

# LÄÄNEMAA AUTO-MOTOMEHED ENNE ESIMEST MAAILMASÕDA

RENE LEVOLL

Eesti vanatehnika muuseum

tehnikamuuseum@gmail.com

Esimest korda kerkis mootorsõidukite teema Eestimaa kubermangus päevakorda 27. juulil 1896. aastal, kui kubermanguvalitsuses arutati sõidukite maksustamist. Ülevaatest sõidukite arvu kohta selgus, et autosid ja mootorrattaid kubermangus polnud, jalgrattaid oli Tallinnas 378, Paides 20, Rakveres 15 ja Haapsalus 5. Iseliikuvaid jõuvankreid, kui sellised peaks tulema, otsustati mitte maksustada.<sup>1</sup> Tegelikult saabus esimene auto Eestisse juba kuu aega hiljem. 23. augustil 1896 demonstreeris Tallinna kaupmees ja jalgrattatööstur John Schümann Tallinnas Telliskopli tänaval linnarahvale sõidukit Benz Velo. See oli voorimehetroskat meenutav agregaat, mis suutis ühesilindrilise mootori abil iseseisvalt liikuda. Aasta varem oli ta toonud Eestisse ka esimese mootorratta.

Järgmine kord oli sõidukite maksustamine päevakorras 1907. aastal. Kehtestati uued maksumäärad: rattad 1, mootorrattad 5 ja autod 10 rubla aastas.<sup>2</sup>

Liikluseeskirjade koostamiseni jõuti Eestimaa kubermangus alles 1910. aastal. 24. juunil ilmus Eestimaa kubermangu teatajas „Iseliikuvatel jõuvankritel liiklemise kord Eestimaa kubermangus ja Paltiski linnas“.<sup>3</sup> Eeskirjad oli koostanud kubermangu teedevalitsuse vaneminsener M. Betaki.

Siinkohal tuleb märkida, et Liivimaal oldi nendes küsimustes märksa edumeelsemad: Liivimaa kubermangu liikluseeskirjad nägid trükivalgust 1908 aastal, Riia linnas kehtestati vastav kord aga koguni 1903. aastal.

Haapsalu tänavatele ilmus esimene auto teadaolevalt 1902. aastal. 25. juuli laupäeval saabusid Tallinnasse teedeminister vürst Mihhail

---

1 Rahvusarhiiv (edaspidi RA), EAA.29.2.5963, l. 11–12

2 RA, EAA.178.1.1688, l. 1.

3 *Эстляндские губернские ведомости*, 25 (24.06.1910), 1.

Hilkov ning vee- ja teedeehituse valitsuse ülem Boris Ivanitski. Vaadati üle Tallinna ja Paldiski sadamad, seejärel sõideti Keilast kahe autoga Haapsallu. See sõit oli seotud plaanitava Keila-Haapsalu raudtee ehitusega, milleks keiser oli krahv Ewald Ungern-Sternbergi palve peale sama aasta 19. mail nõusoleku andnud. Haapsalus oldi ööd, tagasi Tallinna jõuti pühapäeva õhtul kell 9.<sup>4</sup>



Joonis 1. Sõiduauto Freze, vürst M. Hilkov paremalt teine. Masinal on teede-ministeeriumi lühend МПС (Министерство путей сообщения) (Kurski koduloomuuseum).



Joonis 2. Vürst M. Hilkov auto roolis, 1902 (Kurski koduloomuuseum).

4 Eesti Postimees, 30.05.1902, 10.

Järgmine teade motoriseeritud sõiduvahendite kohta Haapsalu linnas ilmus 1908. aasta 18. juuni Päevalehes: *Linnas ja linna ümbruses on 2 nel-jaistmelist automobiili käimas, üks kellegi ohwitser-inseneri oma, teine noore Sangaste krahwi Bergi oma*. Esimene oli arvatavasti teedeinsener Erich Landeseni (1871–1939), kes mõni aasta varem oli juhtinud Haapsalu raudtee ehitust. Võimalik, et tegemist võis olla ametiautoga. Eespool mainitud vürst Hilkov oli edumeelsete vaadetega ja varustas juba üsna varakult oma haldusalas olevad allüksused moodsate sõiduvahenditega.



Joonis 3. Erich Landeseni (RA, EAA.1423.1.196, l. 108).



Joonis 4. Ermes Berg Vabadussõjas (erakogu).



Joonis 5. Ermes Bergile kuulunud Mercedes Simplex, 1908. a, 25 hj (RA, EAA.1874.1.2171, l. 3).

Õukonna kammerjunker krahv Ermes Berg (1880–1949) oli Venemaa imperaatorliku autoühingu (IRA), samuti Balti auto- ja aeroklubi liige. Polnud ühtegi siinmail toimunud autoüritust, millest Berg poleks ühel või teisel moel osa võtnud. Aastaks 1914 oli ta juba viie auto omanik.

Vabadussõjas teenis Ermes Berg Soome Põhja Poegade (Pohjan Pojat) üksuses ning sai vapruste eest Vabadusristi.

Järgnevalt on teema jagatud kolmeks alajaotuseks, kus käsitletakse eraldi mõisnike ja lihtrahva sõiduvahendeid ning lisaks antakse ülevaade Hiiumaa autodest.

### Mõisnikest autoomanikud



Joonis 6. Gustav Taube  
(RA, EAA.1423.1.196, l. 70).

Riguldi mõisa omanikul Gustav Taubel (1778–1854) oli kaks poega: Frommhold (1816–81) ja Woldemar (1820–70). Riguldi mõisat jäi pidama Woldemari poeg Gustav (1864–1917), kes 1913. aastal soetas 30-hobujõulise (hj) sõiduauto Benz. Masin sai registreerimisnumbri 147. Gustav oli korporatsiooni Estonia liige, töötas haagikohtunikuna ning oli Läänemaa kreisisaadik. 1917. aastal mõrvasid ta punased madrused. Autoomanikeks said ka Fromholdi pojad Viktor (1854–1914), Axel (1856–1917) ja Otto (1867–1933).



Joonis 7. Gustav Taubele kuulunud Benz, 30 hj (RA, EAA.30.5.8175, l. 2).

Üks silmapaistvamatest Taubedest oli Kabala mõisnik Viktor Taube, kes aastal 1900 rajas Viljandi-Tallinn raudtee ja Türi kartongivabriku (hilisem Türi paberivabrik). Tema sõiduriist oli 1911. aasta Benz, 20 hj, reg nr 360. Autojuhina teenis tema juures Heinrich Bauer (1889–1957).<sup>5</sup>

1911. aasta kevadel juhtus Viktoril kentsakas lugu. Nimelt sõitis talle koduteel vastu hobuvanker, koormaks massiivne savitoru. Masina müra ehmatas hobust niivõrd, et vaner sõitis kraavi ja kallihinnaline toru purunes. Varanduse omanik talumees Peeter Martinson kaebas Taube kohtusse, nõudes 4 rubla kahjutasu. Paraku jäi talumees kohtus kaotajaks.<sup>6</sup>

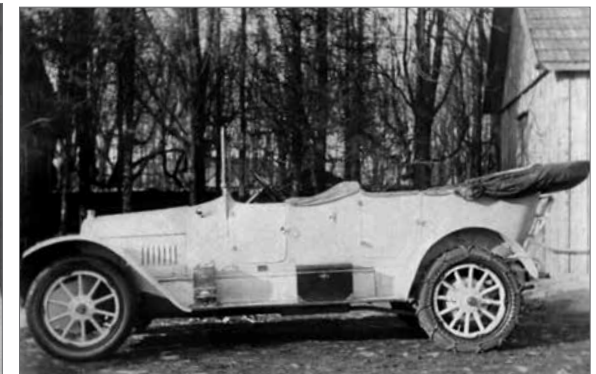
Tema vennal, Laupa mõisnikul Otto Taubel oli 1912. aasta kreemikat värvi Benz, 30 hj. Autole oli Paide maakonnas välja antud number 2. Otto autojuht oli Juuru valla talumees Mihkel Pahk (1876–?).<sup>7</sup>



Joonis 8. Viktor Taube  
(geni.com).



Joonis 9. Otto Taube  
(RA, EAA.1674.3.1091, l. 2).



Joonis 10. Otto Taubele kuulunud Benz 30 hj  
(RA, EAA.30.5.8150, l. 2).

<sup>5</sup> RA, EAA.30.5.8175, l. 1.

<sup>6</sup> RA, EAA.436.1.1390.

<sup>7</sup> RA, EAA.30.5.8173, l. 9.



Joonis 11. Axel Taube  
(RA, EAA.30.5.8133, l. 5).



Joonis 12. Karl Kimberg  
(RA, EAA.30.5.8133, l. 6).



Joonis 13.  
Axel Taubele kuulunud  
Brennabor, 22 hj  
(RA, EAA.30.5.8133, l. 3).

Kolmandal vennal Axel Taubel (1856–1917) oli 1913. aasta Brennabor Typ G, 22 hj, reg nr 361. Axel oli IRAO liige, töötas rahukohtunikuna, elas koos venna Viktoriga Kabala mõisas. Autojuht oli tal Karl Kimberg (snd 1893). Karl Kimberg oli Haapsalu linna kodanik, perel oli Haapsalus Kalda 55 maja. Karl oli kõrgema haridusega insener-mehaanik, juhiloa saanud Peterburis juba 1909. aastal.<sup>8</sup> Ta osales Esimeses maailmasõjas, teenis ajavahemikus 1915–18 Peterburis insener-tehnilise remonditöökoja juhatajana. Opteerus 1920. aastal, Eestis töötas insenerina ja kohtueksperdina. Tähelepanuväärne isik oli Karli vanaisa Nigulas (1801–66), kes oli Hiiumaa külje all asuva Harilaiu saare esimene kõrtsmik ja majakavaht.

1915. aasta oktoobris kehtestati Eestimaa kubermangus uus sõidulubade väljaandmise kord. Sõjaolukorra tõttu tuli liiklemisloa saamiseks esitada veenev põhjus. Axel Taube põhjendas oma vajadust sellega, et kuna ta on Tartu-

Võru rahukogu liige, on tal ametiasjus tarvis kiiresti jõuda erinevatesse paikadesse üle terve Eesti. Lisaks sellele olid tema hooldada kõik Taubede mõisad, kuna vend Viktor oli surnud, teised vennad aga mobiliseeritud sõjaväkke. Autojuhiks oli taotluses märgitud autoomanik ise, kuna Karl Kimberg oli võetud väeteenistusse.<sup>9</sup>

Kloostri mõisa omanik Axel Fersen (1870–1943) esitas liiklemisloa taotluse 1913. aasta juunis. Tema sõiduk oli 1913. aasta Benz, 20 hj, auto sai registreerimisnumbri 80. Fersen oli IRAO liige, kreisisaadik.<sup>10</sup> Autojuhina teenis tema juures Ernst Vasmuth (1889–?). 1914. aasta suvel asus Vasmuth Gerhard von zur Mühleni (1872–?) teenistusse ning mõnda aega tuli Axelil ise oma auto roolis olla. 1936. aastal osales Vasmuth vapside liikumises, selle eest sai karistuseks kaks aastat tingimisi. Kunstnik Silvia Vasmuth (1919–55) oli Ernst Vasmuthi tütar.

Joonis 15. Ernst Vasmuth  
(RA, EAA.30.5.8140, l. 2c).



Joonis 14. Axel Fersen  
(RA, EAA.30.5.8144, l. 2).



Joonis 16.  
Axel Fersenile  
kuulunud Benz, 20 hj  
(RA, EAA. 30.5.8144, l. 2).







Joonis 17. Ivo Wetter-Rosenthal  
(RA, EAA.30.5.8165, l. 5).

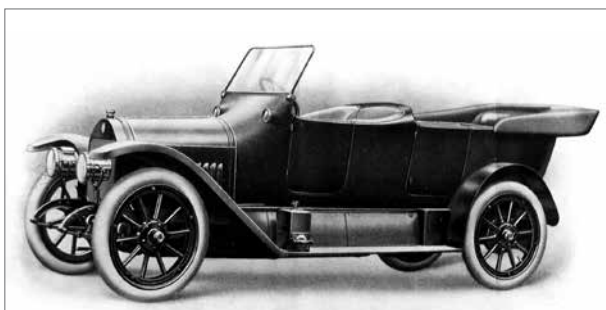


Naabruses asuva Penijõe mõisa omanik Ivo Wetter-Rosenthal (1868–1936) oli samuti kreisisaadik ning 1918. aastast maanõunik. Sõiduriistaks oli tal 1914. aasta Benz, 20 hj, reg nr 114.<sup>11</sup> Wetter-Rosenthal osales Balti pataljoni loomisel: nimelt saadeti ta Riiga kindral von Katheriga läbirääkimisi pidama. Hiljem oli ta Eesti armee ohvitser lipniku aukraadis, 1926. aastal läks erru.

Aastast 1916 oli Ivo Wetter-Rosenthalil ja Axel Fersenil ühine autojuht, Abja valla taluperest pärit Karl Hammer (1878–?). Hammer lõpetas 1915. aastal Petrogradi 1. tehnikumi polütehnilised kursused, erialaks autojuht-mehaanik. Hiljem oli Karl Hammer mitmel elualal aktiivne ühiskonnategelane, muu hulgas Paide loomakaitse seltsi ja üürnike ühingu asutaja.

Autoomanik oli ka Härgla mõisas elas Ivo onupoeg Otto Wetter-Rosenthal (1867–1917). Temal oli 1913. aasta landoo kerega Humber, 10 hj, reg nr 362.<sup>12</sup>

Joonis 18. Karl Hammer  
(RA, EAA.30.5.9347, l. 19).

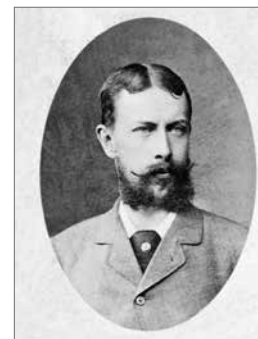


Joonis 19.  
Ivo Wetter-Rosenthalile kuulunud Benz, 20 hj  
(RA, EAA.30.5.8161, l. 4).

<sup>11</sup> RA, EAA.30.5.8161.

<sup>12</sup> RA, EAA.30.5.8173, l. 11.

Kolm autot oli parunitel Maydellidel. Velise mõisnikul Bogdan Maydellil (1856–1917) oli 1914. aasta Benz, 46 hj, reg nr 75. Masina asukohaks oli märgitud Velise mõis ja Tallinnas Pühavaimu 7. Autojuht oli Bogdanil sakslane Friedrich Wilhelm Schmidt.<sup>13</sup>



Joonis 20. Bogdan Maydell  
(RA, EAA.1674.3.566, l. 1).

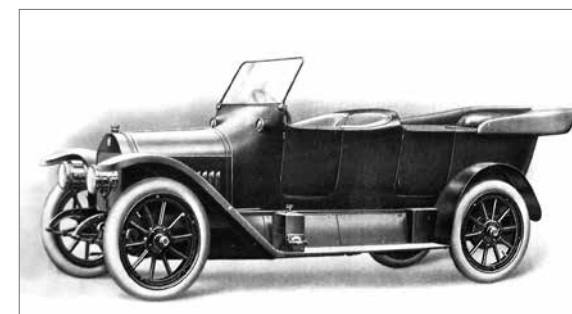


Joonis 21. Bogdan Maydellile kuulunud Benz, 46 hj  
(RA, EAA.30.5.8156, l. 2).

Paatsalu mõisnikul Theodor Eduard Maydellil (1849–1917) oli 1914. aasta Benz, 20 hj, reg nr 36. Masina juht oli Hiiumaa mees Artur Kessel (1893–?), kes varem oli olnud Peterburis Emil Nobeli autojuht.<sup>14</sup> Hiljem, 1920. aastatel, võttis Artur Kessel osa mitmest Raudalu maanteel peetud autovõistlusest. 1914. aastal Eduard Maydelli auto rekvireeriti.



Joonis 22. Eduard Maydell  
(RA, EAA.1850.1.711, l. 1).



Joonis 23. Eduard Maydellile kuulunud Benz, 20 hj  
(RA, EAA.30.5.8168, l. 3).

<sup>13</sup> RA, EAA.30.5.8155.

<sup>14</sup> RA, EAA.30.5.8168.



Joonis 24. Gustav Maydell  
(RA, EAA.344.1.1434, l. 12).

Pootsi mõisas elas Eduardi vend Gustav Maydell (1858–1915). 1912. aastal otsustas Gustav osta auto, valik langes Opeli firmale. Mõte sai teoks tehtud ning tehase esindaja olevat kollast värvi 25-hobujõulise masinaga Saksamaalt ise kohale sõitnud.

Autojuhti polnud kerge leida ja Gustav saatis oma mõisa kutsari Peeter Meibaumi (1878–1927) Riiga Leutneri tehase juures tegutsenud autojuhtide kursustele uut ametit õppima. 1913. aasta 6. aprillil saigi Meibaum Riia politseivalitsuselt autojuhi tunnistuse ning juba 8. mail oli Maydelli autol sõidu-luba.<sup>15</sup> 1914. aastal auto rekvideeriti. Praegu on Peeter Meibaumi järeltulijatel reliikviana hoiul selle auto signaalpasun.



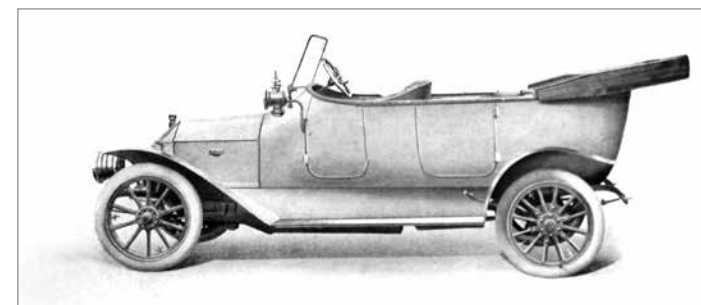
Joonis 25. Peeter Meibaumi juhitunnistus (erakogu).

<sup>15</sup> RA, EAA.344.1.1434.

Tuudi mõisas elasid Constantin (1865–1920) ja Olga (1877–1918) Rennenkampff. Mõlemad olid äärmiselt sümpaatsed ja sõbralikud inimesed. Rahvas hüüdis neid Cossiks ja Olliks. Sõiduriistaks oli neil 1914. aasta Bergmann-Metallurgique, 20 hj, reg nr 902.<sup>16</sup> Constantin oli ise masina roolis, juhitunnistuse oli talle välja andnud Kristjan Rotermann (1869–1950).



Joonis 26. Constantin Rennenkampff  
(RA, EAA.30.5.8156, l. 4).



Joonis 27. Constantin Rennenkampffile kuulunud  
Bergmann-Metallurgique, 20 hj (RA, EAA.30.5.8156, l. 6).

Vigala mõisnik Bernhard Uexküll (1850–1922) oli IRAO liige. 1912. aastal ostis ta endale landoo kerega 30-hobujõulise Benz auto. Rahva seas hüüti teda pimedaks paruniks. Uexküll oli üsna raske iseloomuga – suurt vaeva nõudis talle sobiva autojuhi leidmine. Liiklemisloa taotluse esitas ta Eestimaa kubermanguvalitsusele 1912. aasta juunis. Autojuhiks oli märgitud Neemküla valla talumees Jaan Kroot (1875–?). Kroodil oli ette näidata 1909. aastal Peterburi politsei poolt välja antud juhitunnistus. Veel enne taotluse läbivaatamist teatati kubermanguvalitsusele, et Jaan Kroot

<sup>16</sup> RA, EAA.30.5.8156.



Joonis 28. Bernhard Uexküll  
(RA, EAA.1674.3.1234, l. 3).



Joonis 30. Karl Vilkes  
(RA, EAA.30.5.8113, l. 11).

on koha üles öelnud ja tema asemel hakkab autojuhiks Kaisma valla talumees Karl Vilkes (1889–1947), kellel oli samuti Peterburi juhi-tunnistus aastast 1909. Vilkes pidas Bernhardi juures vastu umbes pool aastat, seejärel lahkus ja läks Tallinnasse kaupmees Egon Kochi (1870–1944) teenistusse.<sup>17</sup>



Joonis 29. Bernhard Uexküllile kuulunud Benz, 30 hj  
(RA, EAA.30.5.8113, l. 8).



Joonis 31. Bernhard Uexküll  
sõiduluba (RA, EAA.30.5.8131).

<sup>17</sup> RA, EAA.30.5.8113.

1913. aastast oli Uexkülli autojuht saks-lane Franz Vogt (1893–?). Temal oli ette näidata 1912. aastal Manheimis välja antud autojuhiatestaat. Kubermanguvalitsusse esitatud taotlusele oli lisatud Tallinna politseivalitsuse liiklemisluba Tallinna linnas. Kentsakas oli see, et Uexküllile oli antud jalgrattaga sõidu liiklemisluba, kus sõna „velosiped“ oli maha tõmmatud ja „avtomobil“ asemele kirjutatud.<sup>18</sup>

1914. aastast oli Uexküllil jälle uus juht, sedapuhku Austria-Ungari kodanik Iosif Srp (1884–?). Sõja puhkedes pidi Srp kodumaale tõttama ja Bernhard oli taas ilma autojuhita.

1915. aastal esitas uue liiklemisloa taotluse Bernhardi poeg Edgar Uexküll (1884–1952). Juhtideks oli märgitud Edgar Uexküll ja Küti valla talumees Ludvig Kangropol (1891–?). Kangropol jäi Uexküllide autojuhtide nimekirjas viimaseks.<sup>19</sup>



Joonis 34. Edgar Uexküll  
(RA, EAA.30.5.9335, l. 12).

<sup>18</sup> RA, EAA.30.5.8131.

<sup>19</sup> RA, EAA.30.5.9337.



Joonis 32. Franz Vogt  
(RA, EAA.30.5.8131, l. 5).



Joonis 33. Iosif Srp  
(RA, EAA.30.5.8162, l. 3).



Joonis 35. Ludvig Kangropol  
(RA, EAA.30.5.9335, l. 12).



Risti-Virtsu maantee lähedal asub Maidla mõis (sks *Tockumbeck*). See on üks viiest samanimelisest mõisast Eestis. Ligi sada aastat oli mõis Buxhoevdenite valduses. 1907. aastal sai uueks omanikuks ettevõtja Nikolai Laurson. Paraku ei edenenud Laursoni asjad kuigi hästi – 1912. aastal kuulutati välja pankrot ning Laursoni vara läks Doni maapanga valdusesse. Pankrotivara enampakkumisel ostis mõisa 158 000 rubla eest ära Mogiljovi kubermangu aadlik Michael Rudnitzki-Sipailo, kelle elukoht oli Peterburis Dvortsovaja naberežnaja 24. Palju tuska tegid need vangerdused kohalikele talumeestele, kes pidid oma talukohade eest mitu korda maksma. Juba Buxhoevdenite ajal alustati talude väljaostmist. Paraku jäi osa lepinguid korrektselt vormistamata, osa dokumente läks aga omanike vahetuste käigus kaduma ning hiljem nii Laurson kui ka seejärel Doni pank nõudsid ostuhinna uuesti tasumist.

1914. aasta rekvireerimisnimekirjades oli Maidla mõisas 1913. aasta sõiduauto Dürkopp, 45 hj. Masina omanikuks oli märgitud Michaeli abikaasa Maria Rudnitzkaja-Sipailo. Autol oli Peterburi number 1419.<sup>20</sup> Rekvireerimiskomisjon autot ära ei võtnud. Sipailo ettevõtmised paraku ei edenenud ning 1916. aastal oli mõis taas Doni maapanga valduses.<sup>21</sup>

1917. aasta 9. detsembri Päevalehest on lugeda, et Maidla mõisa on sõdurid ära rüüstanud, kusjuures minema oli viidud ka kõik sõiduvahendid. Autot sealt tollal arvatavasti enam võtta polnud.

### Mootorsõidukid Läänemaa lihtrahva valduses

Märjamaal, mis oli tollal Läänemaa osa, elas Üüste talus Pärnumaa mees Herman Laan (1866–?). Sõiduriistaks oli tal 1,5-hobujõuline mootorratas Wanderer.<sup>22</sup> Tema õde Alma Emilie (1870–?) abiellus Haapsalu linnakodaniku Wilhelm Woldemar Medelliga, kellel oli maja Potissepa 8. Wilhelm oli samuti tsiklimees, tal oli mootorratas Magnet, 2,5 hj.<sup>23</sup>

20 RA, EAA.30.5.9373, l. 11.

21 Lisamärkusena tasub ehk mainida, et Maidlas käisid sagedasti puhkamas kunstnik avangardist Sofia Dymshitz (1884–1963) ning tema abikaasa Aleksei Tolstoi (1883–1945).

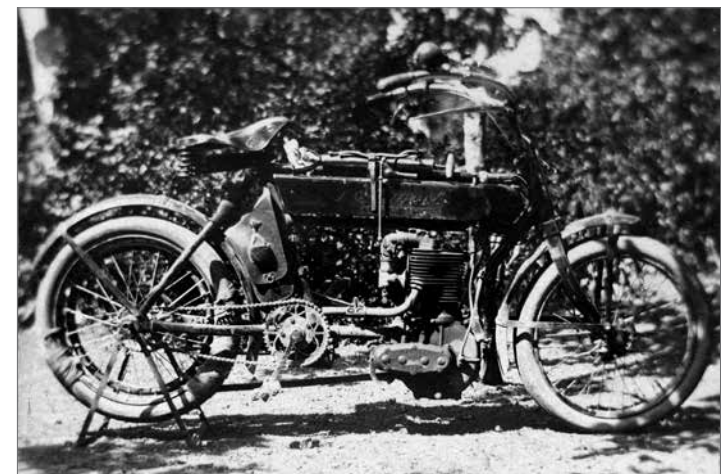
22 RA, EAA.30.5.8173, l. 26.

23 Samas.

Hermann ja Wilhelm asutasid kahe peale Märjamaal Paeküla juures villatöötlemisettevõtte. Kaubandus-tööstuskoja Teataja äride registrist selgub, et ettevõtte oli tegus veel ka 1935. aastal.



Joonis 36. Mootorratas Wanderer (erakogu).



Joonis 37. Mootorratas Magnet (RA, EAA.357.1.205, l. 165).



1906. aastal saadeti Märjamaa postijaama mehaanikuametist pidama Haapsalus sündinud Paul Saal (1886–1930). 1911. aastal soetas Paul endale musta värvi mootorratta NSU, 1,5 hj.<sup>24</sup> Arvata võib, et tema ametis oli sellisest abimehest palju kasu.



Joonis 38. Paul Saal (RA, EAA.344.1.1390, l. 47).



Joonis 39. Mootorratas NSU (RA, EAA.344.1.1434, l. 23).



Massu valla talumees August Tammert-Tammik (1881–?) pidas Tallinna lähistel Liiva kõrtsi.

August oli elanud varem Peterburis, seal ta lõpetas autokooli ning abiellus 1908. aastal. Peagi sündis perre poeg Voldemar (1910–38). 1914. aasta rekvireerimisnimekirjades oli August kahe auto omanik: need olid 1914. aasta Horch 24, hj ja 1906. aasta Hexe, 40 hj.<sup>25</sup>

Sõja käigus naasis August Petrogradi abikaasa ja lapse juurde. Seal ta töötas linnavalitsuse transpordiosakonnas. 1920. aastatel

Joonis 40. August Tammert-Tammik abikaasa Sofiaga, Augustil on rinnas Peterburi autokooli märk, foto tehtud 1908. aastal Peterburis (erakogu).

<sup>24</sup> RA, EAA.344.1.1390, l. 47.

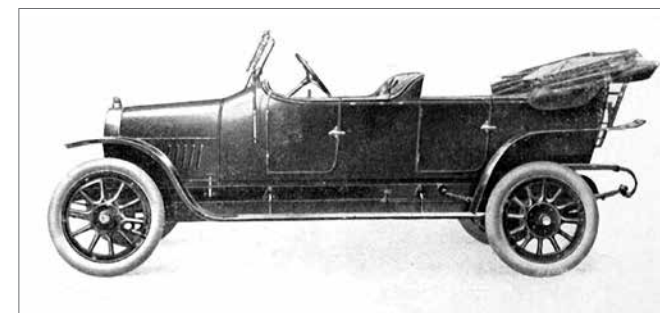
<sup>25</sup> RA, EAA 30.5.8173, l. 1, 6, 36.

opteerusid August ja kaks tema venda Eestisse. Abikaasa Sofia otsustas poja kooli lõpuni jääda Petrogradi, paraku hiljem nad enam Eestisse ei pääsenud. Voldemar üritas 1938. aastal salaja üle piiri Eestisse jõuda, kuid tabati ja mõisteti surma. Sofia elas Leningradis üle blokaadi, 1947. aastal jõudis Eestisse. Siin toimus seejärel lustakas sebiooperlik vangerdus: nimelt lahutas Sofia Augustist ning abiellus oma endise abikaasa venna pojaga.

Kärdla vallast pärit Villem Devid (1886–1945) esitas 1913. aasta septembris Eestimaa kubermangus liiklemise loa taotluse. Tal oli 1913. aasta Opel, 20 hj. Juhitunnistuse oli talle 13. mail 1913 välja andnud meie tulevane kuulus võidusõitja Julius Johanson (1880–1942). Auto registreerimisnumbriks sai 46.<sup>26</sup> Villem Devid emigreerus sõja lõpul Rootsi, tema järeltulijad elavad Austraalias.<sup>27</sup>



Joonis 41. Villem Devid (RA, EAA.30.5.8145, l. 5).

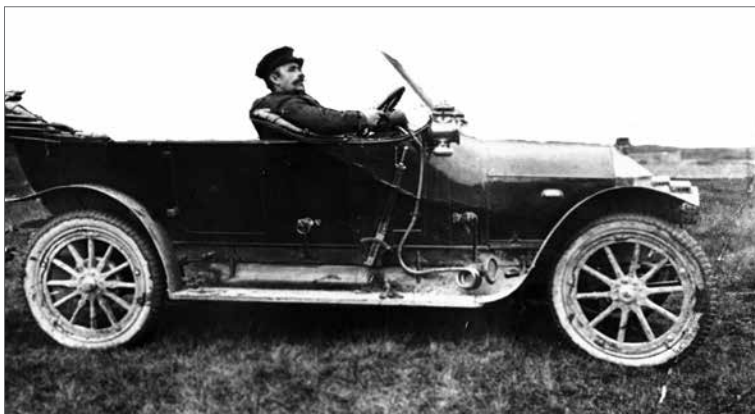


Joonis 42. Opel, 20 hj (RA, EAA.30.5.8145, l. 6).

<sup>26</sup> RA, EAA 30.5.8145.

<sup>27</sup> Rohkem on ehk tuntud Villemi vend Richard Devid (1893–1942), kes oli Tallinnas Harju tänaval asunud hotelli ja restorani Kuld Lõvi omanik. Richard Devid arreteeriti 1941. aastal ning aasta hiljem hukati. 1920. aastate lõpul kinkis Richard Kärdla kirikule kella, mille löömist võib tänapäevalgi kuulda.

Padise valla talumees Oskar Dreverk (1878–1918), kes muidu pidas Tallinna linnas sohvriametit, taotles 1914. aasta 25. juunil kogu Eestimaa kubermangu piires sõitmise luba. Elukohaks oli taotluses märgitud Haapsalu, hotell Central, Karja 26. Nimelt oli Jaan Poska (1866–1920) palganud Dreverki 1914. aasta suvest sõitudeks Haapsalusse ja selle ümbrusesse. Haapsalus kuursaali naabruses kuulus Poskale maatükk ja maja, kus ta armastas perekonnaga suvitada. Dreverki sõiduriist oli 1913. aasta Bergmann-Metallurgique, 30 hj, reg nr 100.<sup>28</sup>



Joonis 43. Oskar Dreverk autoga Bergmann-Metallurgique, 20 hj (RA, EAA.30.5.8169, l. 6).

Autoomanike üks tulutoovamaid ettevõtmisi oli reisijate vedu ehk takso pidamine. Selge, et kõige kasulikum oli seda ametit pidada Tallinna linnas.

Martna valla talumees Kaarel Saarnok (1877–1960) esitas 1911. aasta juulis kubermanguvalitsusse taotluse lubada tal tegeleda reisijate veoga kubermangu piires. Tema elukoht oli Tallinn, Luise 15, sõiduriist 1905. aasta Prantsuse auto Brasier, 8 hj, reg nr 13. Dokumentidest oli Saarnokil olemas 1910. aasta juhiluba ning samal aastal välja antud Tallinna linna sõiduluba. Asjaajamise käigus selgus, et reisijate veoks oli vaja kooskõlastust Eesti maakonna teedekomisjoniga. Dokumentidest ei nähtu, et

Saarnok oleks soovitud loa saanud, ilmselt osutus lihtsamaks lahenduseks jätkata senist tegevust endisel viisil.<sup>29</sup>



Joonis 44. Kaarel Saarnok oma autoga Brasier, 8 hj (RA, EAA.305.8103, l. 9).

Emmaste valla mees Andres Leps (1870–1938) elas Tallinnas Mere pst 5. Lepsil oli samuti 1905. aasta Brasier. 8 hj. 1912. aastal esitas Leps sõiduloa taotluse, kuna tegelevat reisijate veoga ja külastavat sageli Haapsalut, Paldiskit ning erinevaid mõisaid ja suvilaid. Lepsilt nõuti teedevaldajate ja posti-telegraafi ringkonna ülema luba. Kuu aega hiljem Leps tühistas senise taotluse ja esitas uue, mainimata sedapuhku reisijate vedu. Talle antakse Eestimaa kubermangus ja Paldiski linnas liiklemise luba. Auto sai numbri 16.<sup>30</sup> Selge, et



Joonis 45. Andres Leps (RA, EAA.30.5.8110, l. 6).

<sup>29</sup> RA, EAA.30.5.8103.

<sup>30</sup> RA, EAA.30.5.8110.

<sup>28</sup> RA, EAA.30.5.8169.

Andres Leps jätkas taksoteenuse osutamist. Ettevõtmine edenes hästi ning aasta hiljem ostis ta märksa esinduslikuma sõiduriista. Uus auto oli 1911. aasta Gaggenau, 30 hj, mis sai registreerimisnumbri 66.<sup>31</sup>



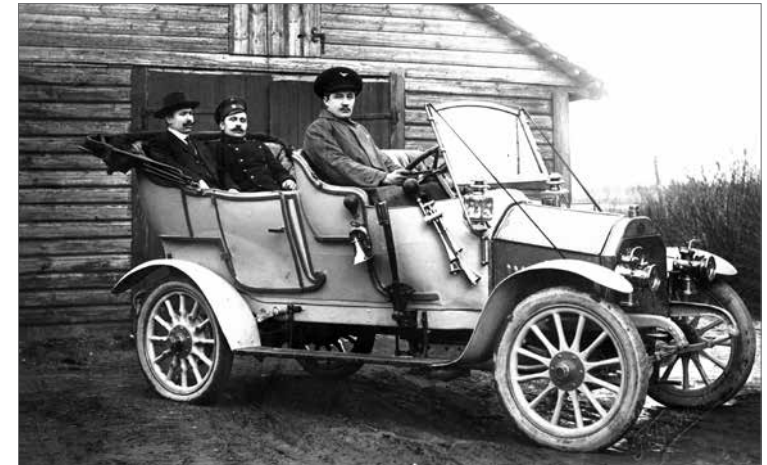
Joonis 46. Andres Leps oma autoga Brasier, 8 hj (RA, EAA.30.5.8110, I.



Joonis 47. Andres Leps oma autoga Gaggenau, 30 hj (RA, EAA.30.5.8139, I. 2).

<sup>31</sup> RA, EAA.30.5.8139.

Hanila vallas elas perekond Pollerid, kes olid 19. sajandi teises pooles asunud ümber Venemaale, kuid uue sajandi alguses otsustati kodumaale naasta. Ilmselt oli neil Venemaal õnnestunud koguda väike kapital, nii et Jaan Poller (1879–1951) ostis Ridase külas Kuke talu, vend Johann (1882–1933) aga maja Haapsalus Waldschlösschenstrasse 31 (tänapäeval Metsa 29). Jaan asus oma talus pidama sepaametit ja seda juba kolmandat põlve. Johann töötas mõned aastad kordnikuna, kuni 1913. aastal ostis endale sõiduauto Itala, 18 hj ning asus tegelema reisijate veoga. Auto number oli 93.



Joonis 48. Auto Itala, 18 hj, Kuke talu õuel, tagaistmel mundris Johann Poller, kaabuga vend Jaan (erakogu).

1914. aastal kolis Johann Tallinnasse äia majja Endla 28. Vajalike dokumentide vormistamisega taksojuhameti pidamiseks Tallinnas tekkisid taas probleemid. Sedapuhku oli alanud sõda ning autode rekvireerimisel praagiti tema Itala välja. Äraütlemise põhjendus oligi see, et kõlbmatuks tunnistatud masinaga ei saa reisijaid vedada.<sup>32</sup> Arhiiviandmetest ei selgu, kuidas Polleri sõiduloo taotluse lugu täpselt lõppes, kuid kindlalt on teada, et Johann pidas Tallinnas autojuhametit veel pikki aastaid.

Sõjajärgsest ajakirjandusest võib Johann Polleri kohta leida lustakaid lugusid:

<sup>32</sup> RA, EAA.30.5.8127.



10. juulil peeti kinni autojuht Johann Poller, kes lubamata kiirusega Marienburgi mäest alla sõitis.<sup>33</sup>

Õuna koorem lewis uulitsale. Kokkupõrke tagajärjel (autoga) purunes woorimehe wanker ning sellel asetsewad õunakastid, kuna õunad weeresid laiali mööda uulitsat. Auto sai wigastada paremalt poolt. Autojuht Johannes Poller oli purjus ja paigutati arestimajja.<sup>34</sup>

Ridala valla mees Villem Kopli (1890–1941) kolis 1915. aastal Tallinna ning asus elama Laulupeo 22–5. Villemil oli 1914. aasta sõiduauto Darracq, 10 hj, reg nr 51.<sup>35</sup> Tallinnas pidas ta taksojuhametit. Tema autot võis näha kõige ihaldatavamas ja kõige tulutoovamas taksode peatuskohas Viru väljakul pritsimaja ees. Paraku hea põli ei kestnud kaua, sest Villem mobiilseeriti sõjaväkke.

Peale sõda töötas ta trammijuhina, 1936. aastal osales Villem Kopli vapside liikumises.

Tähelepanuväärne on Villemi surmakuupäev – 1. september 1941. See oli päev, kui Vene väed just lahkusid ja Saksa väed saabusid. Kuigi täpsemaid asjaolusid pole teada, võib arvata, et ta ei surnud sellel päeval vana-dusse.



Joonis 49. Villem Kopli oma autoga Darracq, 10 hj (RA, EAA.30.5.9336, l. 4).

<sup>33</sup> Päevaleht, 12. juuli 1922.

<sup>34</sup> Päevaleht, 26. oktoober 1934

<sup>35</sup> RA, EAA.30.5.9336.

## Hiiumaa autoomanikud

Kiideva mõisniku Magnus Stackelbergi (1839–1909) poeg Otto Magnus (1867–1947) abiellus 1894. aastal Suuremõisa mõisaproua Dorothea Ungern-Sternbergiga (1870–1945) (omavahel hüüti teda Dollyks).

1906. aastal ostis noorpaar Itaaliast väikse 20-hobujõulise Fiat Brevetti. Pole täpselt teada, kunas selle masina rattad esimest korda puudutasid Hiiumaa pinda, kuid see ei saanud olla hiljem kui 1908. aastal, sest säilinud fotodel on koos autoga pildil näha ka Magnus Stackelbergi, kes suri 1909. aasta jaanuaris.



Joonis 50. Hiiumaa, Suuremõisa. Auto Fiat Brevetti, 20 hj. Paremal ääres seisab Magnus Stackelberg. Juhi kõrval mõisavalitseja Hugo Truman (1879–1922) (RA, EAA.1691.1.179, l. 22).

Vahetevahel visiteeris suguvõsa saareriigi valdusi Dolly vend Klaus Ungern-Sternberg (1877–1934). Peamiselt elas Klaus Saksamaal, majandusajadega kohapeal tegeles Julius von Hagemeister. 1908. aastal sai Hagemeister ülesande muretseda krahvile auto. Parun Maydelli abiga leiti sobiv masin Helsingist. See oli kuuesilindrilise mootoriga 40-hobujõuline Ford K. Paraku polnud valitud automark Klausile meeltmööda, sest kord oli krahv ühe Fordiga Saksamaal sattunud avariisse ja murdnud õlaluu.



Joonis 51. Klaus Ungern-Sternberg (RA, EAA.296.7.3639, l. 190).

Mingeid sõite selle masinaga siiski tehti, sest järgmine sõiduriist (Berliet) soetati alles kolme aasta pärast. Autojuht oli Klausil Heinrich Johanson (1881–1961).<sup>36</sup>



Joonis 52. Heinrich Johanson Ford K, 40 hj, roolis, Haapsalu, 1908 (Rahvaleht, 24. mai 1935).

Aastaid hiljem meenutas Heinrich Johanson ühte humoorikat lugu, mis leidis aset õhtusel ringsõidul Hiiumaal: *Sõitnud mõni verst, näeme ees meile vastusõitvat talumeest. Annan signaale ja vähendan kiirust – võib olla kardab hobune auto mürinat ja heledaid tulesid [...] Kuid mis tegi talumees? Nähes autot peatas ta järsult hobuse, viskas ohjad käest, hüppas vankrilt maha ja jooksis – hobust vankriga sinna paika jättes – kisendades pimedasse metsa! [...] Kolm päeva hiljem tulnud mõisa keegi talunaine ja hädaldades rääkinud, et ta mehele olevat mõisateel tulnud vastu must kurat kole heledate põlevate silmadega ja vihaselt urisedes. Ta mees ehmunud ja jooksnud hirmunult metsa, kust alles eile koju ilmus – nälginuna ja väsinuna. Nii olevat siis kindel, et kurat ise on saabunud Hiiumaale ja see tähendavat seda, et nüüd kaob kala merest ja saarte rahvas sureb nälga [...].*<sup>37</sup> Et edaspidi vältida Hiiumaa elanike hirmutamist mürisevate koletistega, hakkas Suuremõisa rahvas oma väikse Fiatiga sõites esitama pasunal muusikapalasisid.

1911. aastal saatis Klaus Ungern-Sternberg Johansonit Peterburi uut autot muretsema. Vana Ford õnnestus 2500 rubla eest ühele juudi ärile maha müüa. 12 000 rubla eest osteti uus masin – see oli landoo kerega sinist värvi Prantsuse auto, 22-hobujõuline Berliet, mille kere oli valmistatud Lyonis tuntud firmas Achard, Fontanel & Cie.

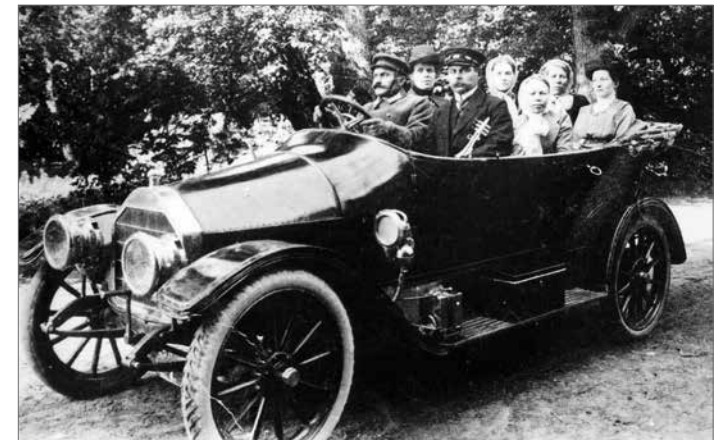
<sup>36</sup> RA, EAA.330.1.2060, l. 1.

<sup>37</sup> Rahvaleht, 27. mai 1935.

1912. aastal ostsid ka Otto ja Dolly uue masina. Automargile jääd truuks, uus sõiduriist oli 1912. aasta Fiat Tipo, 28 hj. Muusikapalade esitamist jätkati ka selle autoga sõites.



Joonis 53. Haapsalu, Villa Wenden, 1911. Auto Berliet, 22 hj, tagaistmel Klaus Ungern-Sternberg ja tema õde Helene Julie (1854–1941), roolis Heinrich Johanson (RA, EAA.1691.1.159, l. 6).



Joonis 54. Fiat Tipo, 28 hj, tagaistmel paremal istub Dolly, kahe mehe vahel Eva Marie Luise Alexandrine von Brasch (sünd Stackelberg) (Hiiumaa muuseum).

Sõja puhkedes 1914. aastal suur osa mootorsõidukitest rekvireeriti. Esimene masinate ülevaatus sõjaväe vajadusteks toimus 27. juulil. Oktoobri lõpus halvenesid järsult suhted Türgiga ning peagi kuulutas Venemaa Osmani impeeriumile sõja. Sellega seoses saatis kuberner Izmail Korostovets siseministri korralduse alusel Eestimaa kubermangu kreisiülematele laiali ringkirja, kus anti käsk viivitamatult arestida Türgi kodanikele kuuluvad transpordivahendid, sh muulad, eeslid ja kaamelid. Nädalapäevad hiljem hakkasid kubermanguvalitsusse saabuma vastused. Nõnda nagu mujalt, nii ka Hiiumaalt kurdeti, et neil ei leidu Türgi kodanikke, samuti muulasid, eesleid ega kaameleid.

Rekvireerimata jäänud sõidukitest said oma osa ka sakslased ning seejärel vaadati iseliikuv transport uuesti üle Eesti sõjaväe vajadusteks. 1918. aasta lõpus koostati Eesti ajutise valitsuse sundmääruse alusel allesjäänud autode ja mootorrataste nimekirjad. Läänemaa kohta on lugeda järgmist: Haimres üks mootorratas, ilma kummideta – omanik Kruusiauks, Märjamaal üks mootorratas – omanik Hermann Laan ning Kärđlas kalevivabrikus kaks veoautot – omanik Woldemar Eduard Gnadeberg, kes elab ise Tallinnas.<sup>38</sup>

Sellisel oli lõppenud nii Läänemaal kui ka kogu Eestis esimene mootorsõidukite ajastu. Pöördeliste sündmuste käigus osa masinaid hävis, osa oli paisatud mööda ilma laiali. Sõjatandril jäänud tehnika leidis peagi uued omanikud. Oma osa oli siin tervel talupojamõistusel, mis ei saanud lubada väärt kraamil niisama raisku minna. Nõnda leidsid nii mõnedki masinad uue kodu lähedal asuvates majapidamistes.

Algas uus, kahe maailmasõja vaheline tehnikaajastu, mida ingliskeelses kirjasõnas nimetatakse *interwar period*.



Joonis 55.  
Sõiduauto  
Peugeot teel  
Rehepapi tallu  
(erakogu).

## LÄÄNEMAA AUTO/MOTO GUYS BEFORE WORLD WAR I

RENE LEVOLL

### Summary

The first explicit information on the motor vehicles in Estonian Province date back to 1910, when a fixed rule on vehicle registration was set up. In Livonian Province, such regulations had existed already since 1908, in Riga since 1903. On the earlier vehicles, accidental documents can be found, important additional information derives from the photos and family archives. It is still possible to record the memories of the grandchildren of the old moto guys.

Surely, buying a car was not affordable to anyone. Prices of the middle-class cars ranged between 3000–5000 roubles, motorcycles cost around 500 roubles. The owners of cars were predominantly the local landlords. In Läänemaa, the iron horses were in the manors of Riguldi, Kloostri, Härgla, Maidla, Velise, Paatsalu, Penijõe, Suuremõisa, Tuudi and Vigala. Cars were owned by the families of Taube, Fersen, Maydell, zur Mühlen, Rennenkampff, Rudnitsky-Sipailo, Stackelberg, Taube, Ungern-Sternberg, Wetter-Rosenthal and Üexkyll.

The owners of moto technics could be found also among the common people with the venturesome mind. In most cases, a vehicle was acquired to make the livelihood via passenger transport. One could say that these were the first taxi drivers. To earn a better income, one had to often move to the capital of the province, Tallinn. At that time, the rental cars were primarily stationed at Vene market (nowadays Viru square). Of the people from Läänemaa, Andres Leps, a farmer from Emmaste parish, Kaarel Saarnok from Martna parish, Juhan Poller from Hanila parish, Villem Kopli from Asuküla parish and Villem Devid from Kärđla parish pursued a trade of taxi drivers.

Machines were obtained also for the better functioning of a business. Vladimir Medell, who used to live at Potisepa Street 9 in Haapsalu and a farmer Hermann Laan from Märjamaa parish established together a cotton factory in Üiste. Both men owned a motorcycle. August Tammer-Tammik,

38 RA, ERA.1098.1.198, l. 12.



a farmer from Massu parish and an owner of Liiva tavern, owned even two cars.

Most of the makes back then are quite unfamiliar today. The companies like Dürkopp, Bergmann Metallurgique, Itala, Horch, Gaggenau, Brasier, Brennabor, Benz, Humber, Horch, Hexe and Opel represented the car producers. As for motorcycles, there were two – Magnet and Wanderer.

In conjunction with the outbreak of the world war, confiscation of the vehicles for the army took place in the end of July 1914. The process was selective and many vehicles still remained with their owners. Unfortunately, most of them got lost during the following years due to various reasons. In December 1919, when the lists of vehicles were drawn up for the use of the Estonian army, there were only two motorcycles in the private ownership in Läänemaa. Likewise, many of the vehicle owners did not survive the war years.