

# Naine kutselise auto-juhina: naiste roll taksonduse arengus maailmasõdadevahelises Eestis

*Riho Paramonov*

## Sissejuhatus

Artikli eesmärk on tutvustada üht väga põnevat ajaloolist isikut – Magda Vitismanni, kes oli esimene naistaksojuht Eestis. See ei ole kerge ülesanne, sest naistaksojuhid on Eesti akadeemilisel humanitaarmaastikul täiesti katmata teema, mis tähendab, et Vitismanni on vaja põhjalikult kontekstualiseerida (ainus naisautojuhtidele pühendatud kirjatöö, kus on mõne sõnaga käsitletud ka naistaksojuhte, on ilmunud ajalooajakirjas Imeline Ajalugu – vt Hämäläinen, Paramonov 2014). Kontekstualiseerimine viib kohe vajaduseni kontseptualiseerida – mõtestada taksondust, ent eriti just naisautojuhi institutsiooni süsteemselt ja terviklikult. Seda on aga kitsa suunitlusega ülevaateuurimuses üsna keeruline teha, sest teema on äärmiselt mitmekihiline ja nõudlik.

Eelöeldu valguses püüan avada Vitismanni ümbristavat taustsüsteemi nii palju kui vaja, kuid väldin põhjalikku sissevaadet Eesti taksonduse, moderniseerumise ja naisautojuhtide ajalukku, sest igauks neist nõuab/väärrib eraldi käsitlust. Libisen üle ka üksikküsimustest, mis pole otseselt relevantset ja millele leiab vastuse teistest uurimustest, nt mida tehti autokoolides,

kuidas autojuhti eksamineeriti, kuidas autot käsitseti, milliseid taksoautosid kasutati.<sup>1</sup> Seega tuleb siinset artiklit vaadata kui sissejuhatust uurimistöösse, mille keskmes on naise koht Eesti autoajaloos.

Uurimus tugineb aastatepikkusele süsteemaatilisele tööle eri allikarühmadega: arhiivimaterjalide<sup>2</sup>, ajalehtede<sup>3</sup>, raamatute<sup>4</sup>, suulise

1 Eesti transpordiajaloo tüvitekstiks on jäänud Valdeko Vende raamat „Esimest autost viimase vooimeheni“ (1989). Raamat on küll vananenud, kuid kuna uuemaid käsitlusi pole, säilib selle aktuaalsus. Vende käsitleb ülevaatlilikult enamikku olulisimatest transpordiajaloo all-lõikudest. Üht-teist saab teada ka Kirill Teiteri raamatust „Autoaeg. Pildikesi Eesti esimesest autosajandist“ (2009), kuid see ei küündi siiski Vende tasemeni.

2 Naistaksoomanike ja -juhtide üle eraldi arvestust ei peetud (vt nt Tallinna Linnavalitsuses ... 1920, 1–2). Muus osas on võimalused leida nende kohta huvitavat informatsiooni üsna ahtad. Näiteks on säilinud kaks Magda Vitismanni kirja linnavalitsusele (vt Magda Vitismann ... 1928, 14, 54).

3 Kahtlemata on ajalehed kõige olulisem allikas, sest just nendes sisaldub eluolulist informatsiooni, mida arhiivis peaaegu üldse pole. Eriti informatsioonirikad on järgmised artiklid: „Naised taksoauto tüüri“ (1932), „Naised autotüüri taga“ (1935), „Auto on nende leib“ (1936), „Kõnelusi Wõru ainukese naisautojuhiga“ (1936), „Esimene naine taksiauto juhina“ (1928), „Kui tüür on Eeva kätes“ (1929). Need artiklid näitavad ühtlasi, et naistaksojuht oli ajalehe jaoks huvitav subjekt vaadeldava ajajärgu lõpuni. Ajalehtedest leiab informatsiooni ka liiklusõnnetuste ja muude intsidentide kohta. Arvestades naistaksojuhtide vähesust, aga kindlasti ka nende suhtumist töösse, on seda laadi materjali siiski üsna vähe.

Eraldi tuleb peatuda Vitismannil. Kuna Vitismanni tegemiste kohta avaldati ajalehtedes teateid läbi ajajärgu, võib teda nimetada meediapersooniks. Mis oli sellise huvi põhjuseks (ka pärast taksojuhikarjääri)? Tõenäoliselt tundis ta mõnda ajakirjanikku või jagas vajalikul hetkel teavet ise. Viimasel juhul näitab see oskuslikku meediaga ümberkäimist. Vitismanni kohta vt ka Reinart 2016.

4 Kuna taksondusega seotud naisi maintakse vaid üksikutes raamatutes, on selle allikagrupi informatiivsus väga väike. Ka autoajaloole pühendatud üld-

pärimuse<sup>5</sup>, visuaalse materjali<sup>6</sup> ja muuga. Kõikidele kätkevad allikarühmadele on iseloomulik naistaksojuhtide vähene kaetus. Kuna kättesaadavad on vaid üksikud detailid, on naistaksojuhtide elulugusid (välja arvatud Vitismanni oma) üsna raske konstrueerida. See asetab uurija paratamatult küsimuse ette, mil määral on võimalikud üldistused. Arvan, et nende jaoks on siiski materjali piisavalt. Iga inimese lugu on mõnevõrra erinev, kuid tööalane kontekst on suuresti sama.

Pean teemat oluliseks kahel põhjusel. Esiteks vajab Eesti tehnoloogia- ja liikumisajalugu ulatuslikku uurimist, sest on keeruline rääkida moderniseeruvast ühiskonnast, käsitlemata innovatsiooni, motoriseerumist,

transpordisüsteemi arengut jms. Maailmas, eriti aga Ameerikas, on liikumisajalugu saavutanud suure populaarsuse: ülikoolides töötavad eraldi uurimisrühmad, kellest kõige tugevamad asuvad Ameerikas, kuid ka näiteks Soomes on arvestatav liikumisajaloo uurijaskond (vt nt Försti 2013); ilmuvad teadusajakirjad, nt *Mobilities, Mobility in History, Transfers, Journal of Transport History, ICON*; igal aastal avaldatakse kindlatele teemadele, kuigi otseselt mitte naistaksojuhtidele pühendatud monograafiaid<sup>7</sup> (vt nt Försti 2017). Eestis ei ole transpordi- ja liikumisajaloo uurimine akadeemilises mõttes esirinnas, kuid viimasel kümnendil on olukord mõnevõrra paranenud. Tänuväärset tööd transpordiajaloo tutvustamisel on teinud Eesti Maanteemuuseum, kes on alates 2009. aastast andnud välja aastaraamatut, milles avaldatakse peamiselt transpordiajaloolisi uurimusi. On selge, et liikumisajalugu aitab mõtestada Eesti ajalugu uuel viisil. Kuna uurimine annab vastuse küsimusele, mille poolest sarnanes/erines tehnoloogiline moderniseerumine Euroopa äärealal ja keskuses, võib see pakkuda huvi ka väljaspool Eestit.

Teiseks tuleb arvesse võtta asjaolu, et Eesti autostumine teise maailmasõjani tugines väga suures ulatuses taksondusele. Näiteks võrdsus Tallinnas era- ja taksoautode arv alles 1931. aastal (vt joonis 2). Too teadmine viitab, miks on oluline uurida naistaksojuhtide institutsiooni: see annab veel ühe võimaluse mõista ning mõtestada 20. sajandi esimese poole erakordselt keerukaid, ent põnevaid ühiskondlikke, kultuurilisi ja vaimseid olusid/eripärasid. Kummatigi ei ole naistaksoomanike ja -juhtideta

---

käsitlustes on naisautojuhtide problemaatikat ebapiisavalt vaadeldud, kui seda üldse on tehtud. Näiteks on Valdeko Vende pühendanud naistele Eesti autoajaloos vaid pisut enam kui pool lehekülge (1989, 43–44). Naistaksojuhtidest ei räägi ta üldse. Mõned huvitavad väited naistaksojuhtide kohta on esitatud Kirill Teiteri „Autoajas“ (2009, 55), kuid nende tõeväärtust pole õnnestunud kindlaks teha. Arvestades raamatus leiduvaid vigu, tuleb kirjutatusse suhtuda pigem kahtlusega. Väga tänuväärset oleksid naistaksojuhi mälestused, kuid midagi sellist teada pole.

5 Magda Vitismanni käsitlus tugineb suuresti just tema sugulaste vahendatule. Eriti oluliseks allikaks on Vitismanni Ameerikas elav poeg Jake Laete (Jaagup Läte). Tema oskas valgustada Vitismanni elu Ameerikas. Anu Kalmilt sain informatsiooni Tallinna taksojuhi Elisaveta Kreisi kohta ja Jüri Kaljulalt Pärnu taksojuhi Larissa Kungla kohta. Pauline Kurisoo kohta vahendas osaliselt teavet Uno Heinvere trammimuuseumist. Suuliste allikate potentsiaal on suur, kuid need on siiski väga probleemsed. „Eks mida aeg edasi, seda rohkem hakkavad kirjeldused teineteisest erinevama – nii tekivadki legendid,“ on üks küsitletutest, Magda Vitismanni sugulane Leho Läte (2011) tabavalt öelnud. Kindlasti pole võimalik koostada inimese elulugu ainult mälestuste abil.

6 Fotosid naistaksojuhtide kohta on vähe, kuid see-eest on need väga olulised, peegeldades riietust, autosse puutuvat, mõningal määral ehk ka seisuplatside sisekliimat jm. Parim teadaolev foto naistaksojuhist asub Valga Muuseumis (VaM F. 2253:4).

7 Naisautojuhi institutsiooni ajaloo baastekstidena soovitan lugeda järgmisi: Virginia Scharffi „Taking the wheel. Women and the coming of the motor age“ (1992), Georgine Clarseni „Eat my dust. Early women motorists“ (2008), Deborah Clarke'i „Driving women: Fiction and automobile culture in twentieth-century America“ (2007), Katherine J. Parkini „Woman at the wheel: A century of buying, driving and fixing cars“ (2017).

võimalik rääkida naise ja auto seostest Eesti ajaloos. Kahtlemata vajab see valdkond valgustamist.

Eraldi võib rõhutada naistaksojuhtide uurimise olulisust kitsamalt naisajaloo seisukohalt (soolisusega seotud diskussiooni/teemade kohta vt nt O'Connell 1998). Auto oli 20. sajandi üks tähtsaimaid uuendusi ja mängis väga suurt rolli naise vabanemise protsessis, naiselike/mehelike väärtuste ümbermõtestamisel jms. Seetõttu tuleb välja selgitada, milline oli see roll Eestis ja milles seisneb erinevus võrreldes läänega.

Võib ju veel küsida, miks peaks nii palju tähelepanu pöörama ühele isikule – Magda Vitismannile. Leian, et kultuuriuurija jaoks on Vitismann erakordne leid eelkõige seepärast, et ta võimaldab suurepäraselt näitlikustada Eesti ühiskonna moderniseerumise problemaatikat. Teisiti öeldes, Vitismanni tähendusele ja tähtsusele annab sisu just moderniseerumine. Ühest küljest näeme üksikisiku kaudu, kuidas ühiskond arenes, teisest küljest aga seda, kuidas arenev ühiskond muutis indiviidi.

## Taust

Naiste liitumine motoristide perega oli osa laiemast protsessist, milles autod ja nende kasutajad kujundasid ümber kehtivaid sotsiaalseid ja kultuurilisi mustreid, seeläbi aga tervet ühiskonda. Kuna arvati, et naistel nappis auto juhtimiseks füüsilist tugevust, intellektuaalset võimekust ja emotsionaalset stabiilsust, kulges nende tunnustamine autojuhina väga vaevaliselt. Ent mida enam naisterahvaid sai autoomanikuks ja -juhiks, seda raskem oli niisugusele seisukohale jääda (Volti 2004, 38–39; Ladd 2008, 71). Teatud mõttes oli murdepunktiks esimene maailmasõda, sest see andis naisele võimaluse teenida autojuhina nii sõjastoonis kui ka kodus. Kuna märkimisväärne arv naisi tegeles ühel või teisel viisil autoga (sõites, hooldades, parandades jne), teisesid põhjalikult tavapärased ootused õigete naiselike tegevuste suhtes (O'Connell

1998, 49; Volti 2004, 44; Clarsen 2008, 32–34). Sai selgeks, et on ekslik vaadelda naisi nõrgema soona.

Naisterahvad, kes soovisid elut rohkem, kui traditsiooniline abikaasa ja ema roll võimaldasid, said autot juhtides näidata oma võimeid, aga ühtlasi suurendada isiklikku autonoomiat. Ehkki auto oli üks võtmefaktoreist naise vabanemise protsessis (emantsipeerumine), ei garanteerinud autojuhtimine tingimata vabanemist traditsioonilistest soorollidest, vaid võis neid isegi tugevdada. Iga piiridest välja murdnud naise kohta oli väga palju neid, kes nägid autos peamiselt instrumenti poes käimiseks, laste sõidutamiseks ja traditsiooniliste majapidamisülesannete täitmiseks (Volti 2004, 62).

Samal ajal kasvas ka nende naiste arv, kellest said kutselised autojuhid. Naised asusid Vana Maailma suurlinnades taksojuhina tööle suhteliselt hilja – 20. sajandi esimese kümnendi lõpus, enamasti 1908 (Montreynaud 2005; Hodges, Russell 2007, 30; Clarsen 2008, 30). Esimesed andmed New Yorgi kohta pärinevad alles 1913. aastast, mil Olive Schultz alustas tööd taksojuhina eesmärgiga toetada naisliikumist, ajaliselt järgmine (1915) New Yorgi naistaksojuht Wilma Russey vastab mõnevõrra paremini arusaamale tollasest reaktaksojuhist (Scharff 1992, 85; Tate 2013). Mujal maailmas võisid naistaksojuhid ametisse asuda veelgi hiljem, näiteks Jaapanis Kyōtos 1932. aastal (Ninagawa Noriko) (Freedman 2011, 294). Kõik esimesed naistaksojuhid pälvisid suurt tähelepanu – nende kohta avaldati teateid ka väljaspool riiki, kus nad töötasid. Kuigi informatsiooni leidub vaid üksikute varaste naistaksojuhtide kohta, on äärmiselt kõnekas, et osal neist on üpris värvikas elukäik, mis ilmneb näiteks varasemas töös mehaanikuna, sõjakogemuses, globaalses kogemuses (vt nt Clarsen 2008, 31).

Virginia Scharff on uurinud, kuidas auto mõjutas naisi Ameerikas. Ta toob välja muutused riietumises ja moes; moraalil, armastuses ja seksuaalkäitumises; tarbimisharjumustes

(tarbijakultuuri areng); arusaamises maskuliinsusest ja feminiinsusest (soostereotüüpide proovilepanek); eraelu ja avaliku elu vahekorras jne. Lisandusid uued võimalused puhkamiseks, sotsialiseerumiseks ja lõbutsemiseks, võimalus reisida autoga (*autotouring*) või matkata perega (*autocamping*) (Scharff 1992, 135–138, 140, 144–145, 166, 168, 170–171). Muutus toimus ka vastupidi: naised mõjutasid aktiivselt auto-kultuuri. Naisautojuhtide arvu suurenemine avaldas mõju muu hulgas auto tehnilisele arengule ja disainile. Näiteks hakati suuresti just naise vajadustest lähtudes 1920. aastatel lahtiste autode asemel tootma enam kinniseid autosid (samas, 122). Pole kahtlust, et auto aitas omal kombel ümber defineerida naise identiteeti. See lähendas meest naisele ja vastupidi.

## Liikumisolude/transpordi areng

Enne esimest maailmasõda oli sõiduauto Eestis harv vaatepilt. Sõiduautode arv kasvas jõudsalt 1920. aastate algul, kümnendi teisel poolel ja aastast 1933 kuni vabariigi lõpuni (majanduslikult head ajad). 1920. aastatel asus enamik autodest Tallinnas. Ehkki hiljem autode regionaalne jaotumine ühtlustus, jäi Tallinn autopealinnaks ajajärgu lõpuni. Näiteks oli Tartus 1930. aastatel 4–5 korda vähem autosid. Sellele ajajärgule on iseloomulik ka taksoautode suur arv. 1929. aasta alguseks Eestis registreeritud 1491 sõiduautost 873 olid taksoautod, seejuures oli neid eraautodest 1,7 korda rohkem (Semper 1929, 339). 1937. aasta aprilli alguseks oli riigis üks taksoauto nelja eraauto kohta (Kits 1937, 604). 1940. aasta algul moodustasid taksoautod 22,9% sõiduautode üldarvust (Kits 1940, 198).

Eesti taksonduse kujunemisloos on võimalik eristada viit ajajärku. Esimene hõlmab aega esimese takso kasutuselevõttust 1906. aastal 1920. aastani. Taibates, et autoga on võimalik raha teenida, asus Tallinna lukksepp August Rammo

sõidutama inimesi kahesilindrilise Opeliga. Nii seda kui ka teisi varaseid üüriautosid<sup>8</sup> saab taksoks nimetada siiski vaid tinglikult. Need võidi võtta mis tahes sõitudeks, kuid seejuures puudus võimalus määrata täpselt kindlaks läbitud vahemaa, hinnad olid kokkuleppelised ja enamasti sõideti kindlatel marsruutidel. Era- ja taksoauto omadusi ühendavat ja puudulikku bussitransporti täiendavat üüriautot on otstarbekas vaadelda takso eelkäijana.<sup>9</sup> Üüriautosid kasutasid peamiselt jõukad juhusõitjad. Sõiduhinnad määrasid autoomanikud ja need olid väga kallid (Mootor-wankrid 1908; Vilde 1970). 1910. aasta paiku oli Tallinnas kümnekond üüriautot. Esimese maailmasõja puhkemine pärssis taksonduse arengut: rekvireeriti autosid ja mobiliseeriti autojuhte (Vende 1989, 74). Järgnenud Eesti vabadussõjas vajas autosid Eesti sõjavägi (Kohtuminister ... 1920, 4; Sõjamineisterium ... 1921, 1–2). Ehkki kõiki sõidukeid ära ei võetud, kasutati autosid tsiviilotstarbel väga piiratud mahu.

Teine ajajärk hõlmab aastaid 1920–1924. See on aeg, mil pandi tegelik alus moodsale taksondusele. Kujunesid tähtsamad taksoomanike initsiatiivgrupid ja taksondusorganisatsioonid. Omaavalitsuse tasandil reguleeriti taksondust vähe, küll aga tehti selleks tõsiseid ettevalmistusi. Taksonduse arengut suunasid peamiselt autoomanikud. Ka palgaliste taksojuhtide tähtsus kasvas, kuid esialgu seisnes nende roll peamiselt auto juhtimises ja sõitjate teenindamises. Normeeritud sõiduhinnad ja taksomeetrid

8 Seda terminit kasutati takso tähenduses ajajärgu lõpuni. Paralleeltermin (uuem) oli *taksi*.

9 Esimesed kaks bussi, mis olid ehitatud autode põhjale, hakkasid Tallinnas liikuma 1907. aastal, kuid võeti 1909. aastal käigust maha. Nii nagu üüriautodel, puudus kindel marsruut ka esimestel bussidel. Transporditeenuste spetsialiseerumine hakkas lõplikku vormi omandama 1920. aastatel, aga inimeste vajadustele vastav bussiliiklus arenes Tallinnas välja alles 1930. aastatel (vt Paramonov 2010).

puudusid. Taksodena kasutati vanu autosid, varuosi oli raske hankida ja needki olid kallid. Ehkki sõitjaid polnud palju, oli sõiduvahendite nappuse tõttu (ühistransport alles kogus hoogu) vähemalt suuremates linnades teenistus küllaldane. Taksosid kasutati peamiselt linnades, kuigi sageli sõideti nendega ka maale (pikad sõidud), kus autosid oli väga vähe. Taksode arvu suurenemisega hakkas linnades välja kujunema seisuplatside võrgustik. Vaba Maa andmetel oli 1923. aasta oktoobris Tallinnas 80 taksoautot ja 27 taksomootorratast (Pealinna moodsad liikumisvahendid 1923). Kuna sõiduaautosid oli kokku 246, moodustasid taksoautod koguhulgast umbes 30%.

Aastaid 1925–1929 võib nimetada taksonduse kuldajaks. Enamikus linnades võeti kasutusele taksomeeter ja normeeritud sõiduhinnad. Sõiduhind oli küll oluliselt odavnenud, kuid keskmise või väikse sissetulekuga inimese jaoks siiski kallis. Sellest hoolimata takso kasutajakond kasvas – üha enam tehti taksoga töösõite. Kuna autoomanikud tahtsid sõiduki soetamise ja ülalpidamise kulud tagasi teenida, suurenes taksode arv jõudsalt. Autot osta oli kerge, sest sõidukeid müüdi soodsatel tingimustel järelmaksuga. Tallinnas puhkes omamoodi taksondusboom. Leidus inimesi, kel oli mitu taksot, millega sõitsid palgalised autojuhid. 1927. aasta juuni alguse seisuga oli Tallinnas 245 taksoautot (Sõidukid Tallinnas 1927). Sealne taksode arv ületas eraautode arvu (158) enam kui 1,5 korda. 1930. aastal moodustasid taksod kõikidest pealinnas registreeritud sõiduautodest 54% (taksosid 479, eraautosid 416). Kõik taksod ei mahunud enam vanadesse taksopeatustesse ära ja seisualad laienesid äärelinna. Kuna taksode arvu ei piiratud, ületas pakkumine nõudluse ja teenistusvõimalus kahanes. Mõnikord tuli tööl viibida terve ööpäeva või isegi rohkem.

Aastad 1930–1934 on taksonduse kriisiaeg. 1929. aastal alanud ülemaailmse majanduskriisi mõju avaldus Eestis 1930. aastal, mil taksoturg saavutas vähemalt Tallinnas maksimaalse mahu.

Kuna teenistusolud olid ülitiheda konkurentsi ja tarbimisvõimaluste vähenemise tõttu kehvad, hakkasid autoomanikud taksoärist loobuma. Väiksemates kohtades avaldus ka vastupidine efekt – osa inimesi soovis kriisi tingimustes oma eraautot taksona rakendada. Seades taksode arvule piiri (Tallinnas lubati 1931. aasta kevadel töötada 434 autol), üritasid linnavalitsused probleemi leevendada. Raha puuduse tõttu halvenes taksosõidukite olukord. Sõitjate ligimeelitamiseks alandasid taksoomanikud vabatahtlikult sõiduhindu. Eraautode arv ületas lõpuks taksoautode arvu. Tallinnas oli 1934. aastal registreeritud 626 eraautot ja 325 taksot. Kui 1930. aastal oli seal ühe taksoauto kohta 1,2 eraautot, siis 1934. aastal juba 1,9. Ka ühistranspordi tähtsus kasvas.

Aastatel 1935–1938 leiab aset taksonduse teine tõus. 1935. aastal hakkas majandus suurest kriisist toibuma. Taksode arv Tallinnas kahanes, kuid üldplaanis kasvas, sest majanduse taastudes paranesid tasapisi teenistusolud ja inimesed hakkasid autosid ostma ka seal, kus neid varem vähe oli. 1936. aasta jäi viimaseks, mil pealinna taksode arv moodustas ligikaudu poole kogu riigi taksode arvust: 1936. aasta kevadel asus 630 Eestis registreeritud taksost 303 Tallinnas (vt joonis 1; taksode koguarvu kohta Kits 1936, 399). 1939. aastal oli Tallinnas registreeritud 250 taksot, eraautosid 1368 (vt joonis 2). Ühe taksoauto kohta oli seega pealinnas registreeritud ligi 5,5 eraautot. Kuna takso oli võetud kasutusele ka paljudes maapiirkondades, olid inimesed takso kui sellisega harjunud. Taksoteenuse regulaarseid kasutajaid polnud palju, kuid klientuur oli siiski võrreldamatult laiem kui eelnevatel aastatel. Kuna taksode ülemmäära vähendati igal aastal, tugevnes suuremates linnades taas konkurents. Taksoomanikud hakkasid vanu, ent korralikke autosid uute vastu vahetama. Kuna paljud ostsid auto järelmaksuga, jätkus nn võlaorjus. Taksojuhiks saada polnud enam nii lihtne kui varem. Liiklusmäärused ja muud taksondusega seotud sundmäärused olid varase-



mast detailsemad ja rangemad. Et ametis püsida, tuli olla hoolas ja täpne (professionaliseerumine). Tugevnes palgalisi taksojuhte koondav ja esindav Eestimaa Autojuhtide ja Motoristide Ühing (EAMÜ).

Aastatel 1939–1941/1942 taksondus kiratseb, sest sõja tõttu muutus kütus defitsiidiks. Kütuse ja autoõli ostmiseks oli vaja varustuskaarti (Mootorsõidukite ... 1939, 4). Taksondusorganisatsioonid nõudsid korduvalt normide suurendamist, ent edu ei saavutanud (Palutakse bensiininormi ... 1939; 1939. aasta ... 1939, 46). Raske oli hankida ka varuosi.<sup>10</sup> Paljud taksoomanikud jäid sissetulekuta (Hulk autosid ... 1940). 1940. aasta riigipöörde järel asus võõrvõim sõiduautosid natsionaliseerima ja hiljem, Saksa väeüksuste tulekul, ka hävitama (Kongi 1978, 3, 5–16).

## Naistaksoomanikud

Enne kui naisest sai taksojuht, oli ta taksoomanik (see tähendab, et esimese jaoks oli vaja teist). Taksondusega seotud naiste ringi kuuluvad taksoomanikud-äripidajad (edaspidi *naistaksoomanikud*)<sup>11</sup> olid enamasti küllalt jõukad või ettevõtlikud, et osta auto ja palgata sellele juht. Ise nad sõitjaid ei teenindanud, tihti ei omanud sõiduõigustki. Naistaksoomanikke esines mõnevõrra rohkem kui naistaksojuhte, ent nende täpset arvu pole võimalik kindlaks teha.

<sup>10</sup> 1939. aastal oli võimalik sõidukikumme soetada ainult ostuloo alusel. Ostuloo saamiseks tuli sõiduki valdajal esitada kirjalik sooviavaldus sõiduki andmetega. Registreerimisasutus esitas sooviavaldused Maanteede Talitusele, kes kontrollis ostusoovi põhjendatust ja esitas selle positiivse otsuse korral majandusministeeriumile. Kui ostuvajadus tundus põhjendatud ja soovi oli võimalik täita, luba ka anti. (Mootorsõidukite ... 1939, 1–2)

<sup>11</sup> Tuleb silmas pidada, et ka naistaksojuht võis olla autoomanik, kuid siinses peatükis tähistatakse selle sõnaga vaid neid naisi, kes ise ei sõitnud. Termin *ettevõtja* või *äripidaja* ei võimalda piisavat üldistust.

Esimeseks naisautoomanikuks Eesti alal võib teadaolevatel andmetel pidada Maria von Braschi (von Knorring) ja tallinlannat Marie Krantzi, kes juba enne esimest maailmasõda oli omandanud NAGi (Auto pealinna ... 1934; Hämäläinen, Paramonov 2014, 40). Brasch ja Krantz ei jäänud palju alla soome naistele, kelle hulgas oli autoomanikke juba 20. sajandi esimesel kümnendil. Enne esimest maailmasõda leidis Soomes ka mitmeid naistaksoomanikke (esimene oli 1907. aastal Vendla Hanell) (Mauranen 1995, 80). Kui 1920. aastal oli Tallinnas registreerinud auto oma nimele vaid üks naine – Anette Birkwaldt (Tallinna Linnavalitsuses ... 1923, 1–2), siis 1922. aastal oli pealinnas ametlikke naisautoomanikke juba viis, neist vähemalt kaks eestlased. Üks oli Eesti Autoklubi (EAK) funktsionääri Juho (Johannes) Jeetsi abikaasa Alma Jeets. Ta oli seotud EAÜ selle tiivaga, millest kasvas hiljem välja EAK (Registreeritud mootorsõidukite ... 1922, 14–17). Järgmisel aastal, aga võib-olla ka varem omandas isikliku auto Natalie Baumverk, kes pani selle sõitma taksona (Tallinna Linnavalitsuses ... 1923, 514–522). Baumverk on seega ilmselt esimene naistaksoomanik Eestis. 1924. aastal võitlesid taksoomanikud sõidutariifide kindlaksmääramise vastu. Nende seas oli ka Elfriede Kiige, tõenäoliselt taksoomanik Mihkel Kiige abikaasa (Autoomanike kaebus ... s. a., 2), kelle võiks arvata aktiivsete taksoomanike tuumikusse.

Naistaksoomanike arv saavutas tipu majanduskriisile eelnenud aastatel. Inimesed olid autoga harjunud, teated taksopidamise tulusest levinud ja, mis peaasi, auto ostmise oli järeelmaksu abil muutunud väga lihtsaks. Kuna autod maksid palju, oli nende rakendamine taksona teatud mõttes isegi paratamatu: kulud oli vaja tagasi teenida. Aastatel 1927–1932 oli Põhja Kinnitusseltsis kindlustanud oma taksoauto ligi 20 naist (Põhja Kinnitusseltsi ... s. a.). Naistaksoomanike koguarv sel ajavahemikul võis olla ehk isegi kaks korda suurem.

Majanduskriisi ajal ja järel taksoäris tegevate naiste arv vähenes. Just majanduskriisi ajast pärineb ainus dokument, mis võimaldab heita valgust naiste osakaalule taksonduses: 1932/1933. majandusaastaks (see lõppes 1933. aasta 1. mail) tegevusloa saanud taksode nimekiri. Iga isik, kes tahtis rakendada oma sõidukit taksona, pidi esitama selleks taotluse. Ligikaudu 350 tegevusloa saanud isiku hulgas esineb umbes 31 naisenime, kuid puhuti ei ole eesnimi välja kirjutatud (Autode taksona ... 1932, 214–1014). Koguarvust moodustab see ligi 8,9%. Vaid väike osa tegevusloa saanud naistest sõitis oma taksoga ise. See tähendab, et enamik naistaksoomanikke kasutas palgalist tööjõudu või oli autojuht mõni neile lähedane isik, enamasti abikaasa. Mitme naise puhul tekib kahtlus, kas auto tegelikult omanikuks polnud samuti abikaasa.<sup>12</sup> Kuna esineb ka juhtumeid, mil abikaasad taotlesid tegevusloa eri autodele, tuleb arvata, et koos tegutsemine oli pigem norm ja taksoäri haaras sageli tervet perekonda. Vajadusel/võimalusel võidi koos asutada ka spetsiaalne taksoettevõtte. Näiteks Paul ja Ilse Brandt asutasid 1928. aastal 1200-kroonise osakapitaliga ühissettevõtte Essex-Taxi P.&J. Brandt, mis lõpetas tegevuse 1934. aastal (Teadaanne ... 1928, 6; Kaubandus-Tööstuskoda ... 1934, 1).

Kui enne majanduskriisi võis taksoomanike hulgas olla naised kuni 10%, siis pärast seda kindlasti oluliselt vähem. Auto müüdi maha või jäeti enda kasutusse. Isikliku auto rakendamises ainult enda tarbeks, seejuures sellega ise sõites, ei olnud enam midagi erilist. Mis puudutab esimese liigi juhiluba, siis seda omasid vähesed naistaksoomanikud-ettevõtjad. Mõnel juhul oli naine valmis omandama esimese liigi juhiloa, et aeg-ajalt kontrollida, kui palju oli päevas üldse

võimalik teenida (selgitamaks taksojuhi usaldusväärust), või et saaks vajadusel asendada palgalist autojuhti (Rahvas rooliratta ... 1934).

1936. aasta majandusloenduse andmete järgi tegutses samal aastal kõikide kuude arvestuses Eesti 457 *veoettevõttes sõiduautodega* kõige enam 269 meesomanikku ja keskmiselt 8–9 naisomanikku (Kaubandus ja transport 1939, 93–94). Kahjuks ei ole selgitatud, mida mõistetakse *veoettevõtete sõiduautoga* all, kuid ilmselt kuuluvad siia just taksod. Niisugune numbriline suhe võiks iseloomustada ka taksoomanike üldist soolist jaotumist Tallinas 1930. aastate teisel poolel.

Naistaksoettevõtjate tegevus ei omandanud üldiselt laiu mõõtmeid. Kui autoomanike hulgas oli rohkelt mehi, kel oli enam kui kaks autot, siis arhiiviallikate järgi oli naistest kaks autot Leena Treufeldtil ja Sofia Leitil. Seejuures oli Leit mõlemad autod omandanud nähtavasti samal ajal. Muudest allikatest on siiski teada naised, kellel oli mitu autot (ja palgalist autojuhti) (Raske tuleõnnetus ... 1928; Leena Treufeldti ... 1933, 632). Näiteks oli dr Christian Pargi abikaasal Marie Pargil 1920. aastate teisel poolel neli taksoautot.<sup>13</sup>

Olgugi et naistaksoomanikke oli naistaksojuhtidest rohkem, leidub informatsiooni nende kohta vähem. Kuna EAÜ liikmete nimekirjad pole säilinud, ei ole teada ühingesse kuulunud naiste arv, kuid arhiiviallikate põhjal tundub, et organisatoorselt polnud nad kuigi aktiivsed. Ükski naine ei kuulunud

12 Näiteks pikendas 1932. aasta kevadel takso A-144 tegutsemisluba Johannes Feldmann. 1932. aasta detsembris nimetas end aga auto omanikuks Liisa Suits. Mõlemal isikul on sama elukoht (Johannes Feldmann ... 1932, 241; Liisa Suits ... 1932, 298).

13 Kolm autot hävisid 1928. aasta augusti lõpus suures garaažipõlengus Tõnismäel. Park hindas kogukahju 20 000 kroonile. Autod olid kindlustatud (Raske tuleõnnetus ... 1928; Bensiiniplahvatus ... 1928). Pargi tegevuse ulatust taksoäripidajana näitab seegi, et põlema süttinud suure garaaži oli ta rentinud isiklike taksode hoidmiseks ja parandamiseks. Marie ja Christian Park olid ettevõtte Omnia osanikud (Otsekoheste ... 1923, 1). Väärrib mainimist, et 1923. aastal oli olnud Marie Pargi omanduses muu hulgas viis hobust, kuus töövankrit ja hobuseriistad (Parkide ... 1923, 3).

ka EAÜ juhatusse. Millega selgitada naistaksoomanike väikest (teadlikku) panust taksonduse arengusse? Kuna osa neist oli piisavalt jõukad, puudus neil huvi või vajadus valdkonna tuleviku nimel pingutada. Teistel jälle polnud aega, tahtmist või võimalust, sest tuli keskenduda põhitööle. Ilmselt oli meestekeskses ja mittetraditsioonilises sfääris ka üsna raske end kehtestada. Kummatigi olid paljud naised taksondusega seotud mõne mehe (enamasti abikaasa) kaudu, mistõttu puudus vajadus tegutseda eesliinil.

Olla naine ja taksoomanik eeldas palju vähem kui olla kutseline autojuht, kuid siiski ei puudu sel oma tähtsus. Taksoomanikust naine oli ettevõtlik, ka tema oli valmis ületama teatud piire ja võtma riske, eriti selline naine, kes ei saanud toetuda abikaasale või mõnele usaldusisikule (tuli leida palgaline autojuht, korraldada rahaasju, taotleda taksoluba, tegeleda tõrgetega jne). Ainuüksi auto ost järelmaksuga sundis inimese mugavustsoonist välja. Arenes rahaline mõtlemine ja (majanduslik) vastutustunne. On selge, et enamik naisi ei saanud töötada autojuhina. Neid ühendas uue tehnoloogilise paradigmas just omand auto näol ja tahe rakendada seda avalikus teenistuses.

## Naistaksojuhikud

Otsus hakata taksojuhiks oli julge samm, mis tähendas mitmeski mõttes traditsioonilisest, kindlast ja stabiilsest väärtussüsteemist väljapoole murdmist. Eriti julgeks tuleb seda sammu hinnata esimeste naistaksojuhtide puhul, sest 20. sajandi esimesel poolel tavatseti läheneda naiste õigustele ja kohale ühiskonnas endiselt moderniseerumiselsete mõttemallide vaimus. Need ei näinud ette, et naine võiks (maskuliinsena vaadeldud) tehnoloogia käsitsemise abil teenida raha või – veel vähem – end teostada.

Naistaksojuhtidele olid sillutanud teed naisvoorimehed, kes pidasid ägedat võitlust õiguse

est töötada vaid meestele ette nähtud ametis. Niisuguste probleemide ja muredega, millega seisis silmitsi varane naisvoorimees, taksojuhina töötav naine kokku ei puutunud.<sup>14</sup> Soost olenemata võis taksojuhiks hakata iga isik, kes vastas sundmääruses sätestatud tingimustele.<sup>15</sup> Et saada taksojuhiks, tuli naisel ületada eelkõige iseennast. See aga ei olnud lihtne, mida näitab asjaolu, et taksojuhi elukutse kasuks otsustasid vähesed naised.

Naiste tee autorooli oli Eestis pikk. Riigi suurima autojuhte koolitava asutuse<sup>16</sup>, Noorte Meeste Kristliku Ühingu (NMKÜ) autokooli esimese, 1922. aasta lõpus avatud autokursuse lõpetas 73 õpilasest 62, nende hulgas kolm

---

14 Naisi sundis illegaalselt voorimehena töötama esimese maailmasõja puhkemine. Et mitte tõmmata võimude tähelepanu, tegutseti öösel. Tabamisega kaasneva karistuse vältimiseks tuli sageli linnavalituse eest põgeneda. Ebaseaduslik töö tähendas kaitsetust väiksema töötasu, petmist ja ülekohtu vastu. Naise töö voorimehena seadustati Tallinnas alles 1916. aastal. Mõningates ringkondades peeti seda muudatust suureks vastutulekuks naistele ning arvati, et naisterahvas pole võimeline voorimehena hakkama saama (vt nt Naised seadusliste ... 1916).

15 Näiteks pidi 1920. aastatel taksojuht Tallinnas olema vähemalt 20 aastat vana, teadma tänavate, ametiasutuste, politseijaoskondade, pankade ja vöörastemajade asukohti ning tundma kõiki määruseid mootorsõidukite ja liiklemise kohta. Autoga ümberkäimise oskusele lisaks tuli tunda ametis vajalikul määral riigikeelt, omada normaalset kehaehitust ja nägemist-kuulmist ning olla töötamist segavate vigastusteta. (Sunduslik määrus ... 1924, 166) Aja jooksul nõudeid karmistati.

16 Teatud aegadel oli autojuhkandidaate rohkem kui autokoole, mis paiknesid enamasti suuremates linnades. Mõnikord jättis soovida ka nendes asutustes antava õpetuse kvaliteet. 1939. aastal oli Tallinnas neli autokooli: O Ahi Autokool, Insener M Mardi Eraautokool, NMKÜ Autokool ja Politseikooli autokursused. Tartus sai õppida Tartu Autokoolis ja Lõuna-Eesti Autokoolis, Pärnus Pärnu Autokoolis. Ajavahemikus 01.04.1929–01.01.1939 anti Tallinnas välja 4695 erinevat sõiduauto juhtimisluba, kokku aga 15 400 juhtimisluba (vt Rava 1939, 172, 190).



naist. Esimest korda omandas naisterahvas ametliku sõiduõiguse alles 1924. aastal (võrdluseks: USAs 1899. aastal) (Scharff 1992, 25).<sup>17</sup> See innustas proovima ka teisi (Auto pealinna ... 1934, 9–16; Naised autoroolis 1927). Tartus sai esimene naine – Anna Mihkelson – juhtimisõiguse 1927. aastal (Tartu teated 1927). Taksojuhina asus esimene naine – Magda Vitis-mann – tööle aga alles 1928. aastal (Naised taksoauto ... 1932). Naistaksojuhtide arv kasvas aeglaselt. 1932. aastal oli Tallinnas liikumas vaid neli taksoautot, mida juhtisid naised (samas). 1934. aasta lõpuks oli NMKÜ kooli lõpetanud autojuhtide arv kerkinud 3654 inimeseni, kellest naise loendati 152 (NMKÜ autokool ... 1932; Iga päevaga ... 1934). 1935. aastal sooritasid sõidueksami koguni 30 naist (Naised autotüüri ... 1935). 1936. aasta lõpus oli Tallinna liiklemisinspektor Jaan Ivandi andmeil antud pealinnas esimese liigi autojuhtimisluba 17 naisele, kellest neli sõitsid takso igapäevatoona (Auto on ... 1936). 1939. aasta sügisel oli tollase liiklemisinspektori Valdu Rannaleedi sõnul Tallinnas naisterahvastele välja antud 23 kutselise autojuhi tunnistust (juhilubasid isiklikuks tarbeks aga 180) (Naised tublimad ... 1939).

Tallinnast väljaspool oli naistaksojuht haruldus. Näiteks teadsid Võrus pea kõik linna ainukest naistaksojuhti Adele Heurit, kes sõitis beežikashalli Opeliga (Kõnelusi Wõru ... 1936; Hämäläinen, Paramonov 2014, 40). 1930. aastal autot juhtima hakanud Heuer oli enda sõnul kolmas naisautojuht [s.o naistaksojuht] Eestis (samas). Ka Narvas oli 1930. aastate algul naistaksojuht – Rosalie Erapart –, kelle abikaasa

---

17 See, et esimene naine sai autojuhiloo iseseisvunud Eestis, ei tähenda, et naisautojuhte varasemal ajajärgul ei eksisteerinud. Naised proovisid autosõitu juba sajandi algul, mil autojuhiload tänapäevases mõttes puudusid. Üks esimesi autot juhtinud naise oli auto-sportlase Julius Johannsoni naine Alide. Samuti võib esile tõsta Alma Jeetsi, kellest sai üks esimesi naisautoomanikke Eestis. Jeetsi puhul on teada, et ta juhtis autot 15-aastase tütarlapsena ehk sajandi teise kümnendi algul (vt Seltskond ... 1934).

pidas taksoautosid. 1933. aastal lasi mees naise pärast lahutust maha (Mees tappis .. 1933; Kas roim ... 1933). 1939. aastast leidub samuti teade naistaksojuhi kohta Narvas (selleks ajaks oli saanud autojuhtimisõiguse kaheksa naist) (Narvas ... 1939). Viljandis sõitis 1930. aastate lõpus takso Hilda Pääru, kellest paraku on vähe teada (Viljandimaa 1939). Pärnus töötas Larissa Kungla (1911–1984) (Kaljula ... 2017; vt ka Karistusi prefektilt 1937). Tõenäoliselt oli ta taksojuht terve kümnendi teise poole, kuni võõrvõim taksoauto ära võttis (Kaljula ... 2017). Tartuski oli vähemalt üks naistaksojuht (vt Auto ja omnibus ... 1939; Klubide teateid 1936, 123). Vaadeldaval ajajärgul töötas taksojuhina Eestis kokku hinnanguliselt umbes 30 naisterahvast, kellest enamik tegutses taksonduses suhteliselt piiratud aja, st mõne aasta või vähem.

Kui arvestada taksode üldarvu, on ülalesitatud numbrid pigem väikesed. Tallinnas moodustasid tegutsevad<sup>18</sup> naistaksojuhid hinnanguliselt umbes 1% (mõnel aastal vähem, mõnel rohkem) kõikidest tegutsevatest taksojuhtidest. Teistes, ühe naistaksojuhiga linnades oli taksosid ja vastavalt ka taksojuhte kokku pealinnaga võrreldes nii palju vähem, et eelmainitud protsent on isegi pisut kõrgem. Näiteks Võrus, kus 1930. aastate esimesel poolel oli umbes 10 takso, oli naistaksojuhtide osakaal koguhulgast 10%. Narvas oli taksosid sel ajajärgul umbes 40, naistaksojuhid moodustavad seega koguhulgast enam kui 2% (autode arvu vt tabelist 1).

Naisautojuhtide vähesust võib selgitada ennekõike asjaoluga, et tehnilisi alasisid ei peetud naiste valdkonnaks, kuid selle põhjus ei ole ainult maailmavaateline, vaid ka praktiline. Tehnoloogilise moderniseerumisega kaasnenud uuendused, nagu auto, olid oma arengu

---

18 Mõeldud on aktiivseid ehk realselt töötanud taksojuhte. Tegutsevate taksojuhtide koguarv vastab enam-vähem registreeritud taksode arvule. Taksojuhte endid oli küll autodest mõnevõrra rohkem, kuid polnud hetkegi, mil kõik autod oluks kasutuses, liiatigi sõitsid mõne autoga kaks taksojuhti.

algjärgus. Veel 1920. aastal oli auto nii raskesti käsitsetav, et selle kasutamine käis mõnel naisel lihtsalt üle jõu. Üpris kõnekas on lõik autojuhtimisõpikust, milles jagatakse teavet, mida peab tegema sõitu alustades:

*Avada bensiini kraan. Katsuda, kas auto on vabal käigul. Vaadata, kas süütuus hiline (muidu võib tagasi lüüa, kätt või käivitajat vigastades). Säada gaasi kang kogemuste põhjal teatud sobivale kohale. Sisselülitada süüde. Säada käimlaske kohale õhu korrektor (abitrossel), segurikastaja ehk dekompressor, kui need autol on olemas. Tõmmata vändast (alt ülesse, sõrmed ühel pool) või litsuda käivitaja nupule. Säada tööasendisse korrektor ja süüde. Vaadata, kas õlipump töötab (monomeeter tõuseb).* (Raukas 1928, 9)

Ent see ei olnud kõik, veel tuli kontrollida rooli ja pidurite korrasolekut, veetaset radiaatoris, pumbata kummid täis, lisada õli ja kontrollida õli taset karteris, valada paaki bensiini, panna autosse tööriistad ja tagavaraosad, üle vaadata signaal ja valgustus, võtta kaasa dokumendid ning vaadelda/kuulata töötavat autot tähelepanelikult, veendumaks, et kõik toimib normikohaselt.

Sõidul seisis autojuht silmitsi uute muredega: juhtimine nõudis väga suurt vastupidavust ja füüsilist jõudu, kõikvõimalikud rikked, kummipurunemised ja muud häired olid tavalised. Niisiis vajas autojuht teadmisi, kogemust ja ka füüsilist jõudu – asjata ei öeldud, et auto sõit teeb käed tugevaks (Kas võivad olla ... 1929, 144). Igal inimesel – ka mehel – ei pruukinud autojuhtimiseks vajalikke omadusi tööpoolest olla. Peale keha pidi kahtlemata tugev olema ka vaim, sest auto ja naise sümbioos tekitas inimestes vastakaid reaktsioone, millele ei olnud kerge vastu seista. Magda Vitismann on öelnud: „Kui esimest korda päevalgel masinaga välja sõitsin, vahtis publik mind kui imelooma ja jalakäijad jäid isegi seisma. Autode seisuplatsil manööverdades oli mul ikka hulk pealtvaatajaid, kes tahtsid näha, kuidas küll naine saab masinaga hakkama“ (Esimene naine ... 1928).

Siit järeldub, et naisautojuht oli väikest viisi sensatsioon. Uudishimutsejate kõrval oli neidki, kelle jaoks autojuhina töötav naine ei olnud ikka veel vastuvõetav.

Hoiakulistel põhjustel oli varastel naistaksojuhtidel ka üsna keeruline omandada esimese liigi autojuhiluba. Vitismann on probleemi kokku võtnud järgmiselt: „Mõnelt poolt avaldati arvamist, et naised peab tublisti pingutama, sest kui kergesti saab esimeseklassi juhiks, siis tulevad teised naised ka saama“ (Esimene naine ... 1928). Ühe esimese naistaksojuhi Anna Kanguri sõnul oli eksamikomisjoni liige insener Pullerits soovitanud tal koguni rahulduda teise liigi juhiloaga (Auto on ... 1936). Teatav umbusk ja stereotüüpsed arusaamad püsisid ajajärgu lõpuni. Hästi peegeldab neid näiteks liiklemisinspektor Rannaleedi arvamus, mille kohaselt autojuhiks ei kõlba kergemeelne naine, sest „see ülesanne nõuab ennekõike kindlat iseloomu ning teatavat mehelikkust“ (Naised tublimad ... 1939). Mis mehelikkusega oli tegemist, ta ei täpsustanud.

Kuna naistaksojuhti ei usaldatud, oli tal alguses raske leida ka sõitjaid. Et võita võõristavaid kliente enda poole, pidi kavaldama. See katsumus jäi suuresti Vitismanni kanda. Nii nagu omal ajal naisvoorimehed, sõitis ka tema esialgu ainult hilisel ajal, kandis meeste sonimütsi ja hoidus näitamast nägu (Esimene naine ... 1928). Kui avalikkus veendus, et naistaksojuhid on oma ametis kompetentsed, ei jäänud neil klientidest puudu (vt nt Naised taksoauto ... 1932). Kuna usuti, et naisautojuhi korral on ebameeldivate intsidentide võimalus väiksem, tekkis neil meeste ees koguni teatav konkurentsieelis. Paljudel juhtudel oli see põhjus, miks meestaksojuhid ei tolereerinud naist oma seisuplatsil (Kõnelusi Wõru ... 1936). 1939. aastal oli ka range ja põhjalik liiklemisinspektor Rannaleet nõus mõnema, et naised on meestest „võib-olla isegi mõnes suhtes korralikumad“ (Naised tublimad ... 1939). Sellega pidas ta ennekõike silmas asjaolu, et erinevalt

meeskolleegidest olid naistaksojuhid üldjuhul karsked. Seetõttu ei sattunud nad ka alkoholi mõjul muidu nii sagedastesse sekeldustesse või õnnetustesse (vt *Esimene naine ... 1928; Auto on ... 1936; Naised tublimad ... 1939*). Kahtlemata on karskus naistaksojuhtide positiivse kuvandi tähtis osa, kuid ilmselt olid naistaksojuhid oma ametis väga korrektsed ka üldises mõttes: nad sõitsid ettevaatlikult ja sattusid harva rasketesse liiklusõnnetustesse (vt *Esimene naine ... 1928; Auto on ... 1936*). 1936. aastal oli Tallinna liiklemisinspektor Jaan Ivand, kes pidas naisi autojuhtidena meestest palju korralikumaks, andnud neile järgmise hinnangu: „Seni ei ole nende kohta tulnud ühtegi kaebust ega protokoll. Olen nendega tõesti rahul“ (*Auto on ... 1936*). Ivandil on õigus siiski vaid osaliselt, sest tegelikult tuli õnnetusi/protokolle ette naistelgi.<sup>19</sup> Selle ajastu kontekstis tuleb seda vaadelda paratamatusena.

Naistaksojuhid on võimalik jagada gruppidesse vanuse ja maailmavaate järgi. Esimese grupi moodustavad isikud, kelle keskmine vanus jäi alla 30 eluaasta ja kes polnud pereinimesed, nt Magda Vitismann, Anna Kangur ja Pauline Kurisoo. Vitismann ja Kurisoo olid sündinud 1906. aastal.

---

19 Olgu toodud mõned näited raskemate juhtumite kohta. 1931. aasta suvel sõitis 31-aastane Elisabeth Kaasik öösel Rannavärava puiesteel vastu raudteelülesõidu tõkkepuud. Kaasik, kes polnud väsimuse ja nõrkade laternate tõttu tõkkepuud õigel ajal märganud, sai klaasikildudega näost raskelt vigastada (*Õnnetus nais-taksojuhiga 1931*). 1932. aasta juunis pörkas sama autojuht kokku teise taksoautoga, milles viibinud isik sai vigastada (*Autode kokkupõrked 1932*). 1933. aasta augustis pörkas Elwine (Elviine) Poska kokku O-Ü Mootori omnibussiga. Õnnetuse asjaolud ei ole teada, kuid igal juhul süüdistas bussijuht Poskat ettevaatamatus sõidus. Tema taksoauto A-745 muutus sõidukõlbatuks (*Wäiksed wääratused 1933*). 1935. aastal sõitis Olga Põdra Tatari tänava nurgal otsa sõiduvoorimehele. Hobune paiskus löögist pikali ja murdis jalaluu, ka vanker sai kahjustada. Voorimees hindas oma kahju 400 kroonile. Süüdlasena sai Põdra protokoll (Kolm otsasõitmist ... 1935; Kolm õnnetust ... 1935).

Esimene asus tööle taksojuhina pärast keskkooli lõpetamist, teine 1930. aastal, olles 23 aastat vana (*Esimene ... 1940*).<sup>20</sup> Selle grupi liikmed olid alid nii uuendustele kui ka riskidele ja uskusid, et katsumused on alistamiseks. Tasuv teenistus ei olnud nende jaoks ainus motivaator, oluline oli võimalus töötada tehnilisel alal.

Teise grupi moodustavad naised, kes sattusid autojuhitööle juhuslikult või olude sunnil. Peamiselt on tegemist taksojuhtide abikaasadega, kes istusid autorooli mehe või pere kasu silmas pidades (vt nt *Auto on ... 1936*). Töö paaris võimaldas autot sisuliselt kogu ööpäeva teenistuses hoida. Siia gruppi kuuluvad naised olid ealt vanemad, tavaliselt ka emad, ning mitte nii progressiivsed kui esimese grupi esindajad. Näiteks oli 1894. aastal sündinud Olga-Saneta Põdra üks pikaagesemaid naistaksojuhte Tallinnas. 1930. aastal sooritas varem õmblejana töötanud naine taksojuhist abikaasa soovitusel vajaliku eksami ning hakkas mehega kordamööda sõitma. Kümnendi lõpus abielu lahutati, mis ilmselt tähendab Olga Põdra taksojuhtkarjääri lõppu (*Olga ja Aleksander ... 1938, 3*).

Kolmanda, väikseima grupi moodustavad kõik ülejäänud. Siia kuuluvad näiteks keskealised naised, kelle abikaasad polnud taksondusega mingil moel seotud, vähemalt kahe naistaksojuhi mehed teenisid raudteel (*Auto on ... 1936*).

Mis ikkagi sundis naist hakkama taksojuhiks? Kui jätta kõrvale individuaalsed eelistused, huvid ja hovid, tuleb alustada rahast. Ühest küljest oli naisautojuhte suhteliselt vähe just seepärast, et auto ost ja ülalpidamine nõudsid raha. Perekonnad, kus oli piisavalt raha auto ostmiseks, võisid hoida teenistuses autojuhti – nii polnud perepeal endalgi põhjust autorooli asuda. See tendents muutus 1920. aastatel, mil üha enam autoomanikke hakkas juhtima oma

---

20 Väärrib tähelepanu, et Kurisoo asus Tallinna 1925. aastal (teistel andmetel 1923. aastal). Seega kulus vähem kui kümnend enne, kui tuletikuvabrikus töötanud naisest sai taksojuht. Vt Seppo 2017, 27; 8. koolis ... 1955).

sõidukit ise. Teisest küljest võis kutselise autojuhina teenida palju rohkem kui vabrikutöölisena. Kummatigi ei loetud taksojuhti tööliseks, mis tähendas kõrgemat sotsiaalset staatust. Enamik naistaksojuhte oli algharidusega endised lihttöölised ning näinud näguripäevi (samas; Kurisoo ... s. a.). Nad oskasid iga võimalust hinnata. Ehkki täpsed andmed puuduvad, näib allikatest järelduvat, et märkimisväärne hulk (võibolla isegi enamik) naistaksojuhte jõudis varem või hiljem isikliku autoni. Tõsi küll, enamasti osteti masin järelmaksuga. Sissetulek sõltus töötamise ajast (aasta(te)st), seisuplatsist, võimetest ja pühendumisest. 1928. aasta juuni Kajas kirjutatakse, et esimene naistaksojuht (Vitismann) on võitnud sõitjate suure poolehoiu, mistõttu tema teenistus olevat „haruldaselt hea“ (Naised autojuhtideks 1928). Vitismann alustas tööd, kui tarbimisbuum polnud veel läbi. Kui temal oli võimalik järelmaksu abil osta uus auto peagi pärast töö algust, siis näiteks Anna Kangur oli sunnitud palgalise autojuhina töötama peaaegu pool kümnendit enne, kui tal õnnestus osta oma auto (vana). Peagi müüs ta selle maha ja ostis alles siis järelmaksuga uue Chevrolet' (Auto on ... 1936).

Taksojuhitöö teise eelisenähtena võib välja tuua asjaolu, et naisele, kes oli valmis end igas mõttes proovile panema, oli see töö põnev, vaheldusrikas ja võimaldas teatavat vabadust, mida teiste ametitega ei kaasnenud. Siit järeldub, et naistaksojuhitud olid mitmes mõttes ebatavalised naised. Eriti hästi ilmneb see esimese naistaksojuhi Magda Vitismanni näitel, kuid ka tema mitte nii tuntud ametikaaslaste lood on üpris huvitavad.<sup>21</sup> Tundub, et enamikul naistaksojuhtidest

oli väga suur tehnikahuvi. Seejuures ei piirdunud nende tehnoloogiline horisont üksnes sõiduautoga. Näiteks töötas Larissa Kungla pärast taksojuhitööd autojuhina kiirabis (Kaljula 2017). On teada vähemalt kaks naist, kes sõitsid ka veoautoga.<sup>22</sup> See väärrib märkimist, sest tollased ja ka hilisemad veoautod olid väga raskesti käsitsetavad ja ebamugavad, mis tähendab tõsiselt eneseületust. Veoauto juhtimine ei olnud ilmselt siiski eesmärk omaette, vaid miski, mida tuli teha vajaduse tõttu. Eesmärgid olid ülevamad. Pauline Kurisood huvitasid trammid. Pärast taksojuhikarjääri sai ta trammikonduktor ja 1940. aastal esimene naistrammijuht Eestis (Esimene ... 1940; 8. koolis ... 1955). Magda Vitismanni kohta teame, et juba tütarlapsena oli tema unistus saada lenduriks<sup>23</sup>. Võru ainukest naistaksojuhti Adele Heuerit paelus tõsiselt purilend. 1936. aasta purilennukursustel oli ta ainuke naisõpilane, kuid lõpetada tal siiski ei õnnestunud (Kõnelusi Võru ... 1936). Heueri tehnikahuvi märgib ka tema järgmine tõdemus:

*Ja kuigi autojuhtimine ei ole kerge: nõuab esijoones palju tehnilist soont, kiiret otsustusvõimet ja silmapilket teotsemist, võin ütelda, et omandasin autokunsti saladused kiiresti. Olin alles paar nädalat töötanud, kui autotöökojas tegin remonti kahel autol. Paljud meesõpilased, kes minuga ühes õppinud kursustel, sellega toime ei saanud. Aga minul oli huvi. (Samas)*

21 Näiteks on Anu Kalm iseloomustatud oma taksojuhist vanatädi Elisaveta Kreisi (neiupõlvenimi) järgmiselt: „Mammi-tädi (29.12.1899–07.02.1978) oli kireva elulooga, Saaremaalt Laimjalast paljulapselisest perest pärit ja mitmeid kordi abielus olnud. Ta oli kuraasikas ja ettevõtlik. Minu lapsepõlves kirjutas ta luuletusi, või pigem vemmälvärse, ja mängis kõvasti kaarte“ (Kalm 2012a, 2012b). Tähelepanu äratav on, et Kreis oli pärit maalt. Kuidas ta kohanes Tallinna liikluses, pole paraku teada.

22 Näiteks sõitis Elisaveta Kreis 1960. aastate algul Rocca al Mare pioneerilaagris valvurina veoautoga (Kalm 2012a). Uno Aava räägib oma elulooraamatus naistaksojuhist, kes 1932. aastal sõidutas tema pere kirsipunase Fordiga Kaarli kirikusse ristimistalituks. Aava kohtus tolle naise uuesti 1948. aastal Põhjala vabrikus – siis töötas ta väiksema veoauto juhina. (Aava 2013, 10; Aava 2014).

23 Mainitagu, et Sheila O'Neil, 1908. aastal Londonis tööd alustanud taksojuht, plaanis lennata enda väljamõeldud biplaanil üle Iiri mere (Clarsen 2008, 31).

Kuigi kõiki neid naisi ühendab see, et töö palgalise taksojuhina avas võimaluse realiseerida oma tehnikahuvi ja liikuda kõrgema eesmärgi suunas (Esimene naine ... 1928; Auto on ... 1936), piirduvad sellega ameti head küljed. Taksojuhitöö kätkes mitmeid ebameeldivusi ja riske. Enamiku ajast oli igav, külm ja ebamugav. Naiselikud eelistused tuli alla suruda. See väljendub näiteks riietuses. On teada, et Vitismann kandis tööl kollast nahkjakki ja sama värvi nahkmütsi (Esimene naine ... 1928). Elisabeth Kaasik saatis kord maale vanematele pildi endast teiste taksojuhtide seltskonnas. Kuna fotolt ei olnud võimalik aru saada, et üks ülesvõetuid on naine, kirjutas ta taha „teie poeg“ vms. Vanemad mõtlesid tükk aega, kes lastest on fotol, sest kumbki poegadest sellel alal ei töötanud (Kalm 2012a). Rõivastusküsimus on huvitav just seepärast, et naistaksojuhi kõrval esines veel teinegi markantne naisautojuhi tüüp – kadestamisväärne „sport-girl, sale ja noor“, kes kandis poisipead ja lühikest seelikut ning sõitis ilusa sportliku autoga (Hämäläinen, Paramonov 2014, 39–40). Tema naiselik eneseteostus oli hoopis teistsugune, vabam ja loovam. Kuidas need kaks naisautojuhi tüüpi suhestusid, vajab eraldi uurimust.

Eeltoodud sotsiaal-kultuurilistest piirangutest olulisem on oht sattuda õnnetusse, mis võis kaasa tuua keha deformeerumise, töövõimetuse, psühholoogilise trauma vms. Näiteks, 1931. aastal vastu raudtee tõkkepuud sõitnud Elisaveta Kreisi jaoks jäid õnnetust terveks eluks meenutama armid näos (Kalm 2012a). Ka autoga võis juhtuda igasuguseid asju, selle täieliku hävimiseni välja.<sup>24</sup> Mis tahes tehniline

---

24 Näiteks sõidutas 1930. aastal Elviine Poska üht meesterahvast arestimajja, kui viimane hakkas märatsema ja peksis autoklaasid puruks (Õnnetused ja kuritööd 1930). 1933. aasta juunis torgati Vanaturu kaela taksopeatuses läbi Elisabeth Tõnissoni (või ka Tõnissoni) auto rehvid (Nurjatus ... 1933). 1934. aastal hävis auto tules (Nõmmel põles kuur ... 1934).

probleem tähendas tööseisakut, millega kaasnes rahaline kaotus. Kuna auto oli taksojuhi ainus töövahend ja sissetulekuallikas, pidi ta olema alaliselt valmis tehnilisteks ebameeldivusteks. Püsivale pingele ja kartusele ei suutnud kaugeltki igauks vastu seista.

Keerulised olid suhted meeskolleegidega. Tuge neilt loota polnud, ehkki see kulunuks väga ära. Viibida naisena päevast päeva üksi meeste keskel oli tol ajal juba iseenesest paras katsumus, kuid eriti raske oli see seisuplatsil, kus domineerisid maskuliinsed väärtused ja kindlad võimuprintsiibid. Seejuures tuleb rõhutada, et ka meeste jaoks oli olukord, kus ühist ruumi tuli jagada naisterahvaga, psühholoogiliselt keeruline. Kuna esimesed naistaksojuhid alustasid tegevust ajal, mil taksoäris valitses ülitugev konkurents, oli neil raske end kehtestada. Seda tuli aga teha, sest kui puudus võimalus töötada südalinnas, pidi leppima väiksema teenistusega mõnel eeslinna seisuplatsil. Kui Magda Vitismannil ei lastud isikliku auto omandamisel enam seista Raekoja platsi taksopeatuses järjekorras ega kasutada telefoni, sest ta oli saavutanud lihtsast palgalisest autojuhist kõrgema staatuse, palus ta määrata linnavalitsusel naistele eriseisuplats. Ehitusosakond leidis siiski, et sundmääruse alusel pole võimalik naistele erandit teha (Esimene naine ... 1928; Kui tüür on ... 1929; Magda Vitismann ... 1928, 14, 54). Vitismanni probleem oli nõnda tõsine, et viie kuu pärast pidi ta oma palvet kordama. Paraku ei muutunud sellestki midagi, talle anti mõista, et eeslinnas on vabu kohti küllaga (samas, 54–58). Pääaegu kõik naistaksojuhid kannatasid ühes või teises vormis meeskolleegide toorutsemise all. Naistaksojuhtide tõrjumine võis verbaalsest haavamisest kasvada füüsilise konflikti ja auto kahjustamiseni (Esimene naine ... 1928; Magda Vitismann ... 1928, 54; Auto on ... 1936). Üks naistaksojuht tunnistas:



*Õhtuti koju minnes olid mul solvamiste ja häbematuuste pärast pisarad silmis, ning mitu korda oli tahtmine autojuhi elukutsest üldse loobuda. Suutsin end siiski kokku võtta ja kõik solvamised rahulikult ärakannatada. Siin nägin ka esimest korda, kui lapsikud ja väiklased on mehed. Siin valmis minus kindel otsus, et kunagi ühegi mehega ei abiellu. (Auto on ... 1936)*

Siit nähtub, milline mõju oli halval töökogemusel individuaalsele väärtussüsteemile. Veel 1939. aastal tunnistas üks naistaksojuht, et mehed ei taha naist endale võistlejaks. Ta oli siiski veendunud, et kord nad temaga harjuvad. (Naised tublimad ... 1939).

Ettevaatlik tuli olla ka sõitjatega. Eba-meeldivustest tuli kõige sagedamini ette sõiduraha maksmata jätmist ehk taksojuhi tahtlikku petmist (vt nt Tallinna politsei kroonika 1935; Politsei kroonika 1935). Harvemad olid juhud, kui taksojuhti sõimati või talle tungiti kallale (vt Viljandimaa 1939). Kõige kohutavama rünnaku elas üle 1931. aasta mais üks varaseimaid Tallinna naistaksojuhte. Hilisõhtul lasi 28-aastane kingsepp viia end linnast Nõmmele. Tagasiteel pani ta Rahumäe surnuaia lähistel tulirelva meenutava esemega ähvardades toime vägistamise (Sõitja vägistas ... 1931; Kingsepp vägistas ... 1931). Sellest juhtumist kirjutasid mitmed ajalehed. Võib vaid aimata, millise jälje see teade naistaksojuhtide hingeall jättis.

Omaette probleemiks on kõikvõimalikud eetilised dilemmad ja piiriolukorrad. Paratamatult oli taksojuhi tööelul kindel koht igasugustel kahtlastel isikutel, kelle eesmärgid mõnigi kord läbi paistsid. Oli raske valida hea või halva vahel, kui otsus mõjutas märkimisväärselt päeva sissetulekut. Kuna edukas taksojuht oli sageli seotud prostitutsioonivõrgustikuga, pidid ka naisautojuhid selles küsimuses seisukoha võtma. Millised need seisukohad olid, ei ole teada, kuid igal juhul kaasnes otsustamisega rohkelt

vaimset ebameeldivust.<sup>25</sup> Eriti just seepärast, et naistaksojuhid tajusid oma töö tõttu väga teravalt sotsiaalseid piiranguid ja ebaõiglust, mida ühiskond naisele endistviisi peale surus. Tuleb uskuda, et ka nemad taotlesid omal kombel õiglasemat ja paremat ühiskonda – sellist, kus puudub kuristik mehe ja naise vahel.

Viimaks: enamik naistaksojuhte pidi korraliku teenistuse nimel väga palju pingutama. Elisabeth Kaasik sõitis vastu raudtee tõkkepuud, kuna oli väsinud. Teisiti ei saanudki olla, sest enda sõnul oli ta sõidus olnud kolm ööpäeva (Õnnetus nais-taksojuhiga 1931). See polnud erand. 1939. aastal tunnistas üks naistaksojuht kutsetöö raskustest rääkides, et öö otsa valves olla pole kerge. „Naine tahab ikka olla kodus ja perenaine. Kui seda aga ei saa, pole midagi parata ja tuleb leppida lihtsalt olukorraga,“ ütles ta (Naised tublimad ... 1939). Eelöeldu ei tähenda muidugi, et kõikide naistaksojuhtide töö samaväärselt raske oli. Nagu iga asja puhul, sõltus siingi palju isiklikest eelistustest ja valikutest, aga ka kontekstist, kuhu üks või teine isik asetuse. Mõni naine hoidis end rohkem või siis sai ühel või teisel põhjusel lubada endale teatavaid mugavusi. Näiteks ei sõitnud Vitismann öösel ja vajaduse korral võttis ka pikema puhkuse (Kui tüür on ... 1929). Ka Adele Heuer mõistis hinnata isiklikku mugavust. Hoolimata sellest, et abikaasa oli Heueri autosse konstrueerinud „keskkütte“, ei seisnud ta talvel taksopeatuses, vaid sõidutas neid, kes helistasid kodusele telefonile. Suvel seisis ta seisuplatsil enda sõnul vaid ajaviiteks, kuigi tunnistas, et konkurents oli suurem ja sõideti rohkem. Ühe näite võib tuua ka sõitjatega ümber käimise vallast: kui Heuer nägi, et sõitja on liiga „heas tujus“ või „väsinud“, loobus ta sekelduste vältimiseks tasu küsimisest ning tegi seda hiljem kliendi kodus, kui too oli kaine.

25 Magda Vitismann on põgusalt maininud kokkupuudet prostituutide kliendiga. Ajakirjanikule öeldu põhjal tema ise sellest sfäärist midagi ei teadnud. (Kui tüür on ... 1929)

Tema puhul oli eelis see, et Võrus polnud palju probleemseid kliente (Kõnelusi Wõru ... 1936). Pigem on aga just need helgemad momendid kõrvalekalded normist. Loomulik on naistaksojuhtide üsna üksmeelne tõdemus, et parema meelega teeksid nad muud tööd ja nad oleksid esimesel võimalusel valmis ametist loobuma (Auto on ... 1936). Üldiselt töötasidki naised palgalise taksojuhina suhteliselt lühikest aega. Raskem oli ametit vahetada neil, kes olid järelmaksuga soetanud isikliku auto.

Kui taksojuhitööd vaadeldi episoodina (ajutine teenistus), ei omanud amet identiteedis ilmselt kuigi suurt osa. Seetõttu ei olnud ka teatud kihistused taksojuhitöös naiste jaoks huvitavad või tähtsad. Selline kihistus on näiteks organisatoorne tegevus. 1934. aasta lõpus oli EAMÜ 342 liikme hulgas vaid kolm naist (EAMÜ ... 1934, 26). Pärast majanduskriisi naistaksojuhtide arv suurenes, kuid see ei kajastu ühingu liikmete nimekirjas. 1936. aastal oli 670 liikmest neli naised, kellest üks töötas Tartus (Klubide teateid 1936, 123). Pole teada, kas neist kolm kuulusid ühingusse ka 1934. aastal.

## Magda Vitismann

Kuna Vitismann töötas taksojuhina üsna lühikest aega, pole ta parim naistaksojuhi näide, aga kuna ta oli esimene, kujutab ta endast naistaksojuhi arhetüüpi. Vitismanni tähtsus peitub tõigas, et pioneerina määras suuresti just tema naistaksojuhi kuvandi ja valmistas ette teed teistele autojuhtimisest huvitatud naistele. Ta oli eeskuju/tõestus, et naisel on võimalik kutselise autojuhina hakkama saada. Hoolimata üsna lühikesest taksojuhistaažist, pälvis Vitismann avalikkuse tähelepanu rohkem kui ükski teine naistaksojuht. Näiteks tema kolleegi Pauline Kurisoo elukäigust on teada vaid mõned üksikud detailid (ta oli väga tagasihoidlik ja lihtne inimene, kuid kuna tal polnud lapsi, puudub võimalus koguda eluloolist informatsiooni tagantjärele).

Vitismann sündis 25. märtsil 1906. aastal. Tema vanematekodu (heal järjel talu) asus Rae vallas Assakul (Läte ... 2009). Magdal oli kolm vanemat õde, kellest üks sai tuntuks kokaraamatute koostajana.<sup>26</sup> On huvitav, et tüdruku onu töötas Tallinnas sõiduvõorimehena (Tallinna ... 1923, 29; Poolar ... 2011). Seega oli suguvõsas avaliku privaattranspordi sfääris tegutsenud isik.

Õppides mitmes võõrkeelses koolis, omandas Magda juba noorena vene ja saksa keele ning puutus kokku teistegi keeltega (Vitismann 1993). Ta paistis silma oma ebatavaliste huvide poolest. Keskkoolis paelus tehnika neiu nii tugevalt, et vabal ajal hakkas ta praktiseerima töökodades. Hakkaja tütarlapse suurim soov oli saada lenduriks (Esimene naine ... 1928). 1920. aastate teisel poolel pöördus Magda kaitseministri poole palvega võtta ta Eesti lennukooli õppima piloodiks. Lennuvägi olevatki nõustunud neiust esimese Eesti naislenduri koolitama, kuid rahalistel põhjustel plaan luhtus (Naised auto tüüri 1927). Vitismann kontakteerus ka välismaiste lennukoolidega, kuid kuna raha oli endiselt takistuseks, otsustas ta alustuseks saada autojuhiks (Esimene naine ... 1928). Tema tuttavad väitsid, et noor naine pole võimeline kutselise autojuhi luba omandama, ja isegi kui sünniks vastupidi, ei pea ta autojuhina vastu kahte kuudki. Sõlmiti kihlvedu. Tavaload omandas Vitismann üpris kerge vaevaga, kuid I klassi autojuhtimislubade eksamil kukkus läbi, sest „[...] Esitati valed joonistused. Kuigi teadsin asjad olevat teisiti, oli nii suur aukartus eksamikomisjoni liikmete, inseneride ees, et arvasin neil olevat õiguse ja kiitsin kõik järele“ (samas). Teisel korral oli neiu ettevaatlikum ja eksam õnnestus (hiljem sooritanud ta I klassi eksami ka Pärnus). Sellele ajajärgule tagasi vaadates arvas Vitismann,

26 Therese Vitismann tegutses ka majapidamis- ja keedukursuste korraldajana. Muu hulgas korraldas ta 1931. aastal Lehmjas esimese keeduvõistluse (vt Vitismann s. a.).

et eksamineerijad olid naistega karmimad kui meestega.

Esialgu töötas Vitismann palgalise taksojuhina. Esimestel päevadel oli ta pidevalt tähelepanu keskpunktis: taheti veenduda naise pädevuses. Kuna naistaksojuhti võõrastati, eelistas ta sõita õhtuti ja varjas nägu meeste sonimütsiga. Tihti küsiti talt vanust, sest hääle järgi tundus tegu olevat väga noore autojuhiga (samas).

Palgalise taksojuhina töötas Vitismann loetud kuud, sest arvas, et nii ei ole võimalik piisavalt teenida. 1928. aasta kevadel ostis ta järeelmaksuga isikliku auto. See on märk riskivalmidusest, tegutsemisjulgusest ja enesekindlusest, sest auto eest tuli tasuda umbes 600 000 senti, mis oli väga suur summa. Pole teada, mil määral abistas neiu pere. Isegi kui sugulased toetasid, oli järelemaksu tasumine tema jaoks ikkagi suurim mure (samas).

Ostetud auto oli beež 1928. aasta 9 hj nominaalvõimsusega Essex, mis suutis arendada kiirust enam kui 100 km/h. Sellise kiiruseni jõudmiseks tulnuks omaniku hinnangul umbes aasta harjutada (samas). Vitismann soovis tulevikus osaleda võidusõidul, kuid selleni ta siiski ei jõudnud. Aasta pärast auto ostmist järeldas naine, et sissetulek on keskmine. Ta lootis kokku hoides osta auto välja kahe ja poole aastaga. Seejuures sõitis Vitismann peajasjalikult päevaajal. Talvise teenistuse ütles ta olevat suvisest poole väikesema (Kui tüür on ... 1929).

Sissetulek sõltus suurel määral seisuplatsist. Palgalise taksojuhina oli Vitismann võidelnud välja koha Raekoja platsil kohvik Marcelle'i juures. Marcelle'i omanik võimaldas tal tarvitada kohviku telefoni. Ostnud isikliku auto, ei lubanud teised sellel seisuplatsil töötavad autojuhid naist enam rivvi ega kasutada telefoni (Magda Vitismann ... 1928, 54). Niivõrd suure muutuse kollegiaalsetes suhetes kutsus esile autoomanikuks saamine. Kangekaelne Vitismann polnud nõus tasuvast Raekoja platsi seisukohast loobuma. Ta palus linnavalitsusel seada

sisse eriseisuplats naistele, sest „Tingituna võistlusest tekivad autojuhtidel sagedasti omavahelised tülid. Minul kui naisautojuhil kujuneks piinlikkuse tõttu võimatuks nendega ühises platsis seista“ (samas, 14). Linna ehitusosakond leidis, et naistaksojuhtidele pole võimalik erandit teha (Tallinna Linnavalitsuse ... 1928, 15). Viie kuu pärast läkitas Vitismann linnavalitsusele uue palve. Nüüd oli ta nõus leppima ka ainult kesklinnas seisatamise võimalusega. Sellisel kompromissil oli oma põhjus. Kuna taksojuhid ei tohtinud väljaspool taksopeatust seista, varitses Vitismann vaikse hooga liikudes esimesena välja sõitvast autost vabanevat kohta, et ennetada järgmist taksot rivis. Selline „piilumine“ oli ebameeldiv, kuid mõnel teisel seisuplatsil ei julgenud naine võõraste autojuhtide veelgi pahatahtlikuma suhtumise tõttu seista. Vitismann ei tahtnud Marcelle'i eest lahkuda ka seepärast, et kliendid helistasid talle kohviku telefonil. Uus seisuplats tähendanuks olemasolevate klientide kaotamist. Kindel klientuur oli Vitismanni arvates just naistaksojuhi puhul väga oluline väärtus. Vitismann palus linnavalitsuselt luba seista Raekoja vastas juuksuriäri ees. Ta tuletas meelde, et esialgu ei olnud ka Marcelle'i-esine plats ette nähtud taksode seisualaks. (Magda Vitismann ... 1928, 54). Ehkki prefekt toetas Vitismanni, ei võimaldatud talle eraldi seisukohta, sest eeslinnas oli vabu kohti küllaga (Tallinna Linnavalitsuse ... 1928, 56).

On võimalik, et dramaatiline pilt, mis avaldub Vitismanni kirjadest linnavalitsusele, erineb mõneti päris olukorrast. Vähemalt ajalehekäsitluste järgi ei olnud Vitismanni suhted meeskollegidega sugugi nii halvad kui mõnel hilisemal naistaksojuhil. Näiteks mainib ta, et mehed ei kasutanud tema kuuldes ebatsensuurseid sõnu (Kui tüür on ... 1929). Eelmainitud palvekirjade valguses on see üsna vastuoluline tõdemus, seda enam, et üldiselt oli meeste kõnepruuk naistaksojuhtide jaoks üks tõsisemaid probleeme üldse. Muidugi võib siin mängida oma osa Vitismanni taksojuhikarjääri lühidus – tema kogemus oli

üsna piiratud. Naine ise leidis, et mehed ei saanud temast lihtsalt jagu (samas). Võib arvata, et kuna Vitismann oli esimene naistaksojuht, polnud meestel kerge mõtestada tema kohta süsteemis. Ta oli küll konkurent, kuid selline, kelle ohtlikkuse või kahjutuse kohta ei osatud selget seisukohta võtta. Kui Vitismann sõitis mööda mõnest seisuplatsist, tavatseti seisvatelt autodelt signaalseerida. Selles nägi naine märki oma „valge varese“ seisundist (Esimene naine ... 1928).

Klientidega oli Vitismann rahul. Üsna kiiresti kujunes välja kindel klientuur. Vitismann arvas, et naistaksojuhiga harjumine võttis naistel kauem aega kui meestel. Meeleldi sõitsid naistaksojuhiga välismaalased ja raja taga käinud eestlased, kuid parimad kliendid olid juudid. Paar korda sattus Vitismann klientide tõttu üsna ohtlikku olukorda. Kord kutsuti ta ühest saatkonnast viima teenistujaid Nõmmele Naaritsa restorani. Oodates autos, jooksis varsti üks klient tema juurde ja laskerelvast sihtides küsis, kas Vitismann armastab teda. Saanud eitava vastuse, teatas mees, et laseb naise või enda maha. Suuremat hirmu polnud Vitismann veel tundnud. Ta püüdis meest rahustada, kuni saatkonna töötajad olukorra lahendasid (Kui tüür on ... 1929). Armujutte rääkivaid joobunud meeskliente oli tulnud ette varemgi, kuid korrale õnnestus kutsuda nad kõik.

Teine seik leidis aset läbisõidul Rakverest. Kolm kaitseliitlastest taluperemeest palkasid kojusõiduks takso. Kuna mehed olid joobunud, käskisid nad sõita tunde järgi. Pikk metsatee muutus aina mudasemaks ja lõpuks olid auto ees vaid vankriroopad metsarägas. Vitismann keeldus edasi sõitmast. Ümberpööramisel jäi auto mudasse kinni. Oli kottpime ja ümbruskonnas polnud ühtegi maja. Vitismann viskas alkoholi autost välja ja veenis mehi minema külla abi järele. Üks meestest jäi tema kaitseks auto juurde, kuid uinus. Umbes kahe tunni pärast jõudsid abiotsijad kohale: kolme purjus mehe asemel askeldas nüüd auto kallal neli purjus meest. Neljas oli kohalik vallavanem.

Kui üks sõitjatest viimast kogemata kaabakaks nimetas, tekkis tüli. Õnneks riid vaibus ja ka auto õnnestus porivangist vabastada. Vitismann viis mehed vallavanema tallu välja magama, ise sõitis linna (samas; Esimene naine ... 1928). Nagu enamik taksojuhte, sõidutas Vitismann sageli pidutsejad restoranidesse ja kõrtsidesse, kuid rohkem intsidente tal nendega polnud. Kahe aasta jooksul ei tulnud ette ka sõiduraha tasumata jätmise juhtumeid, välja arvatud üks: keegi noormees lasi end sõidutada jaama, viipas kindaga ja kadus maksmata parasjagu väljuvale rongile (Kui tüür on ... 1929).

Vitismann pidas end kindlakäeliseks autojuhiks. Kohe pärast isikliku auto omandamist kahjustas purjus ametikaaslane tema Essexi külge, kuid kahju ei olnud suur. Paar korda astusid ettevaatamatud inimesed naise takso ette ja said löögi – needki õnnetused olid suhteliselt kerged (samas). Nii nagu enamik naistaksojuhte, ei tarbinud Vitismann autoroolis alkoholi. Kuna meestel oli selle punkti täitmisega raskusi, võis ta kainust pidada oma tugevuseks (Esimene naine ... 1928).

Autot hooldas Vitismann ise ja sai hakama ka kergemate parandustöödega, mis peasjalikult piirdusid kummiparandusega. Sõites kord ühe vanema daamiga Rakverest Tallinna, tuli lappida kummi maanteel lumesajus seitse korda. Kohale jõudmiseks kulus sisuliselt terve päev. Vitismann jättis auto õue lahtise taeva alla ning naasis tööle alles nädala pärast (Kui tüür on ... 1929).

Olles töötanud mõne aja taksojuhina, tutvus Vitismann sõjaväelendur Eduard Lätega. On võimalik, et tutvumine leidis aset seisuplatsil või autos, sest Läte külastas Raekoja platsil asunud ohvitseride kasiinot (Läte 2011). Kuna huvid ühtisid, otsustasid Magda ja Eduard 1929. aasta suvel abielluda (Tallinnast 1929; Auto on ... 1936). Magda perekonnanimi muutus nüüd Läte-Vitismanniks (neiupõlvenime säilitamine on jällegi märk naise otsusekindlusest ja eneseteadlikkusest). Abiellumine tegi lõpu tööle

taksojuhina, taksoauto müüdi maha. Noorpaar kolis Rakverre, sest Eduardi töö nõudis sealse lennuvälja läheduses viibimist. Rakvere lennuväljal seisva kaheistmelise väikelennukiga õpetas Eduard ilmselt ka Magda lennukit juhtima (Läte 2009; Kaljurand 2011). 1931. aasta jaanuari Vabas Maas teatatakse, et Vitismann on sõitnud Suurbritanniasse, et õppida lennutehnikat ja osta mootor Eestis ehitatavale lennukile (Eesti saab ... 1931). Ilmselt on tegemist Lätete isikliku lennukiga, mida nad hakkasid samal aastal Rakveres ehitama (nende hinnangul oli see esimene omataoline Eestis).<sup>27</sup> Lätted olid aktiivsed muuski: 1930. aastate alguseks olid nad saanud ajakirja Auto „lähemateks kaastöolisteks“ (Viis sammukest ... 1933, 35). Magda organiseeris Rakveres pidusid ja loteriisid (Läte 2009).

1933. aastal suundus Eduard abikaasaga Varssavisse, et omandada lennundusinseneri kraad. Kuna puhkes sõda, ei saanud nad Poolas edasi viibida. 1941. aastal ähvardas Eduardi küüditamine, millest pääsemiseks tuli ajutiselt metsa minna. Magda teenis mustadeks päevadeks raha, müütades Vabaduse väljakul Jaani kiriku ees isevalmistatud telke (Vitismann 1993; Läte 2009). Punase Risti õena abistas ta haavatud sõdureid – nii venelasi kui ka sakslasi (Vitismann 1993).

Saksa okupatsiooni ajal olid abikaasad jälle koos. Saksamaa nõrgenedes otsustasid Lätted Eestist lahkuda (Läte 2009). Ehkki olukorda raskendas umbes neli kuud tagasi sündinud poeg Jaagup, lahkusid nad 1944. aasta septembris laevade konvoiga Saksamaale, kaasas Eduardi õde Elmi.

---

27 Ilmselt oli projektiga seotud ka teisi isikuid, sest tegutseti Rakvere õhuasjanduse ühingu nime all. Kuna lennuvahendi hoidmiseks nappis ruumi, otsustati see ehitada kokkupandavate tiibadega. Vineerist kere taheti värvida Eesti lipu värvidesse. Valmis loodeti L-1ks nimetatud lennuk saada 1932. aasta kevadeks. Et õhuasjandust ja kodumaist lennukiehitust propageerida, näidati ehitusjärgus sõiduriista ka rahvale. (Esimene ... 1931; Rakveres ehitatakse ... 1931)

Saksamaal sattusid Lätted Berliini ajal, mil linna pommitati. Läände suunduvate rongide jaam oli ülerahvastatud ja lapsega Magda eraldati mehest. Pärast pikka rännakut leidis naine end DP-laagrist Baieris (ilmselt Memmingenis). Ligikaudu aasta hiljem jõudis sinna ka Eduard, kes oli vahepeal sattunud Saksa sõjaväkke, sealt põgenenud ja sisuliselt jalgsi kõndinud Berliinist Baierisse. Magda tundis väga kõhna Eduardi hädavaevu ära (Vitismann 1993; Laete 2011).

Ameerika tsoonis polnud elu väga kehv: Jaagup läks lasteaeda ja sai kaks korda päevas lõunat. Lätted hakkasid uuesti otsima võimalust emigreeruda USAsse, Kanadasse või Austraaliasse (Läte 2009; Laete 2011). Eduard leidis ühe Indiana firma, mis vajas inseneri. Nad said lahkumisloa ja 1950. aastal (teistel andmetel 1949, vt Traks 1989) sõitsid ettevõtte omaniku toetusel Bremenhavenist Bostonisse ning sealt kohe Indianasse, kus Eduardi juba ootas töö. Kuna Magda oli pärast keskkooli lõpetamist töötanud ühe suve Inglismaal lapsehoidjana, tundis ta keelt suhteliselt hästi ja sai hakkama. Eduardi aitas tõlkimisel esialgu ka Jaagup (Laete 2011). Vähem kui aasta pärast leidis Eduard parema töö Michiganis autode elektrisüsteemi osasid tootvas tehases. Ta soovitas tööandjal palgata ka oma vennapoja Erich Late (Magda ja Eduard olid oma nime mugandanud Laeteks). Ligikaudu seitse aastat hiljem kolis paar tagasi Indianasse Logansporti (Läte 2009; Laete 2011; Poolar 2011).

Magda sai vahetult pärast Ameerikasse jõudmist koduhoidjana tööd samas perekonnas, kes oli teinud võimalikuks nende sõidu Ameerikasse (muu hulgas pidi ta lüpsma lehma). Michiganis töötas naine öösiti hooldusõena kohalike pensionäride kodudes. Ka lastega tuli tegeleda. Saksamaal olid Lätted adopteerinud Jaagupist noorema lapse, kellele pandi nimeks Tarmo. Kui Magda varahommikul koju jõudis, viis ta lapsed kooli ja abikaasa tööle ning läks magama. Kolides tagasi Indianasse, jäi ta koduseks (Laete 2011). Lätted üürisid välja oma suure ja vana maja ülemist korrust. Magda hoolitses külastajate eest (Läte 2009; Laete 2011).



Pensionipõlves oli Lätetel aega laialdaselt reisida. Kui 1980. aastatel avanes võimalus külastada Eestit, tegi Magda seda kaks korda (Laete 2011). Viibides Raekoja platsil, näitas Magda sugulastele kohta, kus oli taksoga seisnud. Ta rääkis ka turistist, kes oli keeldunud taksosse istumast seetõttu, et autojuht oli naine. Teisel külaskäigul Eestisse 1993. aastal oli Magda juba väga vana ja talle ekskursiooni teinud sugulased panid imeks naise vaprust Toompeale tõusmisel (samas; Läte 2009).

Vitaalsus ja initsiatiivikus olid Vitismannile omased läbi elu. Logansportis võttis ta aktiivselt osa kogukonna tegemistest. Lätted osalesid Indianapolisi Eesti Seltsi tegemistes, kuigi Logansport asus kaugemal, põhja pool. Samuti olid nad seotud Indianapolisi Pauluse koguduse ja Indiana lennundusklubiga (Indianapolis ... 1983; Leinateated 1995; Haas 2009; Laete 2009). Mõistagi sõitis Magda Ameerikas ka autoga. Esimene auto peres oli 1949. aasta Studebaker Champion. Kuna Eduard tavatses tööl käia jalgrattaga, kasutas autot tavaliselt Magda. Michiganis õpetas Magda autot juhtima ka pojad. Sel ajal oli Lätetel 1950. aasta Ford Custom. 88-aastaselt sooritas Magda Indianas vanuritele kohustusliku autojuhtimiseksami (Laete 2009).

Magda Vitismann suri 1995. aastal 89 aasta vanusena. Ta maeti abikaasa kõrvale Crown Hilli kalmistule Eesti sektsioonis Indianapolisis.

Küsimusele, miks sai just Magda Vitismannist esimene naistaksojuht Eestis, ühest vastust ei ole. Kahtlemata esindas ta modernset inimesetüüpi, keda ei kammitsenud kuigivõrd traditsioonid ja kes oli täis otsustavust täita oma soovid ja plaanid. On tähelepanuväärne, et lugenud Brontë „Vihurimäed“, sõitis Vitismann pärast keskkooli lõpetamist suveks Yorkshire'i, kus leidis tööd kolme väikelapse hoidjana (Laete 2011). Niisuguseid erilisi, kõnekaid detaile on üsna palju. Taksojuhitöö oli Vitismanni jaoks vaheetapp.

Eesmärk oli suurem – õppida lenduriks. Nähtavasti oli Vitismanni tehnikahuvi väga ulatuslik. Ta sõitis ka mootorrattaga ja korraldas 1930. aasta kevadel autokursusi daamidele. See oli „sõiduõpetus erilise uue meetodi järgi“ (Hämäläinen, Paramonov 2014, 38). Ilmselt ei saanud kursustest asja, kuid igal juhul oli algatus innovaatiline ja näitab, et Vitismann tegutses selle nimel, et võimalikult palju naisi leiaks tee autorooli. Taksojuhitööga kaasnevate tökete ületamiseks pidi olema energiline ja tugev inimene. Magda oli pikk ja sitke, mis kindlasti hõlbustas auto käsitlemist.

On päris keeruline hinnata, mil määral vastab Vitismann impulsorile, see tähendab inimesele, kes juhuse tahtel oma ümbruskonda enamasti mitteteadlikult ja lokaalselt mõjutades aitab kaasa moderniseerumisele rohujuuretasandil. Kuna ta oli niivõrd selgelt tulevikule orienteeritud ning ületas mõjult tavapärasest impulsorit, läheneb ta suurele innovaatorile, see tähendab inimesele, kes avaldab moderniseerumisele impulsoriga võrreldes palju ulatuslikumat mõju. Milles see siis väljendub? Vitismanni erilisus ei avaldu pelgalt autojuhiks olemises (keskmisele impulsorile omane passiivne agentsus). Püüdes olukorda, millesse ta satub, mitmel viisil parandada/suunata/mõjutada, saab temast aktiivne aktant. Ta ei tegutse lihtsalt olevikus, vaid kujutab ette, mida üks või teine asi toob kaasa tuleviku (ja mitte ainult tema enda oma, vaid ka teiste naisautojuhtide tuleviku) seisukohalt. Ta teab, et naise roll on läbimas põhjalikku muutust ning et tulevikus on autot juhtiv naine täiesti tavaline vaatepilt. Vitismanni julgus ja energilisus mõjuvad sütitavalt paljudele, kes temast kuulevad või loevad – seeläbi on sel tugev mõju soolistele arusaamadele. Niisuguseid modernsele naisele iseloomulikke omadusi nagu vabadusjanu, iseteadlikkus, enesekindlus, eesmärgikesksus võib sel ajal juba üsna paljude naiste juures kohata, kuid suur osa neist ei tööta nii äärmuslikul alal nagu

taksondus. Leian, et värvika natuuri ja elulooga Vitismann väärrib teadvustamist ja kindlat kohta Eesti naise emantsipeerumise loos.

## Kokkuvõte

Selleks, et naisest saaks autojuht, oli vaja auto tehnilist arengut ja traditsioonilise väärtussüsteemi asendumist modernsega. 1920. aastate lõpuks oli auto piisavalt täiustunud, et selle juhtimise ja käsitsemisega sai suuremate tõrgeteta hakkama ka füüsiliselt nõrgem naisterahvas. Väärtussüsteemi muutumine võttis kauem aega. Vaadeldava ajajärgu lõpuni leidis inimesi, kes arvasid, et naise koht pole autoroolis. See siiski ei tähenda, et arengut poleks olnud. 1930. aastatel oli enamik eestlasi harjunud tõsiasjaga, et autot juhivad ka naised. Autost oli saanud naiseliku eneseteostuse vahend: nii nagu poisipea, oli see atribuut, mis kuulus modernse, edasijõudnud ja eneseteadliku naise juurde. Mingil määral mõjutas see pilt ka naistaksojuhi kuvandit. Naistaksojuhi töös puudus glamuur, kuid teda võis sellegipoolest imetleda kui kangelaslikku ja ettevõtlikku ning seetõttu modernset naist. Mitte *sport-girl*id, vaid just kutselised naisautojuhid lõhustasid ülmaskuliinset väärtuste välja, mis autot (ja tehnoloogiat üldse) sel ajal ümbritses. Kui puhkes teine maailmasõda, hakati ootuspäraselt üha enam rääkima, et naine võib ja vahel isegi peab töötama meeste kõrval tehnilistel aladel, ka autojuhina. 1939. aasta Rahvalehes kutsutakse naisi avalikult rooli taha ja sedastatakse: „Naised õppigu mootoreid sama hästi tundma nagu õmblusmasinaid!“. Ühtlasi arvab kirjutaja, et naiste lähendamisel tehnikale peavad määrava rolli võtma naisorganisatsioonid (Naised rooli taha 1939). Selliste seisukohade eeldus on arusaam, et naised on võimelised käsitsema autot võrdselt meestega. Niisuguse eelduse kujunemisel ei saa ülehinnata oma ametis suurepäraselt hakkama saanud naistaksojuhtide osa (nad moodustasid kutseliste naisautojuhtide tuuma).

Areng võinuks aga olla veelgi jõulisem. Seda, et naistaksojuhile oli raske leida kohta tollases väärtussüsteemis, märgib ennekõike naistaksojuhtide suhteliselt väike arv. Seejuures on paradoksaalne, et klientidest neil puudust ei olnud. Siin tuleb eristada vähemalt kahte põhjust. Esiteks kasutasid taksotransporti avatumad ja laiema silmaringiga isikud. See tähendab, et inime, kes ei suutnud tolereerida kutselist naisautojuhti, ei vaadanud tõenäoliselt hea pilguga ka taksole kui asjale iseeneses. Teiseks hakati naistaksojuhti vaatlema kui usaldusväärset ja korralikku autojuhti, sest (alkoholi tarbimisest tulenevate) rohkearvuliste liiklusõnnetuste tõttu ei olnud meestaksojuhtide maine kuigi hea. Karskete ja ettevaatlike naistaksojuhtide näol tekkis sõitjale, kes ei tahtnud asjatut riski võtta, teatav alternatiiv.

Ilmselt polnud naistaksojuhti, kes ei pidanud oma tööd raskeks. Tööpäevad olid väga pikad ja väsitavad. Tihti töötati öösel ja korralike puhkepausideta. Kogu aeg varitses oht, et autoga juhtub midagi. Kuidagi tuli argipäeva juurde kuuluvate riketega hakkama saada, sest tööseisak tähendas kohest kaotust sissetulekus. Valmis tuli olla ka autoõnnetuseks, mis võis ohtu panna nii sõitja kui ka autojuhi. Suhted meeskolleegidega olid enam kui keerulised, kuna nad ei tahtnud naistaksojuhte omaks võtta. Mehed kaitsesid oma positsiooni kiival, seejuures vahendeid valimata. Valvas tuli olla ka sõitjate suhtes. Sõitja võis taksojuhti tüsata, sõimata või füüsiliselt väärkohelda. Taksojuhi maailm oli karm olemusvõitlus. Et selles hakkama saada, pidi olema tugev nii füüsiliselt kui ka vaimselt. Kes polnud valmis iseennast ületama, ei võinud loota edu. Kuna enamik naisi ei tahtnud nii ränka koormat pikalt kanda, töötati sageli lühikest aega. Kuna see ei olnud amet, millega oleks tahetud end siduda, jäi naistaksojuhtide teadlik panus taksonduse arengusse ahtaks.

On päris selge, et peaaegu kõik taksojuhina töötanud naised olid impulsorid – isikud, kes rohujuuretasandil aitavad kaasa uue

tehnoloogia levikule. Kuna naistaksojuhte oli vähe, avaldas igaüks neist oma võrgustikus teistele inimestele ja struktuuridele teatavat mõju, mis aitas ühel või teisel viisil kaasa moderniseerumise kulule ja seeläbi ka naise vabanemise protsessile. Märksõna on just eneseületus ja tahe teha midagi uuel viisil. Aeg-ajalt tehti naisautojuhtidest juttu ajalehtedes, mistõttu levis teave nende töö ja erilise olukorra kohta veel enam. Naistaksojuhi looga oli kerge haakuda, sest ta ei esindanud kättesaamatut unistust (*sport-girl*'i ilus elu), vaid oli lihtne, töötav naine, põhjoo-nes selline nagu enamik teisi.

Kõige markantsem naistaksojuht on Magda Vitismann, seda mitte niivõrd seepärast, et ta oli esimene, vaid põhjusel, et temas avalduvad eriti ilmekalt uue aja kvaliteedijooned. Vitismann oli moodne naine, kes järgis uudset väärtussüsteemi, mis tegi võimalikuks tööle asumise mittetraditsioonilisel alal. Ta oli erakordselt tarmukas ja sihikindel. Takistused olid Vitismannile enda proovilepanekuks. Ta lähtus selgelt tulevikust, mitte minevikust. Kuna tema mõju ümbritsevale oli üpris suur (ja ta oli sellest ka ise teadlik), võib teda teatud mõttes käsitleda ka innovaatorina (ei ole juhus, et just temast sai esimene ja kuulsaim naistaksojuht riigis). Inno-vaator on inimene, kes suunab ümbritsevat teadlikult ja kõrgel tasemel, näiteks kasutades ära meediat.

Naistaksojuhi motivaatoriks oli töölisest parem palk ja kõrgem staatus. Taksojuht, kes oli ostnud järelmaksuga isikliku auto, oli küll finantsiliselt seotud (võlaorjus), kuid ometigi andis amet vabadustunde, mis oli modernse meelegaadiga inimesele väga oluline. Isikliku autoga töötav taksojuht tundis, et on iseenda peremees. Vabadus ilmnes ka selles, et autot omav inimene ei olnud enam seotud ühe paigaga – ta võis enda tingimustel minna, kuhu parasjagu soovis. Enamik naistaksojuhte oli väga avatud uuele tehnoloogiale. Töö taksojuhina võimaldas ühest küljest realiseerida tehnikahuvi, kuid teisest küljest pakkus see ka

võimaluse liikuda kõrgemale, sammukese lähemale suurele unistusele või eesmärgile – näiteks lenduriks saamisele. Takso oli vaheetapp/vahend/tööriist eneseteostuse teel.

Naistaksojuhtidest rohkem oli naistakso-ettevõtjaid. Need olid naised, kellele kuulus taksoauto, kuid kes ise sellega ei sõitnud. Naistaksoomanikke iseloomustab passiivne agentsus. Sageli oli taksopidamine pereprojekt (initsiatiiv lähtus mehest). Kuna taksopidamise peamine impulss oli pelgalt raha, ei olnud naisautoomanike mõju ümbritsevale nii suur kui naistaksojuhtidel. Takso pidamise tähtsus peitub töigas, et seeläbi kasvas naiste ettevõtlikkus ja laienes tegutsemishorisont. Auto omamine ja taksona rakendamine andis osale naistest üldse esimese suurema kokkupuute ja kogemuse moodsa sõidukiga. Naistaksoomanikes võib näha naistaksojuhi institutsiooni tekke eeldust.

Virginia Scharff näitas oma raamatus, mil-  
line oli auto mõju naistele Ameerikas. Suur osa neist arengusuundumustest, mida ta välja toob, on jälgitavad ka siinmail, ehkki mitte nii rel-jeefselt. Kuna Eesti taksojuhtidel oli vaba aega ja raha vähe, said nad mõningaid autoga kaas-  
nenud võimalusi (nt reisimine autoga) vaid osa-  
liselt kasutada, kuid seegi oli tähtis. Auto aitas igapäevaelus paremini hakkama saada, kuid võimaldas modernsele ja ühes või teises mõttes edasijõudnud inimesele ka eneseteostust, män-  
gides seeläbi olulist rolli naise identiteedi uue-  
nemises.

Emantsipeerumine on moderniseerumise seisukohalt ülitähtis. Naistaksojuhtidel on aga väga oluline osa emantsipeerumises. Nad näi-  
tasid, et naine võib olla tehnilisel alal mehega võrdne või isegi parem. Samuti tõestasid nad, et naisel on võimalik saada hakkama igas mõttes väga maskuliinses ja probleemirikkas kesk-  
konnas/tegutsemisvallas. Seeläbi löid nad kiilu domineerivatesse soolistesse arusaamadesse ning olid eeskujuks paljudele naistele, kes soovi-  
sid end teostada viisil, mis veel mõni aeg tagasi tundus mõeldamatu.

## Kirjandus

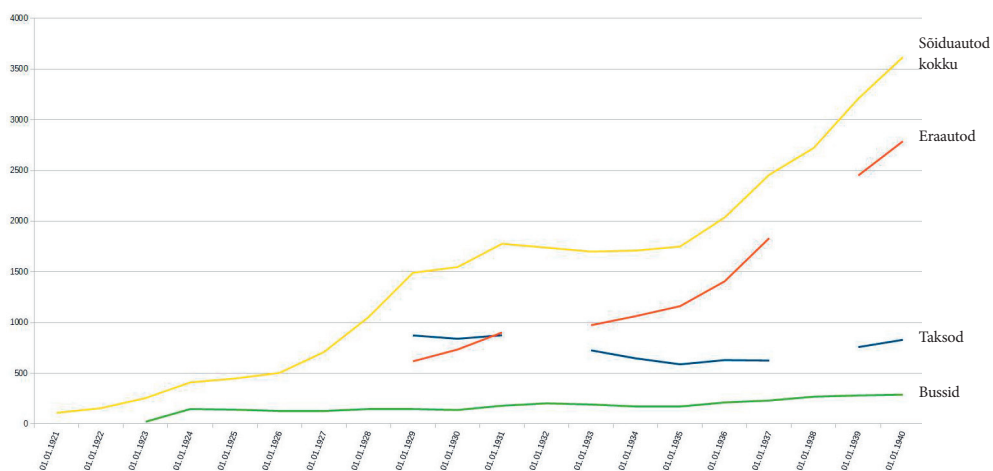
1939. aasta ajaleheväljalõiked liiklusõnnetuste ja teede kohta (1939). – ERA 2075.2.459.
8. koolis ... (1955). – Õhtuleht, 7. veebruar.
- Aava, Uno (2013). Elu- ja ralliradadel. Tallinn: Eesti Autosporti Liit.
- Aava, Uno (2014). E-intervjuu Riho Paramonovile 01.04.2014. Autori valduses.
- Autode kokkupõrked (1932). – Uudisleht, 20. juuni.
- Autode taksona rakendamise palved (1932). – TLA 149.1.131.
- Auto ja omnibus pörkasid kokku (1939). – Vaba Maa, 5. veebruar.
- Autoomanike kaebus Tallinna Linnavolikogu sõidu-hindu puudutava otsuse peale (1924) (s. a.). – TLA 83.1.256.
- Auto on nende leib (1936). – Uudisleht, 10. november.
- Auto pealinna tänavapildis (1934). – Huvitav Zhurnaal. Sügis, 9–16.
- Bensiiniplahvatus Tõnismäel (1928). – Kaja, 31. august.
- Clarke, Deborah (2007). Driving women: Fiction and automobile culture in twentieth-century America. Baltimore: Johns Hopkins University Press.
- Clarsen, Georgine (2008). Eat my dust. Early women motorists. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.
- EAMÜ aruanne 1934. aasta kohta (1934). – ERA 994.1.16.
- Eesti saab esimese naislenduri (1931). – Vaba Maa, 29. jaanuar.
- Esimene Eesti lennuk Rakveres (1931). – Postimees, 10. oktoober.
- Esimene eesti naistrammijuht (1940). – Esmaspäev, 25. mai.
- Esimene naine taksiauto juhina (1928). – Rahvaleht, 19. aprill.
- Freedman, Alisa (2011). Tokyo in transit: Japanese culture on the rails and roads. Stanford: Stanford University Press.
- Försti, Teija (2013). Vauhtikausi. Autoilun sukupuoli 1920-luvun Suomessa. Väitöskirja. Turu: Turun Yliopisto.
- Försti, Teija (2017). Gendering the automobile: Men, women and the car in Helsinki, 1900–1930. – The Routledge history handbook of gender and the urban experience. Ed. Deborah Simonton. London, New York: Routledge, 309–320.
- Haas, Ain (2009). E-intervjuu Riho Paramonovile 06.09.2009. Autori valduses.
- Hodges, Graham Russell Gao (2007). Taxi! A social history of the New York City cabdriver. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.
- Hulk autosid jääb käigust ära (1940). – Päevaleht, 3. aprill.
- Hämäläinen, Mariliis; Paramonov, Riho (2014). Naine roolis, auto kraavis ehk Eesti esimesed naisautojuhid. – Imeline Ajalugu, 11.
- Iga päevaga üks uus autojuht (1934). – Päevaleht, 11. november.
- Indianapolise Pauluse koguduse uus nõukogu (1983). Tallinna Ülikooli akadeemilise raamatukogu andmebaasid: Kirik. <http://kirik.tulib.ee/index2.php?kid=269328> (19.09.2011).
- Johannes Feldmann Tallinna liiklusinspektorile (1932). – TLA 149.1.132.
- Kaljula, Jüri (2017). Telefoniintervjuu Riho Paramonovile 06.10.2017. Märkmed autori valduses.
- Kaljurand, Valev-Indrek (2011). Telefoniintervjuu Riho Paramonovile 07.10.2011. Märkmed autori valduses.
- Kalm, Anu (2012a). E-intervjuu Riho Paramonovile 05.10.2012. Autori valduses.
- Kalm, Anu (2012b). E-intervjuu Riho Paramonovile 01.11.2012. Autori valduses.
- Karistusi prefektilt (1937). – Sakala, 17. detsember.
- Kas roim wõi enesetapp? (1933). – Päevaleht, 9. juuli.
- Kas võivad olla daamid autoklubi liikmed? (1929). – Autoasjanduse ja mootorsporti ajakiri Auto, 6 (16).
- Kaubandus ja transport. 1937. A. majandusloenduse andmed (1939). Tallinn: Riigi Statistika Keskbüroo.
- Kaubandus-Tööstuskoda Brandtidele (1934). – ERA 891.2.9245.
- Kingsepp wägistas naisautojuhi (1931). – Kaja, 12. august.
- Kits, Julius (1936). Mootorsõidukid 1. IV 1936. – Eesti statistika kuukiri 07-08 (176–177). Tallinn: Riigi Statistika Keskbüroo.

- Kits, Julius (1937). Mootorsõidukid 1937. aastal. – Eesti statistika kuukiri 11 (192). Tallinn: Riigi Statistika Keskbüroo.
- Kits, Julius (1940). Mootorsõidukid 1. I 1940. – Eesti Statistika kuukiri 4 (221).
- Klubide teateid (1936). – Auto. Mootorspordi ajakiri, 2.
- Kohtuminister Vabariigi Valitsusele (1920). – ERA 31.1.871.
- Kolm otsasõitmist Tallinnas (1935). – Uus Eesti, 3. oktoober.
- Kolm õnnetust liiklemise keerises (1935). – Vaba Maa, 3. oktoober.
- Kongi, I. (1978). Eesti NSV autotranspordi ja maanteedüsteemi asutused aastail 1940–1960. Tallinn: Eesti NSV Riiklik Keskarhiiv.
- Kui tüür on Eeva kätes (1929). – Esmaspäev, 8. aprill.
- Kurisoo, Pauline töötoimik (*s. a.*). – Tallinna Trammi- ja Trollibussikoondise arhiiv. Koopia töötoimiku väljavõttest autori valduses.
- Kõnelusi Wõru ainukeses naisautojuhiga (1936). – Elu, 12. veebruar.
- Ladd, Brian (2008). *Autophobia: Love and hate in the automotive age*. Chicago, London: University of Chicago Press.
- Laete, Jake (2009). E-intervjuu Riho Paramonovile 13.07.2009. Autori valduses.
- Laete, Jake (2011). E-intervjuu Riho Paramonovile 16.06.2011. Autori valduses.
- Leena Treufeldti palve (adresseerimata) (1933). – TLA 149.1.162.
- Leinateated (1995). – Vaba Eesti Sõna / Free Estonian Word, 17. august.
- Liisa Suits Tallinna linna liiklusinspektorile (1932). – TLA 149.1.132.
- Läte, Endel (2009). Telefoniintervjuu Riho Paramonovile 14.06.2009. Märkmed autori valduses.
- Läte, Leho (2011). Telefoniintervjuu Riho Paramonovile 05.10.2011. Märkmed autori valduses.
- Magda Vitismann Tallinna Linnavalitsusele (1928). – TLA 82.1.1004.
- Mauranen, Tapani (1995). *Taksi! Matka suomalaisen taksin historiaan*. Forssa: Forssan Kirjapaino.
- Mees tappis naise (1933). – Postimees, 13. juuli.
- Montreynaud, Florence (2006). *L'aventures des femmes XXe-XXIe siècle (e-raamat)*. Nathan.
- Mootorsõidukite kummide, autoõlide, kütuse ostumüügi korra määrus (1939). – ERA 989.2.24.
- Mootor-wankrid (1908). – Päevaleht, 22. mai.
- Naised autojuhtideks (1928). – Kaja, 7. juuni.
- Naised autoroolis (1927). – Rahvaleht, 22. oktoober.
- Naised auto tüüriil (1927). – Rahvaleht, 22. oktoober.
- Naised autotüüri taga (1935). – Vaba Maa, 4. detsember.
- Naised rooli taha (1939). – Rahvaleht, 29. september.
- Naised seadusliste voorimeestena (1916). – Tallinna Teataja, 15. jaanuar.
- Naised taksoauto tüüriil (1932). – Rahvaleht, 11. juuni.
- Naised tublimad kui mehed! (1939). – Uudisleht, 2. oktoober.
- Narvas 8 naisautojuhti (1939). – Uus Eesti Narva uudised, 8. november.
- NMKÜ autokool 10-aastane (1932). – Päevaleht, 12. november.
- Nurjatus naisautojuhi vastu (1933). – Vaba Maa, 22. juuni.
- Nõmmel põles kuur ühes autoga (1934). – Kaja, 31. oktoober.
- O'Connell, Sean (1998). *The car in British society: Class, gender and motoring 1896–1939*. Manchester, New York: Manchester University Press.
- Olga ja Aleksander Põdra abielulahutuse kohtuotsus (1938). – ERA 1357.2.6674.
- Otsekoheste maksude peavalitsus Riigikohtule (1923). – ERA 1356.2.12268.
- Palutakse bensiininormi suurendamist (1939). – Päevaleht, 24. oktoober.
- Paramonov, Riho (2010). Julius Johannsoni spordile ja autodele elatud elu. – Horisont, 2, 27–28.
- Parkide abieluvaranduse lahutamise leping (1923). – ERA 1357.2.7228.
- Parkin, Katherine J. (2017). *Woman at the wheel: A century of buying, driving and fixing cars*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.

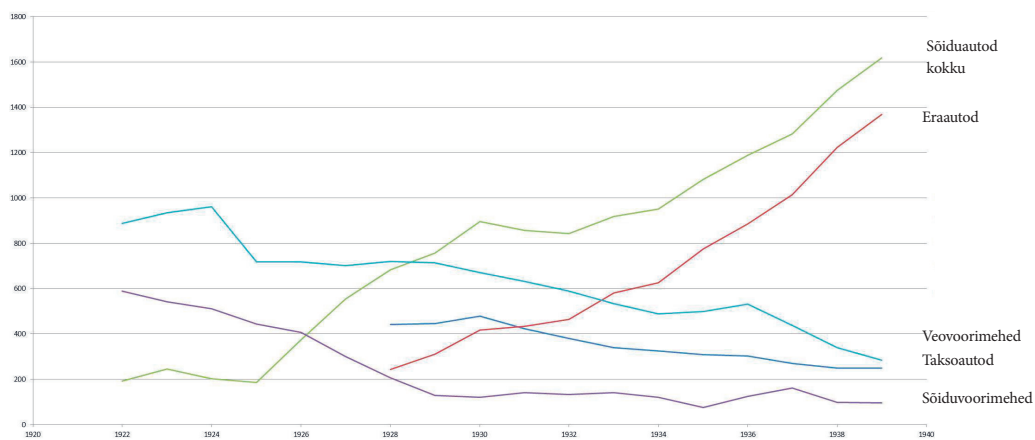


- Pealinna moodsad liikumisvahendid (1923). – Vaba Maa, 2. oktoober.
- Politsei kroonika (1935). – Kaja, 10. september.
- Poolar, Eve (2011). E-intervjuu Riho Paramonovile 30.09.2011. Autori valduses.
- Põhja Kinnitusseltsi autokindlustuse žurnaal (1928–1932) (s. a.). – ERA 331.1.177.
- Rahvas rooliratta taga (1934). – Rahvaleht, 20. juuni.
- Rakveres ehitatakse esimest Eesti lennukit (1931). – Kaja, 10. oktoober.
- Raske tuleõnnetus Tõnismäel (1928). – Päevaleht, 31. august.
- Raukas, Viktor (1928). Auto-juhtimisõpetus. Tartu: Tartu Linna Tööstuskooli kirjastus.
- Rava, August J. (1939). Jõuvankrijuhi käsiraamat. Tallinn: Aura.
- Registreeritud mootorsõidukite omanike ja voorimeeste nimekirjad (1922). – ERA 27.1.215.
- Reinart, Heili (2016). Eesti esimese naistaksojuhi kummalised seiklused 1920ndate Tallinnas. – <http://sobranna.postimees.ee/3809627/eesti-esimese-naistaksojuhi-kummalised-seiklused-1920ndate-tallinnas> (06.08.2017).
- Scharff, Virginia (1992). Taking the wheel: Women and the coming of the motor age. Albuquerque: University of New Mexico Press.
- Seltskond rooli taga (1934). – Uudisleht, 28. juuli.
- Semper, Peeter (1929). Mootorsõidukid 1. I 1929. – Eesti Statistika, 6 (91). Tallinn: Riigi Statistika Keskbüroo.
- Seppo, Raivo (s. a.). Vahakõnnu vanad perekonnad. [http://www.genealogia.ee/rapla/downloads/Vahakõnnu\\_vanad\\_perekonnad\\_1773-1940.pdf](http://www.genealogia.ee/rapla/downloads/Vahakõnnu_vanad_perekonnad_1773-1940.pdf) (08.09.2017), 27.
- Sunduslik määrus mootorsõidu- ja veoriistade tarvitamise kohta Tallinnas (kava) (1924). – TLA 82.1.143.
- Sõidukid Tallinnas (1927). – ERA 891.1.163.
- Sõjaministerium Vabariigi Valitsusele (1921). – ERA 31.4.487.
- Sõitja wägistas autojuhi (1931). – Postimees, 12. mai.
- Tallinna Linnavalitsuse ehitusosakond linnavalitsusele (1928). – TLA 82.1.1004.
- Tallinna Linnavalitsuses registreeritud avalike autode ja mootorrataste omanike nimekiri (1923). – ERA 27.1.271.
- Tallinna Linnavalitsuses registreeritud sõidu- ja veoautode nimekiri (1920). – TLA 82.2.173A.
- Tallinna politsei kroonika (1935). – Kaja, 5. juuni.
- Tallinnast (1929). – Vaba Maa, 24. juuli.
- Tallinna sõiduvõormeeste nimekiri 1923. aastal (1923). – ERA 27.1.217.
- Tartu teated (1927). – Postimees, 16. september.
- Tate, Robert (2013). The early days of women automobile drivers. <http://www.motorcities.org/Story/The+Early+Days+of+Women+Automobile+Drivers+br+By+Robert+Tate-313.html> (26.09.2017).
- Teadaanne Kaubandus-Tööstuskojale ettevõtte registreerimiseks (1928). – ERA 891.2.9245.
- Teiter, Kirill (2009). Autoaeg. Pildikesi Eesti esimesest autosajandist. Tallinn: Tallinna Raamatutrükikoda.
- Traks, Andreas (1989). Eesti Vabadussõja veteran major Eduard Läte. In memoriam. – Võitleja, 03/04 (2).
- Vende, Valdeko (1989). Esimesest autost viimase voormeheni. Tallinn: Perioodika.
- Viis sammukest rändamise teel (1933). – Auto-Sport&Turism, 3 (61).
- Vilde, O. (1970). Autost ja autojuhist pool sajandit tagasi. – Õhtuleht, 21. veebruar.
- Viljandimaa (1939). – Uus Eesti, 10. jaanuar.
- Vitismann Magda (1993). Lindistatud vestlus 02.08.1993. Vahendas Läte, Leho. Nõmme.
- Vitismann, Therese (s. a.). Kasuline kokaraamat. [http://www.nlib.ee/html/expo/kokaraamat/aeg\\_7.html](http://www.nlib.ee/html/expo/kokaraamat/aeg_7.html) (08.09.2011).
- Volti, Rudi (2004). Cars and culture: The life story of a technology. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.
- Wäiksed wääratused (1933). – Esmaspäev, 14. august.
- Õnnetused ja kuritööd (1930). – Vaba Maa, 14. jaanuar.
- Õnnetus nais-taksojuhiga (1931). – Päevaleht, 27. juuli.

## Lisad



Joonis 1. Sõidukite arv Eestis aastatel 1921–1940<sup>28</sup>



Joonis 2. Sõiduaudode ja voormeeste arv Tallinnas aastatel 1922–1939<sup>29</sup>

28 Autode arv Eestis. Antiikautode galerii. <http://eag.vanatehnika.ee/ew.html> (12.03.2017); andmed pärinevad Eesti Statistikatest (aastad 1929–1940).

29 Andmed pärinevad Tallinna linna statistilistest aastaraamatutest (aastad 1924–1940).

Linn	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
Kuresaare	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

Tabel 1. Liikvel olnud mootorsõidukite arv Eesti linnades (v.a Tallinn) ja alevites aastatel 1929–1940