

# Kes valitsesid öist linnaruumi moderniseerumisajal?

Riho Paramonov

## Sissejuhatus

Linn on sedavõrd keerukas ja mitmekülgne nähtus, et selle tähendust ei ole võimalik mõista, kui uurida seda vaid ühest vaatenurgast, olgu selleks määrused, kriminaalsus, lõbustusasutused, tänavavalgustus või midagi muud. Üks selline teema, millele uurijad tavapäraselt suuremat tähelepanu ei osuta, on linnaöö.

Vaatlen selles artiklis moderniseerumisaegset öist linnaruumi Eestis tähtsamate ametimeeste ehk dominanttegutsejate kaudu. Need on isikud, kes on öösel avalikus linnaruumis alaliselt esindatud ja seetõttu hästi nähtavad. See, miks nad seal on, ei sõltu juhusest, vaid teisest vajadusest või eesmärgist. Neid inimesi ei ole siiski palju. Moderniseerumisajal on dominantstes positsioonis neli ametimeest: voorimees, taksojuht, laternasüütaja-öövaht (hiljem ainult laternasüütaja) ja politseinik. Muidugi oli avalikus ruumis tegutsevaid ametimehi veel, nt mustusevedajad ehk sibid või öökastimehed ja öövahid ehk valvurid, kuid nende osa ei ole kaugeltki nii suur (vt nt Öökastikultusest ... 1939). Palju on räägitud prostituutidest, kuid enamik neist tegutses siseruumides ja hoidis võimalusel varju (vt nt Raevald 2019). Mõistagi oli sunnitud seda tegema ka kriminaalne element.

Nelja mainitud ametimeest kohtas väiksemateski asulates, kuid ennekõike seostusid nad just linnaga (siin vaatlen mahulistel põhjustel suurimaid linnu Tallinna ja Tartut). Seetõttu oli neil väga oluline roll selles, kuidas inimesed linna tajusid ja kasutasid. Kui politseitöö välja jätta, on neist ameteist aga üpris vähe teada, mistõttu on tegu tänuväärse uurimisobjektiga.

Oleme harjunud linnast mõtlema ennekõike materiaalsetele struktuuridele toetudes. Need struktuurid, mis avalduvad näiteks tähenduslike linnaosade, sümbolehitiste, suurte taristuobjektide

(raudteesõlmed, sadamad, maanteed) ning augélikus mõttes mittekohtade näol (lennuväljad, supermarketid), on kergesti haaratavad ja üldiselt ka väga püsivad (Augé 2012: 39). Muidugi kuuluvad linna juurde lahutamatu inimtoimijad, kuid see struktuur on pidevalt muutuv, sest inimesed liiguvad. Linnad tekivad küll inimeste koondumisest, aga isegi siis, kui üks või teine linn täielikult hüljatakse, ei too see tingimata kaasa linna eksistentsi lõppu või vähemalt ei leia hääbumisprotsess aset mõne inimpõlve jooksul.

Inim- ja materiaalstruktuuride ühinedes tekib uusi, hübriidseid vorme, mille ilmekaimaks näiteks on linnaruumile iseloomulik kompleksne liiklussüsteem. Ka voorimehed ja taksojuhid, kes osutavad ööpäevaringselt transporditeenust, mida erinevalt bussist ja trammist kasutatakse privaatseks nagu isiklikku autot ja jalgrataski, esindavad liikumisvõrgustikku. Modernses linnas on transporditeenustel ja -töötajatel oluline ja keerukas roll. Selle mõistmiseks tuleb peatuda moderniseerumise fenomenil.

Moderniseerumisena pean siinses käsitluses silmas 19. sajandi teisel ja 20. sajandi esimesel poolel tehnoloogilise ja sotsiaalse arengu intensiivistumise tagajärjel aset leidnud ühiskonna murrangulist uuenemist, mis tõi muu seas esile ka ülal mainitud uut tüüpi inimese ja asjade ühendused, mis hakkasid linnamaastikku ja -elu suurel määral ümber kujundama. Üks neist ühendustest ongi diferentseeritud ja kindlate põhimõtete alusel arendatud (mitte enam isearenev) liiklussüsteem, nagu meie seda tunneme. Filosoof Harry Redneri käsitluse järgi avaldub modernsus kolmel tasandil: majanduslik (uut tüüpi industriaalne kapitalism), poliitiline ja õiguslik (uut tüüpi riiklus ja kohtuaparaat) ning kognitiivne ja tehniline (uut tüüpi teadus ja sellele baseeruv tehnoloogia) (Redner 2014: 80, 88).

Väga oluline roll moderniseerumisprotsessis on niisiis tehnoloogia arengul – tegu on tehnikaajastuga. Minu hinnangul on kõige paremini seda valdkonda avanud sotsioloog Hartmuth Rosa. Tema järgi on moderniseerumine ajaga seotud arusaamade põhjalik teisenemine, mis lähtub muudest ühiskondlikest-kultuurilistest muutustest (Rosa 2005: 4–5). Siit jõuab ta kiiruse fenomenini: kuna modernsuse ajastruktuur lähtub kiirendumisest, on moderniseerumiskogemus sisuliselt võrdne kiirendumiskogemusega (samas: xxxviii; 299). Kiirendumine saab alguse innovaatilistest lahendustest ja nende tööstuslikust kasutuselevõtust (samas: 40).

Rosa arvates on kiirendumisel kolm fundamentaalset mõõdet: tehniline, sotsiaalse muutuse ja elutempo kiirendus. Tehniline kiirendus on mingist eesmärgist ajendatud protsesside kiirendumine ennekõike transpordi, kommunikatsiooni ja tootmise sfääris. Sotsiaalse muutuse kiirendumine tähendab selle muutuse eskaleerumist elustiilis,

töös, perestruktuurides, poliitilistes ja religioossetes ühendustes, moes jms. Elutempo kiirendumine väljendub tegevus- ja kogemusepisoodide arvu kasvus, millega kaasneb stress ja tunne, et ajast jääb pidevalt puudu. (Rosa 2005: 301)

Rosa rõhutab, et kui tehniline kiirendumine tõukab tagant sotsiaalset murrangut või pööret, on tulemuseks ulatuslikud muutused pea kõigis inimelu sfäärides. Just seepärast muudab tehnoloogiline kiirendumine ka inimese suhet iseendaga, mis viib muutuseni maailmas olemise viisis. (Samas: 154, 304)

Tõik, et liikumine loob aega ja ruumi, ilmneb selgelt raudtee näitel. Raudtee sundis aega ratsionaliseerima, mehhaniseerima ja planeerima ning kohanema piletite, graafikute jms-ga. (Creswell 2006: 6) Rongiga sai sõita väga kiiresti ääretult kaugele. See kogemus oli sedavõrd murranguiline, et nõudis nii psüühilist kui ka füüsilist ümberkohanemist. Inimene ja maailm tema ümber ei olnud enam endised. Kui moderniseerumiseelses maailmas, kus välisilm kätkes ohte ja oli kardetav, ei olnud liikuvus keskne väärtus, siis modernses maailmas ei olnud liikumiseta võimalik hakkama saada, mistõttu selle väärtus üha kasvas. (Sturken 2004: 81)

Kuigi moderniseerumine on universaalset laadi nähtus, mis ei ole jätnud puutumata ühtegi maailma piirkonda, esineb erinevusi selle käigus ja tempos. Läänemaailmas leidis massiivne kiirendumine aset umbes aastatel 1850–1920 (samas: 300). Eesti alal algas ja lõppes see protsess mõnevõrra hiljem. Siin on rida võrdlusi, mis näitlikustavad erinevust tehnoloogilise kultuuri keskuse ja ääre vahel: esimene rong (lokomotiiv) maailmas 1804, Eestis 1870; esimene elektritelegraaf 1816, Eestis 1855; esimene pedaalidega jalgratas 1839, Eestis 1850. aastatel; esimene telefon 1876, Eestis 1877; esimene mootorratas 1885, Eestis 1895; esimene sisepõlemismootoriga auto 1885, Eestis 1896; esimene lennuk 1903, Eestis 1912 (Sergei Utotškini lennud Tartus ja Tallinnas). (Paramonov 2022: 34) Näeme, et ka leiutiste leviku kiirus erineb märkimisväärselt. Raudtee kasutuselevõtt on moderniseerumise tähtsamaid alustugesid ja selle koha pealt oli Eesti ala Euroopas viimaste seas, kuid samas leidis peaaegu kohe rakendamist telefon, olgugi et see oli kättesaadav vaid üksikuile (esimeseks helistajaks oli Johann Voldemar Jannsen).

Siinse käsitluse fookuses on õõ, seega peatugem veel kunstvalgusel. Gaasivalgustusega eksperimenteeriti juba 18. sajandi lõpus, kuid tänavavalgustusena läks see käiku 1807. aastal. Tallinnas läideti esimene gaasilatern suure pidulikkusega 1865. aasta lõpus Raekoja platsil. Euroopa linnades oli gaasivalgus selleks ajaks juba ammu norm. 1870. aastatel leidis USA leiutaja Thomas Alva Edison lahenduse, kuidas tekitada valgust elektri abil, mis oli gaasi- ja

petrooleumivalgusest odavam ja palju tugevam. Linnatänavatele jõudis elektrivalgus kümnendi teisel poolel, seejuures küllaltki kiiresti ka siinsesse regiooni. Esimese elektrivalgusti katsetamist 1883. aastal Tallinnas Viru tänaval (pisut hiljem ilmselt püsivalt ka Christian Rotermanni kontori ees praegusel Mere puisteel ja Balti jaama juures) käidi vaatamas nagu teatrietendust. Laiemalt levis elektrivalgus Tallinnas siiski alles 1920. aastatel (Elektrilambi ... 1929; Kallaste 2006).

Innovatsiooni ja leiutiste kaudu avaldub veel üks võimalus mõtestada moderniseerumist – see on tehnootimismi ja progressiuse kõrgfaas. Tehnoloogia areng toetub innovatsioonile (masinad, tööriistad, instrumendid jms), mis lahendavad mingeid probleeme, vastates seega teatud vajadustele (Wenda jt 2006: 32). Uuenduste abil kasvas teadlikkus välisilmast – sellest, mis toimus kaugemal ja mida tegid teised – ning laienes teadmiste horisont ja vaimu haardeulatus (vt Marx 1994: 240). Tehnosfäär paelus: laste lugemislauale tulid muinasjuttude asemel lihtsad lood tehnikast ning noored vaimustusid Jules Verne'ist, kes vahendas lugejaile osavalt tehnoteaduse arengut ja visiooni. (Tuli ja rattad 1932: 2) Uuendused ergutasid kujutlusvõimet ja eneseteadvust ning veensid, et miski pole võimatu (vt nt Wäljanaerdud suurleidurid 1927; Paramonov 2013: 29–30, 46–48, 54). Aja, ruumi ja looduse alistamine muutus paljude silmis omamoodi kinnisideeks (Bauchspies jt 2005: 76). Veel 1939. aastal kasutas professor Ottomar Maddison tehnikat defineerides sõnu *looduse vallutamise ja äravõitmine*. Tema hinnangul oli see inimese üks esimesi tegevusi ja võimalik vaid tehnika ehk leiutiste abil. (Maddison 1939: 1)

Modernne ühiskond on konkurentsühiskond nii inimeste ja ettevõtete kui ka riikide tasandil. Selleks et rivaale ületada, on vaja tugevat majandust. Ajakirjas Tehnika Kõigile selgitatakse majandusarengu ja tehnoloogia seost 1936. aastal järgmiselt: „Kõikide praeguste kultuurriikide ja -rahvaste saavutised põhinevad tehnikal ja ainult tehnika abil riik ja rahvas võib kindlustada omale parema tuleviku“ (Saateks 1936). Moodsas tehnikas nähti võimalust ületada oma väiksust ja piiratust. Andes taas sõna ajakirjale Tehnika Kõigile:

*Kes on tehnika alal ees, see on ka tugevam ja võib oma konkurentidele ehk naabritele oma soove peale suruda. [...] meie peame kõik tutvunema tehnika saavutustega, meie peame läbi imbuma tehnika mõistega. Alles siis saame aru ta tähtsusest meie ühiskonnale, alles siis võime võtta ette suuremaid asju. Meie peame ehitama omale masinaid ja palju masinaid ning seadmeid, mis annavad meile, igale eestlasele, saja- ja tuhandekordset jõudu. Siis ei ole eesti rahvas enam väike, siis võib ta olla võrdne mõne mitmemiljonilise rahvaga. **Tehnika võimaldab väikesest Eestist teha Suur Eesti!** Katsume püüda sinna poole! (Liideman 1936: 34)*

Selles imperatiivis avaldub progressiusk iseäranis ehedal kujul. Tehnoloogia, mille abil saab ületada inimlikke puudujääke, toidab võimsaid lootusi ja muutub eesmärgiks omaette.

Plahvatuslik tehnoteaduslik progress pöörab alati segi argise elukorra ning muudab ajastu psühhosotsiaalset struktuuri, nii et moderniseerumisaajal olid suur segadus ja ja pinged vältimatud (Lotman 1999: 113). Lotmani järgi ei ole tehnoteaduse kiire progressi situatsioonis harjumuslik, tavaline enam efektiivne, mis sünnitabki massilist stressi ja hirmu ning taaselustab arhailisi teadvusmudeleid (samas: 114).

Absoluutsuse kadu, paljususe, kiirus ja muidugi vajadus mõtestada ümber oma koht või osa maailmas tõi kaasa ebakindluse, neuroosi, megalomaania ja muud probleemid. Ehkki leidis palju neid, kelle jaoks see oli imede ja optimismi aeg, oli veel enam inimesi, kes võõristasid tehnoloogiat. Mõnedki kirjanikud ja kultuuritegelased nägid „masina päralejõudmises“ inimese mehhaniseerimist, kalkuleeriva ja omastava mentaliteedi levimist, inimliku soojuste kadumist ning kogukonnatunde vaesumist. (Männiste 2017: 496) Inimene oli heidetud heideggerlikus mõttes moodsasse olemisse, tehnologiseeruvasse ja industrialiseeruvasse maailma, mille üle tal tegelikult puudus võim.

Tumedatoonilised tungid ja emotsioonid avaldusid ilmekalt ka kunstiväljal. Fritz Langi 1926. aastal valminud ülikallis ja ääretult mõjukaks kujunenud suurfilm „Metropolis“ näitas, mida võib masinalt oodata. Sarnastest ideedest on kantud rida kultuslikke raamatuid, nagu oma ajast ette ruttav „Frankenstein“ (1818), „Hea uus ilm“ (1932), meie oma „Raudsed käed“ (1898) jt. Selle ajastu kunsti- ja kirjanduslainet nimetatakse mõnikord dekadentsiks, mis märgib allakäiku ja mandumist.

Mirjam Hinrikus kirjutab: „Vastuseks liiga järskudele muutustele, mis tulevad kontsentreeritult esile metropolides, võimenduvad tundlikuma närvikavaga eurooplastes (eelkõige loomeinimestes) negatiivsed emotsioonid hirmude ja tundmatu ohu tajuga“ (2017: 19). Nii võimegi lugeda Marie Underi arvamust, et eestlasele seostub Euroopa ekspressrongide, kiiruse, suurlinnamüra, masinate, naturalismi ja jõhkruusega, kuid Euroopa ise „on õnnetu omist masinaist, mis on üle kasvanud elavast inimesest, ta ihkab aeglasemat tempot, et hinge tõmmata ja keset ajalikku rühkimist ja lämmatavat materialismi tõsta silmi igaviku poole“ (Under 2018: 10). Temagi silmis on tehnoloogia inimese orjastanud, muutnud ta osaks endast. Inimesest on saanud hingetu *masinimene*.

Ajakirjas Tehnika Kõigile kirjutab ehituseksperit Valter Alver 1936. aastal: „Tehnika võimaldab üksikinimesele vähema jõukulutusega suuremaid saavutusi – on seega seda, mis me nimetame

majanduslikuks. Ja väiksema jõukulutusega järjest suuremat tööefekti saavutada – see on inimsoo arengu ürgseadusi. Põhjustades viimastel, on tehniline areng pidurdamatu ja nii-öelda sunniviisiline.“ (Alver 1936: 66) Ta ütleb asjatundjana välja kõige olulisema, aga ka traagilisema: olukorda ei saa enam tagasi pöörata, tehnoloogia on tulnud, et jääda. Progressiusu esimene faas lõppeb Teise maailmasõjaga, kui enam-vähem kõigi jaoks saab nähtavaks uue tehnoloogia varjukülg.

Sellest kõigest ongi näha, miks voorimehed ja taksojuhid, kellel on nii päevases kui ka öises liikumises äärmiselt kaalukas osa, satuvad moderniseerumise tulipunkti nagu ka laternasüütaja ja politseinik, sest modernsus tähendab ju valgust, turvalisust ja korda, mida saavutatakse samuti uudse tehnika abil. Nende ametiteeste kaudu saab teoks modernsuse pealetung, mille tagajärjel kujuneb välja moodne linn. Neile toetudes hakatakse teisiti identifitseerima ja tõlgendama avalikku öist ruumi.

Joonis 3.  
Linn täis elu:  
õine Harju tänav  
Tallinnas 1931. aastal.  
Eesti Ajaloomuuseum



### Linnaöö

Õine linn erines päevasest eriti just varasematel sajanditel, sest ööpäeva kahte poolt nähti vastanduvatena. Selle mõõdet annab hästi edasi tõik, et kahe poole vahele asetub ühest režiimist välja- ja teise sissejuhataav ajaline vahe, mida nimetatakse videvikuks või ehaks ehk hämarikuks. Videvik signaliseeris, et päevane asjalikkus ja tegutsemine peab loovutama koha rahule, sisekaemusele ja sotsiaalsuse vormidele, mis tööajal polnud võimalikud. Videvik on piir öö ja päeva vahel. Päeval kehtivad küllaltki ranged sotsiaalsed piirid, aga ka öö on neid täis, kuigi enamasti räägitakse nende kadumisest. Veel 20. sajandi esimesel poolel olid maagilisele mõtlemisele omased hoiakud ühiskonnas endiselt tugevalt esil. Need avaldusid ennekõike öö tajumisena liminaalse

ehk piiripealsena, sest pimeduses kadus või ähmastus piir argise ja üleloomuliku vahel. Ilmekalt on seda edasi andnud 1914. aastal sündinud meremehest koduloolane Jegard Kõmmus oma mälestustes:

*Eks minu noorpõlve ajal oli veel igasuguseid kodukäijaid, tonte ja kotermanne ning nende eest tuli ennast hoida. Pimedas liikudes ma väga kartlik ei olnud, aga seda mäletan küll, et sügisestel kottpimedatel öödel, kui oli vaja kuskil käia, siis selja taha vaadata eriti ei julgenud. Siis oleks kindlasti midagi kahtlast juhtunud nägema, tondijutud kütsid fantaasia üles. Ja kui kodutoa välisuksest hakkasin sisse minema, siis tegin viimased sammud kiirustades, et tont või mõni teine paharet mind hõlmast tagasi ei jõuaks tirida. (Kõmmus 2016: 137)*

Sellest mälestuskillust aimub, mil viisil on tavapärased piirid laienenud: öö sunnib peale oma reeglid ja toob esile selle, mis päevavalguses on peidus. Seetõttu tajuti ööd loomuldasa ohtlikuna ja seda välditi.

1863. aastal vastu võetud passiseadus tagas talupoegadele täieliku liikumisvabaduse, pannes ühtlasi aluse nii väljarändamisele kui ka massilisele kolimisele maalt linna, et leida paremat äraelamist. Kuigi linnas ei hüljatud maalt kaasa toodud mentaliteeti ja elulaadi, on siiski selge, et uus keskkond hakkas inimest kohe aktiivselt ümber kujundama.

Vajadus kohaneda tehnika ja kiirusega kutsus inimeses esile rea psühhofüüsilisi muutusi (Paramonov 2020: 41–44, 360). Kunstvalguse ja inimeste suure kontsentratsiooni tõttu ei tajutud enam ööaega nii üleloomulikuna, nagu see tundus olevat maal. Linlasel oli enam põhjust peljata kiiresti liikuvat sõiduvahendit või kurjade plaanidega kaaskodanikku, kes varitses valgustamata nurgataguses, kui ratsionaalsetele selgitustele tabamatuks jäävaid jõude.

Aga linn oma lakkamatu sagimise ning tänava- ja sisevalgusega tähendas ühtlasi päeva pikenemist-laienemist öösse. Endine kolmikjaotus päev-videvik-öö ei toiminud enam nii nagu varem ning eelmodernne tasakaal öö ja päeva loomuliku rütmi vahel oli paratamatult häiritud, jättes jälje inimeste psüühele. Selleks et aduda, milliseid tagajärgi tõi kaasa mainitud tasakaalu muutumine, tuleb vaadata ümberlülitumist öisele rütmile, mis avaldub vaimse ning füüsilise tunnetuse avardamises ja intensiivistumises. Nimelt teeb öö nähtavaks vast kõige suurejoonelisema, mida inimene visuaalselt aistida saab – tähistaeva. Moderniseerumisajal oli tähistaevas veel üsna hästi jälgitav ka linlasele. Palju on räägitud sellest, kuidas tähistaevas ei ülenda vaatajat mitte ainult emotsionaalselt, vaid ka vaimselt. Astronoomiaajakirjanik Stuart Clark on kirjutanud: „Enamikku inimesi, kes tähistaevast vaatlevad, valdab rahu ja aukartus ning

sageli tunnetavad nad iseenda tähtsusetust“ (Clark 2021: 9). Teatud juhtudel on tõepoolest nii, et tähistaevas aitab tunnetada oma kohta ja piire ning saada paremaks. Just seepärast ütleb Immanuel Kant, et ta imetleb ja tunneb aukartust kahe asja ees – „tähistaevas mu pea kohal ja kõlblusseadus mu sees“ (1788: 260). Aja- ja kultuuriloolane Richard Tarnas on märkinud, et tähistaevas avab ligipääsu üleloomulikkusele, sügavusele ja mitmekesisusele, sest päikese tõttu esineb päeval vaid üks valgus, sellal kui öösel pääsevad esile tähed, mitu valgust ja reaalsust. Taevasse vaatamine justkui lülitab sisse solaarse teadlikkuse, mille tagajärjel tekib tervikutaju ja mõtteline ühendumine *anima mundi*'ga (maailmahingus), millel on palju tähenduskeskusi. (Tarnas 2010: 126–127) Teisalt võib tähistaeva vaatlemine süvendada ka väiksuse tunnet, mis kandub edasi ja saab jätku päevaaja karmis sotsiaalses tegelikkuses, kui tööle ruttav inimene tabab end mõttelt, et linn ja eriti vabrik oma võimsate seadmete ja inimmassiga rõhuvad teda.

Kui saabub hämarus ja tööaeg hakkab lõppema, on tööliste energiavarud ammendunud. Öö toob oodatud rahu ja vabanemise või vähemalt peaks ta seda tegema. Aga linn – see modernsuse ja ebaloomulikkuse kants, mis näib puhuti sarnanevat elava, tegutsemis- ja mõtlemisvõimelise organismina – ei taha anda inimest päris vabaks ööselgi, nii et tal ei ole mahti tähistaevasse vaadatagi (Tallinnas ei olnud see 1930. aastate teisel poolel kunstvalguse leviku tõttu igal pool enam võimalikki). Üha enam päevale sarnanev linnaöö saadab välja ahvatlevaid signaale ja kutsub inimeses esile nietzschelikus mõttes dionüüsilise, st metsiku ja instinktiivse poole, mis jääb või jäetakse päeavalguses varju. See teistmoodi vabaks andmine, unustamine, minnalaskmine, taastumine, põgenemine ja iseenda või rahu otsimine avaldub kõrtsi- ja pidutsemiskultuuris (pidagem ka silmas, et tööliste ja teenistujate korterid olid kitsad ja kõledad) ning viib uute sotsiaalsete kihistuste tekkeni. Nende seas on ka sotsiaalses mõttes nn äärealadele kuuluvate kihtide esindajad, kes jäävad dionüüslikele tungidele alla ja juhitud päevase rütmi asemel öisest. Nii saab näiteks sõltlastest, *homo novus*’test, huligaanidest, hasartmängijaist, prostituutidest, lõbusatest üliõpilastest, tööpõlgureist, kodutuist jt lahutamatu ja tähtis osa linnaööst. Ja kui linnaööst räägitakse, siis sageli just kõnealuse kihistuse kaudu, mis näitabki selle ühiskonda defineerivat sisu.

Öö võimaldab jõuda suurema teadlikkuseni iseendast, oma kehalisusest, aga ka ümbritsevast keskkonnast, sest päevase rütmi asendumine öisega toob kaasa vabanemise segavast müra, mille tagajärjel muutuvad kõik aistingud tugevamaks või ilmekamaks. Helimaastik ei ole enam nii rikkalik kui päevaajal, kuid seevastu pääsevad üksikhelid tugevamini esile. Munakivisillutisel kajasid selgelt vastu üksikute möödujate sammud, hobuste kabjaplagin



ja hobusõidukite rataste nagin või kolin, hiljem ka mootorimüra suurematel tänavatel. Kuna 19. sajandil kasutati voorimeeste troskadel metallrattaid, võis kolin kõrvadele lausa haiget teha. Olukord paranes sajandivahetusel, kui hakkasid levima kummirehvid. Talvel sõitsid voorimehed väikese saaniga, mis oli varustatud kaunilt helisevate kellukeste või kuljustega, millele sekundeeris sõidukijalaste kigin ja kriuksumine lumel. (Kubbo 1967: 285) Seal, kus on lõbustusasutusi, on sageli kuulda kisa-kära ja laulu. Karl Ast Rumor on ööle iseloomuliku helina eristanud plekksiltide klöbinat (1965: 50). Selliseid detaile päeval üldiselt tähele ei pane.

Öösel aktiveeruvad ka loomad. Tänaval tegutsevad vaevukuuldavalt toitu otsivad närilised. Hiirtele ja rottidele peavad jahti kassid. Kaugele kajab koerte haukumine ja kasside räuglemine. Neile sekundeerivad häälekaimad metsloomade seas – 19. sajandil oli äärelinnas jaanuari-veebruari külmaga pea igal ööl kuulda hundi ulgumist. (Tallinn wanaisa päewil 1937) Tallinna metsastel äärealadel võis võsavillemit mõnikord kuulda ka veel 1930. aastatel (Paramonov 2019).

Oluline inimesi puudutav heli öö ja päeva vahel on vabrikukorstna kume vile, mis märgib kella 5–6 ajal tööpäeva algust. Loomulikkus ja looduslikkus, mille öö esile tõi, peab tegema teed vabrikutööle, eesmärgistatud liikumisele, tehnikalistlikule korrale.

Lõhnu on öösel vähem kui päeval ja peamiselt on need seotud tööstuse ja mehaanikaga. Üksikud mööduvad autod tekitavad spetsiifilist tugevat vingugaasi-, määrdõli- ja bensiinilõhna, mis jääb kauaks õhku rippuma ja levib üsna kaugele. Samamoodi võib vabrikute, äride ja asutuste ümber esineda eripäraseid aroome, näiteks pagaritöökoja juures saia- ja leivalõhna ning kõrtsi juures vahest mitte eriti meeldivaid kõrtsilõhnu.

Päeva- ja ööaja range eristamine ei kadunud ka omariikluse ajal, kuigi selle alus ei olnud enam päris sama. Öö- ja päevaajaga ümberkäimine oli selgelt määratletud ühiskondliku kokkuleppega: päeval tuleb teha tööd ja öösel sellest välja puhata. Ärid ja kontorid olid argipäeval avatud üldiselt 9–18. Üheksast tunnist üks oli ette nähtud lõunaajaks (vt nt Ärid olgu ... 1939; Äriteenijate tööpäev ... 1936) kolmanda astme<sup>1</sup> linnades oli lubatud äridel töötada 10 tundi päevas maist oktoobrini. Riiklikel pühadel ja puhkepäevadel olid ärid suletud, erand tehti toidukauplustele, ent selgi juhul ei ületanud tööaeg kuut tundi. (Piiratakse ärde ... 1939)

1 1938. aastal muudeti alevid linnadeks ning linnad jagati vastavalt elanike arvule nelja gruppi: Tallinn oli pealinn, Tartu 1. astme linn, Narva, Pärnu, Nõmme, Rakvere ja Viljandi 2. astme ja ülejäänud 3. astme linnad.

Napp aeg öö ja päeva vahel kulus reeglina kodusteks toimetusteks. Vastavalt rahvusvahelistele töökorralduse konventsioonidele loeti öiseks puhkeajaks kellavahemikku 22–5 või 23–6. Seejuures on huvitav, et kuigi ajalehtedes kirjutati pidevalt, kuidas siin-seal rikuti öörahu, ei olnud see ometigi sundmäärustega selgelt normeeritud ja tagatud. Kui 1930. aastatel hakati rääkima vajadusest sellised normid kehtestada, võeti seda teatud ringkondades kui isikuvabaduse piiramist (nt Mäelo 1961: 117–118; Elureform 1938).

Joonis 4.  
Ado Vabbe  
joonistus „Õine  
stseen“.  
1930. aastad.  
Eesti Kunstimuuseumi  
graafikakogu.  
EKM j 25547 G 15708



### Õine tegutsemine

Paljudele inimestele seostus pimedus kuritegevuse ja ohuga – seda tunnet võimendas krimiuudistele keskendunud ajakirjandus, aga ka tõik, et alanud oli kriminaalromaanide ajastu. 1925. aasta Vabas Maa kirjutatakse: „Nüüd, kus wanakraami turuplats nende naabrusesse [Jakobi ja Septembri tänavad] asetatud, on elu-olu ööpimeduses neil tänavaail lausa elukardetawaks muutunud. Turu ümber on koondunud tume seltskonna jäänus.“ (Pimedad tänavad 1925) Pimeduse varjus tuli ette akende purustamist, sissemurdmist, süütamist ja tulekahjusid, salakauplemist, piiritusevedu, tapmist, vägistamist, kallaletungimist, röövimist, vandaalitsemist avalikus ruumis, tulistamist ja paugutamist, kihutustegevust ning lõpuks toimus ka 1924. aasta inimohvritega mäss pimeduses. Viimasel olid tõsised järelmõjud, näiteks keelati sama aasta jõulude ja aastavahetuse ajal tulevärk ja paugutamine ning linnades ja alevites tuli pikka aega hoida ukсед-väravad suletuna vahemikus 22–6. Pole üllatav, et koolid ei lubanud õpilastel hilistel õhtutundidel tänavatel patseerida, samuti ei peetud seda sobivaks noorte naiste puhul.

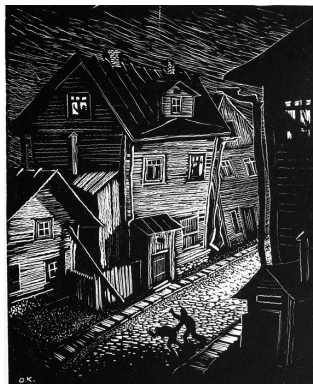
Tõsine kõrvalekalle nõuab vastureaktsiooni ja nii võtavadki öistel tänavatel koha sisse öövahid või politseinikud, kes valvavad korra

ning kõlbluse järele. Neil ametimeestel on öises linnaruumis domineeriv roll just seepärast, et nad ei ole seal episoodiliselt, vaid püsivalt ja stabiilselt. Teiste öötöoliste käigud piirduvad tavaliselt distantsiga töökoha ja kodu vahel, mistõttu ei ole nad avalikus ruumis kuigi nähtavad. Liiatigi oli selliste ametimeeste arv piiratud, sest Eesti Vabariigis oli öine töötamine rangelt reglementeeritud. Öösel võis töötada vaid näiteks trükitööline, ajakirjanik – seda nimekirja täiendati vajaduspõhiselt. Osas linnades oli lubatud ühekordne öötöö (8 tundi) suurte pühade eel. Seda, et öötöö korrast kinni peetaks, jälgis samuti politsei.

Suhtumine öötöö keeldu oli ambivalentne. Kui esialgu olid töötajad pigem vastu, sest teenimisvõimalus vähenes, siis 1930. aastate teisel poolel hakkasid mõned ametiühingud seda lausa taga nõudma. Puhuti tuli ette ka suurt segadust. 1922. aastal ratifitseeris valitsus naiste öötöö konventsiooni, millega neil keelati see ära. Esialgu vaadati seadusele läbi sõrmede, sest naisterahval oli väga raske tööd leida, kuid 1920. aastate keskpaiku saavutasid sotsiaaldemokraadid seaduse range täitmise. 1926. aastal sai suureks tüliõunaks Lutheri vabrik, kus öösiti töötas 125 naist (vt nt Lutheri naistöölised ... 1926). Ehkki korduvalt küsiti, kas moodsad töökaitseseadused on olulisemad kui võimalus teenida leiba muu töö puudumisel, lasti mõned naised ometigi lahti. 1935. aastal tehti öise töö suhtes järeleandmisi naistele, kes olid juhtivatel kohtadel. (Juhtiv naine ... 1935)

Kogu kahe iseseisvuskümnendi jooksul olid öise töötamise keeluga hädas pagarid, sest värskeid küpsetisi oli vaja juba hommikul. Mõnigi pagariäri proovis keelust mööda hiilida, aga neid kontrolliti pisteliselt ja seega riskisid äriomanikud karistusega. Nad kaitsesid end väitega, et tegu oli ettevalmistava tööga ja päristöö pidi algama lubatud ajal. 1933. aastal palus pagarite ühing määrata öötöö-keelu seaduse rikkumise eest kõrgemaid karistusi (50–300 krooni), et saada lahti neist, kes seadust järjekindlalt ignoreerisid. (Pagarid valjema ... 1933) Kummatigi ei toonud nõuete karmistamine rikkumistele lõppu.

Joonis 5.  
Kuritöö.  
Ott Kangilaski  
joonistus, 1940.  
Eesti Kunstimuuseumi  
graafikakogu.  
EKM j 19767 G 11378



## Alalised dominanttegutsejad

### *Laternasüütaja-öovaht*

Kui tänavaid hakati valgustama, tekkis kohe ka laternasüütaja amet. Tänavavalgustuse ajalugu on küll üsna pikk, kuid korrapäraselt juurdus see siinsetes linnades 18. sajandi lõpus, näiteks Tartus 1794. aastast. Nõrga valgusjõuga puuvillast keerutatud umbtahiga lampides põletati kanepi- ja linaseemneõli. (150 aastat ... 1937) Tänavate valgustamisest kujunes norm siiski alles 19. sajandi teisel poolel (vt Pullat 1969: 65–66).

Laternasüütaja, kes viibis nagunii kogu öö väljas, täitis ka öövahi ülesandeid, valvates võimalust mööda korra järele oma teenistuspiirkonnas. Siin tuleb mängu semiootiline aspekt: kes kontrollib valgust, kontrollib ka korda. Hiljem võtsid vahifunktsiooni üle selleks spetsiaalselt ette valmistatud kordnikud. (Kivi 1986: 8–9) Laternasüütaja-öovahina töötasid tavaliselt vanemad (ka üle 80) mehed, kellel oli paremat teenistust raske leida (Vana muusikategelane ... 1938).

Pikka aega oli öovaht-laternasüütaja (koogumees, kooguvana, tulekandja) ilmselt üks enim kriitikat pälvinud ametimehi linnas, sest tänavavalgustusega oli alalõpmata probleeme. Talle pandi pahaks laiskust, lohakust, alkoholi tarvitamist jm. Kuna palk oli väike, teenisid mõned neist lisa sellega, et hankisid viina ja paberosse kõrtsist tulijatele. (Pealinna öovaht ... 1932)

1886. aastal töötas Tallinnas 44 laternasüütajat-öovahti, kelle vastutada oli 525 petrooleumilaternat. Iga mees hoolitses 12 laterna eest. Kella üheksa paiku tuli laternad süüdata, tund aega hiljem reguleerida leeki ja koidu ajal kustutada. Vahepeelsel ajal oli vaja jälgida, et tuul tuld ei surmaks. Päeval aga võeti ette laternate puhastamine.

Gaasilaterna süütajaid oli vähem, sest neid moodsaid laternaid ei olnud veel kuigi palju. Kuna gaasilaternad paiknesid tihedamini ja nende süütamiseks polnud redelit vaja, oli neid iga laternasüütaja kohta kaks korda rohkem. 1886. aastal oli Tallinnas 12 gaasilaternasüütaja-öövahi vastutada 326 gaasilaternat. Kuuvalgel ööl süüdati gaasilaternad vaid siis, kui loomulik valgus kadus. Kuu tõustes aga tuli laternad kustutada. Selleks et mitte pidevalt kuud jälgida, kasutasid laternasüütajad valgustustabeleid, kus olid näidatud selle tõusmise kellaajad, ja hiljem kalendreid, kus olid märgitud laternate süütamise täpsed kellaajad. Gaasi kokkuhoidmiseks kustutati mõned laternad kuuvalgusest sõltumata juba öösel, sel juhul jäid põlema ainult need, mis paiknesid tänavanurkadel. (Mees redeli ... 1934)

Laternasüütaja-öövahi varustusse kuulusid redel, vile, mida tuli puhuda iga kord, kui kell lõi, samuti tulekahjupasun, sest ka kahjutuld tuli silmas pidada, ning suur konksuga kepp. (Tallinn wanaisa päewil

... 1937) Kuna Eesti Vabariigi ajal laternasüütaja enam öövaht ei olnud, jäid varustusse vaid pootshaaki meenutav kepp ja redel (seda ei pidanud kogu aeg kaasas kandma). Konksuga keppi oli vaja gaasilaterna all asuva väikese rõnga tõmbamiseks, et laternas veikleval tuluks saaks sirguda korralikuks leegiks. Leegi kahandamiseks tuli tõmmata teist rõngast. Kui gaasitorud kinni külmusid, sulatati need piirituslambiga üles ja leek süüdati piiritusega immutatud süütamisvarda abil uuesti.

Eesti Vabariigi ajal oli laternasüütaja vastutada ligi 3 kilomeetri pikkusel distantsil 42–52 gaasilaternat, mille süütamiseks kulus kokku 1,5 tundi. Juunis–juulis laternaid ei süüdatud ja kui südavalvel põlesid need üle 16 tunni, siis mais vaevalt 5 tundi. (Kui Tallinna ... 1940)

Tallinnas kuulusid laternasüütajad linna gaasi- ja veevärgi struktuuri ning nad valiti linna sotsiaalosakonna hoolealuste seast – koha sai see, kes raskemat tööd teha ei saanud. Laternasüütajad allusid tänavavalgustuse järelevaatajale, kelle juhtimisel koguneti enne tööd kindlasse kohta (Tallinnas pritsimaja ette Vene turul ja Tartus Gildi tänava valvetuppa), kus jagati välja ülesanded.

Töö ei murdnud konti, kuid polnud ka kerge ega meeldiv. Tööpäeva jooksul tuli teha kokku kolm käiku: laternate süütamise ja kustutamise vahel veel kontrollkäik. Vähemalt kord nädalas oli vaja laternaid puhastada, mille peale kulus rohkemgi aega ja energiat. Igast rikkest pidi teatama gaasivabrikule, kes saatis välja remondimehe. Tallinnas oli üles seatud neli kasti, kuhu tuli jätta trükitud teateleheke laterna numbri ja rikke kirjeldusega. Palk oli väike: 45 krooni, hiljem 50, lisaks linnateenistujaile ette nähtud perekonnaabiraha. (Mees redeli ... 1928; Kui Tallinna ... 1940) Palju muret valmistasid huligaanid, kes kustutasid leegi või kahjustasid–hävitasid laternaid (Tartus paistsid sellega silma üliõpilased). Sagedasti tuli ette elektripirnide varastamist (Mis maksab ... 1935).

Lisaks sellele, et halb ilm raskendas tegevust ja kahjustas tervist, polnud öine töö turvaline – laternasüütaja võis sattuda õnnetusse või kallaletungihvriks. (Laternasüütaja ... 1931; Tuli mõttesse ... 1931) „Õölinnukesed kipuvad kimbutama. Aina kahe käega pakutakse kooguanale „soojust ja õnne“. Tihti tülitavad ka joojate kraadepoisid. Kui sa siis ei oska olla wagane, võid saada vastu lagipead,“ rääkis Uudislehe reporterile 1935. aastal 64-aastane Kaarel Räni, kelle hoole all olid Toompea ja selle lähiümbruse laternad. (Mees redeli ... 1935) Vähemalt üks laternasüütaja sai surma redelilt alla kukkudes või libisedes (Tähtsamate ... 1912).

1940. aasta algul oli Tallinnas 1470 gaasilaternat ja üks petrooleumilatern asukohaga Lasnamäel. Nende süütamiseks ja puhastamiseks oli linna palgal 32 inimest (üks neist petrooleumilaterna jaoks) (Kui Tallinna ... 1940). Tartus oli 1935. aastal 13 laternasüütajat,

iga mehe hoole all 27 gaasilaternat. Kokku oli neid ülikoolilinnas 311, elektrilampe, mille võimsus ulatus 60 vatist 500 vatini, aga 486. Viimaste sisselülitamiseks oli eraldi mees. Tartus kuuvalgetel öödel kõiki tänavalampe ei süüdatud. Kas süüdata või mitte ja millal süüdata-kustutada, otsustas tänavavalgustuse järelevaataja (Laternasüütaja ... 1934; Mis maksab ... 1935).

Eesti Vabariigi lõpus oli tänavavalgustus teinud suuremates linnades läbi märgatava arengu, mis avaldus näiteks ühetuleliste laternate järkjärgulises ümberehitamises mitmetulelisteks. Väljakutel ja kõige elavamates kohtades kasutati lausa 15-tulelisi laternaid. Plaanis oli viia Tallinna gaasilaternad täielikult üle automaatsüütamisele, kuid selle eelduseks oli uue gaasivabriku ehitamine. Kaaluti ka elektrifitseerimist, ent see oli liiga kulukas. (Kui Tallinna ... 1940) Nende plaanide teoks saamisel oleks laternasüütaja ametkoht kohe kadunud.

Joonis 6.  
Laternasüütaja.  
Foto ajalehest  
Tallinna Post  
18.02.1938



TEMA TOOB VALGUST!  
Laternasüütaja oma igapäevast  
ringkäigul.

### *Politseinik*

Ööst võib mõelda ka kui võitlustandrist, kus pimedus astub vastu valgusele, üleloomulik loomulikule, halb heale, korratus korrale. Selleks et peale jääksid valgus, headus ja kord, on vaja politseinikke (kordnikud, militsionäärid).

Korra järele valvamise ajalugu linnades on õigupoolest päris pikk. 18. sajandi lõpus seati sisse politseivalitsused, mis eri aegadel allusid kas raele või sõjakubernerile. Ajaloohuvilisele on kindlasti tuttavad niisugused ametinimetused nagu politseiülem, politseimeister ja politseipristav, ent politseivalitsuse koosseisu kuulusid ka öövahid, korstnapühkijad, linnaarst jt. Politseimeister vastutas oma linnas näiteks linnavahtkonna, tuletõrje, tänavate-tee korrashoiu, sõjaväe majutamise ja varustamise eest. Tema võim oli nii suur, et seda seati

vahel isegi linnapea omast ettepoole. Spetsialiseerumist, mis on moderniseerumise olulisi märksõnu, oli politseitöös üsna vähe.

19. sajandi esimesel poolel muutus kord lihtsamaks. Politseimeistrile, kelle nimetas ametisse kuberner, allusid abid ja kvartalite järelevaatajad, kellel olid omakorda abid: linnapolitseinikud ehk kardavid. 1888. aastal korraldati Läänemere kubermangudes linnade politseivalitsused ümber ja senise (pool)seisusliku politseiorganisatsiooni asendas riiklik organisatsioon. (Kala jt 2019: 104–105)

Aga moodsast politseist saab rääkida ikkagi alles 20. sajandi kontekstis, mil vaatluse ja analüüsi kõrval (laiemalt) viidi sisse mitu innovaatilist lahendust, millela politseitöö oleks praegu mõeldamatu. Sellisteks näideteks on fotoaparaadid, politseikoerad, sõidukid, isikukartoteegid, sõrmejälgede võtmine, tõhusamad või asjakohasemad relvad, mh kumminui 1933. aastast (Politsei lööb ... 1933), mitmesugused menetlused, uued kriminaalantropoloogia põhimõtted jne. Kui veel 20. sajandi esimestel aastatel oli Tallinnas autode kiiruse võrdlusaluseks kubeneri kaless, mis sõitis umbes 15 versta (ligikaudu 16 km) tunnis, siis Eesti Vabariigi ajal harjutasid politseinikud kiiruste määramist ning kasutasid vajadusel stopperit ja spetsiaalseid kiiruste tabeleid (Vende 1989: 67). Sõdadevahelisel ajal tõhustati politseinike väljaõpet märkimisväärselt. Ennekõike just seepärast oli 19. sajandi kardavoil, kes oli kurikuulus karmi käe poolest, vähe vastu panna n-ö uuema aja professionaalsele politseinikule, kelle tegevus on standardiseeritud, täpne ja teadlik. Kuigi politseitöös määrab palju isiksusetüüp, võimaldas süstemaatiline ja läbimõeldud väljaõpe ka politseinike küllaldase tasemeühtsuse. Varasemal ajal oli individuaalsuse osakaal töö tulemuslikkuse seisukohalt märksa suurem.

Mis puudutab organisatoorset arengut, siis 1926. aastast loodi politseiringkonna (politseivalitsus) asemel prefektuurid. Eesti Vabariigi lõpuaastail oli neid üheksa: Tallinna-Harju, Tartu-Valga, Viljandi-Pärnu, Petseri-Võru, Saare, Lääne, Viru-Järva, Narva ja Raudteede prefektuur. Välipolitseis töötasid sellised ametnikud nagu prefekt, abiprefekt, komissar, abikomissar, konstaabel, allkonstaabel, vanemkordnik ja kordnik. 1938. aastal oli Eestis 1800 politseinikku, neist kolm naised. Tänaval töötasid politseiametnikest vaid mõned. (Politsei ajalugu ...)

Olgu veel mainitud, et moderniseerumisajal oli kõik, mis seostus kriminaalsusega, ülimalt populaarne. Ajakirjandus kasutas seda ära ja edastas neid uudiseid igal võimalusel värve kokku hoidmata. Tohtu leviku saavutasid kriminaalromaanid (žanr sündis 19. sajandi keskel), kus nupukad korra ja õigluse eest võitlejad lahendavad kuritegusid, kasutades sageli uusi nutikaid võtteid-vahendeid (seda

tegid muidugi ka kurjategijad). Iseäranis eesrindlik on sellepoolest Allaini ja Souvestre'i „Fantoomi“ sari (1911–1963). Kõik need lood inspireerisid nii politseinikke kui ka noori, kes unistasid sellest elukutsest.

Kui võrrelda kunagist politseinikku tänasega, siis 20. sajandil oli ta rohkem esil ning tema tegutsemisväli oli mõnevõrra avaram. Praegusel ajal seostub korrakaitse linlasele peamiselt erksavärvilise politseiautoga, jalgsipatrulle on tänavail märgata vaid 1. septembril ja suurürituste aegu. Toona olid politseinikud tänaval nii päeval kui ka öösel isegi väikelinnades (Järwamaalt 1935). Teisiti ei olnud võimalik, sest telefonid polnud eriti laialt kasutusel. Kordnikud ei vaadanud mitte ainult seaduste ja määruste täitmise, avaliku korra ja liikluse järele, vaid võisid kahtluse korral sisse astuda ka asutustesse, näiteks pagaritöökotta ning kontrollida kahtlasi sõidukeid (sageli seotud salapiirituse veoga) jne. Öösel oli politseinikel eriti palju tegemist lõbustusasutustega, näiteks tuli jälgida, et need suletaks ettenähtud ajal (mida muudeti korduvalt). Kui 1929. aasta oktoobris kontrolliti Tallinnas laupäeva öösel kell 1 kõiki südalinna restorane, tõusis sellest paras segadus. Kaja annab toimunud edasi niiviisi:

*„Estonias“ ja „Kübas“, kus oli rahvast rohkesti, teiste seas ka hulk Soome parlamendi liikmeid koos meie riigikogu liigetega, sündis inimeste väljaajamine restoraanist wälgu kiirusega. Niipea kui restoraanides teada saadi, et politsei kontroll tulemas, hakati kohe inimesi wälja ajama. Kustutati tuled ja mõne minuti jooksul olid suured saalid rahvast tühjad. Ainult laudad jäid täis pooleli joodud ja peaaegu täis olewaid pudeleid ning ärasöömata prae waagnaid. Politsei tulekuks olid aga restoraanide saalid tühjad ning nii restoraanis wiibijad kui ka restoraanide omanikud jäid ilma protokollita. (Hirmuöö ... 1929)*

Kui pikka aega rakendati avalikus ruumis nn alalisi politseiposte, siis 1930. aastate teisel poolel leiti, et see ei ole otstarbekas ega jätkusuutlik, mistõttu suuremates ja eesrindlikumates linnades mindi tasapisi üle liikuvatele postidele ehk patrullidele. Politseipost tähendas seda, et politseinik viibis välitööajal kindla koha peal, näiteks mõne maja ees, ning lahkus sealt ainult siis, kui oli midagi juhtunud või oli vaja pöörduda ametiasutusse. Politseiposti eelis oli see, et inimesed teadsid, kust leiab kiiresti abi. Ent selle puuduseks oli asjaolu, et kurjategija võis sama tänava teises otsas rahumeeli teo toime panna, ilma et postikordnik oleks midagi kahtlustanud.

Tsaariajast oli säilinud kord, et valvepostil tuli seista kuus tundi. Järjestikku nii pikalt jalgel olla oli üpris kurnav (Uuendusi ... 1938; Krikk 2001: 92) Valveaega võidi lühendada suure külma korral.



Postil logeleda ei saanud, sest Tallinnas võttis siseministeerium igal aastal ette kontrollkäigu (ka öösel), et kindlaks teha, kas kohtadel töötatakse nii nagu peab. Politseinike töö üle pidasid jooksvalt valvet ka politseiülemad.

Liikuv politseipost vabastas kordniku sunnist seista kindlal kohal ja võimaldas laiendada tegevuspiirkonda. Kuigi linlastel oli uue korraga esialgu raske leppida ja oli neidki, kes tunnetasid julgeoleku vähenemist, osutusid liikuvad postid tõhusaks, sest kurjategija ei saanud enam kindel olla, et seadusesilm on piisavalt kaugel (Karmimaid ... 1939). Kuna ka abivajajad ei teadnud enam, kust politseinikku leida, oli targem pöörduda kohe politseijaoskonda (Liikuv ... 1938). Seal oli valvel kuni 10 ametnikku, kelle sai jalgrattaga lähetada kiiresti kuhu vaja (Karmimaid ... 1939). Motoriseeritud sõiduvahendeid oli politseil vähe, kuid aja jooksul tuli neid juurde (vt nt Krikk 2007: 154–155).

Toimisid ka salajased politseipostid, mida rakendati kindlal eesmärgil, tavaliselt seoses operatiivtööga. Sõjaeelse Eesti Vabariigi lõpuaastatel saadeti erariides politseinikke tänavatele, kus korda rikuti kõige enam. (Politsei asub ... 1939)

Postil viibivale kordnikule kehtisid karmid nõuded. Ta pidi olema alati hoolitsetud ja kandma puhast ja korras vormi. Pikki vestlusi teiste kordnike ja möödujatega ei tohtinud pidada, aga kui küsiti nõu või juhatust, tuli üles näidata osavõtlikkust, viisakust ja korreksust (Krikk 2001: 38–39). 1938. aastal lisati Politseikooli õppekavasse uue õppeainena kombeõpetus (Krikk 2001: 53). Politseinik oli relvastatud, olenevalt ajast kasutati kortikut, keppi, mõõka, tääki, kumminuia, käeraudu, püstolit jm (Krikk 2001: 65–69). Neid juhtumeid, kui politseinik oli sunnitud öösel relva kasutama, oli palju (Kaks haavatud ... 1930). Ent relva kasutati ka politsei vastu.

Joonis 7.  
Uudis  
politseinike uuest  
töövahendist –  
kumminuiast.  
Foto ajalehest  
Maa Hääl  
1.04.1933

### Politsei lööb nuiaga.



Politsei autoriteet oli üldiselt suur, kuid muidugi tuli selleski ametis ette kõrvalekaldeid. 1928. aasta maipühade aegu leiti Tallinnas Kotzebue tänavalt verise peaga kordnik. Selgus, et ta oli valvepostil viibides napsitanud ja saanud peapõrutuse, üritades käivitada vändaga üht autot (Kordniku õnnetud ... 1928). Veelgi raskem eksimus kui purjutamine oli altkäemaksu vastuvõtmine või selle nõudmine (Iwaskile 3 aastat ... 1933).

### *Voorimees*

Öise linnaeluga seostus paljudele linnakodanikele esmalt just sõiduvoorimees. Öö oli voorimehele hea aeg, sest ühistransport ei töötanud, aga hilised liikujad ja lõbutsejad ootasid sõidutamist. Iseäranis palju oli voorimehi Tartus, sest üliõpilased tavatsesid liikuda õhtuti. Nende olengud toimusid väljaspool linna asuvates kõrtsides (Lemmatsi, Möllatsi, Ropka jt), kus oli rohkem ruumi ja vähem soovimatut tähelepanu. (Tagasi voorimehe ... 1939)

Voorimeeste teenistus vähenes, kui puhkes Esimene maailmasõda. Sõja ajal oli öösel voorimeest kohati raske ja teatud linnaosades isegi võimatu leida. Kuna mehed läksid väeteenistusse, hakkasid voorimehena töötama naised, esialgu küll illegaalselt. Selleks et endale mitte liialt tähelepanu tõmmata, tegutsesid nad esialgu üksnes öösel ja püüdsid igal võimalusel varjata oma identiteeti. Sageli tuli neil põgeneda linnavahtide eest ja arvestada väikesema töötasu, petmise ja muu ülekohtuga. Naise töö voorimehena seadustati Tallinnas 1916. aastal. (Paramonov 2017/2018: 23)

Teenistuse vähenemine, mida ei toonud kaasa üksnes sõjad, vaid ka majanduslikud mõõnaajad, mõjus voorimeheteenuse kvaliteedile halvasti kõige üldisemas mõttes. Öötöö raskusi kompenseerisid voorimehed võimalusel lubatust kõrgema sõiduhinna küsimisega. Joobnud inimeste ja/või näiteks turistide korral oli see kerge, sest troskadel taksomeetrit polnud. Kui voorimees küsis öösel liiga suurt tasu, aitas selle vastu vaid oskuslik tingimine, mis aga kulutas aega. Samas tüsiasid ka sõitjad voorimeest – öö varjus oli lihtne troskast põgeneda, jättes sõidu eest tasumata.

Voorimees täitis veel üht rolli – kui öösel oli vaja küsida nõu või teed, siis pöörduti tema poole, sest ta tundis linna ja oli osav suhtleja. Hea voorimees teadis ka, kust leiab prostituudi. Voorimeestel oli uksehoidjate ja lõbunaistega sisse seatud omamoodi tõine võrgustik, mis tõi kasu kõigile osapooltele.

Öises linnas võis voorimeest tabada seisuplatsil klienti ootamas või tellija juurde sõitmas. Eesti Vabariigi ajal voorimeeste seisuplatside arv vähenes, sest linnas oli ruumi üha vähem ja seismiskohti vajasid ka taksod. Kui Tallinnas oli 1922. aastal

sõiduvorimeeste päralt 49 seisuplatsi 384 seisukohaga, siis 1926. aastaks oli järele jäänud 41 seisuplatsi 248 seisukohaga. 1932. aastal oli 26 seisuplatsil 141 seisukohta. 1934. aastal vastavalt 25 ja 119 ning kümnendi lõpul 25 ja 116. (Paramonov 2020: 118–119) Kui 1922. aastal oli pealinnas 204 voorimeest seisukohtade arvust rohkem, siis 1932. aastal oli üheksa seisukohta voorimeestest enam. Õõsel töötasid siiski vaid mõned voorimehed. Ennekõike olid hõivatud seisuplatsid, mis asusid südalinnas või mõne kõrtsi, restorani ja lõbustusasutuse läheduses. Erinevusi oli ka linnati. Tartus, kus oli palju üliõpilasi, oli voorimeeste tööelu õõsel intensiivsem kui mõnes väikelinnas, kus õõ jooksul sai heal juhul teha kaks-kolm sõitu. (Samas: 129, 146, 152)

Õõtõõ oli monotoonne ja kurnav nii füüsiliselt kui ka vaimselt. Oskar Luts on seda edasi andnud nii: „Üle uulitsa peksavad sõiduvorimehed käsi vaheliti, mõned isegi rüselevad, et kuidagi saaks sooja. Siis kargab neist kord üks, kord teine pukki, tõmbab hobuselt vaiba, kihutab paar ringi nagu tulihänd ja sõidab jälle oma endisele kohale tagasi. Ei, hobunegi võib jääda kangeks sellise pakasega, kui ta ei liigu kauemat aega.“ (Luts 1999: 71) Kasutati küll hobusetekke, kuid suure külmega oli neist vähe kasu. Hobune pidi regulaarselt liikuma kasvõi edasi-tagasi või ringiratast, nagu Luts kirjeldab. Kui teda aga piitsaga selleks sunniti, võis see tuua kaasa ümberkaudsete elanike ja loomakaitsjate pahameele. Vene voorimehekultuurile iseloomulik tava soojendada end elava tule paistel ei olnud Eestis kuigivõrd levinud, kuigi seda siin-seal ikkagi tehti.

Külma tõttu olid paljud voorimehed pahuksis alkoholiga. Selleks et saada lississetulekut, müüsid nad althõlma viina ja soovijatest puudust ei tulnud. Vahelejäämine tõi kaasa karistuse. (Naised pukil 1925; Tallinna liikumisvahendid ... 1928; Saksa ruunaga ... 1930; Kondiauruga ... 1935)

Seisuplatsil kehtis kindel kord. 1922. aasta oktoobris vastu võetud Tallinna vooriäri sundmääruses on öeldud: „Platsidel, uulitsatel, treppidel jne. on voorimeestele keelatud kokku koguda, kaarte või teisi mängusid mängida, viisakuseta ehk sõimusõnu tarvitada, isekeskis riielda, pealetükkivaid ettepanekuid teha, kangeid jooke juua ja üleüldse kuidagi viisi rahu, korda, viisakust ja kombelikkust rikkuda.“ Esimeses järjekorras seisvad voorimehed pidid sõiduks alati valmis olema. Nad ei tohtinud isegi pukist maha tulla ja hobust toita. Teised voorimehed võisid hobust toita tingimusel, et heina ja kaera tänavale ei sattu, kuid muul põhjusel polnud ka neil lubatud ilma tarviduseta pukist maha tulla ja hobust järelevalveta jätta. (Tallinna linnavolikogu poolt ... 1922: 730) Kuigi paberil oli kord karm, rikuti enamikku neist reegleist ja ka politsei ei pööranud sundmääruse täitmisele kuigi suurt tähelepanu, vähemalt

mitte kõikides punktides võrdselt. Soojal ajal mängisid voorimehed kaardimänge või tamkat ehk kabet. (Tehnika tänava ... 1930: 5)

Inimesed, kes elasid seisuplatside lähedal, olid neist häiritud. Palved üks või teine seisuplats ära kaotada olid tavalised. Põhjendused olid peaaegu alati samad: rõhutati, et konkreetsetes kohas liikus inimesi, kes voorimeest ei tarvitanud, või panustati esteetilistele asjaoludele (mustus, lõhn, ebasünnis käitumine, visuaalne ebakõla jm) (vt nt Tallinna Linnavalitsuse ... 1926; Tehnika tänava ... 1930; Gahlnbäck 1935; Raekoja ... 1935; Voorimehed ... 1935).

Joonis 8.  
Õine Tallinn  
1906. aastal.  
Tallinna  
Linnamuseum.  
TLM F 6022



### *Taksojuht*

20. sajandi olulisemaid innovatsioone oli auto, mis hakkas hobust linnast kiiresti välja tõrjuma. Voorimehed ei olnud enam monopoolses seisundis, vaid pidid konkureerima taksode ja hoogsalt areneva ühistranspordiga. Ühistransport töötas ainult päeval. Seejuures leidis tramm – kõige edumeelsem liikumisvahend massidele – rakendamist vaid Tallinnas. Kui pärast öist pidu või muud üritust tuli inimesed bussiga koju viia, oli selleks vaja taotleda linnavalitsuselt eriluba. Kuna Eestis oli mootorsõidukeid vähe (sõiduautosid 1940. aasta alguse seisuga 3618), ei olnud neid öösel kuigivõrd liikumas ka pealinnas. Sõitmist piiras muu kõrval asjaolu, et bensiini öisel ajal ei müüdnud. Seetõttu domineerisid öistel tänavatel just taksod. Tallinnas oli 1930. aastal 479 ja 1939. aastal 250 taksot. Tartus oli taksosid 1930. aastatel kõige vähem 78 (1935) ja kõige rohkem 141 (1930). (Paramonov 2020: 68, 70, 74)

Autod osteti takso sõitmiseks järeelmaksuga ja seega püüti neid hoida töös nii päeval kui ka öösel. Ainult siis, kui omanik sai väga hästi hakkama, võis ta öötööst loobuda. Majanduslikult raskemal, nt majanduskriisi ajal, tuli ükski töötav taksojuht seisuplatsile kell

kaheksa hommikul ja jäi välja kella ühe-kaheni öösel, nädalavahetusel kauemaks. See oli pidev võitlus kurnatuse ja väsimusega.

Nii nagu voorimehed, seisid ka taksod sõitjaid oodates selleks ette nähtud seisuplatsidel. Kui voorimeeste seisuplatside arv pidevalt kahanes, siis taksodega oli vastupidi. 1926. aastal valminud uute seisuplatside kava nägi ette taksosõidukitele Tallinnas 34 seisuplatsi 286 seisukohaga, millele lisandusid raudteepolitsei määratud seisukohad. 1938. aastast oli taksodele ette nähtud 61 seisuplatsi 397 seisukohaga. (Rannaleet ja Hõrak 1940: 67–74) Seisuplatsid olid varustatud telefoniga, mida said tasu eest kasutada ka eraisikud. Mõned telefonid varustati kallite automaatsete rahakogumisseadmetega. Telefonid tagasid kaugkontakti sõitja ja sõidutaja vahel ning muutsid takso kõige paindlikumaks ja mugavamaks transporditeenuseks linnas. Kuna seisuplatsil polnud kunagi küllaldaselt privaatsust ega turvatunnet, oli sealse olustikuga kohaneda üpris raske. Seisuplatsil puhati, suheldi, söödi, loeti, mängiti, puhastati ja hooldati sõidukit. Autost eemale minna ei tohtinud.

Erinevalt voorimehest oli taksojuht kaitstud sademete eest, kuid külmaga tuli temalgi rinda pista. Kuna veel 1930. aastate teisel poolel puudus paljudes autodes küttesüsteem, konstrueeris mõni taksojuht selle ise. Auto soojendamiseks lasti mootoril töötada ka öösel, mis mõistagi häiris ümbruskonnas elavaid inimesi. 1927. aastal läkitasid linnavalitsusele kaebuse Esther, Dora ja Anna Gordin, sest nad ei olnud rahul Vene turul neile kuuluva maja vastas paikneva seisuplatsiga 15 taksole. Kuna majaelanikud kaebasid kogu öö mürisevate mootorite, bensiiniplahvatuste ning pasunate tuututamise üle, arvasid Gordinid, et autod tuleks platsilt ümber tõsta või vähendada nende arvu viieni. (Paramonov 2020: 308) Selliseid kaebusi esines rohkelt.

Öösel töötamine oli mitmes mõttes ohtlik ka taksojuhtidele. Sageli võis vaidlus sõiduhinna üle kasvada füüsiliseks konfliktiks. Peaaegu igal aastal tuli ette juhtumeid, kui taksojuhile tekitati kehavigastusi. Harvem pandi toime röövimisi ja tapmisi. 1921. aasta maiööl tapeti Tallinna-Nõmme maanteel Eestimaa Autoomanikkude Ühisuse liige Jaan Michelson, väidetavalt langes mõrtsukate saagiks ligi 10 000 marka (Paramonov 2020: 270–271). Iga selline juhtum tekitas taksojuhtides hirmu oma elu pärast, nii et nad püüdsid ikka käeulatuses hoida midagi (nt relva, rasket tööriista), millega võimalikku rünnakut tõrjuda. Karmi konkurentsi tõttu tuli taksojuhtidel omavahelgi ette, et pimeduse varjus torgiti autol kumme läbi ning klaariti suhteid nii verbaalselt kui ka füüsiliselt. Aja jooksul olukord rahunes ja taksojuhid muutusid taltsamaks.

Pettusi tuli sageli ette just öösel: sõitjad jooksid ära, esitasid valeandmeid, maksid võltsitud rahaga, palusid end oodata,

aga tagasi ei tulnud, esines vaevaljakutsed jms. Ent ka taksojuhid olid valmis sõitjat tüssama, valides sõiduks pikema tee, küsides rohkem raha, manipuleerides taksomeetriga (ehkki sellega oli pettust siiski mõnevõrra raskem läbi viia kui voorimehel). Kuna eraautosid oli vähe, kasutasid taksojuhte ära salapiiritusvedajad, kes toimetasid enamasti pimedal ajal. Mõnikord ei pruukinud taksojuht sõidu eesmärgist teadlik olla. Kui aga oli ja võttis sõidu ikkagi ette, sai temagi vahelejäämise korral karistada.

Sõit oli öösel kallim kui päeval ja enamasti sõitsid lõbutsejad. Kui 1934. aastal kehtestati kaitseseisukord, mis seadis piirangud meelelahutusasutuste (täpsemalt klubide) tegevusele öösel, avaldas see mõju ka taksojuhtide teenistusele (Ööklubide ... 1934). Vähem oli inimesi, keda ajendas taksot võtma eriolukord, näiteks vajadus pääseda haiglasse. Taksojuhid tegid samuti laialdast koostööd prostituutide ja lõbustusasutuste uksehoidjatega.

### Võrdlused ja seos modernsusega

Oleme vaadanud nelja ametimeest, kes moderniseerumisaja öist linna iseloomustasid: laternasüütaja, politseinik, voorimees ja taksojuht. Mis neid aga ühendab ja eristab? Mõned ametid esindavad heakorda ja turvalisust, teised transporti ja liikumist; ühed ettevõtluvormi, teised riiklikku/munitsipaalset laadi palgatööd, mõne (politsei ja laternasüütaja) jaoks on öö olulisem kui päevaeg, teiste jaoks aga vastupidi, kuigi töötatakse mõlemal ajal.

Neist põhimõttelistest lahknevustest hoolimata leidub ka ühisjooni. Kuigi neile ametitele on iseloomulik töötamise individuaalne vorm, ümbritseb igäht siiski ka laiem raamiv struktuur: voorimeeste ja taksojuhtide puhul ennekõike kooslus seisuplatsil, politseinike puhul jaoskond, laternasüütajate puhul kõik linna laternasüütajad, kes enne tööle asumist reeglina ka kohtuvad.

Kõigi puhul on töö kurnav nii kehaliselt kui ka vaimsalt. Ametis olles tuleb võidelda väsimuse, kurnatuse, stressi, igavuse ja kehvade ilmaoludega. Tegu on ka ohtlike ametitega, sest ettenägematute asjaolude tõttu esineb oht tervisele ja elule. Ette võib tulla raskeid õnnetusi. 1931. aasta Postimehes kirjutatakse:

*Eile öösel kella 1–2 vahel sõitis Tallinna auto nr. A 67 Sadama tänava ja Merepuiestee ülesõidu kohal vastu tõkkepuud. Auto esiklaas purunes ja klaasikillud wigastasid raskelt naisautojuht Elisabet Kaasiku nägu. Ühtlasi rebiti tal välja mitu hammast ühes lõualuu tükkidega. Õnnetu toimetati haigemajja, kus ta seisukord raskeks tunnistati, kuid mitte elukardetawaks. Nagu*

*Kaasik ise seletab, pole ta pimeduse tõttu õigel ajal märganud tõkkepuud, kui ta aga juba lähedal olnud, pole enam suutnud pidurdada autot, mis tõkkepuu vastu jooksnud. Naisautojuht Kaasik on 31 aastat wana, mitu aastat autojuhi ametit pidanud. (Naisautojuhi ... 1931)*

Jala liikuvaid politseinikke ja laternasüütajaid ähvardasid pimedatel ja libedatel linnatänavatel kukkumine, liigete vigastamine, iseenda või teise hooletusest sõiduki (ka rongi) ette jäämine jms. 1929. aasta kevadel ületas üks Tartu laternasüütajaist tänavat ja jäi takso alla. Samal autoga toimetati mees ülikooli haavakliinikusse, kus ta mõne aja pärast suri. Taksojuht võeti vastutusele, kuid mõisteti siiski õigeks (Laternasüütaja õnnetu ... 1929). Eriti sadama piirkonnas tuli politseinikel aeg-ajalt päästa vette kukkunud inimesi, mis jahedal ajal võis neilegi kaasa tuua tõsise külmetuse (Raasiku mees ... 1937). Teist laadi oht elule lähtub kriminaalset laadi pahatahtlikkusest – see avaldub enim politseinike ja vähim laternasüütjate puhul, sest viimastelt ei olnud võtta suurt midagi. Alkoholist innustust saanud mehed ja noortekambad soovisid vahel lihtsalt kakelda. Teenistuskohustuste täitmisel sai raskelt vigastada ja ka hukka kümneid politseinikke (vt nt Madrus pussitas ... 1937).

Psühholoogiliselt on väga raske taluda privaatsuse puudumist. Ükski nimetatud ametimeestest ei saanud varjuda kaitset pakkuvate seinte vahele, sest oma ruum tavapärasel mõttes puudus sootuks. Nad olid pidevalt välise pilgu ja mõju all, nii et tegu oli kõige avalikumate ametitega linnas.

Nelja ameti esindajad puutusid omavahel kogu aeg kokku, luues omamoodi turvavõrgustiku ohte täis öös. Ent nendel kokkupuudetel oli ka kindlam alus. Kui laternasüütaja avastas kuriteo, pöördus ta kohe postikordniku poole või politseijaoskonda. Kuna transpordivahendeid oli vähe, seisis voorimees riigivõimu teenistuses, olles igal ajal sunnitud alluma politseiametniku käskudele. Politseisõidud hüvitati kehtiva tariifi järgi (Reeglid ... 1903: 3–5, 7, 9, 11). Ja kui kuriteo korral esines kahtlus, et on kasutatud voorimeest, korraldati viimaste seas järelepärimine, mis mõnigi kord viis jäljeni. Infoallikana olid öised voorimehed hindamatud (vt nt Hovi 2003: 208; Tallinna linna ... 1926; Patuste ... 1931; Liit 1923: 646–647; Liit 1924: 107). Samal moel sai politsei tuge taksodest ja taksojuhtidest.

Turvatunde loomine oli küll otseselt politsei ja kaudselt laternasüütaja töö, kuid omal kombel panustasid sellesse ka voorimehed ja taksojuhid. Õigupoolest sündis see ainuüksi tänu nende olemasolule. Voorimeeste ja taksode seisuplatsid toimisid omamoodi maamärkidena ja andsid öistele liikujatele teadmise, et läheduses on usaldusväärseid inimesi, kellelt saab vajadusel nõu ja juhatast. Kui üks postil

seisvast politseinikust oli abivajajal võimalik pimedas mööduda teda märkamata, siis seisuplats oli tähistatud ja sõidukeid täis. Troskade laternad hõõgusid pimeduses justkui rida punaseid tulesid, markeerides kindlust ja korda ning struktureerides öist linnaruumi. (Kubbo 1967: 285) Kuna taksode seisuplatsidel sai kasutada telefoni, toimisid need lisaks innovatsiooni sõlmpunktidenä. Seisuplatsi telefone väärtustas kõrgelt ka politsei, sest nende abil oli kannatanuil võimalik helistada kiiresti jaoskonda, et saada abi (Politsei asub ... 1939).

Kõnealused ametimehed on enamasti aktiivsed ainult sellisel öisel ajal, mil väljas liikus enim inimesi (südaööl ja mõned tunnid pärast seda). Laternasüütaja tegutses aga peaaegu kogu öö. Päeval tuli küll puhastada laternasid, kuid see ei olnud igapäevane töö. Samuti liikus ta võrreldes teiste ametimeestega palju – ta jõudis suhteliselt kiiresti ühe laterna juurest teiseni, sellal kui ülejäänud ametite esindajate asukoht oli üsna kindlalt fikseeritud.

Veel oli neljale ametimehele iseloomulik äratuntavus väheses valguses. Voorimees käis kokku troska ja saaniga, taksojuht autoga, laternasüütaja süütamislati (ja redeliga) ning politseinik relva ja mõnikord teenistuskoeraga. Aga isegi atribuutideta ei tekkinud tähelepanelikul vaatelejal suuremat kahtlust, sest iga ameti esindajal oli ka eripärane välimus. Eriti lihtne oli ära tunda sirgeselgseid, suurt kasvu ja tugeva keha ning hoolitsetud välimusega politseinikke, kes kandsid postil alati esinduslikku vormi. Juba politseiniku nägemine pidi sisendama turvatunnet. Ja kui ta kõndis, siis ikka keset tänavat – alles 1930. aastate lõpus suunati korralvuridki kõnniteele. (Uuendusi politsei-alal 1938)

Taksojuhid olid viisakalt riides ja kandsid sageli vormimütsi, millel oli ühingu embleem. Voorimeestel oli varemalt, kui teenistus oli parem, midagi vormirõiva sarnast, kuid rõivaühtsusest ei hoolinud nad enam ammugi. Küll olid nad rietatud soojalt ja sademekindlalt ning neilgi oli vormimüts. Kui vanemad mehed kandsid endise aja vaimus vuntse või habet, siis politseinikud ja ka enamik taksojuhte olid alati korralikult raseeritud. (vt nt Krikk 2001: 54) Kõige keerulisem on ehk määratleda laternasüütajat, sest tema rietus nii, kuidas soovis. Laternasüütajagi oli vanemaealine meeskodanik, aga liikuva inimesena mitte nii paksult ja iseloomulikult riides kui voorimees. Olgu veel eraldi rõhutatud, et kõigis neis ameteis töötasid valdavalt mehed. Kõige rohkem oli naisi taksojuhtide seas.

Kui lähtume öiste ametite hindamisel moderniseerumisest, peab alustuseks teadvustama, et ei ole ühest määratlust, milline amet on modernne ja milline mitte. Modernse ameti defineerimisel olen lähtunud järgmistest punktidest:



1. Selgelt joonistub välja seos kapitalistliku-turu-majandusliku paradigmaga: rahasuhted, vastatakse turu nõudmistele ja võimalusel luuakse lisandväärtust.
2. Ratsionaalne hierarhiline süsteem, spetsialiseerumine ja efektiivsusele suunatud tööprotsessid (väärtused, mida kujundavad oluliselt fordism ja teilorism).
3. Demokraatlikkus. Hierarhia on, aga see ei lähtu päritolust ega sotsiaalsest klassist, vaid üha enam töötaja teadmistest, võimetest ja edasipüüdlikkusest. Samamoodi ei tehta teenuse osutamisel inimestel vahet päritolu ja klassi alusel.
4. Amet ei pea olema tingimata innovaatiline (innovatsioonikeskne), aga kindlasti rakendatakse üht või mitut innovaatilist lahendust, olgu selleks mõni tehniline atribuut, eripärane menetlus vm.
5. Järjepideva ja hoogsa arenguga (evolutsiooniga) kaasneb paratamatult teatav ebastabiilsuse seisund, sest amet ei ole täielikult välja kujunenud.
6. Ametit saatev/ümbritsev diskursus on suunatud tulevikule või on tulevikul selles kaalukas osa. Mineviku pärssivat survet ei esine ja olevik on pelgalt üks punkt arenguteljel.
7. Atraktiivne elukutse. Tegevusvaldkond huvitab ja inspireerib ka noori. Sisemine motiveeritus töötada. Võimalus kasvatada sotsiaalset kapitali.

Ameteid, mis täidaksid kõiki neid nõuded, oli üldiselt vähe. Võiks mõelda, et ennekõike vastasidki nendele punktidele 19. sajandi teisel poolel ja 20. sajandi algul tekkinud uued ametid, kuid uudsus ei saa olla määrav, sest alati esineb üleminekuid, laene ja mugandusi – embrüonaalses mõttes kasvavad kõik ametid välja olemasolevaist. Taksojuhitööga võrreldes on laternasüütaja ja voorimees vanad ametid, ent kunagi olid needki uued. Tinglikult eelnes laternasüütajale linnavaht ja järgnes politsei, ning taksojuht jätkas voorimehetööd moodsate vahenditega. Sellised ülekanded väljendusid selgelt semantikas: taksojuht kui *autovoorme*es jne. Neil põhjustel on uudsusest palju olulisem tegevusvälja seesmine dünaamika, avatus, plastilisus ja reageerimisvõime ühiskondlikele muutustele.

Ameteist vanim – voorimees – ei vasta esimese punkti nõudeile sugugi vähem kui noorim ehk taksojuht. Mõlemad osutavad teenust, millel on konkreetne rahaline väärtus. Laternasüütaja ja politseinik on palgatöötajad, kes esindavad ameteid, mis seisavad avaliku tellimuse täitmise teenistuses, mistõttu see punkt ei kohaldu neile samaväärselt eelmistega. Samas raamivad riiklikud või munitsipaalsed regulatsioonid ka kõnealuseid transporditeenuseid nii

tugevalt, et vabaturumajanduslikud printsiibid ei pääse nendegi puhul täies mahus esile. Eespool oli juttu võimu eesõigusest transpordile, kuid siia alla mahub muudki. Taksondus käis vabaturumajanduse nõuetega ühte sammu üsna piiratud aja jooksul siis, kui autod 20. sajandi algul kasutusele võeti. Kui sai selgeks, et mootorsõidukeid tuleb üha juurde, rakendas linnavalitsus taksondusele samasuguseid nõudeid, piiranguid ja suuniseid, nagu need olid ammu välja töötatud voorimeeste puhul. Sõiduhinnagi määras linnavalitsus, võttes seejuures küll arvesse taksondusorganisatsioonide seisukohti.

Olulisem on asjaolu, et nii hobuse- kui ka taksoomanikud olid ettevõtjad. Seejuures olid voorimehed ühtlasi enamasti ka hobuseomanikud, kuid enamik taksojuhte palgalised, kes töötasid masinaga, mis ei kuulunud neile. Voorimees sarnanes seepärast rohkem eelmodernse aja meistrile, kellel olid ametioskused, töökoda ja -vahendid ning kes tegutses sisuliselt kõikides töölõikudes (tootmisest turustamiseni).

Voorimehele oli iseloomulik, et üldiselt ta tegevusvälja ei vahetanud ning sageli võttis isa ameti üle poeg, nii et räägiti lausa voorimeeste peredest, nende linnaosadest jms. Taksonduses oli rohkem eri rolle ja üleminekuid. Paljud taksojuhid soovisid saada taksoomanikuks, et endale ise leiba teenida, kuid mõnestki said hoopis mehaanikud, bussijuhid, veoautojuhid või sootuks midagi muud. Kuna taksojuhtide grupisidemed ja -tunnetus ei olnud nii tugevad kui voorimeestel, siis tähendas see samas, et amet ei aheldanud inimest enda külge kogu eluks ega saanud tema identiteedi kandvaks tugisambaks.

Mis puudutab spetsialiseerumist, siis näeme, et sedagi esineb mõlema ameti puhul – ette võetakse vaid teatud tüüpi sõite, mitte igasuguseid. Muude sõitudega tegelevad teised ametimehed: veovoorimehed, veoärid, küüdimehed jm – see sõltub aga suuresti sõiduvahendist, sest inimeste sõidutamiseks disainitud sõiduvoorimehetroskaga sai vedada vaid väikesi pakke, teatud arvu inimesi jne.

See, mis teeb voorimehest voorimehe ja taksojuhist taksojuhi, on tehnoloogia. Aga tehnoloogia ei puuduta ainult sõiduvahendit, vaid ka muud, mis selle juurde kuulub: kummid, taksomeeter, telefon, mugavusvarustus, reklaamid jm. Just need faktorid annavad taksojuhile otsustava eelise voorimehe ees. Taksomeeter võimaldab teenust täpselt ja läbipaistvalt hinnastada ning telefon kujutab endast lisandväärtust, mille tähtsust ja tähendust on raske lühidalt kokku võtta. Piisab teadmisest, et nii auto kui ka telefon on modernsuse tähtsamaid sümboleid. Kui taksojuhiametis püütakse

uuenduste rakendamisega ületada rivaale, siis voorimeheametis innovaatilisi lahendusi ei lisandunud, mistõttu on tegu neljast ametist kõige vanamoelisemaga.

Moderniseerumine tõi kaasa muutusi peaaegu kõigis ühiskonnasfäärides, seega tuli ametites kõikvõimalike nihetega kohaneda ja võimalusel panna need oma kasuks tööle. Seejuures lülitas aktiivne kohanemisprotsess stabilisatsioonimehhanismid ajutiselt välja.

Voorimeeste institutsioonis toimus aga taandareng: asjad muutusid pigem halvemaks kui paremaks ja kuna uuendusi ei lisandunud, vähenes teenuse konkurentsivõime transporditurul drastiliselt, mis tõi kaasa mitmed muutused. Taksondus aga oli tehnoloogilise arengu tulem ja avatud innovatsioonile. Sel alal kasutatav tehnoloogia täiustus kiiresti ja oli üha odavam, mugavam, kasulikum ja vastupidavam. Eriti selgelt ilmnes see tendents auto enda puhul, mis tegi sajandi algusest Teise maailmasõja puhkemiseni läbi suisa peadpööritava arengu. Kui esialgu sarnanes sõiduauto korralikule hobutõllale, siis 1930. aastate sõidukid olid moodsa joone ja korraliku mugavusvarustusega (kinnine katus, soojendusseade ja raadioaparaat), mis tegi sõidu meeldivaks nii juhile kui ka sõitjale.

Innovatsioonile suletud voorimeeste institutsiooni iseloomustas nähtus, mida on paslik nimetada diskursiivseks hüljatuseks. Voorimehed jäid välja modernseist infokandjaist, nagu reklaamid, telefoniraamatud, teejuhid, linnatutvustused ja kaardid. Kui neist räägiti, siis aina enam negatiivses võtmes (etteheited, süüdistused, puuduste väljatoomine). Huvigrupid tegutsesid selle nimel, et voorimeeste seisuplatsid nende majade juurest kaoks. Autodes nähti lahendust hobuste mustuse probleemile jms. Ennustati voorimeeste peatset kadumist ning statistika toetas seda. (Paramonov 2020: 342) Taksondusringkondades pingutati, et oma mõju suurendada, ja mõeldi aktiivselt, kuidas ennast veel enam nähtavaks ja kuuldavaks teha. Taksoomanikud tegid üsna palju oma teenusele reklaami, nii ajalehtedes, auto peal, kaartidena kui ka kalendrites jm.

Kuigi autod olid väga kallid, ei olnud taksondus eliidi pärusmaa. Selles valdkonnas läbi löömiseks oli esialgu vaja mehaanika teadmisi, käelist osavust ja pealehakkamist. Taksonduses tegutsesid paljudest sotsiaalsetest kihtidest pärit inimesed, teiste seas endised baltisaksa mõisnikud, ettevõtjad, sportlased, ametnikud, töölised, koduperenaised jne. Igapähe oli võimalus proovida ja paljud seda tegidki. Sõidukeid sai osta ka järeelmaksuga.

Kui arengu lõppfaasi jõudnud voorimeeste institutsioon oli hoolimata keerulistest oludest seesmiselt väga stabiilne, sest detailid olid sajandite jooksul paika loksunud, siis taksonduses stabiilsus

puudus. Struktuuri alles ehitati üles, seega nii see pidigi olema. Iga kümnend 20. sajandi esimesel poolel tõi märkimisväärseid arenguid, nii et taksondus sajandi algul erines oluliselt taksondusest 1930. aastate teisel poolel, mil märksõnaks oli *professionaalsus*. Ehkki autojuhiks ei õpitud koolis, seisis ta ometigi sotsiaalsel redelil hulga kõrgemal kui tööline. Ent taksojuhiks olemine ei tähendanud üksnes soodsat ühiskondlikku positsiooni, vaid ka võimalusi uut tüüpi eneseteostuseks. Isegi palgalisena oli autojuht enda peremees ehk vaba inimene, kelle kasutada oli kiirus – 20. sajandi ainus tõeliselt uudne sensatsioon (Aldous Huxley sõnastus). Nii olid sellest ametist huvitatud needki, kes ei olnud nooruse tõttu veel juhiluba kätte saanud, samuti naisterahvad ning hiljem, kui autod rohkem levisid ja muutusid tehniliselt täiuslikumaks, vanemaealised inimesed. Voorimeeste institutsiooni suur probleem oli aga just see, et noori see ligi ei meelitanud. Nooremad ja vähegi tegusamad voorimehedki kaalusid taksojuhiks hakkamist.

Kui vaadata kahte teist ametit, siis laternasüütaja esindas selgelt voorimehe mudelit ja politseinik taksojuhi oma. Laternasüütajadki olid üsna eranditult vanad mehed, kel oli võimalus teha tööd piiratud. Nad olid eilse, kaduva maailma sümbolid. Eesti Vabariigi ajal olid olemas vahendid gaasilampide automaatseks kontrollimiseks, liiatigi hakkas pead tõstma elektrivalgus, millele üleminekuks esialgu küll ressursse nappis. (Kui Tallinna ... 1940) Kui voorimeeste hulgas oli neid, kes lootsid, et asjade käik pöördub veel nende kasuks, siis laternasüütajatel sellist lootust polnud.

Politseitööga oli vastupidi: pidev vajadus kohaneda on selle lõime sisse kirjutatud, mistõttu lõplik stabiliseerumine polnudki mõeldav. Kahe iseseisvuskümneni vältel toimus politseinike väljaõppes ja järelevalves suur edasimineku. Tehnilisel innovatsioonil oli selles ametis samuti kaalukas osa, kuid sageli seadis uuenduste (paremad relvad, mootorsõidukid, spetsiifilised seadmed) laiemale kasutamisele piirid rahanappus.

Kuigi politseinike palk oli töö keerukust ja ohtlikkust arvestades heal juhul mõõdukas, leidis küllaldaselt mehi ja ka üksikuid naisi, kes soovisid end sel alal teostada. Neid meelitas töö mitmekesisus, põnevus, võimalus teenida oma riiki ja rahvast ning politseinike väga hea maine. Liiatigi oli politseis võimalik teha karjääri, mis teiste vaadeldavate elukutsete puhul oli raske või suisa võimatu.

### Kokkuvõte

Kuigi enne Teist maailmasõda oli päevaaeg ette nähtud töötamiseks ja ööaeg puhkamiseks, ei olnud öine linnaruum kaugeltki tühi elust

ega liikumisest. Küll aga oli öine toimimine avalikus ruumis valdavalt juhuslikku ja episoodilist laadi. Inimesi, kes olid ööruumis alaliselt kohal, mistõttu seda hakati nende kaudu teatud viisil defineerima, oli üsna vähe. Tähtsaimad neist olid voorimees, taksojuht, laternasüütaja-öövaht ja politseinik. Nemad olid öise linnaruumi dominantfiguurid või -tegutsejad. Kõigi nelja töö leidis aset avalikus ruumis ega võimaldanud varjuda majaseinte vahele, mis tähendas, et igal möödujal oli soovi korral võimalik sellesse vaatluse kaudu või muul viisil sekkuda.

Nimetatud ameteist kaks (laternasüütaja ja voorimees) olid n-ö vanad ja kaks (politseinik ja taksojuht) uued, sest tekkisid alles 19. sajandil või 20. sajandi algul. Ent uudsusest olulisem on ameti vastavus modernsuse juhtprintsipiidele. Siin on eelis taksojuhtidel, sest see amet koondas innovatsiooni, mis on modernsuse olulisemaid märksõnu. Innovatsioon ei seisne mitte ainult autode kasutamises, vaid ka taksomeetri, telefoni ja reklaami laialdases rakendamises. Teisedki aspektid, mis seda ametit iseloomustavad – isikkoosseis, organisatsioon, diskursus jne – on laadilt moodsad.

Samas väärrib tähelepanu, et neljast ametist vanim voorimeheamet ei erinenud ülalmainitust kuigi palju. Ka siin oli tegu ettevõtlusega, mis lähtus ratsionaalsest majandusloogikast. Voorimeeste peamiseks probleemiks oli võimetus kohaneda uute oludega. Nad ei suutnud üha tugevamalt kehtestuva taksonduse ja ühistranspordiga konkureerida, sest voorimehe sotsiaalne kapital oli väike ja ametil nappis elukutsevalikuna atraktiivsust, mistõttu see ei meelitanud noori.

Sarnased probleemid puudutasid laternasüütajaid. Avalik diskursus osutas, et oli aja küsimus, mil kaks vanemat ametit täielikult kaovad. Taksojuhi- ja politseiametiga oli aga vastupidi – areng oli järjepidev ning kohanemissurve, aga samas ka inimeste kohanemisevõime väga suur. Nende ametite esindajate eesmärk ei olnud niivõrd hetkeline rahulolu, vaid helgem tulevik.

Ehkki kõik neli ametit olid omavahel seotud ja kasvasid mingis mõttes isegi üksteisest välja, oli igal oma spetsiifika. Ent oli ka suur ühisosa: igauks neist lõi omal kombel öises linnaruumis korda ja turvatunnet. Eriti palju abi oli voorimeeste ja taksode seisuplatsidest, mis katsid peaaegu kogu linna. Moodustades küllaltki kaaluka osa öisest avalikust ruumist, toimus nende ametimeeste kaudu ja abil selle struktureerimine, kasutamine ja mõtestamine. Neli ametimeest tegid omavahel ka koostööd.

Ohutusel ja turvalisusel oli kõnealuste tegutsejate jaoks ka teine, märksa isiklikum mõõde. Asetudes öisesse avalikku ruumi, puutusid nad pidevalt kokku öö varjukülgedega, mis võisid asetada ohtu nende enda vara, tervise ja isegi elu. Pole kahtlust, et tegu oli keeruliste

ametitega, mis nõudsid inimestelt suurt psüühilist ja vaimset kohanemist ning vastupidavust. Ent just seepärast sobivad need hästi sümboliseerima moodsat linna, mis on täis dünaamikat, mitmekesisust ja pinget.

RIHO PARAMONOV on õppinud Tallinna Ülikoolis ajalugu (PhD, 2019) ja kultuuriteooriat (lõpetamata). Tema uurimisvaldkonnaks on kultuurilugu, täpsemalt moderniseerumine ja liikumine, millest ta on kirjutanud monograafia „Kokkupõrge“ (2020). Ta on ERMi näituse „Kellele kuulub öö?“ üks kuraatoreist. Igapäevaselt töötab loovkirjutajana kirjastuses Revaleta.

## Allikad

- 150 aastat Tartu tänavate valgustust. – *Postimees*, 12. detsember 1937.
- Auto-hoolimatustele tehtagu lõpp. – *Päevaleht*, 15. detsember 1928.
- Carl F. Gahlnbäck. 1935. Tallinna Linnavalitsusele, 10. oktoober. TLA 82.1.1512, l 190.
- Elektrilambi 50-aastane juubel. – *Sakala*, 22.10.1929.
- Elureform. – *Päevaleht*, 25. mai 1938.
- Hirmuöö Tallinna restoraanides. – *Kaja*, 9. oktoober 1929.
- Järvamaalt. – *Uus Eesti*, 11. oktoober 1935.
- Juhtiv naine võib töötada ka öösel. – *Postimees*, 15. november 1935.
- Kallaste, Kadri (Jüri Kuuskemaa abil). Kui kõik tänavalaternad sulgevad silmad. – *Äripäev*, 13.09.2006.
- Kaks haavatud meest. – *Esmaspäev*, 22. detsember 1930.
- Karmimaid karistusi ulakatele. – *Postimees*, 13. märts 1939.
- Kelnerite öine koosolek. – *Päevaleht*, 18. detsember 1929.
- Kogu pealinn öösel jalul. – *Järva Teataja*, 30. aprill 1926.
- Kondiauruga muuseumiinventar. – *Uudisleht*, 3. november 1935.
- Kordniku õnnetud pühad. – *Kaja*, 30. mai 1928.
- Kuritegude jälgimine. – Liit, August. *Eesti Politseileht*, 23. veebruar 1924, nr 7.
- Kuriteod ja nende jälgimine. – Liit, August. *Eesti Politseileht*, 10. november 1923, nr 45/46.
- Laternasüütaja jutustab. – *Postimees*, 19. november 1934.
- Laternasüütaja sai peksta. – *Sõnumed*, 20. oktoober 1931.
- Laternasüütaja õnnetu käik. – *Postimees*, 15. oktoober 1929.
- Liikuv politseipost osutus otstarbekaks. – *Esmaspäev*, 30. juuli 1938.
- Lutheri naistöölised ei saa öörahu. – *Päevaleht*, 27. august 1926.
- Mees redeli ja konksuga. – *Tallinna Post*, 18. veebruar 1928.
- Mees redeli ja latiga. – *Uudisleht*, 1. oktoober 1935.
- Mis maksab pime öö linnale. – *Postimees*, 9. september 1935.
- Muusika rikkus öörahu. – *Politseipeegel* 7, 5. mai 1933.
- Naised pukil. – *Rahvaleht*, 11. juuli 1925.
- Naisautojuhi öine surmasõit. – *Postimees*, 27. juuli 1931.
- Patuste Paabel. – *Abieluleht*, 22. veebruar 1931.
- Pealinna ööwaht jutustab... – *Tallinna Post*, 24. jaanuar 1932.

- Piiratakse äride lahtioleku aega. – *Päevaleht*, 15. jaanuar 1939.
- Pimedad tänavad. – *Vaba Maa*, 28. november 1925.
- Politsei ajalugu. – Politsei- ja Piirivalveamet, <https://www.politsei.ee/et/juhend/ajalugu/politsei-ajalugu>. (Viimati külastatud 7. novembril 2025).
- Politsei asub ulatuslikkuse likvideerimisele. – *Päevaleht*, 13. märts 1939.
- Politsei lööb nuiaga. – *Maa Hääl*, 1. aprill 1933.
- Raasiku mees oli Tallinnas uppumisohus. – *Uus Eesti*, 23. veebruar 1937.
- Raekoja platsil asuvate majade elanikud. 1935.
- Tallinna Linnavalitsusele, 14. november. TLA 82.1.1512, l 218–219.
- Uuendusi politsei-alal. – *Sakala*, 11. veebruar 1938.
- Tagasi voorimehe juurde! – *Postimees*, 2. oktoober 1939.
- Tallinna liikumisvahendid enne ja nüüd. – *Vaba Maa*, 20. juuli 1928.
- Tallinna Linnavalitsuse rahvahariduse osakonna juhataja linnavalitsusele. 1926. 5. märts.
- TLA 82.1.143, l 269. Tallinna linnavolikogu poolt 11. oktoobril 1922 a. vastuvõetud sünduslik määrus vooariäri kohta Tallinnas.
- Riigi Teataja, nr 148/149, 5. detsember 1922.

## Kirjandus

- Tallinna päevauudised. – *Päevaleht*, 7. märts 1906.
- Ast Rumor, Karl. 1965. *Aegade sadestus II*. Lund: Eesti Kirjanike Kooperatiiv.
- Bauchspies, Wenda K.; Jennifer Croissant, Sal Restivo. 2006. *Science, Technology and Society. A Sociological Approach*. Hoboken: Wiley.
- Clark, Stuart. 2021. *Öötaeva all*. Tallinn: Rahva Raamat.
- Creswell, Tim. 2006. *On the Move. Mobility in the Modern Western World*. New York, London: Routledge.
- Freud, Sigmund. 2000. *Ahistus kultuuris. Sealpool mõnuprintsiipi*. Tallinn: Eesti Keele Sihtasutus.
- Fromm, Erich. 2002. *The Sane Society*. London, New York: Routledge.
- Hovi, Kalervo. 2003. *Kuld Lövi ja Kultase ajal*. Tallinn: Varrak.
- Hinrikus, Mirjam. 2017. Kurja lilledelapsed. Sissejuhatus eesti dekadentlikku kunsti. – *Kurja lilledelapsed. Eesti dekadentlik kunst*. Toim Mirjam Hinrikus, Lola Annabel Kass, Liis Pählapuu. Tallinn: Underi ja Tuglase Kirjanduskeskus, 17–55.
- Kant, Immanuel. 1788. *Kritik der praktischen Vernunft*. Berlin: Reimer, 2. väljaanne.
- Kivi, Aleksander. 1986. *Tallinna tänavavalgustuse ajaloo*. Tallinn: Tallinna Ülikooli Akadeemiline Raamatukogu.
- Kubbo, Alfred. 1967. *Tsaarikullist kolme leopardini*. Toronto: Orto.
- Kõmmus, Jegard. 2016. *Hiiumaa meremees jutustab. Uurimusi ja mälestusi Hiiumaa mereloost I*. Koost ja toim Helen Kõmmus. Tartu: EKM Teaduskirjastus.
- Lotman, Juri. 1999. *Semiosfäärist*. Tallinn: Vaga-bund.
- Maddison, Ottomar. 1939. *Tehnika olemus ja ülesanne*. Tallinn: Eesti Inseneride Ühing.
- Mäelo, Helmi. 1961. *Elutegevuses*. Lund: Eesti Kirjanike Kooperatiiv.
- Paramonov, Riho. 2013. Eestlaste perpetuum mobile leiutamise katsed 1870. aastatest 1940. aastani – ühiskonna moderniseerumise ilming. – *Acta Historica Tallinnensia* 19 (1): 27–60.
- Paramonov, Riho. 2020. *Kokkupõrge. Eesti moderniseerumine avaliku privaattrasporti näitel, 1900–1940*. Tallinn: Revaleta.
- Paramonov, Riho. 2017/2018. Naine kutselise autojuhina: naiste roll taksonduse arengus maailmasõdadevahelises Eestis. – *Ariadne Lõng* 1/2: 16–42.
- Paramonov, Riho. 2022. Kas Tartu oli modernne linn? Linna transpordi areng 20. sajandi esimesel poolel. – *Kohustus olla moodne. Aastaraamat 2021*. Koost ja toim Marge Rennit, Anu Kannike. Tartu: Tartu Linnamuseum, 30–56.
- Pullat, Raimo. 1969. *Tallinna ajalugu 1860–1965*. Tallinn: Eesti Raamat.

- Rannaleet, Valdu, Peeter Hõrak. 1940. *Tallinna linna määrused liiklemise ja juhuveo alal*. Tallinn: Eesti Autojuhtide ja Mototehnikute Tallinna Kutseühing.
- Redner, Harry. 2014. *Beyond Civilization. Society, Culture, and the Individual in the Age of Globalization*. New Brunswick, London: Transaction Publishers.
- Rosa, Hartmut. 2005. *Social Acceleration. A New Theory of Modernity*. New York: Columbia University Press.
- Simonsen, Dorthe Gert. 2005. Accelerating modernity. Time-space compression in the wake of the aeroplane. – *The Journal of Transport History* 26 (2): 98–117.
- Sturken, Marita. 2004. Mobilities of Time and Space. Technologies of the Modern and the Postmodern. – *Technological Visions. The Hopes and Fears that Shape New Technologies*. Toim Marita Sturken, Douglas Thomas, Sandra J. Ball-Rokeach. Philadelphia: Temple University Press.
- Tarnas, Richard. 2010. The Western Legacy and Our Global Future: An Archetypal Perspective. – *Eranos Yearbook 69: 2006/2007/2008: Eranos Reborn; The Modernities of East*. Ascona: Eranos Foundation, 126–127.
- Väljataga, Märt. 2018. Aeg lendab. – *Looming* 4: 519–528.
- Under, Marie. 2018. *Aja probleemid (1921). Väiksed vaatlused. Artikleid, ülevaateid, arvamusi*. Koost Õnne Kepp. Tallinn: Uneri ja Tuglase Kirjanduskeskus.



**Summary:**

# Who Ruled the Roost at Night During the Modernization Era?

Riho Paramonov

Before the Second World War, the daytime was for working and the nighttime was for sleeping, but nocturnal urban space is of course far from devoid of life and movement. However, nocturnal rhythms in public space predominantly bear a sporadic and episodic nature. There are rather few people who are permanent fixtures in the nocturnal space and as a result of which the space begins to be defined to a certain degree according to those individuals. The most important ones are four professions: coachman, taxi driver, lamplighter/night watchman and policeman: They are the dominant figures or actors in the nocturnal urban space. All four of these professions do their work in public and do not have the option to draw back indoors, which means that any passerby can, if desired, intervene via observation or some other manner.

Two of the professions (lamplighter/night watchman and coachman) are “old” and two (policeman and taxi driver) are new, arising only in the 19th or early 20th century. Whether a profession is aligned with the main principles of modernity is more important than newness. The taxi drivers hold an advantage here, since the profession concentrates innovation, one of the

most important keywords of modern times. Innovation does not only lie in use of cars but also the widespread and effective use of fare meters, telephone and advertising. Other aspects that characterize the profession, too – the staffing, organization, discourse etc. – are modern in style.

Still, it deserves to be noted that the oldest of the four professions, coachman, is not all that different. It, too, is a form of enterprise that proceeds from rational economic logic. The main problem for coachmen became the incapability of adapting to new conditions. They could not compete with taxis and public transport, since their social capital was low and the profession was not an appealing career choice for young people.

Lantern lighters faced similar problems. Public discourse from the period suggests that it would only be a matter of time until these professions disappeared completely. The situation with taxi drivers and police was different; development was ongoing and adaptation pressure strong, but so was people’s adaptation ability. The people in these professions were not geared to achieving fleeting satisfaction but a brighter future.

Although all four professions are interrelated and some even evolved out of each other, each one had their own specifics. Yet they also had a common denominator, as each one brought order and sense of safety to the city after dark. Coachmen's and taxi ranks were especially beneficial in this regard, as their network spanned almost the entire city. Making up quite a significant part of the public space after dark, practitioners of these professions helped to structure and conceptualize this sphere. The four professions also worked together in many situations.

Safety and security had another, much more personal dimension for these professionals. They were constantly exposed to the darker sides

of the night, which could pose a threat to their own property, life and limb. There is no doubt that these are in that sense complicated professions that required high psychological and mental adaptability and durability, so in that way they epitomized the modern city, full of dynamism, diversity and tension.

## Кто правил ночным городом в эпоху модернизации?

Рихо Пармонов

До Второй мировой войны день традиционно отводился для работы, а ночь — для отдыха. Однако ночное городское пространство никогда не было полностью пустым и безжизненным. Ночная активность, хотя и была спорадической и эпизодической, всё же присутствовала. Ключевую роль в ночной городской жизни играли четыре профессии: извозчик, таксист, ночной сторож и полицейский. Эти люди были доминирующими фигурами ночного города. Их работа проходила в общественных пространствах, что делало их заметными для прохожих и открытыми для вмешательства со стороны окружающих.

Две из этих профессий (фонарщик и извозчик) – более старые, тогда как полицейский и таксист – новые, появившиеся в XIX или начале XX века. Но не возраст профессии является решающим, а её соответствие современным требованиям. Таксисты, в частности, представляют новаторскую профессию, воплощая дух модернизации. Они активно и эффективно используют не только автомобили, но и таксометры, телефоны и рекламу, а также

внедряют современные методы управления, организации и взаимодействия.

Извозчики, напротив, хоть и разделяли рациональный экономический подход и этим не сильно отличались от вышеописанных таксистов, не смогли адаптироваться к новым условиям. Они уступили такси и общественному транспорту, так как не обладали достаточным социальным капиталом и не привлекали молодёжь. Подобная участь постигла и фонарщиков, чья профессия постепенно исчезала под давлением новых технологий и общественного дискурса.

Таксисты и полицейские, напротив, демонстрируют высокую адаптивность. Эти профессии не только успешно развивались, но и отражали идею прогресса, направленного на создание более безопасного будущего.

Хотя эти четыре профессии отличаются друг от друга, у них есть важная общая черта – поддержание порядка и безопасности в ночном городском пространстве. Например, стоянки извозчиков и таксистов, разбросанные практически по всему городу, структурируют и оживляют

ночное пространство. Эти профессии не только дополняли друг друга, но и часто сотрудничали.

Безопасность, однако, имеет и личное измерение. Работая ночью, эти люди сталкиваются с рисками: от угрозы их имуществу до опасности для здоровья и жизни. Их труд требует выносливости, психологической устойчивости и способности справляться с напряжением.

Несмотря на сложности, именно эти профессии символизируют современный город – динамичный, разнообразный и напряжённый. Их представители олицетворяют собой тот самый дух, который придаёт ночному городскому пространству смысл, порядок и безопасность.