

# POLKUPYÖRIEN REKISTERÖINTI HÄMEENLINNAN KAUPUNGISSA VUOSINA 1904–1928

Mikko Kylliäinen

Lukuisissa pitäjän- ja kaupunginhistorioissa kerrotaan paikkakunnan liikenteen kehityksen yhteydessä höyrylaiva- ja linja-autoliikenteen alkamisesta ja rautatien tulosta sekä usein myös seudun ensimmäisistä henkilöautoista. Vaikka vanhoissa valokuvissa ajalta ennen toista maailmansotaa kaupunkien kaduilla nähdään kuitenkin autoilijoiden sijasta pyöräilijöitä, tutkimustietoa polkupyörän merkityksestä liikennevälineenä 1900-luvun alkupuoliskolla ei juuri ole. Hämeenlinnan poliisilaitoksen polkupyörärekisteri 1900-luvun alkuvuosikymmeniltä tarjoaa mahdollisuuden selvittää pienen kaupungin mittakavassa sitä, kuinka yleinen kulkuväline polkupyörä tuolloin oli ja ketkä sillä liikkivat.

Poliisilaitokset eri puolilla Suomea ovat pitäneet vaihtelevasti yllä rekistereitä polkupyöristä 1800-luvun viime vuosista 1950-luvulle saakka. Toistaiseksi ei ole olemassa tutkimustietoa siitä, miksi polkupyörien rekisteröintiin ryhdyttiin, eikä siitä, miksi rekisteröinti lopetettiin. Yhtenäistä valtakunnallista käytäntöä ei näytä olleen, sillä rekisterien pito aloitettiin eri aikaan ja myös lopetettiin eri aikaan: esimerkiksi Helsingissä polkupyörät merkittiin rekisteriin vuodesta 1895 alkaen,<sup>1</sup> Vaasassa vuodesta 1898,<sup>2</sup> Turussa vuodesta 1909<sup>3</sup> ja Tampereella<sup>4</sup> vuodesta 1913 alkaen. Tampereella rekisteröintiä jatkettiin vuoteen 1953 saakka, mutta Vaasassa siitä luovuttiin 1930-luvun lopussa.<sup>5</sup> Yleensä rekisteröinnistä määrättiin kaupunkien poliisijärjestyksissä,<sup>6</sup> mutta ensimmäisen maailmansodan aikana oli voimassa myös koko maata koskeva määräys, joka velvoitti pyöräilijät hankkimaan ajoluvan myös maalaiskunnissa.<sup>7</sup>

Rekisteröidessään polkupyöränsä pyöräilijä sai todistuksen ja numerolla varustetun kilven kiinnitettäväksi pyöräänsä.

Poliisilaitos piti rekisteröidyistä pyöristä luetteloa, johon merkittiin pyörän omistajan nimi, ammatti ja osoite, usein myös pyörän merkki ja rungon numero.<sup>8</sup> Rekisteröintiä ja rekisterikilven kiinnittämistä pyörään pidettiin niin tärkeänä, että sääntöjen rikkomisesta saattoi seurata sakko tai jopa haaste oikeuteen.<sup>9</sup> Näin ollen lienee perusteltua olettaa, että pyörärekisterit ovat kattaneet kunkin kaupungin pyöräilijät varsin hyvin.

Polkupyörärekisteriin merkittyjen tietojen perusteella on mahdollista tutkia, kuinka polkupyörä yleistyi ja ketkä polkupyöriä omistivat.<sup>10</sup> Pyörärekisterien aloitusvuoden tiedot käsittänevät yleensä kaupungin koko pyöräkannan, ja tämän jälkeen rekisteriin tehdyt kirjaukset kertovat uusien tai käytettyjen pyörien hankinnasta sekä muuttajien mukana tulleiden pyörien määrästä. Rekisteri mahdollistaa pyöräkaupan volyymin tutkimisen, varsinkin vertaamalla pyöräkauppioiden lehti-ilmoitteluun samalta ajalta. Jos pyörärekisteriin on kirjattu myös pyörän merkki, on mahdollista selvittää esimerkiksi paikallisten pyöräkauppioiden omien merk-



Hämeenlinnassa koottujen polkupyörämerkkien nimikilpiä. Kuva: Mikko Kylliäinen.

kien, kotimaisten tukkukauppiaiden osista kokoamien pyörien, kotimaisten pyörätehtaiden<sup>11</sup> sekä ulkomaisten pyörien markkinaosuutta.<sup>12</sup>

Pyöräilijöiden rekisteriin merkittyjen osoitteiden perusteella on mahdollista ainakin jossain määrin rekonstruoida liikennevirtoja: mistä kuljettiin ja mihin? Kappalemääräisesti polkupyörä näyttää 1920- ja 1930-lukujen liikennelaskennoissa olleen yleisin ajoneuvo maanteillä ja kaupungeissa, joissa linja-autoliikenne tosin alkoi matkustajamäärissä mitattuna olla jo tuolloin polkupyörää tärkeämpi liikenneväline.<sup>13</sup> Polkupyörän ja pyöräilyn suosion vaihtelut riippuivat toisaalta taloudellisista suhdanteista: 1930-luvun alun laman aikaan uusia pyöriä ei juuri hankittu, mutta linja-autokyydeistä luovuttiin monessa perheessä. Taloudellisen tilanteen kohentuessa taas pyörä pyrittiin hankkimaan heti, kun siihen oli varaa.<sup>14</sup>

Hämeenlinnan kaupungin historiassaan (1875–1944) Y. S. Koskimies kertoo rautatie- ja vesiliikenteen kehityksestä 1900-luvun alkupuolella sekä autoliikenteestä. Ensimmäinen auto Hämeenlinnassa näh-

tiin vuonna 1909, jolloin vuokra-autoliikenne alkoi. Linja-autot liikkuiivat seudulla 1920-luvun puolivälistä alkaen.<sup>15</sup> Pyöräilyä liikennemuotona Koskimies ei mainitse, kaupungissa suosittuna urheilulajina kylläkin.<sup>16</sup> Ilmari Lehmusvaaran kirjoittamassa Hämeenlinnan Tarmon historiassa kaupungin kilpapyöräilyn menneisyys on käsitelty perusteellisesti.<sup>17</sup> Polkupyörän historiaa on tutkittu tieteellisesti vasta muutaman vuosikymmenen ajan,<sup>18</sup> ja tutkimuksia polkupyörän käytöstä jokapäiväisenä liikennevälineenä tai pyöräilijöistä on toistaiseksi julkaistu varsin niukasti. Suomessa Tapani Mauranen on selvittänyt pyöräilijöiden sosiaalista asemaa Tampereella, ja Kimmo Antila on arvioinut liikennelaskentojen perusteella polkupyörän yleisyyttä liikennevälineenä 1900-luvun alkuvuosikymmeninä.<sup>19</sup> Polkupyörän käyttöä yhdeksässä Euroopan kaupungissa 1900-luvulla on selvitetty Alankomaissa tehdyssä tutkimuksessa, joka perustuu liikennetilastoihin.<sup>20</sup> Anne-Katrin Ebert vertailee väitöskirjassaan pyöräilyn kehitystä Alankomaissa ja Saksassa toisen maailmansodan alkuun saakka.<sup>21</sup>

## HÄMEENLINNAN POLIISILAITOKSEN POLKUPYÖRÄREKISTERI

Hämeenlinnan maakunta-arkistossa säilytettävän Hämeenlinnan poliisilaitoksen arkiston vanhimpaan osaan sisältyy kaupungin polkupyörärekisteri vuosilta 1904–1928. Arkistoluettelossa rekisteri on nimellä ”Polkupyörätodistukset”, mutta kyseessä on nimenomaan luettelo henkilöistä, jotka olivat ilmoittaneet ajavansa polkupyörällä Hämeenlinnan kaupungin alueella ja jotka olivat saaneet tämän johdosta todistuksen sekä rekisterikilven polkupyöräänsä.<sup>22</sup> Rekisteriin siis sisältyvät paitsi kaupunkilaisten, myös kaupungissa pyörällä liikkuneiden ulkopaikkakuntalaisten polkupyörät. Poliisilaitoksella kirjoitettuja todistuksia arkistoon ei sisälly, vaikka poliisilaitoksen arkistoluettelosta näin voisikin päätellä.

Vuosi ja kuu	Pöytäkirjan n:o	Polkupyörän omistajan nimi ja ammatti	Asunto	Määrättyä
1910	10	1. Ahlqvist, Emil Herrmann Bengt Jakobin 47		75
"	"	2. Ahlqvist, Matti Herrmannin 118		11
"	11	3. Ahlqvist, Jukka Mattin Anttonin Raastuvuonon 11		11
"	"	4. Järvis, Antton Mattin Herrmannin Raastuvuonon 34		11
"	"	5. Järvis, Antton Mattin Herrmannin Raastuvuonon 34		11
"	"	6. - 1 - - - - -		11
"	"	7. Herrmann, Matti Herrmannin Raastuvuonon 34		11
"	"	8. Herrmann, Matti Herrmannin Raastuvuonon 34		11
"	"	9. Herrmann, Matti Herrmannin Raastuvuonon 34		11
"	"	10. Herrmann, Matti Herrmannin Raastuvuonon 34		11
"	12	11. Herrmann, Matti Herrmannin Raastuvuonon 34		11
"	"	12. Herrmann, Matti Herrmannin Raastuvuonon 34		11
"	"	13. Herrmann, Matti Herrmannin Raastuvuonon 34		11
"	"	14. Herrmann, Matti Herrmannin Raastuvuonon 34		11
"	"	15. Herrmann, Matti Herrmannin Raastuvuonon 34		11
"	"	16. Herrmann, Matti Herrmannin Raastuvuonon 34		11
"	"	17. Herrmann, Matti Herrmannin Raastuvuonon 34		11
"	"	18. Herrmann, Matti Herrmannin Raastuvuonon 34		11
"	"	19. Herrmann, Matti Herrmannin Raastuvuonon 34		11
"	"	20. Herrmann, Matti Herrmannin Raastuvuonon 34		11
"	"	21. Herrmann, Matti Herrmannin Raastuvuonon 34		11
"	"	22. Herrmann, Matti Herrmannin Raastuvuonon 34		11
"	"	23. Herrmann, Matti Herrmannin Raastuvuonon 34		11
"	"	24. Herrmann, Matti Herrmannin Raastuvuonon 34		11
"	"	25. Herrmann, Matti Herrmannin Raastuvuonon 34		11
"	"	26. Herrmann, Matti Herrmannin Raastuvuonon 34		11
"	"	27. Herrmann, Matti Herrmannin Raastuvuonon 34		11
"	"	28. Herrmann, Matti Herrmannin Raastuvuonon 34		11
"	"	29. Herrmann, Matti Herrmannin Raastuvuonon 34		11
"	"	30. Herrmann, Matti Herrmannin Raastuvuonon 34		11
"	"	31. Herrmann, Matti Herrmannin Raastuvuonon 34		11
"	"	32. Herrmann, Matti Herrmannin Raastuvuonon 34		11
"	"	33. Herrmann, Matti Herrmannin Raastuvuonon 34		11
"	"	34. Herrmann, Matti Herrmannin Raastuvuonon 34		11

Poliisilaitos aloitti polkupyörärekisterinsä 16.5.1904, jolloin kaupunginvaltuuston varapuheenjohtaja, lehtori A. Th. Böök<sup>23</sup> sai ensimmäisenä kaupunkilaisena rekisterikilven polkupyöräänsä. Rekisterikilvet numeroitiin juoksevin numeroin niin, että vuonna 1904 viimeinen kilpi sai syyskuun lopulla numeron 206. Vuonna 1905 polkupyöriä rekisteröitiin 39 kpl ja seuraavana vuonna vain yksi. Tällöin myös rekisterin pito keskeytyi. Uudelleen rekisteröinti aloitettiin alusta elokuussa 1910, jolloin numerolla yksi varustetun rekisterikilven sai komisario Emil Ahlgrén. Nyt rekisteröintiä jatkettiin vuoden 1918 syyskuuhun saakka, jolloin rekisterikilpiä oli jaettu 1652 kappaletta. Vuonna 1919 rekisteri aloitettiin jälleen alusta numerosta 1 ja sitä jatkettiin vuoteen 1928 saakka, jolloin viimeinen rekisterikilpi oli varustettu numerolla 2250. Rekisterin ylläpito päättyi toukokuussa 1928, mutta ilmeisesti rekisteröinti oli ollut jo vuonna 1927 satunnaista, sillä tällöin uusia rekisterinumeroita merkittiin luetteloon alle puolet edellisvuoden määrästä, vaikka pyörien myynti valtakunnallisesti oli 1920-luvun lopulla kasvussa, kun pyörien hinta ostovoimaan verrattuna laski.<sup>24</sup>

Rekisteriin ei merkitty pelkästään hämeenlinnalaisia polkupyörän käyttäjiä, vaan myös ulkopaikkakuntalaisia, jotka aikovat ajaa polkupyörällä kaupungin alueella. Kaupungin alue oli 1900-luvun alussa oleellisesti pienempi kuin vuosisadan lopussa monien kuntaliitosten jälkeen. Monet keskustan

Aloitussivu Hämeenlinnan poliisilaitoksen polkupyörärekisteristä vuodelta 1910. Rekisteriin merkittiin myönnetyn rekisterikilven numero, polkupyörätodistuksen päivämäärä sekä polkupyörän omistajan nimi, osoite ja ammatti. Kuva: Hämeenlinnan maakunta-arkisto.

liepeillä sijaitsevat nykyiset kaupunginosat, kuten Hätilä tai Ojoinen, eivät kuuluneet kaupunkiin, vaan ne olivat Hämeenlinnan maalaiskunnan tai Vanajan kunnan osia. Kaupunki käsitti keskustan, Myllymäen, linnan kasarmeineen, kaupunginpuiston ja vuodesta 1916 rautatieaseman alueen.<sup>25</sup>

Hämeenlinnan poliisikamarilla polkupyörän rekisteröinnistä tehtiin merkintä lomakkeelle, jonka ensimmäisiin sarakkeisiin kirjattiin päivämäärä, seuraavaan rekisterikilven numero ja edelleen pyörän omistajan nimi sekä vuodesta 1910 ammatti ja ”asunto” eli osoite. Pyörän merkkiä tai rungon numeroa Hämeenlinnassa ei kirjattu ylös. Aikana, jolloin poliisilaitos piti rekisteriä, polkupyöriä myytiin useassa liikkeessä, ja 1920-luvun lopulta tunnetaan kolme pyörämerkkiä, joita koottiin Hämeenlinnassa.<sup>26</sup> Merkkien puuttuessa rekisteristä paikallisten kauppiaiden markkinaosuuksia ei kuitenkaan ole mahdollista selvittää. Sitä vastoin rekisteriin merkittyjen tietojen perusteella voidaan arvioida seuraavia seikkoja:

- paljonko polkupyöriä vuosittain rekisteröitiin?

- kuinka suuren osuuden rekisteröidystä pyöristä omistivat ulkopaikkakuntalaiset?

- oliko polkupyörä Hämeenlinnan kaupungissa yleinen liikenneväline, toisin sanoen kuinka suuri osuus kaupunkilaisista omisti polkupyörän?

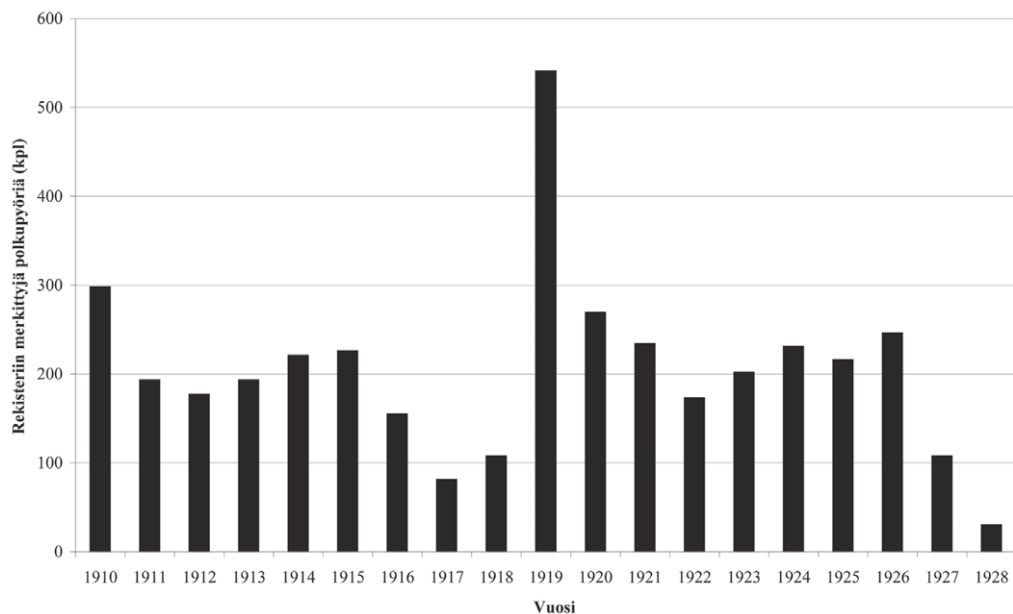
- millaisiin sosiaalisiin ryhmiin pyörien omistajat kuuluivat?

Poliisilaitoksen polkupyörärekisterin näihin kysymyksiin antamien vastausten perusteella voidaan muodostaa käsitys siitä, millainen Hämeenlinnan kadulla vastaan ajanut polkupyöräilijä 1900-luvun alkuvuosikymmeninä oli.

## REKISTERIIN MERKITYT POLKUPYÖRÄT 1904–1928

Hämeenlinnan poliisilaitos aloitti polkupyörärekisterinsä alusta vuosina 1904, 1910 ja 1919. Ilmeisesti näinä vuosina rekisteriin

**Kaavio 1.** Hämeenlinnan poliisilaitoksen polkupyörärekisteriin merkittyjen polkupyörien määrä vuosina 1910–1928.



merkittiin kaikki polkupyörät, joita niiden omistajat käyttivät kaupungissa. Vuonna 1904 rekisteriin merkittiin 206 polkupyörää. Tällöin rekisteriin ei kuitenkaan merkitty omistajan osoitetta, joten ei ole mahdollista selvittää, kuinka suuri osa pyöräilijöistä tuolloin oli kaupunkilaisia ja kuinka paljon ulkopaikkakuntalaiset asioivat kaupungissa polkupyörällä.

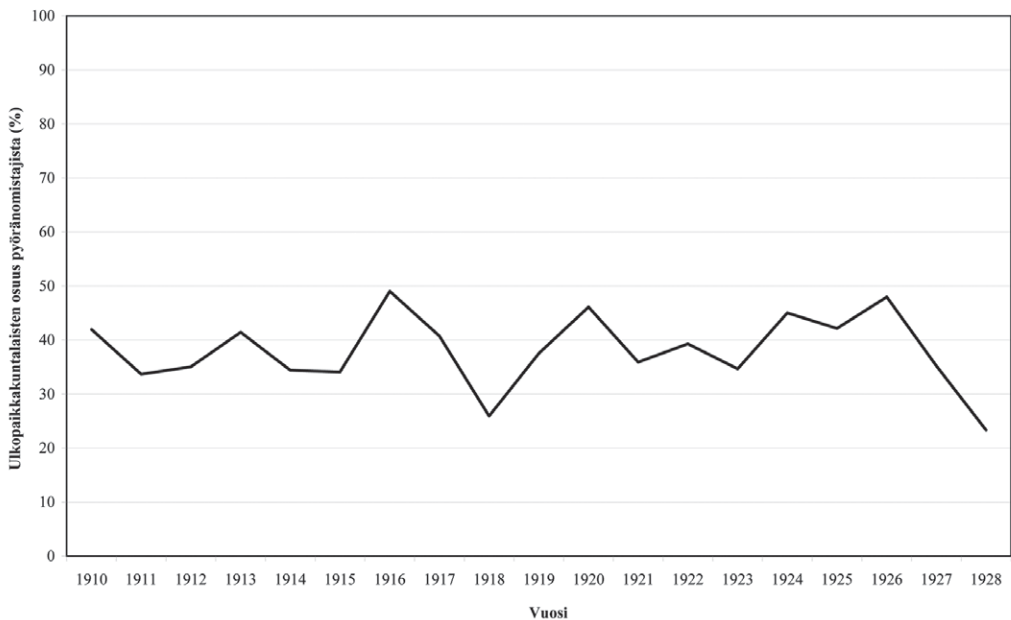
Rekisteriin merkittyjen polkupyörien määrä vaihteli vuosina 1910–1928 suuresti (kaavio 1). Edellisiin ja seuraaviin vuosiin verrattuina vuodet 1910 ja 1919 ovat poikkeuksia, koska jo kerran rekisteröidyt pyörät merkittiin luetteloon uudelleen, kun rekisteri aloitettiin alusta. Jälkimmäisellä kerralla jo kerran rekisteröityjen pyörien merkitseminen rekisteriin on ehkä jatkunut vielä vuonna 1920, koska rekisteröintejä tehtiin lähes 100 kpl enemmän kuin vuonna 1922.

Ensimmäisen maailmansodan vaikutukset näkyvät rekisterissä vuonna 1916, kun rekisteröintien määrä laski noin kolmanneksen. Vuosina 1910–1918 pidetyn

rekisterin ajalla vuosia, joita ei voi pitää rekisterin pidon tai poliittisen ja taloudellisen tilanteen kannalta poikkeuksellisina, ovat vuodet 1911–1915. Tällöin rekisteriin merkittiin keskimäärin 202 polkupyörää vuosittain. Rekisteröintien määrä vuotta kohti oli näinä vuosina lievässä kasvussa. Vuosien 1917 ja 1918 poikkeusolosuhteissa rekisteriin merkittiin puolta vähemmän polkupyörää kuin aiempina vuosina. Pyöräkauppiaatkaan eivät näinä vuosina juuri julkaisseet ilmoituksia paikkakunnan lehdissä.<sup>27</sup>

Vuoteen 1926 saakka poliisilaitos nähtävästi piti rekisteriä säännöllisesti yllä, mutta vuonna 1927 tämä käytäntö näyttää jostain syystä päättyneen. Ei liene mahdollista, että pyöräily olisi Hämeenlinnassa vuonna 1927 äkillisesti menettänyt suosionsa, sillä valtakunnallisesti pyöräkauppa kasvoi, ja vuodesta 1928 tuli polkupyörien myynnin ennätysvuosi ennen suurta lamakautta, jolloin pyörien myynti laski.<sup>28</sup> Vuosina 1922–1926 rekisteröintien määrä Hämeenlinnassakin kasvoi, ja vuosina 1920–1926 rekisteriin

**Kaavio 2.** Ulkopaikkakuntalaisten suhteellinen osuus (%) Hämeenlinnassa polkupyöränsä rekisteröineistä pyöränomistajista.



merkittiin vuosittain keskimäärin 224 polkupyörää eli hieman enemmän kuin ennen maailmansotaa.

Vuodesta 1910 lähtien polkupyörärekisteristä käy ilmi pyöränomistajan osoite, joten tästä vuodesta alkaen voidaan selvittää, kuinka suuri osuus pyöränsä Hämeenlinnassa rekisteröineistä pyöräilijöistä asui muualla kuin kaupungin alueella. Ulkopaikkakuntalaisten osuudessa ei vuosina 1910–1928 tapahtunut muutoksia, vaan sen vaihteli vuosittain 40 % molemmin puolin. Ulkopaikkakuntalaisten osuus pyöränsä Hämeenlinnassa rekisteröineistä pyöränomistajista oli keskimäärin 38 %. Pienempi heidän osuutensa oli vuonna 1918, mikä johtunee siitä, että pyöriä yleensä rekisteröitiin vähän ja keväällä sodan aikana ihmisten liikkumista rajoitettiin. Ulkopaikkakuntalaisten osuuden lasku vuosina 1927 ja 1928 johtunee siitä, että poliisilaitos ei enää ylläpitänyt rekisteriä. Ulkopaikkakuntalaiset pyöräilijät eivät asuneet pelkästään maalaiskunnan ja Vanajan lähikylissä, vaan pyöränsä rekisteröivät myös usean kymmenen kilometrin päässä kaupungista asuvat henkilöt.

## POLKUPYÖRIEN MÄÄRÄ HÄMEENLINNASSA 1910–1928

Vuosilta 1910 ja 1919 voidaan laskea polkupyörän omistaneiden kaupunkilaisten osuus koko väestöstä, koska näinä vuosina kaupungin koko pyöräkanta merkittiin rekisteriin ja pyöränomistajien osoitetiedot ovat olemassa. Vuosina 1910 ja 1919 kirkonkirjojen tietoihin perustuvat Hämeenlinnan kaupungin väkiluvut,<sup>29</sup> kaupungin asukkaiden rekisteröimien polkupyörien määrät ja pyöränomistajien suhteelliset osuudet kaupungin asukkaista olivat:

Vuosi	Väkiluku (as.)	Rekisteröityjä pyöriä (kpl)	Pyöränomistajia (%)
1910	6278	173	2,8
1919	6562	338	5,2

Pyöränomistaja ei saanut siirtää saamaansa todistusta ja numerokilpeä toiselle henkilölle ilman lupaa.<sup>30</sup> Pyöränomistajan vaihdoksista on rekisterissä hyvin vähän merkintöjä, ja yhtä vähän pyöriä on merkitty rekisteristä poistuneiksi esimerkiksi muuton vuoksi. Polkupyörän tekniikassa ei tapahtunut muutoksia sen jälkeen, kun vapaanapa yleistyi 1900-luvun alussa,<sup>31</sup> joten vuonna 1912 hankittu pyörä oli tekniikaltaan käyttökelpoinen vielä paljon myöhemminkin. Toisaalta pyörä oli vielä 1910- ja 1920-luvuilla kallis, ja vasta 1930-lukua lähestyttäessä hinnat laskivat.<sup>32</sup> Siten on mahdollista olettaa, että jo kerran rekisteröidyt pyörät säilyivät rekisterissä pitkään ja kunakin vuonna rekisteröidyt uudet pyörät ja muuttajien mukana tulleet pyörät lisäsivät pyörien määrää kaupungissa.

Arvioidessaan pyöränomistajien osuutta Tampereen väestöstä Tapani Mauranen on olettanut, että kerran rekisteröity pyörä säilyi rekisterissä 12 vuotta.<sup>33</sup> Hämeenlinnassa rekisteriä ei ennätetty pitää yhtenäisenä näin pitkää ajanjaksoa ennen vuotta 1919 eikä sen jälkeen. Näin ollen voidaan olettaa, että ennen vuotta 1919 rekisteröidyt pyörät kerryttivät kaupungin pyöräkantaa. Samoin vuoden 1919 jälkeen rekisteröityjen pyörien voidaan olettaa lisänneen pyöräkantaa vuonna 1919 rekisteröityyn määrään verrattuna. Vuoteen 1917 mennessä poliisilaitos oli merkinnyt rekisteriinsä yhteensä 950 kappaletta Hämeenlinnan asukkaiden omistamia polkupyöriä. Jos kaikkien näiden pyörien oletetaan olleen edelleen rekisterissä, tämä tarkoittaa sitä, että 14,7 % kaupungin asukkaista omisti polkupyörän. Alla olevassa asetelmassa vuosi 1918 on jätetty tyhjäksi. Pyöriä rekisteröitiin silloinkin, mutta ilmeisesti niitä oli hävinnyt suuri määrä keväällä sodan aikana: vuonna 1919 rekisteriin merkittiin yli 600 pyörää vähemmän kuin niitä vuoden 1917 loppuun mennessä oli kertynyt.<sup>34</sup> Siten vuonna 1918 rekisteröityjä pyöriä ei voi lisätä kertyneeseen pyörien

Vuosi	Väkiluku (as.)	Pyörien kertymä (kpl)	Pyöränomistajia (%)
1910	6278	173	2,8
1911	6437	301	4,7
1912	6525	416	6,4
1913	6605	529	8,0
1914	6656	674	10,1
1915	6486	823	12,7
1916	6448	902	14,0
1917	6441	950	14,7
1918	–	–	–
1919	6562	338	5,2
1920	6735	483	7,2
1921	6810	633	9,3
1922	6947	738	10,6
1923	7014	870	12,4
1924	7159	997	13,9
1925	7339	1122	15,3
1926	7484	1250	16,7

daan selvittää, ketkä omistivat polkupyöriä Hämeenlinnassa ja sen ympäristössä. Ammattimerkintöjen perusteella pyöränomistajat on jaoteltu 11 sosiaaliseen ryhmään: sotilashenkilöt; maatalousväestö; koululaiset ja opiskelijat; kauppa-apulaiset ja juoksupojat; yritykset, laitokset ja yhteisöt; kauppiaat, yrittäjät ja käsityöläiset; rouva, neiti; herrasväki; toimihenkilöt; työväki; muut. Ryhmään ”muut” on laskettu pyöränomistajat,

määrään. Asetelmasta on jätetty pois myös vuodet 1927 ja 1928, jotka eivät kuvaa todellista pyörien määrän lisääntymistä.

Jos oletus siitä, että kaikki rekisteriin merkityt polkupyörät säilyivät ajossa vuosina 1910–1917 ja 1919–1926, pitää paikkansa, polkupyörä näyttää yleistyneen Hämeenlinnassa nopeasti jo ennen ensimmäistä maailmansotaa. Tampereella noin 6 % kaupunkilaisista omisti polkupyörän vuonna 1914.<sup>35</sup> Hämeenlinnassa pyöränomistajien osuus näyttää olleen neljä prosenttiyksikköä suurempi. 1920-luvun lopulla polkupyörä oli joka kuudennella hämeenlinnalaisella. Tuolloisen pyöräilevän väestönsosan osuus vastaa pyöränomistajien osuutta Tampereella samaan aikaan 1920-luvun lopulla.<sup>36</sup>

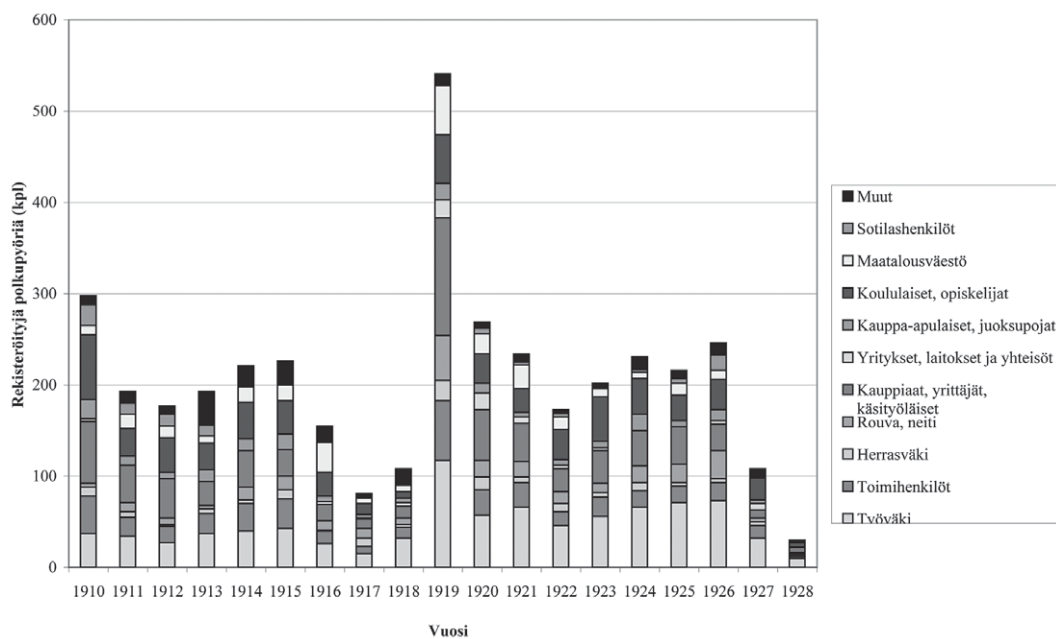
## POLKUPYÖRÄN KÄYTTÄJÄT HÄMEENLINNASSA 1904–1928

Poliisilaitoksen rekisteriinsä kirjaamien pyöränomistajien ammattien perusteella voi-

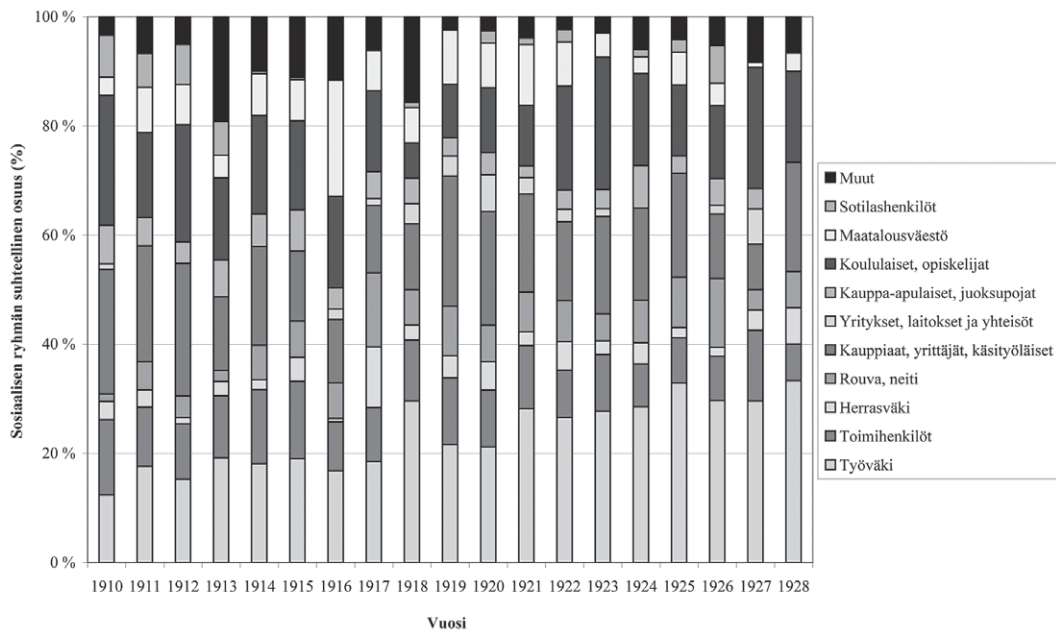
joiden ammattia ei ole mainittu tai joita ei ammatin perusteella voi sijoittaa muihin ryhmiin, esimerkiksi ”nuorukaiset”. Ammattijakauma käy rekisteristä ilmi paremmin vuodesta 1919 alkaen kuin tätä ennen, sillä ryhmän ”muut” osuus pienenee. Kaavioissa 3 ja 4 on esitetty suhteellisesti ja absoluuttisesti pyörien rekisteröintien jakautuminen näiden ryhmien kesken. Kaavioihin sisältyvät sekä kaupungin asukkaat että ulkopaikkuntalaiset, jotka ajoivat polkupyörällä kaupungin alueella.

Kaavioiden 3 ja 4 perusteella nähdään, että pyöränomistajien sosiaalinen asema jakautuu suunnilleen samalla tavalla vuosina 1910–1928, sillä minkään ryhmän osuus ei muutu ratkaisevasti yhtä lukuun ottamatta: työväestön osuus pyöränsä rekisteröineistä henkilöistä oli 12,4 % vuonna 1910, mutta vuonna 1926 se oli 29,7 % ja edellisenä vuonna 32,9 %. Muutos ei johdu siitä, että muut ryhmät olisivat hankkineet polkupyöriä oleellisesti vähemmän, mikä näkyy kaaviossa 3: pikemminkin muut ryhmät hank-

Kaavio 3. Polkupyörän rekisteröintien jakautuminen sosiaalisten ryhmien kesken.



Kaavio 4. Sosiaalisten ryhmien suhteelliset osuudet polkupyörien rekisteröinneistä.





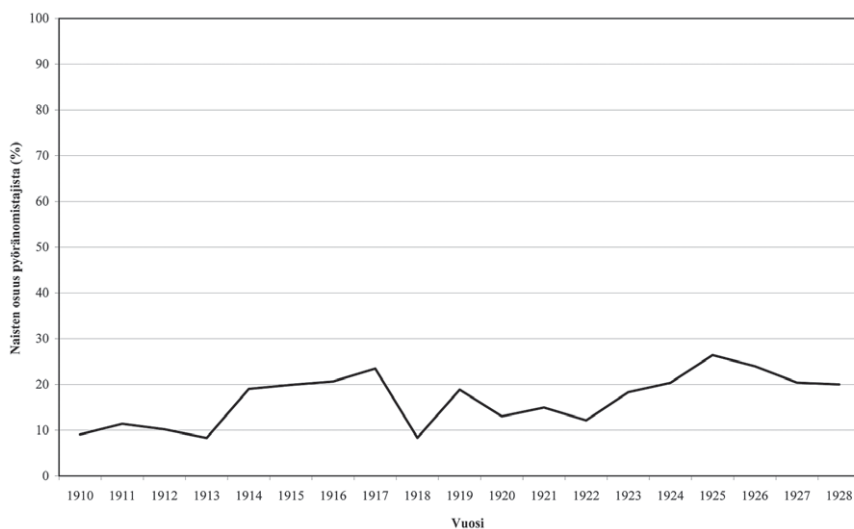
kivat koko ajan suunnilleen saman määrän pyöriä. Työväen omistamien pyörien määrä kasvoi kappalemäärissä laskettuna: vuonna 1910 kävi 37 työväkeen kuuluvaa pyöränomistajaa rekisteröimässä pyöränsä, mutta vuonna 1926 heitä oli 73.

Huolimatta siitä, että työväki rekisteröi polkupyöriä eniten, pyörä ei välttämättä ollut työväestön keskuudessa kovin yleinen. Tarkkoja tilastotietoja Hämeenlinnan väestön ammattijakaumasta ei ole tarkasteltavana olevalta aikakaudelta olemassa, mutta vuonna 1920 teollisuuden ja käsityön on katsottu työllistäneen 1596 työväestöön luettavaa henkeä. Tähän lukuun sisältyvät myös perheenjäsenet.<sup>37</sup> Vuosina 1919–1920 työväki – sekä kaupungissa että muualla asuvat – rekisteröi 174 polkupyörää, joten enintään 11 % kaupungin työväestöstä on voinut omistaa polkupyörän. Kauppiasta ja toimihenkilöistä lienee selvästi suurempi osa ollut pyörän omistaja.

Pyörien rekisteröinnin alkaessa vuonna 1910 suurin pyöriä rekisteröinyt ryhmä oli koululaiset ja opiskelijat (23,8 %), seuraavaksi suurin kauppiaat, yrittäjät ja käsityöläiset (22,8 %), kolmanneksi suu-

ri toimihenkilöt (13,8 %) ennen työväkeä. Työväen jälkeen nämä olivat suurimmat ryhmät myös 15 vuotta myöhemmin. Polkupyörän omistajien sosiaalisen aseman jakautumisen perusteella voidaan todeta, että pyöräilijöitä oli kaikissa yhteiskunnan sosiaalisissa kerroksissa vähävaraisista rikkaisiin ja lapsista varttuneisiin. Esimerkiksi 1910-luvun alussa kadulla saattoi tavata pyöräilemässä röörimies Emil Tikkasen, teurastaja Juho Lehtosen, rakennusmestari Fredrik Alasen, leipuri Kalle Wainikaisen, maisteri Ernst Suolahden, kustantaja Arvi A. Kariston, pyöräkauppias G. A. Karlssonin, kirjakauppias Enok Rytkösen, koululainen Aimo Skogsterin, toimittaja Pertti Palmion tai kirjailija Kyösti Larssonin eli Larin-Kyöstin. Pyörällä kulkivat poliisit, kättilöt ja telefontonttoorit samoin kuin senaattorit. Naisten osuus pyöränsä rekisteröineistä vaihteli, mutta vuodesta 1910 vuoteen 1926 naisten osuus rekisteröinneistä kasvoi: vuosina 1911–1915 rekisteröinnin suorittaneista naisia oli keskimäärin 13,8 %, mutta vuosina 1920–1926 naisten osuus oli keskimäärin 18,4 % (kaavio 5).

**Kaavio 5.** Naisten rekisteröimien polkupyörien suhteellinen osuus kaikista rekisteröinneistä.



## MILLAINEN OLII PYÖRÄILIJÄ HÄMEENLINNASSA 1900-LUVUN ALUSSA?

Vuodesta 1910 vuoteen 1926 ulottuvalla ajanjaksolla Hämeenlinnan poliisilaitoksen ylläpitämään polkupyörärekisteriin merkittiin poikkeusaikoja lukuun ottamatta vuosittain noin 200 polkupyörää. Vuoden 1919 jälkeen rekisteröintejä tehtiin vuosittain keskimäärin hieman enemmän, ja rekisteröityjen pyörien määrä oli lievässä kasvussa. Pyöränsä rekisteröineistä pyöräilijöistä keskimäärin 38 % asui muualla kuin Hämeenlinnan kaupungissa: naapurikuntien kaupunkia ympäröivissä kylissä, mutta myös kauempana.

Vuonna 1910 vajaat kolme prosenttia Hämeenlinnan kaupungin asukkaista omisti polkupyörän, mutta vuonna 1926 pyörän näyttää omistaneen joka kuudes kaupunkilainen. Pyöräilijöitä oli kaikissa kaupungin sosiaalisissa ryhmissä, mutta 1910-luvun alussa vastaan tullut pyöräilijä oli todennäköisemmin joko koululainen tai kauppias, yrittäjä tai käsityöläinen. Vuonna 1926 pyörällä polkeva henkilö kuului todennäköisimmin työväkeen. Naisten osuus pyöräilijöistä oli kuudenneksen luokkaa.

Kirjoittaja on tamperelainen tekniikan lisensiaatti ja pyöräilyn historian asiantuntija.

Tämä artikkeli on vertaisarvioitu. *Tekniikan Waiheita* -lehti kiittää vertaisarvioijia tehdystä työstä.

<sup>1</sup> Kuva 1988, s. 26–27.

<sup>2</sup> Grönbacka 2007, s. 22.

<sup>3</sup> Kuva 1988, s. 50.

<sup>4</sup> Mauranen 2007, s. 117.

<sup>5</sup> Grönbacka 2007, s. 23; Mauranen 2007, s. 117.

<sup>6</sup> Mauranen 2007, s. 117; Grönbacka 2007, s. 22.

<sup>7</sup> Grönbacka 2007, s. 26.

<sup>8</sup> Mauranen 2007, s. 117; Grönbacka 2007, s. 23.

<sup>9</sup> Tehtailija Lauri Alangon (Hämeenlinna) polkupyörätodistus 8.5.1919, Mikko Kylliäisen kokoelma; Grönbacka 2007, s. 23.

<sup>10</sup> Mauranen 2007, s. 168.

<sup>11</sup> Polkupyörähinnasto, Kone- ja polkupyöräliike G. A. Karlsson, Mikko Kylliäisen kokoelma; Kylliäinen 2010, s. 8–12; Lepo 2010. Suomesta tunnetaan useita satoja pyörämerkkejä. Tämä johtuu siitä, että pyöräkauppiaat halusivat erottaa kilpailijoistaan omalla merkillään. Nämä merkit koottiin osista, joista jotkut saatettiin valmistaa itse, osa tilattiin tukkukauppiailta tai kotimaisilta pyörätehtailta. Myös pyörätehtaat valmistivat tyypillisesti kymmenkuntaa merkkiä, jotka poikkesivat toisistaan osien laadun ja varustelun suhteen.

<sup>12</sup> Mauranen 2005, s. 36–39; Mauranen 2007, s. 130.

<sup>13</sup> Antila 1999, s. 192–194; Mauranen 2007, s. 135–138.

<sup>14</sup> Peltola 1998, s. 41–42.

<sup>15</sup> Koskimies 1966, s. 445–455.

<sup>16</sup> Koskimies 1966, s. 534–535.

<sup>17</sup> Lehmusvaara 2003.

<sup>18</sup> Kylliäinen 2006, s. 31–36.

<sup>19</sup> Antila 1999; Mauranen 2007.

<sup>20</sup> Bruhèze & Veraart 1999.

<sup>21</sup> Ebert 2010.

<sup>22</sup> Jd1 Polkupyörätodistukset 1904–1928, Hämeenlinnan poliisilaitoksen arkisto, Hämeenlinnan maakunta-arkisto.

<sup>23</sup> Koskimies 1966, s. 90–92. Albert Theodor Böök (1858–1943) oli kaupunginvaltuuston jäsen vuosina 1899–1919 ja puheenjohtaja 1905–1912.

<sup>24</sup> Kuva 1988, s. 86; Mauranen 2007, s. 130.

<sup>25</sup> Vilkuna 2004, s. 22–27 ja 456–457. Rautatieaseeman alueen liittäminen kaupunkiin lisäsi asukasluokkaa vain 47 hengellä, joten esitettävissä tilastoissa rautatieläiset on alusta saakka laskettu kaupunkilaisiksi. Suuremmat alueliitokset tapahtuivat myöhemmin eli 1948, jolloin Hämeenlinnan maalaiskunta lakkautettiin, ja 1966, jolloin Vanajan kunta lakkautettiin. Molemmat liitettiin pääosin Hämeenlinnan kaupunkiin.

<sup>26</sup> Kylliäinen 2004, s. 34–35 ja 37; Koskimies 1966, s. 466. 1930-luvun lopulla hämeenlinnalaisia eli Hämeenlinnassa osista koottuja pyörämerkkejä oli kymmenkunta. Johtava paikallinen kauppias G. A. Karlsson oli myös valtakunnallisesti merkittävä toimija ja kaupungin suurimpia veronmaksajia.

<sup>27</sup> Kylliäinen 2002, s. 21.

<sup>28</sup> Kuva 1988, s. 86

<sup>29</sup> Koskimies 1966, s. 34 ja 39–40. Väkiluvut on ilmoitettu vuoden viimeisenä päivänä.

<sup>30</sup> Tehtailija Lauri Alangon (Hämeenlinna) polkupyörätodistus 8.5.1919, Mikko Kylliäisen kokoelma; Grönbacka 2007, s. 23.

<sup>31</sup> Kylliäinen 2007, s. 34–38; Mauranen 2007, s. 107–109.

<sup>32</sup> Kuva 1988, s. 88 ja 116.

<sup>33</sup> Mauranen 2007, s. 138.

<sup>34</sup> Kuva 1988, s. 86. Myös muissa kaupungeissa suuri määrä pyöräkannasta näyttää hävinneen tai tuhoutuneen vuonna 1918.

<sup>35</sup> Mauranen 2007, s. 118.

<sup>36</sup> Mauranen 2007, s. 138.

<sup>37</sup> Koskimies 1966, s. 50.

## LÄHTEET

### Arkistolähteet

Hämeenlinnan maakunta-arkisto

Hämeenlinnan poliisilaitoksen arkisto

Polkupyörätodistukset 1904–1928

Mikko Kylliäisen kokoelma

Polkupyörätodistuksia

Pyöräliikkeiden kuvastoja

### Tutkimuskirjallisuus

ANTILA, Kimmo. 1999. Hevoskyydillä ja automobiililla. Teoksessa: Masonen, Jaakko, Antila, Kimmo, Kallio, Veikko & Mauranen, Tapani (toim.). Soraa, työtä, hevosia – Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860–1945. Helsinki, Oy Edita Ab, s. 184–214.

de la BRUHÉZE, A. & VERAART, F. 1999. Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw. Zoetermeer, Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

EBERT, Anne-Katrin. 2010. Radelnde Nationen – Die Geschichte des Fahrrads in Deutschland und den Niederlanden bis 1940. Frankfurt, Campus Verlag.

GRÖNBACKA, Rauno. 2007. Welocipedi on jalo eläin. Pikajalka. Nro 2, s. 16–27.

KOSKIMIES, Yrjö S. 1966. Hämeenlinnan kaupungin historia 1875–1944. Hämeenlinna, Hämeenlinnan kaupunki.

KUVA, Heikki. 1988. Kaksipyöräisten vuosisata – Polkupyörä- ja mopediteollisuuden ja -kaupan vaiheet Suomessa. Jyväskylä, Suomen Polkupyörä- ja Mopediteollisuusyhdistys ry.

KYLLIÄINEN, Mikko. 2002. G. A. Karlsson, polkupyöräerikoisliike. Pikajalka. Nro 1, s. 20–24.

KYLLIÄINEN, Mikko. 2004. Linna, Tarmo ja Vaakuna – hämeenlinnalaiset polkupyöräkauppiat ja pyörämerkit. Hämeenlinna-Wanaja. Nro LII, s. 34–38.

KYLLIÄINEN, Mikko. 2006. Juoksukoneita ja velomobiileita: polkupyörän historiografia. Tekniikan Waiheita. Nro 4, s. 29–39.

KYLLIÄINEN, Mikko. 2007. Juoksukoneesta ketjuvetoiseen polkupyörään. Teoksessa: Antila, Kimmo (toim.). Velomania! Pyörällä halki aikojen. Tampere, Tampereen museoiden julkaisuja 98, s. 7–39.

KYLLIÄINEN, Mikko. 2010. Pyörämerkit kuvastavat suomalaisen kulttuurin kirjoja. Lepo, K. (toim.). Suomalaisia pyörämerkkejä. Kangasala, Vanhat Velot ry, s. 8–12.

LEHMUSVAARA, Ilmari. 2003. Hämeenlinna Tarmo 1903–2003. Hämeenlinna, Hämeenlinnan Tarmo ry.

LEPO, Kalevi. (toim.). 2010. Suomalaisia pyörämerkkejä. Kangasala, Vanhat Velot ry.

MAURANEN, Tapani. 2005. Hopeasiipi – Sata vuotta Helkamaa. Helsinki, Kustannusosakeyhtiö Otava.

MAURANEN, Tapani. 2007. Ajatte tuulenkeveydellä! Teoksessa: Antila, Kimmo (toim.). Velomania! Pyörällä halki aikojen. Tampere, Tampereen museoiden julkaisuja 98, s. 95–171.

PELTOLA, Jarmo. 1998. Onnikoita ja rollikoita – Viisi vuosikymmentä (1948–1998) kunnallista joukko-liikennettä Tampereella. Tampere, Tampereen kaupungin liikennelaitos.

VILKUNA, Anna-Maria. 2004. Vanajan historia III – Vanajan kunnan ja Hämeenlinnan maalaiskunnan historia 1860-luvulta kuntien lakkauttamisen vuosiin 1948 ja 1967. Hämeenlinna, Wanaja-Seura ry.