

Tartu Ülikool
Humanitaarteaduste ja kunstide valdkond
Kultuuriteaduste instituut
Etnoloogia osakond

Martin Beek
Kollektiivsed jalgrattasõidupraktikad Paide näitel
Magistritöö

Juhendaja:
Kaasprofessor PhD Aimar Ventsel

Tartu 2021

Sisukord

Sissejuhatus	3
1. Kollektiivne jalgrattasõit kui praktika.....	8
1.1. Jalgrattasõit ruumipraktikana	11
1.2. Jalgrattasõidu performatiivsus.....	15
1.3. Kollektiivsed jalgrattasõidupraktikad.....	23
2. Väli ja meetodid	26
2.1. Paide õhtused rattasõidud kui uurimisväli.....	26
2.2. Osalusvaatlus.....	28
2.3. Välitööd internetis	32
2.4. Poolstruktureeritud intervjuu.....	33
3. Paide Õhtused Rattasõidud	36
3.1. Marsruut ja linn	39
3.2. Koos sõitmise pädevused	47
3.3. Jalgratas kui materjal.....	52
3.4. Sõit kui esitus	57
3.5. Osalejad kui praktikakogukond.....	65
3.6. Tähendused ja põhjused	75
Kokkuvõte	84
Allikad:.....	89
Kirjandus:	89
Filmid	94
Kaardid:	94
Empiirilised allikad:	94
Muud allikad:	95
Summary	97
Lisa 1. Intervjuu kava 1: intervjuu sõitude korraldajatega.....	101
Lisa 2. Intervjuu kava 2: intervjuu sõitudel osalejatega.....	102

Sissejuhatus

Käesolev töö on sündinud kahel põhjusel. Esiteks on jalgratas minu elus oluline objekt, seda nii kasuliku transpordivahendina kui meeldiva ajaveetmise võimaldajana. Teisalt on kliimamuutuste foonil jalgratta näol tegemist keskkonnasõbraliku ja ühe pakilisemalt vajaliku alternatiiviga fossiilsete kütuste jõul liikuvatele transpordivahenditele.

Samas leian, et jalgratas kui transpordivahend on kahjuks leidnud ühiskonnas vähe kõlapinda. Jalgratturile pööratakse vähe tähelepanu nii liikluskorralduses kui linnaplaneerimises. Jalgrattasõidus peitub suur potentsiaal, millele aga kahjuks, ja siinkohal on see metafoor eriti sobilik, kõikaid kodaratesse loobitakse. Usun, et osalt peitub probleem selles, et jalgrattasõidu paljusid kasutusel olevaid ja ka potentsiaalseid funktsioone ei osata näha. Mulle tundub, tänases Eestis nähakse jalgratast ennekõike spordi- ja vaba aja veetmise vahendina. Sellisest eeldusest aga lähtub ka jalgrattasõidu marginaliseerimine liikluses. Kahtlemata ongi rattasõidul paljude kasutajate jaoks oluline sportlik ja vaba aja veetmise funktsioon. Sellega jalgrattakasutus aga ei piirdu. Jalgratas on paljude kasutajate jaoks transpordivahend, vahend liikumiseks kodust tööle, kooli, turule, randa, aiamaale. Nimekirja võiks jätkata. Samuti võib rattasõit pakkuda huvitavat ja meeldivat füüsilis-sensorset kogemust ning võimalust tajuda ümbritsevat ruumi omapärasel viisil. See võib olla viis suhestuda teiste inimestega, aga ka mitte-inimestest tegutsejatega meie ümber. Jalgrattasõit võib olla meditatiivne, katartiline, asjalik, pidulik, protestiv.

Teaduses on jalgrattasõitu rahvusvaheliselt küllalt palju käsitletud. Eesti olukorda puudutavaid või siinsel teadusmaastikul ilmunud uurimusi aga on üpris vähe. Hiljuti on olukord siiski mõnevõrra muutunud, näiteks käsitleb Kylliäinen (2011) oma artiklis „Riding toward the Civil Society: Bicycle in Nineteenth-Century Estonia“ varajast jalgratta-ajalugu Eestis. Jalgrattasõitu Eestis käsitlevad erinevate nurkade alt Muide (2020) Tallinna Ülikoolis kaitstud magistritöö „Jalgrattasõit ja selle muutuv tähendus Eestis 19. sajandil ja 20. sajandi esimesel poolel.“ ja Pardi (2019) Edinburghi Ülikoolis kaitstud „Analysis of Barriers and Motivations for Bicycle Commuting Among Recently Employed in Tartu: A Social Practice Theory Approach.“. Muide sulest on varem

ilmunud ka bakalaureusetöö “Jalgrattaseltsid Eestis 1888-1918” (2017), mis mõnevõrra muudetud kujul on ilmunud ka Maanteemuuseumi aastaraamatus (2019). Arhitektuuri ja linnaplaneerimise nurga alt tegeleb jalgrattasõidu teemaga Kübardi (2018) Eesti Kunstiakadeemias kaitstud magistritöö „Tallinna jalgratastumine – jalgrattakultuur ühiskondlike muutuste katalüsaatorina“. Jalgrattasõidu, sealhulgas kollektiivse, mõtestamisega tegeleb ka Tootseni (2013) film „Velosoofid“.

Varem on jalgrattasõidu ajalugu Eestis käsitletud Kase (1986) koostatud artiklikogumikus „100 aastat jalgrattasporti Eestis“ ja Lääne (2006) teoses „120 aastat jalgrattasporti Eestis“. Mõlema teose fookuses on, nagu pealkirjadestki näha võib, jalgrattasport, eriti jalgrattasportlased ja nende saavutused. Jalgrattasporti on käsitletud ka spordiseltside tegevust lahkavates uurimustes. Nii on 2001. aastal Spordiselts Kalevi 100. aastapäeva puhul avaldatud käsitlustes (Ojamets 2001; Piisang & Maidlo 2011) puudutatud ka seltsi jalgrattasõidu alast tegevust. Sillastu (2012) on spordiselts Taarat käsitledes uurinud ka sealset jalgrattasõitu. Eesti jalgrattasõidu ajalooa tegeleb ka Jalgrattamuuseum, mille fookus on rattasõidu materiaalsel küljel, jalgratastel endil.

Nagu eelnevast näha võib, on jalgrattasõidule pööratud vähe tähelepanu nii Eesti ühiskonnas ja linnaplaneerimises kui ka teadusmaastikul. Jalgrattasõidu uurimine, nii vähe kui seda on tehtud, on kuni viimase ajani olnud tugevalt kaldu jalgrattasporti poole. Ehk võib siin näha paralleeli levinud arvamusega, et jalgratta näol on tegemist üksnes spordi- ja vaba aja veetmise vahendiga. Püüan oma magistritööga seda auku teataval määral täita, keskendudes sportlaste asemel nii-öelda tavakasutajatele ja nende sõitmiskogemusele.

Magistritöös otsin vastust järgmistele küsimustele:

1. Millised on kollektiivse jalgrattasõidu kui praktika iseärasused?
2. Mis põhjused ajendavad inimesi kollektiivse jalgrattasõiduga tegelema?
3. Mis tähendusi omistatakse kollektiivsele rattasõidule sõitjate poolt?

Samuti loodan käesoleva magistritööga näidata, et jalgrattasõidu näol on tegemist mitmekesiste praktikate kogumiga. Jalgratta näol aga on tegemist paindlikku ja

jätkusuutliku sõiduvahendiga, mis lisaks sõitja ühest punktist teise liigutamisele võimaldab erinevatel viisidel suhestuda nii enda keha, ümbritseva ruumi kui ka selles ruumis tegutsevate teiste olenditega. Usun, et kollektiivse jalgrattasõidu kui huvitava ja eripärase jalgrattakasutuse viisi uurimine võib olla hea võimalus läheneda jalgrattasõidu erinevatele funktsioonidele ning põhjustele, miks inimesed jalgrattaga sõidavad.

Täna kõiki, kes käesoleva magistritöö valmimisele nõu ja jõuga kaasa on aidanud, eriti aga Paide õhtuste rattasõitude korraldajaid ja sõitudel osalejaid.

Lühiülevaade jalgrattasõidu ajaloost Eestis

Jalgrattasõidu ajaloo alguseks võib pidada niinimetatud jooksumasina või dresiini leiutamist Karl von Drais (1785-1851) poolt. 1860ndatel leiutati Prantsusmaal dresiinile üpris sarnane kuid juba väntadega ning mõningate muude lisandustega *vélocipède*, milles on juba lihtsam ära tunda tänast jalgratast. Prantsuse moeröögatus sai kiiresti tuntuks ka mujal Lääne-Euroopas ja Anglo-Ameerikas. Populaarsusele aitas ilmselt kaasa leiutise eksponeerimine 1867. aasta Pariisi maailmanäitusel. (Kylläinen 2011: 295–296; Muide 2020: 13)

Vene impeeriumi Balti kubermangudes hakkasid jalgrattad rohkem levima 1880. aastatel, kuigi üksikuid jalgrattureid oli piirkonnas varemgi. Eestis oli jalgrattasõit algul ennekõike meessoost saksa päritolu linnaelanike pärusmaa, kes kiirelt organiseerusid ka jalgrattaseltsidesse. Sellistel seltsidel on mitmeid funktsioone, alates oma liikmetele jalgrattasõidu õpetamisest ja lõpetades võidusõitude korraldamisega. Viimased olid, osalt kindlasti jalgratta uudsusest tingituna, väga populaarsed. (Muide 2020: 13–30)

Alul elitaarne ja meestekeskne jalgrattasõit levis küllalt kiiresti ka eestlaste ja naiste seas. Saksa seltside liikmete seas oli küllap mingil määral ka eesti päritolu linlastest rattureid (Kylläinen 2011: 299). Kiiresti tekkisid ka eesti jalgrattaklubid. Jalgrattasõidust ja muust rattaseltside tegevusest võtsid osa ka naised, kuigi naiste lubamine seltsiliikmete ridadesse võis seltsiti erineda. (Muide 2020: 25–40)

19. sajandi lõpul levis jalgrattasõit ka maale. Tartu lähistel loodi kaks talupoegade jalgrattaseltsi, see aga oli omas ajas pigem erandlik. Mingil määral valmistati maapiirkondades jalgrattaid ka käsitsi. (Muide 2020: 23–25) Käsitsi jalgrataste valmistamine oli levinud ka naabermaal Soomes, kus selle eesmärk oli ennekõike meistri käsitööoskuste näitamine (Männistö-Funk 2011). Sajandi lõpul jõudis jalgratas juba laiema kasutajaskonnani ja sõiduki esialgne uudsus kadus. Siiski kuulus kuni 1920ndateni enamik jalgrattaid linnaelanikele. 20ndatel aga trend muutus ja just maal hakati enim jalgrattaid ostma. Võib arvata, et teise maailmasõja eel oli pea igas talumajapidamises vähemalt üks ratas (Muide 2020: 30–35, 43–45).

Sõdadevahelisel perioodil sai jalgrattast oluline tarbesõiduk, eriti liikuvamate ametite pidajatele. Jalgrattaid kasutati näiteks sõjaväes ja politseis ning rattaga liikusid tihti ka postiljonid. Maapiirkondade ja äärelinnade elanikele oli jalgratas oluline transpordivahend, mida masina odavamaks muutudes said endale lubada ka väiksema sissetulekuga inimesed. Samas algas sel ajal ka jalgrataste marginaliseerimine ja kõrvaletõrjumine liiklusest. (Muide 2020: 54–57)

Teise maailmasõja ajal ja järel sai nii jalgratatest kui nende varuosadest defitsiit, inimeste käes olevaid rattaid võõrandas nii Nõukogude kui Saksa sõjavägi. 1950ndatel ilmusid jalgrattad uuesti suuremal määral müügile – nende kvaliteet oli aga sõjaeelse ajaga võrreldes kehvem. Jalgratas transpordivahendina aga muutus sõja järel aktuaalsemaks – paljud mootorsõidukid olid kas hävinud või võõrandatud, maapiirkondades transpordiks olulised hobused aga võõrandati kollektiviseerimise käigus. Kolhooside tulek tõi kaasa ka selle, et paljud inimesed pidid hakkama tööl käima kodust eemal – see aga tekitas vajaduse kättesaadava transpordivahendi järele. 1960ndatel ja 70ndatel hakkasid laiemalt levima mootorsõidukid, paranes ka ühistranspordi kättesaadavus. Siiski säilitas jalgratas eriti vanema põlvkonna seas maal olulise rolli igapäevase liikumisvahendina. Nõukogude ajal muutus uuesti oluliseks jalgratta kasutus spordivahendina. (Muide 2020: 69–74)

Nagu öeldud, on jalgrattasõitu, muuhulgas selle ajalugu, Eestis kahjuks vähe uuritud. Seega ei ole ma leidnud ka käsitlusi, mis lahkaksid jalgrattasõidu ajalugu Nõukogude aja lõpul ning taasiseseisvunud Eestis. Siiski julgen väheste ilmunud jalgrattasõidu alaste teoste fookuse põhjal arvata, et jalgrattasõidu tugev seos spordiga on kestnud. Viimasel

ajal on ilmselt taas suurenenud jalgratta kasutamine igapäevase transpordivahendina seoses jalgrattasõidu seostamisega keskkonnahoidliku eluviisiga. Midagi kindlat ma jalgrattasõidu lähiajaloo kohta Eestis aga väita ei saa.

Töö ülesehitus

Töö põhiosa olen jaotanud neljaks peatükiks. Esimeses peatükis lahkun töö teoreetilist tausta, teises peatükis selgitan kasutatud metodoloogiat. Kolmas peatükk põhineb välitöödel kogutud empiirilisel materjalil, mida mõtestan esimeses peatükis käsitletud teoreetilistest raamidest lähtudes.

Esimeses peatükis avan praktika mõistega seotud teooriaid, täpsemalt peatun ka ruumipraktikatel. Põhjendan, mis teeb jalgrattasõidust, sealhulgas kollektiivsest, praktika. Samuti käsitlen selles peatükis jalgrattasõidu esituslikku külge ning annan põgusa ülevaate eriilmelistest kollektiivsetest rattasõidupraktikatest.

Teises peatükis tutvustan oma uurimisvälja ja kasutatud meetodeid. Täpsemalt peatun sellistel meetoditel nagu osalusvaatlus, poolstruktureeritud intervjuu ja osalusvaatlus internetis, millest kõiki ma välitööde eri etappides kasutasin.

Kolmandas peatükis annan esimesele peatükile tuginedes ülevaate Paide õhtustest rattasõitudest. Keskendun sõitude suhestumisele linnaruumiga, samuti sõites rakendatavatele pädevustele ja jalgratastele kui sõitmispraktikate materiaalsele küljele. Samuti annan ülevaate sõitude performatiivsetest aspektidest ning vaatlen sõitudel osalejaid kui praktikakogukonda. Lõpetuseks keskendun kollektiivsele jalgrattasõidule omistatud tähendustele ning analüüsin põhjuseid, miks Paide õhtuseid rattasõite korraldatakse ning miks sõitudest osa võetakse.

1. Kollektiivne jalgrattasõit kui praktika

Jalgrattasõidu uurimiseks on kindlasti mitmeid võimalusi. Muuhulgas võib keskenduda inimesele, kes rattaga sõidab, või masinale, jalgrattale endale, millega sõidetakse. Kuna jalgrattaga sõitmise võimaldamiseks on paratamatult vaja mõlemat osapoolt, siis pean ka käesolevas töös oluliseks mõlemat, nii sõitjat kui sõidukit. Selle omapärase inimese ja masina sümbioosi lahti mõtestamisel lähtun aga praktika mõistest.

Praktika mõistet on kasutanud ja lahanud mitmed autorid. Bourdieu (2003) on praktikates näinud neis normide taastootmise viisi. Samas on de Certeau (2005) kirjeldanud, kuidas argipraktikad annavad võimaluse pealesunnitud korda seestpoolt õõnestada, näiteks nende praktikate tähendusi muutes. Võib arvata, et õigus on mõlemal autoril ning praktikad võivad olenevalt olukorrast norme nii lammutada kui taasluua.

Jalgrattasõidu kontekstis võib samuti näha nii praktikate norme taasloovat kui õõnestavat külge. Nii on Horton (2007) toonud välja, kuidas ohutut jalgrattasõitu propageerivad kampaaniad taastoodavad Suurbritannias arusaama jalgrattasõidust kui ohtlikust tegevusest. Muide (2020) toob aga välja, kuidas 19. ja 20. sajandi vahetusel olid jalgrattaseltsid rahvuslikult meelestatud eesti intelligentidele üheks võimaluseks võimude pahameelt esile kutsumata organiseeruda. Siin võime näha ülaltoodud valitseva korra õõnestamist praktikate tähendusi muutes.

Schatzki (2001: 3; 2010: 130) on välja toonud materiaalsuse olulisuse praktikate juures. Jalgrattasõit on hea näide sellisest praktikast, mille puhul asjade roll praktika teostamisel on selgelt nähtav. Jalgrattasõidu teostamiseks on vaja jalgratast, sõit kui praktika sünnib inimese ja jalgratta koostöös. Ingold (2008) kasutab läbipõimituse (*entanglement*) mõistet, tähistamaks seda, kuidas kogu maailm meie ümber seisneb olendite ja asjade omavahelistes seostes. Sellisest seisukohast vaadates ei ole jalgrattasõidus kui inimese ja masina koostöös midagi eriskummalist – vastupidi, sellest saab hea näide ilmestamiseks kõige olemasoleva üksteisest sõltumist. Kui jalgrattasõitu lähemalt vaadata, siis saab ilmsiks, et peale inimese ja jalgratta annavad praktikasse oma panuse ka maastik, tuul, õli jalgratta ketil, ratturi riietus ja nii edasi.

Käesolevas töös olen lähtunud Shove'i, Pantzari ja Watsoni (2012) praktika määratlusest, mille kohaselt praktikad koosnevad kolmest elemendist: materjalid, pädevused ja tähendused. Nende kolme elemendi vaheliste sidemete muutmine, katkemine või tekkimine tingib ka praktikate muutumise. Mitu erinevat praktikat võivad elemente omavahel ka rohkemal või vähemal määral jagada. Nii näiteks võttis varane autosõit pädevuste osas palju üle varasematest liikumisviisidest, nii hobuste jõul liikuvate sõidukitega sõitmisest, merendusest kui ka tollal samuti küllalt uuest jalgrattasõidust. Ka materjalide osas on varaste autode puhul märgatav ühisosa tõldadega ning ka nende valmistajad olid tihtipeale samad. Tähenduste osas võib 19. ja 20. sajandi vahetuse autosõidu puhul näha autoga sõitmise ja selle parandamise sarnast tollase maskuliinsusega seotud tähendust. (Shove jt 2012: 14–41)

Usun et selline kolmest elemendist lähtuv arusaam praktikatest on kasulik ka jalgrattasõidu uurimisel. Materiaalse külje olulisusel jalgrattasõidupraktikate juures peatusin juba eelpool, ent seda iseloomustab hästi ka Bijkeri (1997) näide jalgratta kasutusviisi ja kasutajaskonna muutusest 19. sajandi lõpul. Varasemate kõrgete suure esirattaga jalgrataste asendumine meile tänapäeval tuttava madala niinimetatud „turvalise jalgrattaga“ tõi kaasa muutuseid sõidupraktikates. Esiteks oli sellise oluliselt turvalisema jalgrattaga sõitmine jõukohasem suuremale kasutajaskonnale, teisalt sobis ta hõlpsama ja ohutuma kasutusviisi tõttu hoopis paremini pikkadeks sõitudeks ja igapäevaseks praktiliseks kasutamiseks transpordivahendina. (Bijker 1997: 19–100) Nagu näha, sõltub see, kuidas jalgrattaga sõita saab, olulisel määral sõiduvahendi praktilistest omadustest ning viimaste muutumine toob kaasa ka praktika muutumise.

Jalgrattasõidu juures on väga olulised ka pädevused – jalgratas nõuab spetsiifilisi sõiduosi, mis selle kasutamise võimalikuks ja ohutuks muudavad. Sealjuures on jalgrattapraktikate omandamisviisid aja jooksul muutunud. Bijker (1997) kirjeldab 19. sajandi jalgrattasõidu õppimist kui keerulist protsessi. Esiteks olid tollased jalgrattad keerulisemad käsitseda kui keskmine tänapäeva ratas. Teiseks õppisid tollased ratturid jalgrattasõidu ära täiskasvanuna ning käära ei pruukinud olla ka teisi juba praktikat tundvaid rattureid. Ilmus ka jalgrattasõiduõpikuid, kus detailselt kirjeldati jalgrattaga sõitmiseks tarvilikke võtteid ja liigutusi. Bijker toob välja, et vaevalt üks tänapäeva rattur

suudaks sellise detailitäpsusega kirjeldada, mida ta näiteks rattaga tasakaalu hoides teeb. (Bijker 1997: 38–39)

Pädevuste olulist rolli jalgrattaga sõitmise praktikates toob hästi esile ka Pardi (2019) Tartu jalgratturite näide. Liikluses koos teiste sõidukitega hakkama saamiseks vajalike oskustena töid Tartu ratturid välja näiteks käega suuna näitamise ja libedal pinnal sõitmise. Selliste oskuste puudumine – või ka olukord, kus rattur arvab need oskused endal puuduvat – võib tuua kaasa jalgrattasõidust kui ohtlikuna tajutud tegevusest loobumise. Autojuhilubadega ratturid töid rattasõitu ohutumaks muutva pädevusena välja autoga sõitmise oskuse, mis võimaldab ratturil autojuhtide käitumist paremini ette näha. (Part 2019: 37–38) Selle näite puhul võib niisiis näha ka erinevate praktikate, antud juhul ratta ja autoga sõitmise, vahelist pädevust kattumist.

Tähendustel ja nende muutmisel on samuti jalgrattasõidu-praktikates oluline roll. Oddy (2007) toob välja jalgratta tähenduse muutmisel 19. ja 20. sajandi vahetusel, kui varem kõrgklassi luksusliku eluviisi sümboliseerinud sõidukist saab laiematele hulkadele kättesaadav sõiduvahend. Sealjuures mõjutavad jalgrattasõidu muutvad tähendused ka jalgrataste uurimist – nii ignoreerisid paljud jalgrattasõidule keskendunud uurijad 20nda sajandi keskpaigas tollastest jalgratast ennekõike töölisklassi liikumisvahendina nägevast diskursusest mõjutatuna ratta varasemat elitaarset kõrgklassi luksussõiduki tähendust (Oddy 2007: 99). Autosõidu loodusele hävitava mõju märkamisega 20. sajandi teisel poolel omandas jalgrattasõit kui selle mitte-saastav alternatiiv aga keskkonnahoidliku „rohelise“ tähenduse (Horton 2006).

Praktikaid moodustavate elementide kõrval on kahtlemata olulised ka praktikates osalejad ning viisid, kuidas praktikad uusi osalejaid „värbavad“. Shove jt (2012: 63–79) järgi kasutavad uued ning alles tekkivad praktikad levimiseks tihti ühendusi, mille on loonud juba varasemad või ka samaaegselt eksisteerivad praktikad.

Praktikates osalejate koondamiseks kasutavad Shove jt (2012) sarnaselt Lave ja Wengeriga (1991) praktikakogukonna mõistet. Praktikakogukond tekkib ühiselt praktika tegemise käigus, väljastpoolt seda luua on üldjuhul keeruline. Sealjuures hõlmab üks praktikakogukond alati nii uusi kui vanu praktiseerijaid, samuti on praktikas osalejad

praktikale erineval määral pühendunud. Pikaajaline osalemine praktikas paneb inimest üldjuhul selle praktikaga tugevamalt identifitseeruma, tugevdades praktika ja praktiseerija suhet. Sealjuures on oluline praktiseerija suurenev pädevus antud praktika teostamisel.

Shove jt (2012: 63–79) ning Lave ja Wenger (1991) on samuti uurinud vanade ja uute praktiseerijate vahelisi suhteid praktikakogukondades, kasutades uue alles praktikat õppiva kogukonna-liikme puhul legitiimse perifeerse osalemise mõistet. Heaks näiteks legitiimse perifeerse osalemise kohta on ametit omandav õpipoiss. Praktika omandamine viib lõpuks millenigi, mida Lave ja Wenger nimetavad täielikuks osalemiseks. Praktikakogukonna olulisust, praktikaga identifitseerumist pikaajalisel osalemisel ja praktiseerija pädevuse suurenemist võib täheldada muuhulgas näiteks sellise praktika nagu jõusaalis käimise puhul (Crossley 2006). Pädevuste suurenemise ning sellele järgneva uute praktikatasandite kättesaadavaks muutumise tendentsi praktika pikaajalisel teostamisel on näha ka näiteks kodukujundamise praktikates (Watson & Shove 2008).

1.1. Jalgrattasõit ruumipraktikana

De Certeau (2005: 149-193) toob praktikate seas eraldi välja ruumipraktikad: praktikad mille puhul on keskne tegutseja suhestumine ruumiga. Ruumis liikumine, näiteks kõndimine, on ühest küljest ruumiga tihedalt seotud – kõndimine leiab aset ruumis, kasutab ruumikorraldust, ruumivälist kõndimist ette kujutada on väga keeruline. Teisalt ei ole kõndimine ruumiga samavormiline, ruum ei tee kõndimisest seda, mis too on. Ruum seab liikumisele teatud piirangud (näiteks ei saa kõndida läbi seina) ning pakub teatud võimalusi (näiteks tee, mida mööda kõndida), mida liikuja võib aktualiseerida. Samas võib ruumis liikuja piirangute ja võimaluste piire nihutada ja muuta – midagi sellist võime näha näiteks olukordades, kus täisnurkne kõnniteenurk kasutajate poolt ümaramaks „lõigatakse“. (de Certeau 2005: 157–163) Ingoldi ja Vergunsti (2008: 7) järgi on sellised ruumipraktikad sealjuures läbipõimunud teadmiste ja mäletamisega. Ka jalgrattaga sõitmine on kahtlemata ruumipraktika, Lugo (2012: 54–55) järgi osalevad

kõik jalgratturid „teeleidmises“, mida ta Passini (1992: 53–54) järgi nimetab ka „ruumiliseks probleemide lahendamiseks“.

Shove jt (2012: 130–134) toovad välja, et erinevatel praktikatel on erinevad ruumilised „vajadused“ – see kui palju ja millist ruumi mingi praktika jaoks vaja läheb, on erinev. Sealjuures võivad praktikad omavahel ruumi jagada, aga ka selle pärast võistelda. Viimasel juhul võib üks praktika teise mingist ruumist välja ajada – nii on näiteks autosõit paljudes linnades kõrvale tõrjunud tänavatel mängimise praktikad.

Part (2019) toob välja mitmeid viise, kuidas ümbritsev ruum mõjutab Tartu jalgrattureid. Näiteks autode tee jagamine võib vähendada turvatunnet ja panne potentsiaalse jalgratturi eelistama mõnda muud liikumisviisi. Samuti võivad lumi, jää ja külm temperatuur nendega mitte harjunud jalgratturit panna talvel sõitmisest loobuma. Sõitmise kehalist kogemust mõjutab ka maastiku tasasus – ülesmäge sõitmine näiteks ajab higistama. Ruumi piirangute nihutamist kasutajate poolt aga iseloomustab Tartu näitel kõnni-, ratta- ja ühiste kergliiklusteede ühesugune kasutamine nii ratturite kui jalakäijate poolt – seda hoolimata teekattele kantud märgistusest või kõnniteel sõitmist keelavatest seadustest. (Part 2019: 36–51)

Jalgratturite ruumipraktikaid ei kujunda aga üksnes ümbritsev ruum, vaid määravad on ka eelpool mainitud praktikakogukonnad, kes samasugust linnaruumi erinevalt kasutavad. Näiteks võib erinevate praktikakogukondade puhul erineda see, millistest kohtades sõitmist peetakse sobivaks. Lugo (2012) toob Los Angelese näitel välja erinevuse niinimetaud „nähtamatute ratturite“ – tihti afroameerika või ladina-ameerika taustaga vaeste ning ratas majanduslikest põhjustest tingitud paratamatu liikumisvahendina kasutavate linlaste – ja ise end ratturitena identifitseerivate peamiselt valgete kesk- või ülemklassi sõitjate vahel. „Nähtamatud ratturid“ eelistavad ratta- või sõiduteedel sõitmisele kõnniteid – tingituna näiteks tihti katkistest või muidu kasutamiseks ebamugavatest jalgratastest, millega sõitmine eeldab aeglasemat sõidukiirust. „Nähtamatud ratturid“ ei kasuta seega linna loodud infrastruktuuri sugugi nii, nagu selle infrastruktuuri loojad seda plaaninud on. Teisalt ei arvesta ei linnaplaneerimine ega ka teised ratturite praktikakogukonnad enamasti selliste ratturite vajadustega. Kui keskklassi ratturite jaoks on värskest rajatud rattatee selgelt positiivne

areng, siis majanduslikult kehvema taustaga sõitja jaoks ei pruugi see olla mitte üksnes kasutu, vaid võib tuua kaasa ka piirkonna gentrifitseerumise, mis omakorda näitab jalgrattasõidupraktikate tihedat läbipõimitust muude eluvaldkondadega. (Lugo 2012)

Erinevad praktikakogukonnad ilmnevad ka Pardi (2019) uurimuses Tartu jalgratturitest. Nii eristuvad see, kuidas talvist linnaruumi tajuvad inimesed, kes sõidavad talvel jalgrattaga ja need, kes seda ei tee. Teekatte libedus ja külm, mis talvel mitte-sõitjate jaoks on rattasõitu takistav probleem, on talviste ratturite jaoks midagi, millest õppimise ja kogemuste abil üle saadakse. Samas paksu lumekatet näevad rattasõitu takistava tegurina mõlemad kogukonnad. (Part 2019: 48–50)

Ka Männistö-Funk (2011) toob välja ratastega seotud praktikate erinevuse eri kogukondades. Võrreldes jalgrataste ajalugu 19. sajandi lõpu ja 20. sajandi alguse Soome linnades ja maal, võib samuti rääkida erinevatest praktikakogukondadest. Linnades kasutati peamiselt vabrikus toodetud rattaid ja kasutamisel oli keskne rattaga sõitmise tegevus. Lääne- ja Lõuna-Soome tugeva käsitöötraditsiooniga maapiirkondades aga valmistati rattaid puidust ja metallist ise, kusjuures oluline polnud mitte niivõrd rattaga sõitmine – selleks ei olnud valmistatud rattad ega ka teeolud kuigi sobivad, samuti puudus jalgsi liikumise ja hobuse kõrval ratta kui transportivahendi järele vajadus – vaid ratta valmistamise tegevus, millega sai näidata oma osavust käsitöölisena ja seega ka tõsta oma prestiiži külaühiskonnas (Männistö-Funk 2011: 743–756).

Ruumi kogemist rattasõidul võib lisaks erinevale praktikakogukonnale mõjutada ka erinevus erinevate jalgrataste vahel. Spinney (2007) toob välja, kuidas linnarattaga ning võidusõidurattaga sõitmine annavad ühele ja samale kasutajale erineva kogemuse. Osalt tuleneb see rataste füüsilistest omadustest – eri rattad tingivad erineva istumisasendi, linnarattaga ei saa nii äkiliselt peatuda ja seetõttu tuleb sõita ettevaatlikumalt, võidusõiduratas võimaldab suuremat kiirust jne. Teisalt sõltub sõidustiil ka sellest, et mõlema ratta disain viitab mingile konkreetsele kultuuriliselt kokkulepitud sõidustiilile: ka linnarattaga saab väga kiiresti sõita, ometi pole see justkui „selle jaoks mõeldud“. (Spinney 2007: 34–35)

Jalgrattapõhiste praktikakogukondade omavaheliste erinevuste kõrval tasub peatuda ka jalgrattasõidupraktikate ja muude ruumipraktikate erisustel. Eri transpordivahendeid kasutades (või hoopiski jala liikudes) suhestub inimene ka ümbritsevaga erinevalt. Muide (2020: 30–33) toob välja, kuidas 19. sajandi lõpul ja 20. sajandi alguses pakkus jalgratas linnainimestele rongidest paindlikumat, ent jala käimisest kiiremat liikumisviisi, mis „tõi linnapiiri lähemale“ ja tegi jalgratturitest paljude linnalähedaste puhkamiskohtade esmaavastajad, kellele hiljem teiste transpordivahenditega järgneti. Lugo (2012: 55) järgi tingib paljusid auto ja jalgratta kasutajate vahelisi konflikte nende sõidukitega liikumise erinev aegruum – sama teed kasutades jääb jalgrattur oma aeglasema sõidutempoga autojuhile ette. Samas toob Part (2019: 42) välja ratta ja auto erinevas kiiruse ambivalenttsuse: jalgrattaga sõites on võimalik kasutada autodele läbimatuid otseteid, samuti on sobiva parkimiskoha otsimine väiksemaks probleemiks – seda kõike eriti lühemate vahemaade puhul. Teisalt puudutab erinevast aegruumist tingitud konflikt ka ratturite ja jalakäijate suhet – jagatud tee puhul on siin jalgrattur kiirem pool, kelle liikumisele jalakäija ette jääb (Samas).

Spinney (2007) kirjutab samuti sellest, kuidas liikumisvahend mõjutab oluliselt seda, mil viisil liikuja ümbritsevat keskkonda tajub ja mõtestab. Augé (2012: 77) on inimeste identiteedi, suhete ja ajaloo mitte suhestuvate kohtade tarvis võtnud kasutusele mittekoha mõiste: sellisteks mittekohadeks peab ta näiteks paljusid transpordisõlmi, nagu kiirteed ja lennujaamad. Spinney järgi aga omandavad ka mittekohad, täpsemalt linnades tihti esinevad „auto-kohad“, autodega liiklemiseks mõeldud paigad, neid jalgrattaga läbimisel nii-öelda valesti kasutades teistsuguseid tähendusi kui neis sihtotstarbelisel viisil autoga liikudes. Spinney järgi ei ole jalgrattaga sõites niivõrd domineeriv visuaalne pool ning teised meeled toovad kogetavas kohas esile tähendusi, mis muidu varju jääksid. (Spinney 2007)

Lugo (2012) toob füüsilise infrastruktuuri kõrval välja ka inim-infrastruktuuri, mille üheks näiteks on ka kollektiivne jalgrattasõit. Koos sõites luuakse ajutine ruum, kus jalgrattasõit võib olla oluliselt rohkem normiks kui sõitmise geograafilises punktis tavapäraselt. (Lugo 2012: 55–56) Furness (2007: 308–310) toob sellise olukorra näitena välja kollektiivsel rattasõidul põhineva liikumise Critical Mass, mille käigus luuakse

ajutiselt selline linnaruum, mida ühiskonnas ka püsivamalt näha tahetakse. Part (2019: 36–37) toob välja, et teiste ratturite nägemine liikluses paneb ka igapäevasõitudel jalgratturid end sõites turvalisemalt tundma, samas kui samuti inim-infrastruktuuri alla liigituvate autojuhtide suur osalemine liikluses, eriti kui nad ei ole ratturite suhtes tähelepanelikud, muudab tajutava linnaruumi ohtlikumaks.

1.2. Jalgrattasõidu performatiivsus

Jalgrattasõidule, enamasti avalikus ruumis toimuvale ning hästi nähtavale praktikale on minu hinnangul paratamatult omane esituslikkus ehk performatiivsus. Parajasti jalgrattaga sõitval inimesel on väga keeruline, kui mitte võimatu, varjata tõsiasja, et ta sõidab jalgrattaga. Kahtlemata evivad erinevad sõitmispraktikad esituslikkust erineval määral – publiku ees toimuv võidusõit on küllalt erinev igapäevasest jalgrattaga liiklemisest, eriti kui viimane leiab aset keskkonnas, kus rattaga sõitmine on küllalt tavapärane. Siiski ei seisne jalgrattasõidu performatiivsus üksnes jalgrattaga sõitmise kui sellise esitamises. Jalgrattasõit on olenevalt ajast ja kohast võimaldanud esitada majanduslikku või ühiskondlikku positsiooni. Jalgrattasõit on olnud seotud etnose, soo, klassi ja rassiga ning aidanud säilitada või murda koloniaalseid võimuvahekordi. Sellisena on jalgrattasõidu esituslikkus tihedalt seotud eelpool kirjeldatud praktika tähenduste aspektiga.

Performatiivsust kui mõistet on eri aegadel ja eri olukordades kasutatud ja mõistetud erinevalt. Performatiivsuse võttis mõistena esimesena kasutusele John L. Austin, kes oma kõneaktiteoorias tõi välja performatiivsed lausungid kui laused, mille ütlemisel saadetakse midagi korda. Näide sellisest lausest on näiteks abiellumisel öeldav „jah“ või vabandust palumine. (Austin 2010; Loxley 2007: 6–9) Väga oluline roll performatiivsuse mõiste kasutamise ajaloos on ka Judith Butleril, kes on performatiivsuse mõistet kasutanud sotsiaalse soo esitamise uurimiseks (Butler 1990; Loxley 2007: 112–138). Võib rääkida kitsamast ja laiemast performatiivsuse mõistest. Performatiivsust laiemas tähenduses on abiks esitusliku nägemisel kogu inimkäitumises (Kaljundi 2008: 635–636). Kitsamas tähenduses performatiivseks liigituvad aga selgemalt raamistatud tegevused

(Kaljundi 2008: 635–636). Kitsamas tähenduses esitus on enamasti esitusena markeeritud, sellele on omased situatsioonilised markerid, nagu näiteks spetsiifiline toimumiskoht või atribuutika (Bauman 1992: 44–46).

Jalgrattasõidugi puhul võib neid tunnuseid märgata, kuigi nagu öeldud, esineb erinevate jalgrattasõidupraktikate sees ja vahel performatiivsuses kahtlemata suur varieeruvus. Seega võib jalgrattasõidugi puhul rääkida kitsas ja laias tähenduses performatiivsetest juhtumitest. Näiteks publiku ja esinejate rollis olevate sportlastega jalgrattavõistlus on hea näide esitusena markeeritud jalgrattasõidust. Igapäevases jalgratta liiklemises peituv esituslikkus aga eeldab laiemat esituslikkuse definitsiooni. Ka üks ja sama praktika evib eri kontekstides performatiivsust erineval määral – näiteks võib meremehelaulude esituslik funktsioon laeva pardal olla teisejärguline selle tööd koordineeriva funktsiooniga võrreldes, sama laulu esitamine folkloorifestivalil aga toob performatiivsuse esiplaanile (Bauman 1992: 44). Käesolevas lähtun eeldusest, et esituslikkust võib leida ka esitusena mitte markeeritud praktikates ja võtan seega aluseks performatiivsuse laiema kasutuse.

Kuni 19. sajandi lõpuni oli jalgrattasõit väga performatiivne praktika. Kõrge esirattaga jalgrattatüübi puhul tõstis juba sõiduk ise ratturi väga nähtavale kohale. 19. sajandi teise poole jalgrattaklubides, näiteks Montreali jalgrattaklubis Kanadas, sõideti aga tihti üheskoos, spetsiaalses vormiriietuses ning vilede ja pasunate saatel. Pikemate sõitude puhul koondusid Montreali klubiliikmed mõnda linna sisse sõites tihedasse rivi, mis sõidu etenduslikkust veelgi rõhutas. (Mackintosh & Norcliffe 2007: 158–161) Nagu näha, oli selline sõitmisviis nii visuaalselt kui heliliselt markeeritud. Enda näitamine aga oli aga kindlasti ka sellise sõitmispraktika üks eesmärke (Bijker 1997: 40; Oddy 2007: 101).

Oddy (2007) järgi muutus jalgrattasõit Lääne-Euroopas ja Anglo-Ameerikas 20nda sajandi alguses vähem nähtavaks – kuigi jalgrattasõit jäi kuni 1920ndateni peamiselt koduluse praktikaks, suurenes jalgratturite hulk nii meeste kui naiste seas siiski piisavalt, et iga jalgratta seljas olev inimene enam sedavõrd silma ei jääks. Moekast rikkuse ja luksusliku elustiili väljendusest oli saanud tarbeese, kuigi sel hetkel veel peamiselt kõrg ja keskklassi tarbeese. (Oddy 2007: 102–103)

Hoolimata jalgrattasõidu suhteliselt laia levikust võrreldes praktika algusaegadega on Hortoni (2007) järgi ka tänapäeva jalgrattur vägagi nähtaval. Suurbritannias on üks olulisi jalgrattasõiduga seotud hirme just enda keha nähtavaks muutmine. See võib seostuda hirmuga tunduda vilumatu, eriti algajate või sõitmise juurde naasvate jalgratturite puhul. Teisalt seostub jalgratturina nähtav olemise hirm hirmuga ahistamise või vägivalla ees, mis on eriti levinud naissoost ratturite seas. Kui auto pakub liiklejale teatud sümboolset (ja kahtlemata ka füüsilist) kaitset kaasliiklejate pilgu eest ning toimib seega otsekui kodu pikendusena, siis jalgrattur on oluliselt enam haavatav. Kui jalgrattaga sõitjad tunnevad ennast väga nähtavana, siis teisalt võib jalgrattur autojuhtide jaoks olla just nähtamatu – olukord, mis Hortoni järgi viib näilise nähtavuse ja näilise nähtamatuse huvitava dihhotoomiani. (Horton 2007: 134)

Jalgrattasõidu nähtavus või nähtamatus oleneb ka jalgratturist ning tema sõidupraktikatest. Eelmises alapeatükis oli juttu Los Angelese niinimetatud „nähtamatutest ratturitest“ (Lugo 2012: 52–55). Kui vaadata sellist „nähtamatut jalgrattasõitu“ praktikana, siis võib siin näha nähtavuse sõltumist Shove jt (2012) välja toodud materjalidest – katkine või halvas seisus ratas tingib teatud jalgrattakasutuse, mis omakorda mängib rolli jalgratturi nähtamatuses. Lugo (2012: 52) märgib, et selline teatud marginaliseeritud jalgratturite nähtamatuks jäämine on märgatav ka teaduses – enamik uurimusi jalgrattasõidust keskendub ennast ratturitena identifitseerivatele ja subkultuuriliselt organiseerunud jalgratturitele, kes kipuvad tihti olema valged keskklassi mehed.

Marginaliseeritus või vaene päritolu ei pea samas tingima jalgratturi soovi nähtamatuks jääda. Nii keskendub *scraper bikes* jalgrattaliikumine, mille keskmes on Californias asuva East Oaklandi linnaosa noored, jalgrataste, ja seeläbi ka jalgratturite ja sõidupraktikate, nähtavaks muutmisele. *Scraper bike*'ide puhul on oluline jalgratta isikupärane välimus, mis hõlmab muuhulgas liiga suuri rattaid ja fooliumiga kaetud kodaraid. (Arnold 2010: 55) Võrreldes eelneva „nähtamatute jalgratturite“ näitega, võib siin hoolimata sarnasele asukohale, milleks on California, USA, ja ratturite marginaliseeritud taustale näha olulist erinevust praktikate eesmärkides. „Nähtamatute

ratturite“ puhul on jalgratas majanduslikust paratamatusest tingitud liikumisvahend, *scraper bike*’ide puhul aga eneseväljendusviis.

Kuigi esituslikkus ei ole paljude sõidupraktikate korral kindlasti sõitmise eesmärk, leiab rattaga sõitmine enamasti aset avalikus või poolavalikus ruumis teiste inimeste silme all. Võib öelda, et tänav on jalgratturi lava ja inimesed tänaval tema publik – seda jalgratturi enese soovideest hoolimata, nagu Hortoni (2007) eelpool toodud näitest näha võis. Jalgrattasõitu võib markeerida spetsiifiline riietus, kiiver, tihti ka spetsiifiline heli – jalgrattakell. Kuid ka kõige eelneva puudumisel markeerib jalgrattasõitu jalgratas kui selle paratamatu materiaalne pool. Just jalgratta kui sõitmise materiaalse eelduse paratamatus tingib selle, et jalgrattasõit praktikana on alati sellena äratuntav. Jalgrattasõit ei esita aga üksnes iseennast, vaid võib kontekstis sõltuvalt etendada ka sugu, klassi, rassi või etnost ja olla seotud revolutsiooniliste ideede ja ohtlikkusega. Siin võib näha praktikate performatiivsuse teatavat kattuvust Shove jt (2012) välja toodud praktikate tähenduste aspektiga.

Jalgrattasõit võib esitada identiteeti, olgu selleks siis identifitseerumine jalgratturina või miski muu. Nagu eelpool öeldud, võib performatiivsus ka sarnaste praktikate puhul olenevalt kontekstis olla vähem või rohkem esiplaanil. Nii leidub ka jalgrattasõidu varieeruvates ja mitmekesistes praktikates teistest oluliselt performatiivsemaid sõitmisviise – sellised on näiteks spordivõistlused ja jalgrattapõhised meeleavaldused.

Nagu öeldud, on Butler (1990) välja toonud, et ka sugu on paljuski performatiivne. Jalgrattasõit oli oma algusaastatel vägagi meestekeskne praktika. Mackintosh ja Norcliffe (2007) toovad välja, et 19. sajandi Kanadas olid selle peamiseks põhjuseks viktoriaanlikud arusaamad naiste kodusest rollist, naistele sobivast riietusest ning viisidest, kuidas naised avalikus ruumis käituma peaksid. Kuigi tollased kõrge esirattaga jalgrattad olid disainitud ennekõike meessoost kasutajaid silmas pidades, leidis turul ka naistest ja vanematest meestest kasutajaid silmas pidavaid ohutumaid kolmerattalisi jalgrattaid. (Mackintosh & Norcliffe 2007: 157) Nagu näha, tingis jalgratta soolise kasutamise just jalgrattasõidu performatiivne aspekt. Shove jt (2012) praktika elementide juurde tagasi pöördudes võib näha, et jalgrattasõidupraktikate meestekesksust tingisid sõidule omistatavad tähendused, mitte materjalid.

19. sajandi Montreali jalgrattaklubi näitel võib näha, kuidas meeste jalgrattasõidu puhul oli oluliseks eesmärgiks oma mehelikkuse esitamine. Klubiliikmest jalgratturi puhul oli oluline rüütellikkuse demonstreerimine ning rüütellikkuse normide mittetäitmine võis viia ka klubist väljaheitmiseni. Klubiliikmete mundrid, mida pidulikumatel sõitudel kanti, olid inspireeritud ratsaväe ohvitserimundritest. Rüütelliku klubiratturluse kõrval oli sooliselt performatiivne ka demonstratiivselt ohtlik jalgrattakasutus, mis aga oli selges vastuolus klubides propageeritud ja lubatud mehelikkuse esitamise viisidega. (Mackintosh & Norcliffe 2007: 158, 161) Seega võimaldas Montreali tollane rattakultuur kaht omavahel erinevat ja lausa vastandlikku mehelikkuse esitamise viisi.

Siiski muutub jalgrattasõit 19. sajandi lõpul ja 20. sajandi alguses ka naiste seas populaarseks. Naissoost jalgratturite esile tõusu juures võib näha erinevaid tendentse, taustsüsteemiti erinevad ka naiste jalgrattasõidu performatiivsed aspektid ning sellele omistatud tähendused.

Mackintosh ja Norcliffe (2007) kirjutavad Frances Willardi tööst jalgratta populariseerimisel Anglo-Ameerika naiste seas. Willard ei proovinud vaidlustada viktoriaanlikku arusaama naiste elu keskendumisest kodusele sfäärile, vaid proovis tuua tollaste arusaamade järgi meheliku jalgrattasõidu kodusesse, tollaste arusaamade kohaselt naiselikku sfääri. Sealjuures nägi Willard negatiivsena naise, kes sõitsid liialt kiiresti, sobimatus riietuses või muidu liiga „mehelikult“. Selline kodanlik koduse sfääri laiendamine andis kahtlemata paljudele heal majanduslikul järjel naistele võimaluse jalgrattaga sõita, võimaldades neil seejuures jääda ühiskonnas normatiivsena nähtud soorollide piiridesse (Mackintosh ja Norcliffe 2007: 165–172). Nagu näha, oli Willardi eesmärk jalgrattasõidu tähenduse ja performatiivse aspekti muutmine sellisel viisil, mis liigitaks jalgrattasõidu ümber naistele sobivate tegevuste hulka.

Männistö-Funk (2010) kirjeldab hoopis teistsugust jalgrattasõidu levikut naiste seas 19. sajandi lõpu 20. sajandi alguse Soome maapiirkondades. Soome maapiirkondades istusid naistest esimesena jalgratta selga noored väljaspool kodu töötavad naised, näiteks ämmaemandad, kooliõpetajad ja abitöölised taludes. Rikka talunaise esitatava sooidentiteediga ei sobinud aga töö väljaspool kodu ja seega ka jalgrattasõit. (Männistö-Funk 2010: 60–62)

Männistö-Funk (2010) mainib ka õige ratta kasutamise olulisust õige soo esitamise juures. Näiteks võib naisterattaga sõitmine mehe sooesitusele mõjuda kehvasti samal moel nagu näiteks naiseriie kandmine. Sellise soo „valesti esitamisega“ võib aga ka soonormide piire avardada, mille üheks näiteks on ka eelmainitud rattaga tööl käivad maanaised (Männistö-Funk 2010: 67–68). Selle näite puhul võib näha olulist erinevust võrreldes eeltoodud Frances Willardi näitega. Willardi populariseeritud jalgrattakasutus avardas jalgrattasõidu performatiivseid tähendusi, ent jättis naistele kehtinud soonormid suuresti samaks või ehk isegi tugevdas neid. Soome naisratturite puhul võib rääkida aga ennekõike soonormide ning naistele sobivaks peetud tegutsemisfääri avardamisest.

Männistö-Funki (2010) järgi mängisid jalgrattasõit ja selle performatiivsed aspektid olulist rolli ka Soome maanoorte sugudevahelistes romantilistes ja seksuaalsuhetes 20. sajandi esimesel poolel. Jalgratas oli mõlemast soost noorte jaoks oluline näiteks pidudel käimiseks. Siiski oli noorte rattakasutuses lisaks praktilisele vajadusele olemas ka performatiivne pool – tihti kingiti talumajapidamistes lastele, eriti poistele, ratas umbes 16-aastaseks saamisel. Sellise kingi olulisust rõhutab see, et ratta hankimiseks oli vaja küllalt palju raha, mida aga talumajapidamistes enamasti eriti kasutuses ei olnud. (Männistö-Funki 2010: 60–65) Jalgratta omamine märgib sellises olukorras seega ilmselt täiskasvanu staatust. Samasugune roll pidudel ja ehal käimise vahendina on jalgrattal olnud ka Eesti maanoorte elus 1920. ja 30. aastatel (Muide 2020: 66–68).

Ei jalgrattasõidu ajalugu ega tänane kasutus ei ole kõikjal maailmas ühesugune, nagu ka eelpool toodud Soome ja Anglo-Ameerika jalgrattakultuuri näidetest näha võib. Jalgrattasõidu algusaeg oli ühtlasi ka koloniaalimpeeriumite kõrgaeg ning jalgrattasõidu ajalugu on paratamatult läbipõimunud koloniaalsete jõuvahekordadega. Nagu juba korduvalt öeldud, oli jalgratas alguses selgelt seotud ülemkihi luksusliku eluviisiga. Koloniaalkontekstis aga saab jalgrattast koloniaalisanda võimu esitav asi, mille puhul klassi, etnose ja rassi esitamine on tugevasti läbi põimunud.

Kui vaadata jalgrattasõidu levikut kolmes kolonialistlikus, ent ometi vägagi erinevas kontekstis – Eestis, Indias ja Vietnamis – siis on esimesteks jalgratturiteks vastavalt baltisakslased, britid ja prantslased. Teisisõnu alustab jalgratas koloniseerija sõiduvahendina. (Arnold & DeWald 2011: 981– 982; Muide 2020: 25, 38) Arnold ja

DeWald toovad välja, et India kuumas ja niiskes õhus jalgrattaga sõitev hiline eurooplane võis koloniaalvõimu kuvandit aga omamoodi õõnestada. Auto või hobusega liikumine, mis enesega füüsilist pingutust kaasa ei too, aitas koloniaalset autoriteeti kindlasti paremini hoida. (Arnold & DeWald 2011: 981)

Nii Vietnaxis, Eestis kui Indias jõudis jalgrattasõit küllalt kiiresti ka maa põliselanike kätte. Jalgratta tollane sümboolne seos tsiviliseerituse ja modernsusega andis kõigil kolmel juhul põliselanikele võimaluse astuda vastu neid mahajäänute ning barbaarsetena kujutavale koloniaaldiskursususele. (Arnold & DeWald 2011: 982– 984; Muide 2020: 38) Eestis kasutas jalgrattaselts Kalev edukalt ära jalgrattasõidu tollaseid seoseid aadellikkusega, lõhkumaks seost „eestlane on talupoeg“. Jalgrattaseltsidesse organiseerumine oli tollaste rahvuslikult meelestatud eesti haritlaste jaoks ka võimalus võimudele süütuna näival moel organiseeruda. (Muide 2020: 26, 38)

Üsna varsti pärast eesti rahvuslike jalgrattaseltside asutamist omandas jalgratas ja sellega sõitmine uue ning seni olematu tähenduse. Härralikust ajaviitevahendist sai 1905. aasta revolutsiooni tööriist, mida koos vintpüsside ja revolvriga konfiskeeriti. Jalgratturis aga võidi näha varjatult pomme ja lendlehti laiali kandvat mässajat. Sisse viidi vaid usaldusväärsetele ratturitele väljastatavate sõidulubade süsteem. (Muide 2020: 41–42)

Tänapäeval on eelpool korduvalt välja toodud elitaarset ülemklassi eluviisi esitav performatiivsus üsna selgelt kadunud. See-eest on jalgrattasõit omandanud roheline, keskkonnahoidliku kuvandi. Horton (2006) toob välja, et jalgratta näol on tegemist niinimetatud roheline materiaalsusega (*green materiality*) – keskkonnahoidlikus diskursuses olulise materiaalse asjaga, millised on näiteks ka tuulegeneraatorid või päikesepaneelid. Jalgrattaga sõitmine võimaldab loodusest hoolivat eluviisi igapäevaelus hõlpsalt esitada (Samas) – nagu eelpool välja toodud, on jalgrattasõit küllalt nähtav ja performatiivne tegevus.

Alati ei pruugi performatiivsus olla soovitud ning see, mis tähendusi publik esitusele omistab, ei pruugi kattuda esitaja soovide või arusaamadega. Horton (2007) toob Suurbritannia näitel välja jalgrattasõidule omistatud ohtlikkuse ning sellise omistamise tagajärjed. Esiteks on jalgrattasõit tegevusena midagi, mida paljud britid näevad

ohtlikuna. Paljuski põhineb selline seos ohutut jalgrattasõitu, muuhulgas kiivri kandmist, propageerival tegevusel, kus hirmu võimalike õnnetuste ees kasutatakse ohutu käitumise motivaatorina. Tekib huvitav olukord, kus jalgrattasõitu turvaliseks või ohutuks muutev ennetustegevus pöördub kuvandiga jalgrattasõidust kui millestki ohtlikust. (Horton 2007: 137–144)

Teisalt võib ka jalgrattur mõjuda ohtliku või hirmutavana. Marginaalse ja autosõitu kui normaliseeritud liikumisviisi mingil määral vaidlustava praktikana on kerge jalgrattasõitu näha „ebanormaalsena“. Sealjuures aitab jalgratturi demoniseerimisele Suurbritannias kaasa jalgratturite võrdlemisi väike arv, mis tähendab et neid, kes asju jalgratturi vaatepunktist näeksid, on üsna vähe. Tihti jalgrattureid liiklusõnnetustes süüdlastena nägev meedia on aga nii olukorra tulemus kui võimendaja. (Horton 2007: 145–146) Sealjuures ei pruugita kõigisse ratturitesse suhtuda ühtmoodi ning suhtumine erineb kahtlemata ka publiku hulgas. Nii näiteks saavad Suurbritannia, Iirimaa ja USA jalgrattakullerid eriti negatiivse suhtumise osaliseks ning neid nähakse sagedamini ohtlike või riskialduste liiklejatena. (Fincham 2007: 181–188)

Ka jalgrattaga sõitjate endi seas kohtab erinevat suhtumist jalgratturitesse. Skinner ja Rosen (2007: 92–93) toovad välja, kuidas mitmed jalgratturid näevad iseennast ja oma sõiduosi heana, samas kui nad teistele jalgratturitele omistavad ohtlikku ja hooletut sõitmisviisi ning „kõiki rattureid halvast valguses näitavat“ käitumist.

Tahtmatu või lihtsalt kaasneva performatiivsuse kõrval on kahtlemata olemas ka sõitmispraktikaid, kus esitus on selgelt eesmärk omaette. Selliseid väga performatiivseid olukorrad on näiteks võistlused. Tänavaga võrreldes on võistluste puhul esitaja ja publik teineteisest selgemini eristatud, kuigi muidugi on esituslikku ka spordivõistluste publiku tegevuses. Samuti on performatiivsus eesmärk omaette jalgrattapõhistel meeleavaldustel. Kuna võistluste ja meeleavalduste näol on tegemist enamasti kollektiivsete sõidupraktikatega, siis peatun neil, muuhulgas ka nende performatiivsuse aspektil, järgmises alapeatükis.

1.3. Kollektiivsed jalgrattasõidupraktikad

Nagu eelpool välja toodud, hõlmavad mitmed performatiivsed jalgrattasõidupraktikad mitmekesi koos sõitmist. Kindlasti ei ole kõigi kollektiivsete jalgrattasõidupraktikate eesmärgiks esituslikkus. Näiteks jalgrattaturismi või jalgrattaklubide tegevuse puhul võib performatiivsus olla pigem hulgakesi koos liikumisest tingitud paratamatus. Samas selliste kollektiivsete praktikate nagu jalgrattasporti ja jalgrattapõhiste meeleavalduse puhul on esituslikkus selgelt ka praktikatega taotletav eesmärk.

Jalgrattasõidu massidesse viimisel 19. sajandi lõpul oli oluline roll jalgrattaseltsidel. Seega on kollektiivne tegevus jalgrattasõidu juurde kuulunud juba selle küllalt varasest etapist alates. Esimesed sellised seltsid asutati Inglismaal, peagi aga asutati seltsi ka mujal Euroopas ja Põhja-Ameerikas. 1880ndate aastate lõpus jõuavad rattaseltsid ka Balti kubermangudesse. Nagu juba eelpool öeldud, jääb rattaseltside tegevus ka Baltikumis alguses elitaarseks tegevuseks – osalevad peamiselt saksakeelsed meessoost linnaelanikud. (Muide 2020: 25–27)

Varaste jalgrattaseltside oluliseks tegevuseks oli oma liikmete, ja mingil määral ka seltsiväliste huviliste, rattasõidu selgeks õpetamine. Seltside roll ratta-alase pädevuse koondamisel oli seda suurem, et ühiskonnas laiemalt jalgratastega kokkupuude ja vastavad oskused sel ajal puudusid. Rattaseltside suur populaarsus kaob 20nda sajandi esimesel kümnendil ning enamik neist hääbub. (Muide 2020: 26–27) Ilmselt võib hääbumise taga näha jalgrattasõidu uudsuse kadu, samuti on selleks ajaks ehk kadunud ka seltside roll jalgrattaalaste pädevuste koondajana.

Jalgrataste võidusõitude korraldamist 19. sajandi lõpu Eestis alustasid samuti jalgrattaseltsid. Võistluste populaarsuse põhjustena võib näha tollase jalgratta kaht omavahel seotud omadust: uudsust ja vähest kättesaadavust, mis mõlemad eriti linnasiseste velodroomide valmimise järel tagasid võidusõitudele suure vaatajaskonna. Samuti võisid võidusõitude populariseerimisest olla huvitatud jalgrattatootjad, kellele sõidud olid võimaluseks reklaamide tehnilisi uuendusi. Sarnaselt rattaseltside hääbumisele vähenes 20nda sajandi alguses mõneks ajaks ka jalgrattavõistluste populaarsus. (Muide 2020: 27–30)

Eestis muutub jalgrattasport ja koos sellega jalgrattavõistlused taas populaarseks 1950ndatel. Imselt on siin oluline osa Nõukogude Liidu sporti soosival poliitikal, mis seostub nii rahvatervise, identiteediloome kui ka spordi kui rahvusvahelise prestiiži allikaga. (Muide 2020: 73–74) Teisalt võib sel ajal jalgrattasporti ja võidusõitude kasvavas populaarsuses näha globaalseid ilminguid sportliku keha kui iluideaali rõhutava nii-nimetatud „keha-buumi“ näol (Groth 2014: 43).

Eri aja- ja ruumikontekstides võib ka spordi esituslikkus varieeruda. Ka võidakse võistlustele omistada erinevat tähendust sõltuvalt võistlejatest. Nii muutusid meeste jalgrattavõistluste tavapäraseks muutumise järel publikule huvitavaks sel hetkel veel vähemlevinud naisratturite võistlused (Simpson 2007: 51–52). Soo esitamine on spordi performatiivsusega seotud ka tänapäeval – Groth (2014: 53) toob välja, et naiste jalgrattavõistlused saavad tänapäeval meeste omadega võrreldes oluliselt vähem meediatähelepanu.

Rattaturismi näol on võib-olla tegemist kõige pikemaajalise ja elujõulisema kollektiivse jalgrattasõidupraktikaga, mis eelnes eelmainitud jalgrattaseltsidele ja elas üle ka nende hääbumise. „Väljasõidud rohelisse“ andsid linnaelanikele võimaluse kerge vaevaga üha suuremaks muutuvatest linnadest välja saada. Rattaseltside hiilgeajal, 19. sajandi lõpul, oli jalgrattaturism ja rattamatkad seltsidele oluliseks väljundiks, mida tihti korraldati seltside-vaheliste ühiste ettevõtmistena. (Muide 2020: 30–34)

Valdavalt meelelahutuslike eesmärkidega võidusõitude ja rattaturismi kõrval saab kollektiivset jalgrattasõitu kasutada ka vastupanu ja protesti vormina. Üks ülemaailmselt tuntumaid kollektiivsel rattasõidul põhinevaid protestiüritusi Critical Mass sai alguse 1992. aastal San Franciscos. Jalgratturid hakkasid iga kuu viimase reede tipptunnil kogunema, et tänav „üle võtta“, tänaseks on liikumine levinud paljudesse linnadesse USAs ja mujal. Sealjuures on Critical Mass'ile omana detsentraliseeritus, liikumisel ei ole konkreetseid juhte ning otsuseid võetakse vastu kollektiivselt. Critical Mass'i puhul ei ole jalgrattas vaid vahend, vaid osalt ka eesmärk – soovetakse näidata, et jalgratturid on osa liiklusest, kellega tuleb arvestada. Samas püütakse liikumisega tähelepanu tõmmata ka linnaplaneerimise kitsaskohtadele laiemalt, nõudes kaasavamalt linnaruumi. (Furness 2007)

Eestis on Critical Mass'iga sarnaseid linnaruumi kasutust ümbermõtestama kutsuvaid kollektiivseid sõite korraldanud Tallinn Bicycle Week. Sellised üritused on näiteks öisel ajal aset leidev juba korduvalt toimunud Tour d'ÖÖ ja siiani ühe korra toimunud Tipp d'Und, kus sarnaselt Critical Mass'i algusaegadele oli eesmärgiks tuua suur kogus rattureid liiklusesse tiptunni ajal. (Kalmre 2019; TBW; Tootsen 2013)

Tour d'ÖÖ sarnaste ürituste puhul ei pruugi meeleavalduslik aspekt olla üheselt mõistetav. Sellist suurt hulka rattureid koondavat sõitu võib nii osaleja kui pealtnägija seisukohalt kogeda ka lihtsalt meelelahutusliku vaatemängu või toreda koossõitmisenä. Oluline on ka eelpool mainitud inim-infrastruktuur (Lugo 2012: 55–56) – üheskoos sõites luuakse rattaga sõitmist soodustav ja turvaline ruum. Santino (2017) on välja toonud, kuidas karnevalide ja karnevalisarnaste sündmuste puhul põimuvad tihti meelelahutuslik aspekt ja kriitika. Karnevali liminaalne raamistus võimaldab kriitikat ilma vastasseisuni minemata – kehtib eeldus, et pärast sündmust pöörduakse tagasi sellele eelnenud korra juurde. (Santino 2017: 12–13) Ka Tour d'ÖÖ puhul kehtib eeldus, et ajutise jalgratturite ülekülluse järel naaseb tänav sellele eelnenud seisundisse, kus autotranspordi domineerimine on normaalsus.

Ühes sõitmisviisis või -olukorras võivad olla kombineeritud mitmed eri tendentsid. Näiteks sai Prantuse koloniaalvõimu all olevas Vietnamis jalgrattavõistlustel osalemine kiiresti populaarseks vietnamlastest noorte keskklassi meeste seas. Võidusõitudel osalemine andis neile võimaluse end sümboolselt prantslastega võrdsele pulgale tõsta, sealjuures viimaste enda poolt propageeritud alal. (Arnold & DeWald 2011: 982–983) Seega võib sellise juhtumi puhul näha vastupanu koloniaalsele hierarhiale, mis on tihedalt kokku põimitud spordi võistluslikkuse ja vaatemängulisusega.

Nagu eeltoodud näidetest näha võib, hõlmab jalgrattaga sõitmine endas vägagi erinevaid praktikaid. Ajast, kohast, kasutajast ja muudest muutujatest sõltuvalt on varieerunud nii praktika materiaalne külg, pädevused kui ka tähendused, mis omakorda on kaasa toonud praktikate muutumise ja hargnemise nendeks mitmekesisteks ja eriilmelisteks vormideks, millistena jalgrattaga sõitmist tänasel päeval näha võib.

2. Väli ja meetodid

Välitöid teostasin ma 2019. ja 2020. aastal. Seejuures oli 2019. aasta suvel tegemist pinnasondeerimise ja teema fookuse ning ka konkreetse välja ja välitöökonteksti välja selgitamisega. 2019. aasta augustis osalesin esimest korda Paide õhtustel rattasõitudel, täpsemalt sõidul, mis toimus Arvamusfestivali ajal ning oli ka festivali kavas olemas. Vastasel juhul oleks selline ettevõtmine mul ilmselt kahe silma vahele jäänud. Nimelt olid Paide ja sealne jalgrattakultuur mulle enne seda küllalt tundmatud.

Peamine välitööperiood algas 2020. aasta mais sõitude korraldajatega ühendust võtmisest. Sellele järgnes osalusvaatluseperiood juunist augustini, mis on ka Paide õhtuste rattasõitude toimumise hooaeg. Juulis alustasin osalusvaatlusega paralleelselt ka intervjuude läbiviimist, paljud intervjuud jäid aga sügisesse, kui osalusvaatlus oli minu jaoks juba seljataga. Osalusvaatluse ja intervjuudega paralleelselt tegin kogu aeg välitöid ka internetis, peaaesjalikult sõitudega seotud infot koondavas sotsiaalmeedia-grupis. Minu fookus käesolevas töös on seega just 2020. aasta suvel toimunud ning ma ei pretendeeri kõikehõlmavale käsitlusele Paide õhtustest jalgrattasõitudest või kollektiivsest jalgrattasõidust Paides. Peatun edaspidi siiski ka varasemal, minu välitöödele eelnenud, perioodil, tuginedes sellest rääkides informantide mälestustele ja kohati ka Facebooki grupist kogutud infole.

Olen ise aktiivne jalgrattakasutaja, samuti olen varasemalt osalenud kollektiivsetel jalgrattasõitudel. Jalgratas on minu jaoks kasulik liikumisvahend, teisalt näen selles aga ka keskkonnasõbralikku alternatiivi paljudele teistele liikumisviisidele, mille roll ühiskonnas võiks seega olla kindlasti suurem kui see tänases Eestis on. Minu positsioon uurijana ei ole seega neutraalne, käsitletav teema on mulle oluline.

2.1. Paide õhtused rattasõidud kui uurimistäli

Lederman (1990: 88) toob välja, et väli etnoloogi või antropoloogi jaoks ei ole niivõrd konkreetne koht, kuivõrd suhe uurija ja informantide vahel. Eriti tuleb välja selline

mõtestamine kasuks kodu-antropoloogia puhul, kus välja ja mitte-välja geograafiline eristamine on raske, kui mitte võimatu.

Usun, et ka minu välitöid võib pidada kodu-antropoloogia valda kuuluvateks: kultuurikontekst, millesse ma saabusin, oli mulle tuttav, ka Paide linnas olin viibinud varemgi. Ometi oli Paide kohana mulle piisavalt tundmatu, et välja ja mitte-välja eristamisest probleemi ei tekkinud. Välitöödeks Paidesse saabumine – enamasti rongi- ja rattasõidu koostöös – oli sobivaks puhvriks, mis aitas nii-öelda tavaelust uurijaks „ümberrüülitada“. Siiski mõistan ma sarnaselt Ledermanile välja pigem suhte kui kohana, lõpuks ei olnud minu uurimishuviks ju mitte Paide linn kui tervik, vaid Paide õhtused rattasõidud ja neil sõitudel osalejad.

Üheks takistuseks, millega välitööde käigus pidevalt hädas olin, oli väljale jõudmine ja sealt lahkumine. Osalusvaatluse jaoks oli mul vaja Paidesse pääseda jalgrattaga, mis Eesti bussiliikluse vähese jalgrattasõbralikkuse tõttu tähendas liikumist rongiga. Raudteed pidi Paidesse saamiseks osutus minu jaoks parimaks variandiks Tartust Tallinna ning seejärel sealt Türile sõitmine. Türielt Paidesse liikusin juba jalgrattal. Kohati proovisin ka teisi variante, nagu samuti rongiga ligipääsetavalt Tapalt või Tamsalust rattaga Paidesse sõitmine. Suur sõltumine rongiaegadest tähendas seda, et neil kordadel, kui tahtsin õhtul pärast sõitu veel tagasi saada, siis pidin kell 20.00 lõppeva sõidu järel kell 21.05 Türielt väljuvale rongile jõudmiseks kohe liikuma hakkama. Ükskord avastasid aga pärast öö Paides veetmist, et nii Türi kui Tapa või Tamsalu suunal on raudteeremondi tõttu rongiliiklus asendatud bussidega. Olukord päädis lõpuks umbes 100 kilomeetrise jalgrattasõiduga Tartu maanteel. Lõpuks ei saanud infrastruktuuriga seotud probleemid aga välitöödele takistuseks.

Jaagod (2019) toovad välja hea kontaktisiku või vahendaja tihtipeale olulise rolli teejuhina, kelle abiga uurija kohaliku kultuuri süvakihtidele ligi pääseb. Annist jt (2017: 68) toovad samuti välja väravavalvurite olulise rolli väljale sissepääsu hõlbustamisel või lubamisel. Minu välitööprotsess sai samuti hoo sisse alles väravavalvurite, Paide rattapoe pidajatest abielupaari Riina T ja Ainiga ühendust võtmisel. Nemad on ka Paide õhtuste rattasõitude korraldajad ja tutvustasid mind kui magistritöö jaoks materjali koguvat tudengit 2020. aasta suve esimese sõidu alguses teistele sõitudest osavõtjatele. Sellega

tagasid nad mulle kindlasti teatava legitiimsuse ja usalduse, mille saavutamine nende abita oleks osutunud märgatavalt keerulisemaks.

Väljalt lahkumine osutus minu välitööde puhul oluliselt ebamäärasemaks kui sisenemine. Osalusvaatluse lõpetasin Paide õhtuste rattasõitude hooaja lõppedes 2020. aasta augusti lõpus, pärast seda aga jätkasin intervjuude tegemist ka sügisel.

2.2. Osalusvaatlus

Nagu eelpool mainitud, alustasin osalusvaatlusega Paide õhtustel rattasõitudele 2019. aasta augustis, põhiline osalusvaatluse-periood jäi aga 2020. aasta suvesse. Sealjuures ei viibinud ma väljal pidevalt, vaid välitööperiood hõlmas endas korduvalt väljalt lahkumist ja taas väljale sisenemist. 2019. suvel osalesin ma ühel sõidul – Arvamusfestivali raames toimunud. 2020. aasta suvel osalesin kokku 7 sõidul. Enamik sõite toimus kolmapäeva õhtuti ning tavaliselt saabusin ma Paidesse samal päeval ning lahkusin õhtul pärast sõidu lõppu. Hooaja esimesel ja viimasel sõidul jäin ma pärast sõitu Paidesse ka ööbima, nii 2019. kui 2020. aasta Arvamusfestivali ajal aga viibisin ma kohapeal mitu päeva.

Etnoloogiline/antropoloogiline teadustöö on paratamatult subjektiivne, esitab uurija vaatepunkti seal käsitletavatele probleemidele ja teemadele ning informantide kogemus jõuab lugejani üksnes läbi uurija tõlgenduse (Kalkun 2019: 120–121; Wolf 1990: 343). Minu arvates ei ole objektiivse reaalsuse esitamise võimatus aga probleem, kui olla refleksiivne ning teadlik oma vaatepunkti subjektiivsest kallutatusest. Selle subjektiivsuse teadvustamiseks püüdsin ma välitööpäevikut täites peatuda mitte üksnes kogetud sündmustel ja olukordadel, vaid kirjeldada selle juures ka enda tundeid ja reaktsioone.

Enda uurija-rolli teadvustamise kõrval on minu arvates väga oluline ka uuritavatele oma kavatsuste ja eesmärkide selge kommunikeerimine. Teisalt võib uurija isiku ja tema kavatsuste liigne esile tungimine takistada uuritava rühma tavapärast elu ja olla seega välitöid segav. Seda silmas pidades tutvustasin ma end ja oma eesmärgi välitööde alguses ning olin ka edaspidi hea meelega valmis informantidega oma magistritööst rääkima, ent

püüdsin ise pigem jääda tahaplaanile ja lasta sündmustel minu ees iseseisvalt lahti hargneda.

Osalusvaatlus seisnes minu jaoks peaaegselt õhtustel rattasõitudel osalemises. Selle käigus osalesin ka nii sõidu eel kui ka sõidu ajal toimunud vestlustes. Mulle tundub, et jalgrattasõit, vähemalt sellise nurga alt, nagu mina seda uurin, ei ole eriti tundlik teema ning selle puhul ei ole eriti vaja arvestada näiteks informantidele piinlikkuse või ebamugavustunde põhjustamisega.

Ometi on ka selle teema puhul oluline meeles pidada uurija ja uuritavate vahelisi hierarhiaid ja võimuvahekordi. Uurija mõnetine võimupositsioon välitöösituatsioonis tuleneb esiteks sellest, et lõpuks on uurija perspektiiv see, mis lugejaskonnani jõuab, uuritavate vaatepunkt välitöösituatsioonile jääb aga enamasti teadmata. Samuti ei pruugi uuritav alati täielikult mõista, miks näiteks mingil teemal räägitakse ja mis on uurija uurimishuvi. (Kalkun 2019)

Kalkun (2019: 123–127) toob välja, kuidas etnoloogid, folkloristid ja antropoloogid on tihti väljal olles varjanud enda kohta tõikaid, mida on pidanud välitöid segavaks. Nii on mõnda usukogukonda uurides „objektiivsuse“ huvides varjatud oma usulist tausta, uuritavatega heade suhete säilitamise eesmärgil varjatud oma seksuaalset orientatsiooni või näiteks proovitud end näidata „korralikuma“ inimesena, kui muidu välitöövälisel ajal ollakse.

Ka mina avastasin end välitöödel olukordadest, kui näiteks kohalikust poliitikast rääkides proovisin mitte väljendada enda poliitilisi veendumusi. Ühest küljest põhjustas seda soov oma arvamusel mitte informante potentsiaalselt kallutada. Teisalt olid selle taga ilmselt ka teema tundlikus praeguses Eesti ühiskonnas ning minu enda pooleldi teadvustamata eelarvamused selle osas, millised võivad olla uuritavate poliitilised veendumused. Tagantjärele olukorda hinnates ei tundu oma arvumuse väljendamise vältimine selles olukorras põhjendatud, samas ei usu ma ka, et midagi olulist selle tõttu rääkimata jäi.

Tuleb arvestada, et kuigi minu välitööd toimusid avalikus ruumis, ei tähenda see, et informantide privaatsusele tähelepanu pöörama ei peaks. Nagu öeldud, tutvustasin enda rolli magistratöö jaoks materjali koguva tudengina kohe välitööde alguses nii sõitude

korraldajatele kui ka esimesel sõidul kohal olnud osalejatele. Ka hiljem ei teinud ma oma jälgija-rollist saladust ja rääkisin sellest ning oma uurimistööst hea meelega asjast huvitatud informantidele. Siiski tuleb arvesse võtta, et välitööde käigus sain ma tõenäoliselt paljudele osalistele juba küllalt tuttavaks ja minu uurija ja ülestähendaja roll ei pruukinud informatidel kogu aeg meeles olla. Samuti on sõitude osalejaskond muutuv ning mitmed osalised ei olnud ilmselt esimesel sõidul kohal. Sestap väldin ma välitöödel kogetust kirjutades konkreetsetele isikutele viitamist. Intervjuudes on uurija-uuritava suhe aga selgemalt esil, mistõttu ma intervjuudel kogutud info puhul kasutan ka nimesid. Siiski ei viita ma nimeliselt informatidele alati, kui kasutan intervjuudest pärit materjali. Loomulikult olen ma nimede kasutamiseks kõigilt informantidelt ka luba küsinud. Üldiselt kasutan eesnimesid, välja arvatud kahe informandi puhul, kelle ühesuguse eesnime tõttu kasutan ka perekonnanime esitähete. Ka välitööl kogetust kirjutades viitan nimeliselt siiski sõitude korraldajatele, kelle teistest selgelt eristuv ja esituslikum roll sõitudel teeb nende tegevuse eristamise ka minu magistritöös vajalikuks. Kasutan oma töös mitmel pool intervjuudest pärit tsitaate. Ka nende puhul viitan ma kõnelejale eesnimeliga, tsiteeritud teksti esitan kursiivkirjas.

Osalusvaatluse käigus nähtut ja kogetut panin ma kogu osalusvaatluse-perioodi käigus kirja välitööpäevikusse. Välitööpäeviku või välitöömärkmete koostamist võib näha mitmest etapist koosneva tegevusena (Clifford 1990). Ottenberg (1990: 148–151) ja Sanjek (1990: 95–97) toovad lisaks nii-öelda valmis välitöömärkmetele välja mõiste *scratchnotes*, mis tähistab välitöödel kiiruga kirja pandud nappe märkmeid, mida saab pärast nii-öelda päris välitööpäeviku kirjutamisel mälu abistava vahendina kasutada. Selliste esialgsete või „tooreste“ märkmete ja välitööpäeviku konkreetne olemus ja suhe oleneb kindlasti palju uurijast – mina kirjutasin põgusaid, tihti üksikutes märksõnadest koosnevaid märkmeid vahel peale mõnda osalusvaatlus-perioodi või intervjuud oma telefoni, et väljal eriti oluline või põnev tundunu meelest ei libiseks. Pärast osalusvaatlust õhtustel rattasõitudel aga ei olnud mul pahatihti aega selliseidki väikesi märkmeid kohe kirja panna – pidin enamasti jõudma eelmainitud viimasele Türi-Tallinn rongile. Sellises olukorras kasutasin ma mnemotehnilise võttena Paidest rattaga Türi poole sõites kõige toimunu peas võimalikult täpset läbi kordamist.

Lederman (1990: 72–73) toob välja *scratchnotes*'idele järgnevate välitöömärkmete kui žanri kummalisuse võrreldes muude tekstidega – oma olemuselt on märkmed justkui pooltel teel välitöösituatsiooni ja akadeemilise teksti vahel, kuulumata õieti kumbagi maailma. Välitöömärkmeid eristab paljudest teistest tekstidest ka see, et esmajärjekorras on nad vahend millegi (näiteks teadusteksti) saavutamiseks, mitte aga iseseisvana loetav tekst. Välitööpäeviku tekst ei pruugi iseseivalt võetuna ka loetav ega arusaadav olla ning omistab täieliku tähenduse alles koosmõjus uurija peas peituvate „märkmetega“. (Lederman 1990; Ottenberg 1990; Sanjek 1990)

Välitöömärkmeid kirjutasin ma enamasti õhtul kell 21.05 Türist Tallinna poole startivas rongis – sealjuures jättis rongi pidev ja ühtlane rappumine teekonna esimeses pooles minu päevikusse käekirjas kindlalt äratuntava jälje. Päevikuks olid minu puhul pastakaga käsitsi täidetavad kaustikud, mis välitööperioodi lõpuks kogunes viis (mõni neist küll vaid osaliselt täidetud). Hakkasin päevikut täitma enamasti umbes tund aega pärast selleõhtuse sõidu lõppu, mis minu hinnangul tagas mälestuste säilimise küllalt värsketena. Oli siiski ka olukordi, kus päeviku täitmine jäi järgmisesse päeva. Selliseks situatsiooniks olid Arvamusfestivali-aegsed sõidud, mis lõppesid õhtul piisavalt hilja, et väsimuse ja kirjutamiseks halvasti sobivate tingimuste (valgustusega telk) koosmõjus lükkasin päeviku täitmise järgmisesse hommikusse, olles enne siiski koostanud tavalisest põhjalikumad *scratchnotes*'id. Vahel juhtus sedagi, et mõni tööik meenus alles mitu päeva hiljem. Sellisel juhul tegin päevikusse uue sissekande, mille kasutamisel aga mälestuste väiksemat värskust olen ka arvesse võtnud.

Lederman (1990) toob välja ka kriitilise lugemise olulisuse oma välitöömärkmetega töötades. Paratamatult on uurija välitööde varases etapis olukorras, kus tema arusaamine uuritavast teemast on hilisemaga võrreldes veel üsna väike. Seda tuleb meeles pidada ka hiljem välitöömärkmetega tööd tehes – varasemaid märkmeid tasub lugeda kriitilisemalt ning neid hiljem kirja panduga võrrelda. (Lederman 1990: 82–83) Sellest tähelepanekust on palju abi ka minu välitöömärkmete puhul. Minu arusaamine uuritavast rühmast ning Paide õhtuste rattasõitude kui ruumipraktika eripäradest oli välitööde varases etapis veel üsna kehv.

2.3. Välitööd internetis

Paralleelselt osalusvaatlusega sõitudel tegin välitööd ka internetis Paide õhtuste rattasõitude Facebooki grupis. Grupp koondab sõitudel osalejaid ja ilmselt ka sõitudest niisama huvitatud inimesi ning on peamiseks meediumiks, mille kaudu sõitudega seotud korralduslikku infot jagatakse. Vähemal määral jälgisin ka Paide Rattapoe, mille omanikud on ühtlasi ka sõitude korraldajad, Facebooki lehte, kuigi seal avaldatud info üldiselt otseselt sõitudesse ei puutunud. Kuigi internetis tehtud välitööd moodustavad vaid väikese osa kogu tehtud välitöödest, andsid nad siiski olulise panuse Paide õhtuste rattasõitude terviklikumaks mõistmiseks.

Internetis tehtud osalusvaatlus oli minu puhul väga tugevalt kaldu vaatluse poole. Ise ma sõitude Facebooki grupis sõna ei võtnud, vaid üksnes jälgisin seal toimuvat. Tegemist on avatud grupiga, mille sisu näevad nii grupi liikmed kui muud huvilised. Sellest tulenevalt tõlgendan gruppi avaliku ruumina ning käsitlen seal kogutud infot sellest lähtuvalt.

Kalda (2019: 182–188) toob välja, kuidas mingit kogukonda koondavasse veebikeskkonda kogukonna liikmete poolt üles pandud fotod võivad uurijale olla kasulikuks etnograafilise pildimaterjali allikaks. Minulegi olid välitöödel väga huvitavaks ja kasulikuks materjaliks rohked õhtuste rattasõitude gruppi üles pandud fotod ning sõitude marsruute kajastavad kaardid. Nende kaudu olen saanud infot ka nende sõitude kohta, millel mul ise viibida ei õnnestunud. Sellise materjali puhul on kindlasti oluline eristada seda uurija enese kogutud materjalist. See aga ei vähenda sellise pildimaterjali väärtust, vaid pigem lisab seda tänu seal peituvale uuritava rühma eneserepresentatsiooni aspektile. Oma välitöödel sain gruppi ülespandud pilte kasutada ka selleks, et enda kui väljastpoolt tulija kogetut võrrelda seestpoolt pärineva vaatepunktiga. See vaatepunkt on peaaegjalikult õhtuste sõitude korraldajate oma, kes Paide Rattapoe konto alt on olnud peamised grupis postitajad.

Grupis postitatud pilte ja videoid kasutan lisaks ühe infoallikana edaspidistes peatükkides ka teksti täiendava pildilise materjalina. Siinkohal tuleks mõelda, kas selle materjali kasutamine teadustöös on põhjendatud. Mulle tundub, et antud juhul on. Ühest küljest on neil pildidel ja videotel kujutatud inimesi, kellelt ma neid kujutava materjali kasutamiseks

eraldi luba ei ole küsinud. Samas on need avalikku ruumi üles pandud pildid ja videod, mis on tehtud avalikus ruumis, linnatänavatel. Veelgi enam, pildid on tehtud avalikult üritusel, mitte inimeste igapäevatoimetuste juures. Sealjuures on piltide jagamine ürituse korraldajate poolt õhtuste rattasõitude puhul juba pikka aega kestnud ja ilmselt kõigile teadaolev praktika. Samuti tundub nende väljaspool Facebooki gruppi jagamine olevat rühmas heakskiidetud tegevus – mitmete gruppi postitatud materjalide juures näha, et neid on Facebookis jagatud väljaspool antud gruppi. Samuti ei näe ma nende piltide ja videote sisu juures midagi sellist, mis võiks pildile jäänuid potentsiaalselt kahjustada. Õhtustele rattasõitudele mõjub nende näiteks väljaspool gruppi Facebookis jagamine tõenäoliselt pigem positiivselt – reklaamina. Käesoleva töö seisukohast aga pakub grupis postitatud materjalide kasutamine väärtuslikku grupisisest eneserepresentatsiooni, mis minu subjektiivset väljastpoolt tulevat pilku täiendab.

2.4. Poolstruktureeritud intervjuu

Välitööde käigus tegin lisaks osalusvaatlusele ka seitse intervjuud (vaata empiirilised allikad): neist kuue puhul oli tegemist ühe vastajaga intervjuudega, ühe (sõitute korraldajatega tehtud intervjuu) puhul oli vastajaid aga kaks. Intervjuude pikkus jäi vahemikku 20 minutit kuni 1 tund. Intervjueeritavate seas oli 5 naist ja 3 meest. Algusest peale oli mul plaanis teha intervjuusid nii aktiivsete sõitudel osalejatega kui ka selliste jalgratturitega, kes osalevad Paide õhtustel rattasõitudel pigem harva. Laias laastus võib öelda, et see ka õnnestus ning intervjueeritavate sekka sattus nii tihti kui harva osalejaid. Samas saan tagasivaatavalt öelda, et intervjueeritavate grupp oleks saanud olla mitmekesisem. Näiteks ei ole minu intervjueeritavate seas ei lapsi ega ka pensionäre.

Intervjueerimismeetodina kasutasin poolstruktureeritud intervjuud. Poolstruktureeritud intervjuud iseloomustavad eelnevalt ettevalmistatud ja temablokkidesse jaotatud küsimused. Blokkide vahel liigutakse vabalt ja küsimuskavast täpselt kinni ei peeta, see on intervjueerijale pigem orientiiriks. Samuti ei anta sellise intervjuu puhul vastajale ette vastusevariante. (Annist jt 2017: 74)

Kasutasin eelnevalt välja mõeldud küsimustega kava (vaata lisad 1 ja 2), mis küll intervjuerimisperioodi jooksul vahepeal veidi muutus. Nii avastasin ma intervjuerimise käigus teemasid, mida kavale lisasin, et neid ka järgmistes intervjuudes küsida. Samuti erinesid mõneti sõitude korraldajate ja osalejatega tehtud intervjuude kavad. Intervjuusituatsioonis aga ma kavast väga kindlalt kinni ei pidanud ning küsisin juurde ka spontaanselt tekkinud või täpsustavaid küsimusi. Enamike intervjuude ajal oli kava mul üldse taskus ning välja võtsin ta vaid olukordades, kus mõni teema muudu meelde ei tulnud. Intervjuusid salvestasin ma üldiselt diktofoniga, ühel korral ka telefoniga. Pärast intervjuerimist panin enamasti samal päeval intervjuuga seotud muljed, aga ka tegevuspaiga ja muu taustainfo välitööpäevikusse kirja. Intervjueritavaid leidsin kahel viisil. Ühelt poolt intervjuerisin inimesi, kellega koos sõites olin rohkem tuttavaks saanud. Teisalt kasutasin ka lumepallimeetodit – ennekõike selleks, et leida selliseid informante, kes sõitudel harvemini osalevad ja kellega ma seetõttu tuttavaks saada ei jõudnud.

Kalkuni (2019) järgi on intervjuusituatsioonis uurijal tihti kasulik täielikust avameelsusest hoiduda ning kasutada nii-öelda „sõõta“ või „lõksu“, et meelitada intervjueritavat soovitud temast rääkima. Samuti võib uurijal hoolimata oma tegelikest teadmistest olla kasulik teeselda mingis valdkonnas teadmatust, et paremini saada kätte uuritava vaatepunkti. (Kalkun 2019: 134–135) Minagi leidsin end intervjuusituatsioonides korduvalt olukorrast, kus rääkisin juba mitmenda informandiga samal teemal, ent pidasin informandi seisukoha kuulumiseks targemaks varem kuulnud mitte välja öelda, vaid alustada natuke kaugemalt. See loob ebaõiglase olukorra, kus uurija ootab informandilt ausaid ja avameelseid vastuseid, hoidudes samas ise enda teadmisi või arvamusi päevavalgele toomast. Ühest küljest võib see olla kasulik strateegia, seostudes teisalt eelpoolgi välja toodud informandi ja uurija vaheliste teadmiste ja teadmatusega seotud võimuerinevusutega.

Lisaks eelnevalt kokkulepitud ja salvestatud intervjuudele sattusin ühel hetkel osalusvaatluse käigus rattaga Paidest Türi sõites ka spontaanselt tekkinud, ent vägagi intervjuusarnasesse situatsiooni. Tegemist oli umbes kolmveerandtunnise vestlusega, kus mina olin peamiselt küsija ning minuga koos sõitev informant peajasjalikult vastaja rollis.

Ometi ei sõnastanud ei mina ega ka informant kordagi, et tegemist oleks intervjuuga. Informant oli küll tõenäoliselt minu uurija-rolliga kursis, ent eraldi luba intervjuerimiseks ma küsinud ei olnud. Seega tundub mulle, et ma ei saa ma seda käsitleda päris nii nagu teisi intervjuusid, mistõttu lähenen sellele sarnaselt teistele välitööde käigus peetud spontaansetele vestlustele. Lõpetuseks ei salvestanud ma seda vestlust ning olukord ei oleks tõenäoliselt salvestamist ka võimaldanud. Sarnaselt muudele osalusvaatluse käigus aset leidnud vestlustele püüdsin selle aga võimalikult täpselt taastada välitööpäevikus.

Intervjuerimisperiod kestis juulist oktoobrini. Seega alustasin intervjuudega siis, kui olin osalusvaatluse käigus sõitudega juba mõnevõrra tuttavaks saanud, intervjuude tegemist jätkasin aga ka pärast osalusvaatlusperioodi (ja Paide õhtuste rattasõitude hooaja) lõppu. Intervjuud leidsid aset mitmetes erinevates kohtades: mitu suvist intervjuud tegin vabas õhus, nt pargipingil, sügisel aga liikusin ilma külmenedes intervjuerimiseks ühte Paide kesklinna kohvikusse. Viimane variant osutus tagasisivaates halvaks (kuigi vahest paratamatuks) valikuks, kuna kohviku peaasjalikult muusikast tingitud taustamüra muutis intervjuu hilisema litereerimise ja räägitust arusaamise märgatavalt keerukamaks. Mitu korda viisin intervjuu läbi ka intervjueeritava töökohas, näiteks intervjuu sõitude korraldajatega leidis aset Paide Rattapoes. Kõigil juhtudel küsisin informandilt esmalt, kus ta intervjuud läbi viia sooviks, informandipoolse seisukoha puudumisel pakkusin aga välja mõne endale sobivana tundunud koha.

Intervjuude kokku leppimine leidis aset kahel viisil. Mõned intervjuud leppisin ma kokku enne või pärast sõite kohapeal, kuigi hiljem täpsustasime me aja ja koha tihti üle Facebooki Messengeri vahendusel. Teiste intervjuude asjus aga võtsin inimestega kohe sotsiaalmeedias ühendust. Sealjuures pöördusin intervjuerimishuviga nii sõitude käigus tuttavaks saanud inimeste poole kui kasutasin lumepallimeetodit mulle isiklikult veel tundmatute informantide leidmiseks. Internetisuhtlusele omane anonüümsus ning asünkroonsus mõjutavad kahtlemata interneti kaudu informantide leidmist ning usaldusliku uurimissuhte tekkimist (Tiidenberg 2019). Seetõttu alustasin Facebooki kaudu potentsiaalsete intervjueeritavatega suhtlemist alati enda ja oma uurimishuvide tutvustamisega.

3. Paide Õhtused Rattasõidud

Seda, mida Paide õhtused rattasõidud endast kujutavad, on raske üheselt defineerida. Ühest küljest on need igakolmapäevaselt toimuvad kollektiivsed sõidud. Samas kannab seda nime ka sõitude teemalist infot koondab Facebooki grupp. Ennekõike mõtlen ma Paide õhtuste rattasõitude all käesoleva töö kontekstis Paides suviti toimuvaid kolmapäevaõhtuseid kollektiivseid jalgrattasõite. Sealjuures kasutan edaspidi neist rääkides nii täispikka nimekuju *Paide õhtused rattasõidud*, kui ka lühendatud vorme nagu *õhtused rattasõidud*, *õhtused sõidud* ja lihtsalt *sõidud*. Sõitudega seostuvad just neile omased sõitmispraktikad – samuti materjalid, pädevused ja tähendused, millest need praktikad koosnevad. Õhtuste rattasõitude juurde kuulub ka kindel praktikakogukond, mille liikmeskond on küll teataval määral voolav, hõlmates samas aga ka väga pikaajalisi osalisi. Sõitudele on omane teatav performatiivsus, samuti loob tunniajane Paides üheskoos ringi liikumine eripäraseid viise ümbritseva linnaruumiga suhestumiseks.

Minu välitööperioodil toimus tavaline Paide õhtune rattasõit kolmapäeva õhtul kell 19.00. Sõit kestab tund aega, kusjuures ajast peetakse väga täpselt kinni. See eeldab vägagi läbimõeldud marsruuti ja linnaruumi tundmist, millel peatun pikemalt alapeatükis 3.1. Sõidud toimuvad üldiselt üksnes suviti. 2020. aasta hooajal oli esimene sõit 3. juunil ning viimane 26. augustil. Lisaks igapäevastele sõitudele toimus minu välitöösuvel eraldi sõit ka Arvamusfestivali ajal. See sõit toimus reedesel päeval ning oli ka kellajaliselt hilisem: sõit algas kell 21.30. Varasematel aastatel oli üksikuid sõite toimunud ka septembris, näiteks 2019. aastal toimus lisaks suviste sõitudele erisõit Euroopa liikuvusnädala raames 18. septembril.

Paide õhtuseid rattasõite korraldavad Riina T ja Ain, Paide Rattapoe omanikud. Rattapoodi peavad nad praeguseks juba üle kümne aasta. Poe ukse kohal on lisaks „Paide rattapoele“ kirjas ka Hawaii Expressi nimi. Kui Ain ja Riina T jalgrattaäärises sisenesid, müüs nende tollane äripartner juba rattaid Hawaii Expressi nime all ja kuigi tolle partneriga on nende teed lahku läinud, on nad suure spordipoe keti nime edasi kasutanud.

Korraldajate sõnul olid sõidud minu välitööperioodiks toimund juba umbes viis aastat. Nende hinnangut kinnitab see, et Paide õhtuste rattasõitude Facebooki grupis on esimene postitus tehtud 2016. aastal. Eeskujuks korraldamisel oli tollal toimunud Tallinna Hawaii Expressi „hommikused veeremised“ – umbes pooleteise tunnised varahommikused kollektiivsed sõidud, mille tempo oli küllalt kiire ja sportlik. Aini ja Riina T mõte oli sama kontseptsioon üle võtta, kaasates samas erineva jalgrattasõidukogemuse ja sportliku vormiga Paide elanikke. Põhimõte „kõik võivad tulla“ eeldas rahulikumat tempot.

Siiski toimusid ka Paide sõidud algul hommikuti. Alguses oli korraldajatel ka kokkulepe ühe kohaliku kohvikuga – alguses oli sõit, pärast sai kohvikus väikese raha eest hommikusööki ja kohvi. Osalejate väike arv ning tõsiasi, et mitmed osalejad sööma ei tulnud, tingis peagi kohviku hommikuste sõitude võrrandist välja arvamise. Hilisemate õhtuste sõitudega võrreldes oli hommikuti rahvast vähe:

[O]li jah hommikuid, kus meil oli ka 10 inimest sõitmas, aga selliseid 30-pealisi, või nagu meil siin on olnud nüüd, 40 inimest ja niimoodi, selliseid hommikuid kindlasti ei olnud. Inimene hommikul on ikkagi laisk ja ei viitsi ennast kell 6 ajada ratta peale. (Taavi)

Regulaarse sõitudel osaleja Taavi sõnul oli paljude jaoks raske klapitada tööd ja hommikust rattasõitu. Inimene küll oleks tahtnud sõitma tulla, õigeks ajaks tööle jõudmine aga ei võimaldanud osaleda, või võimaldas seda üksnes puhkuse ajal. Nii liikusidki pärast kaht suve hommikusi sõite rattasõidud õhtusse, paljudele potentsiaalsetele osalejatele sobivamale ajale. 2018. aastal toimusid sõidud kolmapäeval, kuigi algusega tund praegusest varem, kell 18.00. 2019. aasta suvel hakkasid sõidud toimuma algusega kell 19.00, selline algusaeg jäi kestma ka 2020. aastal.

Paide õhtused rattasõidud ei ole ainuke kollektiivset rattasõitu hõlmav üritus, millega Paide jalgratturid kokku on puutunud. Õhtustele rattasõitudele eelnes kunagi Paides Arvamusfestivali ajal toimunud Tallinn Bicycle Week'i korraldatud Tour d'ÕÖ. Tour d'ÕÖ sõitude näol on tegemist Tallin Bicycle Week'i korraldatava öiste kollektiivse jalgrattasõidu ürituste sarjaga, mille raames on sõitusid toimunud mitmel pool üle Eesti.

Festivali raames toimunud Tour d'ÕÖ sõit leidis aset 2014. aasta 15. augustil kell 22.00 algusega Vallimäel ja oli esimene Paides toimunud Tour d'ÕÖ sõit (Tallinn Bicycle

Week 2014). Minu teada ei ole TBW ka hiljem oma tegemistega enam Paidesse jõudnud. Mõne Paide õhtustel rattasõitudel osaleja sõnul andis just see Tour d'ÕÕ Paide sõit tõuke hilisematele Paide õhtustele rattasõitudele.

Nagu näha, oli too TBW korraldatud Arvamusfestivali aegne sõit mitmes mõttes küllalt sarnane Paide õhtuste rattasõitude raames korraldatud festivaliaegsete sõitudega – üsnagi kattuvad on nii sõidu toimumise kellaeg kui ka alguspunkt. Ka kogemusena on Tour d'ÕÕ üritused festivaliaegsele Paide sõidule kindlasti sarnasemad kui tavalisele kolmapäevasele sõidule. Sarnane on nii suur osalejate arv, pimedal ajal sõitmine kui ka tulede ja kellade tulemusel tekkiv visuaalne ja heliline vaatemäng.

Usun, et küllap ongi Paide õhtused rattasõidud saanud mõjutusi nii Hawaii Expressi hommikustest sõitudest Tallinnas kui ka Tour d'ÕÕ sõitudest. Hawaii Expressi „hommikustest veeremistest“ on Paide sõidud ilmselt oluliselt vähem sportliku suunaga ning avatumad laiemale osalejaskonnale. Ka Tour d'ÕÕ'le on omane lai osalejate ring ning rahulik sõitmistempo, samas toimuvad Paide sõidud kindlasti regulaarsemalt, olles samas oluliselt väiksema osalejaskonnaga ning ka vähem vaatemängulised üritused.

Samas on Paide õhtuseid rattasõite ilmselt mõjutanud ka Nelja Kuninga rattaretked: teine Paide kohalik kollektiivse jalgrattasõidu üritus. Nelja Kuninga retki on juba aastaid kevaditi korraldanud korraldanud Elo ja Riina A, kes ka Paide õhtustel rattasõitudel osalevad. Nelja Kuninga rattaretke näol on tegemist mitmepäevase rattamatkaga. Matka marsruut ei ole iga kord olnud sama – vahel on alustatud Padiselt ja sõidetud sealt Paidesse, vahel on aga nii sõidu algus- kui lõpp-punkt olnud Paides. Matka nimi viitab 14. sajandil Jüriöö ülestõusu nime all tuntud konflikti ajal tegutsenud eestlaste neljale kuningale, kes on Paides kohal ka näiteks läbi Riia tänaval asuva mälestusmärgi. Padise ja Paide on mõlemad ajaloolise sündmuse seisukohast tähendusrikkad paigad: Padise klooster põletati ülestõusu ajal maha, 4 kuningat aga hukati Paides toimunud läbirääkimistel (Selart 2012: 146–147). Kahe jalgrattaürituse osalejaskond on mingil määral kattuv. Ka Paide õhtuste rattasõitude üks korraldaja Ain on käinud Nelja Kuninga rattaretkedel tehnilist tuge pakkumas.

Õlg õla kõrval olemise tunnetus on Riina A sõnul erinevatel kollektiivsetel rattasõitudel sama ja sarnased olevat ka inimesed, kes sellistele üritustele sõitma tulevad. Nelja Kuninga rattaretke ja õhtuste rattasõitude taolistel üritustel osalevat valdavalt asjalikud ja meeldivad inimesed. Vingumisele Riina A sõnul rattamatkal ruumi ei ole, kusjuures eriti pidavat see kehtima pikemate distantside puhul.

3.1. Marsruut ja linn

Tunniajane kollektiivne sõit Paide linnas kätkeb endas ruumipraktikaid, liikumist linnaruumis. See linnaruum pakub sõitjatele teatud võimalusi, ent seab ka piiranguid. Sõidu marsruuti – teekonda, mis tunni jooksul läbitakse – mõjutab ühelt poolt linnaruum, teisalt aga ka osalejad, korraldajad, ilm ning lõppudelõpuks ka sõitude ajaline raam.

Vägagi täpselt tund aega kestva õhtuse rattasõidu marsruut ei ole iga kord sama. Vastupidi, sõit toimub küll alati kas Paides või linna ümbruses, ent konkreetne marsruut on vähemalt minu välitööperioodi jooksul igal sõidukorral erinenud. Marsruut ei ole ka varem paika pandud, vaid sünnib igal sõidul kohapeal. Marsruudi määrab sõidu eel ja ajal üks rattasõitude korraldajatest, Ain.

Iga konkreetse marsruudi juures tuleb arvesse võtta mitmeid muutujaid. Esiteks osalejad. Rolli mängib nii sõitma tulnud inimeste arv, vanus kui ka sportlik vorm. Väga suur grupp seab teatud piiranguid võimalikule marsruudivalikule. Kui kohal on väikesi lapsi, tuleb nendegagi arvestada ja valida aeglasem sõidutempo ja seega ka lühem marsruut.

Marsruudi valik sõltub ka ilmast. Tugeva vihma tõttu jäi läinud suvel sõit mõnel korral ära. Tuulise ilmaga jäädakse enamasti aga linna piiridesse – majad pakuvad tuule eest mingil määral varju. Paide ümbrus on aga küllalt lage ja vastava ilma korral sestap ka tuuline. Samas, kui rühm koosneb hea sportliku vormiga sõitjatest, väikesi lapsi kaasas pole ning ilm tuuline ei ole, siis võidakse minna mööda kergliiklusteid Paidest välja, näiteks Kirnasse, mis on umbes poolel teel Türi ja Paide vahel, teisisõnu Paide kesklinnast umbes 6 km kaugusel. Paidest väljaspool asuvatest kohtadest sõideti selle suve jooksul

näiteks ka Väätsale. Nii võib arusaadavalt sõiduti erineda ka trassi pikkus. Keskmiseks sõidu pikkuseks on korraldajate sõnutsi 11 km.

Nagu öeldud, mõjutab marsruuti ka linnaruum oma pakutavate võimaluste ja seatavate piirangutega. Ruum seab liikumisele teatud piirangud ning pakub teatud võimalusi, mida liikuja võib aga ei pruugi aktualiseerida (de Certeau 2005: 157–163). Linnast väljapoole sõitmise muudavad hõlpsamaks kergliiklusteed, mis viivad näiteks Türi, Väätza ja Mäo suunas (vaata kaart 1) Lisaks on olemas ka linna ringina ümbritsev kergliiklustee. Linnast grupiga välja sõites eelistatakse just kergliiklusteed mööda hõlpsalt ligipääsetavaid sihtpunkte, nagu eelmainitud Kirna ja Väätza.



Kaart 1. Paide ümbrus (Maa-amet).

Nii linnatänavatel kui kergliiklusteedel tuleb arvestada ka teiste liiklejatega, samuti liikluskorraldusega. Muuhulgas seab autodega teed jagades omad tingimused parempoolne liiklus, mistõttu parempöoret on teha oluliselt lihtsam kui vasakpöoret:

[S]a pead hakkama vaatama a la selle järgi, et parempöoret on sul hästi turvaline teha. Vasakpöoret sa ei saa nagu hästi teha – sest vaata autojuhi jaoks sa ei oma paljudel juhtudel eesõigust. Aga nüüd kui sa tahad näiteks Pärnu tänavalt teha vasakpöörde sealt

kuhugi Suur-Aiasse, siis seal on see, et nüüd kui ma vaatan, et autot pikalt ei tule, mõitlen seda gruppi, jõuame selle ära teha. Parema pöördega seda muret sul kunagi ei ole. Parempöörde sa saad iga hetk ära teha ja korras. Selles mõttes ilmselt kui oleks suuremad grupid, siis peaks hakkama ette natukene planeerima seda. (Ain)

Ilmselt ongi vasakpööre kõige keerulisem just Pärnu tänaval (vaata kaart 2), mis Paide linna enam vähem kirde-edela suunal pooleks lõikab ja on üks Paide suurimaid ja tihedama liiklusega tänavaid. Kuigi Paide liikluse tihedust iseloomustab võibolla hästi järgmine Taavi jutustatud lugu:

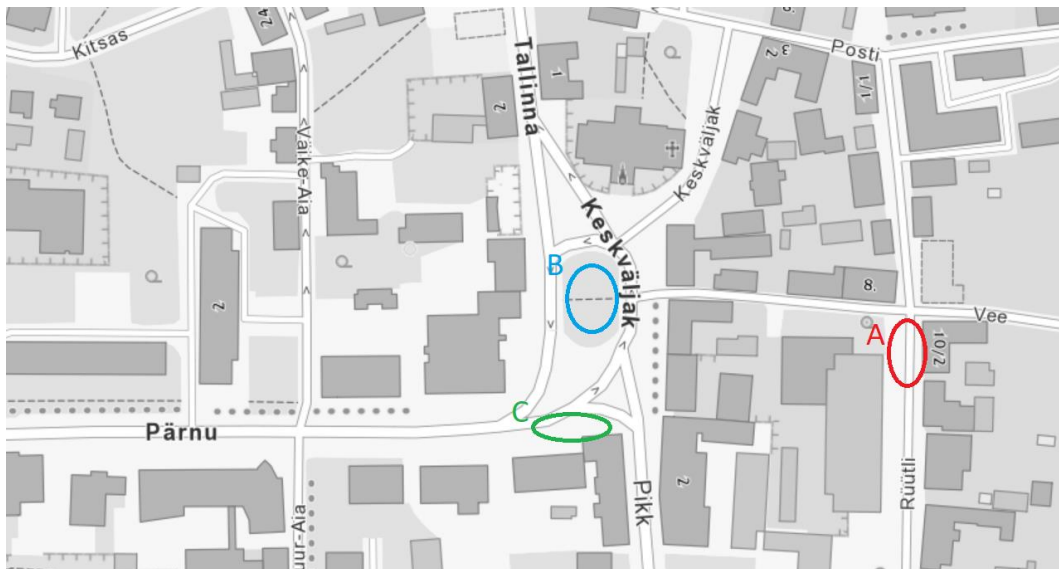
Kui Tõnis Niinemets siin oma standupi tegi ja ta oli eeltöö väga hea teinud ja siis ta rääkis selle nalja, kuidas et Paide Keskväljakul korraga tuli nagu neli autot – Aa, see on ummik! See oli kohutav, korraga oli neli autot ringi peal, keegi ei teadnud, kuhu minna, kust tulla. See oli ummik, täielik ummik, katastroof oli keset Paide linna!

Parempöörde hõlpsus tingib marsruudi teatava etteaimatavuse – kui Keskväljakult algav sõit suundub esmalt Pärnu tänavale, siis ilmselt minnakse edasi linna põhjapoolsesse ossa, mis niipidi minnes jääb paremat kätt. Lisaks suurtele takistustele, nagu ületatavad tänavad, mõjutavad jalgratturite-grupiga liikumist ka väiksemad takistused linnaruumis – näiteks kõrged äärekivid ja autodele ligipääsu blokeerivad betoonist poolkerad. Paljud sõitu ja marsruudi valikud keerulisemaks muutvad asjaolud tulenevad sellest, et kasutatavat ruumi jagatakse autosõidu praktiseerijatega. Shove'i jt (2012: 130–134) järgi on praktikatel „ruumilised vajadused“ ja omavahel ühist ruumi jagavad praktikad võivad ka ruumi pärast võistelda. Paide linnaruumis, nagu minu hinnangul paraku ka paljudes teistes Eesti linnades, domineerib selles ühises ruumis autosõit. Eelmainitus vasakpöörde keerulisus autodega jagataval teel, samuti autosõidu reguleerimise seisukohast paigaldatud betoonkerad ja kõrged äärekivid, viitavad kõik autokesksele linnaruumile.

Intervjuudest nii korraldajate kui ka sõitudel osalejatega selgus, et tulevikus on plaan, et sõitudel osalejad ise võiksid aeg-ajalt sõitu nii-öelda „vedada“. Selline olukord tooks ilmselt kaasa mõningaid muutusi marsruudi korraldamises – praegusel viisil marsruutide spontaanne kohapeal loomine nõuab „vedajalt“, st kolonni ees sõitjalt, väga head Paide ja selle ümbruse tundmist ning oskust täpselt aeg arvestada. Sõitudel osaleja Riina A tõi

välja, et ise marsruudi loomine oleks paras väljakutse – tuleb arvestada sõidu seatava ajapiiranguga ja eriti linnast välja minnes tuleb arvestada ka sellega, et õigel ajal tagasi jõuaks.

Sõidu seisukohalt kesksseteks kohtadeks Paide linnaruumis on kindlasti Paide Rattapood ja Keskväljak. Tavaline igakolmapäevane sõit algab Rattapoe eest (vaata kaart 2) – seal kogunetakse enne sõitu ning sealt hakkab kolonn kell 19.00, vahel ka mõni minut hiljem, liikuma. Keskväljakul sõit lõpeb, kusjuures minu välitööde käigus peatusime olenevalt korrast sõidu lõpus kahes erinevas kohas Keskväljakul (vaata kaart 2) – vahel väljakul oleva ringtee keskel oleval jalakäijate saarel, vahel väljaku lõunapoolses servas.



Kaart 2. Kesksed kohad Paide linnaruumis (aluskaart Maa-amet).

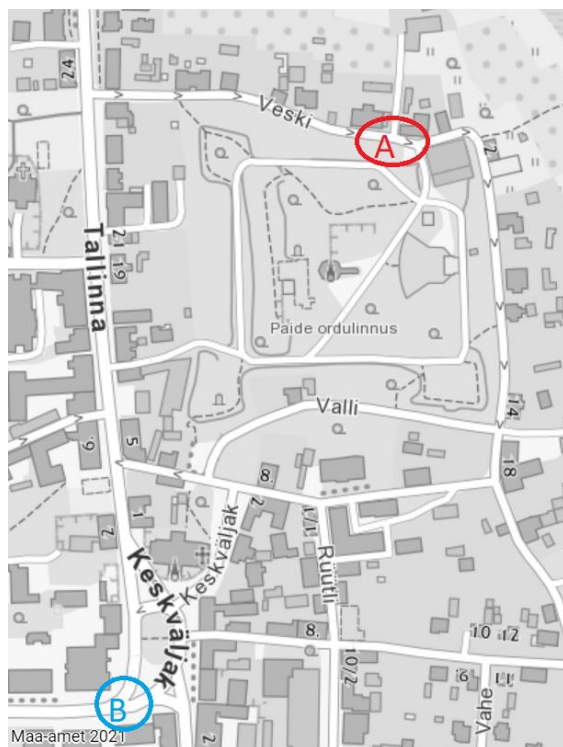
A – Paide Rattapoe esine

B ja C – Sõidu lõpp Keskväljakul

Olen osalenud ka kahel Arvamusfestivali ajal toimunud erisõidul – 2019. ja 2020. aasta suvel toimunud. Festivaliaegsed sõidud olid tavalisest igakolmapäevastest sõitudest erinevad ka ruumilisest aspektist. Kuigi lõpetati nagu tavaliselt Keskväljakul, ei alustatud festivalisõitudega Paide Rattapoe eest. 2019. aasta sõit algas Keskväljakult, 2020. aasta sõit aga Paide ordulinnuse juurest Veski tänavalt (vaata kaart 3). Mõlemal juhul oli sõidu alguspunktiks Arvamusfestivali festivaliala serv. 2019. aastal ulatus festival

Keskväljakule. 2020. aasta festival toimus aga väiksemal alal, piirdudes vaid ordulinnuse alaga. Sõidu alguspunkt Veski tänaval asetses täpselt ühe festivaliala sissepääsu juures.

Lisaks algus- ja lõpp-punktile peatatakse tavalise kolmapäevase sõidu jooksul ka sõidu keskel, üsna täpselt poole tunni möödudes sõidu algusest. Seda pausi kutsutakse „kommipausiks“ ning ma peatun sellel täpsemalt järgmises alapeatükis.



Kaart 3. Arvamusfestivaliaegsete sõitude alguspunktid (aluskaart Maa-amet).

A – 2020. aasta sõidu algus

B – 2019. aasta sõidu algus

Enamik, kuigi sugugi mitte kõik, Paide õhtustel rattasõitudel osalejaid on ise Paides elavad inimesed. Linnakeskkond, milles ringi liigutakse, on neile üldjuhul tuttav. Jalgrattaga linnas ringi liikumine ei ole aga tingimata kõigile osalejatele igapäevaelus tavapärane. Nende jaoks, kes igapäevaselt liiguvad pigem jala või autoga, on Paide õhtustel rattasõitudel kogetav kontrast igapäevase linnas liikumisega tõenäoliselt suurem. Spinney (2007) järgi mängib liikumisvahend linnaruumi tajumisel olulist rolli – jalgrattasõit laseb autosõidust enam teistel meeltele nägemismeele kõrval esile tulla.

Autosõiduga võrreldes on jalgrattasõit aeglasem ja annab sõitjale rohkem aega ümbritsevat kogeda. Samas võimaldab jalgratas võrreldes jala käimisega liikuda küllalt kiiresti. Ometi annavad kollektiivsed sõidud ka jalgratast igapäevase liikumisvahendina kasutavatele pavidelastele uusi viise oma kodulinna tajumiseks. Kollektiivne rattasõit erineb praktikana üksinda rattaga sõitmisest ning võimaldab seega ka ümbritsevat linnaruumi tajuda uudsel moel. Näiteks ei pea kollektiivsel sõidul osaleja keskenduma marsruudi valikule. Minu kogemusel annab see ühest küljest potentsiaalselt rohkem aega ringi vaadata ja keskenduda marsruudi seisukohast ebaolulisele infole. Teisalt saab sellises olukorras lasta enda nii öelda „voolul kanda“ ja ümbritsevale üldse mitte keskenduda. Võimalusi kollektiivsel rattasõidul ümbritsevaga suhestuda on erinevaid, kuid kahtlemata pakub selline liikumine uusi viise linnaruumi kogeda.

Võrreldes autosõiduga on jalgrattaga liikudes lihtne suhestuda teiste inimestega, muuhulgas näiteks luua silmsidet (Gielen & Hulster 2020). Siin mängib rolli jällegi liikumisviisi aeglus, samuti ei eralda sõitjat ümbritsevast tuuleklaas. Möödujatega suhtlemine on oluline osa ka Paide õhtustest rattasõitudest. Tihtipeale hõigati rattakolonnist midagi neile, kellest mööda sõitsime. Kutsuti näiteks kaasa, heideti naljatades ette, miks nemad meiega koos sõitmas ei ole. Ka tänaval või koduaias asju ajavaid pavidelasi ei jätnud mööduv jalgrattakolonn külmaks. Arvamusfestivali aegse sõidu puhul, mis tänu tavalisest suuremale sõitjate hulgale ja pimedas augustiöös hästi silma torkavatele rattatuledele oli vast tavalisest performatiivsem, võis märgata ka rõdudel mööduvat kolonni filmivaid inimesi.

Veel üks viis uudseks linnaruumiga suhestumiseks, mida Paide õhtused rattasõidud osalejatele pakuvad, on uute paikade tutvustamine Paides ja Paide ümbruses. Tihti kulgeb sõidu marsruut mööda marginaalseid paiku, kuhu ka Paide elanik muidu ei satu. Palju sõidetakse mööda väikesi kõrvaltänavaid ja kortermajade hoove – paiku kuhu seal mitte elavatel inimestel naljalt asja ei ole.

Üheks põhjuseks, miks kesksete teede asemel marginaalseid hoove ja kõrvaltänavaid väisata, on ilmselt sealne rahulikud, tihti pea täiesti puuduv, autoliiklus. Kohati mitmekümnest sõitjast koosneva kolonniga on sellistes paikades kahtlemata lihtsam. Teisalt on korraldajate üheks eesmärgiks ka Paide vähemtuntud kohtade tutvustamine.

Sõidu keskel oleva pausi jaoks on mitmel korral peatunud mõne Paide vähemtuntud vaatamisväärsuse juures. Sellised kohad on näiteks Paide vana, praegusel hetkel tühjana seisev, kino ning linnast väljas asuv endine prügila, kuhu parajasti luuakse suvel rattaga sõitmiseks ning suusatamiseks sobilikku tehismaastikku. Nendel kordadel on Ain neid vaatamisväärsusi ka mõne sõnaga tutvustanud. Kino juures toimunud peatust võib näha pildil 1.



Pilt 1. Peatus vana kino juures (kuvatõmmis Paide Rattapoe poolt postitatud videost Paide õhtuste rattasõitude Facebooki grupis).

Kindlasti ei ole need paigad aga kõigile osalejatele tundmatud olnud – nii kino kui tehismaastiku juures jätkus peale Aini tutvustavat kõnet arutelu. Kino juures meenutati filme, mida kunagi, kino toimimisajal, seal nähtud oli. Meenutati ka seda, et kinos oli talvel alati väga külm. Tehismaastikuga olid samuti mitmed kohalolijad juba tuttavad. Hoolimata pooleli olevatest töödest, oli seal juba nähtud ATV või krossirattaga sõitjaid. Keegi kommenteeris, et „pühapäevasuusatajale“ on sealsed künkad ja järsud kurvid ikka liig ja tehisjärve ümber on parem. Nii ei ole need peatused Paide marginaalsetes paikades küllap mitte üksnes võimalus linna vähetuntud kohtadega tutvumiseks. Neid kohti juba teadvatele sõitudel osalejatele annavad nad võimaluse ühiselt selle kohaga seotud mõtteid ja kogemusi jagada, samuti meenutada paigaga seotud möödunud juhtumisi.

Mõningaid selliseid marginaalseid paiku võiks ehk pidada mittekohtadeks Augé (2012) toodud tähenduses, näiteks endine prügilatundub vähemasti esmapilgul mittekoha määratluse alla sobivat. Samas on paljud sõitudel külastatud marginaalsed kohad, näiteks vahel sõitudel läbitud kõrvaltänavad või kortermajade hoovid, selgelt läbipõimitud inimeste-vaheliste suhete, ajaloo ja identiteediga. Need kolm omadust aga iseloomustavad Augé (2012) järgi mittekohale vastanduvat antropoloogilist kohta. Ka endise prügilat puhul võiks läbi sinna suusatamiseks ja rattasõiduks sobiliku maastiku loomise rääkida ehk mittekoha muutumiseks eeltoodud kolme tunnusega kohaks. Mulle tundub, et mittekohtade kohtadeks muutmise protsessis osalesime ka meie Paide õhtustel rattasõitudel osalejatena. Paide vana mahajäetud kino puhul andis seal peatumine ja Aini kõne küllap oma tõuke selle paiga koha-staatuse taasloomesse. Päriselt mittekohtadeks augélikus tähenduses võib vast pidada näiteks linna ääres laiuvaid ringteid, või muud utilitaarset infrastruktuuri, millega me sõitudel suhestusime üksnes neist läbi sõitmise teel. Sellised mittekohad jäid niisiis minu hinnangul mittekohtadeks ka sõitude kontekstis.

Paide õhtuste rattasõitude marsruutide puhul võib rääkida ka teatud järel-elust. Peale sõitu panevad Riina T ja Ain enamasti sõidul läbitud teekonna koos sõidu ajal tehtud piltidega üles ka õhtuste rattasõitude Facebooki gruppi. Seega on sõitudel osalejatel võimalus pärast sõitu näha, kus sõideti ja milline marsruut läbiti. Näidet Facebooki üles pandud marsruudist võib näha pildil 2.



Pilt 2. Näide õhtuse rattasõidu marsruudist (kuvatõmmis Paide Rattapoe poolt postitatud videost Paide õhtuste rattasõitude Facebooki grupis).

Niisiis kätkevad Paide õhtused rattasõidud endas spetsiifilisi ruumipraktikaid, linnaruumis liikumise viise. Sõitude marsruudid on vägagi muutuvad, samas on sõitude algus- ja lõpp-punktid pigem muutumatud ja jäävad sõidust sõidusse samaks. Kollektiivne rattasõit, sellisena nagu seda sõitudel praktiseeritakse, pakub osalejatele erilise viise suhestuda ümbritseva linnaruumiga, muuhulgas ka Paide kõrvalisemate paikadega.

3.2. Koos sõitmise pädevused

Paide õhtused rattasõidud hõlmavad endas kindlaid rattaga sõitmise praktikaid. Sõidetakse kolonnis või voores üksteise järel. Kolonni ees sõidab tavaliselt Ain, kes vastutab marsruudi eest. Kolonni taga sõidab üldjuhul Riina T, kes jälgib tempot ja sõidu üldist toimimist. Nagu alapeatükis 3.1. öeldud, algab sõit üldjuhul Paide Rattapoe eest ja lõppeb Keskväljakul. Sõidu keskele jääb aga paus – mida osalejate seas kutsutakse tihti „kommipausiks“. On tavaks, et pausi ajal jagab Riina T osalejatele energiakommi, mis on oma olemuselt väike kogus energiajooki kummikommi kujul. Paus on osalejatele võimalus hinge tõmmata, juttu rääkida, ühtlasi märgib see sõidu keskpaika. Sõitmistempo, nagu juba eelpool öeldud, oleneb palju osalejate võimekusest. Üldiselt proovitakse arvestada kõigi osalejatega, sealhulgas väikeste lastega, keda on osalejate hulgas tihti mitmeid. Nii on õhtused rattasõidud üldjuhul rahulikus tempos kulgemised.

Shove jt (2012) järgi on iga praktika oluliseks osaks pädevused – oskused, väljakujunenud tegemisviisid – mille omandamist praktika teostamine eeldab. Enesestmõistetavalt eeldab õhtustel rattasõitudel osalemine tavalisi jalgrattaga sõitmise oskusi, nagu pedaalide väntamine, püsti püsimine, pidurdamine jne. Õhtustel rattasõitudel osaledes on vaja osata üksteise järel kolonnis sõita. See tähendab esiteks teistele mitte otsa sõitmist. Samuti ei tohiks liiga äkiliselt pidurdada – nii võib sinu taga sõitja sulle otsa sõita. Selliste olukordade vältimiseks tasub hoida mõistlikku pikivahet. Kui pikka – ilmselt tasub lähtuda kõhutundest ja kogemusest. Paide sõitude jaoks ei ole tänavaid

teistele liiklejatele kinni pandud – sestap tuleb ka nendega arvestada. See tähendab et kolonn ei tohi muutuda liiga laiaks, sellest peaks olema võimalik mööda sõita. Samas ei sõideta tihti päris nii, et kõik on üksteise taga. Mõned sõitjad on ikkagi ka kõrvuti (vaata pilt 3). Samas oleneb kolonni täpsem kuju ka teest, näiteks suurel ja võrdlemisi tiheda liiklusega Pärnu tänaval sõidetakse üldiselt rohkem tee ääres ja rohkem teineteise selja taga kui mõnel väikesel kõrvaltänaval. Grupis sõitmine on keeruline ja ka suur üksinda sõitmise kogemus ei pruugi inimest tegelikult selleks ette valmistada. Üks kindel reegel, millest korraldajate sõnul kinni tasub pidada, on enda ees toimuva jälgimine. See mis toimub sõitja selja taga, on aga kolonnis järgmiste asi. Lisaks tuleb ka ümbrust jälgides kogu aeg silmas pidada ka enda ees toimuvat.

Õhtustel rattasõitudel koos sõitmisele on omane ka taga pool sõitjatele juhiste andmine. Paljud osalejad näitavad käega suunda, kui näevad enda ees sõitjaid kusagile pööramas. Kui sellist sõnumit kolonnis ka edasi antakse, annab see tagapool sõitjatele juba aegsasti teada, et varsti tuleb pöörata. 2020. aasta Arvamusfestivali aegsel sõidul panin tähele, et pööramissuunast anti teada ka häälega, hüüdes näiteks „Vasakule!“ või „Paremale!“. Samuti hoiatati tol sõidul häälega ees olevate taksituste, näiteks kivide eest. Arvamusfestivali aegne sõit toimus üsna pimedas, nii et selline suuline hoiatamine oli kokkupõrgete vältimiseks väga kasulik.

Samas ei eeldata Paide õhtustel rattasõitudel osalejatelt varasemat grupis sõitmise oskust või kogemust:

Sest paljud on näiteks seda öelnud, et nad ei julge selle pärast tulla, sest nad ei tea, kas ma oskan sõita, kas ma suudan sõita. Ja siis me alati rahustame – aga sa tuledki, et meil ongi kulgemine, me sõidame rahulikus tempos, me arvestame kõigiga. Jah, niipalju küll, et sa pead suutma ikkagi selles grupis püsida, mitte nii, et jääd kuhugi maha. Kui sa jääd päris maha, siis sa ütled mulle, et ma ei tule rohkem edasi – selge, sinuga me ei arvesta, me lähme edasi. Aga et sa õpidki grupis sõitma. (Riina T)



Pilt 3. Näide kolonnis-sõidust tee paremas ääres 2020. aasta Arvamusfestivalil (kuvatõmmis Paide Rattapoe poolt postitatud videost Paide õhtuste rattasõitude Facebooki grupis).

Kolonnis-sõiduga seotut haldab sõidu ajal Riina T, kes sõidab enamasti kolonni taga ja jälgib muuhulgas tempot ning seda, et keegi maha ei jääks. Suure, ligi viiekümnese osalejate arvuga grupi puhul muutub kolonni koos hoidmine aga väga keeruliseks. Väga pikaks veniva kolonni puhul on viimase sõitja rolli juures oluline ka selle jälgimine, et kõik õigest kohast ära pööraksid. Samuti on tema ülesandeks jälgida, et osalejad sõidaksid ohutult ja teistega arvestades:

Siis ma näen seda, miks inimesed tulevad. Ta tuleb, ta tuleb oma sõbrannaga ja – bläbläbläblä – nii lõbus. Ta unustab ära, et ta sõidab pikas ketis, et ta peab ohutult sõitma. Sest tal on nii fun. Ta niimoodi naudib seda, ma näen seda. Ja siis ma sealt tagant jälle pöörutan – võtke kokku, võtke rida järgi. Sest noh, asi läheb käest ära, asi läheb kontrolli alt. A nad unustavad selles suures grupis sõitmise, et miks ma siia tulin, mul on lihtsalt nii äge. (Riina T)

Niisiis eeldab kolonni haldamine rivi lõpus teistsuguseid pädevusi, kui lihtsalt sõidul osalemine. Samuti nõuab eraldi pädevusi kolonni juhtimine, mida, nagu peatükis 3.1. mainitud, teeb Ain. Rivi ees sõitja peab esiteks vaatama, et sõitmistempo oleks sobilik.

Üks kord tuli enne sõitu Rattapoe ees kogunedes ka jutuks, et Ain oli eelmisel sõidul valinud liiga kiire tempo. Samuti vastutab kolonni ees sõitja marsruudi ees, sellest aga oli pikemalt juttu juba eelmises alapeatükis.

Riina T ja Ain tegelevad jalgratta-alaste pädevuste jagajatenä ka väljaspool kitsalt kollektiivse rattasõiduga seotut. Rattapoe omanikena on nad rataste ja ratastega seotud lisatarvikutega hästi kursis. Samuti oskavad nad enda sõnul nõu anda, kus on head kohad, kus rattaga sõita. Enne igakolmapäevase sõidu algust, kui rahvas sõidu eel Rattapoe esisele tänavale kogunes (vaata pilt 4), võis nii mõnelgi korral näha korraldajaid kohale tulnud osalejatele ratta-alast nõu andmas. Sõit ja just sellele eelnev kogunemine toimib mõneti jalgrattapoe pikendusena – kohana, kus osaleja saab nõu ja abi jalgrattateemaliste küsimuste ja probleemide korral.

Nagu öeldud, osaleb sõitudel tihti ka palju eri vanuses lapsi. Seega on õhtused rattasõidud ka kohaks, kus jalgrattasõidu-alaseid pädevusi noorematele ratturitele nii täiskasvanute kui vanemate laste poolt edasi antakse. Jalgrattasõidu-alaste pädevuste omandamise kohaks võivad sõidud ehk olla ka täiskasvanutele. Aini sõnul loodab ta, et Paide õhtustel rattasõitudel osalemine võiks osalejale anda grupis sõitmise oskuse ja kogemuse:

See põhieesmärk või lõpp-tulem ongi see, et mis sellest lõpuks tuleb, või mis sellest saab onju – ongi see, et need inimesed, kes seal käivad ja sõidavad, nad oskavad võibolla sõita grupis. Nad oskavad ohutult liigelda, nad oskavad erinevate olukordadega toime tulla. Et kui ta läheb näiteks Roheliste jalgrattamatkale, mis ju igal aastal on, kus on iga väga suured rahvamassid koos, siis ta saab seal hakkama hästi. Tal ei ole nagu see, et ta kardab minna sinna või.



Pilt 4. Sõidueelne kogunemine Paide Rattapoe ees (kuvatõmmis Paide Rattapoe poolt postitatud videost Paide õhtuste rattasõitjate Facebooki grupis).

Lugo (2012: 55–56) toob välja inim-infrastruktuuri olulise mõju kollektiivse sõidu puhul – üheskoos sõites luuakse jalgrattaga sõitmist toetav ajutine ruum. Ka Paide õhtuste rattasõitjate käigus luuakse läbitavatel tänavatel ajutiselt teistsugune ruum, kus jalgrattasõit on oluliselt rohkem normiks kui samas kohas tavapäraselt. Suur kogus koos liikuvaid jalgrattureid mõjuvad liikluses ilmselt rohkem osalejana, kellega tuleb arvestada. Sellest tulenevalt usun, et kollektiivne sõit pakub osalejale ka turvalisemat sõitmiskogemust kui üksi liiklemine. See efekt on küllap seda suurem, mida rohkem on koos sõitvaid jalgrattureid. Olles ise väljaspool õhtuseid sõite Paides rattaga liikunud võrdlemisi vähe, ei oska ma küll tegelikult võrrelda olukorda Paide ratturi igapäevaga. Minu oletused koossõitmise mõjust ratturi turvalisusele jäävadki seega lõpuks oletusteks.

Siiski leian enda kogemuse põhjal, et sõidul osaleja jaoks saab kollektiivne rattasõit anda mõneti muretu jalgrattasõidu-kogemuse, kui samadel tänavatel üksi sõitmine. Kindlasti oleneb see palju konkreetsest tänavast, kergliiklustee ja autodega jagatava suure tänava või maantee puhul on kogemus erinev. Tavaosalejana ei pidanud ma Paide õhtustel sõitjatel osaledes eriti mõtlema liiklemisele, sain minna sinna, kuhu eesolija läks. Nii oli sõites rohkem esil sõit ise kui meeldiv füüsilis-sensoorne kogemus.

Ka üks teine Paide õhtustel rattasõitjatel osaleja tõi ürituse plussina välja selle, et ei pea ise marsruudi peale mõtlema. Saab vaadata ringi, tunda rõõmu seltskonnas olemisest ja lihtsalt nautida sõitmist.

Jalgrattasõidu õnnestunud teostamiseks on vaja spetsiifilisi pädevusi, millest paljud jäävad nii üksi kui üheskoos rattaga sõites samaks. Teisalt hõlmab kollektiivne sõit ka selliseid oskusi, mida üksi sõites sellisel määral vaja ei lähe – kolonnis sõites tuleb sujuvaks liikumiseks ja õnnetuste vältimiseks pidevalt arvestada teiste ratturitega. Samas ei pea kolonnis sõitev rattur erinevalt üksi liikujast mõtlema marsruudi peale. Samuti saab ta lasta end nii-öelda „voolul kanda“ ja ei pea nii palju tegelema ülejäänud liikluse, näiteks autodega. Seda osalt seetõttu, et suur hulk koos liikuvaid jalgrattureid loob jalgrattasõitu normaliseeriva ja turvalisemaks muutva ajutise ruumi. Koos liikuvat jalgratturite rühma juhtivatelt ja haldavatelt inimestele eeldab kollektiivne sõit tavaosalejaga võrreldes mõnevõrra erinevaid pädevusi. Marsruudi planeerimine ja kolonnis tõhusa liikumise tagamine paneb neile teiste osalistega võrreldes suurema vastutuse.

3.3. Jalgratas kui materjal

Nagu juba öeldud, on jalgrattaga sõitmiseks esmalt vaja jalgratast. Jalgrattasõidu näol on niisiis tegemist praktikaga, mille materiaalne külg ja selle olulisus on selgelt äratuntavad. Ometi hõlmab rattasõit jalgratta kõrval enamasti ka muid materjale: kiiver, kell, tuled ja muud lisatarvikud kuuluvad paljudel juhtudel rattasõidu juurde. Ka jalgratas ise koosneb paljudest osadest, piir erinevate materjalide vahel ei ole alati selge. Materjalide kui ühe praktika komponendi muutmine muudab ka praktikat ennast. Nii näiteks tingivad erinevad jalgrattad erineva sõitmiskogemuse. Paides ei saa jalgrattasõiduga seotud materjalidest ja nende muutmise rääkides üle ega ümber Paide Rattapoest, kelle mõju sõitmise materiaalsele küljele on nähtav ka Paide õhtustel rattasõitudel.

Paide õhtustel rattasõitudel võib näha mitmesuguseid jalgrattaid (vaata pildid 5 ja 6). Siiski olid minu välitööperioodil enamik kasutatavaid rattaid pigem uued – restaureeritud vanu rattaid, mida näiteks Tartus küllalt palju kohtab, eriti näha ei olnud. Küllalt palju võis näha nii maastikurattaid kui hübriidrattaid, mille vahel peale vaadates vahet tegemine ei ole võhiku, sealhulgas minu, jaoks alati lihtne. Nii-öelda *cruiser*- või linnaratta tüüpi rattaid näeb vähem, kuigi ka neid on. Kuna osalejate seas on palju lapsi, siis näeb sõitudel

ka igas mõõdus lasterattaid. Samuti näeb sõitudel mitmesuguseid jalgrattasõiduga seotud muid materjale: kiivreid, kellasid, mitmesuguseid tulesid, pakiraamile kinnitatavaid kotte, veepudeli- ja telefonihoidjaid.



Pilt 5. Valik õhtustel sõitudel kasutatavatest jalgratastest (kuvatõmmis Paide Rattapoe poolt postitatud videost Paide õhtuste rattasõitude Facebooki grupis).



Pilt 6. Valik õhtustel sõitudel kasutatavatest jalgratastest (kuvatõmmis Paide Rattapoe poolt postitatud videost Paide õhtuste rattasõitude Facebooki grupis).

Eri kasutajate vajadused ja nõudmised jalgrattale ei pruugi olla samad. Ivo toob intervjuus välja, et temal kui pikka kasvu inimesel on vaja suure raamiga ratast. Samuti on tema jaoks oluline, et jalgratast oleks hõlbus käsitseda ühe käega:

Teine asi on see, et mul on ainult üks toimiv käsi. See tähendab, et mul peavad käigus olema rummus sees. Ehk siis jalgpiduriga peab olema ratas. Ja klassikaline kõver lenks on mul lihtsalt jube mugav sõita tänu oma sellele ühele käele. Et sõiduasend on mugav. Ja maastikule ma ei roni. Pluss maastikurattal ma räägin, neil on reeglina väline käiguvaheti. See tähendab seda, et jalgpidurit neil ei ole. Ühe ratta pidurdamise ma nagu ei usaldaks hästi. Pigem on siiski, kui mõlemaga on see võimalus olemas. Minu puhul peab siis olema üks käega, teine jalaga. (Ivo)

Nagu öeldud, on olemas erinevaid jalgrattaid. Sealjuures on erinevad rattatüübid tihti mõeldud erineval pinnal ja erinevas kontekstis sõitmiseks ja annavad ratturile erineva sõitmiskogemuse. Aini sõnul on erinevat tüüpi jalgratastel palju erinevusi, mis loovad olukorra, kus erinevat tüüpi rattad tagavad mugava sõitmiskogemuse erinevat tüüpi maastikul:

[T]üüpiline oma-aja maastikuratas oli see, et kui sa olid kunagi läinud selle õnge, et ostsid endale maastikuratta ja sa ei olnud kunagi isegi kuskil metsas või maastikul sellega käinud, oled sõitnud sellega ainult asfaldil. Siis kõik need, kes tahtsid nüüd hakata nii-öelda trenni tegema, ütsid et saaks kuidagimoodi midagi vahetada, et ma ilgelt kiiresti väntan, aga ma ei jõua, ma tahaks kiiresti sõita eksle. Aga maastikuratas on madalate ülekannetega, et sa saaks metsas nagu jõuliselt eksju. Ja vat nüüd ongi see samane, et see hübriidrattas ja niukene võib-olla linnarattas ja maanteerattas eriti juba ongi see, et kui sa vaatad neid hammasrattaid, siis need on väiksed, nad on kiire sõidu peale tehtud. Mis ei tähenda seda, et selle hübriidrattaga ei... sa saad hakkama ka metsateel – ilusasti. Noh, küll aga on sul keeruline sõita ikkagi päris metsas kändude vahel. Seal on tõesti maastikurattaga hea sõita. Et see ongi see asi. Põhimõtteliselt näiteks need cruiser-rattad siin, kui sa võtad näedsa, siin on ka – väikse rattaga, laiema kummiga. Kruusasel teel väga hea sõita. Nüüd kui me võtame siit kõrvalt ratta – vaata kohe juba suurem ratas,

kitsam kumm – sellega lähed kruusasele teele sõitma, raputab, kehva sõita. Lähed sellega kergliiklustee peale – veereb kohe paremini kui see eksle. Ehk siis iga ratas omasse elementi. Aga samas ongi see, et võtad siin näiteks on hästi paksu kummiga – hea pehme jälle sõita. (Ain)

Mitme sõitudel osaleja sõnul erinevad jalgrattad ka kvaliteedi poolest, hea ratas aga tagavat ka meeldiva sõidukogemuse. Sõitudel osaleja Taavi meenutab halva sõnaga nõukogudeaegseid jalgrattaid, mille kehv seisund ostmishetkel tingis selle, et enne esimest sõitu tuli jalgratas üle vaadata ja seda vajadusel parandada:

Sest ütleme need rattad, mida ma lapsepõlvest mäletan. Oli see, et kui poest ostsid ratta, siis see tähendas seda, et see ratas tuli võtta kõik üksipulgi lahti. Sest näiteks võis täiesti vabalt juhtuda, et sul keskjooksus-vändajooksus näiteks laagrid valet pidi sisse visatud. Või üldse jäetud kinni keeramata. See tuli kõik võtta lahti, kõik määrada. Või oli täitsa kuiv. Täiesti kuiv, nii et mitte üks tilk määret mitte kuskil vahel ei olnud pandud. Sest see oli tollel ajal lihtsalt töö kvaliteet ja mentaliteet oli selline inimestel. Et kvartali lõpp ja kiire kiire see plaani täitmine. Et ükskõik kuidas sai. Siis ma mäletan see ratas tuli enne totaalselt kõik üksipulgi lahti võtta, kõik ära õlitada, määrada teha, kõik kinnitused üle vaadata. Ja siis sai taga sõita.

Taavi sõnul oli kehvade Nõukogude ratastega võrreldes hoopis teistsugune kogemus, kui ta sai sõita vanatädi esimese vabariigi aegse Husqvarna jalgrattaga. Vanatädi rattaga oli palju kergem vända. Tänapäeval toodetud jalgrattad aga on Taavi sõnul jälle kvaliteetsed. Teise maailmasõja eelses Eestis hea kvaliteedi poolest kuulsad Rootsi firma Husqvarna ratta, mille headusest kohati ülivõrdes räägiti, olid tollal ka samas ka ühed kallimad jalgrattad (Muide 2020: 64). Seega ei pruugi Husqvarnaga sõites saadud hea kogemus veel rääkida kõigi sõjajärelsete jalgrataste kvaliteedist. Samas olevat 1950ndatel taas poodi müügile ilmunud jalgrataste kvaliteet siiski ka üldisemas võrdluses sõjajärelsete jalgratastega olnud kehv (Muide 2020: 72).

Jalgrattasõit kui praktika sõltub niisiis väga suurel määral materjalidest. Ratta kvaliteet, tüüp ja muud omadused annavad ratta kasutajale võimalusi, ent seavad samas ka piiranguid. Selles, kuidas materjal mõjutab praktikat, võib näha sarnasusi peatükis 3.1

käsitletud ruumi mõjudega praktikatele. Ruum ja materjal mõjuvad ka koostöös: maastikuratas koos künkliku pinnamoega loovad teistsuguse sõitmispraktika kui sile kergliiklustee ja maanteeratas. Siiski on kõigil jalgratastel teatav ühisosa, nendega sõitmine on paljuski sarnane – kui seda näiteks võrrelda muude sõidukitega sõitmisega. Riina A sõidab lisaks jalgrattale ka elektrilise tõukerattaga, nendega sõitmise praktikad on tema sõnul küllalt erinevad:

[R]atta puhul on see asi, et sa saad ühe käega, ühe käe lahti lasta ja suunda näidata, siis tõuksiga ma ei julge. Seal on see sama asi, füüsikaseaduste kohaselt sul on see telg on ju nii pikk, aga ratas on nii väike. See iga väiksem... ühesõnaga sa keerad... Võid ennast väga kergesti kantsu keerata. Ma veel ei ole julgend käsi lahti lasta või kätt lahti lasta. Et ma ühe käega seda niimoodi opereeriks.

Õhtuste rattasõitjate materiaalne külg on tugevalt mõjutatud Paide Rattapoest. Mitmete osalejate rattad on sealt ostetud. Sellest tulenevalt on poel Paide rattakultuurile suur trendi loov mõju – korraldajad ise arvavad, et ilmselt just nende müügitöö tõttu on sõitjate käes näha nii palju hübriidrattaid. Hübriidrattastega sõidavad korraldajad ka ise ja üleüldse tundub, et erinevatest rattatüüpidest peavad nad hübriidrattaid parimaks.

Paide Rattapoest on mitu ratas ostnud sõitudel osaleja Taavi, kes toob välja mitu põhjust, miks ta rattad just sealt ostnud on. Esiteks on poed lähedal ja kuigi Tallinnast saaks jalgratta ehk odavamalt kätte, nõuaks Tallinnasse sõitmine samas lisakulutusi. Teisalt kiidab ta ka poepidajate personaalset lähenemist. Väga olulisena mainib ta kohalikku ettevõtja toetamist, ostja ja müüja vahelist „sümbioosi“. Küllap on oluline ja mõjuv argument ka see, et sõitjate korraldajad Ain ja Riina T on Taavi ammused sõbrad. Samas leidub õhtustel rattasõitjatel kasutatavate jalgrataste seas ka mujalt ostetud jalgrattaid. Üks Tallinnast ratta ostnud osaleja nendib, et suures linnas on rataste osas ka suurem valik. Küll aga arvavad korraldajad, et praktiliselt kõik sõitjatel osalejad on üht või teist pidi poe kliendid. Nimelt müüvad nad ka jalgrattasõiduga seotud lisatarvikuid ja tegelevad ka jalgrataste remondi ja hooldusega. Ka minust sai välitööde käigus Paide Rattapoe klient, ostsin sealt enda jalgrattale uued piduriklotsid. Nii jalgrattaid kui jalgrattatarvikuid müües mõjutab Paide rattapood õhtuste sõitjate materiaalset külge, toimides seeläbi ka sõitjate seotud praktikate muutjana.

Mõned Paide õhtustel rattasõitudel kasutatavad rattad teenivad oma kasutusaja jooksul ka mitut omanikku. Nimelt tõid mitu sõitudel osalejat välja, et on endale uue ratta ostmise järel jätnud vana jalgratta oma lapsele. Regulaarne sõitudel osaleja Ülle jättis näiteks andis oma vana sporratta edasi tütrele, kelle valdusest ratas aga lõpuks Tallinnas ära varastati. Nii ei piirdu rataste liikumine ühe kasutaja käest teise kätte üksnes rattapoe müüja ja ostja vahelise tehinguga, ühe rattaga võib olla seotud hoopis rohkem rattureid.

Jalgrattasõidu, sealjuures kollektiivsete jalgrattasõidupraktikate, juures mängivad olulist rolli materjalid. Paide õhtuste rattasõitude materiaalne külg on mitmekesine, hõlmates nii kasutatavaid jalgrattaid kui sõitjate riietust ja mitmesuguseid lisatarvikuid. Materjalide muutmine põhjustab ka praktikate muutumist, näiteks erineb sõitmiskogemus erinevat tüüpi jalgrattaid kasutades. Paide õhtuste rattasõitude materiaalsel küljel mõjutab tugevalt Paide Rattapood, peamine jalgrataste ja jalgrattatarvikute müüja ja parandaja Paides.

3.4. Sõit kui esitus

Jalgrattasõit on oma nähtavuses vägagi performatiivne praktika. Kollektiivne rattasõit, kus tänavatel on korraga palju rattureid, võib aga tavalisest rattaga sõitmisest veelgi esituslikumalt mõjuda. Rattasõidu esituslikkus on tihedalt seotud ka sõitmispraktikatele omistatud tähendustega – näiteks sai 19. sajandi rattur esitada maskuliinsust seetõttu, et tollane jalgrattasõit evis mehelikkusega seotud tähendust. Performatiivne aspekt on olemas ka jalgrattasõidu materiaalsel osistel. Nii jalgratas ise kui ka mitmesugused teised rattasõiduga seotud asjad, näiteks kiivrid, rattasõidu jaoks mõeldud riided ja kodarakaardid, toimivad jalgrattasõidu esitamisel tähendusi vahendavate rekvisiitidena.

Ühest küljest esitab iga rattur jalgrattaga sõites paratamatult jalgrattasõitu. Samas mõjutavad seda esitust ratturi välimus, päritolu, sõitmise aeg ja koht, samuti aga ka praktika materiaalne külg, jalgratas ja sellega seotud muud abivahendid. Sellised lisamaterjalid nagu kiiver, kell ja tuled on ühest küljest pragmaatiline valik ohutuks sõitmiseks. Kiiver kaitseb ratturi pead vigastuste eest, kell aitab teisi liiklejaid hoiatada, tuled muudavad jalgratturi pimedal ajal nähtavaks. Samas aga võimaldavad nad ratturil

esitada ohutut jalgrattasõitu. Publikuks on sel juhul näiteks teised liiklejad, aga ka politsei. Helkurite ja tuledega oma ohutu sõitmispraktika esitamine on vägagi oluline, pimedal ajal nõuab nende kasutamist seadus (Liiklusseadus).

Spordikell käe peal või telefonihoidja ratta küljes võivad markeerida ratturit sportliku sõitjana, kes huvitub sellistest füüsilistest näitajatest nagu pulss, kulutatud kalorid, läbitud vahemaad ja nii edasi. Samamoodi võib teatud viisil riietumine anda võimalust sportliku jalgratturluse esitamiseks – näitamiseks, et sõitja ei ole lihtsalt igapäevastes asjatoimetustes juhuslikult jalgratast kasutamas. Sellist jalgrattaga sõitmisega spetsiifiliselt seotud spordiriietust võis samuti tihti näha ka Paide õhtustel rattasõitudel nii osalejate kui korraldajate seljas. Jalgrattasõidu esituslik aspekt tundub olevat tihedalt läbipõiminud selle muude külgedega. Jalgrattasporti jaoks mõeldud riietuse kandmisel on kahtlemata lisaks performatiivsele ka sportliku sooritust parandav efekt, see võib muuta ratturi näiteks aerodünaamilisemaks. Samas on küsitav, kui palju annab selline spordiriietus juurde ratturi sooritusele Paide õhtuste rattasõitude taolisel üritusel, kus vahemaa ja tempo on valitud selline, mis sobiks ka sõitudel osalevatele väikelastele. Sellises olukorras tundub spetsiaalse jalgrattariietuse kandmine johtuvat pigem performatiivsetest eesmärkidest, näiteks soovist näidata oma kuulumist jalgratturite hulka. Samas võib muidugi olla, et inimesel on sellised riided juba kodus olemas, näiteks füüsiliselt nõudlikumate sõitude jaoks, ja nende õhtustele sõitudele minnes selga panemine ei pruugi olla eraldi performatiivne valik, vaid antud rõivad võivad lihtsalt tunduda jalgrattaga sõitmiseks paslikud.

Jalgrattamood, see, milliste ratastega sõita eelistatakse, on aja jooksul muutuv. Igasugune mood on aga alati vägagi seotud esituslikkusega. Sõitude korraldajad tõid intervjuus välja, et üheksakümnendatel oli Eestis populaarne sõita maastikurattaga, seda nähti õige ja moeka jalgrattana hoolimata sellest, et näiteks peamiselt linnas sõitvale ratturile ei ole see ülemäära praktiline valik. Paidesse kui väikesesse kohta jõudvat uued rattamoed paariaastase viivitusega, samas annab rattapoe pidamine kahtlemata hea võimaluse rattatrendide vahetumist jälgida. Aastaid tagasi olid Paides väga populaarsed trikirattad. Trikirataste populaarsus aga hääbus triki-tõukerataste moodi tulekuga ja praegu hoiavad Ain ja Riina T poes vaid üht trikiratast – igaks juhuks. Nüüd aga on moodi on minemas

elektrilised tõukerattad. Aini sõnul jõuavad näiteks Tallinnas või Tartus juba populaarsed jalgrattamoed Paidesse viivitusega:

Ütleme niimoodi, et me kogu aeg elame maailmast nihkega. Et näiteks ma ei tea, see võis olla 3–4 aastat tagasi, kui tuli mingi noor tütarlaps, et ratast vaja. Noh, kus sa sõidad? Noh, linna vahel sõitmiseks. No palun onju, niuksed linnarattad, cruiser tüübiga rattad. [---] Et nalja teed, mingit niukest vanainimeste ratast ostan endale vä. Nende jaoks oli ikkagi arusaam see, et mägiratas on see õige ratas. (Ain)

Sellest näitest võib järeldada, et jalgrataste osas on Paidele omane teatav konservatiivsus. Jalgrattamoodide vaheldumisest ja eeltoodud näitest võib samas taaskord näha ka performatiivsuse olulisust jalgrattakasutuses. Oluline ei ole üksnes jalgratta praktilisus, kasutatavus liiklusvahendina. Künklikul ja sillutamata maastikul liikumiseks mõeldud maastikuratas ei ole peamiselt linnatänavatel liikudes kuigi praktiline. Kui aga just sellist ratast ka linnas liikumisel paremaks peetakse, võib sellest järeldada, et esituslik aspekt – ilusana nähtava ja „õige“ jalgrattaga liikumine – on antud kontekstis praktilistest kaalutlustest tähtsam. Nagu peatükis 3.3 mainitud, on nüüdseks Paides populaarsemaks muutumas hübriidrattad. Ühest küljest on see ilmselt Paide Rattapoe mõju. Teisalt aga näib hübriidrattas kompromissina varem esituslikult sobivaks peetud maastikuratta ja linnas ja kergliiklusteedel sõitmiseks sobivamate jalgrattatüüpide, nagu linnaratta (niinimetatud *cruiser*-tüüpi jalgratta) ja maanteeratta vahel. Ühest küljest sobib see maanteerattast paremini kõval ja tasasel pinnasel liikumiseks, samas on paljud hübriidrattad välimuselt väga sarnased maastikuratastele.

Nagu eelpool toodud Aini tsitaadist näha, võib jalgratta valik anda ka võimaluse esitada vanust. Linnarattast mitte soovinud noor ostja ei soovinud Aini sõnade järgi endale „vanainimeste ratast“. Linnarattas oleks aga esituslikult viidanud vanadusele, samas kui maastikurattaga sõitmine lubab eeldatavasti esitada noorust.

Samuti saab jalgrattavaliku abil esitada sugu. Männistö-Funk (2010: 66) toob välja, et algul pika seelikuga sõitmist hõlbustav madala raamiga niinimetatud naisteratas on ajapikku muutunud vägagi sugu esitavaks ning näiteks 20. sajandi alguse Soomes võis naisterattaga sõitmine mehe jaos lõppeda samasuguse halvaksapanuga nagu naisteriiete

kandmine. Paide õhtustel rattasõitudel panin tähele, et niinimetatud *cruiser*-tüüpi või linnaratastega sõitsid enamasti, kuigi mitte alati, naised. Seda tüüpi ratastele on omased tahapoole pööratud lenkstangid, pehme ja lai vedrustusega sadul ning võrdlemisi siledad ja laiad kummid. Samuti on paljudel seda tüüpi ratastel madal raam, kuigi esineb ka kõrge raamiga variante. Ehk tuleneb linnarataste kasutamine Paides põhiliselt naiste poolt just sellest levinud madalast raamist, mida võib-olla tajutakse naisteratta tunnuseks.

Santino (2017) kirjutab karnevalitaolistest esitustest, kus luuakse ühiskonna tavapärasest normist erinev või sellele lausa vastanduv olukord, mille juurest pärast karnevali lõppu taas tavaolukorra juurde naastakse. Sellise esitusena võib näha ka Paide õhtuste rattasõitude taolist kollektiivset jalgrattasõitu – tänavad täituvad sellise hulga koos sõitvate ratturitega, mis igapäevalt pole tavaline. Pärast sõidu lõppu aga taastub enam-vähem sõidule eelnenud olukord.

Kui ma 2019. aasta suvel esimest korda Paide õhtusel rattasõidul osalesin, tundus üritus mulle väga performatiivne. See sõit oli osa Arvamusfestivali kavast ja algas Paide Keskväljakult, kus festivali ajal paiknesid mitmesugust toidukraami pakkuvad telgid, putkad ja haagised. Sõit algas umbes pool kümme õhtul, mis augustikuist aega arvestades tähendas juba üsnagi pimedaid sõitmistingimusi. Pea kõigil ratastel põlesid ees ja taga tuled, vähemalt ühel jalgrattal oli esiratta kodaratele kinnitanud ka sõitmisel pöörlevad ja sellega huvitavat algusefekti loovad tuled. Ühe jalgratta puhul asendas aga esituld küünlaga latern. Lisaks tuledele kaunistasid osalejate rattaid kodarakaartid – väikesed lamineeritud nelinurgad, mis kinnitatakse esiratta kodarate vahele (vaata pilt 7). Läbi linna kulgevat kolonni tulid inimesed akendele ja rõdudele vaatama. Inimestele, kellest tänaval mööda sõitsime, hõigati ratturitekolonnist tervitusi ja vähemalt ühel korral soovitati oma praegused asjatoimetused kiiremas korras pooleli jätta ja kolonniga liituda. Sõit lõppes umbes kell pool üksteist endiselt rahvast täis Keskväljakul, kus meid võeti vastu juubeldustega.



Pilt 7. Kodarakaardid jalgratta esirattal (autori foto).

Esimesel sõidul nähtud sõitjate ja sõitu jälgivate inimeste vahelist suhestumist võis näha ka nii-öelda tavalistel, kolmapäevaõhtustel sõitudel. Aeg ajalt nägi inimesi, kes olid meie möödumist näiteks aiavärvale vaatama tulnud. Mõnikord lehvitati, kui mööda sõitsime. Ükskord kolonniga kusagil paneelmajadevahelistes hoovides tiirutades võtsid meid vastu seal mängivate laste hüüded ja kommentaarid stiilis „Näe rattagäng!“. Suurem hulk koos rattaga sõitvaid inimesi jääb kindlasti rohkem silma kui üksik jalgrattur. Seda eriti väikeses kõrvaltänavas või hoovis, kuhu tavaliselt väga rahvast ei sattu.

Siiski joonistuvad Arvamusfestivaliaegsed sõidud, nii 2019. kui 2020. aasta augustis nähtu, ülejäänute kõrval performatiivsemana välja. Esiteks on neil sõitudel reeglina rohkem rahvast, samuti on festivaliküllastajate võrra rohkem rahvast linnas tervikuna.

Need sõidud toimuvad ka mitu tundi hiljem, juba pimedal ajal. Põlevate tuledega jalgrattakolonn on aga kindlasti paremini silma jääv vaatepilt. Arvamusfestivaliaegsel sõit on tihtipeale lisaks valgusele aga ka heliliselt markeeritud. 2020. aasta Arvamusfestivali sõidul helistati palju kelli, nii mõnelgi rattal huilgasid sireenid, ka hõiguti. Minu hinnangul oli mõlemale festivali raames toimunud sõidule omasem suurem joviaalsus kui iganädalastele sõitudele. Ilmselt ei ole siin midagi imestada, Arvamusfestivaliaegsed sõidud toimusid reedel, mitte kolmapäeval. Samuti olid nad osa festivalist. Ometi oli ka kahe festivaliaegse sõidu vahel teatud erinevusi. 2020. aasta festival toimus varasemast väiksemas mahus. Seetõttu oli väiksem ka festivaliala, mis seekord piirdus ordulinnuse varematega ja ei ulatunud Keskväljakule.

Mõlemal festivali raames toimunud sõidul jagati osalejatele ka kodarakaarte. 2019. aasta sõidul aitasid sõidu korraldajad Riina T ja Ain (keda mina sel hetkel veel ei tundnud) osalejatel, minul sealhulgas, kaarte ratta külge kinnitada. Seda kuuldavasti seetõttu, et ühel varasemal korral oli kogu läbitud marsruut pärast ära kukkunud kaarte täis olnud – inimesed ei olnud osanud neid õigesti esiratta kodarate vahele kinnitada. Seda, kui keeruline kodarakaarti kinnitamine on, sain ise uuesti kogeda 2019. aasta suvel Tartus toimunud Tour d'ÖÖl.

2019. aasta kodarakaardil (vaata pilt 8) on kujutatud valget jalgratta siluetti helesinisel ja kollasel taustal. Kaarti ühel küljel on kiri „Paide õhtused rattasõidud“, teisel küljel „Mida ma arvan? Ma arvan, et ratas on parem kui auto.“. Mõlemal küljel on kirjas ka sõidu toimumise kuupäev ja kellaaeg: vastavalt 09.08 ja 21.30. Samuti on mõlemal küljel väiksel Paide Rattapoe, Novoesti, Hawaii Expressi, Arvamusfestivali ja Paide linna logod.

2020. aasta kodarakaardil (vaata pilt 9) on samuti eelmainitud logod. Mõlemal küljel on kiri „Paide õhtused rattasõidud“. Ühel küljel on lisaks kiri „Arvamusfestivali eri 2020“, teisel „Ma arvan, et hea tuju on rattasõidu kaugusel“. Visuaalselt on kumbki kaardi külj jagatud diagonaalis pooleks: ülemine parempoolne osa tumesinine, alumine vasakpoolne kollane. Sinisel poolel on kollasega kujutatud jalgratta tagumist poolt, kollasel vastupidi sinist värvi jalgratta esimest poolt. Kaardi keskel on ring, pooleldi kodaratega ratas,

pooleldi hammasratas, mille sees on foto Paide ordulinnuse tornist. Kaardi ülemises vasakus nurgas on väike hammasratas, mille sees on ära toodud kuupäev „Aug 14“.

Võrreldes paljude teiste Paide õhtustel rattasõitudel nähtud asjadega, mida jalgrataste külge kinnitatakse, on kodarakaardid mõnes mõttes erandlikud. Minu hinnangul on kaartide ainus funktsioon performatiivne. Vähemalt juhul kui neid nii-öelda sihtotstarbeliselt kasutada ja neid jalgratta kodarate vahel hoida. Väljaspool sellist kasutust võiks kodarakaartist muidugi saada vägagi pragmaatiline järjehoidja või klaasialus. Kodarakaartid demonstreerivad, et ratta kasutaja on kodarakaardil nimetatud sõidul osalenud. Kaarte võis rataste küljes näha ka väljaspool festivalisõite. Paljude osalejate rattaid kaunistasid nii erinevate Arvamusfestivalide kaardid kui ka kunagi toimund Paide Tour d'ÖÖ kodarakaart (vaata pilt 7). Esirattale kinnitatud kodarakaarte on võimalik täpsemalt näha üksnes siis, kui jalgratas seisab. Sõidu ajal pakuvad nad aga ratta pöörlemisel huvitavat visuaalset efekti.



Pilt 8. 2019. aasta Arvamusfestivali sõidu kodarakaart (autori fotod).



Pilt 9. 2020. aasta Arvamusfestivali sõidu kodarakaart (autori fotod).

Karnevalile ja karnevalitaolistele üritustele on omane ajutisus – kehtib eeldus, et pärast karnevali lõppu pöördub olukord tagasi selliseks, nagu oli enne (Santino 2017: 12). Ka kollektiivsel rattaga sõitmisel loodav ajutine ruum (Lugo 2012: 55–56) lakkab olemast siis, kui üritus lõppeb. Ajutisus kehtib ka Paide õhtuste rattasõitude, sealhulgas Arvamusfestivaliaegsete sõitude kohta.

Jalgrattasõit, eriti kollektiivne jalgrattasõit, on oma olemuselt paljuski performatiivne. Jalgrattasõidu juures mängivad esituslikku rolli muuhulgas ka paljud sõitmispraktikatega seotud materjalid – nii lubab näiteks kiivri kandmine esitada turvalist jalgrattasõitu, teatud jalgrattasportlastele omased riided aga võivad markeerida sportlikku ratturlust. Samuti võib teatud tüüpi jalgratta kasutamine esitada sugu. Jalgratta valikul võivad lisaks sõiduvahendi praktilistele omadustele olulist rolli mängida ka ratta performatiivsed omadused. Mõned jalgrattasõidud on teistest esituslikumad, Paide kontekstis joonistuvad eriliselt performatiivsetena välja Arvamusfestivali-aegsed erisõidud.

3.5. Osalejad kui praktikakogukond

Sarnaselt muude praktikatega on ka Paide õhtustele rattasõitudele omane teatud praktikakogukond: inimesed, kes antud praktikast osa võtavad. Selline kogukond tekib ühiselt praktika teostamise käigus (Shove jt 2012). Õhtuste rattasõitude osalejaskond hõlmab peamiselt Paide ja ümberkaudsete asulate elanikke, nende hulgas nii uusi kui vanu osalejaid, kes võivad olla end ka praktikale erineval määral pühendanud. Samuti erineb see, mil määral kasutavad sõitudel osalejad jalgratast väljaspool kollektiivset sõitmist. Sõitudel osalemine hõlmab paljude praktikakogukonna liikmete jaoks ka ühiselt veedetud aega, mil otseselt jalgrattaga sõitmise ega ei tegeleta. Nii kogunetakse tihti enne sõitu algust juba veidike varem, minu välitööperioodile eelnenud suvedel oli aga mitmete osalejate sõnutsi tavaks peale sõidu lõppu ühiselt aega veeta Paide Keskväljakul. Paide õhtused rattasõidud kasutavad kogukonda uute praktiseerijate värbamiseks mitmeid viise, muuhulgas leiavad inimesed tee sõitudele tuttavate soovitude või sotsiaalmeedia vahendusel.

Paide õhtustest rattasõitudest osavõtjaid koondav praktikakogukond hõlmab üsna kitsast geograafilist ala: enamik osalisi on pärit Paidest või selle ümbruskonnast, näiteks Türilt või Väätsalt. Väljastpoolt Paidet tulijatele tähendab sõitudel osalemine üldjuhul lisaks sõidule endale veel jalgrattasõitu kodust Paidesse ja pärast tagasi. Võimalik, et osalejaid on ka kaugemalt, kuigi mina sattusin sõitudel osaledes rääkima üksnes Paide ja lähedalasuvate asulate elanikega. Kindlasti on kaugemalt pärit osalejaid Arvamusfestivaliaegsel sõidul – see sõit on osa Arvamusfestivali ametlikust kavast ja festival toob Paidesse rahvast üle Eesti. Tundub, et enamik osalejaid on omavahel vähemasti mingil määral tuttavad. Mitme osaleja sõnul on Paide kui väikese linna eripära see, et nägupidi teavad väga paljud inimesed teineteist niikuinii. Koos sõitmine võib aga nägupidi tuttavast kaaslinlasest kergesti teretuttava teha. Mitmed osalejad tunnevad sõitude korraldajaid või teisi osalejaid juba varasemast ja suhtlevad ka väljaspool Paide õhtuseid rattasõite. Paide õhtuste rattasõitude puhul jääb silma ka see, et osalejate seas on palju lapsi. Sõitmise tempo on rahulik ja tundus, et kolonniga kaasas püsimine ei valmistanud mingit raskust ka noorimatele osalejatele

Sõitudel osalejate seas leidub nii neid, kes osalevad pea igal sõidul, kui ka harvem käijaid. Teatud tuumikseltskond on korraldajate sõnul aga pea alati kohal. Nagu peatükis 1. öeldud, on Shove jt (2012) ning Lave ja Wenger (1991) välja toonud, et praktikakogukonnad hõlmavad üldjuhul nii uusi kui vanu osalejaid, samuti on erinevad osalejad praktikale erineval määral pühendunud. Seda võib näha ka Paide õhtuste rattasõitude puhul, kus eristub pidevalt kohal olev tuumikseltskond ja osalejad, kes sattuvad sõitudele pigem harva ja kelle puhul võiks rääkida legitiimsest perifeerses osalemisest.

Õhtustel rattasõitudel osalejate rattakasutus väljaspool sõite on erinev. Mõned osalejad muidu igapäevaelus eriti jalgrattaga ei sõida. Teistele on jalgratas igapäevane liikumisvahend. Rattaga võib käia näiteks tööl – kusjuures tiptunnil pidavat Paide vahemaade juures rattaga autost kiiremini kohale saama. Paljude osalejate, nii ratast igapäevaselt kasutavate kui pigem muid transpordiviise eelistavate, jaoks on jalgratas ennekõike tarbeese, vahend ühest kohast teise liikumiseks. Mitu osalejat pidasid jalgratast enda jaoks väga oluliseks. Regulaarne õhtustel rattasõitudel osaleja Ivo sõnul sobib jalgratas hästi kokku tema elutempoga:

[M]a arvan et ma ei pinguta üle, kui ma ütlen, et ratas esemena on mul siukene hea sõber. Ma saan ta alati sealt võtta, kuhu ma ta jätsin. Ta ei kao ise ära sealt kuhugi. Ja mul on rattast palju abi. Sest kõndida ma ei viitsi, selle jaoks ma olen liiga laisk. Ratta tempo sobib hästi minu elutempoga kokku. Ma jõuan sellega igale poole, kus mul on vaja jõuda. Just sellise ajaga, mis mulle sobib. Siuke hea kaaslane, suhteliselt vähenõudlik ka veel kusjuures.

Lisaks igapäevastele tarbesõitudele kasutavad mitmed sõitudel osalejad jalgratast ka sportliku või meelelahutusliku eesmärgiga pikemateks, näiteks paarikümnekilomeetristeks sõitudeks. Nagu peatükis 3.1. välja toodud, annavad Paidet ümbritsevad mitmed kergliiklusteed selleks hea võimaluse. Mitmed osalejad aga käivad rattaga ka mitmepäevastel matkadel nii Eestis kui välismaal. Sõitudel osaleja Riina A on korduvalt käinud Ahvenamaal jalgrattaga matkamas:

[K]aks aastat järjest ma käisin Ahvenamaal näiteks üksipäini, täiesti üksipäini. Võtsin kätte, esimesel aastal sõitsin selle suure saare läbi ja siis järgmisel aastal sõitsin lihtsalt neid väikseid saari mööda. Seal on väga mugavaks see tehtud. Esimese pileti ostad, noh praamile, aga ülejäänud üleviimised rattaga on sul tasuta. Nii et sa saad, rattasõit on seal populariseeritud. [---] Minul sai pisik alguse 98. aastal, kui ma käisin Šveitsis jalgrattamatkal. Aga siis me olime küll, siis me olime telgiga. Et me olime täiesti nädal aega järjest. Niimoodi, et buss pani meid maha ja siis me panime mööda Alpe teisele poole [...] välja.

Talvel enamik minu intervjueritud sõitudel osalejatest jalgrattaga ei sõida. Mõni võtab jalgratta kevadel varem välja, mõni hiljem – niisamuti ka sügisel jalgrattasõidu lõpetamisega. Mõni osaleja sõidab jalgrattaga siiski ka talvel, eriti kui on soojemad ilmad. Aasta läbi sõitmine tähendab aga libedaid teid, need aga nõuavad teatavat ettevalmistust. Ivo nendib, et on libedal teel ka kukkunud, tema sõnul saab rattaga libedal teel kukkumisest aru alles siis „kui sa juba maas pikali oled“. Seepärast paneb ta libedal ajal rattale alla naelkummid.

Paide õhtuste rattasõitude 2020. aasta hooaja lõpetas väike koosviibimine Paide E-Piima Spordihalli tagahoovis (vaata pildid 10 ja 11). Üritus toimus kohe pärast hooaja viimase sõidu lõppu 26. augustil. Ain pidas lühikese kõne, kuulutas seekordse hooaja lõppenuks. Mainis, et sel suvel on palju rahvast juurde tulnud ja koroonaga on inimesed jalgrattaselga toonud. Ning et kui huvi on, tulevad sõidud järgmisel aastal jälle. Seejärel toodi spordihoonest küpsiseid (täpsemalt Kaera-Ants ja Kaera-Anni), õunu, ploome, Värska vett ja ka pudel käte desinfitseerimise vahendiga. Ka 2019. aasta augusti lõpus toimus hooaja lõpuüritus samas kohas E-Piima Spordihalli taga. Varasemate aastate lõpuüritused olla varem toimunud ka siseruumides, mitu korda näiteks Paide vanas ujulas.



Pilt 10. Koosviibimine E-Piima Spordihalli tagahoovis (kuvatõmmis Paide Rattapoe poolt postitatud videost Paide õhtuste rattasõitjate Facebooki grupis).



Pilt 11. Koosviibimine E-Piima Spordihalli tagahoovis (kuvatõmmis Paide Rattapoe poolt postitatud videost Paide õhtuste rattasõitjate Facebooki grupis).

Lõpeüritus viimase sõidu järel ei ole aga ainus olukord, kus õhtustel sõitudel osalejad sadulas olemata ühiselt aega veedavad. Enne iganädalase sõidu kogunetakse nimelt Paide Rattapoe ees ja oodatakse üheskoos sõidu algust. Vahel hakati seal kogunema juba kuskil 20 minutit enne sõidu algust, seda hoolimata kord enne sõitu kuulnud naljast, et paidekatel on ikka kombeks kohale tulle kas täpselt õigeaks ajaks või 5 minutit hiljem. Tihti liitusid ka korraldajad koguneva rahvaga juba tükk aega enne sõidu algust, käisid osalejate seas ringi ja andsid ratastega seotud nõu – näiteks selle osas, kuidas mingit lisavidinat kasutada. Nendel hetkedel sai minu arvates eriti selgeks Paide õhtuste rattasõitude tihe seotus Paide Rattapoeaga. Sõidu eelne kogunemine toimib veidi justkui rattapoe pikendusena ja tänaval kiiresti toimuva tehnilise ülevaatuses ning jalgratta-alaste teadmiste jagamise kohana. Ühest küljest võimendab selline sõidueelne ülevaatus Paide õhtuste rattasõitude rolli jalgrattapoe reklaamina. Teisalt aga võib sõidueelsel kogunemisel saadav nõu ja abi olla üks põhjustest, miks inimesed sõitudel käivad. Sõitudel osalemise ja nende korraldamise põhjustel aga peatun täpsemalt peatükis 3.6. Mulle tundub, et sõitude eelne kogunemine ja seal toimuv esindab hästi Paide Rattapoe ja õhtustel rattasõitudel osalejate vahelist sümbiootilist suhet, mille juures sõitudel osaleja Riina A peab keskseks usaldust:

Aga siis on jälle see sama asi, et viid jälle Aini juurde üle vaadata, Ain teeb ära tehnilise hoolduse ja kõik on väga hästi jälle. Nii et nad on kogukonna jaoks väga vajalikud oma poe ja oma tegemistega. [---] Väga hea on minna – sa ei pea nimetama neid asju ka oma nimedega, vaid viidki ratta sinna ja ütled, et vaata üle ja mis siin on. See on niuke hea suhtumine, et sa ei pea ise teadma. Vaid usaldad seda poodi ja tead, et nad teevad asja korda. Ja see ongi, usaldus on peamine.

Varasematel suvedel päädis ka tavalise iganädalase sõidu lõpp paljude osalejate jaoks ühise ajaveetmisega Paide Keskväljakul. Nimelt on varasemalt Keskväljak suvel umbes kuu aja vältel autodele suletud olnud – see on niinimetatud Paide ruumieksperiment. Mitmest intervjuust tuli välja, et autodele suletud Keskväljak, kus olid loodud ka näiteks võimalused istumiseks, oli peale sõidu lõppu hea koht kuhu edasi aega veetma jääda. Korraldaja Riina T meenutab seda ühist ajaveetmist Keskväljakul hea sõnaga:

See lobin läheb vahest öösel kella ühe – poole kaheni välja. Sest see on nii mõnus sünergia, mis seal tekib, et ei taheta koju minna. Või siis minnakse, kodus pannakse ratas ära, kui kellelgi tekib seal õlle või veini soov. Ja tullakse ikka tagasi, tuleb see sama seltskond tagasi.

Sel suvel Keskväljaku ruumieksperimenti ei toimunud ja iganädalased sõidud küll Keskväljakul, kuid sõidujärgse ühise ajaveetmise paigana nagu varem see enam ei toiminud. Intervjuude põhjal usun, et üheks ära jätmise põhjuseks oli koroonaepeemiast tingitud soov mitte luua linna veel üht kogunemiskohta – mis oleks, tõsi küll, vabas õhus. Teise põhjusena toodi ühes intervjuus välja, et ruumieksperimendile olid vastu Keskväljakul asuvate äride omanikud, kes pidasid autodele suletud väljakut oma äride külastatavust vähendavaks faktoriks. Siin võib taas näha juba peatükkides 1.1 ja 3.1 puudutatud olukorda, kus erinevad praktikad ühise ruumi pärast võistlevad (Shove jt 2012: 130–134). Keskväljaku ruumieksperimendis võib näha soovi autokeskset linnakeskkonda ümber kujundada sellisel viisil, mis laseks vabamalt toimida muudel tänaval aja veetmise praktikatel, seda kasvõi suviti lühikese aja vältel. 2020. aasta suve põhjal aga näib paraku, et autokeskse linnaruumi pooldajad on ruumi endale tagasi võitnud.

Nii Paide õhtuste rattasõitude korraldajad kui mitmed osalejad leiavad, et rahvast on 2020. aasta suvel sõitudele juurde tulnud. 2019. aasta suvel olevat olnud paar üksikut sõitu, kus oli palju rahvast, ülejäänutel aga sõitis väiksem kindlaskujunenud seltskond. 2020. aasta suvel aga oli olukord vastupidine – enamikel sõitudel oli rahvast palju. Korraldaja Ain leiab, et inimesed on ratta selga toonud COVID-19 epideemia. Sõitudel osaleja Ivo arvates on aga jalgratta-kasutuse kasv Paide-taolises kohas paratamatu – ratas sobib hästi väikses linnas liikumiseks. Mina osalesin 2019. aasta suvel vaid ühel sõidul, milleks aga oli igas mõttes erandliku loomuga Arvamusfestivali aegne sõit, kus rahvast oli arusaadavalt palju. Sõitude Facebooki gruppi üles pandud pildi- ja videomaterjali põhjal ei jäänud mulle muljet, et 2019. aasta tavalistel sõitudel oluliselt vähem rahvast oleks olnud, samas on kohalolnute hulka piltide põhjal tuvastada keeruline.

Jalgrattasõidu populaarsemaks muutumine aga ei vii veel tingimata Paide õhtuste rattasõitude osalejaskonna kasvuni. Sarnaselt teiste praktikatega eksisteerivad siingi viisid ja põhjused, kuidas inimesed praktikakogukonnaga liituvad.

Osalejate nii-öelda tuumikseltskonnas on neid, kes on sõitudel osalenud üsna algusest peale. Mitmed neist tunnevad korraldajaid juba varasemast. Inimesi toob sõitudele juurde esiteks suust suhu leviv reklaam – osalejad räägivad sõitudest oma sõpradele ja tuttavatele ja kutsuvad neidki kaasa. Üldse tundub, et mitmed osalejad on sõitudele jõudnud sõprade ja tuttavate poolsest soovituselt või pealekäimisest ajendatuna. Ühe välitöödel peetud vestluse käigus selgus, et minu vestluspartneri meelitas kohale tema naaber, kelle pikale veenmisele ta lõpuks alla vandus. Sellise asjade korralduse juures võib ehk rääkida lumepalliefektist, mille puhul sõitudel osalejad üha uusi osalejaid juurde kutsuvad. Sellisel juhul on osalejate arvu hüppeline kasv ka igati ootuspärane. Ühel hetkel, jalgrattasõidust huvitatud Paide või linna ümbruskonna elanike otsalõppemisel, see kasv ilmselt siiski pidurdub. Ilmselt aitab osalejaskonna kasvule kaasa ka enamikele potentsiaalsetele huvilistele jõukohane tempo ja distantis. Teisalt on aeglane sõidutempo ühe osaleja sõnul mõned tema tuttavad Paide õhtuste rattasõitude juurest ka eemale peletanud.

Shove jt (2012: 63–79) järgi kasutavad praktikad levimiseks tihti ühendusi, mille on loonud teised, tihti kauem eksisteerinud praktikad. Paide õhtuste rattasõitude tuumikseltskonnas on inimesi, kes käivad üheskoos regulaarselt mootorrattaga sõitmas. Kollektiivne jalgrattasõit ja kollektiivne mootorrattasõit, ilmselt mõnevõrra sarnased praktikad, jagavad omavahel mingit osa praktikakogukonnast. Võimalik, et ka ühine mootorrattasõit on Paide õhtustele rattasõitudele osalejaid juurde toonud.

Mööda Paidet ringi sõitev jalgratturite kolonn on kindlasti üsna silma torkav ja regulaarselt sõitudel osaleva Taavi arvates võib sõidu vastu huvi tekitada ka sõidu pealt nägemine:

Alles nüüd ükspäev tuli üks naine, ütles et – ma nägin teid sõitmas, sa sõitsid poisiga mööda, [...] et millal te veel sõidate. Ah, üks poemüüja jah. Et millal te veel sõidate, mul hakkasid kohe niimoodi jalad sügelema, kas sinna võib tulla, kas sinna saab? Ma ütsin,

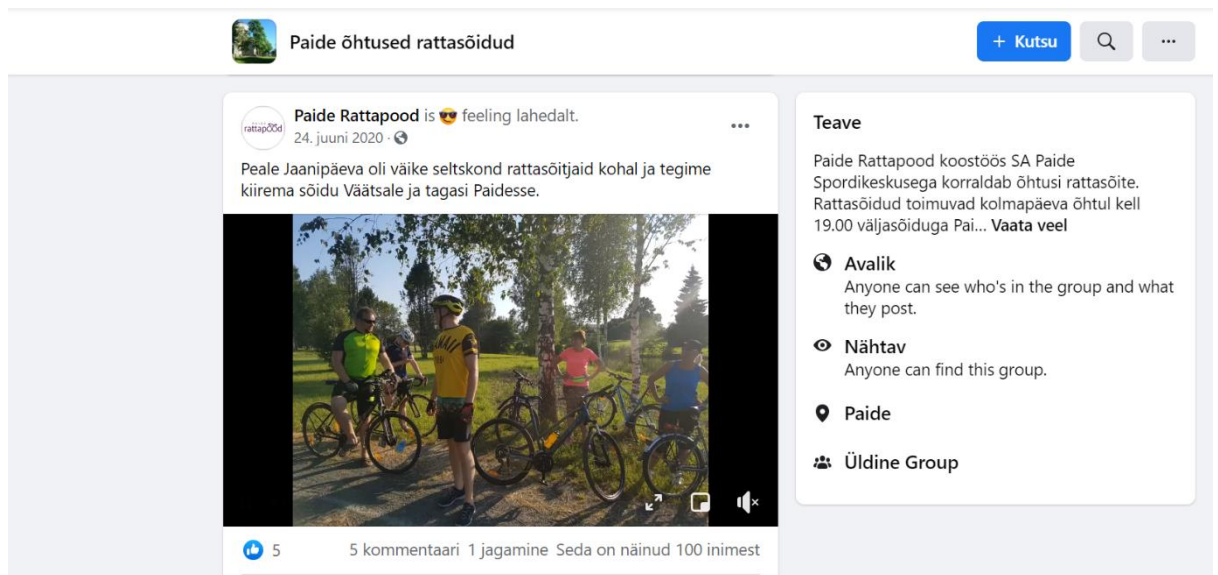
et jaa, tule nüüd reedel. Ah, ma ei saa reedel, ma nii tahaks – noh oli plaanis mingi üritus. Aga millal veel on? Ma ütsin – kaks korda kolmapäeviti on veel. Ah, selge, ma võtan teadmiseks. Ja täiesti oligi – nägi ja ütles, mul niimoodi jalad hakkasid sügelema, niimoodi meeldib see, kui niimoodi üheskoos sõidetakse.

Juba aastaid sõitudel osalenud Ivo sõnul kuulis tema üritusest aga sotsiaalmeedia kaudu. Üldse on mitme sõitudel osaleja arvates sotsiaalmeedial küllalt oluline roll selles, kuidas õhtused rattasõidud oma praktikakogukonda uusi liikmeid värbavad. Tõenäoliselt on eduka reklaamina mõjunud pärast sõitu Paide õhtuste rattasõitude Facebooki gruppi postitatud pildid.

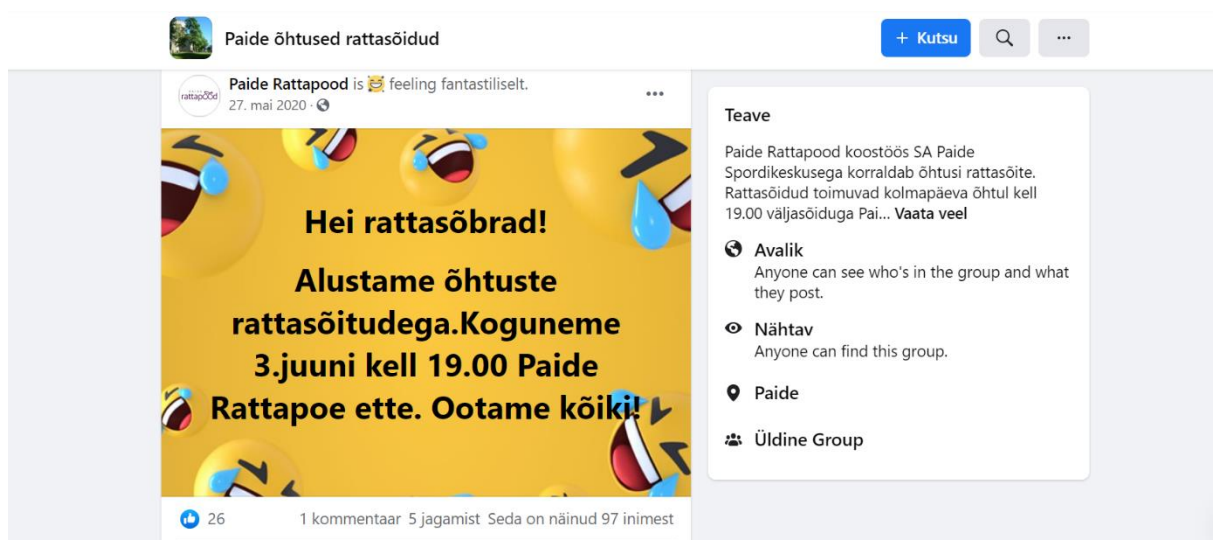
Nagu öeldud, kuulub Paide õhtuste rattasõitude juurde ka samanimeline Facebooki grupp. Grupp on avalik ja nähtav ka neile, kes selle liikmed pole. Grupp on loodud 28. mail 2016. aastal. Praeguse seisuga (18.05.2021) on grupil 169 liiget. Peamiselt on grupis postitanud sõitude korraldajad, enamasti Paide Rattapoe nime alt. 2020. aasta suvehooaja vältel olid näiteks kõigi grupis tehtud postituste autoriks Paide Rattapood. See ei tähenda, et grupi teised liikmed grupis toimuvaga üldse ei suhestuks. Enamikku postitustest on laigitud või neile muul moel reageeritud, paljusid postitusi on ka jagatud väljaspool gruppi. Samuti ei ole haruldased kommentaarid – enamasti kiitvad või muidu kaasa elavad. Siiski tundub, et ka postitustega suhestub nähtaval moel pigem väike osa grupi liikmetest.

Põhiliseks, mida grupis postitatakse, on iganädalased fotokollaažid (vaata pilt 12): videod, kus muusika saatel vahelduvad selle nädala sõidul tehtud pildid. Tihti on neis videotes näha ka sõidul läbitud marsruuti. Video lõpus on tihti tekst – näiteks „Kohtumiseni järgmisel kolmapäeval!“. Samuti võib video alguses olla ära toodud sõidu kuupäev. Kohati on postitatud ka päris videosid, 2020. aasta hooajal oli lühike videoülesvõte tehtud Arvamusfestivali sõidust. Ilmselt on selliste videote üheks eesmärgiks reklaam, sõitude populariseerimine. Kuna grupp on avalik, siis on need postitused nähtavad ka mitte-liikmetele, samuti on neid videoid tihti ka jagatud. Teisalt on sellised videod küllap ka tore vaatamine sõidul osalenutele, sõitudest eemal olnud varasemaid osalejaid võivad need aga sõitudele tagasi kutsuda.

Grupis postitatakse ka sõitudega seotud infot. Nii kuulutati läinud hooaja alguses, et sõidud hakkavad jälle toimuma (vaata pilt 13), korduvalt teavitati ka sõidu ära jäämisest vihma tõttu (vaata pilt 14). Iga nädal seda, et sel kolmapäeval sõit jälle toimub, ei postitata.



Pilt 12. Näide iganädalasest fotokollaažist (kuvatõmmis Paide Rattapoe poolt postitatud videost Paide õhtuste rattasõitude Facebooki grupis).



Pilt 13. Sõitude algust kuulutav postitus (kuvatõmmis Paide Rattapoe postitusest Paide õhtuste rattasõitude Facebooki grupis).



Pilt 14. Sõitude ära jäämisest teavitav postitus (kuvatõmmis Paide Rattapoe postitusest Paide õhtuste rattasõitude Facebooki grupis).

Samuti jagati grupis läinud suvel kaht Facebooki üritust. Need olid iganädalaste kolmapäevaõhtuste sõitude üritus ning Arvamusfestivaliaegne sõit. Samuti on grupis korduvalt jagatud ajakirjanduses, peamiselt Järva Teatajas, avaldatud Paide õhtuste rattasõitudega seotut. Grupi kasutus on läbi aastate jäänud suuresti samaks, kuigi algusaastate postitustes asendavad praeguseid fotokollaažil põhinevaid videosid lihtsalt fotod ja pildid läbitud marsruutidest.

Paide õhtustel rattasõitudele osalevad peamiselt Paide ja ümberkaudsete asulate inimesed. Erandina joonistub välja Arvamusfestivaliaegne sõit, mille osalejaskond on laiem. Praktikakogukonna seas on praktikale nii rohkem kui vähem pühendunud osalejaid, samuti nii uusi liitujaid kui vanu olijaid. Osalejate rattakasutus väljaspool õhtusi sõite ei ole ühtne, siiski leidub küllalt palju neid, kes kasutavad jalgratast ka igapäevaelus. Sõitudele on omane ka sõidueelne kogunemine Paide Rattapoe ees, mis mõneti toimib poe pikendusena. Varem on olulise sõidujärgse kogunemispäigana toiminud Paide Keskväljak, mis aga 2020. aasta suvel, minu peamisel välitööperioodil, autoliiklusele avatuks jäi ja seega sellisel kujul ühist ajaveetmist enam ei võimaldanud. Paide õhtused rattasõidud kasutavad uute praktiseerijate värbamiseks mitmeid viise, muuhulgas leiavad

inimesed tee sõituledele tuttavate soovitusete kaudu. Oluline mõju sõitulede toimimisel on aga ka Paide õhtuste rattasõitulede Facebooki grupil.

3.6. Tähendused ja põhjused

Materjalide ja pädevuste kõrval moodustavad Shove jt (2012) järgi praktikate kolmanda komponendi tähendused. Just tähendused aitavad vastata küsimusele, miks inimesed jalgrattaga sõidavad. Lõppudelõpuks on oskuste ja vahendite kõrval praktika teostamiseks vaja ka põhjuseid, mis ajendaksid potentsiaalset praktiseerijat viljelema just seda praktikat. Mingi praktika teostamise põhjused ei ole minu arvates siiski päriselt samatähenduslikud selle praktika tähendustega. Näiteks omistatakse jalgrattasõidule tänapäeval tihti keskkonnahoiu ja „roheline“ eluviisiga seotud tähendust (Horton 2006). See tähendus saab jalgrattaga sõitmise põhjuseks aga alles siis, kui potentsiaalne rattur kliimasoojenemisele ja elurikkuse kaole mõeldes sadulasse ronib. Teisalt, kui see potentsiaalne rattur kliimasoojenemist ei usu või mistahes muul põhjusel loodussõbralikku eluviisi pahaks paneb, võib jalgrattasõidu „roheline“ tähendus ta antud praktikast just eemale peletada. Seega on tähendused ja mingites praktikates osalemise põhjused omavahel küll tugevalt seotud ja läbipõimunud, ent ei ole minu hinnangul siiski päriselt kattuvad mõisted.

Paide õhtuste rattasõitulede puhul võib täheldada mitmeid erinevaid tähendusi ja praktikast osavõtmise põhjuseid. Olen allpool eraldi lähenenud põhjustele, miks õhtuseid sõite korraldatakse, ja nii-öelda tavaosalejate sõitulede osalemise põhjustele. Siiski on osalejate näol tegemist heterogeense grupiga, kelle seas võib leida ka lahku minevaid arvamusi ja osalemispõhjuseid.

Sõitulede korraldajate Riina T ja Aini jaoks on rattasõit alati olnud oluline osa elust. Ilmselt just armastusest jalgrattasõidu vastu on sündinud ka Paide Rattapood. Õhtuste rattasõitulede korraldamise ühe peamise põhjusena toovad nad välja „rattakultuuri edendamise“. Rattakultuuri edendamise all peavad nad ennekõike silmas ohutu rattaga liiklemise alast teavitustööd, näiteks seoses tulede ja rattakellade kasutuselevõttuga:

[N]eed asjad kõik, tuled ja viled, peaksid peal olema, need ei ole teie jaoks ainult. Need ongi ohutuks liiklemiseks. Et te olete suures ja aktiivses liikluses sees. Et see nagu on, lihtsalt vahest sõbralikult ütledki, et kuule näe, sul on siin kell puudu. Et kell peab peal olema. Aga siis tekib see küsimus, et kuna rattakultuur on meil ikka lapsekingades – võrreldes muu maailmaga. Mis ma teen kellaga? Ja siis hakkad nullist – aga vaata, kui sa sõidad selja tagant kellelegi, ärge karjuge, ärge tehke järsku möödasõitu, laske kella, see inimene läheb tee äärde. Meil on pikk tee minna sinna. Et seda kõike me proovime seletada ka, et miks need asjad peavad olema. (Riina T)

Oluliseks peavad nad ka kiivri kandmist. Seda, et kiivri kandmine on kohustuslik üksnes alla 16-aastastele, näevad nad probleemina – kiivrita vanem näitab veel kiivrit kandvale lapsele oma käitumisega halba eeskju. Ometi ei nõua nad, et osalejad õhtustel rattasõitudel kiivrit kannaksid. Kiivri kohustuslikuks muutmine võiks nende arvates inimesi sõitudest eemale peletada. Nii on nad läinud soovitamise ja eeskju teed – kandes kiivrit ise ja tuletades ka osalejatele meelde, et tegelikult ju võiks kiivrit kanda.

Oluline osa sellisest rattakultuuri edendamisest ei toimu otseselt sõidu ajal, vaid pigem poes ning muidu igapäevaelus. Riina T sõnul teevad nad linna peal tuttavat rattaga inimest nähes tihti juttu sellest, kuidas jalgratast õigesti hooldada või lisavarustust kasutada. Näiteks nähes tuttavat ratturit, kelle sõiduvahendil on kett õlitamata, soovivad nad tal nende juurest poest läbi tulla. Kui kellegi on sadul liiga madalal või kiiver halvasti kinnitatud, siis annavad nad nõu, kuidas olukorda parandada. Riina T ise kasutab selle kohta naljatades sõna „professionaalne kretinism“. Nagu peatükis 3.5 kirjeldatud, annavad korraldajad osalejatele tihti jalgratta-alast infot ka enne kolmapäevaõhtuse sõidu algust poesisel kogunemisel. Sõitudel saadav ratta-alane nõu ja abi võib ehk olla ka lisamotivaator sõitudel osalemiseks, kuigi üheski intervjuus ega muus vestluses sellest otsesõnu juttu ei tehtud. Selle kaudu saab Riina T ja Aini eesmärgist rattakultuuri edendada võibolla ka sõitudel osalemise põhjus Paide jalgratturite jaoks.

Jalgrattakultuuri edendamine eeltoodud tähenduses on tihedalt seotud ka Paide Rattapoele reklaami tegemisega. Jalgrattasõidu populariseerimine ja rattapoe kasumlikkus on omavahel läbipõimunud. Mida rohkem inimesi tahab jalgrattaga sõita, seda rohkem on poel kliente. Teistpidi vajavad rattahuvilised sõitmiseks jalgratast,

pimedas sõitmiseks tulesid ja teiste liiklejate hoiatamiseks kella – mille nad saavad jalgrattapoest. Korraldajad tõid välja, et poele reklaami tegemine on samuti algusest peale olnud üks õhtuste rattasõitude korraldamise eesmärke. Poele reklaami tegemine ja turvalisema ja mugavama jalgrattasõidu propageerimine on niisiis omavahel väga tihedalt seotud – kaks sõitude korraldamise põhjust aga on teineteist toetavad.

Sarnaselt sõnastatud eesmärk, Eesti jalgrattakultuuri edendamine, on ka samuti kollektiivseid jalgrattasõite korraldaval Tallinn Bicycle Weekil. TBW jaoks seisneb jalgrattakultuuri edendamine peaausjalikult Eesti, eeskätt Tallinna, liikluskultuuri muutmises selliselt, et ka jalgratast võetaks tõsiseltvõetava transpordivahendina. (TBW) Kuigi mõlemal juhul hõlmab „jalgrattakultuuri edendamisenä“ sõnastatud eesmärk jalgrattasõidu populariseerimist on fookus erinev: TBW soovib muuta liiklust ja ühiskonna kui terviku suhtumist, Paide õhtuste rattasõitude korraldajate puhul aga on eesmärgiks ennekõike jalgratturite individuaalse käitumise muutmine.

Nagu näha, võib jalgrattakultuuri mõista erinevalt. Kuid kas Paide õhtuste rattasõitude osalejaskonnas valitseb jalgrattakultuuri osas ühesugune arusaam? Võib arvata, et selle osas, mida tähendab jalgrattakultuur ja kuidas jalgrattaga sõitma peaks, leidub osalejate hulgas erinevaid arvamusi. Näiteks kiivri kandmist ei pea kõik osalejad samavõrd oluliseks – õhtustel rattasõitudele osaledes võis näha küllalt palju nii kiivriga kui kiivrita osalejaid. Sõitudele osaleja Ivo tõi välja, et temagi arvates on väga oluline, et rattaga sõitjad kasutaksid tulesid ja helistaksid kella, kui näiteks kergliiklusteel mõnele jooksjale või jalutajale selja tagant lähenevad. Samas kiivri kandmist ta niivõrd oluliseks ei pea.

Teine oluline põhjus Paide õhtuseid rattasõite aastast-aastasse korraldada on osalejate-poolne huvi. Korraldajate sõnul hakatakse juba kevadel küsima, kas sel suvel ka sõidud toimuvad. Nii sõitudele osalejate kui korraldajate poolt toodi olulise osalemise põhjusena välja koos aja veetmine. Paide õhtused rattasõidud loovad meeldiva õhkkonna, kus saab sõprade ja tuttavatega kokku saada ning ühiselt meeldival viisil aega veeta. Osalejad mainisid ka seda, et sõidud loovad regulaarse ja juba ära korraldatud olukorra, mis muudab sõprade ja tuttavate nägemise eriti hõlpsaks ja enda poolt vähest panust vajavaks. Positiivsena toodi välja sõitude juurde kuuluv meeldiv õhkkond, huumor ja üksteise tõgamine. Nalja tegemine ja sage sõbralik tõgamine kuuluvad ka minu kogemuse põhjal

kolmapäevaõhtuse sõidu juurde. Osalusvaatluse käigus tajusin olulise verstapostina seda, kui ka minu üle hakati nalja heitma.

Varasematest, minu välitöödele eelnenud suvedest toodi positiivsena välja ka pärast sõidu lõppu ühiselt aja veetmist. Nagu peatükis 3.5 mainitud, oli Paide Keskväljak varasematel suvedel mingi aja niinimetatud ruumieksperimendi päralt. Autodele suletud väljak lõi sobiva keskkonna, et pärast sõitu veel mitte laiali minna, vaid üheskoos aega edasi veeta. Kuigi ruumieksperimenti 2020. aasta suvel ei toimunud ja Paides ka pikemalt lahti seisvaid kohvikuid eriti ei ole, sai sõitudel osaleja Riina A sõnul nüüd siiski käia ühiselt Olerexist kohvi võtmas:

Vaata kuna on suve aeg, siis sellist head fiilingut tahaks nagu jätkata kellegagi. Et siis me olemegi avastanud selle, et Olerexi juures on jube hea niimoodi õhtul veel kohvi juua ja siis veel laiali minna. Keegi ei eeldagi seda, et [...] see punt nagu kokku jääb. Aga lihtsalt võtadki väikse kohvi, arutad, tore oli, tralallaa ja siis järgmine kord näeme. Et see on selline taaskohtumine. Siuke tore on tegelikult. Et linna sees võiks olla mõni äri lahti.

Ühe osalemise põhjusena toodi välja ka toredale üritusele kaasa aitamine. Mitu osalejat tõid välja, et Paide õhtustel rattasõitudel tuleb käia juba selleks, et näidata oma toetust sellistele üritustele ja väikeses kohas elu käimas hoida. Riina A leidis, et Paide kui ühe kahaneva elanikkonnaga linna kontekstis tuleb „kümne küünega kinni hoida“ kõigist, kes vähegi midagi toredat korraldavad. Tema sõnul tuleb selliseid korraldajaid aktiivse kohal käimisega motiveerida, et nad jaksaksid Paide õhtuste rattasõitude suguseid üritusi edasi korraldada ning et võib-olla ka teised inimesed näeksid, et Paide taolises kohas tasub siiski asju teha.

Selline linna hääbumise tajumine ja sellele vastanduv kohusetunne ürituste korraldajaid kohal käimisega toetada on väga huvitav. Samas tõid mitu osalejat halvaks panuga välja, et Paides leidub küllalt palju ka neid, kes ühistes ettevõtmistes ei osale, vaid neile pigem kaikaid kodaratesse loobivad. Seega võib osalemine ehk olla ka vastandumine sellistele Paide õhtustesse rattasõitutesse halvasti suhtuvatele inimestele. Usun, et kohustusega korraldajaid toetada võib seostada ka laiemat kohusetunnet õhtustel rattasõitudel

regulaarselt kohal käia. Mitu regulaarset sõitudel osalejat mainisid, et püüavad ikka iga kord kohale jõuda või on sõidult puudumise korral suisa piinlikust tundnud. Mitmete osalejate jaoks, kes tunnevad ürituse korraldajaid ka väljaspool õhtuseid sõite, on eelmainituga põimitud ka kohustus toetada sõprade korraldatud üritust.

Mitu sõitudel osalejat tõid välja, et ei võta üritust spordina. Nagu öeldud, ei ole sõitude tempo ka eriti kiire ning spordiüritusena ei mõtesta seda ka korraldajad. Siiski leidub osalejate seas ka neid, kes näiteks elavad Paidest väljas ja kellele õhtused rattasõidud koos kohati mitmekümnekilomeetrise Paidesse ja seejärel taas koju sõitmisega annavad hoopis sportlikuma kogemuse.

Nagu peatükis 3.5 mainitud, on osalejate seas palju lastega peresid. Mitmed koos lastega sõitudel käivad osalejad tõid olulise kohal käimise põhjusena välja ka lastes liikumisharjumuse juurutamise. Sõitudel valitsev rahulik tempo ja positiivne suhtumine toovad lastele eduelamuse ja sisendavad tunnet, et nad saavad hakkama. Selline positiivne kogemus omakorda toob lapsedki ikka ja jälle sõitudele tagasi. Taavi nentis, et eesmärk laps liikuma saada motiveerib ka teda ennast sõitudel käima:

Siis kindlasti mis mind suures osas ajendab seda tegema, on see, et tänapäeva lapsi on väga raske mängukonsooli tagant välja saada. Ja siis see on üks hea põhjus, miks öelda, et me peame minema. Sellepärast, et onu Ain ju teeb seda üritust. Me peame minema, sa pead ka tulema. Ja ma ei saa öelda lapsele, et mine, mina ei tule. Öelda lapsele, et lõpeta mängimine ära ja mine nüüd rattaga sõitma. Ei noh, sa pead ikka ise eeskuju olema. See on üks asi, mis minu jaoks oli hommikustel rattasõitudel samamoodi. Et hästi raske on lapsele öelda niisama, et lähme, hommikul kell 6 ärkame ülesse ja lähme poole seitsmeks keskväljakule ja hakkame sõitma. Aga kui see selline ühine üritus, sa teed lapsele selgeks, et no aga me peame ju minema, see on ju vahva, teised ka lähevad.

Nagu peatükis 3.1. öeldud, sõidetakse õhtuste rattasõitude käigus tihti läbi Paide marginaalsete ja vähemtuntud kohtade. Selliste kohtade tutvustamine on samuti üks sõitude korraldamise põhjuseid. Paide marginaalsete paikade avastamist väärtustavad ka sõitudel osalejad. Õhtustel rattasõitudel võib jõuda aedlinna väikestele kõrvaltänavatele või paneelmajade vahelistesse hoovidesse, kuhu muidu ei satuks. Üks osaleja leidis, et

üheskoos selliste pool-privaatsete kohtade külastamisesse suhtuvad sealsed elanikud positiivselt, samas kui üksinda võõrastes hoovides liikudes ei pruugiks see nii olla. Ka minu kogemused õhtustel sõitudel kinnitavad, et inimeste reaktsioon nende koduhoovi ilmunud jalgrattakolonnile oli valdavalt positiivne. Iseasi on, kas üksikusse ratturisse tõesti halvasti suhtutaks, või mõjub suurem seltskond lihtsalt julgustavalt.

Mitu osalejat ütlesid ka, et peavad oluliseks jalgrattasõidust saadavat erilist kogemust. Riina A rääkis, et jalgratas annab heas mõttes kõndimise ja autosõidu vahepeale jääva kogemuse. Ühest küljest võimaldab rattaga sõitmine liikuda palju kiiremini kui kõndides – ja seega ka näha ja kogeda enda ümber kiiremini erinevaid keskkondi ja ümbrusi. Teisalt on ratast lihtne igal hetkel peatada, näiteks mõne huvitava või põneva koha peal. Autot peatada on aeganõudvam ja keerulisem ja nii võib nii mõnestki huvitavast kohast hoopis mööda sõita. Selles mõttes on jalgratas jalgsi kõndimisest kiirem ja samas autost paindlikum liikumisviis. Jalgrattasõit olla ka hea enesepuhastamise meetod, pärast sõitmist olevat mõte selgem. Sealjuures on Riina A sõnul see puhastumise aspekt on olemas nii üksinda kui üheskoos sõitmise puhul, kuigi võib-olla mitte päris sama moodi:

Tegelikult on see sama asi, et kui sul on veel sõbranna kõrval või. Siis ongi see sama asi, et lihtsalt oled muru peal pikali või õhtul mati peal pikali ja siis hakkad heietama ja rääkima. Et seal võibolla sõbrakvaliteet on veel kõrval. Üksipäini on ikkagi üksipäini, ei aruta. Inimene on sotsiaalne olend, ta peab ikkagi saama kellegagi rääkida.

Üksinda sõitmine võib kogemusena kollektiivsest rattasõidust aga ka erineda. Üks sõitudel osaleja nentis, et üksi sõitmine on hea abivahend pingelistel aegadel. Saad oma mõtetega üksi olla. Koos sõites aga tekkivat erilise grupitunnetus. Üks teine osaleja tõi aga välja, et koos sõites jaksab rohkem: suure seltskonnaga Paidest Kirnasse sõitmine väsitab vähem kui sama teekonna kahekesi läbimine.

Sõitmiskogemus ei sõltu üksnes sellest, kas sõidetakse üksi või koos. Erineva kogemuse võib tuua ka erinev sõidu pikkus:

Pikemaga sul on aega iseendaga olla. Füüsis töötab ja mõte töötab teistmoodi. Sa ei pea ju tegelikult, kui sa rattaga sõidad, siis sa ei pea mõtlema. Pead jälgima küll, aga mitte nüüd nii palju, et kui palju autoga pead jälgima, sest kiirused on suured, sa pead kogu

aeg kontsentreeruma teele. Rattaga sõidad, siis on see, eriti veel kui sa sõidad kuskil metsavahetee peal või ükskõik kus kohas sa sõidad. Ma ütlen, et Ahvenamaal ma sõitsin täiesti üksipäini eksju. Seal oli see, et ühel hetkel tuli lihtsalt – ei viitsi enam vända. No okei, võtsin istusin, ega püsti ka ei seisa. Siis istusin teise pingi peal. Siis istusin mõnes bussijaamas. Võtsin sõin seal midagi, või jõin. Ja siis ongi see sama asi, seal ei olnud seda sotsiaalset mula kõrval. Või ühesõnaga sotsiaalset keskkonda teiste inimeste näol. Siis ma lihtsalt puhkasin, puhkasin sellest rattast, vääntamisest ja panin jälle edasi. Ühesõnaga jah, pikkusest oleneb väga. Sest sul on ikkagi tegelikult kõik, mis on kogunenud kuudega, seda sa ikka tundidega välja ei võta. Et selleks läheb ka mitmeid tunde aega. Ja mitmeid kilomeetreid läheb aega. Et ühe kilomeetriga seda välja ei võta jah, mis sul kuudepikkune selline taak on kogunenud. Et sa saad selle peast puhtaks, või pea selgeks. (Riina A)

Jalgrattasõitu üks levinumaid tähendusi tänapäeval seob seda keskkonnahoidlike „rohelist“ valikutega (Horton 2006). Seda ka põhjusega, erinevalt paljudest teistest transpordivahenditest ei kuluta jalgrattaga sõitmine muud energiat kui ratturi enda füüsiline pingutus, ega tekkida ka mingeid heitgaase. Ka mina ise näen jalgrattasõidu suurt eelist muude liikumisviiside ees just selle keskkonnasõbralikkuses, seda eriti praeguse kliimakriisi kontekstis. Huvitaval kombel ei toonud ükski minu intervjueeritud rattur loodushoiuga seotud teemasid välja ei Paide õhtustel rattasõitudel osalemise põhjustest rääkides ega ka muidu intervjuu jooksul. Ühest küljest võis see tuleneda sellest, et minu küsimused olid rohkem seotud just kollektiivse jalgrattasõiduga. Uurisid küll ka inimeste igapäevase jalgrattakasutuse kohta, ent igapäevase jalgrattaga sõitmise ideoloogilistel tagamaadel eriti ei peatunud. Samas võib arvata, et kui keskkonnasõbralik elustiil oleks Paide sõitudel osalejate jaoks jalgrattasõidu juures oluline motivaator, oleks see siiski intervjuudes selgunud. Niisiis võib oletada, et Paide sõitudel osalejate jaoks ei kannu jalgrattasõit eeltoodud „rohelist“ tähendust.

Kitsamalt kollektiivse rattasõiduga seotud tähenduste juurde tagasi pöördudes joonistub välja teine tänapäeva jalgrattapraktikates levinud tähendus, millest Paide õhtustel sõitudel osalejad eriti ei rääkinud. Paljude kollektiivse jalgrattasõiduga seotud ürituste, näiteks ülemaailmselt levinud Critical Massi või Eestis TBW korraldatud Tour d'ÖÖ, puhul on

oluliseks üheskoos sõitmise põhjuseks ja tähenduseks vastupanu ja protest (Furness 2007; TBW). Protesti või vastupanu autokesksele liiklusele ja linnaplaneerimisele ei toonud sõitudel käimise põhjusena välja ei osalejad ega korraldajad. Samas leidis sõitudel osaleja Ülle, et ehk panevad Paide õhtused sõidud ka autojuhte teiste liiklejatega rohkem arvestama. Kuigi Ülle tõi samas välja, et Paide autojuhid on üldiselt väga mõistvad, võib selle kommentaari põhjal siiski arvata, et neist sugugi kõik ei arvesta liikluses jalgratturite ja teiste mitte-motoriseeritud liiklejatega.

Kriitikat jalgratturitega mitte-arvestava linnaplaneerimise suhtes õhtustel rattasõitudel osalejate seas kindlasti kohtab. Nii kiruti, kohati küll naljaga, palju ümber linna kulgeva kergliiklustee kõrgeid ääreleve kohtades, kus kergliiklusteelt sõidutee ületamiseks maha sõita ja pärast jälle peale sõita tuleb. Samas arvasid paljud sõitudel osalejad, et Paides on jalgrattasõiduks sobiliku infrastruktuuriga olukord hea – palju kiideti linna ümberkaudsete asulatega ühendavaid kergliiklusteed, samuti hiljuti valminud ümber Paide kulgevat kergliiklusteed. 2019. aasta Arvamusfestivali kodarakaartile kirjutatud lauses „Mida ma arvan? Ma arvan, et ratas on parem kui auto.“ võib ehk samuti näha teatavat kriitikat autokeskse liikluskultuuri vastu.

Furness (2007: 308–310) toob jalgrattapõhise liikumise Critical Mass puhul välja, et ajutist jalgrattasõbralikku ruumi luues on eesmärgiks sellise ruumi muutmine püsivaks. Jäädava muutuse loomise soov võib aga olla ka peidetud ajutise ja meelelahutusliku „karnevalitaolise“ ettevõtmise sisse (Santino 2017: 12–13). Oma ajutisuses „lubatud“ üritus võib olla võimalus algetada muutusi, minemata samas konflikti *status quo* pooldajatega. Usun, et midagi sellist võib näha ka Paide õhtuste rattasõitude puhul. Riina T ja Aini eesmärgi jalgrattakultuuri edendada teravik võib küll ennekõike olla suunatud inimeste individuaalse jalgrattakasutuse muutmisele, ometi hõlmab see ka üldisemalt jalgrattasõidu populariseerimist. Selline üritus nagu Paide õhtused rattasõidud toob aga paratamatult korraga tänavatele tavalisest suurema hulga rattureid, mis omakorda normaliseerib jalgrattasõitu ja sunnib ratturiga liikluses arvestama, olgu see siis praktika teostajate eesmärk või mitte.

Milliseid tähendusi omistab sõitudele aga neil mitte osalev Paide elanik? Sellele ma käesoleva töö raames vastata ei saa, kuigi kahtlemata on tegemist huvitava küsimusega

edasiseks uurimiseks. Mingi pildi sellest, kuidas sõituseid väljast poolt nähakse, annab tõik, et üritus pälvis 2019. aasta Järvamaa terviseteo auhinna. Paide õhtustest rattasõitudest on kirjutatud ka ajakirjanduses. Järva Teataja juuni alguses avaldatud loos „Terviseteo tiitli pälvinud üritus algab taas“ (Pöder 2020), antakse põgus ülevaade Paide õhtustest rattasõitudest, samuti sisaldub uudises lühike intervjuu Ainiga. Augustis avaldati Järva Teatajas taas lugu õhtustest rattasõitudest (Glase 2020), seekord seoses Arvamusfestivaliaegse erisõiduga. Sõidu kohta öeldakse uudises „tujutõstev ühishobi, mitte sport iga ilmaga“. Augusti lõpus avaldati samas väljaandes veel lugu „Paide õhtused rattasõidud lõpetasid hooaja“ (Pöder 2020), kus samuti mainitakse üritusele omistatud terviseteo auhinda ja nenditakse, et sõidud on igas vanuses ratturile jõukohane ajaviide. Sõituseid puutuvates meediakajastustes näib fookus olevat rahvatervisel ja vaba aja veetmisel.

Ajakirjanduslikud kajastused näivad siiski edasi andvat Paide õhtuste rattasõitude korraldajate nägemust sõitudest – nagu öeldud, põhineb üks neist intervjuul sõitude ühe korraldaja Ainiga. Seega tasub neid vähemalt osalt pidada pigem peegelpildiks eelpool käsitletud grupisisestest tähendustest. Küsimusele, milliseid tähendusi omistab sõitudele neil mitte osalev paidelane, jääb seega käesoleva töö raames vastamata.

Paide õhtuste rattasõitude korraldamist ja neil osalemist ajendavad mitmesugused põhjused. Niisamuti võib rääkida mitmetest sõitude kontekstis kollektiivsetele jalgrattasõidupraktikatele omistatud tähendustest. Korraldajate jaoks on sõidud võimalus populariseerida turvalist ja teistega arvestavat jalgrattasõitu ning samal ajal hoida töös Paide Jalgrattapoodi ja reklaamida seal müüdavat kaupa. Osalejate jaoks annab kollektiivne rattasõit erilise kogemuse ja võimaldab suhestuda uute või vähemtuntud kohtadega linnaruumis. Osalema motiveerivad ka soov lastes tervislikke eluviise juurutada ning kohusetunne väärtuslikuks peetavat ettevõtmist toetada. Nii osalejate kui korraldajate jaoks loovad sõidud ka hinnatud kooskäimise võimaluse ja toimivad selliselt kogukonda liitva jõuna.

Kokkuvõte

Oma magistritöös uurisin ma kollektiivseid jalgrattasõidupraktikaid, keskendudes Paide õhtuste rattasõitude näitele. Paide õhtused rattasõidud on Paides suviti toimuv üritus, mille raames juunist augustini sõidetakse kolmapäeva õhtuti ühiselt tund aega Paide linnas või selle ümbruskonnas. Oma töös otsisin ma Paide näitele tuginedes vastust järgmistele küsimustele: Millised on kollektiivse jalgrattasõidu kui praktika iseärasused? Mis põhjused ajendavad inimesi kollektiivse jalgrattasõiduga tegelema? Mis tähendusi omistatakse kollektiivsele rattasõidule sõitjate poolt?

Käesolevas töös kasutasin ma jalgrattasõidu uurimiseks praktika, täpsemalt ruumipraktika (de Certeau 2005), mõistet. Lähtusin sealjuures peaaesjalikult Shove'i jt (2012) praktikakäsitlusest, mille kohaselt praktikad jaotuvad kolmeks osaks: materjalideks, pädevusteks ja tähendusteks. Praktikad teostavate inimeste koondamiseks aga kasutasin praktikakogukonna mõistet. Lisaks eelmainitutele vaatlesin kollektiivset jalgrattasõitu ka selle esituslikkuse ehk performatiivsuse aspektist.

Töö põhineb 2019. ja 2020. aastal Paides tehtud välitöödel. Põhiliseks välitööperioodiks oli sealjuures 2020. aasta suvi ja sügis. Välitööd seisnesid Paide õhtustel rattasõitude läbi viidud osalusvaatluses, mida teostas juunist augustini. Lisaks osalusvaatlusele viisin läbi ka poolstruktureeritud intervjuusid praktikakogukonna liikmetega. Väikest ent olulist rolli minu välitööprotsessis täitsid ka välitööd internetis, peamiselt õhtuste rattasõitude Facebooki grupis.

Kõigepealt, peatükis 3.1, vaatlesin töös Paide õhtuste rattasõitude suhestumist Paide linnaruumiga. Sõidud kätkevad endas spetsiifilisi ruumipraktikaid ja linnaruumis liikumise viise. Sõitude marsruudid, milles on suur osa sõitude ühe korraldaja Aini improvisatsioonil ja suurepärasel linnatundmisel, on vägagi muutuvad, välitööperioodil ei kogenud ma kahte täiesti samasugust marsruuti. Samas on sõitude algus- ja lõpp-punktid küllalt püsivad ja jäävad sõidust sõidusse samaks – 2020. aasta suvel koguneti pea alati Paide Rattapoe ees, sõit lõpetati aga Paide Keskväljakul. Õhtused rattasõidud viivad neil osalejaid ka mitmetesse Paide kõrvalisematesse paikadesse, kuhu paljud

osalejad tavalisel igapäevasel liikumisel ei sattu. Selliste paikade osalejatele tutvustamine on ka sõidu korraldajate üks eesmärke.

Peatükis 3.2 keskendusin kollektiivsetes jalgrattasõidupraktikates sisalduvatele pädevustele. Jalgrattasõidu õnnestunud teostamiseks on vaja spetsiifilisi pädevusi, millest nii mõnedki, näiteks tasakaalu hoidmine ja pidurdamine, jäävad nii üksi kui üheskoos rattaga sõites samaks. Teisalt hõlmab kollektiivne sõit ka spetsiifilisi oskusi, mida on vaja just rühmana koos sõites – kolonnis sõitev rattur peab sujuvaks liikumiseks ja õnnetuste vältimiseks pidevalt arvestada teiste ratturitega. Samas ei pea kolonnis sõitev rattur erinevalt üksi liikujast tihti mõtlema marsruudi peale – seda vähemalt Paide õhtuste rattasõitude taolise sõidu puhul, mille sõidusuuna määrab üks inimene. Koos liikuvat jalgratturite rühma juhtivatelt ja haldavate inimeste jaoks on kollektiivne sõit nõudlikum, eeldades ka tavaosalejast erinevaid pädevusi. Marsruudi planeerimine ja kolonnis tõhusa liikumise tagamine paneb neile teiste osalistega võrreldes suurema vastutuse. Üheskoos jalgrattaga sõitmine kujundab linnaruumi ajutiselt ümber, Lugo (2012) hinnangul luuakse selle käigus ajutine jalgrattasõitu normaliseeriv ruum, mis aga pärast sõitu kaob.

Peatükis 3.3 olid fookuses jalgrattasõidupraktikates peituvad materjalid. Jalgrattasõidu materiaalne külg hõlmab endas nii jalgrattaid, kui ka teisi jalgrattasõitu mõjutavaid materjale, näiteks kiivreid, tulesid, kelli ja nii edasi. Materjalide muutumine toob endaga tihti kaasa ka praktikate muutumist, erinevat tüüpi jalgrattad näiteks loovad ka erineva sõitmiskogemuse. Paljude Paide õhtustel rattasõitude osalejate jalgrattad on pärit Paide Rattapoest, mida peavad õhtuste sõitude korraldajad Riina T ja Ain. Seeläbi on nemad ka kogu Paide jalgratta-alase tegevuse keskpunktis. Ka need sõitude osalejad, kes on oma jalgrattad ostnud mujalt, on siiski tihti Rattapoe kliendid, olles sealt ostnud mitmesuguseid jalgrattasõiduga seotud lisatarvikuid või olles oma ratast sinna parandusse viinud. Nii jalgrattaid kui jalgrattatarvikuid müües mõjutab Paide rattapood õhtuste sõitude materiaalsel külge, toimides seeläbi ka sõitudega seotud praktikate muutjana.

Peatükis 3.4 avasin Paide õhtuste rattasõitude performatiivset külge. Jalgrattasõidu juures mängivad esituslikku rolli muuhulgas ka paljud sõitmispraktikatega seotud materjalid – nii lubab näiteks kiivri kandmine esitada turvalist jalgrattasõitu, teatud jalgrattasportlastele omased riided aga võivad markeerida sportlikku ratturlust. Esituslik

külg võib rattasõidu juures olla ka praktilistest mõjuteguritest olulisem. Paides võib seda näha maastikurataste suures populaarsuses. Maastikurattaid eelistati pikka aega ka linnas ja siledatel teedel sõitmisel nendesse tingimustesse pragmaatilisest kasutusmugavuse seisukohast sobilikumate rattatüüpide ees. Mõned jalgrattasõidud on teistest esituslikumad, Paide kontekstis joonistuvad eriliselt performatiivsetena välja Arvamusefestivali-aegsed erisõidud.

Peatüki 3.5 teemaks oli praktikakogukond. Paide õhtuste rattasõitude tavalistel, iganädalastel sõitudel osalevad peamiselt Paide ja ümberkaudsete asulate inimesed, Arvamusfestivali aegse sõidu osalejaskond aga on laiem. Sõitudega seotud praktikakogukond hõlmab praktikale nii rohkem kui vähem pühendunud osalejaid, samuti nii uusi kui vanu liikmeid. Osalejate rattakasutus väljaspool õhtusi sõite ei ole ühtne, siiski leidub küllalt palju neid, kes kasutavad jalgratast ka igapäevaelus. Sõitudele on omane ka sõidueelne kogunemine Paide Rattapoe ees, mis mõneti toimib poe pikendusena. Varem on olulise sõidujärgse kogunemispaijana toiminud Paide Keskväljak, mis aga 2020. aasta suvel, minu peamisel välitööperioodil, autoliiklusele avatuks jäi ja seega sellisel kujul ühist ajaveetmist enam ei võimaldanud. Uued liikmed leiavad tee praktikakogukonda mitmel viisil, muuhulgas näiteks tuttavate soovitude kaudu või sotsiaalmeedia abil. Sõitudega seotud Facebooki grupil on oluline roll sõitudega seotud info koondamisel, samuti mõjuvad seal jagatud visuaalsed representatsioonid õhtustest sõitudest üritusele reklaamina.

Peatükis 3.6 uurisin Paide õhtustel rattasõitu korraldamise ja neil osalemise põhjuseid ning kollektiivsete jalgrattasõidupraktika kolmandat komponenti: tähendusi. Tähendused ja mingites praktikates osalemise põhjused on minu hinnangul küll omavahel tugevalt seotud ja läbipõimunud, ent ei ole siiski päriselt kattuvad. Mingile praktikale omistatud tähendus võib potentsiaalsele praktiseerijale ligitõmbavalt mõjudes saada põhjuseks, miks praktiseerija end antud praktikaga siduda otsustab.

Paide õhtuste rattasõitude korraldamist ja neil osalemist ajendavad mitmesugused põhjused. Niisamuti võib rääkida mitmetest sõitude kontekstis kollektiivsetele jalgrattasõidupraktikatele omistatud tähendustest. Korraldajate jaoks on sõitude korraldamisel oluline „jalgrattakultuuri edendamine“, mis nende jaoks seisneb ennekõike

ohutu ja teistega arvestava rattasõidu propageerimises. Sellise jalgrattakasutuse propageerimisega tegelevad nad ka Paide õhtustel rattasõitudel. Teisalt on korraldajate jaoks üheks sõitude korraldamise põhjuseks Paide Rattapoele reklaami tegemine. Need kaks põhjust on teineteisega vägagi seotud ja teineteisest eraldada ei ole neid minu hinnangul päriselt võimalik. Osalejate jaoks annab kollektiivne rattasõit erilise kogemuse ja võimaldab suhestuda uute või vähemtuntud kohtadega linnaruumis. Osalema motiveerivad ka soov lastes tervislikke eluviise juurutada ning kohusetunne väärtuslikuks peetavat ettevõtmist toetada. Nii osalejate kui korraldajate jaoks on oluliseks põhjuseks ka sõitudel sõprade, tuttavate ja teiste jalgrattasõidu-huvilistega kokku saamine, õhtused rattasõidu loovad aga selle jaoks hinnatud kooskäimise võimaluse.

Erinevates alapeatükkides käsitletud õhtuste sõitude eri aspektide põhjal tundub mulle, et Paide õhtused rattasõidud on vägagi oma korraldajate, Aini ja Riina T nägu. Korraldajate mõju sõitudele võib näha nii materjalide, pädevuste kui tähenduste puhul. Paide jalgrattakultuuri materiaalsel külge ja selle muutumist, näiteks uuemate trendide tutvustamise näol, mõjutab tugevalt Paide Rattapood. Näiteks võib Rattapoodi ja ilmselt ka korraldajate enda eelistusi näha hübriidrataste kasvavas populaarsuses Paide õhtusel rattasõitudel osalejate seas. Sõitude korraldamise ja juhtimise läbi avaldavad Riina T ja Ain suurt mõju ka sõitudega seotud pädevustele. Lõpuks aga mõjutab „rattakultuuri edendamise“ ehk turvalise ja kaasliiklejatega arvestava sõitmise alane kihutustöö oluliselt õhtustele rattasõitudel omistatud tähendusi.

Samas on õhtustele sõitudele omaste sõitmispraktikate juures oluline roll ka sõitudel osalejatel. Näiteks avaldavad nad sõitudele suurt mõju selle läbi, kes sõitudel üldse osaleb. Lastega perede rohkus osalejate seas muudab sõite tempolt rahulikumaks ja distantsilt lühemaks. Siin võib näha vastastikmõju: ühelt poolt meelitab rahulik ja lastesõbralik sõit lastega peresid osalema, teisalt muudab suur hulk sõitudest osavõtvaid lapsi sõitu paratamatult endale sobivas suunas. Õhtuseid rattasõite mõjutavad ka osalejate eelistused näiteks ürituse toimumisaja osas, nii liikusid sõidud kõigepealt hommikust õhtusse, seejärel aga liikus varasem algusaeg 18.00 tunni võrra hilisemaks, pädides praeguse, ilmselt kõige suuemale hulgale osalistele sobiva, algusega kell 19.00.

Kliimamuutuste foonil on jalgratta roll keskkonnasõbraliku transpordivahendina muutunud väga oluliseks, samuti võib minu hinnangul rääkida jalgrattasõidu kasvavast populaarsusest. Ilmselt neist põhjustest johtuvalt on jalgrattasõidu ja selle koha üle liikluses ja linnaruumis viimasel ajal Eestis tekkinud elav diskussioon. Näiteks Tallinna linna autostumist soodustavat ja teisi transpordiviise, sealhulgas jalgrattasõitu, marginaliseerivat linnaplaneerimist on kritiseeritud palju ka ajakirjanduses (Tooming 2021). Sotsiaalmeedias Tallinna linnaruumi ja liikluse praeguse korralduse kritiseerimisele on pühendunud näiteks küllalt laia jälgijaskonnaga Instagrami konto mitte_tallinn (mitte_tallinn). Hiljuti aga määrati ametisse Tallinna rattalinnapea (Alates maist on Tallinnas ametis rattalinnapea. 2021). Selle kõige foonil on aga jalgrattasõidule keskendunud teaduslikke uurimusi ilmunud vähe. Samuti on jalgrattaalalane arutelu meedias jäänud suurest Tallinna keskseks. Mõlemat puudujääki arvesse võttes usun, et käesolev töö on kasulik ja diskussiooni rikastav sissevaade ühe Eesti väikelinna eripärasesse jalgrattakultuuri, mis hõlmab ka jalgrattapraktikate ja jalgrattaga sõitvaid inimesi selleks motiveerivate tegurite mitmekesisuse kajastamist.

Allikad:

Kirjandus:

100 aastat jalgrattasporti Eestis. 1986. Koost. Kask, Heino. Tallinn: Eesti Raamat.

Annist, Aet, Maarja Kaaristo, Carlo Cubero, Kirsti Jõesalu, Ene Kõresaar, Ehti Järv 2017. Antropoloogia metodoloogia. – Sotsiaal- ja kultuuriantropoloogia: Õpik kõrgkoolidele. Koost. ja toim. Aet Annist ja Maarja Kaaristo. Tallinn: TLÜ Kirjastus.

Arnold, David, Erich DeWald 2011. Cycles of Empowerment? The Bicycle and Everyday Technology in Colonial India and Vietnam. – Comparative Studies in Society and History, Vol. 53, No. 4: 971–996.

Arnold, Eric K. 2010. The Urban Bike Movement: Peace Rides to Scraper Bikes. – Race, Poverty & the Environment, Fall 2010, Vol. 17, No. 2: 53-55.

Augé, Marc 2012. Kohad ja mittekohad: Sissejuhatus ülimodernsesse antropoloogiasse. Tallinn: TLÜ Kirjastus.

Austin, John L. 2010. Performatiivsed lausungid. – Akadeemia 11, 1989-2008.

Bauman, Richard 1992. Performance. – Folklore, Cultural Performances, and Popular Entertainments: A Communications-centered Handbook. ed. Richard Bauman. New York and Oxford: Oxford University Press.

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

Bourdieu, Pierre 2003 [1998]. Praktilised põhjused. Teoteooriast. Tallinn: Tänapäev.

Butler, Judith 1990. Gender Trouble: Feminism and the Subversion of Identity. New York and London: Routledge.

- Clifford, James 1990. Notes on (Field)notes. – *Fieldnotes: The Makings of Anthropology*. Ed. Roger Sanjek. Ithaca and London: Cornell University Press.
- Crossley, Nick 2006. In the gym: motives, meanings and moral careers. – *Body and Society*, 12(3): 23–50.
- de Certeau, Michel 2005. *Igapäevased praktikad I. Tegemiskunstud*. Tartu: Tartu Ülikooli kirjastus.
- Fincham, Ben 2007. *Bicycle Messengers: Image, Identity and Community – Cycling and Society*. Eds. David Horton, Paul Rosen, and Peter Cox. Burlington, VT: Ashgate Publishing Company.
- Furness, Zack 2007. Critical Mass, Urban Space and Vélo-mobility. – *Mobilities*, Vol. 2, No. 2: 299–319.
- Groth, Stefan 2014. Quantified Cyclists and Stratified Motives: Explorations into Age-Group Road Cycling as Cultural Performance. – *Ethnologia Europaea: Journal of European Ethnology*, 44:1: 38–56.
- Horton, Dave 2006. Environmentalism and the Bicycle. – *Environmental Politics*, 15(1): 41–58.
- Horton, Dave 2007. *Fear of Cycling – Cycling and Society*. Eds. David Horton, Paul Rosen, and Peter Cox. Burlington, VT: Ashgate Publishing Company.
- Ingold, Tim 2008. Bindings against boundaries: entanglements of life in an open world. – *Environment and Planning A*, 40: 1796–1810.
- Ingold, Tim, Jo Lee Vergunst 2008. Introduction. – *Ways of Walking: Ethnography and Practice on Foot*. Eds. Tim Ingold and Jo Lee Vergunst. Burlington, VT: Ashgate Publishing Company.
- Jaago, Kalev, Tiiu Jaago 2019. Välitööd: Maidla näide. – *Pildi sisse minek: Artikleid välitööde alalt*. Toim. Eda Kalmre. Tartu: EKM Teaduskirjastus.

- Kalda, Mare 2019. Kogukonna kodulehekülg geopeitus.ee kui traditsiooni varamu. – Pildi sisse minek: Artikleid välitööde alalt. Toim. Eda Kalmre. Tartu: EKM Teaduskirjastus.
- Kaljundi, Linda 2008. Performatiivne pööre. – Keel ja Kirjandus 8–9: 628–640.
- Kalkun, Andreas 2019. Informandiga voodis. Lähedus ja intiimsed teemad välitöödel. – Pildi sisse minek: Artikleid välitööde alalt. Toim. Eda Kalmre. Tartu: EKM Teaduskirjastus.
- Kylliäinen, Mikko 2011. Riding toward the Civil Society: Bicycle in Nineteenth-Century Estonia. – *Baltic Journal of European Studies*. Tallinn University of Technology. Vol. 1, No 1(9): 294–306.
- Kübard, Tarmo 2018. Tallinna jalgratastumine – jalgrattakultuur ühiskondlike muutuste katalüsaatorina. Magistritöö. Eesti Kunstiakadeemia.
- Lave, Jean, Etienne Wenger 1991. *Situated Learning: Legitimate peripheral participation*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Lederman, Rena 1990. *Pretexts for Ethnography: On Reading Fieldnotes*. – *Fieldnotes: The Makings of Anthropology*. Ed. Roger Sanjek. Ithaca and London: Cornell University Press.
- Loxley, James 2007. *Performativity*. London and New York: Routledge.
- Lugo, Adonia E. 2012. Planning for Diverse Use/rs: Ethnographic Research on Bikes, Bodies, and Public Space in Los Angeles. – *Kroeber Anthropological Society Papers* No. 101(1): 49–65.
- Lääne, Tiit 2006. 120 aastat jalgrattasporti Eestis. Tallinn: Puffet Invest.
- Mackintosh, Phillip Gordon, Glen Norcliffe 2007. *Men, Women and the Bicycle: Gender and Social Geography of Cycling in the Late Nineteenth-Century – Cycling and Society*. Eds. David Horton, Paul Rosen, and Peter Cox. Burlington, VT: Ashgate Publishing Company.

- Muide, Tambet 2017. Jalgrattaseltsid Eestis 1888-1918. Bakalaureusetöö. Tallinna Ülikool. (Viidatud Muide 2020: 7 kaudu)
- Muide, Tambet 2019. Jalgrattaseltsid Eestis 1888–1918. – Uurimusi liikumise ja transpordi ajaloost: Eesti Maanteemuuseumi toimetised 1:10. Toim. Andres Seene. Varbuse: Eesti Maanteemuuseum.
- Muide, Tambet 2020. Jalgrattasõit ja selle muutuv tähendus Eestis 19. sajandil ja 20. sajandi esimesel poolel. Magistritöö. Tallinna Ülikool.
- Männistö-Funk, Tiina 2010. Gendered Practices in Finnish Cycling, 1890—1939. – Icon. Vol. 16, Special Issue: Technology in Everyday Life: 53–73.
- Männistö-Funk, Tiina 2011. The Crossroads of Technology and Tradition: Vernacular Bicycles in Rural Finland, 1880–1910 – Technology and Culture. Vol. 52, No. 4: 733–756.
- Oddy, Nicholas 2007. The Flaneur on Wheels? – Cycling and Society. Eds. David Horton, Paul Rosen, and Peter Cox. Burlington, VT: Ashgate Publishing Company.
- Ojamets, H. 2001. Jalgrattasport Tartu Kalevis. – Tartu Kalev 100. Koost. Voldemar Miller. Tartu: Tartu Spordiselts Kalev. (Viidatud Kylliäinen 2011: 295 kaudu)
- Ottenberg, Simon 1990. Thirty Years of Fieldnotes: Changing Relationships to text. – Fieldnotes: The Makings of Anthropology. Ed. Roger Sanjek. Ithaca and London: Cornell University Press.
- Part, Aksel Johannes 2019. Analysis of Barriers and Motivations for Bicycle Commuting Among Recently Employed in Tartu: A Social Practice Theory Approach. MSc Urban Strategies and Design. The University of Edinburgh.
- Passini, Romedi 1992. Wayfinding in Architecture. New York: Van Nostrand Reinhold. (Viidatud Lugo 2012: 54 kaudu)
- Piisang, Eugen, Juhan Maidlo 2001. Kalev läbi sajandi 1: 1900–1944. Tallinn: Ilo. (Viidatud Muide 2020: 7 kaudu)

- Sanjek, Roger 1990. *A Vocabulary for Fieldnotes*. – *Fieldnotes: The Makings of Anthropology*. Ed. Roger Sanjek. Ithaca and London: Cornell University Press.
- Santino, Jack 2017. *From Carnavalesque to Ritualesque: Public Ritual and the Theater of the Street*. – *Public Performances: Studies in the Carnavalesque and Ritualesque*. ed. Jack Santino. Logan: Utah State University Press, 3–15.
- Schatzki, Theodore 2010. *Materiality and Social Life*. – *Nature and Culture*, Summer 2010, Vol. 5, No. 2: 123–149.
- Selart, Anti 2012. *Võitlus esivõimu pärast: 1300–1400*. – *Eesti ajalugu II: Eesti keskaeg*. Koost. ja toim. Anti Selart. Tartu: Tartu Ülikooli ajaloo ja arheoloogia instituut.
- Shove, Elizabeth, Mika Pantzar, Matt Watson 2012. *The Dynamics of Social Practice: Everyday Life and How it Changes*. Los Angeles etc.: Sage Publications.
- Sillastu, Anu 2012. *Tartu esimene eestlaste spordiselts Taara*. – *Sport & Muuseum*. Eesti Spordimuuseumi perioodiline väljaanne. Nr 1: 3–17. (Viidatud Muide 2020: 7 kaudu)
- Simpson, Clare S. 2007. *Capitalising on Curiosity: Women's Professional Cycle Racing in the Late-Nineteenth Century – Cycling and Society*. Eds. David Horton, Paul Rosen, and Peter Cox. Burlington, VT: Ashgate Publishing Company.
- Spinney, Justin 2007. *Cycling the City: Non-Place and the Sensory Construction of Meaning in a Mobile Practice*. – *Cycling and Society*. Eds. David Horton, Paul Rosen, and Peter Cox. Burlington, VT: Ashgate Publishing Company.
- Tiidenberg, Katrin 2019. *Usaldus internetis – juurdepääs ja suhted uuritavatega*. – *Pildi sisse minek: Artikleid välitööde alalt*. Toim. Eda Kalmre. Tartu: EKM Teaduskirjastus.
- Watson, Matthew, Elizabeth Shove 2008. *Product, competence, project and practice*. – *Journal of Consumer Culture*, 8(1): 69–89.
- Wolf, Margery 1990. *Chinanotes: Engendering Anthropology*. – *Fieldnotes: The Makings of Anthropology*. Ed. Roger Sanjek. Ithaca and London: Cornell University Press.

Filmid

Gielen, Arne, Gertjan Hulster (Directors) 2020. Why We Cycle. Netherlands: Nieuw & Verbeterd.

Tootsen, Jaan (Režissöör) 2013. Velosoofid. – Eesti Lood. ERR.

Kaardid:

Maa-amet. Maainfo. X-GIS 2. <https://xgis.maaamet.ee/xgis2/page/app/maainfo> (viimati vaadatud 18.05.2021)

Empiirilised allikad:

Riina T ja Ain, intervjuu 22.07.2020, Paide

Taavi, intervjuu 15.08.2020, Paide

Ülle, intervjuu 19.08.2020, Paide

Ivo, intervjuu 26.08.2020, Paide

Arnika, intervjuu 30.09.2020, Paide

Riina A, intervjuu 07.10.2020, Paide

Elo, intervjuu 21.10.2020, Paide

Paide Rattapood. Facebook. <https://www.facebook.com/paiderattapood> (viimati vaadatud 18.05.2021)

Paide õhtused rattasõidud. Facebooki grupp.

<https://www.facebook.com/groups/1715726202016651> (viimati vaadatud 18.05.2021)

Välitööpäevik 2019–2020, Martin Beek. Autori valduses.

Muud allikad:

Alates maist on Tallinnas ametis rattalinnapea. 2021. – Geenius, Kalamaja Kuulutaja.

06.05 <https://kalamaja.geenius.ee/rubriik/uudis/alates-maist-on-tallinnas-ametis-rattalinnapea/> (viimati vaadatud 18.05.2021)

Eesti Jalgrattamuuseum. Koduleht <https://www.velomuseum.ee/et> (viimati vaadatud 18.05.2021)

Glase, Urmas 2020. Kolmapäevased rattasõidud põikasid Arvamusfestivaliks reedesse. – Järva Teataja, Postimees. 15.08.

<https://jarvateataja.postimees.ee/7040047/kolmapaevased-rattasoidud-poikasid-arvamusfestivaliks-reedesse> (viimati vaadatud 01.04.2021)

Kalmre, Risto 2019. Tipp d'Und. <https://www.tbw.ee/voog/tipp-d-und-2019> (viimati vaadatud 18.05.2021)

Liiklusseadus 17.03.2011. Riigi Teataja. <https://www.riigiteataja.ee/akt/117032011021> (viimati vaadatud 18.05.2021)

mitte_tallinn. Instagrami konto. https://www.instagram.com/mitte_tallinn/ (viimati vaadatud 18.05.2021)

Pöder, Anne 2020. Tervisetee tiitli pälvinud üritus algab taas. – Järva Teataja,

Postimees. 02.06. <https://jarvateataja.postimees.ee/6983514/tervisetee-tiitli-palvinud-uritus-algab-taas> (viimati vaadatud 18.05.2021)

- Pöder, Anne 2020. Paide õhtused rattasõidud lõpetasid hooaja. – Järva Teataja, Postimees. 31.08. <https://jarvateataja.postimees.ee/7051324/paide-ohitud-rattasoidud-lopetasid-hooaja> (viimati vaadatud 01.04.2021)
- Tallinn Bicycle Week 2014. Tour d'ÖÖ vurab 15/08 Paidesse. <https://www.tbw.ee/voog/tour-d88-paide> (viimati vaadatud 18.05.2021)
- TBW = Tallinn Bicycle Week'i kodulehekülg. <https://www.tbw.ee/tbw-st> (viimati vaadatud 18.05.2021)
- Tooming, Marko 2021. Rattastrateegia koostajad: Tallinn pole teinud vähimatki õigesti. – ERR. 26.04. <https://www.err.ee/1608184132/rattastrateegia-koostajad-tallinn-pole-teinud-vahimatki-oigesti> (viimati vaadatud 18.05.2021)

Collective Cycling Practices: the Case of Paide

Summary

Cycling, being far from uniform, includes a wide array of different practices. It is my aim in this thesis to explore this multitude of possible ways of cycling hidden within the larger whole, as well as the many reasons that motivate people to cycle. Collective cycling practices form but one small part of cycling as a whole, yet I believe this is a part that is often overlooked. Thus it is by looking into collective cycling that I hope to widen our understanding of what cycling is and can be.

In order to analyse collective cycling practices, I focus on the example of Paide evening bicycle rides, a weekly event that takes place during summer from June to August. Every Wednesday some 10–40 people come together to cycle for an hour in the town of Paide or its environs. In my thesis I look at cycling as a practice, relying also on the concept of spatial practice as described by de Certeau (2005). My thesis is most heavily based on the notion of practice as seen by Shove et al (2012), according to which practices are made up of three elements: materials, competences and meanings. I have also relied on the concepts of community of practice and performativity.

My thesis is built on fieldwork done in Paide in 2019 and 2020, which consisted mostly of participant observation and semi-structured interviews with a touch of netnography. Relying on my fieldwork at the rides, I seek to answer the following questions: What are the peculiarities of collective cycling as a practice? What motivates people to participate in collective cycling? What meanings are given to collective cycling by the participants?

As Paide evening bicycle rides include spatial practices, they provide their participants with unique ways of interacting with the space around them. The route used during the rides changes every time and is largely based on improvisation by Ain, one of the rides' organizers. While the route always changes, the start and end point of the rides tend to stay the same: a typical ride starts at Paide Bicycle Shop and ends at the Central Square.

The rides allow the participants to discover relatively unknown or marginal locations in Paide, such as small streets or yards that are usually not visited by those not living there.

While participating at the rides requires regular cycling related competences from the participants, it also includes skills that are not oft used when cycling alone. For example, learning to understand and consider with the space required by the other cyclists is necessary to avoid crashes. In other ways, collective cycling expects less from the participants than cycling alone – the path is decided by the organizers, freeing the average participant from such decision making and leaving more room for simply enjoying the ride. In the same time, leading and managing the group of cyclists moving together requires specific competences from the organizers, Riina T and Ain.

The materials that form a part of collective cycling as seen at the evening bicycle rides include the bicycles used by the participants, but also other cycling related things, such as helmets, bells, or lights. The materials used while cycling affect and change the practices: a mountain bike allows cycling off-road and on uneven terrain, while being less suitable for using in an urban environment than a hybrid or cruiser bike. Most people who participate in the rides are also regular customers of Paide Bicycle Shop. As the organizers of the evening bicycle rides also happen to be the owners of the Bicycle Shop, this makes them especially influential in the cycling community of Paide. The recent popularity of hybrid bikes among the participants of the rides can perhaps also be attributed to the organizers, as they themselves use and seem to favour this type of bicycle.

As mentioned above, I also look at collective cycling as a performative practice. The materials used in cycling often play a performative role. A bicycle light offers visibility when cycling at night, while also allowing one to perform safe cycling. The target audience to this performance of safety could be other cyclists, but also the police, as using a light when cycling in the dark is required by the law. In some cases, performative aspects of materials are more important than their practical use. In Paide, the widespread popularity of mountain bikes can be attributed to performative reasons. Until recently, they were preferred over other types of bicycles even when the user was mainly cycling on flat paved streets and paths, where another type of bicycle would be a more pragmatic choice.

The community of practice formed around the Paide evening bicycle rides includes both regular and irregular practitioners. Most participants come from Paide or the surrounding settlements. Among them is a large number of families with small children. The slow pace and relatively short distances covered during the rides make the rides suitable for cyclists of all ages and physical conditions. The practitioners include a heterogeneous group of people including both old and new participants. The use of bicycles in everyday life also varies among them. As mentioned, Paide Bicycle Shop plays an important role at the rides. During the rides, people gather near the shop before the event starts. In a way, this gathering also functions as a mobile bicycle workshop, with the organisers inspecting the bicycles present and giving bicycle related advice and know-how. New members are recruited into the practice via different methods. Often people are invited to join by their friends, neighbours or family members. The rides have a Facebook group where videos and pictures of the rides are regularly posted – this also works as an advertisement for the event.

The third element of practices – meanings – is strongly connected with the reasons that practitioners have for participating in the evening bicycle rides. The organisers see the rides among other things as a means to promote cycling practices that put emphasis on safety and being considerate of others using the roads. They also see the rides as a way of promoting and advertising the Bicycle Shop. These two reasons for organizing the rides are quite interconnected. One important reason for continuing to organize Paide evening bicycle rides, which have been taking place for roughly 5 years, is the continued interest of the participants.

According to some participants, collective cycling provides them with a special kind of experience: cycling in general can be emotionally “cleaning” and cycling together can have the added feeling of togetherness. As said before, there are many families with small children among the participants. For the parents, the rides provide a place to promote healthy outdoorsy lifestyle in their children. Some participants also felt that it is their duty to support the organisers of a positive thing happening in their town by showing up to the event. This feeling of duty is connected to the perceived, and probably very real, situation of the town going extinct, of people leaving Paide for bigger cities. Both organisers and

participants value the opportunity to discover and visit hidden or marginal spaces in the town. Both also often mentioned the importance of a regular possibility to meet friends, acquaintances and likeminded people. The rides provide a space to meet up and do something together where the cycling is perhaps only a means to community-building. It is also interesting to note what the practitioners didn't mention as a reason for participating. Bicycle is nowadays oft associated with environmentally friendly lifestyle, the bicycle is seen as a "green materiality" (Horton 2006). Yet none of my informants mentioned environmental or "green" reasons or meanings in connection with the evening bicycle rides. Another thing often associated with collective cycling, such as the internationally well known Critical Mass events, is an aspect of protest (Furness 2007). While the practitioners involved do harbour some critical thoughts in regards to the city-planning in Paide, the rides are not seen or presented as a protest event.

Changes in materials, competences and meaning bring forth changes in the practices involved. Both organisers and participants have changed the rides. For example, the popularity of different bikes and other materials used is greatly influenced by Paide Bicycle Shop and its owners. The participants can change the practices even by simply showing up: the presence of families with children influences the rides in a way that makes them more suitable for young cyclists, by slowing the pace of the rides for example. As such, Paide evening bicycle rides are a dynamic and ever changing event.

Lisa 1. Intervjuu kava 1: intervjuu sõitude korraldajatega.

Poe ajalugu:

- Mis ajast rattapoodi peate Paides?
- Miks hakkasite rattapoodi pidama?
- Pood on osa Hawaii Expressi ketist? Kas algusest peale? Kuidas see käib?

Sõitude ajalugu:

- Mis ajast toimuvad sõidud?
- Miks alustasite sõitudega?
- Kuidas on muutunud aja jooksul? Kas populaarsus on muutunud?

Sõidud praegu:

- Kes on osalejad? Kas sama seltskond üldiselt iga kord? Kui paljud on tuttavad, kui paljud mitte? Kas ka poe kliendid?
- Osalejate rattad ja muu varustus – kui palju sellest on siit poest pärit?
- Miks praegu korraldate?
- Miks inimesed osalevad?

Rattasõidust üldiselt:

- Mille jaoks te rattast kasutate väljaspool õhtuseid rattasõite?
- Kas Paides on hea rattaga sõita? Kas Eestis on hea rattaga sõita?
- Kas olete käinud ka mingitel muudel üritustel, kus sõidetakse koos rattaga? Nt Tour d'ÕÖ, Roheliste rattaretked, mingid võistlused?

Oma jalgratas:

- Kust oma rattad saite?
- Milline on teie suhe oma jalgrattaga (nt osad inimesed panevad oma rattale nime)?

Lisa 2. Intervjuu kava 2: intervjuu sõitudel osalejatega.

Paide õhtused rattasõidud:

- Kui tihti sõitudel osalete?
- Mis ajast osalete sõitudel?
- Mis ajendas sõitudel osalema?
- Miks praegu osalete?
- (Kas/kuidas on sõidud aja jooksul muutunud?)

Rattasõidust üldiselt:

- Mille jaoks te ratast kasutate väljaspool õhtuseid rattasõite?
- Kas Paides on hea rattaga sõita? Kas Eestis on hea rattaga sõita?
- Kas sõidate rattaga aasta läbi?
- Kas olete käinud ka mingitel muudel üritustel, kus sõidetakse koos rattaga? Nt Tour d'ÕÖ, Roheliste rattaretked, mingid võistlused?
- (Mis on teie meelest üheskoos rattaga sõitmise mõte?)

Oma jalgratas:

- Kust oma ratta saite?
- Kas olete ratast aja jooksul muutnud? (hankinud mingeid lisavidinaid külge jne)
- Milline on teie suhe oma jalgrattaga (nt osad inimesed panevad oma rattale nime)?
Mis on ratas teie jaoks (vahend jne)?

Lihlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja üldsusele kättesaadavaks tegemiseks

Mina, *Martin Beek*,

1. annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihlitsentsi) minu loodud teose

Kollektiivsed jalgrattasõidupraktikad Paide näitel,

mille juhendaja on *Aimar Ventsel*,

reprodutseerimiseks eesmärgiga seda säilitada, sealhulgas lisada digitaalarhiivi DSpace kuni autoriõiguse kehtivuse lõppemiseni.

2. Annan Tartu Ülikoolile loa teha punktis 1 nimetatud teos üldsusele kättesaadavaks Tartu Ülikooli veebikeskkonna, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace kaudu Creative Commons'i litsentsiga CC BY NC ND 3.0, mis lubab autorile viidates teost reprodutseerida, levitada ja üldsusele suunata ning keelab luua tuletatud teost ja kasutada teost ärieesmärgil, kuni autoriõiguse kehtivuse lõppemiseni.
3. Olen teadlik, et punktides 1 ja 2 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.
4. Kinnitan, et lihlitsentsi andmisega ei riku ma teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse õigusaktidest tulenevaid õigusi.

Martin Beek
18.05.2021