



Võrdlevalt voorimeeste tegevusest Euroopas ja Eestis

Riho Paramonov, Tallinna Ülikooli Humanitaarteaduste instituudi doktorant

SISSEJUHATUS

47

Ajaloolased kogu maailmas on voorimeestega seonduvat uurinud, kuid palju vähem kui hobuse või auto ajalugu. Ilmselt on põhjus selles, et niisugused ajaloo-objektid nagu voorimees ja takso ei tekita enamikus ajaloolastes uurimistuhinat. Esiteks on voorimehi uurida mõnevõrra raskem kui näiteks hoburaudteed, trammi ja bussitransporti, sest erinevalt viimastest ei ole esimestel ühtset, selge alguse ja konkreetse faabulaga lugu. Hoburaudtee, trammi ja bussitranspordi sisseadmisega kaasneb tavaliselt väga hea dokumenteeritus ja hiljem ka käsitluste rohkus. Kui hoburaudteed, trammi ja bussitransporti saab ajaloolane vaadelda narratiivis ainsuslikuna (isegi kui neid on uuritavas linnas või riigis mitu), siis voorimeeste puhul mitmuslikkusest (killustatusest) ei pääse – seegi raskendab uurimist. Teiseks tunduvad voorimehed argised, tavalised ja ehk isegi igavad, sellal kui hoburaudtee, tramm ja bussitransport näivad suurte ning põnevate innovatsioonidena, mis on jätnud ühiskonnale ja ajalukku tohutu jälje. Isegi kui voorimeestel ajalooliste toimijatena napib atraktiivsust, ei tähenda see, et nad on vähem olulised kui hoburaudtee vms.

Eriti vähe leidub informatsiooni voorimeeste kohta just 1920. ja 1930. aastate kontekstis. Siin võib eristada kolme põhjust:

1. Üldiselt seostub voorimees 19. sajandiga (ja eelneva ajaga). Maailmasõdade vahelisel ajajärgul on voorimeeste institutsioon hääbuv struktuur, mistõttu ei näi olevat põhjust tegeleda sellega süvendatult.
2. 1920. ja 1930. aastatel arenes moodne transpordisüsteem tormiliselt. Selle mõju ühiskonnale ja inimestele oli äärmiselt suur. Seega on loomulik, et uurijad keskenduvad „sellele, mis on tähtis”: autoliiklusele, ühistranspordile jm.
3. Mõneti paradoksaalselt leidub 1920. ja 1930. aastate voorimeeste kohta vähem allikaid kui näiteks 19. sajandi voorimeeste kohta. Kaasaegsete tähelepanu oli suunatud moodsatele nähtustele.

Raamatuid ja artikleid, mis on pühendatud üksnes voorimeestele, leidub suhteliselt vähe. Tuntuim voorimeeste uurija on Ameerika ajaloo professor Nicholas

Papayanis, keda on huvitanud Pariisi voorimehed.¹ Mainimist väärrib ka Jani Hummasti magistritöö Helsingi voorimeestest. Kahjuks on Hummasti uurimus piiritletud aastaga 1920, samuti ei ole seda avaldatud monograafiana.² Enamasti on voorimeestega seotud ühes või teises võtmes käsitletud laiapõhjalisemate (hobu) transpordi uurimuste raames.³ Eesti voorimeestest on kirjutatud Maanteemuuseumi aastaraamatutes.⁴

VOORIMEES LÄÄNE-EUROOPA SUURRIIKIDES

48

19. sajandi linn oli mõeldamatu hobusetä. Liikumisajaloolase Clay McShane'i sõnul esindab just selle aja linn hobuse eksploateerimise haripunkti. Hobusteta poleks inimesed saanud suuri linnu ehitada ega neis elada. Suhtumine hobusesse oli praktiline: äriomanikud vaatlesid looma kui kasulikku masinat.⁵ Ehkki hobusest oli palju abi, kaasnesid temaga äärmiselt tõsised probleemid. Mida suuremaks kasvasid linnad, seda enam vajati hobuseid. Nad tootsid tohutul hulgal mustust ja jäätmeid, mis ähvardasid linnad enda alla matta. Kui 1898. aastal peeti New Yorgis esimene maailma linnaplaneerimise konverents, oli keskne teema hobuse sõnnik.⁶ Lahendust keerulisele olukorrale nähti just autos.

1 Vt Papayanis, Nicholas. *The Coachmen of Nineteenth-Century Paris: Service Workers and Class Consciousness*. Louisiana State University Press. Baton Rouge, London 1993; Papayanis, Nicholas. *Horse-Drawn Cabs and Omnibuses in Paris: The Idea of Circulation and the Business of Public Transit*. Louisiana State University Press. Baton Rouge 1996.

„The Coachmen of Nineteenth-Century Paris” on huvitav, kuid pisut ühekülgne ja täna juba vananenud uurimus. Nagu pealkiri viitab, huvitab autorit ennekõike voorimeeste klassiteadvuse küsimus, mistõttu ei ole ülevaade Pariisi voorimeeste institutsioonist kaugelki ammendav. Autor esitab erinevatele arhiiviallikatele tuginedes palju vastetulist informatsiooni.

2 Hummasti, Jani. *Kadonneen ammattikunnan kyydissä. Helsingin vuokra-ajurit vuosina 1900–1920*. Helsingi Ülikool. Helsingi 2007.

3 Vt nt Biedriņš, Andris; Liepiņš, Edvins. *Rīgas sabiedriskais transports no 19. gs. vidus līdz mūsdienām. Rīgas satiksmē*. Rīta 2015; Greene, Norton, A. *Horses at Work: Harnessing Power in Industrial America*. Harvard University Press. Cambridge 2008; Herranen, Timo. *Hevosomnibusseista metroon. Vuosisata Helsingin joukkoliikennettä. Helsingin kaupungin liikennelaitos*. Helsingi 1988; McShane, Clay; Tarr, Joel. *The decline of the urban horse in American cities*. – *The Journal of Transport History*. Fiftieth Anniversary Issue. 2/2003. Vol 24, lk 177–198; McShane, Clay; Tarr, Joel, A. *The Horse in the City: Living Machines in the Nineteenth Century*. The Johns Hopkins University Press. Baltimore 2007; Merki, Christoph, Maria. *Der holprige Siegeszug des Automobils 1895–1930. Zur Motorisierung des Straßenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz*. Böhlau Verlag. Viin, Köln, Weimar, lk 88–95 (vähemal määral on neist juttu ka teistes peatükkides); Turvey, Ralph. *Horse Traction in Victorian London*. – *The Journal of Transport History*. 2/2005. Vol 26, lk 38–59.

4 Vt Paramonov, Riho. *Eesti väikelinnade sõiduvõrimeeste käekäigust moderniseerumisasjustul*. – *Eesti Maanteemuuseumi aastaraamat 2015*. Tartu 2016. Lk 75–111; Paramonov, Riho. *Tartu sõiduvõrimees – püünel ajaloo kolikambrisse*. – *Eesti Maanteemuuseumi aastaraamat 2014*. Tartu 2015. Lk 110–132; Paramonov, Riho. *Autotranspordi mõjust hobustranspordile 20. sajandi alguse Eesti linnas*. – *Eesti Maanteemuuseumi aastaraamat 2013*. Tartu 2014. Lk 40–67.

5 McShane, Clay; Tarr, Joel A. *The Horse in The City. Living Machines in the Nineteenth Century*. The John Hopkins University Press. Baltimore 2007, lk 1-2. Vt ka Morris, Eric. *From Horse Power to Horsepower*. – *Access*. 2007 kevad. Nr 30 <http://www.ucc.net/access/30/Access%2030%20-%202002%20-%20Horse%20Power.pdf> Lk 2. Vaadatud: 07.01.2014.

6 Morris 2007, lk 2.

20. sajandi esimesteks kümnenditeks oli mootorsõiduk hobuse positsiooni linnas oluliselt kõigutanud. Berliinis langes troskade arv sajandi esimese kümnendi lõpus alla 8000. Esimese maailmasõja ajal langus peatus, kuid varasemaga võrreldes oli troskasid väga vähe – üle 2000. 1913. aastal oli Hamburgis 285, Münchenis 92, Magdeburgis 57, Chemnitzis 41 ja Stuttgartis 34 troskat.⁷ Londonis oli sajandi algul 7531 kahe rattalist *hansomit*⁸, 1915. aastal aga ainult 120. Neljarattalisi *clarence*'eid⁹ oli sajandi algul 3721 ja 1915. aastal 842.¹⁰ Voorimehi oli sajandi hakul umbes 13 000 ja vooriäriomanikke üle 2700.¹¹ New Yorgis ületas autode arv hobuste arvu 1912. aastal.¹² Paljud suured ja tuntud voorimehe-ettevõtted lääne suurlinnades kahandasid tegevust või kadusid sootuks.¹³ Osa neist vahetasid hobused autode vastu ja koolitasid voorimehed ümber.¹⁴ Eestlased, kes käisid välismaal, panid imeks voorimeeste vähesust.¹⁵ 1920. aastatel oli sõiduvorimees juba päris haruldane vaatepilt. Londonis oli 1924. aastal 14 kahe rattalist *hansomit* ja 266 neljarattalist *clarence*'it.¹⁶ *Clarence*'id olid populaarsemad ruumikuse pärast (sai kaasa võtta ka pagasit).

Berliinis oli troskasid 1920. aastate teisel poolel tublisti alla 500. 1926. aastal oli Münchenis 18, Magdeburgis 10, Chemnitzis 4, Stuttgartis 2 ja Hamburgis 1 troska.¹⁷ 1928. aastal läks ajalukku Berliini voorimees Gustav Hartmann, kes võttis oma troskaga ette enam kui 1000-kilomeetrise sõidu Pariisi, et juhtida tähelepanu voorimeeste raskele olukorrale. Üle kahe kuu väldanud sõit tegi Hartmannist (teda kutsuti Raudseks Gustaviks) kuulsuse, kellest räägiti ka Eestis.¹⁸ 1930. aastatel oligi sõiduvorimehe institutsioon peaaegu hääbunud. Hobune ei olnud linnast kadunud, kuid leidis rakendamist peamiselt majandussõitudeks (pakkide ja kauba vedu).¹⁹ Näiteks Berliinis oli sõiduvorimehi 1930. aastate esimesel poolel alla 100.²⁰ Kahtlemata olid muutunud ka voorimehe välimus, enesehinnang ja väärtussüsteem. 1923. aasta Päevalehes on kirjeldatud Berliini voorimeest järgmiselt: „Päris armetud

7 Merki, Christoph, Maria. Der Holprige Siegeszug des Automobils 1895–1930. Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz. Böhlau. Viin 2002, lk 89, 93.

8 1834. aastal patenteeritud kahe rattaga kerge kaarik ühe hobuse ja 2–3 sõitja jaoks. Kutsar istus kaariku taga.

9 1840. aastal kasutusele võetud nelja rattaga kinnine kupee kahele hobusele ja neljale inimesele. Kutsar istus väljas ees.

10 Bagwell, Philip; Lyth, Peter. 1750–2000. Transport in Britain. From Canal Lock to Gridlock. Hambleton Continuum. London 2002, lk 105.

11 Gorman; Samuels 1982, lk 33.

12 Morris 2007, lk 8.

13 The Press 18.09.1916. „One-horse Cabs of Paris.”

14 Bobbitt, Malcolm. Taxi! The Story of the London Cab. E-raamat, Veloce. Dorchester 2011. lk nummerdamata.

15 Sakala 26.09.1913. „Proua M. Raamoti põllutöö- ja majapidamiskooli õpilaste väljamaa õpereis.”

16 Bagwell; Lyth 2002, lk 105.

17 Merki 2002, lk 89, 93.

18 Vt nt Postimees 11.06.1928. „Berliini voorimehe „ülemandri” jooks.”

19 Vt nt Kliene, Elija. Stokholma ziemas dienā. – Latvijas Tūrists 01.04.1930; Lincoln street scenes circa 1930. – <https://www.youtube.com/watch?v=jonpe3VFS4Q> Vaadatud: 09.01.2014.

20 Latvija 21.01.1930. „Arzemes.”; Rahvaleht 24.10.1934. „Autoudised.”

on Berliini voorimehed. Nende hobused on sõna tõsisel mõttes „setud” – luu ja nahk. Voorimeeste ülikonnad on risti ja põigiti lapitud. Ainult troskad kannavad veel suurelinna ilmet. Toredam on jala käia, kui sarnase voorimehega lõbusõitu teha.²¹

PRANTSUSMAA

Ühed voorimehed omasid isiklikku sõidukit ja hobust (*cocher libre*), teised kuulusid voorimeeste kooperatiivi²², kolmandad töötasid voorimehe-ettevõtetele, milles sõidukite arv võis ulatuda paarist mitme tuhandeni.²³ Suurim ettevõte oli *Compagnie Générale des Voitures à Paris* (CGV).

50

Pariisis oli kahte tüüpi voorimehi: *voiture de place* ja *voiture sous remise*. *Voiture de place* ehk tavalisi, standardse neljaistmelise sõiduki või väikesema *cabriolet*'ga voorimehi oli rohkem. *Voiture de place* palkamiseks olid sisse seatud spetsiaalsed punktid (võrreldavad seisuplatsidega), mida teised voorimehed ei tohtinud kasutada. Voorimees võis klienti oodata vaid nendel seisuplatsidel. Kaks esimest voorimeest rivis pidid olema sõiduks alati valmis. *Voiture sous remise* tähendas uhkemat ja kallimat sõidukit, mis palgati otse ettevõttest. *Voiture sous remise* voorimees pidas end *voiture de place* voorimehest sotsiaalselt kõrgemaks, kuid mõlemale vaatasid ülevalt alla hobuomnibussijuht ja hobutrammijuht.²⁴

Pariisi voorimehesõidukid olid esmaklassilised. Sildiga *chauffée* varustatud sõidukid olid soojendusega (soojaallikaks süsi või briketid, suits juhiti sõidukist välja). 20. sajandi alguses hakati kasutama taksomeetreid, mis näitasid läbitud kilomeetreid, sõiduks kulunud aega ja sõidu maksumust. Hind sõltus sellest, kas sõideti konkreetsele sihtpunkti või tundide alusel, kas oli päev või öö, kas sõideti linnas või linnast väljas.²⁵

Pariisis töötasid voorimehena linnaelanike kõrval maalt pärit väheste oskustega mehed, kellel polnud kodupaigas piisavalt tööd. Osa neist läks saagikoristusse maale tagasi, kuid paljud jäidki linna.²⁶ Voorimehed olid mehed. Kui 1907. aastal alustasid tööd kaks esimest naisvoorimeest, pälvis see palju tähelepanu. Paljud pidasid Pariisi voorimehi joodikuteks ja sulideks. Kuna jõukamate isikute (peamiselt keskklassi) teenistuses seisvate voorimeeste staatus oli madal, ei hinnatud neid palju kõrgemalt kui prostituute. Tegelikult oli voorimeeste hulgas küllaldaselt väga ausaid ja korralikke isikuid, kes olid motiveeritud parandama

21 Päevaleht 19.08.1923. „Üksikud killud Saksamaa praegusest elust.”

22 Et saada kooperatiivi liikmeks, tuli osta mõne olemasoleva osakuid või kollektiivselt soetada sõidukid ja hobused ning asutada uus. Papayanis 1993, lk 149.

23 Papayanis 1993, lk 10.

24 Ibidem, lk 16, 64, 80.

25 Ibidem, lk 16–17.

26 Ibidem, lk 3, 9.



- Pariisi tänavapilt 1924. aastal. Voorimehi on veel piisavalt (Erakogu).

oma sotsiaalset ja majanduslikku olukorda (võimalused selleks olid olemas). See tähendab, et nende maine oli ebaõiglaselt halb.²⁷

Ehkki voorimehe üle kurdeti omajagu, suhtus ta sõitjatesse hästi. Intsidendid ei olnud kindlasti norm. Enamik voorimehi olid kõvasti töötavad tõsised perekonnapead, kel jagus aupaklikkust nii ülemusele kui sõitjale. Voorimehed olid aktiivsed, nad asutasid ühinguid (sealhulgas ka sellise, mida võiks nimetada ametiühinguks), kooperatiive ja ajalehti. Seega oli organiseerituse tase kõrge.²⁸

Voorimeeste tegutsemisväli oli väga rangelt reguleeritud. Voorimehekandidaate eksamineeriti põhjalikult (selleks oli eraldi instants). Voorimees pidi olema võimekas sõidukijuhtimisel ja tundma hästi Pariisi tänavaid. Suuremate voorimehettevõtete juures sai osaleda eksamik eksamiks ettevalmistaval kuupikkusel kursusel. Püüdes minimeerida oma vastutust, tegid ettevõtted kõik, et voorimees oleks korralik ja alluks täielikult kontrollile.²⁹ Voorimehe jaoks oli see ebameeldiv, ent samas sai ta ettevõttelt meditsiini-, pensioni- ja finantsabi. Voorimehe tasustamise kord oli keeruline, see pidi ergutama tööefektiivsust ning aitama tagada kontrolli ja

27 Papayanis 1993, lk 5, 7–8, 44, 75, 204–205.

28 Ibidem, lk 106, 108, 112.

29 Ibidem, lk 31, 33–34, 36–37.

distsipliini. Taksomeetrite abil saavutasid ettevõtted peaaegu täieliku kontrolli ka sissetuleku üle.³⁰

Pariisi voorimehe sissetulek ei olnud kõrge ega madal. Hobuomnibussijuht teenis mõnevõrra rohkem, kuid voorimehel oli võimalus töötada päeva lõikes kauem ja ta sai ka jootraha. Koos jootrahaga teenis voorimees umbes sama palju kui hästi tasustatud tööline. Kuna voorimehed abiellusid töötavate naistega, oli pere kogusissetulek veelgi suurem. Tavalisest töölisest eristas voorimeest suurem vabadus, ehkki temagi puhul oli see väga piiratud (seetõttu on õigem rääkida vabaduse tundest).³¹

52

Voorimehed sotsialiseerusid hommikul ja õhtul hobuste hoiupunktides (*cab depots*), seisuplatsil ja vabal ajal peamiselt veinikaupmeeste poodides. Kontakt veinikaupmeestega oli hea, sest Pariisi töörahvas jõi toidu kõrvale veini. Paljud voorimehed hakkasid ise veinikaupmeesteks, sest see oli lihtsamaid võimalusi sotsiaalsel redelil tõusta.³²

Suurem osa Pariisi voorimehi oli koondunud linnaosadesse, kus paiknes kõige rohkem voorimehe-ettevõtteid ja seisuplatse. Eriti oluline oli, et elupaik asuks hobuste hoiukoha läheduses, sest seal algas ja lõppes tööpäev. Tööpäev oli väga pikk: sajandi algul kestis see tavaliselt 16 tundi. Tegelik töö hõlmas seitset tundi, ülejäänu kulus sõitjate ootamisele ja abitegevustele. Voorimehetöö ei olnud mitte üksnes raske, vaid oli ka ohtlik. Aastatel 1880–1914 CGV-s töötanud voorimeeste ametist lahkumise põhjuste hulgas on kolmandal kohal tervislikud faktorid (18,3%) ja neljandal kohal õnnetused (8,3%). Väikese vahega järgneb hobuse auto vastu vahetamine (4,9%).³³

Mootorsõidukite tähtsusest saadi Prantsusmaal kiiresti aru. Juba 1896. aastal hakkas Pariisis sõitma esimene mootorvoorimees (*fiacre automobile*) – midagi Eesti üüriauto (varane takso) sarnast. Uue tehnoloogiale olid valmis üle minema ka voorimehed ja ettevõtted. Pariisi suurim voorimehe-ettevõtte CGV hakkas sajandi lõpus testima elektriautosid ja uue sajandi esimesel kümendil rakendas juba sadu taksoautosid.³⁴ Siitpeale taksode arv tõusis ja voorimeeste arv langes. Pariisis oli 1915. aastal 6712 taksoautot ja 2939 sõiduvorimeest, 1917. aastal 7808 taksoautot ja 2273 sõiduvorimeest. 1919. aastal oli 14 651 avaliku privaatsõiduki hulgas vaid 1144 voorimehesõidukit.³⁵ Maailmasõdade vahelisel ajal voorimehed peaaegu kadusid. Kui üks prantslane püüdis 1932. aastal välja selgitada, kui palju on Pariisis rendihobusõidukeid, sai ta voorimeeste arvuks u 15. Tema arvates oli pariislasel huvi voorimeheteenuse vastu täiesti olemas.³⁶

30 Papayanis 1993, lk 41–43.

31 Ibidem, lk 32, 74.

32 Ibidem, lk 32, 64, 66, 109.

33 Ibidem, lk 7, 53–55, 103.

34 Ibidem, lk 192–193, 194.

35 Ibidem, lk 195.

36 The Milwaukee Journal 03.10.1932. „The Last of the Paris Horse Cabs.”

VENEMAA

Peterburis töötas 19. sajandi lõpus ja 20. sajandi alguses 15 000–20 000 sõiduvoorimeest. Talihooajal võis nende arv tõusta üle 20 000.³⁷ Moskvas oli 19. sajandi lõpus 17 000 sõiduvoorimeest ja 1914. aastal 16 000 sõidu- ja veovoorimeest.³⁸ Kui arvestada linnade mastaapi ja muude sõiduvahendite vähesust, ei ole need arvud suured. Voorimees oli linnapildis tähtsamaid tegelasi, raske oli kujutada ette elu temata. Konkurentsi pakkus voorimehele konk (hobutramm), mis võeti Moskvas kasutusele 1872. aastal. Konkale järgnesid 1899. aastal tramm, 1907. aastal autobuss ja sama kümnendi lõpus üüriautod.³⁹

Kui Vene riigi voorimeestest 19. sajandi lõpus ja 20. sajandi alguses on kirjutatud üsna palju, siis 1920. ja 1930. aastate kohta leidub teavet vähe. Põhjust tuleb otsida segadusest, mille päästis valla oktoobrirevolutsioon. Kommunistlik võim ei vaadanud eraettevõtjatest voorimeestele hea pilguga. Pärast NEPi⁴⁰ hakati transpordisüsteemi otsustavalt allutama riigi kontrollile. Sellega kaasnes ühistranspordi tähtsuse tõus. Üha kasvav Nõukogude autotööstus võimaldas luua üsna suuri bussi- ja taksoparke.⁴¹

Moskvas oli 1925. aastal umbes 5000 voorimeest (ilmselt nii sõidu- kui veovoorimehed), Leningradis kolm aastat hiljem aga umbes 3000 voorimeest.⁴² Rasketes tingimustes olid voorimehed sunnitud jätma töö, näiteks 1936. aastal pani ameti maha Sverdlovski (endine Jekaterinburg) viimane voorimees (linnas

37 Vt nt Šestakova, Marija. Istorija razvitija gorodskogo transporta (na primere goroda Sankt-Peterburga). Referaat. Juhendaja Ljutsija Borisova. Severo-Zapadnoi gosudarstvennoi zaotnoi tehničeskii universitet. Institut upravlenija proizvodstvennoi i innovatsionnoi programmami. Peterburi 2007, 1 nummerdamata; Nefedeva, E, V. Povsednevnaia Žizn kapitalističeskogo Peterburga (vtoraja polovina XIX veka – 1914 g.). – Izvestija Peterburgskogo universiteta putei soobščšenija 4/2007. <http://cyberleninka.ru/article/n/povsednevnaia-zhizn-kapitalističeskogo-peterburga-vtoraya-polovina-hih-veka-19-14-g-lk-4>. Vaadatud: 18.01.2016.

38 Vt Rogoza, Vladimir. Zatsëm Moskve boli nužnoi „vanki“, „golubtsiki“, „lihatsi“? – Škola Žizni, poznatelnoi žurnal. <http://shkolazhizni.ru/archive/0/n-13441/> Vaadatud: 14.12.2015; Pupõrev, Evgeni; Balova, Olga. Dvorniki, trubotsistõ, fonarštšiki, izvoztšiki... Istorija Žilištšno-kommunalnogo hozjaistva v Rossii na polotnah russkih hudožnikov kontsa XVIII – natšala XX veka. – Moskovskii žurnal. Istorija gosudarstva Rossiiskogo. <http://www.mosjour.ru/index.php?id=1741> Vaadatud: 14.12.2015; Betskaja, Alisa. Eh, zaletnoe! Izdavna trud izvoztšikov bõl važnoi tšastju žizni goroda. – Moskovskie torgi. <http://moscowtorgi.ru/news/istoki/65/> Vaadatud: 04.01.2015

39 Raevskaja, Marija; Sokolova, Marija. Lihatsi I vanki. Zatsëm passažirõ večalis izvoztšikam na šeju. – Vetšernjaja Moskva 17.07.2015. <http://www.vm.ru/news/2015/07/17/lihachi-i-vanki-zachem-passažiri-veshalis-izvoztšikam-na-sheju-292152.html> Vaadatud: 05.01.2016; Moskovskoje taksi. – Portal „O Rossii“ <http://www.opocuu.com/210611.htm> Vaadatud: 08.01.2016.

40 NEP – uus majanduspoliitika Nõukogude Venemaal ja NSV Liidus aastatel 1921–1929 (tuletatud venekeelsest väljendist *novaja ekonomičeskaja politika*). Lenini ja Trotski poolt kodusõja järel majanduse taastamise praktilistest vajadustest lähtunud majanduspoliitika, milles senise *sõjakommunismi* asemel lubati piiratud kujul eraettevõtlust ja vabaturu suhteid. Nt asendati talupoegade toiduainete riigile andmise kohustus toidulmaksuga, põllumajanduse ülejääke lubati turustada. Lubati luua väikeettevõtteid ja kooperatiive.

41 Moskovskoje taksi. – Portal „O Rossii“.

42 Daško, Dmitri. Sovetskie legkovõe 1918–1942. Moskva 2012, lk 203.

oli 10 taksoautot).⁴³ Moskvas 1939. aastal töötanud 57st voorimehest vaid üks oli sõiduvorimees. Tõenäoliselt just sellele viimasele sõiduvorimehele – Mihail Utkinile – pühendas Leonid Utjosov tuntud laulu „Pesnja starogo izvoztšika” (Vana voorimehe laul).⁴⁴

Venemaal eristati veovoorimeest (*lomovoi izvoztšik*), kes vedas kaupa, ja sõiduvorimeest (*legkovoi izvoztšik*), kes sõidutas inimesi. Sõiduvorimehed jagunesid traditsiooniliselt kahte gruppi: **vankad** (*vanki*) ja **uljaspead** (*lihatsi*). Vankad olid lihtsad, ühe hobusega töötavad voorimehed, kes sõitsid suhteliselt madala hinnaga ükskõik kuhu. Nad moodustasid esimese, kõige madalama, aga ka laiema astme avaliku privaattranspordi sfääris. Ehkki vankasid oli palju, ei töötanud nad voorimehena regulaarselt (mistõttu ei ole tegemist justkui pärisvoorimeestega). Vankade (ka hobuse ja sõiduriista) välimus ning võimekus jättis sageli soovida. Vankad võib jaotada vähemalt kolmeks tüübiks:

54

- A. Isikud, kes töötasid oma hobusega voorimehena talvel, kui muid tegemisi polnud (*zimniki*). Talihooja lõppedes naasid nad kodukülla või mujale teisi töid tegema.
- B. Isikud, kes töötasid oma hobusega lihtvoorimehena aasta läbi.
- C. Isikud, kes hobuse puudumise tõttu töötasid kellegi teise (hobuseomaniku) alluvuses. Suurema osa sissetulekust loovutasid nad peremehele.

Ühiskonna kõige madalama tasandi inimeste jaoks oli ka vankaga sõita sageli liiga kallis. Nemad liikusid jala.

Eliiti teenindanud toreda välimusega uljaspead kasutasid mitmehobuse-rakendit ja suurejoonelisi sõidukeid. Nende nimi tuleneb ilmselt sellest, et püüdes sõitjale meele järele olla, ilmutasid nad ükskõiksust liiklusmääruste, jalakäijate ja ka hobuste suhtes. Uljaspead küsisid sõidu eest mitu korda rohkem raha kui vankad. Nad said valida, keda sõidutada. Reeglina oli uljaspea iseenda peremees ja üsna jõukas. Uljaspäid võis leida prestiižsetest kohtadest: peente restoranide, hotellide ja klubide juurest.

Esines voorimehi, kes ei kuulunud kumbagi gruppi. Neist on räägitud ka kui kolmandast grupist – **keskmikest** (*izvoztšiki-serednjatšiki*, aga ka *živeinõje izvoztšiki*, *živeiniki*, *rezvõmi*, *golubtšiki*). Nimetuste rohkusest ilmneb, et kindlat identiteeti neil polnud (erinevused olid linnati). Keskmikel võis olla kaks hobust ja korralik sõiduk. Teenindus oli parem ja kallim kui vankadel, aga sõidutati kõiki, kel oli raha (kliente ei valitud). Keskmiku unistus oli saada uljaspeaks.⁴⁵

43 Edasi 14.11.1936. „Sverdlovski viimane voorimees”.

44 Rogoza. Zatsëm Moskve bóli...; Pupõrev; Balova. Dvorniki, trubotsistõ...; Betskaja. Eh, zaletnõe!; Raevskaja; Sokolova. Lihatsi I vanki.

45 Vt kategooriate kohta ka nt Ivanov, Aleksandr. Tsastnõi izvoz v dorevoljutsionnoi Moskve. – Moscowwalks.ru <http://moscowwalks.ru/2012/03/29/izvoz-v-moskve/> Vaadatud: 01.01.2016; Aleksandrova, Marija. Ne izvoztšik, a voditel kobólõ. - <http://yarcen.ru/articles/history/ne-izvoztchik-a-voditel-kobyly--61576/> Vaadatud: 09.01.2016.

Eeltoodud jaotus oli üldlevinud, kuid siiski mitteametlik. Voorimeeste ametlikku kategoriseerimist korraldas iga linn isemoodi. Enamasti jagunesid nad I ja II gruppi (kategooriasse), mis langesid enam-vähem kokku mitteametliku jaotusega. Näiteks Moskvast moodustasid uljaspead I kategooria (kõige paremad voorimehed, punase kaftaniga) ja keskmikud II kategooria (tavalised voorimehed, sinise kaftaniga).⁴⁶ Vankasid professionaalsete voorimeeste kilda ei liigitatud.

Lihtvoorimehe elu oli väga raske. Päev algas sageli kella viie paiku ja kestis kuni 19 tundi. Palgalised voorimehed elasid sissesõiduhoovides või kasarmutes äärmiselt kehvades tingimustes ning töötasid seitse päeva nädalas. Puhati ja einestati erilistes sisehooviga voorimeeste kõrtsides või söögimajades. Sisehoovis anti hobustele süüa ja pesti sõiduvahendit. Need asutused olid voorimehe ametielu üheks keskpunktiks. Kõrtsmik oli usaldusisik, kes korraldas voorimeeste rahaasju ja andis nõu.⁴⁷

Kuna sissetulek oli väike, tegid voorimehed koostööd lõbutüdrukutega ja olid sageli osalised igasugustes petuskeemides. Nad olid tuntud alkoholilembuse ja kasimata suuvärgi poolest. Õeldi: „Vannub nagu voorimees” (*rugaetsja, kak izvoztšik*). Voorimees tundis hästi linnaelu ja inimesi. Kuna voorimeheamet oli väga vana, esines mitmeid kombeid ja tavasid: näiteks õnnistati 18. augustil hobuseid nende patroonide Püha Floruse ja Püha Lauruse kirikus.⁴⁸

Erilaadsed olid ka voorimehe ja sõitja suhted. Tavaline oli kehaline kontakt, mis toimus omamoodi signaalkeelena. Puudutades voorimeest näiteks vööst, õlgadest ja seljast, andis sõitja teada oma soovist kiiruse, peatumise, pööramise ja muu kohta. Paks vammus kaitses selja tagant tulevate löökide eest (tavaliselt jagati neid voorimehe kiirustamiseks). Kaftanid olid nii suured, et muutsid isegi väikese mehe äärmiselt kehakaks.⁴⁹

Sõiduvahendi tüüpe oli üsna palju. Talvel sõideti väikese, aga kiire saaniga. Venemaale iseloomulik on troika-rakend. Seisuplatsid asusid enamasti raudteestaamades, väljakutel ja tänavanurkadel. Seisti ka hotellide, restoranide, teatrite, klubide ja muude avalike asutuste ees. Seisukohad olid tasulised. Parimad seisukohad olid kättesaadavad vaid eliitvoorimeestele. Vankade jaoks eraldi seisukohti polnud. Kui rakendati sõidutariife, siis enamasti sõiduaja alusel. 20. sajandi algul tehti katset kasutada taksomeetrit. Tavaline oli sõiduhinna üle kauplemine.⁵⁰

46 Vt nt Betskaja. Eh, zaletnõe!

47 Vt nt Rogoza. Zatsëm Moskve bóli...; Pupõrev; Balova. Dvorniki, trubotsistõ...; Rodin, Igor. Eh, prokatšu! – <http://telegrafua.com/social/13451/> Vaadatud: 14.12.2015.

48 Vseiov, David. Müstiline Venemaa (raadiosaade). Vikerraadio 07.12.1997; Rodin. Eh, prokatšu!; Raevskaja, Marija. Passažirõ brosalis izvoztšikam na šeju. – Vetsernaja Moskva. <http://vm.ru/news/2015/02/11/pas-sazhiri-brosalis-izvozhikam-na-sheju-278369.html> Vaadatud: 10.07.2015; Raevskaja; Sokolova. Lihatsi I vanki.

49 Raevskaja. Passažirõ brosalis izvoztšikam na šeju; Betskaja. Eh, zaletnõe!

50 Vt nt Zasosov, Dmitri; Põzin, Vladimir. Povsednevnaja žizn Peterburga na rubeže XIX–XX vekov; zapis-ki otševidstv. Kättesaadav: <http://coollib.com/b/174964/read#t11> Leningrad 1976, lk nummerdamata. Vaadatud: 09.01.2016; Rodin. Eh, prokatšu!; Pupõrev; Balova. Dvorniki, trubotsistõ...

Määruste kehtestamise ja nende täitmise kontrollimisega oli olukord igas linnas erinev. Näiteks Kostromas⁵¹ polnud määrusi palju. Voorimees pidi käituma viisakalt ja kombekalt, ta ei tohtinud jätta hobust omapäi, meelitada tänaval sõitjat, suitsetada sõidul, kihutada (eriti ristmikel) ja sõita sõidunumbrita⁵² Halvasti käituv (purjus) sõitja tuli toimetada lähima linnavahini ja sõidukisse unustatud esemed politseisse.

Voorimehena võisid töötada 18–65-aastased mehed, kes polnud karistatud ega kriminaaluurimise all. Hobused pidid olema terved, sõiduriist kaasaegne ja seda tuli igal aastal remontida ning värvida. Voorimees ise pidi kandma puhast ja korralikku rõivastust. Politseinikust, linnavalitsuse esindajast ja loomaarstist koosnev komisjon kontrollis voorimeest ja sõiduvarustust jaanuaris ja aprillis. Ülevaatuse toimumisest teatati kohalikus ajalehes.

Tänaval võis peatuda kindlates kohtades, näiteks sadamas, äride juures jm. Sõitjaid oodati tänavanurkadel, väljakutel ja asutuste läheduses. Blokeerida ei tohtinud sõiduteed ja sissesõite. Tee tuli vabastada protsessioonidele, rongkäikudele ja matustele. Voorimeestel pidi olema kaks vanemat, üks päeval, teine öösel, kelle ülesanne oli jälgida, et seisukohal valitseks kord. Vanem pidas korda ka siis, kui voorimehed kogunesid suurematesse gruppidesse, näiteks teatrietenduste või suurte rahvakogunemiste ajal. Sõitjaid oodates ei tohtinud mängida hasartmänge ja kakelda.⁵³

LÄTI

Riias oli enne Esimest maailmasõda 1850 sõiduvoorimeest (läti k *furmanis/ormanis*).⁵⁴ Sõda vähendas nende arvu oluliselt. 1925. aastaks oli järele jäänud 706 sõiduvoorimeest.⁵⁵ 1930. aastal registreeriti neid 531 ja 1934. aastal 614. 1936. aastal kirjutas ajaleht Rīts, et sõiduvoorimeeste arv kasvab, sest taksod ei suuda nendega konkureerida. Järeldati, et voorimees jääb veel kauaks Riia tänavapilti ilmastama. 1937. aastal oli Riias üle 600 ja 1939. aasta algul 583 sõiduvoorimeest.⁵⁶ 1939. aasta augustis teatas Rīts, et pealinnas on 580 sõiduvoorimeest – 30 vähem

51 Kostroma on vana Vene linn (linnaõigused sai 18. sajandi algul) Volga ääres. 20. sajandi algul üritati rakendada linnas trammitransporti, kuid ebaõnnestunult. Voorimeeste roll linna sisetranspordis oli seetõttu kandev. Sõiduvoorimehed jagunesid vana tava kohaselt kaheks. Uljaspead kandsid ilusat kaftanit, nelinurkset lakitud peakatet ning sõitsid korralike hobustega. Sesoonselt töötanud vankade hobused ja töövahendid jätsid soovida.

52 Sõidunumbriid olid ühtlustatud ja nende eest maksid voorimehed.

53 Bušujev, Ivan. Transportnaja sistema Kostromõ i Jaroslavlja na rubeže XIX–XX vekov v povsednevnoi žizni gubernskih tsentrov. – Vestnik KGU im. N. A. Nekrasova 2014. Nr 4, lk 66–68.

54 Biedriņš, Andris; Liepiņš, Edvīns. Rīgas sabiedriskais transports no 19. gs. vidus līdz mūsdienām. Rīgas satiksmē. Riia 2015, lk 63; Tallinna Teataja 15.11.1913. „Lätimaalt.”

55 Gurin, Aleksandr. Paralleli istorii. Tšelovek s povozkoi. – Russki sojuz Latvi. http://www.pctvl.lv/?lang=ru&mode=parallels&submode=&page_id=6282 Vaadatud: 31.01.2016.

56 Biedriņš; Liepiņš 2015, lk 70–71; Gurin. Paralleli istorii.



- ▶ Voorimehed Riias vaksali juures 20. sajandi algaastail (Erakogu).

kui eelmisel aastal. Ajalehe andmetel polnud seni Riias voorimeeste arv kindlaks määratud.⁵⁷ Sõja puhkemisega kaasnunud kütusedefitsiit piiras taksode liikumist, nõudmine voorimehe järele kasvas mõnevõrra. 1939. aasta detsembris töötas Riias 394 takso kõrval 549 sõiduvoorimeest.⁵⁸ Ilmselt oli neid palju. Arvati, et Riia kesklinnas piisanuks 105 sõiduvoorimehest.⁵⁹ Ehkki sõiduvoorimeeste arv vähenes järgmistel aastatel kiiresti, jäid nad püsima ka pärast Teist maailmasõda. 1957. aastal tegutses Riias 6–8 sõiduvoorimeest.⁶⁰ On väidetud, et see aasta jäigi voorimeeste viimaseks, kuid viiteid neile leidub ka hilisemast ajast.⁶¹ Sõiduvoorimehi oli üsna palju teisteski Läti linnades, näiteks Liepājas veel 1940. aasta kevadel 63.⁶²

Riia Voorimeeste Selts (RVS) loodi suhteliselt hilja – 1920. aastal. Varem tegutses voorimeeste abiandmise selts. RVS säilitas tegutsemisaktiivsuse 1930.

57 Rīts 22.08.1939. „Ormaniem prasīs izglītības cenzu”.

58 Latvijas Kareivis 16.12.1939. „Galvas pilsēta”.

59 Biedriņš; Liepiņš 2015, lk 70–71

60 Gurin. Paralleli istorii.

61 Liepiņš, Edvīns. Rīgas auto. Nezinamas automobīlu vestures lappuses. Baltika. Riia 1997, lk 69; Biedriņš; Liepiņš 2015, lk 72.

62 Kurzemes vārds 21.05.1940. „Stingrāk uzraudzīs vieglos ormaņus”.

aastate lõpuni.⁶³ Voorimehed hindasid kõrgelt RVS-i pingutusi töödistsipliini tõstmisel ja võitlust väärnähet vastu.

Läti voorimees ei olnud just kõige esinduslikum: tema välimus oli kehv, hobune ja sõiduriist viletsad. Eestis iseloomustati Läti voorimeest veneaegsena – ta oli „oma kõrges seisuses palju eneseteadlikum kui meie päälinna veidi häbelik vuurman”.⁶⁴ Muusik ja kirjamees Mariss Vētra on kirjeldanud voorimeest kui inimest, kes kandis kahe nõõbireaga sinist kuube. Õlgadel oli tal kulunud ja paigatud peleriin, peas suure musta nokaga lame müts. Troskad olid kõigil samasugused: punakate rehvide ja musta nahk-kattega, mida kasutati saju korral. Beežist nahast tekiga kaeti vajadusel reisija(te) jalad.⁶⁵ „Hobuseraudu ümbritsenud kummiribade tõttu ei teinud voorimees palju müra. Iga-aastaselt ülevaatustel anti auhinna kõige korralikumatele voorimeestele (peaaegu alati esimese auhinna saanud voorimeest numbriga 212 pildistati, intervjueriti ja imetleti).”⁶⁶

1930. aastate teise poole ajalehtedes kirjutati, et voorimehed ei oska lugeda, nõuavad lubatust rohkem raha, ei tunne linna, takistavad liiklust, kahjustavad autodele ette nähtud tänavaid ja ei täida linnavalitsuse nõudeid. Puudujääkide ühe põhjusena nähti asjaolu, et voorimeheks saada oli väga kerge, sest näiteks põhiharidust neilt ei nõutud. Voorimehed arvasid, et enamik neist olid korralikud, edasipürgivad ja aktiivsed ühiskondlikus elus.⁶⁷

Voorimeeste määrused pärinesid tsaariajast, neid muudeti harva. Määrustega reguleeriti sõiduhindu, seisukohti, rakendit, rõivastust, käitumist jm. Sõidu esimene pooltund maksis 1,40 latti, iga järgmine 1,20 latti. Linnaosast välja sõites kehtis teatud tariif, kaugsõitude hind oli kokkuleppeline.⁶⁸ Nõudmisel oli voorimees kohustatud näitama tariifiraamatut. Hinna üle kauplemine ja odavama voorimehe valimine oli tavaline.⁶⁹ Ilusa ilma korral eelistati voorimeest autole. Päevas teenis ta keskmiselt 6, vahel ka 10–15 latti.

Näib, et kuigi voorimeestega oli palju muret, peeti neist siiski lugu. Voorimehes nähti Riia omapära. On tähenduslik, et majanduslikult raskel ajal ei pidanud paljuku voorimehena töötada ka pankrotistunud ettevõtjad, humanitaarid jt.⁷⁰ Samas arvasid voorimehed 1930. aastate teisel poolel, et neisse suhtuti sageli üleolevalt, halvustavalt ja alandavalt.⁷¹

63 Vt nt Biedriņš; Liepiņš 2015, lk 66; Darba Dzīve 13.05.1939. „Paziņofumf”; Darba Dzīve 11.11.1939. „Arod biedribas.”

64 Eller, Volli. Akadeemilise Meeskooriga Euroopasse. – Eesti Noorus 22.07.1937. Nr 7.

65 Biedriņš; Liepiņš 2015, lk 71. Voorimehe muresid/raskusi on portreeterinud luulevormis tuntud poeet Aleksandrs Čaks. Vt Zuzena, Edite. Aleksandra Čaka poēmas. – Jaunā Gaita 1975. Nr 105. http://jaunagaita.net/jg105/JG105,JG107,JG108,JG110-111_Zuzena.htm Vaadatud: 31.01.2016.

66 Biedriņš; Liepiņš 2015, lk 71.

67 Vt nt Rīts 22.08.1939. „Ormaniem prasīs izglītības cenzu”; Darba Dzīve 12.08.1939. „Nav iemesla necienīgiem vārdiem.”; Biedriņš; Liepiņš 2015, lk 71.

68 Biedriņš; Liepiņš 2015, lk 65, 70.

69 Darba Dzīve 12.08.1939. „Nav iemesla necienīgiem vārdiem.”

70 Biedriņš; Liepiņš 2015, lk 70–71.

71 Darba Dzīve 12.08.1939. „Nav iemesla necienīgiem vārdiem.”

SOOME

20. sajandi esimesed kümnendid möödusid Soomes veel täiesti voorimehe tähe all. Kuna Esimene maailmasõda puudutas Soomet vaid kaudselt, andis sõda voorimeestele lisaaaja. Raske oli aastal 1918, aga seda kodusõja pärast. Ehkki 1920. aastatel oli voorimeeste kadumine kindel, vähenes nende arv linnades aastatel 1923–1928 aeglasemalt, kui tõusis taksode arv.⁷² Kuna teevõrgustik lähtus hobuajastu standarditest, oli autoga kevadel ja talvel paljudes kohtades kehva läbitavuse tõttu peaaegu võimatu liikuda. Need probleemid olid siiski ületatavad ja autostumine kulges võrdlemisi kiirelt.

Tartuga võrreldava Tampere (1930. aastal u 56 000 elanikku) sõiduvoorimeeste arv liikus sajandi algusest 1917. aastani tõusutrendis, vaid 1911. aastal oli märkimisväärne langus. Ehkki 1901., 1913. ja 1914. aasta kohta puuduvad andmed, tuleb arvata, et maailmasõja puhkemine voorimeeste arvu negatiivselt ei mõjutanud – see jõudis tipuni 1916. aastal (269), sügaval sõjaajal.⁷³ 1920. aastal oli Tamperes 128 sõiduvoorimeest. Taksode arv ületas voorimeeste arvu 1925. aastal, busside arv aga 1926. aastal. Voorimehe tõeline taandumine linnast sai alguse 1927. aastast. 1935. aastaks oli järele jäänud 10 voorimeest. Ootuspäraselt mitmekordistas nende arvu sõda. Aastatel 1920–1939 vähenes voorimeeste arv Tamperes 18 korda, aastatel 1930–1939 aga 3,4 korda. Seega leidis suurem kahanemine aset 1920. aastatel.⁷⁴

Helsingis oli 1900. aastal 570, 1906. aastal 725 (üks voorimees 172 inimese kohta), 1911. aastal 867 sõiduvoorimeest. Sellel ajavahemikul ei tõusnud nende arv ainult 1902. aastal. 1912. aastal vähenes sõiduvoorimeeste arv 761-le. 1917. aastal leidis aset suurem kasv (865), kuid juba järgmisel aastal saavutati madalpunkt (566). 1920. aastal oli Helsingis 705 sõiduvoorimeest. Edaspidi nende arv vähenes, kuid 1940. aastal leidis sõja tõttu aset lühiajaline renessanss.⁷⁵

Mootorsõidukite kiire levik tõi kaasa mitmesuguseid probleeme. Hobused kartsid valjuhäälsid autosid ja kasvav konkurents pani ohtu teenistuse. Üks esimesi taksojuhte Helsingis, Gustav Willem Orraeus oli endine sõiduvoorimees.⁷⁶ Seega oli voorimehi, kes nägid autos võimalust. Ehkki mootorsõidukite kiirus, töökindlus ja kasutatavus talvel jätsid esialgu soovida, oli 1920. aastatel täiesti selge, et tulevik kuulub autole.⁷⁷

72 Mauranen, Tapani. Taksi! Matka suomalaisten taksiin historiaan. Suomen Taksiliito. Forssa 1995, lk 122–123.

73 Toivio, Hilja. Vosikan valta-aikaa. – <http://www15.uta.fi/koskivoimaa/liikkuminen/1900-18/pika-ajurit1.htm> Vaadatud: 13.12.2015.

74 Keskinen, Jouni. Pika-ajurien häviävä ammattikunta. – <http://www15.uta.fi/koskivoimaa/liikkuminen/1918-40/ajurit.htm>. Vaadatud: 13.12.2015.

75 Hummasti 2007, lk 20–21, 93; Mauranen 1995, lk 60.

76 Teiste voorimeeste vastuseisust hoolimata oli ta saanud magistraadilt loa sõita taksot 1906. aastal.

77 Hummasti 2007, lk 21; Helsingin pika-ajurit vastustivat automobiililikeenteen tuloa. – Helsingin Sanomat 29.03.2006. Kärtasaadav: <http://www.hs.fi/autot/a1371458317676>

Eestlased suhtusid Soome voorimeestesse positiivselt, nende teenust peeti Eesti omast odavamaks, neid endid viisakamateks ja vastutulelikumateks – seega sobivaks eeskujuks.⁷⁸ Ilmselt oli tegelik olukord mõnevõrra kahvatum. Soomeski petsid voorimehed sõitjaid. Eriti lihtne oli rohkem raha küsida purjus sõitja(te)lt, keda leidis Helsingis palju. Politseiga puutusid voorimehed kokku sagedasti. Voorimehed arvasid, et neid kiusatakse taga (eriti vihatud oli politseikomissar). Voorimehed olid sageli purjus, rikkusid määrusi, solvasid kliente (tülitseti sõiduhinna pärast).⁷⁹ Alkoholi oli Soome voorimeeste suurimaid probleeme – märkimisväärne osa neist olid alkohoolikud. Voorimehed moodustasid meremeeste järel teise suurema keeluaaja seadusi rikkunud ametigrupi. Kuna voorimehed tundsid hästi linna ja inimesi, olid nad seotud salapiirituse (sageli pärit Eestist) veo ja vahendamisega. Voorimehi tabada oli raske, kuna kuritegelik organisatsioon oli oskuslikult üles ehitatud. 19. sajandi lõpus õilmitses prostitutsioon. Prostituutidele klientide leidmine andis hea lisateenistuse öösel. Alkoholi ja prostitutsiooniga seotud väärnähted tekitasid paljudes linnaelanikes usaldamatust voorimehe vastu.⁸⁰

Soome voorimehe elus oli vähe romantikat. Tööpäevad olid pikad ja rasked nii füüsiliselt kui vaimselt, valmis tuli olla sekeldusteks sõitjate ja politseiga.⁸¹ Puudusi tasakaalustas tavalisest töömehest suurem palk. Sõidutasu arvestati veo- piirkondade, distantsi ja aja alusel. Linna piiridest sõideti välja rikkaliku lisatasu eest. 1918. aastal maksis tunniajane sõit voorimehega päeval 10–12, öösel 20–22 marka. Kui 1909. aastal oli päevasissetulek umbes 8–9, siis 1918. aastal 48 marka. Sellest summast kulus 30 marka hobusele. Kui ka muud kulud maha arvata, jäi voorimehele 4–5 marka. Pidades üleval peret, polnud seda sugugi palju. Leidis voorimehi, kes elasid väga halvades tingimustes. Palju sõltus sellest, kas oli oma hobune ja töövahend, või tuli sõita kellegi teise teenistuses. Kokku hoides õnnetus ehk osta isiklik hobune – 20. sajandi alguses paljude jaoks staatuse sümbol ja mehe mõõt. Tallid asusid reeglina kindlates piirkondades. Tihti elasid voorimehed tallihoones korteris või siis tallide lähedal.⁸²

Voorimees oli küll töömees, kuid tema staatus oli keskmise töölise omast kõrgem. See tulenes paremast palgast, suuremast liikuvusest, ametimeisterlikkusest jms. Voorimehed-ettevõtjad nägid palgalistes voorimeestes töölisi ja ei tahtnud lubada neil osa võtta Soome Voorimeeste Liidu tegevusest. Tõeline keskklass aga ei tahtnud arvata voorimehi enda hulka. Niisiis esinesid sotsiaalsed pinged ja identiteediprobleemid.⁸³

78 Vaba Maa 29.06.1921. „Tallinna sõiduvorimeestest.”

79 Hummasti 2007, lk 26, 80.

80 Ibidem, lk 32, 72–77.

81 Ibidem, lk 46.

82 Ibidem, lk 25–26, 29, 38.

83 Ibidem, lk 30–31, 33.

Kõikidele raskustele vaatamata olid voorimehed humoorikad, jutukad ja värvikad isikud. Nende hüüdnimed olid sageli seotud mõne välise tundemärgi või käitumisjoonega. Kui uus voorimees ei teinud ametikaaslastele välja (alkohol), võis ta saada kehva hüüdnime.

Voorimehi ei koolitatud. Linna ja sõiduvõtteid õppisid nad tundma omal käel. Tublil sõiduvoorimehel oli võimalik saada teatud testi läbimisel politseiosa-konnast eluaegne hobusõidukaart (*hevosajokortti*), mis tõestas, et selle omanik tunneb hästi sõidukunsti ja linna.⁸⁴

Soome voorimehed olid väga korralikud. Hoolitsemata hobune või varustus tõi kiiresti kaasa politsei või loomakaitseseltsi (*Helsingin elainsuojelijoiden yhdistys*) tähelepanu. Külma ilmaga kaeti hobuse selg sooja tekiga, kuuma ilmaga valge tekiga. Helsingi Loomakaitseselts tunnustas voorimehi, kes hobusega kõige paremini ümber käisid. Voorimehed ise kandsid ühtset vormi. Politsei kontrollis voorimehi regulaarselt.⁸⁵

Helsingis oli kümneid seisualasid (kõige elavamad kohad Senati ja Kasarmitori väljak, rongijaam, sadam). Igasugused kõrvalekalded olid seisualal keelatud. Kui juhtus, et joobes voorimees jättis sõitja(d) ootama, äratas see kohe võimude tähelepanu. 1910. aastatest muutusid voorimehed seisuplatsidel kättesaadavaks telefoni kaudu. 1920. aastate algul rakendati ka niisuguseid seadmeid, mille kaudu sai kõne vastu võtta, kuid mitte välja helistada. Telefoni ülalpidamiskulud kandsid voorimehed ise (igauks tasus kogukulust teatud osa).⁸⁶

Soome voorimeeste organiseerituse aste oli kõrge. Nad asutasid oma tegevuse hõlbustamiseks kooperatiive (*osto-osuuskunta*). Vajaminevat kaupa hangiti ka mustalt turult (*trogaritelt*).⁸⁷ 1913. aastani tegutses Soome Voorimeeste Ühendus (*Suomen Ajuriyhdistys*), mis lõpetas tegevuse voorimeeste sisemiste vastuolude ja ühistunde puudumise tõttu. Aastast 1917 koondas voorimehi Soome Voorimeeste Liit. 1918. aastal kuulus liitu 17 ühendust ja 2000 liiget. Kodusõda mõjus organisatsioonile laastavalt – 1919. aasta algul oli liitu jäänud 374 liiget. Kuna sõjaga kaasnenud raskusi ei õnnestunud ületada, lõpetas liit 1924. aastal tegevuse. Oli ka piirkondlikke ühendusi, näiteks Helsingi Voorimeeste Ühendus (*Helsingin Ajuriyhdistys*). Sajandi algul püüdsid voorimehed käia üle kogu maa teatud aja tagant koos tähtsaid küsimusi arutamas.⁸⁸ Aastatel 1906–1913 ja 1917–1924 ilmus Soome voorimeeste ülemaaline häälekandja *Ajuri*.⁸⁹

Ehkki Helsingis oli voorimehi mitu korda rohkem kui Tamperes, oli nende arvu muutumise dünaamika mõlemas linnas sarnane. Teisiti oli kunagise pealinna Turuga, kus 1920. aastate esimesel poolel järsku langust ei esinenud (see toimus

84 Hummasti 2007, lk 24, 32.

85 Keskinen. Pika-ajurien häviävä ammattikunta; Hummasti 2007, lk 37–40.

86 Hummasti 2007, lk 25, 41.

87 Ibidem, lk 67–69.

88 Ibidem, lk 47–49, 50, 55.

89 Ibidem, lk 51, 54–55, 69–70.

aastal 1927). 1920. aastatel vähenes voorimeeste arv kõigis kolmes linnas üsna ühtlaselt (aastatel 1920–1928 u 2–4 korda). Kui pikendada ajaskaala 1939. aastani, ilmneb, et voorimeeste arvu langus oli Turus mitu korda aeglasem kui Tampere (Helsingi kohta andmed puuduvad).

Tabel: Voorimehed Soome linnades aastatel 1920–1939*

| | Helsingi | Turu | Tampere |
|------|----------|------|---------|
| 1939 | - | 30 | 7 |
| 1935 | - | 43 | 10 |
| 1930 | - | 58 | 24 |
| 1928 | 199 | 79 | 42 |
| 1927 | 248 | 83 | 79 |
| 1926 | 318 | 133 | 79 |
| 1925 | 302 | 133 | 82 |
| 1924 | 702 | 152 | 116 |
| 1923 | 501 | 124 | 132 |
| 1922 | 713 | 170 | 148 |
| 1921 | 600 | 169 | 128 |
| 1920 | 705 | 166 | 128 |

* Mauranten 1995, lk 122.

62

MIS OLI EESTIS TEISITI?

Põhjalikuks võrdluseks tuleb voorimeeste institutsiooni arengulugu huvipakkuvates riikides palju sügavamalt uurida, kuid mõned jooned on siiski ilmsed. Eestis ja Lätis avaldas Esimene maailmasõda voorimeeste arvule negatiivset mõju (langus), kuid osades riikides (ka Soomes)⁹⁰ oli see (teatud aastatel) pigem vastupidi: voorimeeste arvu vähenemine aeglustus ja peatus, mille järel pöördus kasvule. See näitab, kuidas poliitika ja muud ühiskondlikud protsessid mõjutavad tehnoloogia kulgu, aga ka vastupidi. Kuna sõjaolukorras autode tootmine ja kasutamine tsiviilotstarbel vähenes, püsisid voorimehed. Sõja lõppedes oli nende väljavaade kohati veel üsna hea. Näiteks Helsingis oli sõiduvõorimehi 1920. aastate algul ühe elaniku kohta mõnevõrra rohkem kui Tallinnas (Helsingi elanike arv oli u 1,3 ja sõiduvõorimeeste arv u 1,2 korda suurem).

Enamikus riikides langes voorimeeste arv 1920. ja 1930. aastatel vääramatult. Suurtes metropolides oli langus kiirem – neis oli sõiduvõorimees 1930. aastate keskpaigaks peaaegu kadunud. Enamasti ei suutnud voorimees konkureerida autode ja ühistranspordiga, aga näiteks Nõukogude Venemaal mõjutasid transpordisituatsiooni oluliselt poliitilised faktorid. Eestis pidas sõiduvõorimees üpris

90 Soome jäi maailmasõjast vahetult puutumata. Soomlasi ei mobiliseeritud.



- ▶ Voorimees Tartus Raekoja taga 1930. aastate lõpul (Foto: Gustav Ränk, Eesti Rahva Muuseum).
- ▶ Voorimehed saanidega talvises Tallinnas 1938. aastal (Rahvusarhiiv).

hästi vastu, aga veel tugevam oli voorimeeste positsioon Lätis. See on seotud Läti aeglasema autostumise ja üldise moderniseerumisega.

Eestis ja Lätis puudusid täielikult suured voorimehe-ettevõtted. Lääne kompaniides oli voorimehe töö maksimaalselt reguleeritud ja kontrollitud.⁹¹ Eesti voorimehe (ka palgalise) vabaduse aste oli kahtlemata suurem. Kõikides vaadeldud riikides leidis täiuslikumaid, elitaarsemaid ja kallimaid sõidukeid (kasutati taksomeetrit, soojendust, väärtuslikke materjale jms). Suurem variatiivsus ja valikuvõimalus sõidukite osas oli suurlinnade eripära. Samuti polnud Eestis spetsiaalseid voorimeeste kõrtse (sissesõiduhuoviga). Näiteks Venemaal olid need üliolulised sõlmpunktid, mille ümber koondus voorimeeste sotsiaalne maailm. Siinsed voorimehed veetsid aega kõrtsides, mis tavaliselt asusid seisuplatsi läheduses, hiljem joodi üha enam seisuplatsil või mujal.⁹² Ka organiseerituse aste oli Soome ja Lääne linnades kõrgem kui Eestis. Eestis ei adunud ühendatuse tähtsust pikka aega kuigi hästi. Seltse oli vähe, nende haardeulatus ja rahalised võimalused kitsad. Ilmselt oli Eesti, Läti ja Vene voorimeeste linnakesksus mõnevõrra väikesem kui mujal, sest autostumise tase ja liikumisvõimaluste üldine variatiivsus oli ahtam. Ka tegutsemisolud olid Läänes paremad. Eestis, Lätis, Venemaal ja ka Soomes olid teed kohati nii halvad, et troska ei pääsenudki läbi. Niisugustes vanades linnades nagu Tallinn raskendasid liikumist ka kitsad, sõidukitele sobimatud tänavad. Sajandi algul olid Tallinna agulitänavad nii halvad, et troska rattad võisid rumuni porri vajuda. Sellise sõidu järel oli troska üleni porine.⁹³

On huvitav, ehkki mitte üllatav, et paljudes linnades olid voorimehed pärit maalt. See tähendab, et neil ei olnud linnaga pikaagest seost. Vähem oli neid linnu (eeskätt Venemaal), kus maalt tulnud voorimehed töötasid linnas sesoonselt. Kõikides riikides oli voorimeeste tegevus ja järelevalve määrustega reguleeritud. Mõnes linnas pöörati määrustele vähem, mõnes rohkem tähelepanu (nii oli see ka Eestis). Paratamatu oli, et kõikjal halvenes voorimehe seisund pidevalt. Teenistus oli liiga väike, et hoida vajalikku taset.

Polnud ühtegi riiki, kus voorimeestel ei oleks olnud probleeme mainega. Igal pool seostati neid alkoholi kuritarvitamisega (siiski joodi rohkem külmemates piirkondades), paljudes linnades ka prostitutsiooni ja sõitjate petmisega. Seejuures on aga oluline, et voorimeeste mainet rikkus tavaliselt väike kildkond inimesi. Enamik voorimeestest olid korralikud ja oma tööst hoolivad inimesed, kes vältisid äärmusi. Seega oli tegelik olukord oluliselt parem kui see, mida voorimeestest mõeldi ja räägiti.

Enamikus riikides oli voorimehe töö üpris raske. Vähemalt 20. sajandi esimesel kümnenditel olid tööpäevad väga pikad. Omal käel töötavatel voorimeestel oli

91 Vt nt Papayanis 1993, lk 104.

92 Vt nt Postimees 04.12.1902. „Rakverest.” Viljandi voorimehed armastasid sajandivahetuse paiku vana Seasaare, Kure (hiljem Kommerts) ja Kodumaa kõrtsi. Vt Raudla 2015, lk 157.

93 Esmaspäev 23.09.1939. „Voorimees on jälle päevakangelane”

võimalus reguleerida tööaega paindlikult, aga kuna teenistus vähenes, töötasid nad mõnikord kurnatuseni.

Eesti voorimeeste institutsiooni arengulugu sarnaneb ootuspäraselt kõige enam Läti omaga. Läti linnades oli sõiduvoorimehi mõnevõrra rohkem ja nad säilitasid kauem oma positsiooni transporditurul. Lätlased hindasid ja austasid voorimehi ilmselt enam kui eestlased.

EESTI VOORIMEES KUI TURISTIMAGNET

Olulisemaid põhjusi, miks voorimees Eesti linnades ei kadunud, seisneb just välismaalaste suures huvis nende vastu. Tõelisest suurlinnast pärit turisti jaoks oli voorimees eksklusiivne, sest kodumaal oli võimalus temaga kokku puutuda väike. 1928. aasta Vabas Maas kirjutatakse eelkõige just välismaalastele mõeldes: „Ja kuna autosõit on kõigile kättesaadav ja seetõttu „labane”, siis kasutab mõni eriskummaline saks voorimeest – uhkusasjana.”⁹⁴ Lahtine ja aeglane troska oli väga sobiv linnaga tutvumiseks. Sõidust tähtsamgi on aga asjaolu, et voorimehel oli kindel osa Tallinna linnapildis ja omapäras.⁹⁵ Iganenud troskad tekitasid turistides nostalgiat ja andsid Tallinnale „mõnusa provintsiiaalse maigu ja lõhna, mida tallinnlased ise ei tunnud, kuid mis välismaalastele kohe tungis ninna, kui astuti laevalt sadamasillale või rongist jaamaesisele.”⁹⁶ Voorimehed seostusid ka slaavi pärandiga, osalt tänu hobuselooale, mis oli Lääne turistidele omamoodi tõmbenumber (Baltimaad moodustasid seda tüüpi rakendi Ida-Euroopa levila läänepoolse ääreala).⁹⁷ Teatud mõttes kasvas Eesti voorimeeste väärtus iga aastaga. 1940. aastal kirjutati Päevalehes: „Voorimehed on jäänud sedavõrd haruldaseks, et Ameerika ja Inglise turistid pildistavad Tallinna üksikuid voorimehi kui haruldasi mineviku mälestusi.”⁹⁸

1930. aastatel mõjus Eesti voorimees kehva ja vanaaegsena. Huvitavalt kombel hakkas osa neist käsitlema seda eelisena. Kuna see võlus turiste, polnud põhjust olukorda muuta.⁹⁹

94 Vaba Maa 20.07.1928. „Tallinna liikumisvahendid enne ja nüüd.” Vt ka Kaks prantsuse suledaami ringreisil „naissõdurite” mail. – Kaitse Kodu 1931. Nr 25/26, lk 567.

95 Vaba Maa 25.11.1936. „Voorimees säilitatagu.”

96 L. M. Vabariigi pealinn Tallinn. – Autoasjanduse ja mootorspordi ajakiri Auto 3/1928, lk 66.

97 Vt Rydelius, Ellen. Finland, Estland och Lettland pa 3 X 8 dagar. Albert Bonniers Förlag. Stockholm 1938, lk 199; Eesti rahvakultuur. Koost. ja toimet. Ants Viires; Elle Vunder. Eesti Entsüklopeediakirjastus. Tallinn 1998, lk 212–213; Rahvaleht 05.07.1930. „Wõõraste silmadega.” Mainitagu, et Tartu sõiduvoorimehe poeg Aleksander Schnicker on oma mälestustes pidanud Riit Tallinnast ja Tartust lääne-euroopalikumaks. Riia voorimehed looka ei tundnud ja kasutasid läänelikke sõidurakmeid. Punga, Leili. Aleksander Schnickeri lapsepõlvemälestused Tartu slummist. Tuna 1/2000, lk 88.

98 Päevaleht 01.01.1939. „Mees, kes nägi ette Tallinna jõudsat arengut”.

99 Vt nt Oskar Tolmoff Tallinna linnavolikogu juhatusel. 23.05.1932. TLA 82.1.1432, l 85.

KOKKUVÕTE

66

Võrreldes paljude teiste Euroopa riikidega, pidas voorimees Eestis päris hästi vastu. Lääne-Euroopa suurlinnades oli sõiduvorimees 1930. aastateks sisuliselt kadunud. Seetõttu olid siinsed voorimehed huvitavad turistide jaoks. Voorimeeste tegevuse arengulugu on igas riigis mõnevõrra erinev. Suurimad erinevused puudutavad voorimeeste jaotust-liigitust ja organisatsiooni, sõiduvahendeid, kombeid jms. Sarnased on linnade nõuded voorimeestele, probleemid mainega (enamik voorimehi olid siiski korralikud), rasked tööolud jms. Eesti voorimehed sarnanesid kõige enam Läti omadega. Asjaolu, et voorimeeste institutsiooni kujunemislugu maailmatasandil kätkeb suhteliselt palju mitmekülgust, kuid hääbumise lugu (viimased kümnendid 20. sajandi esimesel poolel) on ühetaoline, tuleneb moderniseerumisest, moodsa ühiskonna dominantse mudeli kehtestumisest. Globaliseeruvus ja tehnologiseeruvus maailmas hakkas erinevust asendama sarnasus. Peamine lahknevus seisneb ajas: keskuses toimusid muutused kiiremini, äärealal aeglasemalt.

KASUTATUD ALLIKAD JA KIRJANDUS**Arhiiviallikad**

Tallinna Linnaarhiiv (TLA)

TLA 82. Tallinna Linnavalitsus

Ajakirjandus

Autoasjanduse ja mootorspordi ajakiri Auto 1928

Darba Dzīve 1939

Edasi 1936

Eesti Noorus 1937

Esmaspäev 1939

Kodu 1931. Nr 25/26

Kurzemes vārds 1940

Latvija 1930

Latvijas Kareivis 1939

Latvijas Tūrists 1930

Päevaleht 1923, 1939

Postimees 1902, 1928

Rahvaleht 1930, 1934

Rīts 1939

Sakala 1913

Tallinna Teataja 1913

The Milwaukee Journal 1932

The Press 1916

Tuna 2000

Vaba Maa 1921, 1928, 1936

Kirjandus

Bagwell, Philip; Lyth, Peter. 1750-2000. Transport in Britain. From Canal Lock to Gridlock. Hambledon Continuum. London 2002

Biedriņš, Andris; Liepiņš, Edvīns. Rīgas sabiedriskais transports no 19. gs. vidus līdz mūsdienām. Rīgas satiksme. Riia 2015

Bobbitt, Malcolm. Taxi! The Story of the London Cab. E-raamat, Veloce. Dorchester 2011

Bušujev, Ivan. Transportnaja sistema Kostromō i Jaroslavlja na rubeže XIX–XX vekov v povesdnevnoi žizni gubernskih tsentrov. - Vestnik KGU im. N. A. Nekrasova 4/2014

Daško, Dmitri. Sovetskie legkovōe 1918-1942. Moskva 2012

Eesti rahvakultuur. Koost. ja toim. Ants Viires; Elle Vunder. Eesti Entsüklopeediakirjastus. Tallinn 1998

Gilbert, Gorman; Samuels, Robert E. The Taxicab: An Urban Transportation Survivor. University of North Carolina Press. Chapel Hill 1982

Liepiņš, Edvīns. Rīgas auto. Nezinamas automobīlu vestures lappuses. Baltika. Riia 1997

Mauranen, Tapani. Taksi! Matka suomalaisen taksiin historiaan. Suomen Taksiliitto. Forssa 1995

McShane, Clay; Tarr, Joel A. The Horse in The City. Living Machines in the Nineteenth Century. The Johns Hopkins University Press. Baltimore 2007

Merki, Christoph, Maria. Der Holprige Siegeszug des Automobils 1895–1930. Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz. Böhlaus. Viin 2002

Raudla, Heiki. Viljandi lood ja legendid. Viljandi 2015

Rydellius, Ellen. Finland, Estland och Lettland pa 3 X 8 dagar. Albert Bonniers Förlag. Stockholm 1938

Šestakova, Marija. Istorija razvitija gorodskogo transporta (na primere goroda Sankt-Peterburga). Referaat. Juh. Ljutsija Borisova. Severo-Zapadnoi gosudarstvennoi zaotnsnoi tehnikeskii universitet. Institut upravljenija proizvodstvennõmi I innovatsionnõmi programmami. Peterburi 2007

Heliallikad

Vseiov, David. Müstiline Venemaa (raadiosaade). Vikerraadio 07.12.1997

Internetiallikad

Aleksandrova, Marija. Ne izvoztšik, a voditel kobólõ. – <http://yarcenter.ru/articles/history/ne-izvozchik-a-voditel-kobyly--61576/>

Betskaja, Alisa. Eh, zaletnõe! Izdavna trud izvoztšikov bõl važnoi tšastju žizni goroda. – Moskovskie torgi. <http://moscowtorgi.ru/news/istoki/65/>

68

Gurin, Aleksandr. Paralleli istorii. Tšelovek s povozkoi. - Russki sojuz Latvi. http://www.pctv.lv/?lang=ru&mode=parallels&submode=&page_id=6282

Helsingin pika-ajurit vastustivat automobiiliikenteen tuloa. – Helsingin Sanomat 29.03.2006. <http://www.hs.fi/autot/a1371458317676>

Ivanov, Aleksandr. Tšastnõi izvoz v dorevoljutsionnoi Moskve. – Moscowwalks.ru <http://moscowwalks.ru/2012/03/29/izvoz-v-moskve/>

Keskinen, Jouni. Pika-ajurien häviävä ammattikunta. – <http://www15.uta.fi/koskivoimaa/liikkuminen/1918-40/ajurit.htm>.

Lincoln street scenes circa 1930. – <https://www.youtube.com/watch?v=jonpe3VFS4Q>

Morris, Eric. From Horse Power to Horsepower. – Access 30/2007 <http://www.uctc.net/access/30/Access%2030%20-%2002%20-%20Horse%20Power.pdf>

Moskovskoje taksi. – Portal „O Rossii” <http://www.opocuu.com/210611.htm>

Nefedeva, E, V. Povsednevnaia Žizn kapitalistitseskogo Peterburga (vtoraja polovina XIX veka – 1914 g.). – Izvestija Peterburgskogo universiteta putei soobštšeniia 4/2007. <http://cyberleninka.ru/article/n/povsednevnaia-zhizn-kapitalisticheskogo-peterburga-vtoraya-polovina-hih-veka-1914-g>

Pupõrev, Evgeni; Balova, Olga. Dvorniki, trubotsistõ, fonarštšiki, izvoztšiki... Istorija Žilištšno-kommunalnogo hozjajstva v Rossii na polotnah russkih hudožnikov kontsa XVIII – natšala XX veka. – Moskovski žurnal. Istorija gosudarstva Rossiiskogo. <http://www.mosjour.ru/index.php?id=1741>

Raevskaja, Marija. Passažirõ brosalis izvoztšikam na šeu. – Vetšernaja Moskva. <http://vm.ru/news/2015/02/11/passazhiri-brosalis-izvozchikam-na-sheyu-278369.html>

Raevskaja, Marija; Sokolova, Marija. Lihatši I vanki. Zatšem passažirõ veštšalis izvoztšikam na šeu. – Vetšernaja Moskva 17.07.2015. <http://www.vm.ru/news/2015/07/17/lihachi-i-vanki-zachem-passazhiri-veshalis-izvozchikam-na-sheyu-292152.html>

Rodin, Igor. Eh, prokatšu! – <http://telegrafua.com/social/13451/>

Rogoza, Vladimir. Zatšem Moskve bõli nužnõi „vanki”, „golubštšiki”, „lihātši”? - Škola Žizni, poznatelnõi žurnal. <http://shkolazhizni.ru/archive/0/n-13441/>

Toivio, Hilja. Vosikan valta-aikaa. – <http://www15.uta.fi/koskivoimaa/liikkuminen/1900-18/pika-ajurit1.htm>

Zasosov, Dmitri; Põzin, Vladimir. Povsednevnaia žizn Peterburga na rubeže XIX–XX vekov; zapiski otševidtvsev. <http://coollib.com/b/174964/read#t11> Leningrad 1976.

Zuzena, Edite. Aleksandra Čaka põemas. – Jaunā Gaita 105/1975 http://jaunagaita.net/jg105/JG105,JG107,JG108,JG110-111_Zuzena.htm