

vaunuilla. Turun ja Viipurin välillä osuudella tehtiin ensimmäiset vaunuliikenteen sujumista edesauttavat oikaisutyöt 1700-luvun loppupuolella, mm. Salon etelä- ja Porvoon länsipuolella sekä Vantaan Kuninkaanmäessä. Liikennevälineiden kehitys ja kasvavat liikennemäärät pakottivat tekemään myöhemminkin pieniä oikaisu- ja parannustöitä. Autoliikenteen kasvu 1920-luvulta lähtien asetti teillemme aivan uusia vaatimuksia, ja monet historialliset maantiet muuttivat luonnettaan uusien linjauksien myötä. Jo ennen sotia oli valmiina suora tieyhteys Helsingin ja Porvoon välillä, Helsingin ja Turun väli oli puolestaan valmis 1950-luvulle tultaessa. Nykypäivänä huristellaan Turusta Vaalimaalle aivan eri maisemissa kuin 1970-luvulla, puhumattakaan nyt esim. itsenäisyytemme alkuajoista. Yhtenäinen moottoritie voi olla todellisuutta jo reilun vuosikymmenen päästä.

Kaikesta huolimatta alkuperäinen linjaus on vielä löydettävissä melkein päsataprosenttisesti, kunhan vain viitsii nähdä vähän vaivaa reitin selvittämiseksi. Ihan joka paikkaan ei kuitenkaan autolla ole enää asiaa. Jalkaisin jouduin vaikeuksiin Porvoon länsipuolen Öbergsbackenilla, josta tie hävisi oikomistöiden myötä jo 1700-luvun lopulla. Tai ei se nyt sentään heti hävinnyt, mutta tänään sieltä ei löydy muuta kuin vaikeakulkuista risukkoa ja pö-

Kuvassa on Kuninkaantien alkuperäistä linjausta lähellä Ahvenkosken kartanoa Pyhtäällä. Tämä tieosuus jäi pois käytöstä Savukosken sillan ja sen vaatimien uusien tieosuuksien tultua käyttöön kevättalvella 1927.



heikköä. Hienosti säilyneitä alkuperäisen tielinjan sorapäällysteisiä osuuksia voi löytää vielä mm. Piikkiön Tuorlasta, Träskändan kartanon puistosta Espoosta, Porvoon läheltä Ilolan molemmin puolin, Loviisan Myllykylästä, Ahvenkosken kartanon lähetyviltä ja Haminan Summasta.

Kuninkaantien tutkimusprojekti käynnistettiin vuonna 1990. Asialla oli Tiemuseo yhdessä ympäristöministeriön, museoviraston ja eri seutukaavaliittojen kanssa. Tien vanha linjaus inventoitiin maastossa kesällä 1991, ja yksityiskohtainen inventointikertomus valmistui saman vuoden joulukuussa. Tapio Salmisen kirjoittama perusteellinen historia "Suuri Rantatie" ilmestyi keuhällä 1992. Kaksi vuosikymmen-

tä sitten maastosta bongattiin useita kiviholvisiltoja, tieraunioita, rajamerkkejä, kestikievarirakennuksia, puupalkkisiltoja, betonirengasrumpuja, raunioituneita siltapaikkoja jne. Projektin tiedot ovat palvelleet sittemmin lähinnä kaavoituksen, suojelun ja tutkimuksen tarpeita. Itse tulinkin kävelleeksi Vaalimaalta Turkuun vanhaa tielinjaa mahdollisimman tarkkaan seuraten kevään ja kesän 2008 aikana. Kävelypäiviä kertyi yhteensä viisitoista, päivämatkojen ollessa 25-40 kilometriä.

Linja-autoliikenne on ollut Kuninkaantien eri osuuksilla 1920-luvulta lähtien varsin vilkasta. Aihe olisi oman artikkelinsa väärti, mutta seuraavassa joitakin mielenkiintoisia yksityiskohtia vuosien varrelta. Helsingin ja Turun väliseltä osuu-



Kuninkaantie, karttapiirros 1700-luvulta tähän päivään asti.

Piirros: Hannu Kivilä



"Flying Finn" - ensimmäinen pikavuorobussi valmistui keväällä 1933. Kuva: Jari Kurkinen, Suomen autokoriteollisuuden historia, sivu 113

delta on mainittava maamme aivan ensimmäisiin lukeutuva pikavuoro "Flying Finn", joka liikennöi vuodesta 1933 muutaman vuoden ajan reittiä Tammisaaren, myöhemmin hieman lyhennettynä Karjaan kautta. Suuren ja varustukseltaan erittäin korkeatasoisen REO-bussin omisti Someron Linja Oy ja Volmar Mäkinen. Reitin kohtaloksi koitui rautatiehallituksen nopea reagointi uudella pikajunavuorolla. Helsingin ja Viipurin välisellä osuudella mainostettiin vuonna 1927 turisti-autobussi "Imatraa", joka liikennöi kesäkuukausina kolme kertaa viikossa reitillä Helsinki-Loviisa-Hamina-Viipuri-Imatra. 365 kilometrin pituiseen linjaan käytettiin aikaa puolisen vuorokautta, joista kaksi tuntia ruokataukoihin. Turistiautoliikenteen käytössä oli mainosten mukaan varustetasoltaan erinomainen 18 hengen "todellinen loistoauto". Myöhemmin 1930-luvulla Helsingin ja Viipurin väliä liikennöi Postilaitos, jonka bussit käyttivät yhdensuuntaiseen matkaan kahdeksan ja puoli tuntia. Vuorot poikkesivat Kotkassa.

Linjaa olivat haitelleet itselleen myös mm. Hj. Holmström ja Tienhaaran Auto Oy, joiden busseissa autoa Kotkassa vaihtaen pääsi Helsingistä Viipuriin ja päinvastoin parhaimmillaan myös reilussa kahdeksassa tunnissa. Vuonna 1947 Hjalmar Holmström perusti maamme ensimmäisen sotien jälkeisen pikavuoron Helsingin ja Kotkan väliselle reitille. Uusi pikavuoro oli 30-45 minuuttia vakiovuoroja nopeampi, vaikka tieolosuhteet olivat etenkin Porvoon ja Loviisan osuudella matkustajan kannalta vielä sangen epämukavat. Tänäpäi pika- vuorotarjonta Helsingin ja Turun sekä Helsingin ja Kotkan väleillä pitkin modernia Kuninkaantietä on maamme vilkkainta.