



Nõukogude ajal algas autode ajastu: autokasutuskogemusest Nõukogude Eestis Eesti Rahva Muuseumi küsitluslehtede vastuste põhjal

Kristel Rattus

Tänapäevaste tarbeesemete hulgas on auto kahtlemata üks tooniandvamaid inimeste argikogemuse kujundajaid, mõjutades märkamatuult nii sõitjate kui ka jalkäijate igapäevaelu: autode jaoks rajatud mastaapsed tee- ja transpordisüsteemid on loomulik osa nüüdisaja elukeskkonnast, bussipeatuste, kaupluste ja muud eluks vajaliku võrgustikud on kujundatud autoliiklust arvestavalt. Briti antropoloog Daniel Miller on nimetanud autode pidevat kohalolu inimeste elus „inimlikkuseks“: „Autode inimlikkus seisneb enim ulatuses, kuivõrd paljusid inimesi on kogemuslikult õpetatud neid enesestmõistetavaks pidama, nii et oma maailmast mõeldes peame autosõitu, autoteid ja liiklust integreeritud osaks sellest, kes me oleme ja mida eeldame ennast iga päev tegevat“ (Miller 2001: 3).

Sotsiaalteadusliku analüüsi objektina võib autot käsitleda erinevatest lähtepunktidest: nt majandus- või transpordianalüüsi perspektiivist, tarbimiskultuuri või laiemalt argikultuurimuutuse aspektist. Nn autode inimlikkuse vastu, mis kirjeldab autode rolli argikultuuris ja nende tähendusi inimeste jaoks, hakati sotsiaalteadustes sügavamalt huvi tundma 1990. aastatel: tähistamaks autode järjest suurenevat mõju nii maastikule kui ka inimtegevusele võtsid sotsioloogid ja geograafid kasutusele mõiste „automobiilsus“ (*automobility*) kui kombinatsiooni autonoomsusest ja mobiilsusest. Automobiilsust defineeriti „sotsiaalse ja tehnilise süsteemina [...], mis seostab omavahel autod, autojuhid, maanteed, naftavarud ja teised uued esemed, tehnoloogiad ja märgid“ (Featherstone 2004: 2) või kui „autojuhtimiskultuuri koos kaasneva mentaalsusega“ (Argenbright 2008: 684), st kui autokasutusest tulenevaid spetsiifilisi inimtegevusi ja -käitumisviise. Aja jooksul on automobiilsuse mõiste veelgi laienenud, hakates tähistama ka mitmesuguseid autoga seostuvaid ja/või autokasutusest tingitud sotsiaalseid vastasseoseid ja välismõjusid: poliitilisi otsuseid, töö- ja vaba aja mustreid, kaubandus- ja omandisuhteid ning igapäevaseid kasutussituatsioone (Gatejel 2011: 144; Siegelbaum 2011b: 170; vt ka Miller 2001).

Lisaks eelnimetatule annavad autod ainest esemeuurimuseks, mille kaudu on võimalik mingit kultuuriruumi laiemalt kirjeldada ja mõista: asjadele omistatavad

kultuurilised väärtused ja tähendused on tihedalt seotud kultuuriliste suhetega, millest need võrsuvad. Milleri sõnul on inimeste käitumisviisid materiaalsusest otseselt sõltuvad ja lausa sellest tingitudki, sest esemetevahelised suhted, tähendusesead ja -hierarhiad loovad inimtegevustele tausta, mida tajutakse loomuliku ja mittevaidlustatavana. Asjade korraldusest ja nendevahelistest suhetest ilmneb, milliseid tegutsemisviise mingis kultuuris võimalikuks ja õigeks peetakse ning milliseid mitte. Esemad kujundavad inimeste igapäevaelu seda mõjusamalt, mida tajumatum näib nende kohalolek ja mida vähem neile teadlikku tähelepanu pööratakse (Miller 2010: 50).

Käesolevas artiklis keskendun ühele automobiilsuse tahule – inimeste personaalsele autokasutuskogemusele, tehes seda spetsiifilise allika – Eesti Rahva Muuseumi küsimuslehtede vastuste põhjal. Mind huvitab, millised on olnud Eesti inimeste autokasutuspraktikad, neid mõjutanud ja vorminud asjaolud ning autodele omistatavad isiklikud subjektiivsed tähendused. Sellisena võiks käesolev kirjatöö olla paigutatav materiaalse kultuuri uurimise alla eelkõige funktsionalistlikust ja fenomenoloogilisest aspektist, ehk analüüs autost kui inimeste jaoks oluliste ülesannete täitjast ja subjektiivsete tähenduste kehastajast. Võtan lähema vaatluse alla siiski vaid ühe perioodi vastanute jutustustes – nõukogude aja. Seda põhjusel, et enamiku vastanute aktiivne täiskasvanuiga langes nõukogude aega, mistõttu käsitluses suur osa jutustatust nimelt seda perioodi. Keskendudes küll ühele konkreetsele valdkonnale, pakub artikkel siiski üldistavat pilguheitu ühiskonda, mis tegi võimalikuks nimelt need konkreetsed tähendused ja kultuurilised seosed.

Allikad

Artikli aluseks on Eesti Rahva Muuseumi küsimuslehtede *Jalgratas. Auto. Raadio. Televiisor* (nr 198, Järs, Kannike 1997) ning *Minu auto* (nr 231, Rattus 2010) vastused. Kasutatud on 83 teemajutustust, millest 43 pärineb 1997. ja 40 aastast 2010.¹ Üle kolmveerandi vastanutest oli sündinud 1920.–1930. aastatel. Enim vastanuid oli sündinud 1920. aastatel (40 inimest: 20 naist ja 20 meest), seejärel 1930. aastatel (24 inimest: 13 naist ja 11 meest). Varasemast ajast olid esindatud 1900. aastad kahe inimesega (üks mees ja üks naine) ning 1910. aastad kuue inimesega (üks mees ja viis naist). 1940. aastatel oli sündinud seitse vastanut (kõik mehed). 1950. ja 1960. aastatel sündinud vastajaid oli kokku neli (kummaski kümnendis kaks inimest) ning nemad olid kõik naised.²

[1] Küsimuslehe *Jalgratas. Auto. Raadio. Televiisor* (1997) vastused on köidetud säilikuteks ERM KV 837–843. Küsimuslehe *Minu auto* (2010) vastused olid artikli trükkimineku ajal veel köitmata. Seepärast on otsesitaatide viidetes ühel juhul ära toodud nii vastaja sugu, vanus ja ka arhiiviviide (nt mees, 1939, ERM KV) ning teisel juhul vaid sugu ja vanus (nt naine, 1939).

[2] 1997. a: kokku 43 teemajutustust (19 meest ja 24 naist). Enne 1910. aastat oli sündinud kaks inimest (üks mees ja üks naine), 1910. aastatel kuus inimest (üks mees ja viis naist), 1920. aastatel 30 inimest (15 meest ja 15 naist), 1930. aastatel neli inimest (üks mees ja kolm naist) ning üks inimene 1940. aastatel (mees).

1997. aasta küsimuslehes käsitles autot vaid osa küsimusi: 39 küsimusest üheksa. 2010. aasta küsimustik (kokku 20 küsimust) oli tervikuna pühendatud autokasutuskogemusele, küsimusi oli rohkem ja need vaatlesid autokultuuri erinevaid tahke. Nii 1997. kui ka 2010. aastal kirja pandud teemajutustustes kirjeldatakse nõukogude aega retrospektiivselt ja hõlmavalt: kirjutajad vaatlevad oma elu kui tervikut ning hindavad minevikusündmusi jutustamise hetke vaatepunktist. Kuigi erinevad küsimuste ulatuselt ning mõneti ka fookuselt, keskendusid mõlemad küsimuslehed eelkõige vastajate subjektiivsetele kogemustele, arvamustele, soovidele ja maitsetele, mida igaüks neist sai oma elu eksperdina vahendada. Vaatamata erinevustele küsimuste sõnastuses, olid nõukogude aega käsitlevad vastused – inimeste argikogemuse kirjeldused – küllaltki sarnased; seega olid kahe erineva küsimuslehe tulemused omavahel võrreldavad ja neid sai edukalt kasutada ühtse kategooriatesüsteemi loomisel. Artikli aluseks olev analüüs ei järginud siiski mitte küsimustike struktuuri, vaid lähtus eespool viidatud uurimisküsimusest. Küsimuslehtede huvispekter oli artikli fookusest märksa laiem ning korrespondentide võrgu abil kogutud materjal võimaldab kahtlemata temaatiliselt avaramat ja suuremat üldistusteni ulatuvat uurimistööd kui see artikkel siin. Olgu käesolev kirjatöö lihtsalt esimene katse materjali tutvustada. Teemajutustused pakuvad mitmekülgset ainet taasiseseisvumisaegse autokasutuskogemuse kohta; edaspidi võib olla huvitav teha ka küsimustike põhjal näiteks kahe kaasaja – 1997. ja 2010. aasta oma – võrdlus.

Elu moderniseerumine Nõukogude Eestis

Teemajutustused, mis tervikuna hõlmavad nõukogude perioodi kogu selle ulatuses, peegeldavad ühiskonna ja elu moderniseerumist II maailmasõja järel. Neis kirjeldatud on paralleele mujal läänemaailmas sõjajärgsetel aastatel toimunuga (vt nt Garvey 2001; O'Dell 2001), ent leidub spetsiifilisi eripärasid, mis olid omased Nõukogude Liidule ja sellest sõltuvatele idabloki maadele ning millest kõige enam vormis ja mõjutas argikogemust riiklik – nõukogulik – elukorraldus.

„Automobiilsuse historiograafia on siiani olnud peamiselt kapitalistlike riikidega piirduv lääne asi,“ on märkinud mõjukas mobiilsusuuriija Gijs Mom (2008, tsit Siegelbaum 2011a: 5). Ida-Euroopas on autokasutust tarbimiskultuuri ja materiaalse kultuuri aspektist vähe käsitletud, erandina võib märkida 2011. aastal ilmunud kogumikku *The Socialist Car* (Siegelbaum 2011). Eestis autokasutust etnograafilisest aspektist vaadeldud pole,³ kuid Eesti etnoloogid on teinud argikultuuriuurimusi

2010. a: kokku 40 teemajutustust (21 meest ja 19 naist). 1920. aastatel oli sündinud 10 inimest (viis meest ja viis naist), 1930. aastatel 20 inimest (10 meest ja 10 naist), 1940. aastatel kuus inimest (viis meest ja üks naine), 1950. aastatel kaks inimest (mõlemad naised) ning 1960. aastatel samuti kaks inimest (samuti naised).

[3] Kirill Teiteri rohkete fotode ja illustatsioonidega *Autoaeg. Pildikesi Eesti esimesest autosajandist* (2009) toob lugejani faktidega pikitud muhedaid olukirjeldusi.

nõukogude aja ja selle mäletamise kohta, mis võimaldavad luua tausta ka autokasutuse uurimisele.⁴

Nõukogudeaegset ühiskonda on tavatsetud käsitleda kui sotsiaalselt suhteliselt ühtset ja võrdsete inimeste ühiskonda. Seda vaatenurka on mõjutanud ja võimendanud nõukogude ideoloogias kehtinud ja retoorikas sihikindlalt avaldunud egalitaarsuse põhimõte. Võrdsus polnud aga loomulikult tekkinud, vaid seda tagas ametlik võim oma püüdlustega organiseerida nii avalikku elu kui ka riigialamate privaatsfääri. Ulatus ja viisid, kuidas ja mil määral ametlik võim tavakodanike argiellu sekkus ja seda korraldada püüdis, ei olnud nõukogude perioodi lõikes kogu aeg ühesugused. Nõukogude argielu uurijad (Khakhordin 1999, tsit Jõesalu 2005; Yurchak 2005, tsit Jõesalu, Kõresaar 2011: 67) eritlevad siin kõrgtotalitaristlikku ja hilise sotsialismi ehk küpse nõukogude ühiskonna perioodi. Esimene on Eestis üldjoontes piiritletav Stalini valitsusaastatega alates II maailmasõja lõpust kuni nn Hruštšovi sulani (1940.–1950. aastatega). Seda aega iseloomustas võimudepoolne lakkamatu ideoloogiline surve ühiskonnale, massirepressioonid ning kõikehõlmav järelevalve, mille eesmärk oli kontrolli saavutamine ka inimeste isiklike elude üle (Jõesalu, Kõresaar 2011: 70). Hilissotsialismi perioodil (1960.–1980. aastatel) süsteemiga kohaneti ja elu normaliseerus. Sel ajal kaotasid ametlikud reeglid järkjärgult oma tegeliku jõu ning jäid toimima pigem deklaratsioonide ja rituaalidena. Argielu tasandil hakkasid mitteformaalsed reeglid ametlike üle domineerima ja tekkisid alternatiivsed autonoomsed ning ametlikule avalikkusele vastanduvad poolavalikud elusfäärid. Inimeste argikäitumist suunas siinjuures nn topeltmoraal ja erisugused standardid, mis tulenesid konkreetsete sotsiaalsete keskkondade (mitteametlikest) normidest (samas: 70–71).

Samal ajal kujundasid Nõukogude Eesti inimeste elustiili II maailmasõja järel ka samasugused sotsiaalsed protsessid kui mujal Euroopas (ja lääneühiskondades), ehkki need jõudsid siia mõningase ajalise viivitusega ning omandasid ametliku ideoloogia ja praktikate mõjusfääris iseloomuliku kuju. Mõnikord lihtsalt jäljendati lääne kombeid, teinekord võisid sotsiaalse muutuse põhjuseks olla sarnased tehnoloogilised muudatused, mis lubab arvata, et samasugused nähtused oleksid ka ilma lääne eeskujuta aset leidnud (Misiunas, Taagepera 1997: 204). Nagu mujalgi II maailmasõja järgses Euroopas, on Nõukogude Eestiski jälgitavad sellised suundumused nagu sotsiaalne mobiilsus, linnastumine, tarbijalikkuse tõus ja individuaalsete väärtuste tähtsustamine, mis kannavad aga kõik spetsiifilisi „nõukogulikke“ erijooni.

Sotsiaalne mobiilsus ehk liikumine klassist klassi avaldus Eestis sel perioodil väga tugevalt, tulenedes olukorrast, kus II maailmasõja eelne ühiskonnastruktuur oli nõukogude võimu poolt täiesti hävitatud ning selleaegsed sotsiaalsed suhted oma kehtivuse kaotanud. Sellegipoolest oli inimese päritolul (toonase retoorika kohaselt „ankeedil“) märkimisväärne kaal – nõukogude ühiskonnas eeliseid andva positsiooni saavutamisel luges asjaolu, kas inimesel oli sugulasi ametliku ideoloogia poolt põlustatute seas. Sobimatu päritolu blokeeris paljud potentsiaalsed

[4] Vt nt nõukogudeaegsest defitsiidikogemusest ning toimetulekustrateegiatest Kõresaar 2003; Ruusmann 2006; 2010, sotsiaalsetest suhetest ning avaliku ja privaatsfääri vahekorraest nõukogude ühiskonnas Jõesalu 2005; 2006; Jõesalu, Ruusmann 2008; Jõesalu, Kõresaar 2011. Täna etnolooge Reet Ruusmanni, Anu Järsi ja Terje Anepaiot suuliste märkuste ja nõuannete eest.



Foto 2. „Estonia“ kolhoosi esimene auto, Retla, Järvamaa. 1951.

Fotograaf teadmata. ERM Fk 2816:151

võimalused pääseda ligi sotsiaalsetele hüvedele, näiteks välistas võimaluse tõusta juhtivatele ametikohtadele. Mõju autokasutusele ilmnis selle kaudu, kes üldse said üldise puudusmajanduse tingimustes autoostuloo.

Teiseks valdkonnaks oli linnastumine ning töö- ja elukohtade laialipaiknemine. Siin avaldus auto mõju argikogemusele väga tugevalt. Rahvastiku ulatuslik asumine linnadesse sai alguse 19. saj lõpuaastatel ning 1930. aastate lõpuks kujunes Eestis välja linnakultuur (Kannike 2002: 60). Linnastumine jätkus hoogsalt ka II maailmasõja järel ja 1960. aastate alguseks oli linna kolinud juba ligikaudu 2/3 Eesti elanikkonnast (Kannike 2008: 543). Sageli oli tulnud noores eas linna tööle või kooli ja seatud oma elu seal püsivalt sisse, kuid säilitatud siiski tihedad kontaktid maalejäänud sugulastega. 1970. aastate lõpul hakkas laiemalt levima nn kahe kodu traditsioon – inimestel võis olla samaaegselt nii talvine kodu linnas kui ka suvekodu maal. Ühtlasi rajati nõukogude ideoloogia õigustusel maale sovhoosi- ja

kolhoosikeskuste näol uusi linnalisi asulaid. Sellega kaasnes, et paljud töökohad hakkasid aina enam asuma kodudest kaugemal ja inimesed pidid igapäevaseks töölkäimiseks läbima suuremaid vahemaid. Linnade sees ja asulate vahel liikumiseks tavatseti kasutada ühistransporti, samuti korraldasid majandid oma tööliste sõidutamist kodu- ja töökohtade vahel töölibussidega. Kuid ka auto – olgu isikliku või riigile-majandile kuuluva – kasutamise võimalus hõlbustas ning soodustas seesugust elukorraldust.

Kolmandaks tõuseb esile tarbijalikkus, mis oli iseloomulik 1970.–1980. aastatele. Kuni 1950. aastate lõpuni on kohasem rääkida pigem inimeste toimetulekust kui tarbimisest, kuid võimude kontrolli kahanedes ning sissetulekute suurenedes kasvab ka tarbimine ning eeskätt inimeste soov endale midagi head lubada. Tarbimine oli nõukogude inimeste jaoks ühtaegu nii hedonistlik mõnu kui ka vahend prestiiži saavutamiseks (Misiunas, Taagepera 1997: 198). Defitsiidimajanduse tingimustes kujunesid välja erilised kultusesemed, mille seas auto asus väga kõrgel kohal (Kõresaar 2003: 155). Auto andis võimaluse rohkem reisida, mis oli nõukogude ajal samuti omalaadne staatuse sümbol ja aseaine asjade tarbimisele (Noack 2005: 478). Tarbijalikkuselegi avaldas nõukogude tegelikkus tugevalt mõju, eeskätt defitsiit ehk kaubavaliku puudus ning tarbekaupade kättesaadavuse riiklik organiseerimine, mis tõi kaasa mitteametlikud varimajanduslikud hankimissüsteemid. Ühtlasi tähendas tarbimine nõukogude ideoloogia õõnestamist: ihaldatud asjade saamiseks oli tihti vaja teha nõukogude võimuga koostööd, ent nõustumine koostööga tähendas paradoksaalsel kombel ka selle ideoloogia sisuliselt mõttetuks kuulutamist: see „deklareeriti nii sisutühjaks, et see ei väärinud isegi avalikku vastuhakku“ (Misiunas, Taagepera 1997: 199; vt ka Crowley, Reid 2000: 14). Asjade omandamine muutus seega omalaadseks enesekehtestamise viisiks, mis rõhutas vastuseisu vihatud süsteemile. Autoostulubade ja autode hankimislood annavad karakterse ülevaate sellises süsteemis toimetulekuks vajalikest ametlikest ja mitteametlikest strateegiatest.

Ning lõpuks individualistlike väärtuste esiletõus, mis oli nii Eestis kui läänes jälgitav privaatsfääri, mille tuumiku moodustas kodu, tähtsustamise kaudu. Kodu on nähtud kui erinevate ideoloogiate lõikumispunkti, kus inimesed väljendavad oma personaalseid identiteete ning arendavad alternatiivseid versioone õigest ja normaalsest elustiilist (Crowley, Reid 2000: 16; Kannike 2002: 45). Nõukogude ühiskonnas, kus avalik võim püüdis korraldada riigialamate elu igas valdkonnas, oli kodu inimeste jaoks turvapaik, kuhu sekkuva võimu eest kapselduda. Ühtlasi oli kodu isikliku kultuuriloo areen, kus esemed omandasid mõtte ja väärtuse inimeste individuaalsete elukäikude kaudu. Auto kui tarbeese kuulus samuti isikliku sfääri, kätkedes samaaegselt erinevaid tähendusi alates omaniku staatuse väljendamisest ühiskonnas kuni võimaluseni olla toeks oma perekonnale ja teistele lähedastele või veeta meeldivalt vaba aega.

Ühiskonna üldise moderniseerumise alla võib liigitada ka lood autode tehnilisest täiustumisest ja üha keerukamaks muutumisest, ise parandamise asendumisest teenindusjaamadega, autodele, sõitjatele ja liiklusele kehtestatavate nõudmistele karmistumisest; samuti kirjeldused töötegemisest autoga ning naisautojuhtide omaksvõtust.

Teemajutustustes tulevad ajastuomased nõukogulikud jooned kõige silmator-kavamalt esile inimeste ja ametliku võimu suhetes ning ajastule tüüpilises topelt-moraali avaldumises: võimu püüdes autokasutust korraldada-kontrollida ning inimeste strateegiates selle survega toimetulekuks. Selle valdkonna alla võib lii-gitada ka nõukoguliku klassisüsteemi autokasutuse kaudu vaadatuna ja käsi-pe-seb-kätt stiilis hankimislood. Samuti kuuluvad siia jutustused, mis käsitlevad nn nõukogudeaegset korralagedust: hinnangud autode, nende käitlemise ja parandu-se kvaliteedile, lood altkäemaksu andmisest ja reeglite rikkumisest liikluses.

Auto muudab elukorraldust

Teemajutustuste varaseimad vahetud mälestused sõiduautodest pärinevad kor-respondentide lapsepõlvest ning ajalises mõttes paigutuvad olenevalt sellest, kas vastati 1997. või 2010. aastal, peamiselt kas Eesti Vabariigi aega või varasesse nõu-kogude perioodi. Üksikud 1997. aasta vastajad mäletavad kohati veel tsaariaegagi ning mõned üksikud kokkupuuted autodega on pärit sellestki ajast. Enamik vasta-jaist meenutab aga, et autosid hakkas rohkem näha olema 1930. aastatel ja eriti selle kümnendi keskpaigast alates.

Vaatamata sellele, kas esimest autot nähti 1910., 1920., 1930. või 1940. aastatel, olid lapsepõlveaegsed kokkupuuted autodega kirjutajate jaoks erakordsed ja ere-dalt meeles. Kuigi enamik vastanuist oli lapsena autot näinud ja mõnel juhul sel-lega sõitagi saanud, olid sõiduautod sellal veel ebatavalised ja harjumatud luksus-asjad. II maailmasõja eelses Eestis tavatseti sõita jalgratate ja vahel ka autobusside-ga; varasel nõukogude ajal levis veoauto (esialgu ka autobussi funktsioonis)⁵ ning argiste sõiduvahenditena olid kasutusel mootorrattad ja jalgrattad.

1940. aastatel, mil maa alles taastus sõjavapustusest ja korralikke teid, veel vä-hem korrapärast bussühendust ei saanud sugugi tavaliseks pidada, tavatsesid veo-autojuhid oma autoga nii ametlikku kui ka mitteametlikku transporditeenust osu-tada. Seda tehti, nagu mujalgi Nõukogude Liidus (Siegelbaum 2011b: 183) nii spon-taanselt maanteel hääletajaid peale võttes kui ka tellimise peale. Teemajutustustes räägitakse veoautodega sõitmisest küll kaugemale kooli, küll linna arsti juurde. Üks jutustaja mäletab, kuidas Tartus *Peetri kiriku juures oli murdu rahvast hääletamas koju sõiduks* (naine, 1929, ERM KV 839: 156).

Üldlevinud komme oli käia veoautoga ekskursioonidel. Endine kooliõpetaja jutustab:

Lahtises autokastis, mõnikord haisev kütusevaatki ühes nurgas, sõitsime [koolilastega] läbi kogu Eestimaa. Kolhoosnikega koos käisime Lätimaal ja Leningradis. Ikka kitsad ja kõvad pin-gid istumise all ja ise vihmamantli all, kui sadama juhtus. (Naine, 1923, ERM KV 842: 94)

Nõnda tavatsesid reisida nii täiskasvanud (nt töökollektiivid) kui ka kooliklassid. Tagantjärele tundub see kirjutajatele mitte ebanugava liiklemisviisi, vaid pigem

[5] II maailmasõja järel korraldas Tallinna ja maapiirkondade vahelisi sõite 1. autobaas, ka-sutades selleks autobusside asemel esialgu lahtisi ning hiljem furgoonkastiga veoautosid (Teiter 2009: 76).



Foto 3. "Edasi" kolhoosnikud ekskursioonil, Taikse, Järvamaa, 1951 või 1952.

Fotograaf teadmata. ERM Fk 2816:178

romantilise seiklusena. Ka nii mõnigi tollane laps meenutab sellist rändamist kui toredat kogemust.

Kui veoautod olid sõja järel (peaaegu) harjumuspäraseid sõiduvahendid, siis sõiduaudod olid alles eksklusiivsed. 1940. aastast pärinevas mälestuskillus jutustatakse:

Mäletan, kuidas meie poole kooliõuele sõitis keegi onu lääikiva autoga. Onul oli asja minu isa juurde, kes oli [...] kohaliku algkooli juhataja. Kui võõral said isaga jutud aetud, siis ütles ta mulle ja mu vennale: „Kuulge poisid, kas te autoga sõita tahate?“ See oli ootamatu rõõmusõnum. Vastasime mõlemad korraga nagu ühest suust: „Muidugi tahame!“ Siis küsis võõras meie isalt, et mida koolihärra poistele pakutud sõidust arvab. Isa lausus seepeale, et poisid, sõitke siis pealegi onuga Visse kolka ja tulge sealt otse üle oru jalgsi koju. Onu tegi meile autoukse lahti. Istusime autosse. Auto oli pealt kaetud lääikiva värviaga, sees olid aga pehmed, nahaga kaetud istmed. Nii huvitav oli vaadata autot seestpoolt, kuid pikemaks uudistamiseks polnudki aega, sest kohe läks sõiduks. Siiski ei mäleta ma tollest esimesest sõidust muud, kui seda, et üsna kiiresti olime mööda käänulist külalateed sõites juba Vissel taluhoovis ja onu aitas meid autost välja. Kahju oli autost lahkuda, sest nii oleksime tahtnud veel sõita! Tänasime ja vudistasime üle oru koju. Aga elamus autosõidust oli suur. Uhkustasime sellega, et rääkisime naabripoistele autosõidust kui väga tähtsast sündmusest. Tundsime, et meie peale ollakse kadedad. (Mees, 1936)

Teises loos meenutatakse, kuidas kolhoosile hangiti sõiduauto Moskvitš:



Foto 4. Laps Toila kolhoosi GAZ-51 roolis, Toila, Ida-Virumaa, 1960. aastad.

Foto: Olav Vallimäe. ERM Fk

Kui esimees sellega koolimaja ette sõitis, jooksime kõik välja vaatama, juhtugu siis olema tund või vahetund. Ilma õpetaja loata muidugi, kellel see enam aega oli luba küsida. Nüüd jooksevad lapsed välja, kui hobune sõidab maja juurde. (Naine, 1938)

Nood elegantsed ja kallid uhkuseasjad olid tollal siiski veel nii harjumatud, et mõni nendega seonduv seik tundus imelik või lausa naeruväärne:

Minul nooruses ei mahtunud mõistusesse, kui räägiti, et välismaal vanaks jäänud autod sõidavad omal jõul ise romulasse [...] ja miks temaga siis ei sõideta. Meil kõpitseti kõik vanad risud ülesse. (Mees, 1928)

See oli aeg, kui meie tänavapildis olid valgusfoorid veel tundmatud asjad. Mäletan, et üks meie sugulane, kes sõja eest oli Ameerikasse pagenud, ühes oma kirjas pajatas, et neil on tänavatel punased ja rohelised tuled, mis neile siis näitavad, kas üle tee võib minna või peab tee ääres ootama. Lugesime seda kirja ja naersime, sest see paistis nii totter olevat – seista ja oodata. Ei osanud siis veel neid tänavaid/teid ette kujutada, kus auto on autos kinni. (Naine, 1939)

Kuid mitte kõigis varastes mälestustes ei ümbritse autot vaid romantika- või glamuurioreool. Kõrgtotalitarismiajal võis automürin tähendada ka küüditamisohu:

Nii kui automürinat kuulsime, vakatasime kõik. Kuulasime ja hoidsime hinge kinni. Kas läheb mööda või peatub õues? Oli kuulda, et nii mõnigi plaganud metsa, kui autot kuulis. (Naine, 1923, ERM KV 842: 94)

Harjumuspäraseks tarbeesemeks muutus auto alles mõne aastakümne pärast. Kui veel 1960. aastatelgi sõitis autosid meie teedel vähe (Rääsk 2012: 49), siis 1970. aastate

alguses kasvas nende arv juba tuntavalt⁶ ning 1980. aastateks oli isiklik auto muutunud paljudele kättesaadavaks (vt nt Teiter 2009: 95). Lõviosa teemajutustustest käsitlebki küpset nõukogude perioodi (1960.–1980. aastaid): varaste kokkupuudetega võrreldes on hilissotsialismi aega kajastavad lood mitmekülgsemad ja sisukamad ega jää enam pelgalt lapseliku imetluse või repressioonihirmu kirjeldusteks.

Suurim argieluline muutus, mille auto tarbeesemestumine inimeste jaoks kaasa tõi, seisnes liikumisvõimaluste avardamises ning mugavamaks muutumises. Üks kirjutaja meenutab naudingut, mida autosõit mootorrattasõiduga võrreldes pakkus:

Esimesed viis tundi oma katuse all olid ülevaad, eriti hästi tundsi end autos siis, kui hakkas vihma sadama. Me olime mõlemad abikaasaga maakorraldajatena töötades sõitnud palju mootorrattaga ja seda igasuguse ilmaga ning nüüd soojas autos istudes oli ütlemata mõnus tunne. (Mees, 1932)

Tänapäevasele autokasutustihedusele jäi 1970.–1980. aastate oma muidugi mitmekordselt alla. Mõnigi tollane autoomanik kinnitab, et vaatamata auto olemasolule seda igapäevasteks käikudeks ei kasutatud – töö käidi ikkagi jalgsi või ühistranspordiga, mis oli hilissotsialismi ajal võrdlemisi odav ja nüüdsega võrreldes tihedama võrgustikuga:

Ei ole kunagi seda, et mõni käik oleks jäänud enne auto omamist käimata. Sellel ajal oli ühistranspordi korraldus selline, et võimaldas liikuda igal pool ja igal ajal. (Naine, 1936)

Sama kirjutaja möönab, et tollal polnud ka lihtsalt seda kommet, et paar kilomeetrit tuli autoga sõita.

Tegelikkuses võis tookordne „hästi korraldatud“ ühistransport olla kasutaja jaoks küllaltki ebamugav. Üks ema kirjeldab emotsionaalselt kaksikute lastesõime viimist ja toomist suureks paisunud Tallinnas 1970. aastatel:

Kui Mustamäele oma uude koju olime kolinud, ilmnis peres autovajadus eriti teravalt, sest lapsi pidi ju iga päev, veel endise kodu juurde [kesklinna] lasteaeda viima/tooma. Oli ebatõenäoline, et isa tööautoga saab seda pidevalt teha. Võimalik logistika oli järgmine: mees läheb hommikul tööle, tuleb taksoautoga [oma tööautoga] koju, mina olen lapsed juba riidesse pannud ja kõik koos siis sõidamegi lasteaeda. Kui taksole on juba mõni tellimus, siis pannakse meid lasteaia juures maha ja mees sõidab oma tööülesandeid täitma. Mina lähen siis hiljem Tartu mnt. nr. 4 trammi peale, et sõita siis juba sellega oma töökohta päris Tondi lõpp-peatuseni välja. (Naine, 1939)

Kui selline plaan võis sobida hommikuti, siis õhtuti oli asi keerulisem:

[6] Ehkki suhtarvudes oli autode juurdekasv kiireim sõjajärgsel aastakümnel, märkis erasõidukite osas plahvatuslikku tõusu 1970. aastate algus, mil erasõidukite hulk Eestis mitmekordistus ning moodustas esmakordselt kõigi kasutuses olevate autode üldarvust rohkem kui poole (59,8%) (Teiter 2009: 95). See tulenes uue suure ja tootmisvõimsa Togliatti tehase käikuandmisest ning Eestiski ülipopulaarseks osutunud automargi Žiguli tootmise alustamisest 1970. aastal Fiat 124 mudeli eeskujul. Tehase valmimise järel loodeti, et uue tehase tootmisvõimsust arvestades suudetakse krooniline autonappus seljatada. Autode defitsiiti Togliatti tehase toodang küll ei kaotanud, kuid siiski suurenes kasutada olevate autode arv oluliselt ning paranes ka sõidukite kvaliteet ja eksploatatsiooniiga (Teiter 2009: 80; Rääsk 2012: 49).

Mina sõitsin peale tööd alati lastele järgi ja püüdsime kolmekesi siis hakkama saada. Kõigepealt tulime jalgsi trammi peale, sellega Võidu väljakuni, sealt edasi trolli peale ja Mustamäele Sääse peatusse ja sealt edasi jällegi jalgsi koju. Tihti peale olid õhtuti nii tramm kui ka troll inimesi puupüsti täis, istumisvõimalusi polnud, lapsed seisis, surusin neid siis tugevalt enda vastu, et neid ära ei tallataks, ja kuna neid väikeseid pambukesi seal kuskil all, inimeste jalgade juures ei nähtud, oli täitsa tegu neid kaitsta. Kergem oli siis, kui lapsed seal all nutta tihkusid, siis püüdsid inimesed neid ise ka säästa, ei trüginud nii ligi. Minu ütlemistest, et ärge trüggige, siin on lapsed, ei tehtud suurt väljagi; ühel korral hoopiski üks vene naine, kes ise istus, küsis: „Miks nad teil pirisevad?“ Ma ei vastanud sellise lolli küsimuse peale midagi. Tahtmine oli ka ise pirisema hakata. Kahte last korraga, eriti sellises inimmassis, ei jõudnud eriti süles hoida. Vankriga/käruka ühissõidukis olemisest pole mõtet enam rääkida. See lastesõimeaeg oli meile karm aeg [...] isegi nüüd, seitsmekümneaastaselt, võin ütelda, et mitte kunagi ka isegi hiljem ei ole ma igatsenud oma autot nii väga kui just sel ajal. (Samas)

Niisiis vaatamata sellele, et ühistranspordi kasutamine oli üldlevinud ja loomulik, tõi auto kaasa olulisi mugavusi ja hõlbustas elu nii autoomanikul kui ka tema lähedastel. Autoga sõideti ujuma, seene- ja marjametsa, kalale ja jahile; sellega transporditi ehitusmaterjale, remondivahendeid ja mööblitükke ning käidi maa- ja linnakodu vahet. Linnaelanikud tavatsesid käia maal elavatel sugulastel abiks suuremaid hooajalisi põllutöid tegemas ning levinud oli ka toiduainete toomine maalt. Maaelanikud sõitsid autoga suuremate keskuste⁷ turgudele omakasvatatud põllumajandussaadusi (aedvilja, loomi) turustama, see andis perele märkimisväärset lisatulu; samuti veeti vajadusel isiklike sõiduautodega elusaid koduloomi ja -linde ning leidub lugu isegi sülemikastis mesilassülemi transportimisest autosalongis. Piirialade elanikel oli kombeks sõita autoga naabervabariikidesse (nt Läti ja Venemaale Slantsõsse) ostureisidele, mis oli osaliselt ka meelelahutuslik tegevus.

Paljud teemajutustused kirjeldavad nõukogudeaegseid autoreise, sest inimesed, kelle peres oli auto, tavatsesid sellega puhkuse ajal meelelahutuseks ja silmaringi avardamiseks ringi rännata. Kõige tavalisem oli suviti mööda Eestit liikuda, kuid paljud sõitsid kaugemalegi: enamlevinud sihtkohad olid Läti, Leedu ja lähemad Venemaa linnad (nt Leningrad, Kaliningrad), kuhu mindi nii loodust kui ka kultuurisündmuse nautima. Kuid käidi ka palju kaugemal ja eksootilisemates paikades. Kuigi Nõukogude Liidu riigipiiri taha pääsemine oli enamiku jaoks pea võimatu, oli nõukogudepärasest väljendit kasutades terve „kuuendik maakerast“ ehk paljusid eri maid ja kultuure hõlmanud Nõukogude Liit ringi liikumiseks avatud ning inimesed kasutasid meelsasti võimalust reisida – muuhulgas ka autoga. Populaarne oli käia Kaukaasias mägimatkadel ja Krimmis sooja mere ääres. Nagu praegu, nii kõitsid ka toona inimesi soojad maad ja kultuuriväärtused ning eeskätt hinnati perega koosveedetud aega.

Ütlen rõhutatult, et auto on vajalik tarbeese, ta on liiklusvahend, mille kasus ei tohiks keegi kahelda. Olen nautinud seda rõõmu, kui terve pere istub autos, lapsed, kes on veel väikesed, tahavad sõita. Käisime perega alailma vabal ajal sõitmas – tegime väikesi ekskursioone kodurajoonis, ka Võru rajoonis, käisime looduses, sugulaste ja tuttavate pool. See oli ilus aeg. Poleks meil autot olnud, oleksime perega paljust meeldivast ilma jäänud. (Mees, 1936)

[7] Kirjasaatjad nimetatavad Leningradi, Tallinna ja Tartut.



Foto 5. Autoreisil. Telkimisplats Nida poolsaarel Leedus, 1969.

Foto: Alfred Otstavel. ERM Fk

Auto omamist reguleeris ametlik võim

Ent ilusad elu võimaldavad autot ei olnud Nõukogude Eestis võimalik niisama lihtsalt osta. Nõukogude Liidus oli tarbimissfäär allutatud tootmisele ja toodangu üle kehtestatud kontrollile: kaupade tootmine ei kujunenud mitte turunõudmise järgi, vaid oli riiklikult korraldatud, samuti oli toodete ja teenuste jõudmine tarbijateni tsentraalselt organiseeritud. Selline elukorraldus tingis kaupade ja teenuste pideva puudujäägi ehk defitsiidi. Inimese jaoks väljendus see enamasti pikkades järjekordades, kaupade ja teenuste madalas kvaliteedis ning vähestes valikuvõimalustes (Kõresaar 2003: 150).

Autoostu reguleerimine oli ilmekas näide riiklikult organiseeritud normeerimisest. Kuni 1958. aastani olid sõidua autod Eestis küll vabamüügis, kuid müüki saabus neid väga vähe. Sellele vaatamata pandi kõik soovijad Tallinnas asunud autokaupluses kirja autoostu nn ühiskondlikku järjekorda, mida pidas „ostjate kollektiiv oma esindajate kaudu“. Järjekorra liikumist kontrollinud paarikümnest isikust koosnev nn ühiskondlik nõukogu tegi aga vastavalt võimude määrustele ja korraldustele selles pidevalt korrektiive, mis muutis järjekorra liikumise tavainimese jaoks üsna stiihiliseks (Hämäläinen 2012: 34) ja autoostu erandlikuks sündmuseks.

Keeruline ligipääs kaubale ei olnud 1950. aastatel ainuke autoostu reguleeriv asjaolu. Piiravaks teguriks oli ka hirm. Korrespondentide meenutustes leidub lugusid sellest, kuidas autotaolist luksuseset ei julgetud endale soetada kartuses, et taas võib ees oodata Siberi-tee. Üks kirjutaja meenutab oma kõhklemist autoihaluse ja hirmu vahel 1948. aasta kevadel:



Foto 6. Väljasõit rohelusse, 1950. aastad.

Foto: Tiiu Saar. ERM Fk

[Leningradis, nüüdses Peterburis] Nevski peal olid siis „uhked limusiinid“ Moskviš 401 reas. Hind oli umbes 8000 rbl. Siis tekkis mul esimest korda soov endale autot saada. Selle raha oleks siis kokku saanud küll, kuid võitis hirm. Alles see kulakujaht lõppes⁸ ja vaevalt pääsesime Siberisse sõidust. (Mees, 1930)

Teine vastanu sedastab:

Olen praeguseni seisukohal, et tollased eestlased oleksid ostnud ehk veel rohkemgi ka neid nõukogude sõiduautosid, kuid nad kartsid, et auto pärast võidakse neid spekulantideks või kulakuteks teha. (Mees, 1936)

1958. aastal, mil senine järjekorra alusel toimunud müügikorraldus välja vahetati (Hämäläinen 2012: 34), muutus autoost tavainimese jaoks veelgi keerulisemaks. Nüüd sai sõiduautot soetada vaid vastava loa alusel, mida hakkasid väljastama ametiühingud neile piirkondliku täitevkomitee poolt eraldatud autode arvu piires. Ostulubadest kujunes kiiresti nõutud kaup, sest loaga ostetud autod olid tunduvalt odavamad vabaturu⁹ hindadest ja tähtis oli see, et said tutt-uu masina (mees, 1926, ERM KV 839: 186). Autot osta soovival inimesel oli vaja esitada avaldus kas ametiühingule või rajooni täitevkomiteele. Lubade saamine sõltus eraldatavate autode hulgast – näiteks meenutab üks kirjasaatja, et neid ostulube anti väga vähe, Keeni sovhoosi kohta tuli aastas 1–2 ostuluba [...], ning mul tuli kaua oodata (mees, 1932) – ent ka otsusta-

[8] Tegelikult algas kulakuks tegemine 1947. aastal ja „jaht“ neile lõppes alles 1950. aastate teisel poolel. Võib oletada, et meenutaja viitab selles lõigus 1941. aasta küüditamisele.

[9] Vabaturu hindade all on ilmselt mõeldud kasutatud autode turuhindu.

jate hinnangust taotleja isiku kohta. Seejuures peeti silmas inimese sotsiaalsed positsiooni, teeneid võimu ees ja muidki asjaolusid. Eelistati nn nomenklatuuri (ehk Eestimaal Kommunistliku Partei¹⁰ ladvikusse kuulujaid), nn Suure Isamaasõja veterane (s.t II maailmasõjas nõukogude poolel võidelnuid), tööeesrindlasi ja kõrgeid kultuuritegelasi ning oma osa mängis ka taotleja „ankeet“. Nii mõnigi kirjasaatja nendib, et lube jagati „nägude“ järgi (mees, 1928) ja neil, kes „nägude“ hulka ei kuulunud, veelgi enam ebasobiva sotsiaalse taustaga inimesel (nt koguduse esimehel (mees, 1923, ERM KV 840: 197), *rahvavaenlasel* või *endisel kulakul* (naine, 1928)) polnud loa saamiseks mingit lootust. Üks vastaja sedastab lausa:

Olen seisukohal, et käesoleva teema puhul vajaks arutlemist ka nõukogude ajal käibel olnud väljenduse individuaalauto omanik mõiste. See nimetus oli sellal justkui teatud klassitunnus. (Mees, 1936)

Nii võis autoostuloo taotlemine venida aastatepikkuseks ettevõtmiseks, kus vahel tuli oma koht järjekorras soodsamas sotsiaalses positsioonis olijale loovutada. Oli neid, kes seesuguse järjekorra korrigeerimise vastu protesti tõstsid, kõrgematele organitele avaldusi saatsid ja lõpuks edugi saavutasid (mees, 1932). Seda aga said endale lubada kõrgema sotsiaalse staatusega ja puhtama ankeediga kodanikud, kes võisid olla kindlad, et leiavad oma nõudmistele kõrgemalt poolt toetust. Levinud oli ka kaudsem süsteemiga manipuleerimine: *mees oli kombainer ja kombainerid combineerisid, et iga aasta tuli erinev mees sots. [sotsialistliku] võistluse¹¹ võitjaks ja see sai autoostuloo* (naine, 1936, ERM KV 839: 112).

Jaotajatele tähendas ostulubade üle otsustamine samuti bürokraatlikku skeemitamist, kus lõpliku sõna õigus jäi kõrgematele võimukandjatele:

1970. aastate algul ületas auto soovijate arv mitmekordselt asutusele eraldatud autoostulubade arvu. See oli jagajatele (juhtkond, parteibüroo, a/ü komitee) raske probleem. Tihemetsa tehnikumis oli püütud näiteks välja töötada mingisugust punktide süsteemi: tööstaaž aastates, käskkirjalised kiitused, igat sorti aukirjad, medalid ja ordenid – iga asja eest kindel arv punkte. Niimoodi moodustus pingerida. Aga ka see süsteem ei tahtnud hästi töötada. Viimase sõna ütlesid ikka tippmehed. (Mees, 1929, ERM KV 839: 260)

Võim reguleeris ka seda, mitu autot võis ühe perekonna käsutuses olla – tohtis olla vaid üks. Autoostuluba taotledes tuli esitada elukohajärgse riikliku autoinspeksiooni tõend selle kohta, et taotlejal ja temaga koos elavatel pereliikmetel ei ole isiklikku sõiduauto. Kui aga juhtus, et peres oli auto juba olemas, ent sellegipoolest oli õnnestunud saada luba uue auto ostuks, polnud tark jätta juhust kasutamata. Uue auto ost oli majanduslikult tulus – et uute autode hinnad olid kasutatud autode omadest madalamad, võis vana auto kasudega maha müüa. Kasutatud autode kõrgem hind tulenes olukorrast, kus uute autode hinnad hoiti riiklikult kunstlikult teatud tasemel, samas kui pruugitud autode hinnad kujunesid turuolukorda arvestades.

[10] Nõukogude Liidu ainupartei Nõukogude Liidu Kommunistliku Partei territoriaalne allüksus.

[11] Sotsialistlik töövõistlus oli Nõukogude Liidus ja idablokis praktiseeritud töövõistlus NSV Liidu liiduvabariikide, ettevõtete, tsehhide, brigaadide ja üksiktöötajate vahel, et saada paremaid töötulemusi ja parandada töö kvaliteeti. Sotsialistlikku võistlust kasutati töötajate moraalse ja materiaalse mõjutamise vahendina.

Endine koolidirektor Ida-Virumaalt kirjeldab „mahhinatsioonid“, mis võeti ette seoses teise auto soetamisega perekonda:

1983. a. sügisel sain ostuloo Žiguli 21033 ostmiseks. Vana autot ei saanud vastu talve nii kiiresti müüa. Kahte autot ei lubanud seadus. Appi tuli võtta mahhinatsioonid. Notari juures tegin fiktiivse kinkalepingu tütre nimele ja tema volitas mind oma autoga sõitma. Tõin uue auto ära, panin garaaži presendi alla ja sõitsin volituse alusel tütre autoga kevadeni. Kevadel müüsin tütre volitusega auto soodsalt ära ja hakkasin uue autoga sõitma. (Mees, 1930)

Nii pole üllatav, et autoostuloo saamine külvas ilmajäänutes kadedust ja [n]ii mõnelgi oli nina vingus, et miks just meie autoostuloo saime, kuigi kauem oodanud küllaga (naine, 1952). ENSV kaubandussüsteemi uurinud etnoloog Reet Ruusmanni sõnul ei määranud ligipääsu tarbekaupadele „mitte poliitilise ega klassikuuluvuse kriteeriumid, vaid otsustav oli inimese kuulumine defitsiidivõrgustikesse“ (Ruusmann 2006: 127). Auto hankimise puhul, kus ostulubade jaotamist kontrollis avalik võim, oli nomenklatuursus siiski oluline tegur.

Auto näitab omaniku staatust

Eestlased olid Nõukogude Liidus tuntud kui „autohullud“ (Teiter 2009: 80). 1970. aastatel oli Eesti Nõukogude Liidus eraautode arvult tuhande inimese kohta kindlalt esikohal (samas) ning eespool mitmetest teistest idabloki maadest (nt Poolast ja Bulgaariast; üsna võrdsel tasemel oldi Ungariga) (vt Siegelbaum 2011a: 6). Selleks ajaks oli autost kujunenud selge ja tugevamärgiline staatusesümbol. Inimeste autoihalust ei õhutanud üksnes soov lihtsustada oma igapäevaelu, vaid ka tahtmine olla naabriga, sugulasega, kolleegiga jne. ühel pulgal või veidi ees (mees, 1922, ERM KV 838: 125).

Ehkki auto omamine oli iseenesestki prestiižne, kehtis automarkide hulgas staatushierarhia. Autod jagunesid nn nomenklatuuriautodeks (siia kuulusid mustad Volgad, Tšaikad ja viimaste eelkäijad ZIM'id) ning nn rahvaautodeks. Rahvaautode hulgas kehtis omaette hierarhia: kõige alumisel pulgal asus Zaporožets, millega paljud olid sunnitud leppima. Kõrgema staatusega oli Moskvitš ja sellest veelgi kõrgemal asusid Pobeda ning Volga. 1970. aastatel hõivasid Žigulid rahvaautode pingereas esikoha kui parema kvaliteediga ja *nooblimad* (naine, 1939) sõidukid, edestades prestiižilt isegi Volgaseid. Mainekam mark kergitas omaniku staatust ja vahel ei peetud iga marki enda jaoks sobivakski:

Loomulikult vaatasid „Moskvitšide“ ja „Volgade“ omanikud Sassimeestele [Zaporožetsi omanikele] üle öla ja püüdsid igal võimalikul juhul oma üleolekut näidata ja sapakale pidi igal juhul tagatulesid näitama, isegi siis, kui sõideti kiirust piirava märgi mõjupiirkonnas. (Mees, 1932, ERM KV 837: 434)

Teine kirjutaja jutustab oma sõbrast, kes, olles endise taksojuhina harjunud Volgaga sõitma, ei pidanud isiklikku Zaporožetsit endale enam „seisusekohaseks“ (mees, 1901, ERM KV 843: 258).

Ostulube taotleti ja eraldati kindlat marki auto ostuks. Paraku ei pruukinud eraldatud auto mark sugugi alati soovituga kattuda ning siis tuli loasaajal otsustada, kas võtta pakkumine vastu või oodata veel. Paljud võtsid, kartes, et muidu võib autot teab kui kauaks ootama jääda. Ent leidus ka neid, kes riskisid ja kelle riske kroonis edu:

Mulle oli eraldatud „Moskviitši“ ostuluba. Kuna olin lootnud saada „Žiguli“ (Lada), mis oli natuke suurem ja sel ajal ka kõige nooblim masin, siis jäimegi mõtlema... Kui mulle juba see esimene pakkumine tehti, siis järelikult on minu avaldus juba suurest avaldusepatakast pealepoole tõstetud ja lisaks... Maipühad olid kohe tulekul...¹² Kõhklus hinges, kuid otsustasin siiski ütelda „Moskviitši“ ostust ära. Risk tasus. Juba mõni päev hiljem öeldi mulle, et saad oma „Žiguli“, kui kohe täna selle välja ostad. (Naine, 1939)

Ent mitte kõik margivalimised ei lõppenud sama edukalt. Teemajutustuste hulgas on lugu naiselt, kelle abikaasa taotles seitse aastat järjest tulutulit Žiguli ostuluba. Pikalt ebaõnnestunud otsustas mees lõpuks Žiguli-soovist loobuda. Seejärel asus pere taotlema ostuluba naise töökoha kaudu ning viimaks õnnestus osta Moskviitš (naine, 1926, ERM KV 838: 515).

Need lood toovad esile auto sümboolse tähtsuse isiklike ja kollektiivsete identiteetide väljendajana, kuid viitavad samuti üksikisiku tegutsemisruumi piiridele autoritaarse käsumajandusmudeli tingimustes.

Toimetulek defitsiidimajandusega: käsi peseb kätt ja topeltmoraal

Olukorras, kus kaupade ja teenuste kättesaadavus inimeste tegelikke vajadusi ei rahuldanud, püüti leida võimalusi keskvoimu loodud süsteemi asendada ning ametliku kõrvale tekkis paralleelne mitteametlik varustamissüsteem. Puudus oli pea kõigest, mida auto pidamiseks vajati: alates kütusest ning lõpetades varuosade ja remonditöökodadega. See tõi kaasa palju latentseid sotsiaalseid võrgustikke, mis aktiveeriti vastavalt vajadusele ja mida osavalt kasutades oli võimalik saavutada ligipääs soovitud teenustele ja kaupadele n-ö althõlma hankimise kaudu (Jõesalu, Ruusmann 2008: 210).

Isiklike võrgustikke kasutati laialdaselt nii autot hankides kui ka ülal pidades. Autoostjad võtsid tihti tehingule kaasa varasema ostukogemusega tuttavaid, et saada paremini hakkama aeganõudva bürokraatiaga, mis ostu registreerimisega kaasnes; sageli vajati abi uue autoga Tallinnast väljasõitmisel – ENSV ainuke auto-kauplus asus Tallinnas, ent värske autoomanik, kes oli tihti kohale tulnud kauge-malt, ei pruukinud Tallinna ja selle liiklust kuigi hästi tunda. Juhtus, et autot mindi tooma kaugemalegi: Moskvasse või Leningradi. Ent eelkõige pidid kogemustega tuttavad aitama ennetada heauskset praakkauba soetamist, sest „vene“ päritolu asjadel oli halb maine: need eeldati olevat tehtud hooletult ja kiirustades, usuti, et tootjad varastavad materjale ja seepärast on ka toodete kvaliteet üpris küsitav. Riiklikult korraldatud defitsiidimajanduse tingimustes oligi kauba kvaliteet kaunis

[12] Sama kirjutaja sedastab varem, et tema arvates jagati ostulube ikka suuremate pühade eel.

kõikuv. Isegi uus, otse tehasesst tulnud auto võis olla praak, puuduliku varustusega või lihtsalt lohakalt koheldud. Kuigi mõned vastajad leiavad, et tänapäeval tehakse vene autodele neid viletsaks pidades teenimatult ülekohut, on nad siiski üsna ühel meelel selles, et *vene masin polnud kunagi nii korras, et vigu polnud* (mees, 1928). 1982. aastal auto ostnu kirjutab:

Platsil oli sadasid autosid „Volgasid“, „Žigulisi[d]“, „Moskvitše“ ja „Sapakaid“. Paljudel autodel olid vead küljes. Kes ei läinud käima, kelle ei liikunud ukсед, mõnel ei mänginud raadio jne. Seitse kuni kaheksa autot sai läbi proovitud, enne kui ühe kõlbliku leidsime. (Naine, 1926, ERM KV 838: 515)

Teises temajutustuses meenutatakse:

Meil oli kodus põhjalikult uuritud, mida peab enne auto kättesaamist kontrollima. [...] Tuli vaadata, et kerel poleks mõlke ja kriimuseid. Neid ei olnud ja värv oli korralik, s.o kriimudeta. Meile räägiti kodus, et mahalaadimisel saavad autod sageli kannatada. Laadijad on lohakad, autod saavad mõlke või kriimustada. Üle tuli vaadata ka auto sisemus. [...] Siis tuli vaadata, kas alles on originaalvärv, purk, tööriistade komplekt, veljevõti, tungraud, pump ja tehase tehnilised dokumendid. Need asjad said hoolega üle vaadatud. Olid olemas. (Mees, 1936)

Ametliku varustussüsteemiga paralleelselt eksisteerinud alternatiivses poolavalikus (ehk isiklikele võrgustikele tuginevas) majandussfääris kehtis oma situatsioonispetsiifiline käitumiskoodeks ehk topeltmoraal (Jõesalu, Kõresaar 2011: 71), mille normid lahknesid seadusega kehtestatud. Vahel võis see laieneda kriminaalse tegevuse piirimaile; teatud juhtudel oli kombeks taluda ja isegi eeldada ametlikult ebaseaduslikku käitumist – näiteks altkäemaksu andmist. Mitteametlikes defitsiidivõrgustikes käibisid valuutana nii raha kui ka alkohol. Kui näiteks autokaupluses müüdaaval autol ilmnesid vead, võis kauba parema vastu väljavahetamine õnnestuda müügimeestele „meelehead“ pakkudes:

Platsimees sõitis auto ette, aga meestele olid mootorihäälled valed tundunud. Oli siis öeldud, et kui see auto ei lähe mitte, tulda tagasi, uus partii peagi saabumas. See küll rõõmustav uudis polnud. Nojah, aga mõnedel tingimustel ehk annab täna ka ära korraldada, oli vihjatud. Eks siis need krabisevad „tingimused“ vahetasid omanikku ja mingist salapärasest reast lükati uus auto ette. Seekord mootor „nurrus“ – paberid vormistati ära ja koju sõit võis alata. (Naine, 1952)

Meelehea eest oldi nõus osutama keerukamaidki teenuseid:

Minu valitud autol oli miskipärast tagumise istme seljatoe riie sinist värvi. Laomees võin ühest teisest autost seljatoe ära, mis minu valitud auto polstri mustri ja istme värviga täpisealt kokku läks. Minu istme seljatoe pani ta sellesse teise autosse. (Mees, 1936)

Defitsiidimajanduse valuutaks olid ka vastastikused teened, millest levinum oli ligipääsu võimaldamine teistele defitsiitsetele kaupadele ja teenustele. Mitterahalisi ressursse ei jaganud ümber vaid nomenklatuuri kuulujad – mõnigi esmapilgul tagasihoidlik ametikoht võis defitsiitsetele kaubale ligipääsu tõttu võrgustiku võtmekehaks osutada (Ruusmann 2006: 125, 127). Autodega seotud teenusmajanduse kontekstis olid seesugusteks võtmeametiteks näiteks kutselised autojuhid ning automehaanikud, sest esimestel oli ligipääs autokütusele ja teistel varuosadele. Bensii-

ni hangiti väga sagedasti tutvuste kaudu: väidetavalt müüdi ligi 30% kolhoosidele ja riiklikele ettevõtetele eraldatud bensiinist seadusevastaselt eraisikutele (Misiunas, Taagepera 1997: 205). See praktika võimaldas elukutselistele autojuhtidele stabiilset ebaseaduslikku tuluallikat. Üks kirjutanu väidab:

Tein, kuidas ametiautode sõidulehtedele tehti juurdekirjutusi, aeti spidomeetrit kunstlikult edasi, müüdi ametiautodele ettenähtud bensiini või kasutati seda oma isiklikule autole. Mõnel häbematul polnud enam tühje nõusid garaažis, kuhu varastatud bensiin panna. Spidomeetrite edasijamist soosis autopark, sest teatud km läbisõidu järele kuulus auto kap. remonti [kapitaalremonti], mis oli keskusele kasulik. Tegelikult kap. remont kirjutati korstnasse. Teenisid nii ülemused kui remondimehed. Kui mõni sõiduauto sai kap. remondis omale uued kummid, siis vaikes kõrvalhoovis vahetati need uued oma isikliku auto vanadega ringi. Ametiautoga tehti niipalju isiklike sõite, kui palju kellegi nahaalsus lubas. (Naine, 1921, ERM KV 838: 403)

Autoparandajate kohta märgitakse, et tol ajal liikus jutt ja küllap sellel oli ka tõepõhi all, et kui ise juures ei ole, minnakse autole kohe nutrivõtmega kallale ning vahetatakse mõned detailid välja. Uued võetakse ära ning asemele pannakse vanad ja kulunud (mees, 1946). Nii olevatki inimesed, kes oma auto remontida töid, üritanud ise parandamise juures olla, vaatamata sellele, et enamasti remonditöökodades sellele hea pilguga ei vaadatud (samas). Autoteeninduse piiratud ulatus¹³ muutis oskustega mehaanikud kõrgelt hinnatuiks ning asetas nad mitteametlikes defitsiidivõrgustikes kõrgele positsioonile:

Vahel kui minu praegune autoremontija [...] hoogu läheb ja vedustab, kuidas ta vanasti Žiguli autoteeninduses töötades igasuguseid hüvesid sai ja mida talle toodi ja kes kõik olid ta kunded... Õnneks on praegused autod vastupidavamad... (Mees, 1942)

Veelkord topeltmoraalist: purjuspäi autoroolis

Ulatuslik topeltmoraali avaldumise valdkond puudutab joores juhtimist, mida tuli nii statistika kui ka teemajutustuste järgi sageli ette. Siingi kehtisid ebaseaduslikud normid seaduslikega paralleelselt ning vaatamata püüdlustele, jäid võimu käed pahe ohjeldamisel lühikeseks. Alkoholism oli levinud probleem kogu Nõukogude Liidus. Eestis oli alkoholitarbimine 1970. aastateks sõjaeelsete aastatega võrreldes mitmekordistunud, sageli tehti seda tööl. Üks põhjusi oli nähtavasti viinapudeli kujunemine teenusmajanduse standardseks maksevahendiks (Misiunas, Taagepera 1997: 210). Kutseliste juhtide purjuspäi sõitmine oli tervet Nõukogude Liitu haarav „endeemiline nähtus“ (Siegelbaum 2011b: 178), mis levis enim veoautojuhtide ja traktoristide hulgas. Kuigi trahvid olid suured ja ähvardada võis ka töölt vallandamine, oli napsisena autojuhtimine teemajutustuste järgi tavaline ja lausa loomulikuks peetav.

[13] Kuni 1960. aastateni oli remonditöökodasid ülivähe; teenindusjaamad hakkasid levima alles 1970. aastatel seoses Žigulide tootmisega.



Foto 7. Liiklusõnnetus Kambja teeristis Tartumaal, 1981.

Fotograaf teadmata. ERM Fk 2827:70

Vene ajal sõitsin kogu aeg „vintis“ peaga, mida rohkem olin võtnud, seda aeglasemalt sõitsin. Oli ju tookord liiklus „hõre“. [...] Praegu ei istu ma mingil juhul rooli, kui olen natukenegi võtnud. (Mees, 1924)

Esimene liiklusvahend, mida mäletan, oli meie kolhoosi veoauto GAZ [...]. Pingid tõsteti autokasti, kased pandi nurkadesse – ja sõit läks lahti, tavaliselt kolhoosist Valka (30 km). Autojuht oli enamasti nii purjus, et tuli tõsta autoistmele – ise ta ei võtnud jalgu alla. Aga kui ta tundis, et käed on rooli peal, siis sõitis küll ja täitsa kindlalt, näiteks kitsa kangi alt mahtus seinu riivamata hoovist välja. Tol ajal ei olnud õnneks ühtki autot vastu tulemas ega mööda minemas. Liiklusinspektoritest ei olnud me ka midagi kuulnud. Ja mis meil inspektorist – esimees oli ise ka peal, istus ees purjus juhi kõrval ja ajas temaga juttu, et juht ei jääks magama. Nii viisi käidi laulupeol ja spordivõistlustel ja teatris. (Naine, 1938)

Joobes juhtimist ei tauninud vahel isegi need, kes võinuks ise purjus juhi tõttu kannatada saada. Nii kirjeldab kunagine kooliõpetaja klassitäie lastega ekskursioonil käimist, kus ekskursiooniveoauto rooli hoidis jutustaja vindine omakülamees:

Valter oli ka napsimees. Teatud grammid pidid enne hinge all olema, kui ta rooli istus. Siis olla hoopis kindlam tunne kui päris kaines olekus. (Naine, 1923, ERM KV 842:95)

Too õpetaja tundis end napsulembese juhiga turvaliselt:

Valtril oli autojuhtimises kõrgem kategooria, tema hooleks võis õpilaste julgeoleku usaldada (samas: 94).



Foto 8. Autoputitamine teel, 1950. aastate algus.

Foto: Tiiu Saar. ERM Fk

Joores juhtimisega vahele jäädes võidi aga saada trahvi või kaotada töö, eriti kui keegi sai õnnetuses vigastada (mees, 1929, ERM KV 843: 150). Seesama vastanu jutustab loo, kuidas purjus juhtimisega vahele jäänud minister tagandati ametist kolhoosiesimeheks (samas: 195). Kõrgetel ametikohtadel olijate patud tavatseti siiski pigem maha vaikida.

Isetegemine

Olukorras, kus esmavajalikku – sh autode parandustöökodasid – nappis, sai enamik autoomanikke paljude vajalike remonditöödega ise hakkama. Kui lääneriikides oli nn autoputitamine pigem hobitegevus, siis nõukogude ja idabloki maades oli see paratamatu elunõue. Üldise autodefitsiidi tingimustes oli nii tootja (riigi) kui ka omanike huvides hoida autosid töökorras võimalikult pikaajaliselt. Iga autoomanik pidi ise vastutama oma sõiduvahendi tehnilise korrasoleku eest ja oli tüüpiline, et iga mees – mõnel juhul ka naine – oskas oma neljarattalisele lihtsamaid hooldus- ja parandustöid teha. „Vene masinad“ olid putitamiseks igati kasutajasõbralikud, sest neil oli suhteliselt lihtne ehitus ning Žigulide müügiletulekust peale olid uued autod ka rikkalike tööriistakomplektidega varustatud (Möser 2011: 162–163; mees, 1932). Igapäevaseidki sõite tehes oli inimestel sageli pakiruumis *peale tagavararat-*



Foto 9. Autoputitamine töökoja õuel, Ruusmäe, Võrumaa, 1962 või 1963.

Fotograaf teadmata. ERM Fk 2818:15.

ta veel väike töökoda ja varuosade ladu kaasa võetud (mees, 1932), sest ootamatu häda võis autot tabada ka teel olles. Üks vastaja loetleb Läti-Leedu reisile kaasa võetud esemeid, millest lõviosa moodustasid varuosad, auto parandamiseks vajaminevad tööriistad ja varubensiin (inimeste jaoks seevastu läks vaja kõigest paar tekki ja mõned padjad) (mees, 1928). On hulgaliselt lugusid sellest, kuidas varuosade defitsiidi tingimustes tehti neid ise või asendati käepäraste vahenditega:

Kui „Moskviit 2140“ sumbutaja [summuti] läbi roostetas, tegin ise roostevabast plekist uue sumbutaja ning asendasin sellega. Ise remontida oli võimalik Venemaal toodetud autosid. Ühe bensiinikriisi ajal panin peale gaasiseadme, nii sai sõita mõlema kütusega. (Mees, 1949)

Zaporožetsi „juppe“ võis asendada põllutöömehhanismiga oma omadega ja Moskviitši originaalrehvide asemel sai kasutada ka lennukite omi:

Sõitsin oma maanteemuhuga [ZAZ-965A] umbes kolm aastat. Ega suurt vastupidavust sellel autol küll ei olnud. Hädasid oli palju. Üks põhilisi hädasid oli rooliseadme detailide kulumine. Eriti kiiresti kulusid paralleelvarda otsad ja õõtsuhoova puksid. Neid tuli tihti vahetada. Kõige enam kulusid aga pooltelgede ehk kardaanvõllide ristlaagrid. Keegi tehnikavaistuga inimene oli aga avastanud, et samasugused ristid on ühel põllumajandusmasinal. Ma ei mäleta, mis masin see oli, kuid ma muretsesin ka enda autole [...] kardaaniriste vähemalt 4–5 komplekti. Need olid odavad, pidasid hästi vastu, paremini igatahes kui spetsiaalselt autole valmistatud tehase ristlaagrid. (Mees, 1936)

Üheks suuremaks probleemiks oli aastail 1950–65 autole uute kummide muretsemine. Moskviitši kummid ei pidanud rohkem vastu kui 15 000–20 000 km. Saaremaal elades muretse- sid paljud viiekümnendate aastate sees endale Moskviitši. Osa neist jäid peagi seisma, kuna polnud kusagilt saada uusi kumme. Väljapääs leiti, hakati kasutama lennukirataste kumme. Saaremaal Kogulas asus sõjaväe lennuväli ja just sealt hangiti lennukikumme, mis olid vas- tupidavad kulumisele. Et lennukirataste kumme kasutada, selleks tuli Moskviitši veljed ringi teha, väiksemaks. Lennuki veljed olid tolli võrra väiksemad Moskviitši omast. Nii hakkasid paljud Moskviitšid sõitma lennuki kummidega. Tol ajal ei pööratud sellele tähelepanu, et autol olid all väiksemamõõdulised veljed, kui seda oli[d] tehase omad. (Mees, 1920, ERM KV 837: 45)

Vahel läks auto täiustamine lihtsast töökorras hoidmisest kaugemalegi. Kõige levi- num oli mitmesuguste vargavastaste lisaseadmete paigaldamine; üks vastaja jutus- tab auto originaalküljepeeglite väljavahetamisest suuskinnitusega peeglite vastu põhjusel, et viimaseid sai auto küljest ära võtta ning nõnda oli võimalik nende va- rastamist ennetada (naine, 1939). Mitu vastajat kirjeldab, kuidas autot püüti käepä- rastate vahenditega ilusamaks ja hubasemaks muuta:

Autol olid sees tavalised puuvillased riided uste katteks. Tahtsin teha auto seest ka säravaks ja uhkeks, panin uued hiinasiidist ustekatted ja istmetele vanaema käsitsikootud punasekirjud saanivaibad. Põrandale pehmed vaibad. (Naine, 1927)

Sedasorti ilustamine oli rohkem naiste pärusmaa. Ulatuslikku ja teadlikku „tuuni- mist“ teemajutustuses ei kohta, nõukogude ajal oli oma auto välisilmet või sõidu- mugavust parandada püüdnud (nt paigaldanud ilukilpe ja udulaternaid, salongi- soojenduse või lisasummuti) vaid mõni üksik kirjutaja.

Ka autode hooldust, parandamist ning hubasemaks ja ilusamaks muutmist võib käsitleda kui teatud laadi autokasutuspraktikat. Ehkki autot putitades sellega tava- pärasel viisil ei sõidetud, kujunes putitamine Nõukogude Liidus ja idablokimaa- des populaarseks meeste vabaajategevuseks, mis tekitas omanikel autodega lausa emotsionaalse sideme ning tõi kaasa omalaadse kultuurinähtuse – garaažielu (Mö- ser 2011: 158). Mõnes teemajutustuses meenutab auto sotsiaalne roll suisa lemmik- looma oma – autodele pühendati aega ja praktilist hoolt, neile anti tihti hellitavaid hüüd- või lausa pärisnimesid: näiteks „eeslike“ (naine, 1925, ERM KV 837: 360), „kutsikas“ (mees, 1901, ERM KV 843: 259), „sõbrake“ (naine, 1936), „Miira“ (mees, 1923, ERM KV 840: 201), „Mihkel“ (naine, 1910, ERM KV 840: 28; mees, 1942), „Em- meliine“ (naine, 1933, ERM KV 840: 116), „Sassike“ või „Sassi-raisk“ (mees, 1942, ERM KV 837: 441), „Roheline Leedi“ (naine, 1952) jt.

Kuigi isetegemise vaim oli defitsiidimajandusega nõukogude ühiskonnale tüü- piline ning sellest tingitud, ei olnud isetegemine siiski alati seotud puudusega, vaid võis olla ka inimese isikliku kultuuriloomise väljendus. Isetegemiskogemuse kir- jeldustes ei jää kõlama kurtev toon; pigem iseloomustavad need lood asjaosalisi kui leidlikke, loomingulisi ja sotsiaalselt võimekaid inimesi, kes suutsid keerulistest oludes raskustele vaatamata edukalt hakkama saada. Nagu võtab kokku üks kirju- taja: *alati oli kuldsete kätega nupumehel võimalik nõukogude ajal probleemi puhul ise oma peaga lahendus leida* (mees, 1949).



Foto 10. Naised ja Vaivara Tarbijate Kooperatiivi õppesõiduveoauto, Ida-Virumaa.

Foto: Olav Vallimäe. ERM Fk.

Naisjuhid

Lõpuks tahaksin lühidalt peatuda veel ühel ühiskonna moderniseerumist peegeldaval teemal – naissoost autojuhtidel. Nõukogude ajal oli naiste osa isiklike sõiduautode hankimises üldjuhul meestega võrdne – nad taotlesid ostulube samuti kui mehedki, toetasid autoostu omateenitud palga või säästudega, osalesid raha teenimise eesmärgil ette võetud põllumajandussaaduste kasvatuses ja -müügis, samuti laenasid vajadusel raha sugulastelt ja tuttavatelt. Mõnikord hoolitsesid naised perekonna autode välimuse eest, puhastasid ja kaunistasid neid. Autosid juhtisid nad aga harva, vaatamata sellele, et ametlik nõukogude ideoloogia sõnastas mehed ja naised kui võrdsed ning traktori- või trammirooli hoidev naine oli tavapärane nähe (Kuhr-Korolev 2011: 191–192). Mõned naised olid siiski ka autojuhid. Varase nõukogude aja kirjeldustest ilmneb, et sageli omandasid naised juhiõigused siis, kui seda eeldas nende töö (naine, 1926; naine, 1927). Nood erandlikud naisjuhid said kogeda nii meeste alavääristavat suhtumist kui ka toetust:

Mõnelgi korral tuli kuulata sõiduõpetaja nurinat, kui jõud [vändaga käivitatast veoautost] üle ei käinud: „Kuradi naised, trügivad autojuhiks, aga jõudu pole!“ (Naine, 1926)

Teisalt selgub samade naiste jutustustest, et ametiauto hoolduse, paranduse ja korrashoiuga seotud asjades – ametlikult oli autojuhi kohus oma tööauto ise korras



Foto 11. 1940. aastate lõpp.

Foto: Rein Kaldma. ERM Fk

mel mehe kõrval (ja teda õpetada (naine, 1927)). Igapäevaseks nähtuseks muutusid naisautojuhid alles nõukogude aja lõpul. See tõi endaga kaasa arvestatavaid muutusi nii autokasutuspraktikates kui ka inimeste elulaadis ja -stiilis üldisemalt, aga see on juba järgmise uurimuse teema.

Kokkuvõtteks

Artikli aluseks olnud teemajutustused kirjeldasid elu moderniseerumist Eestis ligikaudu 60 aasta jooksul ühe eseme – auto – kasutamise näitel. Sellesse aega jäi auto muutumine luksuslikust uhkuseasjast tavaliseks tarbeesemeks, mis tõi omakorda kaasa muutused inimestevaheliste suhete muustrites, aja ja ruumi organiseerimises, elulaadis ja -stiilis.

Auto andis kasutajatele suurema liikumisvabaduse, hõlbustas ühendusepidamist eri paikades elavate inimeste vahel, võimaldas tunduvalt rohkem ringi reisida ning elada paralleelselt linnas ja maal. Sellisena peegeldasid autoga seotud praktikad mitmeid erinevaid II maailmasõja järgsele nüüdisühiskonnale iseloomulikke protsesse, nagu sotsiaalne ja ka füüsiline mobiilsus, linnastumine, tarbijalikkuse tõus.

Samal ajal väljendasid need praktikad ka mitmesuguseid isiklikke tähendusi, mida autodele omistati: näitasid omaniku ühiskondlikku positsiooni või tema suutlikkust oludega toime tulla, võimaldasid parandada majanduslikku olukorda, lähedaste eest hoolt kanda ning meelt lahutada. Autokasutuse kaudu on võimalik saada ülevaade ajastule omastest väärtushinnangutest ja kollektiivsetest identiteetidest ning samas ka teguritest, mis neid põhjustasid ja esile tõid.

hoida – said nad rohkesti abi meestelt: nii abikaasadelt kui ka töökaaslastelt (naine, 1926; naine, 1927).

Hilise sotsialismi perioodi teemajutustustes oli juhilubade taotlemise põhjuseks tihti auto olemasolu perekonnas:

Minuealised said autoomanikeks meeste kaudu. Mitmed neist õppisid sõidugi ära, et oleks peres kaks juhti. See oli, ja küllap on mõnel pool praegugi tavaks, et kui mees pidulauas tahab tujutõstjat proovida, siis naine jäägu lõhnadeta ja viigu pärast pummeldaja koju. (Naine, 1923, ERM KV 842: 104)

Samas nendivad paljud juhioskustega naised, et lubade olemasolust hoolimata jäi tegelik roolikeeramine – nagu ka auto töökorras hoidmine – siiski nende abikaasade ülesandeks ning naise osa oli enamasti istuda kõrvalist-

Nii illustreerivad teemajutustused ühte aegu nii autokasutust nõukogude ajal kui ka nõukogude aega autokasutuse kaudu. Kuigi autode massiliseks rahvatarbeesemeks muutumine oli neil aastatel suurt osa maailmast hõlmav nähtus, mis muuhulgas toimus ka Eestis, on Eesti kogemusel siin selged nõukogude ühiskonnakorraldusest tulenevad erijooned (võimu korraldav käsi, defitsiidimajandus, topeltmoraal), mis lähendab meie kogemust rohkem idabloki kui läänemaailma ühiskondade omale.

Allikad

ERM KV – Eesti Rahva Muuseumi korrespondentide vastuste arhiiv; ERM KV 837–843. Küsimuslehele „Minu auto“ laekunud korrespondentide vastused Eesti Rahva Muuseumi arhiivis (arhiveerimisel).

Kirjandus

- Argenbright, Robert 2008. 'Avtomobilshchina': Driven to the Brink in Moscow. – *Urban Geography*. Vol. 29, No. 7: 683–704.
- Crowley, David; Susan E. Reid 2000. Style and Socialism: Modernity and Material Culture in Post-War Eastern Europe. – Susan E. Reid, David Crowley (eds.). *Style and Socialism: Modernity and Material Culture in Post-War Eastern Europe*. Oxford; New York: Berg, 1–24.
- Featherstone, Mike 2004. Automobilities: An Introduction. – *Theory, Culture and Society*. Vol. 21, No. 4–5: 1–24.
- Garvey, Pauline 2001. Driving, Drinking and Daring in Norway. – David Miller (ed.). *Car Cultures*. Oxford; New York: Berg, 133–152.
- Gatejel, Luminita 2011. The Common Heritage of the Socialist Car Culture. – Lewis H. Siegelbaum (ed.). *The Socialist Car. Automobility in the Eastern Bloc*. Ithaca, NY; London: Cornell University Press, 143–156.
- Hämäläinen, Mariliis 2012. Täitumatu unistus: tahaks kõigest hingest osta endale Moskvitši... – *Maaleht* 43 (1307), 25.10.2012, 34–35.
- Jõesalu, Kirsti 2005. Tööelu privatiseerimine sotsiaalsete suhete kaudu. Postsotsialistlik vaade sotsialistlikule tööelule. – *Estonian Social Science Online: Eesti sotsiaalteaduste V aastakonverentsi erinumber*, 3. http://www.sotsioloogia.ee/vana/esso3/16/kirsti_joesalu.htm, viimati külastatud 18.4.2013.
- Jõesalu, Kirsti 2006. Privaatse ja avaliku põimumisest Nõukogude Eesti eluilmas: postsotsialistlikke vaateid sotsiaalsetele suhetele nõukogude argielus. – *Eesti Rahva Muuseumi aastaraamat XLIX*. Tartu: Eesti Rahva Muuseum, 91–124.
- Jõesalu, Kirsti; Ene Kõresaar 2011. Privaatne ja avalik nõukogude aja mõistmises ühe keskastmejuhi eluloo näitel. – *Methis. Studia humaniora Estonica*. Vol. 5, No. 7: 67–83.
- Jõesalu, Kirsti; Reet Ruusmann 2008. Personal Networks, Hobby Worlds, and Non-Profit Organisations as Sources of Social Capital. On the Basis of Estonian Biographical Materials. – Klaus Roth (Hg). *Sozialkapital – Vertrauen – Rechtssicherheit. Postsozialistische Gesellschaften und die Europäische Union. Freiburger Sozialanthropologische Studien* 19. Zürich; Münster; Berlin: Lit-Verlag, 205–227.

- Järs, Anu; Anu Kannike 1997. *Jalgratas. Auto. Raadio. Televiisor*. Küsimusleht nr 198. Tartu: Eesti Rahva Muuseum.
- Kannike, Anu 2002. *Kodukujundus kui kultuuriloomine. Etnoloogiline Tartu-uurimus. Eesti Rahva Muuseumi Sari 4*. Tartu: Eesti Rahva Muuseum.
- Kannike, Anu 2008. Argikultuur nõukogude ajal. – Ants Viires, Elle Vunder (toim.). *Eesti rahvakultuur*. (2., täiend tr). Tallinn: Eesti Entsüklopeediakirjastus, 541–548.
- Khakhordin, Oleg 1999. *The Collective and the Individual in Russia: A Study of Practices*. Berkeley, CA; London: University of California Press.
- Kuhr-Korolev, Corinna 2011. Women and Cars in Soviet and Russian Society. – Lewis H. Siegelbaum (ed.). *The Socialist Car. Automobility in the Eastern Bloc*. Ithaka, NY; London: Cornell University Press, 186–203.
- Kõresaar, Ene 2003. Hea elu normatiivsus. Nõukogudeaegse defitsiidikogemuse kujutamisesest elulugudes. – Ene Kõresaar, Terje Anepaio (toim). *Mälu kui kultuuritegur. Etnoloogilisi perspektiive. Studia ethnologica Tartuensia 6*. Tartu: Tartu Ülikool, 150–178.
- Maxwell, Simon 2001. Negotiations of Car Use in Everyday Life. – David Miller (ed.). *Car Cultures*. Oxford; New York: Berg, 203–222.
- Miller, David 2001. Driven Societies. – David Miller (ed.). *Car Cultures*. Oxford; New York: Berg, 1–34.
- Miller, David 2010. Theories of Things. – *Stuff*. Polity Press: Cambridge, Malden, 42–78.
- Misiunas, Romuald J.; Rein Taagepera 1997. *Balti riigid: sõlteaastad 1940–1990*. Tallinn: Koolibri.
- Mom, Gijs. 2008. Writing the History of Automobility as a History of Consumption: Some Thoughts of the Future of Mobility History. – Tööseminari *The Socialist Car Conference* materjal, Berliin, 12.–14.6.2008.
- Möser, Kurt 2011. 'Autobasteln': Modifying, Maintaining and Repairing Private Cars in the GDR, 1970–1990. – Lewis H. Siegelbaum (ed.). *The Socialist Car. Automobility in the Eastern Bloc*. Ithaka, NY; London: Cornell University Press, 157–169.
- Noack, Christian 2005. Tourismus in Russland und der UdSSR als Gegenstand historischer Forschung. Ein Werkstattbericht. – *Archiv für Sozialgeschichte 45*, 477–498.
- O'Dell, Tom [Thomas] 2001. *Raggare* and the Panic of Mobility: Modernity and Everyday Life in Sweden. – David Miller (ed.). *Car Cultures*. Oxford; New York: Berg, 105–132.
- Rattus, Kristel 2010. Küsimusleht nr 231: Minu auto. – *Muuseum ootab Sinu lugu!* Tartu: Eesti Rahva Muuseum, 18–23.
- Ruusmann, Reet 2006. Defitsiit kui osa nõukogudeaegsest argielust Eesti NSV-s. – *Eesti Rahva Muuseumi aastaraamat XLIX*. Tartu: Eesti Rahva Muuseum, 125–156.
- Ruusmann, Reet 2010. "The Needs of the Consumers Oblige": Daily Problems and Criticism of the System in Public Letters in the 1960s and 1980s. – *Journal of Ethnology and Folkloristics*. Vol. 4, No. 2: 115–135.
- Rääsk, Mairo 2012. Masinahalli rekonstrueerimine ja „Autoajastu“ näituse kontseptsioon. – *Eesti Maanteemuuseumi aastaraamat 2011*, 44–50.
- Siegelbaum, Lewis H. 2011a. Introduction. – Lewis H. Siegelbaum (ed.). *The Socialist Car. Automobility in the Eastern Bloc*. Ithaka, NY; London: Cornell University Press, 1–13.
- Siegelbaum, Lewis H. 2011b. "Little Tsars of the Road": Soviet Truck-Drivers and Automobility, 1920s–1980s. – Lewis H. Siegelbaum (ed.). *The Socialist Car. Automobility in the Eastern Bloc*. Ithaka, NY; London: Cornell University Press, 170–185.

Teiter, Kirill 2009. *Autoaeg. Pildikesi Eesti esimesest autosajandist*. [Tallinn]: Tammerraamat.

Yurchak, Alexei 2005. *Everything Was Forever, Until It Was No More: The Last Soviet Generation*. Princeton, NJ; Woodstock: Princeton University Press.

Kristel Rattus, MA, on Eesti Rahva Muuseumi juhtteadur. Tema peamised uurimisteed on kultuuripärandi konstrueerimine ja representatsioon, traditsioonilised töövõtted ja autokasutuspraktikad Eestis.

Summary: *The Soviet Era Marked the Beginning of Car Era: The Role of Cars in Soviet-time Everyday-life in the Estonian SSR as Reflected in the Materials of Estonian National Museum's Correspondents Archive*

Kristel Rattus

This article is based on stories about modernization of daily life in Estonia during 60 years, the spotlight is turned on one item – car. It was a time when cars stopped being luxury items and became regular commodities, which brought along changed relationship patterns between people, new ways of organising time and space and new life styles.

Having a car gave rise to individual mobility, facilitated connecting people living in different places and gave more opportunities to travel and lead parallel lives – both in the country and in town. Car-related practices reflected various social processes characteristic to the post-World War II society, like social and physical mobility, urbanisation, and growth of consumerism.

At the same time these practices reflected some personal values which were attached to cars: a car showed its owner's status in society or ability to cope in various circumstances, enabled to improve one's economic situation, take care of close ones and entertain themselves. The analysis of car usage gives an overview of the period's values and features of collective identity which formed a basis for these values and helped to manifest them.

And so all stories on this topic give evidence of different ways of car usage during the Soviet era and also illustrate the Soviet period itself through ways people used their cars. Although a car became regular „household item“ during this period in the bigger part of the world, including Estonia, here this process had some clear and specific Soviet features (the long arm of central powers, economy driven by deficit, double morals), which makes our experience more similar to the countries of the Eastern block rather than to the Western societies.

**Резюме: В советское время началась эпоха автомобилей:
из опыта владельцев автомашин по ответам на вопросники
Эстонского национального музея**

Кристель Раттус

Тематические тексты, легшие в основу статьи, описывали модернизацию жизни в Эстонии в течение 60 лет на примере использования одного предмета – автомобиля. Это время, когда автомобиль из объекта роскоши и гордости превратился в предмет массового потребления, что, в свою очередь, привело к изменениям в картине межличностных отношений людей, организации времени и пространства, в укладе и стиле жизни.

Автомобиль давал собственнику большую свободу передвижения, облегчал связь между людьми, живущими в разных местах, давал возможность для путешествий и жизни параллельно в городе и деревне. Связанные с автомашиной практики отражали тем самым разные процессы, характерные для послевоенного модного общества, такие как социальная и физическая мобильность, урбанизация, рост потребностей.

В то же время эти практики выражали и разные персональные значения, придаваемые автомобилю: показывали общественную позицию владельца или его способность справляться с жизненными условиями; способствовали улучшению экономического состояния, давали возможность для оказания заботы о близких людях и развлечений. Сквозь призму владельца автомашины можно получить представление как о ценностях и коллективных идентичностях, характерных для эпохи, так и о факторах, вызвавших и повлиявших на них.

Тем самым, тематические рассказы иллюстрируют одновременно как использование автомобиля в советское время, так и советское время сквозь призму использования автомобиля. Хотя превращение автомобиля в предмет массового потребления было в те годы явлением, характерным для большей части мира, в том числе и Эстонии, в эстонской практике наглядно проявляются особые черты, исходящие от советского общественного порядка (организация власти, дефицитное хозяйство, двойная мораль) и располагающие нас ближе к практикам восточного блока, нежели западного общества.