



PYÖRÄILY

ENNEN JA NYT

Jokaisella meistä on kokemuksia polkupyöristä ja pyöräilystä. Joku on istunut tarakalla isän tai äidin takana, toinen tangon päällä ja kolmas lastenistuimessa. Ajamaan oppiminen on ollut ikimuistoinen hetki.

Pyörällä on ajettu töihin ja sotaan, mutta myös retkille ja tansseihin. Kyydissä on kulkenut lapsia, ruokaa ja rakennustavaraa. Ensimmäinen pyörä laajensi kaikkien elinpiiriä.

Tavallinen pyörä on muuttunut vähän, vaikka pyörämerkit ja valmistajat ovat vaihtuneet. Polkupyörä on edelleen kätevä ja edullinen kulkupeli, josta on paljon huvia ja hyötyä.

Uusien pyörämallien ansiosta kaikenikäiset voivat nauttia pyöräilystä, vapaudesta ja vauhdin hurmasta.

Pyörällä on monta nimeä

Suomalaiset kutsuivat ensimmäisiä pyöriä sanoilla velosipedi, polkuratas, pikaratas tai pikakulkuri.

Kerrotaan, että polkupyörä-sanan keksi valokuvaaja, kirjailija ja toimittaja I. K. Inha. Nykyisin velosipedi-sanaa käytetään pyörästä, jossa ei ole ketjuja ja polkimet ovat kiinni etupyörässä.

Monet pyörämallit ovat saaneet nimensä pyörän käyttötarkoituksen mukaan. Tällaisia pyörämalleja ovat retkiyörä, maastopyörä, kilpapyörä ja tavarapyörä.

Oman pyörän rungossa tai nimikilvessä mainittu merkki on jäänyt monen mieleen. Koristeellinen nimikilpi kertoi pyörän laadusta ja valmistajasta. Tunnettuja merkkejä olivat Pyrkijä, Jaguar, Crescent, Monark, Tunturi ja Helkama. Näitä nimiä lapset kirjoittivat ruutuvihkoihin.

Polkupyörälle on annettu lempinimiä, kuten fillari, konkeli, pikajalka, munamankeli ja maisemanvaihtaja. Myös pyörän osia kutsutaan eri nimillä eri puolilla Suomea. Paikkakunnasta ja murteesta riippui, kutsuttiinko tavaratelinettä sanalla tarakka, pakkari, ritsi, häksä vai joppari.

Pyöräilyn nousukausi

Pyöräily alkoi yleistyä nopeasti 1920-luvulla. Varsinkin miehet nousivat pyörän selkään, koska palkkarahat riittivät pyörän ostoon. Varakkaiden perheiden nuoret saivat joskus pyörän rippilahjaksi, mutta yleensä pyörärahat piti tienata itse. Ensimmäisen polkupyörän hankkiminen oli monelle ikimuistoinen hetki.

Pyörä oli hyvin samankaltainen kuin tavallinen pyörä nykyään. Toki pyörissä oli usein puisia osia, kuten lokasuojat ja vanteet. Miehillä ja naisilla oli jo omat mallinsa. Miesten mallissa keskitanko oli ylhäällä ja naisten mallissa alhaalla. Näin hame päällä oli helpompi nousta pyörän satulaan.

Yhä useammat aikuiset hankkivat oman polkupyörän 30-luvulla. Monet seurasivat ikkunasta, kun postinjakajat ja nokikolarit polkivat talosta taloon. Naiset pyöräilivät ja laajensivat elinpiiriään. Pyörällä ajettiin lypsämään lehmiä, viemään heinäväelle eväskori ja käytiin kaupassa ostoksilla. Karjakot, kodinhoitajat ja kätilöt kulkivat pyörällä töissä.

Kätilöiden työmatkat olivat usein
kymmeniä kilometrejä ja kiire oli kova.
Polkeminen oli hankalaa,
kun raskas kätilölaukku keikkui pyörän sarvessa.

Pyörä oli hyödyllinen työväline
myös monelle kaupalle ja konttorille.
Juoksupojat, juoksutytöt ja lähetit käyttivät
kaksipyöräisiä tai kolmipyöräisiä tavarapyöriä.
Pyörillä kuljetettiin tavaraa, rahaa,
postia ja viestejä.

Pyörä oli varsinkin kesällä tärkeä kulkupeli,
joka teki liikkumisesta helpompaa.
Lyhyet matkat sujuivat pyörällä
ja pitkät matkat linja-autolla.
Koska liikenne lisääntyi,
ensimmäiset pyörätiet rakennettiin
Helsinkiin ja Turkuun.

Sota-aikana oli pula pyöristä

Sota-aikana ja pula-aikana ajettiin
käytetyillä ja elämää nähneillä peruspyörillä.
Pyöristä ja varaosista oli huutava pula.
Pyörän ostamiseen tarvittiin ostolupa,
ja lupia oli vaikea saada,
koska armeija osti uudet pyörät.
Siviilit saivat pitää vanhat pyöränsä,
jos heillä oli pitkä työmatka
tai muu hyvä syy.

Ihmiset kuitenkin tarvitsivat pyöriä
enemmän kuin aikaisemmin.

Niitä tarvittiin tavaroiden kuljettamiseen,
koska polttoaineesta oli pulaa
ja linja-autoja kulki harvemmin.
Ruokaa haettiin kauempaa maaseudulta.
Myös työmatkat ja koulumatkat pitenivät,
koska taloja rakennettiin esikaupunkeihin,
kauemmas keskustasta.

Pyörien korjaaminen oli hankalaa.
Monet varaosat olivat tuontitavaraa,
ja niitä ei tullut maahan.
Koska kumista oli pula,
kädensijat sorvattiin puusta.
Ilmakumirenkaita oli vaikea hankkia.
Jos renkaan ostoluvan sai,
vanha rengas piti luovuttaa kierrätykseen.
Jos vanha rengas pullistui,
eikä uutta saanut,
se korjattiin pyörittämällä narua
kireästi renkaan ympärille.
Myöhemmin käytettiin narun sijasta
hopeanväristä ilmastointiteippiä.

Sodan päätyttyä armeija myi
suuren erän Suomen Armeijan pyöriä.
Niitä kutsuttiin SA-pyöriksi.

Pyörästä tulee kaikkien kulkupeli

Pula-ajan jälkeen pyöräkauppa vilkastui.
Yhä useammat naiset ja koululaiset
saivat omat pyöränsä 50-luvulla.

Pyörästä tuli kenen tahansa kulkupeli,
joka vei kauppaan, postiin ja kouluun
mutta myös tanssilavoille ja riiuureissuille.

Pienet lapset istuivat aluksi kyydissä
tarakalla tai tangon päällä.
Kun ensimmäiset lastenistuimet tulivat,
ne olivat hyvin vaatimattomia.
Lapsen jalat saattoivat luiskahtaa
pyörän pintojen väliin.
Onneksi monissa naisten polkupyörissä
takapyörän molemmilla puolilla
oli värikäs hameverkko,
joka esti jalkojen ja hameenhelmojen
takertumisen pyörään.

Lastenpyörät yleistyivät vasta 60-luvulla,
joten lapset opettelivat ajamaan
aikuisten pyörillä.
Pyörän selkään noustiin korokkeelta,
kuten kiven tai kaivonkannen päältä.
Jos satulaan istui,
niin jalat eivät ulottuneet polkimille.
Myös miesten pyörän keskitanko
oli liian korkealla.
Siksi lapset polkivat pyörällä seisaaltaan
ja tasapainottelivat tangon välistä.

Naisten pyörällä oli hyvä harjoitella,
jos sahasi laudankappaleen päähän loven,
ja asetti laudan kaarevan rungon väliin.
Lyhyet jalat ulottuivat polkimiin,
kun istui laudan päällä.

Kolmipyöräisiä lastenpyöriä
tuli kauppoihin 50-luvulla.
Ne oli maalattu siniseksi tai punaisiksi
ja valmistettu Venäjällä.
Kun hienon pyörän kanssa
lähdettiin kotipihan ulkopuolelle,
runko oli tukevalla narulla kiinni
äidin tai isän kädessä.

Pitkäikäiset pyörät

Lähes joka paikkakunnalla
oli pyöräkauppiaita ja korjaajia.
Takuhuoneissa koottiin pyöriä osista.
Pyörän valmistamiseen kului
enemmän työaika kuin nykyään.
Monet vaiheet tehtiin käsin
ja pyörät tehtiin kestäviksi.

Pyöristä pidettiin myös hyvää huolta.
Varsinkin miehet osasivat korjata pyöriä,
ja tätä taitoa miehiltä myös odotettiin.
Pyörän korjaaminen oli ennen helpompaa,
koska pyörät olivat yksinkertaisempia.
Pyörissä ei ollut vaihteita,
joten rattaat ja ketjut kestivät pitkään.

Kun pyörän kumi puhkesi 50-luvulla,
ei pyöräilijältä jäänyt matka kesken.
Taran tai satulan alla oli yleensä
muovinen tai nahkainen työkalukotelo,
josta paikkaustarvikkeet löytyivät.
Punainen pyöränkumi oli helppo paikata,
koska paikka pysyi siinä hyvin kiinni.

Pumppukin oli kiinni pyörässä,
käden ulottuvilla.

Valoa pimeille teille

Polkupyörän valo oli erityisen tärkeä silloin,
kun katuja ja teitä ei valaistu.

Vielä 50-luvulla pyöräilijät kiinnittivät
pyörään tai vaatteisiin taskulamppuja.

Monella oli litteä Artas-lamppu,
joka oli valmistettu DDR:ssä.

Tästä lampusta Airam teki oman kopionsa.

Myös peltirasioista tuttu G. W. Sohlberg
valmisti omia Auri-taskulamppujaan.

Dynamo toi uutta virtaa pyörän valoihin.

Vuonna 1954 perustettiin Solifer-yritys,
jonka tehokkaasta dynamosta tuli kuuluisa.

Kun pyörän rengas pyöri,
dynamo muutti liikkeen sähköksi
jopa pyörää taluttaessa.

Toki pyörän piti näkyä myös takaapäin.

Takana oli punainen heijastin, kissansilmä.

Sen lisäksi takalokasuojan loppupää
piti maalata valkoiseksi.

Väriä ja huvia pyöräilyyn

Pyöriin alkoi ilmestyä monenlaista koristetta,
väriä ja varustetta 50-luvun alussa.

Tamperelaisesta Jaguarista tuli
Suomen suosituin pyörämerkki.

Monet muistavat Jaguarin mainoslauseen:
"Ketterästi polkee vaari, vaarilla on Jaguaari".

Suosittua Helkaman Hopeasauma-pyörää
mainostettiin sen sijaan iskulauseella:
"Nauttikaa kevyestä, lentävästä vauhdista".
Mainosmiehet keksivät Hopeasauma-ajon,
jossa pyöräilijät ajoivat kilpaa
Helsingistä Hankoon ja takaisin.

Poikien mielestä polkupyörällä
oli hauska päristellä.
Pärisevä ääni syntyi,
kun lokasuojan kiinnittimeen
laittoi pyykkipojalla kiinni pahvinpalan,
jonka reuna hankasi pyörän pinoihin.
Tätä kutsuttiin nimellä räpsytin tai räpätti.
Räpsyttimiksi kelpasivat vaikka tupakka-askit,
tuohenkappaleet tai pelikortit.
Aikuisten mielestä pinnat löystyivät,
joten he yrittivät kieltää päristelyn.

60-luvun iloiset yleispyörät

60-luvulla pyöräily väheni,
koska monet hankkivat mopon tai auton.
Kotimaisilla pyörätehtailla oli vaikeuksia,
koska pyöriä tuotiin ulkomailta.
Esimerkiksi turkulainen Pyrkijä
ei enää pärjännyt hintakilpailussa,
koska se teki vankkoja pyöriä huolellisesti.

Vuonna 1965 kauppoihin tuli
uudenlainen polkupyörä, Jopo.

Jopo suunniteltiin sopivaksi
kaiken ikäisille ja kokoisille,
sekä miehille että naisille.
Jopo-nimi tulee sanoista
JOkaisen POlkupyörä.
Jopon mainoksissa esiintyivät
monet julkisuuden henkilöt,
kuten Pirkko Mannola ja Katri-Helena.
Varsinkin kaupunkilaiset innostuivat,
koska Jopo näytti uudelta, iloiselta,
värikkäältä ja rennolta.
Satulan ja ohjaustangon sai
sopivalle korkeudelle helposti,
ilman työvälineitä.
Myös pysty ajoasento oli
monien mielestä mukava.

Koska Helkaman Jopo oli niin suosittu,
Tunturi päätti tehdä vuonna 1967
oman iloisen yleispyöränsä, Ponin.
Jotkut muistavat myös Öglandin Kombi.
Joposta ja Ponista tuli klassikoita,
joita valmistetaan edelleen.

Kuntoa kuntopyörällä kotiloissa

Pyöräily ei ole talvella aina mukavaa,
kun pakkanen paukkuu, lunta tuiskuttaa
ja lumi pakkautuu renkaan ja lokasuojan väliin.
Talvinen ajokeli oli Tunturille yksi syy
kehittää kuntopyörä 60-luvun lopulla.

Tunturin uusi kuntopyörä oli suosittu,
koska se oli helppokäyttöinen
ja sopi kotioloihin.
Sitä valmistettiin yli miljoona kappaletta.
Suomessa laite tunnettiin
Tunturi-kuntometrinä.

Tunnettu liikunnan ja urheilun vaikuttaja,
professori Lauri "Tahko" Pihkala,
ei aluksi innostunut kuntopyörästä.
Tahkon mielestä raitis ilma
oli tärkeä osa liikuntaa.
Mieli kuitenkin muuttui,
kun hän pääsi kokeilemaan kuntopyörää.
Onhan pyörän polkeminen sisätiloissa
parempi vaihtoehto kuin sohvalla löhöäminen.

Kuntopyörien lisäksi Tunturi valmistaa
suotulaitteita ja juoksumattoja.
Näitä kuntolaitteita löytyy edelleen
monien suomalaisten kodeista.

Uusia pyörämalleja eri tarpeisiin

Koska tavalliset polkupyörät
eivät käyneet 60-luvulla kaupaksi,
niin 70-luvulla Suomessa oli jäljellä
enää muutama pyörätehdas.
Pyörämyynti kuitenkin kasvoi,
koska ihmiset kiinnostuivat hyötyliikunnasta.

Vuonna 1973 oli ensimmäinen öljykriisi,
ja se sai ihmiset arvostamaan pyöräilyä.

Viranomaiset suosittelivat pyörän käyttöä ja siitä innostuivat varsinkin naiset. Jopojen ja Ponien rinnalle tulivat uudenmalliset retkiapyörät, jotka houkuttelivat pitkille pyöräretkille. Retkiapyörissä oli kunnon tavarateline, johon pyörälaukut sai tukevasti kiinni.

Punaisia ja keltaisia Tunturi Ralli -pyöriä valmistettiin vain vuosina 1972 ja 1973. Pyörästä tuli poikien suosikki ja haaveilun kohde. Ralli-pyörässä oli pitkä, banaanin muotoinen satula. Satulan takana oli korkea, kaareva rauta, jota kutsuttiin jappiraudaksi. Ohjaustangon sarvet osoittivat ylöspäin.

Joidenkin Ralli-pyörien rungossa oli kahvallinen vaihdelaatikko, joten hurjasteluun sai lisää vauhtia. Komealla pyörällä keräsi katseita, kun tempuili takapyörän varassa.

Vaihdepyörä oli 80-luvun hittituote. Pyörän ostajat pohtivat tarkasti, oliko 3-, 5- vai 7-vaihteinen pyörä paras. Maastopyörien kulta-aika oli 90-luvulla.

Pyöräilystä on viime vuosina tullut entistä suosituampi kuntoilulaji. Kuntopyöräilijät valitsevat usein maantiepyörän eli kilpapyörän, jossa on monta kymmentä vaihdetta.

Käyräsarvisen ohjaustangon vuoksi
ajoasento on matala.
Kevyt ja kapearenkainen maantiepyörä
kulkee lujaa vauhtia
asfaltilla päällystetyllä tiellä.
Varsinkin kesäkaudella maantiepyöräilijöille
järjestetään paljon kilpailuja ja kuntoaajoja.

Erilaiset erikoispyörät

Erilaisia pyörämalleja on ollut pitkään.
Monia vanhoja erikoispyöriä
valmistetaan edelleen.
Niiden lisäksi on keksitty uusia.
Tandempyöriä oli jo 1800-luvulla,
mutta vieläkin ne herättävät huomiota.
Kaksi polkijaa tai koko perhe
saman pyörän selässä on komea näky.

Potkupyörä keksittiin ennen polkupyörää.
Nykyisin lapset oppivat tasapainoilemaan
puisilla tai metallisilla potkupyörillä.
Lapset istuvat potkupyörän satulassa,
kävelevät ja potkivat jaloilla vauhtia.
Tämä onnistuu jo 2-vuotiaalta.
Aikuisten potkupyörät
muistuttavat potkulautoja.
Niillä pääsee kovaa vauhtia,
sydän sykkii ja hiki virtaa.

Nojapyörä on matala polkupyörä,
jossa pyörän kuljettaja istuu rennosti
tai makaa jopa selällään.

Nojapyörää on kevyt polkea,
koska ilmanvastus on pieni.

Poluilla ja lumihangessa voi nähdä pyörän,
jonka renkaat ovat paksut ja isot.
Pyörämalli on *fatbike* eli läskipyörä.
Läskipyörä on painava ja raskas ajaa,
mutta se ei uppoa lumihankeen
tai pehmeään maastoon.

Yksipyöräinen vaatii hyvää tasapainoa
ja sopii temppuiluun vaikka sirkuksessa.
Kolmipyöräinen pysyy hyvin pystyssä,
ja pyöräily onnistuu,
vaikka tasapaino olisi huono
tai vauhti rauhallinen.

Nykyään monet valitsevat sähköpyörän.
Ylämäet ja pitkät matkat sujuvat kevyesti,
kun ladattu akku helpottaa polkemista.
Sähköpyörä voi auttaa kuntoutumaan
esimerkiksi sydänleikkauksen jälkeen.

Kaikki voivat nauttia pyöräilystä

Pyöräilyn arvostus on taas nousussa,
onhan pyöräily erinomaista liikuntaa,
edullista ja ympäristölle hyväksi.
Entistä parempia pyöräilyreittejä
rakennetaan jatkuvasti.
Nykyään kaduilla, poluilla ja maastossa
näkyvät kaikenlaisia pyöriä.

Kaupunkipyörät ovat usein kaupungin omistamia pyöriä, jotka ovat yhteisessä käytössä. Niiden käytöstä peritään pieni korvaus. Kaupunkipyörällä voi ajella vaikka pääkaupunkiseudulla ja Turussa.

Pyöräilystä voi nauttia, vaikka itse ei enää pyörää ajaisikaan. Pyörällä kaiken ikää -hankkeen vapaaehtoiset pyöräluotsit vievät palvelutalojen ja kotihoidon asiakkaita mukavalle ajelulle riksapyörällä.

Monet arvostavat vanhoja polkupyöriä. Niitä pidetään kauniina ja kestävinä. Myös nuoret ajavat 50- ja 60-lukujen pyörillä, ja pitävät pyöriä hyvässä kunnossa.

Vanhat Velot ry on yhdistys, jonka jäsenet harrastavat vanhoja pyöriä. Joka vuosi yhdistys järjestää kokoontumisajoja, ja esittelee entisajan pyöräilykulttuuria.

Ulkona kannattaa pitää silmät auki. Pyörän historiaa ja nykypäivää voi tarkkailla Suomen teillä. ○

Lähteet

- Antila, Kimmo (toim.) 2007.
Velomania! – Pyörällä halki aikojen.
Tampereen museoiden julkaisuja 98.
- Heinonen, Risto 2017. Haastattelu.
Loimaan pyörähuolto.
- Heinonen, Risto 2018. Sähköposti.
Loimaan pyörähuolto.
- Lepo, Kalevi (toim.) 2010. Suomalaisia polkupyöriä.
Vanhat velot ry.
- Lähteenoja, Outi (toim.) 2014. Espoon Automuseo 35 v.
Mantila, Miina – Ranta, Venla 2015. Suomalaisen
kättilön työnkuvan historiaa – Kättilölaukku ja
synnytyksessä käytetyt työvälineet.
<https://www.theseus.fi/handle/10024/97254>
- Nostalgiset naiset -blogi 2017. Polkupyöräily tuo
uudenlaista itsenäisyyttä naisen elämään.
[http://www.nostalgisetnaiset.fi/polkupyoraily-tuo-
uudenlaista-itsenaisyytta-naisen-elamaan/](http://www.nostalgisetnaiset.fi/polkupyoraily-tuo-
uudenlaista-itsenaisyytta-naisen-elamaan/)
- Polkupyöräwiki. Läskipyörä.
[http://www.polkupyoraily.net/wiki/Laskipyörä](http://www.polkupyoraily.net/wiki/Laskipyora)
- Rohila, Vesa 2007. Nostalgiset polkupyörät.
Alfamer Oy.
- Simula, Timo 2013. Auri näki pimeässä – suomalaisen
taskulampun tarina. <https://www.aikaeilinen.fi/11>
- Tunturin historia. <http://www.tunturi.fi/yritys/historia/>
- Vanhat Velot ry. Pikajalka 2/2014.
<http://www.saunalahti.fi/~mikkra/pikajalka7.pdf>
- Yle Uutiset 2015.
Polkupyörä on historian ja tulevaisuuden ajoneuvo.
<https://yle.fi/uutiset/3-8196190>
- Yle Uutiset 2018. Kun keskitanko tipahti hameen tieltä.
<https://yle.fi/uutiset/3-10005867>
- Wikipedia. <https://fi.wikipedia.org/>