

## Roheliste rattaretked aastail 1988–1993

*Tambet Muide*

DOI: <https://doi.org/10.7592/methis.v24i30.22117>

1987. aastal avalikkuses lahvatanud nn fosforiidisõda on saanud üldlevinud osaks narratiivides, mis jutustavad Eesti taasiseseisvumisest. See pani aluse iseseisvumisperioodile omastele massiliikumistele ning ka režiimivastasele kriitikale, mis mängis olulist rolli Eesti lahkumisel Nõukogude Liidust. Samalaadsed keskkonnaliikumised tekkisid samal ajal ka mujal Nõukogude Liidus. Näiteks põhjustas 1986. aastal Lätis rahulolematust Daugavpilsis planeeritav hüdroelektrijaam, Leedus samal aastal naftapuurimine ning kaks aastat hiljem Ignalina tuumajaama laiendamine (Liivik 2018, 124). Tuumaenergia vastane liikumine sai 1987. aastast pärast Tšornobõli katastroofi hoo sisse ka Ukrainas ning Venemaal (Dawson 1996, 66–76, 99–100). Matthew Auer, kes 1990. aastatel Eesti keskkonnaliikumisi uuris, on osutanud, et Nõukogude Liidu kokkuvõtteajal ning sellele järgnenud aastatel oli laialt levinud arusaam, et Ida-Euroopa 1980. aastate keskkonnaliikumised olid nii-öelda poliitkorrektsed fassaadid, mille taha peideti rahvuslikud püüdlused (Auer 1998, 659). Auer ise vaidleb sellele vastu, väites, et vähemasti Eesti puhul ei saa keskkondlikku osa revolutsioonilisest tervikust eraldada (Auer 1998, 671).

Fosforiidisõja tuules said alguse ka siiani kestvad Roheliste rattaretked ning nii retkedest tehtud fotod, filmiklipid kui ka esimestest retkedest osavõtnute mälestused kõnelevad rohkesti keskkonnaprobleemidest nii Nõukogude majanduse kui ka selle sõjaväe tegevuse tagajärjel. Roheliste rattaretkedest on nende 25. sünnipäeva puhul raamatu koostanud Helen Arusoo (2013). Projekti „Külma sõja rannikud“ raames intervjuerisin 2020. aasta sügistalvel Roheliste rattaretkede korraldajaid Aarne Valmist, Peep Veedlat, Valdur Lahtveed ning mitut retkeil osalenut.

Jalgratta ja ka rattaretkede ajalugu Eestis on sadakond aastat Roheliste retkedest vanem: need sõiduriistad hakkasid siinkandis märkimisväärselt levima 1880. aastate teisel poolel ning üheks oluliseks verstapostiks võib pidada 1888. aastat, kui asutati ratturite seltsid Tartus ja Tallinnas. Seda oli omakorda inspireerinud Riia jalgratturite seltsi asutamine 1886. aastal. Jalgratta üheks põhifunktsiooniks kodanlikus linnakultuuris sai toona turism ehk sõidud looduskaunitesse paikadesse linna ümbruses. Euroopa rattaseltsid panid suurt rõhku ratturistidele vajaliku taristu, seadusandluse ja sotsiaalse võrgustiku loomiseks, mis võimaldas võtta ette ka pikemaid retki teis-

---

Artikli valmimist on toetanud TAU19171 „Külma sõja rannikud“ ning PRG908 „Eesti keskkonnaliikumine 20. sajandil: ideoloogia, diskursid, praktikad“.

tesse koduriigi piirkondadesse ning isegi teistesse riikidesse (Oldenzel ja Hård 2013, ptk 4). Jalgratas tegi linnast välja jääva maastiku ligipääsetavaks ning pakkus romantilist, isegi rahvusromantilist loodusekogemust. Seega kandis jalgrattakultuur endas juba sünnihetkel tugevat seost loodusega, mille kaudu kujunes ning kujundati tugevat seost kaugema ümbruse – kodumaaga. Looduse ja kodumaa kõrval mängis varases rattakultuuris üliolulist rolli ka jalgratta uudsusest põhjustatud modernisustunnetus ning hinnast tulenev elitaarsus.

Suured seltsid ja võidusõidud hääbusid 20. sajandi algusaastatel, kui jalgrattast sai argine sõiduriist. Rattaretked siiski jätkusid. 1920. aastate lõpust tõusid need taas rohkem esile ja 1930. aastate lõpuks olid jalgrattamatkad küllaltki levinud osa just noorsoole suunatud matkakultuurist. Näiteks kasutati rattamatku noorkotkaste militaar-patriootlikus kasvatuses (Postimees 1936; Järva Teataja 1936). Nõukogude ajal need organisatsioonid suleti, kuid nende asemele loodud riiklikult kontrollitud noorteorganisatsioonid, iseäranis pioneerid, jätkasid matkamist. 1950. aastate lõpust muutusid jalgrattad varasemast kättesaadavamaks ning neid hakkasid üha enam kasutama just koolilapsed, mistõttu sagesid rattaretked iseäranis kooliealiste seas.

Idee, et jalgratas võiks olla tervislik alternatiiv autodele, hakkas Eestisse jõudma iseseisvuse taastamise järel 1990. aastate alguses, kui autode hulga kiire kasv tõstis esile autostumise pahupoole ning kohalikud keskkonnaliikumisega seotud inimesed nägid oma silmaga Kopenhaagenit ja teisi rattarikka liiklusega linnu.<sup>1</sup> 15. novembril 1991 toimus Tallinna Linnavalitsuse ees ilmselt Eesti esimene rattaliikluse olukorra parandamist nõudev protestiaktsioon; teine selline miiting peeti juba 1992. aasta Roheliste rattaretkete raames (Kuidas elad 1992, 2; 10).

Roheliste rattaretkede ühe initsiaatori Valdur Lahtvee sõnul valiti liikumisvahendiks just jalgratas, kuna sellega näeb palju ning pääseb kõikjale ligi. Roheliste rattaretked said alguse 1988. aasta kevadel, kui grupp keskkonnaaktiviste korraldas fosforiidisõja tuules jalgrattaretkete „Kuidas elad, Virumaa?“, mille eesmärk oli külastada planeeritud fosforiidikaevanduste alasid. Lisaks sooviti tutvuda teistegi piirkonda vaevavate keskkonnaprobleemidega, nagu näiteks Kunda linna tsemenditehase tolm või Tapa sõjaväelennuvälja saastatud kaevuvesi, mis retkeliste silme all põlema pandi. Korraldajad, kes ootasid osalema paarikümmend, parimal juhul paarisada inimest, olid tabanud väljakuulutatud eesmärkidega ühiskondlikku närvi ja matkama tuli umbes 1500 osalejat. Seetõttu otsustati retke korrata ka järgmisel aastal, minnes seekord Ida-Virumaale. Retk „Kuhu lähed, Virumaa?“ koondas juba 3000 ratturit. Külastati põlevkivikaevanduste pahupidi pööratud maastikke ning tutvuti Narva elektriijaama kesk-

<sup>1</sup> Valdur Lahtvee intervjuu autorile 17.11.2020, salvestis ja litereering autori valduses.

konnamõjudega, aga huvi pakkus ka piirkonna venekeelsus ning võimalik venemeel-  
sus. Muuhulgas õnnestus läbi sõita suletud Sillamäe linnast (Arusoo 2013, 10–19).

1990. aasta matk kandis nime „Mida varjad, Kõrvemaa?“. „Kõrvemaa soode ja rabade vahel asus polügoon, mida Vene sõjavägi kasutas lahingurelvade harjutus-  
paigana, lennukilt pommide heitmiseks ning mürskude ja granaatide loopimiseks  
Tammsaare kaunitele maastikele,“ kirjutab Arusoo (2013, 22). Vaatamata ürituse usuta-  
vasti ilmsele opositsioonilisusele andis sõjaväe juhtkond Tallinnas korraldajatele loa  
polügoonile siseneda ning isegi telke retkel kasutamiseks. Kohalik Tapa väeosa tegi  
aga katset rattureid takistada. Polügooni piiril ootasid matkajaid kinnine tõkkepuu ja  
relvastatud sõdurid. Valdur Lahtvee meenutab, et kuna nende teada polnud luba sise-  
neda Tallinnast tühistatud, lõigati tõkkepuu mootorsaega tükkideks „ja need automaa-  
turid, poisid, kes seal tõkkepuu juures valves olid, need kehtasid õlgu, et meil tulistada  
käsku pole, ja siis me saime kõik rahulikult sisse sõita“.<sup>2</sup> Samasugune sündmuste käik  
kordus teistes kontrollpunktides. Hiljem tuli retkelistele kitsast teed blokeerides vastu  
kaks soomukit. Retke osalised, kes olid nagu eelmistelgi retkedel põhiosas noorukid,  
ronisid nähtavasti spontaanselt soomukite otsa ning nurjasid sellega ratturite hirmu-  
tamise katse (Arusoo 2013, 22–25).

1991. aastal retke ei toimunud, kuna eestvedajad olid hõivatud teise keskkonna-  
ürituse, Peipsi ääres toimunud Ecotopia rahvusvahelise noortelaagri korraldamisega.  
1992. aasta maikuu toimus retk „Kuidas elad, Harjumaa?“. Retkel tutvuti saastatuse  
poolest kurikuulsa Maardu linna ja selle ümbrusega ja käidi Tallinnas, kus Vabaduse  
väljakul peeti jalgratta-minifestival „Tallinn jalgrattalinnaks“. Viimasel päeval oli kavas  
sõjaväebaasi okastraattõkete eemaldamine ning miiting Paldiskis „Võõrväed Eestist  
välja“ (Kuidas elad 1992, 2). Okastraadi eemaldamine oli keskkonnaaktivistidele  
varemgi edu toonud. Lahtvee rääkis, et 1989. aasta suvel korraldas Roheline liikumine  
Käsmu lähistel okastraadi kokkukorjamise aktsiooni – kohale tulnud rahvas kogus  
metsloomade kaitse ettekäändel päeva jooksul kokku seitsme kilomeetri ulatuses ran-  
nikule paigaldatud okastraati, kusjuures algselt loodeti koristada üks kilomeeter. Laht-  
vee meenutas veel, et järgmisel aastal jõuti nii kaugele, et lisaks keskkonnaaktivisti-  
dele korjas traati kokku ka piirivalve ise.<sup>3</sup>

Paldiski oli aga 1992. aastal seal endiselt asunud õppetuumareaktori ettekäändel  
avalikkusele suletud linn, seda vaatamata Ülemnõukogu sama aasta jaanuaris vastu  
võetud otsusele, mis sellised erirežiimid juriidiliselt lõpetas (Riigi Teataja, 1992). Ratta-  
retke korraldajatel puudus viimase hetkeni plaan, kuidas linna sisse pääseda. Äsja oli  
piirkonda püüdnud edutult siseneda Eesti Vabariigi välisminister Jaan Manitski ning ka

2 Valdur Lahtvee intervjuu autorile 17.11.2020, salvestis ja litereering autori valduses.

3 Valdur Lahtvee intervjuu autorile 17.11.2020, salvestis ja litereering autori valduses.



Põlev kaevuvesi Tapal. Foto: Kalju Siitka 1988.



Gaasimaskides ratturid. Foto: Kuido Musten 1988.



Retkelised Kunda tsemendivabriku taustal.  
Foto: Andrus Lehtmets 1988.

retke korraldajate taotlusele öeldi ära.<sup>4</sup> Teise matkapäeva õhtul käis peakorraldaja Aarne Valmis koos retke brošüüris „sõjanduskonsultandiks“ tituleeritud Jüri Liimiga (Kuidas elad 1992, 11) olukorda hindamas („Ja luurasime seal liivaluidete vahel nii sõna otseses mõttes, luurasime nii kõhuli.“<sup>5</sup>) Valmis ja Liim jõudsid järeldusele, et kõige tõenäolisem on piirkonda sisse saada poolsaare läänepoolse ranniku äärset teed pidi. „Lahinguplaani“ järgi pidi umbes pool ligi 2300-pealisest retkest sõitma peaväravasse ning nõudma sissepääsu, samal ajal kui teine pool püüab piirkonda lääne poolt siseneda (Arusoo 2013, 26–29).

Valmis ütleb intervjuus, et plaan jäi hommikuni üksnes tema ja Liimi teada, kusjuures ta on üpris veendunud, et kaks noormeest, kes temaga veel õhtul sõbrustasid ja liig agaralt abi pakkusid, olid Nõukogude armee läkitatud spioonid. Noormeestele rääkis Valmis, et plaan on minna peavärava juurde, seal valjuhäälselt sissepääsu nõuda ning samal ajal püüda mõnesaja meetri kauguselt paremalt ja vasemalt sisse tungida. Kas tegemist oli tõepoolest spioonidega, on praegu raske tuvastada, aga järgmisel päeval oli peavärava juurde koondatud imposantne sõjaväeline jõud, samal ajal kui läänerrannikult lähenev retkepool sai takistamatult asuda okastraattõket kõrvaldama ning linna poole sõitma. Peep Veedla meenutab, et ühel hetkel saabus aia juurde bussitais ohvitser, kes retkeliste alale sisenemist edutult takistada püüdis: „Ajased käed laiali, et olge nüüd inimesed, olge kultuursed, eks ju. Et kus te nüüd tungite niimoodi sisse siis. Aga noh, me ei olnud kultuursed.“<sup>6</sup> Kui grupp rattureid saabus peavärava poole ka Paldiski poolt, otsustas sõjavägi värava viimaks avada (Arusoo 2013, 26–29).

Paldiski „vallutamine“ leidis küllaltki elavat vastukaja. Näiteks avaldas rootsieestlaste ajaleht Eesti Päevaleht sündmusest kaks esikaanelugu (Muuli 1992; Västriku 1992) ning Venemaa välisministeerium esitas Eesti Moskva saatkonnale protesti (Muuli 1991). Rattaretk tuli põgusalt arutlusele ka Ülemnõukogus, kus nõukogudemeelsed saadikud Vladimir Lebedev ja Nikolai Aksinin raamistasid sündmust vägivalda õhutamise ja provokatsioonina (Stenogramm 1992).

Järgmisel aastal püüdis Rohelised Paldiski edu korrata Petserimaal. Planeeriti taas sõjakavalusega ületada Eesti Vabariigi ja Vene Föderatsiooni vaheline kontrolljoon, jõuda retkega Petserisse ning markeerida Eesti Vabariigi Tartu Rahu järgne piir. Siinkohal astuti aga liiga julgelt diplomaatilisele konnasilmale ning ilmselt hoiatati vastavaid Vene ametkondi Eesti vastavate ametkondade poolt. Piirile toodi suur hulk lisavägesid, selle kohal tiirutas helikopter ning planeeritud piiriületuskohtades oota-

4 Arusoo koostatud raamatus öeldakse Aarne Valmise suu läbi, et luba küsida polnud mõtet, kuid intervjuust Valdur Lahtveega ilmneb, et luba küsiti siiski alati.

5 Aarne Valmise intervjuu autorile 8.12.2020, salvestis ja litereering autori valduses.

6 Peep Veedla intervjuu autorile 3.11.2020, salvestis ja litereering autori valduses.



Paldiski vallutamise läbirääkimised. Foto: MTÜ Roheliste Rattaretk 1992.

sid rattureid okastraat või koertega valvurid. Lisaks muudeti vahetult enne retke ka Venemaale sisenemise tingimusi senisest rangemaks. Võiduka vallutusretke asemel korraldati meelevaldused kontrollpunktides. (Arusoo 2013, 30–33.)

Roheliste rattaretked kujutavad endast ühest küljest pikkade traditsioonidega formaati: põhiliselt noortest koosneva grupiga sõidetakse – võiks öelda, et kasvatuslikel eesmärkidel – kodumaaga tutvuma, kusjuures erilist tähelepanu pööratakse loodusele ning selle ilule. Teisalt tõid Rohelised rattaretke formaati innovatsiooni – lisaks looduskaunistele ning kultuuriloolistele kohtadele tutvuti problemaatiliste, inetute, saastatud kaevandus-, tööstus- ja militaarmaastikega, mis on justkui kohatud ja ebamoraalsed.

„Kodumaa“ või „eestlaste maa“ mõiste oli teine oluline tööriist Roheliste rattaretkede arsenalis. Näiteks Peep Veedla sõnul oli Roheliste seisukoht vaidlustes sõjaväelastega Paldiskis, et neil on eestlastena õigus Eesti Vabariigi territooriumil vabalt liikuda ning „oma maad näha“.<sup>7</sup> Kuigi selliseid seisukohti mujal sedavõrd selgelt ei väljendatud, oli Roheliste rattaretkedele ometi kombeks siseneda just piirkondadesse, kuhu ligipääs oli tavaoludes piiratud – Paldiski piirkonna kõrval käidi 1989. aastal ka Sillamäe suletud linnas ja Aa rannas piiritsoonis, 1990. aastal Kõrvemaa polügoonil ning 1993. aastal püüti pääseda ka teisele poole kontrolljoont Petserimaal. Tunnetuslikult sarnane oli ka Narva külastamine 1989. aastal, kus rahvuslikult meelestatud suur seltskond sisenes venekeelsesse ja eeldatavasti ka -meelsesse piirilinna. Sellest paistab, et Roheliste rattaretked tegelesid keskkonnateemadega paralleelselt ka Eesti rahvusliku territooriumi sümboolse tagasivallutamisega. Sellega, et retkelised ühe või teise piirkonnaga tutvuma tulid, tunnistati see osaks kodumaast ning seeläbi kinnitati ka selle kuulumist Eesti Vabariigi koosseisu.

Valdur Lahtvee väidab, et 1990. aastate alguseks oli keskkonnaaktivistide olulisim tegevus teostada järelevalvet, kuna riik ei olnud alati võimeline seda ise tegema. Näiteks kaardistati lahkunud Nõukogude sõjaväe reostuskohtasid ning võideldi illegaalse jäätmeaubandusega.<sup>8</sup> Massidemonstratsioonid keskkonnakaitse eesmärgil olid oma aja ära elanud.

## Allikad:

Arusoo, Helen, toim. 2013. *Roheliste rattaretked* 25. Tallinn: Looduse Raamatukogu.

Auer, Matthew R. 1998. „Environmentalism and Estonia's independence movement.“ – *Nationalities Papers: The Journal of Nationalism and Ethnicity* 26 (4): 659–676.

7 Peep Veedla intervjuu autorile 3.11.2020, salvestis ja litereering autori valduses.

8 Valdur Lahtvee intervjuu autorile 17.11.2020, salvestis ja litereering autori valduses.

Dawson, Jane I. 1996. *Eco-Nationalism: Anti-nuclear Activism and National Identity in Russia, Lithuania, and Ukraine*. Durham ja London: Duke University Press.

Järva Teataja. 1936. „Noorkotkad jalgrattamatkal.“ 3. juuli.

Kuidas elad, Harjumaa? Roheliste 4. jalgrattaretk 15.–17. mail, 1992. 1992. Spin Press.

Liivik, Olev. 2018. „Glasnost Policy Reaching Estonia: Fear and Hope in the Protest Letters of Estonian Residents during the Campaign against the Phosphorite Mines in 1987.“ – *The Baltic States and the End of the Cold War*, toimetanud Kaarel Piirimäe ja Olaf Mertelsmann. Berlin: Peter Lang.

Muuli, Kalle. 1992. „Roheliste üllatusüritus: Retk Paldiskisse põhjustas Venemaa protesti Moskvast.“ – *Eesti Päevaleht = Estniska Dagbladet*, 27. mai.

Oldenziel, Ruth; Hård, Mikael. 2013. *Consumers, Tinkerers, Rebels: The People Who Shaped Europe*. Basingstoke: Palgrave Macmillan UK.

Postimees. 1936. „Ringi ümber kodumaa.“ 30. märts.

Riigi Teataja, akt 13076491. 1992. „Eesti Vabariigi territooriumil endise NSV Liidu relvajõudude halduses olevate hoonete, rajatiste, relvastuse, lahingutehnika, varustuse ja muu vara Eesti Vabariigi omandiks kuulutamise kohta. Eesti Vabariigi Ülemnõukogu otsus, vastu võetud 23.1.1992.“ [www.riigiteataja.ee/akt/13076491](http://www.riigiteataja.ee/akt/13076491).

Stenogramm. 1992. Eesti Vabariigi Ülemnõukogu XII koosseis, 74. istungjärg, 3. istung, Kolmapäev, 20.05.1992, 10:00.

Västrik, Riho. 1992. „Ratturite „vallutusretk“ Paldiskisse: „Haiget vene lövi“ sikutati sabast...“ – *Eesti Päevaleht = Estniska Dagbladet*, 17. juuni.

**Tambet Muide** – MA, ajalootaustaga sotsioloogiadoktorant Tartu Ülikoolis, kes uurib praegu Eesti transpordisüsteemi moderniseerumise ajalugu projekti „Eesti energia-, transpordi- ja telekommunikatsioonisüsteemide ümberkujundamine Teise Suure Siirde lävel“ raames. Oma varasemas uurimistöös on ta tegelenud peaaesjalikult Eesti jalgrattakultuuri ajalooga.

E-post: [tambet.muide\[at\]gmail.com](mailto:tambet.muide@gmail.com)