

Nõukogude garaažikultuur¹

Tauri Tuvikene

Sotsialism ei väljendunud ainult poliitilises ideoloogias, kunstivooludes ja majandusprotsessides, vaid ka ruumis. Ruum, olles ühiskondlike suhete tulemus ja mõjutaja, oli ühelt poolt nõukogude võimu sihipärase kujundamise objekt (paraadid, monumendid), samas kui teisalt toimus selle vormumine ka väljaspool ideoloogia vahetut mõjuala (Crowley, Reid 2002). Aga ka sellisel juhul kujundasid ruumi süsteemi prioriteedid ja taktikad (samas). Nõukogude aja argieluline pool, mis ei olnud kantud suurtest loosungitest ega avalikust vastandumisest ning milles ei väljendunud valjuhäälselt ei poolehoid ega vastumeelsus (nõukogude) süsteemi suhtes, ongi käesoleva artikli teemaks.

Analüüsin igapäevaelu, võttes aluseks nõukogude ajal tekkinud ruumiliste elementide *garaažlate* ehk ühes kohas paiknevate garaažide kobarate (vt foto 1) kasutamise. Garaažilaid leidub küll mitmel pool maailmas, ent tõeliselt vohanud on need just nõukogude ühiskonnas, kus nende hulk ning mastaap kujunes suuremaks kui kusagil mujal – garaažibokside arv ühes garaažlas võis ulatuda isegi üle tuhande (nt Tartu Jaamamõisa garaažlas on see 1452, enam-vähem sama suur on ka Tallinnas Paljassaares olev garaažla, veelgi suuremaid võib leida aga näiteks Moskvast). Sellest võib välja lugeda, et eksisteerisid mingisugused lääneriikidest erinevad ühiskondlikud tegurid, mis garaažlate rajamist Nõukogude Liidus ja Ida-Euroopa riikides tagant tõukasid.

Auto omamine annab liikumisvabaduse, ka prestiiži, ent sellega kaasnevad negatiivsed kõrvalnähtused (nt ummikud), mis muudavad auto kasutamise ebamugavamaks (Urry 1999). Autot on paratamatult tarvis kuhugi parkida, mille jaoks on vaja linnaruumi. Selle leidmine tihedamates linnapiirkondades, nagu kesklinnad, võib aga suuremal osal tööpäevast probleemiliseks osutada. (vt Henderson 2009) Auto nõuab omanikult ka pingutust, auto eest tuleb hoolt kanda: seda pesta ja parandada, lumest puhastada, lisada õli ning aknapuhastusvedelikku, kaitsta varaste eest jne. Nõukogude ühiskonnale iseloomulik autode kasutamise süsteem ehk automobiilsus (*automobility*) oli aga vormitud sotsialistliku ühiskonna iseärasusest.

1966. aastal vastu võetud Nõukogude Liidu viisaastakuplaaniga (1966–1970) seati eesmärgiks neljakordistada sõiduautode tootmine, mis suurenes hiljem veel VAZ-i tehase avamisega Togliattis, jõudes 1975. aastaks umbes 1,3 miljoni auto valmistamiseni aastas

¹ Uurimus on valminud Eesti Haridus- ja Teadusministeeriumi sihtfinantseeritava uurimisprogrammi SF0130033s07 „Maastikupraktika ja -pärand” toel. Uuringut toetas Euroopa Liit Euroopa Regionaalarengu Fondi kaudu (Kultuuriteooria Tipkeskus). Autor soovib tänada ka oma juhendajat dr Helen Sooväli-Seppingut ja Aive Mandelit.

(Siegelbaum 2008). Nii avanes nõukogude ühiskonnas uudne võimalus – omandada auto koos sellega kaasneva prestiiži ja vabadusega. Siiski ei toonud auto endaga kaasa ainult suuremaid vabadusi, vaid ka palju muresid. Autoomaniku liikumisvabadust kärpsid mitmed nõukogude ühiskonnale omased iseärasused, millest olulisimaks oli defitsiit: puudus oli nii varuosadest, kütusest kui ka teenindustest.

Sellistes tingimustes omandasid tähtsuse garaažid, mis olid sotsialistlikus ühiskonnas äärmiselt levinud, kuigi autostumise tase oli võrreldes lääneriikidega kordades madalam. Kui Eestis (mis oli sotsialistlikest maadest enim autostunud) oli autode arv tuhande elaniku kohta 1977. aastal 61 (Siegelbaum 2008: 240), siis Soomes oli vastav näitaja aastal 1980 üle nelja korra kõrgem (257) ning enim autostunud Euroopa Liidu maal Luksemburgis isegi peaaegu kuus korda kõrgem (353) (DG TREN 2000). Järgnevalt soovin näidata, kuidas nõukogude ühiskonnas oli garaaž loomulik osa autokultuurist, moodustades isegi omaette esemete, praktikate ja tähenduste kogumi ehk garaažikultuuri (vt lisaks Tuvikene 2010).

Ühiskondlik-ruumiline seos

Linnaruum kannab endas jälgi ühiskondlikust korrast. Sellisteks jälgedeks on selgelt märgatavad monumendid, administratiivhooned ja teised poliitilised sümbolid. Ent ruum koosneb ka elementidest, mis on mõeldud igapäevaelu toiminguteks: tehased ja bürood, elumajad, poed, koolid ja lasteaiaid – need on rajatised, milles kajastub nende ühiskondlik funktsioon ehk enamgi kui sümboolne tähtsus, mis aga ei tähenda, et need ruumid oleks vähem olulised või – nõukogude ühiskonna kontekstis – vähem „sotsialistlikud“ (Crowley, Reid 2002). See on ühiskondlik-ruumiline seos, mida kirjeldas prantsuse filosoof Henri Lefebvre (1991 [1974]): iga ühiskondlik kord toodab oma spetsiifilise ruumi ning see ruum aitab ühiskonnal toimida. Lefebvre kasutas põhiliselt kapitalistliku süsteemi näidet selgitamiseks, kuidas kapitalistlik tootmissüsteem on struktureerinud tootmist ja tarbimist Lääne linnaruumis ning kuidas see ruum omakorda on integraalne osa kapitalistliku majandussüsteemi toimimises. Kapitalistlik majandussüsteem on olemas vaid läbi ruumielementide, milles toimub toodete valmistamine, nende ostmine, majandusüksuste juhtimine, uute toodete väljatootamine, töötajate elamine ja tarbimine.

Sotsialistliku majandussüsteemi puhul on ühiskondlik-ruumiline seos olnud mõnevõrra erinev kapitalistlikust, nagu on väidetud linnageograafia-alases kirjanduses (nt French, Hamilton 1979, Tammaru 2001, Gentile, Sjöberg 2010 paljude teiste seas). Sotsialistlikus linnaruumis puudusid kapitalistlikele linnadele tüüpilised kõrghoonetega ärikeskused, linna äärde tekkinud väikeelamurajoonid ja suured kaubanduskeskused, see-eest leidis seal märgatavalt enam mitmekorruselisi kortermaju, mis moodustasid tohutuid mikrorajooni. Seega ka keskkond, milles tegeleti oma igapäevaste toimetustega ning kus need vormusid, oli erinev kapitalistlikust olustikust.

Üks linnaruumi kujunemist mõjutavaid tegureid on transpordivahendite kasutamine. Näiteks sõiduautodel põhineva mobiilsusega linnades on kodu, töö, kauplused ja puhketegevused hakanud järjest enam paiknema üksteisest eemal: auto on olnud Lääne linnade laialivalgumise mootor (Urry 1999). Teistpidi on see jällegi muutnud autod vajalikuks ja isegi ainuvõimalikuks transpordiliigiks (samas). Automobiilsus omakorda ei ole mõeldav ilma teede ja teedevalgustuse, liiklusmärkide ja valgusfooride, töökodade ning autosid ja nende varuosi müüvate poodide, parklate ja garaažideta. Need ruumilised elemendid on eri ühiskondades (ja ka regioonides, linnades) arenenud isemoodi – võib öelda, et neis väljendub osake riigi identiteedist (Edensor 2004). Tuleb rõhutada, et suurema osa oma „mobiilsusest“ veedab auto tegelikult seisvana (vt Henderson 2009). Nõukogude ühiskonnas ongi just seisvale autole orienteeritud linnaruumi osake – garaažlad – olnud mõneti erandlikul positsioonil.

Garaaž kui kultuuriline nähtus sotsialistlikus linnas

Uurimistöö jaoks intervjuusid ja vestlusi läbi viies täheldasin, et enamikul eestimaalastest on mingi kogemus või mälestus garaažidega seoses, garaažide mainimine pani silmades vähemalt väikese tulukese põlema. Samas kui rääkisin garaažidest näiteks hollandlase või inglasega, siis nad väljendasid arusaamatust, miks selline teema peaks üldse oluline olema. Sarnased olid linnaametnike reaktsioonid: Tartu ametnikel oli alati midagi garaažide teemal öelda, samas kui Hollandis tekitas sellisest teemast huvitumine ametnikes segadust. Garaažitemaatika tähtsus nõukogude ühiskonnas kajastub ka filmikultuuris – Eldar Rjazanovi filmi „Garaaž“ (1979) olemasolu kaudu. Filmi tegevus keerleb ümber raskuste, mis olid garaažide saamisel, tulenevalt nende defitsiidist. Niisugune probleemistik oleks Lääne filmis olnud veidravõitu, näiteks sama aasta parima filmi Oscari võitis film abielulahutusest ja selle mõjust pereliikmetele, „Kramer vs Kramer“.



Foto 1. Garaažid Tartus Kuuse tänaval. Kahekorruselised garaažid jäävad vasakule, paremal on ühekorruselised garaažihooned. Tagaplaanil alles ehitatakse üheksakorruselise kortermaja vundamenti. (autor H. Douglas 1984; ERM FK 2060:40)

Garaažlate rohkuse üheks põhjuseks Nõukogude Liidus ja Ida-Euroopas olid sotsialistliku majandussüsteemi iseärasused, mis ühelt poolt võimaldasid sellisel linnaruumil kujuneda, aga teisalt muutsid selle ka inimeste jaoks vajalikuks. Nõukogude süsteem on defineeritav kui ajaloolis-ruumiline situatsioon, kus poliitiliselt domineeris kommunistlik partei ning kus tootmisvahendid ja maa olid riigistatud. Nagu enne väitsin, ei olnud ühiskonna ja ruumi kujunemisel oluline vaid kommunistlik ideoloogia, vaid ruumid ja praktikad toimusid ning kujunesid nõukogude ühiskonna võimaluste ja piirangute kontekstis. Riiklik maaomand tähendas turumajanduslike tegurite puudumist maafunktsioonide kujundamisel, mis võimaldas ekstensiivset maakasutust, nagu seda vajavad garaažlad. Lisaks ehitati paljud garaažlad kohtadesse, kuhu muid ehitisi rajada ei sobinud (raudteede ja magistraalteede äärde, kõrgepingeliinide alla) või maa-aladele, kuhu pidi rajatama ühiskondlik hoone, kuid see oli jäänud tegemata.

Üks nõukogude ühiskonna iseloomulikumaid tunnuseid oli defitsiit – „defitsiidimajandusks“ kutsus Ungari majandusteadlane János Kornai kogu sotsialistlikku majandussüsteemi (Kornai 1992: 232). Defitsiidimajandust iseloomustab just esmatarbekaupade ja -teenuste pidev ning olulise mõjuga puudus. Defitsiidi väljenduseks olid järjekorrad poodides, tutvuste kaudu asjade hankimine, leppimine asenduskaubaga soovitu puudumisel. Samuti oli defitsiidi väljenduseks isetegemise kultuur ning asjade varumine tuleviku tarbeks. Sageli osteti kaupu, mida küll kohe vaja ei läinud, kuid mida võis vaja minna tulevikus, ning polnud kindel, et neid siis vajadusel saada on (nagu näiteks autode varuosad). Nõukogude ühiskonda võib seega kirjeldada „hamstriühiskonnana“, kus parematel aegadel ennast puuduse jaoks ette valmistati. Autoomanikul oli taoliste defitsiidi kompenseerimisele suunatud tegevuste läbiviimisel keskseks kohaks garaaž.

Garaažil oli seega kanda konkreetne roll nõukogude majandussüsteemis – aidata autoomanikul oma sõiduvahendit käigus hoida. Lewis H. Siegelbaum (2009) on tutvustanud terminit *nõukogude autokultuur* (*Soviet car culture*), mis viitab nõukogude ühiskonnas eksisteerinud „viisidele, kuidas autokasutajad suhestusid oma autodega ning ka teiste autoomanikega”² (samas, 3). Saab öelda, et garaažid olid osa nõukogude autokultuurist, mida iseloomustas puudus kütusest, varuosadest ja teenustest. Selle tulemusena kujundasid autokasutajad välja situatsiooni- ja kohapõhised, sageli maskuliinsed praktikad (samas). Kuigi riik pakkus autosid (muidugi piiratud mahus ja vaid valitutele), jäi kõik muu autoga seonduv inimeste endi lahendada (Siegelbaum 2006).

Garaaž oli küll seotud peamiselt auto hoidmise, parandamise ja hooldamisega, ent täitis ka mitmeid teisi funktsioone: see oli lisaruum korterile, kus sai oma vana mööblit hoistada või seda värvida ja parandada, hoida aiasaadusi ning hoidiseid jne. Tulenevalt üldisest ruumi-

2 „[---] the ways motorists interacted with their cars as well as with others in connection with cars.”

kitsikusest ja defitsiidimajanduses levinud varumisvajadusest oli garaaž tarviline täiendus eluruumile. Seetõttu oli lisaks kõigele muule pidevalt puudus ka garaažidest ning garaažikohta oli väga raske saada, mida illustreerib ka eelpool mainitud Rjazanovi film. Järjekorrad nende omandamiseks olid pikad ja inimesed rahuldusid võimalusega hoida oma autot kodukohast kilomeetreid eemal. Lisaks oli garaaži taotlemiseks ametlikul teel vajalik tõend auto omamise kohta ning auto oli üks raskemini kättesaadavaid tooteid – kuigi võib välja tuua ka erandeid, kus garaažiomaniikuks on saadud autot omamata.

Garaaži osa nõukogude autokultuuris

Eesti Rahva Muuseumi (ERM) kirjasaatjate võrgustiku küsitluslehe nr 198 „Jalgratas. Auto. Raadio. Televiisor“ (1997, koostajad Anu Järs ja Anu Kannike) ühe osa moodustasid küsimused autode kasutamise kohta nõukogude perioodil. Kokku vastas sellele küsitluslehele 151 inimest: 97 naist ja 54 meest. Kuna küsitlusteema puudutab nelja erinevat teemat, on inimesed oma vastused väga erinevalt lahendanud: mõned on peatunud vaid jalgrattal või raadiol ja televiisoril; lehekülgede arv ja käsitluse põhjalikkus erineb kordades; mõned kirjasaatjad on rääkinud oma kogemustest, samas kui teised on jutuks võtnud pigem tuttavate omad (näiteks on sageli naistel auto ja juhiload puudunud ning piiratud on kas abikaasa või laste kogemuste vahendamisega).

Küsimustikus puudusid otseselt garaažide kohta käivad küsimused, kuid umbes paar-kümmend vastajat on neile siiski autodega seoses tähelepanu pööranud. Sellistena on võimalik eraldi välja tuua 26 vastaja kommentaarid, kuid peab lisama, et osa neist puudutab siin käsitletavat teemat vaid põgusalt, samas aga leidub ka ülejäänud 125 korrespondendi seas neid, kes on nõukogude autokultuuri kohta arvamust avaldanud, seda võib-olla ise otseselt tahtmatagi. Garaaži ja auto seose iseenesestmõistetavus peitub ERM-i kirjasaatjate väljendites nagu „autot garaažist välja ajama“ või „lökkama“ ning „auto vedeleb garaaži nurgas“. Peale selle on garaažid implitsiitselt peidus inimeste jutus, kui räägitakse auto hooldamisest ja selle hoiustamisest talveperioodil.

Mainitud 26-st korrespondendist olid enamus mehed (19), haridustasemed olid aga väga varieeruvad: kümme olid kõrgema haridusega, kuus kesk- või kesk-eri haridusega, neli alg- või põhiharidusega ning kuue kohta täpsemad andmed puudusid. Garaažide teemal kaldusid rohkem arvamust avaldama mehed. Ka naiste vastuste põhjalikum uurimine tõi välja, et autokultuuris tervikuna nähakse kesksena mehi: „Eks mehed oska autodest asjalikumalt kõnelda. Mina panen paberile vaid seda, mida parasjagu meenub.“ (naine, snd 1925, ERM, KV 839: 217³). Siiski on meeste-naiste tasakaal autokultuuris viimastel aastatel tõenäoliselt

3 Siin ja edaspidi on korrespondentide vastused tsiteeritud kirjalpilti muutmata.

oluliselt muutunud, sest paljud kirjasaatjad viitasid, et nende tütaridel või tütre-/pojatütaridel on autod. Kuna mind huvitasid just garaažlad, mis on linlik nähtus, keskendusin korrespondentide vastuste lugemisel linnainimestele. Vaatamata mitmetele puudustele on selle küsitluslehe vastused siiski üks paremaid materjale nõukogude garaažikultuuri uurimiseks Eestis. Lisaks olen artiklis toodud argumentide kujundamisel tuginenud ka oma viimase viie aasta jooksul tehtud intervjuudele ja vestlustele garaažide kasutajatega (kokku 15) Tallinnas ja Tartus.

Järgnevalt vaatlen automobiilsust ja garaažikultuuri nõukogude ühiskonnas, tuginedes kogutud materjalile.

Individuaalne sõiduauto võimaldab liikumist mistahes ajahetkel peaaegu et ükskõik kuhu, mis oli ka üks põhjuseid, miks nõukogude kord isiklikesse autodesse erilise poolehoiuga ei suhtunud. Ka ERM-i vastustelehed tõid välja selge suundumuse, et autot seostatakse vabaduse ja oma liikumise peremeheks olemisega, kuna ei sõltutud enam ühistranspordi sõiduplaanidest: „Ta [auto] võimaldab liikuda sinna, kuhu tahad ja just siis, kui see on sulle kõige sobivam ja vajalik.“ (mees, snd 1921, ERM, KV 840:117). Autoga käidi kaubareisidel, tehti automatku ning transporditi asju suvilasse ja suvilast linna. Siiski tõid ka kirjasaatjate võrgustiku vastused esile auto omamise varjuküljed: „Minu meelest üks murelaps peres juures,“ (mees, snd 1918, ERM, KV 843:74) leidis üks vastajatest. Teine arutles:

Autoomanikuks saades muutus mu elus nii mõndagi – avardus liikumisvabadus, paljugi asju sai lihtsamalt ja kergema vaevaga aetud. Loomulikult kulus palju vaba aega autode hooldamisele, remondile [---]. (mees, snd 1942, ERM, KV 837:441)

Mõnikord on isegi põhjendatud auto omandamise soovi puudumist sellega, et see nõudnuks oskust ja vaba aega auto parandamiseks:

[---] ma pole muretsenud endale masinat. Ma tean, et see, kel auto, peab minema ka auto alla, hoolimata ilmast, ajast, aastaajast jne. Tean, et mõni minut autot parandades oled juba end määrinud siit ja sealt, aga seda kauem tehes oledki murjan valmis. (mees, snd 1927, ERM, KV 842:364)

Kuigi autot sai parandada ka lihtsalt maja ees või spetsiaalsetel estakaadidel, oli garaaž siiski selleks kohaks, mis enim autode parandamisega seostus. Üks vastanutest kirjeldas garaaži järgnevalt:

Garaaž on nagu töökoda. Seal on palju tööriistu, nagu kruustangid, viilid-puurid-rauasaed-meislid, haamrid, näpitsad, igat sorti võtmed, kummilappimiseks-vulkaniseerimiseks kuumutaja, igat sorti määrdeõlisid, roostetamise-vastaseid õlisid, traate, akulaadija, värvisid ja lahusteid, värvi katmiseks hooldusvaha, bensiini, [---], pakse ja vedelaid määrdeaineid, maalriõlisid, tagavaraosi – laagreid, pukse, tihendeid, polte ja mutreid jne. (mees, snd 1932, ERM, KV 838:239)

Nägemust garaažist kui töökojast toetas ka inimeste autoparandamisoskus, mis sõiduvahendi juures nokitsedes aja jooksul aina paranas: „Autojuht oskab keevitada, mootorit ja

käiguosa remontida, elektriskeemist viga otsida, lampe vahetada, igat asja reguleerida jne. jne.“ (mees, snd 1932, ERM, KV 838:239). Kel sellistest teadmistest ning oskustest puudu jäi, sai abi garaažinaabritelt.

Minu boks uues kohas oli ilma vaheseinata paarisboks, naabriks TPI autoeriala lõpetanud [---] Ats. Nimetasin teda naljatades oma isiklikuks mehaanikuks, kes kõikvõimalikud rikked leidis, parandas ja tegi vajalikud reguleerimised. Ise pole ma kunagi tugev tehnikaspetsialist olnud. (mees, snd 1929, ERM, KV 843:154)

Garaaž oli sotsialistliku linnaruumi element, mis tegi auto kasutamise võimalikuks. Garaaž moodustas integraalse osa autoga seotud igapäevaelust, kuhu olid sõlmitud ka inimese suhted garaažinaabrite ja nõukogude majandussüsteemiga.

Auto omamisega kaasnes hirm selle võimaliku varguse pärast. Nii on see tänapäevalgi, ent nõukogude ühiskonnas valitsev defitsiit kergitas sõiduauto väärtuse tegelikust veel tunduvalt kõrgemaks. Auto omandamiseks oli reeglina vajalik ostuluba, mida jagati töökoha kaudu. Eelistatud olid ülemused ja parteitöötajad, samuti jagati ostulubasid sõjaveteranidele. Võimalus ostuloa hankimiseks oli vaid vähestel, teised pidid kas autoostust loobuma või ostma auto eraturult, enamasti Leningradist, mis aga oli märkimisväärselt keerukam ja kulukam ettevõtmine. Auto oli erandlik toode, kuivõrd kasutatud auto hind eraturul oli isegi kuni paar-kolm korda kõrgem kui uuel, ostulooga ostetud autol. Väärtuselt oli auto võrreldav elamispinna. Kirjeldatud on juhtumeid, kus abielu lahutades sai üks pool korteri või isegi maja ning teine auto.

Üks 1982. aastal autoomanikuks saanu sõnastas sellele järgnenud vargusekartuse niimoodi:

„Garaaži ei ole. Seisab ta nagu vaene õnnetu 9-korruselise maja taga sõiduteel. Igal õhtul püüan üheksandalt korrusel alla vaadata – kas ikka on alles? Hommikul on esimene tegevus sama teha. Seni on alles olnud. (mees, snd 1918, ERM, KV 843:74)

Nagu näha, oli garaaž auto omamist hõlbustav tegur, pakkudes kaitset varguste eest, kuigi oli olemas oht, et sealtki varastatakse.

Auto tõi kaasa ka muret. Tuli ehitada autole varjualune. Lõin laudadest kokku garaaži, sama maja hoovile, kus olin korteris. Igal hommikul oli esimene käik õuele ja vaadata üle kas garaaži uks ikka kindlalt lukus. (mees, snd 1920, ERM, KV 837:39)

Garaažist oli aga kasu mitte üksnes kaitseks auto enda, vaid ka selle küljes olevate detailide varastamise vastu. Kui mõnest taolisest „pisiasjast“ nagu rehvid, aknapuhastajad või isegi kardaanvõll ilma jäädi, ei olnud see autoomanikule ainuüksi rahaline kaotus, vaid võis tähendada ka seda, et auto jäi kuudeks seisma, enne kui pärast pikka järjekorras ootamist õnnestus hankida uued varuosad. Küsimuseks oli asjade kättesaadavus üldse, mitte ainult raha olemasolu.

Nõukogude garaažikultuur

Leidus mitut tüüpi garaažlaid: oli suuremaid ja väiksemaid, asetseda võisid need vahetult elumaja kõrval või majademassiivi juures, mõnel juhul aga sadu meetreid elamutest eemal. Isegi kui garaažihooned paiknesid elumajade läheduses, võisid nende kasutajad elada siiski mitme kilomeetri kaugusel. Sellisel juhul oli garaaži minek eraldi ettevõtmine ja seetõttu veedeti seal ka pikemalt aega. Nii olid loodud tingimused sõprussidemete tekkimiseks garaažinaabrite vahel, mis võis väljenduda lihtsalt suhtlemises, aga võis viia ka ametlikust majandusest väljaspool olevate tegevusteni, nagu näiteks eespool kirjeldatud abi osutamine autode parandamisel või varuosade hankimisel. Garaaž oli aga lisaks veel ka lihtsalt koht, kus olla, kus sõpradega istuda ja vestelda. Üks 1970. aastate lõpus garaažiomanikuks saanud tallinnlane rääkis järgnevat:

Intervjueeritav: Noh... ütleme nii, et naine saatis mõne inimese nagu kartulit garaažist tooma või kuidagi niimoodi. Ja siis selgus, et selle ülesande oli viis-kuus meest saanud. Ja siis oli niimoodi, et garaažis oli ka niisugust asja nagu... mõnda head jooki kellelgi ja siis oli niimoodi, et arutati poliitikaid... ja elu ja... siis see meediapropaganda surve ei olnud veel nii suur. Keegi oli jälle kindlasti kuskilt midagi rohkem teada saanud ja. Seal oli soliidseid inimesi, ma räägin sellest, kus minu see asus ja asub. Peaarst oli... [---] Ja õppejõudusid ja jah niimoodi.

Intervjueerija: Nad käisid siis garaažis juttu ajamas?

Intervjueeritav: Nad käisid autot garaažist ära toomas ja ma ütlesin, et midagi garaažist ära tuua, see läks kokku selle ajaga, et seal siis hakati seda maailma õigeaks rääkima. (mees, vanus 63, Tallinn, intervjuu)

Garaaž oli ennekõike meeste ruum (kuigi garaaž oli mitmel juhul ka hoidiste ja köögiviljade hoidmiskoht, mille puhul naiste töö oli peamine), garaažis olemine ja selle külastamine oli eeskätt mehe pärusmaa. Nagu väljendas end üks netikommentaator garaažikultuuriteemalise artikli kommentaaris Postimehes⁴: „Garaažis nokitseb mees meesteasju, eemal seebikatest ja naiste-lastest mulast.“ Garaažide maskuliinsust rõhutavad ka teised kommentaatorid, näiteks lisati: „[---] oli mehel koht kus oma autot parandada või midagi muud nokitseda, maal oli küll koht aga linnamehel polnud ju teist kohta [---].“ Seega esindasid garaažid üht osa meheks olemisest sotsialistlikus linnas.

Garaaž sümboliseeris individuaalsust ja samas ka kollektiivsust, kuid kindlasti mitte kogu ühiskonna ühtsust. Garaažid paiknesid küll riigile kuuluval maal, ent seal olevat boksi kasutati kui eraomandit. See oli võimude eest peidetud ruum, kus sai tegeleda keelatud toimingutega, nagu näiteks autode parandamisega tasu eest. Garaažla oli jõukamate või ühiskonnas kõrgemal positsioonil olevate inimeste paik. Samas moodustasid garaažiomani-

⁴ <http://www.tallinnapostimees.ee/?id=198966&com=1> (19.12.2009)

kud omavahelise suhtlemise ja vastastikuse abi osutamise kaudu kollektiivi. Seega tuleb garaažlate näitel esile keeruline segu ühiskonna ja ruumi vahelistest suhetest. Ühelt poolt on näha, et ruum ja sealsed toimingud hakkasid elama oma elu, garaažikasutajad löid oma argimaailma läbi isiklike suhete, kus laiemad ühiskondlikud protsessid ei olnud võtmetähtsusega. Teisalt aga oli garaažlate olemasolu ja eriti nende rohkus sotsialistlikus linnas (võrreldes muu maailmaga) ühiskondlik produkt, mis oli tingitud defitsiidimajanduses eksisteerinud vajadusest garaažide kui hoiu- ja remondikoha järele ning võimalustest, mida pakkus vabaturmajanduse kasumiottingutest mõjutamata riiklik maaomand.

Garaažikultuur oli seega osa nõukogude ühiskonnast. Garaažlad olid integreeritud auto- kultuuri ning olid ruumiline väljendus sellest ühiskonnast, kus autode arv 1000 elaniku kohta oli samas kordades väiksem Lääne-Euroopa riikide omast. Arvestades, et garaaž võimaldas rohkemat kui autode hoidmine ja parandamine, on mõistetav, et ta omas ka ruumi- ja kogukonnaspetsiifilisi tähendusi ja praktikaid. Seega võibki rääkida nõukogude garaažikultuurist.

Kirjandus

Crowley, David, Susan E. Reid 2002. Socialist spaces: Sites of everyday life in the Eastern Bloc. – Socialist Spaces: Sites of Everyday Life in the Eastern Bloc. Ed. D. Crowley; S. E. Reid. Oxford–New York: Berg, lk 1–22.

DG TREN 2000. EU Transport in figures – statistical pocketbook 2000. Luxembourg: European Commission, Directorate-General for Energy and Transport in cooperation with Eurostat. – <http://www.uni-mannheim.de/edz/pdf/2000/transstat.pdf> (12.04.2010).

Edensor, Tim 2004. Automobility and National Identity. Representation, Geography and Driving Practice. – Theory, Culture & Society, nr 4–5, lk 101–120.

French, Richard A., Ian F. E. Hamilton 1979. Is there a socialist city? – The Socialist City: Spatial Structure and Urban Policy. Ed. R. A. French; I. F. E. Hamilton. Chichester: John Wiley & Sons, lk 1–21.

Gentile, Michael, Örjan Sjöberg 2010. Spaces of Priority: The Geography of Soviet Housing Construction in Daugavpils, Latvia. – Annals of the Association of American Geographers, nr 1, lk 112–136.

Henderson, Jason 2009. The Spaces of Parking: Mapping the Politics of Mobility in San Francisco. – Antipode, nr 1, lk 70–91.

Kornai, János 1992. The Socialist System. The Political Economy of Communism. Oxford: Clarendon Press.

Lefebvre, Henri 1991 [1974]. The Production of Space. Oxford, UK–Cambridge, USA: Blackwell.

Siegelbaum, Lewis H. 2006. Cars, Cars, and More Cars: The Faustian Bargain of the Brezhnev Era. – Borders of Socialism: Private Spheres of Soviet Russia. Ed. L. H. Siegelbaum. New York–Basingstoke: Palgrave Macmillan.

Siegelbaum, Lewis H. 2008. Cars for Comrades: The Life of the Soviet Automobile. Ithaca–London: Cornell University Press.

Siegelbaum, Lewis H. 2009. On the Side: Car Culture in the USSR, 1960s–1980s. – Technology and Culture, nr 1, lk 1–23.

Tammaru, Tiit 2001. Linnastumine ja linnade kasv Eestis nõukogude aastatel. Tartu: Tartu University Press.

Tuvikene, Tauri 2010. From Soviet to Post-Soviet with Transformation of the Fragmented Urban Landscape: The Case of Garage Areas in Estonia. – Landscape Research, nr 5, lk 509– 528.

Urry, John 1999. Automobility, Car Culture and Weightless Travel: A discussion paper. Published by the Department of Sociology, Lancaster University, Lancaster LA1 4YN, UK. – <http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/papers/Urry-Automobility.pdf> (02.04.2010).

Käsikirjalised allikad

ERM KV – Eesti Rahva Muuseumi korrespondentide vastuste arhiiv: KV 837 – 843, 914, 933.

Tauri Tuvikene on Tallinna Ülikooli kultuuride uuringute doktorant ja töötab samas assistendina. Tema uurimishuviks on sotsialistlik linn ja postsotsialistlikud muutused ning püsivused linnaruumis. Täpsemalt on ta praegu uurimas autokultuure ning nendega seotud ruumielemente erinevates ühiskondlikes kontekstides. Kontakt: tauri@obs.ee