

TALLINNA ÜLIKOOL  
HUMANITAARTEADUSTE INSTITUUT

Tambet Muide

JALGRATTASELTSID EESTIS (1888-1918)  
Bakalaureusetöö

Juhendaja: professor Ulrike Plath

Tallinn 2017

Olen koostanud lõputöö iseseisvalt. Kõik selle kirjutamisel kasutatud teiste autorite tööd, põhimõttelised seisukohad, kirjandusallikatest ja mujalt pärinevad andmed on viidatud.

## Sisukord

Sissejuhatus.....	3
1. Uurimusseis.....	4
2. Allikad.....	6
3. Töö meetod, hüpotees ja ülesehitus .....	9
I. Jalgrattaseltside algus .....	11
I.1. Jalgratta tehnoloogiline kujunemine .....	11
I.2. Jalgratate levik Eestis ja nende sotsiaalne tähendus.....	12
I.3. Jalgrattaseltside asutamine.....	15
I.4. Jalgrattaseltside põhikirjad .....	20
II. Sporditegevus jalgrattaseltsides .....	22
II.1. Sport 19. sajandi lõpul ja 20. sajandi alguses .....	22
II.2. Võidusõidud .....	24
II.3. Väljasõidud.....	27
III. Argitegevus jalgrattaseltsides.....	31
III.1. Sõiduteed ja liikluskorraldus .....	31
III.2. Kultuur ja poliitika rattaseltsides .....	34
IV. Jalgrattaseltside lõpp .....	39
Kokkuvõte.....	42
Allikate ja kirjanduse loend .....	46
Summary.....	50
Lisad.....	53

## Sissejuhatus

Viimastel aastatel on Eestis näha kasvavat huvi jalgrataste vastu. Selle taga paistab suuresti olevat iseäranis linnades süvenevad keskkonnaprobleemid, mille keskmes seisab või sõidab auto. Jalgratas seevastu ei võta palju ruumi, ei tee müra, ei paiska õhku mürgiseid heitgaase, ei vaja üle linnakassa võimete käivat teedehitust ning lisaks hoiab korras liikuva liikleja tervise. Koos üldise huvi ja optimismiga jalgrataste tuleviku suhtes on tekkinud ka elav huvi jalgrataste mineviku vastu. Sellest annavad märku näiteks Eesti Jalgrattamuuseumi avamine 2014. aastal, näitus „Kaherattalised Eestimaa teedel“ Tallinna fotomuuseumis<sup>1</sup> ning jalgrattaajaloo käsitlused televisioonis<sup>2</sup> ja ajalehtedes<sup>3</sup>. 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 ja jalgratta ratsionaalsuse rõhutamine, on mitmetes paikades jõutud järeldusele, et sellise tegevuse tulemuslikkusel on piirid.<sup>4</sup> Kuna jalgratta kasutus on minevikus kõigis lääneriikides korra juba väga kõrge olnud ning enamikes siis obluliselt langenud, on sageli asutud vaatlema ajalugu, et mõista paremini jalgrattakasutust mõjutavaid protsesse ja nähtusi. Uurides jalgrattaajalugu Eestis saame ühest küljest toetada seda rahvusvahelist protsessi, pakkudes võrdlusmaterjali ning teisalt paremini mõista Eestile endale omased jalgrattakasutuse mõjutajaid.

Et Eestis puudub peaaegu täielikult akadeemiline ja allikakriitiline käsitus Eesti jalgrattaajaloost, vajab see veel hoolikat ülesehitamist. Käesoleva uurimustöö eesmärgiks on vaadelda lähemalt jalgrattaseltse Eestis perioodil 1888-1918. Perioodi algusdaatumit märgib esimese jalgrattaseltsi asutamine Eestis ning lõppdaatumit 30 aasta möödumine sellest, mil jalgrattaseltside nähtus oli sisuliselt kadunud. Geograafiliselt vaatlen tänapäeva Eesti sisse jäävat ala ehk toonast Eestimaad ja Põhja-Liivimaad. Kuna jalgratta varajane ajalugu on antud seltsidega tihedalt seotud ning suures jaos algab nendega, annab nende

---

<sup>1</sup> „„Kaherattalised Eestimaa teedel“ avatud mai lõpuni“ (<http://linnamuuseum.ee/cat-fotomuuseum/kaherattalised-eestimaa-teedel-avatud-mai-lopuni/>) [13.5.2017]

<sup>2</sup> „Ajavaod. Ärimehed: Jalgrattad Eestist“ ETV 2014.

<sup>3</sup> Esna, Olaf. „Kuidas jalgratas muiste Pärnusse veeres“. – Pärnu Postimees 17.8.2016. Lk 7.

Lilason, 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-eesti-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-eestis-oli-koige-rohkem-rattaid-maailmas-uhe-elaniku-kohta>) [14.5.2017]

<sup>4</sup> Oosterhuis, Harry. "Cycling, modernity and national culture". – Social History 41:3. 2016. Lk 233-248, siin lk 248.

uurimine küllaltki hea ülevaate jalgrattast, selle levikust ning sotsiaalsest tähendusest ja selle muutumisest 19. sajandi lõpu ja 20. sajandi algusaastate Eestis. Lisaks jalgrattaajaloole annab uurimus tagasihoidliku panuse seltsinduse ajaloosse, mis on antud perioodis ebapiisavalt käsitletud ning ka spordi sotsiaal- ja kultuuriajaloosse, mis samuti Eestis seni peaaegu täiesti käsitlemata on.

## 1. Uurimusseis

Eesti ulatuslikumad uuringud jalgrattaajaloost on läbi viidud spordiajaloo kontekstis. 1986. aastal on avaldatud Heino Kaski koostatud kogumik „100 aastat jalgrattasporti Eestis“, kus Harald Mähar annab mõnel leheküljel põgusa ülevaate jalgrattasportist Eestis selle algusest 1880ndatel kuni 1920ndateni.<sup>5</sup> Põhjalikum, aga üldjoontes sarnane on ka Tiit Lääne kirjutatud „120 aastat jalgrattasporti Eestis“ aastast 2006.<sup>6</sup> Viimast saabki pidada seni kõige põhjalikumaks Eesti jalgrattaajaloo käsitlemiseks, millele sellisena ka enim viidatakse. Antud teosed annavad suurepärase ülevaate Eesti jalgrattasportist ja selle saavutustest, kuid ei ole kuigi usaldusväärsed jalgrattaajaloo käsitlelused. Nende fookuses on saavutusport, üldiselt puuduvad 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 Mikko Kylliäineni sulest.<sup>7</sup> Kylliäineni eesmärk on vaadelda jalgrataste levikut Eestis 19. sajandil, et võrrelda seda sarnaste protsessidega Soomes. Selleks vaatleb ta ennekõike Tartu jalgrattaseltsi Dorpater Velocipedisten-Club (Tartu Jalgratturite Klubi), põhinedes 1898. aastal sama seltsi poolt asutamise juubeli puhul avaldatud tegevuse kroonikale.<sup>8</sup> Lisaks käsitleb ta ka eestlaste jalgrattaseltse – Saadjärve Jalgrattasõitjate Seltsi ning Taarat ja Kalevit. Kylliäinen leiab, et Eesti ja Soome varajane jalgratta ajalugu erineb selle poolest, et eestlaste jalgrattaseltsid aitasid kaasa kodanikuühiskonna kujunemisele, milletaolist nähtust Kylliäinen Soomes ei näinud. Lisaks mainitud kroonikale toetub Kylliäinen olulisel määral, iseäranis eestlaste seltse käsitledes, Mähari ja Lääne ning ka järgmisena

---

<sup>5</sup> Mähar, Harald. „Algusest kuni...“ – „100 aastat jalgrattasporti Eestis“. Koostanud Kask, Heino. Eesti Raamat. Tallinn. 1986. Lk 7-12.

<sup>6</sup> Lääne, Tiit. „120 aastat jalgrattasporti Eestis“. Puffet Invest. Tallinn. 2006.

<sup>7</sup> 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.

<sup>8</sup> Kieseritzky, Siegfried von. "Festschrift zur 10-jährigen Stiftungsfeier des Jurjewer Radfahrer-Vereins 1888-1898". Schnakenburg's Buchdruckerei. Tartu 1898.

käsiteldavale Piisangi ja Maidlo tööle. Kylliäineni käsitus tugineb ennekõike seltsidele, kuid vastavad allikad jäävad ühekülgsseteks ning ebausaldusväärseteks, kuna põhinetud on ennekõike varasematele mitteakadeemilistele käsitlustele ning seetõttu on algallikad suuresti mittekontrollitavad. Ka selles töös esineb üksikuid väikeseid, kuid üldpilti mõnevõrra moonutavaid faktivigu, nagu käesolevas töös suudan välja tuua (lk 14; 29).

Avaldatud on ka töid, mis käsitlevad üksikuid eestlaste jalgrattaseltse, mis aga ennekõike keskenduvad spordiajaloole või kohati ka seltside kultuuritegevusele. Kalevi spordiseltsi, mis alustas jalgrattaseltsina, on käsitletud Eugen Piisangi ja Juhan Maidlo koostatud, 2001. aastal avaldatud viieosalises kogumikus „Kalev. Läbi sajandi“.<sup>9</sup> Ka see ülevaate keskendub ennekõike spordile. Käsitus seltsi algaastatest on küllaltki põgus, mis aga ilmselt tuleneb kättesaadavate allikate vähesusest. Anu Sillastu on kirjutanud Spordi ja Olümpiamuuseumi väljaandes Sport & Muuseum 2012. aastal ülevaate Spordiselts Taara tegevusest.<sup>10</sup> Tegemist on kompaktsel artikliga, mis annab hea ülevaate Taara seltsi põhilistest tegevustest ning tõusudest ja mõõnadest. 1981. aastal 28. oktoobril pidas Heivi Pullerits Tartu Linnamuuseumi ajalooapäeval ettekande, milles käsitles jalgrattaseltsi Taara tegevust teatri vallas.<sup>11</sup> Ettekande käsikiri on olemas Spordi- ja Olümpiamuuseumis. Pulleritsu töö annab suurepärase ülevaate Taara seltsi tegevusest teatri vallas ning seejuures ka seltsi üldisest esiletõusust ja langemisest. 1982. aastast pärinevad Aleksander Nieländeri käsikirjalised uurimused, mis käsitlevad Saadjärve jalgrattasõitjate seltsi<sup>12</sup> ja Krüüdneri jalgrattasõitjate seltsi Kiirus.<sup>13</sup> Tegemist on eriti väärtuslike töödega, kuna Nieländer on uurimuse tarvis läbi viinud intervjuusid seltsiga seotud olnud inimestega. Kõiki Nieländeri käsikirju hoitakse Spordi- ja Olümpiamuuseumis.

Seni läbi viidud uurimustööd jalgrattaajaloost on valdavalt viidud läbi spordiajaloo positsioonilt ning seeläbi on vähe tähelepanu saanud selle sotsiaal- ja kultuuriajaloolised tahud. Üksikute seltside käsitlustes on osadest seltsidest antud küllaltki häid ülevaateid seltsi tegevusest, kuid seejuures on valdavalt jäädud kitsalt ühe seltsi juurde ning seltside omavaheliste seoste ning „suurema pildi“ käsitus on jäänud puudulikuks. Antud töös püüan panna jalgrattad ja seltsid laiemasse konteksti, mis lubaks nendega seotud protsesse

<sup>9</sup> Piisang, Eugen; Maidlo, Juhan. „Kalev. Läbi sajandi. Esimene osa 1900-1944“. Ilo. Tallinn. 2001.

<sup>10</sup> Sillastu, Anu. „Tartu esimene eestlaste spordiselts Taara“. – Sport & Muuseum. Eesti Spordimuuseumi perioodiline väljaanne. Nr 1. 2012. Lk 3-17.

<sup>11</sup> Pullerits, Heivi. „Taara seltsi osa Eesti realistliku teatri kujunemises. Ettekanne Tartu linnamuuseumi ajalooapäeval 28. oktoobril 1981.“ Käsikiri Anu Sillastu käes. 1981.

<sup>12</sup> Nieländer, Aleksander. „Saadjärve jalgrattasõitjate selts“. Käsikiri Eesti Spordi- ja Olümpiamuuseumis. 1982. ESM Fp 747:3 KK 207/F4-1/206.

<sup>13</sup> Nieländer, Aleksander. „Jalgrattasõitjate selts „Kiirus““. Käsikiri Eesti Spordi- ja Olümpiamuuseumis. 1982. ESM Fp 747:2 KK 206/F4-1/205.

ja nähtusi paremini mõista. Ühtlasi soovin uute allikate kõrval tuua päevavalgele juba kasutatud allikaid, mis paneks jalgratta- ja jalgrattaseltside ajaloo senisest kindlamale pinnale.

## 2. Allikad

Lääne-Euroopas ja Ameerikas on jalgrattaajalugu uuritud ennekõike viimase 25 aasta jooksul. Kui varasemad käsitlused keskendusid ennekõike jalgratta kui tehnoloogilise objekti kujunemisele, siis uuemad uurimused huvituvad ennekõike kasutusmustritest ning nende muutuste põhjustest. Levinud meetod on võrrelda jalgratta kasutuse mustrite erinevusi erinevates riikides. Kasutasin mõningaid neist enda töös andmaks ülevaadet rahvusvahelistest protsessidest ja kultuurinähtustest, mis puudutasid ka Eestit, aga ühtlasi ka teetähisena, otsimaks välismaailma seltsitegevuse analooge Eestist.

Wiebe E. Bijker käsitles enda 1997. aastal avaldatud suunda juhtivas raamatus „Of Bicycles, Bakelites, and Bulbs: Toward a Theory of Sociotechnical Change“ tehnoloogia kujunemist sotsiaalse protsessina.<sup>14</sup> Bijker arendas SCOT (Social Construction of Technology – tehnoloogia sotsiaalne konstrueerimine) teooriat ning käsitles selle erinevate tahkude valgustamiseks jalgratta, bakelliidi (esimene kaasaegne plastik) ning päevavalguslambi kujunemist. Tema jalgratast käsitlev peatükk annab seega suurepärase ülevaate jalgratta tehnoloogilisest kujunemisest ning seda mõjutavatest faktoritest. Bijkeri töö aitab meil olulisel määral mõista jalgratta sotsiaalset tähendust ning ka jalgratast ennast mõjutavaid sotsiaalseid nähtuseid ning protsesse, mistõttu olen seda kasutanud ka enda töös. 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 kohta Hollandis ja Saksamaal.<sup>15</sup> Seejuures paneb Ebert olulist rõhku jalgrattaseltside tegevusel. Artikkel annab palju väärtuslikku informatsiooni saksa ja hollandi jalgrattaseltside kohta, aga ühtlasi ka sealse jalgrattakultuuri kohta ning on sellisena väärtuslik teetähis otsimaks sarnaseid protsesse ka Eestis. 2013. aastal avaldatud raamatus “Consumers, Tinkerers, Rebels: The People Who Shaped Europe“ demonstreerivad Ruth Oldenziel ja Mikael Hård, kuidas Euroopa tehnoloogilist

---

<sup>14</sup> Bijker, Wiebe E. *"Of Bicycles, Bakelites, and Bulbs: Toward a Theory of Sociotechnical Change"*. The MIT Press. Cambridge, Massachusetts; London, England 1997.

<sup>15</sup> 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.

kujunemist 1850ndatest kuni tänapäevani on suunatud rohujuuretasandil.<sup>16</sup> Peatükk käsitleb jalgratta olulisust Euroopa kujundamisel ning ka selle marginaliseerimist auto poolt. Muuhulgas saavad tähelepanu jalgrattaseltsid. Laiihaardelise tööna annab see suurepärase ülevaate jalgratta ja ka jalgrattaseltside sotsiaalsest tähendusest ning ka üleeuroopalistest suundumustest. Neljas välismaine töö, millele teistest enam toetusin, oli 2016. aastal avaldatud Harry Oosterhuidi essee "Cycling, modernity and national culture", milles ta annab kriitilise historiograafilise ülevaate Lääne-Euroopa ja Ameerika jalgrattaajaloo käsitlustest.<sup>17</sup> Ka Oosterhuidi töö on minu jaoks oluline ennekõike laiemate suundumuste käsitlusena.

Kõige olulisemaks allikaks käesoleva uurimuse läbi viimisel kujunes käsitledava ajavahemiku (ca. 1886 – 1915) perioodika. Allikate leidmiseks kasutasin ennekõike Eesti- ja vähesel määral ka Läti digiteeritud ajalehtede andmebaaside otsingusüsteeme. Otsisin ennekõike jalgratastega seonduvaid, aga ka konkreetseid seltse puudutavaid ajaleheartikleid ning kuulutusi. Väljaannetest domineerivad jalgrattaid ning jalgrattaseltse käsitlevate artiklite suhtes Postimees ja vähesemal määral ka nädalaleht Eesti Postimees ning Sakala. Seoses uurimustega Saadjärve Jalgrattasõitjate Seltsist ja Krüüdneri Kiirusest, milleks Aleksander Nieländer kasutas samuti olulise allikana ajaleheartikleid, on ta välja otsinud ning trükkunud jalgratast puudutavad artiklid väljaannetest Postimees (perioodil 1888-1909; 1913-1940), Eesti Postimees (1888-1902), Olevik (1889-1901), Sakala (1889-1895), Linda (1895-1898), Päevaleht (1907), Uus Aeg (1902) ja Virmaline (1909).<sup>18</sup> Nieländeri väljaannete ja perioodide valiku errautilisus jääb minu jaoks siiski saladuseks. Digiteeritud lehtede otsingusüsteem on praeguste tehnoloogiliste võimaluste juures mõneti problemaatiline ja ebausaldusväärne ning lisaks on mõned ajalehed, nagu näiteks Olevik veel digiteerimata. Tänu Nieländeri suurele tööle leidsin mitmeid ajaleheartikleid, mis mulle muidu märkamatuks oleks jäänud. Samas ei ole Nieländer leidnud või pidanud vajalikuks välja trükkida kaugeltki kõike ning muuhulgas on ta välja jätnud kuulutused, mis on minu uurimuses olulisel kohal. Samuti pole ta välja toonud jalgrattaseltside tegevusi, mis ei seonu jalgrattaspordiga. Ajakirjanduslike allikate seast tõstaksin esile 1931. aastal Eesti Spordiselts Kalevi 30. aastapäeva puhul avaldatud Eesti Spordilehe

---

<sup>16</sup> Oldenziel, Ruth; Hård, Mikael. "Consumers, Tinkerers, Rebels: The People Who Shaped Europe". Palgrave Macmillan UK. New York. 2013.

<sup>17</sup> Oosterhuis, Harry. "Cycling, modernity and national culture". – Social History 41:3. 2016. Lk 233-248.

<sup>18</sup> Nieländer, Aleksander. „Eesti jalgrattasport. Artiklite kogumik (1888-1909)“. Käsikiri Eesti Spordi- ja Olümpiamuuseumis. 1982. ESM Fp 747:4 KK 208/F4-1/207 .

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

seltsile pühendatud numbri.<sup>19</sup> Antud lehes kirjutasi enda mälestustest mõned varajased seltsi liikmed ning on kirjutatud ka kronoloogiline ülevaade seltsi käekäigust. Tegemist on ühe põhilise allikaga, kust saame informatsiooni Kalevi varajastest aastatest. Vähesel määral olen kasutanud ka saksakeelset perioodikat, kuid keelebarjääri tõttu jäi see üldjoontes siiski läbi töötamata. Kindlasti ei ole perioodika jalgratta- ja ka jalgrattaseltside ajaloo suhtes veel ammendatud. Kahtlemata leidub veel palju uut, iseäranis saksakeelses perioodikas ning näiteks kuulutuste süstemaatiline käsitlemine võimaldaks läbi viia erinevaid analüütilisi uurimusi, mis võiksid anda palju informatsiooni jalgrataste ja nende leviku kohta.

Trükistest kasutasin seltside juubelite puhul välja antud ülevaatelisi juubeliraamatuid, mis on väärtuslikud allikad, kuna põhinevad elaval mälul, aga ilmselt ka tänaseks mitte säilinud dokumentidel ning annavad seltside kohta palju informatsiooni, mida mujalt ei leia. Nende seas on ka Kylliäineni kasutatud 1898. aastal Dorpater Velocipedisten-Clubi kümnenda aastapäeva puhul avaldatud "Festschrift zur 10-jährigen Stiftungsfeier des Jurjewer Radfahrer-Vereins 1888-1898".<sup>20</sup> Sarnased väljaanded on välja andnud ka Eestimaa spordiselts Union 1927. aastal<sup>21</sup> ja Kalev 1921. aastal.<sup>22</sup> Lisaks kasutasin seltside põhikirjasid, mis valgustasid nende ametlikke eesmärke ja tegevusvaldkondi.<sup>23</sup>

Taara jalgrattaseltsi tegevuse kohta annavad hulganisti detaile osaliselt säilinud protokollid, mida ka selles töös kasutasin.<sup>24</sup> Mõningaid detaile leidsin 1918. aastal saksa okupatsioonivõimude poolt tehtud ülevaatest Tallinna seltside kohta<sup>25</sup>, 1937. aastast

---

<sup>19</sup> Eesti Spordileht 29.5.1931.

<sup>20</sup> Kieseritzky, Siegfried von. "Festschrift zur 10-jährigen Stiftungsfeier des Jurjewer Radfahrer-Vereins 1888-1898". Schnakenburg's Buchdruckerei. Tartu 1898.

<sup>21</sup> "Estländischer Sport-Verein "Union" 1897-1927". Estländische Druckerei Aktien-Gesellschaft. Tallinn 1927.

<sup>22</sup> „E.S.S. „Kalev“ juubeli album 1901-1921“. Vaba Maa. Tallinn. 1921.

<sup>23</sup> „Põhjuskiri Saadjärve jalgrattasõitjate seltsile Liiwi 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 Эстландскаго Губернскаго Правления. Tallinn 1893.

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

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

<sup>24</sup> „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.

<sup>25</sup> TLA.196.1.175. „Seltside ja ühingute põhikirjad ja nende liikmete nimekirjad“.

pärineva jalgrattaid puudutava seaduseelnõu seletuskirjast<sup>26</sup> ning ka 1910. aastast pärinevast Liivimaa kubeneri kirjavahetusest seoses Pärnu jalgrattaseltsi Vambolaga.<sup>27</sup> Üldjoontes jääb arhiiviallikate läbitöötamine aga edaspidiseks uurimustöök. Uuritavast perioodist võib seal leida hulganisti venekeelset bürokraatiat ja ametlikku kirjavahetust, mis võib anda täiendavat informatsiooni jalgrattaseltside tegevuse ja jalgrattaid puudutava seadusandluse kohta. Need allikad väärivad kahtlemata põhjalikku uurimist, aga jäid minu piiratud võimete ja aja tõttu praeguses töös käsitlemata.

Väärtuslikku informatsiooni ennekõike jalgrattaseltside tegevuse, aga ka jalgratta enda kohta andsid kaasaegsete mälestusraamatud.<sup>28</sup>

### 3. Töö meetod, hüpotees ja ülesehitus

Käesoleva töö fookuses on jalgrattaseltsid, mis annavad aimu jalgrataste varajasest ajaloost Eestis. Otsin vastuseid küsimustele, millised olid Eesti jalgrattaseltsid ning mille poolest nad üksteisest erinesid? Mis olid nende seltside eesmärk ja tegevus? Mis olid nende tegevuse võimalikud tulemused ning miks jalgrattaseltside nähtus hääbus?

Töö esimeses osas vaatlen seltside algust, mille käsitlemiseks annan esmalt põgusa ülevaate jalgratta tehnoloogilisest arenemisest, et mõista, milline on jalgratas, kui ta Eestisse tuleb ja kuidas ta muutub. Vaatan ka jalgratast Eestis ning otsin vastuseid küsimustele, millal jalgratas Eestisse tuleb, millal siin levima hakkab ning mida ta kaasaegsele inimesele tähendab. Seejärel annan ülevaate jalgrattaseltside asutamisest, selle ajaraamidest ja põhjustest. Seejuures joonistuvad välja erinevat tüüpi jalgrattaseltsid, mis Eestis levinud olid. Viimaks vaatlen põgusalt ka jalgrattaseltside põhikirju, mis annavad aimu jalgrattaseltside eesmärkidest.

Teises osas annan ülevaate jalgrattaseltside tegevusest spordivaldkonnas, mille olen jaganud võidusõitudeks ning väljasõitudeks. Esmalt annan aga küllaltki skemaatilise ülevaate ka tolaegsest spordist üldiselt, et jalgrattaspordi nähtust paremini mõista.

---

<sup>26</sup> ERA.2075.1.454. „Jalgrataste seadus; rahvusvaheliste juhilubade omajate nimekiri“.

<sup>27</sup> EAA.296.7.3179. „Переписка с начальниками уездов, полицеймейстерами, обществами велосипедистов, авто-и веловладельцами о выдаче разрешений для езды на велосипеде и автомобиле“.

<sup>28</sup> Adson, Artur. „Neli veskit. Mälestusi olnud aegadest, kohatud inimestest ja käidud paikadest. Sajas miniatuuris jutustatud“. Abetryck. Vadstena 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 sugupõlve tööst ja võitlusist (1871-1949)“. Eesti Päevaleht (Eesti mälu ; 6). 2010.

Seejärel uurin võidusõituseid – miks neid peeti, miks nad olid populaarsed ning millist mõju avaldasid. Ka väljasõitude puhul uurin nendega tegelemise võimalikke põhjuseid ja selle kultuurilist tausta.

Kolmas osa käsitleb jalgrattaseltside argisemat tegevust. Vaatlen teede, liikluse ja seadusandluse seisukorda jalgratturi vaatevinklist ning rattaseltside tegevust olukorra parandamiseks. Lisaks uurin jalgrattaseltside kultuurilist ja poliitilist tegevust, mis küll astub mõnevõrra eemale jalgratastest, kuid mängib üllatavalt olulist rolli Eesti kultuuriloos ja ka poliitilises ajaloos. Töö viimases osas vaatlen jalgrattaseltside lõppu ning analüüsin selle võimalikke põhjuseid.

## I. Jalgrattaseltside algus

### **I.1. Jalgratta tehnoloogiline kujunemine**

Jalgratast ei ole kunagi leiutatud, vaid see on kujunenud pika protsessi jooksul. Kuigi jalgratas kujuneb ümber ja areneb veel tänasel päevalgi, võib öelda, et enda üldised vormid ja omadused omandas ta 19. Sajandi lõpuks. Kuna see protsess osaliselt kattub meie käsitledava perioodiga, annan sellest skemaatilise ülevaate. Põhinen selleks Wiebe E. Bijkeri raamatu "*Of Bicycles, Bakelites, and Bulbs: Toward a Theory of Sociotechnical Change*" jalgratast puudutavale peatükile.<sup>29</sup>

Jalgratta vanimaks eellaseks, mille eksistentsis ajaloolased ka ühel meelel on, peetakse 1817. aastal sakslase Karl von Draisi (1785-1851) ehitatud kahe rattalast „jooksumasinat“, mida ta hiljem draisienneiks ehk, eestistatult, dresiiniks nimetama hakkas. Dresiinil istus sõitja kaksiratsi ning tõukas jalgadega hoogu, kusjuures esiratas oli tüüritav, mis, nagu avastati, võimaldas näiteks mäest alla veerevat masinat tasakaalus hoida. Von Draisi püüdis enda leiutist propageerida kui pragmaatilist liiklusvahendit, aga erinevatel põhjustel jäi see 19. sajandi alguse oludes ebapraktiliseks. Põgus moeröögatus hääbus ning dresiinidega jäid tegelema üksikud entusiastid, kes selle ehitust aja jooksul ka täiustasid.

1860ndatel ilmusid esimesed masinad, mille kohta julgemalt jalgratas võiks öelda – dresiinid mille esiratastele olid kinnitatud vändad, mis teenisid hellitleva nime „kondiväristaja“ (*boneshaker*). Kondiväristajal oli mitmeid probleeme. Nagu nimigi vihjab, oli sõit sepistatud rattaga, millel puudus kaasaegne õhkrehv, küllaltki konarlik. Kuna sõitja istus esirattast märkimisväärselt tagapool, pidi jalaga vända vajutades samal ajal käega lenksust „vastu hoidma“, et mitte tahtmatult suunda muuta ja istmel tahapoole libiseda. Kiiruse tõstmiseks, aga ka vibratsiooni vähendamiseks hakati esiratast suurendama ning tagaratast väiksemaks tegema, kusjuures rattur ise istus nüüd peaaegu esiratta kohal, mis tähendab, et jõudu rakendati suunaga enda alla, mitte niivõrd ette. Pedaalid olid ratta külge fikseeritud ning rattasõitja pidi rattale hoogu andnuna ja sellele hüpanuna pedaalid „kinni püüdma“ ning näiteks suurel kiirusel mäest laskudes jalad pedaalidelt tõstma.

---

<sup>29</sup>Bijker. "*Of Bicycles, Bakelites, and Bulbs...*". 1997. Lk 19-100.

Sellisel jalgrattal istub inimene esiratta kohal kuni 1.5m kõrgusel ning tal on ainult esipidur. Teisisõnu on sellise jalgrattaga sõitmine äärmiselt ohtlik, mistõttu sellest kujunes noorte atleetiliste meeste ekstreemsport. Siiski leidis inimesi, kes ei olnud ei atleetilised, mehed ega ekstreemspordihuvilised, kuid ometi soovisid sõita jalgrattaga. See sundis otsima turvalisemaid analooge. Küllaltki levinud olid kolme- ja enamarattalised jalgrattad, mis aga olid tunduvalt aeglasemad ning ka tundlikumad teede kvaliteedi suhtes, kuna ühe roopa asemel sõideti kahes või koguni kolmes. Kiirusrekordeid purustasid võistlustel „tavalised“, kõrged rattad, mille ehitust ka pidevalt täiustati. Kuigi jalgratta potentsiaalsele praktilisusele rõhuti juba von Draisist alates, jäi see kuni madalate rataste „võidukäiguni“ üldjoontes siiski ilusaks unistuseks. Nendega sõitmine kätkes endas liiga palju ohte ning seetõttu jäi nende kasutus valdavalt spordi ja tsirkuse valdkonda.

Kõrged jalgrattad domineerisid 1890ndateni. 1880ndatel hakkasid pärast pikki katsetusi jalgratta turvalisuse tõstmiseks esile kerkima madalad jalgrattad, mis 90ndate jooksul kõrged täielikult kõrvale tõrjusid. Esimene oluline tehnoloogiline uuendus, mis kaasaegsema ilmega jalgratta võimalikuks tegi, oli kettülekanne. Ühest küljest võimaldas see ratta suurust vähendada, kaotamata seejuures kiirust. Teisalt sai võimalikuks teha „vedavaks“ taguratta ning ratturi taas turvaliselt kahe ratta vahele paigutada. Väiksemate rataste puhul on jalgratas tundlikum teekvaliteedile ja vibratsioon seega suurem probleem. Juba „kondiväristajatele“ oli kinnitatud täiskummist rehve aga ehk olulisim muudatus rehvikujunduses tuli 1888. aastal, mil šotlane John Boyd Dunlop (1840-1921) patenteeris õhkrehvid. Kuigi Dunlopi eesmärk oli luua vibreerimisvastast vahendit enda poja kolmerattalisele jalgrattale, ilmnes, et õhkrehvid tõstsid oluliselt ka sõidukiirust. See andis madalatele jalgratastele selge eelise – kõrge jalgratas jäi suurema õhutakistuse tõttu aeglasemaks ning sellega kaasnev suurem risk ei tasunud ennast enam ka võidusõidu kontekstis ära. Aja jooksul lisandusid vabakäik, paremad pidurisüsteemid, rattad muutusid kergemaks jne.

## **I.2. Jalgrataste levik Eestis ja nende sotsiaalne tähendus**

Esimesed jalgrattad Eestis olid, nagu ka mujal maailmas, teatavas mõttes isoleeritud ja lokaalsed kurioosumid, mis laiemalt levima ei hakanud ning haarasid inimeste tähelepanu küllaltki põgusalt. Saksa tootjad reklaamisid enda jalgrattaid Tartu

saksakeelsetes ajalehtes Dörptsche Zeitung juba 1869. aastal ning samal aastal sai palju tähelepanu keegi kodanik Borck, kes oli endale jalgratta ehitanud ning sellega ringi sõitnud.<sup>30</sup> Sotsiaalse jaotumuse tõttu jõudsid jalgrattad esialgu vaid sakslaste teadvusesse. Praeguste andmete juures paistab mulle, et jalgratas oli Baltimaade sakslaste seas 1869. aasta ümbruses hetkeks „kuum teema“, mis hajus ning tõusis päevakorda uuesti alles 1880ndate teisel poolel.

Ajakirjanduslike allikate põhjal on võimalik määratleda aega, mil jalgrattad eestlaste ehk teisisõnu laiemate rahvahulkade teadvusesse hakkasid jõudma ning seeläbi anda hinnanguline dateering, millal jalgrattad Eestis laiemalt levima hakkasid. 1886. aastal teavitati Eesti Postimehe lugejaid Moskvast toimunud jalgrattavõidusõidust ning seejuures nimetati jalgratast neljal erineval viisil: „ratsa vanker“, „iseenesest ümber aetud ratas“, „velocipede“ ja „ratsa ratas“.<sup>31</sup> Järgmisel aastal teatati ajalehes Sakala, et ühele Moskva posti jaoskonnale on katsetuseks antud „kaherattaga isesõitma sõkutaw wanker (Velociped)“.<sup>32</sup> Mõlemal juhul näeme, et rahvusvahelise ja võõra nime „velociped“ kõrval anti jalgrattale kirjeldavaid ning analooge otsivaid nimetusi, mis viitab ajakirjaniku teadmisele, et väga suure tõenäosusega pole suurem osa lugejatest jalgratast kunagi varem ise näinud ega sellest ka midagi kuulnud. Sõna „jalgratas“ ilmub ajalehtedes esmalt 1889ndal aastal,<sup>33</sup> mil on kasutusel ka muud nimetused, nagu „jalgmasin“<sup>34</sup> või „ratsutuseratas“.<sup>35</sup> Alates 1893. aastast kasutatakse vaid sõna „jalgratas“, mille juurde mõnikord lisatakse sulgudesse „velociped“. 1893. aasta alguses ilmuvad Postimehes jalgratast kiitvad artiklid, kus masinat ennast selle vooruste kõrvalt ei kirjeldata.<sup>36</sup> Seega on jalgratas hakanud laiemalt levima ja saanud ajalehelugejatele tuttavaks ajavahemikus 1887.-1892. Esimesed kuulutused, kus müüakse õhkrehvidega jalgrattaid, ilmuvad eesti keelsetes ajalehtedes 1895. aasta maikuus.<sup>37</sup> Õhkrehvidega jalgrattad võimaldasid juba küllaltki mugavalt liigelda, mis lubab oletada, et umbes sel ajal said jalgrattad linnapildis levinud nähtuseks.

Jalgratas oli ja jäi vaadeldaval perioodil siiski küllaltki kalliks masinaks. 1893.

---

<sup>30</sup>Kylliäinen. "Riding toward the Civil Society...". 2011. Lk 296-297.

<sup>31</sup>„Sega sõnumid.“ – Eesti Postimees 11.10.1886. Lk 3.

<sup>32</sup>„Wenemaalt.“ – Sakala 29.8.1887. Lk 3.

<sup>33</sup>„Sõnumid Tallinnast.“ – Postimees 3.6.1889. Lk 4.

<sup>34</sup>Postimees 23.3.1889. Lk 2.

<sup>35</sup>„Seda ja teist.“ – Postimees 7.10.1892. Lk 3.

<sup>36</sup>„Seda ja teist.“ – Postimees 9.1.1893. Lk 2.

„Seda ja teist“ – Postimees 1.3.1893. Lk 2.

<sup>37</sup>Postimees 16.5.1895. Lk 4.

aasta alguses märgitakse selle hinnaks üle 150 rubla.<sup>38</sup> Hobuse võis näiteks muretseda juba 30 rubla eest.<sup>39</sup> Samal ajal teenis Tallinna linnapea pisut üle 400, abilinnapea 125,<sup>40</sup> Vana-Roosa valla kirjutaja 12,5,<sup>41</sup> Pankjavitsa mõisa aednik-metsavaht 7<sup>42</sup> ning postipoiss 5 rubla kuus.<sup>43</sup> Jalgrattaost oli seega märkimisväärne väljaminek, mida võisid endale vaid rahakamad inimesed lubada ja mis võis tihti eeldada laenu võtmist. Kuniks 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.<sup>44</sup>

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.<sup>45</sup> Seetõttu tõmbas jalgratas ligi inimesi, kes identifitseerisid end progressiivsetena – esialgu keskklassi liberaale, aga hiljem ka näiteks feministe ja sotsialiste.<sup>46</sup> 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 jalgrattasõit on mõneti analoogne moodsa hea kodanikuga – ka rattal sõidetakse enneolematu ja isegi hirmutava kiirusega, ent selle juht jääb rahulikuks ning kontrollib enda sõiduriista. Sellise arusaama mõjukust on eriti täheldatud Hollandis, kus jalgrattast sai osa rahvuslikust identiteedist.<sup>47</sup> Itaalias kuulutasid sotsialistid, et sport, seejuures ennekõike jalgrattasport, teeb ükskõiksest karjast tsiviliseeritud progressiivsed inimesed.<sup>48</sup>

Optimistlikumad jalgrattaentusiastid uskusid, et peagi asendab see täielikult hobuse, keda kõigi oma 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. Hobused võisid üksi jäetuna parmudest ja sääskedest ärritatult riistu lõhkuda või suisa omapäi koju minna. Jalgrattaga

---

<sup>38</sup> „Seda ja teist.“ – Postimees 9.1.1893. Lk 2.

<sup>39</sup> Postimees 29.9.1899. Lk 4.

<sup>40</sup> „Sõnumid Tallinnast.“ – Postimees 4.1.1893. Lk 3.

<sup>41</sup> Postimees 20.6.1894. Lk 6.

<sup>42</sup> Eesti Postimees 8.2.1892. Lk 4.

<sup>43</sup> „Weel postipoiste jootrahast.“ – Postimees 13.8.1892. Lk 3.

<sup>44</sup> „Lõbu ja teaduse jagu.“ – Sakala 16.2.1894. Lk 1.

<sup>45</sup> Oosterhuis, Harry. "Cycling, modernity and national culture". 2016. Lk 236.

<sup>46</sup> Horton, Dave. "Social movements and the bicycle". 2006. Lk 1-7.

<sup>47</sup> Ebert. "Cycling towards the nation...". 2004. Lk 352-356.

<sup>48</sup> 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.

aga „sõida kus tahad ja kuna tahad, kas kesk öösel ehk heledal päeval.“<sup>49</sup> Kohati peetigi jalgratast juba hobuse asendanuks ja probleemiks oli vaid selle kättesaadavus. Nõnda loeme 1893. aasta augustikuu Postimehest: „Näituseks sõidab üks Jõgewa raudteejaama läheduses 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.“<sup>50</sup>

Sajandivahetuse paiku hakkas jalgratta hind langema ning selle tarvitamine laiemalt levima. Jalgratta hinna languse taga oli suuresti asjaolu, et turule hakkasid ilmuma kasutatud jalgrattad, mis ei olnud enam lootusetult vananenud mudelid (näiteks kõrged). Ehk veel enam langetas jalgratate hinda aina laienev masstootmine Läänemaades. Ameerikas toodeti jalgrattaid kohaliku turu jaoks liialt palju ning neid eksporditi hädakorras odavalt Euroopasse, mis omakorda hinda oluliselt langetas.<sup>51</sup> Sõjajärgsetel aastatel võis kasutatud jalgratta osta juba 40-65 rubla eest.<sup>52</sup> Seetõttu hakkas jalgratas tasapisi laiemat rahva hulgas levima ning seda kasutati aina enam üldise transpordi ja igapäevaste toimingute tarvis. Jalgratta kättesaadavuse ja praktilise kasutuse laienemisega mõnevõrra hajusid sellele omistatud sümboolsed väärtused – see ei olnud enam prestiižne ega ka tehnoloogilise progressi esirind. Uueks prestiižseks innovatsioonikaubaks, millel ennast pedaale tallavast „pööblist“ eristada, sai motoriseeritud transport – mootorrattad ja autod.<sup>53</sup> Olgu märgitud, et prestiiži langusele vaatamata oli jalgratta kasutus ja nende hulk Eestis pideval tõusuteel ning sõdadevahelise perioodi lõpuks sõitis Eesti teedel jalgrattaid umbes sama palju kui hobusõidukeid ning kordades rohkem kui mootorsõidukeid.<sup>54</sup>

### I.3. Jalgrattaseltside asutamine

Esimene jalgrattaselts asutati Ühendkuningriikides 1878. aastal ning sai nimeks *British Cyclists' Touring Club*. Sellele järgnesid seltsid Ameerikas 1880., Prantsusmaal ja

---

<sup>49</sup>„Seda ja teist.“ – Postimees 9.1.1893. Lk 2.

<sup>50</sup>„Sõnumid Jurjewist.“ – Postimees 23.8.1893. Lk 3.

<sup>51</sup>Ebert. "Cycling towards the nation...". 2004. Lk 360.

<sup>52</sup>Päewaleht 21.3.1913. Lk 3.

<sup>53</sup>Oosterhuis. "Cycling, modernity and national culture" 2016. lk 240.

<sup>54</sup>ERA.2075.1.454. „Jalgrataste seadus; rahvusvaheliste juhilubade omajate nimekiri“.

Taanis 1881., Belgias 1882., Hollandis 1883. ning Saksamaal ja Alžeerias 1884. aastal.<sup>55</sup> 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).<sup>56</sup> Huvitaval kombel ringleb Eestis jalgrattaajalugu puudutavas kirjanduses ekslik arusaam, nagu kõnealune selts oleks asutatud kümme aastat varem, 1876. aastal, mis aga ei vasta tõele.<sup>57</sup> Kahjuks puuduvad veenvad andmed jalgrattaseltside kohta Venemaal. Louise McReynolds väidab enda raamatus „Russia at Play“, et Venemaa esimene selts asutati Moskvas 1888. aastal,<sup>58</sup> kuid see on ebausutav, kuna nädalaleht Eesti Postimees räägib juba 1886. aastal Moskvas peetud võidusõidust „velocipede klubé“ liikmete vahel.<sup>59</sup> Lisaks on mõnevõrra usutavam, et Venemaa esimene jalgrattaselts asutati riigi pealinnas Peterburis.

Esimene jalgrattaselts Eestis asutati Tartus 1888. aastal. Põhikiri koostati Riia seltsi oma põhjal, mis koos sobiva ajavahega lubab oletada, et sealt saadi jalgrattaseltsi asutamise mõtte või vähemalt eeskuju.<sup>60</sup> Järgmisel aastal asutati jalgrattaselts Tallinnasse<sup>61</sup> ning ajavahemikus 1891-1895 asutati seltsid veel Viljandis,<sup>62</sup> Rakveres,<sup>63</sup> Pärnus,<sup>64</sup> Paides<sup>65</sup> ja Võrus.<sup>66</sup> Nendesse varajastesse jalgrattaseltsidesse koondusid üldiselt saksa keelt kõnelevad linnakodanikud. Kui Pärnusse loodi 1900. aasta paiku eestlaste jalgrattaseltsi Vambola, põhjendati seda ajakirjanduses väitega, et kohalikku saksa seltsi eestlasi ei lubata.<sup>67</sup> Kas see vastab tõele, on raske öelda, aga paistab, et vähemalt Tartu seltsis leidub ka eestipärase nimega isikuid, näiteks J. Rütel, kes aastatel 1893 kuni vähemalt 1898. aastani oli seltsi juhatuse liige.<sup>68</sup> Nähtavasti ei tahetud sinna siiski lubada maakohtheadest pärit inimesi, ilmselt spetsiifilisemalt talupoegi, mis olevat põhjustanud

---

<sup>55</sup>Oldenziel, Ruth; Hård, Mikael. "Consumers, Tinkerers, Rebels...". 2013. Lk 137.

<sup>56</sup>"Rigasche Stadtblätter für das Jahr 1898." Toim. Poelchau, Arthur. Druck von H. J. Häcker. Riia. 1898. Lk 54-55.

<sup>57</sup>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.

<sup>58</sup>McReynolds Louise. "Russia at Play: Leisure Activities at the End of the Tsarist Era". Cornell University Press. New York. 2003. Lk 96.

<sup>59</sup>„Sega sõnumid.“ – Eesti Postimees 11.10.1886. Lk 3.

<sup>60</sup>Kieseritzky. "Festschrift zur 10-jährige...". 1898. Lk 3.

<sup>61</sup>„Sõnumid Tallinnast.“ – Postimees 21.3.1889. Lk 3.

<sup>62</sup>„Kodumaalt.“ – Postimees 9.12.1891. Lk 2.

<sup>63</sup>„Sõnumid Tallinnast.“ – Postimees 1.3.1893. Lk 3.

<sup>64</sup>„Omalt maalt.“ – Eesti Postimees 28.3.1894. Lk 3.

<sup>65</sup>„Eestimaalt.“ – Sakala 22.11.1895. Lk 3.

<sup>66</sup>„Kodumaalt.“ – Postimees 27.5.1895. Lk 3.

<sup>67</sup>„Teadus. Kunst. Seltsielu.“ – Eesti Postimees 1.2.1901. Lk 3.

<sup>68</sup>Kieseritzky. "Festschrift zur 10-jährige...". 1898. Lk 64.

Saadjärve seltsi loomise, millest räägime allpool lähemalt.<sup>69</sup> 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. 1890ndate lõpust alates, mil asutati eestlaste jalgrattaselts, hakati varasemate seltside niiöelda 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 jalgrattaseltsi. Ilmselt oligi kõige aktiivsem ja edukam „saksa“ selts Tartu oma, kes on jätnud hulganisti jälgi ajakirjandusse ning avaldanud 1898. aastal juubeli puhul ka ühe mälestusraamatu (Festschrift), mis sisaldab kümne tegevusaasta kroonikat, rekorditabelit, eelmise aasta varaaruannet, juhatuse nimekirja, väikest hulka kuulutusi ning mitut lehekülge mõistatusi, aforisme ja lembeluuletusi, millesse on kuidagi segatud jalgratas (Illustratsioon 1).<sup>70</sup>

1896. aastal asutati Tartust mõnekümne kilomeetri kaugusel Saadjärves jalgrattaselts. Selle taga oli Voldist pärit kaupmees Karl Vestel, keda talupojana ei lubatud astuda Tartu seltsi ega ka võidusõitlustest osa võtta. Saadjärve jalgrattasõitjate seltsist sai ajakirjanduse sõnul esimene talupoegadele mõeldud jalgrattaselts Vene keisririigis, mis väidetavalt „üleval“ ka pisut nõutust ja kinnitamisega viivitamist põhjustanud.<sup>71</sup> 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 maha.<sup>72</sup> Tartust mõnikümne kilomeetrit teisel pool Krüüdneris asutati 1898. aastal rattasõidu selts Kiirus, kusjuures esimesed katsed seltsi asutamiseks tehti kolm aastat varem. Kuna seltsi liikmetel polnud kuskile 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. Nähtavasti asus seal mõnesaja meetri kaugusel mõisa kõrts, mis võis olla kahtlemata majanduslikult mõtlema von Maydelli põhjuseks toetada läheduses seltsitegevuse arendamist. Selts tegutses väikese sõjast põhjustatud mõõnaga küllaltki

<sup>69</sup> „Kodumaalt.“ – Postimees 23.1.1897. Lk 3.

<sup>70</sup> Kieseritzky. „Festschrift zur 10-jährige...“. 1898.

<sup>71</sup> „Kodumaalt.“ – Postimees 23.1.1897. Lk 3.

<sup>72</sup> Nieländer. „Saadjärve jalgrattasõitjate selts“. 1982. Lk 6-10.

aktiivselt 1940. aastani ning velodroomi kasutati võistluste tarvis viimast korda 1947. aastal.<sup>73</sup>

Teatavaks murranguks peab pidama 1898. aastat, mil asutati Tartus jalgrattaselts Taara, mille põhikiri kinnitati järgmisel aastal. Ajakirjanduses teatatakse, et „ta on meie linna eestlaste jaoks asutatud“.<sup>74</sup> See tähendab, et loodi rahvuslik jalgrattaselts, milletaoliseid varem otseselt 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.<sup>75</sup> Kõik nad olid asutatud järgides Taara loodud põhimõtteid, millele viitab sama põhikirja kasutamine. Oskar Rütli (1871-1949) kirjutab enda mälestustes Taara kohta, et „Seltsi ülesandeks oli jalgrattasõidu arendamine. See oli aga ainult väliseks sildiks. Seltsi õigeks ülesandeks sai aga eesti seltskonda koguda.“<sup>76</sup> 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.“<sup>77</sup> 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 vähesema tegevusega jalgrattaspordi vallas. Nende seltside kultuurilist ja poliitilist tegevust käsitlen hiljem põhjalikumalt.

Mõneti salapärane on Unioni nimeline jalgrattaselts, mille peakontor asus Peterburis, aga mille osakondi või harukontoreid üllatavalt laiaulatuslikul piirkonnal leidub. Nendest õnnestus leida tõendeid Tallinnas,<sup>78</sup> Rakveres,<sup>79</sup> Tartus,<sup>80</sup> Narvas,<sup>81</sup> Mõisakülas,<sup>82</sup> Paides, Lihulas, Riias, Jelgavas ja Liepajas, aga ka näiteks Moskvas,

---

<sup>73</sup>Nieländer. „Jalgrattasõitjate selts „Kiirus““. 1982. Lk 1-19.

<sup>74</sup>„Kohalikud sõnumid.“ – Postimees 23.1.1899. Lk 3.

<sup>75</sup>„Kohalikud sõnumid.“ – Postimees 23.1.1899. Lk 3.

<sup>76</sup>Rütli. „Mälestusi ühe Eesti sugupõlve...“. 2010 (1964). Lk 176.

<sup>77</sup>Ussisoo, Theodor. „Jooni Kalevi algpäivilt.“ – Eesti Spordileht 29.5.1931. Lk 2.

<sup>78</sup>„Sõnumid Tallinnast.“ – Postimees 20.4.1898. Lk 3.

<sup>79</sup>„Uuemad sõnumid.“ – Eesti Postimees 20.5.1899. Lk 3.

<sup>80</sup>„Kohalikud sõnumid.“ – Postimees 29.1.1901. Lk 3.

<sup>81</sup>„Kodumaalt.“ – Postimees 13.8.1902. Lk 3.

<sup>82</sup>„Kodumaalt.“ – Postimees 2.6.1910. Lk 5.

Varssavis, Orjolis, Novorossiiskis ja Viciebskis.<sup>83</sup> 1899. aastal on neil 17 osakonda ning on võimalik, et hiljem rohkemgi.<sup>84</sup> Samal aastal teavitas Postimees Rakvere osakonna loomisest ning ütles Unioni kohta, et ta olevat „üleilmline rattasõitjate ühisus“.<sup>85</sup> Tegemist oli Saksamaa jalgrattaseltsi Allgemeine Radfahrer-Union (Üldine jalgrattaselts) haruga, mille esimesed harukontorite alged olid Baltikumis väidetavalt juba 1892. aastal ning mis sai ametlikult 1897. aastal Peterburis registreeritud.<sup>86</sup> Äsja tsiteeritud Theodor Ussisoo, kes kuulus Kalevi seltsi, väitis, et Unionisse koondusid „sakslased, peaasjalikult kadakad“.<sup>87</sup> Internetipõhises vene ajaloolises fotoalbumis „Петербургские велосипедисты“ (Peterburi jalgratturid) leidub teiste seas ka fotosid Unionist, kus mõningatel paistab taustal saksakeelseid tekste (illustratsioon 2).<sup>88</sup> 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 alates 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.<sup>89</sup> On raske öelda kuivõrd sellised väärtused ja ehk ka vastuolud Eestisse kandusid. Kuna seltsi koosseis pidi olema kohalik ning sotsiaalsed ja poliitilised olud Saksamaast erinevad 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 seltsiga kaasa rändas.

Jalgrattaseltsid otsisid muuhulgas võimalusi ühtseks välimuseks ja teistest jalgratturitest või -seltsidest erinemiseks. Ühe võimaluse pakkusid jalgrataste numbrimärgid. Vastavalt 1895. aasta Tartu seadusele, mille analoogid suure tõenäosusega ka teistes linnades kehtisid, oli niiöelda tavaline numbrimärk mustade numbritena valgel

---

<sup>83</sup>Düna Zeitung. Sport-Nachrichten. 2.2.1900 „Jahresbericht pro 1899 der Radfahrer-Vereinigung "Union". Abtheilung Riga.“. Lk 18-20.

<sup>84</sup>Samas. Lk 18.

<sup>85</sup>„Uuemad sõnumid.“ – Eesti Postimees 20.5.1899. Lk 3.

<sup>86</sup>„Estländischer Sport-Verein "Union" 1897-1927“. Estländische Druckerei Aktien-Gesellschaft. Tallinn 1927. Lk 3.

<sup>87</sup>Ussisoo, Theodor. „Jooni Kalevi algpäivilt.“ – Eesti Spordileht 29.5.1931. Lk 2.

<sup>88</sup>Петербургские велосипедисты (<http://and110.ucoz.ru/SPORT/sam04.html>) [11.4.2017 18:00]

<sup>89</sup>Ebert. "Cycling towards the nation....". 2004. Lk 357-358.

põhjal ning seltside märgid valgete numbritega „hele-tumepunasel“ põhjal.<sup>90</sup> Nähtavasti oli hiljem võimalik seltsi numbrimärgi värvilahendustega veelgi loovamalt läbi käia. Taara lasi endale valmistada tumerohelisel taustal kuldsete numbrite ja ääreviiruga numbrimärgid.<sup>91</sup> Kalev sai loa kanda sini-must-valgeid numbrimärke.<sup>92</sup> 1910. aastal taotles Vambola Liivimaa kubernerilt õigust kasutada vene trikoloori värvides numbrimärki (illustratsioon 3).<sup>93</sup> Lisaks numbrimärkidele olid rattaseltsidel üldiselt vormimütsid, sellel ja rinnal seltsi märgid ning lisaks rohkemal või vähemal määral ühtne ülikond (Illustratsioon 4). See paistab silma Taara<sup>94</sup> ja Kalevi<sup>95</sup> puhul, aga ka Unioni puhul. Äsja käsitletud fotol Unionist on 73 isikut, kellest 47 on meessoost ning neist omakorda 22 kannab ühesugust mütsi, mis lubab oletada, et tegemist on vormimütsiga.

Välja joonistub neli erinevat tüüpi jalgrattaseltsi: varajased saksa seltsid, niiöelda talupojaseltsid, rahvuslikud eestlaste seltsid ning eraldiseisvana Union. Pärast 1901. aastat enam uusi jalgrattaseltsi ei loodud, kusjuures neid oli selleks ajaks asutatud peaaegu kõigisse toleaeagsetesse Eesti linnadesse (Kaart 1.).

#### I.4. Jalgrattaseltside põhikirjad

Küllaltki palju on säilinud seltside põhikirjad, mis valdavalt tegelevad seltsi siseelu juriidilise korraldamisega. Üldjuhul võeti üle mingi varem eksisteerinud seltsi põhikiri, mis vastavalt vajadustele enda seltsile kohandati. Tehnilisema juura seast paistab silma esimene, mõnikord ka teine paragrahv, millega sätestatakse seltsi eesmärk ja selle saavutamise viisid. Ilmselt kõige levinum ja varaseimat tüüpi põhikiri on selline, mis kehtis Tallinna,<sup>96</sup> Rakvere<sup>97</sup> ja Saadjärve<sup>98</sup> seltside juures. Esimese ja viimase sarnasusele viidates võib olla kindel, et selline kehtis ka Tartu seltsis. Seega pärineb see tõenäoliselt Riia

<sup>90</sup> „Kohalik põhjuskiri sõiduratastega sõitmise kohta“ – Postimees 14.10.1895. Lk 3.

<sup>91</sup> „Jurjewi rattasõitjate seltsi „Taara“ eestseisuse protokolliraamat 1899...“. Lk 4.

<sup>92</sup> Ussisoo, Theodor. „Jooni Kalevi algpäivilt.“ – Eesti Spordileht 29.5.1931. Lk 4.

<sup>93</sup> ЕАА.296.7.3179 „Переписка с начальниками уездов, полицеймейстерами, обществами велосипедистов, авто-и веловладельцами о выдаче разрешений для езды на велосипеде и автомобиле“. Lk 7-8.

<sup>94</sup> „Jurjewi jalgratta-sõitjate seltsi „Taara“ sõidu-komisjoni protokolliraamat. 1899-2.novbr 1911.“. Lk 15p.

<sup>95</sup> Ussisoo, Theodor. „Jooni Kalevi algpäivilt.“ – Eesti Spordileht 29.5.1931. Lk 4.

<sup>96</sup> TLA.196.1.175. „Seltside ja ühingute põhikirjad ja nende liikmete nimekirjad“. Lk 314-317.

<sup>97</sup> „Уставъ Везенбергскаго Общества Велосипедистовъ Любителей.“ Печатня Эстландскаго Губернскаго Правления. Tallinn. 1893.

<sup>98</sup> „Põhjuskiri Saadjärve jalgrattasõitjate seltsile Liiwi kubermangus, Jurjewi kreisis, Saadjärve wallas.“ Trükitud K.Sööti juures. Tartu. 1897.

jalgrattaseltsilt. Põhikirja esimene paragrahv sätestab, et „Seltsi eesmärk on jalgratta sõitjate liginemine, jalgratta tarwituses täiendamine ja laiali laotamine kui sündsast, meelepäralist ja kerget liikumise riista. Selle tarwis paneb selts koosolekuid, väljasõituseid ja võidusõituseid toime.“<sup>99</sup> Teist sorti, 1902. aastal kinnitatud Unioni põhikirjas seisab, et „Seltsi eesmärk on edendada jalgrattasporti läbi ühismatkade ja väljasõituse, aga ka läbi ühiste võistluste.“<sup>100</sup> Taara põhikiri, milline kehtis ka Vambolas<sup>101</sup> ja Narva Eesti jalgrattaseltsis<sup>102</sup> ning suure tõenäosusega ka Kalevis, kirjeldas enda 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 ruumisid ja lahtisid kohtasid jalgratta-sõidu tarwis sisseseada, niisama ka töötubasid jalgrataste kokkuseadmise ja parandamise tarwis, b) toimepanna: väljasõituseid, c) võidusõituseid, d) ühendatud võistlusi ja e) mitmesuguseid seaduse poolt lubatud seltskondlisi pidusid ja mängusid pääle kaardimängu.“<sup>103</sup>

Millised eesmärgid ilmnevad põhikirjadest? Silma torkab jalgratta levitamine utilitaarse transpordivahendina, kusjuures varajastes põhikirjades peetakse vajalikuks jalgratta voorusi nimetada, hiljem enam „laiali laotamine“ põhjendust ei vaja. Teiseks jalgratturite sõiduoskuse täiendamine – kahtlemata oluline olukorras, kus, erinevalt kaasajast, inimesed ei olnud ratastel üles kasvanud. Kolmandana paistavad silma sotsiaalsed eesmärgid – jalgrattaselts sai toimida ning toimiski kokkutulemise paigana ehk klubina jalgrattasõiduga tegelevatele inimestele.

Kahtlemata oli ka põhikirjades mitte väljendatud põhjuseid, miks jalgrattaseltsi asutati või nendesse astuti. Jalgratas oli kallis ja prestiižne ese ning seetõttu oli prestiižne ka jalgrattaseltsi 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, kes sellest suuri asju lootsid. Ning, nagu nägime, võimaldas jalgrattaseltsi varjus tegeleda asjadega, mille tarvis

---

<sup>99</sup> Samas. Lk 3.

<sup>100</sup> „Уставъ Общества Велосипедистовъ „Унионъ.““ Типография Эд. Эд. Новичкаго. Гороховая 36. Peterburg. 1902.

<sup>101</sup> „Pärnu Eesti Jalgratta-sõitjate Seltsi „Wambola“ Põhjuskiri.“ A. Birthani trükk. Pärnu. 1901.

<sup>102</sup> „Уставъ Нарвскаго Эстонскаго Велосипеднаго Общества въ местечке Йоахимсталь, Везенбергскаго уезда, Эстляндской губернии.“ Типография Эстляндскаго Губернскаго Правления. Tallinn. 1900.

<sup>103</sup> „Jurjewi jalgratta sõitjate seltsi „Taara“ põhjuskiri.“ K. Sööti trükk. Tartu. 1899. Lk 15-16.

selts muidu tegevusluba ei saanud.

## **II. Sporditegevus jalgrattaseltsides**

### **II.1. Sport 19. sajandi lõpul ja 20. sajandi alguses**

19. sajandi alguses sünnib Saksamaal seoses Napoleoni vallutustega tärnitud rahvusliku liikumisega võimlemisklubide (Turnvereine) liikumine. Tudengitest koosnevad klubid tegelesid Friedrich Ludwig Jahni (1778-1852) loodud võimlemise vormiga, mille eesmärk oli tugevdada keha ja seeläbi ka vaimu ning kokkuvõttes kasvatada rahvuslikku eneseuskust. Pärast prantsuse okupatsiooni lõppu hakkasid võimlemisklubid kandma liberaalseid vaateid ning taotlema Saksamaa ühendamist, mille tagajärjel nende tegevust jõuliselt piirama hakati, kusjuures „Turnvater“ (võimlemisisa) Jahn arreteeriti.<sup>104</sup>

Samal ajal, 1819. aastal saabus Tartu Ülikooli saksa- ja itaalia keele õpetajaks Haapsalust pärit Karl Eduard Raupach (1793-1882), kes 1814.–1817. aastal Berliinis õppides oli osa võtnud Jahni võimlemistundidest. Tema eestvedamisel hakati 1820ndatest aastatest ka Tartu Ülikoolis „turnimisega“ tegelema ning see hakkas just üliõpilaste ja gümnasistide seas levima. 1863. ja 1864. aastal asutatakse vastavalt Tallinnas ja Tartus esimesed võimlemisseltsid. Alates 1860ndate lõpust hakati võimlemist propageerima eestlaste seas ning eriti vajalikuks peeti selle praktiseerimist koolides. 1875. aastast kehtestati Vene Keisririigis sõjaväe vajadustest lähtuvalt seadus, mis nõudis, et koolides õpilasi kehaliselt harjutataks. See pani tugeva aluse võimlemise kiireks levikuks ning võib oletada, et sajandi lõpuks oli enamikel koolihariduse saanud inimestel rohkem või vähem meeldivaid (alates 1889. aastast nõudis seadus militaarses vormis koolivõimlemist) kokkupuuteid võimlemise ja selle filosoofiaga.<sup>105</sup>

1880ndate keskpaigast alates hakkas Venemaal ja ka Eestis organiseeruma

---

<sup>104</sup>Meschikoff, Robert. *"A History and Philosophy of Sport and Physical Education"*. McGraw-Hill. New York. 2010. Lk 179 – 184.

<sup>105</sup>Mainla, Enn. *"First Steps in Sports Teaching in Estonia"*. - "People in sport history – sport history for people: Proceedings of the ISHPES seminar". Koostanud Voolaid, Kalle. Eesti Spordimuseum. Tartu. 2011. Lk 142-149.

raskejõustik ehk tõstmine ja maadlemine. 1888. aastal tuli kohtuametniku Gustav Boesbergi (1867-1922) algatusel Tallinnas kokku spordiring, mis 1892. aastal registreeriti kui Tallinna Vabatahtlik Atleetide Klubi. Raskejõustiklaste jõudemonstratsioonid haarasid kõikjal palju tähelepanu ning seetõttu spordiala populariseerus küllaltki kiiresti. Iseäranis palju innustas raskejõustikuga tegelema Eestist pärit Georg Hackenschmidt (1877-1968), Aleksander Abergi (1881-1920) ja eriti Georg Lurichi (1876-1920) tegevus ja tähelepanuväärne edu välismaal 1890ndate teisel poolel. 1897. aastal käis Lurich demonstratsioone andmas Tartus, millest innustatuna tuli samal aastal kokku Keha ja Vaimu Arendamise Selts Noorus ning sellest võis innustust saada ka Taara. Raskejõustik jäi vaadeldaval perioodil üheks populaarseimaks spordialaks ning raskejõustiklaste demonstratsioonid populariseerisid ka sporti üldisemalt.<sup>106</sup>

Jalgrattaspordi üheks loogiliseimaks eeskujuks võiks pidada ratsasporti. Ratsaspordi juured on sügaval sõjanduses – sõjaväed vajasisid aina paremaid ratsanikke ja võimekamaid hobuseid, mistõttu võib ratsaspordi algust siduda hobuse kasutuselevõtuga sõjanduses. Tõeliselt massidesse viis ratsaspordi totalisaatori kasutuselevõtt. Totalisaator on niiöelda kihlveomasin, mis võimaldas suurtel rahvahulkadel üksteise vastu kihla vedada. Vene Keisririigi esimene totalisaator (millega rahastati sõjahobuste aretamist) alustas tööd Peterburis 1876. aastal ning osutus majanduslikult väga tulusaks, mistõttu avati totalisaatoritega hipodrome mujalgi.<sup>107</sup> Eestis avati esimene totalisaatoriga hipodroom 1923. aastal, mistõttu võib arvata, et seniks jäi Eesti Venemaa suurlinnadele omastest suurvõidusõitudest kõrvale.<sup>108</sup> Siiski peeti mingil kujul võidusõite siinmailgi. Üks esimesi, millest ka ajakirjandusse jälgi jäänud, toimus 1880. aasta suvel Tartus, kuhu kutsuti osalema „ümberkaudu väikehobuste omanikke“ ja Tartu voorimehi.<sup>109</sup>

Lisaks on mainimisväärne sõudmine, mille organiseerumise alguseks peetakse Tartu sõudeklubi (Dorpater Ruder-Club) asutamist 1875. aastal. 1884. aastal asutati sõudeklubi ka Pärnus. Esimesed sõudevõistlused peeti 1883. aastal Tartus emajõel, mis ka hulgaliselt pealtvaatajaid kogus.<sup>110</sup> 20. sajandi alguses populariseerus kergejõustik jooksmise, kõrgus- ja kaugushüppega, kivitõuke ja kettaheitega jne ning esimene

---

<sup>106</sup>Koik, Lembit. „100 aastat Eesti raskejõustikku (1888-1988)“. Eesti Entsüklopeediakirjastus. 1996. Lk 8-19.

<sup>107</sup>McReynolds. "Russia at Play...". 2003. Lk 78-82.

<sup>108</sup>Täll, Kaarel. „Tallinna Hipodroom tähistab eeloleval laupäeval 90. juubelit“ – Postimees 18.9.2013. (<http://sport.postimees.ee/2055988/tallinna-hipodroom-tahistab-eeloleval-laupaeval-90-juubelit>) [9.5.2017 18:00]

<sup>109</sup>„Wõidusõit“ – Eesti Postimees 27.8.1880. Lk 4.

<sup>110</sup>Artma, Hugo Herbert. „Eesti sõudespordi ajalugu“. Eesti Sõudespordi Liit. Tallinn. 2001. Lk 16-19.

kergejõustikuvõistlus peeti 1909. aastal Tartus.<sup>111</sup>

On oluline silmas pidada, et sõnal "sport" ei olnud 19. sajandil veel tänapäevast võistlusele viitavat tähendust, vaid see seostus pigem üldise füüsiliselt aktiivse ajaviitelise tegevusega värskes õhus.<sup>112</sup> Võistluste tähtsus spordis paistab tõusvat sajandivahetuse paiku ning on võimalik, et sellele on oma panuse andnud ka jalgrattasport.

## II.2. 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 - säääl 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!“<sup>113</sup>

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 selleks harjutanud sportlaste all, oli muljetavaldav ja, nagu samas artiklis hiljem vihjatakse, võrreldav tolleagse kiiruse kehastuse – rongiga. Lisaks oli jalgratas kallis ja harvanähtav ning vähesed olid saanud seda katsuda, veel vähesemad sellel sõita. Ratas ise sünnitas uudishimu, mis need rahvamassid võidusõitudele ajasid – inimesed ei tulnud vaatama sportlasi, vaid tehnilist imet, mis olevat võimeline, nagu Postimees ilmselt mõnele võidusõidule tuginedes väitnud, läbima 33 versta (umbes 35km) ühe tunniga.<sup>114</sup>

Esialgu toimusid võidusõidud niiõelda maastikul – teede ja maanteed peal. Üliolulise tõuke jalgrattarallidele andsid velodroomid – kui pikal distantsil jalgrattarallit oli võimalik näha vaid mõnest üksikust punktist, tõenäoliselt finišist, siis mõnesaja meetri

---

<sup>111</sup>Teemägi, Erlend. „Eesti kergejõustik 100“. TEA. Tallinn. 2009. Lk 11.

<sup>112</sup>Ebert. "Cycling towards the nation...". 2004. Lk 350.

<sup>113</sup>„Sõnumid“ – Postimees 9.8.1893. Lk 3.

<sup>114</sup>„Seda ja teist“ – Postimees 1.3.1893. Lk 2.

pikkusel ringrajal toimub terve võidusõit enda ilus ja valus publiku silme all, mis andis sellele enneolematu vaatamängulisuse. Lisaks oli võimalik võidusõidu ala aiaga piirata ning huvilistelt sissepääsu eest raha küsida. Velodroome ehitati näiteks Tartusse,<sup>115</sup> Valgasse<sup>116</sup> ja Tallinnasse,<sup>117</sup> aga ka maakohtadesse, nagu näiteks Voldisse<sup>118</sup> ja Krüüdnerisse<sup>119</sup> kohalike rattaseltside poolt. Enamik seltse ehitasid endale mingisuguse sõidutee või -platsi, mistõttu võib ka allikate puudumisel oletada, et paikades, 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.<sup>120</sup>

1890ndate lõpuastatel hakati kohati taas ka väljaspool velodroome võidusõite korraldama. Näiteks 1898. aastal toimus võidusõit Riist Tallinna, mille võitnu läbis distantsi veidi vähem, kui 24 tunniga.<sup>121</sup> Pikkade distantside sõitmine sai palju tähelepanu juba 1880ndatel, kui ajakirjanduses leiti küllaltki tihti tarvilikuks mainida, kui keegi rattal üllatavalt pika tee üllatavalt kiiresti ära oli sõitnud.<sup>122</sup> 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 Berliinist Viini, mille tulemusena ilmnes, et ratturid läbisid selle maa märkimisväärselt kiiremini. Sellega demonstreeriti jalgratta praktilist potentsiaali ning need võeti Saksa sõjaväes kasutusele.<sup>123</sup>

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

<sup>115</sup> „Sõnumid“ – Postimees 9.8.1893. Lk 3.

<sup>116</sup> „Kodumaalt“ – Postimees 11.2.1906. Lk 3.

<sup>117</sup> „Teadus. Kunst. Seltsielu.“ – Eesti Postimees 22.3.1901. Lk 2.

<sup>118</sup> „Saadjärve jalgrattasõitjate selts“ – Postimees 18.7.1897. Lk 4.

<sup>119</sup> Nieländer. „Jalgrattasõitjate selts „Kiirus““. 1982. Lk 2.

<sup>120</sup> „Pärnu maakonna-laulupidu“ – Postimees 21.6.1911. Lk 3.

<sup>121</sup> „Sõnumid Tallinnast.“ – Postimees 16.6.1898. Lk 3.

<sup>122</sup> „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.

<sup>123</sup> Ebert. "Cycling towards the nation...". 2004. Lk 358-359.

aplausiga. Nad olid tolleagsete arusaamade järgi naeruväärselt koledad, aga tuli välja, et õhkukumm suurendab oluliselt jalgratta kiirust.<sup>124</sup> Lisaks tuleb silmas pidada, et tehnoloogilised innovatsioonid, mis võisid olla leiutatud näiteks Inglismaal, tuli suure tõenäosusega ka siin eraldi kinnistada.

19. sajandi lõpukümnendiks kerkisid Lääne-Euroopas esile kaks konkureerivat rehvitootjat: Dunlop ja Michelin. Just sellest konkurentsist sündis komme valjult kuulutada iga võidusõiduvõitu, mis ettevõtte toodetud rehvidega jalgratas saavutanud. Teisisõnu kerkib seotuld tehnoloogiatega tõestamisega esile jalgrattarallide uus funktsioon – reklaam.<sup>125</sup> Rehvidelt laienes reklaamindus ratastele laiemalt: hakkavad ilmuma rattatootjate reklaamkuulutused, kus muuseas märgitakse ära võidetud võidusõidud (Illustratsioon 5).<sup>126</sup> On väga tõenäoline, et seltsidega olid seotud jalgrataste ja selle osade tootjad, maaletoojad ja müüjad – jalgrataste propageerimine ja reklaamimine olid nende turule üliolulised.

1893. aasta augustikuus toimuvaks võidusõiduks kuulutas Tartu selts lisaks tavapärastele võidusõitudele välja „Talupoegade võidusõitmise omatehtud ratastel“ (Illustratsioon 6), mille võitjate esikolmikule lubati vastavalt 10-, 5-, ja 3-rublalist auhinda ning lisaks veel 15-rublalist auhinda kõige paremale rattale.<sup>127</sup> Võidusõidule ilmus kuus inimest ning Postimehes kiideti seltsi ettevõtmist, mis edendavat kalli, ent väga kasuliku masina taskupärasemaks muutumist ja kasutuselevõtmist talupoegade poolt.<sup>128</sup> Samasugune võistlus toimus veel järgmisel aastal, mil osa võttis juba 12 võistlejat.<sup>129</sup> 1895. aastal toimus säärane ettevõtmine veel Pärnus, mis jäi ilmselt viimaseks.<sup>130</sup> 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 rattaralli suure publiku korral rahalises mõttes vägagi tulus ning võimaldas seltsil enda

---

<sup>124</sup>Bijker. *"Of Bicycles, Bakelites, and Bulbs..."*. 1997. Lk 81-82.

<sup>125</sup>Samas. lk 83.

<sup>126</sup>Postimees 4.4.1901. Lk 4.

<sup>127</sup>Postimees 19.8.1893. Lk 4.

<sup>128</sup>„Sõnumid Jurjewist“ – Postimees 31.8.1893. Lk 3.

<sup>129</sup>„Kohalikud sõnumid“ – Postimees 22.6.1894. Lk 4.

<sup>130</sup>„Uuemad sõnumed.“ – Sakala 4.10.1895. Lk 3.

tegevust laiendada. Teiseks oli võidusõit ehk efektiivseim võimalus jalgratast ja selle võimeid rahvale demonstreerida ning selle kasutust seeläbi levitada. Jalgrattavõidusõitude aeg jääb ennekõike 1890ndatesse aastatesse ning 20. sajandi algusaastatel see hääbub ning hakkab taas populaarsust koguma alles 1920ndatel.<sup>131</sup> 1903. aasta 1. septembri Postimehes ennustatakse rattavõidusõitudele lõppu: „Kui kõik märgid ei peta, siis on jalgrattaga võiduajamine oma aja ära elanud. Ratas ei ole enam rikkama ja peenema rahwa lõbu ja uhkuse asi, ratas saab enam väikeste ametnikkude ja wabrikutöölise igapäewaseks tarbeasjaks, millega nemad tööle sõidavad. Kõik see võiduajamise sport oli küll rattawabrikantide eestwõtmisel kunstliselt kõrgele kruwitud asi, millel loomulikku, tegelist wäärtust ei olnud, ja millel loomulikku alust ei ole, see ei wõi seista. Jalgratta ilupidude aeg on mööda; nüüd tuleb küll motorwanker, "töss-töss", nagu teda wäljamaal nimetawad.“<sup>132</sup>

### II.3. Väljasõidud

Võidusõitude kõrval olid teiseks oluliseks jalgrattaseltside väljundiks väljasõidud. Ennekõike võeti neid muidugi ette meelelahutuslikel eesmärkidel, kuid ka väljasõidud toimivad jalgratta levitajatena. Jalgratas oli 19. sajandi lõpu maastikul pilkupüüdev eksentriline sõiduriist ning kahtlemata haarasid sellisena maakohtadest läbisõidul seal elavate inimeste tähelepanu. Jalgratas reklaamis sel viisil iseennast maarahva seas. Samas peab tõdema, et mitte alati ei võetud jalgrattureid sõbralikult vastu. Tõenäoliselt ennekõike kuna jalgrattad hirmutasid hobuseid ning see põhjustas kergesti konflikte. 1901. aastal kurdetakse Saaremaa kohalikus ajalehes, et maakohtades ollakse millegipärast arvamisel, et jalgrattasõit on illegaalne ning neid kiputakse ründama ja jalgrattaid lõhkuma.<sup>133</sup>

19. sajand, iseäranis selle lõpukümnendid, tõi kaasa hoogsa linnastumise. Linnade elanikkonna suurenemisega kujunesid linnad aina enam rāpasteks ja kitsasteks ning 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

<sup>131</sup>Lääne. „120 aastat jalgrattasporti Eestis“. 2006. Lk 16-26.

<sup>132</sup>„Kohalikud sõnumid“ – Postimees 1.9.1903. Lk 3.

<sup>133</sup>„Isamaalt.“ – Saarlane 19.6.1901. Lk 2.

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, aga 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 järgneti. Näiteks 1903. aasta Postimehes leitakse, et „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.“<sup>134</sup>

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.<sup>135</sup> Jalgrattasõit läbi kodumaa maastiku pakkus lisaks esteetilisele ja füüsilisele naudingule erilist rahvusromantilist kogemust. See andis võimaluse kodumaa ilu imetleda ning tõi selle lähemale ja liitis seda. Mitmete riikide jalgrattaklubid tuginesid paljuski sellisele rahvuslikule kogemusele ning iseäranis oluliseks sai see Hollandis, kus just sel põhjusel väljasõitudele erilist rõhku pandi.<sup>136</sup>

Ka Eestis tajuti jalgrattasõidus romantikat. Üheks markantseimaks näiteks sellest on 1902. aastal avaldatud jalgrattamatka järjejutu „Ühel roopal mööda maad“ algus, kus toimub üleminek linnast maale jalgrattal:

„Maha jäiwad linna uued uhkesti ehitatud ja wanad wiltu wajunud müürid, maha jäiwad tema kõrged wabrikute korstnad oma kõrgete suitsujugadega, maha jäiwad kirikute tornid ja ristid ning tuled nende otsas, maha, kaugale selja taha, jäi mühisew, kihisew, lehkaw ja tolmune linn. Weel kungas, weel teine, weel kolmas, mis esimestest kõrgem, - ja

<sup>134</sup> „Sõnumid Tallinnast.“ – Postimees 17.4.1903. Lk 3.

<sup>135</sup> Oldenziel; Hård. *Consumers, Tinkerers, Rebels...*. 2013. Lk 135.

<sup>136</sup> Ebert. *Cycling towards the nation...*. 2004. Lk 352-356.

siis hakkab tee suure madaliku, suure oru poole alla langema, künka küüra tagast wilguwad weel tornide ladwad, harwad, õredad suitsumühakad, siis hakkawad nad kaduma, kaowad wiimati jäädawalt. Waikne, kewadine küla ümbrus on igal pool. Pääkohal on esiteks õhtune, siis ööne taewas, selge ja puhas kui sinetaw siid, lahke ja õnnelik kui süüta lapsukese rõõmus waade. Kruusatud maanteel wihiseb kerge jalgratas kiiresti edasi. Ühesoodusel hool woolab öösine õhk wastu, pehme kui kõige peenem puuwill, kui leige lõpmata mere wesi. Ta woolab ja karastab keha. Ahnitsedes joob teda tuksuw rind, rõõmustades wõtab teda õhetaw pale wastu. Paremäl ja pahemäl pool teed haljendawad metsasalud, niidud, põllud ja peenrad. Lilled seisawad nii rohkete kastepärlite all, et raske kanda. Kõik on wait. Üksnes kauguses kuulub raudteerongi sõit ja ligidal jalgratta mahe, meelepärane wuhin. Pea aga waikib ka raudtõldade müha - jääb ainult jalgratta wuhin ja kruusa tasane krudin. Ilus on waiksel suwesel ööl kosutawas üksinduses, pärast käratsewat linna elu mahajätmist, jalgrattal sõita! Tõesti, ilus! Ühel roopal lendab ta edasi - edasi sinetawa kauguse poole.<sup>137</sup>

1901. aastal asutatud jalgrattasõitjate selts Kalev ei huvitunud väga sügavalt jalgrattasõidust. Nagu nägime, oli Kalevi väidetav eesmärk eestimeelsete haritud inimeste koondamine ning jalgrattaseltsina vormistati see kättevarjuna. Ilmselt moe pärast või jalgrattaseltsi tiitli õigustamiseks korraldati 1902. aastal ka üks võidusõit,<sup>138</sup> aga nähtavasti rohkem jalgratastega üldiselt end ei vaevatud. Küll aga korraldati väljasõite, kusjuures neil puhkudel kanti seltsi märgiga valget, sinise äärega mütsi ja halli ülikonda<sup>139</sup> ning lisaks muretseti seltsile spetsiaalsed, sini-must-valged numbrimärgid.<sup>140</sup> 1931. aastal puudutas Theodor Ussisoo ka neid väljasõite: „Vormis tehti ka jalgratastel väljasõite. See ei meeldinud teistele seltsidele, eriti aga „Unionile“, kuhu koondusid sakslased, peaasjalikult kadakad. Viimased ei sallinud meid ja igal kohtamisel katsusid meid salvata. Nii tähendati meile: „Der Schuster bleibe bei seinen Leisten“ ning „Was haben die Bauern hier zu suchen“. („Kingsepp, jää oma liistude juure ja Mis on talupojal siin otsida“). Meie liikmete poolt vastati neile väljakutsetele rahulikult: „Sinu isa pastlad on veel minu eeskojas“.“<sup>141</sup> Ilmselt mõjusid Kalevlased sihilikult provokatiivselt. Väljasõit jalgratastel oli neile seega poliitiline deklaratsioon, millega taodeldi eestlasena kodanlaste hulka kuulumist, mida demonstreerib asjaolu, et Unionlaste salvamised puudutavad seisust.

<sup>137</sup>J.S. „Ühel roopal mööda maad“ – Postimees 27.7.1902. Lk 2.

<sup>138</sup>„Kodumaalt.“ – Sakala 3.9.1902. Lk 3.

<sup>139</sup>„Teadus.Kunst.Seltsielu.“ – Eesti Postimees 7.6.1901. Lk 2.

<sup>140</sup>Ussisoo, Theodor. „Jooni Kalevi algpäivilt.“ – Eesti Spordileht 29.5.1931. Lk 4-5.

<sup>141</sup>Samas.

Läänemaades moodustatud jalgrattaseltsid löid aktiivselt võrgustikke, mis matkajate elu hõlbustaks. Sõlmiti kokkuleppeid hotellide ja raudteettevõtetega, et nad klubiliikmetele allahindlust teeks, koostati kaarte, püstitati teedele esmaabipunkte inimeste ja jalgrataste tarvis jne. Lisaks tehti mitmeis paigus valitsuste juures aktiivset lobitööd, et maanteede kvaliteeti tõstetaks. Eriliselt ihaldusväärseks kujunes Prantsusmaa klubi liikmelisus, kuna sealsed teed olid head korras ning klubi privileegide süsteem hästiarenenud. 19. sajandi lõpuaastatel tehti ka katseid moodustada rahvusvaheline klubi, milles osalesid Ühendkuningriikide, Prantsusmaa, Belgia, Luksemburgi, Saksamaa, Austria, Šveitsi, Itaalia, Taani, Norra, Rootsi, Ameerika Ühendriikide ja ka Venemaa turistiklubid. Rahvusvaheline klubi võimaldanuks hüvesid jagada ning soodustada piiriüleseid turismireise. Ilus idee jäi aga teostamata – näiteks ei olnud see kasulik Prantsusmaa klubile, kes naaberriikide kodanikest liikmete klubimaksust palju kasu lõikas. Siiski sõlmiti klubidevahelised lepingud kõikide, välja arvatud Prantsuse, klubide vahel.<sup>142</sup>

Ilmselt tegeleski Eestis kõige enam sellise võrgustiku loomisega Union. 1901. aastal tähistas Riia enda 700. sünnipäeva. Union kasutas juhust enda võrgustiku demonstreerimiseks. Peterburist saadeti jalgratturitega teele õnnitluskiri, mis läbi Narva, Mäeküla, Viljandi, Ruhja ja Valmiera osakonnast osakonda toimetati ning 42 tunni ja 35 minutiga Riiga jõudis, kusjuures artiklis mainitakse, et kaaluti esialgu teist teed.<sup>143</sup>

---

<sup>142</sup>Oldenziel; Hård. "*Consumers, Tinkers, Rebels...*". 2013. Lk 135-142.

<sup>143</sup>„*Wenemaalt. Kaugemalt riigist.*“ – Postimees 16.6.1901. Lk 2-3.

### III. Argitegevus jalgrattaseltsides

#### III.1. 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 linnadele oli sajandivahetusel ja kohati ka 20. sajandi keskpaigaks iseloomulik, et suurema liikluskoormusega linna keskus oli küllaltki hästi sillutatud, aga keskusest väljaspool oli sillutis kehvem või puudus üldse. Linnasüdamele oli omaseim munakivitee, aga ka kallim parkettkividest, ehk tahatud pinnaga graniitkividest laotud sillutis. Lisaks rajati, üldiselt väljaspool linnakeskuseid, kruusa- ja pinnasteid. Need olid ehk kõige levinumad, millel oli ideaaloludes ka kõige mugavam ratta ja ka vankriga sõita, kuid märja ilmaga läksid need poriseks ning kuivaga tolmavaks. Lisaks ehitati, jällegi pigem linnade keskustesse, kõnniteid, milleks kasutati graniit- või paeplaate ning kohati ka telliseid.<sup>144</sup> Kõnniteedel, kus pind tavaliselt kõige meeldivamalt sile ja kindel, oli jalgrattaga sõitmine üldjuhul siiski rangelt keelatud.<sup>145</sup> Maakohtade sillutamata maanteed seisukorda jalgratturi vaatevinklist on enda 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 sellel! 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 lõppeda järgneva uperkuudiga.“<sup>146</sup>

Mitmetes riikides avaldasid sealsed jalgrattaseltsid edukalt survet parandamiseks teede kvaliteeti ning lubamaks jalgrattureid neid kasutada.<sup>147</sup> Kuivõrd Eestis jalgrattaseltsid teede parandamiseks erinevaid administratiivüksuseid tülitasid ei kajastu olemasolevas

---

<sup>144</sup>Bakhoff, Marju. „Ajaloolised teekatendid linnades“. Bakalaureusetöö. Eesti Kunstiakadeemia kunstikultuuri teaduskond, muinsuskaitse ja konserveerimise osakond. Tallinn 2016. Lk 11-13.

<sup>145</sup>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.

<sup>146</sup>Adson. „Neli veskit...“. 1946. Lk 169-170.

<sup>147</sup>Oldenziel; Hård. "Consumers, Tinkers, Rebels...". 2013. Lk 137-138.

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 prügitatud (sillutatud) teedele. Taara eestseisus otsustas, et tegemist oli igati kasuliku ettepanekuga, mistõttu ettevõtmist toetati ja saksa seltsile anti otsusest kirjalik eestikeelne vastus.<sup>148</sup> Nädalate pärast pöörduti Taara poole uuesti ning paluti konkreetsemat vastust toetuse ulatusest, mille peale Taara lubas ettevõtmist toetada tagasihoidliku 100 rublaga, kuna neil noore seltsina rohkemaga polnud võimalik panustada.<sup>149</sup> Paistab, et Taara oli tee ehitamise suhtes küllaltki passiivne ja ka edaspidi ei paista silma, et Taaras linnateede seisukord probleemina esile kerkiks. Selline passiivsus võis tuleneda sellest, et juba kümme aastat tegutsenud saksa selts sellega rohkem või vähem edukalt juba tegeles.

Lülitumine liiklusesse ei tulnud jalgratturitele valutult. Üks suuremaid vastuolusid sünnitavaid probleeme oli asjaolu, et hobused kartsid jalgrattaid. Taaskord illustreerib olukorda suurepäraselt Artur Adson: „Aga kui tema noor hobune lähenevast 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 [...]“<sup>150</sup> 1910. aasta alguses oli Tallinnas kohtuliku uurimise all juhtum, kus Tuudi mõisa omanik Konstantin von Rennenkampf tema tõllast mõõduvaid jalgrattureid, neid muuhulgas sinatades sõimas ja neile kepiga pekka lubas anda, kuna viimased olid ratastelt maha tulnud tema hinnangul liiga lähedal ning hirmutasid sellega ohtlikul moel hobuseid.<sup>151</sup>

Olulist rolli konfliktide lahendamiseks mängisid jalgrattaliiklust reguleerivad seadused. Esimesed teadaolevad jalgrattaliiklust puudutavad reguleeringud pärinevad 1890. ja 1891. aastast – esimesega keelas Tartu politsei linna kõnniteedel rattaga sõita ja nendega seal kõndida<sup>152</sup> ning teisega keelas politsei rattasõidu linna teedel ja platsidel üldiselt.<sup>153</sup> 1894. aastal kehtestati Pärnus jalgrattasõitu reguleeriv seadus, millega määratleti kohad, kus jalgrattaga sõita ei tohi, kehtestati teatavad ohutusnõuded ja paremakäeline liiklus ning eksamikomisjon, mis koosnes kohalikust pristavist (kõrge politseiametnik), linnavalitsuse esindajast ja kohaliku seltsi esimehest. Eksamikomisjon

---

<sup>148</sup> „Jurjewi rattasõitjate seltsi „Taara“ eestseisuse protokolliraamat 1899, 1900, 1901, 1902, 1903 ja 1904. 12II. “. Lk 12p.

<sup>149</sup> Samas. Lk 25.

<sup>150</sup> Adson. „Neli veskit... “. 1946. Lk 169.

<sup>151</sup> „Kohtukoda.“ – Päewaleht 8.2.1910. Lk 3.

<sup>152</sup> Kieseritzky. „Festschrift zur 10-jährige... “. 1898. Lk 6.

<sup>153</sup> Samas. Lk 9.

kontrollis jalgratturite sõiduuskust ning väljastas eksami eduka sooritamise korral numbrimärgi rattale ning ka sõiduloo, mida rattur endaga kaasas pidi kandma.<sup>154</sup> Kindlasti ei olnud tegemist Tartu 1890. ja 1891. aasta keeluseaduse kasutuselevõtuga Pärnus, nagu seda on tõlgendanud Kylliäinen.<sup>155</sup> 1895. aastal kehtestati Pärnu seaduse analoog ka Tartus ning suure tõenäosusega kehtestati selliseid ka teistes Eesti linnades.<sup>156</sup> 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 – esimase 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.“<sup>157</sup> Olgu öeldud, et eksamil põrumist tuli ette.<sup>158</sup> Jalgrattaliikluse reguleerimisega said ratturid teatavas mõttes seaduse poolt tunnustatud liiklejaks. Ühtlasi ei olnud ohtlikult liiklev rattur enam elav näide jalgratta sobimatusest liiklusesse, vaid seadust rikkuv jalgrattur, kellel ei olnud sõiduluba või ei väärinud seda. Jalgrattaseltside kaasamine sõidukomisjonidesse annab märku, et nad rääkisid nende seaduste loomisel kaasa.

Üheks olulisimaks ülesandeks, millega jalgrattaseltsid pidid tegelema oli jalgrattasõidu õpetamine, mis tõusis varasemast veel enam päevakorda sõiduõigust nõudvate seaduste kehtestamisel. Selle tarvis korraldati sõidutunde ning loodi sõiduplatse, kus siledal pinnal ilma ennast või teisi ohustamata sõitmist õppida. 1894. aastal hakkas Jurjewer Radfahrer-Verein eraldi sõidutunde naistele korraldama<sup>159</sup> ning sama tegi hiljem ka Taara.<sup>160</sup> Üldiselt muretsesid seltsid endale väikese hulga rattaid, millel inimesed või seltsiliikmed õppida saaks. Jurjewer Radfahrer-Veineri esimene ettevõtmine oli sõidutund 1888. aasta 1. novembril, kuhu oli tulnud 34 liikmest 27, et sõita seltsi kahe rattaga. Suure huvi tõttu muretseti järgmise aasta alguses Riiast kolmas.<sup>161</sup> See tähendab, et seltsi liikmeskond vähemalt enamuses jalgratast ei omanud ning sellega sõita ei osanud. 1903. aasta alguseks loetleb Taara sõidukomisjon enda sõidurattaid kokku kuus, millest üks on ilmselt kõrge "vana moodi raudratas", üks kahe inimese ratas ning üks "sõiduharjutuse

<sup>154</sup> „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.

<sup>155</sup> Kylliäinen. "Riding toward the Civil Society...". 2011. Lk 299.

<sup>156</sup> „Kohalik põhjuskiri sõiduratastega sõitmise kohta“ – Postimees 14.10.1895. Lk 3.

<sup>157</sup> „Jurjewi jalgratta-sõitjate seltsi „Taara“ sõidu-komisjoni protokoll raamat. 1899-2.novbr 1911.“. Lk 1.

<sup>158</sup> Samas. Lk 2.

<sup>159</sup> „Kirjandus. Seltsielu. Segasõnumeid“ – Olewik 13.6.1894. Lk 538.

<sup>160</sup> „Jurjewi jalgratta-sõitjate seltsi „Taara“ sõidu-komisjoni protokoll raamat. 1899-2.novbr 1911.“. Lk 1p.

<sup>161</sup> Kieseritzky. "Festschrift zur 10-jährigen...". 1898. Lk 3-4.

masin", mille täpsem olemus kahjuks saladuseks jääb.<sup>162</sup>

### III.2. Kultuur ja poliitika rattaseltsides

Tolleaegsed seltsid toimisid muuhulgas seltsiliikmete klubide ja meelelahutusasutustena, vaatamata seltsi tegevusvaldkonnale. See tingis 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 käesolev peatükk keskendub eelkõige just nende tegevusele. Suure tõenäosusega toimisid sarnaselt ka Narva Eesti jalgratturite selts ning Vambola Pärnus, kuid nende kohta puuduvad allikad, mille põhjal seda täie kindlusega väita. Taara ja Kalev olid asutatud uudsetes poliitilistes oludes. 1890ndate teisel poolel taaselustus 1880ndate alguses hääbunud rahvuslik liikumine. Seda rahvusliikumise 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.<sup>163</sup>

Üks markantsemaid tegelasi, kes oli nii Taara, kui ka Kaleviga tihedalt seotud, on 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 1890ndatel koondas ta enda ümber vastava noorte haritlaste ringkonna, kes otsisid võimalusi enda vaadete levitamiseks ja rahva harimiseks.<sup>164</sup> Teine seltskond, kes mõneti sarnastel sihtidel töötasid oli ühe eestvedaja Jüri Jaaksoni (1870-1942) järgi kutsutud Jaaksoonia või Jaaksonlased. Tegemist oli mitteametliku rühmitusega, kellele mingil põhjusel ei olnud Eesti Üliõpilasselts meeltemööda 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

---

<sup>162</sup> „Jurjewi jalgratta-sõitjate seltsi „Taara“ sõidu-komisjoni protokollid raamat. 1899-2.novbr 1911.“. Lk 18p.

<sup>163</sup> „Eesti ajalugu V. Pärissorjuse kaotamisest Vabadussõjani.“ Peatoimetaja Vahtre, Sulev. Ilmamaa. Tartu 2010. Lk 348-349.

<sup>164</sup> Kuuli, Olaf. „Mihkel Martna. Eesti vasakpoolse sotsiaaldemokraatia teerajaja“ Mihkel Martna Fond. Tallinn 2007. Lk 3-6.

tinglikult pidada nende kahe grupi mingis ulatuses liitumiseks.<sup>165</sup> Vanemuise juhatus muutus juba järgmine aasta.<sup>166</sup> Jaaksonlased ja Martna ring võtsid aktiivselt osa karskusseltsi Karskuse Sõber kõneõhtutest ning Oskar Rütli sõnul asutaski Taara „Karskuse Sõbra intelligents“ eesotsas Mihkel Martnaga.<sup>167</sup>

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, miks neid seltse siiski vaja oli? Taolisi kultuuriseltse juba oli, märkimisväärsimatena neist näiteks 1865. aastal asutatud Vanemuine Tartus ja Estonia Tallinnas.<sup>168</sup> 1930. aastal kirjutatakse ajalehes Waba Maa, et Taara oli peasjalikult radikaalsemate waadetega haritlaste koonduskohaks.<sup>169</sup> Ilmselt ei sobinud Vanemuine ja Karskuse Sõber nende radikaalsemate waadetega haritlaste jaoks, millest annab aimu asjaolu, et mõni kuu pärast asutamist täheldatakse Postimehes, et „Taara“ leiab ime-elavat osawõtmist, sest praegu on seltsil juba ligemale sada liiget.<sup>170</sup> 1900. aasta lõpuks oli neil 248 liiget.<sup>171</sup> Võrdluseks – Karskuse Sõbras oli 1897. aastal 90 liiget ning Vanemuises 1898. aastal 239 liiget.<sup>172</sup> Seetõttu võib arvata, et Taara täitis mingi seni tühja olulise niši. Ka Kalev toob Tallinna seltsielusse uuendusi. Tallinna Eesti kultuuriseltsid Estonia ja Lootus nimelt keskenduvat lõbude pakkumisele ning sellega mitte rahuldud eestlastest intelligents läks saksa seltsidesse ning Kalevi eesmärk oli oma intelligents „tagasi võita“.<sup>173</sup> On märkimist väärt, et vähemalt Kalevisse võeti salajase hääletuse teel vastu vaid „peenemat“, kergelt tööd tegevast ja puhtalt riides käivat rahvast.<sup>174</sup>

Taara hakkas jalgrattasõidu kõrvalt aktiivselt arendama kultuurilist ja hariduslikku tegevust. 1900. aasta aastaaruandes antakse teada, et selts korraldas aasta jooksul peale rattasõiduga seonduva „13 perekonna-, muusika- ja kirjanduseõhtut ; 4 näokattepidu ; 7 tantsuõhtut 5 aiapidu muusikaga ja talve ajal on igal kolmapäeval kõneõhtuid

<sup>165</sup> Aru, Krista. „Konstantin Päts ja „Teatajad““. Kogumikust „Konstantin Pätsi tegevusest“, koostanud Arjakas, Küllö. MTÜ Konstantin Pätsi Muuseum. Tallinn 2001. Lk 23-53, siin 26-27.

<sup>166</sup> „Lehekülg Eesti seltsielust. II.“ – Postimees 10.7.1900. Lk 1.

<sup>167</sup> Rütli. „Mälestusi ühe Eesti sugupõlve...“. 2010 (1964). Lk 175.

<sup>168</sup> „Eesti ajalugu V...“. 2010. Lk 239.

<sup>169</sup> „Johannes Leopold Jürgens 60-aastane“ – Waba Maa 4.10.1930. Lk 8.

<sup>170</sup> „Omalt maalt.“ – Eesti Postimees 1.4.1899. Lk 2.

<sup>171</sup> „Kohalikud sõnumid.“ – Postimees 14.2.1901. Lk 3.

<sup>172</sup> 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.

<sup>173</sup> Karlson, Ferdinand „E.S.S. „Kalevi“ sünnipidu“ – Eesti Spordileht 29.5.1931. Lk 2.

<sup>174</sup> „E.S.S. „Kalev“ juubeli album 1901-1921“. Vaba Maa. Tallinn. 1921. Lk 4.

läbirääkimisega peetud.<sup>175</sup> Muuhulgas sai Taara majast ja aiast Jaama tänaval Tartu üks olulisimaid kultuurikeskuseid, mida tüüriti näiteks kontsertide,<sup>176</sup> Põllumeeste Seltsi näituse<sup>177</sup> ja muude ürituste tarvis. Seltsil oli muuhulgas ka oma orkester.<sup>178</sup> Olulisimaks väljundiks said kõneõhtud, mida korraldati Karskuse Sõbra eeskujul ning mida ka Tartu teistes seltsides ette võeti, mida aga Taara teistest tihedamini tegi – iga kolmapäeva õhtul. Kõneõhtute ülesehitus oli järgmine: esmalt tegi keegi asja tundev inimene ettekande üldjuhul mõnel loodusteaduslikul teemal, nagu näiteks „pilvede sündimine“<sup>179</sup> või „Aluminiumist, selle selle walmistamisest ja walmistamise täienemisest“,<sup>180</sup> aga ka näiteks „Aafrika ja India oludest“,<sup>181</sup> millele järgnes küsimustele vastamise ring. Küsimusi sai esitada suusõnaliselt, näiteks käsitletud teema üle, aga ka anonüümselt kirjalikult ning need viisid tihtilugu laiemate arutelude ja isegi vaidlusteni.<sup>182</sup>

Neid kõneõhtuid on enda 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 sisemist vaimset jõudu, et osutada visa ja edukat vastupanu kõigile selliseile valitsusvõimude katseile.“<sup>183</sup> Rei seostab nende kõneõhtutega rohkem või vähem otseselt enda ja oma kaaslaste poliitilis-intellektuaalset väljakujunemist, kelle seas 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).<sup>184</sup>

Kõneõhtutel olid tooniandvaimaks Jaan Tõnissonist vasemal seisvad avaliku elu tegelased<sup>185</sup> ning ilmselt ka pigem Teataja ja Pätsu suuna toetajad. See vastuolu ilmses 1902. aastal. 13.-15. veebruaril avaldas Postimees kolmeosalise polemiseeriva artikli „Kõned ja kihutus“, kust nähtub, et Postimehe ringkond tunneb, et neid nendel

<sup>175</sup> „Kohalikud sõnumid.“ – Postimees 14.2.1901. Lk 3.

<sup>176</sup> „Kohalikud sõnumid.“ – Postimees 18.1.1900. Lk 3.

<sup>177</sup> Postimees 20.7.1899. Lk 4.

<sup>178</sup> Postimees 10.3.1900. Lk 4.

<sup>179</sup> „Jurjewi rattasõitjate seltsi „Taara“ eestseisuse protokolliraamat 1899...“. Lk 55.

<sup>180</sup> „Kõned ja Kihutus. I.“ – Postimees 13.2.1902. Lk 3.

<sup>181</sup> „Teadus. Kunst. Seltsielu.“ – Eesti Postimees 25.1.1901. Lk 3.

<sup>182</sup> Rei. „Mälestusi tormiselt teelt“. 1961. Lk 20-21.

<sup>183</sup> Samas. Lk 21.

<sup>184</sup> Samas. lk 20-26.

<sup>185</sup> Samas. lk 21-22.

koosolekutel rünnatakse ja et nende vastu kihutustööd tehakse. Muuseas kirjutatakse, et Postimees ei ole Taara eestseisuse soovil noist õhtutest juttu teinud, aga nüüd on eestseisusega ligilähedases kokkupuutes olev Teataja sellest kirjutanud – ja kirjutanud valesti.<sup>186</sup> Samal aastal, võimalik, et Postimehe tegevuse mõjul keelas Liivimaa Kuberner Taaras kõneõhtute pidamise.<sup>187</sup> Kõneõhtute tähtsust Taara jaoks rõhutab asjaolu, et 1905. aasta oktoobris saabunud „vabaduse päevadel“ on 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.“<sup>188</sup>

Teine valdkond, millega Taara silma paistis oli teater. Nimelt oli sajandivahetuseks August Wiera (1853-1919) juhitud Wanemuise teater mandunud ja vananenud – pakuti lihtsat meelelahutust ja lõbustamist, mis ei rahuldanud neid, kes teatrist midagi intellektuaalsemat ootasid. 1900. aastal ühines Taaraga Nooruse selts, tuntud ka kui Sangernebolaste polk, kes olid seni spordi ja kirjandusega, aga ennekõike teatriga tegelenud. See noor seltskond pääses Taaras laia publiku juurde ning tõi teatrisse toona uuendusliku realismi, kus käsitleti aktuaalseid sotsiaalseid ja psühholoogilisi probleeme. Mõnel järgneval aastal oli Taara äärmiselt edukas Tartu teatrielu edendaja ja uuendaja. 1904. aastal hakkas Taara teater aga vaikselt alla käima. Publiku nõudlikkust oli tublisti 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, millega Taara teatri tähelend vaibus virelemiseks.<sup>189</sup>

Kalev loodi Tallinnas Taara eeskujul – võeti üle formaat ja tegevus ning enim paisteti silma niiöelda perekonnaõhtutega, mis sisaldas tavaliselt kõneõhtute formaadis ettekandeid ja arutelusid, muusikalisi etteasteid, tantsu ja mõnikord ka teatrietendusi. Kalevi puhul joonistub Taarast teravamalt välja seltsi niiöelda klubilise poole olulisus ning poliitiline mõju. Selts asutati 1901. aastal äsja Tallinnasse saabunud Tartus haritud noore intelligentsi poolt, kes sealse „renessansi“ pisiku Tallinna tõid. Marta Lepp (1883-1940) kirjeldab enda 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. Tallinna

---

<sup>186</sup> „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.

<sup>187</sup> Pullerits. „Taara seltsi osa...“ 1981. Lk 12.

<sup>188</sup> „Kohalikud sõnumid.“ – Postimees 24.10.1905. Lk 3.

<sup>189</sup> Pullerits. „Taara seltsi osa...“ 1981.

preilid olid jahmatanud ega osanud alguses seisukohta võtta.<sup>190</sup> Kalev koondas enda alla Tallinna eestimeelsed intellektuaalid, kelle seas tuntuimatena võiks lisaks Pätsule mainida ehk Eduard Vildet (1865-1933) ja Marie Underit (1883-1980).<sup>191</sup> Sellest samast jalgrattaseltsina kokku tulnud seltskonnast kujuneb see ringkond, kes asutab ajalehe Teataja, millest saab Tõnissoni juhitud Postimehe põhiline oponent.<sup>192</sup> Seega võib öelda, et opositsioon niiöelda Tartu-Tõnissoni-Postimehe suunale hakkas edukalt organiseeruma jalgrattaseltsides.

---

<sup>190</sup>Lepp. „1905. aasta romantika...“. 2010 (1922). Lk 17.

<sup>191</sup>Samas.

<sup>192</sup>Aru. „Konstantin Päts ja „Teatajad““. 2001. Lk 31-32.

## IV. Jalgrattaseltside lõpp

Jalgrattast oli 20. sajandi algusaastateks saanud linnades küllaltki tavapärane sõiduvahend. 1906. aastal kirjutati Postimehes, et töölised „headel aastatel“, viidates ilmselt Vene-Jaapani sõja (1904-1905) eelsele ajale, soetasid endale massiliselt jalgrattaid, mis nende fintantsvõimekusele üle jõu käisid ja mida neil üldsegi niivõrd tarvis ei ole.<sup>193</sup> See demonstreerib, et jalgratas oli endiselt küllaltki kallis sõiduriist, kuid ka töölised olid suure soovi ja väikese vastutustundetuse korral võimelised seda endale muretsema. Tõenäoliselt ei levinud jalgratas eriti veel vaid talurahva seas. Jalgratta laialdase leviku tagajärjel hakkas see kaotama osa enda võlust – staatust demonstreeriva luksusobjekti oma. Samal ajal kaotas jalgratas ka enda sünonüümsust innovatsiooniga, kuna see oli saanud igapäevaseks objektiks ning tehnoloogia arengu „teravik“ oli temast möödunud. Nii luksusobjekti kui ka tehnoloogilise innovatsiooni tähenduse transpordi vallas haaras endale sise põlemismootor – autod ja mootorrattad. Lisaks oli hoogsalt arenemas lennundus, eriti pärast jalgrattamehhaanikutest vendade Wilburite esimest motoriseeritud lennukilendu 1903. aastal.<sup>194</sup>

Üheks jalgrattaseltside alustalaks olid kujunenud võidusõidud, mis suure huvi korral võisid seltsidele vägagi kasumlikud olla. „Suurte võidusõitude kadumist“ mainiti juba 1900. aasta Taara sõidukomisjoni aastaaruandes<sup>195</sup> ning 1903. aastal ennustati ajakirjanduses jalgratta võidusõitude kadumist.<sup>196</sup> Jalgrattasport hääbuski peaaegu täielikult ning hakkas taas populaarsust koguma alles 1920ndatel aastatel.<sup>197</sup> Sellega kaotasid mitmed jalgrattaseltsid ühe enda põhilistest sissetulekuallikatest ning ka väljunditest. Jalgrattasporti tagaplaanile vajumisel tõusid aina enam esile muud spordialad ning mitmed jalgrattaseltsid formeerusid ümber spordiseltsideks.

Saadjärve jalgrattasõitjate seltsist räägiti 1907. aastal kui veel juriidiliselt eksisteeriva, kuid realsuses tegevuse lõpetanud seltsist.<sup>198</sup> Kalevi tegevus soikus pärast 1905. aasta revolutsiooni ning alates 1907. aastast võeti sihiks tegeleda laiemalt spordiga. 1912.-1913. aastail, kui jalgrattaseltsist laiahaardelisema spordiseltsi ümberkujundamine

---

<sup>193</sup> „Parajust!“ – Postimees 4.2.1906. Lk 2.

<sup>194</sup> „An Encyclopaedia of the history of technology“ Koostaja McNeil, Ian. Taylor & Francis. New York 2002. Esmatrükk 1990. Lk 622-624.

<sup>195</sup> „Jurjewi jalgratta-sõitjate seltsi „Taara“ sõidu-komisjoni protokollide raamat. 1899-2.novbr 1911.“. Lk 10p.

<sup>196</sup> „Kohalikud sõnumid“ – Postimees 1.9.1903. Lk 3.

<sup>197</sup> Lääne. „120 aastat jalgrattasporti Eestis“. 2006. Lk 15-26.

<sup>198</sup> „Wene riigist. Kodumaalt.“ – Päewaleht 17.5.1907. Lk 2.

juriidilistel põhjustel takerdus, asutatati uus selts Eestimaa spordiselts Kalev, kuhu läks üle eelmise seltsi liikmeskond ja vara ning seega ei olnud Kalev enam jalgrattaselts ka nimeliselt.<sup>199</sup> Spordisuuna edukusest annab aimu asjaolu, et kui 1908. aastal, mil selts oli äsja uuele kursile seatud, oli seal 40 liiget,<sup>200</sup> siis kümme aastat hiljem, 1918. aasta suvel nimetatakse aktiivsete liikmete hulgaks 283.<sup>201</sup> Ka Taarat tabas 1906. aastal kriis, mil Vanemuise teatrisse elu sisse puhuti ning kuhu Taara tugevamad teatritegijad üle läksid. 1907. aastal arutleti võimalust minna üle Vanemuise koosseisu ning jätkata seal spordiosakonnana, kuid suur osa seltsist oli selle vastu ning seetõttu jätkati mõni aasta küllaltki ebaeduka kultuuritegevusega, mille tagajärjel kannatasid ka seltsi spordiosakonnad. 1913. aastal liituti spordiseltsi Tervisega, misjärel selts kujunes lõplikult ümber spordiseltsiks, mis aga ei saavutanud sellist edu nagu Kalev.<sup>202</sup>

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.<sup>203</sup> Riia Union on sõjajärel aastatel tegevust jätkanud, aga nähtavasti umbes 1911. aastast samuti spordiseltsina.<sup>204</sup> Sõjajärel pärineb teade Viljandi ajalehest Sakala, et Liivimaa kubermangu käsul suleti kõik kubermangu saksa seltsid, sealhulgas Viljandi jalgrattasõitjate selts.<sup>205</sup> On väga tõenäoline, et selle või ka teiste sarnaste otsustega suleti teisigi jalgrattaseltsi. 1918. aastal eksisteerib veel 1889. aastal asutatud Revaler Velocipedisten-Klub (Tallinna jalgratturite klubi), kelle ridades on vaid 15 liiget.<sup>206</sup> 1898. aastal oli samas seltsis ligi 200 liiget, kusjuures neid varem rohkem oli olnud.<sup>207</sup> Kuigi sellises liikmete vähesuses on kahtlemata oma roll sõjasündmustel, oli selts selgelt juba enne sõda hoogu kaotanud ning sarnast olukorda võib oletada ka teiste jalgrattaste juurde jäänud seltside puhul.

Üldjoontes jäävad jalgrattaseltside nähtuse hääbumise täpsed põhjused ähmaseks. Üliolulist rolli mängib siin küsimus, kui palju tegelesid jalgrattaseltsid niiöelda aktivismiga, ehk kaitsesid jalgratturite õigusi ning tegelesid nendele oluliste

<sup>199</sup> „Kalevi tegevus 1901-1931. Kitsast ringkonnast suurseltsini.“ – Eesti Spordileht 29.5.1931. Lk 7.

<sup>200</sup> „Kalevi“ seltsi peakoosolek.“ – Päevaleht 9.8.1908. Lk 3.

<sup>201</sup> TLA.196.1.175 „Seltside ja ühingute põhikirjad ja nende liikmete nimekirjad“. Lk 304.

<sup>202</sup> Pullerits. „Taara seltsi osa...“. 1981. Lk 40-52

<sup>203</sup> „Estländischer Sport-Verein "Union" 1897-1927“. Estländische Druckerei Aktien-Gesellschaft. Tallinn 1927. Lk 4-9.

<sup>204</sup> „Lätimaalt.“ – Sakala 28.7.1911. Lk 3.

<sup>205</sup> „Kõik saksa seltsid kinni.“ – Sakala 23.11.1915. Lk 3.

<sup>206</sup> TLA.196.1.175 „Seltside ja ühingute põhikirjad ja nende liikmete nimekirjad“. Lk 307.

<sup>207</sup> „Sõnumid Tallinnast.“ – Postimees 17.6.1898. Lk 3.

olmeküsimustega, nagu näiteks maksud, taristu, seadused jne. Kui tegevus selles valdkonnas ei olnud kuigi laialdane, võib jalgrattaseltside hääbumist siduda ennekõike võidusõitude nähtuse kadumisega. Kui jalgrattaaktivismiga tegeleti laialdaselt, võis seltside tegevuse lõpetada jalgrataste laialdane levik mistõttu nendega seotud problemaatika oli saanud üldiseks ning ei vastanud enam vaid kitsa huvigrupi vajadustele ning jalgrattaseltside senised ülesanded olid üle võtnud valitsus- ja haldusasutused. Potentsiaalset jalgrattaaktivismi võis oluliselt takistada ka 1905. aastale järgnenud poliitiline olukord. Jalgrattaaktivismi põhjalikum käsitus peab jääma tulevaste uurimuste kanda. Reeglina püstitasid jalgrattaseltsid asutamisel enda eesmärgiks jalgrataste ja nende kasutuse ning kasutusoskuse levitamise. Neid eesmärke täideti võidusõitude, väljasõitude, sõidutundide ja ka sõidutingimuste loomisega ning 20. sajandi esimese kümnendi keskpaigaks olid need eesmärgid suures ulatuses täidetud, mistõttu võib ka öelda, et jalgrattad olid enda eduka tegevusega kaotanud mõtte eksisteerida.

## **Kokkuvõte**

Bakalaureusetöö eesmärk oli uurida Eesti tsaariaegseid jalgrattaseltse ning nende tegevust ning seeläbi ka Eesti varajast jalgrattaajalugu. Töö käigus õnnestus täiendada ja ka parandada juba teadaolevat informatsiooni. Uurisin muuhulgas jalgratta sotsiaalset tähendust ning selle muutumist. Leidsin tõendeid määratlemaks umbkaudset aega, mil jalgrattad Eestis laiemalt levima hakkasid. Lisaks tõin päevavalgele varem käsitlemata jalgrattaseltse, iseäranis laialt levinud Unioni (Lk 18-19). Seadsin vaatluse alla jalgrattaseltside asutamise ning ühtlasi andsin ülevaate nende liikmeskonnast ning asutamise põhjustest. Andsin ülevaate jalgrattaseltside erinevatest tegevustest nii jalgrattasõidu kui ka teistes valdkondades. Analüüsisin jalgrattaseltside kadumise võimalikke põhjuseid. Jalgrattaseltside ajalugu Eestis perioodil 1888-1918 võib kokku võtta järgmiselt:

Esimesed jalgrattad jõudsid Eestisse ilmselt 1869. aasta ümbruses, kuid jäid isoleeritud nähtuseks ning ei hakanud laiemalt levima. Ajakirjanduse põhjal saame öelda, et jalgratas jõudis eestlaste teadvusse ajavahemikus 1887-1892. Jalgratas oli esialgu äärmiselt kallis sõiduriist, mida said endale lubada vaid varakamad inimesed. Seetõttu oli tegemist prestiižse objektiga, millel sõitja sai enda 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 asendab hobuse. Hiljem, 19. ja 20. sajandi vahetuse paiku hakkas jalgratta hind langema ning selle kasutus laiemates rahvahulkades levima. Sellega hajusid jalgratta sümboolsed tähendused – see ei olnud enam prestiižne, ega ka innovatiivne. Mõlemad tähendused haarasid nüüd endale motoriseeritud sõiduvahendid – mootorratas ja auto.

Jalgrattaseltside asutamine algas Inglismaalt 1870ndate lõpus ning 1886. aastal asutati esimene jalgrattaselts Riias. Kahe aasta pärast, 1888. aastal, asutati esimene selts ka Tartus ning järgnevatel aastatel ka enamikesse teistesse Eesti linnadesse. Nende esimeste seltside liikmeskond oli valdavalt saksa keelt kõnelev linnakodanikkond. Ilmselt lubati nendesse seltsidesse ka linnakodanikest eestlasi, kuid ei lubatud talupoegi. Sel põhjusel asutati 1897. aastal Tartu lähistel Saadjärvel talupoegade jalgrattaselts ning sarnane selts asutati ka Krüüdneris. 1898. aastal asutati Tartus Taara nimeline rahvuslik eestlaste jalgrattaselts. Sarnaseid seltsi asutati järgnevatel aastatel ka Pärnusse, Narva, Tallinna ning on võimalik, et ka Põltsamaale. Lisaks oli mitmetes Eesti linnades ja asulates jalgrattaseltsi

Union haruseltsid. Tegemist oli Saksa jalgrattaseltsi Allgemeine Radfahrer-Unioni Venemaa osakonnaga, mille liikmeskond oli suure tõenäosusega saksakeelne. Pärast 1901. aastat Eestis enam uusi jalgrattaseltse ei asutatud. Eestis levinud jalgrattaseltse saab jagada nelja tüübi vahel: varajased saksa seltsid, talupoegade seltsid, eestlaste rahvuslikud seltsid ning Union.

Seltside põhikirjadest nähtub, et seltside põhiline eesmärk oli jalgratta kasutust levitada, aga ka ratturite sõiduuskust arendada. Kindlasti oli ka põhikirjades mitte kajastuvaid põhjuseid asutamaks jalgrattaseltse või nendesse astumaks, nagu näiteks prestiižne või lihtsalt meeldiv seltskond, jalgrataste või nende osade tootjate või müüjate ärilised huvid, huvi innovatsiooni vastu, aga ühtlasi sai jalgrattaseltsi varjus tegeleda ka rahvusliku kultuuri- ja haridustegevusega.

19. sajandi jooksul oli Eestis levinud Saksamaalt pärit võimlemine, mis alates 1875. aastast muutus kohustuslikuks ka koolides. 1880ndate teisest poolest hakkas levima ka raskejõustik ehk tõstmine ja maadlemine. Raskejõustik sai 1890ndatel paljuski Georg Lurichi ja tema kaaslaste tegevuse mõjul vägagi populaarseks, mis omakorda populariseeris sporti üldiselt. Oluline spordiala oli ka ratsasport, mis oli iseäranis oluline Vene riigi suurtes linnades, kus olid totalisaatoritega hipodroomid. Lisaks tegeleti ka sõudmisega ning 20. sajandi alguses hakkas hoogu koguma ka kergejõustik. Sõna sport tähendas 19. sajandil ennekõike füüsiliselt aktiivset tegevust värskes õhus ning ei seostunud otseselt võistlemisega. Sajandivahetuse paiku võistluste tähtsus tõuseb ning on võimalik, et sellisesse arengusse on panustanud ka jalgrattasport.

Kuna jalgratas oli uudne, kallis ja erakordselt kiire masin, haarasid jalgrattavõidusõidud 19. sajandi lõpukümnendil väga palju tähelepanu. Võidusõitude tarvis ehitati velodrome, mis võimaldas publikul terve võidusõitu näha. Üldiselt toimusidki võidusõidud velodroomidel, kuid 1890ndate lõpuaastatel kogusid mõnevõrra populaarsust ka võidusõidud pikkadel distantsidel. Võidusõidud demonstreerisid jalgratta võimekust, aga ühtlasi tõestasid ka üksikute tehnoloogiliste uuenduste potentsiaali. Võidusõitudest sai ka oluline osa jalgratta ja selle osade tootjate reklaamistrateegiast – ettevõtted said enda toodete ülimuslikkust demonstreerida võitudega, mis nendega võistlustel saavutatud. Huvitava nähtusena korraldati aastatel 1893-1895 võidusõitmisi talupoegadele nende omatehtud ratasega. Sellega lootsid korraldajad levitada jalgrataste isetegemist ning sellega jalgratta hinda langetada ja seda kättesaadavamaks teha. Jalgrattarallid olid väga efektiivsed jalgratta võimete demonstreerijad ja nende levitajad ning lisaks suurte publikute korraldajatele ka rahaliselt väga kasumlikud, mis toetas seltsi tegevust

teistes valdkondades. 20. sajandi algusaastatel jalgrattavõidusõitude nähtus hääbub ja kaob peaaegu täienisti ning tõuseb taas esile alles 1920ndatel aastatel.

Võidusõitude kõrval korraldasid seltsid ka väljasõitusid. Ennekõike olid need meelelahutuslikud, aga ühtlasi toimisid need jalgrataste propageerimisena näiteks maakohtades. 19. sajandi kiireneva linnastumise tingimustes oli jalgratas suurepärane vahend linnast välja loodusesse pääsemiseks. Jalgrattal avastati uusi looduskauneid paiku, kuhu hiljem ka teiste transpordivahenditega järgneti. Ühtlasi oli jalgratas suurepäraseks maastiku nautimise vahendiks ning pakkus sellisena ka rahvusromantilist kogemust. Samas võimaldasid väljasõidud ka ennast näidata. Tallinna rahvuslik jalgrattaselts Kalev käis väljasõitudel provokatiivselt vormiriietuses ning sini-must-valgete numbrimärkidega, mille eesmärk oli ilmselt 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 linnateed ja maanteed olid jalgratturitele küllaltki ebameeldivas korras. Ulatuslikud andmed selle kohta, kuivõrd jalgrattaseltsid teedeoludega tegelesid puuduvad, kuid on teada juhus, kus Tartu saksa jalgrattaselts 1898. aastal kogus raha, et ehitada laudadest jalgrattateed halva sillutisega linnateedele. Jalgratturid sattusid liikluses kergesti konfliktidesse, ennekõike kuna hobused kartsid jalgrattaid. 1890. ja 1891. aastal keelati Tartu tänavatel ja platsidel jalgrattaga sõitmine. 1894. aastal kehtestati Pärnus ning edaspidi ka teistes linnades seadus, millega muuhulgas kehtestati jalgratturitele eksami läbimise nõue. See tegi jalgratturist seadusliku liikleja. Iseäranis seoses selliste seaduste kehtestamisega, aga ka varem, oli jalgrattaseltside üheks oluliseks ülesandeks jalgrattasõidu õpetamine.

Jalgrattaseltsid, nagu ka teised toleaeagsed seltsid, toimisid enda liikmetele klubide meelelahutusasutustena. Seeläbi said seltsid soovi korral tegeleda ka kultuuri ja haridusega 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. Eriti oluliseks said kõneõhtud, mida nendel osalenud August Rei on hinnanud kaudse, aga efektiivse venestusvastase tegevusena ja üliolulise mõjutajana tema ja mitmete teiste hilisemate kultuuri- ja poliitikategelaste intellektuaalsel väljakujunemisel. 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 seal moodustus see ringkond, mis asutas ajalehe Teataja.

Jalgrattaseltside nähtus häabus 20. sajandi esimese kümnendi sees ning selle põhjused jäävad mõneti segaseks. Olulist rolli mängisid seejuures jalgrataste laiem levik ja võidusõitude nähtuse hääbumine, aga ka 1905. aastale järgnenud poliitilised olud, mis pärssisid seltsitegevust. Üldjoontes olid jalgrattaseltside püstitatud eesmärgid levitada jalgratast ning sellega sõitmise oskust paljuski saavutatud ning sellega seltside mõte kadunud.

Edasised uurimused võiksid demonstreerida jalgrattaseltside niiöelda jalgrattaaktivismiga tegelemise ulatust, mis muuseas annaks rohkem selgust jalgrattaseltside lõpu põhjuste suhtes. Ühtlasi oleksid äärmiselt väärtuslikud uurimused, mis annaksid täpsemat ülevaadet jalgrataste hinnast ja levikust ning selle muutumisest ajas. Vägaigi valgustavad oleksid uurimused, mis käsitleks spordikultuuri ning jalgrattaspordi mõju sellele. Ennekõike vajab Eesti jalgrattaajalugu edasiste perioodide käsitlemist. Põhjalikumat läbitöötamist ootavad arhiiviallikad, mis võivad anda hulgaliselt informatsiooni jalgrattaseltside tegevusest, aga ka jalgrattaid puudutava seadusandluse kohta. Lisaks vajab läbitöötamist saksakeelne perioodika, mis võib iseäranis olulist informatsiooni anda jalgrataste varajaseima leviku ning sotsiaalse tähenduse kohta.

## Allikate ja kirjanduse loend

### **Arhiiviallikad**

Eesti ajalooarhiiv, Tartu (EAA):

Fond: 296. Liivimaa kubernerite kantselei

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 ajalooapäeval 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.Birthani trükk. Pärnu 1901.

„Уставъ Везенбергскаго Общества Велосипедистовъ Любителей.“ Печатня Эстландскаго Губернскаго Правления. Tallinn 1893.

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

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

## Periodika

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 губернские ведомости. Livländische Gouvernements-Zeitung 1894

## 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. Esmatrükk 1990.

Artma, Hugo Herbert. „*Eesti sõudespordi ajalugu*“. Eesti Sõudespordi Liit. Tallinn. 2001.

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]

- Koik, Lembit. „100 aastat Eesti raskejõustikku (1888-1988)“. Eesti Entsüklopeediakirjastus. Tallinn. 1996.
- Kuuli, Olaf. „Mihkel Martna. Eesti vasakpoolse sotsiaaldemokraatia teerajaja“. Mihkel Martna Fond. Tallinn 2007.
- 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.
- 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.
- Mainla, Enn. "First Steps in Sports Teaching in Estonia" – "People in sport history – sport history for people: Proceedings of the ISHPES seminar". Koostanud Voolaid, Kalle. Eesti Spordimuseum. Tartu. 2011. Lk 142-149.
- McReynolds Louise. "Russia at Play: Leisure Activities at the End of the Tsarist Era". Cornell University Press. New York. 2003.
- Meschikoff, Robert. "A History and Philosophy of Sport and Physical Education". McGraw-Hill. New York. 2010.
- 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.
- 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.
- Teemägi, Erlend. „Eesti kergejõustik 100“. TEA. Tallinn. 2009.

## Summary

### *Bicycle clubs in Estonia (1888-1918)*

In recent years there has been a rising interest in bicycles in Estonia. This is largely connected to the numerous environmental problems caused by the car, which can significantly be alleviated by the broader use of bicycles. With general interest and optimism towards the future of the bicycle an interest towards the past of the bicycle has also risen. In addition to indulging our interest, bicycle history can also be projected towards the future. In many places, including Estonia, there are people amongst activists and also administrative and governmental institutions working towards the further spread of bicycle use. This can largely be achieved by building appropriate infrastructure and propagating bicycle use, but the effectiveness of this approach has, at some places, met its boundaries. As bicycle use has in the past been very high in many, especially western countries, history may potentially be able to help us better understand what influences bicycle use. This research is being done in many countries and by researching Estonian bicycling history we could contribute to this international process, while getting a better understanding of the peculiarities of Estonian bicycling. So far there has, however, been almost no academic research into bicycling in Estonia and much work needs to be done. In this work I have more narrowly examined the phenomenon of bicycle clubs in Estonia during the period of 1888-1918, because the early bicycle history of Estonia is closely connected to these clubs.

The bicycle evolved technologically mostly during the 19th century from steerable two wheeled push bike, through the high wheeled „penny farthing“ to the low bicycle with equal sized wheels and rear wheel chain drive. The first bicycles reached Estonia around the year 1869, but remained isolated and did not spread more generally. Estonians became aware of the bicycle during the period 1887-1892. This is the period during which the bicycle became more widespread in Estonia. During this time it was extremely expensive and therefore prestigious, but also a symbol of innovation and progress. Later, somewhere around the turn of the century the price of the bicycle somewhat lowered and it became more available, because of which its prestigiousness lowered. The symbolic meaning of progress also shifted more towards motorised transport.

The first bicycle clubs in the world were founded in late 1870s in the United Kingdoms. The first bicycle club in Riga was founded in the year 1886 and in 1888 the first bicycle club in Estonia was founded in Tartu. During several years more followed and

by mid 1890s there were bicycle clubs in most Estonian cities. The members of these early clubs were German speaking city bourgeois. In 1897 the first peasant bicycle club in the Russian Empire was founded in Saadjärve near Tartu, apparently because a peasant bicycling enthusiast was not allowed in the city club. Soon another club called Kiirus (Speed) followed in Krüüdneri. In 1898 an Estonian nationalist bicycle club called Taara was founded in Tartu. Similar clubs were founded in the following three years in Pärnu, Narva, Tallinn and possibly also Põltsamaa. There were also numerous departments of the German bicycle club Allgemeine Radfahrer-Union in Estonia, which generally used the name Union. After 1901 no new bicycle clubs were founded in Estonia. According to the statutes the main purpose of the clubs were to promote the spread of the bicycle and to develop bicycling skills. There were undoubtedly other reasons for founding and being members of bicycle clubs, like prestigious or pleasant company, business interests of producers or marketers of bicycles or its parts, interest towards innovation or the possibility of doing cultural, educational or even political work while disguised as a bicycle club.

The most influential sports in Estonia during the period were gymnastics, weightlifting and wrestling, horse racing, rowing and in the later period also athletics. Bicycle races became extremely popular in the mid 1890s mostly because of the novelty of the machine. Races were an effective method of presenting the capabilities of the bicycle, but also to prove the superiority of new models and innovations. Bicycle race victories became an important part of bicycle marketing. As an interesting phenomenon bicycle races for homemade bicycles by peasants were held in 1893-1895. While popular, bicycle races could be very profitable for the bicycle clubs organizing them. However, bicycle races started to disappear somewhere around the turn of the century and reappeared only in the 1920s. Bicycle clubs also organised tours, which were essentially held for entertainment purposes, but also functioned as presenting the bicycle to the populace in the countryside. Bicycle tours were convenient tools for escaping the city and exploring the countryside. The nationalist club Kalev used bicycle tours for presenting themselves as bourgeois Estonians. Union established networks of departments in different places to facilitate travelling long distances.

The condition of the roads of the era were undoubtedly uncomfortable for the bicyclists. The possibility of bicycle clubs lobbying for better roads needs further research, but there is an instance of a German club in Tartu collecting money for building a wooden bicycle track for poorly paved city roads. Bicyclists often encountered hostility because

bicycles scared horses. The first laws concerning bicycles date to 1890 and 1891 Tartu, which prohibited riding bicycles in the city roads and squares. From 1894 onwards however new laws were imposed, which among other things required driving licences granted after passing an exam. Bicycle clubs, just as other types of clubs, were also places of social gathering and cultural work. Taara and Kalev were especially active in this sense. Taara organized among other things speech and discussion nights, which have later been described as indirect anti-russification activity and as an important shaper of young intelligentsia. Taara was also an important Estonian theatre innovator. Kalev brought the Estonian national movement, that had reappeared in the mid 1890s in Tartu to Tallinn. It rallied the Estonian intelligentsia of Tallinn, which soon formed the influential newspaper Teataja.

The phenomenon of bicycle clubs disappeared during the first decade of the 20th century. The reasons for this are somewhat obscured, but it appears to be connected to bicycles becoming more widespread, the decline in the popularity of bicycle races and also the political climate after the 1905 revolution, which hampered club activity.

Further researches could spread more light on the topics of bicycle activism of those clubs, the spread and price of the bicycle and also the cultural history of sport in Estonia and the influence of bicycling on it. Most importantly, further researches should deal with further periods of Estonian bicycling history.

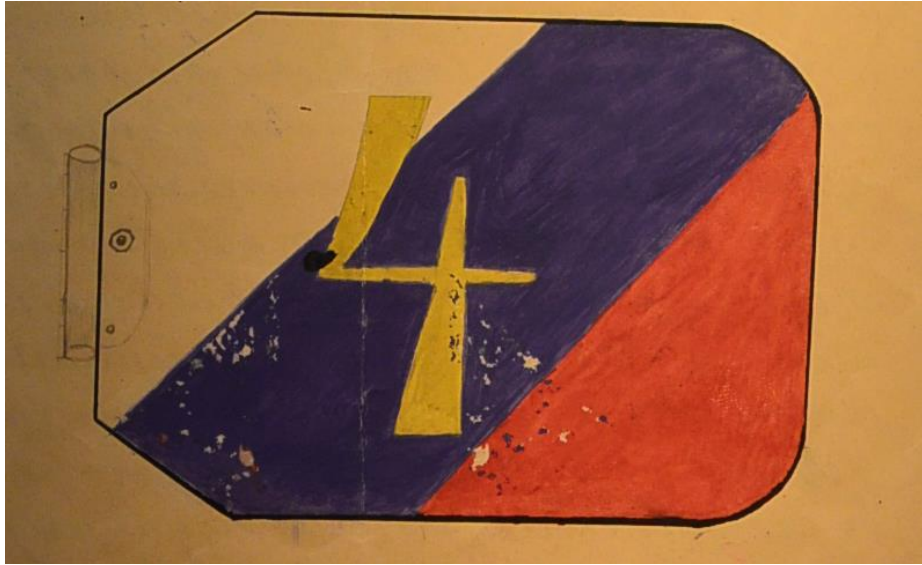
## Lisad



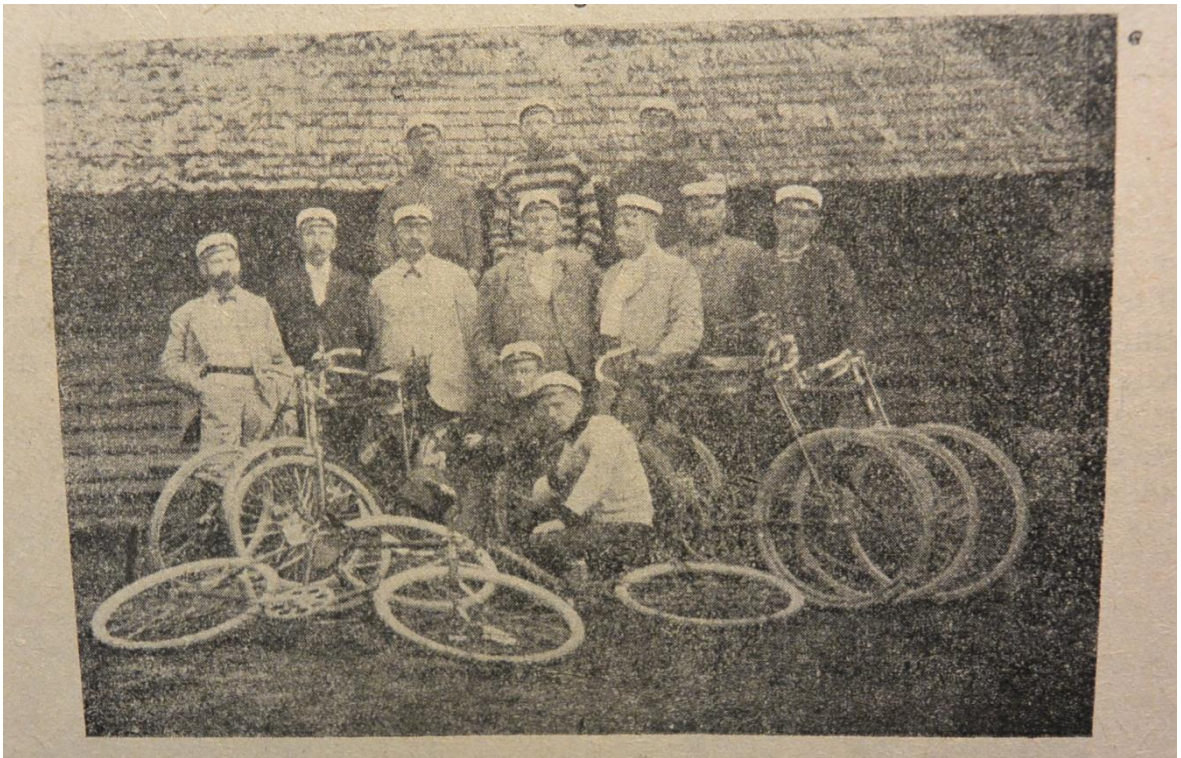
Illustratsioon 1. Luuletus. Allikas: Kieseritzky, Siegfried von "Festschrift zur 10-jährigen Stiftungsfeier des Jurjewer Radfahrer-Vereins 1888-1898". Schnakenburg's Buchdruckerei. Tartu 1898. Lk 66.



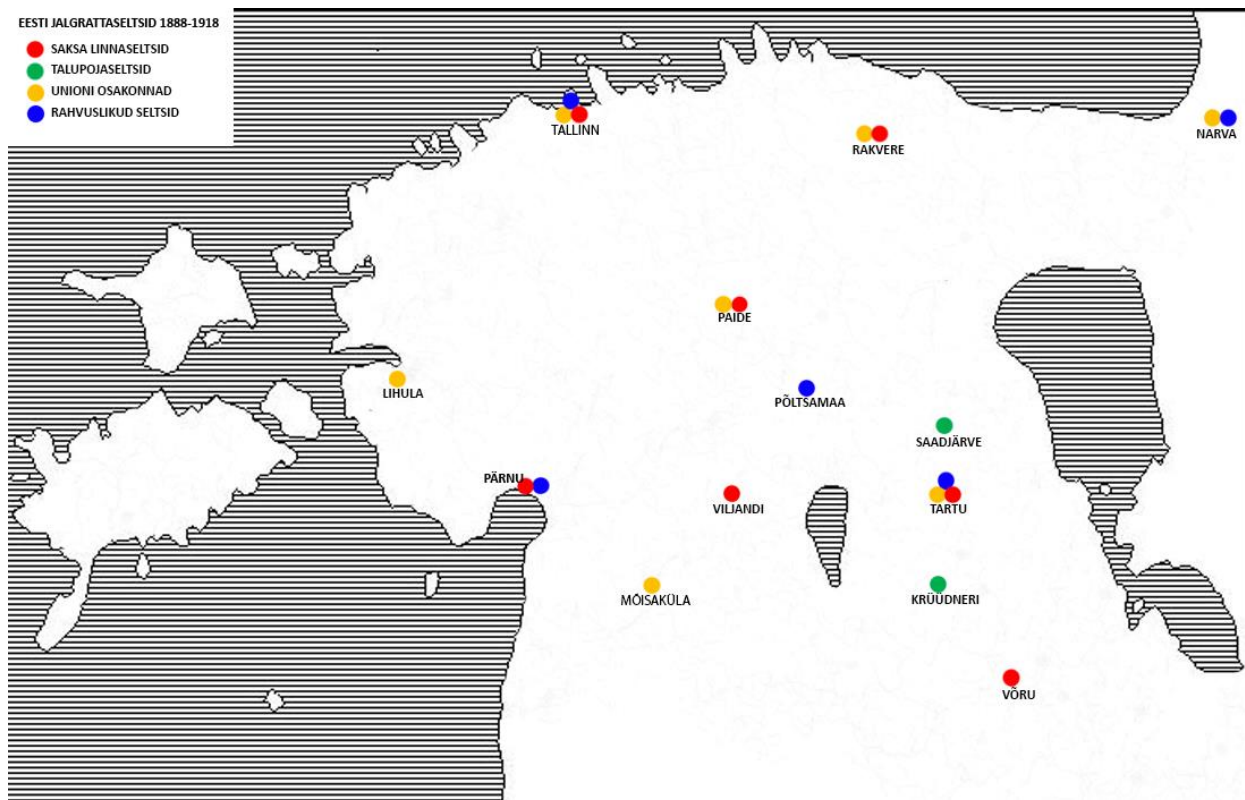
Illustratsioon 2. Unioni grupipilt. Lipul kirillitsas "Union". Taustal oleva hoone frontoonile kinnitatud pildil seisab "Wir halten fest und treu Zusammen"(Hoiame tugevalt ja ustavalt kokku.) Allikas: Петербургские велосипедисты (<http://and110.ucoz.ru/SPORT/sam04.html>) [11.4.2017 18:00]



Illustratsioon 3. Vambola numbrimärgikavand. Allikas: EAA.296.7.3179 „Переписка с начальниками уездов, полицеймейстерами, обществами велосипедистов, авто-и веловладельцами о выдаче разрешений для езды на велосипеде и автомобиле“. Lk 7.



Illustratsioon 4. Kalevi liikmed väljasõidul. Allikas: "E.S.S. "Kalev" juubeli album 1901-1921" . Vaba Maa. Tallinn. 1921. Lk 20.



Kaart 1. Eesti jalgrattaseltsid 1888-1918:

**Saksa linnaseltsid:**

Tartu – *Dorpater Velocipedisten Klub*, hiljem *Jurjewer Radfahrer Verein*. Asutatud 1888.

Tallinn – *Revaler Velocipedisten Klub*. Asutatud 1889.

Viljandi. Asutatud 1891.

Rakvere. Asutatud 1893.

Pärnu. Asutatud 1893.

Võru. Asutatud 1895.

**Talupojaseltsid:**

*Saadjärve jalgrattasõitjate selts*. Asutatud 1897.

*Krüüdneri jalgrattasõitjate selts Kiirus*. Asutatud 1898.

**Rahvuslikud seltsid:**

Tartu - *Jalgrattasõitjate selts Taara*. Asutatud 1898.

*Narva Eesti jalgrattasõitjate selts*. Asutatud 1899.

*Põltsamaa Rattasõidu Armastajate Ühisus*. Asutatud 1899.

Pärnu – *Jalgrattasõitjate selts Vambola*. Asutatud 1900.

Tallinn – *Jalgrattasõitjate selts Kalev*. Asutatud 1901

Uniooni osakonnad: Tartus 1898  
 Rakveres 1899  
 Tallinnas ?  
 Narvas ?  
 Lihulas ?  
 Moisakülas ?

**Model 1901. Jalgrattad Model 1901.**

**„Brennabor“**  
**A. Ventner ja Co. wabrikust**  
**„Brennabor.“**

suurte hamba ratastega „Rusija“ kõige suurem ja wanem jalgrattawabrik Wenemaal

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

Wõidusõit	Jurjewi	Riiga	Rusija	I. wõit
"	"	"	Brennabor	II. "
"	"	"	Rusija	III. "
"	"	"	"	IV. "

Et nad ka kõige paremad wõidu-sõidu tee pääl on, näitab järgmine: Meisterschaft Balti kubermangudele.  
 Rusija 5 wersta pääl I. wõit.  
 Brennabor 1½ " I.

Kõige suurem ladu wäljawalimiseks ilsewal nimetatud jalgrataste pääle. Pääle selle gummi mantlid, õhutorud jne. Annumõõtija

**Nr. 14. Nahataupluses Kaubahoowis Nr. 14. Jurjewis.**  
 Anupallitult **J. Sint.**

Kaubahoowis nr. 14.

Kaubahoowis nr. 14.

Illustratsioon 5. Jalgrattareklaam aastast 1901. Allikas: Postimees 4.4.1901. Lk 4.



Illustratsioon 6. Isetehtud jalgratas. Allikas: Jalgratas, ERM A 692:14, Eesti Rahva Muuseum, <http://muis.ee/museaalview/495335>