

Riho Paramonov

Tallinna ülikooli ajaloodoktorant,
on uurinud peamiselt moderniseerumise
ja liikumise ajalugu



Voorimehest taksoni

Mis on hobuseeta voorimees? Ilmselt on kerge aimata, et see on auto, täpsemalt takso või taksojuht. Aga miks nii sada aastat tagasi räägiti? Selle ja teiste tänapäeval võõralt kõlavate sõnade taga peitub murrang – moodsa maailma üpriski valulik kujunemisprotsess.

19. sajandil alguse saanud ühiskonna moderniseerumine tõi kaasa suured muutused transpordisfääris. Hobusele hakkasid konkurentsi pakkuma mootorsõidukid. Kuna esialgu oli eraautosid väga vähe ja ühistransport lapsekingades, oli suur kaal avalikul privaattranspordil. Avaliku privaattranspordina käsitlen voorimeeste ja taksojuhtide osutatud professionaalset inimeste sõidutamise teenust. Avalik privaattransport erineb ühistranspordist selle poolest, et sõidu asjaolud määras täielikult sõitja ehk palkaja (aktiivne agentsus). Esmalt vaatlen terminoloogia arengut voorimeeste, seejärel taksonduse vaatepunktist.

Voorimees

Probleem seisneb selles, et pole sugugi selge, keda või mida mõista voorimehena. Tihti käiakse terminiga üpris vabalt ümber, kuna ei teadvustata selle erinevaid tähendusvarjundeid.¹ Viimaseid on aga päris palju, sest

¹ Näiteks Kadi Küngi huvitavas ja vajalikus magistritöös „Tööliste palgad Eestimaa kubermangus 19. sajandi lõpus ja 20. sajandi alguses” on üheks analüüsitavaks ametiks voorimeheamet. Autor ei ole defineerinud voorimeest, mis loob soodsa pinnase väärnimõistmiseks. Ilmselt tuleb töös käsitletavat voorimeest mõista kitsalt kui veovoormeest, keda linn rakendas kindla tasu alusel ehitustöödel (asjade transportimiseks), aga mitte sõiduvoormehehena. Vt Küng, Kadi. Tööliste

voorimehe kui institutsiooni arengulugu on pikk. Voorimees jõudis oma arenemistee lõppu alles 19. sajandil. Siis muutub ta suuresti linnakeskseks, selgelt eristub veo- ehk töövoorimees sõiduvorimehest ning kujundatakse välja küllaltki detailsed voorimehe tegutsemist reguleerivad määrustikud.

Selguse mõttes oleks paslik nimetada voorimeheks ainult eelmainitud ametimeest, kõiki neid, kes talle aga eelnesid, sõiduettevõtjateks või vooriäriettevõtjateks vms. *Hobuomnibuss*, *vooriline* ja *küüdimees* on juba eraldi teema. Niisiis ei ole näiteks kuulus üliõpilasvoorimees Vo(i)gt mitte voorimees, vaid eelkõige just sõiduettevõtja – universaalne kaupade ja inimeste transportija, kelle tegutsemisväli ulatus isegi praeguse Eesti piiridest väljapoole. Teine näide on küllaltki tuntud Wagneri veoäri. Ka tema oli sõiduettevõtja, kuid palju laiema haardega kui Vogt. Wagneri puhul on kasutatud ka terminit *erapostijaam*, mida võibki eelistada *voorimehele*.

Mainitagu veel, et enne 19. sajandit tegutsenud voorimehed on üsna mitmeti kategoriseeritavad. Vaadeldava aja voorimehed jagunevad sõiduvorimeesteks, veovoorimeesteks ning sõidu- ja veovoorimeesteks. Need on n-õ pärisvoorimehed. Ent räägiti ka eravoorimeestest ja põllusaaduste veovoorimeestest². Viimaste puhul on termin *voorimees* tinglik.

Sõiduvorimees sõidutas inimesi ja nende väiksemaid pakke. Kasutati ka terminit *kergesõiduvorimees*. **Veovoorimees** transportis pakke, kaupa jms. Tema tähistamiseks kasutati ka terminit *raskeveovorimees*. **Sõidu- ja veovoorimees** tegi nii üht kui ka teist, ehkki mitte korraga. Tal oli vaja kaht sõidunumbrit, hobune võis olla sama. **Eravoorimees** oli linnavalitsuse igaaastase järelevalve alla mittekuuluv kaubamaja sulane, kes vedas äridesse kaupa.³ Selleks, et voorimehena töötada, pidi olema voorimeheluba. See oli midagi sellist nagu autojuhiluba tänapäeval. Luba oli tähtjatu.⁴

Sisulises mõttes on termin *voorimees* (algselt ka *woorimes*, *worimees*, *wori-mes*) ebatäpne, mis tulenebki asjaolust, et seda on kasutatud sajandeid.⁵ Algselt voori mehest (otsene seos karavani ehk veorongi,

palgad Eestimaa kubermangus 19. sajandi lõpus ja 20. sajandi alguses. Magistritöö. Tartu Ülikooli filosoofiateaduskond. Tartu 2015.

² Päevaleht 05.03.1936. „Looganumbrid olgu korras”.

³ Päevaleht 05.03.1936. „Looganumbrid olgu korras”.

⁴ Vt nt Riigi Teataja (RT) 09.04.1937, nr 28 „Tallinna vooriäri sundmäärus”, lk 601.

⁵ Vt Göseken, Heinrich. *Manuductio ad Linguam Oesthonicam, Anführung zur Öhstnischen Sprache, Bestehend nicht alleine in etlichen praeceptis und*

kaupade ja transpordiga) kujunes meile tuttav sõiduvorimees alles industrialiseerimisajastul.

Peaaegu kõik voorimehe-äri seotud sõnad on laenu-/mugandused saksa või vene keelest. Saksa keeles öeldi voorimehe kohta *fuhrmann*⁶ (*mitm fuhrleute*). Eesti keeles mugandus see *fuurmanniks/voormanniks* (varem ka *kaarman*). Sarnane mugandus – *furmanis/ormanis* – esineb ka läti keeles. Ladina keeles on voorimehe tähistamiseks kasutatud peamiselt terminit *auriga*. Vene keeles on voorimees *izvoztšik*. Vene mõju avaldub soome keeles, milles voorimehe (*vuokra-ajuri*) kohta öeldakse ka *vossik(k)a, isvossikka, issikka* jms. Vene kultuuriruumis jagunesid sõiduvorimehed kahte gruppi: vankad (*vanki*) ja uljaspead (*lihatši*). Esimest sõna, mis tähistab lihtvoorimeest, kasutati eesti keeleski. Täpsustavatest terminitest oli levinud ka saksa *zweispänner* ehk kahehobuse-voorimees.

Voorimehe ja eelmainitud võõrkeelsete muganduste kõrval kasutati ka termineid *hobuvorimees, troskamees* ja *voorimehe kutsar* (laenu saksa sõnast *Kutscher*).⁷ Palgalist voorimeest nimetati *ärisulaseks, voorimehepoisiks, sõidupoisiks* või lihtsalt *poisiks* (siin ei tähista see sõna noorust – palgaline võis olla ka elatanud inimene). Sõiduvahendit ja hobuseriistu nimetati *sõiduvärgiks* (ka *värk, voorimehe värk, voorivärk*). Voorimehe peamine sõiduvahend oli *troska* (nimetati ka *kalessiks*) ja *saan*. Saksa keeles on *troska Droschke* (ka *Pferdedroschke*), kuid sõna ise pärineb ilmselt vene keelest (*dróžki*). Saani taust on keerulisem: sarnast sõna on rakendanud nii vene kui ka läänemeresoome keeltes. Voorimehe vormi nimetati *mundriks*, kuue kohta öeldi *ärmak*.

Termini *voorimees* puhul peab silmas pidama, et see tähistab nii inimest kui ka teenust (voorimees kui inimese, hobuse ja sõiduriista kombinatsioon). Paljudes keeltes on nende tähistamiseks eraldi sõnad. Olgu veel lisatud, et tollases kõnepruugis võidi öelda tänapäeval kombel *sõideti voorimehega*, aga ka näiteks *sõideti voorimehe peal* (või *istus voorimehele*).

observationibus, Sondern auch In Verdolmetschung vieler Teutschen Wörter. A. Simon. Tallinn 1660, 197.

⁶ *Fuhr(e)* seostub verbiga *fahren* (sõitma, sõidutama, juhtima jt). Sõnal on rikkalik etümoloogiline taust: algvorm (nt alamsaksa *vōre*) tähistab koormat, vedu, veokit jms.

⁷ Vt nt Karl Wares Tartu linna miilitsaülemale. 20.12.1918. ERA 75.1.11-S, l 2.

Oluline termin on *sõiduvorimehe-ettevõtte* (ka *-äri*). Tollases kõnepruugis tähendas see *ainelise kasusaamise sihiga korraldatud reisijate vedu hobusõidukitega*. Sisuliselt oli ettevõtja iga voorimees, kellel oli oma hobune ja sõiduk (seejuures polnud hobuste ja sõidukite arv tähtis) ning omavalitsuse väljastatud nimeline tegutsemisluba.⁸ Tallinnas võisid vooriäri loa saada kõik füüsilised ja juriidilised isikud, kuid 1930. aastatel tekkis küsimus, kas ei peaks seda andma vaid Tallinna elanikele või Tallinnas asuvatele juriidilistele isikutele.⁹ Kitsamas tähenduses võib sõiduvoriettevõttena käsitleda äri, mille tegevuse maht ületas oluliselt tavavorimehe oma (suur hobuste ja sõidukite arv). Sellised ettevõtted eksisteerisid enne esimest maailmasõda. Voorimeest, kel oli palju hobuseid (kuni 25) ja raha, nimetati vahel austavalt *suurvoorimeheks*.¹⁰

Omaette temaatika on sõiduvahendite ja -riistade terminoloogia. Mainitagu siinkohal vaid tähtsamaid troska kõrval kasutatud sõidukeid: *toolvanker* (8–12 hobuse veetav ja mõnikord kahe kutsari juhitud hiiglaslik sõiduk pikemateks lõbusõitudeks), *troika* (venepärane kolmehobusesaan), traavliisaan ehk väike sõiduk, mida juhtis sõitja ise, tasudes tunni eest ühe rubla), *landoo* (2–4 hobuse veetav sõiduk, milles istuti vastamisi kahel istmel, eralisteks sõitudeks, nt kommersisõidud).¹¹

⁸ Vt nt RT 05.12.1922. Nr 148/149. „Tallinna linnavolikogu poolt 11. oktoobril 1922 a. vastuvõetud sunduslik määrus vooriäri kohta Tallinnas.”; lk 728; Riigi Teataja 19.03.1935. Nr 25. „Rakvere linnavolikogult 18. detsembril 1934 ja 21. veebruaril 1935 vastu võetud ja Siseministrilt 7. märtsil 1935 kinnitatud sundmäärus sõiduvorimehe-äri pidamise kohta Rakvere linnas.”; lk 522.

Tallinnas tuli vooriäri pidamiseks esitada kirjalik sooviavaldus, politsei tunnistas sooviavaldaja ja voorimehe (sõitja) eluviisi kohta ning voorimehe/voorimeeste päevapildid. Samuti tuli läbida ülevaatus, mille käigus kontrolliti hobust, sõiduvahendit, voorimehe riietust (hiljem sellest loobuti) ja teadmisi. Viimaks tuli välja osta sõidunumber. Vooriäri pidaja oli kohustatud ilmuma iga-aastasele ülevaatussele.

⁹ Tallinna Linnavalitsuse ehituskomisjoni koosoleku protokoll. 10.12.1936. TLA 149.1.16, l 84.

¹⁰ Vt nt Esmaspäevane Maamees („Maamehe” hinnaline kaasanne) 21.11.1932. „Woorimehe paremad päewad.”; Postimees 02.10.1939. „Tagasi woorimehe juurde!”

¹¹ Esmaspäevane Maamees („Maamehe” hinnaline kaasanne) 21.11.1932. „Woorimehe paremad päewad.”; Päid, Kalev. Tartu voorimeestest. Mõnda mineviku Tartust. Lühiülevaateid Tartu linnamuuseumi kodu-uurijailt. Eesti Raamat. Tallinn 1972, lk 141.

Takso

19. sajandil alanud tööstusliku pöörde ja tehnorevolutsiooniga kaasnenud uuendused vajasisid tähistussüsteemi. See kujunes suuresti saksa keele (peamisi tehnikakeeli) mõjul või vahendusel. Saksa keeles kasutati auto tähistamiseks terminit *personenkraftwagen/kraftwagen*. Eestikeelne tõlkelaen oli *jõuvanker*. Johannes Aavik, kelle arvates mõjus see naiivselt, eelistas *mootorvankrit* (laiemalt see siiski ei levinud).¹² Hiljem levis laialt universaalne *automobiil*¹³ (kreeka αὐτός, ladina *mobilis*). Ka muud autoga seotud tehnilised terminid (nt *tsilinder*, *bentsin*, *kurbelvõll*) võeti peamiselt üle saksa keelest. Kui võõrkeelest abi ei saadud, kasutati mõnel juhul keerukat ümberütlemist, näiteks keevitamist tunti kui *autogeenilist metallide (kokku)keetmist*.

Levinud arusaama järgi võttis termini *taksoauto (taxi cab)* esmakordselt kasutusele 1907. aastal New Yorgi taksoettevõtja Harry N. Allen. Tema Prantsusmaalt tellitud autod olid varustatud taksomeetriga¹⁴, mida prantslased nimetasid *taxi-mètreks* (sks k *taxameter*). Allen liitis prantslaste termini esimese poolega vana, voorimeeste maailmast tuttava sõna *cab (cabriolet)* ja uus sõna oligi sündinud. Mõnedel andmetel laenas Allen selle termini inglasele.¹⁵

20. sajandi alguse Eesti ühiskonnas oli takso uus nähtus. Paratamatult nõudis sellega harjumine aega. Aja jooksul muutis mõnevõrra ka takso kontseptsioon. Muutused peegelduvad hästi sõnavaras, mida taksost rääkides kasutati. Nii nagu mujal¹⁶, saadi ka siin takso mõtestamisel kõigepealt abi hobuajastust. Kuna õiget tehnikasõnavara veel polnud, räägiti autode

¹² Aavik, Johannes. Halb ja hea eesti keel. – Välis-Eesti 06.04.1952.

¹³ 1920. aastatel eelistati kasutada seadustes selle termini asemel *jõuvankrit*, sest see hõlmas ka mootorrattaid. Vt Eesti Vabariigi Siseministerium Teedeministeriumi ehitus-tehnika osakonnale. 09.12.1926. ERA 1354.1.944, 1 puudub.

¹⁴ Sageli omistatakse taksomeetri (*taxameter*) leiutamine Friedrich Wilhelm Gustav Bruhnil, kuid tegelikult eelnes tema panusele Wilhelm Friedrich Nedleri ja Ferdinand Denckeri töö. Taksomeetri leiutamise kohta vt Brown, Peter, J. Taximeter, Taximeter, Uber Alles – a History of the Taxicab. – Early Sports and Pop Culture History Blog. 15.05.2016. <https://esnpc.blogspot.com/2016/05/taximeter-taximeter-uber-alles-history.html> (vaadatud 20.07.2017).

¹⁵ Vt nt taxi (n.). – Online Etymology Dictionary. <https://www.etymonline.com/word/taxi> (vaadatud 26.01.2018).

¹⁶ Saksa keeles kasutati terminit *motordroschke/autodroschke/benzindroschke*, inglise keeles *motor hackney*.

leviku hakul (*alalistest*) *sõiduvorimeestest*. Sellega märgiti, et autod on vorimehe kombel raha eest tarvitavad.¹⁷ Hiljem tulid täpsustused, millest levinuim oli *raudvorimees*. Seda terminit kasutati ka 1920. aastatel (aja edenedes üha sagedamini eufemismina). Ülekanded hobuajastust olid loomulikud ka taksojuhtide endi jaoks, mõnigi kord ütlesid nad endi kohta *hobuset* *vorimehed*.¹⁸

Sageli ei eristatud sõnade abil taksosid sõiduautodest üldse.¹⁹ Kui seda oli vaja teha, kasutati näiteks konstruktsiooni *eraisikute autod, mis maksu eest sõiduks tarvitatakse või avalikuks tarvitamiseks määratud sõiduaudod ja mootorrattad*. Ka taksoomanikud ise nimetasid alata oma sõidukeid *autodeks*, endid *autoomanikeks* ja taksojuhte *autojuhtideks*.²⁰ Selline ühe sõna kasutamine kahes tähenduses raskendab mõnikord toonaste tekstide lugemist, sest pole aru saada, keda ikkagi silmas peetakse.

Kõige sagedamini nimetati taksosid suupäraselt *üüriaudodeks*. See oli juba esimeste avalike mootorsõidukite ajast tuttav termin, millel otsene seos moodsa taksoga puudus (üüriauto kui üüritav auto)²¹. Üsna levinud (eriti taksojuhtide endi seas) oli ka *üüriauto* vene laen *prokat* (*npokam*). *Prokat* tähendab üürile andmist, laenutamist, ka pandimaja. Esimesed eesti soost mehaanikud ja autojuhid õppisid ning töötasid Peterburis. Omandanud vene keele terminid, levitasid nad neid hiljem kodumaal.

¹⁷ Tallinna Teataja 28.07.1910. „Tallinna vorimeeste arwustik”.

¹⁸ Rahvaleht 29.09.1925. „Hobuset

¹⁹ Vt nt Riigi Teataja 26.07.1920. Nr 101–102. „Harju maakonna walitsuse teadaanne autode, mootorjalgrataste, jahtide ja mootorpaatide omanikkudele Harju maakonnas”, lk 808; Riigi Teataja 27.08.1920, nr 129–130. „Tallinna linnawolikogu poolt 7. juulil 1920. aastal wastuwõetud sunduslik määrus automobiilide ja mootorrataste liikumise kohta Tallinna linna piirkonnas”, lk 1029; Sundmääruse projekt. Sõidukite seisuplatsid. 11.10.1922. TLA 82.1.143, l 36.

²⁰ Vt nt Tallinna Linnawalitsus ehitusosakonnale 08.08.1922. TLA 82.1.143, l 24; Sundmäärus mootorsõidu- ja veoriistade tarvitamise kohta 11.10.1922. TLA 82.1.143, l 40.

²¹ Üüriauto oli algeline avalik privaat-transportivahend, mis asendas või täiendas ühistransporti ja eraautot ning pakkus konkurentsi vorimeestele. Üüriautoga sõideti kuhu iganes, puudusid fikseeritud sõiduhind ja taksomeeter. Üüriautul ei olnud ühtegi visuaalset märki, mis võimaldanuks seda eristada eraautost. Formaalselt muutus auto üüriautoks seisuplatsil. Enamasti seisid üüriaudod pritsimaja ees. Üüriauto polnud tänases mõttes rendiauto – sõideti alati autojuhiga.



1920. aastatest tähistas *üüriauto* taksot, nagu seda tänapäevalgi tun-
takse. *Takso* (*taksi*, *taksiauto*) jäi sõnana võõraks 1920. aastate esimese
pooleni, kuigi seda tunti juba enne esimest maailmasõda (harva öeldi
taksomootor või lihtsalt *mootor*).²² *Takso* hakkas juurduma pärast takso-
meetri kasutuselevõttu 1920. aastate keskpaiku.²³ Päris sageli nimetati
taksot *taksomeetriks* (*taxameeter*, *taksimeeter*)²⁴, mis viitab töigale, et
taksot defineeriti eelkõige just taksomeetri kaudu.²⁵ Vahel öeldi, et *auto*
on takso all vms.²⁶ Kuna taksona kasutati ka mootorratast, ei seostu *takso*
vaid autoga.

²² Päevaleht 02.01.1914. „Taksomootorid woormeeste asemele”.

²³ Vt nt „Jõusõidukite kohustusliku tsiviilvastutuskindlustuse tariifide kava”. ERA
891.1.1235, l 48.

²⁴ Vt nt Verg, Erik G 2012. Vaimustuse tiivul. Lapsepõlve- ja noorusmälestused
Baltikumist. Tallinn: Nornberg&Co, lk 60.

²⁵ Vt nt Päevaleht 08.05.1927. „Suur üldine autogaraash”. Põhja Kinnitusseltsi
autokindlustuse žurnaal. 1928–1932. ERA 331.1.177, l puudub.

²⁶ Ülekuulamise protokoll (protokoll nr 387). 17.04.1929. TLA 82.1.1054, l 92.

Kui 1931. aasta maist lubati taksoteenust osutada vaid vabaveo loa saanud taksosõidukitel, hakati taksosid ametlikus kõnepruugis nime-
tama *vabaveo autodeks*. Seda terminit tarvitati siiski harva. Taksoautode
seisukohalt polnud see ka kuigi täpne, sest vabaveoautod olid ka vaba-
veo-veoautod. Iga-aastaselt autode tehnilisel ülevaatusel väljastatud
vabaveoluba võimaldas teha sõite raha eest kliendi ja autojuhi omavahe-
lisel kokkuleppel.²⁷ Kuna vabaveoloaga autod sooritasid juhuslikke ehk
juhusõite, kasutati *vabaveo auto* kõrval terminit *juhuveo auto*. Mõlemad
terminid tulenesid liiklusmäärustest.²⁸ Kui taksosõidukid tegid juhuvedu-
sid, siis bussid liinivedusid. Erinevalt planeerimata juhuvedudest toimusid
liiniveod kindlal marsruudil ja kellaajal.

Takso (taksi) eeliseks teiste sõnade ees on täpsus. Olles universaalne
sõna, on seda kogu maailmas ühtviisi mõistetud.²⁹ Huvitaval kombel hakati
nimetama lennukeid *õhutaksodeks*, mis näitab taas, kuidas uute nähtuste
tähistamine leiab aset juba tuttavate sõnade kaudu.³⁰ Vaadeldava ajajärgu
lõpul muutus sõna *takso* valdavaks.

Liiklusõnnetuste teatelehtedes, mis on pärit 1937. aastast, eristatakse
õnnetuste osalistena *taksoautosid* ja *era-sõiduaautosid*, veel hilisemates
teatelehtedes on *taksoautod* liigitatud *üüriautode* alla.³¹ Seega oli üüriautost
saanud katusmõiste. Kuna terminit *takso* kasutati laialdaselt ka nõukogude
ajal, võib öelda, et see oli täielikult juurdunud.³²

²⁷ Vt nt Väljavõte Tallinna linnavalitsuse protokollist. 27.02.1931. TLA 149.1.103, l 124; Tallinna Linnavalitsuse ehitusosakond E.T.A juhatusel. 02.03.1931. TLA 149.1.103, l 128.

²⁸ Vt nt RT 19.03.1935. Nr 25. „Wabaveo sõidu- ja veoautode seisuplatside tarvitamise
sundmäärus”, lk 519–520; RT 18.10.1938. Nr 88. „Tallinna juhuveo jõuvankrite
sundmääruse muutmise määrus”, lk 2141.

²⁹ Väikesed erinevused on, näiteks Venemaal leidis kasutamist *taksomotor* (таксомотор).

³⁰ Vt nt Eesti Vabariigi Majandusministeeriumi Maksudevalitsus Teedeministeeriumile. 15.03.1934. ERA 2075.2.284, l 317–318.

³¹ Politseiline teateleht liiklemisõnnetusest. 06.12.1937. ERA 1831.1.800, l 10; Politseiline teateleht liiklusõnnetusest. 11.12.1939. ERA 1831.1.800, l 42.

³² Eesti NSV Rahvakomissaride Nõukogu määrus taksoautode korraldamise kohta. 22.05.1941. ERA R-973.1.132, l 55–56. Mõistet *takso* kasutas oma 1951. aastal Rootsis avaldatud mälestusraamatus ka Artur Adson. Vt Adson, Artur 1994. Lahkumine. Ülestähendusi viimasest aastatosinast. Tallinn: Eesti Raamat, lk 78–79, 122.

Mõningane terminoloogiline segadus iseloomustab ka taksojuhi tähistusvälja. Nii nagu taksode puhul kasutati esmalt sõna *auto*, tarvitati ka taksojuhtidest rääkides sõna *autojuht*. 1922. aasta sundmääruse järgi võis avalikuks tarvitamiseks määratud autot juhtida ainult *esimese liigi autojuht*. Nende kliendid olid *palkajad*. Et täpse definitsiooni puudumine polnud sugugi pisi, näitab tõik, et 1926. aasta detsembris kirjutas ehitusosakond linnavalitsusele uue liiklusseaduse eelnõuga seoses, et tuleks defineerida elukutselise autojuhi mõiste.³³ Rahvasuus nimetati taksojuhte ka *taksomeesteks*. Üsna levinud oli termin *sohver* (pr k *chauffeur*), kuid seda kasutati kõikide kutseliste autojuhtide puhul. Taksoettevõtjate kohta öeldi *taksopidajad*. Sõitjatest räägiti kui *autode tarvitajatest* või *passashiridest* (pigem ametlikus kõnepruugis).³⁴ Seisuplatsi kohta öeldi üüriautode ajastul *birsha* (vene keelest)³⁵, hiljem *seisukoht*³⁶. Terminit *plats* hakati kasutama 1930. aastate lõpus (nt *platsi minema*). Taksopeatuse on nõukogudeaegne termin.

Mida siis ikkagi mõisteti taksona? See oli taksomeetriga sõiduk, mis teenindas raha eest juhuslikke sõitjaid. 1931. aasta maist olid taksosõidukid varustatud üheaastase vabaveoloaga, mis väljastati tehniliselt korras sõidukile. Selliste sõidukite registreerimistunnistusele lisati märkus *lubatud tegutseda üüriautona Tallinna linnas kuni 1. maini 193X*.³⁷ Taksona tegutsesid ka korviga mootorrattad. 1930. aastateks oli välja töötatud märgisüsteem taksode eristamiseks eraautodest, kuid definitsiooni seisukohalt pole see kuigi oluline, sest taksomärgistusega autot võis juhtida ka II liigi sõiduõigusega autojuht, kui tegemist oli isiklike sõitudega. See tähendab, et taksoks muutus taksomärgistuse ja taksomeetriga sõiduk vaid siis, kui seda juhtis avalike sõitude läbiviimiseks I liigi juhtimisloaga isik ehk taksojuht.

³³ Tallinna Linnavalitsuse ehitusosakond linnavalitsusele. 04.12.1926. TLA 82.1.664, l 151; Tallinna Linnavalitsus Teedeministeeriumi ehitus-tehnika osakonnale. 17.12.1926. ERA 1354.1.944, l puudub.

³⁴ Vt nt Tallinna Linnavalitsus Teedeministeeriumi ehitus-tehnika osakonnale. 17.12.1926. ERA 1354.1.944, l puudub.

³⁵ Vt nt Rahvaleht 29.09.1925. „Hobuseta woorimees”.

³⁶ *Seisukoht* on halb termin seepärast, et seisuplats kui selline jaguneb alati seisukohtadeks. Mõnikord ei olegi võimalik aru saada, mida täpsemalt silmas peetakse.

³⁷ TLA 149.1.103, l 124, 128.

Kokkuvõtteks

Sõnavara muutused peegeldavad hästi moderniseerumisprotsessi keerukust. Tehnoloogia areng oli nii tormiline, et inimeste arusaamad ja maailmapilt ei jõudnud sellele tihtipeale järele. Kuna uut on võimalik mõtestada ainult vana kaudu, segunesid hobuajastu sõnad autoajastu omadega. Selle viljaks on terve rida ühtviisi kummalisi ja võluvaid termineid, mida tänapäeval on konteksti teadmata raske mõista.

OK