittaessa. Juuri silloin, kymmenennen ja yhdennentoista idean välissä, Lars lausui sanat, joiden merkitystä hän ei sillä hetkellä voinut edes aavistaa. ”Tosimiehet eivät käytä trailereita, vaan ajavat veneet sinne, minne he veneensä haluavat!”

Lars oli aikeissa viedä soutuveneeseen vaimonsa perheen kesämökille Lohjan Hiidenvedelle, ja hän päätteli, että jos kerran jotkut muinaiset ristiretkelijät ovat kysyneet veneilemään Hämeenlinnaan, niin hän toden totta pystyisi samaan. Olihan moottorit keksitty, joten luvassa olisi varmasti loman kaltainen pieni kevätretki. Retkellä voisi nauttia olutta, grillata makkaraa ja ajella hissukseen pienessä auringonpaisteessa kohti Lohjaa. Idea kuulosti juuri silloin niin hyvältä, että miehistöksi lupautui kalamies John, joka oli ollut mukana, kun Lars löysi veneen.

Toukokuussa kun kevätretkeä ruvettiin suunnittelemaan, huomattiin kartasta, että joku oli keksinyt rakentaa vesivoimalaitoksia keskelle vesireittiä. Tarvittiin siis keino päästä voimalaitosten ympäri. John ja Lars ideoivat rakentavansa pienet kärkyt, joiden päälle veneen aina voisi nostaa, ja rullata voimalaitoksen ohi. Kun kärkyt saatiin valmiiksi ja muut tarvittavat varusteet oli kasattu, lähdettiin matkaan. Vene irtosi Lillholmenin saaresta 2.5.2009 kello 8.50, ja suunta otettiin kohti Tammisaaren kaupunkia, josta matka jatkuisi Lohjalle.

MUINAINEN VESIREITTI HÄMEENLINNAAN

Kuten aiemmin tuli esille, matkasimme reittiä, joka kuvataan *Eerikin*-kronikassa. Aivan aluksi on syytä tietää muutama perusasia itse teoksesta, ja sen jälkeen pääsemme vesireittien aiheeseen. *Eerikin*-kronikka on vanhin tunnettu ruotsinkielinen kirjallinen teos. Se on 1300-luvun toisella vuosikymmenellä kirjoitettu runoteos, jonka vanhimmat versiot ovat 1400-luvulta. *Eerikin*-kronikka kertoo Birger Maununpojan (Birger Magnusson) eli tutummin Birger-jaarlin toimista 1200-luvulla. Kyse lienee keskiaikaisesta poliittisesta kirjoituksesta, jonka kirjoittaja saattaa olla Torkkeli Kristiinanpoika (Tyrgils Kristineson)



tai joku muu vaikutusvaltainen ja ehkä ritaristoon kuulunut henkilö. Selvää on, ettei kronikka sisällä ensi käden tietoa toisesta ristiretkestä vaan että ristiretkestä on kirjoitettu suullisen perinteen pohjalta. Kirja on ruotsalaisille samanlainen kansalliseepos kuin *Kalevala* meille.



toisen ristiretken tapahtumista oli kronikan kirjoittamisen hetkellä kulunut lähes vuosisata. Kronikka ei siis nykymittapuun mukaan ole varsinainen tarkka historiallinen lähde, vaan pikemminkin eräänlainen kaunokirjallinen kertomus tietyistä historiallisista jaksosta. Kronikasta puuttuvat esimerkiksi vuosiluvut, ja tapahtumien tarkoista ajankohdista ei voida olla varmoja. Lisäksi kronikka on puolueellinen, ja se sisältää kirjoittajan mielipiteitä. Se puolustaa ja syyttää sekä kertoo asiat tietyssä valossa.

Suomalaisittain kronikka on tärkeä, koska se kertoo ruotsalaisten vallan ja katolisen kirkon leviämisestä Suomeen. Tekstissä on mainintoja sotaretkistä, joita sittemmin on kutsuttu toiseksi ja kolmanneksi ristiretkeksi. Toinen ristiretki suuntautui Hämeeseen, ja se johti Hämeen linnan

rakentamiseen sen jälkeen, kun Birger-jaarli oli kukistanut hämäläiset.

On arveltu, että ristiretki olisi tapahtunut joko vuosina 1238–1239 tai 1249–1250. Retken tarkoituksena on tuskin ollut pakanoiden kastaminen kristinuskoon, vaan se on pikemminkin ollut eräänlainen puolustusretki tai sen päämääränä on ollut ruotsalaisten vallan levittäminen eli Novgorodin ruhtinaiden hillitseminen. Retki pystyttiin tietenkin oikeuttamaan nojaamalla katolisen kirkon haluun käännättää pakanoita nimenomaan läntiseen kristinuskoon. Uskotaan, että retki on myös voinut saada kipinän paavi Gregorius IX:n Uppsalan arkkipiispalle joulukuussa 1237 lähettämästä kirjeestä, jonka mukaan hämäläiset olivat hylänneet katolisen uskon ja kääntyneet takaisin pakanauskontoon. Tapahtumaa on kutsuttu hämäläisten kapinaksi. Kirjeessä paavi kehotti Uppsalan arkkipiispaa ja katolilaisia miehiä lähettämään sotaretkelle hämäläisiä vastaan.

Julius Ailio on kääntänyt vapaamuotoisesti kronikan osuuden, joka koskee Hämeen sotaretkettä (Ristiretki tavasteja vastaan), ja käännös pyrkii noudattamaan kronikan alkuperäistä runomuotoa.

Silloin käski kuningas Erik koko valtakuntaansa,
sekä ritareita että ritarien vertaisia,
niin talonpoikia kuin virkamiehiä,
kuten herrain tapana on,
sanomaan miehilleen,
että hän tahtoi sotaan lähdettävään;
niin käski hän heitä pakanamaalle,
ja antoi väeölleen toimeksi olla heidän johtajanaan
pitäen häntä siihen paraimpana.
Väeö otti toimen mielellään vastaan,
haluten lisätä herransa kunniaa;
panivat kuntoon aseensa ja suojuksensa
uroot reippaat ja karskit;
hyppäriä, haarniskoja ynnä panssareita
jaettiin ja tehtiin paljon lisää.
Joka mies valmistautui seudullaan,
täyttäen kernaasti kuninkaan käskyn,
vesille lykkättiin laivat ja veneet;
paljon ja isoja rakakääröjä
aovattiin ja annettiin niille,
jotka erosivat kodeistaan,
tietämättä takaisintulostaan;
käsiään väännellen, itkun vallassa
näkyi joukko vaimoja. Siltä oli (lähtijään) mieli iloinen,
koska retki lisäisi Jumalan kunniaa.
Usea vanha isään miekka
temmattiin alas naulastaan,
jossa se oli riippunut pitkän ajan.
Ystävällisesti saatettiin lähtijät rantaan,
siellä hyvästeltiin ja kättä puristettiin;
monet punabuulet saivat silloin suukkosen,
niin sydäimestä lähtevään kuin milloinkaan,
sillä toisille oli se viimeinen tapaaminen;
moista sattuu moisen eron johdosta.

Heitä tuuli kuljetti, he purjehtivat pois;
pakanat myös varustautuivat,
tietäen hyvin, että he tulisivat
turmiota eikä laupeutta tuottamaan.
Perillä kristityt laskivat satamaan;
lukemattomain kultakeulain määrää
mahtoivat pakanat olla näkemässä,
itselleen murbeeksi eikä huveiksi.
Kristityt menivät lippuineen maihin,
heille luomisti siellä hyvin.
Heidän kilpensä ja kypäränsä välkkyivät,
kautta maiden kulkeissaan;
He tahtoivat halusta mitellä miekkojaan
pakanallisten Hämäläisten kanssa,
ja, niin kuin luulen heidän mieleen,
saadakseen kultaa, hopeata ja karjalaumoja.
Hämäläiset pakenivat;
pakanat hävisivät, kristityt voittivat.
Ken heistä hyvällä suostui
kristityksi rupeamaan ja kasteen ottamaan,
hän sai pitää tavaransa ja henkensä,
ja elää rauhassa ilman riitaa.
Ken pakanoista niin ei taktonut,
hänet peri kuolema.
Kristityt rakensivat sinne linnan,
asettaen siihen ystävänsä ja lähimmäisiään.
Linnan nimenä on Hämeen linna (Taffvesta borg),
josta pakanoilla vielä on huolta,
maa miehitettiin kristityillä,
ja, niin kuin oletan, siten on vieläkin.
Sama maa tuli kokonaan kristityksi,
luulen, että se Venäjän kuninkaalta hukkaan meni.

Kronikasta ei ihan ollut kartaksi, mutta se sai meidät miettimään, kuinka pitkälle moottoriveneellä voisi matkata. Olisiko edes ylipääntään mahdollista nousta mereltä ensimmäistä jokea kauemmaksi? Meille tärkeä avoinna oleva kysymys liittyy siis Birger-jaarlin valitsemaan reittiin: mitä kautta muinaiset ristiretkeläiset kulkivat? Kun arkeologiset sekä kirjalliset lähteen puuttuvat ja kronikka vaikenee, on asiaa mietittävä tarkemmin. Nykypohtijalla on kuitenkin hyvä olla tietyt taustatiedot. Tällaisia ovat esimerkiksi tieto siitä, että maa kohoaa Etelä-Suomessa noin 3–5 millimetriä vuodessa, eli vuodesta 1239 maa on kohonnut noin 2,3–3,9 metriä. Se vaikuttaa merenpintaan, muttei järvien ja jokien pintaan, eli ne ovat samoilla sijoilla kuin ristiretkien aikaan. – Ottaen tosin huomioon, että alhaisimmat koskipaikat, kuten Pohjanpitäjänlahteen laskevan Mustionjoen alin koski eli Åminnefors syntyi vasta muutama vuosisata aiemmin ja oli siten vielä matala kynnyks. Lisäksi on itsestään selvää, etteivät maanviljelys ja yhdyskuntarakentaminen olleet vielä niin kehittyneitä, että metsiä olisi ruvettu kaatamaan tai edes harventamaan. Etelä-Suomi oli siis kauttaaltaan tiheää aarniometsää, ja tiheyden rikkoivat vain muutamat joet ja purot. Sen lisäksi Salpausselän kaltaiset hiekkaharjut saattoivat tarjota yhtenäisemmän mäntymetsävyöhykkeen, jonka läpi oli helpompi kulkea.

Tutkimalla *Eerikin* kronikkaa alkuperäiskielellä – Julius Ailion käännöstä väheksymättä – voimme havaita, että Ailion käännöksessä ”vesille lykättiin laivat ja veneet”, mutta alkuperäisessä tekstissä sanotaan ”skuto wt snekkior ok löpande skutor”. Ero on siinä, että sanat *laiva* ja *vene* eivät kerro muuta vesikulkuneuvosta kuin sen koon, mutta alkuperäisessä tekstissä mainittu *snekkior* viittaa tietynlaisiin pienempiin aluksiin, joita käytettiin sodankäynnissä, ja taas *skutor* pienempiin purjealuksiin. *Snekkia* saattaa siis olla eräänlainen nopeakulkuinen alus, jota voi myös soutaa. Jos ajatusten antaa virrata, niin voi huomata, että toinen ristiretki 1200-luvulla ei ole kovin kaukana 1000-luvun puolivälissä päättyneestä viikinkiajasta, etenkin jos miettii laivojen kehitystä. Siten *snekkia* voisi muistuttaa ulkonäöltään ja ominaisuuksiltaan viikinkilaivaa. Viikinkilaivojen rakenne oli kevyt, ja niiden matala syväys tuki laivojen käyttöä maihinnousu- ja hyökkäyssodassa. Niillä pystyi nousemaan maihin loiville rannoille ja laivoista päästiin nopeasti rantautumaan. Laivaa voitiin soutaa myös taaksepäin ja kevyitä aluksia voitiin siirtää maakannasten yli. Joettomilla taipaleilla veneet siirrettiin vetämällä tai kantamalla.

Oletettavaa siis on, että ristiretkeläisillä ja Birger-jaarlilla oli mahdollista halutessaan liikkua vesiteitse aina Hämeenlinnaan asti. Koska joet ja järvet olivat samoilla paikoilla kuin nykyäänkin,

niin veneitä joutui muutamassa paikassa vetämään ylävirtaan. Kaikki tietolähteet vaikenevat siitä, tehtiinkö eteneminen sulan veden aikaan vai talven jäitä pitkin. Joka tapauksessa metsän läpi ei kulkenut yhtenäistä tieverkkoa, joten jokia ja vesistöjä oli tavalla tai toisella käytettävä. On myös otettava huomioon, ettei ristiretkeläisten vierailua oltu odoteltu hyvässä hengessä, sillä kronikan sanoin ”pakanat myös varustautuivat, tietäen hyvin, että he tulisivat turmiota eikä laupeutta tuottamaan”. Baltiaan tehdyissä valloitusretkissä oli opittu varomaan pakanoiden väijytyksiä. Lehdettömät puut ja kovaksi jäänyt maa tekivät jalka- ja ratsuväen toiminnan helpommaksi antaen etulyöntiaseman hyökkääjille. Ristiretki on siis voitu tehdä myös talvella vesistöjen jäitä pitkin.

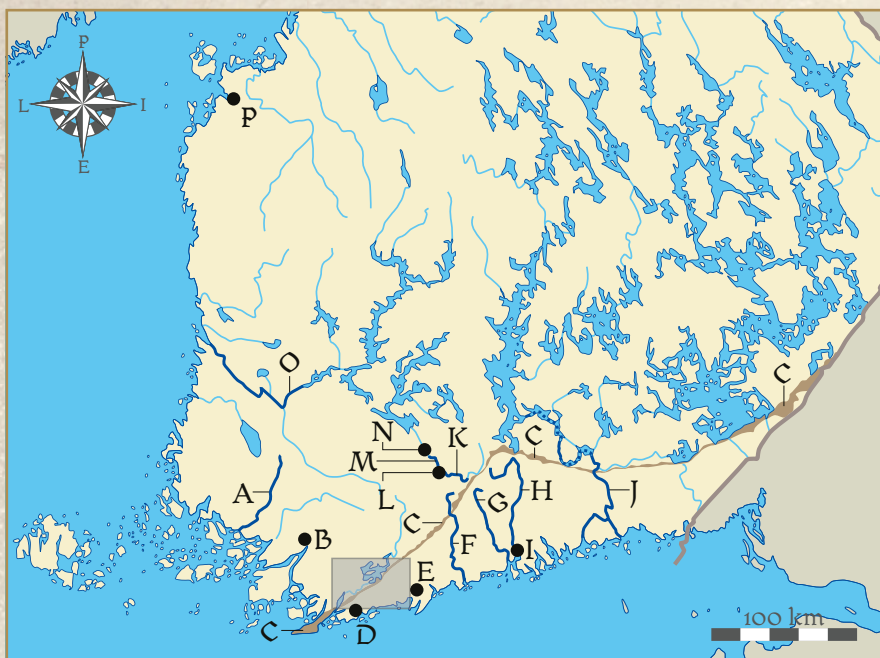
Jos vesireittejä käytettiin, niin vaihtoehtoja on useampia. Kronikan sanoin: ”Perillä kristityt laskivat satamaan; lukemattomain kultakeulain määrää mahtoivat pakanat olla näkemässä, itselleen murheeksi eikä huviksi”. Olain kronikassa sekä Magnuksen ja Messeniuksen kirjoituksissa on vaihtoehtoisia kuvailuja *Eerikin kronikassa* mainitusta maihinnoususta. Emme tässä yhteydessä käsittele kuvailuja tarkemmin, koska ne on kirjoitettu alkuperäisteosta myöhemmin, ja ilmeinen vaara on, että mielikuvitus on värittänyt niitä merkittävästi. Esimerkiksi Messenius esittää Birger-jaarlin astuneen maihin Etelä-Pohjanmaalla,

perustaneen Korsholman linnan ja lähteneen sitten Hämeen suuntaan. Tämä ei voine pitää paikkaansa, koska kuten mainitsimme, seutu oli sankkaa aarniometsää, jonka läpi tuskin kukaan lähti yrittämään etenemistä.

Perimätiedon mukaan ristiretkeläiset olisivat rantautuneet hämäläisten omaan satamaan, jota kutsutaan nimellä Portus Tavastorum. Sen sijainti vaihtelee kirjoittajan mukaan. Yhdeksi paikaksi on tarjottu Halikossa sijaitsevaa Rikalaa, josta on marssittu Hämeeseen tai sitten Auraajoen alkupäätä seuraten. Olihan Turun alue jo niin sanotusti turvallisempaa aluetta, jossa ystävällismielisillä oli vahva jalansija.



ässä yhteydessä on myös hyvä olla perillä siitä, että tanskalaiset olivat tehneet ristiretkiä Suomeen jo Birger-jaarlia aiemmin. Esimerkiksi Ruuth mainitsee ristiretkien vuosiksi 1191 ja 1202. Kerkkonen on tutkinut tanskalaisten mahdollisia rantautumispaikkoja muun muassa nimihistorian ja kasvitieteen avulla, ja hän on päättänyt esittämään ruotsalaisten rantautumispaikoiksi muun muassa Pohjanpitäjänlahtea, Kirkkonummea tai Porvoota. Donner taas mainitsee, että reitti kulkee Lohjan kautta, eli ruotsalaisten käyttämä satama sijaittisi läntisellä Uudellamaalla. Rein, joka puolestaan on perusteellisesti tutkinut ristiretkeen liittyvää aikakautta,



- A Aurajoki
- B Rikala
- C Salpausselkä
- D Raaseporin linna
- E Kirkkonummi
- F Vantaanjoki
- G Mustijoki
- H Porvoonjoki
- I Porvoo
- J Kymijoki
- K Puujoki
- L Hakoisten linna ja Kernaalanjärvi
- M Hiidenjoki
- N Hämeen linna
- O Kokemäenjoki
- P Korsholman linna

päätelee satamapaikan olevan Pohjan pitäjässä, eli Pohjanpitäjänlahdella, koska tätä käsitystä tukevat niin paikannimet kuin novgorodilaisten aiemmin Hämeeseen tekemästä hävitysretkestä jääneet merkinnät. Vaihtoehtoina on tarjottu myös Kymijokea ja Kokemäenjokea, joista molemmista olisi päässyt hyvin lähelle nykyistä Hämeenlinnan Vanajaa. Kokemäenjokea olisi päässyt purjehtimaan verraten vaivattomasti lähes perille asti, kun taas Kymijoella on samalla tavalla yhteys Salpausselkään kuin Pohjan pitäjän satamalla. Myös Porvoonjokea pitkin

on päässyt lähelle nykyistä Lahden kaupunkia ja hiekkaharjua. Porvoo on rantautumiselle varteenotettava vaihtoehto, sillä siellä olivat aiemmin tanskalaisetkin olleet ristiretkellä, ja siellä myös novgorodilaiset olivat pistäytyneet käymässä kauppaa ja ryöstelemässä. Porvoossa sijainneet linnoitteet ovat lisäksi voineet tarjota turvaa ristiretkeläisten laivastolle sillä aikaa, kun he tunkeutuivat syväälle Hämeeseen. Lisäksi Porvoon jokilaakso oli jo siihen aikaan kehittynyttä viljelysseutua eikä vaarallista erämaata.

KERTOMUS KAHDEN MIEHEN HULVATTOMASTA VENEREISSUSTA SUOMEN HISTORIAAN

TARINAN mukaan Hämeen linna perustettiin noin vuonna 1230, kun ruotsalaiset tekivät vaivalloisen ristiretken Suomeen, matkaten Suomenlahdelta syvälle sisämaahan.

Lähes 800 vuotta myöhemmin rikoskirjailija CHRISTIAN RÖNNBACKA ja historian harrastaja LARS CANDOLIN päättivät kokeilla samaa retkeilyä käytännössä. Pienellä perämoottoriveneellä he lähtivät matkaan Tammissaaresta kohti sisämaata, välillä venettä kuivalla maalla vetäen.

Aidon maaotteluhengen mukaisesti kaksikko kuitenkin pisti paremmaksi ja jatkoi matkaansa Hämeenlinnasta vielä eteenpäin, aina Pietarsaareen asti. Samalla miehet tulivat kulkeneeksi toisen historiallisen reitin, ns. tervareitin, jota pitkin pohjalaiset kuljettivat tervaa Ruotsin vallan aikana.

Matkan varrella seikkailijat pysähtyivät katsastamaan Suomen historian merkittävimpiä paikkoja, jotka kirjassa saavat oman esittelynsä.

”Miksi kenenkään mieleen tulee veneillä Tammissaaresta Lohjan, Karkkilan ja Lopen kautta Hämeenlinnaan, ja onko tuolla välillä todella venereitti?”

YLE

ISBN 978-952-279-580-9



9 789522 795809

ISBN 978-952-279-580-9

kl 92

www.bazarkustannus.fi