



Jalgrattaseltsid Eestis 1888–1918¹

Tambet Muide, Tallinna Ülikooli Humanitaarteaduste instituudi magistrant

SISSEJUHATUS

Viimastel aastatel on Eestis näha kasvavat huvi jalgrataste vastu. Seda põhjustab paljuski autode hulga kasvust just linnades tulenevad keskkonnaprobleemid. Jalgratas teatavasti ei võta palju ruumi, ei tee müra, ei paiska õhku mürgiseid heitgaase, ei vaja üle linnakassa võimete käivat teedeehitust ning lisaks hoiab korras liikleja tervise. Koos üldise huvi ja optimismiga jalgrataste tuleviku suhtes on tekkinud ka elav huvi jalgrataste mineviku vastu, millest annavad märku näiteks Eesti Jalgrattamuuseumi avamine 2014. aastal, näitus „Kaherattalised Eestimaa teedel” Tallinna Fotomuuseumis² ning jalgrattaajaloo käsitlused televisioonis³ ja ajalehtedes⁴. Mitmetes riikides, sealhulgas ka Eestis, töötavad aktivistid, aga ka haldus- ja valitsusasutused aktiivselt selle nimel, et jalgrattakasutus leviks senisest laiematesse rahvahulkadesse. Kuigi teatavas ulatuses toetab sellist protsessi vajaliku taristu ehitamine ning üldine teavitustöö, on samas mitmel pool mõistetud, et sellise arendustöö tulemuslikkusel on piirid.⁵ Kuna jalgrattakasutus on minevikus enamikes Euroopa ja Ameerika ühiskondades väga kõrge taseme saavutanud ning seejärel langustrendi jõudnud, on tänapäeval suunatud ka pilk ajalukku, et mõista paremini jalgrattakasutust mõjutavaid protsesse ja nähtusi. Uurides jalgratta ajalugu Eestis, saame ühest küljest toetada seda rahvusvahelist uuringute protsessi, pakkudes võrdlusmaterjali ning samas mõista ka paremini Eesti oludele iseloomulikke jalgrattakasutuse eripärasid.

Lääne-Euroopas ja Ameerikas on jalgratta ajalugu akadeemilise uurimisteenamana aktualiseerunud märgatavalt viimase 25 aasta jooksul. Kui varasemad

-
- 1 Artikkel põhineb autori poolt 2017. aastal Tallinna Ülikooli Humanitaarteaduste instituudis kaitstud samateemalisel bakalaureusetööl.
 - 2 „Kaherattalised Eestimaa teedel” avatud mai lõpuni” (<http://linnamuuseum.ee/cat-fotomuuseum/kaherattalised-eestimaa-teedel-avatud-mai-lopuni/>) [13.5.2017]
 - 3 „Ajavaod. Ärimehed: Jalgrattad Eestist” ETV 2014.
 - 4 Esna, Olaf. „Kuidas jalgratas muiste Pärnusse veeres”. – Pärnu Postimees 17.8.2016. Lk 7.
Lilosen, Kersti. „Ratturite unistus 1939. aastal: 15 aasta pärast on kogu Eesti kaetud rattatee võrgustikuga”. – AK: arvamus, kultuur 18.9.2010. (<http://pluss.postimees.ee/314557/ratturite-unistus-1939-aastal-15-aasta-parast-on-kogu-estis-kaetud-rattatee-vorgustikuga>) [14.5.2017]; Alla, Hendrik. „Siis, kui Eestis oli kõige rohkem rattaid maailmas ühe elaniku kohta”. – Postimees 28.8.2016. (<http://kultuur.postimees.ee/3797993/siis-kui-estis-oli-koige-rohkem-rattaid-maailmas-uhe-elaniku-kohta>) [14.5.2017]
 - 5 Oosterhuis, Harry. „Cycling, modernity and national culture”. – Social History 41:3. 2016. Lk 233–248, siin lk 248.

käsitlused keskendusid ennekõike jalgratta kui tehnoloogilise objekti kujunemisele, siis uuemad uurimused huvituvad ennekõike kasutusmuutritest ning nende muutuste põhjustest. Eesti juhtumi paremaks uurimiseks ja mõistmiseks on asjakohane võrrelda jalgratta kasutusmuutrite erinevusi laiemas rahvusvahelises kontekstis.

Wiebe E. Bijker käsitles 1997. aastal avaldatud teedrajavas raamatus „Of Bicycles, Bakelites, and Bulbs: Toward a Theory of Sociotechnical Change” tehnoloogia kujunemist sotsiaalse protsessina.⁶ Bijker arendas SCOT (Social Construction of Technology – tehnoloogia sotsiaalne konstrueerimine) teooriat ning käsitles selle erinevate tahkude valgustamiseks jalgratta, bakelliidi (esimene kaasaeagne plastik) ning päevavalguslambi kujunemist. Tema jalgratast käsitlev peatükk annab suurepärase ülevaate jalgratta tehnoloogilisest kujunemisest ning seda mõjutanud faktoritest. Bijkeri töö aitab olulisel määral mõista jalgratta sotsiaalset tähendust ning ka jalgratast ennast mõjutanud sotsiaalseid nähtusi ning protsesse. Anne Katrin Ebert on 2004. aastal avaldatud artiklis „Cycling towards the nation: the use of the bicycle in Germany and the Netherlands, 1880–1940” võrrelnud jalgratta kasutust ning selle sotsiaalset tähendust Hollandis ja Saksamaal.⁷ Artikkel pakub väärtuslikku informatsiooni Saksa ja Hollandi jalgrattaseltside kohta, aga ühtlasi ka sealse jalgrattakultuuri kohta ning pakub võrdlevat ainet samade teemade uurimiseks Eestis. 2013. aastal avaldatud raamatus ”Consumers, Tinkers, Rebels: The People Who Shaped Europe” demonstreerivad Ruth Oldenziel ja Mikael Hård, kuidas Euroopa tehnoloogilisi arenguid 1850. aastatest kuni tänapäevani on suunanud rohujuuresandil tarbijad, nokitsejad ja mässajad.⁸ Peatükk raamatus käsitleb jalgratta olulisust kaasaegse Euroopa liikumis- ning reisimiskultuuri kujunemisel, selle rolli hilisemat ülevõtmist auto poolt ja ka jalgratta jõulist marginaliseerimist poliitilisel tasandil. Muuhulgas pööratakse siin tähelepanu ka jalgrattaseltsidele. Laiihaardelise tööna annab teos suurepärase ülevaate jalgratta ja ka jalgrattaseltside sotsiaalsest tähendusest ning ka üleeuroopalistest suundumustest. Oma uurimuses toetusin olulisel määral ka 2016. aastal avaldatud Harry Oosterhuisi esseele ”Cycling, modernity and national culture”, milles ta annab kriitilise historiograafilise ülevaate Lääne-Euroopa ja Ameerika jalgrattaajaloo senistest käsitlustest.⁹

Kõige olulisemaks allikaks artikli valmimisel oli käsitletava ajavahemiku (ca 1886–1915) perioodika. Allikate leidmiseks kasutasin ennekõike Eesti ja vähesel määral ka Läti digiteeritud ajalehtede andmebaaside otsingusüsteeme.

6 Bijker, Wiebe E. ”Of Bicycles, Bakelites, and Bulbs: Toward a Theory of Sociotechnical Change”. The MIT Press. Cambridge, Massachusetts; London, England 1997.

7 Ebert, Anne Katrin. „Cycling towards the nation: the use of the bicycle in Germany and the Netherlands, 1880–1940 „ – European Review of History: Revue européenne d'histoire. 2004, 11:3. Lk 347–364.

8 Oldenziel, Ruth; Hård, Mikael. ”Consumers, Tinkers, Rebels: The People Who Shaped Europe”. Palgrave Macmillan UK. New York. 2013.

9 Oosterhuis, Harry. „Cycling, modernity and national culture”. – Social History 41:3. 2016. Lk 233–248.

Trükistest kasutasin seltside juubelite puhul välja antud ülevaatelisi juubeli- raamatuid, mis põhinevad kaasaegsete mälul, aga ilmselt ka ränaseks mitte säilinud dokumentidel ning annavad seltside kohta palju informatsiooni, mida mujalt ei leia. Nende seas on märkimisväärseim 1898. aastal Dorpater Velocipedisten-Clubi kümnenda aastapäeva puhul avaldatud „Festschrift zur 10-jährigen Stiftungsfeier des Jurjewer Radfahrer-Vereins 1888–1898”.¹⁰ Samalaadsed ülevaadet on välja andnud ka Eestimaa spordiselts Union 1927. aastal¹¹ ja Kalev 1921. aastal.¹² Lisaks kasutasin seltside põhikirju, mis valgustasid nende organisatsioonide ametlikke eesmärke ja tegevusvaldkondi.¹³

Jalgrattaseltsi Taara tegevuse kohta annavad hulganisti detailset infot koosolekute osaliselt säilinud protokollid.¹⁴ Mõningaid detaile leidsin ka arhiiviallikatest,¹⁵ kuid üldjoontes jäid need selle töö raames põhjalikult läbi töötamata. Vääruslikku informatsiooni ennekõike jalgrattaseltside tegevuse, aga ka jalgrataste kasutuse kohta andsid kaasaegsete mälestusraamatud.¹⁶

Senised põhjalikumad uurimused Eesti jalgrattaajaloo kohta on läbi viidud valdavalt spordiajaloo kontekstis.¹⁷ Antud tööd annavad suurepärase ülevaate Eesti jalgrattaspordist ja selle saavutustest, kuid ei ole kuigi usaldusväärsed jalgrattaajaloo muudes aspektides, kuna nende fookuses on saavutusport. Nendes töödes puuduvad enamasti viited allikatele ning esineb ka mõningaid faktivigu. Seni ainuke Eesti jalgrattaajaloo akadeemiline käsitlus „Riding toward the Civil Society: Bicycle in Nineteenth-Century Estonia” pärineb 2011. aastast soomlase

10 Kieseritzky, Siegfried von. „Festschrift zur 10-jährigen Stiftungsfeier des Jurjewer Radfahrer-Vereins 1888–1898”. Schnakenburg’s Buchdruckerei. Tartu 1898.

11 „Estländischer Sport-Verein „Union” 1897–1927”. Estländische Druckerei Aktien-Gesellschaft. Tallinn 1927.

12 „E.S.S. „Kalev” juubeli album 1901–1921”. Vaba Maa. Tallinn. 1921.

13 „Põhjuskiri Saadjärve jalgrattasõitjate seltsile Liivi kubermangus, Jurjewi kreisis, Saadjärve wallas.” Trükitud K.Sööti juures. Tartu 1897; „Pärnu Eesti Jalgratta-sõitjate Seltsi „Wambola” Põhjuskiri.” A. Birthani trükk. Pärnu 1901; „Уставъ Везенбергскаго Общества Велосипедистовъ Любителей.” Печатня Эстляндскаго Губернскаго Правления. Tallinn 1893; „Уставъ Нарвскаго Эстонскаго Велосипеднаго Общества въ местечке Иоахимсталъ, Везенбергскаго уезда, Эстляндской губернии.” Типография Эстляндскаго Губернскаго Правления. Tallinn 1900; „Уставъ Общества Велосипедистовъ „Унионъ.”” Типография Э.А. Э.А. Новичкаго. Гороховая 36. Peterburg 1902.

14 „Jurjewi rattasõitjate seltsi „Taara” eestseisuse protokolliraamat 1899, 1900, 1901, 1902, 1903 ja 1904. 12II.” Eesti Spordi- ja Olümpiamuuseumis. ESM Fp 367:6 KK 41/F4-1/41; „Jurjewi jalgratta-sõitjate seltsi „Taara” sõidu-komisjoni protokolliraamat. 1899–2. novbr 1911.” Eesti Spordi- ja Olümpiamuuseumis. ESM Fp 367:12 KK 47/F4-1/47.

15 TLA.196.1.175. „Seltside ja ühingute põhikirjad ja nende liikmete nimekirjad”; ERA.2075.1.454. „Jalgrataste seadus; rahvusvaheliste juhilubade omajate nimekiri”; EAA.296.7.3179. „Переписка с начальниками уездов, полицеймейстерами, обществами велосипедистов, авто-и веловладельцами о выдаче разрешений для езды на велосипеде и автомобиле”.

16 Adson, Artur. „Neli veskit. Mälestusi olnud aegadest, kohatud inimestest ja käidud paikadest. Sajas miniatuuris jutustatud”. Abetryck. Västena 1946; Lepp, Marta. „1905. aasta romantika, järellained, lõppvaatus”. Eesti Päevaleht (Eesti mälu; 18). 2010. Esmatrükk 1922; Rei, August. „Mälestusi tormiselt teelt”. Kirjastus Vaba Eesti. Stockholm 1961; Rütli, Oskar. „Mälestusi ühe Eesti supupõlve tööst ja võitlusist (1871–1949)”. Eesti Päevaleht (Eesti mälu; 6). 2010.

17 „100 aastat jalgrattasporti Eestis”. Koostanud Kask, Heino. Eesti Raamat. Tallinn. 1986; Lääne, Tiit. „120 aastat jalgrattasporti Eestis”. Puffet Invest. Tallinn. 2006.

Mikko Kylliäineni sulest.¹⁸ Ka Kylliäinen käsitleb ennekõike rattaseltse, kuid vastavad allikad jäävad ühekülgeteks ning kohati ka ebausaldusväärseteks, sest põhinetud on olulisel määral varasematele mitteakadeemilistele käsitlustele, mille algallikad on suuresti mittekontrollitavad.

Avaldatud on ka töid, mis käsitlevad üksikuid eestlaste jalgrattaseltse. Kalevi spordiseltsi, mis alustas jalgrattaseltsina, on käsitlenud Eugen Piisangi ja Juhan Maidlo koostatud, 2001. aastal avaldatud viieosalises kogumikus „Kalev. Läbi sajandi”.¹⁹ Käsitlus seltsi algaastatest on küllaltki põgus, mis ilmselt tuleneb kättesaadavate allikate vähesusest ning peamiselt on siin keskendunud spordile. Anu Sillastu on kirjutanud Spordi- ja Olümpiamuuseumi väljaandes Sport & Muuseum 2012. aastal ülevaate spordiselts Taara tegevusest.²⁰ Tegemist on kompaktsel artikliga, mis annab hea ülevaate Taara põhilistest tegevustest ning tõusudest ja mõõnadest. 1981. aastal 28. oktoobril pidas Heivi Pullerits Tartu Linnamuuseumi ajalooapäeval ettekande, milles käsitles jalgrattaselts Taara tegevust teatri vallas.²¹ 1982. aastast pärinevad Aleksander Nieländeri käsikirjalised uurimused, mis käsitlevad Saadjärve jalgrattasõitjate seltsi²² ja Krüüdneri jalgrattasõitjate seltsi Kiirus.²³ Nieländeri uurimuste väärtust tõstab asjaolu, et autor on intervjuerinud rattaseltsidega seotud inimesi. Nieländeri tööle tuginedes oli võimalik leida ka mitmeid viiteid olulistele allikmaterjalidele ajakirjanduses.

Seni läbiviidud uurimustööd lähtuvad valdavalt spordiajaloo positsioonilt, mistõttu on vähe tähelepanu saanud rattaajaloo sotsiaalsed ja kultuurilised tahud. Rattaseltside käsitlustes on mõne puhul antud tegevuse laiemaid ülevaateid, kuid üldjuhul on jäädud kitsalt ühe seltsi juurde ning seltside omavaheliste seoste ning „suurema pildi” loomine on jäänud puudulikuks. Käesoleva artikli eesmärgiks on vaadelda lähemalt jalgrattaseltse Eestis perioodil 1888–1918. Perioodi algusdaatumiks on esimese jalgrattaseltsi asutamine Eestis ning lõpuaastaks 30 aastat hiljem on aasta, mil jalgrattaseltsid olid juba sisuliselt hääbunud. Artiklis püüan asetada jalgratta kasutuse ja seltsiliikumise laiemas konteksti, mis lubaks nendega seotud protsesse ja nähtusi paremini mõista.

18 Kylliäinen, Mikko. „Riding toward the Civil Society: Bicycle in Nineteenth-Century Estonia”. – *Baltic Journal of European Studies*. Tallinn University of Technology. Vol. 1, no. 1(9). 2011. Lk 294–306.

19 Piisang, Eugen; Maidlo, Juhan. „Kalev. Läbi sajandi. Esimene osa 1900–1944”. Ilo. Tallinn. 2001.

20 Sillastu, Anu. „Tartu esimene eestlaste spordiselts Taara”. – Sport & Muuseum. Eesti Spordimuuseumi perioodiline väljaanne. Nr 1. 2012. Lk 3–17.

21 Pullerits, Heivi. „Taara seltsi osa Eesti realistliku teatri kujunemises. Ettekanne Tartu Linnamuuseumi ajalooapäeval 28. oktoobril 1981.” Käsikiri Anu Sillastu käes. 1981.

22 Nieländer, Aleksander. „Saadjärve jalgrattasõitjate selts”. Käsikiri Eesti Spordi- ja Olümpiamuuseumis. 1982. ESM Fp 747:3 KK 207/F4–1/206.

23 Nieländer, Aleksander. „Jalgrattasõitjate selts „Kiirus””. Käsikiri Eesti Spordi- ja Olümpiamuuseumis. 1982. ESM Fp 747:2 KK 206/F4–1/205.

JALGRATASTE LEVIK EESTIS JA NENDE SOTSIAALNE TÄHENDUS

Esimesed jalgrattad Eestis olid, nagu ka mujal maailmas, isoleeritud ja lokaalsed, niiöelda kurioosumid, mis laiemalt veel ei levinud ning haarasid inimeste tähelepanu küllaltki põgusalt. Nii näiteks reklaamisid mõned tootjad oma jalgrattaid Tartu saksakeelses ajalehes Dörptsche Zeitung juba 1869. aastal ning samal aastal sai palju tähelepanu keegi kodanik Borck, kes oli endale jalgratta ehitanud ning sellega ringi sõitnud.²⁴ Jalgrattad jõudsin siinmail esialgu, sotsiaalseid gruppe silmas pidades, ilmselt vaid kohalike sakslaste teadvusesse. Olemasolevatel andmetel tundub, et jalgratas oli Baltimaade sakslaste seas 1869. aasta paiku hetkeks „kuum teema”, mis hajus ning tõusis päevakorda uuesti alles 1880. aastate teisel poolel.

Ajakirjanduslike allikate põhjal on võimalik määratleda aega, mil jalgrattad eestlaste teadvusesse jõudma hakkasid ning seeläbi täpsemalt dateerida, millal jalgrattad Eestis laiemalt levima hakkasid. 1886. aastal teavitati Eesti Postimehe lugejaid Moskvast toimunud jalgrattavõidusõidust ning seejuures nimetati jalgrattast neljal erineval viisil: „ratsa vanker”, „iseenesest ümber aetud ratas”, „velocipede” ja „ratsa ratas”.²⁵ Järgmisel aastal teatati ajalehes Sakala, et ühele Moskva postijaoskonnale on katsetuseks antud „kaherattaga isesõitma sõkutaw wanker (Velociped)”.²⁶ Mõlemal juhul näeme, et rahvusvahelise nime „velociped” kõrval anti jalgrattale kirjeldavaid ning analooge otsivaid nimetusi, mis viitab ajakirjaniku teadmisele, et väga suure tõenäosusega pole suurem osa lugejatest jalgrattast kunagi varem ise näinud ega sellest ka midagi kuulnud. Sõna „jalgratas” ilmub ajalehtedesse esmalt 1889. aastal,²⁷ mil on kasutusel ka muud nimetused, nagu „jalgmasin”²⁸ või „ratsutuseratas”.²⁹ Alates 1893. aastast kasutatakse vaid sõna „jalgratas”, mille juurde mõnikord lisatakse sulgudesse „velociped”. 1893. aasta alguses ilmuvad Postimehes jalgrattast kiitvad artiklid, kus uut masinat ennast selle vooruste kõrval enam põhjalikult ei kirjeldata.³⁰ Seega võiks eeldada, et ajaperioodil 1887–1892 on jalgratas hakanud Eestis laiemalt levima ja saanud ajalehelugejatele tuttavaks. Esimesed kuulutused, kus müüakse õhkrehvidega jalgrattaid, ilmuvad eestikeelsetes ajalehted 1895. aasta maikuu.³¹ Õhkrehvidega jalgrattad võimaldasid juba küllaltki mugavalt liigelda, mis lubab oletada, et umbes sel ajal said jalgrattad märksa levinumaks nähtuseks.

24 Kylliäinen. „Riding toward the Civil Society...”. 2011. Lk 296–297.

25 „Sega sõnumid.” – Eesti Postimees 11.10.1886. Lk 3.

26 „Wenemaalt.” – Sakala 29.8.1887. Lk 3.

27 „Sõnumid Tallinnast.” – Postimees 3.6.1889. Lk 4.

28 Postimees 23.3.1889. Lk 2.

29 „Seda ja teist.” – Postimees 7.10.1892. Lk 3.

30 „Seda ja teist.” – Postimees 9.1.1893. Lk 2; „Seda ja teist” – Postimees 1.3.1893. Lk 2.

31 Postimees 16.5.1895. Lk 4.

Jalgratas oli vaadeldaval perioodil siiski küllaltki kallis personaalne liikumisvahend. 1893. aasta alguses märgitakse selle hinnaks üle 150 rubla.³² Hobuse võis näiteks muretseda tollal juba 30 rubla eest.³³ Samal ajal teenis Tallinna linnapea pisut üle 400, abilinnapea 125,³⁴ Vana-Roosa vallakirjutaja 12,5,³⁵ Pankjavitsa mõisa aednik-metsavaht 7³⁶ ning postipoiss 5 rubla kuus.³⁷ Jalgrattaost oli seega märkimisväärne väljaminek, mida võisid endale lubada vaid rahakamad inimesed ja mis võis tihti eeldada ostmiseks laenu võtmist. Kuni vaesem rahvas endale jalgratast lubada ei saanud, oli see vägagi prestiižne ese ning demonstreeris kõrget staatust. Ka Eesti ajakirjandusest võib leida vihjeid, et jalgratast seostatakse „suurte saksadega” või kõrgema haridusega inimestega.³⁸

16

19. sajandi lõpus oli ratta näol tegemist kiiresti areneva tehnoloogiaga, mis lubas enneolematut liikumisvabadust ning sümboliseeris sellisena innovatsiooni ja progressi nii tehnoloogilises kui ka sotsiaalses mõttes.³⁹ Seetõttu tõmbas jalgratas ligi inimesi, kes identifitseerisid end progressiivsetena – esialgu keskklassi liberaale, aga hiljem ka näiteks feministe ja sotsialiste.⁴⁰ Progressiivsete liberaalide seas nähti jalgrattasõidus teatavas mõttes ka kasvatuslikku, moodsat kodanikku kujundavat kogemust. 19. sajandi kiireneva linnastumise ning sotsiaalsete probleemide rägastiku hoomamatu kasvu foonil näis maailm edasi liikuvat peadpööritava ja kontrollimatu kiirusega. Sellises olukorras leiti, et jalgrattasõitja on mõneti analoogne moodsa hea kodanikuga – ka rattal sõidetakse enneolematu ja isegi hirmutava kiirusega, ent selle juht jääb rahulikuks ning kontrollib oma sõiduriista. Sellise arusaama mõjukust on eriti täheldatud Hollandis, kus jalgratast sai osa rahvuslikust identiteedist.⁴¹ Itaalias kuulutasid sotsialistid, et sport, seejuures ennekõike jalgrattasport, teeb ükskõiksest karjast tsiviliseeritud progressiivsed inimesed.⁴²

Optimistlikumad jalgrattaentusiastid uskusid, et peagi asendab see täielikult hobuse, keda kõigi tema vooruste juures oli vägagi kulukas ülal pidada. Ratast kiitvas Postimehe artiklis aastast 1893 võrdles „metsahärra C.F.” jalgratast hobusega – lisaks suuremale kiirusele pidas ta esimest kindlamaks ja usaldusväärsemaks. Hobune võis üksi jäetuna parmudest ja sääskedest ärritatuna riistu lõhkuda

32 „Seda ja teist.” – Postimees 9.1.1893. Lk 2.

33 Postimees 29.9.1899. Lk 4.

34 „Sõnumid Tallinnast.” – Postimees 4.1.1893. Lk 3.

35 Postimees 20.6.1894. Lk 6.

36 Eesti Postimees 8.2.1892. Lk 4.

37 „Weel postipoiste jootrahast.” – Postimees 13.8.1892. Lk 3.

38 „Lõbu ja teaduse jagu.” – Sakala 16.2.1894. Lk 1.

39 Oosterhuis, Harry. „Cycling, modernity and national culture”. 2016. Lk 236.

40 Horton, Dave. „Social movements and the bicycle”. 2006. Lk 1–7.

41 Ebert. „Cycling towards the nation...”. 2004. Lk 352–356.

42 Pivato, Stefano. „The bicycle as a political symbol: Italy, 1885–1955”. – The International Journal of the History of Sport, 7:2. 1990. Lk 173–187, siin lk 179.

või suisa omapäi koju minna. Jalgrattaga aga „sõida kus tahad ja kuna tahad, kas kesk öösel ehk heledal päeval.”⁴³ Kohati peetigi jalgratast juba hobuse asemikuks ja probleemiks oli vaid ratta kättesaadavus. Nõnda loeme 1893. aasta augustikuu Postimehest: „Näituseks sõidab üks Jõgewa raudteejaama lähekonnas elav wallawanem oma ametitalitustes ikka jalgrattaga Wiljandisse. Ei pruugi ta selleks kauge maa taga käimiseks oma hobuselooma waewata, ei ka jala käimisega ennast kurnata. Kui jalgrattad odavamad, sarnastel kordadel tarwitataks neid tõesti väga sagedasti.”⁴⁴

Sajandivahetuse paiku hakkas jalgratta hind langema ning selle kasutamine laiemalt levima. Jalgratta hinna languse taga oli suuresti asjaolu, et turule hakkasid ilmuma kasutatud jalgrattad, mis ei olnud enam lootusetult vananenud mudelid (näiteks kõrgrattad). Ehk veel enam langetas jalgrataste hinda aina laienev masstootmine lääneriikides. Ameerikas toodeti jalgrataid kohaliku turu jaoks liialt palju ning neid eksporditi hädakorras odavalt Euroopasse, mis omakorda hinda oluliselt langetas.⁴⁵ Esimese maailmasõja eelsetel aastatel võis kasutatud jalgratta osta juba 40–65 rubla eest.⁴⁶ 1906. aastal kirjutati Postimehes, et töölised „headel aastatel”, viidates ilmselt Vene-Jaapani sõja (1904–1905) eelsele ajale, soetasid endale massiliselt jalgrataid, mis nende fintantsvõimekusele üle jõu käisid ja mida neil üldsegi niivõrd tarvis ei ole.⁴⁷ See demonstreerib, et jalgratas oli endiselt küllaltki kallis sõiduriist, kuid ka töölised olid suure huvi korral võimelised seda endale muretsema. Tõenäoliselt ei levinud jalgratas eriti veel vaid talurahva seas.

Jalgratta laialdase leviku tagajärjel hakkas see kaotama oma staatust demonstreeriva luksusobjekti võlu. Samal ajal kaotas jalgratas ka oma sünonüümsust innovatsiooniga, kuna ta oli saanud igapäevaseks objektiks ning tehnoloogia arengu „teravik” oli temast möödunud. Uueks prestiižseks innovatsioonikaubaks, millel ennast pedaalile tallavast „pööblist” eristada, sai motoriseeritud transport – mootorrattad ja autod.⁴⁸ Lisaks oli hoogu kogumas lennundus, eriti pärast jalgrattamehaanikutest vendade Wright’ide esimest motoriseeritud lennuki lendu 1903. aastal.⁴⁹ Olgu märgitud, et prestiiži langusele vaatamata oli jalgrattakasutus ja nende hulk Eestis pideval tõusuteel ning sõdadevahelise perioodi lõpuks sõitis Eesti teedel jalgrataid umbes sama palju kui hobusõidukeid ning kordades rohkem kui mootorsõidukeid.⁵⁰

43 „Seda ja teist.” – Postimees 9.1.1893. Lk 2.

44 „Sõnumid Jurjewist.” – Postimees 23.8.1893. Lk 3.

45 Ebert. „Cycling towards the nation...” 2004. Lk 360.

46 Päewaleht 21.3.1913. Lk 3.

47 „Parajust!” – Postimees 4.2.1906. Lk 2.

48 Oosterhuis. „Cycling, modernity and national culture” 2016. lk 240.

49 „An Encyclopaedia of the history of technology” Koostaja McNeil, Ian. Taylor & Francis. New York 2002. Esmatrükk 1990. Lk 622–624.

50 ERA.2075.1.454. „Jalgrataste seadus; rahvusvaheliste juhilubade omajate nimekirj”.

JALGRATTASELTSIDE ASUTAMINE

18

Esimene jalgrattaselts asutati Suurbritannias 1878. aastal ning sai nimeks *British Cyclists' Touring Club*. Sellele järgnesid seltsid Ameerikas 1880., Prantsusmaal ja Taanis 1881., Belgias 1882., Hollandis 1883. ning Saksamaal ja Alžeerias 1884. aastal.⁵¹ 1886. aastal asutati jalgrattaselts Riias, mille põhikiri kinnitati 1887. aastal ning mis alates 1892. aastast kandis nime Riia I jalgrattaselts (*Der I. Rigaer Velocipedisten-Verein*).⁵² Huvitaval kombel ringleb Eestis jalgrattaajalugu puudutavas kirjanduses ekslik arusaam, nagu kõnealune selts oleks asutatud kümme aastat varem, 1876. aastal, mis aga ei vasta tõele.⁵³ Kahjuks puuduvad veenvad andmed jalgrattaseltside kohta Venemaal. Louise McReynolds väidab raamatus „Russia at Play”, et Venemaa esimene selts asutati Moskvast 1888. aastal,⁵⁴ kuid Eesti Postimees räägib juba 1886. aastal Moskvast peetud võidusõidust „velocipede klubé” liikmete vahel.⁵⁵ Lisaks on mõnevõrra usutatavam, et Venemaa esimene jalgrattaselts asutati riigi pealinnas Peterburis.

Esimene jalgrattaselts Eestis asutati Tartus 1888. aastal. Põhikiri koostati Riia seltsi eeskujul, mis koos sobiva ajavahega lubab oletada, et sealt saadi jalgrattaseltsi asutamise mõte või vähemalt eeskuju.⁵⁶ Järgmisel aastal asutati jalgrattaselts Tallinnasse⁵⁷ ning ajavahemikus 1891–1895 asutati seltsid veel Viljandis,⁵⁸ Rakveres,⁵⁹ Pärnus,⁶⁰ Paides⁶¹ ja Võrus.⁶² Nendesse varajastesse jalgrattaseltsidesse koonduisid üldiselt saksa keelt kõnelevad linnakodanikud. Kui Pärnus asutati 1900. aasta paiku eestlaste jalgrattaselts Vambola, põhjendati seda ajakirjanduses väitega, et kohalikku saksa seltsi eestlasi ei lubata.⁶³ Kas see vastab tõele, on raske öelda, aga paistab, et vähemalt Tartu seltsis leidub ka eestipärase nimega isikuid, näiteks J. Rütel, kes oli aastatel 1893–1898 seltsi juhatuse liige.⁶⁴ Nähtavasti ei pääsenud sinna siiski talupojaseisusest inimesed, mis olevat põhjustanud Saadjärve seltsi loomise, mida

51 Oldenziel, Ruth; Hård, Mikael. „Consumers, Tinkerers, Rebels...”. 2013. Lk 137.

52 „Rigasche Stadtblätter für das Jahr 1898.” Toim. Poelchau, Arthur. Druck von H. J. Häcker. Riia. 1898. Lk 54–55.

53 Lääne. „120 aastat jalgrattasporti Eestis”. 2006. Lk 7–10; Esna, Olaf. „Kuidas jalgratas muiste Pärnusse veeres” – Pärnu Postimees 17.8.2016. Lk 7; Kylliäinen. „Riding toward the Civil Society...”. 2011. Lk 296–297.

54 McReynolds Louise. „Russia at Play: Leisure Activities at the End of the Tsarist Era”. Cornell University Press. New York. 2003. Lk 96.

55 „Sega sõnumid.” – Eesti Postimees 11.10.1886. Lk 3.

56 Kieseritzky. „Festschrift zur 10-jährige...”. 1898. Lk 3.

57 „Sõnumid Tallinnast.” – Postimees 21.3.1889. Lk 3.

58 „Kodumaalt.” – Postimees 9.12.1891. Lk 2.

59 „Sõnumid Tallinnast.” – Postimees 1.3.1893. Lk 3.

60 „Omalt maalt.” – Eesti Postimees 28.3.1894. Lk 3.

61 „Eestimaalt.” – Sakala 22.11.1895. Lk 3.

62 „Kodumaalt.” – Postimees 27.5.1895. Lk 3.

63 „Teadus. Kunst. Seltsielu.” – Eesti Postimees 1.2.1901. Lk 3.

64 Kieseritzky. „Festschrift zur 10-jährige...”. 1898. Lk 64.

käsitlen allpool lähemalt.⁶⁵ Tõenäoliselt oli sarnane olukord ka teistes „saksa” seltsides – rahvuse alusel ilmselt ei diskrimineeritud, küll aga seisuse alusel. Kahtlemata oli olukord erinevates linnades erinev ning on võimalik, et Pärnus võisid näiteks demograafilistel põhjustel rahvuslikud vastuolud olla tunduvalt teravamad, kui näiteks Tartus. 1890. aastate lõpust alates, mil asutati eestlaste jalgrattaseltse, hakati varasemate seltside niioelda rahvakeelsete nimetuste juurde lisama sõna „saksa” ehk neist said „kohalik saksa jalgrattasõitjate selts” või „meie linna saksa jalgrattasõitjate selts”. Väidaksin, et selline seltside rahvuslik eristamine oli pigem eestlaste, mitte sakslaste algatatud. Samas võis sõna „saksa” tähistada ka kõrget seisust, mida kalli sõiduriistaga sai demonstreerida, ja mis võis olla üheks motiiviks asutamaks eestlaste jalgrattaseltse. Ilmselt oligi kõige aktiivsem ja edukam „saksa” selts Tartu oma, kes on jätnud hulganisti jälgi ajakirjandusse ning avaldanud 1898. aastal juubeli puhul ka mälestusraamatu (*Festschrift*), mis sisaldab kümne tegevusaasta kroonikat, rekorditabelit, eelmise aasta varaaruannet, juhatuse nimekirja, väikest hulka kuu-lutusi ning mitut lehekülge mõistatusi, aforisme ja lembeluuletusi, milles on kuidagi kajastatud jalgratas.⁶⁶

1896. aastal asutati Tartust mõnikümmend kilomeetrit põhja pool Saadjärvel jalgrattaselts. Selle taga oli Voldist pärit kaupmees Karl Vestel, keda talupojana ei lubatud astuda Tartu seltsi ega ka võidusõitudest osa võtta. Sellest sai ajakirjanduse sõnul esimene talupoegadele mõeldud jalgrattaselts Vene keisririigis, mis väidetavalt „üleval” ka pisut nõutust ja kinnitamisega viivitamist põhjustanud.⁶⁷ Selts ehitas Voldisse velodroomi, kus peeti 1897. aasta juulis avavõistlus. Mõne aktiivse tegevusaasta järel seltsi tegevus sisepeingete ja rahaliste raskuste tagajärjel soikus ja sõidutee lammutati võlgade katteks.⁶⁸ Tartust mõnikümmend kilomeetrit Võru suunas, Krüüdneris, asutati 1898. aastal rattasõidu selts Kiirus, kusjuures esimesed katsed seltsi asutamiseks tehti juba kolm aastat varem. Kuna seltsi liikmetel polnud kusagile velodroomi ehitada, mindi Krüüdneri mõisa omaniku parun Konstantin Johannes Konrad von Maydelli (1844–1916) jutule, kes pisut ootamatu lahkusega andis rajatise tarvis maad. Seal lasi ta maha raiuda metsa ning palkidest ehitada seltsimaja, lisaks andis mõisa hobuseid ehitusmaterjali veoks. Arvatavasti asus sealt mõnesaja meetri kaugusel mõisa kõrts, mis võis olla kahtlemata majanduslikult mõtleva von Maydelli põhjuseks toetada läheduses seltsitegevuse arendamist. Selts tegutses sõjast põhjustatud väikese mõõnaga küllaltki aktiivselt 1940. aastani ning velodroomi kasutati võistluste tarvis viimast korda 1947. aastal.⁶⁹

Teatavaks murranguks seltside tegevuses võiks pidada 1898. aastat, mil asutati Tartus jalgrattaselts Taara, mille põhikiri kinnitati järgmisel aastal. Ajakirjanduses

65 „Kodumaalt.” – Postimees 23.1.1897. Lk 3.

66 Kieseritzky, „Festschrift zur 10-jährige...”. 1898.

67 „Kodumaalt.” – Postimees 23.1.1897. Lk 3.

68 Nieländer, „Saadjärve jalgrattasõitjate selts”. 1982. Lk 6–10.

69 Nieländer, „Jalgrattasõitjate selts „Kiirus””. 1982. Lk 1–19.

Radler - Liebe.

Velociped-Ballade.



Velozipepi war ein hübsches Mädchen,
Velozipeter liebte sie gar sehr:
Wenn er sie fahren sah auf ihrem Rädchen,
Vor lauter Wonne stets allheilte er.

Auch sie schien seine Liebe zu erwidern,
Ach, wie entzückte ihn ihr zücht'ger Gruss!
Um sie zu feiern nach Gebühr in Liedern,
Bestieg er den Velozipegasus.



Ein Briefchen warf er einst ihr zu. O Himmel!
Ein heftiger Windstoss trieb's vor den Papa.
„Ei hol' Dich die Velozipest, Du Lämmel!“
So rief der Alte, als den Brief er sah.

Velozipepi durft' nicht mehr auf's Radel,
Dieweil Velozipeter war so frech, —
Und dass passirt ihm schon beim dritten Madel,
Der Arme hatte ein Velozipech.



- ▶ Luuletus. Allikas: Kieseritzky, Siegfried von „Festschrift zur 10-jährigen Stiftungsfeier des Jur-jewer Radfahrer-Vereins 1888–1898“. Schnakenburg's Buchdruckerei. Tartu 1898. Lk 66.
- ▶ Saadjärve seltsi üks asutajaliige ja mehaanik Karl Ilves (1861–1949). (SA Eesti Spordi- ja Olümpiamuseum).

teatatakse, et „ta on meie linna eestlaste jaoks asutatud”.⁷⁰ See tähendab, et loodi rahvuslik jalgrattaselts, milletaoliseid varem ei eksisteerinud. 1900. aastal kinnitati Narva Eesti jalgrattaseltsi põhikiri, 1901. aastal Pärnu Vambola ja ka Kalevi oma Tallinnas. Suure tõenäosusega liigitub selliste rattaseltside hulka ka Põltsamaa Rattasõidu Armastajate Ühisus, mille kohta aga puuduvad peale asutamisteate edasised allikad.⁷¹ Kõik nad olid asutatud, järgides Taara loodud põhimõtteid, millele viitab sama põhikirja kasutamine. Oskar Rütli (1871–1949) kirjutab oma mälestustes Taara kohta, et „seltsi ülesandeks oli jalgrattasõidu arendamine. See oli aga ainult väliseks sildiks. Seltsi õigeaks ülesandeks sai aga eesti seltskonda koguda.”⁷² Kalevi asutamisest meenutab Theodor Ussisoo (1878–1959): „Õieti ei olnud asutajatel tõsist ega mingit kavatsust luua rattasõidu seltsi. Taheti pigemini ellu kutsuda kultuurteadusline selts. Kuid teades, et kohalik kuberner sellist seltsi ei kinnita, tuldi otsusele asutada puhtsportlise ilmega selts. Kubernerile teatati ühtlasi, et loodavas sportlises seltsis meil on kavatsus ainult spordiga tegeleda, jättes kõrvale kõik muu, eriti aga poliitika, mille vastu oli suur hirm kohalikul ülemusel. Nii oli spordiseltsi asutamine ainult linikuks neile kavatsustele, mis asutajatel tõeliselt hinges pesitsesid.”⁷³ Rohkemal või vähemal määral need seltsid siiski jalgrattasõiduga tegelesid ning eriti Ussisoo öeldu võib olla kergelt liialdatud, et minevikku romantiseerida. Tõsi küll, Kalev paistab teiste seast silma tagasihoidlikuma tegevusega jalgrattaspordi vallas. Nende seltside kultuurilist ja poliitilist tegevust käsitlen põhjalikumalt allpool.

Mõneti salapäraseks jääb samal ajal tegutsenud Unioni-nimeline jalgrattaselts, mille peakontor asus Peterburis, aga mille osakondi või harukontoreid asus üllatavalt laiaulatuslikul alal. Nendest õnnestus leida tõendeid Tallinnas,⁷⁴ Rakveres,⁷⁵ Tartus,⁷⁶ Narvas,⁷⁷ Mõisakülas,⁷⁸ Paides, Lihulas, Riias, Jelgavas ja Liepajas, aga ka näiteks Moskvas, Varssavis, Orjolis, Novorossiiskis ja Vitebskis.⁷⁹ 1899. aastal on neil 17 osakonda ning on võimalik, et hiljem rohkemgi.⁸⁰ Samal aastal teavitas Postimees Rakvere osakonna loomisest ning ütles Unioni kohta, et ta olevat „üleilmeline rattasõitjate ühisus”.⁸¹ Tegemist oli Saksamaa jalgrattaseltsi *Allgemeine Radfahrer-Union* (üldine jalgrattaselts) haruga, mille esimesed harukontorite

70 „Kohalikud sõnumid.” – Postimees 23.1.1899. Lk 3.

71 „Kohalikud sõnumid.” – Postimees 23.1.1899. Lk 3.

72 Rütli. „Mälestusi ühe Eesti sugupõlve...”. 2010 (1964). Lk 176.

73 Ussisoo, Theodor. „Jooni Kalevi algpäivilt.” – Eesti Spordileht 29.5.1931. Lk 2.

74 „Sõnumid Tallinnast.” – Postimees 20.4.1898. Lk 3.

75 „Uuemad sõnumid.” – Eesti Postimees 20.5.1899. Lk 3.

76 „Kohalikud sõnumid.” – Postimees 29.1.1901. Lk 3.

77 „Kodumaalt.” – Postimees 13.8.1902. Lk 3.

78 „Kodumaalt.” – Postimees 2.6.1910. Lk 5.

79 Džina Zeitung. Sport-Nachrichten. 2.2.1900 „Jahresbericht pro 1899 der Radfahrer-Vereinigung „Union“. Abtheilung Riga.” Lk 18–20.

80 Samas. Lk 18.

81 „Uuemad sõnumid.” – Eesti Postimees 20.5.1899. Lk 3.

alged olid Baltikumis väidetavalt juba 1892. aastal, ning mis registreeriti ametlikult 1897. aastal Peterburis.⁸² Eespool tsiteeritud Theodor Ussisoo, kes kuulus Kalevi seltsi, väitis, et Unionisse koondusid „sakslased, peaaesjalikult kadakad”⁸³ Interneti-põhises vene ajaloolises fotoalbumis „Петербургские велосипедисты” (Peterburi jalgratturid) leidub teiste seas ka fotosid Unionist, kus mõningatel pildidel paistab taustal saksakeelseid tekste.⁸⁴

Võib järeldada, et tegemist oli seltsiga, mis koondas sakslasi ning „üleilmlisus” piirdus suure tõenäosusega Saksamaa, Austria-Ungari ja Venemaaga. Saksamaal oli mitmete väiksemate kõrval kolm suurt jalgrattaseltsi – *Deutscher Radfahrer-Bund*, mis tegeles valdavalt võidusõitudega, kõnealune *Allgemeine Radfahrer-Union*, mis tegeles valdavalt jalgrattaturismiga, ning 1896. aastast ka tööliste jalgrattaselts *Solidarität*. Huvipakkuv on see, et *Allgemeine Radfahrer-Union* nägi end progressiivse ja avameelsena ning lootis jalgrattasõiduga ületada riigipiire ning võimaldada inimestel näha võõraid maid, kusjuures end „ülemäära” võidusõitudega vaevavat *Deutscher Radfahrer-Bundi* süüdistasid nad konservatiivsuses ja natsionalismis.⁸⁵ On raske öelda, kui võrd sellised väärtused, ja ehk ka vastuolud, Eestisse kandusid. Kuna seltsi koosseis pidi olema kohalik ning sotsiaalsed ja poliitilised olud erinesid Saksamaast, omandas selts kahtlemata vähemalt mingil määral teistsuguse värvingu, seda enam, et Venemaa kontekstis oli tegemist ju seltsiga, mis koondas rahvusvähemust. Paistab, et Unioni enda „üleilmlisena” reklaamimine lubab oletada, et vähemalt mingisugune ideoloogiline raamistik seltsil siiski oli.

Jalgrattaseltsid otsisid muuhulgas võimalusi ühtseks välimuseks ja teistest jalgratturitest või seltsidest erinemiseks. Ühe võimaluse pakkusid jalgrattaste numbrimärgid. Vastavalt 1895. aasta Tartu määrusele, mille analoogid suure tõenäosusega ka teistes linnades kehtisid, oli niiöelda tavaline numbrimärk mustade numbritega valgel põhjal ning seltside märgid valgete numbritega „hele-tumepunasel” põhjal.⁸⁶ Nähtavasti oli hiljem võimalik seltsi numbrimärgi värvilahendustega loovamalt läbi käia. Taara lasi endale valmistada tumerohelisel taustal kuldsete numbrita ja ääreviiruga numbrimärgid.⁸⁷ Kalev sai loa kanda sini-must-valgeid numbrimärke.⁸⁸ 1910. aastal taotles Vambola Liivimaa kubernerilt õigust kasutada Vene trikoloori värvides numbrimärki.⁸⁹ Lisaks numbrimärkidele olid rattaseltsidel üldiselt vormimütsid, sellel, ja ka rinnal, seltsi märgid ning lisaks rohkemal või vähemal määral

82 „Estländischer Sport-Verein „Union” 1897-1927”. Estländische Druckerei Aktien-Gesellschaft. Tallinn 1927. Lk 3.

83 Ussisoo, Theodor. „Jooni Kalevi algpäivilt.” – Eesti Spordileht 29.5.1931. Lk 2.

84 Петербургские велосипедисты (<http://and110.ucoz.ru/SPORT/sam04.html>) [11.4.2017 18:00]

85 Ebert. „Cycling towards the nation....”. 2004. Lk 357–358.

86 „Kohalik põhjuskiri sõidurastestega sõitmise kohta” – Postimees 14.10.1895. Lk 3.

87 „Jurjewi rattasõitjate seltsi „Taara” eestseisuse protokolliraamat 1899...”. Lk 4.

88 Ussisoo, Theodor. „Jooni Kalevi algpäivilt.” – Eesti Spordileht 29.5.1931. Lk 4.

89 ЕАА.296.7.3179 „Переписка с начальниками уездов, полицеймейстерами, обществами велосипедистов, авто-и веловаладельцами о выдаче разрешений для езды на велосипеде и автомобиле”. Lk 7–8.

ühtne ülikond. See paistab silma Taara⁹⁰ ja Kalevi⁹¹ puhul, aga ka Unioni puhul. Eespool viidatud fotol Unionist kannab suur osa meestest ühesugust peakatet, minu hinnangul vormimütsi.

Välja joonistub neli erinevat tüüpi jalgrattaseltse: varajased saksa seltsid, niiöelda talupojaseltsid, rahvuslikud eestlaste seltsid ning eraldiseisvana Union. Pärast 1901. aastat enam uusi jalgrattaseltse ei loodud, kusjuures neid oli selleks ajaks asutatud peaaegu kõigisse tolleaegsetesse Eesti linnadesse.

Küllaltki paljud seltside põhikirjad on säilinud, mis oma sisus keskenduvad valdavalt seltsi siseelu korraldamisele. Üldjuhul võeti üle mingi varem eksisteerinud seltsi põhikiri, mis vastavalt vajadustele oma seltsile kohandati. Põhikirja esimeses või teises paragrahvis sätestati tavaliselt seltsi eesmärk ja selle saavutamise viisid. Ilmselt kõige levinum ja varaseimat tüüpi põhikiri on selline, mis kehtis Tallinna,⁹² Rakvere⁹³ ja Saadjärve⁹⁴ seltside juures. Esimese ja viimase sarnasusele viidates võib olla kindel, et selline kehtis ka Tartu seltsis. Seega pärineb see tõenäoliselt Riia jalgrattaseltsilt. Põhikirja esimene paragrahv sätestab: „Seltsi eesmärk on jalgratta sõitjate lignemine, jalgratta tarwituses täiendamine ja laiali lautamine kui sündsast, meelepäralist ja kergelt liikumise riista. Selle tarwis paneb selts koosolekuid, väljasõituseid ja võidusõituseid toime.”⁹⁵ Teist sorti, 1902. aastal kinnitatud Unioni põhikirjas seisab: „Seltsi eesmärk on edendada jalgrattasporti läbi ühismatkade ja väljasõituse, aga ka läbi ühiste võistluste.”⁹⁶ Taara põhikiri, milline kehtis ka Vambolas⁹⁷ ja Narva Eesti jalgrattaseltsis⁹⁸ ning suure tõenäosusega ka Kalevis, kirjeldas oma eesmärke ja meetodeid järgnevalt: „Seltsi eesmärk on jalgratta-sõidu armastajaid üksteisega lähemalt tutvustada, neid jalgratta-sõidus täiendada ja jalgrattaid võimalikult laiali laotada. Selleks otstarbeks lubatakse seltsile: a) kinniseid ruumiseid ja lahtiseid kohtasid jalgratta-sõidu tarwis sisse seada, niisama ka töötubasid jalgrattaste kokkuseadmise ja parandamise tarwis, b) toimepanna: väljasõituseid, c) võidusõituseid, d) ühendatud võistlusi ja e) mitmesuguseid seaduse poolt lubatud seltskondlisi piduseid ja mänguseid pääle kaardimängu.”⁹⁹

90 „Jurjewi jalgratta-sõitjate seltsi „Taara” sõidu-komisjoni protokollid raamat. 1899-2.novbr 1911.” Lk 15p.

91 Ussisoo, Theodor. „Jooni Kalevi algpäivilt.” – Eesti Spordileht 29.5.1931. Lk 4.

92 TLA.196.1.175. „Seltside ja ühingute põhikirjad ja nende liikmete nimekirjad”. Lk 314–317.

93 „Уставъ Везенбергскаго Общества Велосипедистовъ Любителей.” Печатня Эстляндскаго Губернскаго Правления. Tallinn. 1893.

94 „Põhjuskiri Saadjärve jalgrattasõitjate seltsile Liiwi kubermangus, Jurjewi kreisis, Saadjärve wallas.” Trükitud K.Sööti juures. Tartu. 1897.

95 Samas. Lk 3.

96 „Уставъ Общества Велосипедистовъ „Унионъ.”” Типография Эд. Эд. Новичкаго. Гороховая 36. Peterburg. 1902.

97 „Pärnu Eesti Jalgratta-sõitjate Seltsi „Wambola” Põhjuskiri.” A.Birthani trükk. Pärnu. 1901.

98 „Уставъ Нарвскаго Эстонскаго Велосипеднаго Общества въ местечке Иоахимсталь, Везенбергскаго уезда, Эстляндской губернии.” Типография Эстляндскаго Губернскаго Правления. Tallinn. 1900.

99 „Jurjewi jalgratta sõitjate seltsi „Taara” põhjuskiri.” K.Sööti trükk. Tartu. 1899. Lk 15–16.

Millised eesmärgid ilmnevad põhikirjadest? Silma torkab jalgratta tutvustamine utilitaarse transpordivahendina. Varasemates põhikirjades peetakse vajalikuks jalgratta voorusi esile tuua, hilisemates aga ratta „laiali laotamine” enam põhjendamist ei vaja. Teiseks sõnastatud eesmärgiks põhikirjades on jalgratturite sõiduuskuse täiendamine – mis oli kahtlemata oluline olukorras, kus rataga sõitmise oskus oli veel vähe levinud. Kolmandana paistavad silma sotsiaalsed eesmärgid – jalgrattaselts sai toimida ning toimiski kokkutulemise paigana ehk klubina jalgrattasõiduga tegelevatele inimestele.

Kahtlemata ei kajastanud põhikirjad kõiki põhjusi, miks jalgrattaselts asetati või nendesse astuti. Jalgratas oli kallis ja prestiižne ese ning seetõttu oli prestiižne ka jalgrattaselts ja tema seltskond. Kahtlemata oli rattaseltsi seltskond ka lihtsalt meeldiv ning seltsides said kokku tulla sarnase mõttemaailmaga sõpruskonnad. Jalgrattaseltside edukast tegevusest võisid olla huvitatud jalgrataste ja nende tarvete tootjad ja nendega kauplejad. Seltsi asutamine võimaldas tegeleda jalgrattasportiga. Jalgratas võis „imeriistana” ligi tõmmata lihtsalt huvilisi ja progressientusiaste. Ning, nagu nägime, võis jalgrattaseltsi varjus tegeleda asjadega, mille tarvis muidu seltsile tegevusluba enamasti ei antud.

VÕIDUSÕIDUD

„Kell 4 p.l. pidiwad võiduajamised algama, aga juba hulk aega enne seda hakkas inimesi Tallinna maantee ääres (hullumaja ligidal) olewale sõiduteele woolama. Hakatuse ajaks oli inimesi ligikonnas olewatel majakatustel, aia otsas ja igal kõrgemal kohal; poisikesed lamasiwad nagu räimed sõiduplatsi aia väljaspoolse kraawi kaldal, kust nad läbi aiaaugukeste kõiki liikumisi silmadega nagu äraneelata katsusiwad; aga ka seespool warjawat aeda ei puudunud waatajaid – sääl oli kõrgemal seisew waatelawa linna rikkama seltskonna liikmeid täis, 60, 30 ja 20 kopikalised iste- ja seisukohad kubisesiwad aina waatehimulistest. Kõik oli uudishimu jalule ajanud. Ja, uudishimu mõistab oma haigetega ümberkäia!”¹⁰⁰

Antud lõik pärineb 1893. aasta augustikuisest Postimehest, mis kirjeldab Tartu jalgrattaseltsi poolt rajatud velodroomi avavõistluse eelset õhkkonda, millele järgneb üksikasjalik kirjeldus võistlustest endist. Jalgratas oli veel tehnoloogiline uudsus ning selle kiirus, eriti võidusõiduks harjutanud sportlaste all, oli muljetavaldav ja nagu samas artiklis hiljem vihjatakse, võrreldav tolleage se kiiruse kehatuse – rongiga. Lisaks oli jalgratas kallis ja harvanähtav ning vähesed olid saanud seda katsuda, veel vähemad sellel sõita. Ratas ise tekitas uudishimu, mis rahvamassid võidusõitutele tõi – inimesed tulid vaatama tehnilist imet, mis olevat võimeline, nagu Postimees ilmselt mõnele võidusõidule tuginedes väitis, läbima 33 versta (umbes 35 km) ühe tunniga.¹⁰¹

100 „Sõnumid” – Postimees 9.8.1893. Lk 3.

101 „Seda ja teist” – Postimees 1.3.1893. Lk 2.

Eialgu toimusid võidusõidud niiöelda maastikul – tänavatel ja maanteedel. Üliolulise tõuke jalgrattarallidele andsid velodroomid – kui pikal distantsil jalgrattarallit oli võimalik näha vaid mõnest üksikust punktist, tõenäoliselt finišist, siis mõnesaja meetri pikkusel ringrajal toimus terve võidusõit publiku silme all, mis andis sellele enneolematu vaatamängulisuse. Lisaks oli võimalik võidusõiduala aiaga piirata ning huvilistelt sissepääsu eest raha küsida. Velodroome ehitati näiteks Tartusse,¹⁰² Valka¹⁰³ ja Tallinnasse,¹⁰⁴ aga ka kohalike rattaseltside poolt maapiirkondades, nagu näiteks Voldis¹⁰⁵ ja Krüüdneris¹⁰⁶. Enamik seltse ehitas endale mingisuguse sõidutee või -platsi, mistõttu võib, kui ka allikad puuduvad, oletada, et kohtadel, kus oli jalgrattaselts, oli suure tõenäosusega ka mingil kujul velodroom. Need „jalgrattasõitjate sõiduteed” või „jalgrattasõitjate aiad” olid küllaltki suured tribüünidega platsid, mistõttu neid kasutati laialdaselt muudekski ruumi vajavateks üritusteks. Näiteks 1911. aastal toimus Pärnu jalgrattasõitjate aias laulupidu.¹⁰⁷

1890. aastate lõpul hakati kohati taas ka väljaspool velodroome võidusõite korraldama. Näiteks 1898. aastal toimus võidusõit Riiast Tallinna, mille võitnu läbis distantsi veidi vähem kui 24 tunniga.¹⁰⁸ Pikkade distantside läbimine sai palju tähelepanu juba 1880. aastatel, kui ajakirjanduses peeti küllaltki tihti tarvilikuks mainida, kui keegi rattal väga pika tee üllatavalt kiiresti läbis.¹⁰⁹ Pikkade distantsidega võidusõidud mängisid erilist rolli jalgratta võimekuse demonstreerimisel. Üks huvitav näide sellest pärineb Saksamaalt. Nimelt toimus seal 1892. aastal sõjaväe ohvitseride osavõtul palju tähelepanu saanud pikamaa ratsutamise võistlus Berliinist Viini. Võistlusest tahtsid osa võtta mõned jalgratturid, keda aga sinna ei lubatud. Järgmisel aastal korraldasid kohalikud jalgrattaseltsid koostöös ratsavõistluse eeskujul jalgrattavõidusõidu ning ilmnes, et ratturid läbisid selle maa märkimisväärselt kiiremini. Sellega demonstreeriti jalgratta praktilist potentsiaali ning need võeti Saksa sõjaväes kasutusele.¹¹⁰

Üheks võidusõitude olulisimaks funktsiooniks sai tehnoloogiate tõestamine. Nimelt andis võidusõit hästi aimu, kuidas mõni tehnoloogiline uuendus jalgrattasõitu hõlbustas. Suurepäraseks näiteks sellest on õhkkummid. Kui Lääne-Euroopas hakkasid alates 1889. aastast ilmuma võistlustele esimesed õhkkummidega varustatud jalgrattad, võeti need publiku poolt vastu naeruga, mis aga võistluse käigus asendus aplausiga. Nad olid tolleaegsete arusaamade järgi naeruväärselt

102 „Sõnumid” – Postimees 9.8.1893. Lk 3.

103 „Kodumaalt” – Postimees 11.2.1906. Lk 3.

104 „Teadus. Kunst. Seltsielu.” – Eesti Postimees 22.3.1901. Lk 2.

105 „Saadjärve jalgrattasõitjate selts” – Postimees 18.7.1897. Lk 4.

106 Nieländer. „Jalgrattasõitjate selts „Kiirus””. 1982. Lk 2.

107 „Pärnu maakonna-laulupidu” – Postimees 21.6.1911. Lk 3.

108 „Sõnumid Tallinnast.” – Postimees 16.6.1898. Lk 3.

109 „Sõnumid Tartust ja Tallinnast.” – Postimees 28.5.1888. Lk 3; „Sõnumid Tallinnast.” – Postimees 3.6.1889. Lk 4; „Sõnumid Tartust.” – Postimees 24.6.1889. Lk 3.

110 Ebert. „Cycling towards the nation...”. 2004. Lk 358–359.

koledad, aga võidusõit demonstreeris, et õhkkumm suurendab oluliselt jalgratta kiirust.¹¹¹ Tehnoloogilised innovatsioonid, mis võisid olla leiutatud näiteks Inglismaal, tuli suure tõenäosusega ka siin kinnistada.

19. sajandi lõpukümnendiks kerkisid Lääne-Euroopas esile kaks konkureerivat rehvitootjat: Dunlop ja Michelin. Just sellest konkurentsist sündis komme valjult kuulutada pärast iga võidusõiduvõitu, millise ettevõtte toodetud rehvidega jalgratas oli võidu saavutanud. Tehnoloogiate tõestamisega seoses kerkib esile jalgrattarallide uus funktsioon – reklaam.¹¹² Rehvidelt laienes reklaamindus ratas-tele laiemalt: hakkavad ilmuma rattatootjate reklaamkuulutused, kus muuseas märgitakse ära võidetud võidusõidud.¹¹³ Seetõttu on väga tõenäoline, et seltsidega olid seotud jalgrataste ja selle osade tootjad, maaletoojad ja müüjad – jalgrataste propageerimine ja reklaamimine olid nende äri edukuse seisukohalt üliolulised.

26

1893. aasta augustikuus toimuvaks võidusõiduks kuulutas Tartu selts lisaks tavapärasele võidusõitule välja „Talupoegade võidusõitmise omatehtud ratas-*tel*”, mille võitjate esikolmikule lubati vastavalt 10-, 5-, ja 3-rublalist auhinda ning lisaks veel 15-rublalist auhinda kõige paremale rattale.¹¹⁴ Võidusõidule ilmus kuus inimest ning Postimehes kiideti seltsi ettevõtmist, mis edendavat kalli, ent väga kasuliku masina taskupärasemaks muutumist ja kasutuselevõtmist talupoegade poolt.¹¹⁵ Samasugune võistlus toimus veel järgmisel aastal, mil osa võttis juba 12 võistlejat.¹¹⁶ 1895. aastal toimus säärane ettevõtmine veel Pärnus, mis jäi ilmselt viimaseks.¹¹⁷ Kuigi ajakirjanduses kirjeldati neid võistlusi ennekõike lõbu ja nalja pakkuvatena, olid need korraldatud pisut perspektiivikamate sihtidega. Nagu ka ettevõtmist kajastavad ajakirjanikud ära märkisid, loodeti jalgrattast palju kasu ning et sellised võistlused võiksid levitada ja juurutada kommet jalgrattaid ise valmistada ja seeläbi nende hinda langetada ning kättesaadavust tõsta. Põhjuseid selliste võistluste kadumiseks võib olla mitmesuguseid, aga tõenäolisim on, et vabrikus toodetud jalgrataste hind langes sedavõrd, et ise ehitamine ei olnud enam kuigi tulus.

Rattarallid mängisid üliolulist osa rattaseltside tegevuses kahel põhjusel. Esiteks oli see suure publiku korral rahalises mõttes vägagi tulus ning võimaldas seltsil oma tegevust laiendada. Teiseks oli võidusõit ehk efektiivseim võimalus jalgratast ja selle võimeid rahvale demonstreerida ning ratta kasutust seeläbi levitada. Jalgratta-võidusõitude aeg jääb ennekõike 1890. aastatesse, 20. sajandi algusaastatel see hääbub ning alles 1920. aastatel hakkavad võidusõidud taas populaarsust koguma.¹¹⁸

111 Bijker. „Of Bicycles, Bakelites, and Bulbs...”. 1997. Lk 81–82.

112 Samas. lk 83.

113 Postimees 4.4.1901. Lk 4.

114 Postimees 19.8.1893. Lk 4.

115 „Sõnumid Jurjewist” – Postimees 31.8.1893. Lk 3.

116 „Kohalikud sõnumid” – Postimees 22.6.1894. Lk 4.

117 „Uuemad sõnumed.” – Sakala 4.10.1895. Lk 3.

118 Lääne. „120 aastat jalgrattasporti Eestis”. 2006. Lk 16–26.

Mudel 1901.

Jalgrattad

Mudel 1901.



suure hamba ratastega „Rusfia“ kõige suurem ja wanem
jalgrattawabrik Wenemaal

A. Lentner ja Co. wabrikust
„Brennabor.“

Kõige suurem jalgrattawabrik ilmas ja kõige wanem Europas.
Kõige paremad kunnistused Balti kubermangus.

Wõidusõit	Surjewišt	Niga	Rusfia	I. wõit
"	"	"	"	Brennabor II. "
"	"	"	"	III. "
"	"	"	Rusfia	IV. "

Et nad ka kõige paremad wõidu-sõidu tee pääl on, näitab
järgmine: Meisterschaft Balti kubermangudele.

Rusfia	5 wersta	pääl	I. wõit.
Brennabor	1½	"	I.

Kõige suurem ladu wäljawalimiseks illewal nimetatud
jalgrataste pääle. Pääle selle gummi mantlib, õhutorud jne.
Ainumõitija

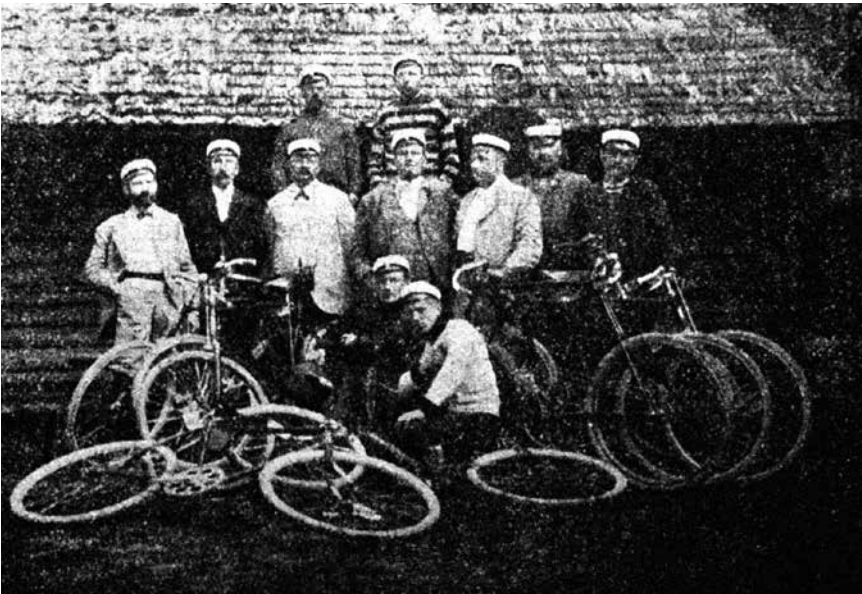
Nr. 14. Rahakauplusjes Kaubaõuowis Nr. 14. Surjewis.

Aunpakkitult

J. Sint.



- ▶ Jalgrattareklaam aastast 1901. Allikas: Postimees 4.4.1901. Lk 4.
- ▶ Isevalmistatud jalgratas. Allikas: Jalgratas, ERM A 692:14, Eesti Rahva Muuseum, <http://muis.ee/museaalview/495335>



- ▶ August Lukk oma isa Juhani poolt Röpina vallas 1889. aastal valmistatud jalgrattaga (Eesti Rahva Muuseum).
- ▶ Kalevi liikmed väljasõidul. Allikas: „E.S.S. „Kalev” juubeli album 1901–1921”. Vaba Maa. Tallinn. 1921. Lk 20.

VÄLJASÕIDUD

Võidusõitude kõrval oli teiseks oluliseks jalgrattaseltside tegevuse väljundiks väljasõidud. Ennekõike võeti neid muidugi ette meelelahutuslikel eesmärkidel, kuid ka väljasõidud toimivad jalgratta levitajatena. Jalgratas oli 19. sajandi lõpu maastikul pilkupüüdev sõiduriist ning kahtlemata haarasid need maakohtadest läbisõidul inimeste tähelepanu. Jalgratas reklaamis sel viisil iseennast maarahva seas. Samas peab tõdema, et mitte alati ei võetud jalgrattureid sõbralikult vastu. Pahameelt tekitas ennekõike asjaolu, et jalgrattad hirmutasid hobuseid. 1901. aastal kurdetakse Saaremaa kohalikus ajalehes, et maakohtades ollakse millegipärast arvamisel, et jalgrattasõit on illegaalne ning rattureid kiputakse ründama ja jalgrattaid lõhkuma.¹¹⁹

29

19. sajand, iseäranis selle lõpukümnendid, tõi kaasa hoogsa linnastumise. Linnade elanikkonna suurenemisega muutusid linnad aina enam räpasemateks ja jäid kitsaks, aina enam tekkis linnaelanikkonnas igatsus looduse roheluse ja avatuse järgi. Selliste uute nõuete põhjal ehitati ka linnasid ümber avaramateks ning rajati parke. Üheks võimaluseks jäi aga linnast välja loodusesse minna. Sellises olukorras oli jalgratas vägagi kasulik – see võimaldas linnast välja sõita minutite jooksul, sõita ka küllalt kaugele ning õhtul ikkagi koju tagasi jõuda. „Rohelises” käimine oli tegelikult levinud praktika ja selleks ei tarvitatud vaid jalgratast, vaid mindi ka jala, sõideti hobustega, rongidega ja laevadega. Jalgratas aga teatavas mõttes avas maastiku linna ümber – sellega avastati hõlpsasti kauneid kohti, kuhu hiljem teiste transpordivahenditega siirduti. Näiteks 1903. aasta Postimehes leitakse: „Kui meie rattasõitjate väljasõitmise kohtasid looduse-ilu poolest vaatame, siis peame õigusega ütleva, et Tiskre rand oma ümbrusega üks linna lähedal olevatest kõige toredamatest kohtadest on. [...] Kahju, et seda ilu ainult rattasõitjatel võimalik näha on, sest jala-inimestel oleks rohelisse minemiseks niisugune tee pikk olema. Loodame, et tänawu suwel aurupaat „Wenera” seda wahet tihedamini käima hakkab kui minewal aastal.”¹²⁰

Kui aga „raudruun” on toonud linnast Tiskresse, võib ju ka edasi sõita. Jalgratas tõi reisimisse seniolematu vabaduse. Rongiga oli võimalik erakordselt kiiresti edasi liikuda, kuid reisija pidi kohanduma rongigraafikuga ning leppima sihtkohtadega, kus oli olemas raudtee. Jalgratas aga lubas minna kõikjale, kus oli selleks sobiv tee, reisijale endale sobiva tempo ja ajastusega – see avas maastiku ja tõi selle ratturi käeulatusse, avas teatavas mõttes uue dimensiooni. Veelgi enam tõi jalgratas maastiku ratturi silmisse. Nagu kiideti Prantsuse jalgrattaajakirjas *Le Vélo* 1895. aastal, saab rattur sõita piisavalt aeglaselt, et nautida vaadet ning piisavalt kiiresti, et sellest mitte tüdineda.¹²¹ Jalgrattasõit läbi kodumaa maastiku pakkus

119 „Isamaalt.” – Saarlane 19.6.1901. Lk 2.

120 „Sõnumid Tallinnast.” – Postimees 17.4.1903. Lk 3.

121 Oldenzel; Hård. „Consumers, Tinkerers, Rebels...”. 2013. Lk 135.

lisaks esteetilisele ja füüsilisele naudingule erilist rahvusromantilist kogemust. Mitmete riikide jalgrattaklubid tuginesid paljuski sellisele rahvuslikule kogemusele ning iseäranis oluliseks sai see Hollandis, kus just sel põhjusel väljasõitudele erilist rõhku pandi.¹²²

Nagu nägime, oli 1901. aastal asutatud jalgrattasõitjate seltsi Kalev väidetav eesmärk eestimeelsete haritud inimeste koondamine ning jalgrattaseltsi vormistati selle tegevuse kattevarjuna. Ilmselt moe pärast või jalgrattaseltsi nime õigustamiseks korraldati 1902. aastal ka üks võidusõit,¹²³ aga rohkem ennast jalgratastega nähtavasti ei vaevatud. Küll aga korraldati väljasõite, kusjuures neil puhkudel kanti seltsi märgiga valget, sinise äärega mütsi ja halli ülikonda¹²⁴ ning lisaks muretseti seltsile spetsiaalsed, sini-must-valged numbrimärgid.¹²⁵ 1931. aastal puudutas Theodor Ussisoo ka neid väljasõite: „Vormis tehti ka jalgratastel väljasõite. See ei meeldinud teistele seltsidele, eriti aga „Unionile”, kuhu koondusid sakslased, peaaesjalikult kadakad. Viimased ei sallinud meid ja igal kohtamisel katsusid meid solvata. Nii tähendati meile: „Der Schuster bleibe bei seinen Leisten” ning „Was haben die Bauern hier zu suchen”. („Kingssepp, jää oma liistude juure” ja „Mis on talupojal siin otsida”). Meie liikmete poolt vastati neile väljakutsetele rahulikult: „Sinu isa pastlad on veel minu eeskojas.””¹²⁶ Ilmselt mõjusid kalevlased sihilikult provokatiivselt. Väljasõit jalgratastel oli neile seega poliitiline deklaratsioon, millega taotleti eestlasena kodanlaste hulka kuulumist, mida demonstreerib asjaolu, et unionlaste salvamised puudutavad seisust.

Läänemaades moodustatud jalgrattaseltsid löid aktiivselt võrgustikke, mis matkajate elu hõlbustaks. Sõlmiti kokkuleppeid hotellide ja raudtee-ettevõtetega, et nad klubiliikmetele allahindlust teeksid, koostati kaarte, püstitati teedele esmaabipunkte inimeste ja jalgrataste tarvis jne. Lisaks tehti mitmeis paigus valitsuste juures aktiivset lobitööd, et maanteede kvaliteeti tõstetaks. Erilisel ihaldusväärseks kujunes Prantsusmaa suurima klubi *Touring Club de France* liikmelisus, kuna sealsed teed olid heas korras ning klubi privileegide süsteem hästi arenenud.¹²⁷ Ilmselt tegeles Eestis kõige enam sellise võrgustiku loomisega Union. 1901. aastal tähistas Riia linn 700. sünnipäeva. Union kasutas juhust oma võrgustiku demonstreerimiseks. Peterburist saadeti jalgratturitega teele õnnitluskiri, mis läbi Narva, Mäeküla, Viljandi, Ruhja ja Valmiera. Osakonnast toimetati kiri 42 tunni ja 35 minutiga Riiga.¹²⁸

122 Ebert. „Cycling towards the nation...”. 2004. Lk 352–356.

123 „Kodumaalt.” – Sakala 3.9.1902. Lk 3.

124 „Teadus.Kunst.Seltsielu.” – Eesti Postimees 7.6.1901. Lk 2.

125 Ussisoo, Theodor. „Jooni Kalevi algpäivilt.” – Eesti Spordileht 29.5.1931. Lk 4–5.

126 Samas.

127 Oldenziel; Härd. „Consumers, Tinkerers, Rebels...”. 2013. Lk 135–142.

128 „Wenemaalt. Kaugemalt riigist.” – Postimees 16.6.1901. Lk 2–3.

SÕIDUTEED JA LIIKLUSKORRALDUS

Jalgratas on ilma sõiduteeta küllaltki kasutu riistapuu, mis liiklejale on pigem koormaks kui abiks. Seetõttu on ootuspärane, et jalgrattaseltsid teede kvaliteedi parandamisele tähelepanu pöörasid. Eesti linnade tänavatele oli sajandivahetusel ja kohati ka 20. sajandi keskpaigas iseloomulik, et suurema liikluskoomusega linnakeskus oli küllaltki hästi sillutatud, aga keskusest väljaspool oli sillutis kehvem või puudus üldse. Linnasüdametes kasutati valdavalt munakivikatteid, aga ka kallimatest parkettkividest ehk tahutud pinnaga graniitkividest laotud sillutist. Lisaks rajati, üldiselt väljaspool linnakeskuseid, kruusa- ja pinnasteid. Need olid ehk kõige levinumad, millel oli ideaaloludes kõige mugavam ratta ja ka vankriga sõita, kuid märja ilmaga muutusid need poriseks ning kuivaga tolmavaks. Lisaks ehitati, jällegi pigem linnade keskustesse, kõnniteid, milleks kasutati graniit- või paeplaate ning kohati ka telliseid.¹²⁹ Kõnniteedel, kus pind oli tavaliselt kõige meeldivamalt sile ja kindel, oli jalgrattaga sõitmine üldjuhul siiski rangelt keelatud.¹³⁰ Maakohtade sillutamata maanteed seisukorda jalgratturi vaatevinklist on oma mälestustes küllaltki värvikalt kirjeldanud luuletaja ja näitekirjanik Artur Adson (1889–1977): „Sõita sai vaid noil kitsastel ribadel tee äärtel, kus ühel pool haigutas maanteekraav, teisel pool kimbutas sind vankriratta sügav roobas. Roopaserva ning kraavijärsaku vahele jäi kõigest mõni 6–8 tolli sõidu laiust, vahel ka kõigest noatera kitsune ribakene. Balanseeri siis selle! Vali siis, kas lennata kraavi või sattuda roopapõhja, millele järgneb takerdumine ja rattalt mahahüpp. [...] Vändaga võid tõugata vastu teeäärset raudkivi; uhke mäest allasõit võib takerduda mäealusesse liiva ning lõpeda järgneva uperkuudiga.”¹³¹

Mitmetes riikides avaldasid sealsed jalgrattaseltsid edukalt survet, et parandataks teede kvaliteeti ning lubataks jalgrattureid neid kasutada.¹³² Kuivõrd Eestis jalgrattaseltsid teede parandamiseks erinevaid administratiivüksusi tülitasi, ei kajastu olemasolevas materjalis. Tartust on teada juhus, kus sealne saksa selts *Jurjewer Radfahrer-Verein* jalgrataste tarvis teed ehitas. Nimelt saatis kõnealune selts 1899. aastal äsjaasutatud Taara seltsile kirja, milles palus rahalist toetust, et ehitada jalgratturitele laudteed halvasti sillutatud teedele. Taara eestseisus otsustas, et tegemist oli igati kasuliku ettepanekuga, mistõttu ettevõtmist toetati ja saksa seltsile saadeti vastavast otsusest kirjalik eestikeelne vastus.¹³³ Nädalate pärast pöörduti Taara poole uuesti ning paluti konkreetsemat vastust toetuse ulatusest,

129 Bakhoff, Marju. „Ajaloolised teekatendid linnades”. Bakalaureusetöö. Eesti Kunstiakadeemia kunstikultuuri teaduskond, muinsuskaitse ja konserveerimise osakond. Tallinn 2016. Lk 11–13.

130 Kieseritzky. „Festschrift zur 10-jährige...”. 1898. Lk 6; „Orts-Statut über das Velocipedfahren auf den Straßen und öffentlichen Plätzen in der Stadt Pernau.” – Лифляндские губернские ведомости. Livländische Gouvernements-Zeitung 20.6.1894. Lk 3.

131 Adson. „Neli veskit...”. 1946. Lk 169–170.

132 Oldenziel; Härd. „Consumers, Tinkerers, Rebels...”. 2013. Lk 137–138.

133 „Jurjewi rattasõitjate seltsi „Taara” eestseisuse protokolliraamat 1899, 1900, 1901, 1902, 1903 ja 1904. 12II.”. Lk 12p.

mille peale Taara lubas ettevõtmist toetada tagasihoidliku 100 rublaga, kuna neil noore seltsina rohkemaga polnud võimalik panustada.¹³⁴ Paistab, et Taara oli tee ehitamise suhtes küllaltki passiivne ja ka edaspidi ei paista silma, et Taaras linna- teede seisukord probleemina esile kerkiis. Taaralaste passiivsus võis tuleneda asjaolust, et kümme aastat tegutsenud saksa selts sellega juba rohkem või vähem edukalt tegeles.

Lülitumine liiklusesse ei tulnud jalgratturitele valutult. Üks suuremaid vastu- olusid sünnitanud probleeme oli asjaolu, et hobused kartsid jalgrattaid. Taaskord illustreerib olukorda suurepäraselt Artur Adson: „Aga kui tema noor hobune lähe- nevast ratturist perutama hakkab, siis on küll hea, kui rattamees juba varakult oma masinast maha ronib ja selle hobusepeletise kraavikallaku taha ära peidab, et hobune enam ei kardaks. Seda teenet hobuseomanik ei hinda [...]”¹³⁵ 1910. aasta alguses oli Tallinnas kohtuliku uurimise all juhtum, kus Tuudi mõisa omanik Konstantin von Rennenkampf oma tõllast mööduvaid jalgrattureid sinatades sõimas ja neile kepiga pekka lubas anda, kuna viimased olid ratastelt maha tulnud tema hinnangul liiga lähedal ning hirmutasid sellega ohtlikul moel hobuseid.¹³⁶

Olulist rolli konfliktide lahendamisel mängis jalgrattaliiklust reguleeriv seadusandlus. Esimesed sellised õigusaktid pärinevad aastatest 1890 ja 1891 – esimesega keelas Tartu politsei linna kõnniteedel rattaga sõita ja nendega seal kõndida¹³⁷ ning teisega rattasõidu linna teedel ja platsidel üldiselt.¹³⁸ 1894. aastal kehtestati Pärnus jalgrattasõitu reguleeriv määrus, millega määratleti kohad, kus jalgrattaga sõita ei tohi, kehtestati esmased ohutusnõuded ja parempoolne liikluskorraldus ning ühtlasi loodi eksamikomisjon, mis koosnes kohalikust pristavitist (kõrge politseiametnik), linnavalitsuse esindajast ja kohaliku seltsi esimehest. Eksamikomisjon kontrollis jalgratturite sõiduuskust ning väljastas eksami eduka sooritamise korral numbrimärgi rattale ning ka sõiduloa, mida rattur endaga kaasas pidi kandma.¹³⁹ Kindlasti ei olnud tegemist Tartu 1890. ja 1891. aasta keelu kasutuselevõetuga Pärnus, nagu seda on tõlgendanud Kylläinen.¹⁴⁰ 1895. aastal kehtestati Pärnu määruse analoog ka Tartus ning suure tõenäosusega kehtestati selliseid ka teistes Eesti linnades.¹⁴¹ Taara seltsis loodi jalgrattasõiduga tegelemiseks spetsiaalne sõidukomisjon, mille protokollides on 1899. aastast säilinud sõidueksami läbimiseks kehtestatud nõuded: „1. Peale hüppamine, edasi sõitmine ja maha astumine. 2. Ümber pööramine ja teist kätt sõitmine – esimese

134 „Jurjewi rattasõitjate seltsi „Taara” eestseisuse protokolliraamat 1899, 1900, 1901, 1902, 1903 ja 1904. 12II.” Lk 25.

135 Adson. „Neli veskit...” 1946. Lk 169.

136 „Kohtukoda.” – Päewaleht 8.2.1910. Lk 3.

137 Kieseritzky. „Festschrift zur 10-jährige...” 1898. Lk 6.

138 Samas. Lk 9.

139 „Orts-Statut über das Velocipedfahren auf den Straßen und öffentlichen Plätzen in der Stadt Pernau.” – Лифляндские губернские ведомости. Livländische Gouvernements-Zeitung 20.6.1894. Lk 3.

140 Kylläinen. „Riding toward the Civil Society...” 2011. Lk 299.

141 „Kohalik põhjuskiri sõidurattasõitmisega sõitmisega kohta” – Postimees 14.10.1895. Lk 3.

punkti nõudetega. 3. Ringi sõit ühe käega, – parema nink pahema käega kinni hoides ja teretamine sõidu pääl. 4. Nummer kaheksa tegemine ja siiraviira sõitmine. 5. Kitsast kohast läbi sõitmine.”¹⁴² Olgu öeldud, et tollal esines eksamil ka läbipõrumisi.¹⁴³ Jalgrattaliikluse reguleerimisega said ratturid teatavas mõttes seaduslikeks liiklejaiks. Ühtlasi ei olnud ohtlikult liiklev rattur enam elavaks näiteks jalgratta sobimatusest liiklusesse. Ohtlikult sõitja oli siitpeale määrust rikkuv jalgrattur, kellel ei olnud sõiduluba või kes ei väärinud seda. Jalgrattaseltside kaasamine sõidukomisjonidesse osutab asjaolule, et nad olid kaasatud oma valdkonnas õigusloome protsessi.

Üheks olulisemaks ülesandeks, millega jalgrattaseltsid pidid tegelema, oli jalgrattasõidu õpetamine, mis tõusis varasemast veel enam päevakorda sõiduõigust nõudvate määruste kehtestamisel. Selle tarvis korraldati sõidutunde ning rajati sõiduplatse, kus siledal pinnal, ilma ennast või teisi ohustamata sai sõitmist õppida. 1894. aastal hakkas *Jurjewer Radfabrer-Verein* korraldama eraldi sõidutunde naistele¹⁴⁴ ning sama tegi hiljem ka Taara.¹⁴⁵ Üldiselt muretsesid seltsid endale väikese hulga rattaid, millel said inimesed või seltsi liikmed sõitu õppida. *Jurjewer Radfabrer-Verein*i esimene ettevõtmine oli sõidutund 1888. aasta 1. novembril, kuhu oli tulnud 34 liikmest 27, et sõita seltsi kahe rataga. Suure huvi tõttu muretseti järgmise aasta alguses Riiast kolmas ratas.¹⁴⁶ See teade osutab asjaolule, et enamik seltsi liikmeid ilmselt ise ratast ei omanud ega osanud ka sellel sõita. 1903. aasta alguses oli Taara seltsil sõidukomisjoni poolt kirjapandud andmetel kokku kuus ratast, millest üks on ilmselt kõrge „vana moodi raudratas”, üks kaheinimeseratas ning üks „sõiduharjutuse masin”, mille täpsem olemus jääb kahjuks saladuseks.¹⁴⁷

KULTUUR JA POLIITIKA RATTASELTSIDES

Tolleaegsed seltsid toimisid, vaatamata seltsi tegevusvaldkonnale, ka seltsiliikmete klubide ja meelelahutusasutustena. See löi olukorra, kus rattaseltsid said tegeleda näiteks koorilaulu, näitekunsti, hariduse, aga kohati mingil määral ka poliitikaga. Teatava ekstreemsuseni läksid sellega Kalev Tallinnas ja Taara Tartus, mistõttu järgnev alalõik keskendub eelkõige just nende tegevusele. Suure tõenäosusega toimisid sarnaselt ka Narva Eesti jalgratturite selts ning Vambola Pärnus, kuid nende kohta puuduvad põhjalikumad allikad. Taara ja Kalev olid asutatud uudsetes poliitilistes oludes. 1890. aastate teisel poolel taaselustus 1880. aastate alguses hääbunud rahvuslik

142 „Jurjewi jalgratta-sõitjate seltsi „Taara” sõidu-komisjoni protokollu raamat. 1899-2.novbr 1911.” Lk 1.

143 Samas. Lk 2.

144 „Kirjandus. Seltsielu. Segasõnumeid” – Olewik 13.6.1894. Lk 538.

145 „Jurjewi jalgratta-sõitjate seltsi „Taara” sõidu-komisjoni protokollu raamat. 1899-2.novbr 1911.” Lk 1p.

146 Kieseritzky. „Festschrift zur 10-jährigen...”. 1898. Lk 3-4.

147 „Jurjewi jalgratta-sõitjate seltsi „Taara” sõidu-komisjoni protokollu raamat. 1899-2.novbr 1911.” Lk 18p.

liikumine. Seda rahvusluse uut hoogustumist tuntakse Tartu renessansina ning selle algust markeerib 1896. aasta, mil Jaan Tõnisson (1868–1941?) sai ajalehe Postimees omanikuks ja peatoimetajaks. Tõnisson hakkas propageerima rahvuslikke ideid ning temast sai mõneks ajaks rahvusliku liikumise vaieldamatu liider.¹⁴⁸

Juhtivaks ühiskonnategelaseks, kes oli seotud nii Taara kui Kaleviga, oli Mihkel Martna (1860–1934). Martna oli talupoeglikku päritolu, end maalrina üles töötanud mees ning sellisena Tartu üks jõukamaid eestlasi. Ta oli tugevalt mõjutatud sotsialismist ning 1890. aastatel koondas ta enda ümber noorte haritlaste ringkonna, kes otsisid võimalusi oma vaadete levitamiseks ja rahva harimiseks.¹⁴⁹ Teine seltskond, kes mõneti sarnastel sihtidel töötas, oli ühe eestvedaja Jüri Jaaksoni (1870–1942) järgi kutsutud Jaaksonia või jaaksonlased. Tegemist oli mitteametliku üliõpilasrühmitusega, kellele mingil põhjusel ei olnud Eesti Üliõpilaste Selts meeltmööda või keda sinna erinevatel põhjustel vastu ei võetud. Vast tuntuim jaaksonlane oli Konstantin Päts (1874–1956), keda ei võetud EÜS-i, kuna ta oli ristitud õigeusk. Ka jaaksonlased otsisid võimalust rahvaga suhtlemiseks ning nende harimiseks. 1897. aastal suudeti end kehtestada Vanemuises – jaaksonlasest Jaan Hanserist (1859–?) sai esimees ning Mihkel Martnast seltsi abiesimees, mida võiks tinglikult pidada nende kahe grupi teatud liitumiseks.¹⁵⁰ Vanemuise juhatase liikmeskonnas toimusid muutused siiski juba järgmisel aastal.¹⁵¹ Jaaksonlased ja Martna ring võtsid aktiivselt osa karskusseltsi Karskuse Sõber kõneõhtutest ning Oskar Rütli sõnul asutaski Taara „Karskuse Sõbra intelligents” eesotsas Mihkel Martnaga.¹⁵²

Kui uskuda Theodor Ussisoo ja Oskar Rütli väiteid, et Kalevi ja Taara tegelik eesmärk ei olnud tegeleda jalgratastega, vaid koondada eestlasi ning tegeleda eesti kultuuriga, kerkib küsimus, milleks neid seltse tegelikult vajati? Taolisi kultuuriseltse tollal juba eksisteeris, märkimisväärsematena neist näiteks 1865. aastal asutatud Vanemuine Tartus ja Estonia Tallinnas.¹⁵³ 1930. aastal kirjutatakse ajalehes Waba Maa, et Taara oli peaaegselt radikaalsemate vaadetega haritlaste koondumiskohaks.¹⁵⁴ Ilmselt ei sobinud Vanemuine ja Karskuse Sõber nende radikaalsemate vaadetega haritlaste jaoks, millest annab aimu asjaolu, et mõni kuu pärast asutamist täheldatakse Postimehes: „„Taara” leiab ime-elavat osawõtmist, sest praegu on seltsil juba ligemale sada liiget.”¹⁵⁵ 1900. aasta lõpuks oli neil 248 liiget.¹⁵⁶ Võrdluseks –

148 „Eesti ajalugu V. Pärissorjuse kaotamisest Vabadussõjani.” Peatoimetaja Vahtre, Sulev. Ilmamaa. Tartu 2010. Lk 348–349.

149 Kuuli, Olaf. „Mihkel Martna. Eesti vasakpoolse sotsiaaldemokraatia teerajaja” Mihkel Martna Fond. Tallinn 2007. Lk 3–6.

150 Aru, Krista. „Konstantin Päts ja „Teatajad””. Kogumikust „Konstantin Pätsi tegevusest”, koostanud Arjakas, Killo. MTÜ Konstantin Pätsi Muuseum. Tallinn 2001. Lk 23–53, siin 26–27.

151 „Lehekülg Eesti seltsielust. II.” – Postimees 10.7.1900. Lk 1.

152 Rütli. „Mälestusi ühe Eesti sugupõlve...”. 2010 (1964). Lk 175.

153 „Eesti ajalugu V...”. 2010. Lk 239.

154 „Johannes Leopold Jürgens 60-aastane” – Waba Maa 4.10.1930. Lk 8.

155 „Omalt maalt.” – Eesti Postimees 1.4.1899. Lk 2.

156 „Kohalikud sõnumid.” – Postimees 14.2.1901. Lk 3.

Karskuse Sõbras oli 1897. aastal 90 liiget ning Vanemuises 1898. aastal 239 liiget.¹⁵⁷ Seetõttu võib arvata, et Taara täitis mingi olulise, seni tühja niši. Ka Kalev toob Tallinna seltsielusse uuendusi. Tallinna Eesti kultuuriseltsid Estonia ja Lootus keskendusid rohkem meelelahutusele ning sellega mitterahuldud eestlastest intelligents läks saksa seltsidesse ning Kalevi eesmärk oli nad „tagasi võita”.¹⁵⁸ On märkimist väärt, et vähemalt Kalevisse võeti salajase hääletuse teel vastu vaid „peenemat”, kerge tööd tegevat ja puhtalt riides käivat rahvast.¹⁵⁹

Taara hakkas jalgrattasõidu kõrval aktiivselt arendama kultuurilist ja hariduslikku tegevust. 1900. aasta aruandes teavitatakse, et selts korraldas aasta jooksul peale rattasõiduga seonduva „13 perekonna-, muusika- ja kirjanduseõhtut; 4 näo-kattepidu; 7 tantsuõhtut; 5 aiapidu muusikaga ja talve ajal on igal kolmapäeval kõneõhtuid läbirääkimisega peetud.”¹⁶⁰ Muuhulgas sai Taara majast ja aiast Jaama tänaval Tartu üks olulisimaid kultuurikeskusi, mida üüriti näiteks kontsertide,¹⁶¹ Põllumeeste Seltsi näituse¹⁶² ja muude ürituste tarvis. Seltsil oli muuhulgas ka oma orkester.¹⁶³ Olulisimaks väljundiks said kõneõhtud, mida korraldati Karskuse Sõbra eeskujul ning mida peeti ka Tartu teistes seltsides, kuid Taaras toimusid need teistest tihedamini – igal kolmapäevaõhtul. Kõneõhtute ülesehitus oli järgmine: esmalt tegi keegi asja tundev inimene ettekande üldjuhul mõnel loodusteaduslikul teemal, nagu näiteks „pilvede sündimine”¹⁶⁴ või „aluminiumist, selle valmistamisest ja valmistamise täienemisest”,¹⁶⁵ aga ka näiteks „Aafrika ja India oludest”,¹⁶⁶ millele järgnes küsimustele vastamise ring. Küsimusi sai esitada suusõnaliselt, näiteks käsitletud teemal, aga ka kirjalikul kujul anonüümselt ning need viisid tihtilugu laiemate arutelude ja isegi vaidlusteni.¹⁶⁷

Kõneõhtuid on oma mälestustes eriti kõrgelt hinnanud poliitik ja diplomaat August Rei (1886–1963), kes gümnasistina neist aktiivselt osa võttis: „Need vaidlused olid selleks erakordselt sobivaks vahendiks, et arendada kuulajais kriitilise mõtlemise võimet, samuti kui vaidlusist osavõtjais oskust oma arvamisi ja seisukohti tabavalt väljendada ja edukalt kaitsta. Rahvas, kelle ridades on rohkesti inimesi, kes on harjunud iseseisvalt kaaluma iga küsimust ja kriitiliselt hindama iga asja omaenda mõistusega, ei lase end kergesti rahvustada. Sellisel rahval on küllalt

157 Hackmann, Jörg. „Die Vereinstopographie Dorpats” – „Vereinskultur und Zivilgesellschaft in Nordosteuropa : regionale Spezifik und europäische Zusammenhänge - Associational culture and civil society in North Eastern Europe : regional features and the European context”. Koostanud Hackmann, Jörg. Böhlau Verlag. Köln. 2012. Lk 95–128, siin lk 112–113.

158 Karlson, Ferdinand. „E.S.S. „Kalevi” sünnipidu” – Eesti Spordileht 29.5.1931. Lk 2.

159 „E.S.S. „Kalevi” juubeli album 1901-1921”. Vaba Maa. Tallinn. 1921. Lk 4.

160 „Kohalikud sõnumid.” – Postimees 14.2.1901. Lk 3.

161 „Kohalikud sõnumid.” – Postimees 18.1.1900. Lk 3.

162 Postimees 20.7.1899. Lk 4.

163 Postimees 10.3.1900. Lk 4.

164 „Jurjewi rattasõitjate seltsi „Taara” eestseisuse protokolliraamat 1899...”. Lk 55.

165 „Kõned ja Kihutus. I.” – Postimees 13.2.1902. Lk 3.

166 „Teadus. Kunst. Seltsielu.” – Eesti Postimees 25.1.1901. Lk 3.

167 Rei. „Mälestusi tormiselt teelt”. 1961. Lk 20–21.

sisemist vaimset jõudu, et osutada visa ja edukat vastupanu kõigile selliseile valitussuutvõimude katseile.”¹⁶⁸ Rei seostab nende kõneõhtutega rohkem või vähem otsest enda ja oma kaaslaste poliitilis-intellektuaalset väljakujunemist, ta nimetab näiteks luuletajat ja kirjandusteadlast Gustav Suitsu (1883–1956), vabariigiaegseid kõrgeid poliitikuid Johann Kukke (1885–1942) ja Jaan Hünersoni (1882–1942) ning Anton Hansen-Tammsaaret (1878–1940).¹⁶⁹

Kõneõhtutel olid tooniandvamaks Jaan Tõnissonist vasemal seisvad avaliku elu tegelased¹⁷⁰ ning ilmselt ka pigem Teataja ja Konstantin Pätsi suuna toetajad. See vastuolu ilmnes 1902. aastal. 13.–15. veebruarini avaldas Postimees kolmeosalise polemiseeriva artikli „Kõned ja kihutus”, kust nähtub, et Postimehe ringkond tundis end neil koosolekutel rünnatavana. Muuseas kirjutatakse, et Postimees ei ole Taara eestseisuse soovil noist õhtutest juttu teinud, aga nüüd on eestseisusega lähedases kokkupuutes olev Teataja sellest kirjutanud – ja kirjutanud valesti.¹⁷¹ Samal aastal, võimalik, et Postimehe tegevuse mõjul, keelas Liivimaa kuberner Taaras kõneõhtute pidamise.¹⁷² Kõneõhtute tähtsust Taara jaoks rõhutab asjaolu, et 1905. aasta oktoobris saabunud „vabaduse päevadel” oli seltsi esimeseks sammuks kõneõhtud taastada ning ka esimese õhtu teema on kaugel süütust populaarteadusest – räägiti „konstitutsionist, mis ta on, kuidas ta teistes riikides maksmas jne.”¹⁷³

Teine valdkond, millega Taara silma paistis, oli teater. Nimelt oli sajandivahe- tuseks August Wiera (1853–1919) juhitud Vanemuise teater mandunud ja vananenud – pakuti lihtsat meelelahutust ja lõbustusi, mis ei rahuldanud neid, kes teatrist midagi intellektuaalsemat ootasid. 1900. aastal ühines Taaraga selts Noorus, tuntud ka kui sangernebolaste polk, kes oli seni tegelenud spordi ja kirjandusega, aga ennekõike siiski teatriga. See noor seltskond pääses Taaras laia publiku ette ning tõi teatrisse toona uuendusliku realismi, kus käsitleti aktuaalseid sotsiaalseid ja psühholoogilisi probleeme. Mõnel järgneval aastal oli Taara äärmiselt edukas Tartu teatri- elu edendaja ja uuendaja. 1904. aastal hakkas Taara teater aga vaikselt alla käima. Publiku nõudlikkust oli oluliselt kasvatatud ning mõned kehvad repertuaarivalikud sattusid karmi kriitika alla. Lisaks loopisid teatrielule kõikaid kodaraisse 1905. aasta sündmused ning 1906. aastast hakkasid Taara teatri tugevamad esindajad nüüd kutselisse Vanemuisesse üle minema, millest tulenevalt Taara teatri senine tähelend nüüd hääbuma hakkas.¹⁷⁴

Kalev loodi Tallinnas Taara eeskujul – võeti üle formaat ja tegevus ning enim paisteti silma niiõelda perekonnaõhtutega, mis sisaldasid tavaliselt kõneõhtute

168 Rei. „Mälestusi tormiselt teelt”. 1961. Lk 21.

169 Samas. Lk 20–26.

170 Samas. Lk 21–22.

171 „Kõned ja Kihutus. I.” – Postimees 13.2.1902. Lk 3; „Kõned ja Kihutus. II.” – Postimees 14.2.1902. Lk 3; „Kõned ja Kihutus. III.” – Postimees 15.2.1902. Lk 3.

172 Pullerits. „Taara seltsi osa...” 1981. Lk 12.

173 „Kohalikud sõnumid.” – Postimees 24.10.1905. Lk 3.

174 Pullerits. „Taara seltsi osa...”. 1981.

formaadis ettekandeid ja arutelusid, muusikalisi etteasteid, tantsu ja mõnikord ka teatrietendusi. Kalevi puhul joonistub Taarast teravamalt välja seltsi niioelda klubilise poole olulisus ning poliitiline mõju. Selts asutati 1901. aastal äsja Tallinnasse saabunud, aga Tartus hariduse saanud noore intelligentsi poolt, kes sealse „renessansi” pisiku Tallinna tõid. Marta Lepp (1883–1940) kirjeldab oma mälestustes: „Need olid Konstantin Päts, Teemant, Karlson, Reimann ja teised. Nad tõid Tallinnasse ülikooli eestikeelset õhku. Nad kõnelesid tänavail ja seltskonnas julgelt ja avalikult eesti keelt. See oli ennekuulmatu nähtus Tallinnas.”¹⁷⁵ Kalev koondas enda alla Tallinna eestimeelsed intellektuaalid, kelle seas tuntuimatenas võiks lisaks Pätsile mainida ehk Eduard Vildet (1865–1933) ja Marie Underit (1883–1980).¹⁷⁶ Sellest, algselt jalgrattaseltsina kokku tulnud seltskonnast kujuneb järgnevalt ringkond, kes asutab ajalehe Teataja, millest saab Tõnissoni juhitud Postimehe põhiline oponent.¹⁷⁷ Seega võib öelda, et opositsioon niioelda Tartu-Tõnissoni-Postimehe suunale hakkas organiseeruma just jalgrattaseltsides.

JALGRATTASELTSIDE LÕPP

20. sajandi algusaastatel saavutas jalgratas juba küllalt laia leviku. Samal ajal on näha jalgrattaseltside tegevuse soikumist ja hääbumist ning 1918. aastaks eksisteerivad neist veel vaid mõned üksikud ning needki suure tõenäosusega vaid juriidiliselt.

Üheks jalgrattaseltside olulisimaks alustalaks olid kujunenud võidusõidud, mis suure huvi korral võisid seltsidele vägagi kasumlikud olla. „Suurte võidusõitude kadumist” mainiti juba 1900. aasta Taara sõidukomisjoni aruandes¹⁷⁸ ning 1903. aastal ennustati ajakirjanduses nende täielikku kadumist.¹⁷⁹ Jalgrattasport hääbuski peaaegu täielikult ning hakkas taas populaarsust koguma alles 1920. aastatel.¹⁸⁰ Sellega kaotasid mitmed jalgrattaseltsid ühe oma põhilistest sissetulekuallikatest ning ka väljunditest. Jalgrattaspordi tagaplaanile vajumisel tõusid aina enam esile muud spordialad ning mitmed jalgrattaseltsid formeerusid ümber spordiseltsideks.

Saadjärve jalgrattasõitjate seltsist räägiti 1907. aastal kui veel juriidiliselt eksisteerivast, kuid reaalsuses tegevuse lõpetanud seltsist.¹⁸¹ Kalevi tegevus soikus pärast 1905. aasta revolutsiooni ning alates 1907. aastast võeti sihiks tegeleda spordiga laiemalt. Aastail 1912–1913, kui jalgrattaseltsist laiahaardelisema spordiseltsi ümberkujundamine juriidilistel põhjustel takerdus, asutatati uus selts – Eestimaa spordiselts Kalev, kuhu läks üle eelmise seltsi liikmeskond ja vara, ning seega ei olnud Kalev

175 Lepp. „1905. aasta romantika...”. 2010 (1922). Lk 17.

176 Samas.

177 Aru. „Konstantin Päts ja „Teatajad””. 2001. Lk 31–32.

178 „Jurjewi jalgratta-sõitjate seltsi „Taara” sõidu-komisjoni protokollid raamat. 1899-2.novbr 1911.”. Lk 10p.

179 „Kohalikud sõnumid” – Postimees 1.9.1903. Lk 3.

180 Lääne. „120 aastat jalgrattaspordi Eestis”. 2006. Lk 15–26.

181 „Wene riigist. Kodumaalt.” – Päewaleht 17.5.1907. Lk 2.



► Jalgratturid 20. sajandi algusaastail (Rahvusarhiiv).

enam jalgrattaselts ka nimeliselt.¹⁸² Spordisuuna edukusest annab aimu asjaolu, et kui 1908. aastal, mil selts oli äsja uuele kursile seatud, oli seal 40 liiget,¹⁸³ siis kümme aastat hiljem, 1918. aasta suvel nimetatakse aktiivsete liikmete hulgaks 283.¹⁸⁴ Ka Taarat tabas 1906. aastal kriis, mil Vanemuise teatrisse elu sisse puhuti ning kuhu Taara tugevamad teatritegijad üle läksid. 1907. aastal kaaluti võimalust minna üle Vanemuise koosseisu ning jätkata seal spordiosakonnana, kuid suur osa seltsist oli selle vastu ning seetõttu jätkati mõni aasta küllaltki ebaeduka kultuurialase tegevusega, mille tagajärjel kannatasid ka seltsi spordiosakonnad. 1913. aastal liituti spordiselts Tervisega, misjärel selts kujunes lõplikult ümber spordiseltsiks, aga ei saavutanud sellist edu nagu Kalev.¹⁸⁵

182 „Kalevi tegevus 1901-1931. Kitsast ringkonnast suurseltsini.” – Eesti Spordileht 29.5.1931. Lk 7.

183 „„Kalevi” seltsi peakoosolek.” – Päewaleht 9.8.1908. Lk 3.

184 TLA.196.1.175 „Seltside ja ühingute põhikirjad ja nende liikmete nimekirjad”. Lk 304.

185 Pullerits. „Taara seltsi osa...”. 1981. Lk 40–52

Vähem andmeid leiab saksa seltside kohta. Unioni Tallinna osakonnast kujunes pärast sõda kohalike sakslaste spordiselts. 1927. aastal juubeli puhul avaldatud raamatus kirjutatakse, et seltsi tegevus pidurdus täielikult pärast 1905. aastat Vene valitsuskorra karmistumise tõttu ning tegevusluba saadi tagasi alles vahetult enne sõda.¹⁸⁶ Riia Union jätkas maailmasõja eelsetel aastatel tegevust, aga nähtavasti 1911. aastast alates samuti spordiseltsina.¹⁸⁷ Sõjaajast pärineb teade Viljandi ajalehest Sakala, et Liivimaa kuberneril käsul suleti kõik kubermangu saksa seltsid, sealhulgas Viljandi jalgrattasõitjate selts.¹⁸⁸ On väga tõenäoline, et selle või ka teiste sarnaste otsustega suleti teisigi jalgrattaseltse. 1918. aastal eksisteerib veel 1889. aastal asutatud *Revaler Velocipedisten-Klub* (Tallinna jalgratturite klubi), kelle ridades on vaid 15 liiget.¹⁸⁹ 1898. aastal oli neid ligi 200, kusjuures varem oli liikmeskond veelgi arvukam.¹⁹⁰ Kuigi sellises liikmete vähesuses on kahtlemata oma roll sõjasündmustel, oli selts selgelt juba enne sõda senist hoogu kaotanud ning samasugune seis võis olla ka teiste niiöelda jalgrataste juurde jäänud seltsides.

Üldjoontes jäävad jalgrattaseltside hääbumise täpsed põhjused ähmaseks. Olulist rolli mängib siin küsimus, kui palju tegelesid jalgrattaseltsid niiöelda aktivismiga, ehk kaitsesid jalgratturite õigusi ning tegelesid nendele oluliste olmeküsimustega, nagu näiteks maksud, taristu, määrused jne. Kui tegevus selles valdkonnas ei olnud kuigi laialdane, võib jalgrattaseltside hääbumist siduda ennekõike võidusõitude kadumisega. Seltside tegevuse võis madalseisu viia jalgrataste järjest laienev levik, mistõttu nendega seotud problemaatika oli muutunud üldiseks ning ei puudutanud enam vaid kitsa huvigrupi vajadusi. Potentsiaalset jalgrattaaktivismi võis oluliselt takistada ka 1905. aastale järgnenud poliitiline olukord. Jalgrattaaktivismi põhjalikum käsitus peab jääma tulevaste uurimuste teemaks. Reeglina oli jalgrattaseltside tegevuse ühe peaesmärgina sõnastatud jalgrataste ja nende kasutuse ning sõiduoskuse levitamine. 20. sajandi esimese kümnendi keskpaigaks olid need eesmärgid suures ulatuses täidetud, mistõttu võib arvata, et jalgrattaseltsid olid oma eduka tegevusega kaotanud edasise eksistentsi aluse.

KOKKUVÕTE

Esimesed jalgrattad jõudsid Eestisse ilmselt 1869. aasta paiku, kuid jäid isoleeritud nähtuseks ning ei hakanud laiemalt levima. Ajakirjanduse põhjal saame öelda, et jalgratas jõudis eestlaste teadvusse ajavahemikul 1887–1892. Jalgratas oli esialgu äärmiselt kallis sõiduriist, mida said endale lubada vaid varakamad inimesed. Seetõttu oli tegemist prestiizse liiklusvahendiga, millel sõitja sai enda

186 „Estländischer Sport-Verein „Union“ 1897–1927“. Estländische Druckerei Aktien-Gesellschaft. Tallinn 1927. Lk 4–9.

187 „Lätimaalt.“ – Sakala 28.7.1911. Lk 3.

188 „Kõik saksa seltsid kinni.“ – Sakala 23.11.1915. Lk 3.

189 TLA.196.1.175 „Seltside ja ühingute põhikirjad ja nende liikmete nimekirjad“. Lk 307.

190 „Sõnumid Tallinnast.“ – Postimees 17.6.1898. Lk 3.

staatust demonstreerida. Kuna tegemist oli kiiresti areneva tehnoloogiaga, oli see innovatsiooni ja progressi sümbol ning tõmbas sellisena ligi inimesi, kes pidasid end progressiivseteks – esialgu keskklassi liberaale, aga hiljem ka näiteks feministe ja sotsialiste. Usuti, et jalgratas hakkab tulevikus asendama hobust. Hiljem, 19. ja 20. sajandi vahetuse paiku hakkas jalgratta hind langema ning selle kasutus levis laiemates rahvahulkades. Sellega hajusid jalgratta senine prestiiž ning koos motoriseeritud transpordi esiletõusuga ka innovatiivsus.

Jalgrattaseltside asutamine algas Inglismaal 1870. aastate lõpus ning 1886. aastal asutati esimene jalgrattaselts Riias. Kahe aasta pärast, 1888. aastal, asutati esimene selts ka Tartus ning järgnevatel aastatel ka enamikes teistes Eesti linnades. Esimeste seltside liikmeskonna moodustasid valdavalt saksa keelt kõnelevad linnakodanikud. Ilmselt lubati seltsidesse ka linnakodanikest eestlasi, kuid mitte talupoegi. Sel põhjusel asutati 1897. aastal Tartu lähistel Saadjärvel talupoegade jalgrattaselts ning järgneval aastal asutati sarnane selts ka Krüüdneris. 1898. aastal asutati Tartus Taara-nimeline rahvuslik eestlaste jalgrattaselts. Samasuguseid seltsi asutati järgnevatel aastatel ka Pärnus, Narvas, Tallinnas ning on võimalik, et ka Põltsamaal. Lisaks tegutsesid mitmetes Eesti linnades ja asulates jalgrattaseltsi Union haruseltsid. Tegemist oli Saksa jalgrattaseltsi *Allgemeine Radfabrer-Unioni* Venemaa osakonnaga, mille liikmeskond oli suure tõenäosusega saksakeelne. Seltside põhikirjadest nähtub, et seltside peaesmärgiks oli jalgratta kasutuse levitamine, aga ka sõiduuskuse edendamine. Tõenäoliselt ei kajastu jalgrattaseltside põhikirjades siiski kõik asutamise tegelikud põhjused ja motiivid: prestiižne või lihtsalt meeldiv seltskond, jalgrataste või nende osade tootjate või müüjate äri-ised huvid, huvi innovatsiooni vastu, soov tegeleda rahvusliku kultuuri- ja haridustegevusega.

Kuna jalgratas oli uudne, kallis ja erakordselt kiirelt liikuv masin, pälvisid jalgrattavõidusõidud 19. sajandi lõpukümnendil väga palju tähelepanu. Võidusõitude tarvis ehitati velodroome, mis võimaldasid publikul saada ülevaate tervest võistlusest. Võidusõidud demonstreerisid jalgratta võimekust, aga ühtlasi tõestasid ka üksikute tehnoloogiliste uuenduste potentsiaali. Võidusõitudest sai ka oluline osa jalgratta ja selle osade tootjate reklaamistrateegiast. Huvitava nähtusena korraldati aastatel 1893–1895 võidusõitmisi talupoegadele nende omatehtud ratastega. Jalgrattarallid olid väga efektiivsed jalgratta võimete demonstreerijad ja levikule kaasaaitajad ning lisaks, arvuka publiku korral, korraldajatele ka rahaliselt väga kasumlikud, millega toetati seltsi tegevust teistes valdkondades. 20. sajandi algusaastatel jalgrattavõidusõitude korraldamine kui nähtus hääbub ja kaob peaaegu täielikult ning tõuseb taas esile alles 1920. aastatel.

Võidusõitude kõrval korraldasid seltsid ka väljasõitusid. Ennekõike olid need meelegaühenduslikud, aga ühtlasi toimisid need jalgrataste propageerimisena näiteks maapiirkondades. 19. sajandi kiireneva linnastumise tingimustes oli jalgratas suurepärase vahend linnast välja loodusesse pääsemiseks. Ühtlasi oli jalgratas sobilik maastiku nautimise vahend ning pakkus sellisena ka rahvusromantilist

kogemust. Samas võimaldasid väljasõidud näidata rattureil ka iseenast rahvale. Tallinna rahvuslik jalgrattaselts Kalev käis väljasõitudel provokatiivselt vormiriietuses ning sini-must-valgete numbrimärkidega, mille tõenäoline eesmärk oli demonstreerida ennast kodanlase, aga samas ka eestlasena. Läänemaades oli seltside üheks oluliseks tegevuseks luua võrgustikke, et hõlbustada jalgrattamatkasid. Eestis torkab selle poolest silma ennekõike Union.

19. sajandi lõpu linnatänavad ja maanteed olid jalgrattasõiduks valdavalt küllaltki ebarahuldavas seisus. Ulatuslikud andmed selle kohta, kuivõrd jalgrattaseltsid teedeoludega tegelesid, puuduvad, kuid on teada juhus, kus Tartu saksa jalgrattaselts kogus 1898. aastal raha, et ehitada laudadest jalgrattateed halva sillutisega linnatänavatele. Jalgratturid sattusid liikluses kergesti konfliktidesse, peamiselt seetõttu, et hobused pelgasid neid. 1894. aastal kehtestati Pärnus ning edaspidi ka teistes linnades määrus, millega muuhulgas kehtestati jalgratturitele eksami läbimise nõue. See tegi jalgratturist seadusliku liikleja. Isëäranis just seoses selliste määruste kehtestamisega tähtsustus veelgi jalgrattaseltside roll sõidu õpetamisel.

Analoogselt teistele tollastele seltsidele toimisid ka jalgrattaseltsid oma liikmetele klubide ja meelelahutusasutustena. Seeläbi said seltsid soovi korral tegeleda ka kultuuri- ja haridustööga ning mõningal määral isegi poliitikaga. Selle poolest paistavad silma rahvuslikud seltsid Taara Tartus ja Kalev Tallinnas. On teada, et Taaras tegeleti ehk enamgi kui jalgrattasõiduga haridusliku ja kultuurilise tegevusega ning eriti olulisteks said kõneõhtud. Lisaks oli Taara oluline Eesti teatri uuendaja. Kalev, mis tegutses sarnaselt Taarale, paistab enam silma poliitilise mõjuga. Kalev tõi Tallinnasse Tartus taas elustunud rahvusliku liikumise ning seltsis moodustunud ringkond asutas ajalehe Teataja.

Jalgrattaseltsid hääbusid 20. sajandi esimese kümnendi vältel ning selle põhjused jäävad mõneti segaseks. Olulisteks põhjusteks selles olid ilmselt jalgrattaste laiem levik ja võidusõitude hääbumine, aga ka 1905. aastale järgnenud poliitilised olud, mis pärssisid seltsitegevust. Üldjoontes oli jalgrattaseltside püstitatud peamine eesmärk – sõiduvahendi ja sellel sõitmise oskuse levitamine – 20. sajandi alguskümnendiks olulisel määral saavutatud ning sellega olid ka seltsid end paljuski ammendanud.

ALLIKATE JA KIRJANDUSE LOEND**Arhiiviallikad**

Eesti ajalooarhiiv, Tartu (EAA):

Fond: 296. Liivimaa kubernerite kantsleile

Eesti riigiarhiiv, Tallinn (ERA):

Fond: 2075. Teedeministeeriumi Maanteede Talitus

Tallinna linnaarhiiv, Tallinn (TLA):

Fond: 196. Tallinna Linnavalitsus

Eesti Spordi- ja Olümpiamuuseum, Tartu:

Nieländer, Aleksander. „Eesti jalgrattasport. Artiklite kogumik (1888–1909)”. Käsikiri. Eesti Spordi- ja Olümpiamuuseum SA. 1982. ESM Fp 747:4 KK 208/F4-1/207.

Nieländer, Aleksander. „Eesti jalgrattasport. Artiklite kogumik (1913–1940)”. Käsikiri. 1982. Eesti Spordi- ja Olümpiamuuseum SA. ESM Fp 747:5 KK 209/F4-1/208.

Nieländer, Aleksander. „Jalgrattasõitjate selts „Kiirus””. Käsikiri. 1982. Eesti Spordi- ja Olümpiamuuseum SA. ESM Fp 747:2 KK 206/F4-1/205.

Nieländer, Aleksander. „Saadjärve jalgrattasõitjate selts”. Käsikiri. 1982. Eesti Spordi- ja Olümpiamuuseum SA. ESM Fp 747:3 KK 207/F4-1/206.

„Jurjewi rattasõitjate seltsi „Taara” eestseisuse protokolliraamat 1899, 1900, 1901, 1902, 1903 ja 1904. 12II.” Eesti Spordi- ja Olümpiamuuseum SA. ESM Fp 367:6 KK 41/F4-1/41.

„Jurjewi jalgratta-sõitjate seltsi „Taara” sõidu-komisjoni protokolliraamat. 1899–2.novbr 1911.” Eesti Spordi- ja Olümpiamuuseum SA. ESM Fp 367:12 KK 47/F4-1/47.

Käsikirjad

Pullerits, Heivi. „Taara seltsi osa Eesti realistliku teatri kujunemises. Ettekanne Tartu linnamuuseumi ajaloopäeval 28. oktoobril 1981.” Käsikiri Anu Sillastu käes. 1981.

Trükitud allikad

Kieseritzky, Siegfried von. „Festschrift zur 10-jährigen Stiftungsfeier des Jurjewer Radfahrer-Vereins 1888-1898”. Schnakenburg's Buchdruckerei. Tartu 1898.

„Estländischer Sport-Verein „Union” 1897–1927”. Estländische Druckerei Aktien-Gesellschaft. Tallinn 1927.

„E.S.S. „Kalev” juubeli album 1901–1921”. Vaba Maa. Tallinn. 1921.

„Jurjewi jalgratta sõitjate seltsi „Taara” põhjuskiri.” K.Sööti trükk. Tartu 1899.

„Põhjuskiri Saadjärve jalgrattasõitjate seltsile Liiwi kubermangus, Jurjewi kreisis, Saadjärve wallas.” Trükitud K.Sööti juures. Tartu 1897.

„Pärnu Eesti Jalgratta-sõitjate Seltsi „Wambola” Põhjuskiri.” A.Birhani trükk. Pärnu 1901.

„Уставъ Везенбергскаго Общества Велосипедистовъ Любителей.” Печатня Эстляндскаго Губернскаго Правления. Tallinn 1893.

„Уставъ Нарвскаго Эстонскаго Велосипеднаго Общества въ местечке Иоахимсталь, Везенбергскаго уезда, Эстляндской губернии.” Типография Эстляндскаго Губернскаго Правления. Tallinn 1900.

„Уставъ Общества Велосипедистовъ „Унионъ.”” Типография Эд. Эд. Новичкаго. Гороховая 36. Peterburg 1902.

Perioodika

- AK: arvamus, kultuur 2010
 Düna Zeitung. Sport-Nachrichten 1900
 Eesti Postimees 1880–1901
 Eesti Spordileht 1931
 Olewik 1934
 Postimees 1888–1911
 Postimees 2013–2016
 Päewaleht 1907–1913
 Pärnu Postimees 2016
 „Rigasche Stadtblätter für das Jahr 1898.” Toimetanud Poelchau, Arthur. Druck von H. J. Häcker. Riia. 1898.
 Saarlane 1901
 Sakala 1887–1915
 Waba Maa 1930
 Лифляндские губернные ведомости. Livländische Gouvernements-Zeitung 1894

43

Internetiallikad ja muu

- Петербургские велосипедисты (<http://and110.ucoz.ru/SPORT/sam04.html>) [11.4.2017 18:00]
 „Ajavaod. Ärimehed: Jalgrattad Eestist” ETV 2014.
 Jalgratas, ERM A 692:14, Eesti Rahva Muuseum, <http://muis.ee/museaalview/495335>

Kasutatud kirjandus

- Adson, Artur. „Neli veskit. Mälestusi olnud aegadest, kohatud inimestest ja käidud paikadest. Sajas miniatuuris jutustatud”. Abetryck. Vadstena 1946.
 „An Encyclopaedia of the history of technology” Koostaja McNeil, Ian. Taylor & Francis. New York 2002. Esmatriikk 1990.
 Aru, Krista. „Konstantin Päts ja „Teatajad”” – „Konstantin Pätsi tegevusest”, koostanud Arjakas, Küllö. MTÜ Konstantin Pätsi Muuseum. Tallinn 2001. Lk 23–53.
 Bakhoff, Marju. „Ajaloolised teekatendid linnades”. Bakalaureusetöö. Eesti Kunstiakadeemia kunstikultuuri teaduskond, muinsuskaitse ja konserveerimise osakond. Tallinn 2016.
 Bijker, Wiebe E. „Of Bicycles, Bakelites, and Bulbs: Toward a Theory of Sociotechnical Change”. The MIT Press. Cambridge, Massachusetts; London, England 1997.
 Ebert, Anne Katrin. „Cycling towards the nation: the use of the bicycle in Germany and the Netherlands, 1880–1940”, – European Review of History: Revue européenne d'histoire. 2004, 11:3. Lk 347–364.
 „Eesti ajalugu V. Pärissorjuse kaotamisest Vabadussõjani.” Peatoimetaja Vahtre, Sulev. Ilmamaa. Tartu 2010.
 Hackmann, Jörg. „Die Vereinstopographie Dorpats” – „Vereinskultur und Zivilgesellschaft in Nordosteuropa : regionale Spezifik und europäische Zusammenhänge - Associational culture and civil society in North Eastern Europe : regional features and the European context”. Koostanud Hackmann, Jörg. Böhlau Verlag. Köln 2012. Lk 95–128.
 Horton, Dave. „Social movements and the bicycle”. Avaldamata. 2006. (<https://thinkingaboutcycling.com/social-movements-and-the-bicycle/>)[14.5.2017]
 Kuuli, Olaf. „Mihkel Martna. Eesti vasakpoolse sotsiaaldemokraatia teerajaja”. Mihkel Martna Fond. Tallinn 2007.
 Kylläinen, Mikko. „Riding toward the Civil Society: Bicycle in Nineteenth-Century Estonia” – Baltic Journal of European Studies. Tallinn University of Technology. Vol. 1, no. 1(9). 2011. Lk 294–306.

Lepp, Marta. „1905. aasta romantika, järellained, lõppvaatus”. Eesti Päevaleht (Eesti mälu ; 18). 2010. Esmatrükk 1922.

Lääne, Tiit. „120 aastat jalgrattasporti Eestis”. Puffet Invest. Tallinn 2006.

McReynolds Louise. „Russia at Play: Leisure Activities at the End of the Tsarist Era”. Cornell University Press. New York. 2003.

Oldenziel, Ruth; Hård, Mikael. „Consumers, Tinkerers, Rebels: The People Who Shaped Europe”. Palgrave Macmillan UK. 2013.

Oosterhuis, Harry. „Cycling, modernity and national culture” – Social History 41:3. 2016. Lk 233–248.

Pivato, Stefano. „The bicycle as a political symbol: Italy, 1885–1955” – The International Journal of the History of Sport, 7:2. 1990. Lk 173–187.

44

Rei, August. „Mälestusi tormiselt teelt”. Kirjastus Vaba Eesti. Stockholm 1961.

Rütli, Oskar. „Mälestusi ühe Eesti sugupõlve tööst ja võitlusist (1871–1949)”. Eesti Päevaleht (Eesti mälu ; 6). 2010. Esmatrükk 1964.

Sillastu, Anu. „Tartu esimene eestlaste spordiselts Taara” – Sport & Muuseum. Eesti Spordimuseumi perioodiline väljaanne. Nr 1. 2012. Lk 3–17.