

Polkimeton juoksupyörä, draisiini, tuli tunnetuksi Karl von Draisin kehittämänä versiona 1817.



Se aiheutti seuraavina kahtena vuotena pienimuotoisen muoti-ilmiön Euroopan ja Yhdysvaltojen kaupungeissa, Englannissa Hobby-Horseksi kutsuttuna muunnelmana.



1860-luvulla Ranskassa kehitettiin ensimmäiset varsinaiset polkupyörät, puusta valmistetut velosipedit, joissa oli suoraan etunapaan kiinnitetyt polkimet.



Vuoden 1867 Pariisin maailmannäyttelyn ansiosta tultiin tuntemaan Pierre Michaux'n kehittämä malli.



Se aiheutti pyöräilymuotia tai suoranaista polkupyöräilykuumetta ennen vuosikymmenen loppua Ranskassa, Yhdysvalloissa ja useissa muissa maissa.<sup>1</sup>



Suomessa kärsittiin samanaikaisesti nälkävuosia, mutta tämä ei estänyt lehdistöä huomioimasta utuutta vuonna 1868.<sup>2</sup>



<sup>1</sup> HERLIHY 2004, 19-52; 75-153.  
<sup>2</sup> KYLLIÄINEN 2007, 41-49.

Seuraavana vuonna 1869 usealla suomalaisella paikkakunnalla päästiin näkemään yksittäisiä joko kotimaassa valmistettuja tai ulkomailta tuotuja velosipedeja.<sup>3</sup>



Kuten muuallakin, Suomessa polkupyöräinnostus laantui 1860-luvun loppuun mennessä.



Iso-Britanniassa pieni joukko pyöräilijöitä ja pyöränvalmistajia jatkoi kehitystyötä.

Syntyi niin kutsuttu korkeapyöräinen polkupyörämalli.



1870-luvun kuluessa etupyörän läpimitta kasvoi kasvamistaan.<sup>4</sup>



Korkeapyöräinen oli nopea. Se oli haluttu ominaisuus, sillä polkupyöräily oli ennen muuta urheilua, jota harrastettiin pyöräilyseuroissa.<sup>5</sup>



Seurat järjestivät pyöräilykisojen lisäksi retkiä ja julkisia esiintymisiä.<sup>6</sup>



<sup>3</sup> KYLLIÄINEN 2007, 41-49.

<sup>4</sup> HERLIHY 2004, 94-95, 141-143.

<sup>5</sup> NORCLIFFE 2001.

<sup>6</sup> KYLLIÄINEN 2007, 51-59; KUVA 1988, 19-27.

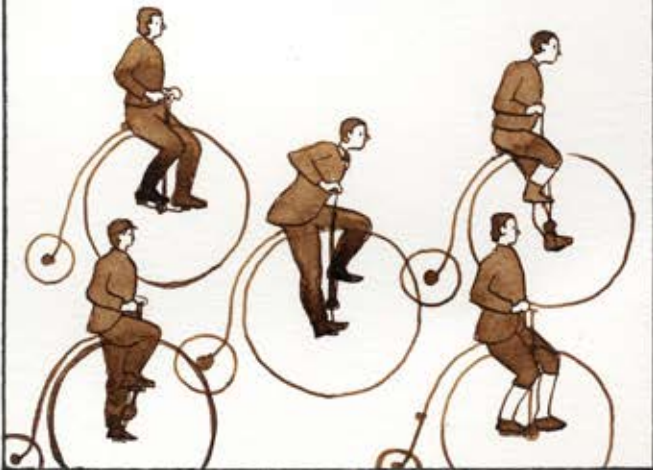
Polkupyöräilyn suosio kasvoi läntisessä maailmassa lähinnä kaupunkilaisen keskiluokan miesten parissa.



1880- ja 1890-luvuilla polkupyörästä tuli keskeinen moderniuuden merkittävä ja luksustuote.<sup>7</sup>



Suomen ensimmäinen pyöräily-yhdistys oli 1882 perustettu Velocipedistklubben. Korkeapyöräisten maahantuonti ja myynti alkoi Suomessa vuonna 1884.



1880-luvun loppuun mennessä jokaisessa suurimmassa kaupungeissa oli vähintään yksi pyöräliike.<sup>8</sup>



Korkeapyöräisen turvallisuudessa oli vakavia puutteita ja se soveltui lähinnä urheilullisten nuorten miesten kulkupeliksi.



Naiset ja vanhemmat herrat saivat tyytyä kolmipyöräisiin, jotka olivat raskaita ja kömpelöitä ajaa.



Korkeapyöräisten käyttäjäjoukko jäi melko pieneksi ja se kannusti toisenlaisten pyörämallien kehittämiseen.

Useiden erilaisten mallien joukosta voittajaksi nousi 1880-luvun loppupuoliskolla "safety bicycle".



Se oli ketjuvetoinen matala pyörämalli, joka olennaisilta osiltaan muistutti nykyisin tuntemamme polkupyörää.<sup>9</sup>

Kesäkuussa 1889 Helsinkiin tilattiin ulkomailta maan ensimmäinen naisten pyörä, jossa keskitanko oli laskettu alas.<sup>10</sup>



1890-luku oli safety-pyörien ja polkupyöräkuumeen aikaa. Vuosikymmenen puolivälin tienoilla pyöräily tuli muotiin kautta läntisen maailman.<sup>11</sup>



Vuosien 1895–1898 välillä pyöräily oli yksi tärkeimmistä urheilumuodoista Suomessa ja erittäin muodikasta hyvin toimeentulevien parissa.<sup>12</sup>



Helsingissä vuosien pyörien lukumäärä alkoi kohota jyrkästi vuodesta 1895 alkaen.<sup>13</sup>

<sup>9</sup> KYLLIÄINEN 2007, 83–87.

<sup>10</sup> HUFVUDSTADSLADET 16.6.1889.

<sup>11</sup> RABENSTEIN 1991, 69.

<sup>12</sup> KYLLIÄINEN 2007, 51–59; KUVA 1988, 19–27.

<sup>13</sup> KUVA 1988, 26–27.

Suomessa arvioidaan olleen vuoden 1896 alussa noin 4000 ja kaksi vuotta myöhemmin 6000 pyörää.



1900-luvun alussa noin 0,5 prosenttia suomalaisista omisti polkupyörän.<sup>14</sup>



Suomen polkupyörähistoriaa leimaa 1900-luvun alkupuoliskolla asutuksen agraarinen luonne. Pyöräteitä ei rakennettu, mutta moottoriajoneuvojakin oli vähän.



Teiden huono kunto ja Itä- ja Pohjois-Suomessa jopa ajokelpoisten teiden puuttuminen hankaloittivat pyöräilyä, mutta eivät estäneet sitä.



Myöskään hanget eivät pysäyttäneen polkijoita. Osa suomalaista pyöräili myös talvella.<sup>15</sup>



Vaikka herrasväen pyöräilymuoti laantui vuosisadan vaihteessa, polkupyörien määrä jatkoi kasvamistaan erityisesti pikkukaupungeissa, maalla ja alemmissa luokissa.





1930-luvun puoliväliin tultaessa ylivoimaisesti suurin osa polkupyöristä myytiin maalla.<sup>17</sup>



1920–1940-luvuilla polkupyörä olikin tärkeä väline ja symboli maalaisnuorten siirtyessä lapsuudesta kohti aikuisuutta.



Polkupyörä oli arvokas, haluttu, itsenäisen kulkemisen mahdollistava esine.<sup>18</sup>



<sup>17</sup> KUVA 1988, 109.

<sup>18</sup> TUOMAALA 2003, 355–371; MÄNNISTÖ-FUNK 2012; MÄNNISTÖ-FUNK 2014.

Polkupyörien määrästä ei maassamme löydy tarkkaa tietoa, sillä pyöriä ei esimerkiksi Hollannin tapaan verotettu.



1920-luvun alussa arvioidaan pyöriä olleen noin 200 000.



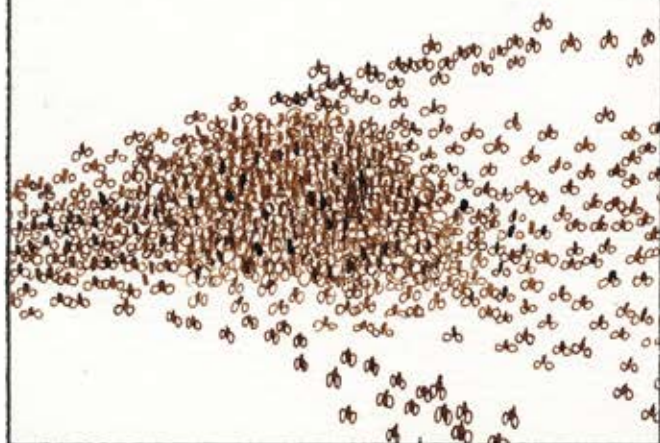
Aikalaistiedon mukaan 1930-luvun puoliväliin mennessä niiden määrä oli kaksinkertaistunut.<sup>19</sup>



1930-luvun loppupuolisko oli aikaa, jolloin 1920-luvulla alkanut polkupyörien laaja yleistymisen jatkui voimakkaana.



Uusia pyöriä myytiin tuolloin vuosittain noin 135 000 kappaletta,



huippuvuonna 1938 noin 160 000 kappaletta.<sup>20</sup>



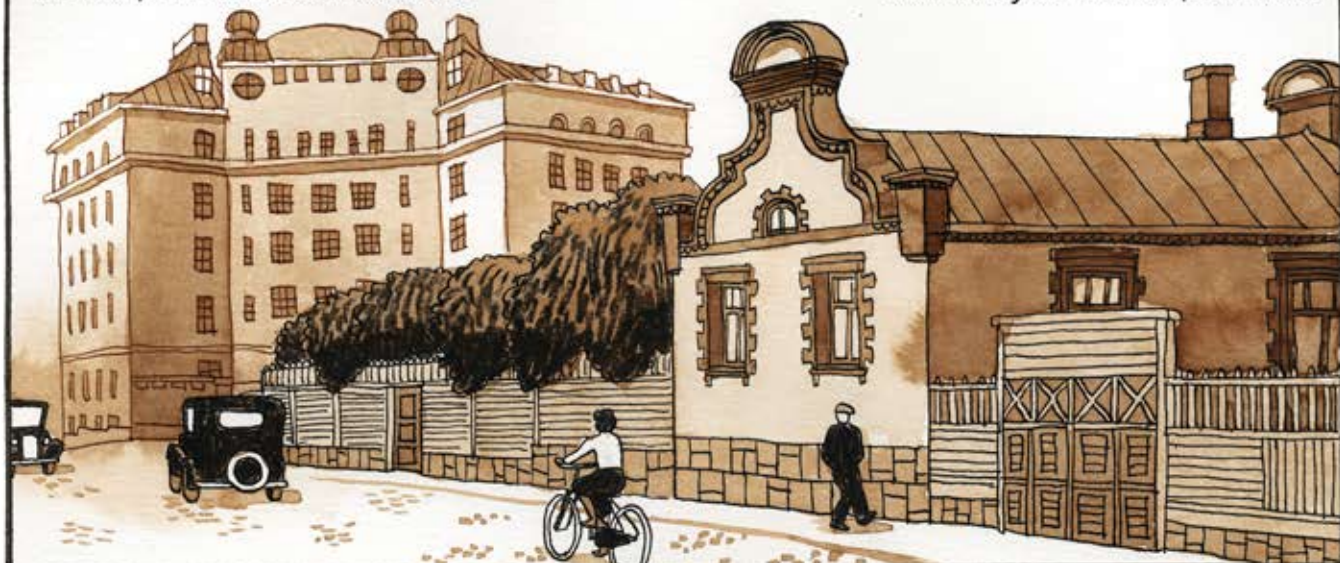
<sup>19</sup> LEINO 1935.

<sup>20</sup> KUVA 1988, 113-119.



Polkupyörien osuus ajoneuvoliikenteestä vaihteli paikkakunnittain suuresti.

1930- ja 1940-luvun vaihteessa se oli Helsingissä noin 30 prosenttia.



Pelkästään 1930-luvulla polkupyöräilijöiden osuus kaksinkertaistui.



Muissa kaupungeissa pyörien osuus ajoneuvoliikenteestä on arvioitu vielä suuremmaksi,



esimerkiksi Oulussa sen on arvioitu olleen noin 70-90 prosenttia,

eli eurooppalaisia polkupyörätilastoja johtaneiden hollantilaiskaupunkien luokkaa.<sup>21</sup>

