



Eesti taksonduse kujunemislugu ja rahvusvaheline kontekst

Riho Paramonov, Tallinna Ülikooli Humanitaarteaduste instituudi doktorant

TAKSONDUS MAAILMAS

71

Linnatranspordi areng ulatub esimestesse veeteed-äärsetesse tsivilisatsioonidesse. Säilmed, dateeringuga umbes 4000 aastat eKr, on tõendiks, et juba sel ajal veeti inimesi paadiga üle Niiluse jõe. Paadivedu jäi veeteede-äärsetes linnades valitsevaks transpordiviisiks keskajani.¹

Oluline pööre linnatranspordis leidis aset 17. sajandil. Kui varem olid transpordivahendid olnud peamiselt ühiskonna eliidi päralt, siis tehnoloogia arengu ja linnastumisega kujunes ka üldkasutatav linnatransport.² 17. sajandi algul hakkasid Pariisis ja Londonis trahterite juures sõitjaid teenindama esimesed vankritega üürihobused (*hackneyd*). Neist, taksode eelkäijaist, sai järgmiseks kaheks sajandiks avaliku linnatranspordi dominantne vorm.³ 19. sajandil varjutasid *hackneyde* populaarsust kiired ja kerged, ent ka ohtlikud kahe rattalised kergtõllad *cabrioletid*, mida kutsuti *cabideks*.⁴

Esimest korda kasutati taksomeetri ja bensiinimootoriga taksoautot (Daimler Victoria) 1897. aasta suvel Stuttgartis. Selle auto oli valmistanud Gottlieb Daimleri ja Wilhelm Maybachi ettevõtte Daimler-Motoren-Gesellschaft transpordi- ja veoettevõtjale Friedrich Greinerile.⁵ Greiner asutas ühtlasi esimese motoriseeritud taksoettevõtte (Daimler Motorized Cab Company).

Berliinis kasutati taksot esmakordselt 1899. aastal (Emil Thien). Taksode laialdane rakendamine algas aga aastast 1904. Sellest aastast 1910. aastani, mil

1 Gilbert, Gorman; Samuels, Robert E. *The Taxicab: An Urban Transportation Survivor*. University of North Carolina Press. Chapel Hill 1982. Lk 8.

2 Ibidem. Lk 8–10.

3 Ibidem; Vuchic, Vukan R. *Urban Transit. Systems and Technology*. Wiley. Hoboken 2007. Lk 8. *Hackneyde* kohta vaata ka Newcomb, T P; Spurr, R T. *A Technical History of the Motor Car*. Adam Hilger. New York 1989. Lk 3–4.

4 Gilbert; Samuels 1982. Lk 19, 22.

5 Winget, Mary. *Taxis*. Lerner Publishing Group. Minneapolis 2007. Lk 28; Hailing – History of the Taxi. <http://inventors.about.com/od/tstartinventions/aastal/taxi.htm> Otsing: 28.03.2014. Eesti Entsüklopeedias on selleks aastaarvuks ekslikult märgitud 1896 (sel aastal andis Greiner tellimuse sisse, kuid auto jõudis temani ligi aasta hiljem). Vt märksõna *Takso*. – Eesti Entsüklopeedia. 9. kd (SUN-TÜRG). Peatoim. Ülo Kaevats. Eesti Entsüklopeediakirjastus. Tallinn 1996. Lk 210.

hoogne tõus peatus, kasvas taksode arv 14lt 1795ni.⁶ Taksode arv oli aukartust-äratav: kui 1907. aasta algul oli Berliinis kokku 1449 sõiduauto, siis neist umbes pool (700) leidis tarvitamist taksona.⁷ Palju kasutati elektriajamiga taksosid. Nende tippaeg, mis kestis 1915. aastast 1920. aastate alguseni (arv ületas 500), langeb kokku sõjaga, mil sise põlemismootoriga autosid oli raske kütusega varustada. Kui olukord normaliseerus, hakkasid rasked täiskummidega elektritaksod kaduma. Sise põlemismootoriga taksode arv oli Esimese maailmasõja ajal ja järel umbes 2000. Kümnendi keskpaiku algas uus tugev tõus: 1926. aastal oli neid 5803 ja 1929. aastal 8945. Kuigi bensiinimootoriga taksoauto ostmiseks ja ülalpidamiseks oli vaja palju raha ning ka sõiduhind oli kallim kui troskal, eelistasid berliinlased esimest teisele.⁸ Pärast sõja lõppu, mil Saksamaal valitsesid väga keerulised majandusolud, kasutati taksodena palju odavaid, sageli ühe kaasistujakohaga autosid (tuntuim Hanomag 2/10 PS hüüdnimega *Kommissbrot*) ning mootorrattaid.⁹ Teiste saksa linnadega võrreldes oli Berliinis taksosid palju: 1926. aastal oli neid Hamburgis 660 (11 korda vähem kui Berliinis), Münchenis 486 ja Stuttgartis 78.¹⁰ (täpsemad andmed taksode arvu muutustest Berliinis vaatluse all oleval ajajärgul on esitatud lisas 1).

Esimesi riike **Saksamaa** järel, kus rakendati bensiinimootoritega taksoautosid, oli **Prantsusmaa**. Esimene avalik mootorsõiduk alustas seal tööd 1899. aastal. Kui 1907. aastal oli **Pariisis** taksosid kõikide autode hulgas umbes 10%, siis 1911. aastal juba 44%. Taksondus tugines suurtele kompaniidele, neist osadel oli üle 100 auto.¹¹ 1909. aasta Popular Mechanicsi andmeil oli Pariisis sama aasta algul 2937 takso.¹² Kasvav taksoturk oli väga oluline kohalike autotootjate seisukohalt. Toodeti mudeleid, mis lähtusid just taksonduse vajadustest. Pariisi taksopargis oli 1911. aastal üle 5000 Renault.¹³ Sageli räägitakse, kuidas taksod päätsid Marne'i lahingus Pariisi, kuid tegelikult on sellel lool vähe katet.¹⁴

1928. aastal oli Pariisis üle 15 000 takso, umbes 1,5 korda rohkem kui Berliinis (elanike arv oli mõlemas linnas samas suurusjärgus). Endiselt domineerisid suured taksokompaniid. Suurimal neist oli üle 3000 auto. Ühe takso omanikke

6 Merki, Christoph, Maria. Der holprige Siegeszug des Automobils 1895–1930. Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz. Böhlau. Viin 2002. Lk 88–89.

7 Mom, Gijs. Civilized Adventure as a Remedy for Nervous Times: Early Automobilm and Fin-de-siècle Culture. – History of Technology. Vol 23. 2001. Toim. Ian Inkster. Bloomsbury. London 2001. E-raamat. Lk nummerdamata.

8 Merki 2002. Lk 91–92.

9 Vt nt Fjodorov, Dmitri. Любуемся на таксомоторы разных времён и континентов. – Draiv.ru <https://www.drive.ru/kunst/4efb32cb00f11713001e2424.html> (21.07.2009). Otsing 02.11.2017.

10 Merki 2002. Lk 93.

11 Mom, Gijs. Civilized Adventure...

12 Number of taxicabs in London and Paris. – Popular Mechanics 06.1909. Lk 532.

13 Merki 2002. Lk 93.

14 Vt nt Hanc, John. World War I: 100 Years Later. – <https://www.smithsonianmag.com/history/fleet-taxi-did-not-really-save-paris-germans-during-world-war-i-180952140/> (24.07.2014). Otsing: 02.11.2017.

oli suhteliselt vähe.¹⁵ Majanduskriisi ajal taksode arv Pariisis tõusis: 1931. aastal oli neid 30 000. Taksojuhina leidsid tööd paljud emigrandid, eriti venelased. Kuna sissetulekud vähenesid, hakkasid taksoettevõtted rentima autosid taksojuhtidele, selle asemel, et neid ise palgal hoida. Taksojuhid kasutasid iga võimalust, et sissetulekut kasvatada: võideldi üksteisega, kaubeldi sõitjaga hinna üle jne. 1932. aastal määrati tööpäeva pikkuseks 18 tundi. 1934. aastal loodi kutselisi autojuhte koondavad ühendused (ametiühingud). 1936. aastal kehtestati kutselistele kogunud töötajatele 11-tunniline tööpäev, teistele 10-tunniline. 1937. aastal määrati taksode arvuks 14 700 (30 000 asemel).¹⁶ Pariisi võib nimetada Euroopa taksopealinnaks. Taksode väga laialdase kasutamise põhjus peitub ilmselt prantslaste meelelaadis ja harjumustes, linna paiknemises ja planeeringus jms.¹⁷

Suurbritannias tutvustati taksot 1897. aastal Londonis. See oli elektriajajamiga auto, mida kutsuti iseloomuliku heli pärast koolibriksi.¹⁸ 1898. aasta kevadeks oli võetud kasutusele 24 elektritaksot. 1903. aastal hakkas sõitma esimene bensiinimootoriga Prunel. Ehkki peagi asusid taksosid valmistama ka kodumaised ettevõtted, domineerisid sel ajajärgul eelkõige just prantsuse autod. Kui 1906. aasta lõpuks oli Londonis 96 bensiinimootoriga taksot, siis järgmisel aastal oli neid juba 723 (tõus 753%).¹⁹ Nii suure tõusu põhjus peitub asjaolus, et taksoettevõtte The General Cab Company pani sõitma 500 Prantsusmaalt tellitud Renault'd.²⁰ Taksod olid valdavalt kahekojalised, mistõttu eelistati pere ja suurema pagasiga sõites voorimeest (*growlerit*)²¹. Kohe, kui levisid neljakohalised taksod, kukkus ka *growlerite* arv. 1918. aastaks olid nad peaaegu kadunud.

Taksomeetrit rakendati Londonis esimest korda 1907. aasta kevadel. Juulist olid need juba kohustuslikud.²² 1909. aasta algul oli Londonis üle 2800 takso.²³ Taksojuhid jagunesid kompaniide teenistuses olevateks palgalisteks taksojuhtideks ja autoomanikest taksojuhtideks (*mushers*), kelle töökoormus oli väga suur. Pärast 1910. aastat kasvas ühistranspordi tähtsus ja taksode ülalpidamise kulu, mis tõi kaasa taksokompaniide hääbumise. Väga raskelt mõjus taksondusele ka maailmasõda. 1918. aastal tegutses Londonis 3821 taksosõidukit.

1920. aastatel kasutati taksodena palju prantsuse autosid. Sageli ehitati kered kohapeal. 1927. aastal avati Londonis taksojuhtide kool (endistele sõduritele), et

15 Taksoautod Pariisis. – Autoasjanduse ja mootorspordi ajakiri Auto 5/1928. Lk 130.

16 Taxis and PHV in large cities. A case study of Paris. – <http://www.stacian.com/wp-content/uploads/2016/06/Rapport-taxis-VTC-201604-VE2.pdf> Facta 2016. Lk 82.

17 Taksoautod Pariisis. Lk 130.

18 Bobbit, Malcolm. Taxi! The Story of the London Taxicab. Veloce Publishing, Dorchester 2002. Lk 5, 7.

19 Warren, Philip; Linskey, Malcolm. Taxicabs. A Photographic History. Taxi Trade Promotions. London 1980. Lk 12–16 Bobbitt, Malcolm. Taxi! The Story of the London Cab (e-raamat). Veloce Publishing, Dorchester 2011. Lk nummerdamata.

20 Bobbitt 2011. Taxi!

21 Nelja rattaga, kinnine, neljale sõitjale mõeldud voorimehesõiduk.

22 Bobbitt 2011. Taxi!

23 Number of taxicabs in London and Paris. Lk 532.

vähendada töötust. 1938. aastaks oli 816st kooli lõpetanud mehest saanud taksojuhid.²⁴

Teise maailmasõja puhkedes oli Londonis umbes 6690 takсот. Neist rekviireeriti 2452. Taksodel oli oluline roll Londoni kaitsmisel. Pärast sõda jätkas tegevust vähem kui 3000 takсот.²⁵

Venemaal arenes taksondus täiesti eripärast rada. Esimese jälje üüriauto kohta leiab 1899. aasta Peterburist. Klassikaline, taksomeetriga takсо alustas Peterburis tegevust ilmselt 1906. aastal, Moskvas järgmisel aastal. 1908. aastal liikusid taksod paljudes Venemaa suuremates linnades, kuid tõeliselt elav oli takсо-transport siiski vaid Peterburis ja Moskvas. 1909. aastal alustas Peterburis tegevust ka esimene takсоettevõte, mis töötas 1913. aastani. Peterburis oli 1913. aastal 328, Moskvas 224 takсот.²⁶ Reguleerima hakati takсонduст Peterburis 1912. aastal („Обязательное постановление для таксомоторов в гор. С.-Петербурге”), kolm aastat hiljem sündis sama Moskvas.²⁷

74

Venemaal kasutati taksodena peamiselt odavamaid ameerika, prantsuse, saksa ja itaalia autosid, mis värviti teatud värvi (punane, valge, roheline, hiljem ka kahes toonis värvilahendused, triibud jm).²⁸ Taksosid sai tellida telefoni teel. Taksoomanikud reklaamisid oma autosid erinevatel viisidel (reklaamid ajalehtedes, visiitkaardid jne).

Pärast 1917. aasta revolutsiooni suleti kõik ettevõtted ja taksod konfiskeeriti. Kuna peagi ilmnes häiriv vajadus taksode järele, lubati need 1920. aastate teisel poolel taas tänavatele (igakülgse riigi valduses ja kontrolli all).²⁹ 1930. aastatel hakati taksodena kasutama ainult kodumaiseid autosid (esmal Ford A kloonid GAZ-A-d, hiljem GAZ-M-1-te ja ka mõnda eriti luksuslikku ZIS-101-te³⁰).³¹ Taksod koondati takсоparkidesse. Takсоjuhi staatus ja teenistus olid kõrged. 1930. aastal oli Leningradis 83 takсот, neid sai esialgu kasutada alates kella 17st kella

24 Barr, Niall. The Lion and the Poppy. British Veterans, Politics, and Society, 1921–1939. Praeger. Westport, Connecticut, London, 2005. Lk 105.

25 Georgano, Nick. The London Taxi. Shire Publications. Risborough 2002. Lk 23; Bobbitt, Malcolm. Taxi! The Story of the London Cab. Veloce Publishing. Dorchester 2002. Lk 46.

26 Эволюция московского такси. Часть 1 (1907–1960 гг.) – Autonewsweek.ru. <http://autonewsweek.ru/2011/evolyutsiya-moskovskogo-taksi-chast-1-1907-1960-gg/> (30.05.2011). Otsing: 02.11.2017; Наритонов, Leonid. Пассажирский транспорт Санкт-Петербурга и окрестностей с древнейших времен. – Интернет-дайджест-энциклопедия. <http://www.kupsilla.ru/trspb.htm#02-4> Otsing: 02.11.2017.

27 Dažko, Dmitrii. Советские легковые 1918–1942. Moskva 2012. Lk 202.

28 История такси. – <http://www.2705705.ru/history/> Otsing: 02.07.2017; Эволюция московского такси. Часть 1; Tšaikovskaja, Anastasija. Звук клаксона. Как в Петербурге появились первые такси. – Аргументы и Факты. http://www.spb.aif.ru/society/people/zvuk_klaksona_kak_v_peterburge_royavilis_pervye_taksi (14.05.2015). Otsing: 03.11.2017.

29 Taxis in St. Petersburg. – <http://www.saint-petersburg.com/transport/taxi/index.asp> Otsing: 06.05.2017; Эволюция московского такси. Часть 1.

30 Neid kasutati siiski erisõitudeks.

31 Эволюция московского такси. Часть 1.

24ni.³² Moskvas oli samal aastal 199 taksot.³³ Leningradi taksode arv kasvas 1930. aastatel väga vaevaliselt. Suurem muutus leidis aset aastal 1938 – see lähtus Nõukogude Liidu Rahvamajanduse Nõukogu taksonduse arendamise uuest plaanist.³⁴ 1939. aastal oli taksosid selles linnas 479. Moskvas oli taksosid sel perioodil oluliselt rohkem (400 ja enam autot aastas). Ka selles linnas toimus pööre 1938. aastal, mil taksode arv tõusis 3890ni (kasv eelmise aastaga võrreldes 4,3 korda). See jäigi Moskva taksode tipparvuks sel ajajärgul (järgmistel aastatel toimus mõningane tagasilangus).³⁵ Ühtedel andmetel oli 1939. aastal Nõukogude Liidus plaanis suurendada kergtaksode arvu 31 korda (38 200 taksoautot).³⁶ See plaan ilmselt ei täitunud. 1940. aastal oli Moskvas ligi 3500 taksot, aga linna suurust arvestades oleks neid pidanud olema umbes 20 000 (andmed Moskva ja Peterburi/Leningradi taksode arvu muutumise kohta vaatlusalusel perioodil on toodud lisa 2). Pikad järjekorrad taksopeatustes olid tavalised. Taksojuhid olid ahned ja hoolimatud ning autod halvas olukorras. Sageasid olid ka liiklusõnnetused. Sõja puhkedes tsiviiltaksondus sisuliselt kadus.³⁷

Soome taksode arvu muutumine pole päris selge, sest andmed pärinevad erinevatest registritest, mis ei lange üksteisega täielikult kokku (erinevad andmekogumisviisid, lähted jne). Taksotransport sai mitmes linnas alguse 1906. aastal (Helsingis oli pioneer Gustav Wilhelm Orraeus), koguni kuus aastat hiljem kui Rootsis.^{38, 39} Ilmselt 1908. aastal jõudis takso ka maale. 1910. aastaks oli taksoteenus kättesaadav kõigis suuremates linnades, kuid enamikus ainult suveajal.⁴⁰ 1914. aastal oli riigis kokku tuhatkond sõiduautot, busse ja veoautosid leidis vähe.⁴¹ Taksode osa kõikide autode arvestuses oli väga suur. Enne Esimest maailmasõda oli Soomes 250–300 taksoautot. Hinnanguliselt iga kolmas sõiduauto oli takso.⁴²

20. sajandi esimesel kümnendil oli Helsingis mitte rohkem kui poolsada taksot. Eriti oluline oli 1911./1912. aasta, sest siis kasvas taksode arv ligi kaks korda.⁴³ Maailmasõja ajal kuivas taksode arv kokku (alla 100). 1920. aastad tõid uue tõusu. Eriti hoogsalt kasvas taksode arv kümnendi teisel poolel. Majanduskriis mõjus

32 Taxis in St. Petersburg; Эволюция московского такси. Часть 1.

33 Vt lisa 2: Taksode arv Moskvas ja Peterburis/Leningradis aastatel 1913–1940.

34 Dažko 2012. Lk 205.

35 Vt lisa 2: Taksode arv Moskvas ja Peterburis/Leningradis aastatel 1913–1940.

36 Nõukogude Vene kolmanda viisaastaku ülesanded autotranspordi alal. – Eesti linnad 12.1939. Lk 106.

37 Эволюция московского такси. Часть 1; Пассажирский транспорт Санкт-Петербурга и окрестностей с древнейших времен. Leonid Naritopolov (toim). – Интернет-дайджест-энциклопедия. <http://www.kupsilla.ru/trspb.htm#02-4> Otsing: 02.11.2017.

38 Statistics Sweden. http://www.scb.se/templates/pressinfo___253076.asp Otsing: 06.05.1015

39 Mauranen, Tapani. Matka suomalaisen taksin historiaan. Suomen Taksiiliitto. Forssa 1995. Lk 12.

40 Finnish Taxi Centennial Milestones. 100 Years of Taxi Transport in Finland. – <http://www.taksiiliitto.fi/fi/taksi100v/milestones/>. Otsing: 04.07.2015.

41 Mauranen 1995. Lk 36–37, 42.

42 Ibidem. Lk 64.

43 Vt lisa 3: Taksode arv Helsingis aastatel 1911–1936; Mauranen. Lk 83.

taksondusele raskelt kogu riigis: pealinnas langes taksode arv jälle alla tuhande ja püsis enam-vähem samal tasandil kümnendi teise poole alguseni. Helsingis oli taksosid rohkem kui teistes linnades.⁴⁴ (Andmed taksode arvu kohta Helsingis aastatel 1911–1936 on esitatud lisas 3).

Missugune oli üldine seis? 1920. aastate alguseks saavutas taksode arv linnades üsna kiiresti sõjaeelse taseme (läbimurdeaastaks loetakse 1923. aastat). 1920. aastate algul moodustasid taksod sõiduautodest umbes kolmandiku. 1926. aasta märtsi algul oli Soomes 3051 taksosõidukit (41% kõikidest sõiduautodest). Linnades oli taksosõidukeid 1741 (linnade autostikust 45%), maal 1235 (maa autostikust 38%). Seega asus enamik (57%) taksodest linnades. Võib öelda, et 1920. aastatel olid taksod levinud üle kogu maa, kuigi osades piirkondades oli neid vähe. Autosid rakedati taksona veoäri eesmärgil sageli ka hooajaliselt, eriti maapiirkondades.⁴⁵ Eraauto ei olnud 1920. aastatel taksole veel väga tõsine konkurent (neid oli liiga vähe), küll aga buss. Voorimeeste ja taksojuhtide võitlus oli karm kohe algusest peale. Voorimehed nägid taksodes ohtu oma teenistusele ning üritasid neid takistada igal võimalusel.⁴⁶ Taksondus arenes 1920. aastatel jõudsalt, sest ala oli uudne ja sel nähti suurt tulevikku. Takso sümboliseeris uut ajastut ja elustandardit.⁴⁷ 1930. aastatel oli taksondus Soome transpordimaastikul täielikult kinnistunud/välja kujunenud. Kokku oli riigis 4600 taksot, linnades 2034 ja maal 2562 (19%). 1920. aastate lõpust alates oli taksode arv tõusnud 15%.⁴⁸ Ajajärgu lõpp kujunes väga raskeks. Maailmasõja puhkedes hakati bensiini müüki reguleerima (algul oli lubatud sõiduautole nädalas 50 liitrit bensiini, mis suuresti oligi ette nähtud ainult taksodele). Ettevõtlikud autoomanikud ehitasid puugaasigeneraatori. Taksode arvu sõjaaegses Soomes on raske hinnata, aga neid oli kindlasti alla 10 000.⁴⁹

Soome taksondus oli küllaltki mitmekesine, näiteks esimeste Helsingi taksojuhtide ja autoomanike (kuni aastani 1917) seas oli inimesi erinevatelt elualadelt.⁵⁰ Juba enne maailmasõda tegutsesid linnades ka suuremad taksoettevõtted, millel oli mitu, mõnikord üle 10 auto. Helsingis oli taksoettevõtteid viis. Pärast sõda hakati ettevõtteid taas arendama.⁵¹ Ka autode valik oli rikkalik. Enne 1920. aastaid kasutati Helsingis taksodena palju saksa, seejärel ameerika autosid. 1920. ja 1930. aastatel olid populaarsed Fordid ja Chevrolet'd (eriti maapiirkondades). Kuigi margieelistused erinesid piirkonniti, olid ülekaalus ameerika autod. 1920. aastate algul oli valdaval osal taksoomanikest üks, vähestel kaks autot.⁵²

44 Mauranen. Lk 118–119.

45 Ibidem, Lk 109–112.

46 Ibidem. Lk 52, 122, 124.

47 Ibidem. Lk 51, 119.

48 Ibidem. Lk 169.

49 Ibidem. Lk 174–175, 177.

50 Ibidem. Lk 74–75.

51 Ibidem. Lk 80–81, 83, 164.

52 Ibidem. Lk 91, 142–143, 164.

Taksode sõiduhinnad olid kallimad kui voorimeestel. Igas linnas kehtisid oma hinnad. Esimeste taksode hinnapoliitika sarnanes voorimeeste omale: suuremad linnad olid jagatud tsoonideks ja sõidul ühest piirkonnast teise kehtis kindel hind, rakendati ka tunnihinda ja ootetasu. Taksomeetriga kaasnevad normeeritud sõiduhinnad võeti Helsingis kasutusele 1911. aastal.⁵³ 1928. aastani oli taksojuhtide teenistus väga hea, edaspidi vähenes järkjärgult.⁵⁴

Seisuplatsidega seonduv oli reguleeritud. Neid oli linnades igal pool, kuid kuna parimad kohad olid ikkagi voorimeeste päralt, tekitas see kahe leeri vahel pingeid. Olulise osa teenistusest andsid rongijaamad.

Rongijaamades teenindati sõitjaid politsei jagatavate numbrite alusel (oli vajalik konkurentsi ohjeldamiseks). Mõnikord tulid taksojuhid jaama tunde enne rongi saabumist. Juba enne maailmasõda kasutati seisuplatsidel telefoni. Kui 1913. aastal oli Helsingis kaheksa telefoniga seisuplatsi, siis 1930. aastate algul oli neid üle 100. Taksode arvu oli võimalik reguleerida seisuplatside ja seisukohtade vähendamise abil.⁵⁵

Taksod sattusid sageli liiklusõnnetusse. 1928. aastal toimus Helsingis 2727 avariid, neist 1199 (44%) taksode osalusel. Ainult sõiduautode lõikes oli taksode osalus 74%. 1928. aastast 1934. aastani vähenes õnnetuste arv Helsingis 68%. See oli seotud majanduskriisiga. 1933. ja 1934. aastal oli õnnetusi alla 1000 (948 ja 934). Palju oli õnnetusi 1937. aastal (1769).⁵⁶ Negatiivsena tuleb märkida veel, et taksodel oli oluline roll salapiirituse levikus. Ka taksojuhid ise jõid palju.⁵⁷

Soome taksojuhid olid päris hästi organiseerunud. 1922. aastal asutati Helsingi Autojuhtide Ühing (*Helsingin Autonkuljettajayhdistys*). 1926. aasta algul pandi alus üleriigilisele Soome Motoristide Liidule (*Suomen Autoiljaliitto – SAL*). Oli ka teisi piirkondlikke ja ülemaalisi ühendusi, kuhu taksojuhid või autoomanikud kuuluda said. Hilisematest ühendustest olulisim on 1936. aastal asutatud Era- ja Tööautode Liit (*Henkilö- ja Kuorma-autoliikennöitsijöiden Liitto – HKL*), kuhu kuulusid ainult kutselised autojuhid. 1920. aastatel ei olnud ühingute liikmeskonnad just väga suured, näiteks Helsingi Autojuhtide Ühingu oli 1927. aastal 149 liiget, autosid 1100.⁵⁸

Lätis oli taksotransport ootuspäraselt kõige kaugemale arenenud Riias. Siin alustas esimene takso tööd aasta hiljem kui Tallinnas – 1907. aastal. Inseener Eugen Feitelbergile (sõidukitootja *Cyclon Maschinen Fabrik* esindaja Lätis) kuulunud kolmerattaline Cyclonette mahutas kolm sõitjat (koos juhiga), arendas kiirust 12 km/h ja sõitis täispaagiga 35 kilomeetrit. Enne kui Feitelberg sai õiguse

53 Mauranen. Lk 47, 84.

54 Ibidem. Lk 120.

55 Ibidem. Lk 128.

56 Ibidem. Lk 115, 117–118.

57 Ibidem. Lk 132–133, 135.

58 Ibidem. Lk 162–163.

taksot sõita, testis spetsiaalne komisjon sõidukit ja autojuhte. Tulemused olid rahuldavad. Feitelberg ei jäänud kauaks taksoettevõtjaks, ta keskendus autoärile.⁵⁹

Riias oli taksondus juba enne maailmasõda päris korralikult reguleeritud: muu hulgas kasutati taksomeetreid ja sõidutakse, mis tekitas taksoomanikes suurt vastuseisu. 1920. aastatel kogus taksondus uut hoogu, kuid tundub, et mõnevõrra aeglasemalt kui Tallinnas. 1925. aasta lõpuks oli Riias 252 taksot, neist 216 avatud ja 36 kinnised.⁶⁰ Kuna teenistus oli hea, kasvas taksode arv 1920. aastate teisel poolel kiiresti. Inimesed lootsid taksopidamisega kiiresti rikastuda. Tipp saabus enne majanduskriisi: 1930. aastal oli taksosid 580.⁶¹ Kuna taksosid oli liiga palju, ei suudetud enam piisavalt teenida. Majanduskriisi ajal taksode arv ootuspäraselt vähenes, kuid mitte drastiliselt (alla 400). Osa taksoettevõtjaid paratamatult pankrotistus. 1934. aastast 1936. aastani püsis taksode arv üsna stabiilne (412–418), sealt edasi järgnes suurem langus (alla 385).⁶² Teenistus ei olnud enam nii hea kui varem. Taksojuhid töötasid ööpäeva, järgmine päev oli vaba. Taksojuhid kuulusid Läti Kutseliste Autojuhtide Ühingusse (*Latvijas profesionālo auto vadītāju apvienība*).⁶³ Oli ka Taksoomanike Ühing (*auto taksometru īpašnieku biedrība*).⁶⁴ Riia Taksoettevõtjate Artell asutati 1928. aastal.⁶⁵

Kogu vaadeldava aja oli Riias taksode arv märkimisväärselt kõrgem kui Tallinnas. 1920. aastate keskpaiku oli seal taksosid rohkem kui Tallinnas era- ja taksoautosid kokku. Ka kümnendi teisel poolel oli Riias taksosid rohkem, ehkki vahe ei olnud enam nii suur kui varem. 1928. aastal oli Riias 98 taksot rohkem kui Tallinnas. Majanduskriisi ajal oli Riias ilmselt suurem langus kui Tallinnas (andmete puudumise tõttu ei saa täpset hinnangut anda). 1932. aastal oli taksode vahe kahes linnas väga väike: Riia oli eespool vaid 12 autoga. Järgnevatel aastatel suurenes vahe taas. 1934. aastal oli Riias 93 taksot rohkem. (täpsemad andmed taksode arvu kohta Riias aastatel 1925–1939 on esitatud lisas 4). Enamasti ületas Riia taksode arv Tallinna taksode arvu kümnendi teisel poolel rohkem kui 100 takso võrra (keskmiselt oli vahe 1920. ja 1930. aastatel aga pisut üle 90). Mõlemas linnas taksode arv 1930. aastate teisel poolel langes (Riias on erandiks 1938. aasta). See, et Riia taksode arv ületas Tallinna taksode arvu, ei tähenda siiski, et sealne taksondus oli arenenum – pigem vastupidi, kui võtta arvesse linnade suurust. Kui vaadeldaval ajajärgul oli Riias Tallinnaga võrreldes elanikke enam kui kaks korda rohkem (üle 50%), siis taksosid mitte üle 35% (keskmine on umbes 30%).

59 Milestones in History of Technologies in Latvia. – http://www.li.lv/index.php?option=com_content&task=view&id=157&Itemid=1102. Otsing: 10.12.2015; Biedrins, Andris; Liepins, Edvins. Rīgas sabiedriskais transports no 19. gs. vidus līdz mūsdienām. Rīgas satiksmē. Riia 2015. Lk 312–313.

60 Biedrins; Liepins 2015. Lk 315.

61 Latvijas Kareivis 18.01.1930. „Pilsētas domes sēde”.

62 Biedrins; Liepins 2015. Lk 319; Rīts 11.02.1935 „Taksometru vadītāju darba”.

63 Rīts 11.02.1935. „Taksometru vadītāju darba”.

64 Latvijas Kareivis 25.07.1931. „Galvas pilsēta.”

65 Latvīvis 06.03.1928. „Nodibināts Rīgas taksometru darbinieku artelis.”

Ka Lätis ületas taksode arv eraautode arvu. 1925. aastal registreeritud 497 autost moodustasid taksod 51% (eraautosid oli 9%). Osa taksojuhte töötas perioodiliselt. Peamiselt tegutseti kesklinnas, kus liikus rohkem inimesi.⁶⁶

Riias domineerisid suhteliselt odavad, aga võimekad ameerika autod. 1920. aastatel olid populaarseimad Chevrolet, Renault ja Ford, 1930. aastatel Chevrolet, Buick ja Chrysler. Forde oli suhteliselt vähe. 1938. aastal ilmusid tänavatele ka esimesed kohapeal toodetud Ford Vairogs taksod.⁶⁷ Ühel inimesel oli harva rohkem kui kaks autot. Mida parem auto, seda enam võis teenida.⁶⁸

1939. aasta sügisel, Teise maailmasõja puhkedes, kimbutas Läti taksojuhte kütusepuudus. Taksode arv vähenes, aga kui kütusekriis süvenes, hakkas osa eraautoomanikke oma masinat taksona registreerima, et saada taksodele ettenähtud mahus kütust. Linnavalitsus kehtestas seepeale taksode ülemmäära (391). Sõja ajal taksondus hääbus. 1942. aastal oli Riias 18 taksot.⁶⁹

79

TRANSPORDI ÜLDINE ARENG EESTIS

Autode arv on oluline, sest teatud mõttes peegeldub selles näitajas üsna ilmekalt riikide (tehnoloogiline) arengutase ja ka moderniseeritus. Enne Esimest maailmasõda oli sõiduauto Eestis harv vaatepilt. Sel ajal leidis rohkelt inimesi, kes polnud autot oma silmaga kunagi näinud. Millist tähelepanu tekitas auto Põlva maal maailmasõja lõpus, annab edasi järgmine katkend: „[...] Siin, maal, olid nad [autod] väga haruldased. Hakkas nende mürin kas Voorepalu või vallamaja poolt Jaanimäe tagant kostma, kui peaaegu terve küla ruttas tanumasse, kust oli postiteele näha, imelooma vaatama. Vanemad inimesed ronisid taradele, et paremini ja kaugemale näha oleks. Meie, poisipõnnid, panime nii kuis jalad võtsid joostes tanumi otsa tee veerde. Harilikult olid need sõjaväe veo- ja punaseristi autod, kuid vahel läks ka lahtisi sõiduautosid uhketes ja läikivates mundrites ohvitseridega.”⁷⁰ Kuna tsiviilautonduse areng oli sõjaajal tugevalt takistatud, jäi paljude inimeste kokkupuude era(sõidu)autoga põgusaks.

Sõiduautode arv kasvas Eestis eriti jõudsalt 1920. aastate teisel poolel ja vabariigi lõpuaastail (majanduslikult head ajad). Kui 1921. aasta alguse seisuga oli Eestis registreeritud kõigest 110 sõiduautot, siis 1940. aasta alguseks kasvas nende arv 3618ni (linnades 2750). Eriti suur tõus toimus aastatel 1927, 1928, 1935, 1936, 1938 ja 1939. Langus oli aastatel 1931 ja 1932. Paigalseisu tähe all möödusid ka aastad 1933 ja 1934. See tähendab, et majanduskriis räsib Eesti sõiduautonduse arengut väga tugevalt. Pidurdusest saadi üle alles kümnendi lõpus.

66 Biedrins; Liepins 2015. Lk 315–316.

67 Ibidem. Lk 318.

68 Rits 11.02.1935. „Taksometru vaditāju darba”.

69 Biedrins; Liepins 2015. Lk 318–319.

70 Tartu–Võru postitee ajaloolise teeruumi uuring. Koost. Marge Rennit; Mairo Rääsk. – http://www.kolleste.ee/file/manual/documents/Postitee_uuring.pdf Varbus 2006. Lk 17–18.

Väga oluline sõiduvahend oli **jalgratas**, mis küll 1920. aastateks oli kaotanud oma uudsuse. Kui 1920. aastal oli Eestis jalgrattaid alla 5000, siis 1928. aastal juba 53 485 (linnades 15 243, alevites 1156 ja valdades 37 086).⁷¹ Nende arvu jätkuvale kasvule aitas kaasa kodumaine jalgrattatööstus. 1938. aastal registreeriti jalgrattaid üle 160 000.⁷² Laialt kättesaadavana oli jalgratas kõige enam kasutatud erasõiduvahend nii maal kui linnas (ainuke massisõiduvahend).

Veoautosid oli 1920. aastal 34 (neist 27 linnades), 1930. aastal 1118 (754 linnades) ja 1940. aasta algul 2476 (1751 linnades).⁷³ Asjaolus, et veoautode arv ei jäänud palju alla sõiduautode arvule, avaldub inimeste praktiline meelega: auto osteti eelkõige ikkagi materiaalse kasu saamiseks.

Mootorrattaid oli 1920. aastal 57, 1930. aastal 550 ja 1940. aasta algul 3607.⁷⁴ Nende arv oli peaaegu võrdne sõiduautode omaga. Põhjust tuleb otsida mootorrattaste odavamas hinnas (väga populaarsed olid väikemootorrattad). Huvitaval kombel kasutati mootorrattaid ainukese mootorsõidukina (sõiduki-klassina) maal rohkem kui linnas – 1940. aasta seisuga oli neid maal registreeritud 1992 (55,2%). Samuti väärrib mainimist, et korviga mootorrattad moodustavad koguhulgast vaid väikese osa (131 linnas, 74 maal).⁷⁵ Viimane asjaolu on osalt seotud väikemootorrattaste (millel üldiselt korvi polnud) suure arvuga.

Ühistranspordi osas oli seis kahvatu. 1922. aastal oli Eestis kokku 22 (enamik Tallinnas), 1930. aastal 180 ja 1940. aasta algul 298 bussi.⁷⁶ Kuna bussitranspordit lasus suuresti eraettevõtete õlgadel, lähtus liinide valik tasuvusest. Seetõttu rakendati busse peamiselt linnades: 1940. aasta algul oli maal registreeritud vaid 33 bussi (11,4%).⁷⁷ Trammi kasutati ainult Tallinnas.

Maailma kontekstis oli autode arv Eestis väga väike, seda ka 1930. aastate lõpus. 1938. aasta alguses oli Eestis ühe auto (kõikide autotüüpide arvestuses) kohta 205 elanikku, Soomes vastavalt 90, Rootsis 33 ja Taanis 26. Naabritest oli Eesti eespool. Lätis oli ühe auto kohta 335, Leedus 928 ja Poolas 1034 elanikku.⁷⁸ 1940. aasta alguses oli Eestis ühe auto kohta 176, Lätis 298 ja Leedus 762 elanikku.⁷⁹ Kahe aasta jooksul oli kõigis kolmes riigis aset leidnud korralik tõus (ülevaatlik teave sõiduki-tüüpide arvu kohta Eestis vaadeldaval perioodil on esitatud tabelina lisa 5).

71 Eesti 1920–1930. Arvuline ülevaade. Riigi Statistika Keskbüroo. Tallinn 1931. Lk 212.

72 Eesti jalg- ja mootorrattatööstus. – Eesti Antiikautode Galerii. <http://eag.vanatehnika.ee/ewrattad.html> Otsing 31.10.2017.

73 Eesti 1920–1930. Lk 212; P. Semper. Mootorsõidukid 1. I. 1930. Eesti Statistika 104(7)–105(8)/1930. Riigi Statistika Keskbüroo. Tallinn 1930. Lk 408–409; Kits, J. Mootorsõidukid 1.I 1940. – Eesti Statistika 221(4)/1940. Riigi Statistika Keskbüroo. Tallinn 1940. Lk 198.

74 Kits, J. Mootorsõidukid 1.I 1940. Lk 203.

75 Ibidem.

76 Ibidem. Lk 198.

77 Ibidem. Lk 200.

78 Kits, J. Mootorsõidukid 1.I.1939. – Eesti Statistika 208(3)/1939. Riigi Statistika Keskbüroo. Tallinn 1939. Lk 156.

79 Kits, J. Mootorsõidukid 1.I 1940. Lk 198.

1936. aastani asus ligikaudu pool Eestis registreeritud sõiduautodest Tallinnas. Ehkki kümnendi teisel poolel autode regionaalne jaotumine mingil määral ühtlustus, jäi Tallinn autopealinnaks ajajärgu lõpuni. Näiteks Tartus oli ühtedel andmetel 1927. aastal 32 eraautot, kümme aastat hiljem aga 148.⁸⁰ 1930. aastatel oli selles linnas 4–5 korda vähem autosid kui Tallinnas.⁸¹ Ka muude sõidukiliikide esindatus oli väljaspool Tallinna üsna väike. Tartus oli 1922. aastal üheksa, 1936. aastal 19 bussi, jalgrattaid vastavalt 359 ja 2332.⁸²

1940. aasta algul oli enamik Eestis registreeritud sõiduautodest toodetud aastatel 1934–1936 (854), seejärel aastal 1939 (621) ja 1938 (620).⁸³ Seega olid sõiduautod suhteliselt uued. Sõiduautosid oli linnades Tallinna järel 1939. aastal kõige rohkem Tartus (342), Pärnus (116), Nõmmel (93), Viljandis (88), Rakveres (85), kõige vähem Kallastel (1), Kundas (2) ja Keilas (3). Maakondadest oli sõiduautosid kõige rohkem Virumaal (142) ja Harjumaal (126), kõige vähem Petserimaal (16).⁸⁴

Järgnevalt vaatlen põhjalikumalt Tallinna kui suurima ja enim moderniseerunud linna transpordisüsteemi alates 20. sajandi algusest. Tallinn ei olnud modernsete liikumisvahendite rakendamiseks kuigi sobiv keskkond. Korralikud teed-tänavad puudusid või olid need kitsad ja kõverad.⁸⁵ Suvel kimbutas tolmu, kevadel ja sügisel pori, talvel lumi. Kõnni- ja jalgrattateid leidis vähe. Kuna need olid sageli ebatasased ja tolmaavad, eelistasid inimesed liikuda sõiduteel. Kõnniteid hakati paremasse seisukorda viima 1930. aastate lõpus.⁸⁶

Tallinna linna liiklemise suundmääruse projekt töötati välja 1909. aastaks, kuid jäi mitmel põhjusel vastu võtmata. Liikluse kontrollisüsteem oli lapsekingades ja väheste olemasolevate universaalsete reeglitega (need sisaldasid 1910. aastal vastu võetud Eestimaa kubermangu liiklemismääruses) käidi vabalt ümber. Liiklusmärgid puudusid ja tänavaid kasutasid kõik liiklejad läbisegi. Levinud märguandevahendid olid käsi, häääl ja signaal.⁸⁷ Suunatuledega autod leidsid laiemat kasutamist alles 1930. aastatel. Esimesed liiklusmärgid paigaldati 1928. aasta suvel.⁸⁸ Rahvusvahelised liiklusmärgid võeti kasutusele 1930. aastatel. Vajadusel

80 Vt lisa 13: Erahobused ja sõidukid Tartus aastatel 1926–1937.

81 Võrdluseks: kui 1937. aasta 31. jaanuaril oli Tallinnas 1191 sõiduautot, neist 296 taksod, siis Tartus oli 229 sõiduautot, neist 99 taksod. Vt Mootorsõidukite arv Eestis linnades. 31.01.1937. ERA 2075.2.399. L 153. 1938. aasta 1. maiks oli Tartus 244 sõiduautot, neist 102 taksod. Tartu taksoautode arv oli selles suurusjärgus püsinud aastaid. Vt ka Postimees 15.05.1938. „Tartus kasvab autode arv.“, Tallinnas oli samal ajal sõiduautosid üle 1200, neist 250 taksod. Vt tabelit lisa 6.

82 Vt lisa 12: Tartus aastatel 1920–1936/37 maksustatud sõidukid.

83 Kits, J. Mootorsõidukid I.I 1940. Lk 200.

84 Ibidem. Lk 199.

85 Krikk, Mai. Tallinna ja Harjumaa politsei 1918–1940. Olion. Tallinn 2008. Lk 242.

86 Tallinna linnavalitsuse tegevuse ülevaade 1938/39. Tallinna Linnavalitsus. Tallinn 1940. Lk 59.

87 Väljavõte Tallinna Linnavalitsuse protokollist. 25.08.1931. TLA 149.1.103. L 650. Eesti autoveondusest sõnas ja pildis. XX sajandi algusest tänapäevani. Koost. Martin Klesment; Jaak Valge. Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon. Tallinn 2008. Lk 49.

88 Nerman, Robert. Autobussiliiklus Tallinnas. Tallinn 2007. Lk 34.

reguleeris liiklust politsei. Esimene liikluspolitseinik asus Tallinnas ametisse 1929. aastal.⁸⁹ Vajalike oskuste ja kogemuse tekkimiseks kulus politseil omajagu aega. Kiirust määrati pikka aega silma järgi, seejärel stopperi ja spetsiaalsete kiirustabelite abil.⁹⁰

Liiklusõnnetused kuulusid lahutamatu kokku kiirelt areneva liiklemiskeskonnaga. Õnnetuste olulisima põhjusena nähti sageli kihutamist. Lubatud sõidukiirus oli seejuures madal: isegi sõiduautod ja mootorrattad ei tohtinud sõita kesklinnas kiiremini kui 25 km/h.⁹¹ Suurimaid puudujääke oli sage joobes liiklemine. Vanalinna tänavaid – eriti Viru tänava kitsendust, Vanaturu kaela, Raekoja platsi, Nunne ja Mündi tänavat – peeti väga ohtlikeks. Palju õnnetusi juhtus ka Pärnu maanteel, mida mööda liikus rohkelt maainimesi. Ettevaatlik tuli olla trammipeatustes.⁹² 1938. aastal toimus 438, järgmisel aastal aga 478 liiklusõnnetust. 1938. aastal toimus õnnetusi kõige enam autoga (242) ja jalakäijaga (63), 1939. aastal autoga (324) ja hobusõidukiga (44). 1939. aastal lähtusid õnnetused peamiselt sõidukijuhist ning seostusid eelkõige liikluseeskirjade rikkumisega (133) ja ettevaatamatusega (113). Õnnetusi sõiduautodega oli 174 ja veoautodega 104.⁹³

Linnavalitsuse suutlikkus korraldada liiklust ja transporti oli 1930. aastateni üsna piiratud: tegevusvaldkondi oli palju, vastutuselad alles kujunesid välja ja ametnikke nappis. Lisaks liiklemise korraldamisele (ülერიიგiline liiklemismäärus ilmus 1936. aastal) tuli linnavalitsusel välja anda sõiduõigust tõendavaid dokumente, registreerida ning kontrollida sõidukeid jm. Selge visioon liiklus- ja transpordisüsteemi tulevikust esialgu puudus. Otsuste tegemisel lähtuti sageli sellest, kui kasulik oli üks või teine asi rahaliselt. Kahe kümnendi jooksul tehti siiski suur arenguhüpe, seejuures õpiti palju teiste Euroopa riikide, eriti Soome, kogemusest.⁹⁴ 1920. aastate teisest poolest hakati tähtsustama ideed ühistranspordi terviklikkusest (tramm ja autobuss pidid teineteist toetama). Transpordikorralduse mõtteline siht nihkus rahaliselt tasuvuselt kasutajate vajadustele. Mõisteti ka, et liiklemissüsteemi läbimõeldud korraldamisega on võimalik juhtida linna arengut vajalikus suunas.

Kuidas siis uued liikumisvahendid kasutusele võeti?

Jalgratas levis laiemalt alles 19. sajandi viimastel kümnenditel. Kuna uue jalgratta hind oli esialgu kõrge (üle 150 rubla), ehitati neid ka ise käepärastest juppidest.⁹⁵ 1898. aastal alustas Tallinnas tööd esimene jalgrattavabrik ja avati

89 Krikk 2008. Lk 242, 260.

90 Ibidem. Lk 259, 262.

91 Vt nt Tallinna liiklemise sundmäärus. – Riigi Teataja 09.04.1937. Nr 28. Lk 594.

92 Krikk 2008. Lk 240–242, 260–261.

93 Liiklemisõnnetused nädalapäevade ja kellaegade järgi 1938–1939. – Tallinna linna statistiline aastaraamat 1940. Linna Statistikabüroo. Tallinn 1941. Lk 210.

94 Tallinna linnavalitsuse tegevuse ülevaade 1932/33. Tallinna Linnavalitsus. Tallinn 1933. Lk 340; Vaba Maa 04.05.1923. „Tallinnast.”

95 Postimees 09.01.1893. „Seda ja teist”

jalgrattasõidu kool.⁹⁶ Kui 1896. aastal oli Tallinnas jalgrattaid ilmselt alla 400 ja 1913. aasta suvel 1794, siis 1922. aastal juba 3600. Jalgrataste arv tõusis 1931. aastani (8688), järgnes 1935. aastani kestnud langus. Näib, et majanduskriis puudutas jalgrataste kasutajaskonda suhteliselt teravalt. Kümnendi teisel poolel tõusis jalgrataste arv taas. Kõige rohkem oli jalgrattaid 1931. aasta kõrval 1939. aastal (8890).⁹⁷ Aastast 1922 aastani 1939 kasvas jalgrataste arv 2,5 korda.

Esimene auto jõudis Tallinna 1896. aastal (Riiga 1898. aastal).⁹⁸ 1910. aasta esimesel poolel oli Tallinnas umbes 20 autot.⁹⁹ Kohe Esimese maailmasõja puhkemise järel (1914. aasta suvel) rekvireeriti 162st registreeritud autost 67.¹⁰⁰ Autonõuduse arengut tabas seetõttu katkestus. 1920. aastal oli Tallinnas registreeritud 96 sõiduautot.¹⁰¹ 1924. aastal loendati neid 202 ja 1930. aastal 895. Autode ostmist pärssis majanduskriis. Sellele järgnenud aeg tõi uue tõusu: 1936. aastal registreeriti 1189 ja 1939. aastal 1618 sõiduautot. 1940. aastal sai alguse uus, senistest suurem langusperiood.

Autod olid 1930. aastateni valdavalt lahtised ning nende hooldamine ja juhtimine üsna keeruline. Tsaariajal väljastas sõidukijuhtimisõiguse politseimeister. Selle saamiseks pidi olema vähemalt 17 aastat vana. Linnas ei tohtinud sõita kiiremini kui 16–32 km/h (kiirust kontrollida polnud võimalik) ja kitsal tänaval oli sõidueesõigus hobusõidukil.¹⁰² 1907. aastast olid autod maksustatud ja varustatud numbritega. Kuna autod olid väga kallid, said neid osta vähesed. 1920. aastate teisest poolest muutus auto omandamine kergemaks, sest sõidukeid müüdi paindlikel tingimustel järelmaksuga. Kasvas ka kasutatud autode turg. Endisest enam levisid väikeautod.

Inimesed, kes autot osta ei jõudnud, sõitsid sageli mootorrattaga. Mootorratas (populaarseim mark Harley-Davidson) oli autost odavam ja ei vajanud nii palju ruumi. Küljekorv võimaldas sõita ka mitmekesi. Kui 1913. aasta suvel oli mootorrattaid registreeritud 21, siis 1922. aastal juba 91.¹⁰³ See on suur arv – sõiduautosid oli vaid pisut enam kui kaks korda rohkem. Järgmisel aastal kahanes vahe veelgi (1,6 korda). 1924. aastal leidis aset mootorrataste arvu langus (115). Langus või paigalseis kestis 1929. aastani, mil saavutati uuesti 1923. aasta tase (143). Edaspidi ei olnud ühtegi aastat, mil mootorrataste arv poleks tõusnud. Ilmselt pidid majanduskriisi ajal mootorrattaga leppima osalt ka need, kes muidu

96 Gustavson, Heino. Sajandivahetusel Tallinna tänavail. – Horisont 3/1982. Lk 25

97 Vende 1989. Lk 69, 73.

98 Liepiņš, Edvīns. Riga and the Automobile. Unknown Pages from the History of the Automobile. Rigas Motormuzejs. Riia 2007. Lk 15.

99 Tallinna Teataja 28.07.1910. „Tallinna woorimeeste arwustik..”

100 Vende 1989. Lk 73.

101 Tallinnas registreeritud sõidukid. 1920. TLA 82.2.173A. Leht nummerdamata.

102 Vende. Lk 66–67.

103 Vende 1989. Lk 73; vt lisa 6: Erahobuste, sõidu- ja veovahendite arv Tallinnas aastatel 1922–1939.

oleksid soovinud osta ja kasutada autot. 1939. aastal oli mootorrattaid 667.¹⁰⁴ 1922. aastast 1939. aastani tõusis mootorrataste arv 7,3 korda.

Esimesed **veoautod** jõudsid Tallinnasse 1909. aastal.¹⁰⁵ 1920. aastate algul oli vajadus nende järele väga suur, sest veetava kauba kogused kasvasid, ainult hobuveokitega ei saanud enam hakkama. Esialgu olid paljud veoautod 3–8-tonnised, täiskummide ja kettveoga.¹⁰⁶ Veoautoga transporditi ka inimesi. 1921. aastal tehti esimesed katsed seada sisse regulaarne liinivedu reisijate veoks kohandatud veoautoga.¹⁰⁷ Reisijate vedu veoautol keelustati, kui ilmnas selle ohtlikkus. Nii nagu üüriautod, olid olemas ka üüriveoautod. 1938. aastal määrati üüriveoautodele viis seisuplatsi.¹⁰⁸ 1922. aastal oli Tallinnas registreeritud 155 veoautot (sõiduautosid oli vaid 37 rohkem).¹⁰⁹ Majanduse kiratsemine 1924. aastal avaldus ka veoautode arvu languses (152). Sealtsi edasi 1932. aastani liikus nende arv taas ülesmäge. Kõige rohkem registreeriti veoautosid 1931. aastal (441).¹¹⁰ 1934. aastast sai alguse uus veoautode arvu tõus. 1939. aastal oli veoautosid registreeritud 889 (tippaasta).¹¹¹ 1922. aastast 1939. aastani kasvas veoautode arv 5,7 korda (82,6%). 1939. aastal oli sõiduautosid veoautodest vaid 1,8 korda rohkem, mis näitab ennekoike seda, et sõiduautosid oli ikka veel vähe.

Esimese **autobussiettevõtte** asutasid 1907. aastal Julius Johannson ja Karl Uusmann. Neil oli kaks kohapeal ehitatud kerega autobussi, millega sõideti 1909. aastal (samal aastal leidis autobus kasutamist ka Riias)¹¹² pritsimaja eest Koplisse ja Kadriorgu. Kuna liine stabiilselt käigus hoida ei suudetud, lõpetas ettevõtte peagi tegevuse. 20. sajandi teisel kümnendil oli vajadus regulaarse bussiliikluse järele väga suur. Linnavalitsuses kaaluti liinide avamist moodsate Büssingi bussidega, kuid takistuseks osutus rahapuudus ja maailmasõja puhkemine.¹¹³ 1914. aastal kasutas Vene-Balti laevatehas muude sõidukite kõrval Koplil ja linna vahel ühenduse pidamiseks viit Büssingi bussi (osa olid kahekorruselised).¹¹⁴ Need bussid töötasid 1915. aasta teise pooleni, mil avati aurutrammiliin.

1920. aastate algul oli autobusse väga vähe. 1922. aasta mais lubas linn Fromhold Kangrol avada viis bussiliini, millest esimene ühendas Vene turgu Tartu

104 Vende 1989. Lk 73; vt lisa 6: Erahobuste, sõidu- ja veovahendite arv Tallinnas aastatel 1922–1939.

105 Vende 1989. Lk 36.

106 Eesti autoveondusest sõnas ja pildis. Lk 40.

107 Tallinna Teataja 03.05.1921. „Autoühendus Tallinna ja Pirita vahel.“; Nerman 2007. Lk 23; Volbreht Tatsi Tallinna Linnavalitsusele. 10.10.1929. TLA 82.1.1054. L 297.

108 Sõidu- ja veoriistade seisukohad Tallinnas. – Riigi Teataja 18.02.1938. Nr 17. Lk 472.

109 Vt lisa 6: Erahobuste, sõidu- ja veovahendite arv Tallinnas aastatel 1922–1939.

110 Ibidem.

111 Ibidem.

112 Liepiņš 2007. Lk 21.

113 Priobretenie avtobusov. 05.1914. TLA 195.2.1928. L 10, Doklad upravõ. 05.1914. TLA 195.2.1928. L 11–15.

114 Tallinna linnavalitsuse tegevuse ülevaade 1932/33. Lk 337.

maanteega.¹¹⁵ 1922. aastal oli busse registreeritud kokku 11.¹¹⁶ 1923. aasta algul oli Kangrol üle 20 bussi, enamik neist vanad ja viletsad.¹¹⁷ Busside arv küll tõusis, kuid mitte igal aastal (seisak või tagasimineki oli aastatel 1925, 1928, 1931, 1933, 1934). Märkimisväärne tõus leidis aset aastatel 1936–1939, mil busside arv suurenes 35 võrra (58lt 93le). Enne seda oli busse kõige rohkem 1932. aastal (61).¹¹⁸

1926. aasta algul moodustati Kangro bussiettevõtte baasil OÜ Mootor, mis tõstis bussitranspordi uuele kõrgusele. Esialgu sõideti kolmel linna- ja kahel linnalähiliinil, lisaks maaliinidel. Peagi osteti esimesed uued bussid. 1932. aastal oli OÜ Mootoril Tallinnas ja linnalähiliinidel käigus 31 autobussi.¹¹⁹

Kuna bussid sõitsid kõige tulusamatel liinidel – ka seal, kus liikus tramm – nägi linn selles kahjulikkuna konkurentsi, kuid olukorda muuta polnud esialgu võimalik, sest ettevõtjatega olid sõlmitud pikaajalised lepingud.¹²⁰ 1932. aastal kaotas linnavalitsus Kopli trammiliiniga rööpselt kulgenud bussiliini.¹²¹ 1937. aasta lõpus tuli see taastada, kuna tramm ei suutnud kiiresti kasvava linnaosa elanike vajadusi rahuldada. Nüüd kuulus liin linnale. Marsruuti pikendati Suur-Karja tänavani (kokku 7,1 km). Ühendust peeti esmaspäevast laupäevani 20-minutilise sagedusega.¹²²

Linna teine, Balti jaama Laadaplatsiga ühendav liin (3,8 km) alustas tööd 1937. aasta detsembris. Ühendust peeti pühapäeval, kasutades selleks Suur-Karja-Kopli liini busse. 1938. aasta mais omandas linn Soo-Jakobsoni liini (4,3 km), mis osutus majanduslikult väga edukaks.¹²³ 1939. aasta juulis läksid linna kätte ka Magasini–Pelgulinna (nimetati ümber Veerenni–Ristiküli liiniks) ja Toompea-sadama liin. Ühenduse pidamiseks osteti OÜ Mootorilt 13 bussi koos varuosadega.¹²⁴ Vene turg–Lilleküla liini võttis linn üle 1940. aasta juulis.¹²⁵ 1939. aastal oli linnasiseseid bussiliine kokku kuus, sama palju ka linnalähiliine.¹²⁶

1924. aastal oli linna- ja linnalähiliinide pikkus 26 km. Peatusi oli 48. Nendel liinidel sõitnud 32 bussi vedasid aastas 1 549 265 sõitjat. 1930. aastal oli liinide pikkus 32,5 km, peatuste arv ulatus suvekuudel 96ni ja busside arv 49ni. Veeti

115 Nerman 2007. Lk 25.

116 Vt lisa 6: Erahobuste, sõidu- ja veovahendite arv Tallinnas aastatel 1922–1939.

117 Nerman, Robert. Fromhold Kangro täitis linna bussipõrinaga. – Postimees 07.04.2006.

118 Vt lisa 6: Erahobuste, sõidu- ja veovahendite arv Tallinnas aastatel 1922–1939.

119 Nerman 2007. Lk 31–33, 37.

120 Tallinna linnavalitsuse tegevuse ülevaade 1932/33. Lk 340; Vaba Maa 24.05.1922. „Autoomnibusside liikumiskava Tallinna tänavatel.”

121 Nerman 2007. Lk 45.

122 Tallinna linnavalitsuse tegevuse ülevaade 1938/39. Lk 165–166.

123 Ibidem.

124 Olander, Aare. Tramm, buss ja troll Tallinnas. Tänapäev. Tallinn 2008a. Lk 55; Uus Eesti 08.06.1939. „Linn võtab üle kaks „Mootori” bussiliini.”

125 Uudisleht 28.06.1940. „Tallinna liinidel liiguvad esmaspäevast alates ainult sinised omnibused”; Uudisleht 02.07.1940. „Teadanne”.

126 Vt tabelit lisa 11: Ühistranspordiliinid Tallinnas 1939. aastal.

3 208 639 reisijat. 1939. aastal oli liinide pikkus 46,2 km, peatusi suvekuudel 152 ja busse 129. Bussi kasutas 9 079 569 sõitjat.¹²⁷

1922. aasta juunis vastu võetud bussiliiklust reguleerivas sundmääruses oli määratud sõiduhinna ülempiiriks 10 marka kilomeetri kohta.¹²⁸ 1930. aastatel oli linnaliinide piletisüsteem üsna keeruline. 1930. aastal maksis sõit Magasini tänavalt Vene turuni 10 senti, Balti jaamani 15 senti ja Pelgulinna 20 senti.¹²⁹

1920. aastatel ehitati puidust bussikered kohapeal veoauto šassiile. Uks asus bussi tagaosas. Istuti pikkadel puitpinkidel. Ruumi oli vähe ja sõit ebamugav. Busside seisukord oli 1920. aastate esimesel poolel üsna kehv: rikked, hilinemised ja muud probleemid olid tavalised.¹³⁰ Ülevaatusel tuvastati paljudel bussidel tõsiseid puudusi, mistõttu mitmed kõrvaldati liiklusest.¹³¹ 1930. aastatel levisid metallkeregaga ja ninaosata *bulldog*-bussid, millel oli diiselmootor, tänapäevane istmepaigutus, ventilatsioon ja soojendus. 1930. aastatel sõitsid bussid täpse sõiduplaani järgi, päeva lõikes pikema aja vältel ja tihedamalt kui varem. Talvel oli bussiliiklus endiselt pärsitud, kuid suvel rakendati eriliine.

Busside arv tõusis 1922. aastast 1939. aastani küll kaheksa korda, kuid enne 1930. aastate teist poolt oli neid ikkagi liiga vähe. Bussitranspordi hoogne areng 1930. aastatel avaldus reisijate arvu järsus tõusus kümnendi lõpul. Busside laialdase kasutamise eeldus oli mõõdukas piletihind ja mitmesugused sõidusoodustused. Mitmeski plaanis ületas bussitransport tähtsusest trammitransporti, ehkki viimase kasutajaskond oli suurem.

Linlaste suhtumine bussitransporti oli ambivalentne. 1920. aastatel leidis rohkelt inimesi, kes panid uutele sõiduvahenditele pahaks müra, haisu, kiirust, tänavate ning majade kahjustamist jms. Aja jooksul bussiga harjuti ja selle eeliseid hinnati üha enam.¹³²

1888. aasta augustis avatud **hoburaudtee** (ka hobutramm või konka) pidi leevendama töötavate linlaste liikumisvajadust. Eelkõige nähti hobutrammis võimalust ühendada kiiresti kasvavad eelinnad kesklinna ja tööstuspiirkondadega. Hobutramm kasutuselevõtt oli Eesti kontekstis innovaatiline, kuid olemuselt oli tegemist vanamoelise transpordivahendiga. Võrdluseks: Riias avati hoburaudtee-

127 Vt tabel lisas 10: Bussiliiklus Tallinnas aastatel 1924–1939

128 Nerman 2007. Lk 26.

129 Olander 2008a. Lk 55.

130 Nerman 2007. Lk 30; TLA 82.1.480. Tallinna politseiülem Tallinna Linnavalitsusele. 27.06.1925. L 419; TLA 82.1.480. Väljavõte Tallinna Linnavalitsuse protokollist. 13.07.1923. L 99; TLA 82.1.480. Tallinna Linnavalitsuse chitulosakond linnavalitsusele. 15.07.1924. L 273; TLA 82.1.480. Akt. 19.07.1924. L 284; TLA 82.1.480. Eesti Vabariigi teedeminister Tallinna Linnavalitsusele. 01.08.1925. L 432; Krikk 2008. Lk 241–242; Vaba Maa 09.01.1926. „Kirjude kastide wastu.”

131 TLA 82.1.480. L 284.

132 Tuli ette, et mõne bussiliini sisseseadmiseks või muutmiseks kogusid linlased allkirju. TLA 82.1.480. Pelgulinna elanike ühispalve Tallinna Linnavalitsusele. 11.07.1924. L 242-244; TLA 82.1.480 Pelgulinna elanike palve Tallinna Linnavalitsusele (allkirjadega). 26.03.1925. L 369–377.



- ▶ Hobustramm ehk konka Tallinnas Pärnu maanteel (Rahvusarhiiv).

liinid 1882. aastal ja elektritrammiliin 1901. aastal.¹³³ Euroopa suurlinnades liikus elektritramm juba 19. sajandi lõpus.

Liinide loomine anti kontsessioonilepinguga eraisikust ettevõtjate kätte. Esimene liin kulges Vene turult Narva maanteed ja Salongi (Weizenbergi) tänavat mööda Liiva (Poska) tänavani. Liin oli ühe rööpapaariga, kuid varustatud vastasuunas liikuva koosseisu jaoks möödasõidukohtadega. Peagi pikendati liini Vana turuni. Teine liin avati 1888. aasta septembris ja see kulges esialgu Vene turult Tartu maanteed mööda Heeringa (Turu) tänavani.¹³⁴ 1901. aastal avati Pärnu maantee trammiliin, mis kulges Vene turult Suur-Pärnu maantee laiarööpmelise raudtee ülesõidukohani.¹³⁵

1901. aastast maailmasõjani trammiliinide võrgustik ei muutunud. 1902. aastast 1918. aastani ulatus hoburaudtee-liinide kogupikkus 7243 meetrini.¹³⁶ Kuna

133 Liepiņš 2007. Riga and the Automobile. Lk 17.

134 Olander, Aare. Tallinna tramm 120. Tallinna Trammi- ja Trollibussikoondis. Tallinn 2008b. Lk 15; Sada aastat Tallinna trammi. 1888–1988. Koost. Raul Juursoo. Eesti Raamat. Tallinn 1988. Lk 9.

135 Sada aastat Tallinna trammi. Lk 19.

136 Ibidem. Lk 33.

hoburaudteed ei arendatud ega hooldatud piisavalt, käis see alla. 1918. aasta 14. novembril hobutrammiliinid suleti.

Hobutramm kiirus ei ületanud 13 km/h. Sõit pritsimaja eest Kadriorgu vältas pool tundi.¹³⁷ Olid suve- ja talvevagunid. Suvel liikus tramm kell 7–23, talvel kell 8–21. Personal koosnes kutsarist ja konduktorist (1914. aastani ainult mehed). Peatused esialgu tähistatud ei olnud. Mahaminekuks seisati hobutramm vaid erijuhul, tavaliselt väljuti liikuvast vagunist.¹³⁸ Sõit ei maksnud palju – 5–6 kopikat ots.¹³⁹ Maailmasõjani kasvas hobutramm kasutajate arv järjekindlalt.

1920. aastal võttis linn trammiga seotud vara üle.¹⁴⁰ Kuna elektritrammiga jaoks puudus raha, pandi liinile **mootortramm**. Liiklus Narva maantee liinil (Vene turg–Kadriorg) algas 1921. aasta mais. Suvel pikendati liini Peetri platsini. Suur-Pärnu maantee liinil (Vene turg–Pärnu mnt) alustati sõitmist novembrist.¹⁴¹

Kuna veeremi ja trammitee seisukord oli kehv, algas 1922. aastal trammivõrgu uuendamine. Kõigepealt rajati kaherajaline rööbastee Jaani tänavale ja hakati ehitama Pärnu maanteele uut trammidepood (valmis 1924. aasta alguseks). 1923. aastal ehitati kaherajaliseks Narva maantee rööbastee ja rajati Kadrioru ringtee.¹⁴² Järgmisel aastal paigaldati kahe rööpapaariga trammitee ka Suur-Tartu maantee liinile (Vabaduse väljak – Lubja tänav), mis avati detsembris.¹⁴³ 1925. aasta novembris ühendati see liin remondi läbinud Suur-Pärnu maantee liiniga. Liinid jäid ühendatuks 1928. aasta juulini. 1927. aastal pikendati ühendliini Pärnu maantee poolses otsas üle raudtee. Tramm sõitis tagasi Tondi ja Alevi tänava ringtee kaudu.¹⁴⁴

Elektrifitseerimisega alustati 1923. aastal Narva maantee liinil. Elektritramm hakkas seal sõitma 1925. aasta oktoobris, Suur-Tartu maantee liinil aga 1927. aasta oktoobris.¹⁴⁵ Pärnu maantee liini põhjalik ümberehitus ja elektrifitseerimine viidi läbi aastatel 1935–1936. Rööbastee ehitati kaherajaliseks ja pikendati Tondi raudteejaamani.¹⁴⁶ Vabaduse platsile, kus kaotati ringtee, sai sõita Pärnu maanteed mööda.¹⁴⁷ Taastati ka ühendus Tartu maantee liiniga. Regulaarne liikumine algas 1936. aasta veebruaris.¹⁴⁸ Pärnu maantee liin elavdas piirkondlikku majandus- ja ehitustegevust.¹⁴⁹

137 Uus Eesti 13.11.1938. „50 aastat Tallinna „konka“ sünnist.”

138 Sada aastat Tallinna trammi. Lk 10–11; Vende. Lk 18.

139 Lender, Elfriede. Minu lastele. Eesti Päevaleht. Tallinn 2010. Lk 62; Olander 2008b. Lk 18.

140 Olander 2008b. Lk 21.

141 Ibidem. lk 26.

142 Olander 2008b. Lk 28; Sada aastat Tallinna trammi. Lk 51–53.

143 Olander 2008b. Lk 30; Sada aastat Tallinna trammi. Lk 55.

144 Olander 2008b. Lk 9–10; Sada aastat Tallinna trammi. Lk 63.

145 Tallinna linnavalitsuse tegevuse ülevaade 1932/33. Lk 335–336; Olander 2008a. Lk 30.

146 Tallinna linnavalitsuse tegevuse ülevaade 1938/39. Lk 163.

147 Sada aastat Tallinna trammi. Lk 74.

148 Tallinna linnavalitsuse tegevuse ülevaade 1938/39. Lk 164.

149 Sada aastat Tallinna trammi. Lk 76.

Linnaliinidel, mille pikkus ulatus 1939. aasta aprillis 8,3 kilomeetrini, sõitsid Tallinna tööstusettevõtetes ehitatud sini-valged trammid.¹⁵⁰ Kui 1936. aastast 1939. aasta kevadeni kasutati veel ka kahte bensiinimootorvagunit, siis edaspidi ainult elektrivaguneid.¹⁵¹ Tramm oli usaldusväärne sõiduvahend, talvel hoiti liinid lahti lumesaha abil.¹⁵²

1936. aastani, mil Tartu ja Pärnu maantee trammiliinid taasühendati, leidis kõige enam kasutamist Narva maantee tramm. 1930. aastal oli sellel liinil 3 294 138, Tartu maantee liinil 2 824 193 ja Pärnu maantee liinil 1 495 090 sõitjat.¹⁵³ Majanduskriisi ajal vähenes reisijate arv kõigil kolmel liinil tunduvalt. Kümnendi teisel poolel hakkas aga trammi kasutajaskond jõudsalt kasvama. 1939. aastal oli Tartu ja Pärnu maantee ühendliinil 7 273 829 ja Narva maantee liinil 4 170 239 sõitjat.¹⁵⁴

Trammi personal koosnes trammijuhist ja konduktorist, kes müüs pileteid, teatas peatusi, valvas korra järele ja jälgis, et keegi trammist maha ei jää.¹⁵⁵ Pileti-hind püsis läbi ajajärgu sisuliselt sama.¹⁵⁶ 1930. aastate lõpus tuli täiskasvanul ühe sõidu eest tasuda kümme, lapsel viis senti.¹⁵⁷ Suuri sõidusoodustusi rakendati majanduskriisi ajal. 1928. aasta juulini said tasuta sõita mitmesugused ametnikud, sõjainvaliidid jt. Edaspidi jäi see võimalus vaid trammitöötajatele ja politseinikele.¹⁵⁸ Ehkki trammisõit ei olnud kallis, püüti 1920. aastatel sageli hoiduda pileti ostmisest.¹⁵⁹

Veel enne, kui linn võttis kasutusele päris trammi, oli seda tehtud Kopli. Laiarööpmelise aurutrammiliini Kopli tänava äärde rajasid oma töötajate ja kauba transportimiseks 1915. aastal Vene-Balti ja Bekkeri tehas. Ühe rööpapaariga liin sai alguse Vene-Balti tehase peahoone juurest ning lõppes Malmi ja Telliskivi tänava ristmiku lähistel (pikkus 4,5 km). Peterburist ostetud veerem osutus väga kehvaks. Liinil rakendati ka raudtee reisivaguneid ja vedureid.¹⁶⁰ Sõit maksis 10 kopikat, kuid Vene-Balti tehase tööliste kehtisid soodushinnad. Kopli liini niigi kehv rööbastee ja veerem amortiseerusid iga aastaga järjest rohkem, sest sõjapolukorras polnud võimalik trammiliini investeerida.¹⁶¹ Ehkki liiklus liinil muutus korrapäratuks, sulgemisotsust vastu ei võetud.

Kuna tehase omanikud ei soovinud Kopli trammi investeerida ka 1920. aastatel, läks see 1926. aasta algul linnavalitsuse haldusesse. Pärast hädavajalikku

150 Sada aastat Tallinna trammi Lk 61, 64, 74, 77.

151 Ibidem. Lk 77–78.

152 Tallinna linnavalitsuse tegevuse ülevaade 1931/32. Lk 293.

153 Vt lisa 15: Andmeid trammiliiklusest Tallinnas aastatel 1922–1939.

154 Vt lisa 15: Andmeid trammiliiklusest Tallinnas aastatel 1922–1939.

155 Olander 2008a. Lk 41.

156 Ibidem. Lk 38.

157 Sada aastat Tallinna trammi. Lk 82.

158 Ibidem. Lk 51.

159 Tallinna linnavalitsuse tegevuse ülevaade 1927/28. Tallinna linnavalitsuse väljaanne. Tallinn 1928. Lk 286.

160 Olander 2008b. Lk 8; Sada aastat Tallinna trammi. Lk 42.

161 Sada aastat Tallinna trammi. Lk 44.

remonti algas liinil 1926. aasta suvel taas korrapärane liiklus.¹⁶² Liini üks ots asus endiselt laevatehase peahoone ees (ringliin), teine aga Kopli ja Telliskivi tänava ristmiku juures (pöörtingiga).¹⁶³ Sõidusagedus oli madal. Paljud inimesed eelistasid trammile bussi.¹⁶⁴

Ametlikult sai linn Kopli trammi omanikuks 1928. aasta kevadel. Tehaselt renditi tähtajaliselt depoo, kaks auruedurit, kaks bensiinimootorvagunit ja kümme järelvagunit.¹⁶⁵ 1931. aasta teisel poolel muudeti laiarööpmeline trammitee kitsarööpmeliseks. Järgmise aasta suvel pikendati liini Telliskivi tänavalt Balti jaamani.¹⁶⁶ Kopli liinil sõitsid 1930. aastatel vanad bensiinimootorvagunid, mida oli mõnevõrra uuendatud.¹⁶⁷ 1940. aasta suvel oli Kopli depoos üheksa mootorvagunit ja kuus järelvagunit.¹⁶⁸ 5,1 kilomeetri pikkuse Kopli liini nõrgaks küljeks oli vanamoodsus (elektritrammi puudumine) ja eraldatus linnaliinidest.¹⁶⁹

1931. aastani oli Kopli trammi kasutajate arv ebahütlane. Sealtpeale algas sõitjate arvu aeglane, kuid stabiilne tõus (1938. aastal oli 1937. aastaga võrreldes väike tagasilangus). 1928. aastal oli sõitjaid 922 455, 1939. aastal aga 2 888 451.¹⁷⁰ Sõit kogu liini pikkuses maksis täiskasvanule 12–15 senti, lühem ots 10 senti.¹⁷¹

Linnavalitsus pidas trammi kui sellist olulisimaks transpordivahendiks, sest sellega sai sõidutada rahvamaasse kõige odavamalt. Kuna trammiga kaasnes suur laenukoorem, võeti sellega seotut väga tõsiselt, ent kõiki probleeme – näiteks trammi- ja rongitee ristumist ning puuduvat ühendust Balti jaamaga – lahendada ei suudetud. Sellest hoolimata arvasid linnaametnikud ajajärgu lõpul, et trammi võrk on peaaegu täielikult välja arendatud.¹⁷²

Tallinna tänavail liikus ka mitmesuguseid **eriautosid**: tuletõrjeautod, sanitaarautod, matuseautod, tänavapuhustusautod, prügiautod, gaasikaitseauto jt. Seejuures olid tuletõrje- ja sanitaarauto võetud kasutusele juba maailmasõja ajal.¹⁷³ Aastail 1936–1939 oli sanitaarautosid neli, tuletõrjeautosid 22–23.¹⁷⁴ Eriautode kered olid sageli kohapeal valmistatud.

162 Olander 2008b. Lk 24–25.

163 Olander 2008b. Lk 11.

164 Sada aastat Tallinna trammi. Lk 67.

165 Tallinna linnavalitsuse tegevuse ülevaade 1928/29. Tallinna Linnavalitsus. Tallinn 1929. Lk 315; Sada aastat Tallinna trammi. Lk 67.

166 Olander 2008a. Lk 36.

167 Sada aastat Tallinna trammi. Lk 69.

168 Olander 2008a. Lk 38.

169 Sada aastat Tallinna trammi. Lk 77.

170 Vt lisa 15: Andmeid trammiliiklusest Tallinnas aastatel 1922–1939; Sada aastat Tallinna trammi. Lk 79.

171 Sada aastat Tallinna trammi. Lk 82.

172 Tallinna linnavalitsuse tegevuse ülevaade 1938/39. Lk 164.

173 Vende, Valdeko. Tallinna liikluse ajaloost. Lk 95.

174 Tabel 218. Liiklemisvahendite ja hobuste arv 1922–1937. – Tallinna linna statistiline aastaraamat 1938. Linna statistikabüroo. Tallinn 1938. Lk 209; Tabel 214. Liiklemisvahendite ja hobuste arv 1922–1938. – Tallinna linna statistiline aastaraamat 1939. Linna statistikabüroo. Tallinn 1939. Lk 214; Tabel 211. Liiklemisvahendite ja hobuste arv 1922–1939. – Tallinna linna statistiline aastaraamat 1940. Linna statistikabüroo. Tallinn 1941. Lk 210.

Tallinna lähel liigeldi veesõidukitega. Tallinna (Kalaranna) ning Pirita (lühemat aega ka Merivälja) vahel pidasid eraettevõtjad suvel, ilusa ilmaga ühendust mootorpaatide ja väikeste reisilaevadega.¹⁷⁵ Suurimad neist mahutasid üle 100 inimese. Alused väljusid enamasti üks kord tunnis. Ehkki sõidugraafikus püsimisega esines probleeme, olid laevad puhkepäevadel sageli ülekoormatud. Osalt ilmselt seepärast, et pilet maksis vähem kui bussis. 1940. aastal maksis ots täisealisele 20 senti, sõit edasi-tagasi äripäeval aga 30 senti.¹⁷⁶

Mingil määral oli võimalik liikumiseks kasutada ka rongi – asus ju osa peatusi linnas või selle lähiümbruses. Rongilt trammile ja vastupidi sai mugavalt ümber istuda Tondil (ühistranspordi sõlm).

Mis on veel oluline? Väga tähtis aasta Tallinna transpordi arenguloos on 1923. Just sel aastal tõusis enamiku liikumisvahendite arv eelmise aastaga võrreldes märkimisväärselt. Rekvireeritud sõidukeid anti tagasi ja osteti uusi. Iseloomulik on ka 1924. aasta majandussurutise ja suure majanduskriisi negatiivne mõju enamikule transpordiliikidest. Seevastu 1930. aastate lõpus tegid peaaegu kõik transpordiliigid läbi märkimisväärse arenguhüppe. Nähtub, et taksondus asetub ruumi, milles konkurents pidevalt kasvas: lisandus erinevaid sõiduvahendeid ja tõusis liikumise maht. Kahtlemata aitas pikka aega soovida jätnud ühistransport oluliselt kaasa taksonduse kaalukale osale linna transpordimaastikul. On loomulik, et ühistranspordi arenguhüppega 1930. aastatel taksonduse tähtsus vähenes. Võimalused liigelda olid niivõrd palju paranenud ka neil, kel endal polnud ühtegi isiklikku sõiduvahendit.

TAKSONDUS EESTIS

Eestile on iseloomulik taksode suur arv. 1929. aasta alguseks riigis registreeritud 1491 sõiduautost 873 olid taksoautod.¹⁷⁷ Seega oli taksosid 1,7 korda rohkem. Hiljem see dünaamika muutus: 1937. aasta aprilli alguseks oli riigis üks taksoauto nelja eraauto kohta.¹⁷⁸ 1940. aasta algul moodustasid taksoautod 22,9% sõiduautode üldarvust.¹⁷⁹

Eesti taksonduse kujunemisloos on võimalik eristada kuut ajajärku.

175 Vaba Maa 10.09.1925. „Uus aurik Tallinn–Pirita liinile.”; Vaba Maa 10.05.1925. „Uus laev Pirita liinil.”; Vaba Maa 07.01.1928. „Pirita laewaliin linna kätte?”; Rahvaleht 23.08.1928. „Eilasest tänaseni.”; Rahvaleht 18.07.1929. „Pirita laewaliin lonkab.”; Rahvaleht 23.07.1929. „Pirita laewaomanikud nurisewad.”; Vaba Maa 26.07.1930. „Korralagedus Tallinn–Pirita liinil.”; Pirita rand. Ülevaade Pirita, Kose-Kallaste ja Merivälja aialinnadest. Toim. Bernhard Linde. Pirita kaunistamise seltsi väljaanne. Tallinn 1928. Lk 43, Kulo, Ants; Kuik; Viktor. Pirita elu ja ilu. Jürgens&Jürgens. Tallinn 2010. Lk 79.

176 Uudisleht 02.07.1940. „Laevasõit Pirita–Kalaranna vahel..”

177 Semper, P. Mootorsõidukid I. I 1929. – Eesti Statistika 91(6)/1929. Riigi Statistika Keskbüroo. Tallinn 1929. Lk 339.

178 Mootorsõidukid 1937. aastal. – Eesti statistika kuukiri 11/1937. Riigi Statistika Keskbüroo. Tallinn 1937. Lk 604.

179 Kits, J. Mootorsõidukid I.I 1940. – Eesti Statistika kuukiri 221(4)/1940. Riigi Statistika Keskbüroo. Tallinn 1940. Lk 198.



- ▶ Esimene üüriauto Eestis – Jüri Raadiku Opel 20. sajandi alguses (Rahvusarhiiv).
- ▶ Üüriautode seisuplats Tallinnas 1920. aastatel (Rahvusarhiiv).

Esimene ajajärk hõlmab aega esimese takso kasutuselevõtust 1906. aastal 1920. aastani. Sellele ajajärgule annab näo nn üüriauto. Taibates, et autoga on võimalik raha teenida, asus Tallinna lukksepp August Rammo inimesi sõidutama kahesilindrilise Opeliga. Sõit Nunnaväravast Koplisse maksis 20 kopikat. Inimesed olid uuest liikumisvahendist elevil ja sõitjaid jagus.¹⁸⁰ Rammo autot saab taksoks nimetada vaid tinglikult. Ta pani aluse üüriauto-traditsioonile, mis erineb klassikalisest taksoveost selle poolest, et auto võidi võtta mistahes sõitudeks, kuid seejuures puudus võimalus määrata läbitud vahemaad täpselt, hinnad olid kokkuleppelised ja enamasti sõideti kindlatel marsruutidel. Esimesi üüriautosid on otstarbekas vaadelda takso eelkäijana – need ühendasid nii era- kui taksoauto omadusi ja täiendasid puudulikku bussitransporti.¹⁸¹ Valdeko Vende on üüriauto te kohta kirjutanud: „Vähem kui seitsme-kaheksa sõitjaga teele ei mindudki. Eriti tulusad olid pühapäevased sõidud Kadriorgu ja Piritale [...]”,¹⁸² Võimalikult suure sõitjate hulga mahutamiseks ehitasid lukksepad autode keresid suuremaks.

Amortiseerunud Opelil müüs Rammo Jüri Raadikule, kes tegi masina korda, et jätkata selle kasutamist üüriautona. Raadik ootas sõitjaid Tallinna pritsimaja ees.¹⁸³ Rammo ise pani käiku kaks järgmist üüriautot. Esimeste üüriautoomanike eeskujul mõjus innustavalt – autoomanikud said aru, et üüriauto on hea võimalus teenida tagasi autoga seotud kulud. Kuna sel ajal omasid autosid väga jõukad isikud, kel puudus vajadus oma sõidukit välja üürida, ja kutselised autojuhid-mehaanikud, kelle rahalised võimalused olid piiratud, sõitsid autoomanikud enamasti ise. Enamik üüriautodest seisis Vene turul pritsimaja ees.¹⁸⁴ Autosid kasutasid peamiselt juhu- ja pühapäevasõitjad. Sõideti, kuhu kõige enam sooviti – Piritale, Kosele, Tiskresse, Kadriorgu, Nõmmele jm. Sõiduhinnad määrasid autoomanikud ja hind oli väga kallis.¹⁸⁵ O. Vilde on kirjutanud, et Nõmme ots maksis 8 rubla, mille eest saanuks poisile ülikonna osta. Kadriorgu ei sõidetud enne kui viis inimest koos, siis sai igalt sõitjalt küsida 20 kopikat. Autosid üüriti ka tunnikaupa, 5–6 rubla tund.¹⁸⁶ Üüriautosid kasutati suuremates linnades.

Esimese maailmasõja puhkemine mõjus taksondusele pärssivalt. Korraldati autode rekvireerimine, paljud autojuhid mobiliseeriti.¹⁸⁷ Maailmasõjale järgnenud

180 Autoasjanduse arengust Eestis. – Autoasjanduse ja mootorspordi ajakiri Auto 02/1935. Lk 19.

181 Esimesed kaks, autode põhjale ehitatud bussi hakkasid Tallinnas liikuma 1907. aastal, kuid võeti käigust maha 1909. aastal. Nii nagu üüriautodel, puudus kindel marsruut ka esimestel bussidel. Erinevate transporditeenuste spetsialiseerumine hakkas lõplikku vormi omandama 1920. aastatel, aga inimeste vajadustele vastav bussiliiklus arenes Tallinnas välja alles 1930. aastatel. Vt Paramonov, Riho. Julius Johannsoni spordile ja autodele elatud elu. – Horisont 2/2010. Lk 27–28.

182 Vende 1989. Lk 39.

183 Eestimaa Autoomanikkude Ühisuse juubelialbum 1919–1939. Tegevtoim. Anton Leiumaa. Tallinna Kivitrükikoda R. Tohver & Ko. Tallinn 1939. Lk 22.

184 Eestimaa Autoomanikkude Ühisuse juubelialbum 1919–1939. Lk 43.

185 Ibidem. Lk 71; Päevaleht 22.05.1908. „Mootor-wankrid.„; Vilde, O. Autost ja autojuhist pool sajandit tagasi. – Õhtuleht 21.02.1970

186 Vilde, O. Autost ja autojuhist pool sajandit tagasi.

187 Eestimaa Autoomanikkude Ühisuse juubelialbum 1919–1939. Lk 74.

Eesti Vabadussõjas vajas autosid Eesti sõjavägi. Ajutise Valitsuse sundmäärusega rekvireeriti ajutiselt kõigi eraisikute autod ja mootorrattad.¹⁸⁸ Rekvireerimine viidi läbi järkjärguliselt. Ehkki kõiki sõidukeid ära ei võetud, kasutati autosid tsiiviilotstarbel väga piiratud mahuks. Sõja lõpus arvatavasti vähemalt mõned taksod tegutsesid.

94

Teine ajajärk hõlmab aastaid 1920–1924. Sõda oli läbi ja üüria autod võeti jälle kasutusele. Rajati tegelik alus moodsale taksondusele. Kujunesid tähtsamad taksoomanike initsiatiivgrupid ja taksondusorganisatsioonid. Omavalitsuse tasandil reguleeriti taksondust vähe, küll aga tehti selleks tõiseid ettevalmistusi. Taksonduse arengut suunasid peamiselt autoomanikud. Palgaliste taksojuhtide tähtsus kasvas, kuid esialgu seisnes nende roll peamiselt auto juhtimises ja sõitjate teenindamises. Normeeritud sõiduhinnad ja taksomeetrid puudusid. Sõiduhinnad olid autoomanike määrata, need olid väga kõrged. Taksodena kasutati vanu autosid, varuosasid oli raske hankida ja needki olid kallid. Ehkki sõitjate ringkond oli piiratud – peamiselt sõitsid jõukad inimesed, oli vähemalt suuremates linnades teenistus küllaldane, sest sõiduvahendeid oli vähe (ühistransport alles kogus hoogu). Voorimehele pakkus takso tublit konkurentsi, kuid veel ei ohustanud selle domineerivat positsiooni transporditurul. Taksosid kasutati peamiselt suuremates linnades, kuigi sageli sõideti nendega ka maale (pikad sõidud), kus autosid oli väga vähe. Taksode arvu suurenemisega hakkas linnades välja kujunema seisuplatside võrgustik. Märkimisväärne osa taksodest koondus kesklinna.

Kolmas ajajärk hõlmab aastaid 1925–1929. Neid aastaid võib nimetada taksonduse kuldajaks. Enamikus linnadest oli võetud kasutusele taksomeeter ja normeeritud sõiduhinnad. Sõiduhind oli küll oluliselt odavnenud, kuid keskmise või madala sissetulekuga inimese jaoks siiski kallis. Sellest hoolimata takso kasutajakond kasvas – üha enam võeti taksoga ette tõiseid sõite. Kuna autoomanikud tahtsid kulud tagasi teenida, kasvas taksode arv jõudsalt. Autot osta oli kerge, sest sõidukeid hakati müüma soodsatel tingimustel järeelmaksuga. Ajakirjas „Auto” kirjutatakse: „Igaüks, kel oli või kuskilt sai 25.000–50.000 senti, ostis endale auto ja pani selle linnas taksona liikuma. Nii said kümnetest advokaatidest, ametnikkudest, pristavitest, isegi ämmaemandatest jne. autoomanikud.”¹⁸⁹ Taksoteenust osutati ka mootorrattastega. Tallinnas puhkes omamoodi taksondusbuum. Oli inimesi, kellel oli mitmeid taksosid, millega sõitsid palgalised autojuhid. Viimaste hulgas oli palju värskest sõiduloo saanud noori mehi. Tööd alustasid ka naistaksojuhid. Kõik taksod ei mahtunud enam vanadesse taksopeatustesse ja seisualad laienesid äärelinna. Kuna taksode arvu ei piiratud, ületas pakkumine nõudluse. Taksoturu küllastumisega kaasnes teenistuse kahanemine. Pikaajalise võlakohustuse tõttu ei

188 Kohtuminister Vabariigi Valitsusele. 04.11.1920. ERA 31.1.871. L 4; Sõjaministeerium Vabariigi Valitsusele. 09.06.1921. ERA 31.4.487. L 1–2.

189 Meie autoasjandus arvudes. – Autoasjanduse ja mootorspordi ajakiri Auto 02/1931. Lk 23.

olnud paljudel autoomanikel võimalik taksotööst loobuda. Mõnikord tuli tööl viibida terve ööpäev või isegi rohkem. Tulevik tundus tume.

Neljas ajajärk hõlmab aastaid 1930–1934. See oli taksonduse kriisiaeg – 1929. aastal alanud ülemaailmse majanduskriisi mõju avaldus Eestis neljanda kümnendi algul. Taksoturg oli saavutanud maksimaalse mahu. Kuna teenimisvõimalused olid ülikõrge konkurentsi ja rahva tarbimisvõimaluste vähenemise tõttu kehvad, hakkasid autoomanikud taksoärist loobuma (eelkõige Tallinnas, kus taksosid oli liiga palju). Väiksemates kohtades avaldus ka vastupidine efekt – osa inimesi soovis kriisi tingimustes oma eraautot taksona rakendada. Seades taksode arvule piiri, üritasid linnavalitsused probleemi leevendada. Rahapuu-duse tõttu halvenes taksosõidukite seisund, sest kokku hoiti ka auto arvelt. Sõit-jate meelitamiseks alandasid taksoomanikud vabatahtlikult sõiduhindu. Seisu-platsidel levisid telefonid. Eraautode arv kasvas ja ületas lõpuks taksoautode arvu. Tõusis ühistranspordi tähtsus.

95

Aastatel 1935–1938 (**viies ajajärk**) leidis aset taksonduse teine tõus. 1935. aastal hakkas majandus suurest kriisist toibuma. Taksode arv Tallinnas langes, kuid üldplaanis tõusis, sest majanduse taastudes paranesid tasapisi teenistusolud ja inimesed hakkasid autosid ostma ka seal, kus neid varem vähe oli. Kuna takso oli võetud kasutusele ka paljudes maapiirkondades, olid inimesed takso kui sellisega üldiselt harjunud. Isikuid, kes kasutasid taksot regulaarselt, polnud palju, kuid klientuur oli siiski võrreldamatult laiem kui eelnevatel aastatel. Kuna taksode ülem-määrat vähendati igal aastal, tugevnes suuremates linnades taas konkurents. Takso-omanikud hakkasid vanu, ent korralikke autosid uute vastu vahetama. Kuna paljud ostsid auto järelmaksuga, jätkus võlaorjus. Autod olid väga korralikud ja soliidsed ka seetõttu, et linn teostas nende üle põhjalikku kontrolli. Taksomootorrattaid kasu-tada enam ei lubatud, sest neid peeti liiga ohtlikeks.¹⁹⁰ Mõnes väikelinnas jättis tak-sode kvaliteet soovida, sest taksojuhid ei suutnud piisavalt teenida, et osta uus auto (taksosid oli selleks liiga palju). Sellisel juhul nähti raskele olukorrale lahendust just taksode arvu piirmäärat kehtestamises, mida linnavalitsused ka tegid. Taksojuhiks saada polnud enam nii lihtne kui varem. Liiklusmäärused ja muud taksondusega seotud sundmäärused olid varasemast detailsemad ja rangemad (suuremates linnas-des reguleeriti valdkonda nii palju kui võimalik). Et ametis püsida, tuli olla hoolas ja täpne (professionaliseerumine). Tugevnes palgalisi taksojuhte koondav ja nende huve esindav Eestimaa Autojuhtide ja Motoristide Ühing (EAMÜ).

Viimane, **kuues ajajärk** on 1939–1941/1942. Taksondus hakkas kiratsema, kuna sõja tõttu muutus kütus defitsiidiks. 1939. aasta septembris tõsteti aktsiisi-maksu ja kehtestati lubade süsteem bensiini ostmiseks. Välismaise bensiini hind tõusis 19,8 sendilt 47 sendile, kodumaise bensiini hind aga 16,5 sendilt 44 sendile

190 TLA 149.1.16. Tallinna Linnavalitsuse ehituskomisjoni koosoleku protokoll 10.12.1936. L 81.

liitri kohta. Bensiinijaamadel lubati tagavarade lõppemisel töö ajutiselt peatada.¹⁹¹ Kütuse tarvitamist siseturul piirati, sest seda oli vaja eksportida, et saada kaupu, mida vabaturul sularaha eest osta ei saanud. Vaja oli säästa ka strateegilisi autovaruosi.¹⁹² Kütuse ja autoõli ostmiseks vajalik varustuskaart anti ainult registreerimisasutuses liiklemiskõlblikuks tunnistatud sõidukite omanikele.¹⁹³ Erandina võis varustuskaardi ja ostuloata bensiini müüa kuni 200 grammi isiku kohta.¹⁹⁴ Normid olid nii väikesed, et taksod said töötada piiratud mahus. Taksondusorganisatsioonid nõudsid korduvalt normide suurendamist, ent edu ei saavutanud.¹⁹⁵ Erakordselt keeruliseks oli muutunud ka varuosade hankimine.¹⁹⁶ 1940. aastal oli taksoautodele lubatud kuus vastavalt mootori kubatuurile 200–300 liitrit bensiini, eraautodele kuni 40 liitrit. Kummide ja varuosade saamiseks tuli esitada ostuluba ja kirjalik sooviavaldus.¹⁹⁷ Sõidukite käituskulud ja kõrge bensiinihind muutsid autode kasutamise ebatasuvaks nii sõidul kui veol. Paljud taksoomanikud jäid sissetulekuta.¹⁹⁸

Pärast 1940. aasta riigipööret hakkas võõrvõim sõiduautosid natsionaliseerima.¹⁹⁹ Taksod taheti koondada riiklikku taksoparki²⁰⁰, kuid seda plaani ei jõutud

191 Ühistegelised uudised 15.09.1939. „Bensiini tarvitamine siseturu piiramisel.”

192 Uus Eesti 14.09.1939. „Bensiini tarvitamine siseturul piiramisele.”

193 Ibidem. L 4.

194 Mootorsõidukite kummide, autoõlide, bensiini, mootorpetrooleumi ja diiselnaftha ostu-müügi korra määrus. 25.12.1939. ERA 989.2.24. L 3.

195 Päevaleht 24.10.1939. „Palutakse bensiininormi suurendamist.”; Maanteede Talituse väljalõige ajalehest Uus Eesti. 01.11.1939. ERA 2075.2.459. L 46.

196 1939. aastal lubati sõidukikumude müümist ainult ostulubade alusel. Ostuloa saamiseks tuli sõiduki valdajal esitada sõidukeid registreerivale asutusele kirjalik sooviavaldus sõiduki andmetega. Registreerimisasutus esitas sooviavaldused Maanteede Talitusele. Maanteede Talitus kontrollis ostusoovi põhjendatust ja esitas positiivse otsuse korral selle Majandusministeeriumile. Kui ostuvajadus tundus ka Majandusministeeriumile põhjendatud ja olemasolevad tagavarad võimaldasid soovi täitmist, andis ministeerium loa. Mootorsõidukite kummide, autoõlide, bensiini, mootorpetrooleumi ja diiselnaftha ostu-müügikorra määrus. 09.1939. ERA 989.2.24. L 2–4.

197 Autoõlide, bensiini, mootorpetrooleumi ja diiselnaftha ostu-müügikorra määrus. – Riigi Teatja 01.03.1940. Nr 18. Lk 197, 203.

198 Päevaleht 03.04.1940. „Hulk autosid jääb käigust ära.”

199 Selle läbiviimiseks ja autotranspordi üldiseks organiseerimiseks moodustati Teedeministeeriumi Maanteede Talituse baasil Maanteede ja Autotranspordi Talitus. Õige pea võttis selle organisatsiooni kohustused üle Kommunaalmajanduse Rahvakomissariaadi koosseis Transpordi Peavalitsus, mille alla kuulus ka juhuveo amet. 1941. aastal formeeriti vana peavalitsus ümber ENSV Rahvakomissariaadi juures asuvaks Transpordi Peavalitsuseks, mille seitsmest osakonnast üks tegeles reisijaveoga (sh taksondusega). Eesti NSV autotranspordi ja maanteede süsteemi asutused aastail 1940–1960. Koost. I Kongi. Eesti NSV Riiklik Keskarhiiv. Tallinn 1978. Lk 3, 5–16.

200 1941. aasta 22. mail andis ENSV Rahvakomissaride Nõukogu välja määruse, milles teatati riiklikest taksoautodest ja erataksautoatest koosneva taksopargi loomisest Transpordi Peavalitsuse juurde. Erataksautoade omamine tehti võimalikult raskeks. Taksondust pidi korraldama Transpordi Peavalitsus sellele alluvate autobasaside kaudu. Riiklike taksoautode park taheti komplekteerida riiklikest sõiduautodest vastava jaotuskava alusel. Erasisikutelt oleks taksoautosid lisaks ostetud või kasutatud muid sobivaid sõiduautosid. Transpordi Peavalitsus pidi väljastama ka juhuveolubasid, millest erasisikutele antavad load olid tähtjatud. Erataksautosid pidi varustatama bensiini, õli ja tagavaraosadega Transpordi Peavalitsuse kaudu, kuid autoomanike kulul. Erataksautoade omanikke kohustati maksta Transpordi Peavalitsusele kuni 50-rublast kuumaksu. Kui tasumisel tekkinuks probleem, oli autoomanik sunnitud sõiduki edasi müüma. Erataksode omanikud võisid oma sõiduki võõrandada ainult siis, kui see jäi endiselt taksoks. Taksoautoade sõidutariifid kehtestati Rahvakomissaride Nõukogu vastava määrusega. Ibidem. L 55–56.

realiseerida, kuna 1941. aasta juuni lõpus oli selge, et peagi jõuavad Saksa väeüksused Eesti piirile ja alustati ettevalmistusi lahkumiseks. Esimesest natsionaliseerimise lainest pääsenud taksoomanikelt konfiskeeriti autod nüüd kiirendatud korras. Autod tuli toimetada kogumispunktidesse hipodroomil, Kopli poolsaarel ja mujal.²⁰¹ Kuna kõiki autosid ei saanud meritsi evakueerida, pandi osa neist otse omanike silme all põlema või hävitati muul viisil.²⁰² See oli tavapärase taksonduse lõpp. 1942. aasta 5. septembril teatas Veotalituse juhataja Põllumajanduse Peavalitsuse Loomakasvatuse Valitsuse Hobusekasvatuse osakonnale, et sel ajal Tallinnas taksoautosid pole.²⁰³

TAKSONDUS TALLINNAS

97

Taksode arvu määramise muudab keeruliseks tõik, et puudub ühtne statistika, mis kajastaks kõiki aastaid. 1920. aastatele eelnenud perioodi kohta leiduvad andmed ei ole süstemaatilised. Tallinna linna statistilises aastaraamatus hakatakse takso- ja sõiduautosid eristama alles 1928. aastal. Et täiendada ametlikku statistikat, tuleb kasutada teisi allikaid. Mõne aasta kohta leidub usaldusväärset informatsiooni arhiividokumentides, mõne puhul tuleb aga toetuda mitte nii usaldusväärsetele ajaleheteadetele.

1910. aasta paiku oli Tallinnas kümnekond üüriautot.²⁰⁴ 1912. aastal oli Tallinna Linna Statistikabüroo andmeil registreeritud 10 mootorratast ja 43 autot.²⁰⁵ 1913. aasta lõpuks oli autosid kokku üle 100 ja mootorrataid alla poolesaja.²⁰⁶ Arvatavasti vähemalt veerand neist leidis kasutamist üürisõidukitena. Puhuti seisis pritsimaja ees reas mitukümmend autot.

1914. aasta esimesel poolel oli registreeritud 29 mootorratast ja 150 autot.²⁰⁷ Esimese maailmasõja puhkemisel rekvireeriti registreeritud 162st autost 67. Ülejäänud olid ilmselt nii halvas olukorras, et neid polnud mõtet võõrandada.²⁰⁸ 1919. aasta juunis kirjutab Vaba Maa, et maksvate seaduste järgi oli Tallinnas eraautosõit keelatud. Kõik autod, välja arvatud saatkondade omad, olid rekvireeritud.²⁰⁹

Kui sõiduvõime oli 1924. aastani stabiilselt üle 500, siis sõiduautode arv ei ulatunud üle 246. Aastatel 1920–1924 suurenes sõiduautode arv pisut üle kahe

201 ELMAR SAAR – <http://eag.vanatehnika.ee/ewtaksod.html> Otsing: 22.04.2016; Pullat, Raimo; Viirand, Martin. Brotze-komeet aegade hämarusest. – Keskkööprogramm 27.11.2009. Vikerraadio; Pullat, Raimo, Paramonov, Rihole 02.03.10. Intervjuu. Autori valduses.

202 Pullat, Viirand 27.11.2009. Brotze-komeet aegade hämarusest.

203 Veotalituse juhataja Põllumajanduse Peavalitsuse Loomakasvatuse Valitsuse Hobusekasvatuse osakonnale. 05.09.1942. TLA 41.1.2-I. L 310.

204 Vilde, O. Autost ja autojuhist pool sajandit tagasi.

205 Karma, Otto. Tööstuslikult revolutsioonilt sotsialistlikule revolutsioonile Eestis. Tööstuse arenemine 1917. aastani. ENSV TA Ajaloo Instituut. Tallinn 1963. Lk 297.

206 Vende 1989. Lk 73.

207 Karma 1963. Lk 297.

208 Ibidem. Lk 74.

209 Vaba Maa 30.06.1919. „Tallinna teated.”



- ▶ Taksojuhid autodega Tallinnas 1930. aastate algul (Erakogu).
- ▶ Taksod ja bussid Tallinnas Raekoja platsil 1928. aastal (Rahvusarhiiv).

korra (kokku 202).²¹⁰ Juurdekasv võinuks olla suuremgi, kuid vanade autode omanikud alles kogusid raha uue sõiduki ostmiseks. Sõiduautodest pisut rohkem kui pooled (1923. aastal alla poole) leidsid kasutamist taksodena.²¹¹ 1920. aastal oli linnavalitsuses registreeritud 167 autost 95 märgitud sõiduautodeks. Mootorrattaid oli registris 47.²¹² 1922. aastal oli registreeritud juba 192 sõiduautot.²¹³ Pole teada, kui suure osa moodustasid neist taksod. Vaba Maa andmetel oli 1923. aasta oktoobris Tallinnas 80 taksoautot ja 27 taksomootorrattast.²¹⁴ Kuna sõiduautosid oli kokku 246, moodustavad taksoautod koguhulgast umbes 30 protsenti. 1924. aastal oli pealinnas 108 taksosõidukit (koos mootorrattastega).²¹⁵ See vastab eelmise aasta tasemele, aga sõiduautode koguarvu langus (202) viitab taksoautode arvu tõusule.

Ajavahemikus 1925–1930 arenes Tallinna taksondus tormiliselt. Kui 1925. aastal oli registreeritud 186 sõiduautot, siis 1930. aastal 895, neist enamik taksod. 1927. aasta juuni alguse seisuga oli Tallinnas 245 taksoautot (eraautosid 158).²¹⁶ Taksosid oli eraautodest üle 1,5 korra rohkem. 1928. aastal oli taksosid 441 ja eraautosid 242, 1930. aastal vastavalt 479 ja 416. See tähendab, et 1928. aastal moodustasid taksod registreeritud sõiduautodest 65 ja 1930. aastal 54 protsenti. Taksode arv tegi suure tõusu läbi 1927./1928. aastal. Taksoautode arv suurenes küll järjekindlalt, kuigi mitte samas tempos eraautode arvuga. Kui 1925. aastal oli ühe eraauto kohta pisut üle kahe takso, siis 1930. aastal juba 1,2 taksot.²¹⁷

Aastad 1931–1934 olid keerulised majanduskriisi tõttu. Taksobuum lõppes. 1931. aasta märtsis määrati taksoautode ülempiir (434), töötada lubati ka neljal taksomootorrattal.²¹⁸ 1931. aasta piiranguga kaasnes oluline muutus – osa endistest taksodest paigutus eraautode kategooriasse, mille tulemusel takso- ja eraautode arv võrdustus.²¹⁹ 1932. aastal vähendas linnavalitsus taksoautode piirarvu 390ni ja taksomootorrattaste piirarvu kaheni.²²⁰ Statistikast nähtub, et taksosid registreeriti lubatust mõnevõrra vähem: 1931. aastal 423 ja 1932. aastal 380.²²¹ 1930. aastast

210 Vt tabel 6: Erahobuste, sõidu- ja veovahendite arv Tallinnas aastatel 1922–1939. Andmed ajajärgu alguse kohta: Eesti 1920–1930. Arvuline ülevaade. Riigi Statistika Keskbüroo. Tallinn 1931. Lk 210.

211 Vt tabel 6: Erahobuste, sõidu- ja veovahendite arv Tallinnas aastatel 1922–1939.

212 Tallinna linnavalitsuses registreeritud sõidu- ja veoautode nimekiri 1920. aastal. 1920. TLA 82.2.173A. L nummerdamata. Vt ka Eesti 1920–1930. Lk 210.

213 Vt lisa 6: Erahobuste, sõidu- ja veovahendite arv Tallinnas aastatel 1922–1939.

214 Vaba Maa 02.10.1923. „Pealinna moodsad liikumisvahendid.”

215 EAÜ Tallinna Linnavalikogu rühma esindajale. 24.04.1924. TLA 82.1.143. Lk 118.

216 Sõidukid Tallinnas. 01.06.1927. ERA 891.1.163. L nummerdamata.

217 Arvutusalus: lisa 6: Erahobuste, sõidu- ja veovahendite arv Tallinnas aastatel 1922–1939.

218 Vt Vabaveo autode ja mootorrattaste korraldusmäärus Tallinnas. – Riigi Teataja 05.05.1931. Nr 37. Lk 490; Tallinna Linnavalitsuse ehitusosakond linnavalitsusele. 11.06.1931. TLA 149.1.103. L 399, Väljavõte Tallinna Linnavalitsuse protokollist. 16.06.1931. TLA 149.1.103. L 414.

219 Vt lisa 6: Erahobuste, sõidu- ja veovahendite arv Tallinnas aastatel 1922–1939.

220 Tallinna Linnavalitsuse ehitusosakond linnavalitsusele. 22.02.1933. TLA 82.1.1345. L 78.

221 Vt lisa 6: Erahobuste, sõidu- ja veovahendite arv Tallinnas aastatel 1922–1939; Semper, P. Mootorsõidukid I. I 1933. – Eesti statistika kuukiri 04/1933. Eesti Statistika Keskbüroo. Tallinn 1933. Lk 212.



- ▶ Taksoautod klientidega Pärnus 1920. aastate algul (Rahvusarhiiv).
- ▶ Taksod Tallinnas Raekoja platsil 1930. aastate lõpul (Rahvusarhiiv).

1932. aastani vähenes taksode arv 99 võrra ehk 21%.²²² Kuna 1933. aasta 1. jaanuariks vähenes taksode arv veel 5% (suurim vastav langus kogu Eestis), määras linnavalitsus taksode uueks piirarvuks 351 (lisaks kaks taksomootorratast).²²³ Registreeriti vaid 339 taksot. 1933. aastast hakkas eriti kiires tempos kasvama eraautode arv. 1934. aastal oli Tallinnas registreeritud 626 eraautot ja 325 taksot. Kui 1930. aastal tuli ühe taksoauto kohta 1,2 eraautot, siis 1934. aastal juba 1,9 (ühe sõiduvoorimehe kohta vastavalt neli eraautot ja 2,7 taksot).²²⁴ Taksod ei domineerinud linnapildis enam nii tugevalt kui varem.

Taksode arvu vähenemine jätkus ka kriisijärgsetel aastatel, kuid aeglasemas tempos. Piirarv pidi ära hoidma ebasoovitava konkurentsi ja autode koondumise südalinna tänavatele, mis takistas liiklemist.²²⁵ Asjaolu, et taksosid registreeriti tavaliselt limiidist vähem, aitas linnaametnikel põhjendada edasiste kärbete vajalikkust. 1935. aastal registreeriti Tallinnas 308 taksot.²²⁶ Eraautosid oli 2,5 korda rohkem. 1936. aasta kevadel asus 630 Eestis registreeritud taksost 303 Tallinnas.²²⁷ See oli viimane aasta, mil pealinna taksode arv moodustas ligikaudu poole (enamasti oli see üle poole) kogu riigi taksode arvust. 1937. aasta seisuga moodustasid Tallinna taksod koguarvust 37%.²²⁸ Taksopealinnaks jäi Tallinn siiski 1930. aastate lõpuni. 1938. ja 1939. aastal oli Tallinnas registreeritud 250 taksot, mis vastas ehitusosakonna arvates reaalelu vajadustele.²²⁹ Taksomootorrattaid Eesti Vabariigi lõpus enam ei kasutatud, sest neid peeti liiga ohtlikeks.²³⁰ Eraautosid oli 1938. aastal 1224 ja 1939. aastal 1368. Ühe taksoauto kohta oli pealinnas registreeritud ligi 5,5 eraautot, millest nähtub, et taksosid oli ikka veel palju.

Andmed taksode arvu kohta aastatel 1940–1941 puuduvad, ent neid oli kindlasti alla 250. 1940. aasta suvel jäi hinnanguliselt 20% kõikidest Tallinnas registreeritud autodest seisma. Transpordi Peavalitsuse andmeil oli 1941. aasta 22. aprilli seisuga natsionaliseeritud 72 sõiduautot ja ümberasujate 127 sõiduautost võetud üle 79.²³¹

222 Arvutusalus: lisa 6 tabel: Erahobuste, sõidu- ja veovahendite arv Tallinnas aastatel 1922–1939.

223 Ibidem; TLA 82.1.1345. L 78; Tallinna Linnavalitsuse ehitusosakond linnavalitsusele. 02.03.1934. TLA 82.1.1432. L 220; Päevaleht 25.07.1935. „Kui palju on Tallinnas mootorsõidukeid.”

224 Arvutusalus: lisa 6: Erahobuste, sõidu- ja veovahendite arv Tallinnas aastatel 1922–1939.

225 Tallinna Linnavalitsus linnadeliidu büroole. 10.01.1934. TLA 82.1.1432. L 204.

226 Vt lisa 6: Erahobuste, sõidu- ja veovahendite arv Tallinnas aastatel 1922–1939.

227 Vt lisa 6: Erahobuste, sõidu- ja veovahendite arv Tallinnas aastatel 1922–1939. Taksode koguarvu kohta vt Kits, J. Mootorsõidukid I. IV 1936. – Eesti statistika kuukiri 176(7)–178(8)/1936. Riigi Statistika Keskbüroo. Tallinn 1936. Lk 399.

228 Arvutusalus: Mootorsõidukid 1937. aastal. – Eesti Statistika kuukiri 11/1937. Riigi Statistika Keskbüroo. Tallinn 1937. Lk 604.

229 Jõuvankritesse puutuv kirjavahetus. Tallinna Linnavalitsuse ehitusosakonna kiri juhuveo autode arvu kohta. 15.03.1940. TLA 82.1.2115 L 1; Eestimaa Autoomanikkude Ühise juubelialbum 1939. Lk 10.

230 TLA 149.1.16. Tallinna Linnavalitsuse ehituskomisjoni koosoleku protokoll. 10.12.1936. L 81.

231 Riiklik Plaanikomisjon. ENSV Rahvakomissaride Nõukogu määrused Transpordi Peavalitsuse Natsionaliseerimise komisjoni poolt natsionaliseeritud veo- ja sõiduautode jaotamise kohta. Autode jaotuskavad rahvakomissariaatide järgi. 17.03.1941–17.06.1941. ERA.R-973.1.132. L 61.

TAKSONDUS VÄIKELINNADES JA ALEVITES

Taksoautode registreerimise kohta on täpsed andmed olemas alates 1929. aasta algusest kuni 1940. aasta alguseni. Andmed puuduvad aastate 1932 ja 1938 kohta. Ehkki andmete nappus ei luba sõidukite registreerimisnimekirjade põhjal kaugleulatuvaid järeldusi teha, on statistikast avanev pilt siiski äärmiselt huvitav. Esmalt tuleb aga peatuda varasemal ajajärgul. Väljaspool Tallinna ja suuremaid linnu oli autosid väga vähe. Vahur Made andmetel oli 1914. aastal Virumaal Rakvere piirkonnas arvel 20, Haapsalus kaheksa ja Paides neli autot.²³² Tartus oli maailmasõja puhkemise aegu autosid alla kümne.²³³ Võimalik, et kogu Eestis (väljaspool Tallinna) olid vaid mõned üüriautod.

102

Milline oli seis 1920. aastate esimesel poolel, on raske öelda. Autosid oli endiselt väga vähe. Ilmselt kasutati siin-seal üksikuid üüriautosid, kui teenistust jagus (teatud ajal aastast). Tartusse ilmus esimene taksoauto Kalev Päidi andmeil alles 1922. aastal.²³⁴ 1925. aastal oli neid Aleksander Alberi mälestuste järgi kaheksa.²³⁵ Järgmise aasta oktoobris ulatus taksode arv hinnanguliselt juba 40ni (ülekaalukas osa autodest olid taksod).²³⁶ Sel ajal oli Tartus elanikke üle 50 000. 1927. aasta suvel oli Postimehe teatel taksoautosid 45 – neist pooled samal aastal muretsetud. Taksomeetrite kasutuselevõtt avaldas positiivset mõju, tuues selgust sõidu hinna kujunemisse, mis omakorda suurendas klientide arvu ja tõi veoturule uusi masinaid.²³⁷ (Vt andmeid Tartu hobuste ja autode arvu kohta samal ajal lisas 7).

Ka statistikaga kaetud ajajärgu (algus 1928. aastal) esimeste aastate puhul on raske visandada seaduspärasid era- ja taksoautode dünaamikas: osades linnades oli rohkem eraautosid, osades taksosid. Mitmes linnas (Kärdlas, Paldiskis, Haapsalus, Petseris, Põltsamaal, Türil, Võrus) ei olnud 1928. aastal taksosid üldse registreeritud. Samasugune seis valitses ka järgmisel aastal.

Üldjoones on võimalik jagada linnad kolme gruppi. Osades linnades (nt Haapsalus, Valgas) oli taksosid enamikus aastatest rohkem kui eraautosid. Eriti suur oli taksode ülekaal Narvas, kus 1930. aastate esimesel poolel oli registreeritud vaid üksikuid eraautosid. Taksode arv saavutas Narvas tipu 1932. aastal (44), eraautosid polnud üldse registreeritud. Teistes linnades oli enamikus aastatest rohkem eraautosid (nt Pärnus, Põltsamaal, Rakveres, Petseris, Tartus). Kõige suurem erinevus era- ja taksoautode arvus (viimaste kahjuks) esines Nõmmel. Ajajärgu lõpus ulatus eraautode arv selles linnas 100ni, kuid taksosid oli vähe (1–4), mõnel aastal üldse mitte. Ilmselt olid Nõmme elanikud piisavalt jõukad, et sõita eraautoga. Kahes linnas –

232 Made, Vahur. „Kui auto Eestimaale tuli” – Horisont 6/88. Lk 32.

233 Postimees 18.07.1927. „Masin tõrjub hobuse välja.”

234 Kodu-uurimise teemal. Tartu voorimehed – kadunud minevikumälestus. Dateerimata. ERA 4931.1.147. L 31.

235 Raudver, G. Jõuvankrist autoni. – Edasi 11.02.1966.

236 Postimees 25.10.1926. „Auto peab olema igäihele kättesaadav.”

237 Postimees 18.07.1927. „Masin tõrjub hobuse välja.”

Tapal ja Võrus – oli taksosid ja eraautosid enamikul aastatel peaaegu võrdsel arvul. Üleüldse oli autosid väga vähe üksikutes linnades – näiteks Kärklas, kus kolm taksot registreeriti alles 1939. aastal. Paldiskis puudusid autod sootuks. Murdeline oli 1933. aasta, sest siis sai alguse eraautode tõus. Selgelt joonistub välja era- ja taksoautode arvu dünaamika normaliseerumine vaadeldava ajajärgu lõpus. Peaaegu kõikides linnades oli Eesti Vabariigi viimastel iseseisvusaastatel eraautosid taksoautodest rohkem. Samas ei kaasnenud sellega taksoautode arvu kindel vähenemine – enamikus linnades nende arv pigem isegi tõusis või püsis teatud stabiilses vahemikus. Tartus, kus era- ja taksoautode arv võrdsustus 1933./1934. aastal, oli 1937. aastal linnavalituse enda statistika²³⁸ põhjal vaid 41 eraautot taksosõidukitest rohkem (1,4 eraautot ühe taksoauto kohta).²³⁹ 1939. aasta lõpuks oli Tartus 1,9 eraautot ühe taksoauto kohta.²⁴⁰ Sellise era- ja taksoautode dünaamika valguses paistab Tallinna transport vägagi kaugele arenenuna. Ja jällegi ei saa öelda, et Tartus oleks taksosid liiga palju olnud – vähe oli eraautosid, mis on ennekõike selgitatav Tartu väiksuse ja teistsuguse elulaadiga. Keskmiselt oli Eesti väikelinnades 1939. aasta lõpuks umbes 4,7 eraautot ühe taksoauto kohta. See number oleks oluliselt väiksem Nõmmeta, kus oli 92 eraautot ja üks takso (siis oleks suhe umbes 1,7). Kõige rohkem oli eraautosid ühe takso kohta Suure-Jaanis (5), Viljandis (3), Jõgeval (3), Pärnus (2,4) ja Rakveres (2,3), ülejäänutes kaks või vähem. Taksosid oli eraautodest rohkem Mustvees (0,6), Jõhvis (0,6), Tõrvas (0,4) ja Elvas (0,3). Ka need numbrid demonstreerivad Eesti transpordi mõningast mahajäämust Lääne-Euroopa riikidest. Viimastes võis era- ja taksoautosid olla laias joones pooleks 1920. aastate esimesel poolel, hiljem mitte.

Kõige rohkem oli taksosid registreeritud Tartus (1124), Pärnus (321), Narvas (311) ja Rakveres (246). Mõnes linnas püsis registreeritud taksode arv aastate lõikes pigem ühtlane, mõnes ebahütlane: näiteks Valgas ei olnud 1929. aastal registreeritud ühtegi taksot, aga 1928. aastal oli neid 25 ja 1939. aastal seitse. Tartus oli registreeritud kõige vähem taksosid 1934. aastal (78), kõige rohkem 1928. aastal (147). Haapsalus oli madalpunktiks 1934. aasta (7), kõrgpunktiks 1929., 1935. ja 1938. aasta (12).

Enamikus väikelinnadest rakendati 1930. aastatel taksode piirmäära. Tavaliselt palusid selle kehtestamist taksojuhid ja autoomanikud ise, et alandada konkurentsi.²⁴¹ Oli kohti, kus sellisele palvele järele ei antud.²⁴² Mõnes kohas ilmsid aga sootuks ootamatud takistused, näiteks Pärnu linnal ei lubanud 1936. aastal piirarvu (27) kehtestada Maanteede Valitsus.²⁴³ Ilmselt oli põhjus selles, et Pärnu

238 Asjaolu, et üldstatistikas (tabel lisa 14: Mootorsõidukite arv Eesti väikelinnades ja alevites aastatel 1929–1940) on numbrid mõnevõrra suuremad, tuleneb ilmselt sellest, et andmed on esitatud järgmise aasta aprilli seisuga (neli kuud rohkem).

239 Vt lisa 14: Mootorsõidukite arv Eesti väikelinnades ja alevites aastatel 1929–1940.

240 Ibidem.

241 Vt nt Postimees 17.09.1933. „Tartu teated.”

242 Vt nt Postimees 28.08.1939. „Ringi ümber kodumaa.”

243 Postimees 29.12.1936. „Pärnusse ainult 27 taksiautot!”; Postimees 25.01.1937. „Ringi ümber kodumaa.”

oli üldse esimesi väikelinnu, kus küsimus tõstatus. Järgmistel aastatel kujunes piir-arvu kehtestamisest norm. Viljandis määrati taksoautode piirarvuks 1938. aasta kevadel 21.²⁴⁴

1939. aasta Viljandi taksoveo määruuses konkreetset numbrit esitatud pole, kuid on öeldud, et loa saamise eesõigus on taksojuhil, kes omas seda eelmisel aastal. Kui loataotlejate arv ületanuks normi, oli eesõigus uuema auto omanikul, võrdsete autode korral sel, kes oli kauem sõitnud.²⁴⁵ 1940. aastal oli taksode piirarv Viljandis 18.²⁴⁶ Rakveres oli selleks 1939. aastal 24 autot (piirmäär täitumise korral võisid varasemad looamanikud sõita, kuni auto langes tarvitusest välja).²⁴⁷ Nõmmel panid autoomanikud ette määrata taksoautode arv 10le.²⁴⁸ 1939. aastal määrati piirarvuks 15, kuid Riigi Teatajas selle kohta märget pole.²⁴⁹ Linnavalitsused nägid piirmäärades abivahendit kahjuliku konkurentsi ohjeldamisel, mis oli vajalik tõstmaks takso-pargi kvaliteeti (uute ja paremate autode ostmise ergutamine).

Alevite puhul tuleb silmas pidada, et hiljem liigitati need linnade kategooriasse. Ehkki alevites oli autosid vähe – enamikus aastatest alla 10 – oli takso esindatud neis kõigis. Muidugi oli aastaid, mil taksosid ei registreeritud üldse (tavaliselt vaadeldava ajajärgu algupoolel). Nii nagu linnade puhul, leidis aleveid, kus taksosid oli eraautodest rohkem (nt Mustvees ja Elvas, kus mitmel aastal polnud eraautosid üldse registreeritud). Kõige rohkem on taksosid registreeritud Elvas (40) ja Jõhvis (39), kõige vähem Keilas (1). Väärrib veel väljatoomist, et Elvas, Jõgeval ja Otepääl oli silmatorkavalt palju taksosid 1930. aastal. Ilmselt seostub põhjus osalt ka majanduskriisiga. Samas oli reas linnades 1930. aastate esimesel poolel taksosid vähe või üldse mitte.

Mis puudutab erinevate sõiduteenuste konkurentsi väikelinnade ja alevite transporditurul, siis see oli väike, isegi marginaalne. Ühistranspordi areng oli väga vaevaline ja aeglane. Isegi Tartus ei toimunud bussitranspordis olulisemat läbimurret enne 1930. aastate teist poolt.²⁵⁰ Üldjoones kehtib sama jalgrataste ja teiste sõiduvahendite kohta.²⁵¹ Mõnes väiksemas linnas ei kasutatud busse pikka aega üldse. Kui bussid tulid, tavatsesid taksojuhid teatud asulates raskematel aegadel korjata sõitjaid nende eest ära (sõites bussi hinnaga). Sellise teguviisi eest võis saada karistuse.²⁵² Üldjoones oli keskkond taksondust soodustav – konkureerida tuli peamiselt voorimehe ja hiljem eraautoga.

244 Sakala 06.04.1938. „Taksiautode arv määratakse kindlaks”; Postimees 06.04.1938. „Wiljandist”.

245 Viljandi linna juhuveo-jõuvankrite määrus. – Riigi Teataja 08.08.1939. Nr 66. Lk 1478.

246 Sakala Pühapäev (Sakala kaasanne) 18.05.1940. „Autojuhid leppisid”.

247 Otsus Rakvere linnas juhuveo-sõiduautode arvu piiramise kohta. – Riigi Teataja 12.12.1939. Nr 111. Lk 1952.

248 Rahvaleht. 13.05.1938. „Nõmmel 10 taksiautor liig palju.”

249 Uus Eesti 21.05.1939. „Nõmmel 5 autode seisukohta.”

250 Vt lisa 9: Autobusside liikumine Tartus aastatel 1928–1933.

251 Vt lisa 13: Erahobused ja sõidukid Tartus aastatel 1926–1937.

252 Postimees 30.03.1939. „Petersi omnibused – Eesti luksuslikumad”.

Eeltoodust järeldeb:

- ▶ Taksondusel on Eesti autonduse arengus äärmiselt kaalukas osa (taksosid kasutati rohkelt ka väljaspool linnu).
- ▶ 1930. aastatel levivad taksod üle Eesti (jõuavad kohtadesse, kus neid varem polnud).
- ▶ Ühtset taksonduse arengumudelit välja tuua ei saa, sest igas linnas või alevis arenes taksondus isemoodi.
- ▶ Ükski väikelinn ei konkureerinud Tallinnaga. Tartus oli küll pealinna järel kõige rohkem autosid, kuid era- ja taksoautode dünaamika poolest on mitu teist linna eespool.
- ▶ Majanduskriisi ajal märkimisväärsest taksode arvu vähenemisest väikelinnades ja alevites põhjust rääkida pole (paljudes kohtades rakendati just sel ajal eraautot taksona).
- ▶ Taksode arv püsis väga suur 1930. aastate lõpuni, mil eraautod saavutasid lõpuks juhtpositsiooni (enne oli nende positsioon nõrk).
- ▶ Kõige enam registreeriti taksosid väikelinnades statistikaga kaetud ajajärgu alguses ja lõpus, perioodi keskpaigas vähem. Alevite puhul erinevused nii suured polnud.
- ▶ Väikelinnades nappis vajadust ja raha eraautode tarvitamiseks.
- ▶ Madal konkurents erinevate sõiduteenuste vahel mõjus taksondusele soodsalt.

105

Tuleb veel mainida, et üldiselt loeti mingi kindel linn või alev üüriauto alaliseks tegevuskohaks siis, kui auto peatus volikogu määratud seisukohtadel.²⁵³ See tähendab, et ühe või teise asula seisukohtadel töötamine oli isegi olulisem kui registreeritus ühes või teises asulas. Kuna taksosõiduk ei pruukinud töötada iga päev omavalitsuses, kus masin oli registreeritud, ei näita eeltoodud arvud kaugeltki kõike taksoteenuse kohta asulates. Enamik taksosid oli siiski seotud ainult selle asulaga, kus need registreeriti. Teises kohas võidi ajutiselt töötada näiteks juhul, kui oma asulas ei olnud teatud kuudel piisavalt tööd, aga naaberasulates (suvituskohad või lihtsalt suurema liikumisega (raudteega ühendatud) atraktiivsed asulad) küll.²⁵⁴ Teises asulas tuli enamasti juba sissesõidupäeval taotlema takso-sõidukile ka sõiduluba.²⁵⁵

253 Vt nt Sundmäärus jõuvankrite pidamise ja liikumise kohta Tapa linnas. – Riigi Teataja 03.11.1931. Nr 88. Lk 1099; Sundmäärus jõuvankrite pidamise ja liikumise kohta Tõrva linnas. – Riigi Teataja 20.07.1931. Nr. 59. Lk 854.

254 Vt nt Postimees 19.07.1933. „Taksoautode arv langenud.”

255 Vt nt Sundmäärus igasuguste jõuvankrite (automobiilide ja mootorpaatide) liikumise kohta Narva linna piirkonnas. – Riigi Teataja 20.04.1928. Nr 32. Lk 304.

KOKKUVÕTE

Esimest korda kasutati taksoautot 1897. aastal Saksamaal. Taksode kasutuselevõtt tähistas murrangut linnatranspordis: sõit oli kiirem, mugavam ja privaatsem kui varem. Sajandivahetusel olid taksod lääne suurlinnades tavalised. Euroopas oli sajandi algul kõige rohkem taksosid Londonis, Pariisis ja Berliinis. Taksone rakendati neis linnades peamiselt prantsuse autosid. Eestis võeti üüriauto (takso eelkäija) kasutusele 1906. aastal (Soomes samal aastal, Lätis 1907. aastal).

Transporditehnoloogiline kontekst, kuhu taksod asetuvad, on Eestis üsna ühe- külgne. Enne Esimest maailmasõda oli sõiduauto haruldus. Sõdadega kaasnes omakorda katkestus, mis lõppes alles 1920. aastal. Sealt alates hakkas erinevaid sõidukeid jõudsalt lisanduma. Sõiduautode üldarv suurenes eriti hoogsalt 1920. aastate teisel poolel ja vabariigi lõpus. Arengut pärssis 1930. aastate alguse majanduskriis.

1936. aastani asus ligikaudu pool Eestis registreeritud sõiduautodest Tallinnas. Transpordivahendite arv liikide arvestuses kasvas pealinnas 1920. aastate algusest 1930. aastate lõpuni umbes 2–8 korda. Tallinna transpordisüsteemi suurimaid puudujääke oli kehv ühistransport. Busse oli 1930. aastate alguseni vähe (1920. aastatel oli neid alla 50, hiljem alla 100) ja nende kvaliteet jättis soovida. 1930. aastate lõpus oli bussitransport juba üsna usaldusväärne ja kvaliteetne. Linnavalitsuse soosing kuulus trammile, millega sai sõidutada kõige rohkem inimesi kõige odavamalt. Ehkki 1930. aastatel tehti trammi arendamisel suuri edusamme, oleks saanud teha veelgi rohkem. Ametnikud ise arvasid ajajärgu lõpul, et trammivõrk on peaaegu välja arendatud. Ühistranspordi hinnad olid odavad ja sõitjate arv 1930. aastatel aina kasvas. Tallinna transpordisüsteem oli igas mõttes arenenum Eestis, kuid globaalses kontekstis üsna tagasihoidlik.

Autode arv räägib väga palju riigi arengutasemest. Eestis oli ühe inimese kohta rohkem autosid (1938. aasta alguses 205) kui Lätis ja Leedus, kuid tunduvalt vähem kui näiteks Skandinaavias. See tähendab, et autostumise tase oli Eestis parimal juhul mõõdukas. Maailma kontekstis oli Eestis autode arv väga väike, seda ka 1930. aastate lõpus. Oluline on seegi, mis tüüpi autosid kasutati. Pikka aega oli enamik autodest Eestis tarbekasutuses – siit ka taksode ja veoautode rohkus. Inimestel puudus suutlikkus rakendada autot vaid erasõitudeks. Oluline oli autoga seotud kulud tagasi teenida. Asjaolu, et 1932. aastani oli enamik sõiduautodest taksod, annab põhjust väita, et taksondusel on Eesti autostumise mudelis kandev ja keskne roll.

Eesti taksonduse kujunemisloos on kuus eristuvat ajajärku:

1. 1906–1920. Tallinnas võetakse kasutusele esimene üüriauto (takso eelkäija) Eestis. Selles on omal kombel ühendatud takso- ja bussitranspordi elemendid, hinnad on kokkuleppelised ning sageli sõidetakse kindlatel marsruutidel. Esimesest maailmasõjast saab alguse 1920. aastani kestnud katkestus autonduse arengus.

2. 1920–1924. Saab alguse moodne taksondus. Luuakse tähtsamad taksondusorganisatsioonid. Omavalitsustes tehakse plaane taksonduse täiendavaks reguleerimiseks.
3. 1925–1929. Takso võetakse kasutusele ka paljudes väikelinnades. Sõiduhinnad on normeeritud ja taksomeetri kasutamine tavaline. Sõitjate ringkond laieneb. Kuna arvatakse, et taksopidamine on tasuv, proovivad paljud sellega kätt. Tallinnas puhkeb taksondusbuum: pakkumine ületab nõudluse ja teenistus kahaneb. Tööd alustavad naistaksojuhid.
4. 1930–1934. Suuremates linnades saavutab taksoturk maksimaalse mahu. Konkurents on väga tugev, mistõttu taksoärist hakatakse väljuma. Väiksemates linnades taksode arv puhuti kasvab. Kehtestatakse taksode arvu piirmäärad. Eraautode arv ületab taksoautode arvu.
5. 1935–1938. Kuna takso on harjumuspärane ka väiksemates linnades ja alevites, taksode üldarv tõuseb (Tallinnas langus). Taksoautod on väga korralikud. Taksojuhiks saada on raskem kui varem. Tugevneb palgalisi taksojuhte esindav Eestimaa Autojuhtide ja Motoristide Ühing.
6. 1939–1941/1942. Sõja tõttu muutuvad defitsiidiks kütus, õlid ja varuosad. Taksod töötavad piiratud mahus. Paljud taksojuhid jäävad tööta. Pärast riigipööret hakatakse autosid natsionaliseerima. Taksovedu lõpeb.

Takso võeti esmalt kasutusele suuremates linnades. Näiteks moodustasid valdava osa Tallinnas 1920. aastatel liikunud autodest taksod. Kuigi taksosid oli suuremates linnades väga palju, ei tähenda see, et neid seal ühe inimese kohta tingimata rohkem oli kui mõnes väikelinnas. See, millist rolli takso ühes või teises kohas kandis, sõltus palju linna suuruselt ja plaanist, teistest transpordivahenditest, turistide hulgast jm.

Tallinnas oli 1910. aasta paiku kümme tuhat üüriauto. 1920. aastate esimesel poolel oli taksosõidukeid pealinnas juba üle 100 (üsna palju kasutati ka takso-mootorrattaid). Taksode arv tegi suure tõusu läbi 1927./1928. aastal. Võib rääkida taksondusbuumist. Taksode ja eraautode arv võrdsustus Tallinnas alles 1931. aastal. Samal aastal kehtestati taksode piirmäär (434), mida järgnevatel aastatel pidevalt vähendati. 1936. aasta jäi viimaseks, mil pealinna taksode arv moodustas ligikaudu poole kogu riigi taksode arvust (kevadel asus 630st Eestis registreeritud takso 303 Tallinnas). Ajajärgu lõpus oli Tallinnas registreeritud 250 takso. 1940. aasta suvel jäi hinnanguliselt 20% kõikidest Tallinnas registreeritud autodest seisma. Kuna Riia oli Tallinnast oluliselt suurem linn, oli seal taksosid 1920. ja 1930. aastatel mõnevõrra rohkem. Ühe inimese kohta oli autode arv Eesti pealinnas siiski suurem, mis on ootuspärane, arvestades Läti autostumise madalamat taset.

Tallinna ja ülejäänud Eesti linnade ja alevite taksostumise mudelid on väga erinevad. Kuna valdav osa autodest paiknes Tallinnas, avaldasid muutused selles linnas paratamatult väga tugevat mõju taksonduse üldpildile. Taksod jõudsid paljudesse Eesti linnadesse, aga ka alevitesse kümne aastaga – 1920 kuni 1930.

Igas linnas arenes taksondus omamoodi. Üksikutes Eesti väikelinnades oli autosid väga vähe või ei olnud neid üldse mitte (nt Kärđlas ja Paldiskis). Kui mõnes linnas oli taksosid oluliselt rohkem kui eraautosid (nt Narvas), siis teistes oli ülekaal eraautodel (nt Tartus, Pärnus, Rakveres, Põltsamaal, Petseris). Peaaegu võrdne oli taksode ja eraautode arv Tapal ja Võrus. Kõige vähem oli taksosid Nõmmel. Eraautode ja taksoautode arvu dünaamika normaliseerus 1930. aastate teisel poolel, mil peaaegu kõikides linnades oli esimesi teistest oluliselt rohkem (v.a Haapsalus ja Kärđlas). 1933. aastal alanud eraautode arvu tõusuga ei kaasnenud aga taksoautode arvu kindel vähenemine – vaadeldava ajajärgu lõpul nende arv pigem isegi tõusis. Ka majanduskriisi ajal ei kahanenud taksode arv väikelinnades ja alevites märkimisväärselt (paljudes kohtades rakendati just sel ajal eraautot taksona). Kõige rohkem oli taksosid registreeritud Tartus (1124), Pärnus (321) ja Narvas (311), alevitest Elvas (40) ja Jõhvis (39); kõige vähem Keilas (1).

Oluline on, et taksoautode arv 1930. aastatel Eestis ei vähenenud. Majanduskriisi ajal leidis aset küll teatav tagasimineku, kuid peamiselt seepärast, et Tallinnas oli tekkinud taksode üleküllus, mis vajas lahendust. Kohe kui kriis lõppes, hakkas taksode arv taas tõusma, ehkki mitte samas tempos eraautode arvuga.

Taksonduse areng asetub moderniseerumise konteksti. Kuna moderniseerumist iseloomustab muu hulgas ühtsuse ja sarnasuse kasv, ei ole üldiselt erinevused taksonduse arengus Euroopa erinevate piirkondade vahel väga suured. Kuna Eesti oli perifeerne piirkond, jõudis auto siia Kesk-Euroopaga võrreldes siiski mõnevõrra hiljem. Seetõttu asetub ka taksonduse areng hilisemasse aega. Lääne suurlinnades saavutasid sajandivahetusel tugeva positsiooni elektritaksod.²⁵⁶ Eestis ei kasutatud elektritaksosid üldse. Samuti ei tekkinud Eestis mastaapseid taksoparke, mis läänes olid tavalised.²⁵⁷

256 Gilbert; Samuels 1982. Lk 33–34; Hodges 2007. Lk 13.

257 Gilbert; Samuels 1982. Lk 39–40; Hodges 2007. Lk 16–17.

Autori poolt mitmete materjalide põhjal koostatud lisade allikad on esitatud üldistatult.

LISA 1

Üüriautode (taksode) arv Berliinis aastatel 1900–1929

Aasta	Üürisõidukid kokku (ka hobusõidukid)	Elektrimootoriga üüriautod	Sisepõlemis- mootoriga üüriautod
1929	9355	184	8945
1926	6543	142	5803
1923	4811	518	2142
1918	3788	529	1958
1915	4932	565	2040
1912	6248	277	1917
1909	8615	236	1097
1906	8947	22	223
1903	9000	3	12
1900	8115	0	1

Allikas: Merki, C. M. Der Holprige Siegeszug des Automobils 1895–1930. Zur Motorisierung des Straßenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz. Böhlau. Viin 2002. Lk 91.

109

LISA 2

Taksode arv Moskvas ja Peterburis/Leningradis aastatel 1913–1940

Aasta	Moskva	Peterburi/Leningrad	Aasta	Moskva	Peterburi/Leningrad
1940	3445	-	1931	271	80
1939	3297	479	1930	199	83
1938	3890	-	1929	-	-
1937	910	142	1928	120	114
1936	485	160	1927	120	-
1935	478	-	1926	-	-
1934	461	-	1925	30	-
1933	371	30	1914	-	403
1932	409	39	1913	224	328

Allikas: Dažko, D. Советские легковые 1918–1942. Moskva 2012. Lk 227.

LISA 3

Taksode arv Helsingis aastatel 1911–1936

Aasta	Arv	Aasta	Arv
1936	958	1922	152 / 210
1935	937	1921	170 / 150
1934	954	1920	166 / 195
1933	973	1919	123
1932	986	1918	-
1931	1096	1917	62
1930	1144	1916	79 / 87
1929	1205	1915	114 / 82
1928	... / 1349	1914	141 / 117
1927	1456 / 1238	1913	125
1926	977 / 793	1912	132
1925	612 / 461	1911	67
1924	368	1910	60
1923	130		

Märkus: Tabeli ridadel esineva kahe näidu puhul pärineb viimasena esitatud politsei statistikast.

Allikas: Mauranen, T. Matka suomalaisen taksin historiaan. Suomen Taksiliitto. Forssa 1995. Lk 59, 100, 108, 112, 116.

LISA 4

Taksode arv Riias aastatel 1925–1939

Aasta	Arv	Aasta	Arv
1939	327	1932	392
1938	385	1928	539
1937	361	1927	498
1936	412	1926	394
1935	414	1925	252
1934	418		

Allikas: Biedriņš, A.; Liepiņš, E. Rīgas sabiedriskais transports no 19. gs. vidus līdz mūsdienām. Rīgas satiksme. Rīa 2015. Lk 319.

LISA 5
Sõidukite arv Eestis aastatel 1921–1940

Aasta	Taksod	Eraautod	Sõiduautod kokku	Bussid
1940.1.1	830	2788	3618	289
1939.1.1	758	2451	3209	281
1938.1.1	-	-	2723	269
1937.1.4	625	1833	2458	231
1936.1.4	630	1407	2037	212
1935.1.4	588	1162	1750	170
1934.1.1	647	1063	1710	170
1933.1.1	726	974	1700	192
1932.1.1	-	-	1739	203
1931.1.1	875	902	1777	180
1930.1.1	840	734	1547	138
1929.1.1	873	618	1491	150
1928.1.1	-	-	1053	149
1927.1.1	-	-	709	129
1926.1.1	-	-	503	129
1925.1.1	-	-	448	141
1924.1.1	-	-	410	147
1923.1.1	-	-	256	22
1922.1.1	-	-	156	-
1921.1.1	-	-	110	-

Allikad: Riigi Statistika Keskbüroo väljaannete alusel aastatest 1929–1940.

LISA 6

Erahobuste*, sõidu- ja veovahendite arv Tallinnas aastatel 1922–1939

Aasta	Sõidu- autod	Veo- autod	Auto- bussid	Sanitaar- autod	Mootor- rattad	Sõidu- voori- mehed	Veo- voori- mehed	Era- hobused	Käru- mehed	Jalg- rattad
1939	1618	889	93	4	667	96	283	623	98	8890
1938	1474	836	83	4	608	98	340	650	100	7329
1937	1283	766	77	4	541	161	437	749	106	6872
1936	1189	640	58	4	449	125	582	684	114	6563
1935	1082	540	59	4	383	75	499	748	116	6266
1934	951	467	48	4	338	120	489	714	114	7085
1933	919	487	56	3	333	140	533	733	128	7641
1932	843	431	61	3	276	132	588	766	134	8659
1931	856	441	58	4	267	140	632	786	149	8688
1930	895	412	58	3	212	120	670	798	146	8272
1929	756	302	45	3	143	129	713	851	151	7742
1928	683	222	40	3	102	207	720	916	150	7083
1927	553	175	44	3	100	300	702	842	158	6314
1926	373	170	39	4	96	406	718	976	177	6291
1925	186	158	32	4	102	443	718	983	183	6118
1924	202	152	33	3	115	510	962	1113	195	5962
1923	246	183	31	2	145	541	935	630	206	5315
1922	192	155	11	-	91	588	888	941	247	3600

Märkus (*): Erahobuste all mõeldakse siin kõiki erakasutuses olnud hobuseid, mis ei olnud voorimehehobused ega kuulunud ettevõtetele või asutustele.

Allikad: Tallinna linna statistilised aastaraamatud 1924–1940.

LISA 7

Tartu linnavalitsuse andmed Tartu hobuste ja autode kohta aastatel 1922–1926
Põllumajanduse Peavalitsusele

	1922	1923	1924	1925	1926
Sõiduvõimeeste hobuseid	224	224	211	205	213
Töövõimeeste hobuseid	237	274	304	265	270
Sõiduaautosid	14	30	43	48	55

Allikas: Postimees 24.08.1927. „Hobused ja autod.”

LISA 8

Tartus maksustatud sõidukid aastatel 1920–1936/37

Aasta	Sõiduautod	Autobussid	Jalgrattad	Kahehobuse- voorimehe troskad ja saanid	Ühehobuse- voorimehe troskad ja saanid	Mootor- paadid
1920	2	-	210	13	628	16
1921	4	-	279	13	485	24
1922	14	9	359	13	449	28
1923	30	9	625	18	439	29
1924	43	12	860	18	422	32
1925	48	11	892	17	397	36
1926	55	12	997	14	389	36
1927/28	124	12	1397	12	380	41
1928/29	179	14	1760	6	322	44
1929/30	183	16	1941	4	244	52
1930/31	182	16	1998	4	244	49
1931/32	174	17	2093	4	225	30
1932/33	161	15	2037	4	225	36
1933/34	173	14	2054	4	198	32
1934/35	180	16	1926	4	179	31
1935/36	202	19	1973	4	159	35
1936/37	233	19	2332	4	161	32

Allikad: Tartu linna statistilised väljaanded 1933–1936.

LISA 9

Autobusside liikumine Tartus aastatel 1928–1933

Aasta	Busside arv	Liinide pikkus	Sõite (tuure)	Sõitjaid
1928	14	10,19	311 938	1 449 908
1929	14	10,19	266 080	1 421 914
1930	13	10,19	268 670	1 379 283
1931	13	10,19	266 425	1 152 566
1932	13	10,19	257 452	1 097 426
1933	13	10,19	256 630	1 063 322
1934	-	-	264 405	1 138 838
1935	-	-	264 322	1 335 939
1936	-	-	268 160	1 810 692

Allikas: Tartu II. Linnavalitsuse tegevuse ülevaade ja statistikat 1931–1933. Tartu linna statistikabüroo. Tartu 1935. Lk 253; Tartu IV. Lk 234.

LISA 10

Bussiliiklus Tallinnas aastatel 1924–1939

Aasta	Liinide pikkus (km)	Sõidud	Kasutatud busside arv	Sõitjad	Peatuskohad
1939	46,2	502119	129	9079569	152
1938	45,9	396634,5	49	6807678	133
1937	40,9	390762	61	6082732	127
1936	31	370253	61	4530487	108
1935	30	298357	59	3626278	104
1934	26,7	282534	41	2552809	79
1933	26,7	261647	43	2002094	79
1932	30	313675	49	2699681	105
1931	35,2	375425	60	3427522	123
1930	32,5	345591	26-49	3208639	87-96
1929	30,4	336433	23-46	2901822	73-91
1928	23,7	318657	25-30	2599328	63-65
1927	25,7	320028	23-37	2354496	70-72
1926	25,7	320862	34	2257709	67
1925	27	271833	26	1829838	58
1924	26	268527	32	1549265	48

Allikad: Tallinna linna statistilised aastaraamatud 1929–1939.

LISA 11

Ühistranspordiliinid Tallinnas 1939. aastal

Tramm	Linnaliinid	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Narva mnt-Vabaduse väljak ▶ Tartu mnt-Pärnu mnt ▶ Balti jaam-Kopli
Buss	Linnaliinid	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Magasini-Pelgulinn (Pelgurand) ▶ Vene turg-Lilleküla (Pelgurand) ▶ Toompea-sadam ▶ Soo-Jakobsoni ▶ Suur-Karja-Kopli ▶ Balti jaam-Laadaplats
	Linnalähiliinid	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Tallinn-Kose ▶ Tallinn-Pirita-Pirita rand ▶ Tallinn-Merivälja-Viimsi-Tammneeme ▶ Tallinn-Nõmme ▶ Tallinn-Männiku ▶ Tallinn-Metsakalmistu (suvekuudel iga päev)

Allikas: Pealinna juht (vajalikke andmeid Tallinna kohta). Koost. B Nykänen. Tallinn 1939. Lk 153–161, 166–167.

LISA 12

Sõiduautode ja voorimeeste arv Tallinnas aastatel 1922–1939

Aasta	Taksoautod	Eraautod	Sõiduautod kokku	Sõiduvoorimehed	Veovoorimehed	Erahobused
1922		192	192	588	888	941
1923		246	246	541	935	630
1924		202	202	510	962	1113
1925		186	186	443	718	983
1926		373	373	406	718	976
1927		553	553	300	702	842
1928	441	242	683	207	720	916
1929	445	311	756	129	713	851
1930	479	416	895	120	670	798
1931	423	433	856	140	632	786
1932	380	463	843	132	588	766
1933	339	580	919	140	533	733
1934	325	626	951	120	489	714
1935	308	774	1082	75	499 ¹	748 ²
1936	303	886	1189	125	532	684
1937	269	1014	1283	161	437	749
1938	250	1224	1474	98	340	650
1939	250	1368	1618	96	283	623

Märkused: 1. Neist 82 tegutsesid nii sõidu- kui veovoorimeestena.
2. Neist 238 olid põllupidajate hobused.

Allikad: Tallinna linna statistilised aastaraamatud 1924–1940.

115

LISA 13

Erahobused ja sõidukid Tartus aastatel 1926–1937

Aasta	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Sõiduautod kokku	60	134	179	195	189	198	172	193	168	204	228	255
Eraautod	...	32	34	54	56	80	68	92	92	119	130	148
Taksoautod	...	102	145	141	133	118	104	101	76	85	98	107
Erahobused	912	906	867	787	760	763	765/ 758	739/ 733	583	684	679	664
Sõiduvoorimehed	202	171	126	125	121	137	136	118	123	104	108	73
Veovoorimehed	180	194	211	239	227	230	232	238	193	202	198	222
Jalgrattad	997	1397	1760	1941	2076	2216	2206	2054	1926	1973	2332	

Allikad: Tartu linna statistilised aastaraamatud 1926–1939.

LISA 14

Mootorsõidukite arv Eesti väikelinnades ja alevites aastatel 1929–1940

Asula	Sõiduki liik	1.1. 1929	1.1. 1930	1.1. 1931	1.1. 1933	1.1. 1934	1.4. 1935	1.4. 1936	1.4. 1937	1.1. 1939	1.1. 1940
Haapsalu	Era	13	3	9	7	7	8	6	11	10	17
	Takso	-	9	12	8	9	7	12	11	12	10
Kuressaare	Era	14	7	9	7	8	10	11	12	13	14
	Takso	2	14	13	12	10	7	9	14	14	13
Kärdla	Era	2	-	-	-	-	-	-	3	-	3
	Takso	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
Narva	Era	1	1	4	-	9	16	21	30	45	42
	Takso	41	41	39	44	34	22	23	21	22	24
Nõmme	Era	9	5	3	6	20	22	27	42	70	92
	Takso	1	-	-	-	-	2	2	4	-	1
Paide	Era	4	10	10	10	3	8	7	5	6	12
	Takso	4	3	6	4	4	5	3	7	9	9
Paldiski	Era	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Takso	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Petseri	Era	7	10	10	2	11	5	7	8	14	20
	Takso	-	-	-	7	-	7	11	17	12	11
Pärnu	Era	15	20	30	27	26	36	49	64	77	82
	Takso	52	48	41	25	23	27	21	20	30	34
Põltsamaa	Era	14	11	5	4	5	7	12	10	17	13
	Takso	-	-	4	2	3	-	6	9	7	7
Rakvere	Era	17	24	30	26	36	34	40	35	56	59
	Takso	27	32	33	28	16	20	18	21	25	26
Tapa	Era	5	5	5	8	3	2	3	5	11	14
	Takso	6	5	7	6	3	4	2	3	7	7
Tartu	Era	39	52	56	68	103	99	139	167	188	226
	Takso	147	141	133	104	101	78	91	107	106	116
Tõrva	Era	2	5	5	-	-	-	-	9	6	5
	Takso	4	-	-	4	9	10	13	7	11	11
Türi	Era	10	4	4	2	2	4	2	5	13	10
	Takso	-	-	-	3	3	2	3	3	9	5
Valga	Era	6	29	10	6	7	8	7	14	14	14
	Takso	25	-	14	18	9	10	12	10	11	7
Viljandi	Era	14	14	25	18	24	32	41	47	61	66
	Takso	26	26	30	22	20	18	24	22	23	22
Võru	Era	17	8	10	10	8	9	14	22	27	28
	Takso	-	9	12	10	9	9	12	13	16	17

Alev	Sõiduki liik	1.1. 1929	1.1. 1930	1.1. 1931	1.1. 1933	1.1. 1934	1.4. 1935	1.4. 1936	1.4. 1937	1.1. 1939	1.1. 1940
Antsla*	Era	1	1	1	2	2	2	2	4	6	7
	Takso	-	-	-	1	1	1	4	3	4	3
Elva*	Era	2	5	-	2	1	-	-	1	3	2
	Takso	1	-	7	1	5	4	4	6	5	7
Jõgeva*	Era	4	4	-	2	7	5	3	5	9	12
	Takso	-	-	5	0	1	1	3	5	4	4
Jõhvi*	Era	1	2	6	9	4	11	9	6	7	5
	Takso	3	4	-	3	8	3	3	3	4	8
Keila*	Era	2	3	2	2	3	1	2	1	6	2
	Takso	-	-	-	0	-	-	-	-	-	1
Kilingi-Nõmme*	Era	8	3	3	3	4	5	5	3	6	6
	Takso	-	-	-	0	-	-	-	6	3	3
Kunda*	Era	2	3	6	5	3	3	3	3	2	2
	Takso	-	-	-	0	3	1	2	1	-	-
Kärdla*	Era	2	2	3	2	2	2	2	3	3	3
	Takso	-	1	-	0	-	-	1	-	3	3
Mustla*	Era	-	-	3	3	4	3	2	1	3	4
	Takso	-	3	-	0	-	-	1	-	2	4
Mustvee*	Era	-	-	-	-	-	2	2	4	2	3
	Takso	-	-	1	-	1	2	3	4	3	5
Mõisaküla*	Era	6	5	7	4	5	3	2	3	4	3
	Takso	-	-	1	4	-	-	-	-	1	3
Otepää*	Era	3	3	-	1	1	1	3	2	4	6
	Takso	1	-	7	4	4	4	2	3	4	5
Suure-Jaani*	Era	1	2	1	2	1	7	5	7	4	10
	Takso	5	4	2	1	2	-	3	1	3	2

Märkus (*): hiljem linnade kategoorias.

Allikad: Riigi Statistika Keskbüroo väljaannete alusel aastatest 1929–1940.

LISA 15

Andmeid trammiliiklusest Tallinnas aastatel 1922–1939

	Tartu mnt liin			Pärnu mnt liin			Tartu ja Pärnu mnt liinid		
	Sõite	Vaguneid	Sõitjaid	Sõite	Vaguneid	Sõitjaid	Sõite	Vaguneid	Sõitjaid
1939							167751	22	7273829
1938							160090	17	6515428
1937							147792	18	5635708
1936							153977	14	4827820
1935	136520	9	2467947	93837	8	1427698			
1934	133999	9	2114641	92030	6	1206929			
1933	132876	9	2021283	90558	6	1108880			
1932	138776	10	2211885	88810	6	1262821			
1931	146302	10	2530231	92893	6	1372325			
1930	147180	6	2824193	95616	6	1495090			
1929	149382	6	2644551	89678	6	1448768			
1928	112885	5	1962014	45430	6	673950	47474	9	1206255
1927	94960	5	1152656				87117	6	1800827
1926	92398	4	1179087				86289	6	1475123
1925	127276	4	1685425	1756	4	6870	9516	4	140424
1924	6314	1	99392	39102	2	337245	39102	2	337245
1923				43238	4	535820	43238	4	535820
1922				3657	5	370111	36657	5	370111

Allikad: Tallinna linna statistilised aastaraamatud 1932–1940.

	Narva mnt liin			Kopli liin			Kõik liinid			
	Sõite	Vaguneid	Sõitjaid	Sõite	Vaguneid	Sõitjaid	Miljard pileteid	Sõite	Vaguneid	Sõitjaid
1939	211454	13	4170239	104900	14	2888451	30410	484105	42	14362929
1938	206498	25	4146528	105556	16	2841421	34040	472144	58	13537417
1937	188870	16	3603966	103776	16	2867966	30020	440438	46	12137660
1936	150066	9	3168525	99822	14	2619781	41160	403865	37	10657286
1935	154592	22	2976727	97197	10	2282828	72510	482146	46	9227710
1934	155654	9	2745337	95616	11	2069657	153434	477299	34	8289998
1933	157634	26	2751289	100582	13	1866690	325755	481650	51	8073897
1932	149588	7	2759542	98770	13	1637043	166286	475944	34	8037577
1931	153108	6	2906050	22715	9	905639	69989	415018	30	7784234
1930	153108	6	3294138	18793	9	1040085	47650	412939	27	8653506
1929	150369	6	3349224	22120	8	1197308	67091	411549	26	8706942
1928	160212	7	3340666	23453	8	922455	31964	389454	26	749197
1927	165883	8	2756368					347960	18	5709851
1926	152424	7	2863386					331111	17	5517596
1925	134466	7	2684831					271258	15	4510680
1924	108142	10	2672757					153558	13	3109394
1923	93184	10	2618275					136422	14	3154095
1922	78293	15	2275464					114950	20	2645575

KASUTATUD ALLIKAD**Arhiiviallikad**

Eesti Riigiarhiiv (ERA)

ERA 2075. Teedeministeriumi Maanteede Talitus

ERA 31. Riigikantselei

ERA 4931. Kures, Voldemar – ajakirjanik

ERA 891. Kaubandus-Tööstuskoda ja allasutused

ERA 989. Presidendi Kantselei

ERA R-973. ENSV Riiklik Plaanikomitee

Tallinna Linnaarhiiv (TLA)

TLA 149. Tallinna Linna Ehitusosakond

TLA 195. Tallinna Linnavalitsus

TLA 41. Tallinna Linna Transpordi ja Liikluse Amet. Veotalitus

TLA 82. Tallinna Linnavalitsus

Avaldatud allikad

Eesti 1920–1930. Arvuline ülevaade. Riigi Statistika Keskbüroo. Tallinn 1931

Eesti Statistika 91(6)/1929. Riigi Statistika Keskbüroo. Tallinn 1929

Eesti Statistika 104(7)–105(8)/1930. Riigi Statistika Keskbüroo. Tallinn 1930

Eesti Statistika kuukiri 04/1933. Eesti Statistika Keskbüroo. Tallinn 1933

Eesti Statistika kuukiri 176(7)–178(8)/1936. Riigi Statistika Keskbüroo. Tallinn 1936

Eesti Statistika kuukiri 11/1937. Riigi Statistika Keskbüroo. Tallinn 1937

Eesti Statistika kuukiri 208(3)/1939. Riigi Statistika Keskbüroo. Tallinn 1939

Eesti Statistika kuukiri 221(4)/1940. Riigi Statistika Keskbüroo. Tallinn 1940

Riigi Teataja 1928, 1931, 1937, 1938, 1939, 1940.

Tallinna linna statistiline aastaraamat 1938. Linna Statistikabüroo. Tallinn 1938

Tallinna linna statistiline aastaraamat 1939. Linna Statistikabüroo. Tallinn 1939

Tallinna linna statistiline aastaraamat 1940. Linna Statistikabüroo. Tallinn 1941

Tallinna linnavalitsuse tegevuse ülevaade 1927/28. Tallinna linnavalitsuse väljaanne. Tallinn 1928

Tallinna linnavalitsuse tegevuse ülevaade 1928/29. Tallinna Linnavalitsus. Tallinn 1929

Tallinna linnavalitsuse tegevuse ülevaade 1931/32. Tallinna Linnavalitsus. Tallinn 1932

Tallinna linnavalitsuse tegevuse ülevaade 1932/33. Tallinna Linnavalitsus. Tallinn 1933

Tallinna linnavalitsuse tegevuse ülevaade 1938/39. Tallinna Linnavalitsus. Tallinn 1940

Ajakirjandus

Autoasjanduse ja mootorspordi ajakiri Auto 1931, 1935

Latvijas Kareivis 1930, 1931

Latvis 1928

Postimees 1893, 1908, 1926, 1927, 1928, 1929, 1933, 1935, 1936, 1937, 1938, 1939, 1940

Sakala Pühapäev (Sakala kaasanne) 1940

Tallinna Teataja 1910, 1921

Uudisleht 1940

Uus Eesti 1938, 1939

Vaba Maa 1919, 1922, 1923, 1925, 1926, 1928, 1930

Ühistegelised uudised 1939

Kirjandus

- Barr, Niall. *The Lion and the Poppy. British Veterans, Politics, and Society, 1921–1939*. Praeger. Westport, Connecticut, London, 2005.
- Biedrins, Andris; Liepins, Edvins. *Rīgas sabiedriskais transports no 19. gs. vidus līdz mūsdienām. Rīgas satiksme*. Riia 2015.
- Bobbitt, Malcolm. *Taxi! The Story of the London Taxicab*. Veloce Publishing. Dorchester 2002.
- Bobbitt, Malcolm. *Taxi! The Story of the London Cab (e-raamat)*. Veloce Publishing. Dorchester 2011.
- Dažko, Dmitrii. *Советские легковые 1918–1942*. Moskva 2012.
- Eesti autoveondusest sõnas ja pildis. XX sajandi algusest tänapäevani. Koost. Martin Klesment; Jaak Valge. Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon. Tallinn 2008.
- Eesti NSV autotranspordi ja maanteedüsteemi asutused aastail 1940–1960. Koost. I Kongi. Eesti NSV Riiklik Keskarhiiv. Tallinn 1978.
- Eestimaa Autoomanikkude Ühisuse juubelialbum 1919–1939. Tegevtoim. Anton Leiumaa. Tallinna Kivitrükikoda R. Tohver & Ko. Tallinn 1939.
- Georgano, Nick. *The London Taxi*. Shire Publications. Risborough 2002.
- Gustavson, Heino. Sajandivahetusel Tallinna tänavail. – *Horisont* 3/1982.
- Karma, Otto. Tööstuslikult revolutsioonilt sotsialistlikule revolutsioonile Eestis. Tööstuse arenemine 1917. aastani. ENSV TA Ajaloo Instituut. Tallinn 1963.
- Krikk, Mai. *Tallinna ja Harjumaa politsei 1918–1940*. Olion. Tallinn 2008.
- Kulo, Ants; Kuik; Viktor. *Pirita elu ja ilu*. Jürgens&Jürgens. Tallinn 2010.
- Lender, Elfriede. *Minu lastele. Eesti Päevaleht*. Tallinn 2010.
- Liepiņš, Edvīns. *Riga and the Automobile. Unknown Pages from the History of the Automobile. Rīgas Motormuzejs*. Riia 2007.
- Made, Vahur. „Kui auto Eestimaale tuli” – *Horisont* 6/88.
- Mauranen, Tapani. *Matka suomalaisen taksin historiaan. Suomen Taksiliitto*. Forssa 1995.
- Merki, Christoph, Maria. *Der Holprige Siegeszug des Automobils 1895–1930. Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz*. Böhlau. Viin 2002.
- Nerman, Robert. *Autobussiliiklus Tallinnas*. Tallinn 2007.
- Nerman, Robert. *Fromhold Kangro täitis linna bussipöörinaga*. – *Postimees* 07.04.2006.
- Nõukogude vene kolmanda viisaastaku ülesanded autotranspordi alal. – *Eesti linnad* 12.1939.
- Olander, Aare. *Tallinna tramm 120. Tallinna Trammi- ja Trollibussikoondis*. Tallinn 2008b.
- Olander, Aare. *Tramm, buss ja troll Tallinnas. Tänapäev*. Tallinn 2008a.
- Pirita rand. Ülevaade Pirita, Kose-Kallaste ja Merivälja aialinnadest. Toim. Bernhard Linde. Pirita kaunistamise seltsi väljaanne. Tallinn 1928.
- Raudver, Guido-Roland. *Jõuvankrist autoni*. – *Edasi* 11.02.1966.
- Road and Rail in Forty Countries*. Koost. Paul Wohl; Antoine Albitreccia. Oxford University Press. London 1935.
- Sada aastat Tallinna trammi. 1888–1988*. Koost. Raul Juursoo. Eesti Raamat. Tallinn 1988.
- Warren, Philip; Linskey, Malcolm. *Taxicabs. A Photographic History. Taxi Trade Promotions*. London 1980.
- Vilde, O. *Autost ja autojuhist pool sajandit tagasi*. – *Õhtuleht* 21.02.1970.

Suulised allikad

Pullat, Raimo, Paramonov, Rihole 02.03.10. Intervjuu. Autori valduses

Heliallikad

Pullat, Raimo; Viirand, Martin. Brotze-komeet aegade hämarusest. – Keskkööprogramm 27.11.2009. Vikerraadio

Internetiallikad

Eesti Antiikautode Galerii. – <http://eag.vanatehnika.ee/ew.html>

Finnish Taxi Centennial Milestones. 100 Years of Taxi Transport in Finland. – <http://www.taksiliitto.fi/fi/taksi100v/milestones/>

Milestones in History of Technologies in Latvia. – http://www.li.lv/index.php?option=com_content&task=view&id=157&Itemid=1102

Statistics Sweden. – http://www.scb.se/templates/pressinfo____253076.asp

Tartu–Võru postitee ajaloolise teeruumi uuring. Koost. Marge Rennit; Mairo Rääsk. – http://www.kolleste.ee/file/manual/documents/Postitee_uuring.pdf Varbuse 2006

Taxis in St. Petersburg. – <http://www.saint-petersburg.com/transport/taxi/index.asp>

Tšaikovskaja, Anastasija. Звук клаксона. Как в Петербурге появились первые такси. – Аргументы и Факты http://www.spb.aif.ru/society/people/zvuk_klaksona_kak_v_peterburge_poyavilis_pervye_taksi (14.05.2015)

История такси – <http://www.2705705.ru/history/>

Пассажирский транспорт Санкт-Петербурга и окрестностей с древнейших времен. Leonid Haritonov (toim). – Интернет-дайджест-энциклопедия. <http://www.kupsilla.ru/trspb.htm#02-4>

Эволюция московского такси. Часть 1 (1907–1960 гг.) – Autonewsweek.ru. <http://autonewsweek.ru/2011/evolyutsiya-moskovskogo-taksi-chast-1-1907-1960-gg/> (30.05.2011).