

V-28934

**B. BAZUNOV
V. GANTMAN**

Kolm jalga kiilu all





V-28937

B. BAZUNOV ja V. GANTMAN

Kolm jalga kiilu all



KIRJASTUS „EESTI RAAMAT“ • TALLINN 1967

Originaali tiitel:

Б. Базунов В. Гантман
Три фута под килем
Издательство «Мысль»
Москва 1965

Tõlkinud S. Mets

KAPTENITE PAROOL

VALGE ÖÖ

Laevade tumedad siluetid seisavad laialipillatuna mööda Kroonlinna reidi. Alles hiljaaegu kohale jõudnud ristleja „Kirov“ alumiselt tekilt vaatame aukartusega nende võimsaid piirjooni. Taamal aga, taevasse kõrguvate mastide ja tekiehituste taga, kerkib merest kindlus. Linn-piirivalvur magab, pannud välja öised vahipostid.

Aeg-ajalt kummardume üle reelingu, et heita pilk kaat-rile. Too on end alandlikult vastu ristleja külge surunud ja näeb selle soomushiiglase kõrval välja nagu arglik junga vanade merekarude keskel. Pole viga, sõber! Sellise sadama üle nagu see siin, võib uhkust tunda ükskõik mil-line laev. Pole häda, et lained sind oma järsu harjaga tõu-kavad. Küllap kaaslased jõgedel sind pärast tänast ööd kadestavad. Kõige järgi otsustades ei tööta ööbimine kaju-neda sul kuigi rahulikuks. Mis teha! Selline häll on suu-remate laevade jaoks. Ja karge tuul ei heida armu ka tõe-listele meresõidukitele. Muide, kui halb ilm peakski võimust võtma, pakub „Kirovi“ parras sulle kindlat varju. Nii et puhka! Sind äiutab unele tõeline merelaine.

Usu, sõber, ka meie ei tunne end selles laevastiku pea-linnas eriti kindlalt. Tõsi, ristleja tekk on küll niisama kõikumatu nagu kindel maa. Kuid meil pole veel kunagi olnud juhust ööbida reidil. Ja ka päev oli täna ebatavaline.

Jah, tänane päev on kordumatu. Kõigest mõni tund tagasi ronisime siia tekile, kasutades meremeeste külalis-lahkust. Aga enne seda sooritasime mereretke Leningra-dist Kroonlinna. Sooritasime täiesti iseseisvalt, kui mitte arvestada lootsi mõningaid õpetussõnu. Balti laevastiku mitšman Nikolai Iljitš Bražnikov aitas meil leida välja-pääsu Neevast Galeerisadamasse ja otsida üles faarvaatri lahes. Siis aga kihutasime läände — vastu Balti mere soo-lasele hingusele.

Seniajani seisavad meil silme ees pildid tollest esimesest, ehkki veel mitteametlikust meresõidust. Ilmselt ei suuda aeg nende muljete reljeefsust kustutada. Kuidas saaks unustada tutvumist merega? Jonnakad laineharjad proovisid meie laevukese parraste tugevust. Piiskaderahe sundis algusest peale kummarduma. Võib-olla oli vanake Neptunus otsustanud mandrilt saabunud sisseõnnistuseks üle piserdada. Näis, nagu oleksid Poolast, Kuubast, Islandist ja Kanadast saabunud ning Leningradi sadamasse suunduvate täievoliliste kaubanduslike esindajate karavanid meile oma lippudega saluteerinud. Ja lõpuks Kroonlinna majaka selgesti eraldatavad kontuurid.

Alles äsja olime viibinud üle Balti mere avaruste voo-gavas päikesekullas. Selline teeasumine on nagu võrratu allegro, mis annab nüüd ruumi valge öö pidulikule apoteosile.

Küllap põhjamaa inimesele on see öö üks tavalistest. Meile aga on ta esimene tasu meie teekonna eest.

Taevas on laotanud oma valeva liniku lahe ja saare kohale. Sel tunnil tuletab ta meile meelde marinisti paletti, millel leidub vaid nappe akvarelltoone. Öö vahetab lakamatult rõivaid. Juba on taevaserv idas muutunud läbi-paistmatuks, läänes aga kattunud tuhmuva kullatisega. Seniidis tiirlevad pilved, kord leinavad, kord kergest kur-busest tulvil, kord valguse lahkumisnaeratusest säramas.

Sõudke, pilved! Võib-olla kohtume teiega veel. Võib-olla näeme veel teie pingul purjesid oma teel kusagil Laadogal või Volgal.

Lahepeegel jäljendab poolõise taeva õrna maalingut. Muide, meri on rikas ka oma värvide poolest. Säravad reiditulede tähekokud. Majakas saadab kaugusse oma rubiinpunaseid kutsesignaale. Kroonlinna traaversil ekslevad laevade jaaniussikesed. Meri ei maga.

Ka meil ei ole rahu. See imepärane öö tuletas meile meelde üht teist samasugust valget ööd, mis andiski meile õnneliku mõtte võtta ette see reis.

KAART MADRUSEKASTIST

Vana Laadoga-äärne kanal kummargil tukkuvate paju-dega. Uduhatud rippumas veekoridori otsekui siledaks triigitud lindi kohal. Kuskil künkliku tammi taga on Laa-

doga järv. Ja keset seda valget varjudeta ööd meie paat. Kas me juba kaua sõidame? Ajataju on kadunud, ehkki mootor paadipäras tuksub kellamehhanismina. Ainuüksi selle minoorne toon segab öö nõiduslikku vaikust.

Tuuleklaas on rohkest kastest udune. Seepärast me ei istu, vaid seisame paadis. Teisiti ei näeks teed. Roolimees vaevalt puudutab rooliratast. Kogu öö jooksul ei ole me lausunud teineteisele arvatavasti paari sõnagi. Kuulame vaid vee lakkamatut juttu parda taga.

Ja äkki inimene kaldal. Peaaegu ebareaalne siluett kustuva taeva taustal. Nagu meiegi vaatas ta kanali tuhmunud peeglisse. Mis küll oli teda sundinud unustama aega?

Roolimees keeras kalda poole. Võib-olla jääme öömajale? Homme tuleb jälle terve päev vee peal veeta.

Kui paat ninaga kergelt liiva jooksis, pööras mees kaldal näo meie poole. Nägime karmi vanameheprofiili. Meie tervitusele vastas ta vaikimisega. Pidasime paremaks seada üles telk ja tuua paadipõhjast välja magamiskotid.

Nüüd kostis vanamehe hääl:

„Eks minge majja! Ööbiga seall!“

Majake kaldarinnakul vaatas oma mustendavate aken-dega kanalisse. Trepil kõrval olid aerud, päästerõngad, kummuli keeratud paat, meremärgid, pootshaagid, juurviljapeenraid ümbritseva pistandaia otsas rippusid võrgud. Need esemed rääkisid meile vanamehest kõik. Kindlasti on ta paagivaht või mõni muu jõeasjandusega tegelev inimene. Maja taga aga, kuskil siinsamas lähedal, oli Laadoga järv. Kõrv tabas otsemaid tema ühtlase hingamise.

Tõime paagivahi majja endaga kaasa valge öö võlu. Ning kuidagi märkamatu peletas see eemale une ja väsimuse.

Süüdanud laterna, võtsime istet lihtsa puust laua taga. Tõmbasime planšetist kaardi, laotasime enda ette lahti ning hakkasime vestlema homsest marsruudist ja varsti lõppevast puhkusest, bensiinist ja märjaks saanud filmirullist. Aga kuhu me siis ikkagi homme sõidame? Kas mitte teha retk järvele? Vanamees arvatavasti püüab seal kala.

Agas kuhu jõuame ülehomme? Mis ootab meid selle jõe suudmes? Kuidas pääseda uue kanali ehitusele? Kas uus veehoidla, mida meie kaardil veel ei leidu, on suur?

Me ei märganudki, millal paagivaht oli tuppa tulnud ja

lambi süüdanud, jäädes ise külaliste hoogsat juttu kuulama. Ning uuesti kostis ta hääl ootamatult:

„Te räägite siin aina geograafiast. Huvitav, tõepoolest. Aga võib-olla näidata teile seda vana geograafiat? Mul on üks huvitav kaart. Pealtnäha Venemaa nagu Venemaa ikka, kuid tegelikult pole hoopiski see.“

Peremees tõi välja rautatud kastikese, ilmselt madrusekasti, võttis sellest nõoriga köidetud paberirulli, harutas rulli pikkamisi lahti ja laual lebas koltunud, murdekohtadest rebenema hakanud paberileht. Vanamees silus oma laia kämblaga ettevaatlikult üle selle. Tema käe alt vilksatasid ja lõid silme ees kirendama võõrad, kuid ühtlasi tuttavad sõnad: „Venemaa väike üldine maakaart, mis on koostatud A. Iljini poolt kõige uuemate andmete põhjal. Mastaap ingl. tollides.“ Ja kõigele lisaks sõnad: „S.-Peterburg. 1917. A. Iljini kartograafiaasutuse väljaanne.“

Vahetasime pilke. Milline haruldus! Too kaart on ju Oktoobrirevolutsiooni kaasaegne! Minevikudokument, mis näitab meile kodumaa kunagist nägu. Vanamehel oli õigus: pealtnäha Venemaa nagu Venemaa ikka, kuid tegelikult pole hoopiski see. Siin on Soome lahe tuttavad kontuurid. Kuid Neeva suudmes nagu oleks hoopis teine linn — S.-Peterburg. Libistasime pilgu üle nende paikade, kust oma paadiga olime läbi sõitnud. Ja ei tundnud neid ära. Tuli välja, et meie kaart oli täis „liigseid“ linnu ja külasid. Vanamehe kaart näitas, et kõige põhjapoolsem raudtee lõpeb Arhangelski juures. Et seal, kust läheb läbi Valge mere—Balti mere kanal, voolavad jõed, millest pole enam jälgegi. Oli tegemist, et ära tunda Moskva ümbrust ja Uraali. Ebareaalsena nägi välja Volga. Valendasid tühjad alad Permist põhja pool. Me otsisime ega leidnud tuttavaid linnu Siberis, Kesk-Aasias ja Kaukaasias. Too kaart oma Jekaterinburgide, Aleksandrovskite, Nikolajevskite ja muu taolisega levitas sellist minevikuhõngu, et käsi sirutus tahtmatult pliiatsi järele, et kriipsutada maha need arhailised nimetused ja kirjutada asemele linnade tänapäevased nimed, kanda sellele koltunud lehele uued kanalid ja tehismereid, pealinnad ja asulad... Muide, kas maksabki? Elu on juba teinud sellele kaardile oma parandused. Too vana paberileht ei kõlba enam reisimeestele. Me sõidame uue kaardi järgi. Meie teejuht teab rohkem kui paagivahi kaart.

Nii et kaart, mille vanamees oma meremehekastist välja

tõi, on siis kasutu? Aga mis oleks, kui...? See julge mõte vilksatas pähe täiesti ootamatult: kui paluda paagivahilt kaart — too Oktoobrirevolutsiooni kaasaegne — ja minna reisima selle järgi. Ei, mitte praegu — tuleval suvel. Ja võrrelda seda teisega, kõige viimase väljaandega. Kui palju avastusi ootab teel ees! Ja mitte ainult geograafilisi.

Koit värvis majakese aknaid, kui me mehega jõe äärest hüvasti jätsime. Koiduvärsk päike kutsus meid taas teele. Ja me viisime endaga kaasa vanamehe kingituse — kaardi madrusekastist — ning unistuse uuest reisist vana kaardi järgi.

14 000 KILOMEETRI PIKKUNE HELESININE NIIT

Asunud talvel kavatsetava reisi marsuuti välja töötama, tundsimme endid peadpööritava aarde omanikena. Laadoga paagivahi kingitus oli matkamehe jaoks hindamatu väärtusega. Tõepoolest, peaaegu poole sajandi vanune kaart töötas meile hoopis sensatsioonilisemaid avastusi kui mingi aaretekirstu leidmine. Ja selleks polnud meil vaja minna teab kuhu maailma otsa. Töötatud aarded asusid meie kodumaa piires. Et neid leida, tuli vaid valida õige marsruut.

Kuhu siis sõita?

Ütleme kohe, et teist liiklusvahendit kui paat me lihtsalt ei kujutlenud. Veeteed, mis on igal kilomeetril kordumatu, paati, mis on meile eluasemeks ja laboratooriumiks, päikesetõuse ja -loojanguid kogu nende ulatuses ja toreduses, isegi karestikke ja leetseljakuid ei vahetaks me iialgi ei valendavate mäeharjade, taigarakade ega automatika kahtlaste mugavuste vastu. Olime kord juba kiindunud veematkadesse. Otse esimesest pilgust. Ja aastatega ei ole see kiindumus jahtunud.

See on imetore — reisida mööda vett. Kuid kuhu reisida?

Ilmselt usuvad nii kogenud reisijad kui debütandid oma avastuste raskel teel kõik ühte viisi kaardi võluvõimetusse. Ka meie laotasime ta endi ette ning vaatasime sellesse kodumaa peeglisse nagu too tsaarina muinasjutus, kes ootas vastust piinavale küsimusele.

Kuid kuhu siis ikkagi sõita?

Veendusime, et reisimine kaardil on meeldiv ja kerge.

Kuhu tahad, sinna mine, purjeta, sõida või lenda. Kõik teed on su ees lahti. Sa isegi tunned, nagu oleks tupp tunginud vaba tuul. Ainuüksi sõna „reisimine“ ajab sind ärevile, erutab ja kutsub teele.

Aga kuhu me siis ikkagi reisime?

Meie kaart on võimeline jutustama palju inimesele, kellel on varuks fantaasiat. Ei ole maailmas teist maad, kus oleks nii palju veeteid kui meie kodumaal. Kaksteist merd uhuvad ta kaldaid. Aga kui palju on nendel meredel magedaveelisi sugulasi, järvi ja tehismeresid! Meie kodumaa kaart on üleni kaetud suurte ja väikeste jõgede helesinise võrguga. Neid, nagu kinnitavad geograafid, on üle saja tuhande. Näib, et pole midagi lihtsamat kui valida sellisest ahvatlevate teede küllusest üks. Uurimistöö, nagu näha, ei ole meile jõudumööda. Teha reisist mõnda atraktsiooni või reklaamiüritust pole hoopiski mõtet. Kuid mille taga siis asi seisab? On siis nii raske kohandada puhkus marsruudi pikkusega või hakata raha teekonna jaoks kõrvale panema?

Oh, kui asi ainult selles oleks! Meid närisid kahtlused. Ühe mõtte olid teise omadega niisama sarnased nagu päev ööga. Selgus, et kummalgi meist olid omad geograafilised sümpaatiad, millest ta loobuda ei tahtnud.

„Piirdume maa Euroopa-osaga,“ lausus üks.

„Aga kas ei ole just Uraalide taga see marsruut, mida me otsime?“ küsis teine.

Ja kumbki oli veendunud, et oleme tõest ainult vaksa kaugusel. Sümpaatiad ja antipaatiad tulid viimseni ilmsiks.

„Volgale! Kuhu siis veel?“ tuli oma ettepanekuga välja „eurooplane“. „Vene jõgede ema, muistne veete, mis on meie päevil uueks muutunud — see on Volga. Kui palju linnu, kui palju kohtumisi teel! Paagivahi kaart pardal, teeme selle sõidu kestel vapustavaid avastusi!“

„Jaa, kuid mööda Volgat võib ju sõita mugaval arikul,“ pareeris Aasia pooldaja. „Mina isiklikult olen Jenissei poolt. Olen seal viibinud ja ütlen: ei ole huvitavamalt jõge.“

„Noh, heakene küll! „Avastame“ siis endi jaoks vanad kanalid. Paljudest me teame Võšni Volotšeki, Põhja-Dvina või Berezina veeteesüsteemist? Või kuivõrd sa tunned Jepifani, Oginski ja Põhja-Jekaterina kanalit? Need on siinsamas lähedal, maa Euroopa-osas.“

„Vanad kanalid? See on ahvatlev. Kuid peaaegu kõigil neil on vaid muuseumiväärtus. Aga kas poleks õigem viia laev sinna, kus kerkivad uued linnad, elektrijaamade tammid, tehased? Tähendab, minna mööda Siberi või Kaug-Ida marsruuti?“

Otsekui inertsiseadus sundis üht teise ettepanekutele vastu seisma. Kuid Euroopa ja Aasia pooldajate seisukohad hakkasid siiski teineteisele lähenema. Esimene oli juba valmis viibima „Irtõši metsikul kaldal“ või tõmbama Baikalist omuleid välja, vaatama Jenisseil maailma võimsaima hüdroelektriijaama tammitiibu või võtma kurssi Amuuri suudmele. Teine aga oli lasknud end kiusatusse viia sõidust mööda Laadoga järve saari või Volga avarusi, mööda vanu kanaleid või ümberkujundatud Dneprit.

Kuhu siis sõita?

Ja uuesti vaatasime kaarti.

Volga, Jenissei, Dnepr, Ob... Suured jõed sarnanevad võimsaid kroone kandvate hiiglaslike puudega. Nende oksad-lisajõed hargnevad laialt ja tihedalt. Kesksed veearterid voolavad peamiselt lõunast põhja või vastupidi. Tuleb välja, et mööda maa peajõgesid saab sõita üksnes meridiaanses suunas. Tõsi küll, maa Euroopa-osas on jõesüsteemid omavahel kanalitega ühendatud. Siin saab mööda vett reisida ka piki laiuskraade. Nii näiteks pääseb Balti mere kaldalt Leningradist raskusteta Laadoga järvele. Sealt Oneegale. Vana Maria veeteede süsteem toob Volgale, mis idas kohtub Kaamaga. Kaama alamjooksult võib pääseda Tšussovajale või Belajale. Aga edasi? Edasi on Uraali mäed. Jõgedele ületamatu barjäär. Kõrgmäestikuline veelehe. Piir Euroopa ja Aasia vahel. Mööda võib mägedest sõita Põhja-mereteed kaudu. Veel lihtsam aga on ületada need vagunikupees, autõs või koguni lennukis. Ja lõpuks iseoma jalgel astuda üle Uraali kaljude. Kuid jõge mööda Euroopast Aasiasse pääseda on võimatu.

Võimatu? Kuid Jermak ju viis oma vaprad malevad Siberisse. Ja just nimelt üle Uraalide. Mööda Kaama, Tšussovaja ja Isseti jõge liikusid nende teerajajate veesõidukid. Ja nad ei peljanud nende tassimist. Aga näe, XX sajandil on paadiga sinna sõita võimatu. Miks siis?

Kaart näitas, kuidas Jermaki malevad sõitsid: Tšussovaja jõelt Isseti jõele. Ühest teiseni on kilomeetrit kolmkümmend. Siin tassisidki Jermaki sõdalased oma lootsikuid, Aga mis on see kolmkümmend kilomeetrit meie

päevil? Võib-olla korrata Jermaki käidud teed? Oi, see oleks juba huvitav! Tuleb välja, et võib ka mööda vett — olgugi väikese tassimisega — ühest maailmajaost teise pääseda.

Isset, Tobol, Irtõš, Ob... Ons seda siis veel vähe? Ja ongi kõik? Eil Vaadake, kui lähedale ulatuvad üksteisele Obi ja Jenissei lisajõed. Nende harud on otsekui oksad kahe puu kroonist sirutunud kogu jõgedevahelisele alale. Aga siin ühendabki hambuline jooneke Obi õe Ket'i ja Jenissei venna Kasi. Mis see siis on? Kanal? Kaardid kinnitasid, et on olemas ühendus kahe Siberi hiiglaste vahel. Ja meie ees avab oma süle Siberi vägilane, viib meid Angara — Baikali ainukese tütre juurde.

Aga edasi? Kas tõesti on sellega lõpp tollel muinasjutulisel reisil läbi kogu maa? Eil Palju jõgesid võtab vastu see imeväärne järv. Üks neist on Taga-Baikalis voolav Selenga. Sellest suundub itta helesinine niidike — lisajõgi Hilok. See aga läheb üsna lähedale Ingodale, mis viib oma annid Šilkesse ja Amuuri.

Kui jõudsimme Amuurini, siis mõistsime: tee Vaiksesse ookeani on avatud.

Nüüd me juba enam ei vaielnud, kuhu sõita. Kõik oli selge. Muud marsruuti polnud vaja. Võtnud pliitsi ja lükati, arvutasime välja, mitu kilomeetrit me äsja kaardil olime läbi matkanud. Tuli välja, et helesinine niit Balti merest Vaikse ookeanini ulatus ümmarguselt 14 000 kilomeetrit. Kui palju siis kulub aega sellise marsruudi läbimiseks paadiga? See meid ei huvitanud. Kas või terve elu. Mööda siseveeteed läänest itta minnes tuleb meil paljudes jõgedes sõita vastuvoolu. Kuid see-eest näeme ümberkujundatud maad — uusi kanaleid ja hüdroelektrijaamade kaskaade, tööstuskeskusi ja põldude avarusi. Meid ootavad kohtumised kangelasliku Neevaga ja legendaarse Volgaga, Siberi hiiglastega ja Baikaliga ning lõpuks suure Amuuriga. Selle nimel tasub reisida! Me võtame endaga teele kaasa paagivahi vana kaardi ning võrdleme seda kõigega, mida maal ja veel näeme. See aitab meil paremini mõista, kui suur ja võimas on meie maa. Aga kui kohtame teel ehituskraanasid ja ekskavaatoreid, geoloogide ja teadlaste ekspeditsioone, siis läheb meil vaja veel üht kaarti — tuleviku kaarti. Selle kontuuridesse kirjutame tulevaste teede, uusehituste, linnade, gaasijuhtmete, nafta- ja maagi-leiukohtade nimetused. Me veendume, kui lootusetult

vananenud on 1917. aasta kaart, kuidas jäävad elust maha isegi kõige uuemad kaardid.

Niisiis, marsruut teekonnaks on valitud. See kodeeritakse pardažurnaali nelja tähega: BMVO. Dešifreering on lihtne, kuid paljutähendav: Balti meri — Vaikne ookean.

MINISTRI KABINETIS

Raske uks, mille taga meid ei oodatud. Kuid sisenesime tollesse majja täis lootusi. Klaasuste taha jäi Moskva südalinna kärarikas tänavarist. Veel hetk tagasi olime seisnud vanaaegse hoone ees, mille fassaadil helkis visiitkaart: „Vene NFSV Jõelaevanduse Ministeerium.“

Mis meid siia tõi?

Kui olete võtnud nõuks teha pühapäeval jalutuskäigu linnast välja, siis kulub teil peaaegu terve nädal selle ettevalmistamiseks. Aga kuidas oli lugu meiega? Tohtu hulk probleeme ähvardas meie unistust. Ja näis, et lahendamatul küsimustel pole äärt ega otsa.

Marsruudi läbitöötamist otsustasime alustada kaartidest. Nii on arvatavasti teinud kõik rändurid-klassikud. Reisi-mees kaardita on sama mis sõdur relvata.

Kaartide muretsemiseks seadsime sammud kauplusse. Ja saime sedamaid oma kogenematuse pärast karistada. Kauplusest võis soetada kaarte reisimiseks küll mööda Doonaud ja Niilust, kuid mitte mööda Obi ja Amuuri. Raamatukogudest leidsime suurepärase skeemidega raamatuid. Näis, et väljapääs on olemas! Kuid mitte igasugune joonis jõest ei rahuldanud meid. Lõpuks jõudsime otsusele — sõita tuleb meil mööda Vene Föderatsiooni vee- teid. See aga on Jõelaevanduse Ministeeriumi „valdus“.

Senine eduprotsent oli üsnagi tühine. Küllap seepärast näisid ka ministeeriumihoone ukсед meile liiga rasketena. Sest selles majas meid ju ei oodatud.

Tükk tööd oli enne, kui leidsime tolles jõetransporditöötajate peastaabis meile vajaliku ametkonna. Sellel oli niisama pikk nimetus nagu teekondki viiendale korrusele. Tõusime sinna nagu arad almusepalujad. Jalgsi.

Siseveeteede ja hüdroehituste valitsuses ladusime oma häda esimesele vastutulijale välja. Kuulnud seda ebatavalist SOS-i, silmitses valitsuse töötaja, tugeva kehaehitusega

mees, saabunuid kahtlevalt. „Saate aru,“ veensime teda meeleheitlikult, „on vaja kaarte, sõit on hädaohus, olukord on kriitiline. Aidake.“ — „Milleks kaarte?“ — „Valmistume reisiks.“ — „Kas kaugele?“ — „Kuidas seda nüüd öelda... Üldiselt üsna kaugele — Leningradist Vladivostokki.“ — „Milline on reisi eesmärk?“ — „Juba idee üksinda ei anna meile rahu.“ — „Milline idee see on?“

Ja siis panime lauale Laadoga paagivahi kaardi. Teineteist katkestades hakkasime ette kandma mööda kodumaa jõgesid ja järvi sõitmise plaani.

„Huvitav,“ lausus meie vestluskaaslane koltunud paberilehte silmitsedes.

„Aga muidugi,“ kinnitasime meie. „Ainult oleks vaja kaarte — navigatsioonikaarte.“

Ootasime, et nüüdsama pistab meie jutust liigutatud vestluskaaslane meile pihku kaardid ja soovib õnnelikku reisi. Kuid kaartide ja heade soovide asemel sõnas ta hoopis:

„Võiksite kõigest sellest Sergei Andrejevitšile jutustada.“

„Kes too on?“

„Meie minister...“

Ministri juurde? Kaarte paluma? Noh, see on juba liig!

„Minge, minge. Te ei kahetse.“

Lahkusime midagi saavutamata ja olime peaaegu veendunud, et lugupeetud seltsimees ministeeriumihoone viiendalt korruselts lihtsalt vabastas end sel kombel tüütavatest palujatest. Muide... Aga võib-olla huvitab meie reis tõepoolest ministrit?

Sekretär ministri vastuvõtutoas küsis meilt asjalikult:

„Kas Sergei Andrejevitš kutsus teid välja?“

„E-ei... Tulime ise.“

„Mis asjus?“

Tõepoolest, mis asjus me tulime? Kas saab meie visiiti tööalaseks nimetada? Ja me vastasime vapralt:

„Isiklikes asjus.“

Sekretär kirjutas paberilehekesele meie nimed ja ametid. Seejärel kadus ta ukse taha, viies endaga kaasa paberilehekese, millelt selgus, et kaks tulevast matkameest paluvad ministrit neid vastu võtta isiklikes asjus.

Astunud ministri kabinetti, nägime üle kogu seina ulatuvat kaarti (selline oleks meile ära kulunud!), pikka laevamudeleid täis lauda ja rühikat, hallineva peaga

meest. Ta ulatas kummalegi oma kõhna tugeva käe. Lühike „kuulan teid“ sundis meid taas kõnevõime leidma.

Jutustasime talle Laadoga paagivahist ja tema kaardist, vaidlustest marsruudi üle ja teekonna paroolist.

„Üldiselt kavatseme ette võtta paadimatka vana kaardi järgi läbi kogu maa. Tahame minna mööda marsruuti, millest mitte keegi mitte kunagi pole jagu saanud. Aga kõigest sellest, mida oma teel kohtame ja avastame, jutustame teistele samasugustele reisihimulistele nagu me ise.“

„Mis siis ikka, väärt mõte. Ja ka marsruudi olete valinud enneolematu. Kes teile seda soovitas? Ise mõtlesite välja? Aga kas te ka teate, et teie marsruut — see on tuleviku veeteed? Teadlased töötavad välja projekti NSV Liidu Euroopa-osa laevateede ühendamiseks Uraali-taguste ja Kaug-Ida jõgedega. Olete sellest kuulnud?“

Minister läks kaardi juurde ja tema käsi liikus pliiaatsiga Balti merest ida poole.

„Varsti, üsna varsti läheb käiku Volga—Balti veeteed — saab teoks vene rahva poolteise sajandi pikkune unistus kõikide laevade takistamatust sõidust Volgalt Balti ja Valgesse merre. Uus sügav veeteed viib lõpule ühtse jõetranspordisüsteemi loomise maa Euroopa-osas. Kuid sellega ei lõpe sisemiste jõeteede ümberehitamine. Töötatakse probleemi kallal, kuidas ühendada Euroopa-osa süsteemi Uraali, Siberi ja Kaug-Ida veeteedega.“

Jätkates reisi kaardil, jutustas minister tulevaste ühenduste skeemist. Ja meie silme ette kerkisid pildid maa grandioossest ümberkujundamisest.

Kuidas siis ületavad veeteed Uraali mäeaheliku? Selgub, et seda aitavad teha hüdrotehnilised ehitused Tšussovaja ja Isseti jõel. Mööda lüüsidetreppi Tšussovaja jõel tõusevad laevad Uraali mägede läänenõlvakut mööda üles. Samasugused astmed Isseti jõel lasevad nad mööda Uraali idanõlvakut alla. Sügav kanal veelahkmel aga avab laevadele tee üle mäeaheliku.

Seejärel „liikusime edasi“ Obi ja Jenissei veelahkmele. Juba möödunud sajandil oli siia laevade jaoks ehitatud puulüüsid ja kanal. Väiksemad kaubalaevad vedasid kaupa Lääne-Siberist Ida-Siberisse — Krasnojarskisse, Irkutskisse, Baikali äärde. Täheandab, võimalus luua ühendus Siberi avaruste veeteede vahel on ilmne.

Aga kuidas ühendada Siberi jõed Kaug-Ida veeteedega? Ühenduslüliliks võib kujuneda Leena harujõgi Vitim. Kui

sellele ehitada tamm ja luua veehoidla, võib osa Vitimi veest suunata vastuvoolu ülespoole. See võimas vool moodustabki kaks transporditeed: üks läheb mööda Hilokit ja Selengat Baikalini, teine mööda Ingoda ja Šilka jõge Amuurini. Baikali-taguste jõgede ühendamisega jõuabki lõpule Nõukogude Liidu ühtse jõetranspordisüsteemi loomine. Maa Euroopa- ja Aasia-osa veearterid liituvad enneolematuks veeteede võrguks, mis ühendab meie riigi kõiki meresid peale Araali mere. Läheb käiku mööda järvi ja jõgesid kulgev fantastilise ulatusega transiittee — siseveetee Balti merest Vaikse ookeanini.

„Tuleb välja,“ tähendas minister, „et teie avate esimesena navigatsiooni tollel liinil.“

See avastus pani meid jahmuma. Meie poolt leitud marsruut jäi üsna kahvatuks, võrreldes teadlaste mõtte julguse ja ulatusega. Seevastu aga näis tulevane reis nüüd hoopis kütkestavam. Ja me ei suutnud pöörata silmi kaardilt, mida mööda me ministri kaasabil olime sooritanud reisi tulevikku. Kuid minister rebis meid nendest magusatest unistustest lahti proosalise küsimusega:

„Mööda kaarti on lihtne reisida, kuid kas te ka sõiduks valmis olete? Kas olete kõiki asjaolusid kaalunud? Kas te kujutate ette, milliseid raskusi teel kohtate? Tuleb sõita Laadogal ja Baikalil. Kas olete kuulnud, millised tormid seal on? Aga Obil? Kohati sadade kilomeetrite ulatuses inimtühi maa. Kas olete seda arvestanud?“

Kinnitasime, et oleme raskustele mõelnud. Arvestada neid tuleb. Kuid kogemusi meil mingil määral on. Oleme sõitnud. Mööda jõgesid, järvi ja veehoidlaid. Muidugi mitte nii palju kui teie kaptenid, seltsimees minister. Kuid siiski mõni tuhat kilomeetrit oleme oma paadi ahtri täha jätnud. Laevajuhi paberid meil on. Mootorist ka üht-teist teame. Ülejäänud tuleb iseenesest.

„Aga kui palju kogu see reis aega võtab? Kas olete arvestanud?“

Mis siis ikka, räägime ka sellest. Muidugi tahaksime jõuda finišisse võimalikult kiiresti. Kuid kuidas me ka ei ruttaks, puhkus on ikkagi vaid kord aastas. Ja kui oleksime isegi elukutselised matkamehed, ega me marsruuti kiiremini ikkagi ei läbiks: navigatsiooniperiood jõgedel on lühike. Nii me siis kavatsime läbida kogu tee kolmesneljas etapis. Käesoleval suvel sõidame mööda maa Euroopa-osa. Alustada tahame Leningradist või Kroonlin-

nast, lõpetada aga püüame oma matka Uraali eelmägedes — Kaamal.

„Muide, millisel laeval te kavatsete sõita?“

Oleme valmis sõitma kas või palgil. Nii ütlesimegi. Kui aga rääkida tõsiselt, siis meil on paat. Sellega oleme ennegi matkal käinud. Tõsi küll, niisuguse reisi jaoks ta ei kõlba. Seepärast ehitamegi praegu teist — võimsama mootoriga.

„Võib-olla saame teid aidata? Oleks kahju, kui retk omatehtud paadi pärast nurjuks. Anname teile selle reisi ajaks jõekaatri. Kas olete nõus? ...“

Lahkusime ministri kabinetist kaks tundi pärast seda, kui olime sinna sisenenud. Huvastijätul lausus ta:

„Huvitava reisi olete välja mõtelnud. Usun sellesse. Pidage mind oma liitlaseks.“

HORISONDIL ON KROONLINN

Räägitakse, et inimene, kellel on kavatsus võtta ette reis, peab selle läbi tegema kolm korda: kujutluses, tegelikkuses ja mälestustes. Kui seda valemit tõena võtta, siis kujutluses olime küllalt reisinud. Kevadpäike säras juba üle maa ja me lugesime tõelise reisini jäänud päevi. Seda enam, et olime tutvunud ka sellega, milleta me oma matka ei saanud alustada.

Ütleme otsekohevalt: ülevaatus ei valmistanud pettumust. Kaater oli vahva — voolujooneline kuju, aukartustäratavad mõõtmed, värv... Tema kere lausa pimestas oma laitmatult puhta ja värske valendusega. Teki värv sundis meenutama merelaineid. Ühesõnaga, kaater missugune. Ei anna meie vana päramootoriga paadikesega võrreldagi.

Ta oli sedavõrd ilus, et me isegi ehmusime. Aga äkki on selle välise toreduse taga peidus vaid keskpärased eksploatatsiooniomadused? Kõigepealt otsustasime teada saada oma sõbra eluloo. Ühest pardakapist leidsime tehnilise passi. Sealt saime kätte kaatri ankeediandmed. Siin mõned neist:

Perekonnanimi: Jõekaater. Sünniaeg ja -koht: 17. mai 1962, Kirovi oblast. Kaal: 1300 kilogrammi. Pikkus: võõrist ahtrini 6,5 meetrit. Kiirus: 40 kilomeetrit tunnis. Perekonnapea: mootor GAZ-51. Ülalpeetavad: ankur, kaks ämbrit, pootshaak ja päästerõngas. Eritunnus: glisser.

Noh, sõnasime meie, sellise vahva kaaslasega võib kas

või ümber maailma ära käia. Ja kui meile tol hetkel oleks asemele pakutud „Kon-Tikit“, fregatt „Palladat“ või isegi veealuste tiibadega laeva, oleksime otsustavalt ära öelnud.

Ainult üks asi puudus meie laevukesel — nimi, kõlav, tugev, uhke nimi.

Meie teine kohtumine oli asjalik. Kui hea kaater ka polnud, ei olnud konstruktorid arvestanud, et meil tuleb sõita mööda igasuguseid akvatooriume — nii vaikseid kui ka tormiseid. Jõudsime otsusele, et halva ilma korral ei kaitse kõrged pardad meid siiski lainete eest. Aga niiskus kaatri sisemuses on ülimalt ebameeldiv asi. Parem, kui see parda taha jääb. Ja kuivõrd laev on lahtine, ei ole siin vihma korral lihtsalt kuhugi pääsu. Niisiis otsustasimegi teha oma laevale pealisehituse — tõmmata mahavõetavale karkassile presentkatuse. Ühtlasi ka sobitada kaatrile aerud: juhuks, kui mootor üles ütleb või bensiin otsa lõpeb.

Lasknud kaatri vette, asusime teda kontrollima „tegelikkuses“. Muide, kontroll oli vastastikune. Me eksamineerisime kaatrit, kaater omakorda eksamineeris meid. Katsepolügooniks oli Moskva jõgi. Meie laeva jaoks polnud veete Lõuna- ja Läänesadama vahel sugugi kitsas.

Treeninguid alustasime varahommikul. Sel tunnil lasus veel alles röske jahedus. Mööda sildu meie pea kohal kihutasid mürinal autobussid, trollibussid, trammid: inimesed ruttasid tööle. Moskva jõe kaldapealseil olid ehituskraanad oma pead tukkudes alla lasknud. Kremli müüri lähedal kuulsime Spasski tornikella kristalseid lööke. Kultuuri- ja puhkepargi puisteedel välkusid pargipühkijate luuad. Ka jõeprospektil käis korrastustöö. Tilluke valvekaater „Bravõi“ uhtus hüdrokahurist paiskuva tugeva veejoaga Smolenskaja kivist kaldapealset. Meie kaater aga, tõstnud nina trotslikult vee kohale, kihutas sellest hommikusest toredusest mööda. Ja arvatavasti ei märganud midagi enda ümber, olles koormatud tööga, mille me talle andsime.

Ta tormas edasi, pannes rakkesse oma hobujõud ja vaimustades meid oma kiirusega. Aga kiiruse poolest jäi ta maha üksnes veealuste tiibadega kolleegidest. Kontrollisime tema manööverdamisvõimet. See ei jätnud midagi soovida. Sõidul kuulasime mootori häält, vaatasime üle plokid ja sõlmed vöörast ahtrini. Kõik oli normaalne. Hakkasime oma sõbra kallal lausa norima, püüdes leida kas või mingisugustki viga.

Iseloom, nagu me jõudsime märgata, oli tal leplik. Kuid kõige rohkem sisendasid julgust tema vähenõudlikkus ja tööarmastus. Ainult üks asi puudus meie kaatril — nimi, millega ta oleks võinud ilmuda oma jõekolleegide seltskonda.

Tolles puuduses olime süüdi ainuüksi meie. Teekond pidi varsti algama, kuid meeskond ei suutnud oma laevale nime leida. Heitsime kõrvale ühe nime teise järel. Näis, et kergem on ehitada teine täpselt samasugune kaater kui anda meie omale nimi. Uurisime raamatuid nagu kirikukalendreid vaikes lootuses näpata möödunud aegade reisi-meestelt oma laevale kõlav nimi. Kui võrratult kerge oli kuulsatel korsaaridel ja meresõitjatel! Tuletas meelde vastava pühaku ja muudkui aga kirjutas tema nime brigantiini või kuunari küljele. Ei keeldunud ju too kunagi laeva oma kaitse alla võtmast. Kuid meile pühakud ei sobinud.

Leiutasime püüdlikult, kogu hingest, kõikvõimalikke nimesid. Isegi unes sosistasime neid. Proovisime selle küsimuse lahendamisele läheneda teaduslikust aspektist — anda kaatril nime, mis oleks seotud kosmose, mütolooia, merestiihia või loomariigiga. Kuid tuli välja, et kõik on juba olnud, et igasügused „Komeedid“ ja „Raketid“, „Pallased“ ja „Prometeused“, „Taifuunid“ ja „Briisid“, „Kajakad“ ja „Albatrossid“ on kas kündnud või künnavad praegu voogusid. Jätsime kõrvale kümneid fantastilisi variante. Ja veendusime oma võimetuses leida üksainuski haruldus.

Piinad lõppesid sellega, et asusime teele, kaunistamata oma kaatri vööri ühegi väärilise nimega. Ei, me ei astunud oma kaatri pardale Moskva jõe graniitkaldalt. Ehkki mõlemad meeskonna liikmed olid sündinud, elasid ja töötasid Moskvast, otsustasime siiski alustada oma teekonda mitte pealinnast, vaid Leningradist. Me ju unistasime läbida kogu maa ühest otsast teise. Ja marsruudi läänepoolseks punktiks sai meile linn Balti mere ääres.

Leningradi toimetas meid võimas MAZ, mille veokastis puhkas meie kaater. Täpselt ööpäeva pärast sai ta võimaluse võrrelda Moskva jõe lainete järskust ja jõudu Neeva omadega. Tõenäoliselt suhtus ta sellesse Balti mere õesse, kes oli näinud ka ookeanilaevu, vajaliku lugupidamisega. Neeva laevastik igatahes võttis kohmetu külalise pealinnast sõbralikult vastu. See toimus hetkel, mil kraana ta sadamasillalt nr. 17 hellalt jõevoolu laskis.

Tal ei tulnud kaua uudistada teineteisest harjumatult kaugele nihkunud kaldaid, Soome lahelt lõõtsuvat tuult, mis pani lained metsikult tantsu lööma, ja elavat liiklust veel.

Meeskond ruttas uuesti teele. Kroonlinnast oli saabunud nõusolev vastus meie järelepärimisele, kas on võimalik kaatrit viia selle linnsaare vetesse. Nüüd nihkus stardijoon reisist osavõtjate jaoks veel oma kolmkümmend kilomeetrit Neeva suudmest läände. Meeskonnal oli küllalt põhjust kiirustada.

Ja siis ühel juunikuu varahommikul, võtnud Schmidt'i silla juures kaatri pardale lootsi, mitšman Nikolai Iljitš Bražnikovi, sõitsime Soome lahele. Ning kui hommikuvina meie selja taga oli varjanud Leningradi sadamakraanade nokad, lausus mitšman: „Horisondil on Kroonlinn.“

Seniajani olime tegelnud proosaliste asjadega — pesnud ja puhastanud kaatrit, pidanud nõu, kuhu paigutada fotoaparaadid või konservid, vaielnud õli lisamise või klappide reguleerimise vajaduse üle. Nüüd aga kuulsime sõnu, millest õhkus tõelist reisipoeesiat: horisondil on Kroonlinn. Ja küllap ütleme me reisil ka ise korduvalt midagi selletaolist: seal, horisondil . . . Kas soov näha, mis on seal, horisondil, ei käi kaasas kõigi reisijatega nii laevadel kui lennukitel? Tahtmine heita pilk sennapoole nähtavat on inimeses rahuldamatut. Ja seepärast ta istubki kaameli selga, ronib pilvedeni ulatuvatele mäetippudele, ületab ookeanide paralleele ja meridiaane, ründab kosmilisi kaugeusi. Ka meie istusime ju kaatritele selleks, et teada saada, mis meid horisondi taga ootab. Too sõna jääb meile pikaks ajaks kompassinooleks. Aga kui see nii on, miks siis mitte võtta seda endaga teele kaasa? Las sõna „Horisont“ kaunistabki meie kaatri vööri.

KESKPÄEVANE SALUUT KROONLINNA REIDIL

ITAALIA TIIK — MEIE ESIMENE SADAM

Kaater lähenes ettevaatlikult madalavõitu sadamakaile. Roolimees pani sellesse kohtumisse kaldaga kogu oma oskuse, otsekäi oleks ta juhtinud laeva läbi karide või miinivälja.

Tõsi, meie laeva põhja ei ähvardanud ei see ega teine. Kuid ometi oli kaalul midagi ülitähtsat — reisimeeste presitiiz. Sest olime ju Kroonlinna sadamas. Ja sellega on kõik öeldud.

Seepärast üks meist kaatrit sellise lootsi-ettevaatlikkusega sinna madala kai äärde juhtiski. Ja nüüd lendasid laudsillutisele nii ahtrist kui vöörist otsad. Nende järel hüppas sinna Boriss, kes täitis vahimadruse kohuseid. Mootor vaikis ja kaater tardus paigale, seotuna tugevasti Kroonlinna külge.

Kõndisime jalgu sirutades mööda sadamakaid ja provisime naljaviluks selle tugevust. Kai nagu kai ikka. Ei midagi erilist. Kolm valvekaatrit olid selle äärde endale kohad sisse võtnud. Ümberringi mitte midagi hämmastama panevat. Terve sadam nagu keskpärane tiik. Tõsi küll, ümberringi oli kõik kividega piiratud. Ainult kahte kohta olid jäetud läbipääsud. Nendest paistis rahutu Soome laht. Kusagil vasakul kiviehituste taga kõrgusid laevade mastid. Kai lõpul laskus meie jalge ette graniit-trepp, mille laiust astmeid mööda olid ilmselt sammunud sajandid. Aga kus on siis õigupoolest linn?

Ümbrus sarnanes vähe meie üleva kujutlusega Kroonlinna mereväravaist. Pärisime meile vastu tulnud ohvitserilt pisut ebaledes:

„Kas see ongi siis kõik? Või mitte?“

Kolmanda järgu kapten Jakov Levitin selgitas kahele uustulnukale vastutulelikult, et sadam, kuhu nad äsja saabusid, on Kroonlinna eakaaslane. Nimetus on sel tõe-

poolest operetipärane — Itaalia tiik. Mis parata! Selline oli sadama kõikvõimsa ristija vürst Mensikovi tahtmine.

„Kuidas see ka ei olnud,“ märkis ta pilku kaatrile heites, „kuid sellel tiigil siin seisid mõnda aega Vene sõjalaevastiku purjekad.“

Kinkinud meile selle etteheite, jutustas kolmanda järgu kapten, et Itaalia tiik, mis on rajatud tüüpilises Peetri-aegsete sadamaehituste stiilis, oli aastakümneid endise kaupmeeste sadama osa. Selle kaldapealsed on näinud kaupmehi paljudest maadest, kõikvõimalikke laevu ja kärerikast kaubitsemist.

„Aga too tagasihoidlik ühekorruseline ehitis,“ osutas Jakov Levitin tiigi linnapoolse müüri suunas, „kannab samuti eksootilist nimetust: Hollandi köök.“

Samas saime teada, et mingit kööki seal pole. Hoone kivimüüride vahel on kohalik elektrijaam. Kuid üle kahe saja aasta tagasi kerkis selle katuse kohale suits. Pliitidel keedeti lõunat reidil ja sadamas seisvate laevade meeskondadele. Linnakassa kosus meremeeste pansioni arvel, mille eest tasuti Inglise, Hollandi ja Saksa valuutas. Kuid suits köögi kohal, mille oli avanud keegi ettevõtlik hollandlane, kadus pärast seda, kui kaubalaevad hakkasid Kroonlinnast mööduma ja merre rajatud kanali kaudu Peterburi sadamasse sõitma. Kaupmeeste sadama osatähtsus langes nullile. Jäi ära ka vajadus borši järele.

Veel üheks kostituseks muinsuste laualt oli tema seletus Kroonlinna peelist. Peel — see on kivitorn või -paviljon, kus asub mareograaf. Kroonlinna peeli nullpunktist arvestatakse NSV Liidus absoluutseid kõrgusi. Seda aluseks võttes on märgitud meresügavused kõigil meie navigatsioonija topograafilistel kaartidel. Kroonlinna peeli tunnevad kogu maailma geodeedid, samuti nagu Pulkovo meridiaani ja geograafilist obeliski Kõzõlis, mis tähistab Aasia mandri keskkoha. Veel selgub, et peeliteenistust peetakse Kroonlinnas 1707. aastast alates, mil peel siia Kaupmeeste sadama läänepoolse müüri äärde püstitati.

Itaalia tiik, Kaupmeeste sadam, Hollandi köök, mareograafipaviljon — kõik see oli midagi pihkuhaaratud raamatu esimese lehekülje taolist. Ja sellist raamatut juba kõrvale ei pane. Tahaks kiiremini jõuda kõige huvitavamani. Sest ees ootasid meid ju Kroonlinna ajaloo igavesti kuulsad leheküljed.

Ei, me ei ole väsinud. Ja ka lõunat süüa ei taha. Kas on

vaja asju võõrastemajja viia? Kuid kõike, mis meil on, kanname endaga kaasas. Nii ütlesimegi lahkele kolmanda järgu kaptenile. Ainuke, mille järele me igatsesime, oli kiiremini linna jõuda ja talle „tere“ öelda.

„Mida Kroonlinnas vaadata?“ kordas Jakov Levitin meie küsimust. Võtnud välja märkmiku, joonistas ta marsruudi skeemi ja ulatas lehekese meile.

Täpsustanud mõned üksikasjad seoses tutvumisretkega linna, riskisime poetada viimase palve:

„Kas me ei saaks minna laevale? Tõelisele. Ja tingimata kõige suuremale. Sellise elamuseta tuhmuks kogu meie reis.“

„Noh, mis siis ikka, selle asja võtan ma enda peale.“

BALTI MERE KANGELASTE PARAAD

Kui soovite teada, siis jalutuskäik mööda võõrast linna polegi nii lihtne. Isegi võõras korteris külas olles ei jaga kohe, kus miski asub. Meil aga oli tegemist terve linnaga! Kuid tuletanud meelde orienteerumise põhireeglid ning juhitud skeemist, asusime siiski teele.

Peagi olime vanas pargis. Võimas paplite kolonnaad meelitas meid rohelisse sügavusse, pakkudes heldet varju. Kusagil ülalpool vallatlesid lehestikus tuul ja päike. Jalge all lebas liivatee. Lillepeenrad mängisid oma imekaunist ringmängu. Laululustis linnud akompaneerisid selle roheline saarekese ülevale vaikusele. Noor mereväehvitseri vormis isa tõukas enda ees lapsevankrit.

Me ei unustanud hetkekski, et jalge all on Kroonlinna pind ja et park on tolle linna eakaaslane. Võib-olla sellest kohisesidki vanad paplid? Sest tõepoolest: Kroonlinna park on ebatavaline just oma tavalisusega. Muidugi ei ole see igavesest ajast peale andnud varju saare lõunaosale. Kunagi oli siin liivaseljandik — üks neist loendamatumatest leedetest Kotlini saare ümber. Kuid inimesed võtsid mere käest maa ja rajasid sinna tol ajal veel noore Kroonlinna keskväljaku. Arvatavasti olid need võimsad paplid siis alles üsna noored. Nende hõredavõitu lehestiku varjus toimusid garnisoni väeosade ülevaatused ja paraadid, sinna kogunesid inimesed rahvapitude puhul. Hiljem, nagu vanemad elanikud räägivad, jäi puudele pargis kitsaks: toodi rohkesti juurde istikuid Siberist. Sest inime-

sele ju meeldib, kui tema kõrval tormitseb kevaditi elav rohelus. Ent Kroonlinna on rohkem kui üks kord laastanud tulemõll. Ja eriti julmalt möödunud sõjas. Kivi, betoon, soomusteras ja võitlejad kannatasid kõik välja. Vana park aga, mis varjas kindluse kaitsjaid ja nende patareisid, sai rängalt kannatada. Ta sai omal nahal tunda, kui halastamatu on sõda. Ja seepärast ongi siin nii palju noori puid. Ilmselt on neil aastaid pisut üle kahekümne... Nad sirutuvad koos pargi veteranidega päikese poole ja kuulavad vanema põlvkonna paplite sosinat endistest aegadest.

Küllap oleks iga roheline hiiglane võinud Kroonlinnale omalaadseks mälestusmärgiks olla, kui nende keskel poleks olnud tõelist, metallis kehastatud monumenti.

Nagu kaardiväelased auvalves seisavad puud liikumatu graniitaluse ümber, millel kõrgub Peetri võimas kuju. Täielikus admiralivormis, paljastatud mõök käes, seisab see pronkskoloss, tallates oma ratsasaabastega rootslaste lippusid. Monumendi alusel on metalli vermitud, otsekui käsk, sõnad: „Laevastikku ja seda paika hoida viimse hingetõmbeni kui kõige tähtsamat asja.“

Kui ei oleks Neeva kaldal Vaskratsanikku, tuleks sellel skulptuuril üksinda laulda hünni Peetri ja vene rahva kangelastele. Venemaa esimese merekindluse kõige vanem mälestussammas meenutab selle inimese titaanlikku energiat, kes „raius akna Euroopasse“, rajas kindluse Jäneseasaarele ja sadamalinnale Neeva jõe suudmesse, kes julgelt ja otsustavalt surus vaenlased välja Ida-Baltikumist ning kes lõpuks kinnitas kannal väikesel Retusaaril (Kotlinil) Soome lahes.

Laevastiku juhi ja laevaehitaja pronkskuju on pööratud näoga sadama poole. Tollesama sadama poole, mis on niisama kuulus kui kindluse ähvardavad fordid. Sealtsõitsid Balti mere eskaadrid vastu Rootsi laevadele. Nende purjesid paisutas võidutuul Hanko, Saaremaa ja Grönhamni juures. Pärast Hanko lahingut viidi vaenlaselt vallutatud laevade rodu pidulikult suurtükisaluudi saatel Kotlinist mööda Peterburisse. Ainult niiviisi, trofeedena, lasksid kindluse kaitsjad vaenlase laevad oma patareide laskejoone taha.

Sadam, mis jääb tolle iidse pargi seisva monumendi lähedale, oli ühe suurepärase merepidustuse — Peetri kuulsa ühemastilise purjepaadi Moskvast Kotlini reidile

saabumise tunnistajaks. See paat oli purjetanud kitsukesel Jauza jõel, pakkunud tulevasele tsaarile „veelõbu“ Izmailovi Hirsitiigil. Ja oma päevade lõpul ilmus too „Vene laevastiku vanaisa“ esmakordselt võimsa järelpõlve ette. Purjepaat, mida pukseerisid sõudepaadid, viidi pidulikult mööda kahekümnest laevast ja fregatist. Roolis oli Peeter ise. Igalt laevalt „õnnitleti paati suurtükkidega“, nagu tol ajal suurtükisaluuti nimetati, vimplid aga lasti alla „dekini“.

Varsti pärast „Vene laevastiku vanaisa“ pidulikku vastuvõttu Balti mere vetes toimus siin teine pidulik sündmus — kindluse ja väikese linna asutamine, millele anti nimeks Kroonlinn.

Kroonlinna kalda ääres heitis ankru laev „Perl“, mille Peetri käsu kohaselt tõi Kopenhaagenist ära Vitus Bering. Reidile sissepääsu tähistavate poide liini taha väljusid siit luubid „Nadežda“ ja „Neeva“, millel alustas ümbermaailmareisi esimene vene ekspeditsioon Krusensterni ja Lisjanski juhtimisel. Kroonlinna sadamast läksid oma mereretkele Bellingshausen, Lazarev ja Makarov.

Alustanud ringkäiku mööda Kroonlinna, võisime veenduda, et see ei jää oma roheluse poolest alla Leningradi tuntud eeslinnadele Petrodvoretsile, Lomonossovile ja Puškinile. Siin piitsutavad puisteede, parkide, tänavate ja väljakute rohelust kaldakividel murduvad võimsad lained. Ja kui sattusime Puhkeaeda, andsime end heameelega selle Kroonlinna hoolikalt hoitud nurgakese võimusesse.

Kuid ilmselt ei ole aed kuulus mitte lillekasvatajate kunsti ega maastikuarhitektide meisterlikkuse poolest. Me kohtasime malmaia taga kaht monumenti, millest on võimatu ükskõikselt mööda minna. Nad seisavad peaaegu kõrvuti, ehkki ajalisel lahutab neid terve sajand. Mõlemad ülistavad Vene meremeeste hingesuurust.

... 1826. aasta suvel võttis liinilaev „Azov“ M. P. Lazarevi juhtimisel kursi muistse Hellase kallastele. Mõne miili kaugusel Sitsiilia saarel asuvast Palermo sadamast tabas Vene eskaadrit tugev torm. „Azovi“ meeskoond ruttas liigseid purjesid rehvimä. Üks madrustest kukkus raalt mäsavasse merre. Meremehe kukkumist üle parda märkas mitšman Aleksandr Dorošenko. Mitšman hüppas vette, et uppumat päästa, sai juba nõrkemas madruse laevast eemal kätte ning jäi teda vee peal hoides abi ootama. Kuid paat

ei jõudnud meremeesteni: tuli kohutav laine ja kandis nad päästjatest eemale. Noor ohvitser ja madrus uppusid koos. Aga kui laev Kroonlinna tagasi jõudis, püstitasid „Azovi“ meremehed oma raha eest ja Lazarevi ning Nahhimovi jooniste järgi vaprale mitšmanile mälestussamba.

... 1943. aasta 16. aprilli koidikul seisis esimese järgu vanem Ivan Tambassov suurtükitorni juures vahis. Linna kohal valitses varahommikune vaikus. Ja äkki rebis selle vaikuse katki fašistide mürsk.

Ristleja „Oktjabrskaja Revoljutsija“ alustas tulevahe-
tust fašistide patareidega.

Kahevõitluse keerises lõhkes üks mürsk laevalael suur-
tüki lähedal, mille komandöriks oli Tambassov. Õhuline
paiskas vanema pikali ja heitis eemale. Ta kaotas tead-
vuse. Tulnud meelemärkusele, nägi Tambassov, et tekikate
põleb, tuli on jõudnud suurtüki lähedale ja limpsib
mürske. Kui need lõhkevad, on ristleja lood halvad.

Kohutav valu ei lasknud jalule tõusta. Kuid Tambassov
sai sellest võitu. Ta hakkas paljaste kätega tuliseid
mürske üle parda loopima. Viimane mürsk lõhkes Ivan
Tambassovi käte vahel.

Nüüd seisab Puhkeaia kõige ilusamal puisteel soomus-
kupli all suurtükk. Kaks kattes toru on komandöri auks
leinas langetatud. „Ivan Tambassovi suurtükk“, mille
kroonlinlased on toonud sõjalaevalt siia aiapuude varju,
jääb Nõukogude meremeeste murdumatu hinge igaveseks
sümboliks.

Jah, Kroonlinna elanikud säilitavad hoolikalt mälestust
neist, kes on toonud kuulsust nende linnale, laevastikule
ja kodumaale. Siin ei näe tsaaride, neile lähedaste kõrgete
aukandjate ega andetute admiralide mälestussambaid.
Nende jaoks ei ole Kroonlinnas leidunud maad, metalli,
graniiti ega head mälestust. Kotlini saare elanike uhke
vaim ei ole laskunud orjameelsusse. Siin on au sees üks-
nes Venemaa tõelised pojad ja patrioodid.

Juuli tänavas on säilinud ühekorruseline maja — endine
ohvitseride miiniklass, kus A. S. Popov avas uue ajastu
teaduse ja tehnika ajaloos — raadioajastu. Nüüd on siin
teadlase kabinet-muuseum, maja ees aga tema büst, mis
on endise Balti mere madruse skulptor V. Tšebotarjovi töö.
Selle maja aias, samuti õppelaevadel ja avaral Kroonlinna
reidil tegi A. S. Popov katseid, enne kui ta esmakordselt
demonstreeris Vene Füüsika- ja Keemiaseltsi istungil oma

raadiovastuvõtjat ning saatis eetrisse esimese kahesõnalise radiogrammi.

Kroonlinna pronksi või marmorisse jäädvustatud kangelaste galeriis on eriline koht Stepan Ossipovitš Makarovi mälestussambal. Muide, samuti nagu selle meremehe ja teadlase osal laevastiku ajaloos. Aupjedestaal, kus peab vahti pootsmani poeg, kellest sai Vene laevastiku uhkus, on rajatud saare kõige ilusamale väljakule. Aga mälestussammas ise... Sellest on raske jutustada. Seda peab nägema. Peab vähemalt kordki heitma pilgu nelja meetri kõrgusele täishabemega ja tuules lehvivat reisimantlit kandva hiiglase kujule, pronksi tardunud lainetemängule tema jalge ees, ankrutele ja kettidele, mis mälestussammast ümbritsevad, ning lõpuks pjedestaalile endale — saja kuuekümneme tonnisele kaljurahnule, mis on tõstetud üles Standardi reidi põhjast Viiburi lahes.

Pjedestaalile on raiutud Makarovi deviis: „Mäleta sõda!“ Ja need kaks sõna on raske kaaluga. Nad meenutavad Kroonlinna sõjajärgse põlvkonna poisikestele ja noortele meremeestele, revolutsioonitormide veteranidele ja koduperenaistele, ekskursantidele Leningradist ja külalistele välismaalt: Mäleta kohutavaid ja kangelaslikke kannatusi! Inimene planeedilt Maa, sa ei tohi lasta puhkeda hävitaval tulekahjul. Mäleta sõda!

Kroonlinna külalised otsivad Ankruväljakult ankruid, mis võiksid õigustada selle nimetust. Kuid ankruid ei ole, muidugi peale nende, mis seisavad admiral Makarovi mälestussamba jalami juures. Ja sellest hoolimata on väljaku nimetus niisama vana kui linn ise. Neil aegadel, kui Kroonlinn polnud veel Kroonlinn, kasvas selles paigas siin tihe mets. 1719. aastal doki ehitamise aegu raiuti mets maha. Hiljem hakati siia vedama ankruid ja ankrukette — ühtesid remontimiseks, teisi, uusi, laevadele paigutamiseks.

Igas linnas — väikeses või suures — on paiku, millele aeg või mälestused on andnud oma kuulsuse. Kõik meenutab seal kaugemat või lähemat minevikku. Sellised on Punane väljak Moskvas, Paleeväljak Leningradis ja Ankruväljak Kroonlinnas. Ka viimasest on kihutanud üle revolutsioonitormid. Ta on kuulnud võidusaluute. Tema pinda on niisutanud ülestõusnud madruste ja tööliste veri. Siit läksid Oktoobrirevolutsiooni kaitsma madruste ja punakaartlaste salgad. Esimese vene revolutsiooni ajal

muutus väljak isevalitsusevastaste lahingute areeniks. Ankruväljakult sõitsid kroonlinlased Petrogradi kohtuma Leniniga seitsmeteistkümnennda aasta aprillis. 25. oktoobri varahommikul aga läksid Kroonlinna revolutsioonilised jõud siit appi Petrogradi proletariaadile.

Ankruväljak ise, tema kivid, tema pind, mis võttis vastu esimese vene revolutsiooni võitjaid ja Krasnaja Gorka ford'i mässi mahasurumisest osavõtjaid, on säilitanud endas nende revolutsiooniheitluste ülevuse. Ja seepärast ei ole Kroonlinnas pühamat paika kui too väljak. Ja seepärast kogunevad Oktoobrirevolutsiooni järglased kõige suurematel pidupäevadel just siia.

Üle 250 aasta seisab see kindlus Soome lahe idaosas. Siin sündis ja mehistus Vene sõjalaevastik. Siit väljus ta merede ja ookeanide avarustele. Sellel tillukesel maalapil Balti meres alustasid oma teenistust ja teaduslikku tegevust peaaegu kõik tuntud laevastikujuhid. Kroonlinna reidid ja sadamad on kandnud oma turjal valgetiivalisi luupe ja fregatte, seejärel võimsaid soomusaurikuid ja kaasaegseid laevu. Kindluse ja laevastiku suurtükivägi on rohkem kui kord tõkestanud vaenlasele tee Venemaa pealinna, hiljem aga Oktoobrirevolutsiooni hälli juurde. Kõike seda ei saa jätta meenutamata, kui oled astunud legendaarsele pinnale, kus iga kivi on mälestussammas ja iga mälestussammas laevastiku epohh.

KUULSA RISTLEJA PARDAL

„Käskjalg ristlejalt „Kirov“ ... Komandöri asetäitja poliitalal ootab teid laevale.“

Noor mereväelane, nähtavasti esimest aastat teenistuses, vuristas selle kutse õhinal ja selgelt maha ning võttis käe madrusemütsi juurest.

Meid oodatakse? Ristlejal „Kirov“?

Kui lähenesime Kroonlinnale ja nägime reidil laevade majesteetlikke monumente, lubasime endal unistada sellest, et külastame üht neist... Küllap käskjalg eksis. Ilmselt ei pidanud ta meid meiks. Kuid me ju tahtsime külastada üht laeva. Ja palusime selleks abi meie esimeselt Kroonlinna-tuttavalt — kolmanda järgu kaptenilt Jakov Levitinilt. Muidugi ei unustanud ta meie palvet.

Ent kuidas me ristlejale läheme? See on ju reidil. Kas ei võiks selle juurde sõita meie kaatril?

Peagi saame vastava loa ja jätame maha Itaalia tiigi külalislahked veed.

Raske öelda, kas meil õnnestus laevale lähenedes täita kõiki meresõidu reegleid... igatahes püüdsime mitte rikkuda jõelaevnike reputatsiooni.

Meie õnneks seisis „Kirovi“ parda ääres valvekaater, mille külge otsad kinnitasimegi. Aga kui seda poleks olnud? Ei tea, kas oleksime siis laeva juurde sõita osanudki. Selle soomustatud külg kõrgus nagu järsk kaljusein.

Arvatavasti oleksid meid kadestanud alpinistid, kui nõorredelit mööda üles ronisime. Vähemalt sellisest kõrgusest oskavad mägironijad lugu pidada. Aga juba ongi viimane köisaste — ja siis jalge all kindel pind.

Eemalt on ristleja üpris fotogeeniline. Veepinna kohal kõrgub laeva selgete piirjoontega siluett. Selle korpus on suunatud ettepoole. Näib, et ta on kogu oma olemusega edasisööstul, milles teda ankruketid vaevu suudavad tagasi hoida. Tekiehitused annavad juurde mehisust ja võimsust. Aga lähedalt, laevalaelt vaadatuna näeb „Kirov“ välja teistsugusena. Me vaatame arglikult ringi: peakaliibriga suurtükkide torud, tekiehituste loendamatud korused, pilvedesse ulatuv mastitipp... Ja kõik see on siinsamas kõrval, ilmsi. Tundub, nagu oleks too hall metallilasu äkki nähtamatu koormana lasunud meie õlul. Millegipärast hakkas kuum, ehkki värske tuul lõõtsus üle ülemise laevalae.

Ohvitser, kortik puusal, kandis meie nimed vahizurnaali. Jäid meelde tema sõnad: „Õnnitlen punalipulisele ristlejale saabumise puhul!“

Märganud külaliste kohmetust, naeratas meile tumeda-silmne vahimadrus, side käisel.

„Ärge peljake! Neli aastat tagasi seisin ka mina siin nagu mähkam. Viidi mind kubrikusse ja öeldi: siin hakkad elama. Öösel aga oli lahinguhäire. Kõik jooksid kuhugi. Mina samuti. Jooksin peaaegu et kaptenisillale välja. Vaja oli aga laskuda masinaruumi. Viidi mind siis sinna ja öeldi: seisa turbiini juures! Lõbusalt algas minu teenistus... Aga kui teil abi vaja läheb, siis küsige vanemmadrus Marzõkanovit peakaliibri divisjonist.“

Arvatavasti töötas see noormees enne laevastikku tule-

kut mõnes suures tehases või sadamas dispetšerina, arvasime meie. Milline haare, osavus, operatiivsus! Ja me olime veendunud, et ei eksi Abõltai Marzõkanovi elukutse suhtes. Milline aga oli meie üllatus, kui ta ütles, et oli töötanud zootehnikuna.

„Mis selles siis ebatavalist on? „Kirovil“ leidub iga-suguse erialaga mehi. On kõrge kvalifikatsiooniga treialeid, kombainereid, elektrotehnikuid, terasesulatajaid, montaažitöölisi . . . Kõiki ei jõua üles lugedagi. On ka heliloojaid ja kunstnikke. Kirovlastest võib tehases kas või terve tsehhi komplekteerida või sovhoosile täiendust anda. Kui vaja, saadame rahvapilliorkestri gastroleerima. Mida kodus ei osanud, selle õppisime selgeks laeval.“

„Jutustage endast, Abõltail“

„Enne teenisin põllumajandust Kasahstanis, nüüd peakaliibriga suurtükki Balti merel. Tõsi, madrusemütsist unistasin juba koolipõlves. Mul vedas: saatus tõi mu ristlejale.“

Nüüd aga on varsti juba demobilisatsioon. Kahju on „Kirovist“ lahkuda. Kuid tuleb loovutada koht vennale. Amangazõ unistab samuti ajast, millal saab madrusemütsi pähe panna. Kui koju puhkusele sõitsin, ei jäänud ta minust sammugi maha. Tuli talle jutustada lipuheiskamisest, tormidest, õppustest, meie suurepärasest komandöridest ja meremeeste sõprusest. Las harjub merega. Meil Semipalatinski oblastis on hoopis teistsugune meri — viljameri.“

Kõigest mõni minut olime koos tolle tumedasilmse vahimehega, kuid ta jäi meile kauaks meelde, jäi meelde südamlikkuse, huumorimeele ja uhkustundega oma laeva üle, mis muide on omane kõigile kirovlastele.

Siis tuli ohvitser, kes oli määratud meile ajutiseks komandöriks. Me just porisesime, et satume mõne meie soovidele järeleandmatu ülemuse kätte. Aga nägime enda ees jässakat, avala näoga ja, mis peaasi, noort leitnanti.

Esitlenud end, ajas Viktor Koval jalad laevalael harki, nihutas pilotka kuklasse, tõmbas lauba kipra, vangutas pead ja lausus toonil, mis eeldas vastuvaidlematut sõnakuulmist:

„Kaksteist null null.“ Heitsime pilgu endi kelladele ja veendusime, et ta räägib sulatõtt. „Püha tund laevastikus . . . Lõuna!“

Lõuna? Meie olime alles hiljaaegu hommikust söönud . . . Kuid me ei kuulu ju praegu iseendale. Ühest kül-

jest on lõuna suurepärase asi: saame osa võtta tõelisest meremeeste söömaajast. Teisest küljest aga on ristlajal arvatavasti peale lõunasöögi veel palju huvitavamaid asju.

Aga leitnant oli juba jätnud kulmukortsutamise. Üle tema näo säras naeratus, mis talle palju enam sobis. Raputanud veel kord pead, lausus ta:

„Pole midagi parata. Peate meie juhtkonnaga tutvuma lõunalauas . . . Läki!“

Ühiskajuti sissekäigu juures Viktor peatus ja asetaski harjunud liigutusega oma pilotka varna. Siin rippus juba oma kümme-viisteist laevastiku „krabiga“ nokkmütsi.

Avatud illuminaatoritesse voolas joana päikesevalgus. Ja küllap seepärast tunduski ühiskajut liiga avarana. Igatahes meie ei märganud ruumikitsikust. Senine ettekujutus, et laeval peab kõik olema miniatuurne, kadus ühekorraga ja andis asu asjade „maisele“ tajumisele. Lauad on siin massiivsed ja kindlalt põranda külge kruvitud, et ükski torm neid paigalt ei nihutaks. Lagi on küllaltki kõrge. Igatahes mitte madalam kui kaasaegsetes korterites. Lae toed näevad välja õnnestunud dekoratiivsete kaunistustena. Paistis, nagu oleksid need laiad diivanid toodud siia lähemast puhkekodust. Aga õigupoolest ei saa see teisiti ollagi. Laev on ju meremehe kodu. Ja see tõsiasi tundub banaalsena üksnes neile, kes kunagi ei ole merd sõitnud.

Kujunes välja nii, et lõunalauas rääkisid peamiselt külalised. Borši ja pilafi vahel jutustasime oma reisi-ideest. Pärast teist rooga tegime teatavaks paadiretke marsruudi. Magusroaks serveeritud suurepärase kompott aitas meil välja laduda esimesed Kroonlinna-muljed.

Ja siiski ei tundnud me end mitte kõige paremini. Liiga proosaline oli olukord, milles meil tuli ristleja komandöriaga tutvuda. Kuid meid julgustas „Kirovi“ komandöri ase-täitja poliitalal Vladimir Stepanovitš:

„Hüva, arvame teid ajutiselt ristleja isikulisse koosseisu.“ Ja lisas: „Kuid meil peavad noored meremehed kõigepealt laeva tundma õppima. Kiilust mastitipuni.“

Ja me suundusime koos leitnant Kovaliga ringkäigule mööda „Kirovit“. Laskusime loendamatuid trepiastmeid pidi nii sügavale, et olime otse Kroonlinna reidi vette sukeldunud laevakiilu kõrval. Tõusime nii kõrgele, kui eeskirjad lubasid, üles ristleja teki kohale, et näha selle soomuskindluse väljasirutatud keret. Seisime laeva läi-

kima nühitud musklite — turbiinide kõrval, mis oma võimsuselt ei jää maha mõnestki hüdroelektrijaamast. Laeva trükikojas hoidsime käes värskest trükivärvist lõhnavat ajalehte. Esimese järgu vanem Viktor Safronov ja tema sõbrad katlamasinistid näitasid meile neljandas kajutis oma uhkust — Kasahstani Kommunistliku Noorsooühingu Keskkomitee rändpunalippu parimale allüksusele, mida nad juba ammu pole kellelegi loovutanud. Samas ühiskajutis jõudsime televiisori kaudu vaadata üht poolaega jalgpallivõistlusest, mis anti edasi Prahast.

Lühidalt, varsti lakkasime imestamast, sest iga samm laeval pakkus üha uusi ja uusi avastusi, mis vapustasid kui vamaainimese ettekujutust.

„Nüüd aga on meie teel kõige kallim, kõige püham paik laeval,“ lausus Viktor Koval, kui laskusime mööda treppi väikesesse kitsasse koridori.

Ja me nägime ukstel kõigest kaht sõna — „Lenini tuba“.

LIPU AU

Kui ristleja oma sünnipäeva tähistab, saabuvad tema pardale lugupeetud külalised. Noored meremehed võtavad autrapi juures vastu „Kirovi“ veterane, Suurest Isa maasõjast osavõtnuid. Paljud neist ei kanna enam laevastiku vormi. Kuid nende tsiviilrõivaste all on peidus laevale ustavaks jäänud süda.

Erutatult käivad vanema põlvkonna meremehed, kes on laeva lipule kuulsust toonud, ristlejal ringi, lähevad oma endistele võitluspostidele ja kajutitesse, kus nad aastaid elasid.

Veteranid meenutavad kuuldavalt: „Siin on minu koi... Aga see siin on minu kast... Selle laua taga kirjutasin sissepiiratud Leningradist kodustele kirju...“

Ja tingimata lähevad külalised üheskoos Lenini tuppa — kirovlaste lahingukuulsuse säilitamise paika. Siin on raamatukogu — vanim laevaraamatukogu Balti mere laevastikus. Siin on ristleja muuseum. Klaasi all näeme NSV Liidu Ülemnõukogu Presiidiumi seadlust „Kirovi“ autastamise kohta Punalipu ordeniga. Samas on šeffide kingitused — esimene Kasahstani koks, kotike uudismaa nisuga... Lõpuks ripub siin kaart, millele on kantud laeva lahinguteekond. Punktiirjoon läbib sinavat Balti merd.

Riia ... Tallinn ... Kroonlinn ... Leningrad — selline on „Kirovi“ poolt sõja-aastail lahingutules läbitud marsruut. Kaardi all on lahinguteekonna kuupäevad. Koos fotoalbumite, kirjade, lendlehtede, telegrammide, raamatute, veteranide mälestuste ja kangelaste portreedega, mis on hoolikalt muuseumisse kogutud, jutustab kaart laeva ajaloost. Siin nad on, kuulsuse leheküljed.

1935. aasta. Laeva sünd.

Hiiglasuured terasplaadid tehase staaplil. Nende ümber tunkedes inimesed: töölised ja insenerid, laevaehituse meistrid. Neil on pidupäev — laeva mahapanek.

Aukülaline — Mihhail Ivanovitš Kalinin — võttis kellegi peopesalt ettevaatlikult väikese hõbeplaadikese ja tõstis selle silmadele pisut lähemale, et vaadata graveeringut — tulevase laeva nime ja mahapanemise kuupäeva. Seejärel laskis plaadikese kiilu kahe terasplaadi vahele.

„Suurele laevale suuri merereise,“ ütles NSV Liidu Ülemnõukogu Presiidiumi esimees ristleja mahapaneku tseremooniat lõpetades.

Nii kirjeldavad pealtnägijad Nõukogude sõjalaevaehituse esiklapse ristleja „Kirov“ ehitamise algust.

Siis saabus ristleja vettelaskmise päev. See oli suurpäev nii tehasele kui laevastikule, meelde jääv sündmus kogu maale. Tol vaikselt kuldsel sügishommikul ootas ehitustelinguist vabanenud „Kirov“ kohtumishetke talle eluase meks määratud voogudega. Ja ka inimesed ootasid, ootasid laeva sündi. Kõlas viimane käsklus:

„Vabastada konksud! Lülitada sisse tõukajad!“

Siis löödi vastu „vastsündinu“ parrast puruks šampanjapudel. Laev oleks nagu seda hetke oodanud, et jätta hüvasti tehasega: ta nõksatas paigalt ja libises veteavaruste poole. Siis ragisesid ketid ning langesid vette ankrud, suutes laeva vaevu paigal hoida. See jäi tehase müüri äärde kergelt õõtsuma.

Sõjalaevastiku lipu heiskas „Kirov“ Kroonlinna Suurel reidil.

Tollest päevast jutustas meile esimese järgu erukapten, Leningradi Laevaehituse Instituudi õppejõud Nikolai Sergejevits Debellov, kes esimesena heiskas lipu sellel Balti mere ujuvkindlusel.

„Veerand sajandit on möödunud, kuid ei aeg ega sõda

ole suutnud kustutada mälust seda imetoredat päeva. Meile, kirovlastele-veteranidele, oli ja jääb see samasuguseks sündmuseks nagu vande andmine või esimene lahing...

Kui „Kirov“ Kroonlinna reidile saabus ja teiste Balti mere laevade kõrvale uljalt seisma jäi, meenus meile Peetri paat. Rohkem kui kakssada aastat tagasi saabus samale reidile oma lastelaste — purjelaevade rivi ette „Vene laevastiku vanaisa“. „Huvitav,“ rääkisid siis meremehed, „millise mulje jätaks „vanaisale“ see soomustatud ja kiire lapselapselapselaps?“

Meie „Kirovi“ kohtumine Balti mere laevastikuga oli paljutähendav. Vanadele meresõdalastele saabus vahetuks kaasaegne ristleja. Tol korral meist vasakul seisnud miinilaevad „Leningrad“, „Minsk“ ning teised laevad andsid edasi semafori: „Tervitame uut võitluskaaslast!“

Ettenähtud tunnil löödi ristlejal kella. Kõlas signaal suurokogunemiseks. Ja juba joonduski paigale täpne rivi — kaks rida piki poordi. Need olid kirovlased — Balti laevastiku uustulnuka esimene meeskond. Meie hulgas oli nii kogenud kui ka noori meremehi. Tulime ristlejale lahingulaevadelt, sellistelt nagu „Oktjabrskaja Revoljutsija“ ja „Marat“. Aga saime kirovlasteks. Ja kõik närvitsesid sel tunnil — madrustest, esimese aasta meestest, kuni komandörini, teise järgu kapten Boriss Pavlovitš Ptohhovini. Mina närvitsesin arvatavasti kõige rohkem, sest minul kui vahikomandöril tuli esmakordselt heisata laeva lipp.

Kui kostis käsklus: „Heisata lipp ja rindplagu!“, tundsin käes kergelt siidkangast. Värske hommikutuul mängis sellega, see aga rebis end linnuna taevasse. Jõudnud varda tippu, rullus sinivalge lipp lahti kogu oma suuruses, lõi vabisema laevaahtri kohal. Ja samal hetkel tõusis ristleja kohal lendu ka rindplagu, mille heiskas peapootsman Andrei Semjonovitš Dovgalenko.

Tähistasime esimest lipuheiskamist vaikimisega. Ning too pidulik vaikimine oli otsekui ustavusvanne laevastiku traditsioonidele ja kohustusele kodumaa ees. Igaüks meist mõtles arvatavasti neil lühikestel hetkedel paljust. Mulle, noorele suurtükiväeleitnandile, kes alles teist aastat laevastikus teenis, meenus, kuidas me peakaliibriga suurtükile torni ehtasime, kuidas ma „Kirovil“ parteisse astusin...

Hiljuti nägin seda ristleja esimest lippu Sõjalaevastiku Keskmuseumis. Seal teda hoitakse. Nüüd on ta kuulsuse reliikvia."

24. aprill 1942. Ristleja jätkas Neeval võitlust Leningradi pärast.

Lahingud Riia ja Tallinna all ning Kroonlinna lähistel olid kirovlastele uskumatult rasked.

Kuid nad kannatasid kõik välja. Pidasid vastu. Nagu tolgi hirmsal ja küllap vist meeskonnale kõige raskemal päeval, mil fašistid Leningradile ja Balti laevastikule masilise õhurünnaku sooritasid.

Kolm pommi langes laevale. Otsetabamus. Kolm plahvatus vapustas ristlejat. Tekiehitused olid purustatud. Õhuline kägardas mitme suurtüki torud. Kõik mähkus suitsu. Algas tulekahi.

Tuli jõudis mürsukeldrini. Mitu sekundit küll kulub, et paisata kogu laev vastu taevast? Peakomandopunktist tuli käsklus: uputada mürsukelder. Ohule läksid vastu kaks meest — madrused Terehhov ja Kokovtsev. Hingates sisse suitsu, otsisid nad läbitungimatus pimeduses üles luugid ning vesi tungis keldrisse ja peatas tule.

Üleval aga löid fašistide eskadrillidega lahingut õhutõrjeväelased. Pommitajate ründelennud tekitasid kaose. Taevas otsekui kukkus ümber, rebestatuna ulgumisest ja raginast. Kartmatult võitlesid esimese järgu vanema Daniil Pavlovi õhutõrjeväelased. Ikka ja jälle kuulis suurtükimeeskond tema nõudlikku „Tuld!“. Õigemini küll ei kuulnud, vaid mõistis käsklust tema õhku lõhestava järsu käelöögi järgi.

Pavlovi õhutõrjesuurtükk võttis hitlerlikke piraate vastu esimesel sõjapäeval Riia lahel. Oma meeskonnaga löi vanem lahinguid Tallinna reidil ja Soome lahel. Õhutõrjeväelased oma „tõrkumatu“ komandoriga, nagu Pavlovit laeval kutsuti, hävitasid raskes lahingus Kroonlinna juures pommilennuki. Ja ka lahingus Neeval seisis vanem — tugeva kehaehituse ning lihtsa rahuliku näoga noormees — spaartekil. Killuvihmas, pommide ulgumise all jätkas Pavlov mustatiivuliste tulistamist. Ja pidas kahevõitlust seni, kuni pommikild ta rinna rebestas. Vanem kukkus laevalaele ja jäi sinna lamama, käsi üles tõstetud. Ta oli tahtnud hüüda: „Tuld!“. Kuid ei jõudnud enam.

Need, kes tulevad nüüd „Kirovile“ sõjaväeteenistusse ja saavad õhutõrjeväelasteks, näevad Pavlovi suurtüki alu-

sel väikest hõbetahvlit. Sellel on nende suurtükiväelaste nimed, kelle võttis sõda. Nüüd on Pavlovi õhutõrjesuurtüki komandamine või reakahurväelaseks saamine hõbedase mälestustahvlikesega suurtüki juurde suur au.

LAEVASTIKU KORD

Kell kaheksa ja kümme minutit kandus laeva translatsioonivõrgu kaudu laiali vahiohvitseri käsklus:

„Alustada ülevaatus!“

Madrused ja ohvitserid asusid oma kohtadele.

Külalise seisund ei kohustanud meid alluma laeval kehivale päevaplaanile, kus igal tunnil ööpäevast on oma otstarve. Ja siiski kutsus vahiohvitseri käsklus ka meid täitma oma kohust oma laeva ees.

Vahimadruse abiga heitsime üle parda köisredeli ja laskusime oma kaatritele. Ka tema vajab ju hommikutualetti. Nagu näha, oli ta öö veetnud hästi. Korra jaluleseadmine meie mitte eriti suures majapidamises ei nõudnud pikki askeldusi.

Ja samas tuli meile meelde, et meie laev ei kannaks ikka veel nime. Kohutavalt piinlik hakkas sõbra ees. Olime toonud ta Leningradist Kroonlinna. Ta oli seisnud kuulsas Itaalia tiigis. Lõpuks langes talle osaks au seista reidil kõrvuti punalipulise ristlejaga. Ja kogu selle aja jooksul oli ta poort puhas nagu mõnel valmishitamata laeval. Lohutasime end sellega, et nimi tema jaoks oli valmis mõeldud. Jäi vaid maalida kaheksa tähte lumivalgele poordile. Ja me tahtsime seda teha päris teekonna algul. Mis siis ikka, praegu on kõige sobivam aeg võtta kätte pintsel.

Abi saamiseks läksime Sergei Karõmsakovi juurde. Eelmisel õhtul tutvustati Sergeid meile nii: esimese teenistus-aasta madrus, kohakaasluse alusel laeva kunstnik.

Leidsime Sergei Lenini toast. Seletasime, milles asi on: läheb vaja värvi ja pintslit — tahame maalida kaatri poordile tema nime. Ta vaatas meile tähelepanelikult otsa ja raputas siis eitavalt pead.

„Kaater on vees. Poort on tal madal. Maalida seal ei saa. Kuid mõtleme midagi välja. Oodake siin, ma lähen peapootsmani järele.“

Saabus pootsman — pikk, atleedi kehaehitusega mitšman. Ta täitis kogu ukseava. Ja tema võimas kaju sisen-

das lootust: noh, see inimene suudab küll kõike. Ivan Ivanovitš Košel taipas poolelt sõnalt probleemi olemust.

„Ärge muretsege, noormehed. Oleks aga pekki, leiba ikka leidub,“ resümeeris ta. Ja käsutas siis otsustavalt: „Läki tekile!“

Uleval vaatas ta üle reelingu, silmitsedes kaatrit. Seejärel pöördus meie poole ja päris, kas kaatril on kohti, mille külge saaks trossid kinnitada, et teda laevatekile tõsta.

„Siis on ju suurepärane,“ lausus ta. „Aga sina,“ pöördus peapootsman Sergei poole, „pane valmis värvid ja pintslid. Viie minuti pärast seisab kaater sinu ees nagu molbert.“

Ivan Ivanovitš hõikas üht, teist, kolmandat. Madrused kogunesid silmapilkselt. Pootsman lausus neile kõigest mõne sõna ja samas ilmusid kohale plokid, köied, konksud, vee kohal jäi rippuma kraananokk.

Viie minuti pärast seisis kaater laevalael, Ivan Ivanovitš aga pühkis lõngajäätmesse käsi.

„Nii-nii,“ sõnas ta kaatrit igast kandist silmitsedes, sellele vastu külgi ja põhja koputades. „Aga millise nime te talle valisite? „Horisont“? Tore nimi. Las sõidab horison-dini välja. Hästi tehtud.“

Sergei Karõmsakov, valge purjeriidest ülikond seljas ja sinine barett peas, asus asja juurde. Madrus andis meile mõista, et kuna kaater asub „Kirovi“ pardal, siis tema kui laeva kunstnik ei usalda pintslit ja värvi kellegi teise kätte. Kuni Sergei nime maalis, küsitlesime noormeest tema teenistuse, kodu ja elukutse kohta eraelus.

Ta ei jõudnud saada Alma-Ata Gogoli-nimelise Kunstikooli lõpudiplomit. Tuli minna sõjaväeteenistusse. Kuid midagi tagasipöördumatut tegelikult ei juhtunud. Kooli lõpetamise päev lihtsalt nihkus teatud aja võrra edasi.

Kodust lahkudes ei võtnud ta kaasa ühtki paberilehte ega pliiatsit. Arvas, et milleks need. Ega sõjavägi ole mõni joonistusklass. Aga ta eksis. Tuleb välja, et tema pliiats ja pintsel aitavad noormeestel paremini teenistuskohustusi täita. Kui laevad on retkel, annab iga meeskond välja oma lahingulehte. Satiirileht „Polundra“ aga pole veel kordagi tema karikatuurideta ilmunud.

Kõigest pool aastat on noormees teeninud, kuid tema joonistustest võiks juba näituse kokku seada. Pliiats on tal alati käepärast. Õppustel silmapaistnud madruste ja ohvit-

seride portreed, fotomontaažid õppereisidelt, stendid meie tähekaptenite kosmoselendudest. Kõik usaldatakse joonistada ja kokku seada üksnes temale.

Sergei peab end laeval veel uustulnukaks. Kuid pooleaastase teenistuse jooksul on ta jõudnud koguda hulga tähelepanekuid. Tema mõtted Balti mere värvivarjundite kohta võiksid huvi pakkuda professionaalsele kunstnikule. Kui ta esmakordselt käilalt päikeseloojangut vaatas, näis talle, et ta ei taba kunagi neid taeva ja vee peeni motiive. Oli ta ju harjunud päikeseküllase ereda paletiga, mida kunstnikule kingib Kasahstan. Aga siin on omad värvid. Vaevalt tabatavad akvarelltoonid sunnivad tõsisemalt mõtlema, visamalt otsima.

Kui Sergei oma töö oli lõpetanud ja meie kaater piki poorti erkpunast pealkirja kandis, tuli peapootsman. Silmitses sirget täherida ja kiitis laeva kunstnikku. Astus juurde vahiohvitser, kogunesid vahist vabad madrused. Paljud teadsid, kust oli tulnud nende juurde kaater ja selle meeskond. Meremeeste hulgas oli volgalasi ja gorkilasi, Uraali ja Siberi noormehi. Kõiki neid huvitas, kas me sõidame mööda nende koduküllast või -linnast. Sel puhul kostitas keegi volgalastest kõiki kodusvalmistatud paberossidega. Tegime suitsu. Ja märkasime: ükski meremeestest ei pillanud laevalaele ei tikuotsa ega tuhka. Käitumisjoon, mis vääriskäitumiseks!

Olime juba varem märganud, et kajutites ja kubrikutes ei ole tolmukübetki. Pärast kinoseanssi klubis ei ole korrapidajal vaja harja kätte võtta. Kambüüsis on kõik säravalvalge nagu operatsioonisaalis. Madrustel on ülikonnad niivõrd puhtad, otsekui antaks need neile iga päev uued. Aga kõige suurema imestuse kutsus siiski esile laevalae puhutus — tollesama laevalae, mida mööda päeva jooksul tallab mitusada jalapaari. Laeval on viidud sisse — ja nähtavasti juba ammu — puhtusekultus. Et selle kohta ammendavat vastust saada, hakkasime küsitlema peapootsmanit.

„Õelge, millest on tekkinud laeval selline ülisuur tähelepanelikkus puhtuse suhtes? Millega seda seletada?“

Ivan Ivanovitš pilgutab kavalalt silma ning hakkas jutustama vanu lugusid laevastiku elust.

„Hiljuti sattus mulle pihku üks raamat. Ajalooline. Sellest, missugune kord Kroonlinnas laevadel valitses. Teate, raske on uskuda kirjasõna. Tuleb välja, et vihmavee- ja

porilombid laevaruumides ning tekil, hallitus poordil — see oli kõige tavalisem nähtus. Trümmis kaotas madrus väljakannatamatu haisu käes teadvuse. Seisab laev sellises olukorras paar-kolm aastat sadamas — ja juba vajabki remonti, nagu oleks mitu aastat järjest mere-reisil olnud.

Aga milliseid legende teenistusest laevadel ringi liikus! Räägitakse, et paljudel ohvitseridel polnud isegi isiklikku mundrit. Vahiteenistusse tuldi erariides. Teenistusruumis tõmmati kõigi jaoks ühine munder selga. Kentsakaid lugsid juhtus. Raamatus on näiteks juttu ühest pisikest kasvu ohvitserist. Too pani selle mundri selga, kuid varrukad tolknesid. Kas või võta tükk maha. Tema õnnetuseks korraldas ülemus ülevaatuse. Määrustiku kohaselt tuli tol ajal mõne kõrgemas aukraadis isiku ilmumisel mõõgaga saluteerida. Vahimees aga takerdus varrukatesse. Sellest ajast peale määratigi vahiteenistusse üksnes vastavat mundrit kandvad ohvitserid.

Tuleb välja, et mitte alati pole kord laevastikus kõrgel järjel olnud,“ lõpetas peapootsman ja lisas siis: „Aga „Kirovi“ kohta võib niiviisi ütelda: tulin mina siia — enne mind oli laev korras hoitud, lahkun ma teenistusest — vaatavad teised ristleja järele. Ongi kogu tõde. Sest meie laevastiku kord — see on otsekui vedru, mis teenistust pingul hoiab.“

„MARKILOMBI“ PEAFARVAATER

Kui toredad on laeva lipu heiskamise hetked! . . . Lipukanga lahti rulludes meremeeste pea kohal näib, nagu saluteeriks ristleja ise laevastikule, korrates vannet: ma olen rivis. Isegi kogenud meremees suudab vaevu tunnetepuhangut hinges tagasi hoida. Mis aga puutub uustulnukasse, siis särab see õnnest, nagu oleks lehviv lipp osake temast endast . . .

„Lipu ja plagu heiskamiseks valvel!“

Lakooniliselt ja erutatult kõlab vahiohvitseri käsklus. Ja piki reelingut tardub paigale kaks rida madruseid. Nende näod on pidulikud ja ülevad.

Vahiohvitser jälgib kella sekundiosuti liikumist, otsekui kartes õiget hetke mööda lasta. Ja siis lüüakse laeval kella. Selle helisevad löögid lõhuvad vaikuse, täidavad

õhu. Kajana kanduvad vastu kellalöögid teistelt laevadelt. Helid hajuvad hommikujaheduses.

„Heisata lipp ja plagu!“

Kõlavalt ja tarmukalt hüüab pasun. Kõigi pilgud on suunatud ahtrisse lipuwardale, mida mööda liigub meloodia taktis kiiresti ülespoole sinivalge lipp sirbi, vasara ja ordeniga.

Peaaegu veerand sajandit toimub „Kirovil“ see traditsiooniline rituaal. Meie jaoks aga on see viimane hommik laeval. Viimast korda kuulame käsclusi. Viimast korda näeme lipusaluuti. Mõne tunni pärast jätame hüvasti meremeestega, Kroonlinnaga, et alustada teekonda itta. Ja see sünnib hetkel, kui kõmatas Kroonlinna suurtükk.

See seisab Peetri pargi lõunaservas — üks paljudest merekuulsuse monumentidest. Juba rohkem kui kaks sajandit kostavad Balti mere kindluse kohal täpselt keskpäeval suurtükipaugud. Neile kajavad laevadelt vastu kellalöögid. Suurtükk loeb ajaloo samme. Ta tulistas Vene fregattide tagasisaabumise puhul ümbermaailmareisidelt ja merelahingutest. Ta kärgatas Krusensterni ja Bellingshauseni, Lisjanski ja Golovnini, Lazarevi ja Pahtussovi, Begitševi ja Makarovi auks. Me muidugi ei kavatsenud ajalukku minna, kuid arutlesime kainelt: las traditsiooniline keskpäevane suurtükipauk jääb ka meie reisisaluudiks.

Pärast lipuheiskamist ristlejal „Kirov“ astusime tüüri-mehe kajutisse. Meid võttis vastu noor rühikas kolmanda järgu kapten V. I. Muravitš. Palusime Vladimir Iljitšilt nõu, kuidas meil on parem Kroonlinnast Leningradi sõita.

„Noh, sellise laeva jaoks nagu teie „Horisont“ „Markii-lomp“ ebameeldivaid üllatusi ei tööta.“

„Mis asi see „Markii-lomp“ on?“

„Nii kutsuti varem naljatades Soome lahte. Meremeestele, kes on sõitnud ookeanidel, võib ta tõepoolest näida lombina. Ja ei ole midagi lihtsamat kui laev selles lombis karile istutada. Mööda lahte on alati olnud raske liikuda. Isegi purjelaevad oma tagasihoidliku süvisega hoidusid siin sõitmast.“

Vladimir Iljitš läks ühe laua juurde, mida kattis hiiglasuur kaardipoogen otsekui lina. Loendamatud punktid, arvud, jooned, punktiirid, nooled ja ringikesed katsid seda „laudlina“ kireva joonisena.

Tolles tingmärkide kirevuses õnnestus meil vaevu tabada Kotlini saare piirjooni.

„Soome lahest viib Neevasse viis faarvaatrit: Merekanal, Laeva, Galeeri, Peetri ning Jelagini faarvaater. Ühed viivad Suur-Neevasse, teised Väike- või Kesk-Neevasse. Valige ükskõik milline.“

Oi, kui saaks korraga minna mööda kõiki viit Lenigradi viivat teed! Ja õppida igaüht neist näost näkku tundma. Kahjuks aga ei saa.

„Mai- või oktoobripidustuste ajal,“ tähendas ristleja tüürimees, „lähevad laevad Lenigradi mööda Merekanalit. See on peasissepääs Neevasse.“

Mis siis ikka, laev ei ole meil suur, igast faarvaatrist ujub läbi. Ja kuivõrd on olemas peafaarvaater, siis ei ole meil põhjust seda vältida. Liikugu „Horisont“ itta mööda „Markiilombi“ peafaarvaatrit.

„Arvan, et te ei eksi lahes,“ lausus kolmanda järgu kapten V. I. Muravitš hüvastijätul ja andis meile põhilised orientiirid — Merekanalisse sissepääsu tähistavate poide asukohad — ja nimetas kompassikursi.

Kell pool kaksteist tulime vahiohviteri ruumi. Kaks päeva tagasi olime siin „Kirovi“ tekile astunud. Nüüd aga jätame samas laeva ja tema meeskonnaga hüvasti.

Improviseeritud telesaatemise tseremooniat juhatas peapootsman. Ivan Ivanovitš Košel tegi seda sundimatult ja huumoriga. Otsekui oleks tal iga nädal tulnud reisimehi teele saata.

Jätsime kirovlastega hüvasti. Meie käed surusid kümneid käsi. Lõpuks heitis vahimadrus köisredeli alla ja me laskusime „Horisondi“ pardale.

Ootasime signaali teekonna alustamiseks. Ja siis paiskus Peetri kaldapealsel üles suitsupilveke. Reidi kohal kõmas Kroonlinna suurtüki keskpäevane saluut. Laeva soomustatud külg nihkus paremale.

Teinud kaare ümber ristleja ja selle ninast vette laskuva ankruketi, sattusime peagi reidi kurku. Vahipostil tõmmati meie jaoks üles lubav signaal. Ja kaater väljus laheavarusse.

Kohe pärast Kroonlinna majakat leidsime üles vahepealsed meremärgid: kaks lahe lainetes suplevat poid andsid meile stardi liikumiseks mööda Merekanalit.

Smaragdroheline saar lahe tumesinises raamistikus eemaldus meist. Jäid selja taha Meretehase kraanad Kot-

lini saare lõunatipus. Seejärel sukeldus horisondi taha Merekiriku — Kroonlinna kõige kõrgema hoone kuppel. Varsti varjas taeva lääneserv legendaarse linna.

Viisime Kroonlinna kallastelt endaga kaasa hulga kalleid mälestusi. Tundus, nagu oleks terve meie kaater neid täis olnud. Trümmis aga oli eriti hinnaline laadung — meremeeste kingitused. Sellest tasub rääkida eraldi.

Kui kroonlinlased said teada, et reisime läbi kogu kodumaa ja lõpetame oma teekonna Vaikse ookeani meremeeste pealinnas Vladivostokis, otsustasid nad saata relvavendadele Balti mere kuulsuse reliikviaid.

Nii ilmus meie kaatrisse tükike soomust kangelaslikult soomuslaevalt „Potjomkin“, taglasekonksu klapp ristlejalt „Maksim Gorki“, mis kaitses Leningradi Suure Isamaasõja aastail, ja sõjalaevastiku lipp ristlejalt „Kirov“. Need laevastiku vapruste reliikviad palus meid baltimerelaste nimel Kaug-Ida merepiiride tunnimeestele üle anda laeva komandör.

„Las need lugupeetud, mälestuste kaudu meile kallid esemed lähevad sümboolse teatepulgana läänepoolselt merepiirilt idapoolsele,“ ütles ta. „Las need ütlevad relvavendadele Kaug-Idas, et oleme ustavad laevastiku traditsioonidele ja vandele kaitsta meie kodumaa piiri Balti merel.“

Baltikum oli asetanud meie ette Soome lahe peegli. Kusagil idas, seal, kuhu näitas meie kompassinool, asus Leningrad.

Merekanal viis otse Neeval asuva linna peasissekäigu ette. Avaral veeprospektil ujusid meist suursuguselt mööda mitmesuguste maade lippude all sõitvad kaubalaevade karavanid. Parevalt ilmus nähtavale Petrodvoretsi majakatorn. Kuid see ei saatnud meile rubiinsignaale: tema eest töötas päike.

Nähtavus oli hea. Binokkel aitas lähemale tuua Leningradi lääneserva, mida varjutas kerge suitsuvine. Binokli ovaalides tulid üha selgemini nähtavale Iisaku kiriku tuttavad piirjooned.

Lahe põhja- ja lõunakallas nihkusid faarvaatrile üha lähemale. Kuskil eemal läksid nad kokku murdjoonena. Seal oli Galeerisadam oma leetseljakute ja saartega. Nende nimetused on niisama ilusad kui petlikud: Sinilaevastiku ja Valge leetseljak, Kanoniirineem, Kuldsaare rahu. Kuid me

jätame need vasakule. Faarvaater viib meid kalda ja Kanoniirisaare vahele.

Kui selja taha jäi viimane, neljas poi ja viimane, seitsmeteistkümnes meremärgipaar, taipasime, et meie ees on Suur-Neeva. Ammutades peoga vett, proovisime seda kinnituseks.

KANGELASLIK TEERIST

LIPP JOHANNENE KIRIKU KOHAL

Me jätkame teekonda itta. Läbitud on esimesed sada kilomeetrit: Kroonlinn — Petrokrepost. Meie ees on Laadoga. Neeva ülemjooksult alustame marsruuti mööda järve lõunaosa, kust sõja-aastail läks läbi legendaarne „elu tee“.

Niisiis, meie ees on kuulus „Orešek“ („Pähkel“), Ossinovets, Suhho saar. Sellest sõidust jutustavad lühikesed märkmed meie pardažurnalis ja Laadoga teedel kohatud Lenini linna kaitselahingutest osavõtjate mälestused.

20. juuni. Kell 9.05. Petrokreposti jõevaksalist Pähkli-saareni viis kaater meid viie minutiga. Neeva voolab siin kiiresti, kuid kaatri mootor oli voolust üle. Ja siin ta siis on, see kangelaslik saar. „Orešek“ on tugevasti purustatud, kuid aeg ei ole suutnud muuta inetuks selle vanu kindlusemüüre. Sõja-aastail käis siin lahing fašistidega elu ja surma peale. Üks „Orešeki“ kaitse kangelasi, endine kuulipildur Konstantin Leonidovitš Škljar on meie kaatri pardal.

„Parem on minna kaldale saare põhjaosas. Näete, seal on sobiv laheke. Sinna võtkegi kurss. Siin astusime esmakordselt „Orešeki“ pinnale, et siis viissada päeva fašistidele vastu panna.

Aga nüüd tõuseme kindlusemüürile. Ma näitan teile teed. Ettevaatlikult!... Kivid ei ole igal pool kindlad. Fašistid on muistse valli üsna põhjalikult auklikuks puurinud... Siin peatumegi.

Siit Liputornist nägin ma esmakordselt vaenlasi. Nad olid käeulatuses — Neeva teisel kaldal. See on meetrit kakssada. Mäletan fašistide ohvitseri binokliga. Tema jahedat nägu, paguneid ja hoolikalt puhastatud saapaid nägin tookord ilma binoklitagi. Sellised keigarid tahtsid ühel hoobil vallutada saare, minna Neeva parempoolsele

kaldale, et siis läheneda Leningradile. Kuid meie „Pähkel“ oli nende hamba jaoks liiga kõva.

Jah, viissada päeva ja ööd puresid nad kindlust. Kuid muistsed müürid pakkusid meile kindlat kaitset metsiku tulistamise ja õhurünnakute eest. Maa-alused bastionid saarel olid täis mürske ja padruneid, nii et lahingumoonast puudust ei olnud. Toiduaineid ja täiendust aga toodi meile üle Neeva põhjapoolse haru.

Vaat selle, Peatorni tipus olid vahetpidamata valves meie vaatlejad. Tornis eneses aga paiknes garnisoni staap. Piilurid nägid, kui Schlüsselburgis algas vägede liikumine, ja kohe tõstis häält meie „Torm“. Nii kutsuti seda suurtükki. Meil oli igal suurtükil oma nimi. Keisritornis seisis suurtükk „Pähkel“. Veel olid meil „Volga“, „Kajakas“. Garnisoni lemmikuks aga sai „Dunja“ Kambritornis. Hitlerlastele tegi see palju muret. Meie suurtükiväelased isegi harjutasid fašistidel ära kombe ilmuda päevavalges Petrokreposti tänavaile.

Kõike saime kaitse kestel näha: nii verd, valu, sõprade surma kui ka võidurõõmu. Hiljem, kui piiramine oli lõppenud, sõdisin ma Viiburi all, Preisimaal, Poolas. Berliinini läksin välja. Aga kõige meeldejäavamaks sõjapäevaks jäi ikkagi seitsmeteistkümnnes juuni neljakümne teisel aastal.

... Koidikul märkasid vaatlejad Peatornist Saksa vägede liikumist linnas. Sinna puistasidki oma mürsud suurtükiväelased. Ja nagu hiljem selgus, tabasid ka Saksa diviisikomandöri autot. Sakslased läksid kohutavalt marru. Päästsid sellise tule lahti, millist me veel polnud näinud. Räägitakse, et tol päeval lõhkes kindluses üksnes suurekaliibrilisi mürske üle kahesaja. Telliskivimüürid aina tolmasid. „Orešeki“ kohale tõusis punane pilv. Tuli gaasimaskid pähe panna.

Et omad parempoolsel kaldal ei arvaks, nagu oleks garnison hävitatud, otsustas komissar Aleksei Morozov heisata kindluse kohale lipu. Ta võttis punanurgas laualt punase lina ja ütles mulle:

„Pane välja kõige nähtavamale kohale!“

Ronisin Johannese kiriku purustatud kupli otsa ja kinnitasin laudlina armatuuri külge.“

Palju päevi on möödunud lahingust, millest jutustas kuulipildur, kes heiskas punase kanga saare kohale. Ja aastad, mis on lennanud üle kuulsa kindluse, on tõmmanud selle varemeile oma retuši. Üksnes vanade gravüü-

ride järgi võib taastada Vürstibastioni või Kambritorni endise ilme. Tugevasti on purustatud muistne kirik.

Kuid te oleksite pidanud kuulma, kui tuliselt endine kuulipildur kangelasliku kindluse taastamisest jutustas, sest tema jaoks ei ole „Orešek“ mitte lihtsalt tulepositsioon, kus ta sõja ajal võitles. Siin, kindluses, ta praegu töötab.

Koos arhitektide, mürseppade, puuseppade ja kunstnikega taastab töödejuhataja K. L. Škljar „Oreški“ sõjaleelset ilmet. Ja taastajate töö tulemused on silmanähtavad.

Tugevat muljet avaldab nurgapealse Kuningatorni siluett. Sellele ümarale mürakale on antud tagasi tema endine võimsus. Restaureeritakse vana kindlusevanglat, kus vaevlesid Aleksandr Uljanov, Veera Figner ja Nikolai Morozov. Vangla õuel aga kasvab õunapuu, mille istutasid Iljitši venna hukkamispaigale endised poliitvangid ja „Oreški“ kaitsmisest osavõtjad. Puuke haljendab, kogub jõudu. Elu nõuab oma osa.

IGAVENE MAJAKATULI

22. juuni. Kell 8.05. Algul paistis Ossinovetsi majakas peene vardana. Nüüd aga on selle telliskivitorn metsaga kaetud kaldal kogu oma seitsmekümne kolme meetri pikkuses üles sirgunud. Võib näha isegi klaasgaleriid päris tipus.

Rohkem kui viiskümmend aastat tagasi püstitati see majakas Laadoga järve läänekaldale. Uued lootsiraamatud soovivad laevadel, mis sõidavad Neevale põhja poolt, jätta see torn paremale. Ja kaptenid on rahulikud, kui öises taevas põleb neile teed juhatav täht Ossinovetsi kalda kohal.

Esimesena läks tolele kaldale meie teekaaslane Aleksandr Jakovlevitš Makarjev. Leningradi blokaadi päevil oli ta Ossinovetsi sadama — piiratud linna transpordivärvate ülemaks.

„Siin ta on, see kallas, millele toetus Laadoga „elu tee“ läänepoolne õlg. Siin ta on, see vastupidav majakas. Tema jalamile me sadama ehitasimegi.

Mäletan, kakskümmed kaks aastat tagasi nägin ma siin asustamata kallast, üksikut majakatorni, liivast randa ja karisid, mis takistasid sissepääsu lahte. Tüüpiline suvitus-

koht. Siinsamas raudteejaam, mis raskustega laskis läbi mõne rongipaari ööpäevas. Ja tollest vaiksest paigast oli vaenlane kakskümmend kilomeetrit eemal.

Vaadake, kivivared vees — see on kõik, mis on jäänud järele endisest neljast kaist. Kunagi ulatus siin poolkaarena lahte sadam — kõige suurem järvesadam sõja ajal kogu maal. Siit läksid Leningradi nii mööda vett kui ka jäätrassi saabunud koormad. Kodumaa saatis Neeva võitlejaile leiba, lahingumoonna ja rõivaid. Aga kas teate, sadamasilda ehitati kõigest viis kuud. Rahu ajal oleks selleks kulunud vähemalt kolm aastat. Millised kangelased olid jõetransporditöötajad, sapöörid, õhutõrjeväelased, raudteelased, madrused, Leningradi töölised! Iga päev tuli neil töötada pommide all. Fašistid rippusid pea kohal. Pommitasid korda kaksteist päeva jooksul...

Elasime muldonnides. Otsekui partisanid. Näete, siin oli sapööriväeosa komandöride muldonn. Pisut kaugemal mändide all seisis telgid. Neis asus sadama direksioon — dispetšeripunkt, kauba vastuvõtu ruum ning isegi kaadriosakond. Aga siin... Siin oli minu muldonn. Seitsekümmend sammu järveni. Ja niisama palju majakani. Nüüd on juba kõik kinni kasvanud, sisse varisenud. Aga varem kaitses kindlalt vihma, külma ja fašistide pommide eest. Selles elasid kolm Aleksandrit — Markov, minu asetäitja, Ovsjannikov, laevanduse esindaja, ja mina.

Mäletan hästi, kuidas me kord öösel vaidlesime. Vaidlesime selle üle, kas saab saata mööda vett üle järve tühje tsisternvaguneid. Rohkesti muret oli nende tsisternvagunitega. Jaama oli neid kogunenud palju. Kõik teed täis. Aga sealpool Laadogat polnud millegagi kütust vedada. Kuidas need Kobonasse toimetada? Suured, rasked, igale laevale neid ei paiguta. Ja siis otsustasime saata tsisternvagunid mööda vett ujudes. Võib paista, et see on lihtsalt jabur idee. Kuidas siis tsisternvagunid koos aluste ja ratastega vee peal püsivad? Kuid hakkasime oma muldonnis arvutama ja tegime kindlaks, et kui uskuda Arhimedest, siis meie tsisternvagunid ei upu! Seejärel ehitasime Holsmani lahe äärde raudteeharu, mis lõppes otse vees. Vedur lükkas järve esimese koosseisu kinnisi tsisternvaguneid. Need veeresid mööda rööpaid, kadusid vee alla ja jäid siis ujuma. Aurik „Paralleel“ haakis selle karavani enda taha ja viis Suurele Maale.“

Kõndisime Aleksandr Jakovlevitšiga mööda lahe kal-

last. Vaevalt kuuldavalt loksus järves laine. Ja selles hommikuvaikus kostsid selgelt mineviku ähvardavad kärgatused. Neid meenutas just siinse ranna vaikus, meenutasid kunagise sadama kivid, sissevarisenud muldonnid, mille kohal tiirlesid mesilased, ja lõpuks majakas ise, mis heitis lahe veele oma pika varju. Too Laadoga veteran hoiab endist viisi oma pead uhkelt püsti.

Majaka lähedal asub pioneerilaager. Olime pealtnägi-jaiks, kuidas lustakas sarvehüüd kutsus selle lasteriigi kodanikud hommikusele rivistusele. Siis jutustas pioneeri-juht neile sõjast. Väikeste näod olid tõsised. Leningradi kaitsjate lastelastele on sõna „sõda“ tuttav.

135 MINUTIT SAARE AJALOOST

23. juuni. Kell 10.32. Ebatavaliselt väike on see saar. Suur kivihunnik, keskel majakatorn ja ümberringi Laadoga ääretus. Tema koordinaadid on 60° põhjalaiust ja 32° idapikkust.

Sõidame lähemale. Nähtavale tuleb tilluke laht. Sinna meie kaater ujubki.

See ongi Suhho saar, kus neljakümne teise aasta sügisel puhkes lahing, mis lõppes fašistide flotilli purustamisega. Sellest, kuidas siin väike garnison surmapõlgavalt võitles, kuulsime endiselt Laadoga flotilli staabiülemal asetäitjalt, praeguselt loodepiirkonna jõelaevastiku töötajalt N. I. Teuminilt.

„Tolle saare on loonud inimene, mitte loodus. Uskumatu, eks ole? Keset Laadogat äkki väike tükike maad. Või õigemini öelda kivisid. Kui palju kivirahne tuli siia kokku kuhjata, et keset järve saar kerkiks! Ainult ei ole teada, kes ja millal seda tegi. Räägitakse, et saar „ehitati“ Peeter I ajal. Mõned jälle kinnitavad, et Suhho on „kõigest“ sadakond aastat vana. Igal juhul mitte kuigi noor. Juba palju navigatsiooniperioode plingib majakas tema kohal. Päikesest põlenuna ja tormidest karastatuna peab ta tähtsat valvet Laadoga lõunaosas. Palju on siin olnud majakavahte. Ja vähe oli kaldal neid, kes teadsid, et on olemas selline maalapike. Ainult tüürimehed ja kaptenid oskasid väärihinnata inimesi, kes süütasid tornis hoiatus-tule, kes uinusid ja ärkasid murdlainete mühina saatel.

Ja toosama tundmatu saareke sai tuntuks sõna otseses

mõttes mõne tunni jooksul. Selle tegid kuulsaks Leningradi kaitsjad, kes sõja ajal Laadogal lahinguvalvel seisid.

Fašistid ei suutnud kuidagi lõigata läbi kuulsat „elu teed“. Eriti segas neid Suhho saar, mis oli suurel Laadoga trassil kindluseks muudetud. Ja siis tuli vaenlane mõttele teha saarele dessant — haarata see kangelaslik maalapike enda kätte, hävitada sealne garnison, purustada vaatluspost ja majakas. Fašistide flotillile saabus abiks täiendus isegi La Manche'i kallastelt. Nähtavasti võitlusvaimu tõstmiseks andis Saksa väejuhatatus sellele röövellikule kalaliletungile nimetuseks „Operatsioon Brasiilia“. Ja võimsad laevad tungisid ootamatult kallale saarekesele, mida kaitses üheksakümmend meie võitlejat.

Pimedal oktoobriööl hiilisid fašistide laevad Suhho juurde. Neid märkasid valvepostid kaatriilt MO-171 ja traallaevaolt TŠTŠ-100. Varsti saime flotilli staabis esimesed ettekanded — ettekanded selle kohta, et nad on astunud ebavõrdsesse võitlusse.

See juhtus 22. oktoobril kell 7.15. Saare kolmest suurtükist koosnev patarei vastas löögile löögiga. Kartmatu komandöri vanemleitnant Gussevi suurtükiväelased uputasid vaenlase kaatri, andsid täpset tuld dessantpraamidele, löid lahingut õhupiraatidega.

Jah, vaenlasi oli väga palju. Nad piirasid saare sisse ning tulistasid iga jalatäit Suhho pinda. Süttis majakahoone. Mürsk purustas raadiojaama. Gussev ise sai haavata. Tulekahjusuits kattis taeva. Veerand tunni jooksul oli kolmest suurtükist kaks rivist väljas.

Kell kaheksa hommikul jõudis dessant kaldale. Puhkes käsitsivõitlus. Käiku läksid täägid, püssikabad, isegi rusikad. Sel ajal ruttasid garnisonile juba appi laevastikuüksused.

Kuid Suhho kaitsjad, võtnud kokku kõik oma jõud, läksid otsustavale vastupealetungile. Vallutajad löid taganema. Tõmbusid saare lääneossa ja klammerdusid kaldakividesse. Kuid ka sinna ei õnnestunud neil püsima jääda. Kui taevasse ilmusid Nõukogude hävitajad, paisati dessant järve.

Meie kohalerutanud laevastikuüksused peksid vaenlase flotilli mööda Laadogat laiali. Kalliks läks fašistidele „Operatsioon Brasiilia“: purustatud flotill ei väljunud enam järve põhjaskäärdest.

Lahing Suhho juures kestis üle kahe tunni. Kuid need

sada kolmkümmend viis minutit on kõige meeldejäävamad selle Laadoga järve kunstliku saare ajaloos.

... Ma pole siin ammugi olnud. Oma paarkümmend aastat. Hulk aega on läinud. Kuid selle lahingu tunnistajad on alles jäänud. Näete, terasplaat — ühe kangelasliku kahuri alus. Seal edasi on teine. Kui otsida, võib leida soomusetükke, mürsuhülse. Blindaažid, mis pakkusid võitlejaile kaitset, on kivide raskuse all sisse langenud. Arvan, et siia oleks võinud jätta ühe suurtüki. Las oleks seisnud siin saarel nagu kunagi tulepositsioonil, kartmatuse mälestusmärgina. Sest Suhhol käivad ju jõetransporditöötajad, kalurid, turistid. Ja siin leidub inimesi, kes neid kuulsusereliikviaid hooldaksid. Neile poleks selline asi koormaks."

N. I. Teuminil on õigus: siin on inimesi, kes kuulsurikast minevikku säilitaksid. Saar ei ole asustamata. Ja me tahamegi lugejale tutvustada neid, kes elavad sellel kaugel Laadoga järve saarel.

Neid on kõigest kolm — Ludmilla ja Viktor Tvorogov ning radist Anatoli Zozulja. Nende kuivale ulatuvate järvekivide noored peremehed peavad siin sugugi mitte kergelt vahiteenistust. Nad süütavad tule majakatornis, teevad ilmavaatlusi, saadavad eetrisse oma kutsungeid.

Ei kulu kuigi palju aega, et saart risti ja põiki läbi käia. Selle peremehed ütlesid meile: pikkust on siin sada kakskümmend ja laiust üheksakümmend sammu. Uskusime neid. Keskpaigas on kõige kõrgem ehitus — majakas. Iga päev ronib keegi saare asukatest mööda järske kiviastmeid torni tippu majakatuld süütama. Siit majaka tipust paistab Laadoga veelgi ääretum ja hämaram. Ka siit ei näe kaldaid. Aga kui ei näe kaldaid, muutub südame alt ühtviisi külmaks, olgu siis ookean või järv. Kuidas siin on, kui tormist ilma peab?

„Kõhedavõitu,“ tunnistab Ludmilla. „Eriti sügisel. Raju peksab vastu ust. Lained murravad majakani välja. Kord nägin, kuidas hiigellaine paiskus üle kogu saare. Kuid oleme kõige sellega harjunud. Ei ela me ju esimest aastat keset vett.“

Saar — see on käputäis kive. Ja selles kivikaoses nägime juurviljaaeda. Peenrad kivivundamendil — see on Ludmilla uhkus. Tänu tema agronoomitalendile valmib siin igasugune juurvili. Ja kui saare elanike lauale ilmub porgand ja kartul, siis ei ole need „importtooted“, ei ole sisse

veetud Suurelt Maalt, vaid omad. Värsket liha ja teisi produkte saavad nad aga taevast.

„Kuidas taevast? Väga lihtsalt. Regulaarselt saabub lennuk — kutsume teda lendavaks kaupluseks — ja heidab alla näiteks pool siga või terve oina. Sööme liha ära ja pärima raadio kaudu, millal kauplus jälle kohale lendab.“

Kolmest Suhho elanikust on kaks meteoroloogid. Ustavalt teenivad nad oma kapriisset jumalat — ilma. Kuus korda ööpäeva jooksul külastavad nad vaatlusväljakut otse lahe ääres ja märgivad üles aparaatide näidud. Seejärel täidavad Tvorogovid pakse päevikuid, koostavad radiogramme. Ilmateated saadab eetrisse alati elurõõmus radist. Ja mõni tund hiljem saavadki Laadoga kaptenid teada, milline ilm järve lõunaosas valitseb.

Aga kas kolmel saareasukal ei ole selles Laadoga vetevangistuses elamisest villand? Silmitsesime neid noori inimesi. Otsisime nende nägudel rahulolematuse või apaatia varjundit. Arvasime, et nad ehk millegagi reedavad end ja kadestavad inimesi kaldalt. Kuid kõik oli asjatu. Siis küsisime neilt seda otseselt.

„Kas meil on vähest igav?“ Volodja Tvorogov jäi mõttesse, kehtas õlgu ja sõnas: „Võib-olla. Kuid mitte eriti. Meil on raadio, televiisor. Tolja mängib hästi kitarr. Aga üldiselt pole aegagi televiisori ees istuda. Tegemist on palju. Anatolil on varsti instituudis sisseastumiseksamid. Meile saadetakse niivõrd palju raamatuid ja ajakirju, et vaevalt jõuame kõiki lugeda.“

Me pole veel teinud juttu Suhho saare neljandast Robinsonist ja see on ülimal määral ebaõiglane, kuna ta saatis meid meie teekonnal mööda saart, vahtides oma roheliste silmadega ringi. Kass Vaska oli võrratu. Temata oleks saar jäänud metsikuks mahajäetud maalapiks. Kui aga kivil seisis Vaska! . . . Ei, me ei ole hoopiski vaimustatud koduloomade pidamisest ja kujutame päris hästi ette neljajalgseteta linnakorterit. Kuid Vaska kaugel saarel — see on vahva! See on juba vaatamisväärsus! Ning ta on kollektiivi täieõiguslik liige. Kui oleksite näinud, kuidas kass muuli juurde paadile vastu tormas. Saabusid külalised! Kui peremehelikult ta kõige ees mööda rada läks, näidates teed maja juurde. Ja sa mõistad saareelanike kiindumust Vaskasse, kui ta magusalt nurru lüües sulle omakseid, kodu ja Suurt Maad meenutab.

LAADOGA AMFIIBINIMESED

Ärkasime koidikul. Meid ei äratanud mitte torm, mis siin aeg-ajalt saare kaldakivisid kangutab. Suhhole olid saabunud „maadevallutajad“. Nende mootorpaat seisis lahes. Kuus noormeest ja üks tütarlaps panid kaldal kokku hiiglasuuri akvalange, tõmbasid endale selga kummiülikondi.

„Jälle saabusid Neptunuse külalised,“ naljatas Volodja Tvorogov. „Peaaegu igal pühapäeval sõidavad siia leningradlased. Vabatahtlike ekspeditsioon. Varsti „tuhnivad“ kogu järve läbi. Lausa kadedaks teeb: huvitavat on Laadoga põhjas määratu palju...“

Tollest ekspeditsioonist olime juba Leningradis kuulnud. Need entusiastid on väärt, et neist juttu teha.

Mõned aastad tagasi veetis Leningradi insener Viktor Bõkov oma puhkuse järvel. Ta laskus sageli, püss käes, akvalangiga Laadoga põhja, et kalu jahtida. Kord sattus ta uppunud laevale. Viktor hakkas veidra välimusega laeva vastu huvi tundma. Varsti ilmusid kaldale mõistatusliku laeva pardalt ülestõstetud esemed: tükk esitäävi, taglase detaile, mingisugune kruus. Asjatundjad uurisid neid huvitavaid leide ja teatasid, et Laadoga põhjas lebab muistne laev. Mõne päeva pärast aga järgnes uus leid — seekord sõjaväelennuki kere.

Ja Viktor mõistis, et Laadoga järv on tohutu suur veelalune muuseum, mis peidab endas eksponaate kõigist aegadest. Sest siit käis läbi tee varjaagide juurest kreeklaste juurde. Samuti läbis neid paiku veetee Peterburist Moskvasse. Oma trofeed on Laadoga põhja jätnud mitmesuguste ajastute sõjad. Viktor istus ajaloo-, geograafia- ja hüdroloogiaalaste raamatute taha. Luges läbi kõik, mis Laadogasse puutus. Teda vapustasid Peeter I sõnad: „Igal aastal tekib Laadoga järvel suuri kaotusi. Üksinda sel aastal jäi kadunuks 1000 laeva, aga linna rajamisest saadik siimaale üle 10 000.“ Kümme tuhat! See arv ei andnud Viktorile rahu. Nüüd vaatas ta allveespordile, jalutuskäikudele mööda mere põhja, hoopis teise pilguga.

Järgmisel aastal viis ta järvematkale oma esimesed kaasvõitlejad. Leiud ei lasknud end kaua oodata: vanaaegsed rumbad, mootorpaat, plaadid vanaslaavi kirjadega, kivist pitsatid, peitsitud tammepuu lademed ja fašistide laevade kalmistu. Esimese ekspeditsiooni edu nakatas entusiasmiga paljusid leningradlasi. Tuli luua veelaluseid

uurimisi korraldava ühiskondliku ekspeditsiooni staap. Selle ülemaks sai V. Bõkov.

Külastasime Viktorit tema kodus. Seda, et tema Leningradi korteris elatakse, magatakse ja süüakse, võis vaid oletada. See-eest aga ei jäänud mingeid kahtlusi, et siin tehakse tööd, et siin on staap, et siin valmistatakse matkadeks. Kaardid, atlased ja matkavarustus võtsid enda alla kogu mööbli, seinad ja aknalauad.

Meile pakuti istet ning meie ette laotati Laadoga plaan. Tingmärkide, ringikeste, ristikeste ja numbritega olid sellele tähistatud järve sügavus, põhja iseloom ja vee läbipaistvus. Ja kõik see töötas loendamatu aardeid. Siin oli punase pliiatsiga märgitud „elu tee“ marsruut, sinisega aga uppunud tehnika kuhjumispaigad. Suur ankur kaardil tähistas hukkunud laeva asupaika.

Sel ajal kui me juttu vestsime, kostsid koridorist hääled, paugatas uks ja tuppa astusid inimesed. Nad tervitasid, palusid pisut ruumi teha ja võtsid siis istet kas voodiserval, kohvritel või otse põrandal ning lülitusid elavasse vaidlusse Laadoga üle.

Saime teada, et akvalangistid käivad sügavusi ründamas neljas rühmas. Retki juhivad Lesgafti-nimelise Kehakultuuri Instituudi üliõpilased ja tehase „Bolševik“ töölised. Sportlasi saadavad kümned jahid, kaatrid ja paadid. NSV Liidu Geograafia Selts, mereklubid ja turisminõukogud on lubanud neile abi ja toetust.

Ja nüüd siis kohtume veealuste aarete otsijatega kui mitte otse Laadoga põhjas, siis vähemalt kusagil selle lähedal.

Ruttame tutvuma ühe ekspeditsioonirühmaga. Jässakas ja rahulik blond noormees — toosama, kes kõiki akvalange kontrollis — osutus rühmavanemaks. Tema nimi on Laadogal tuntud. Sadu kordi on Juri Garmaš järve külma vette laskunud. Juri seltsimehed, autopargi polsterdaja Mihhail Gutenev ja treial Ljoša Tompolski, on samuti kogemustega sportlased. Me tundsimeloomulikult huvi, kuidas sukeldumine toimub ja milline on Suhho saare ümbruse vetesse korraldatava retke eesmärk.

Akvalangistid tegid oma ettevalmistusi üpris hoolikalt. Vesi Laadoga järves, nagu teada, ei kõlba ujumiseks. Kuid perspektiiv sukelduda külma järvevanni ei häirinud Jurit ega tema sõpru sugugi. Oma kummiskafandrites ja villastes kootud ülikondades ei karda nad külma. Muide,

skafandrid on neil omatehtud. Õhukesest kummist meisterlikult kokkuliimituna pole need mitte üksnes absoluutselt hermeetilised, vaid näevad välja ka üsna elegantsed.

Juri Garmaš andis märku ja kogu loivaliste seltskond sammus kohmakalt mööda kive lahe poole.

Möödus üle poole tunni. Aeg-ajalt ilmus vee peale kellegi maalilises maskis pea. See heitis rahuliku pilgu kalda suunas ja, olles veendunud, et Suhho on ikka omal kohal, kadus üuesti. Lõpuks ilmus meetrit kolmsada muulist eemal nähtavale kuus täppi. Laadoga amfiibinimesed asusid tagasiteele.

Juri Garmaš ja Ljoša Tompolski kandsid midagi rasket. Ka teistel polnud käed tühjad. Igaüks asetaski oma leiu kaldale. Tinavooderdise tüki, kliiverpoom, tellis salapärase tähtedega TCARR, mürsukild ja keerulise kujuga ankur võetakse üksikasjalise uurimise alla hiljem. Nüüd aga väike hingetõmme — ja uuesti vee alla.

Suhho elanik Ludmilla Tvorogova ilmutas puhtnaiselikku huvi ja palus akvalangiste oma retkedest midagi uskumatut ja haaravat jutustada.

„Õuduste osas pöörduge Miša Gutenevi poole,“ soovitas Garmaš. „Kunagi hammustas teda hüljes.“

„Tahtis hammustada,“ parandas Miša delikaatselt.

„Nii viisi ajalehtedes kirjutati,“ kehtitas Juri õlgu.

„Jah... oli selline juhtum,“ kohmetus veealuse sündmuse kangelane. „Tõtt öelda ehmatas see elukas meid Ljoša Tompolskiga üsna tublisti. Me ei oodanud viigrilt sellist vaprust. Juhtus see Zelenetsi saare juures, järve lõunaosas, kus viigreid harilikult ei kohta. Seepärast on kerge ette kujutada meie vaimustust, kui nägime äkki enda kõrval tõelist hüljest. Otsustasime ta kinni püüda ning söötsime talle järele. Tagaajamine kestis tükk aega, kuni loivalisel lõpuks meie seltskonnast villand sai ja ta ise vasturünnakule asus. Mul oleks räbalasti läinud, kui ma poleks jõudnud tupest pistoda välja tõmmata. Seejärel tõstsime hülge paati. Kahju oli tast, kuid ta oli ise süüdi.“

Saareelanikele meeldis akvalangisti jutustus. Meteoroloog Volodja Tvorogov oli Mihhail Gutenevile ilmselt kade, kuid selline kadedus võib tuua üksnes head. Seda enam, et „pääs veealusesse riiki on vaba“, nagu ütles Juri Garmaš.

VOLGA—BALTI PÕHJATREPPI MÕÖDA

TORMIVARIANT

Nihutanud kaldad teineteisest eemale, laseb Oneega järv meid oma piiridesse. Selja taha jääb nähtamatu lävi vee all, millest üle vesi järvekausist Svirisse voolab. Satume teiste mastaapide maailma — jõe omadest hoopis erinevatesse. Vaatad paremale, vaatad vasakule — kaldad vaevalt paistavad. Ja taas, nagu Soome lahel, nagu Laadogal, oleme üks ühe vastu avarusega. Selle veehiiglasega tuleb „teie“ peale jääda. Sest meie maa suurimate järvede nimistus seisab Oneega järv suuruse poolest auväärset kuuendal kohal.

Meie kompassinool aga juhib kaatri põhja poole — sinna, kus horisondi taga saja kolmekümne seitsme kilomeetri kaugusel asub Karjala pealinn Petrozavodsk.

Ühtlaselt müriseb selja taga mootor. Ta teab täpselt oma ülesannet. Oleme juba harjunud tema usaldusväärse baritoniga. Tõsi, tal ei ole kerge. Üksinda bensiini võtsime peale kolmesaja liitri ümber. Siis veel tööriistad, püssid, päästerõngas, ankur, tagavaravint, aerud, toiduvärs... Rakendades oma seitsetkümmend hobujõudu, püüab mootor poolteisetonnise kaatri esiotsa pinnale tõsta. Pole viga: möödub oma kolm-neli tundi, osa kütust lendab väljalasketorusse ja „Horisont“ tormab vastutulevaid laineid purustades edasi. Seni aga tuleb leppida üsnagi tagasihoidliku kiirusega.

Olime jõudnud oma väikest laevukest armastama hakata. Olime õppinud vältima järske laineid (kui suurepäraselt ta küll rooli kuulas!), kitsastes kohtades ringi keerama, laitmatult lähenema sadamasillale, uljalt heitma otsa kaile. Igal laeval on oma iseärasused, ja „Horisont“ ei ole erand. Hermeetiliselt eraldatud osa kaatri ninas kutsume trümmiks (seal hoiame niiskuse eest magamiskotte, kaarte, päevikuid, fotoaparaate ja sooje jopesid), paika rooliratta

taga kaptenisillaks, ahtrikokpitti aga ühiskajutiks. Ja ei ole tähtis, et kogu kaatri pikkus ninast ahtritäävini on kuus ja pool meetrit. Tahame, et kõik oleks siin nagu tõelises laevas. Ja selles on „süüdi“ kroonlinlased. Nad panid meid armastama laevastiku korda.

Vahepeal ruttab valge öö vahetama välja eredat päeva. Ja meist saavad tema ebamaise suursugususe tunnistajad. Milline dekoratsiooniderodu on täna meie silme eest möödunud! Võidutsevast päikesest kuni julgelt säravate tähtedeni. Nüüd aga ajab kellegi nähtamatu käsi valge öö varjul kokku pilvehatte. Kõige suurepärasem laboratoorium — looduse laboratoorium — avab oma ukсед. Maa-ilm on nii tore ja salapärane, et tahtmatult kahetsed: millised ööd lähevad kaduma! Kas neid näevad armastajad? Arvatavasti loovad ööbikud sellistel öödel oma šedööv-reid.

Öö ülevus allutab ja hävitab meid nagu hüpnoosiseanss. Unustame kogu reaalsuse. Ja sealhulgas ka Voznessenje kalurite hoiatuse: „Öö tulekul jääb Oneega vaikseks. Ainult et ega ilma ette arvata oska. Päästab tuule lahti — on igale laevale kurjasti.“

Me ei osanud tõepoolest ilma ette arvata. Sviri suudmest väljudes nägime küll selja taga madalat pilve, kuid ringi vaatama ei hakanud. Pilvest aga haaras kinni teine. Seejärel tõmbus tumedaks kogu taevakaar, vastu ahtrit lõi tormi-iil. Meile ajas järele vihmavalang. Varsti põrkaski kaater vastu vihmaseina.

Kiirustades otsekui algajad tuletõrjujad kiskusime endale peale katust — present mahavõetaval karkassil. Miski ei püsinud peos. Tugilatid ei tahtnud pesasse minna. Ainsa silmapilgu jooksul oli presentkate läbimärg. Kuidagi ei andnud sirgu tõmmata. Oli otsekui plekist tehtud.

Aga mis see siis ikkagi oli? Kas „lühiajalised sademed“ või tormikuulutaja?

Mõtisklusteks polnud aega. Vihmavalang uhtus ära poituled. Me ei näinud isegi oma lippu ahtris. Valas nagu oavarrest. Tuul võttis jõudu juurde.

Ei tea, mida meie asemel oleksid ette võtnud teised, kuid meie igatahes keerasime kaatrit sada kaheksakümmend kraadi ja lisasime pikemalt mõtlemata tuure. Teie ütlete: põgenemine. Võib-olla. Kuid needsamad Voznessenje kalurid rääkisid: „Kui taevas tumedaks tõmbub ja vihmale minna ähvardab, ruttavad kõik laevad tuulevarju.“

Muide, kus see päästev Sviri ülemjooks siis on? Kuidas seda selles tuule, vihma ja lainete metsikus tantsus leida? Kui oleksime võtnud nõuks joonistada paberile meie paduvihmast tabatud kaatri liikumistee, oleksime saanud tüüpilise raskesti haige inimese temperatuurigraafiku. Sõitsime tegelikult pimesi. Võis kergesti juhtuda, et...

Kaater liikus täiskäigul pilliröö, vesirooside ja teiste kaunite veetaimede padrikusse, mida kaldalt on nii meeldiv imetleda. Mootor suri kõrgetel tuuridel välja. Kaater kaotas hoo.

Raske öelda, mis sellises situatsioonis halvem on: istuda kuivale, pörgata veealustele kividele või sattuda vesikasvudesse. Meile langes osaks viimane. Ja kus! Oneega järves!

Oleksime võtnud aerud. Aga kus sellega! Isegi kui oleksime olnud kahelisel roolita paadil sõudmises olümpiavõitjad, poleks me kaua vastu pidanud. Vesikasvudesse mähkunud vindiga kaater on kerge saak lainetele. Kiiremini vabastada vint ujuva roheline hävitavatest kombit-satest! Kiiremini üle poordil!

Laine loobib kaatrit, kuid teist väljapääsu ei ole. Üks meist ronib külma vette, ahtriköie ots ümber kere. Ja ongi lõpuks ükskõik: pea kohal on märg ning jalge all samuti. Lained püüavad sukeldujat kaatrist eemale heita. Tema aga, nuga peos, sööstab juba mitmendat korda vette. Lõpuks õnnestub tal põhja alla pääseda ja tihe vesikasvude prunt lahti lõigata.

See vesikasvudest habe, nagu me hiljem taipasime, oleks võinud jääda kaunistusena meie ekspeditsioonikollektsiooni. Kuid kus need suveniirid veel meelde tulevad, kui torm näkku lõõtsub!

Kui kalda lähedale jõudsime, olid tuul ja vihm veelgi jõudu juurde võtnud. Ootamatult ujusid veesombust välja Voznessenje reidil seisva mootorpraami tuled. Nüüd polnud Oneega ringkanali vaiksed veed enam kaugel.

Sellel kunstlikul jõel, see aga on umbes linnatänavana laiune, võib ära oodata, kuni järv rahuneb. Siin, nagu teada, torme ei ole: Oneegast on kanal eraldatud kivitammiga. Kuid tõsi on ka see, et Petrozavodskisse seda muga-vat teed mööda ei pääse. Muide, poleks paha teada saada, kas torm kaua kestab? Kas kogu öö? Ööpäeva? Aga kui see ka nädala pärast ei vaiki?

Ega midagi, sõidame kanalit mööda selle idavärvateni.

Ka sealt viib sirge järvetee Petrozavodskisse. Pole võimatu, et päeva-paari pärast ilm meile naeratab.

Võtegras seame sammud kaatrilt otse sadamadispetšeri juurde. Pärime järele, kas meie sõidust Petrozavodskisse tuleb midagi välja, kuidas seal, järvel, ilm on. Ta ulatab meile prognoosi kolme ööpäeva kohta. Meteoroloogiateenistuse templiga planketilt loeme: „Puhub 7- kuni 9-palline loodetuul, lainetus 5 palli, laine kõrgus 2—2,5 meetrit...“

„Juba teist päeva möllab järvel,“ sõnab eakas, kulunud frentšis dispetšer.

Seda teame isegi. Põgenenud tormi nina alt, sõitsime kaheksakümmend kilomeetrit sellega kõrvuti.

„Laevadele on antud tormihoiatus. Just äsja keelati reisisatelaeval „Lermontov“ väljasõit Petrozavodskist,“ lisab dispetšer. „Aga milline laev teil on?“

„Vaadake, seisab siinsamas akna all.“

„No ei, noormehed! Sellisele laevale on iga tuul kurjast. Esimene laine järvel on teie jaoks, vabandage väga, viimane.“

Ei saa öelda, et aastates dispetšer meid just julgustanud oleks. Ja ometi ilmusime järgmisel kolmel päeval tema kabinetti otsekui tööle. Iga kord avasime dispetšeriruumi ukse, täis lootust. Iga kord ulatas valvetöötaja meile blanketi ilmateatega... Kahjuks aga tuli meil ikka ja jälle lugeda trööstituid prognoose tuule ja lainetuse tugevusest Oneega järve lõunaosas.

Nägime oma teel ette kõikvõimalikke takistusi. Ka torme. Teekonnagraafikus olid ette nähtud päevad parema ilma ootamiseks mere ääres. Kuid rohkem armuande oodata polnud lubatud. Ahvatleva marsruudi asemel mööda Oneega järve läheme nüüd teist veeteed kaudu. Marsruudi variant, mis oli jäetud tagavaraks tormi puhul, viib meid Maria veeteede süsteemi mööda — muistset veeteed mööda Balti merest Volgale. Me näeme üheaegselt Peetri-aegseid kanaleid ja süsteeme ning kaasaegset, alles lõpuni väljaehitamata Volga—Balti sinavat prospekti.

MINEVIKUST OLEVIKUNI ON 100 SAMMU

Kas võib üksainus tänav jutustada kogu linnast? Kahtlane küll, ütlete teie. Raske on ühe lehekülje põhjal otsus-

tada kogu romaani üle. Niisama raske, nagu otsustada esimese tutvuse põhjal inimese üle. Me ei tea, kas midagi sellist on teoreetiliselt võimalik, kuid meil avanes võimalus veenduda, et sellel reeglil on erandeid.

Ilmselt ei ole tolles linnas eriti palju vaatamisväärsusi. Nii laususime teineteisele oma teisel Võtegras viibimise päeval. Tõepoolest, mille poolest ta erineb teistest rajoonilinnadest, milliseid Venemaal on määratu palju? Maksab sul sellises rajoonikeskuses elada vaid päev või paar, ja sulle hakkab tunduma, nagu oleksid siin varem olnud, ehkki oled veendunud vastupidises. Astud peatänavale — ning see viib sind madalate majade juurde keset juur- ja puuviljaaedu. Põlvini maasse vajunud endised viljakaupmeeste poekesed loovutavad vastumeelselt oma koha uusehitustele. Mitte just sõbralik trügimine vanade ja kaasaegsete majade vahel on iseloomulik peaaegu kõigile tänavale. Huvitav on õppida tundma ka äärelinna. Siin tunned juba õige ulatuslikku sammu uuenemise suunas. Ainult et tänapäeval pole lihtne leida piirjoont, mis eraldaks „kesklinna“ „äärelinnast“. Samuti on see ka Võtegras.

Samuti on Võtegrale omased just Vologda kandi linnadele nii iseloomulikud kordumatu sarnasuse tunnused: jõgi, mis jaotab linna elanikud paremkalda ja vasakkalda elanikeks; sild, mis neid ühendab; ja lõpuks mõlema linnaosa territooriumi eripärasus.

Linnaga tutvumine on jahipidamisega sarnanev tegevus. See on ahvatlev ja hasartne. Iga tänav kingib sulle midagi omalaadset, teisega mitte sarnanevat, viib sind edasi, varjates endas teadmatut. Järk-järgult, pannud proovile su kannatuse ja uudishimu jõu, avab tundmatu linn sulle oma näo ja südame. Ning sa hakkad avastaja õigusega otsustama, kus on hea ja kus hoopis vastupidi.

Esimesel tutvumisel kinkisime üksmeelselt oma sümpaatiat vasakule kaldale. Maalilistel rohelistel kinkudel laiusid ühetaolised majadekvartalid. Leinapajud olid riputanud oma oksad jõkke. Kõige suurema kõrgendiku tipus seisis vana kirik. Et jõuda otsusele, milline linnaosa kõitvam on, ronisime üles kiriku juurde, mis osutus koduloomuseumiks.

Palju kordi olime oodanud kohtumist ilusa ja ebatavalisega. Kuid avastustemaailm taandus eemale keskpärasuse ja proosa survele, kusjuures proosat mõistame siin selle

sõna kõige negatiivsemas mõttes. Ka siin algasid muret-tekitaavad metamorfoosid sõna otseses mõttes lävelt... Kusagile teisele poole hooneseinu jäi linn, mis tundis rõõmu pöörasest päikesest ja kiiskavast rohelusest. Sina aga astud hämaratesse ruumidesse, mis arvatavasti pole kunagi suvise keskpäeva heledust näinud. Sa läbid saali, seejärel teise suures mõistmatuses: kas see kloostripärane poolhämärus peab olema dekoratiivne või viib muuseumi kollektiiv läbi elektrienergia kokkuhoiu eest võitlemise nädalat. Tahtmatult tunned kaasa inimestele, kes kannata-avad lühinägelikkuse all. Neile jäävad pealkirjad, joonised ja kõige peenemad joonistused saladuseks. Tahtmatult tunned tuska muuseumitöötajate mõistmatuse üle: ekspositsioonide niigi mitte eriti värvikas kujundus kaotab hämaruses igasuguse meeldivuse. Kui nihutaks seinad laiemale, koristaks akende eest igasugused stendid või seaks koguni sisse kunstliku valgustuse!... Ja saalidesse tulvaks optimistlik valguselaine, äratades elule muuseumi-kogud.

Millega määrata kindlaks muuseumi väärtust? Kes teab... Arvatavasti ei võrrelda teda asjatult allikaga. Kui palju teekäijaid on siin kustutanud oma teadmistejanul! Aga kui näed kõigis muuseumides stereotüüpilisi mõtuste, rebaste, huntide, põtrade, oravate, madude, kullide ja kob-raste topiseid, hakkab kurb. Tundub, nagu viibiksid ühel ja samal rändnäitusel. Kellele on mõeldud väikelinnade muuseumid? Kas lastele? Üllas tegu on kutsuda kooliõpi-lase hingesele esile soojust ja armastust oma kodupaiga vastu... Kuid kas see ei ole teadusliku asutuse jaoks, kelle ülesandeks on levitada teadmisi, liiga väike auditoorium? Suvel, puhkuste ja turistidevoolu ajal oleme muuseumides kohanud vaid üksikuid asjastuhvitatuid. Nad libistavad hajameelse pilgu üle väljapanekute. Ja neil on tõlgita jäetud välismaalase ilme. Jumal üksi teab, kui palju külalised sellest loendamatu rikkusi täis majast endaga kaasa viivad! Aga „tõlgid“ on ju samas kõrval, sama katuse all. Kas tõesti ei ole neile tuttav külastaja ükskõik-susemask muuseumist väljumisel? Kuid ekskursioonijuhid, konsultandid üksikuid „ekslevaid ühikuid“ ei teeninda.

Me ei kavatse ükskõiksuses süüdistada kodupaiga propa-gandiste. Koduloomuuseumide töötajad — need on oma ala ennastalgavad patrioodid, kirklikud entusiastid ja uurijad, loodusesõbrad ja muinsuste hindajad. Oleme kau-

gel mõttest seada kahtluse alla kogu nende poolt kogutu, ajuti ennastalgavuse hinnaga kogutu tähtsus. Mineviku- ja olevikuarsenalide tagasihoidlikud kaitsjad moodustavad propagandistiderühmad, kes võrdselt teistega hoiavad enda käes kõrgendikke ideoloogilisel rindel. Ainuke, mille me kahtluse alla seame, on nende lahingutegevuse meetodid. Kas nad ei ole murdnud truudust oma propaganda pealetungivusele? Kas ei kulutata liiga palju jõudu vaatlemisele ja väärtuste kogumisele lihtsalt kogumise pärast?

Kõigest sellest mõtisklesime Võtegra koduloomuuseumist väljudes. Ei, mitte sellepärast, et see oleks halb olnud, vaid sellepärast, et see ei ole parem teistest. Ja me ei hakka ta kohta halba sõna ütleva, sest rahvatarkus ei soovita sülitada kaevu, millest oled joonud. Võtegra muuseumist õnnestus meil ammutada hulk huvipakkuvaid andmeid. Näiteks selgus, et linn ise on noorem kõnekäänust „Võtegra vargad“ — kõnekäänust, mis ei ole eriti meelepärane nende võtegralaste järglastele, kes rahvapärimuse järgi varastasid läbisõitnud tsaarilt Peeter Suurelt tema kalli villase kampsuni.

Kaubahooviks kutsutud Võtegra oõmaja esimene meenutamine ulatub kaugetesse aegadesse. Viieteistkümnenda sajandi lõpul peatusid Vjangi oja ääres kaupmeeste karavanid, et laadida ümber koormad laevadelt vankritele ja vastupidi. Peeter I soovi kohaselt ehitati Vjangi küla juures väikseid laevu sõjapidamiseks rootslastega. Rohkem kui kaks sajandit tagasi läks Kaubahoovi juurest läbi Arhangelsskisse viiv elava liiklusega postmaantee. Ettevõtlikud kaupmehed saatsid mööda saaniteed põhjapoolsest suurlinnast Venemaa noorde pealinna voore Valge mere tursa ja heeringaga. 1773. aastal õnnistas Jekaterina II, kellel oli kirk jagada igasuguseid aukraade, Kaubahoovi oma tähelepanuga, tõstes selle küla „Olenetsi kubermangu linna auastmesse“. Nimi aga anti talle jõe järgi — Võtegra.

Võtegra maakonda peeti üheks kõige mahajäänumaks kolkaks, mis oli eksinud Oneega järve lähedastesse metsadesse. Isegi Maria veeteede süsteemi kasutuselevõtmine ei muutnud seda maanurka vähem mahajäänuks ja elust eemal seisvaks terves kubermangus. Kuidagi nagu ei taha uskuda muuseumi eksponaate, mis jutustavad, et enne revolutsiooni oli linnas umbes kolmkümmend kodutöondajat, üks raamatukogu 579 raamatuga ja arvutu hulk

kodutuid burlakke, kes navigatsioonihooajal täitsid sadama. Meie umbusku muuseumisaalides nähtu vastu on kerge mõista, kui sammud mööda laia puhast tänavat, mida ääristavad papliteread, kui sulle kihutab vastu isekallutaja, mille kabiinist upitab välja vaatama sasipäine noormees, kui kaks inimest — aastaid kokku mitte üle neljakümne — sulle mööda laudkõnniteed vastu tulles tassivad kauplusest koju lastetekki ja emailitud pesuvanni, kui iga kolmas vastutulija kannab jõetransporditöötaja vormi ja kui kogu see linnaosa lõhnab värskelt raiutud puu järele. Kas meil polnud siis õigust suhtuda umbusuga möödunusse, kui see tänapäeva elurütmist lähtudes on niivõrd kauge?

Tänav, mis meid vana katedraali juurest Võtegra äärelinna tõi, polnud millegi poolest tähelepanuväärne. Valisime selle, et vabaneda masendustundest, mille kutsusid esile pildid burlakkide, laadijate, majakavahtide, metsatöölise, palgiparvetajate ja talumeeste alandavast sunnitööst. Olime kõigest sadakond sammu eemaldunud muuseumikünkast, kui nägime kahekordset hoonet, millele oli kinnitatud kaldtähtedega silt: „Volga—Balti veete ehituse direksioon“. Ja samas meenus üks muuseumi väljapanekuist, mis kinnitas, et Võtegra — see on tulevase Balti merest Volgani viiva sügava veete põhjavärv.

Kui juba tutvusime minevikuga, siis mis meid segab määramast kohtumist ka tulevikuga? Ja me avasime ukse sildi kõrval, mis meile seda kohtumist töotas.

HÜDROTEHNILINE OPERATSIOON ON PARATAMATU

Kõige tähtsama kabineti peremees tolles majas võttis meid vastu jahedalt. Osutanud peaga toolidele seina ääres, jätkas V. I. Koroljov, ehitatava Volga—Balti veete direktor, telefonirünnakute tagasitõrjumist, inseneride kiiret kutsumist oma kabinetti, mingisuguste käterätikusuuruste graafikute kontrollimist, korralduste andmist blondile naissekretärile, lüüsi valveülemaga konsulteerimist, aruannete allakirjutamist... Harva heitis ta kannatlike külaliste suunas sünge pilgu. Meie aga olime otsustanud oodata ära selle majandusliku raju lõpu, et kas või sõnagi lausuda.

Kui end lõpuks esitleda ja oma visiidi eesmärgist rää-

kida võisime, ei ilmunud direktori näole entusiasmi varjugi. Kuid reisimine oli meid ülemustega peenelt ümber käima õpetanud. Kirjeldanud eredates ja dramaatilistes värvides oma sõitu Kroonlinnast Võtegra rannikuni, rääkisime, nagu ajakirjanikud ütlevad, Vassili Ivanovitš Koroljovi „pehmeks“. Pärast jutustust võitlusest vesikasvudega keset tormist Oneega järve muutus direktori nägu osavõtlikumaks, mis omakorda loomulikult meie ilukõnes peegeldus. Meie esialgu küllaltki segaselt, seejärel emotsionaalselt esitatud plaan sõita Oneega järvelt Volgani kutsus meie vestluskaaslase näol esile naeratuse. Tunnistasime veel üles, et ei tea vanast Maria veeteede süsteemist rohkem kui uuest Volga—Balti veeteest.

Ja andsime seltsimees Koroljovile mõista, et pretendeerime poolele tunnile tema ajabüdzetist, et kuulata kompetentset jutustust Volga—Baltist.

Endiselt naeratades avas Vassili Ivanovitš kabineti ukse ja andis sekretärile korralduse:

„Katjuša! Mind siin ei ole. Läksin lõunale. Tulen tunni aja pärast.“

Ja pani ukse lukku.

„Kui teil jätkub kannatust, siis proovin toime tulla ühe akadeemilise tunni jooksul, ehkki ma pole kunagi loenguid pidanud. Meiesugused ehitajad esinevad enamasti vaid tootmisnõupidamistel, kus kõigile kõnedele kulutatakse maksimaalselt kolmsada sekundit.

Niisiis, Volga—Balti . . .

Kuid enne seda meenutan maa Euroopa-osa ühtset vee-transportisüsteemi, ühendusteid viie mere — Valge, Kaspia, Balti, Musta ja Aasovi mere vahel.

Loodus, nagu teada, ei ole hoolitsenud nende kindlama ühendamise eest sedavõrd, et oleks võinud ühest teise purjetada. Kaspia meri elab magedaveeliste andide arvel. Ning geograafid tituleerivad teda mereks üksnes austusest tema mõõtmete vastu. Tee Aasovi ja Mustast merest Balti merre kulges iidsetest aegadest alates Vahemere ja Atlandi ookeani kaudu. Valgest merest Balti merre võis pääseda üksnes ümber Skandinaavia poolsaare „haaki“ tehes. Loodus on meie kodumaale tuhandeid jõgesid andnud, kuid ei ole neid omavahel ühendada suutnud.

On teada, et juba ammustest aegadest peale on vene inimesed püüdnud leida teid ühest jõest teise, ühest merest teise pääsemiseks. Isegi veeteede sellise rohkuse juures,

nagu meil esineb, osutub see üsnagi keeruliseks ülesandeks. Tõsi, juba vürst Dolgoruki ajal oli Moskval pääs Volgale — mööda Moskva ja Okaa jõge. Kuid mitte rohkem. Peeter I unistas ühendada kanalitega ühtseks veeteeks kõik suuremad Venemaa jõed... Ja alles meie põlvkonna ajal saab teoks see maa sinavate teede ühendamine tohutu suurel territooriumil — Baltikumist Uraali mägedeni, põhjameredest lõunameredeni.

Kuidas siis ühendas nõukogude inimene maa Euroopa-osa mered ja jõed?

1933. aastal lõikas 227 kilomeetri pikkune kanal läbi põhjamaa, mis lahutas Balti merd Valgest merest, muutes veete Leningradist Arhangelskisse mitu korda lühemaks. Valge mere — Balti mere kanal muutis Balti mere ja polaarveed Maria veeteede süsteemi kaudu sugulasteks ka Volga basseini vetega.

Täpselt nelja aasta pärast nägi Moskva esmakordselt mitte ainult Volga hiiglast, vaid ka merelaevu. Need tulid pealinna mööda uut kanalit, mis ehitati 56 kuu jooksul ja millele anti Moskva nimi.

Samal 1937. aastal tõkestas tamm Ivankovo juures Volga ning sündis Moskva meri, mis ulatub Kalininini. See oli esimene samm Volga muutmiseks sügavaveeliseks Suur-Volgaks, millest varem looduslikus seisundis võis põua-aastatel Kostroma ja Jaroslavl'i juures jalgsi läbi minna.

Sõja eel ühines Moskva merega teine Volga veehoidla — Uglitši veehoidla. Võidupäevil 1945. aasta mais aga tekkis jällegi uus veekogu — Rõbinski meri. See asub meie praeguse Volga—Balti ehitusrinde paremal tiival.

Inimene oli kujundanud ümber Ülem-Volga. Tundmatu-teni olid muutunud tema säng, faarvaater, sügavus. Kuid kesk- ja alamjooksul oli veel säilinud looduse antud veerežiim — kevadised tormitsevad üleujutused ja suvine järsk veelangus. Seepärast jõe ümberkujundamine lätest kuni Kaspia-äärse deltani jätkus. 1955. aastal pandi punkt veel ühele peatükile loomisepopöast Volgal. Muistse Gorodetsi külje alt sai alguse uus Volga meri, mis teise otsaga ulatus Rõbinskini. Viies pealetung Volgale oli kõige raskem ja vastutusrikkam. Ja ka seda kroonis võit. 10. juunil 1957. aastal täitus Kuibõševi veehoidla. Selle süvendisse, millega võrdset ei ole kogu maailmas, voolas ligi kuuskümmend miljardit kuupmeetrit vett. Jõetranspordi töötajad said oma käsutusse 600 kilomeetrit esma-

klassilist veeteed. Alles hiljaaegu tõkestas inimene tolle jõe Volgogradi põhjaserval.

Milliseid laevu on emake Volga oma eluea jooksul näinud! Ta on kandnud muistseid purjekaid, mis liikusid Pärssiasse, Razini venesid, burlakkide praame, esimesi Vene aurikuid. Nüüd aga on tema noortele meredele ilmunud kaunitarid mootorlaevad, tiivulised „Raketid“ ja „Meteoorid“. Mitte kõikjal ei ole neil veel küllaldaselt avar. Kuid kontinendi esimese jõe rekonstrueerimise grandioosne plaan on teoks saamas. On alanud tööd Tšeboksarõ ja Saraatovi veehoidlate rajamiseks. Varsti muutub uuenenud Volga 3700 kilomeetri pikkuseks veetrepiks.

Kui loodus ei ole hoolitsenud Volga ühendamise eest „tõelise“ merega, siis tegid seda nõukogude ehitajad.

1952. aasta maikuu viimasel päeval korraldasid nad Volga kohtumise Doniga. 101 kilomeetri pikkune kanal avas merelaevadele tee Mustast merest Kaspia merre.

Ja ongi maa Euroopa-osa veetranspordisüsteem valmimise lävel. Kuid teda ei saa tervenisti nimetada süvaveeliseks. „Madalaks paigaks“ kutsume Maria veearterit, mis ühendab Balti merd Volgaga. See tee, mille kavandas juba Peeter I, on iganenud. Selle tõttu aga, et meil ei ole kaas-aegset veeteed Balti merelt Volgale, kannatavad peaaegu kõik teised ühtse veetranspordikonveieri liinid. Kujutage endale vaid ette Moskva—Gorki autoteed, mille üks osa kulgeks mööda kruusast külavaheteed, kus kaks vastutulevat autot teineteisest mööda ei pääse. Mis oleks sellisest autoteest kasu? Õnnetu külavahetee kaotaks kõik suurepärase magistraali eelised. Selliseks külavaheteeks sai jõetransporditõtajaile „Mariinka“. Pärast seda kui meie päevil rajati sügavad veeteed sisemaalt meredeni ja viimased said sel moel endale suurepärased juurdepääsuteed, muutus eriti tuntavaks nende omavahelise, side nõrkus just nimelt Volga—Balti veelahkmel.

Tõsi, ka siin on juba ammugi käinud pealetung — pealetung Balti mere rannikult Suur-Volgale vastu. Neeva on puhastatud kärestikest. Svir on soetanud endale lüüsid. Uued laevad lähevad otseteed läbi põhjapoolsete järvede. Üle kahe kolmandiku endisest Maria veeteest — uuendatud Neeva ja Sviri jõgi, Laadoga ja Oneega järv ning Rõbinski veehoidla — on muudetud sügavaks veemagistraaliks. Jäi veel ehitada oma aja äraelanud kõrvaltänav avaraks kaasaegseks prospektiks, asendada viimane lõik

„Mariinkast“ Volga—Baltiga. Selles ongi meie Oneega järvest Tšerepovetsini ulatuva ehituse mõte.

Nüüd „Gidroprojekti“ teadlaste, inseneride ja tehnikute poolt väljatöötatud Volga—Balti projekti kontuuridest.

Uus veetee kulgeb Tšerepovetsi juurest mööda Šeksnad Beloje järvele, sealt mööda Kovžat ja Võtegrat Oneega järvele ning sealt omakorda edasi Leningradini. Laevadele Suur-Volgalt ei lähe enam vaja ringkanaleid. Need liiguvad otseteed üle suurte järvede. Nende teel ei ole enam 38 väikest puultüüsi, mis alles hiljaaegu tões ja vaimus jõetransporditöötajaid teenisid. Kaptenid läbivad kõigest seitse Volga—Balti lüüsi. Mitte kaks nädalat, vaid kaks ööpäeva kestab reis Ülem-Volgalt Balti mere rannikuni. Uue veemagistraali ulatus on 361 kilomeetrit.

Volga—Balti rajatakse üle üsnagi madala veelahkme, võrreldes näiteks sellega, mille kaudu ühinesid Volga ja Don. Endise veelahkme neelab tohutu veehoidla, mis ulatub Võtegra lähedalt Devjatina küla juurest Tšerepovetsini. Beloje järv saab uue mere osaks, mere, mis ujutab üle Kovža ja Šeksna. Kaks võimsat hüdroosõlme — Pahhomovo ja Tšerepovetsi hüdroosõlm — hakkavad hoidma ühtlast veetaset. Veelahkmest põhja poole läbi kuue lüüsi ja mööda veekogude ahelikku lähevad laevad Oneega järvele. Teel veelahkmelt Volgale on ees ainult üks lüüs — Tšerepovetsi oma. Selle lõunavärvavate taga on Rõbinski meri. Ühesõnaga, Volga—Balti veetrass kulgeb mööda värskelt ehitatud veehoidlaid.

Kuid kõike seda te saate veel näha. Ka siin on tegemist niisuguse juhtumiga, mille puhul öeldakse, et parem on kord näha kui sada korda kuulda. Teil vedas tohutult. Võite veel viimast korda imetleda „Mariinka“ lüüse ja kanaleid. Nad on teenistuses viimast navigatsioonihooaega. Tulevaks aastaks jätab uus trass nad kõrvale. Ja ühtlasi saate näha sedasama sündivat trassi — meie Volga—Baltit. Võrrelge siis, nagu öeldakse, käesolevat ja möödunud ajastut.“

MUSEUMILÜÜS

Olime harjunud rohkem kaarte kui oma silmi uskuma. Kuidas sa reisil olles teisiti saadki? Kümned ja sajad inimesed on selle loonud, mõõtes kaugusi ja kontrollides läbi

iga ruutmeetri maa- või veepinda... Ning äkki meie kaart kõige viimasest väljaandest vedas meid alt. Ja veel kuidas!

Teda uskudes keerasime kaatri Võtegra sadama juures vasakule. Just nimelt seal, vana jõesängi käänaku taga, ootas meid ju Volga—Balti värav, uue veeteedesüsteemi esimene lüüs. Just nimelt seal, nagu kaart meile kinnitas, oli Suur-Volgale viiva tee algus.

Mõne minuti pärast tulid vasakult nähtavale lüüsi väravad... Kuid mis väravad need siis on? Mis lüüs see on?

Palkidest kambri kohale kummardusid vanad pärnad. Nende varjus oli peidus poolpime majake, mille aknaluke polnud nähtavasti paljude aastate jooksul avatud. Ümberringi mitte hingelistki. Üksnes poisikesed, õngelatud käes, päterdasid paljajalu mööda sillakest lüüsi väravate kohal. Ja jällegi mitte kedagi. Tõkkeseintest, seisuveest, väetikestest väravatest ning käsivintsist õhkus sellist muinasaega, et me lausa hämmeldusime. Säh sulle Volga—Balti väravad! Aga kus on siis signaalmärgid? Kuhu on kadunud lüüsi vahid? Võib-olla pole me üldse õigesse paika sattunud?

Andsime tagasikäigu. Keerasime kaatri kitsas kanalis ringi ja olimegi uuesti Võtegral. Linna tagasi sõita polnud mõtet. Liikusime edasi. Pidime ju ometi leidma tõelise Volga—Balti värava! Sest olime ju uue lüüsi number üks kohta nii palju vaimustavaid sõnu kuulnud.

Peagi nägime madala neeme kohal mootorpraami korstnat. Siis aga varjas kallas selle ebatavalise pildi: jõesäng viis meid paremale... Ja olimegi veetee ristil. Õõtsuv väljak võttis vastu kolm liiklusrohket tänavat. Uuesti paistis mootorpraam. Nüüd võisime seda silmitseda tervikuna — süvisejoonest mastini. Mootorpraam liikus vastu kahele tornile. Nende ehituste vundamendi juures loksus vesi.

See on juba teine asi. Siin juba ei saa olla eksitust — meie ees on Volga—Balti lüüs number üks. Klaaskajuti-tega kroonitud betoontornid, hiiglasuured väravapooled, vee kohale heidetud autoteesild...

Kui jutustasime Võtegra lüüsi valveülemale Pavel Krestjaninovile sellest, kuidas kaart meid alt vedas, naeratas ta laialt, tõmbas käega üle juuste, kuhu päike ise, nagu näis, ära oli eksinud, ja lausus:

„Niisiis sattusite mitte lüüsi, vaid otseteed muuseumi. Kaks aastat tagasi suleti Maria süsteemi esimene lüüs

laevaliikluseks ja anti üle koduloomuuseumile. Nüüd on see eksponaadiks lahtise taeva all."

Üha edasi muheldes lisas Pavel: „Sellel lüüsil vedas. Ülejäänud aga, kui Volga—Balti käiku läheb, kas jäävad lihtsalt vee alla või, vastupidi, kuivale. Sõidate edasi — näete ise."

Nii tutvusime veesüsteemi vanade ja uute väravatega, mis kerkisid meie teele Balti merest Volgani. Mõlemad lüüsid ilmusid meie ette otsekui kahe ajastu sümbolid. Too esimene kuulus „Mariinkale", mis poolteistsada aastat oli ausalt oma tööd teinud. See aga, mis lubas meil edasi sõita, alles alustas oma sajanditepikkust valvet.

„Mariinka" ajalugu on lahutamatult seotud ajastuga, mida tähistab Sankt Peterburi asutamine Neeva kallastele.

Balti mere äärsete maade Venemaaga taasühendamine ja sadamalinna tekkimine seadsid Peeter I ette uute mereäärsete territooriumide ja Sise-Venemaa vahel kindla ühenduse loomise probleemi. Vastsündinud pealinnale oli vaja Volgamaade vilja, Uraali metalli, Vologda metsa. Seepärast oli Peetri plaanides oma võimu kindlustamiseks läänepoolsetel ääremaadel eriline koht Neeva kallastelt Volgani kulgevatel veeteedel. Ettevõtlik isevalitseja nägi sealjuures oma kujutluses mitte üksikuid kanaleid, vaid tervet veeteede ahelat. Tema kavatsustest paistsid läbi selle hiiglasliku ettevõtte kontuurid, mida meie päevil tuntakse viie mere ühtse transpordisüsteemina. Ta püüdis ühendada Volgat Doniga. Ta rajas Võšni Volotšeki laevatee endisest pealinnast uude. Ta saatis välja maadeuurijad, et leida veeteed Moskvast Volgani. Ta nägi ette võimaluse ühendada Põhja-Dvinaa Kaamaga Võtšegda kaudu. Isegi kahe fregati tirimine läbi Olonetsi metsade ja rabade kujunes otsekui tulevase Valge mere — Balti mere kanali trassi mahamärkimiseks.

Esimeseks Volga—Balti ühenduslüliliks sai Võšni Volotšeki süsteem. „Veemeeste" (nõnda nimetati Venemaale kutsutud hollandi insenere) juhtimisel oli küll rajatud otseveeteed Tverist Peterburini. Ainult et see osutus liiga madalaks ja laevasõiduks vähekõlblikuks. Hädad tabasid kaubakaravane iga käänaku taga. Siis töötas kaupmees Mihhail Serdjukov välja oma kanalivariandi. Talle oligi tehtud ülesandeks kavandada ümber veeteede süsteem. Šlina ja Tsna jõe tekkisid lüüsid ja veehoidla, faarvaater ise aga puhastati ja süvendati. Selle tulemusena tekkiski

Moskva ja Peterburi vahelisele teele täiesti uus laevatatav trass — Võšni Volotšeki süsteem. Kanali kaevamisega Tvertsa ja Tsna jõe vahele sai teoks looduse enese poolt rajatud veeteede ühendamine. Siia kahe jõe vahelise tee kohale rajatud kanali ehtasid Serdjukovi mehed aastail 1703—1708. Esimene karavan lasti läbi 1709. a. kevadel.

Kuid üsna peagi, suurvee langemisega, hajusid lootused takistuseta laevasõiduks. Madal vesi, Tvertsa ja Msta jõe karid ning kärestikud muutusid raskelt koormatud laevadele ületamatuiks. Borovitši kärestike hiiglarahnud laostasid kaupmehi.

Peterburg aga nõudis üha rohkem leiba, metsamaterjali, kive ja metalli. Peeter I asus kindlamate veeteede otsingule. Ta saatis Venemaal teeniva šotlase John Perry Beloje järve piirkonda. Seejärel käis ise Kovžas ja Võtegras (tulevase Maria süsteemi veelahkmel). Ilmselt polnud tal kahtlust, et just nimelt siia tuleb rajada ühendustee, mis annab uuele kanalile elu. Ajalugu, traditsioonid, põlvkondade kogemused, tundmatute vene laevasõitjate oskus, kes tundsid jõgede voolu ja oskasid seda kasutada — kõik see dikteeris suure jõe Balti mere avarustega ühendamise kõige otstarbekama variandi. Kuid kanali ehitustööde algus venis, Peetri surm omakorda aga nihutas tema kavatsuste elluviimise pikaks ajaks edasi.

Peetri järglased tsaaritroonil unustasid sedamaid julge projekti. Alles peaaegu saja aasta möödudes algasid Kovžas ja Võtegras uuesti tööd. Kulutused kanalitesüsteemi ehitamiseks ähvardasid lüüa riigieelarvesse tõsise augu. Kuid siis leiti väljapääs. Tsaarina Maria — mõlema pealinna heategevusasutuste ja varjupaikade eestseisja — võttis kanali kiiremaks valmishitamiseks vajalikud summad laenuks Peterburi kasvatusmajast. Paul I aga väljendas oma ukaasis kõrget tunnustust „sellelesinatsele kaasaaitamisele“ ning suvatses tulevase kanali nimetada Maria kanaliks. Ja et järeltulevad põlved ei unustaks, kellele nad selle kanali eest tänu võlgu on, raiuti Võtegra ja Kovža vana ühenduskanali äärde püstitatud obeliski graaniiti sõnad: „Peetri mõtte viis täide Maria.“

Veeteede süsteemi ehitustööd algasid kaheksateistkümenda sajandi viimasel aastal.

1801. aastal aga algas veel ühe Volga—Balti veete — Tihvini veete rajamine, mis viidi lõpule kümne aasta pärast. 1811. aastal läksid Volga laevad Peterburisse mitte

ringtee kaudu, vaid otse läände — mööda Mologa, Tšago-
doštša, Tihvinka ja Sjassi jõge ning Laadoga ringkanalit.
Tihvini veeteed oli mõeldud „kiirteena“ väiksemate lae-
vade jaoks, mis välismaa kaupu Peterburist Makarjevi ja
seejärel Nižni Novgorodi laadale toimetasid. See veeteed
Volga ja Neeval asuva linna vahel oli tõepoolest lühem.
Rõbinskist Peterburini tuli laevadel Võšni Volotšeki süs-
teemi kaudu läbida 1250, Maria süsteemi kaudu 1123, Tih-
vini süsteemi kaudu aga 750 kilomeetrit. Sellega seletubki
kolmanda Volga—Balti ühenduslülil ehitamise vajadus.

Mis puutub teise veeteesse, millega Volga—Balti ühen-
damise probleemi lahendada püüti, siis ehitustööd Maria
süsteemis kestsid kaksteistkümmend aastat. Laevaliiklus
avati seal 21. juulil 1810. aastal.

See oli kodumaa ja maailma hüdrotehnikaga ajaloos
silmapaistvaks sündmuseks. Või veel! XIX sajandi algu-
seks oli Peterburi ühendatud Venemaa peamise veeteega
kolme veelülil kaudu. Ja see sündis enne, kui Moskvat ja
Neeval asuvat pealinna ühendas maantee või raudtee.
Tuletame meelde, et Maria veeteede süsteem on terve
sajandi võrra vanem Panama kanalist. Pärisorjusliku Vene-
maa mahajäänud tehnika juures õnnestus lüüsidada kaks
jõge ja need kanaliga ühendada. Kas pole siis põhjust
tunda uhkust oma kaasmaalaste mehisuse ja taibukuse
üle? Kas ei vääri siis kuulsust läbida ja käruga varustatud
vene talumees, kes nihutas paigast mäed, et teha teed
veele? Tolle kangelaste eest tasusid paljud eluga. Vesi on
uhtunud neilt kallastelt vere ja higi. Kuid aja vool ei ole
suutnud kanda olematusse mälestust neist, kes rajasid
„Mariinka“.

Käredad üleujutused kevadel ja suvine veeahtrus, tor-
mid järvedel ja Šeksna kärestikud said paljudeks aasta-
teks burlakkide ja lootside, tüürimeeste ja kaptenite tee-
kaaslasteks. Maria veeteede süsteem (see algas tol ajal
Rõbinski juurest, läks mööda Šeksna jõge, Beloje järve,
Kovža jõge, Maria kanalit, Võtegra jõge, Oneega järve,
Sviri jõge ja Laadoga-äärset kanalit Neevale) ei võimalda-
nud Volga laevnikele kuigi rahulikku elu. Rõbinski juu-
rest saadeti kaubad edasi praamidil. Neid vedasid enda
järele burlakid. Krohhiinos, kust algas sõit mööda tormist
Beloje järve, laaditi kaubad praamidelt ümber kahemasti-
listele kaljastele „belozerkadele“. Esimese pärituulega
asusid need tekiga laevad, millest igaüks võttis pardale ligi

kümme tuhat puuda laadungit, teele Kovža suudme poole. Teel tabasid neid sageli ootamatud tormid. Ja siis õnnestus vähestel kaptenitel säilitada laeva, meeskonda ja iseenda elu.

Seepärast püüdsidki tolle aja hüdrotehnikud kaitsta jõelaevastiklasi hädaohtude eest järvedel. Seepärast nõudsidki vene insenerid ja tehnikud nii visalt kanalite kaevamist ümber ohtlike järvede.

Kui lõpuks Laadoga, Oneega ja Beloje järve juurde ringteed tekkisid, muutus tähtis liiklusarter hoopis tormi-kindlamaks ja heakorrasatumaks. Kuid endiselt jäi ta „aeglasekäiguliseks“. Laevakaravanid läksid Ülem-Volga sadamatest Peterburini terve aasta. Kui koormad teel ei talvitanud, peeti seda ülimaks eduks laevasõidupraktikas. Mõningased täiustused süsteemis polnud kuigi palju väärt, kuna need meenutasid pigem Triška satri lappimist. Kuni näiteks ehitati ringkanaleid, iganesid veete teised osad. Üheks selliseks ohtlikuks kohaks „Mariinkal“ oli Šeksna.

Kui palju takistusi tekitas laevasõidule see kangekaelne jõgi! Pikki aastaid oli ta burlakkide ja hobuseajajate needuseks. Šeksna oli oma teele laiali pillutanud kõige salakavalamaid leetseljakuid ja karisid, ohtlikke karestikke. Aga Šeksna üleujutused? Burlakkide jõgi väljus kallastest kevadel, sügisel ja isegi täieliku kinnikülmumise ajal. Betševnik — kitsas burlakkide või hobuste rada piki Šeksnad — ei jõudnud taheneda. Mööda kaldaäärset soist pinda liikudes vedasid hobusemehed praame Rõbinskist Beloje järveni oma kümmevõlvne ööpäeva. Neid inimeste ja hobuste sissetallatud radu võib veel tänapäevalgi mõningates vana veeteede süsteemi lõikudes näha.

Üheksateistkümnendal sajandil hakkasid „Mariinkal“ tossama esimesed aurikud. „Suitsuga“ laevasõidu pioneerideks said Tšerepovetsi kaupmehed vennad Ivan ja Vassili Miljutinid, kes 1860. aastal lasksid mööda Šeksnad käiku väikese auriku „Smelõi“. Sellisel ohtlikul jõel oli see tõepoolest julge ettevõtte, kuid ei põhjustanud laevasõidus hoopiski mitte revolutsiooni. Miljutineid keegi ei toetanud, kuna keegi ei vaadanud tolle veeteede süsteemi osale ja tähtsusele riiklikult. Seepärast ei ehitatud seda ka nii nagu vaja. Seepärast rekonstrueeritigi tollesama Triška satri põhimõttel. Alles möödunud sajandi viimasel veerandil sundis veete seiskord tsaariametnikke „Mariinka“ põhjalikuma ümberehitamisega tegelema hakkama.

Prelüüdiks sellele ümberehitusele oli Uus-Maria kanali rajamine (1887), mis asendas endise, veelahkmel Matko järve läbinud niinimetatud Ühenduskanali. Süsteem hakkas saama ohtralt toitu Kovža järvest.

Seejärel algasid „Mariinkal“ insener A. I. Zvjagintsevi projekti järgi hiiglaslikud ehitustööd. Need toimusid laevaliiklust katkestamata peaaegu 700 kilomeetri ulatuses. Kõige kibekiiremal ajal töötas trassil ligi 16 000 ehitustöölist. Ja jällegi koosnes kogu tehnika põhiliselt labidatest ja kärudest.

Pärast kapitaalremonti oli veeteede kogupikkus 1123 kilomeetrit. Mööda seda sõitsid lamedapõhjalised laevad ja lodjad, rauast naftaveopraamid. Jõgedel vedasid laevu püksiirid, lüüsides aga endiselt hobused. Laevad liikusid keskmise kiirusega 32 kilomeetrit ööpäevas.

Sellisenä kujunes süsteem lõplikult peamiseks Volga—Balti veeteeks (tolleks ajaks oli Võšni Volotšeki süsteem otseliikluseks suletud, mööda Tihvini süsteemi aga liikusid üksnes väiksemad laevad).

Üheks esimeseks leheküljeks tolle süsteemi revolutsioonijärgses ajaloos on sõjalaevade viimine 1918. aasta augustis Balti merelt Volgale ja Kaspiale. Kodusõja ja majandusliku laose aastad viisid selle tähtsa transporditee langusele. Kuid juba 1924. aastal saavutas veeringlus sõjaeelse taseme. Seda oli võimalik saavutada üksnes süsteemi osalise ümberehitamisega. Süsteemi põhjalikumale ümberehitamisele aga asus rahvas alles pärast Suurt Isamaasõda.

1952. aastal, pärast Volga—Doni kanali ehitustööde lõpetamist, algas ehitustehnika ümberpaigutamine suure jõe alamjooksult Võtegra—Kovža veelahkmele. 1953. aastal, tõsi küll, sundis rida asjaolusid uue veeteede ehitust konserveerima. Seisak Volga—Baltil kestis kuni 1954. aastani, mil valitsus võttis vastu otsuse panna töö käima täie võimsusega. Aasta pärast oli juba valmis uue tee parandatud projekt.

Neid meie maa ühe kõige tähtsama veetrassi ajaloo teetähiseid pani meid meenutama „Mariinka“ puust lüüs number üks, mis on nüüd üle antud koduloomuseumile. Ja kiitust väärib too inimene, kellele tuli pähe õnnelik mõte jätta see lüüs tulevastele põlvetele. Muuseumieksponaadina aitab ta paljudel mõista meie tegude hiiglaulatust, mille ees taganeb mineviku suurus.

ANHIMOVO LEGEND

Hoides end eessõitva mootorpraami vindist auväärses kauguses, liikusime lüüsi sisse. Esimene Volga—Balti hiiglane laskis meid oma piiridesse.

Edaspidine toimus tõeliselt filmitempos. Me ei jõudnud veel kinnitada otsa betoonseinas rippuva rõnga külge, kui vesi poordi taga keema läi. Kaatrit hakkas tõstma määratu õõtsutav jõud, tõstma üles korrapärase helesinise taevanelinurga poole. Kui lüüsikamber veega täitub, pole aega käsi rüppe lasta! Nagu ots järele annab, nii hakkab veekeeris kaatriga mängima, virutab selle vastu betoonseina... Me ei jõudnud esimeses Volga—Balti lüüsis veel õieti ringi vaadata, kui selle varesevärvi väravapooled juba kõrvale nihkusid, iseliikuv praam vilet andis ja meie tema järel liikuma hakkasime.

Lühike väljapääsukanal viis meid avarale veepinnale, mida mööda tuul vabalt uitas. See tõstis meile vastu paraja järvelaine. Ei oodanud me sellist vastuvõttu. Niisugune sa siis oled, Võtegra veehoidla. Laiaks oled paisunud. Sinu süleluses ei ole kitsas ka suurtel laevadel. Miski ei meenuta enam, et kunagi voolasid siin mööda lüüsiastmeid vaiksed Võtegra veed. Kus ta siis nüüd on, see endine jõesäng? Kus on vanaisadeaegsed lüüsid? Nende väravate kohal roheliste küngaste raamistikus on nüüd suur vesi. Proovi sa leida endisi puukambreid!

Võtegralased soovitasid meil esimesest lüüsisist möödumisel mitte lasta silmist vasakpoolset kallast.

„Näete kaldal tähelepanuväärset küngast, aga sellel kabelit.“

Selgub, et too kungas on võtegralastel tõepoolest tähelepanuväärne. Rahvajutt räägib, et Peeter I olevat tulevase kanali rajamiseks sõitnud luurele ja peatunud Võtegra kaldal. Talupojad kogu ümbruskonnast võtnud tsaari vastu künkal, kust oli kaugele ümberringi näha. Istunud siis tsaar künkale puhkama ja saanud teada, et mööda jõge liiguvad inimesed kaubaga Oneega järvele. Räägitakse, et just siis tekkinud tsaaril kavatsus jõed ühendada. Räägitakse veel, et just siis sündinud kõnekäänd „Võtegra vargad“, kuna Võtegral jäänud tsaar ilma oma kallist kampsunist. Igal juhul hakatud sellest ajast mäge, kus Peeter I talupoegadelt Võtegra ja Kovža vaheliste teede kohta andmeid päris, Vestlusmäeks kutsuma. Selle jalamile püs-

titasid võtegralased peente pitskaunistustega kabeli. Arhitektid kinnitavad, et üldjoontes meenutab see Monomahhi mütsi.

Üks viimaseid turismibrošüüre põhja veeteede kohta teatab: reisija võib kabelit näha viimaseid kordi, kuna maakoht kuulub veete rekonstrueerimise tõttu üleujutatavasse piirkonda. Kuid ehitajad ei lasknud sellel suurepärasel loomingul hävida. Vestlusmägi jäi vee alla, kabel aga viidi teisale, kõrgele kaldale. Kõik, kes ka tulevikus mööda neid paiku reisivad, näevad uue veehoidla voogudest ujutud poolsaare tipus „Monomahhi mütsi“.

Me alles alustasime sõitu mööda Volga—Baltit, kuid juba kütkestasid kaldad otsekui kunstlikud teatridekoratsioonid meid vana ja uue imepärase vaheldumisega. Anhimovo küla juures ulatus otse kalda äärde paljusopiline fantastiliste piirjoontega kirik. Mahuka puuehituse kohal kõrgusid kuplid.

„Huvitav, kui palju neid seal on?“ sõnas Boriss ja tõstis binokli silmade ette. Ta huuled liikusid, nagu aga väljendas esimese klassi õpilase keskendatust, kes liidab kümnele õunale seitset pirni.

Seejärel võttis binokli Vladimir. Ta luges algul ära kaksteist, siis seitseteist, lõpuks aga kakskümmend neli sibulat. Siis tähendas Boriss otsustavalt, et siin on juba tegemist põhimõttelise probleemiga. Mis see siis olgu, kõrgema haridusega inimesed, kellest üks tehnikateaduste kandidaat, ei suuda kokku lugeda, kui palju on kirikul kupleid? Lõppude lõpuks, kui intellekt on juba sedavõrd langenud, tuleb tarvitusele võtta kiired abinõud.

Mõne minuti pärast lähenesime kaldale. Meeskond valmistus ekspeditsiooniks. Tema eesmärk oli lugeda üle kuplid.

Lähedalt jättis tühja, rohtunud õuega kirik veelgi hämmastavama mulje. Käisime korda neli ümber kõrge ehituse. Sibulakujuliste kuplite read tõusid ülespoole, kuhu oli paigutatud kõige suurem kuppel. Lugesime neid nii ja teisiti. Lõpuks jõudsime kokkuleppele, et kirikul on kupleid kakskümmend.

Kuid nüüd oli meil sellest vähe. Kui juba tegime peatuse, ei lahku me siit enne, kuni teame sellest kirikust kõike.

Koputasime lähima maja uksele. Trepile tuli elatanud

mees, kes, nagu hiljem teada saime, oli varem töötanud „Mariinka“ viiendal lüüsil, nüüd aga on betoonitehases. Ivan Sidorovitš Martõnovilt kuulsimegi jutustust imede imest — kirikust Anhimovo külas.

...Keegi Anhimovo talupoeg palkas end kaupmehe juurde paate Oneegani vedama. Ta oli otsustanud kodust lahkuda ja otsida õnne ning jõukust teistel jõgedel. Ja ei tahtnud tulla tagasi enne, kuni polnud teeninud suuri rahasid. Peremehe eest jäi koju nooruke poeg.

Palju aastaid rändas Anhimovo talumees mööda vööraid paiku. Õnn ja edu kroonisid tema ettevõtmisi. Kuid ta ei kiirustanud koju. Ikka veel oli tal vähe raha. Selle ajaga aga kasvas poeg suureks. Sirgus noorukist täismeheks.

Ja siis sõitsid kord külast läbi kõrged külalised pealinast. Neil oli kuhugi väga kiire. Nii kiire, et olid kõik hobused ära ajanud. Hakkasid siis teenrid talumeestelt hobuseid võtma. Tulid ka selle talumehe majja, kes oli õnne otsima läinud. Poeg aga hobust ei andnud.

„Ei anna!“ vastas ta julgelt. „Taat ei lubanud.“

Ähvardati teda piitsuga. Tema aga jäi kindlaks. Siis anti käsk sõnakuulmatu selsamal tunnil hukata, võeti hobune ja sõideti minema. Tuli Anhimovo talumees koju tagasi. Sai teada, et oli kaotanud poja, kuni ise rikkust kogus. Ladus samal päeval välja kogu oma raha ja kulla ning sõnas talumeestele: „Ehitage kirik inimestele imetlemiseks. Ja ehitage selline, et teist taolist keegi ehitada ei oskaks...“

Kas jutustab legend õigust või mitte, kuid vene meistrid on püstitanud Võtegra jõe äärde kiriku, mille taoline on ehitatud hiljem vaid Oneega järve äärde Kižisse. Vene puuarhitektuuri üheks kõige haruldasemaks mälestusmärgiks, vaimustavaks kuppelmuinasjutuks kutsutakse ülistavalt seda Anhimovo imet. Me nägime pealkirju ikonostaažil. Üks neist teatas, et see kirik Võtegra jõe ääres õnnistati sisse 1708. aastal. Tahvlitel on säilinud puuseppade nimed, kes kiriku ehtasid. Just nimelt puuseppade. Sest kogu kirik vundamendist viimase kuplitipuni on tehtud kirvega. Ilma ühegi naelata. Kirik aga on Leningradi kaasagne. Ta on üle elanud ümberpaigutamise kivivundamendile. Kuid veel nüüdki ei mahu juuksekarv palgi vahelt läbi. Niisugune on vene talendi jõud! Selle kiriku loojad olid kohalikud talumehed. Mõnel neist oli ehituse

lõpuks üle kaheksakümne turjal. Ja neile vanakestele osutus jõukohaseks luua selline tõeline šedööv — kakskümmend kuplit, millest otse õhkub poeesiat. Ning paigutada need nii, et esimesel pilgul kuidagi kokku ei loe.

VEEPALEE VÄRAVAHAHT

Teine Volga—Balti lüüs võttis meid vastu suletud väravatega. Nähtavasti kiirustas ülevalt, veelahkme poolt alla mõni reisilaev või mootorpraam. Ja vastassuunas sõitjatel tuli teda oodata. Aga kui palju — see oli teadmata. Võib-olla riskida sõita lüüsväravatele lähemale ja silmitseda neid pisut?

Lüüsi lähedal kurseerimine pole üldiselt lubatud. Kuid liiga suur oli kiusatus kui mitte just väravaid endid puudutada, siis vähemalt neid lähedalt nagu kord ja kohus vaadata.

Lähedalt on väravad hämmastamapanevalt suured. Et näha nende ülemist äärt, tuli pea päris selga ajada. Siit veelt vaadatuna näisid nad otse muinasjutulistena. Kas mitte just sellistele läbipääsmatutele nõialossi väravatele ei koputanud muinasjutuvägilane oma odaga?

Muide, muinasjutulised mastaabid ei ole sellistele ehitustele hoopiski mõõdupuuks. Esiisade fantaasia on kaotanud oma imepära. Tänapäeval on kosmilised võrdlused ja suurused palju mõistetavamad. Tõepoolest, me ei hakka kinnitama, nagu paneks oma suurusega üllatav Volga—Balti veepalee hämmastama just mingite ebamaiste mõõtetega. Parem ütleme nii: tollel paleel on kõige suuremad väravad kogu maailmas. Kes selles kahtleb, las korraldab kõigi aegade väravate näituse ja tõestab vastupidist.

Kaua ei nihkunud eest mitmetonnised väravapooled. Kuid me ei hakanud ka hea ja tubli muinasjutu-noormehe kombel pöörduma abi saamiseks võluri poole, et too meid kiiremini veekindlusse laseks. „Võluril“ on omad toimetused. Ta istub ühes neljast klaastornist. Ja nagunii ei kuule meie palveid. Ei jäänud üle muud kui sõita kalda äärde ja anduda tegevusetusele.

Räägitakse, et tegevusetus ei sünnita just suuri mõtteid. Me ei ole sellega nõus. Igatahes küpses meis neil hetkedel plaan vallutada lüüs mitte vee, vaid maa poolt. Meeskonna valmisolek tormijooksuks oli sajabrotsendiline.

Kuid keda jätta kaatrisse? Heitsime kulli-kirja. See soovis, et rünnakule läheks Boriss.

Ta neelas termosest mõne lonksu eilset teed, nähtavasti julgustuseks, astus siis kaldale ja rühkis midagi üsna sõjakat vilistades edasi. Õigemini mitte edasi, vaid üles mööda trepiastmeid, mis viisid esimesse lüüsitorni.

Seljataga oli üks marsietapp mööda treppi, siis teine, kolmas, neljas... Tema aga oli jõudnud kõigest lüüsiväravate ülemise servani. Boriss peatus, tõmbas hinge, vaatas kurvalt üles, kust paistis klaasrõdu, ja tatsas siis edasi... Kolmesaja seitsmekümne üheksas aste oli viimane.

See viis klaasseintega kabiini. Selles ruudukujulise põrandaga ruumis — sammu viisteist diagonaalis — oli kolm inimest: tütarlaps ja kaks noormeest. Kummardunud puldi kohale, vaidlesid nad ägedalt millegi üle, vaidlesid nii, nagu seda oskavad teha üksnes tehnilise mõttelaadiga inimesed. Nende ees lebasid skeemid, arvutuslükati, käsi-raamatud. Ja nad pidasid oma diskussiooni arvude ning valemite keeles. Tütarlaps, kes kandis prille, näsis närviliselt pliiatsiotsa. Üks noormeestest — too, kellel oli seljas sviiter, — märkis kiiruga vihikusse arvutulpasid. Kolmas pareeris lakooniliselt ja rahulikult seltsimeeste vastuväiteid, heites aeg-ajalt pilgu läbi kabiini klaasseina välja.

Kõigest oli näha, et külaline oli astunud sisse ilmselt ebasobival ajal. Seda, muide, polnud noorte näolt kuigi raske välja lugeda. Kuid näinud tulija käes reisimehe mandaati — ristlejalt pärit raamatut tubli tosina linna täitevkomiteede, sadamate ja külanõukogude pitseritega — muutusid nad lahkemaks. Vanim neist — noormees jõe-laevastiklase vormikuaes, keda kutsuti Viktor Perevoštšikoviks — tähendas:

„Seame korda lüüsi juhtimist. Automaatika kontrollib meie insenerijaksu.“

„Kas lüüs töötab juba ammu?“

„Sellesse pearaamatusse siin,“ võttis Viktor riulilt lüüsi number kaks vahizurnaali, „on üles tähendatud kogu meie veepalee ajalugu. Siin on kirjas, et seitsmeteistkümnendal mail 1961 läksid esmakordselt läbi Belousovo hüdroõlme lüüsi Balti mere poolt tulnud laevad. On loetletud isegi laevade nimed ja tüübid. Esimesena mainitakse mootor-laeva „Sussola“...“

„Mälestusväärne lehekülg,“ lisas Sergei, Perevoštšikovi seltsimees, noormees sviitris. „Tõsi küll, meie siis Volga—

Baltil veel ei töötanud: tegime tehnikumis riigieksameid."

Juba esimeste sõnade, liigutuste ja hääletooni järgi võis otsekohe märgata, et lüüs noortele meeldib. Nad jutustasid hüdroehituste rajamisest, uuest tehnikast, mille konstruktorid panid jõetransporti teenima, ja ehituste arhitektuurilisest ansamblist.

"Milline ehitus! Te vaid vaadake: ülevalt vaadatuna on ta eriti aukartustäratav! Kas pole?" rääkis Viktor. "Üksnes veepinda on meie basseinis ligi kaks tuhat ruutmeetrit."

Tõepoolest, siit tornist — linnulennu kõrguselt — näeb lüüsi kogu tema võimsuses. Jaa, selles „akvaariumis“ siin võivad ujuda mitte ainult „jõekalad“, vaid ilmselt ka tõelised „merekalad“. Milline ulatus! Selliseid kaatreid nagu meie oma paneks pikuti üksteise otsa oma mõnikümmend. Muide, mis tähendab sellisele hiiglasele jõekaater. Viis vana „Mariinka“ puulüüsi mahuksid siia ja ruumi jääks veel ülegi.

Noored puistasid arve, mis nende arvates lüüsi kõige paremini atesteerisid. Tuli välja, et igaüks neljast lüüsi-värava poolst kaalub nelikümmend tonni. Lüüsi betoonkehas aga on peidus sellisel hulgal kõikyõimalikke juhtmeid, et kui need otsastikku sirgu tõmmata, kulub oma neli tundi ühest otsast teise kõndimiseks. Ja millise uhkusega nad automaatikast rääkisid!

"Automaatika on meil siin täievoliline peremees. Seni küll veel pisut kapriisne, kuid see-eest faibukas. Aga tuleb aeg, mil kõigil seitsmel Volga—Balti lüüsil viiakse sisse kaugjuhtimine. Operaatorid hakkavad Võtegrast juhtima transpordikonveierit kogu kanali ulatuses."

Kui kaugele edasi küll on sammunud meie tehnika! Jultunud inimhõimustus on jätnud kaugele seljataha mineviku hüdrotehnikakunsti näidised. See, mille üle tundsid õigusega uhkust meie vanaisad, väärib nüüd vaid muuseumisaali. Tõepoolest, kuidas saavad „Mariinka“ puulüüsid võistelda ehitusega, mis töötab nagu automaattahas? Piisab, kui kordki näha endisi lüüse, et osata hinnata neid kaasaegseid agregaatte veel. Seal avanesid väravad musklite jõul, kui väravatöölised peale surusid. Siin aga üks nupuvajutus puldil — ja tee on laevale avatud. Seal mahtus vaevalt kambrisse keskmise suurusega mootorpraam. Siin aga võib korraga lüüsi lasta kas või pool tosinat sellist mootorpraami. Võrdlusi võiks jätkata, kuid ükski neist ei räägiks mineviku kasuks. Võib-olla just see-

pärast kolm noort inimest juhtimispuldi juures oma lüüsi tehnilist täiuslikkust nii väga poetiseerisidki.

Kahtlemata olid nad oma südame tehnikale kinkinud. Kuid nad polnud niisugused „füüsikud“, kellele on võõras ilutunne. Kui jutt läks sellele, et kaasaegne tehnika Volga—Baltil on saanud uue kehakatte, laususid kõik kolm arhitektide aadressil rohkesti kiidusõnu.

„Arvan, et aasta kahekümne pärast on meie lüüsi ilme niisama meeldiv ja värske kui praegu,“ märkis Viktor. „Ja hoopiski mitte seepärast, et lüüs on veel uus ja heledad kattevärvid ei jõua vananeda. Pidage silmas teist asjaolu: kõigi ehituste joon on väga kaasaegne, lüüsid on avarad ja ekspluateerimisel ökonoomsed.“

Siin ei ole rohmakaid embleeme, mida kohtad Volga—Doni kanalil. Tornid on püstitatud raudbetoonist, mis väldib igasuguse voolimise ja kaunistamise vajadust. Põhjamaine tagasihoidlik loodus, mille keskele lüüs on rajatud, dikteeris arhitektidele veepalee kaunistusena lihtsuse ja suursugususe.

Teisel Volga—Balti lüüsil on paljugi imetlemisväärset, kuid küllap kõige hämmastavam oli nende noorus, kes tolle nii keeruka hüdrotehnilise ehituse juhtimispuldi juures seisis.

Kõige vanem tornis — operaator Viktor Perevoštšikov — oli lootusetult noor. Isegi vormimüts ja uus läikivate nõõpidega vormikuub ei teinud teda paarikümnest aastast vanemaks. Ta sai Leningradi jõetehnikumis diplomini, kui läksid käiku esimesed Volga—Balti kanali ehitused. Loenguid uuest kanalist koolis veel ei peetud. Eksameil tulevasel mehhanisaatoril selle lüüside, tammide ja kaldakindlustuste omadusi lahata ei tulnud. Töökogemustest ei maksa rääkidagi. Kust oleks kahekümneaastane nooruk neid võinudki saada? Kuid Viktor palus komisjoni, kes noorte spetsialistide paigutamise eest vastutas, suunata teda Volga—Baltile. Noorele spetsialistile anti võimalus tutvuda algul „Mariinkaga“, ühega tema iidsetest lüüsidest. Lootsiraamatus kannab see numbrit 22. Tema teine, palju vanem nimetus on Püha Pauluse lüüs. Nii saigi Viktor Perevoštšikov Devjatinõ küla lähedal tuttavaks Püha Paulusega. Tänavuse navigatsioonihooaja algul usaldati ta panna teise Volga—Balti lüüsi juhtimispuldi taha. Ja nüüd võtab see veepalee väravavaht vastu ja saadab ära laevu, mis lähevad mööda Volga—Baltit.

...Kui „Horisont“ lüüsi sisenes ja väravad ahtri taga sulgusid, lendas kusagilt ülevalt alla tuttav noormehehää, mida ei suutnud muuta ka raadiotranslatsioon:

„Algab lüüsi täitmine. Jälgige trosse.“

Veepalee „väravavaht“ oli astunud juhtimispuudi juurde.

Varsti tõusis veepind kambris tavalise piirini. Tähen-dab, olime oma teekonda Volga—Balti veelahkme poole jätkates tõusnud Oneega järve pinnast veel 13,5 meetrit kõrgemale. Siis süttis eespool roheline valgusfoor. Teesild keeras oma pika käe kõrvale. Tee oli vaba. Meie ees oli veel üks veehoidla — Belousovo veehoidla, mis alles hiljaaegu asus oma kallastesse.

Samal ajal aga arvatavasti võttis operaator V. Perevoštšikov lüüsi klaasitatud peatornis laua taga istet, avas vahizurnaali ja kirjutas sinna: „Kell 14.55. Lüüsi altpoolt tulnud puksiir „Strepet“ ja kaater „Horisont“.“ Tähendab, meie kaater sattus laevade hulka, mis olid läbinud kaks uut Volga—Balti lüüsi.

KRAANANOKAD „VÖTEGRA ŠVEITSI“ KOHAL

Kolmas lüüs meie teel on koopia tollest muuseumilüüsi-st, mida Vötegra lähedal kohtasime. Endise arvestuse järgi on see kümnes. Ja kõik laevad, mis ruttavad Oneega järvelt Volgale, peatuvad selle väravate juures. Edasi ei tule neil minna mitte mööda Volga—Baltit, vaid mööda Maria süsteemi, kuna uus veetee ei ole veel valmis.

Pärast uusi lüüse suhtud sellesse puulüüsisse nagu millesegi ebareaalsesse. On tunne, nagu oleksid sattunud filmivõtetele kaheksateistkümnenda sajandi jöetööliste elust. Kujutage ette külatiiki, kus ei uju mitte hanekarjad, vaid väikesed laevad. See ongi veekogu kümnenda lüüsi ees — koht, kus puksiirid ja mootorpraamid ootavad oma järjekorda puukambrisse pääsemiseks. Selle väravad on auke täis nagu sõelapõhi. Tillukeste koskedena tungib vesi läbi pragude. Vaatad vulisevatele joakestele ja küsid endalt: kas see lüüsikamber küll üldse kunagi vett täis saab? Kuid meie naabri, puksiiri „Strepet“ roolimehe nägu on muretu.

Majakeses lüüsi kõrval on samuti vaikne. Poltaava lahingu kaasaegsete kaskede all joovad lüüsimehed

kõhuka samovari taga oma päraslõunateed. Neile on juba kõik ette teada: kas väravad varsti avatakse, kes läheb kambrisse esimesena, millised laevad on saabumas. Maja eest aiakesest näevad nad tanklaeva masti. See tuleb Volgalt. Ja paistab kätte nagu inimene, kes seisab trepi ülemisel astmel. Kuni tanklaev pole seda lüüsi läbinud, ei ole edasipääsu ei „Strepetil“ ega „Horisondil“. Alles siis kisivad lüüsimehed end samovari juurest lahti. Suruvad väravalatile, lükkavad väravad lahti ja avavad meile tee. Nooruke poiss — „Strepeti“ roolimees — heidab randumisköie kaldale ja tervitab lüüsitöölisi, nimetades igaüht ees- ja isanime järgi. Kaua täitub kamber veega, mis saabub siia veelahkmelt. Laevamehed ja lüüsi vahid jõuavad üksteiselt pärida tervise, Võtegras jooksva filmi, värske kartuli hinna ja Volga—Balti ehitusel makstava palga üle... Aga kui vesi libedaks tõmbunud ja kõdunema löönud palkseinad enda alla matab ning ülemiste väravate kriuksumine kostab, jätavad nooruke roolimees ja vana ätt — selle pooljaama ülem — hüvasti.

Kuid meie ei läbi kümnendat lüüsi. Minna sellesse tähendaks anda end vana võimusse, mitte näha uute lüüside ja kanalite sündi, mille trass läheb läbi vasakult poolt mööda kõrgeid maalilisi künkaid. Ehitus paistab vanalt kanalilt kätte. Ehituskraanad on kogunenud kõige kõrge- maile järsandikele. Tundub uskumatuna, kuidas küll saab ehitada hüdroölme sellisele kõrgendikule. Kuid just neile kõrgendikele peabki projekteerijate tahtmist mööda saabuma „suur vesi“!

Jätsime „Horisondi“ kümnenda lüüsi juurde ja läksime ehitusele jala. Ehitamisel olevate lüüside — kolmanda, neljanda ja viienda — juurde mööda vett ei pääse. Sinna viib üksnes maantee. Tulevaste veepaleede karbid seisavad praegu kindlal maal keset metsikut Vologda metsa.

Et näha uusehitusi, tuli sooritada mäkkeronimine — tõusta põlisest Võtegra jõe sängist kõrgele metsaga kaetud mäetippu. Meie ette kerkis „Võtegra Šveitsi“ panorama, nagu siin nimetatakse kõrgendikke, mis tõusevad maaliliselt orgude kohale. Andoma ja Megra kõrgustiku- harud moodustavad haruldaselt ilusa nurgakese. Kõrged künkad, mille vahel voolavad ojad, jahedust täis nõod, majesteetlikult ranged metsad, suur hulk kivirahne, nagu oleks siit alles hiljaaegu kivirahe üle käinud — selline on „Võtegra Šveits“, kuhu saabusid Volga—Balti ehitajad.

Nad paigutavad uue veete Balti mere poolsele järsule nõlvale kolme lüüsikambrit, mis kuuluvad kõik ühte hüdroosõlme. Hallide karpide vahele on juba kaevatud kaks kanalit, kumbki pikkusega mitte üle kilomeetri. Kaugeima lüüsi tornide taga on süvend, kus juba tuleval aastal laiub avar veehoidla.

Sellisenä kerkis meie ette Novinkovo hüdroosõlm „Võtegra Šveitsi“ kõige kõrgemast tipust vaadatuna. Kuid see on vaid üldpilt, mustandjoonis veel valmimata hüdroosõlmest. Milliseks aga kujuneb too Volga—Balti põhjatrepide aste homme?

Olime läbinud kaks sellist astet. Esimese juures, mis asub trassi kolmeteistkümnendal kilomeetril, on alumine bjeff Oneega järve tasemel. Hüdroosõlme tamm peab vastu üle kolmeteistkümmet meetrit kõrguse veemassi survele. Hüdroosõlme koosseisu kuuluvad maasse rajatud surveehitus, veelaskeseadaldised, mis on sobitatud ühte hüdroelektrijaamaga, lüüs number üks ja maanteebild. Teine aste on Belousovo hüdrokompleks trassi kahekümne neljandal kilomeetril. Selle alumiseks bjeffiks on 8,5 kilomeetri pikkune Võtegra veehoidla. Maksimaalne surve tammile on peaaegu niisama suur kui Võtegras. Komplekti kuulub samuti hüdroelektrijaam ja lüüs number kaks. Novinkovo sõlm on kolmas aste Volga—Balti trepil. Alumiseks bjeffiks jääb Belousovo veehoidla. Selles paigas tuleb tammil vastu pidada aukartustäratavale veesurvele. Läbi väljalaskekanali kihutab veevool kiirusega 45 meetrit sekundis. Novinkovo kompleksist põhja pool võtab enda alla tema jaoks valmistatud sängi veekogu. „Võtegra Šveits“ soetab endale tehiskärve.

Novinkovo hüdroosõlmest rääkides kordasime tihti sõna „tuleb“. Siis ei voolanud tema lüüsidesse ja kanalitesse veel vett. Ehitajad kõndisid tulevaste hüdroehituste põhjas. Kui me aga neid ridu kirjutasime, teatasid ajalehed sündmustest, mille tunnistajaks meil polnud kahjuks võimalik olla. Mis sündmus see siis oli? Üpris rõõmustav ehitajaile ja jõetransporditõõtajaile. Ja kui soovite — ajalooline. Mõelge vaid nende ridade üle: „2. novembril 1963 kell 10.30 algas Võtegra jõe tõkestamine Novinkovo hüdroosõlme juures. Sellega lakkas eksisteerimast Maria veeteede süsteem, mis rajati rohkem kui poolteist sajandit tagasi.“

Tähendab, ei olnud enam Võtegra jõge, mis voolas

rahulikult veelahkme kõrgendikelt Oneega järve suunas. Selle jõe asemel kulges veehoidlate ahelik. Geograafidel tuleb Vologda kandi kaart ümber teha. Vanal süsteemil tuli jääda iseendale mälestusmärgiks, sest vesi läks ju uut sängi mööda.

KUUES BASTION

Viimase lüüsi juurde Volga—Balti põhjatrepil juhtisid meid vaiad. Needsamad, mida ehitajad tulevase trassi tähistamiseks maasse löövad. Esimese juurest kuni viimaseeni kõndisime algul mööda metsa, siis mööda kõrgendikke ja lõpuks mööda sood.

Meile, kes me olime küll harjunud õõtsuva, kuid üldiselt siiski tasase veeteega, polnud see kerge. Tuli kõndida läbi metsikute, padrikusse kasvanud ja kivirahne täis paikade, kus polnud ühtki teerada. Olime juba valmis kõik sinnapaika jätma — teetähiste lugemise, kungastele ronimise, jalgupidi liivas või sügavas poris sõtkumise. Ainult kangekaelsus viis meid edasi. Sest meile ju öeldi, et need vaiad kujutavad endast tulevase kanali punktiirjoont, mis viib kuuenda lüüsi juurde. Raske oli uskuda, et tuleval aastal läheb siit läbi sügav kanal.

Küllap igaühel meie asemel oleks olnud õigus imestada, kui ta oleks sattunud otse tulevase lüüsi — Volga—Baltil järjekorras kuuenda — põhja. Meid võttis vastu pingeline tööruum. Sattusime keskkonda, kus jõudehetki ei tuntud. Iga silmapilk sündis meie ümber midagi uut. Hoog-
sas töös ei olnud pause. Tohtu suur, kõrgest betoonmüürist üle kasvanud kraana liikus meie kõrval. Selle taeva alla ulatuvast kabiinist näitas valges pearätikus tütarlaps hoolimatule autojuhile sugugi mitte kahemõtteliselt rusikat. Sügavsinise, ehituskonstruksioonidega võretatud taeva taustal olid oma tulevargi lahti päästnud keevitajad. Tuli taevas. Ja tuli maa peal. Võis minna hiiglasuure lõkkeäärde, millesse töölisid heitsid ehitusprahi. Nagu tuleks juba homme lüüsi vesi ja sellele on vaja ette valmistada puhas põhi. Meie kõrval lõhkusid kolm rässakat noormeest suruõhuhaamritega jonnakat kivimürakat. Ja see kõrvulukustav põrin kostis pateetiliselt, kandudes üleva ehitusoratooriumina mööda lüüsisängi laiali.

Ehitus ei ole tehas. Luba sellele pääsemiseks ei ole vaja

ja nii saabusime siia takistuseta. Meid märgati kui külalisi, sest siin on ju iga inimene nagu peo peal. Vana töömees lõkke juures, milles hõõgus ehituspraht, päris:

„Otsite kedagi või?“

„Jah, tahaksime leida ülemat.“

„Töödejuhatajat? Näete, seal autode juures. Ta on meil kõige silmapaistvam.“

Ja tõepoolest, seda meest on raske kahe silma vahele jätta: pikk, tugev, päikesest pruunistunud. Ja väga noor.

Tutvunud vanemtöödejuhataja Pjotr Pirogovskiga, küsisime temalt:

„Hakkasime kokku lugema, mitme kutseala töölised lüüsiehitusel töötavad, kuid läksime segi. Aidake välja.“

Pikemalt mõtlemata hakkas Pjotr lugema:

„Kraanajuhid, ekskavaatorijuhid, buldooserijuhid, autojuhid, traktoristid, metallilõikajad, puusepad, keevitajad, betoneerijad, rakisetöölised, monteerijad... Ja ongi vist kõik,“ lõpetas ta mitte just eriti veendunult.

„Aga millise kutsealaga inimesed on ehitusel kõige vajalikumad?“

„Kõik.“

„Kas tõesti kõik?“

„Noh, võtame kas või autojuhid... Tähtsat tööd teevad — puhastavad meil süvendi põhja ära.“

Läksime ühe auto juurde, mis ekskavaatori lähedal oma järjekorda ootas. Radiaatorist õhkus sooja nagu kuumaks aetud hobusest. Laternad pori täis. Number vaevalt eraldatav. Kabiiniuksed lahti. Iste tühi. Tuuleklaasil aga punane lipukolmnurk, millel kolm sõna: „Kommunistliku töö eesrindlane.“

„Kelle auto see on?“ küsisime vanemtöödejuhatajalt.

„See on Vladimir Aleksandrovitš Luštšaki brigaadist. Üksainus brigaad on meil punaste kolmnurkadega. Aga kes juht on? Õigust öelda ei tea.“

Mõne hetke pärast tuli MAZ-i juurde lühikest kasvu, elava näo ja sinisinate silmadega sonimütsis noormees. Hüppas astmelauale.

Üks meist palus end võtta juhi juurde kabiini. Kas pole huvitav teha reis-paar koos ehituse ühe parema autojuhiga? Meie, tõi küll, polnud tuttavad brigadir Luštšakiga, kuid vanemtöödejuhataja nimetas tema nime suure lugupidamisega. Arvatavasti mitte asjata. Too noormees aga on tema brigaadist. Ja tema auto sõidab lipu all, mille

autoriteeti juba kahtluse alla ei pane. Ilmselt maksab selle Luštšaki brigaadi kuuluva sümpaatse autojuhi kõrval istet võtta. Lõppude lõpuks on üsnagi palju tulnud sõita kaatril. Miks siis mitte kihutada nüüd ka autol.

MAZ röögatas, otsekui proovides oma hääle tugevust. Sõitis siis mullakünka juurde, millel seisis ekskavaator. See haaras oma kolmekuupmeetrisel kamaluga pinnast ja puistas selle autokasti. MAZ võpatas nagu inimene, kes heidab turjale viljakoti, ja veeres siis sujuvalt süvendist välja.

Alles pärast seda õnnestus ühel „Horisoni“ meeskonnaliikmel saada tuttavaks auto peremehega. Teda kutsuti Aleksandriks — Aleksandr Jeniniks. Palvele jutustada endast vastas ta:

„Aga mida siin jutustada? Elu on mul lühike nagu tee karjääri. Sünnilt võtegralane. Tõsi küll, üles kasvasin teises kandis, kuid samuti Oneega ääres. Isa töötas raielangil ja mina koos temaga. Sõjaväeteenistuse jõudsin läbi teha. Pärast demobiliseerumist raielangile enam ei tõmmanud. Lõpetasin autojuhtide kursused — ja Volga—Baltile.

Võtegrasse tulin täies sõdurimundris. Ainult ilma paguniteta, loomulikult. Automajandis pisteti pihku esimene käskkiri: võta vana kolmetonniline ja lase käia.

Aeg ehitusel oli tol ajal raske. Tööd Volga—Baltil just algasid. Polnud kerge asjale pärast konservatsiooni jalgu alla saada. Mäletan: süvendites vesi, peaaegu kõik mehhanismid ära veetud, aga nendeta oled nagu käteta. Töölisi ei jätkunud. Elamuid samuti. Mõned jooksid ehituselt minema. Visadust ei jätkunud.

Tol ajal saabus Volga—Baltile Volodja Luštšak. Samuti nagu mina demobiliseeritu. Temaga koos teised poisid — peaaegu et terve rühmaga tulid. Komsomolituusikuga. Hakkas siis Luštšak autojuhtide brigaadi kokku ajama. Paljud uskusid temasse. Sest Volodja oli kommunist, sõdur. Ka mina panin end tema juurde kirja.

Otsekohe omandasime ehitusel autoriteedi. Kuid anti meile ka üks ülesanne raskem teisest. Kõigist saime jagu. Teisel lüüsil töötasime. Aitasime kanaleid sisse ajada. Terved mäed pinnast vedasime teisale. Ühe liivamäe aga „õgisime“ viimseni ära, selle kohal on nüüd järveke.

Raskemaks kujunes siin, kuuendal lüüsil. Möödunud sügisel anti brigaadile ülesanne vedada lühikese ajaga välja pinnas süvendist, kuhu nüüd on paigaldatud lüüsi-

kamber. Asusime süvendit kaevama, sellesse aga tulid põhjaveed. Nii kui sügavamalt võtsid, purskasid põhjast üles külmad veejoad. Kuid tööd ei saa ju pooleli jätta! Ehitasime siis ajutised palkteed. Need ei tahtnud kanda raskeid masinaid. Kuid Volodja Luštšak organiseeris ka siin asja nii, et brigaad andis oma poolteist normi päevas.

Üldiselt ma ütlen: kerged tööd pole olnud. Eriti talvel. Tänavu oli ta käre. Poisid said vatti. Mina, võib-olla, vähem. Mispärast vähem? Saadeti mind Minskisse uut MAZ-i vastu võtma. Sain kätte, kontrollisin. Auto nagu olema peab! Tulin siis omal jõul Minskist Tšerepovetsi hüdrostõlmele — tammi kokku vedama. Brigaad aga saadeti samal ajal samale tammile abiks. Läbi lumetormi ja hangede tungiti Võtegrast Šeksnani. Mitu ööpäeva oldi teel. Volodja Luštšak kõige ees. Tema võtab meil alati kõige raskema enda kanda. Mitte asjata ei saadetud teda ehituselt delegaadina partei kahekümne teisele kongressile. Niisiis... Vedasime Tšerepovetsi tammi kokku. Te pole seda näinud? Pirakas! Tõsist tööd nõudis meilt. Sõitsime ikka kümme kilomeetrit koormaga ja teist samapalju tühjalt. Selliseid reise oli aga oma paarkümmend päevas. Kõige vähem kuusteist. Vähem ei olnud. Norm aga oli kaheksa reisi. Oli vaja kiirustada. Tamm sai tugev. Hoiab nüüd suurt vett.

Varsti jõuame kuuenda lüüsiga lõpule. Kuhu siis? Mõis tagi, et teisele ehitusele. Kuulsin, et Moldaavias hakatakse kanalit rajama. Aga võib-olla põrutame Petšoorale. Räägitakse, et seal on huvitavam. Suur asi — Volgale põhjapoolsetest jõgedest vett juurde anda. Üldiselt ei tea, kuhu sõidan: kas lõunasse või põhja. Kuhu brigaad otsustab, sinna ka liigume."

Sel ajal kui üks meist punase kolmnurgaga kaunistatud MAZ-i kabiinis reisi kaasa tegi, päris teine vanemtöödejuhatajalt tulevase lüüsi kohta andmeid.

"Volga—Balti kuuendast bastionist jagu saada pole sugugi nii lihtne," rääkis Pjotr Pirogovski. "See lüüs on kõige võimsam hüdroehitus kogu kanalil. Kui tehti tema alla süvendit, tuli sealt välja võtta üle miljoni kuupmeetri pinnast. Terve Heopsi püramiid. Aga kui palju peab paigaldama raudbetooni, kui palju tuleb monteerida kohale metallkonstruktsioone! Siin ulatuvad arvud tuhandetesse kuupmeetritesse ja tonnidesse. Ja lüüs tuleb valmis ehitada kiiremini kui kahe aastaga."

Kui jutt kandub kanalitrassi sellele osale, mis läbib vee-
lahet, meenutab P. Pirogovski Devjatinõ lüüsitreppi vanal
süsteemil. See ehitati „Mariinka“ rekonstrueerimisel möö-
dunud sajandi viimasel aastakümnel. Kaevati siis läbi
lubjamäe lühike kanal, millele anti nimeks Devjatinõ kae-
vand. Seda lõhet mäes, kuhu juhiti vesi ja rajati lüüsid,
peeti kodumaise hüdrotehnika krooniks. Ja see poolteise
kilomeetri pikkune trass kuue lüüsiga väaris julgeid
epiteete. Sest selle ehitamisel võeti ju välja 776 000
kuupmeetrit pinnast. Kanali põhi rajati 23 meetri
sügavusele. Trassil töötas keskmiselt 1200 inimest ja
500 hobust.

„Jah, hobuste poolest oleme ilmselt maha jäänud,“ mär-
kis vanemtöödejuhataja. „Meil ei ole ehitusel ühtegi. Ja
ka kärusid ei ole ühtegi. See-eest on meil teistsugused
kärud, iseliikuvad ja ka mahukamad — MAZ-id. Ja ka lot-
jadel ei ela meie ehitajad, nagu seitsekümmend aastat
tagasi, vaid heakorrastatud asulates! Mis puutub endis-
aegse ehitustegevuse aukartustäratavatesse arvudesse, siis
ma ütlen niipalju: piisab Volga—Balti kahest tühjast lüü-
sist, et paigutada sinna kõik, mis kaevati kunagi välja
Devjatinõ kanalist. Ja ka sügavamad on meie ehitused
vanaisade omadest. Näiteks siit juba tuleval kevadel enam
läbi ei pääse: lüüsi kohale kerkib võimas veemass. Kuid
peamine kuuenda lüüsi omapära seisab selles, et see on vii-
mane Volga—Balti põhjatrepil. Koos tammiga Tšerepo-
vetsi juures tuleb tal hoida ühtne veetase. Kujutage
ette, milline saab olema surve lüüsiväravatele! Too
surve ületab kolmekordselt selle, mida varem peeti
äärmiseks. Nüüd siis otsustage ise, kus on tõeline hüdro-
tehnika ime.“

Vanemtöödejuhataja rääkis seda lihtsalt, argipäevaselt.
Ja ta ei sarnanenud sugugi kõiketeadva giidiga. Sest Pjotr
Pirogovski teadis kõike seda, millest ta rääkis, oma koge-
muste põhjal, mitte võõraste sõnade kaudu.

VEELAHKME POOLE

Hiiglaslikult ehitusplatsilt väikese Pahhomovo küla juu-
res, kus kerkis kõige keerulisemate hüdroehituste komp-
leks, mida kutsuti selle tagasihoidliku Võtegra kandi
külakese nime järgi, keerasime tagasi.

Kahju oli ära sõita paigust, mille kohal päeval ja ööl kaikus mootorite undamine ning loitis elektritulekahjude kuma. Vaevalt-vaevalt saime tsipake maitsta looduse ümberkujundamise grandioossest plaanist, nähes, kui lihtsalt inimesed nihutavad paigast mägesid, kaevavad kanaleid läbi soo ja raba, valavad järve veed ümber Võtegrasse. Ehitustööde tempo, selle hämmastamapanevad mõõtmad, tehnikaarmaada ja lõpuks inimesed, kes otsustavalt tungivad peale loodusele — kõik see köitis tahes-tahtmata. Oleksime meelsasti jätkanud teekonda kuival maal — edasi veelahkme poole, kus Volga—Balti pärast peab raskest ja pingelist lahingut teine ehitusarmee.

Tegelikult ei valmistanud kuigi suuri raskusi käia või sõita maastikuautol läbi tulevase kanali trass. Poolest päevast oleks piisanud, et jõuda Võtegra jõest Kovža jõeni, mis voolab veelahkme harjalt oma naabrile vastupidises suunas. Kuid otsustasime jätkata teekonda mööda vana veeteed. Ja mitte seepärast, et „Mariinka“ oleks meile niivõrd armas olnud. Seni saab sõita paadiga veelahkmele ja sealt edasi Volgale ainult vana süsteemi mööda. Pealegi töötas sõit ka mööda muistset veeteed palju huvitavat. „Mariinka“ oli oma aja ära elanud. Tänavune navigatsioonihooaeg oli tema jaoks viimane. Järgmisel suvel juba siit enam läbi ei pääse. Võib-olla oleme viimased, kes mööda vana süsteemi reisivad ja tema askeldusterohket tööd näevad.

Lühidalt, me pöördusime Pahhomovo hüdroõlme juurdest vana kümnenda lüüsi juurde tagasi. Seal ootas meid vaikselt vees „Horisont“. Mõne päeva jooksul olime jõudnud tema järele igatsust tundma hakata. Kui vahva see oleks, kui meie kaater kuival maal kõndida oskaks. Siis ei tuleks meil temast üldse lahkuda. Nii veel kui kaldal oleks ta meile koduks ja matkaboratooriumiks. Paraku aga eksisteerib selline amfiib vaid matkameeste ja konstruktorite kujutluses.

Niisiis alustasime retke mööda Maria veeteede süsteemi. Alustasime tegelikult alles nüüd. Sest siamaani olime sõitnud mööda Volga—Balti valminud osa. Kaart näitas, et veelahkmeni on kõigest 36 kilomeetrit. See-eest aga on siin lüüse mehemoodi — kakskümmend! Järelikult tuleb peaaegu iga kahe kilomeetri järel lüüside. See on alles trepp!

Esimesel tõusul mööda seda treppi läbisime teeosa, mida

võtegralased kutsuvad Markovo lüüsideks. Vana küm-
nenda lüüsi juurest on suurepäraselt näha just nimelt see
„trepp“, mida lüüsikanalitel viibides võib vaid ette kuju-
tada, kuid mitte näha, kuna lüüsikambrid on üksteisest
küllaltki kaugele nihutatud. Markovo lüüsideseeria on pai-
gutatud nii, et võib silmaga määrata, kui palju üks tei-
sest kõrgem on.

Ühest mikromaailmast (siin on mastaabid Volga—Bal-
tiga võrreldes mitu korda väiksemad) satud kohe teise.
Järgmine lõik sellel lüüsiteel on toosama Devjatinõ
kanal. Kuid siin juba unustad lüüsid nendesamade lõhesid
täis väravate, kõdunenud palkide, kinnituskohtade ja
mälestusväärsete vintsidega, unustad uskumatult kitsu-
kese kanali... Kõik see annab maad tugevale muljele,
mille kutsub esile loodus, mis on siin endale lubanud fan-
taseerida nii palju, kui süda lustib.

Tõusime hämmastunult oma istmetelt, kui nägime äkki
eespool järskudel metsaga kaetud nõlvadel lubjakivikli-
buste kallastega lõhet. Selles voolas vesi, kohisedes ja
rutakalt nagu mägijões. Ei, mitte looduslikku sängi mööda
ei tulnud see ülevalt alla. Selle oli suunanud sinna ini-
mene, kes oli raiunud valge kriidimäe kaheks.

Kuid kõige haaravam panoraam ei avanenud mitte
kaatri pardalt, vaid kaldaäärse mäe tipust. Oneega-äärse-
tele avarustele — smaragdrohelistele metsadele, sinistele
järvekausikestele, süngetele kõrgendikele ja hõbedastele
jöeniidikestele — ulatub siit vabalt nägema. Räägitakse,
et päikesetõusul võib selle kunstliku mäelõhe äärse kõr-
gendiku tipust näha isegi Oneega järve. On see nii? Ei
hakka selle üle otsustama. Kuum keskpäevavine varjas
meie eest taeva põhjaserva.

Tore on see kuulus, möödunud sajandi lõpul rajatud
kanal. Ei ole midagi õelda, insenerimõte on siin tõepoolest
saavutanud kõrge kunsti tipud. Kiitust väärivad ka ehita-
jad, kes selle Võtegra jõe õgvendamise julge kavatsuse
ellu viisid. Kohati küünivad kaevandi seinad neljakümne
meetri kõrguseni. Lõhe on raiutud kõvadesse kivimitesse.
Kuid see on kaevandi ajalugu. Milline aga on tema tule-
vik? Uus kanal jätab ta kõrvale. Kuid kaunis paik ei kaota
oma võlu, sest vett sellesse käsitsi kaevatud lõhesse haka-
takse laskma ühest tillukesest jõest.

Devjatinõ kanal vaimustas meid sedavõrd, et tahtsime
teada, kust ta on sellise nime saanud. Seda enam, et nimes

võib aimata sõna *девять**. Üks lüüsitööline seletas, ehkki mitte päris teaduslikult, meile järgmist:

„Kui läbisite Püha Borissi ja Püha Pauluse lüüsid — need on praeguse arvestuse järgi kahekümne esimene ja kahekümne teine —, jäi vasakut kätt nõlvakule Devjatinõ küla. Eks ole? Küla järgi anti nimi ka kanalile.“

„Aga kust küla sellise nimetuse on saanud?“ uurisime edasi.

„Räägitakse, et vanasti olla üks talunaine kolm korda järjest kolmikud pojad sünnitanud. Sellest ajast kutsutakse Devjatinõt üheksa poja külaks. Isegi kirik püstitati sinna üheksa kupliga.“

Ülemjooksul ei ole Võtegra iseloomult juba enam see, mis allpool. Veevool kiirustab edasi, lainetab, kohates harvemini kunstlikke takistusi. Ta otsekui tunneks rõõmu vabast voolamisest. Kaldad sarnanevad kuulsa kergete mõtlike joontega vologda pitsiga. Erilist ilu aga tajud siis, kui mets otse vee äärde tuleb. Lähedale nihkunud tihniku taga aimad metsarikkaid alasid. Astud kaldale — ja satud kõnnumaale, kuhu ei ole rajatud ühtegi teed.

Ja äkki häirib seda kallaste pidulikku rahu vedurivile. Leningradist saadik pole me sellist vilet kuulnud. Seda on kerge ajada segi mootorlaeva signaaliga. Sest kust sai siinsetesse paikadesse vedur. Raudtee jääb ju „Mariinkast“ oma tubli sadakond kilomeetrit eemale.

Selle vastu tundsi huvi, kui olime randunud Belorutšeiski sadamasilla ääres. Ja meile sai selgeks, kust veeres neisse teedeta paikadesse vedur. Selgus, et see peab teenistust kohalikus metsatööstuskeskuses — tassib mööda kitsarööpmelist teeharu taigapõuest palke Võtegra äärde. Päevad ja ööd puhub too vedur selle maanurga ainukesel raudteel. Veab värskelt raiutud metsamaterjaliga laaditud rongid metsatööstuskeskuse alumisse lattu. Palgid või laasitud tüved, nagu metsamehed kutsealaselt ütlevad, lastakse kettkonveierile, mis need vette heidab. Lao juures sadamas aga ühendatakse metsamaterjal parve või laaditakse otsekohe laeva.

Belorutšeiski alumine ladu — see on Igarka miniatuuris. Samasuguseid palke, laudu või halge pilgeni täis laaditud praamid. Samasugused piki kallast tõmmatud parvelindid. Samasugune uimastav vaiguste tüvede lõhn. Sama-

* *Девять* — üheksa (vene k.). (*Tõlkija.*)

sugused palgivirnad, mis jõgede veovoorimehi ootavad. Samasugused kraanad, valmis tõstma raskeid kandameid. Samasugused soliidsed puksiirid auru all. Need ei ole eriti rutakad ja seda ilmselt seepärast, et neil tuleb vedada parvi ja praame kauge maa taha. Võib-olla Oneegale, aga võib-olla ka Tšerepovetsi. Ühesõnaga, kõik on siin nagu tõelises sadamas, kust puu oma teekonda laudsepa või ehitaja, kaevuri või paberivalmistaja juurde alustab. Ainult mõõtmed, mõistagi, ei ole need. Muide inimesed, kes siin kristallselge Beloje oja juures metsa lõikavad, on veendunud, et nende metsatööstuskeskus alles kogub jõudu.

„Sõitke meie juurde aasta kolme-nelja pärast. Te ei tunne meie asulat enam ära: muutub linnaks. Uue nimega: Belorutseisk... Ja metsatööstuskeskus kasvab. Volga—Balti kanal paneb meid uut moodi töötama,“ rääkis meile Mihhail Jurinov, metsajaoskonna meister.

Poole tunni tee kaugusel tulevases metsatööstuskeskusest asub Volokov Most — iidne Võtegra-äärne küla. See on „Mariinkast“ tunduvalt vanem. Kunagi oli Võtegra neis paigus niivõrd veevaene, et paadid hädavaevalt läbi tiriti. Kaupmeestel tuli palgata ümberkaudseid talupoegi. Need laadisid kaubad lootsikutest küüdivankritele, vedasid Volgalt saabunud koormad mööda maad edasi, et täita paadid uuesti seal, kus jõgi jõudu juurde oli saanud.

Kaheksateistkümmend trepiastet olime lugenud ära veelahkme poole liikudes. Kaheksateistkümmes vanas lüüsis olime heitnud randumisköie, tervitanud lüüsitöölisi, tungelnud puukambrites, oodates, mil need ülevalt poolt saabuvast veest ääreni täis saavad. Ja siis märkasime: vesi, mis meid veelahkmekõrgendike poole tõstis, hakkas kaotama oma senist värvust. Seal, alumistes lüüsid, heitsid pilgu üle parda ja nägid, kas on aeg habet ajada või mitte. Tuhmi puuraamis peeglina lebas seal vesi. Siin aga seisis kaater pruunikas sagus. Nagu oleks lüüsi kohvilaket valatud.

Mis oli Võtegraga juhtunud?

Leidsime sellele mõistatusele ka lahenduse. Kui me vanale Verhni Rubeži külale lähenedes tervet eskaadrit pinnasepumpi ja bagereid nägime, sai kõik selgeks: „vett segavad“ Võtegras ehitajad, kes jõge süvendavad. Seepärast liigubki vesi oma sängis šokolaadise vooluna. Lüüse ei ole siin kuigi tihedasti. Veel pole kusagil selgineda.

Siin kaldarinnaku all seisab vana Volga—Doni ajast pärit bager. Selle krigisevad kopad täidavad poriga tankpraami. Pisut edasi, keset jõge uhkeldab pinnasepump. See sarnaneb esimesele reisile mineva suure reisijatelaevaga. Selle korstnad on valged nagu lumi. Kajutiakendel puhtad kardinad. Tekk avar, otsekui polekski laevalagi, vaid tantsupõrand. Ja üleni puhas ning küüritud, ehkki teeb porist tööd — imeb üles põhjamuda. Paremalt pool soisel kaldal keset lõikheina aga kõrgub kolmanda kajut. See lõikab kallast otseks . . . Katsu nüüd otsustada, milline masin vana sängi süvendab ja milline uut trassi rajab.

Põhjasüvendajate karavanist pisut eemal kiikusid lainetel ujuvad ühiselamud ja majakesed.

Ujuvad majad. Nad on kõik erinevad — sinised, rohelised, punased. Ainult valge-punased päästerõngad reelingutel on ühesugused. Majades on hulk tube-kajuteid, on köögid, punanurgad, koridorid, rõdud ja verandad. Siin puhkavad enne oma vahetust perekonnapead. Nende naised valmistavad toitu ja pesevad pesu. Hüdromehhanisatorite järglased aga meisterdavad parvi ja mängivad Heyerthali. Lühidalt, siin on kõik nii nagu kindlal maalgi. Ainult et külla ja turule ei minda jala, vaid sõidetakse paadis. Söökla, kauplus, juuksuritöökoda ja polikliinik on samuti vee peal. Tõeline Volga—Balti Veneetsia!

Maad tuhniv karavan Verhni Rubeži küla juures jäi selja taha. Kohvijõgi tõmbus heledamaks. Meile voolas vastu endine Võtegra. Muide, see polnud küll enam too meie teekaaslane, kellega jõudsime saada sõbraks Markovo lüüsitrepil ja Devjatinõ kanali juures. Meie ees oli tuntud Uus-Maria kanali algus.

Kanali lõunavärvateks on Peetri lüüs, mille juures seisab tahvel numbriga 29. Kahekümne üheksas hüdroehitus „Mariinkal“, kohisevad veelaskekanalid lüüside kõrval, graniitobelisk veeteel lähedal — kõik need siin veelahkmel on seotud selle süsteemi rajaja nimega. Seniajani on rahva mälestuses säilinud pärimus „keisri teest“, mida mööda talumehed lohistasid edasi tsaari fregatti. Peeter I, kes tuli siia Volga—Balti veelahet uurima, läbis oma kaaskonnaga peaaegu kakssada versta mööda sood ja raba, mägesid ja vett. Uurimissalk raius oma teel maha sajanditevanuseid puid, ehtas purdeid, meisterdas parvi. Tuli ööbida lehtonnides, küttide ja metsameeste hurtsikutel.

Peetri viibimist veelahkmel meenutab graniitobelisk.

See on püstitatud Staro-Petrovskoje küla lähedale vana-dest kaskedest piiratud metsalagendikule. Aga sellest memoriaalkõrgendikust poolteist kilomeetrit eemal on teine selle süsteemi rajajale püstitatud mälestusmärk — lüüs, mis meid kanalisse laskis.

See on miniatuurne nagu kõik muu süsteemil. Välimu-selt ei paista ta millegagi silma. Võib-olla ainult erilise puhtuse ja kainusega. Ja veel lillede poolest. Kirju ja lõh-nav istandus kulgeb piki lüüsikambrit. Imekaunid astrid ja pojengid on niisama toredad kui lüüsi perenainegi. Noor hallide vallatute silmade omanik ei tahtnud avada vāra-vaid enne, kuni me polnud maksnud lunatasu. Kingitustest ta ütles ära. Lunatasuna aga nõudis poole muruplatsi üles-kaevamist lillepeenra jaoks.

Midagi polnud parata. Jaotasime selle poole muruplatsi omavahel ära, sülitasime pihku ja surusime labida mulda. Kaevasime ja mõtlesime: kavalasti on tütarlaps selle välja mõtelnud. Lüüsimine on aeganõudev toiming. Tuleb üle-valtpoolt laev — ootavad alumised, või vastupidi. Laeva-mehed ja reisijad seisavad niisama, neil hakkab igav. Töö juures aga minutid lausa lendavad! Kas tõesti kogu see lilleistandus on roolimeeste ja madruste, kaptenite ja parvemeeste kätega loodud?

Teinud oma töö Peetri lüüsi heakorrastuse nimel, saime perenaiselt kaks imetoredat astrit ja loa sõita kanalisse. Lilled, mis meie kaatrit kaunistasid, olid siin ilmselt oma õigel kohal. Nad andsid pidulikkuse sellisele sündmusele nagu jõudmine Volga—Balti veelahkmele. Olime ju põhja-poolse lüüsitrepi kõige kõrgemal astmel. Nüüd me enam ei tõuse (niigi olime juba tõusnud 119 meetrit üle Balti mere pinna), vaid hakkame laskuma. Muide, et teha algust laskumisega, tuleb läbida Uus-Maria kanal. Alles selle lõpus ootab Volga trepi esimene aste — lüüs nr. 30.

Olime palju kuulnud sellest kanalist — tema ajaloost ja igavesest ilust. Ning oleme valmis kinnitama: seitsme-kümneaastane kanal on tõesti väärt vaimustatud sõnu. Ainuke, millega me nõus ei ole, on tema nimetus. Kui „Mariinka“ edaspidi veel oma teenistust jätkaks, riskik-sime anda talle sootuks uue nime: Kivikanal. Sest ta on ju raiutud kivisse. Vaiksel voolab vesi madalavõitu kallaste vahel, mis, nagu paistab, on osavate ehitajate poolt õhu-kestest lamedatest kiviplaatidest kokku seatud. Kuid sel-line pettekujutus tekib vaid esialgu. Kui silmitsed neid

heledaid kihilisest paekivist kaldaid lähemalt, taipad: loodus ise on püüdnud katta kaldad igavese kiviga. Samuti on loodus hoolitsenud kanali haljastuse eest. Metsik taimkate võimutseb lopsakalt selle kallastel. Ja ei ole keeruline mõista, miks siin on puutumatu mändide ja kuusehiiglaste kolonnaadid, maha tallamata kopsurohu ja põdrakanepi puhmad: kogu kanali pikkuses puuduvad sadamad.

Lühike on see nägus kivikoridor Võtegra ja Kovža vahel. Kuid mida tähendas ehitajaile läbida seitseteist tuhat sülda kaljust pinnast! Ent uhke graniitobelisk kanali lõpus vaikib neist, kes selle kivisängi rajasid. Obeliskil on neljas küljes kirjad. Aegade jooksul tumbledaks tõmbunud pronks jutustab, et uus ühenduskanal Võtegra ja Kovža vahel valmis 1886. aastal. On ära toodud inseneride ja töödejuhatajate nimed. Loomulikult ei ole unustatud ka keiser Aleksander III, kes kunagi seda kanalit pole näinud. Ja ei sõnakestki selle suurepärase mäekoridori tõelistest loojatest. Näib, et ketid ja metalltrossid graniitaluse juures meenutavad: igaühele oma.

Tahaks uskuda, et siia, veelahkmele, püstitatakse Volga—Balti kanali valmimisel teine mälestusmärk. Ja järeltulevad põlved saavad teada uue veeteetõeliste loojate nimed. Sest ehitus on kangelaste poolt rikas. Ülistagu pronks või marmor projekteerijate, ehitajate, brigadiride, kommunistliku töö lööklaste kangelastegusid, keda me oma teel nii ohtrasti kohtasime.

SÜVENDAJATE LIPULAEVA KOMANDÖR

Läbisime kogu veelahkme kanali ühe tunni jooksul. Ja ometi sõitsime aeglase käiguga. Niisugused nad siis on, need „Mariinka“ mõõtmed. Omaaegne grandioosne ehitus — Maria kanal — ei vii tänapäeval enam kedagi vaimustusse: keskpärane veetrass. Dekoratiivne kallaste ilu üksnes varjab käänulise ja kitsa laevatee puudusi. Sattunud sellesse kivikoridori, kujutad selgemini ette, kui vajalik on Volga—Balti kanal oma laiaõlgsete lüüside, avarate veehoidlate ja veerikaste kanalitega.

Loomulikult tuleb uus veelahkmetrass teistsugune. Kuid milline? Me ei teadnud sellest kuigi palju. Üks insener seletas meile Võtegra ja Kovža vahelise sügava ühenduskanali olemust järgmiselt. Endine kanal kulgeb sujuva

kaarena. Selle otsi ühendab vibunöörina sirgjoon. See ongi uus ühendustrass. Seletus on väga näitlik. Kui õnnesuks heita pilk tolele „vibunöörile“! Aga kuidas seda näha, kui oled sattunud vana kanali kitsukesse koridori, kust väljapääsuks on ainult kaks teed — edasi või tagasi. Mis siis, kui tõepoolest pöörata tagasi? Sinna, kus kohtasime süvenduslaevade flotilli, kus voolab šokolaadi värvi Võtegra, kus ehitajad tungivad peale veelahkme kõrgendikele...

Ja me sõitsimegi tagasi Rubeži sadamani — viimase sadamani Võtegral (kui liikuda alt ülespoole). Sadama ja kõrgendikul asuva samanimelise küla nimetus rääkisid ise enda eest: just siin ongi praeguse veelahkme piir.

Saabumist niivõrd tähelepanuväärsesse paika tähistati piduliku lõunaga. Andsime selle „Horisondi“ meeskonna auks kohalikus sööklas. Lauanõud (viimasel ajal oli meil rohkem tegemist olnud katelokkidega), rikkalik toitude valik (meie reisimenüüs esines sagedamini kui miski muu tee), õnnelik väljavaade pääseda pärast nõudepesemisest (oh seda nuhtlust küll!) — kõik see kujunes meile tõeliseks gastronoomiliseks suursündmuseks.

Meie juurde lõunalauda istus kantud sõduripluuis noormees. Too lauanaaber osutus autojuhiks. Pärisime talt, kuidas pääseda sinna, kus rajatakse veelahkmetrassi. Saime teada, et kaatriga kohale minna ei saa, jala ka mitte, masinal sõita aga võib. Autotee kulgeb piki tulevast kanalit.

„Ma sõidan just seda teed mööda Annenski Mosti. Võin kohale viia,“ tegi meie uus tuttav, keda kutsuti Viktor Plahhiniks, ettepaneku.

Tuli välja, et „Horisont“ pidi jälle jääma ootama meie tagasisaabumist kulvamaa-ekspeditsioonilt.

Jah, sõidame. Nii ütlesimegi Viktorile ja panime tema ZIL-150 kabiinis kaks pakutud kohta kinni.

Pärast pooletunnist sõitu veendusime, et Viktor ei ole üksnes suur meister autot juhtima, vaid ka suurepärane jutuvestja. Ta juhtis oma rasket autot halval teel küllaltki osavalt. Kui me tähendasime, et siinset teed on nähtavasti vanakuri ise sillutanud, siis noormees millegipärast solvus.

„Asjata räägite nii. Tee on vana ja tal on suuri teeneid. Mulle jutustas sellest üks kohalik elanik. Ammustel aegadel käis siit läbi Arhangeliski postitee. Läks Peterburini

välja. Kaupmehed viisid siitkaudu hinnalisi voore Valge mere kaubaga. Ja kuulus oli see tee veel röövlite poolest, kes ei andnud kaupmeestele rahu. Kõige rohkem hirmu valmistasid kaupmeestele Koeramulgud — selline paik asus sügaval metsas, kus tee lookles mööda nõo põhja. Ülevalt künkaharjalt tormasid vabad inimesed nagu kaarnad voori kallale. Isegi sõjaväge saadeti Koeramulku-desse. Kaupmehed needsid seda paika — ei suutnud julgete röövlitega toime tulla. Hiljem aeti mööda teed sunnitöölisi. Aeti ainult ühes suunas — põhja poole. Kui puhkes Kodusõda, läksid siitkaudu Punakaardi üksused inter-vente peksma. Neljakümne esimesel aastal aga liikusid mööda teed autod ja tankid Leningradi ja Karjala rin-dele . . . Näete, kui kuulus see meie tee on.“

Loomulikult olime etteheite ära teeninud. Esiteks ei ilmutanud me austust tee — siinsete autojuhtide sõbra vastu. Teiseks oleksid matkajad pidanud kas või kübetki teadma tema huvipakkuvast ajaloost. Kuid Viktor andes-tas meile kiiresti ja jätkas suuremeelselt vaatamisvää-ruste tutvustamist.

„Siin sellel teel toimub peaaegu igal nädalal muuda-tusi,“ jutustas Viktor. „Vaadake: äsja ehitatud sild. Torud pandi silla alla üsna hiljuti. Tähendab, kanalile tuli veel üks pinnasepump. Need torud siin kujutavad endast tema pulbijuhtme saba. See saba lõpeb kusagil jäarakus või jär-vekeses . . . Noh, aga see on juba korralagedus: elektriliini postid on viltu vajunud. Langevad maha — tuleb avarii, masinad ja inimesed jäävad vooluta. Räägin sellest tööde-juhatajale.“

Meie auto kord ründas järske mäekülgi, kord veeres kergelt mööda tasandikke. Ajuti võttis tukkuv mets tee oma embusse. Teisal aga avanesid mäetipust meie pilgule rohelised kaugused hõbedaste järvekillukestega. Kuid kuhu siis veelahkmekanalit trass jääb? Alles siis, kui olime sõitnud mööda külakestest, aimasime tehnika ja inimeste kogunemise järgi: kusagil siin toimub kanali ehitamine. Kuid ehituslaevu polnud näha. Kus need siis on?

„Kuidas me pääseksime süvenduslaevale?“ küsisime Viktorilt.

„Süvenduslaevale? Seda võib. Kilomeetri kolme pärast tuleb Grjaznõi Omut. Seal seisab kolmesaja üheteistküme-s. Tollel töötab minu tuttav. Komandörina. Kondrat Drob — kuulus süvendaja . . .“

Sissesõidetud autorööpad, loogelnud mõnda aega metsa vahel, tõid meie auto peagi lagedamasse paika. Läbi tolmuse tuuleklaasi piilus sisse päike. Siin Viktor pidurdaski.

„Jõudsime kohale,“ hüüatas ta ja hüppas esimesena autost välja, andes meile käega märku, et ruttaksime talle järele.

Mõne minuti pärast jäime tummas imestuses seisma. Meie ees lebas org, mida mööda kulges kraav. Kuid tollest kraavist tuleks tema mõõtmete pärast kirjutada suurte tähtedega! Isegi järsakult, kus meie seisime, näis see kunstlik kraav hiiglaslik. Selle laiust võis mõõta üksnes kilomeetritega. Tohtu suure ühtlase süvendi parempoolne õlg aga kadus kaugusse, kus sulas ühte metsaga.

„Siin rajataksegi veelahkmekanalit,“ märkis Viktor.

Sõna „rajataksegi“ käis ilmselt kahe süvendusmasina kohta, mis seisid kraavi põhjas umbes kilomeetri kaugusel teineteisest. Neist eespool purustas hüdromonitor müri- nal mullaseina. Isegi eemalt näis see üpris ähvardav. Hüdrokahuri ainuke toru lõhkus, uhtus laiali pinnast. Tapva jõuga veejuga pildus laiali palgitükke, kivisid, puujuurikaid. Vööni paljas noormees kahuri juures tulistas osavalt suuri kivirahne. Sealjuures sihtis ta kivimürakate alla, uuristades nendele sügavamat „hauda“, et nad hiljem süvenduslaevadele ette ei jääks.

Süvenduslaev, mis hüdrokahurist pisut eemal seisis, jäi viimasele vaatepildi poolest ilmselt alla. Pikkamööda liigutas pinnasepump oma kärssa ühest küljest teise. Ei müri- nat ega veemängu tekitanud see karile sattunud laeva meenutav masin. Kuid tema kärsas ja sabataolises pulbijuhtmes, mida mööda pulp hirmsa hooga kunstlikust jäärakust minema tuiskas, võis aimata varjatud võimsust.

Me ei saanud jätta laskumata sinna, kus vesi veele teed rajas. Huvastijätul lausus Viktor Plahhin:

„Too peasüvendaja seal ongi kolmesaja üheteistkümn- nes. Tervitage komandöri minu poolt!“

Süvendajate lipulaev ujus kitsukeses porilombis. Kuiva maad mööda tema juurde ei pääsenud. Tammusime hulk aega kaldal ja pidasime aru, mida peale hakata. Siis aga nägime, kuidas masinaruumist ronis välja madrusesärgis noormees ja heitis meile üsnagi ükskõikse pilgu. Hakka- sime talle märkide abil selgeks tegema: saage aru, tulime

teile külla. See üllatas noormeest, kuid ta hüppas kohe paati ja sõudis meiepoolsele kaldale.

„Kas meie juurde?“ küsis ta niipea, kui paat savist kallast puudutas.

Võtnud tema küsimust kutsena, astusime paati. Kuid selle peremees vaatas, nagu meile näis, kohkunult meie jalgadele. Märkasime puhast kotiriidega kaetud paadi-põhja ja taipasime kõik. Olime oma saabaste küljes tassinud paati peaaegu et paar puuda savi. Toredad külalised küll!

Kuni me pori maha pesime, sõudis noormees süvenduslaeva juurde. Ta ronis esimesena laevalaele, pühkides seejuures hoolikalt vaibal jalgu, ehkki tema töökingad niigi elegantselt läikisid. Järgisime tema eeskuju.

Tõusime mööda trappi ruhvi, mida hüdromehhanisatorid ise bageriruumiks kutsuvad. Juhtimispuldi juures seisis kaks meest. Üks, pikk ja eakas, hoidis käsi nuppudel ning kangikestel. Ta tutvustas end lühidalt: Gladõšev, vahetusülem. Teine, tüsedavõitu ja rässakas, oli süvenduslaeva komandör Kondrat Drob.

Kumbki neist polnud just lõbusas meeleolus. Mõlemad vaatasid ärevusega läbi ruhviklaasi sinna, kus süvenduslaeva vee alla peitunud teraskämmal tulevase kanali põhja segi pööras. Täpsete, kindlate sõrmeliigutustega muutis Gladõšev alatasa nuppude ja kangikeste asendit puldil. Masina kere pöördus aeglaselt paremale. Pöördus väga aeglaselt. Arvatavasti seepärast oligi komandöri ilme sünge. Aeg-ajalt sõnas ta midagi Gladõševile. Too manipuleeris nuppudega. Ja siis tuli vee alt nähtavale süvenduslaeva löögirusikas — frees, mis oli üleni saviga kaetud. Komandör ja vahetusülem raputasid pead.

„Viletsavõitu liigub,“ teatas meile Drob. „Savi teeb liiga.“

Kondrat oli just äsja andnud üle oma vahetuse. Kuid koju ei läinud. Seal, asulas, näidati uut komöödiafilmi. Sugugi mitte igapäevane sündmus siinkandis. Kuid Kondrat ei rutanud. Pärast hiljutist avariid ei maganud ta kaks ööpäeva — võiks ju puhata. Kuid komandör oli unustanud kodu, ehkki tööle oli asunud kindel vahetus. Ta uskus Gladõševi nagu iseennast. Olid nad ju koos alustanud seda sugugi mitte kergelt teenistust süvenduslaevastikus. Juba kaksteist aastat ujuvad nad sogastel lompidel, olles harjunud oma laeva teokäiguga.

Jah, kaksteist aastat tagasi läbisid nad Volga—Doni trassil oma esimese meetri. Ja mitte just palju meetreid ei ole nad selle tosina aasta jooksul suutnud läbida. Kuid seal, Volga ja Doni vahel oli kergem. Pinnas oli parem — liiv. Suvel polnud kuum, talvel aga kaugeltki mitte külm. Keerulisemaks kujunes asi Volgal, kus nad uhtusid kokku tammi Kostroma kaitseks võimsate üleujutuste eest. Kostroma alt jõelt tulidki Volga—Baltile. Omal jõul. Mööda endist Maria süsteemi. Samal süvenduslaeval nr. 311.

Kui palju tunde neil on tulnud tolles ruhvis siin kõrvuti seista! Muide, tänavune sügis on neil seitsmes — seitsmes Volga—Baltil. Alustasid Staro-Petrovskoje küla juurest. Mälestusväärne paik. Kõigepealt sattusid ebatavalisele takistusele — poolteistsada aastat tagasi rajatud lüüsile. See oli mattunud paksu mullakihi alla. Hästi olid säilinud kandepalgid, rakked, vaiad, seinad. Kui vene inimene midagi tegi, siis tegi seda sajanditeks. Tuli appi kutsuda hüdromonitor. See purustas vana ehituse, puhastas tee kolmesaja üheteistkümnendale.

Iga selline võit jäi meelde kui vastupidavuse ja meisterlikkuse teetähis. Ja looduse kapriisid ning veelahkme-pinnase sürpriisid ei kohutanud neid enam nii nagu enne. Isegi talv ei suutnud jagu saada inimestest, keda ehitus oli karastanud. Talvel aga on eriti paha töötada. Süvenduslaeval keset valgeid lumelagendikke, külmunud soid ja kangestunud metsi võitles meeskond iga meetri läbimise eest. Käre pakane röövis kõigelt elavalt viimase soojuseraasu. Ja keset seda külmaokeani tuli inimestel paigaldada hiiglasuuri ankruid, tirida vööni lumes sumades enda järel trosse. Lumevaiba all aga oli peidus must külmumatu mädasoo. Õlal trossi tassivate inimeste jälgi tähistas lumel soomuda. Kuid üleni jäätanud laev ei olnud väng keset seda valget vaikust. Ta elas ja liikus edasi.

Kõigest sellest ei ole tavaks kirjutada vahizurnaali, mida hoitakse süvenduslaeva nr. 311 komandöri juures. Seal on arvatavasti rohkem arve kui sõnu. Kuid teinekord räägivad arvud sõnadest selgemat keelt. Žurnaalilis näiteks on märkmed selle kohta, kui palju on viimaste aastate jooksul uhtunud pinnast ära need, kes laeva tulevase kanali trassi mööda edasi viivad. Ülemöödunud aastal eemaldas meeskond veelahkmelt 260 000 kuupmeetrit pinnast. Möödunud aastal 210 000 rohkem. Aga nüüd? Mööda kahekilomeetrist pulbijuhet on ära voolanud 215 000 kuupmeetrit.

Aga edasi? Plaan on peaaegu täidetud. Kuid aasta ei lõpe ju homme. Tõsi, mitte alati ei lähe masin hästi edasi. Ees on raske pinnase vöönd. Muide, veelahkmel on tingimused kõikjal rasked. Pinnas kuulub viiendasse-kuuendasse kategooriasse.

Nagu praegugi: jõuti savikihti. Savi freesi küljes on säärane, et seda suurivaevu raske kangiga lahti taguda jõuab — labidas ei võta. Seepärast ongi mõlemad — komandör ja vahetusülem — ruhvis nii sõnaahtrad. Seepärast ei lähegi Kondrat Drob koju puhkama. Ta mõtleb savile. Silmitseb veel seda kohta, kuhu põhjasüvendaja kämmal kadus, otsekui tahaks tungida pilguga läbi sogase veekihi ja aidata raudrusikal purustada savikihti.

Ja nad rebivad tolle kihi puruks, tulevad sellega toime. Neil on seljataga suhteliselt palju raskemad heitlused. Vesi kihutab Grjaznõi Omutist minema raske savi. Torud toimetavad veelahkme pinnase metsajärve. Aga varsti tuleb lõpp kogu Grjaznõi Omutile. See „asustatakse ümber“ metsasügavusse, et ta ei segaks puhta vee voolu Volga—Balti uues veelahkmekanalis. Too vool aga tuleb süvenduslaevastiku lipulaeva, põhjasüvendaja nr. 311 järel.

Me kujutlesime naiivselt, et Volga—Balti trassi veelahe — see on mingi võimas mäeseljandik, kust osa jõgesid voolab Volga ja osa Balti mere suunas. Väga sobiv skeem. Eks olé? Haruldaselt lihtne ja mõistetav. Nagu geograafiatunnis. Kuid kõik osutus hoopis teistsuguseks.

Veelahe, mida mööda ehitajad kanalit rajasid — see on soo ja mets, turbaraba ja läbipääsmatu vaarikapadrik. Siin valmivad rikkalikud jõhvika- ja pohlasaagid ning on suurepärase hulkuda ringi jahipüssiga. Kuid teha tööd keset metsasügavikke ja rabalaukaid on uskumatult raske. Isegi kõrgendikud on siin käsnana niiskust täis imunud. Võimas jäämass on ühes paigas lükanud künkad siledaks, see-eest aga teisale kuhjanud kokku kivihunnikud. Kivirahnud ja järvelohud, rohked vihmad ja pirisevad sääsepilved... Niisugusena võib iseloomustada veelahet, kus tungivad peale Volga—Balti võitlejad. Sellisena jäi meile meelde Võtegra—Kovža vahelise ala panoraam, kui jätsime selja taha hiiglasliku platsdarmi, millel olid kinnitanud kanna kanali rajajad.

LÕI LAINETAMA INIMKÄTEGA LOODUD MERI

PÜHA ANNA VIIMASED PÄEVAD

Vintsikrigina saatel avanesid väravad. Väljusime reisi-laeva ja puksiiri järel kitsast lüüsikambrist. Uus tee oli valmis meid oma embusse võtma.

Kuid me ei kiirustanud kutsuvale veeavarusele vastu. Aina pöörasime pilgud tagasi. Ja tegime seda arvatavasti sagedamini, kui ettepoole vaatasime. Sinna ahtri taha jäi Uus-Maria kanal. 30. lüüsi lõunavärvade juures ületasime veevoolust ärauhitud joone. Tahapoole seda joont jäi kivisse raiutud veelahkmekanal, mis ühendas Võtegrat Kovžaga. Tähendab, on läbitud kõrgeim punkt teel Balti merest Volgani. Kui me varem tõusime mööda Balti mere poolset kallakut, siis nüüd laskume mööda Volga-poolset. Nüüd läheme mööda Kovžat Beloje järvele, sealt Šeksnale, seejärel aga Rõbinski veehoidlale. Selline on praeguse veeteede süsteemi juures üks Volga transpordiharusid.

Me ei hakanud kiirustama ka veel seepärast, et tahtsime jätta hüvasti vana kanaliga. Ta oli teinud oma töö — võtnud meie kaatri vastu Võtegralt ja andnud edasi Kovžale. Ei saanud teda jätta tema tööarmastuse eest tänamata.

Kovžaga kohtusime kolmekümnendast, Aleksandri lüüsi väljumisel. Kohtumise tunnistajateks said kaunitaridkased, kes mängisid oma ringmängu ümber halli kiviobeliski, mis oli püstitatud Maria süsteemi põhjaliku ümberehitamise auks. Jõgi tormas meie juurde, tungides läbi palkidest paisuseina. Eralduštammi juures ta juba kiigutas meie „Horisonti“.

Kovža ei ole suur. Tema pikkus on 91 kilomeetrit. Alguse saab ta süsteemi toitvast Kovža järvest. Ja sellest selgest voolust saab Aleksandri lüüsi juures jõetee. Kuid siin, ülemjooksul, on Kovža väga kitsas. Kohati nihkuvad kaldad teineteisele sedavõrd lähedale, et näib, nagu ulataksid puud üksteisele üle jõe oma oksad.

Ka lüüsitud ei ole ta nii tihedalt kui tema naaber Võtegra. Lühikesel jõel on kõigest kaks vana hüdroosõlme. Esimene neist — Annenski Most — asub kõigest seitsme kilomeetri kaugusel veelahkmekanalist.

Peab tunnistama, et meil oli juba vanadest lüüsidest vil-land. Kui palju neid meie teel oli olnud! Ja kõik nad olid ühesugused. Erinesid vaid numbri või nime poolest. Muide, nimedest. Need on antud lüüsidele pühakute auks. Tun-dub, et ühtki neist ei ole unustatud. Nii me siis sõitsime Foma juurest Sofia juurde, sealt edasi Vladimiri, Samsoni ja Andrei juurde. Tollel aga, mis meie teel ees seisis, oli arvatavasti omal ajal kõrge soosija Püha Anna näol. Proo-visime järele uurida, miks just nimelt Püha Anna selle lüüsi oma šefluse alla võttis. Kuid muinsuste kaitsjad kehi-tasid vaid õlgu: kust meie seda teame, korraldused nimede suhtes „tulid ülevalt“, Sankt-Peterburgist.

Nüüd on lüüside endised nimetused unustatud. Pärast revolutsiooni lüüsid nummerdati. Ja jõetransporditööta-jail oli lihtsam veeteel orienteeruda.

Need, kes mööda „Mariinkat“ sõidavad, on lüüsitud teega harjunud. Meil aga ei piisanud kannatust lüüsis-t lüüsi liikuda. Vaevalt oled ühest väljunud, kui aga hakka ootama järjekorras, et pääseda teise. Ja ka kolmekümne esimese juures on tuttav pilt. Vaiade külge kinnitatuna seisavad laevad. Üksteise sappa haagitud palgiparved leba-vad veel. Praamid ei jõua ära oodata, kuni puksiir neid jälle paigalt nihutab. Reisijad mootorlaevalt on läinud kal-dale, et korjata maasikaid. Palgiparvetajad on päästnud lahti paadi, heitnud sellesse õngelatid ja sõudnud Kovža järsku kääru õngitsema. Nad teavad täpselt: lüüsimise järjekord ei jõua veel niipea nendeni. Võib-olla tuleb oma pool päeva oodata, kuni saabub tund parv lüüsikambrisse ajada. Ja mitte kogu parv. Tervikuna see ei mahu. Tuleb ajada pootshaagiga üksikute palgipundarde kaupa. Millal küll saabub meie „Horisoni“ järjekord?

Seisad niiviisi lüüsvärvate ees ja sulle hakkab paistma, et elu kulg ümberringi on aeglustunud, et aeg on seisma jäänud. Aga ometi tead: kusagil Volgal kihutavad vee-aluste tiibadega laevad, kolmetekilised hiiglased ületavad Oneega järve, Moskvasse suunduvatel tanklaevadel on lüüsidest roheline tee...

Samasuguses mittekadestamisväär-ses olukorras on ka need, kes meile vastu tulevad. Harilikult hakkavad reisijad

enne Annenski Mosti asju kokku korjama ja laevalt lahkuma, ehkki pilet on võetud Võtegrani. Jäävad vähesed, need, kes on väikeste laste või raske pagasiga. Ülejäänud aga otsivad kaldal mõnda mööduvat autot või ootavad autobussi. Auto viib nad Võtegrasse poolteise — kahe tunniga. Mootorlaevaga sõites aga kulub neil selleks peaaegu ööpäev. Kapten juhib laeva läbi loendamatute lüüside jalakäija kiirusega. Milliseid tõendeid Volga—Balti kasuks veel vaja on?

Muide, kaua ei ole jäänud elada ka Püha Anna lüüsil. Ka see on juba potentsiaalne muuseumieksponaat. Üksnes fotodelt ja filmilintidelt saame veel näha, kuidas lüüsitöölised lattidele surudes käsitsi lüüsvärvavaid avasid. Tingimata kohtame muuseumisaalis ka huvipakkuvat dokumenti minevikust — 31. lüüsi passi. See jutustab kambri suurusest, ehituse veealuste elementide täpsest asetusest, veetasemest selles, kaugusest Leningradini ja Laadoga järveni.

Läbinud 31. lüüsi kambri ja tammi, jätkab Kovža oma aeglast jooksu. Tema veed ei kihuta nii hoogsalt nagu Võtegras. Jõgi voolab metsade vahel otsekui mööda alleed. Ja siin algabki maalilise Kovža oru see osa, millest meile nii palju on jutustatud.

Asi on selles, et algul oli Volga—Balti veeteele planeeritud üheksa lüüsi. Projekti viimases variandis on neid vähem — seitse. Ülejäänud „kadusid“. Mil moel?

Jõetransporditöölised ja ehitajad tegid põhiprojekti olulise paranduse. Insenerid Gorin, Dorofejev, Ivanov ja Koroljov esitasid ehituse käigus „ühise bjefiga variandi“. Nad tegid ettepaneku 7. ja 8. hüdrosõlme mitte ehitada. Tõsi, kanal tuleb küll ühes osas teha sügavam. See toob kaasa mullatööde järsu — peaaegu kahekordse — suurenemise. Kuid meie hüdromehhaniseerimine võimaldab ju kaevamistöid odavdada ja neid forsseeritud tempos teha. Parandused võeti vastu. Ühise bjefiga variandi eelis on silmanähtav: neljandiku võrra vähenes raudbetoonitööde maht, töölised võitsid ajas, jõetransporditöölised pääsesid liigest lüüsimisest, vähenesid eksploatatsioonikulud.

Alles eelmisel õhtul avastasime, et meil Beloje järve kaarti ei olegi. Pöörasime segi kõik kapid kaatri pardal. Uurisime läbi seljakotid. Otsisime isegi hermeetiliselt eraldatud ruumist . . . Kõik kaardid ja skeemid olid oma kohal. Aga seda, meile praegu vajalikku, polnud.

Kumbki kasutas ohtrasti julgeid väljendusi, süüdistades teist meeskonnaliiget vastutustundetuses.

„Aga kas meil seda kaarti üldse oligi?“ küsis üks.

„Võimalik, et seda tõepoolest polnud? . . .“

Ja selguski, et olime enne ärasõitu Beloje järve unustanud. Juba selleta oli askeldamist küll. Laadoga, Oneega ja Rõbinski veehoidla kaardid olid meil olemas. Olime nende kolme veekogu kaartide saamisega uskumatut vaeva näinud. Ilmselt mitte vähem kui Puškini Herman oma kolme kaardiga.

Kovža alamjooksu elanikelt kuulsime järve kohta palju. See oli neile tuttav nagu põld põllumehele. Ainult et nad kündsid seda põldu kalandotadega. Iga kovžalane oleks meid üle järve juhtinud. Tõsi, võis toime tulla ka saatjata, kui sõita Kovža suudmest Šeksna alguseni mööda Belozerski ringkanalit. Ka see tee oli ahvatlev.

Eeloleva veeretke plaan tuli arutamisele pärast õhtusööki. Karp loomaliha, katelokitäis kartuleid ja tee kondenseeritud piimaga tõtsid meeskonna võitlusvaimu. Lõke vaikselt Kovža kaldal toonitas hetke pidulikkust. Pidasime aru, kuhu sõita. Mööda järve on tore minna. Mööda kanalit minna pole ka paha. Missugused on järve-marsruudi eelised? Pärast neljakümne kolme kilomeetri läbimist oleme Šeksnal. Kiiresti! Pealegi läheb tulevane Volga—Balti magistraal just nimelt seda trassi mööda. Aga kas mööda vana kanalit oleks kehvem? Olgugi see tee kaks-kümmend neli kilomeetrit pikem, on sõit seevastu ohutum. Saab Belozerskis ära käia. Too linn on ju Suur-Novgorodi ja Kiievi eakaaslane.

Raske öelda, kas oli otsustav viimane argument või mõni muu, kuid valisime marsruudi teise variandi. Tõsi küll, teatava tingimusega: sõidame mööda kanalit, kuid sõidame kogu öö, et hoida kokku aega mitteplaaniliseks Belozerskiga tutvumiseks. Vahivahetus rooli juures toimub iga kahe tunni järel. Nagu alati, lööb kaatril klaasi Jerevani kellatehase äratuskell.

Kesköö paiku sukeldus kaater jõe hauapimedusse. Liikuisime aeglase käiguga, hoidudes neis paigus küllaltki laia Kovža keskele. Kord paremalt, kord vasemalt vilkusid harvad kaldatuled — väsimatud öövalvurid sadamate ja asulate juures.

Esimesena asus vahti Volodja. Ta seadis püstijalu valmis termos pudeli teega, tõmbas selga karusnahkse pealiskuue ja valmistus kahetunniseks kahevõitluseks unega. Tema peaülesanne oli sõna-sõnalt mitte magada maha sissepääsu kanalisse, milleni me eelnevate arvestuste kohaselt pidime jõudma tunni aja pärast, ja juhtida kaater läbi vana 33. lüüsi Megra Belozerskaja asula juures. Sealt aga on Belozerskinij juba sirge tee.

Boriss ronis samal ajal aega viitmata kokpitti, tõukas laiali seljakotid ja kanistrid ning asetasko vabanenud kohale korraga kaks magamiskotti. Seejärel vajutas pea täispuhutavale padjale, maitstes juba ette unemõnuseid lähema saja kahekümne minuti jooksul.

Kuid oma uneaega ära kasutada tal ei õnnestunud. Ta ärkas tugeva õõtsumise peale. Kaater tuiskas edasi nagu purujoobnu. Näis, nagu oleks keegi teda ninast kiigutanud: kord ülespoole kiskunud, kord vette vajutanud. Pardaprojektore valgustas pimedusest vastu tormavate lainete vahuseid harju. Ümberringi ei kallast ega tulesid. Kas tõesti on tagasihoidlikul Kovžal selline laine?

„Kus me oleme?“ küsis Boriss.

„Isegi tahaks teada,“ vastas vahisolija süngelt. „Näib, et sõitsin kanalist mööda.“

„Tähendab, oleme järvel.“

„Mis siis nüüd saab? Kas keerame ringi?“

„Aga kas sa nüüd leiad sissekäigu kanalisse?“

„Ei ole kindel. Näed ju, et mitte midagi ei näe!“

„Mida siis teha?“

„Kõige hullem on see, et mul ei läinud kaotsi mitte kanal, vaid sissepääsupoi. Võta binokkel. Võib-olla leiad selle üles.“

Kusagil tagapool pidi lainetel tantsima punane koonus, tuluke tipus. Kuid kus? Ta juhiks meid järvelt Kovža suudmesse. Aga kus sa teda näed? Praami või mootorlaeva komandosillalt on lihtsamast lihtsam seda rubiintulukest märgata. Meie „komandosillalt“ aga võid vaid taevatähti lugeda.

„Näen punast...“ ja Volodja lisas tuure.

Punane signaaltuli ei vilkunud mitte taga, vaid ees. Ja see tuli järjest ligemale, muutus järjest selgemaks. Lõi loitma järjest lootustandvamalt... Tolle veepealse torni juures tõmbasime hinge tagasi.

Aga mis saab edasi? Kas ööbida oma uue tuttava juures? Triivida, kuni päike tõuseb? Sellises situatsioonis on kõige lihtsam esitada küsimusi.

Ükskõik, mida me ka ette oleksime võtnud, kõik oli seotud riskiga. Ja nii me siis liikusime lihtsalt edasi.

Ahtri taha jäi poi, mis mõni minut tagasi näis lootusrikka sadamana. Lahkusime temast. Ainult et üks meist ei lasknud teda silmist. Teine aga otsis samal ajal tintmustas kauguses teise poi tuld. Pidime ta leidma. Sellele oli rajatud kogu meie ööst põgenemise plaan.

„Näen punast. Näen!...“ hõikas õnnelik roolimees, otsekui oleks näinud mitte teedjuhatavat tuld, vaid tundmatut maad pärast pikka merereisi kaugel kallastest.

Suurepäranel Võtsime kompassi ja hoides vaateväljas mõlemad tuled, hakkasime määrama kindlaks kurssi kompassi järgi. Kujutletav sirgjoon tuli esimese poi juurest üle meie kompassi telje ja läks edasi teise majaka suunas. Kompassiringi edelasektoris puudutas too sirgjoon arvu 114. See oligi meie kurss! Mööda seda juhime kaatri Šeksna algusse.

Nüüd sõltusime nii meie kui kaater kompassist. Kuid kompassiketas ei tahtnud kuidagi paigal püsida. Too, kes täitis tüürimehe kohuseid, jälgis tema närvilisi hüppeid. Üldiselt oli tüürimehe ülesanne lihtne. Näidates laternaga valgust, kummardus ta ovaalse kompassiklaasi kohale ning jälgis jaotustega ketta vigurdusi. Kui see väljakanatamatu olend paremale liikus, kamandas tüürimees: rool vasakule. Kui ring vasakule ujus, võttis roolimees pisut paremale. Ja kaater jätkas teed seda kujutletavat sirgjoont mööda, mille me üle kompassi telje esimese poi juurest teise juurde tõmbasime.

Kuid olnuks liigne enesekindlus arvata, nagu oleks „Horisont“ järvel mööda sirgjoont liikunud. Tormakas tuul paiskas meid kursilt kõrvale. Kaater kiskus paremale, ehkki roolimees plastmassist rooliratast liikumatus haardes hoidis. „Horisont“, tõugatuna lainetest, kepsles nagu väljaõpetamata ratsu: tõusis tagajalgadele, läks seejärel üle galopile ja kukkus pärast seda alla...

Aga järv aina mühises, vihasena ja vahutavana. Oli

möödunud peaaegu kolm tundi sellest, kui kaotasime sissepääsupoi Beloje järvel. See-eest saime neid ühe asemel kokku oma hea kümnekonna. Aeg-ajalt ilmusid kursist paremal või vasakul meie head tuttavad, pilgutades oma punaseid tulesilmi: pole viga, kõik on korras, laske aga edasi. Ja meie lasksime, täites kompassi tahet. Eespool aga nühkisid heledamad värvitoonid maha horisondi tintjat tihedust. Juuliöö taganes. Kiire koit kustutas meie silme all tähed. Lõid helisema hommikuse värvisümfoonia esimesed taktid.

Tüürimees pani laterna kõrvale: kompassi numbrilaud oli juba niigi nähtav. Binokkel käis käest kätte. Ootasime kohtumist kaldaga. See oli meile vajalik nagu lonks kuuma teed tühjaks saanud termos pudelist. Otsisime kallast paremalt. Kusagilt sealt külmade ja hämarate hommikukuliside tagant. Küllap olime juba jätnud seljataha Belozerski — selle ebasõbraliku järve pealinna. Kas tõesti me ei näegi teda?

Tõusvast päikesest tulvil taevaäär liikus meile vastu. Ja lõpuks kinkis horisont meile kalda — vaevaltmärgatava lameda viiru vee kohal. Väsinud meeskonnale polnud see muide juba enam kink, vaid autasu rahutu öö eest järvel, mis on liiga tuntud oma salakavalusega. Kallas paistis kätte ebaselgelt, ehkki korduvalt binokliklaase pühkisime.

Otse meie kursil ilmusid nähtavale väiksemad laevad. Otsustades piirjoonte järgi, oli tegemist kalapüügiflotilliga. Nad olid sõitnud siia kalapüügile kas Belozerskist või Šeksna ülemjooksult. Kusagil heidavad nad järve oma võrgud, et täita trümmid „elava hõbedaga“ — kuulsa Beloje järve kalaga. Jah, sinne tint ja koha on tuntud isegi pealinnas. Toidud Beloje järve kalast on niisama kõrgelt hinnatud nagu, ütleme, vologda pits või olonetsi puunikerdused.

Praegu on järv üksnes kalurite päralt. Keegi ei sega neid siinset avarust kündmast. Laevaliiklus on siin seni väike: madal vesi segab. Kuid tulevasesst navigatsioonihooajast alates tuleb kolhoosivimpleid mastis kandvatel kalapüügi-laevadel koomale tõmbuda. Järvele tulevad laevad Volgalt, Valgelt ja Balti merelt. Nad rajavad liiklustrassi Kovžalt Šeksnale. Volga—Balti kanali ehitustööde lõpetamisega kerkib järve pind. Muutuvad igal ajal ligipääsetavaks metsarikkad idakaldad. Kaob vajadus ringkanali järele. Belozerski juurde ehitatakse tamm. Selle muld-

keha ulatub oma pool kilomeetrit kaldalt järve. Siia ehitatakse esmaklassilised sadamad, kus laevad tormi korral varju võivad leida. Pole kahtlust, et Beloje järve piirkonna iidne pealinn saab tunda rohkesti muudatusi.

Päikesetõusul jõudsime madalate kallaste vahele. Need lähenesid lehtrikujuliselt, jättes endi vahele kitsa läbikäigu. Selles lehtris voogas veel Beloje järv. Seal aga, kus kaldaid lahutas kitsas veeriba, muutus järv Šeksnaks. Siin ta on, meie poolt öö ja hommiku piiril seljataha jäetud veeretke finiš!

Ammutanud parda tagant haruldaselt selget vett ja heitnud seda üle näo, jätsime väljapääsupoi juures Beloje järvega hüvasti. Viimast korda vaatasime rahutu veevälja poole. Pisut üle nelja tunni tagasi oli järv ööst tumedam. Oma põhjaservas paiskas ta meile vastu tuult ja laineid. Nüüd oli ta tõeliselt valge*. Saatis meid ära hommikuse naeratusega.

Meil oli õigus pühitseda veel üht võitu oma teekonnal: olime öö jooksul ületanud järve, mis on meie maa suurimate looduslike veekogude nimistus märgitud viieteistkümnendana. Kuid pidu eduka reisi puhul ei peetud. Võit osutus tegelikult Pürrose võiduks. Me ei näinud Belozerski kanalit — üht lõiku praegusel veeteel Balti merelt Volgale. Meil ei õnnestunud käia Belozerskis. Aga tõsi on ka see, et me ilma silmakirjatseva tagasihoidlikkuseta tundisime uhkust, et olime läbinud trassi, mis eeloleval suvel saab põhiliseks Volga—Baltil. Just nimelt põiki üle järve toovad Volga kaptenid oma laevad Leningradi ja Valge mere sadamatesse.

MIS SEAL TOPORNJA „PÖIKTÄNAVAS“ ÕIGE ON!

Juba ammust ajast tungisid vene inimesed mööda jõgedevahelisi teid Šeksnalt Suhhonale. Terved inimpõlved, keda jõed toitsid, unistasid kindlast ühendusest Volga ja Põhja-Dvinaa vahel. Selline ühendus oli vajalik nii lõuna- kui põhjapoolsetele asukatele. Vajadus selle järele muutus eriti pakiliseks, kui Arhangelskis hakati ehitama Vene laevastikku, mis vajas Volga-äärset tammemetsa.

* Белое — valge (vene keeles). (Tõlkija.)

Möödunud sajandi algul, kui läks käiku Maria süsteem, suundusid iidse Kirillovi linna piirkonda uurijad. Soostunud veelahkmel Šeksna ja Porozovitsa vahel hakati ette valmistama teed suurele veele. Mitte juhuslikult ei uuritud just neid paiku. Omal ajal läbis sealseid soid ja raba-
soid tee muistsesse Zavolotšjesse.

Veete ehitus algas 1825. aastal. Ehitajad hakkasid põhjapoolseid jõgedevahelisi lohistusteid asendama Vürtembergi hertsogi süsteemi kanalite ja lüüsidega. See tolle aja kohta uskumatu töö tuli ära teha pärisorjast talumehel — inimesel, kes esimesena oli läbinud soised paigad Šeksna ja Põhja-Volgani. Kuid vene meistritel olid „Mariinka“ ja ringkanalite ehitamise kogemused. Seejärel need kolmteist lüüsi, mis Volga- ja Dvinaa-poolsetele nõlvadele paigutati, ei tundunud neile imena. See-eest aga väärib imestust nende inimeste töövaprus, kes primitiivse tehnikaga kaebasid keset soid viis kanalit ning süvendasid faarvaatrit mitmetes jõgedes ja järvedes. Idast Volga—Balti veetega ühinenud kanalite süsteemi kogupikkus oli 133 kilomeetrit.

Liiklus mööda Põhja-Dvinaa veeteed avati kolm aastat pärast selle ehitamise algust. Arhangelskisse vedasid kaupmehed karavane tammepuu, tööstuskaupade ja nisuga. Volgale ja Venemaa pealinna läksid põhjamaa kaubad — kala, karusnahad, mets. Nii ulatas Volga Šeksna kaudu käe Põhja-Dvinaale.

Kuid raudtee rajamisega Arhangelskisse kaotas uus veete endise tähtsuse. Hiljem muutus Põhja-Dvinaa süsteem vaikseks veepõiktänavaks. Transiitveoste hulk Šeksna suuhonale muutus tähtsusetuks. Üksnes väiksemad laevad liiguvad praegu Vologdast Tšerepovetsini. Ja mitte kuigi kiiresti ei läbi nad seda suhteliselt lühikest marsruuti: Topornja kanal — Pokrovskoje järv — Pozdõška jõeke — Zaulomskoje järv — Vazerinskoje järv — Kišemskoje järv — Kišemski kanal — Blagoveštšenskoje järv — Porozovitsa jõgi — Kubena järv — Kubena jõgi — Suhhona jõgi.

Juba Võtegras kuulsime, et Volga—Balti veete kujundab selle põiktänav ümber. Endine veete Volgalt Põhja-Dvinaale muutub elava liiklusega trassiks. Huvitav oleks aga vaadata, kuidas näeb see põiktänav välja praegu. Seda enam, et Topornja kanal — süsteemi algus — on meie marsruudile ahvatlevalt lähedal.

Vastu õhtut jõudsimel Topornjasse — jõeteede ristile. Teinud Šeksna avaral pinnal pöörde, juhtisime kaatri vasakule. Samas tuli vähendada kiirust: läbikäik männimetsaga kaetud järsakute vahel oli liiga kitsas. Pealegi olime võõrdunud kallaste niivõrd lähedasest naabrusest.

Kui eemalt hakkasid paistma puust lüüsivärvad, torises Boriss:

„Jälle algab mäng nende „karpidega“, nagu oleks meile Maria lüüsikestest veel vähe. Näen neid isegi öösel unes: muudkui viskan lüüsimeestele otsa, tõukan ahtrit seinast eemale, siis aga torman ninasse, et see praami vastu ei koksaks... Muide, kui palju neid „karpikesi“ Kirillovini on? Kolm? Kas siis tõesti ei saa ühestki neist mööda minna?“

„Noh, heakene küll, sõidame siis Goritsõ sadamasse tagasi ja läheme sealt jalgsi. Räägitakse, et Šeksna kaldalt Kirillovini viib sirge tee. Mitte ühtki lüüsi ees. Kõigest seitse kilomeetrit. Nõus?“

„Oleme ju käimise unustanud! Matkame siiski parem istudes.“

„Aga marsruut Goritsõst Kirillovini on uskumatult ahvatlev,“ jätkas Volodja. „Kas nägid künkal kloostrit? Kunagi oli see nunnaklooster. Kirillovis aga oli mungaklooster. Räägitakse, et otsetee nende vahele tallasid mungad...“

Lüüsivärvad olid kindlalt suletud. Ja meile näis, et viimati olid need avanenud möödunud sajandil. Selle asjaolu selgitamiseks ronisime kaatrist välja ning läksime lüüsile kallast mööda.

„Värvavahi“ majas oli aken valge. Võtsime julguse sellele koputada. Kõetud ja koduselt puhtas toas oli kaks inimest — vanamees, nähtavasti peremees, ja elatanud naine, rätik peas. Nad istusid laua ääres. Nende vahel seisis pooleämbrine teekann.

Vanamees nihutas taburetid lauale lähemale ja kutsus teed jooma. Kogelesime mõne sõna lüüsist ja Kirillovist, kuhu olime teel. Kuid peremees lausus:

„Joome tee ära, siis...“

Jutt volas seda rada, kuhu sõnaohter lüüsivaht selle suunas. Kiirustamata purustas ta suhkrutükikese peopesal, viskas killukesed suhu ja puudutas huultega kergelt alustassi. Seejärel kordus kõik algusest peale.

Lõpuks nihutas vanamees kruusi alustassiga endast

eemale ja palus näha meie dokumente, vihjates õhtu lähedusele ja objekti tähtsusele, kus ta vahti pidas.

„Nii-ii,“ konstateeris lüüsi peremees. „Näen, olete reisi-mehed. Aga mina olen oma reisirid reisinud. Küll lotje kõie otsas vinnanud, küll palke parvetanud, küll võtšegdalas-tega Koltšaki vastas käinud. Ja nüüd juba lõplikult ankrusse jäänud . . . Mis teid siis meie juures huvitab?“

„Kirillovisse tahame jõuda. Palju sinna Topornjast kilomeetreid tuleb?“

„Oleneb sellest, millisest Topornjast. Vana Topornja heitis hinge. Tänavune Šeksna ujutas sellé üle. Küla asustati ümber. Sadam viidi kõrgemale. Volga—Balti jõudis isegi meie kanalini. Esimene lüüs tuli lammutada. Tulite kanalisse — võib-olla panite tähele kitsast läbikäiku? See ongi endise lüüsi pea. Aga kanali eneseni on teil jäänud veel kaks lüüsi — meie oma ja naabruses asuv, kolmas. See on lähedal: tuled paistavad kätte. Seejärel sõidate mööda sirget kanalit. Edasi on Siversovo järv. Selle ääres Kirillov asubki. Kokku on teed kaksteist kilomeetrit.“

Arutlesime, et järveni sõiduks kulub meil tund-poolteist. Tähendab, järv tuleb jällegi ületada öösel. Ei, ei maksa ilma kiusatusse viia. Ööbime kanali kaldal.

Hommikul silmitsesime Topornja kanalit. See osutus tõepoolest noolsirgeks. Ja tühjaks. Ei ühtegi vastutulevat laeva. Tõepoolest vee-põiktänav!

Kanalist sõitsime tumedale Siversovole ehk Siverskojele, järvele, mis on saanud oma nime Novgorodi kubernerih krahv Sieversi nime järgi. Ammugi ei ole enam auväärset isandat, järv aga kannab tema nime. Ometi nimetasid ju siinsed asukad järve enne krahvi teisiti. Kui vaid koduloouurijad ja ajaloolased endise nime kindlaks teeksid!

Pärast Beloje järve näis Siverskoje meile üpris miniatuurne. Kõigest kuus kilomeetrit otsast otsani. Laiuse poolest aga vaata et jääb uuendatud Šeksnale alla. Ja me ei jõudnudki veel piisavalt tema metsarikkaid kaldaid imetleda, kui kaugusse kerkis imekaunis vaatepilt — kuulsa Kirillo-Belozerski kloostri valged müürid.

Klooster kerkis meie ette otsekui järvesügavusest. Vesi ulatus tema kandiliste tornide jalamini. Neist õhkus muinasjutulist arhailisust ja ligipääsmatust. Nad vaatasid maailmale otsa oma kitsaste laskepiludega. Kas ei kärgata sealt korraga nagu vanasti vaenlase ilmudes kahuripau-

gud? Kuidagi ei oska arvata, et kunagi kaitsesid need müürid munkade eluaset. Võimsad kiviehitused näevad veel nüüdki välja ähvardava kindlusena. Võib ette kujutada, millist hirmu sisendas vallutajaile juba üksnes paljutornilise kloostri vaikimine.

Astudes tolle põhjamaa muinaskultuuri hälli juurde, tunned piiritut austust tema hallipäise ajaloo vastu. Klooster on asutatud kuus sajandit tagasi. Kui palju inimpõlvi on möödunud tollest ajast, kui Kirill Belozerski uuristas endale eluasemeks järve kaldale koopa! Nagu märgivad ajalookirjutajad, oskas see munk hästi raamatuid „kirja panna“. Tema ümber elama asunud koopaerakud rajasid munkade varjupaiga, kus tegeldi pühade raamatute ümberkirjutamisega.

Aja jooksul kerkisid Svijaga jõeekese suudmesse riigivarade hoiupaik, kloostri söögihoone, vesiveski, köök ja pagaritöökoda. Hoogsalt ja maitsekalt ehitati kloostrihooneid. Vaimulikud hakkasid niisketele koobastele eelistama kivihooneid. Maised askeldused võtsid neilt rohkem aega kui pühakirja lehekülgede ümberkirjutamine. Kabelis, mis ehitati juba Kirilli ajal ja on säilinud tänapäevani, on tohutu puurist. See on üleni ära puretud. Mitte aeg ei ole seda teinud. Selle puu on ära puretud usklikud. Klooster sisendas neile, et too rist teeb hambad terveks. Nii muutus klooster kultuurikeskusest fanaatilise juhmuse levitajaks.

Progress ja haridus reedeti luksuse, kogumisiha ja maade enda kätte ahnitsemise nimel. Ja peab ütleva, et vaimulik ülemkiht rajas oma impeeriumi edukalt. XVI sajandil oli nende riigil pärusmõisaid Moskva, Uglitši ja Kostroma mail. Ettevõtlikud pühad isad haarasid enda kätte hulga soola tootmise paiku Valge mere ääres ja kauplesid soolaga lõivuvabalt üle terve Venemaa. Vara poolest ei jäänud klooster maha kuulsast Troitse-Sergi kloostrist. Üle kahekümne tuhande talupoja küürutas selga mustakuumeeste heaks. Kloostrihood pakatasid viljast ja soolast, kalast ja linnulihast. Kirillo-belozersklased kauplesid kõikvõimalike kaupadega siseriigis ja isegi välismaal.

Koos kloostri kaubandusordu võimsuse kasvuga tugevnesid ka kloostri müürid. Segastel aegadel kaitsesid need munki interventide eest. XVII sajandil laiendati vana kloostrit ja piirati see võimsate müüridega. Kaksteistkümmend torni kerkis põhjamaade kaitseks. Kirikuteenrite

bastioni malmkahurid olid alati valmis vaenlastele säru andma. Nii sellele, kes tormab kallale läänepiirilt, kui ka sellele, kes tuleb samast, naaberküladest.

Kloostrimüüride vahel hoiti tsaari vange — hoiti kindlalt ja kaua. Vildaka ja Belozerski torni vahel oli vangihoo. Seal istusid kinni Vassili Tjomnõi, Ivan Groznõi vojevood Vorotõnski, patriarh Nikon, bojaarinna Morozova, vürst Šuiski... Kõige sagedamini peeti valitseja vaenlasi kinni „elu lõpuni“.

Vaimuliku impeeriumi käskijail oli palju andekaid orje, kes löid kunsti- ja arhitektuurišedöövleid. Tundmatud meistrid töid kloostri muistsete kunstide varaaida kuulsuse. Siinses raamatukogus on säilinud tuhandeid köiteid muistseid raamatuid. Ja nende hulgas kõige haruldasemaid käsikirjalisi teoseid — stoglave*, koodekseid, apokalüpsiseid. Kunagi kaunistasid kirikuseinu Andrei Rubljovi ikoonid. Puulõiked, hõbesepised, väljaõmblused, muistsed tarbeesemed — nii kiriklikud kui kodused — võiksid olla ükskõik millise muuseumi uhkuseks. Ühes kirikus on säilinud rahvakunsthike freskod, mis on maalitud lähedal asuva Borodajevo järve kaldalt korjatud värvilistest kivi-kestest valmistatud värvidega.

Uue kindluse sisemuses, peasissekäigu ja Vologda torni vahel, on nurgake, kuhu on kogutud rahvaarhitektuuri imed. Eksponaate tolles omapärasel vabaõhumuuseumis ei ole küll eriti palju. Paigale on tardunud väikese tuuleveski tiivad, otsekui oleksid nad väsinud ootamast tuulepuhangut. Uhkelt hoiab oma sibulat kirikuke, mis on ehitatud 1486. aastal Borodajevo külas. Selles olid kunagi Dionisi maalitud ikoonid. Need hinnalised puuehituskunsti mälestised on toodud kloostrimüüride taha Volga—Balti veetee üleujutuspiirkonnast.

Ja lõpuks kloostri enese unustamatu arhitektuuriline sümfoonia. Vanas ja uues kindluses on säilinud oma paarkümmend üksteisest täiesti erinevat torni. Teiste hulgast torkab oma suuruse ja ilu poolest silma Moskva torn, mis tõuseb 52 meetri kõrgusele. Võimsa välimusega on Separ-torn. Kaaskonna-, Koka-, Leiva- ja Saunatorn ei ole küll nii toredad, kuid see-eest kõige vanemad. Uljust ja jõudu

* *Stoglav* — Moskva riigi seaduste kogu XVI sajandist, mis koosnes sajast peatükist kiriku- ja ilmaliku elu korra kohta. (*Tõlkija*.)

hoovab läänepoolsest — Belozerski tornist, mille jalamil loksud järvi.

Kivihiiglased on võtnud poolteisekilomeetrisse rõngasse loendamatu hulga hooneid, hoovikesi, kabeleid ja kirikuid. Algul viib see hooneterägastik segadusse. Silme ees lööb kirikukuplite rohkusest kirjuks. Ent kui vaatad tähelepanelikumalt, siis märkad, millise kadestamisväärse taidega on kõik ehitused seespool kindlusemüüri paigutatud.

Rikka Kirillo-Belozerski kloostri naabrusse kasvas juba ammu ajast slobodaa, mis 1777. aastal nimetati ümber Kirillovi linnaks. Üks ajaloolane märgib: „Linn tekkis, nagu ta ise tahtis, oma fantaasiat mööda, ja surub end nüüd kloostri suuruse ja loendamatute mälestuste varjus arglikult tema ligi.“ Kümneteks aastateks jäi ta vaikseks põhjamaa kolkaks, ehkki mungad tähistasid siin Kirillovi sünnipäeva toreda peoga koos paugutamise ja kindluse suur-tükkidest. Kuid nüüd ei ütleks, et linn end arglikult kloostri vastu surub, jäädes tema suuruse varju. Hoopis vastupidi! Säilitades muistse võlu, jätkab ta oma 187. eluaastal kasvamist, ehitamist, uuenemist. Klooster aga on võetud muinsuskaitse alla.

Maaliline Siverskoje järvi, vene muinasaja pärl Kirillo-Belozerski klooster, külalishalke Kirillovi linn, mille lähedal asub muide kogu maailma kunstiteadlaste Meka — kuulus Ferapondi klooster — selline on ulatusliku turismi-piirkonna kordumatu ilme. Kuid ainult vähesed teadmishimulised puhkajad tunnevad seda oma põhjamaise kahvatu iluga köitvat maanurka. Turist on siin niisama haruldane külaline kui teatrikollektiiv pealinnast. Ja seda võib eelkõige seletada vananenud, alles uuendamata veeteedega. Ei „Mariinka“ ega Põhja-Dvina süsteem võimaldanud selle järvedemaaga kindlat, kiiret ja mugavat ühendust. Volga—Balti kahtlemata lähendab neid loodus- ja muinsuskaitse alla võetud paiku elavama liiklusega vee-magistraalidele ning iidne Kirillov muutub turistidele tohutu külgetõmbejõuga keskuseks.

ŠEKSNÄ LAINETAB

Üks meist on juba varem mööda Šeksnad sõitnud. Ta tuli mõned aastad tagasi sama teed mööda mootorpaadis Beloje järvelt Rõbinski veehoidlale.

Šeksna on kõige huvipakkavam jõgi Vologda-Põhjas. Tema kaubanduslikku tähtsust toonitatakse juba kõige vanemas kroonikas. Ustavalt teenis ta novgorodlasi. Mööda seda purjetasid moskvalased kergetel laevukestel muistsesse Zavolotšjesse, tungisid isegi Valgele merele. Suureks jõeteeks sai Šeksna Maria ja seejärel Põhja-Dvinaa veeteede süsteemi loomisega.

Nüüd liikus Šeksna faarvaatris juba mitmesuguseid laevu. Ja tundus, et nii on see olnud alati. Aga ometi pisut üle poole sajandi tagasi tirisid Šeksna kallastel köit burlakid. Jõgi oli pillutanud lodjavedajate teele karisid ja kärestikke. Ei saanud ümber minna ega üle sõita. Üksnes vanad lootsid võivad jutustada ohtlikest kohtadest Šeksna: Nilovtšõ leetseljakust, veealustest karidest ja kärestikest — Filinist, Zmeinõist, Krivetsist, Boltunist, Baranist. Laevaomanikul oli põhjust otsida kogenud lootsi, et oma kaupa mitte Šeksna jõe põhja jätta.

Isegi aurulaevnikele ja kaupmeestele oli Šeksna raske. Gleb Uspenski nimetas teda küll „kommertsjõeks“, kuid Šeksna andis visalt ettevõtlikele ärimeestele kasumit. Liikluse organiseerimine „Mariinka“ Šeksna-lõigul oli äärmiselt käest ära, sest süsteemi üle valitsesid riigiametnikud, laevad aga olid erakäsituses. Veeteeametnike ja laevaomanike huvid läksid tihti lahku, sünnitades kaost jõe ekspluateerimisel.

On läinud minevikku endine korratud liikluses mööda süsteemi. Ei ole enam burlakke ega hobusega vedamist.

Kärestik on eraldatud nelja lüüsiga, mille tammid on sundinud jõe jooksmata rahulikumalt. Kuid Šeksna on siiski jäänud Šeksnaks!

Turist, kes sattus jõeale mõni aasta tagasi, võis piisavalt imetleda selle läbi metsade lookleva veeteel. Kuid Šeksnad läbida polnud sugugi nii lihtne. Vintidega logistades ujusid vastu mustatekilised puksiirid, mis vedasid parvelinte. Alatasa tõkestasid jõge mootorpraamid. Et lasta läbi vastutulev laev, tuli mootorpaadil ajuti peaaegu et kaldale karata.

Harvades avaramates kohtades kõrgusid mastid. Seal

seisid aurikud tundide kaupa, oodates, millal paagivaht väljub oma valveputkast ja vahetab raa külge riputatud koonuse kauaoodatud silindriga. Tavaline pilt Šeksnal. Samuti nagu kogu Maria süsteemil. Liiklus veel on ühesuunaline. Ja tuli sisse seada semaforid — koonus keelab, silinder lubab liikluse.

Aga lüüside ees jällegi seisak. Ootajate karavanid venisid pikaks üle terve Šeksna. Ja korraga ei saanudki aru, kes kuhu sõitis ja miks ta siin seisis. Väravad aga avanesid aegamisi. Kui lüüsi läks mootorpraam, jäi selle ninast ja ahtrist väravateni vaid mõni sentimeeter. Väikseimgi ebatäpsus meeskonna poolt, tugev tuulehoog või nõrgad trosid — ja väravad on purustatud. Sellised avariid valmisid jõetranspordi töötajatele rohkesti muret, kuid ei pannud „Mariinkal“ kedagi imestama. Nii liikusidki mööda Šeksnad väiksema kandejõuga laevad tihti kiirust vähendades ja käänakutel üksteisele viledega huilates Belozerski lüüsi juurest Derevenkini, sealt Nilovtšõni, Nilovtšõ juurest Kovžani, edasi Tšornaja Grjadani ja sõitsid seejärel juba Rõbinski veehoidlale.

Ka meie sattusime Šeksnale — kaasaegsele Volga—Balti sinavale tänavale. Milline see jõgi siis praegu on?

Beloje järvest väljumisel, Šeksna suudmes hakkasime binokliga otsima valget ja punast poid — jõefaarvaatri algtähiseid. Kusagil siin, ütles navigatsioonikaart, on Krohhino tamm ja lüüs. Kuid asjata püüdis pilk leida tuttavat palkidega kindlustatud muldvalli. Ei tammi ega lüüsi. Kitsa läbipääsu asemel viis järvest lõuna poole ilmatu lai veete. Ja jõgi muutus järjest laiemaks. Mõlemale poole jäi lõputu hulk harusid ja metsaga kaetud saari. Eemalt paistsid vaevu eraldatavad jõemärgid. Ilmselt üksnes nende abil võib laevajuht avaral Šeksna veeväljal orienteeruda.

Lugenud üle Balti mere poolsele kallakule jäänud vanad „Mariinka“ lüüsid, tahtsime läbida ka Šeksna „trepi“. Siin, kui uskuda kaarti, on lüüse tunduvalt vähem kui Võtegral. Esimene meie teel on Derevenki küla juures. See on endise arvestuse järgi kolmekümne viies. Järgmine asub kümmekond kilomeetrit edasi Nilovtšõ juures, mis oli kunagi kuulus oma lootside poolest. 37. lüüsi lähedal suubub Šeksnasse Sizma jõgi, mis on tuntud selle poolest, et mööda seda, seejärel aga üle järvede pääsesid Novgorodi jõepiraadid Vologda jõe, kus rajasid samanimelise

asula. Lõpuks pidime Tšornaja Grjada juures kohtama Maria süsteemi viimast, kolmekümne kaheksandat lüüsi.

Otsisime usinalt kolmekümne viiendat lüüsi, kuid üsna pea taipasime, et asjata. Vesi oli ujutanud üle nii tolle lüüsi kui ka Derevenki küla. Polnud jäänud ka Nilovtšõ lüüsi ega ühtki teist. Tähendab, hilinesime. Meil ei õnnestunud näha möödunud sajandi hüdrosoolmi.

Taipasime seda, kui „Horisont“ pärast Topornjat avarale veeväljale sattus. Seitseteist kilomeetrit lahutas siin kaldaid. Säh sulle Šeksna! Kas oleks endistele tammidele olnud jõukohane tõkestada sellist võimsat voolu?

Kuid kas meie ees ongi Šeksna? Sest õigupoolest polegi see enam jõgi. Kusagil eespool kerkis vee teele võimas takistus ja jõgi tõusis üle kallaste, ujutades üle kogu ümbruse. Ning ei jäänudki enam sellenimelist jõge. Täpselt samuti, nagu omal ajal Šeksna alamjooks Rõbinski mere voogudesse kadus, jõe suue aga paiknes ümber Tšerepovetsi juurde.

Jah, Šeksna on kadunud. Tema asemele, Võtegra ja Kovža jõe ning Beloje järve asemele kannavad geograafid kaardile uue, 265 kilomeetri pikkuse kunstliku veekogu — Tšerepovetsi veehoidla piirjooned. Nii sundisid Volga—Balti ehitajad jõe laiaks paisuma. Teinud ta ümber oma tahte järgi, lõid nad hiiglasuure veekogu, mille kogumaht on 6,5 kuupkilomeetrit (viis Moskva merd!). Ja Tšerepovetsi veehoidla sünni ametlik registreerimine toimus kõigest kuu aega enne seda, kui meie sinna sattusime.

NAVIGATSIOONI AVAVAD TUUKRID

Volga—Balti projekti kaardil on helesinise värviga kaetud osa Kovžat, Beloje järv ja kogu Šeksna org. Võimas üleujutus Tšerepovetsini. Nägime veetee uut trassi peaaegu lõplikul kujul. Inimkättega loodud meri on võimeline sisendama aukartust igale jõekaptenile. Kogu tohutu veemass toetub Tšerepovetsi hüdrosoolme võimsatele õlgadele.

Nägime tammi läbi peenikese vihmaloori. Sellise ilmaga ei ole suurt isu vaadelda ümbrust. Kuid Volga—Balti viimase hüdroehituse kontuurid olid sedavõrd grandioossed, et heitsime kõrvale presentkatuse pea kohalt ja, unustanud tüütava vihma, juhtisime kaatrit piki tammi.

Kõrge muldvall piiras oma hiiglasekätega endist Šeksna luhta. Kunstliku tõkke keskel paistis silma kolmest Volga—Baltile ehitatust kõige võimsama hüdroelektrijaama hoone. Selle projekteeritud võimsus on 80 000 kilovatti. Olime enne kohanud kõrgeid hüdroelektrijaama hooned. Siin aga polnud mitte midagi taolist. Tšerepovetsi hüdroõlmes on elektrivabrik paigutatud vee alla — veelasketammi sisemusse. Nagu meile öeldi, algab siin varsti, sealjuures esimesena Nõukogude Liidus, ebatavaliste hüdroagregaatide — horisontaalsete, niinimetatud kapsli tüüpi hüdroagregaatide monteerimine. Kapsel — see on viiemeetrise läbimõõduga toru, mis sarnaneb väikese allveelaevaga. Sellesse paigutatakse nii elektrigeneraator kui ka turbiin. Veevool paneb need pöörlema nagu laste mänguvurri. Tööratas ja juhtimisaparatuur tulevad väljapoole. Veealuste otsevooluagregaatide eelis seisneb selles, et need võimaldavad väiksemate gabariitide ja väiksemä kaalu juures saavutada suuremat võimsust, vabastavad ehitajad üpris keerulisest tööst spiraalsete kambrite ja ärajuhtimistorustiku rajamisel, soodustavad monteeritava raudbetooni kasutamist ehitusel.

Tulevasest elektrijaamast vasakul kõrguvad tornide tutavad piirjooned. See on Tšerepovetsi lüüs — seitsmes Volga—Balti oma. Isegi halli, vihmase ilmaga näeb see õlakas hiiglane välja pidulikuna.

Selline on Tšerepovetsi hüdroõlm, mis sundis Šeksnad meelt muutma. Ta astus rivisse, kui tema suguvennad trassi põhjakallakul olid kaks navigatsioonihooaega juba töötanud. Ehitajate asulas, mis asub Šeksna endisel vasakul kaldal, mäletatakse hästi neid kibekiireid 1962. aasta novembripäevi, mil jõgi tõkestati. Ehituse kroonikas kujunesid need sügised sündmused võitluse kulminatsiooniks Volga—Balti lõunakallakul. Siin nad on, need kuupäevad, mis jutustavad kahevõitlusest Šeksnaga.

29. oktoober. Krohhino tamm Šeksna ülemjooksul suleti. Jõgi aeglustas voolu. Tšerepovetsi hüdroõlme tammis oli ava laius 90 meetrit. Selles ahenduses kandis Šeksna 350 kuupmeetrit vett sekundis.

17. november. Ava laius oli juba kahanenud 57 meetrini.

18. november. Rõbinski veehoidla poolt puhus vastu tuul. Veeseis Šeksnas tõusis. Sängi edasine ahendamine peatati. Öhtu eel torm vaikis. Veeseis hakkas pikkamööda

alanema. Tõkestamise komandörid andsid loa ahendada
ava 20 meetrini.

19. november. Lõpetati hüdroelektrijaama hoone ette-
valmistamine üleujutuseks. Kakssada viisteist minutit kes-
tis süvendi täitmine. Kell neliteist null null oli Šeksna
endine säng suletud. Tema veed läksid mööda uut sängi.

20. november. Hommikuks olid alumine ja ülemine
tõkketamm täielikult lammutatud.

Lõplik tõkestamine kestis kõigest kaks ja pool tundi.
200 autot kallasi kaldalt kive.

Kuid Šeksna, peatatuna inimese poolt, ei andnud alla.
Kogu talve kogus jõgi jõudu. Peidetuna jääsoomuse alla,
ootas ta hetke, et pista ehitajatega rinnad kokku. Ja pea-
lahingu lõi ta maha kevadel. Tormilise üleujutuse ajal oli
ta ähvardav. Tema kümnekordistunud võimsus pani ehitajaid ja jõetransporditöölisi üle elama hulga ärevaid päevi ja öid.

Kõrgvesi sööstis Beloje järvest Šeksnasse. Vana tamm
Krohino küla juures ei suutnud tohutule survele vastu
pidada. Võimas jäätulv murdis endale tee Tšerepovetsi
hüdrosõlmeni. Püüdes pääseda tammi juurde, rebis jää-
taraan jõel talvitanud laevad ankrust lahti. Kõik katsed
päästa laevu, pinnasepumpa ja pontoone jäid tagajärje-
tuks. Käsivarrejämmedused terastrossid ei suutnud hoida
kinni jääpankade poolt vangi võetud laevakaravani. Trossid
katkesid nagu niidid.

Kümneid nassu muljutud ja purustatud pinnasepumba
pontoone tõmbas vesi elektrijaama juurdevoolukanalisse.
Metallirisu — rauatükid, ketid ja trossid — ummistasid
veelaskeava tammis. Põhjasiiibrit polnud võimalik sul-
geda. Veehoidla täitmine ja lähenev navigatsioonihooaeg
olid hädaohus.

See juhtus 21. aprillil 1963. aastal. Kahe päeva pärast
saabus Šeksna kaldale rühm paremaid jõetuukreid. Neil
tuli otsustada küsimus, kas navigatsiooni üldse tuleb või
mitte.

Päästeekspeditsioone juhtis üks kogenenumaid tuuk-
ritööspetsialiste Boriss Pavlovitš Arhirejev. Esimesena
läks jää alla tuuker V. Larionov; tema ülesandeks oli
kindlaks teha, mis seal viieteistkümne meetri sügavuses
toimub.

Vihane Šeksna võttis julge mehe ebasõbralikult vastu.
Jõgi tormas pöörase hooga kanalisse. Kogunud meister tai-

pas: veealusele kärestikule lähedale minna ei tohi — lööb jalust maha ja tõmbab tammi alla.

Teine kord lasti Larionov põhja spetsiaalses vaateavade ga torus. Ta proovis voolu tugevust: torkas käe vähekesse torust välja ja oleks peaaegu et sellest ilma jäänud.

Tuukritele sai selgeks: nii tugeva voolu juures ei saa nad põhjaava puhastada. Ka alt kanali poolt ei saanud nad selleni tungida: vesi paiskas inimesed pinnale. Ja ométi oli igauhele kolmsada viiskümmend kilogrammi seatinavalu täiendavalt turjale riputatud!

Siis võeti ehitajate staabis vastu julge otsus: taastada purustatud tamm Krohhiinos ja hoida suurvesi kas või veidi aegagi kinni. Spetsialistid arvestasid välja, et tamm ei pea vee survele vastu rohkem kui viis-kuus ööpäeva. Kogu probleem seisis selles, kas tuukrid tolle aja jooksul jõuavad kõrvaldada veealuse ummistuse.

Inimesed kummiülikondades ei vedanud alt. Päeval ja ööl laskusid nad veealusesse pimedusse. Nähtavust ei mingisugust. Töötati käsikaudu. Kraanad tõtsid põhjast üles sadu tonne metalli. Ei saa kuidagi jätta nimetamata kangelasteks veesügavuste meistreid Ivan Beletskit, Aleksandr Gantsevit, Anatoli Suhharevi ja Sergei Zologlut. Nemad löid tagasi Šeksna viimase rünnaku.

10. juunil täitus veehoidla projekteeritud tasemeni. Järgmisel päeval viidi läbi katseline lüüsimine. 15. juunil aga läks lüüsikambrisse esimene reisilaev.

See oli mootorlaev „Mendelejev“. Rooli juures seisis kapten Vjatšeslav Germanovitš Šulgin. Tekil polnud ühtki vaba kohta. Tšerepovetslased, kel oli õnnestunud pääseda mootorlaeva pardale, said navigatsiooni avamise piduliku sündmuse tunnistajaiks.

Lüüsi betoonrinnatise juurde olid kogunenud sajad hüdroõlme ehitajad — need, kes olid uhtunud kokku Šeksna tõkestanud tammi, need, kes olid osa võtnud kevadisest kahevõitlusest jõega, need, kes olid püstitanud kaheksakorruselise maja kõrgused lüüsitornid, need, kes seadsid töökorda veevoolu juhtiva keerulise automaatika. Nad pühitsesid võitu — seitsmenda lüüsi sünnipäeva, lüüsi, mis asendas üheksat endist Maria süsteemi „karbikest“. Vee kohale — ühest lüüsi seinast teise — tõmmati helesinine siidlint. Ja kui „Mendelejev“ kambris kerkis, jäi lint laevateki kohale. Suursündmuse kõige pidulikumul hetkel puudutasid seda käärid. Lindiotsad kukkusid vette.

Helesinist linti ja kääre hoitakse nüüd Tšerepovetsi kodu-loomuuseumis, kus nad meenutavad inimestele seda rõõmustavat sündmust Volga—Baltil.

... Kui Tšerepovetsi lüüsi valgusfoor kaatri „Horisont“ roolimeest kambrisse sisenema kutsus, nägime ees trossidega kinnitatud mootorlaeva. Selle vööril kullendas nimi „Mendelejev“. Nii kohtusimegi laevaga, mis avas navigatsiooni Volga—Baltil.

Olime veega täituvate betoonseinte vahel üsnagi lühikest aega. Vesi tõstis meie kuulsa teekaaslase kergelt üles. „Mendelejevi“ ülemiselt tekilt nägid reisijad kindlasti juba lüüsi ülemist äärt, Ust-Ugolskoje sadama rohelist randumissilda enda taga ja uut veevälja enda ees.

Lõpuks vahetus valgusfoori rubiintuli rohelisega. Tornist kostis valjuhääldaja kaudu hää:

„Laevadel on lubatud lüüsisist väljuda.“

Selle komando andis valveülem — kahekümne kahe aastane kommunistlik noor Aleksandr Sergejevitsš Puškin.

„Mendelejevi“, navigatsiooni pioneeri järel sõitsime Tšerepovetsi — linna, mis on jäänud kahe inimkätega loodud mere piirile.

READ PROGRAMMIST

Heitsime pilgu kellale. Ohoo! Audientsiks määratud aeg oli ammugi läbi. Olime kolmandat tundi Tšerepovetsi sadama ülema kabinetis. Oleg Vassiljevitsš Suhharev aga jutustas väsimatult Volga—Balti tulevikust. Ja me mõistsime teda: kõike seda, millest süda üle keeb, on korraka raske ära rääkida.

Telefonihelin — arvult neljakümne teine meie siinviibimise ajal — katkestas jutuajamise. Ja see helin, nagu me aru saime, oli kauaoodatud ning rõõmustav.

„Tuleb? ...“ hüüdis ta toolilt tõustes. „Tore! Kas lüüsile teatasite? Et tal roheline tee oleks. Las näevad, kuidas meil volgalasi vastu võetakse. Küsige kaptenilt, kas on milleski abi vaja ...“

Erutatud ja naeratav Olev Vassiljevitsš läks akna juurde. Tegime sama.

„Niisiis saabus esimene pääsuke. Dispetšeripunktist helistati!“ teatas ta rõõmsalt. „Aeg nihkub küll sügise

poole, kuid too „Vassilsursk“ toob meile kevade. Teie sõitsite mööda „Mariinkat“ ja Volga—Baltit, aga selliseid mootorpraame ei kohanud. Kahe ja poole tuhande tonnine liigub otse Volgalt Konstantinovskije Porogisse. Volgo-gradile metsa viima. Esimene mootorlaev Volgalt! Mõistate, meile on see tõeline pidupäev, nagu navigatsiooni avamine. Alles hiljaaegu liikusid 700-tonnised mootorlaevad hädavaevalt mööda Šeksnad. Nüüd aga läheb selline gigant! ...“

Sadamaülemä rõõm oli mõistetav. Kauge külalise ilmumine on igale Volga—Balti töötajale sündmuseks number üks. „Vassilsurski“ kapten Anatoli Sergejevitš Loginov tõi volgalastest esimesena oma „Bolšaja Volga“ tüüpi raske mootorlaeva uuele sügavaveelisele trassile. Ja see sündis enne kanali ehituse lõpetamist, enne uue veemagistraali ametlikku avamist. Tähendab, esimese järel tulevad teised. Ning samas algabki kevad, millest rääkis Tšerepovetsi sadama ülem.

Jah, Volgalt saabunud luuraja järel lähevad jõehiiglaste karavanid. Uuel trassil on neil niisama palju ruumi nagu Gorki või Kuibõševi merel. Tšerepovetsi, Võtegra ja Voznessenje jõedispetšerid hakkavad üksteisele edasi andma teateid kahe tuhande viiesaja tonniste ja isegi viie tuhande tonniste mootorpraamide, võimsate tanklaevade ja metsavedajate läbisõidust. Volga—Balti veelahkmele ilmuvad laevad, mida „Mariinka“ ei suutnud üles tõsta.

Siseveeteede ümberehitamine nõudis vana jõelaevastiku täielikku väljavahetamist ja kõige uuema loomist, mis on võimeline liikuma suurtel veehoidlatel, avaratel idapoolsetel jõgedel. Ja sellist laevastikku juba luuakse. Kui ehitajad võtsid Balti mere ja Volga vahelisel veelahkmel välja esimesed kuupmeetrid pinnast, kandsid laevaehitajad vattmanile tulevaste suurte laevade kontuurid. Nüüd valmistub Volga—Balti oma esimeseks navigatsiooniks. Konstruktorid ja insenerid aga katsetavad uusi kaasaegseid laevatüüpe, mis hakkavad ujuma mööda Volga—Baltit.

Mõni aasta tagasi valmistati esimene laev seeriast „Volgo-Balt“. Selle loojaks oli tehase „Krasnoje Sormovo“ nüüd-juba surnud peakonstruktor professor V. M. Keritšev ja tema kaasvõitlejad — sormovolased. Kuivlaadungilaev tegi katsetused läbi. Kiusakad eksperdid leidsid, et laeval on head eksploatatsiooni- ja navigatsiooniomadused. Esiklaps sellest laevaseeriast sooritas katsereisi Valgelt

merelt Murmanskisse, kannatades välja põhjamere tormi.

Astrahani laevatehase Zolotoi lahesopis ootab vettelaskmist „Volgo-Balt 12“. Selle passi tehakse „erimärkus“ — litera „M“. Sellise paljutähendava märkusega laevad võivad sõita nii jõel kui merel.

Volga-Balti käikulaskmisega tekib uus laevasõidu liik — „jõgi—meri“. See tähendab, et selline laev nagu „Baltiiski“ hakkab ühendust pidama jõe- ja meresadamate vahel. Ja selles tuleb näha tohutu tähtsusega perspektiivi, kuna hakkab kaduma piirjoon laevasõidu vahel merel ja siseveekogudel.

Ulatuslikud on Volga veeteed. Veelgi pikendab neid Volga—Balti kanal. Ja ka selline marsruut nagu, ütleme, Bakuu—Klaipeda, on täiesti reaalne. Kuid selle jaoks on vaja erilisi laevu. Üheks selliseks kujuneb tanklaev „Veliki“ — ülivõimsa tonnaaži esiklaps. Seda projekteerivad volgogradlased naftaveoks meredel ja jõgedel. Ta on mõõtmetelt väga suur. Kuid see sajameetrine tanklaev on kanalites ja lüüsidis üpris manööverdamisvõimeline. „Veliki“ võtab oma trümmitankidesse viis tuhat tonni väärtuslikku kütust, et toimetada see Kaspia merelt Balti merele.

Uus kanal näeb veel terve hulga kummalisi laevu. Üks neist on nafta-maagivedaja. See on mõeldud üksnes Volga—Balti jaoks. Tema loomise idee on seotud Tšerepovetsi metallurgiatööstuse vajadustega. Võtnud pardale 2700 tonni maaki, viib spetsialiseeritud mootorlaev selle Kandalakšast Tšerepovetsi metallurgiatehase kõrgahjudele. Tagasi aga ei sõida ta tühjalt: laeva trümmidesse valatakse nafta, mida vajavad põhjamaalased. Leningradi konstruktorid annavad kaubalaevastikule nelja tuhande hobujõulise puksiiri. See rekordimees (tema sarnast ei ole maailma laevaehituspraktikas) veab ära seitsmeteistkümne tuhande tonnise kandejõuga ujuvkoosseisu. Milline majanduslik efekt saavutatakse selle imelaeva saabumisega jõeasjanduses! Veeavarustele ilmuvad katamaraanide, tsemendivedajate, iselossivate laevade, veealuste tiibadega laevade ja jäälõhkujate eskaadrid.

Volga—Balti veeteel, kogupikkusega ligi tuhat kilomeetrit, on kaheldamatud eelised, võrreldes Maria süsteemiga. Laevasõidutingimuste põhjalik muutumine võimaldab suurendada veoste mahtu mitmekordselt. Laienevad veetranspordialased majanduslikud sidemed Loode- ja

Keskpiirkonna, Volgamaa, Uraali, Donbassi ning Põhja-Kaukaasia vahel. Vahepealse ümberlaadimiseta rauamaagi vedu Koola poolsaarelt Tšerepovetsi, keemiasaaduste, söe, vilja, nafta, soola, ehitusmaterjalide ja muu kauba vedu mööda Volgat töötab eelnevate arvestuste kohaselt kuni nelikümmend miljonit rubla kokkuhoidu.

Niipea kui transpordikonveier viie mere sadamate vahel täie võimsusega tööd alustab, tunnevad seda otsekohe Kaama ja Donbassi, Aasovi mere ja Arhangeliski, Moskva ja Astrahani töötajad. Alam-Volgat ootavad näiteks järgmised muudatused. Suur veostevool — Baskuntšaki sool ja Astrahani arbuusid, Volgamaa vili ja juurvili, Kaspia nafta ja kala, Aserbaidžaaani ja Kesk-Aasia rikkused — läheb mööda Volga—Baltit. Astrahani sadamas kohtuvad Volga—Balti laevad Kaspia laevastikuga. Kaspialastel tuleb sadamakai ääres koomale tõmbuda ning ruumi teha Valge ja Balti mere külalistele. Selline on Volga—Balti orbiit. Sest Valge mere — Balti mere kanal ja Moskva-nimeline kanal loodi ju tulevase Volga—Baltiga, mitte aga „Mariinkaga“ transpordikoostööd arvestades.

Kanal muudab ümber paljud sadamad. Leningrad näiteks saab üheks suuremaks jõeveoste vastuvõtjaks ja väljasaatjaks. Dekabristide saarele tuleb sadamarajoon, kuhu saabuvad laevad Volgalt. Lossimisele tulevad Moskva, Volga, Valge mere — Balti mere ja Lääne laevanduse lippu kandvad laevad. Mööda Neevat ülespoole, Ohta kombinaadi taha, rajatakse teine sadamarajoon — suurim Leningradis. See varustatakse maa-aluste ja õhutransporditööriidiga. Võimsate kraanadega sadamakaide kohal kõrgub raudteeestakaad. Sadama tööskeem kujuneb palju progressiivsemaks ja ökonoomsemaks. Jõetransporditöötajate keeles tähistatakse seda skeemi valemiga „laev-vagun-laev“. Paljud Leningradi tehased pöörduvad „näoga jõe poole“, ehitades sadamasillad, mille juurde saabuvad laevad Volga—Baltilt.

Oneega järvele aga, mõne kilomeetri kaugusele Medvežjegorskist, kerkib automaatsadam. Selles unikaalses veoste töötlemise vabrikus ei hakka töötama ühtegi laadijat. Kui praegu seisavad „viie tuhande tonnised“ laadimisel ööpäeva, siis Oneega sadamas võtab kogu see keerule operatsioon kaks-kolm tundi aega. Vaid kaks operaatorit keskjuhtimispuldi juures hakkavad televisiooni-seadeldise kaudu jälgima raudteevagunite saabumist

katusealustesse galeriidesse, koorma kallamist punkritesse ja selle transportimist laeva trümmidesse. Automaatsadam saab väravaks, mille kaudu läheb apatiidikontsentraat Koola poolsaarelt veeteed mööda meie maa kõige erinevatesse paikadesse. Üliväärtuslik tooraine viljakusejahu tootvatele keemiakombinaatidele liigub mööda Volgat Uraali, Moskva ümbrusse, Donbassi ja Põhja-Kaukaasiasse. Sealjuures tuleb vedu mööda vett kaks ja pool korda odavam kui mööda raudteed.

Oma ampluaad muudavad ka sellised vanad ammu väljakujunenud sadamad nagu Gorki, Rõbinsk ja Tšerepovets. Eriti puudutab veesüsteemi ümberkujundamine viimast.

Enne käisid soliidsed, Volga-tonnaažiga laevad vaid Tšerepovetsini. Edasi nende jaoks teed ei olnud. Sadamas tõstsid kraanad lasti trümmist välja. Volga hiiglaste kandam jaotati seitsmeks kuni kümneks osaks ja väikelaevastik ruttas seda „kaalu järgi jaotatud“ lasti mööda „Mariinkat“ põhja poole viima. Ümberlaadimised, seisakud, teokiirus tihedalt lüüsitud teel... Millised kaod! Milline kahju rahvamajandusele!

Teistsugune on asi nüüd. Maria süsteemi võtmelinn jäi veerohke kiirmagistraali algusse. Astrahani ja Permi, Doni-äärse Rostovi ja Bakuu dispetšerid saadavad teele „suurekaliibrilised“ mootorlaevad. Need lähevad otseteed sihtsadamasse. Ükski neist ei peatu Tšerepovetsi sadamas. Sest veoste ümberlaadimist, nagu varem, ei tule. Tõsi, Tšerepovetsi sadamatöölise jaoks tööd leidub — laieneb ju nende tegevussfäär teistes veepiirkondades. Tšerepovetslastel tuleb vaid Volga—Balti järgi ümber rivistuda.

Jõelaevastik ei ületa praegu teisi transpordiliike vedude odavuse poolest just eriti tugevasti. See suhe aga muutub järsult pärast Volga—Balti käikulaskmist. Ja muutub jõetransporditöötajate kasuks. Eriti veendunult ennustavad majandusteadlased Volga ja Balti mere vahelise transpordi maksumuse järsku vähenemist hiljutise minevikuga võrreldes. Maria süsteemi kaudu oli vedu kolm korda kallim kui raudteel. Uut kanalit mööda tuleb vedu raudteega võrreldes kolm korda odavam.

Aga kiirus? Kuidas see kasvab? Milline võit saavutatakse ajas? Tol aastal, kui avati „Mariinka“, läksid laevad Rõbinskist Peterburisse 110 ööpäevaga. Terve navigatsiooniperiood. Keegi arvestas välja, et enne kui kott vilja Volgalt Neevale jõuab, käib see seitse korda „konksu

otsas". Juhtus nii, et sadamatööline Volgal haakis raske koti konksu otsa ja tassis selle praamilt sadamakaile, sadamakail aga veeretas sama koti enda turjale teine laadija ja kandis teisele praamile. Teinekord sõitis kott vilja Saraatovist välja sügisel, Peterburisse aga jõudis alles järgmisel aastal. Möödunud sajandi keskpaiku hakati Rõbinskist Peterburisse jõudma kiiremini — 90 ööpäevaga. Revolutsiooni eel, mil kaupmehed hobuveolt auruveole üle läksid, läbiti Maria tee 30 ööpäevaga. Ja alles hiljaaegu, ütleme 1962. aastal, rändasid veosed Volgalt Leningradini mitte vähem kui kuue-kaheksa päevaga.

Volga—Balti garanteerib selle teekonna lühenemise kuni kahe ööpäevani. Siin juba ei tule veostel seitse korda „konksu otsas“ käia või teel talvitada. Ei ole enam need ajad. Ja ka inimesed on teised. Nad on osanud kõige odavamad teed ehitada ümber kiireiks ja mugavaiks. Seepärast ei ole ükski kaart maailmas muutunud ega muutu nii kiiresti kui meie riigi kaart.

Meie partei programmis on kirjutatud: „Ühtne sügavveesüsteem ühendab põhilised NSV Liidu Euroopa-osa siseveeteed.“

Neil kahel real ajastu kõige suuremast dokumendist on otsene seos Volga—Baltiga. Sest uus veemagistraal Kesk-Vene kõrgustikul ühendab ju kaht võimsat jõesüsteemi — Volga ja Loode oma. Näete, kui paljutähendavad on need kaks rida NLKP programmist.

KOLM JALGA KIILU ALLA

Kroonlinna meremehed saatsid meid teele lühikese, sel puhul laevastikus kasutatava kõnepruugiga:

„Kolm jalga kiilu alla!“

Nad muidugi teadsid, et me ei kavatse ületada kõiki meridiaane, et meid ei ähvarda karid, udud ja üheksapallised tormid, et kui me isegi satume madalikule, siis päästame oma kaatri sealt iseoma jõududega. Ja siiski andsid kroonlinlased meile hüvastijätul kaasa iidse soovi, otsekui esimeste meresõitjate lipu: kolm jalga kiilu alla! Sel-line on mere traditsioon: olgu põhja ja sinu laeva kiilu vahel alati vähemalt üheksakümmend sentimeetrit vett. Kõik see oli uskumatult meelitav, kuid arvasime, et vett

on meil põhja all alati üleliia. Näis, et kõigest kuuekümnesentimeetrine süvis väldib ebameeldiva tutvumise mada-likega.

Enne Tšerepovetsist lahkumist käisime sadamas. Ostsime ajalehekioskist kõik värsked ja poolvärsked ajalehed. Vähemalt kaheks päevaks kindlustasime end vaimutoiduga.

Kuid ajalehti ei osteta tagavaraks. Te ju teate, milline maagiline jõud on ajalehepögnal. Sattunud teile pihku, ta nõuab, palub, sunnib kõrvale panema kõik toimetused ja heitma pilgu uudiste võlulaekasse. Ühesõnaga, ootamata paremat aega, asusime samas sadama lähedal kaskede all ajalehtede kallale nagu näljased turistid pudru kallale.

Nädalalehest „Za Rubežom“ lugesime — algul koos, siis ühekaupa — artiklit... Tšerepovetsi kohta. „Alles hilja-aegu elas Tšerepovets üheksateistkümnendas sajandis, nüüd korraga aga, tõmbamata tagasi hinge, on astunud kahekümne esimesse. Tema saatuses sai määravaks metallurgiakombinaadi rajamine. Linnale, mis kasvab uskumatu kiirusega, kujunes hiiglatehas otsekui vundamendiks. Valitsuse otsus metallurgiakombinaadi rajamise kohta sellesse kultuurikeskustest kaugesse punkti võis juhuslikus vaotlejas kutsuda esile imestuse. Kuid see on täiesti loogiline. Leningrad, mis asub temast umbes 500 kilomeetri kaugusel, ja Balti liiduvabariigid tunnevad teravat vajadust terase järele, Vorkuta söebassein ja Koola poolsaare rauamaagikaevandused aga ootasid tarbijat.“ 1965. aastal sulatab Tšerepovetsi metallurgiatehas mitu miljonit tonni terast.

Nii kirjutavad välismaa publitsistid tänapäeval endisest tsaari-Venemaa kolkalinnakestest. Hämmastusega! Nagu imest, mille vapustavat reaalsust nad pole võimelised selgitama. Muide, praegune Tšerepovets ongi ime — vene ime. Ja vaevalt on vaja pikemalt seletada, miks muistne linn Šeksna ja Jagorba jõe ühinemiskohal järvedemaa pealinnaks, Leningradi metallurgiasputnikuks sai. Huvitav, kuidas kirjutatakse Tšerepovetsist veel homme, kui see saab sadamaks Euroopa suurima jõe ja suurima kanali ühinemisaigas.

Jätsime linnaga hüvasti tema veeväljakul. Tšerepovetsi reid oma kohisevate lainetega Sobornaja mäe jalamil meenutas tõepoolest elava liiklusega ristteed tippkoormuse

tundidel. Siin kihutas kaatril sadamakapten läbisõitva mootorpraami juurde. Muretud mootorpaadiomanikud saalisid puksiiri-parvevedaja nina eest läbi. Sadamasse sisenes kalasaagiga naasev seiner. Puhkis ujukraana, trügides metallurgiatehase poole. Reisilaev eemaldus kai äärest. Teda saatis käratsev kajakakari. Valgete lippudega, mis samuti sarnanesid kajakatega, lehvitasid teineteisele eri suundades sõitvad tanklaevad.

Meie kaatri ahtri taga ei sulistanud reisilaevade vallatud saatjad. Meile ei lehvitatud hüvastijätuks sadamast. Kuid ometi läksime tõsisele mereretkele. Meid ootas veehoidla, mida arvatavasti mitte põhjuseta mereks ei kutsuta. Meid hoiatati: olge tema lainega ettevaatlikud. Noh, mis siis ikka, eks suhtume aukartusega merkallaste avarusse, kui tema kõige põhjapoolsemast lahest kõige lõunapoolsemasse sõidame.

Võtsime planšetist Rõbinski veehoidla navigatsioonikaardi. See lebas seal koos meie ammuse teekaaslasega — Suure Oktoobri eelõhtul väljaantud endise Venemaa kaardiga. Imelik on näha neid kaht kaarti kõrvuti. Kõik nagu oleks siin ühesugune: Tšerepovets asub Beloje järvest lõuna pool, Rõbinsk on omal kohal ja ka Volga on sirutunud suures kaares ülespoole. Aga ometi on kaardid erinevad! Endiselt lookleb Tšerepovetsist Volga suunas Šeksna, samuti voolab uhkelt keerutades Volgasse Mologa jõgi. Praegusel kaardil aga on Šeksna ja Mologa asemel tohutu helesinine veeväli. Endisel kaardil on jõgedevahelehelisel alal hulk külasid: Krasnoje, Šepinskoje, Tšerkassovo, Roždestvino, Jagorba, Betonišino, Mjagkaja ja Nikolskoje ning Mologa linn. Praegusel neid ei ole: need on sinise värviga maha pühitud. Lammijärved, loendamatud harujõed, soo ja mets — kokku üks määratu suur, oma poolteistsada kilomeetrit loodest kagusse ulatuv madal soo — selline nägi vanal kaardil välja helerohelise värviga tähistatud Mologa ja Šeksna vaheline ala. Nüüd on see paik hoopis teistsugune. Uus meri peegeldab meie ajastu ümberkujundavat jõudu.

Rõbinski veehoidla ajalugu on ebatavaline. Kolmkümmend aastat tagasi tuli neisse ainult jalgsi läbitavaisse paigusse uurijate ekspeditsioon. Nad uurisid läbipääsmatuid soid. Neil õnnestus tundma õppida vaiksete jõgede iseloomu, teada saada, et need kevaditi pidurdamatult üle kallaste tõusid. Suurvee ajal Šeksna ja Mologa ühinesid ning

lähenesid kõrgendikel seisvatele küladele. Kevaditi lendasid jõgedevahelisele alale inimese poolt hirmutamata lindude parved. Mitte asjata ei kutsutud seda maanurka kurgede eluasemeks.

Tulevase mere põhjas alles karjatati loomi, õitsesid linapõllud ja punusid pesi sulelised külalised, projekteerijad aga teadsid juba, kui kõrgele vesi tõuseb, millised on uue veehoidla piirid ja mis see rahvamajandusele annab.

Geomorfolooge, botaanikuid, mullateadlasi ja teisi uuri- jaid asendasid jõgedevahelisel alal ehitajad. Pereborõ külakese lähedale ilmusid puurtornid, kaevamismasinad ja transportöörid. Üle kuuesaja kolhoosiküla ja kuus linna valmistusid eluaset muutma. Kaugetes metsanurkades langetati puid, et puhastada tulevase mere põhja.

Ühel 1940. aasta sügisööl tõkestati Volga. Kaks kuud enne Suure Isamaasõja algust algas tulevase mere süvendi täitmine. Fašistliku Saksamaa üle saavutatud võidu aastal heitis meri talle valmistatud sängi.

Maailma kunstlike veekogude hulgas on Rõbinski veehoidla pindalalt üks esimesi. Sügavuse poolest jääb temast maha Aasovi meri. Tema reservuaaris on 25 miljardit kuupmeetrit vett. Ameeriklaste uhkus Kentucky veehoidla on mõõtnetelt neli korda väiksem. Mereavarusi künnavad kalapüügiflotillid. Selle ühte nurka on mahtunud otse merelise kliimaga Darwini looduskaitseala. Reisi-laevad ei ületa Rõbinski veehoidlat otsast otsani mööda 160-kilomeetrist faarvaatrit just eriti kiiresti — poole ööpäevaga.

Ja see kunagine kurgede eluase, millest on saanud elektrit ja metalli tootev paik, transpordisõlm teel Balti merelt Volgale, võttis vastu meie miniatuurse laeva.

Esimene, kellega me mereavarustel kohtusime, oli tuul. Tema esimene puhang tabas meid siis, kui silmapiiril hakkasid kustuma Tšerepovetsi metallurgiatehase piirjooned. Tuul tormas välja neeme tagant, paiskas meile peale laineid, valas meid üle veepiiskadega. Uuesti oled sa meie teel, jõgede hulgas! Tunneme sind juba. Meile ei tötatud tuulevaikust. Meteoroloogid hindasid su tuhinatugevust nelja-viie pallini. Iseenesest pole seda just palju. Pealegi on taevas pilvitu. Plaažilt igatahes paistaks ilm lihtsalt ideaalne. Tõsi, põhjas räägitakse: päike paistab ja tuul tuhiseb. Ja kuivõrd sina, tuul, oled nüüd merel peremees, siis luba oma majja sisse astuda. Me ei hakka paluma

sinult armuande, nagu seda kunagi pikkadele mereretkedele minnes tegid meie esiisad. Parimad pootsmanid süütasid pühale Spiridonile — reisimeeste kaitsjale — küünlaid, paludes talt soodsat tuult. Kuid küünal põleb ruttu ära. Nagu nõrga inimese lootuski. Meie ei süüdanud auväärsele Spiridonile küünlaid. Süütasime unistuste tule, millega sõidame meie kodumaa piirist piirini. Kas sa, tuul, suudad kustutada selle tule? Eks proovi!

Tõelise veehoidlani, kus kaldad silmapiiri taha kaovad, oli veel hulk maad. Aga juba jõudis kaater tunda oma parraste vastas lainete raskust.

Faarvaater oli kääruiline. Punased ja mustad poid kord jooksid laiali kallaste poole, kord nihkusid üksteisele lähemale. Nagu olnuks need mitmevärvilised jõemärgid ankrutelt lahti rebitud ja ujunud ringi tulle tahtmist mööda. Kui poleks olnud käes kaarti, oleksime tõepoolest seda uskumatut uskunud. Kuid kaart jutustab õigesti, kuidas sõita.

Metsaga kaetud tillukese poolsaare juures tuli teha järsk pööre. Vasakult kasvas välja saar, kus kõrgusid laevasõidumärgid. Paremalt oli veel üks silmapaistev teetähis — Lukovetsi kiriku tornitipp. Enne seisis kirik Šeksna kõrgel kaldal. Ja sinna see jäetigi, et ta oleks jõelaevastiklastele päeva ajal majakaks. Sõitsime sellele majakale lähemale. Üsna veider oli vaadata kirikule „ülevalt“. Välimuselt oli see tormide ja jää poolt üpris armetuks nühitud. Seal, kus kunagi rippus helisev kell, kohisesid tumedalt lained.

Faarvaater oli endiselt kääruiline. Seepärast puhus ka tuul kord eest, kord ahtri tagant. Parata polnud midagi: seadsime end tema järgi, muutsime kiirust. Aga külgtuulega polnud nalja. Järelejätmatult paiskas see veevalle üle meie pea. Tuli proovida laine maitset. Nägu kuivatada polnud mõtet. Ühe laine järel tuli teine ja niisama märg.

Kui poid meid vasakule juhtisid ja faarvaater piki rannikut läks, lõõtsus tuul veelgi virgemalt.

Otsustasime seada kõik tormikorda: katsime kokpiti presendiga, panime ära fotoaparaadid ja vahizurnaali, asetasime istme alla päästevööd. Olgu nad igaks juhuks käepärast, sest mootoriga võib kõike juhtuda.

Eksib see, kes arvab, et mööda veehoidlat võib lihtsalt niisama pühapäevaseid paadiretki ette võtta. Kaldast eemal, seal, kus on välja pandud laevasõiduorientiirid, ei

võta ta sind kaugeltki mitte külalislahkelt vastu. Piki kal-
last sõita on veelgi halvem. Kas oskad sõita mööda kõi-
gist veealustest kividest ja puunottidest? Ükskord ikka
eksid ja sellest piisab, et saada merele saagiks. Tšerepovet-
sis kuulsime vetelpäästjailt, kuidas kohalik militsionäär
tahtis minna ühest kaldaäärsest külast teise. Kusagil poo-
lel teel ütles mootor üles. Paat kandus kaldast eemale. Neli
ööpäeva otsiti militsionääri. Kõikidele laevakaptenitele
anti edasi ärev teade: inimene on hädas. Ta leiti veehoidla
vastaskaldalt — kilomeetrit viisteist eemal.

Kiigel õõtsumist meenutav sõit lainetel oli väsitav. Aga
ees oli veel kõige keerulisem teelõik — veehoidla lahtine
osa. Kas poleks parem teha peatus? Ning hankida kusagilt
ilmaproгноos.

Kaine arukus ise juhtis meie kaatri kalda poole. Ja üldi-
selt me ei protesteerinud asjade sellise pöörde vastu.
Ainult kuidas sinna kaldale jõuda? Kaart ei garanteerinud
meile sügavust. Isegi mitte kolme jalga, millest „Horison-
dile“ oleks piisanud.

Silmasime binokliga kaldaäärsete kivide lähedal praami
veidraid piirjooni. Noh, kui praam siit läbi läks, pole meie-
sugustel midagi karta. Kuid lähemale jõudes nägime, et
praam oli uppunud: ahter rippus kõrgel vee kohal, nina
aga oli vee alla vajunud. Imelik. Igaks juhuks lülitasime
mootori välja ja hakkasime aerutama.

Meetrit kümme pooluppunud praamist kostis meie selja
taga laksatus. Vaatasime ringi. Silmitsesime tähelepaneli-
kumalt praami ja kallast. Ümberringi mitte hingelistki. Ja
ka veepinnal oli kõik vaikne. Kivine maanina eraldas väi-
kest sadamat lainetest.

Võtsime jällegi kumbki oma aeru — ja... kokpitile
lendas mulda täis konservikarp. Vaatasime uuesti ringi.
Ja vastu paadinina lendas kolm noolt. Kuid need kukku-
sid vette. Õngitsesime ühe neist välja. Jaa... Täpselt
samasuguseid nooli meisterdasime kunagi ise. Ja terita-
sime täpselt samuti. Ja varesesuled panime sappa. Arva-
tavasti on need peenikesed kepid lastud lendu õngenööri
abil valmistatud vibult. Aga kelle käsi tõmbas pingule
ähvardava vibunööri? Praam oli täiesti tühi. Me ei suut-
nud midagi paremat välja mõtelda kui karjuda selle tüh-
juse poole:

„Hei, kes seal on?“

Ja praam vastas poisikesehäälega:

„Patria e muerto!”

Vastus polnud küll päris õige, kuid küllaltki kindel. Ja siis taipasime, et praam polnud hoopiski mitte praam, vaid Kuuba revolutsionääride kartmatu juhi Fidel Castro võitluskaaslaste laev. Ilmselt oli see just äsja Cochinosse lahte saabunud ning valmis võitlema vihatud Batista vägedega. Ja patrioodid lähevad lahingusse hüüdega: „Kodumaa või surm!”

Mida pidime tegema meie? Kujutama endast Batistat? Kuid me ju ei teadnud, kuidas mängida põlatud diktaatorit. Seepärast otsustasime, et meie olukorras on kõige parem end vangki anda. Kaatri kohale tõusis kapitulatsioonitähis — valge signaallipuke.

Ja kohé ilmusid pooluppunud praami ahtrisse võitjad. Neli sõjakat poisikest vaatasid rahulolematul ilmel meie signaallipukest. Kui me praamile ronisime, muutusid poisid nukraks. Külalised pakkusid neile huvi üksnes potentsiaalsete vaenlaste või mängupartneritena.

Olime võimelised veel meelde tuletama, kuidas mängida kapten Nemat, tšeljuskini lasi või partisane. Aga Kuuba revolutsiooni me mängida ei osanud. Meil oli isegi pisut piinlik — olime ju Vabaduse saarest nii palju kuulnud ja lugenud...

Huvitav, kuidas seda mängu mängida tuleb?

„Eks ole,” pärisime lastelt, „teil on ilmselt kahur konservikarpidega tulistamiseks? Huvitav, millise konstruktsiooniga see on.”

„E-ei ole,” vastas lihtsameelselt kõige noorem. „Kahurit ei ole. Lihtsalt...”

Sel hetkel tabas ta pilk nelja hulgast kõige pikemat — punapäist noorukit — ja ta hammustas huulde.

„Lihtsalt... Lihtsalt leidsime ühe karbi trümmist,” lõpetas punapea noorema eest. „Võib-olla on teil värsket vett vaja? Teame siin üht allikat — käime kiiresti ära.”

„Aga kus teil arsenal on?”

„Arsenal?” kordas ikka toosama nooruk.

„Nojah! See on koht, kus relvi hoitakse.”

„Me oleme siin peaaegu juhuslikult,” vastas ta ja astus praami poollagunenud kajuti ukse juurde.

Saime aru, et poisid endast rohkem midagi ei räägi. Kahju: tundmata mäng hakkas meile just huvi pakuma... Tuli hakata tegelema proosaga — süüdata priimus ja keeta lõunat.

Praamilt lahkudes ei teadnud me võitjatest terakestki rohkem, kui päris algul kuulsime. Nii jäigi selgusetuks, kas praami pardal on kahur, mis konservikarpidega tulistab, ja milline on omatehtud vibupüsside konstruktsioon. Mjaksa poisid ei avaldanud oma saladust.

Mõne tunni pärast sõitis kaater endise kursiga lõunasse. Läksime vastu ääretule avarusele. Ilmaprognoos oli teada. Saime selle tollelsamal praamil Mjaksa juures. Ei, seal ei olnud ilmajaama. See-eest oli meil transistorraadio. Jõe-transporditöötajad soovitasid seda kasutada ilmateadete ja tormihoiatuste kuulamiseks. Ja me teadsime lainepikkust, millel veehoidla piirkonnas laevu teenindav raadiojaam töötab. Tõsi, jõelaevastiklaste raadiojaama väljakutseid polnud küll eetrist kuigi lihtne leida. Kaua häälestasime vastuvõtjat. Kuulasime saadet Vologdast, tundmatu raadiomehe uinutavat monoloogi, meeletult pikka teadaannet kvartaliplaani täitmisest metsavarujate poolt. Kuid kus on siis jaama USS-2 signaalid? Ja siis kuulsime... „Kordan ilmaennustust kella üheksateistkümnest null null: puhub edelatuul tugevusega üks kuni kolm palli.“ ... Muidugi, see on „meie“ raadiojaam! Kes veel võiks saata eetrisse ilmateate lainel 70,09 meetrit?! Suur tänu sulle, tundmatu tütarlaps mikrofon juures. Sinu hääl andis meile kinnitust. Tuul ei saa meid veehoidla kõige laiemas osas tabada ootamatult. Sest olime ju otsustanud hilisele ajale vaatamata sõitu jätkata. Kogemused olid näidanud, et öösel on isegi parem sõita kui päeval: tuul vaikib. Ja sellel meie sõidu taktikaline plaan rajaneski. Juba tark Nansen andis nõu: kiirustage pikkamisi.

Prognoos osutus laitmatult täpseks. Vastu õhtut tuul vaikis. Enam ei raputanud kaatrit, nagu vana autot küla-vaheteel. Võis avada vahizurnaali ja võtta pliatsi. Edaspidisest marsruudist jutustavadki väljakirjutused matkakroonikast.

19.20. Mjaksa majaka traaversil jõuame järele mootorpraamile STB-865. Sellise teekaaslase seltskonnas tunneme end kindlamini. Huvitav, kuhu ja millega läheb see mootorpraam? Roolikambriist vaadatakse meid binokliga. Kas tõesti näeb meie kaater kõrvalt nii veider välja?

19.40. Eemal on imelik püramiid. Kaardil seda ei ole. Asjata jätsime kaardi enne väljasõitu korrigeerimata. Kui palju ebatäpsusi. Lähemal vaatlemisel aga osutus „püramiid“ purjekaks. Möödusime vasakust poordist. Tervita-

sime pruunikspõlenud noormehi. Suur oli kiusatus peatuda, lülitada välja mootor ja lobiseda nendega keset veehoidlat maistest asjadest.

20.00. Paremalt paistab veel üks kirikuke. Juba võrdlemisi armetu väljanägemisega. Koht aga on tähelepanuväärne. Meie vanal kaardil on siin märgitud Jagorba küla. Kolm kilomeetrit edasi on endine Šeksna jõe Jagorba lüüs. Nii kirik, küla, lüüs kui ka Šeksna — kõik see on juba ajalugu.

20.15. Püramiid number 11. Muutub meie sõidusuund. Nüüd on kompassikurss 172°. Mootor töötab suurepäraselt. Me ei karda sellest valjusti rääkida. Teda „ära sõnuda“ on võimatu. Pöörete arv on 1800. Kiirus ei ole suur — umbes 20 kilomeetrit tunnis. Bensini on tagavaraks rohkesti.

Oleme läbinud kaardist poole. Sõidame nüüd veehoidla lõunaosa kaardi järgi. Tuleb välja, et Mjaksast oleme eemaldunud 40, Rõbinskini aga on jäänud 59 kilomeetrit.

20.40. Päike sukeldus horisondil pilve taha. Varakult lõpetas ta oma tööpäeva. Oleks võinud veidigi viivitada. Oise vahikorra saabudes tervitavad meid püramiidide jaaniussikesed, heites oma tulipilke kord vasemalt, kord paremalt. Kirjutada õnnestub vaid laternavalguses.

21.47. Esmakordselt kogu matkapäevade jooksul näeme ja tunnetame täielikku tuuletust, absoluutset tuulevaikust. Midagi niisugust mugava ekspressi tekil juba ei koge... Päike on jätnud meid hoopis maha, olles laskunud uduvinesse. Huvastijätuks on ta taeva värvinud vabarnpunaseks. Vesi peegeldab tähitut taevast. Ta on täiesti vaikne. Näib, et sellisele siledale veepinnale võib isegi nime kirjutada. Üksnes haruharva jookseb sellest üle kerge virvendus. Ning siis näed värvide ja varjude peent mängu.

22.00. Ees vilgub püramiid. Peaks olema kuues. See on otse keset veehoidlat. Sõidame lähemale — teisiti ei näe numbrit. Kolme meetri kõrguselt tahvliga kolmjalalt tõuseb lendu mootorimürinast ehmatatud kajakaparv. Vaat kus ööbivad kajakad!

22.12. Otsekursil on püramiid number 4. Pilgutab mõlema silmaga. Ainult et silmad on erinevad — kord vilgub valge, kord punane. Selle jõemärgi juurest saab alguse kaks laevateed — Rõbinskisse ja Uglitšisse. Kusagil siin on üleujutatud Mologa linn. Kahju, et me ei sõida

päeval. Räägitakse, et ilusa ilmaga võib näha vee all endise linna tänavaid ja väljakuid.

23.10. Ees vilguvad hõbedased majakasilmad. Horisondil tulede teemanditäpikesed. Vastusõitvad laevad, püramiidid, peafaarvaatrist kõrvale jäävad tulepaagid, kaldamärgid — kõik näitavad oma tuld, pilgutavad silmi, õrritavad... Peaks me selles maskeraadis mitte eksima. Aga kus on faarvaatri signaaltuled?

23.40. Veel on eredad tuledelaigud. Pimestava tuledesära tõttu näib öö veelgi pimedamana. Avastame imestusega, et sõidame kallaste lähedal. Mingi ime tõttu leiame selles hääletus tulede kontserdis püramiidi number 1. See on finaal. Kusagil lähedal asub Rõbinski lüüs — Volga värav.

Tekib mõte tähistada veehoidla ületamist ja saata taevasse rakett. Las helgib selles helendavate täpikeste mosaiigis ka meie sädemeke. Diskussioon selles küsimuses ei vii kuhugi: üks on poolt, teine vastu. Sellele vaatamata laadib roolimees kapteni õigusi kasutades raketipüstoli.

Välguna valgustab raketisähvatus kivitammi. Sellel kõrgub kauni näoga naise skulptuur. Ta on käed meile vastu sirutanud. Noh, muidugi! See on ju monument Vene jõgede ema auks. Volga! Nii me siis sinuga kohtusimegi! Ole tervitatud, töökas jõgi!

23.56. Läheneme lüüsile. Mõlemal pool on vees peegelduvate tulede spaleerid. Väravad on avatud. Nähtavasti oodatakse kedagi. Arvatavasti mitte meid. Nii ongi! Kusagilt ülevalt kostab karm hää!

„Mootorkaater... Mootorkaater... Kui teil ei ole luba, ei tohi te lüüsida. Ärge minge lüüsi!“

Säh sulle! Oleme läbinud kaks lüüsi Sviril. Lugenud ära kakskümmend kaks astet „Mariinkal“. Vaierdunud kolmes uues Volga—Balti kambris. Ja kõikjal on soovitud õnnelikku reisi. Siin aga: „Kui teil ei ole luba...“

Siseneme siiski lüüsi. Jookseb juurde valvetöötaja. Kumnardub üle käsipuu, korraldab ülekuulamise, nõuab luba.

„Vabandage, kelle luba?“

„Linnanõukogu.“

„Kas siis linnanõukogud juhivad lüüse?“

„Meil on korraldus,“ jääb korrapidaja kindlaks.

„Aga meil on marsruut. Ja Rõbinski lüüsisist me ei saa kuidagi mööda sõita.“

Las tuleb skandaal. Me seisame enda ja teiste eest, kes seda lüüsi tulevikus läbivad.

24.00. Vedas. Meid nähtavasti unustati. Lüüsisime nagu kõik teisedki. Võrdsetel alustel. Ja midagi ei juhtu lüüsigi, kui sellest väljume. Milleks küll tumestada inimestel sellist pidulikku hetke, nagu on kohtumine Volgaga?

17. juuli. 00.05. Jah, ruttasime sinu poole, suur jõgi. Kui palju raskeid kilomeetreid oleme jätnud seljataha. Nüüd aga ammutame kruusiga sinu vett, et pärast pikka teekonda janu kustutada.

Ei salga: tunneme end peaaegu et kangelastena. Ikkagi läbisime Rõbinski veehoidla. Sõitsime kaldaid nägemata. Ei löönud kartma tuult. Juhtisime kaatrit kogunud tüüri-mehe täpsusega. Ei, mitte asjata ei sinatanud meid Balti meremehed. Ja nende soov kolme jala suhtes kiilu all... Põhja all ragises miski. Mootor röögatas. Kaater võpatas kramplikult. Unistav roolimees kivines. Jõe kohal kaikus südantlõhestav hädakarje:

„Lülita välja! ...“

Gaas on välja lülitatud. Mootor vaikib. Ükskõikselt voolab mööda Volga. Reetlikult plingib vasakul punane tulepoi. Vaikuse katkestab dialoog kaatril:

„Näib, et kolme jalga siin küll ei ole ...“

„Ilmselt ...“

VOOLAB VOLGA . . .

TASU ENESEKINDLUSE EEST

Vint oli millegi kõva taha kinni jäänud. Tundsimine seda kohe. Kusagil all hakkas kahtlaselt kolisema laager. Kaater lõi võbisema. Aga ümberringi oli pilkane pimedus. Ja see võttis meilt senise enesekindluse.

Totter avarii. Võib-olla on see tasu liigse enesekindluse eest?

Anna andeks, kuulsus! Nüüd pole meil sinu jaoks aega. Meil oli ainult üks mure: leida kiiremini ohutu paik ja pääseda kaldale. Samas võttis võimust väsimus. Muskliid tui-menesid. Kümnetunnine pingeline teekond üle veehoidla andis end tunda.

Väljumiskanali betoonseinad olid jäänud selja taha. Kaater oli jõudnud Volga looduslikku sängi. Muide, oleks olnud liigne julgus kinnitada, et teadsime, kus asusime. Meid ümbritses selline pimedus, et oli võimatu kindlalt öelda, kuhu poole jõgi jookseb.

Selja tagant kostis tugev mürin. Pöördusime kohkunult ringi. Midagi tohutu suurt, tuledes, liikus meie peale. Aurik! Ta liikus meie peale, nagu oleks rihtinud otse „Horisoni“ ahtrisse. Kas tõesti tüürimees meid ei näe? Keerasime kaatri järsult ära, nihkudes kõrvale koletise paterdavate rataste eest. Ja samas vapustas „Horisoni“ korpust tume löök. Madalik . . . Halastamatu inertsi jõud paiskas meid vastu tuuleklaasi. Kukkudes nägime oma kõrval laevarataste tohutu suuri labasid . . . Vaevalt jõud-sime ronida tagasi tekile, kui vargsi juurde hiilinud laine paiskus üle kaatri ja uhtus meid nagu seebimulle üle parda.

Sooritanud keeruka salto, maandusime jõkke. Karus-nahksed joped ei osutunud kõige paremateks supelkos-tüümideks. Tol hetkel ei suutnud me demonstreerida ühtki

tuntud ujumisstiili. Tõsi küll, varsti märkasime, et siin polnud vaja ei rinnuli ujuda ega kroolida. Salakaval laine hülgas meid ootamatult, jättes meeskonna oma paadi kõrvale kuivale lamama.

Ahaa! Nüüd on kõik selge nagu päise päeva ajal. Huvitav, kas see on jõekallas või saar? Muide, mis tähtsust sellel on!

Ajasime end püsti. Läbisegi „üks, kaks, kolm“ karjudes tõukasime „Horisonti“. Kaater ei nõksatanudki. Ilmselt polnud need poolteist tonni meile jõukohased.

Kurb ja naljakas. Jälle avarii! Algul hakkas vint põhja kinni, nüüd istusime kuival... Kuid kes on süüdi? Aurik? Küllap ka see. Ereda lillevanikuna rippusid laeva ahtrituled jõe kohal. Ilus! Millise enesekindlusega juhtis roolimees hiiglast mööda täiesti pimedat veekoridori. Kas tal oli kuival istujaist aimugi?

Kurat võtaks, ega meil tule siis ometi sellel plaazil ööbida!

Järsk laevavile rabas meid nagu elektrilöök. Noh, see on juba liig. Lüüsisist väljus veel üks laev. Topptulede kõrguse järgi otsustades polnud see just väikeste hulgast. Mööda vett libises prožektorituli. Jälle ohtlik kohtumine. Aga võib-olla tõstab laine meid kuivalt lahti? Kui õige prooviks?

Võtame positsioonid kaatri parraste ääres sisse. Laev on juba ligidal!

„Valmis olla!“

„Tuleb...“

„Tõuka!!“

„Horisont“ liigutas end. Ahter paiskus ülespoole. Vastu sõnakuulmatut parrast sai pandud mängu viimane jõuraa-suke. Ei! Veedurve oli tugevam. Laine tõukas kaatri oma vetruva õlaga veelgi kaugemale kaldale.

See oli juba tõeline laevahukk.

Ja äkki — veesolin. Paat?

„Hei, kes seal on? Aidake...“

Kaatri kõrval jooksis ninaga liiva kahe aeruga paat. Pimedusest kerkis esile kolm kuju. Kalurid.

„Kuidas te siis siia sattusite? Ah?“ päris üks kaatrit silmitsedes. Tema häälest kostis rohkem ironiat kui kaastunnet.

„Tahtsite maaninast üle hüpata, mis?“ küsis teine, salkus juustega rässakas noormees,

Ka kolmas ei mallanud vaikida:

„Olete rōbinsklased või lābisōitjad?“

„Oleme Moskva jōe tagant . . .“ vastas Boriss tuseselt.

„Siis on arusaadav,“ hūuatas teatava rahuloluga esimene. „Moskvalased armastavad rohkem trollibusside või metrooga sõita.“

„Oleme pealinnas käinud,“ jätkas seltsimehe toonis rāsakas nooruk. „Sillad on ilusad. Kaldad graniidist, nagu kord ja kohus. Kōrghooned. Aga et keegi möōda jōge mootorpaadil kihutanud oleks, seda ei näinud kordagi.“

Hakkas hargnema vestlus, milles meile oli määratud banaalne osa. Tōsi, neid noormehi võis mõista. Pūhapēvaōō. Peas on vaid üks mõte: kuidas lūhendada kalapūūgini jäänud aega. Siin aga on maaliline vaatepilt: kuivale sattunud kaater kahe diletandiga laevasōidu alal, kes selle asemel et sõita piki jōge, sõitsid pōiki.

Me ei hakanud kaluritega vaidlema. Andke andeks, moskvalased, kuid meil oli raske kaitsta Moskva vee-mootorisportlaste au. Kas saab võrrelda tōelise volgalase ja Moskva elaniku, kes on harjunud nāgema jōge kivirinnatise taga, armastust vee vastu? Ei, me ei vaielnud kaluritega. Tunnistasime vaikides jōe peremeeste üleolekut.

Viiekesi tōukasime kaatri vette. Mootor lōi mūrisema. Kalurid sõudsid kōrval. Meid saatis korraga kolm lootsi.

„Paremale . . . veel paremale . . . Otse . . .“

Tāitsime vastuvaidlematult paadist kostvaid kāskluslusi.

Liikusime meetrit paarsada möōda jōge allapoole, seejärel, teinud järsu pōörde, sõitsime vastupidises suunas tagasi. Too manōöver jäi meile täiesti arusaamatuks, kuid usaldasime oma saatjaid.

„Tasem kāk, kōige aeglasem.“

Meie ette kerkis tume mūūr.

„Lūlita välja!“

Kaater libises hāāletult edasi.

„Ots!“

„Just nii!“

„Kōik on korras!“ kostis hāāl pea kohalt. „Head öōd Volgal!“

Ja taas olime üksi. Kaldad olid täis pillutud tuletāppe, plinkisid tulepoid. Eemal kumas taevaserv. Seal oli Rōbinsk.

SUURPÄEV

Varsti saabub hommik. Ta peab meile näitama Volgat. Silmapiir juba helendab. Ootame päikesetõusu. See pole esimene meie teekonnal. Ja näib, et kõik edaspidine on teada: silmapiir valgeneb, siis lööb päikese esimeses naeratuses särava maa, seejärel langetab päike oma kuld-mõõga vette. Sa tead täpselt, et see nii toimub. Kuid uue päeva sünni saladusega on võimatu harjuda. Ja kahju on inimestest, kes seda looduse ilu on tunnetanud vaid vahendajate kaudu, piirdudes üksnes kunstniku pintsli ja poeedi sõnade uskumisega.

Ning tõusiski igavese jõe kohale uus, puhas ja rahulik päev.

Ammu olime unistanud näha sind, Volga. Laotanud laiali kaardi, olime sõitnud mööda su nõlvakuist ja aasadest, tammidest ja sadamatest. Teadsime su legende. Olime kuulnud su laule. Tundnud su jõudu. Mõistatanud ära su võluvõimu. Sa oskad ravida inimesi, muutes ükskõiksed vaimustatuiks, skeptikud unistajaiks. Ning kahtlused ja mure põgenevad sinu eest otsekui pilved tuule eest.

Kes ei tunneks linnu, mida sa oled sünnitanud? Sellist minevikku nagu sinul ei ole ühelgi jõel maailmas. Sa oled näinud oma eluea jooksul ürginimese lõkkeid ja hiiglaslike elektrijaamade tulesid. Sa oled kuulnud burlakkide laule ja maailma esimese veealuste tiibadega laeva müri-nat.

Igavene jõgi... Su elu pole olnud kerge. Kui paljusid inim põlvi oled sa söötnud, jootnud ja katnud? Vaenlaste malevad on tunginud su pühadele kallastele. Kuid sa oled andnud kaitsjatele eluvett, saates oma poegi kangelastegudele. Minini ja Požarski vabadusevaim, Razini ja Pugatšovi lipud, legendaarsed Tšapajevi kaarikud ja Volgogradi kaevikud kaunistavad su ajalugu. Sinu kaldail on sündinud Gorki ja Tškalov, Sverdlov ja Lobatševski, Saltõkov-Štšedrin ja Šaljapin, Nekrassov ja Dobroljubov, Tšernõševski ja Karamzin. Sa oled andnud inimkonnale suure Lenini.

Mööda maailma teid kihutavad su autod. Nisumeredel liiguvad su stepilaevad. Sõidavad mööda jõgesid ja mereid su aurikud. Kus siis veel kui mitte Volgal peavad kerkima keemiabastionid ja tööstushiiglased? Ja kui Moskvas, Kaluugas, Uraali mägedes või Kalmõki steppides süttib

elektripirn, siis teame: Volga, sinu vägilaseenergia süütas selle.

Alustame teekonda mööda Volgat. Meie ees on tuhande kilomeetri pikkune tee — Rõbinskist Kaamani. Kaardilõuend põhjapoolsete järvede ja Volga—Balti kohta on ära pandud. Nüüd on meie teejuhiks Volga jõeAtlas. Selles on kümneid lehekülgi. Ajuti mahub jõgi vaevu lehtedele. Võrdleme mastaape: 300—400 meetrist kuni 40 kilomeetriteni muutub jõe laius. Laevatee kord lookleb kallaste vahel, kord, tajudes sügavust, muutub sirgeks ja kindlaks. Kaksteist, neliteist, kakskümmend meetrit — sellised on sügavuse tähised kaardil. Isegi merelaev ei esita Volgale pretensioone.

Ees on Volga linnad, tehased ja ehitused, sadamad ja sillad. Ees on kuulus Pljoss, mida ülistas Levitan, muistsed kirikud ja saarelinn Svijažsk. Ees on „Venemaa peatänav“, nagu kunagi nimetas Volgat Gorki. Ja kõike seda töötas meile imekaunis hommik — esimene hommik Volgal.

Päike kerkis üha kõrgemale. Tõusis tuul. Jõgi värahtas, ärkas, naeratas.

Vaatasime ringi. Tume sein, mille juurde kalurid meid öösel olid toonud, osutus pooluppunud praamiks. See oli kauniste läbiroostetanud. Ta trümmides loksus vesi.

Vasakult paistsid Rõbinski lüüsi väravad. Väljapääsukanali servast ulatus esile kitsas liivaneem — meie öise kimbatuse tunnistaja. See eraldas faarvaatrit Volga vanast sängist, kuhu kolm öist lootsi olid kaatri viinud. Tuli välja, et olime sõitnud ümber neeme vaiksesse abajasse.

Aeglaselt avanesid lüüsiväravad ja kitsasse kanalisse kiilus tohtu suure laeva lumivalge korpus. „Insener Ptašnikov“ — lugesime kuldkirja tema poordil. „Moskva—Astrahan (turismireis)“, teatas plakat roolikambri all. Tekil polnud hingelistki. Reisijad magasid veel. Aga kuhu neil tötatagi? Volga nende eest ära ei jookse. Kui ei näinud Rõbinski lüüsi, näevad Gorki või Volgogradi oma. Mõnus on neil. Praegu ilmselt vaatavad lõpuni oma unenägusid, jättes kapteni hooleks välja selgitada, kus on madalikud ja kus faarvaater. Neid ei huvita, kas jätkub kütust lähima sadamani. Mis on neil sellega asja, et mootor ei hoia tuure peal. Nad ei kuule, et klõbisevad klapid. Tunni-paari pärast turistid ärkavad, poevad triigitud pidžaamadesse ja tötavad laevalaele värsket õhku hingama — ning restorani hommikust sööma. Aga seal on juba kõik valmis: sala-

tid, röösk koor, munaroor, kohv... Vali, mida soovid. Ja kõik on kuum. Ja lumivalged salvrätikud. Ja laitmatu teenindamine...

„Ega oleks paha praegu üks munaroor? Eks?“ lausus Boriss unistavalt.

„Tassi kohvi eest annaks kanistri bensiini,“ pomises Vladimir süngelt.

„Jäta need härrasrahva asjad. Anna parem priimus. Joome Volga teed.“

Tõstnud oma matkaköögi praami pardale, süütasime priimuse, laotasime laiali ajalehest laudlina ja hakkasime ootama, millal meie sõber — kõhukas plekktekann — peosöögiks signaali annab.

Jõgi aga oli vahepeal täielikult virgunud. Eemalt paistsid Rõbinski eeslinnad. Elavnesid kuldkollased plaažid. Pärast inimtühja Šeksna, pärast veehoidlate ja järvede ääretuid avarusi näis Volga meile eredana, pidulikuna ja lustakana. Muide, mispärast „näis“? Nii tegelikult oligi. Päikesepaistelisel jõge, saarte liivaseid mütsikesi asustasid juba puhkajad. Kusagil lõi ägedalt põrisema päramootor. Kiirkutter demonstreeris veeareenil oma võimeid.

Vasakul nägime suure jõe suuet. Polnud kahtlust — see oli Šeksna, meie ammune tuttav. Veider, eks ole? Ei osanud arvata, et tuleb temaga uuesti kohtuda. Ületasime Rõbinski veehoidla. Väljusime Volgale. Ja mis see siis on? Uuesti Šeksna! Kõige huvitam, et nüüd on see kadunud jõel ainuke koht, mis on säilitanud oma esialgse kuju. Vaadake vanale kaardile. Šeksna suue on sellel just nimelt siin, Rõbinski lähedal. Uutele kaartidele peetakse paremaks Šeksna Volgasse suubumise paika mitte märkida. Kartograafid ilmselt kardavad, et mõni taipamatu turist võtab puhtsümboolset suuet jõena ja purjetab... hüdroelektrijaama masinasaali. Asi on nimelt selles, et Rõbinski veehoidla veed voolavad Volgasse Šeksna endise sängi kaudu. Kui turbiinid töötavad, muutub endine jõgi tormakaks, kobrutades Volgasse langevaks veelaviiniks.

Huvitav oleks pöörata Šeksna endisesse suudmesse, vaadata, kuidas näeb välja hüdroelektrijaam. Kuid me ei hakanud riskima. Mälestused öisest laevaõnnetusest olid liiga värsked. Muide, kaatri vint kolises niisama raevukalt kui öösel. Kuid peagi saabume linna, kus on sadam, tõstekraanad ja ilmselt ka töökojad. Küllap me avarii tagajärgedega juba kuidagi toime tuleme.

KAS BURLAKK VÄÄRIB MÄLESTUSSAMMAST!

Turist ja rändur. Kas nende vahel on erinevust? Mõistame selle küsimuse tühisust, kuid siiski... Kuidas me peaksime end tituleerima?

Juba üle kuu aja elame vee peal. Tuul ei säästa meie nägusid. Valab vihma. Hammustavad kõikvõimalikud olendid, keda kutsutakse sääskedeks, parmudeks ja herilasteks. Kannatame ja sõidame. Sõidame ja kannatame. Nii et kuidas meid siis nimetada? Kas turistideks?

Kohtasime „metsikuid“, kes püüdsid mitte sattuda linna piiresse. Leidus ka nende antipoodid — ultraturiste kirevais ülespuhvitud rõivais, kino- ja fotoaparaate ning muid kaugegtki mitte kõigile mõistetavaid esemeid täis riputatud. Nad kõndisid tähtsalt mööda linnatänavaid, kontrollides, kas pole kusagile kadunud teejuhis märgitud vaatamisväärsused. Kohalikud kaunitarid langetasid turistide silmates tagasihoidlikult pilgu, poisikesed aga suhtusid neisse nagu tulnukatesse naaberalaktikast.

Selline tase ei ole meile ilmselt jõukohane.

Või omistada endale ränduri tiitel? Kas see pole ehk liiga kõlav? Sellest ajast peale, kui geograafiliselt kaardilt kadusid „valged laigud“, julgeb järjest vähem ja vähem inimesi nimetada end ränduriks. On isegi reaalne oht, et see sõna vajub ajalukku.

Entsüklopeedias on öeldud, et rändur on inimene, kes sooritab sõidu või jalgsimatka mööda kaugeid maid. Just nimelt kaugeid. Kuhu inimjalg võib-olla ei ole veel astunud. Aga kus need kauged maad on? Kahjuks ei ole neid nüüd enam. Kuid sõna „rändur“ on siiski jäänud. Tore sõna. Kahju on teda anda ära ajalukku. Ja järeltus pakub end ise: tuleb mõelda talle uus määrang. Jah, teha sõnaraamatutesse parandus, kirjutada seal, et ränduriks võib end pidada igaüks, kes võtab ette kauge teekonna veel, maal või õhus, kes regulaarselt ajab habet, kannab tavalisi pükse, kel ei ole teejuhti, kuid kes unistab näha maailma omaenda silmadega. Me loomulikult ei pretendeeri meie formuleeringu tunnustamisele, kuid loodame soetada mõttekaaslasti isegi entsüklopeedia koostajate hulgas. Sest arvatavasti on ka „igavate“ raamatute autorite hulgas neid, kes armastavad mitteigavaid reise. Ja kui see ettepanek võetaksegi vastu üksnes lugejate, mitte aga sõnastike koostajate poolt, võime ilma erilise südametunnistuse-

piinata kanda laevažurnaali järgmised read: „22. juuni 1963, kell 12.00. Kaater „Horisont“, kaks rändurit pardal, kinnitas otsad Rõbinski sadamakai ääres.“

Ammustel aegadel, kui laevad Rõbinski lähedal ankrude heitsid, võttis meeskonna hulgas maad vaikus. Kümmeviisteist minutit vaatasid kõik sõnatult kaldale. Siis astus tekile roolimees, võttis müsi peast ja laskus koos burlakkidega põlvili, et tänada jumalat, kes hoidis nad teel tervetena.

Meenutasime seda ennemuistset kommet, mõistagi mitte seepärast, et kavatsesime burlakkide eeskujul järgida. Asi oli selles, et meie ees seisis endine burlakkide pealinn. Ükski linn Volgal ei võinud selle aunime pärast võistelda Rõbinskiga. Astrahanist ja Nižni Novgorodist, Kaamalt ja Okaalt liikusid siia lõputud laevakaravanid. Aegamisi ujusid vastuvoolu rasked ja kohmakad lodjad.

Ning päeval ja öösel, läbitungivas oktoobrijaheduses ja juulikumuses, lumelõrtsis ja poris, ajuti rinnuni vees läksid piki Volgat burlakid. Läksid kuu, kaks, kolm... Viisteist versta ööpäevas. Põikmadalikel inimesed lausa rebeastasid end, kukkusid jõuetuina maha.

Aga avaramais paigus või suurvee ajal, kui ei saanud edasi liikuda veoköie abil, kogunesid burlakid laevale. Paadiga vedasid nad ankrude vastuvoolu ülespoole, tulid siis tagasi ja, heitnud köie õlale, toetasid jalad vastu laevalage. Mõõtsid tee võõrist ahtrini, haarasid uuest kohast kinni ja hakkasid jälle sikutama. Tirinud praami ankrude juurde, alustasid kõike otsast peale. Jõkke voolas higi ja verd. Ühed andsid elu. Teised võtsid seda ohvrit kui paratamatust. Volga toitit tuhandeid linnu. Sankt-Peterburg poleks päevagi eksisteerinud Volga vabatahtlike sunnitöölisteta. Nii ujusidki mööda Volgat laevade karavanid. Veoköie burlakkide õlal... Rõbinskis oli peatus. Edasi oli madalaveeline tee. Sellele Volga liiklusrohkele teeristile tekkis hiiglasuur ümberlaadimise sadam. Muulid, sillad, kaid ja laoruumid kulgesid oma paarikümne kilomeetri pikkuselt! Puudusest taga-aetuna kogunes siia sadu tuhandeid burlakke ja laadijaid.

Töönimeste saatuse ei paistnud just silma mitmekesisuse poolest. Burlakk tuli maale. Jättis oma teenitud rublad kõrtsidesse. Siis aga veendus uuesti, et ta ei ole selles inimisipelgapesas kellelegi vajalik. Ja ruttaski tagasi — jõe alamjooksule, et jõuda navigatsiooniperioodi jooksul teha

veel üks reis. Aga kui tuli kallale haigus? Kui polnud enam jõudu? Kas mitte proovida õnne linnas? Selliseid „õnnelikke“ kutsuti Rõbinskis talvewirelejateks. Nad virelesid talvel — tööta ja rahata...

Iidne linn. Viissada aastat tagasi tulid siia, Volga ja Šeksna ühinemispaignale esimesed asukad. Need polnud sõjaväearistokraadid, polnud suurvürstid, vaid kalurid. Linna ümber ei leia kindlusemüüride, kraavide ega tornide jäänuseid. Rõbinsklased pole neid kunagi püstitanud. Kust pidi lihtinimeste linn, mis oma sünni eest oli tänu võlgu kalandusele, võtma sellise jõukuse?

Niisugune oli minevik, mida linna ilme tänapäeval üsna vähe meenutab. Kaasaegne Rõbinsk — see on suur tööstuskeskus. Tema verfides ehitatakse mootor- ja tanklaevu, pinnasepumpi ja ujukraanasid. Tehaseväravatest alustavad oma teekonda teedehitusmehhanismid. Pateetilisi sõnu „linn ehitab, linn kasvab, linn muutub kaunimaks“ võib täiel määral lausuda ka Rõbinski kohta.

Sattunud puhtaile tänavale, luges kirevaid afiše ja silmitsedes kaupluste vitriine, otsisime tahtmatult kas või mingeidki mineviku jälgi. Hoopiski mitte kirest möödunu vastu. Lihtsalt pühendasime vajalikku tähelepanu linna töörohkele ajaloole. Millegipärast tundus meile, et linna keskväljakul leiame tingimata graniitobeliski muistse vapiga, mida kaunistavad kaks sterletit. Kaldapealsel, Volga ääres aga võtab meid vastu linna endise valitseja burlaki pronksfiguur. Kahjuks pettusime. Vestluses rõbinsklastega pärisime tihti, miks ei ole burlakki.

„Milleks?“ imestasid linnanõukogu töötajad. „Meil on instituudid, tehnikumid, kultuuripaleed. Vaadake, kuidas ehitatakse välja linnaosa vasakul kaldal, kui ilus on uus sild üle Volga...“

„Mälestussammas burlakile? See oleks vahva!“ lausuvad sadamatöölised.

Ja me peame nendega nõustuma. On ju tõstnud oma käe Neeva kohale Peeter I. Kappab hobusel mitte kaugel pealinna Kremlist Juri Dolgoruki. Kiievit kaunistab Bogdan Hmelnitski monument. Küllap võiks Rõbinsk läbi ajada ka monumentideta. Kuid kas tollel linnal ei ole siis oma ajalugu? Kas Volga töömees ei vääri siis mälestussammast?

Me ehitame häid maju, ehitame hüdroelektrijaamu, rajame aedu ja parke. Ei jää tühjaks meie pildigaleriid.

Aga kui jutt läheb monumendile, mis võiks ümber kujundada tänava või pargi, monumendile, mis kutsub esile uhkus- ja patriotismitunde, lüüakse sellele kui mittevajalikule kaunistusele käega. Teisest küljest võttes on kõik linnad täis armetuid „masstooteid“. „Tütarlaps aeruga“, „Nooruk palliga“, „Poiss laevukesega“ — selliseid kipsanakronisme kohtad igal linnapuiesteel. Ja nii tulebki välja, et mälestus Rõbinski huvitavast minevikust on talletatud üksnes koduloomuuseumi seinte vahele.

Homme hommikul lahkume Rõbinskist. Suurepärane linn. Lahke linn. Sõitsime mööda vett maha pika tee, enne kui siia jõudsim. Nägime jõgede kaldail todasama veorada, kus tõstsid tolmu burlakkide jalad, nägime pärisorjast talupoja labidaga kaevatud kanaleid. Me hindasime nende näiliselt mitte millegagi silma paistnud inimeste tööd. Kõigest sellest kasvaski välja mälestussamba idee.

VÓORAS HÁDA

Rõbinski sadama peainseneri kabinet. Telefonid, mikrofon, selektor ja muud signalisatsioonivahendid.

Laua taga — mees. Nähtavasti enesega rahul. Targeldatud krae. Laua ees — meie. Targeldamata kraedega.

Meie: Juhtus avari. Ajasime vindi kõveraks. Ehk saaks kuidagi parandada. Aidake...

Peainsener: Kes te olete?

Meie: Rändurid.

Peainsener: Ei saa aru. Mida te minult tahate?

Meie: Vint tuleks vahetada, kuid kaater on raske. Teda tuleks kraanaga väheke tõsta. (Näitame.)

Peainsener: Siin ei ole sotsiaalkindlustusosakond.

Meie: Kuid meil oli ju avari. Mõistate, a-va-rii! Me ei saa edasi sõita.

Peainsener: Karjumisega mind ei hirmuta. Meil on riiklik ettevõte. Aga kes teie olete? Erasisikud! Saate aru, e-r-a-i-s-i-k-u-d!

*

Kallas. Puust sadamakai. Selle ääres vees sõude- ja mootorpaadid ning kaatrid. Kaldal vaatetorn lipuga.

Kail mees binokliga. Binokliga mehe ees meie.

Meie: Kas lubate randuda?

Mees binokliga: Palun väga. Tõugake too paat seal kõrvale ja kinnitage otsad.

Meie: Meil oli avarii. Kas aitate?

Mees binokliga: Kas kaugelt loovite? Näen, isegi kompassi olete muretsenud . . . Mis siis juhtus?

Meie: Jäime vindiga kivi taha. Kraanat teil ei ole (ringi vaadates).

Mees binokliga: Saame ka kraanata läbi. Pöörake „Hori-sondi“ ahter kai poole. Kohe seame korda . . . Hei, teie seal kail! Tooge suur ankruköis. Silmus ümber kere ja ots läbi ploki. Kähku! Palju meid on? Neli, viis, kuus . . . Rohkem pole vaja.

Igas linnas seisab üsna vee ääres lipuga majake. Eemalt ei paista see millegi poolest silma. Neoontuledeta, reklaamita. Isegi loosungita „Tere tulemast“. Siin pole näha mugavaid lauakesi, mille ääres võiks süüa jäätist või lugeda ajalehte. Ühesõnaga, see ei ole paik jõudeaja veetmiseks, ei ole park ega kohvik. Kuid astuge siia sisse püha-päeval või õhtul pärast tööd. Te kohtate kümneid inimesi. Poisikesed vaidlevad hallipäiste onudega. Ühise keele leiavad kooliõpilane ja -õpetaja, raamatupidaja ja revident, autojuht ja militsionäär. Erineva vanuse, elukutse, iseloomu ja kalduvusega inimesi seob ühine harrastus, armastus tehnika ja spordi vastu.

Siin võid kuulda veepaiskuri eelistest laevakruviga võrreldes ning erinevusest laeva püsikindluse ja vastupidavuse vahel. Teile jutustatakse lugusid kaldest ja diferendist, veeväljasurvest ja süvisest. Siin hinnatakse pliiaatsit ja paberit. Siin joonestatakse, tehakse arvestusi, leiutatakse . . .

Kas soovite teada, kuidas sellist ühistest huvidest haaratute kogunemispaika kutsutakse? Lainete ja tuulte armastajate klubi. Kuid see klubi on eriline. Keegi ei tasu tema teenuste eest. Keegi ei maksa liikmemakse. See klubi töötab ühiskondlikel alustel. Ja kaugeltki mitte juhuslikult ei tekkinud see päästejaama sillale. Need, kes unistavad roolirattast ja kaugetest mereretkedest, on koondunud siinse tornivahi ümber. Sest enamasti on viimased endised

mereväelased. Mis sellest, et merevoogusid asendavad Volga, Kaama ja Okaa. Mereväes omandatud teadmisi saab kasutada ka jõgedel.

Võib näida, et nende erruläinud meremeeste teenistus on üsna lihtne. Mis on päästejaama töötajaile peamine? Päästa neid, kes on uppumas. Aga kui uppujaid ei ole? Siis valva telefoni juures ja vahi binokliga veele. Ütleme otse välja: nende abi vajab ju üsna vähe inimesi. Hea ujuja pole nüüd enam haruldane. Juhtub, et terve suve jooksul ei kosta kordagi häiresignaal. Vaikne ja rahulik elu võiks valitseda päästejaamal lehviva lipu all. Võib-olla mõnda rahuldaks selline töö. Ta piiraks end inimeste eest kõrge taraga, riputaks välja sildi „Võõrastel sisseminek keelatud“ ja tõmbaks vilus istudes suitsu.

Ei, selliseid me ei kohanud. See-eest olime teistsuguse elu tunnistajateks päästejaamades. Kaotas puksiir lahesopis roolilasna — kutsutakse välja päästejaama töötajad. Akvalangid seljas, „kammivad“ need jõepõhja läbi. Pole kerge leida sogases vees pooleldi mudasse vajunud terasplaati. Tunde kulub allveesportlastel otsimiseks. Kuid kuni rool pole veepinnale tõstetud, ei võta nad akvalange seljast. Väsinuna tullakse tagasi sadamasse. Aga siin ootab uus palve: traat on mässinud ümber mootorlaeva vindi. Tuleks lahti päästa. Kuidas sa jõelaevastiklased hätta jätad! Jälle tõmba pähe mask, jälle sukeldu vette. Vetelpäästjateta ei saa läbi ka hüdrotehnikud. Juhtub midagi lüüsvärvavatega — kohe telefonikõne jaama: „Aidake välja!“ Ent kõige suurema aitäh ütlevad veesportdisõbrad.

On üsnagi lihtne kujutada endale ette, kuidas tekkis ühiskondlikel alustel klubi näiteks Rõbinski päästejaama juurde. Ilmselt algas kõik sellest, et kellelgi noormehel tekkis palav soov ehitada endale mootorpaat. Kuid mis teha, kui sa ei ole meremees ega laevaehitaja, kui sa vaid ähmaselt kujutad ette, kuidas on ehitatud paat, kuidas töötab mootor. Millest alustada, kuhu lüüa naelad, kuidas tulla toime kaarte, stringerite ja piimidega? Nii olekski unistus jäänud unistuseks. Seal aga nägi ta kaldal lõbusaid, elurõõmsaid mehi madrusesärkides. Talle meeldis, kuidas nad kaatri juures askeldasid, vahvasti rooliratast keerutasid. Ja ta riskis, ehkki areldi, esitada neile esimese küsimuse. Leidnud heasoovlikke nõuandjaid, tuli ta siis uuesti, kuid juba mitte enam üksinda, vaid koos sõpradega.

Nii kogunesidki lipukesega majakese juurde veestihia austajad. Ja hoidku jumal, et mõni agar ülemus ei näeks selles äkki eeskirjade rikkumist ning ei ilmuks kaldale kärkima: „Miks on siin kõrvalisi inimesi? See ei ole koht eraviisilisteks jutuajamisteks. Siin ei ole sotsiaalkindlustusosakond, vaid riiklik asutus!“

*

Kaatrit tõsta polnud lihtne. Neljakordne liitplokk ei andnud jõus suurt võitu. Raske oli ka tõstmisprotsess ise. Esi- mesel katsel purunes ahtrilatern. Olime otse füüsiliselt tajunud iga kriimustust, mis kaatri lumivalgele kerele ilmus. Ja nüüd äkki selline vigastus.

Kaater ujus ikka veel vees. Ta keerutas end, kord suru- des poorti vastu randumissilda, kord ehmatades meid ette- nägematu küljelikaldumisega. Ja sa ei pääsenud tema juurde, ei saanud asja parandada ega kaatrit kinni hoida. Vees kerge ja kuulekas „Horisont“ oli muutunud siin kohmakaks, halvasti pööratavaks, raskeks. Aga ometi rip- pus viis meest teda tõstes kõie otsas.

Elasime vapralt üle ka teise ebaõnnestumise, kui kõis katkes ja kaater raskelt jõkke prantsatas.

„Kellel siin manillatross oli?“ küsis valvur.

„Minul on,“ teatas tähtsalt lühikest kasvu noormees trii- bulises spordisärgis ja põlvini üleskääritud pükstes.

„Noh mis sa siis seisad? Too siia.“

Noormees hüppas üle käsipuu, sammus osavalt mööda kahe paadi parrast ja oli silmapilk kaldal.

„On tal kaugele minna?“

„Ei, kilomeetrit kolm . . .“

Aga mis siis, kui vahetada vint kaatrit tõstmata?

Nihutada achter kaldale lähemale ja proovida ulatuda kätega kronsteinini? Vindi võlliilt mahavõtmine ei ole kee- ruline töö. Kui ainult ei pillaks vette tööriistu ja väikseid detaile — mutrit ning kiilu. Proovige aga lüüa vee all lahti kinnitusseibi. Pealegi kui ei näe haamrit, meislit ega seibi ennast. Kõik käsikaudu. Kuidagi seda ju teha saab. Kuid peab olema absoluutselt kindel. Oleksime teadnud, kui palju askeldamist me inimestele kaela toome, oleksime ehk selle peale välja läinud. Aga kord juba asja juurde asu- nud vetelpäästjad ei tahtnud taganeda. Tõstame kaatri üles — ja punkt.

Peagi lippas noormees tagasi, tuues kaasa nii pika kõie, et sellest oleks jätkunud üle Volga heitmiseks. Toda köit kutsuti manillatrossiks ja kõik suhtusid sellesse suure lugupidamisega. Kõis näis tõepoolest väga lootustandev. See tõmmati üle plokkide. Vetelpäästjad võtsid oma kohad sisse. Algas tõstmine. Seekord läks kõik rahulikult. Vindivõll kerkis vee peale. Läksime paadiga kaatri juurde, keerasime mahavõtja võllile — ja vint oligi käes.

Nüüd avanes meil võimalus näha avarii tagajärgi. Üks kolmest vindilabast oli kõverdunud peaaegu täisnurga all. Vigastus oli tõsisem kui oodata võis. Veeretasime rasket pronksivalu käes, julgemata remonti alustada. Sest labadel peab ju olema oma kindel kuju. Aga kas meil jätkub oskust taastada see haamri abil?

Meie sõbrad nähtavasti märkasid nõutust, millega haamrit käes hoidsime. Valvur võttis vindi ja viis töökotta. Mõne hetke pärast tõi ta selle tagasi. Ajasime silmad hämmastusest pärani. Ja oli ka põhjust! Labad olid ideaalselt õigeks taotud. Isegi haamri jälgi polnud näha.

Heitsime pilgu valvurile. Too aga vastas lihtsalt:

„Vint on uus. Pange paika ja reisige. Teie vana aga taastame siin pikkamööda ise ...“

LÖKS

Kui päike hakkab kiirustama horisondile, valdab meid rahutus. Vaatame ringi. Heidame pilke kellale, otsekui kardaks hilineda kohtamisele. Näpime käes kaarti. Oo on lähedal. Ja talle tuleb vastu minna täies relvastuses.

See, kes on matkanud mööda vett, teab, kui tõsine töö on mõnikord ööbimiseks valmistumine. Esimene ja kõige peamine on kaatrile koha otsimine. Lihtsalt kalda äärde teda panna ei tohi. Juba esimene laine möödasõitva laeva poolt toob kaasa midagi nokaudi taolist. Jätta kaater ankrusse või, nagu meremehed ütlevad, reidile? Aga kes tagab, et me koldikul oma laeva endiselt kohalt leiame? Teine asi on mõne väiksema jõe suue, kus enne ja pärast päikeseloojangut täielik tuulevaikus valitseb. See on tõsi: paremat öömajapaika välja ei mõtle. „Aga milles siis asi on?“ lausub väheste kogemustega veesõitja. „Minge sinna ja ööbigel!“

Kerge öelda — minge. Aga kuhu? Enne lõunat oli selliseid jõekesi külluses. Sõitsime mööda ja nad polnud meile vajalikud. Aga niipea kui päike hakkab horisonidile las-kuma, ei leia ühtki sobivat suuet. Neid kas pole üldse või siis on nad sedavõrd veevaesed, et võid kalossides mööda jõge jalutada.

Pealegi pole kaatri peatuspaik ainuke probleem. Nagu öeldakse, on see tingimus küll vajalik, kuid kaugeltki mitte piisav. Öhtusöögita vist toime ei tule? Ei. Tähendab, on vaja oksarädi. Telki niiskele kohale ei püstita. Tuleb välja, et otsi kungast. Aga sääsed? Katsu sa neid arvestamata jätta! On ju teada, et need jumala loodud olevused eelistavad ajada asju magajatega ega lase mööda võimalust muuta puhkus öiseks košmaariks.

Nii me siis mõtisklesimegi proosalistest asjadest keset Volgat teel Jaroslavl'i poole. Just äsja olime peale võtnud kütust. Kõik kümme kanistrit ja paak olid pilgeni täis valatud. Mõistagi oli süvis üle normi. Kaater lõikas esitääviga raskelt järvepinda, millel vaikselt mängles öhtueelne helendus. Me ei väsinud imetlemast Volga kaldaid. Maailiselt kerkisid rohelusest väikesed majakesed, kirikukuplid. „Volodarovka, Kopajevo, Pessotšnoje, Tutajev, Kons-tantinovo-Volžskoje,“ lugesime sadamate nimetusi.

„Aga kus me siis ööbime?“

Uurisime binokliga iga kaldakäärü, iga saarekest. Mitte midagi sobivat. Kord niiske, kord paljas, kord madal. Kaater tegi siksakke, viskudes kaldast kaldasse. Nihelesime rahutult istmetel.

Ja äkki nägime jõekest! Kõrge kallas. Võimas männi-palu. Ning see kõik kell kaheksa öhtul! Lihtsalt mõist-matu! Kuid enneaegu hurraa hüüdma ka ei hakanud. Oli vaja veel kontrollida, mis jõgi see on ja kas sellesse sõita saab.

Juhtisime kaatri jõesuudmesse. Liikusime kõige aegla-semä käiguga. Boriss heitis tekile kõhuli ja mõötis ritva vette torgates sügavust. Jõgi oli meetrit kuus lai, mitte rohkem. Püüdsime leida kõige sügavama koha. Ritv oli vahetpidamata vees. Jõgi aga oli sügav! Keskpaias üle poolteise meetri. Lihtsalt unelm!

Kuid me polnud siin esimesed. Käänaku taga ninaga kaldas seisis duralumiiniumist paat hoolikalt maalitud nimega „Sinine Nool“.

Kolm inimest kaldal tervitasid meie ilmumist nende

vetesse kärarikkalt. Hiiglase kehaehitusega kiilaspäine mees, kahtlemata „Sinise Noole“ kapten, esitles oma meeskonda, mis koosnes kahest madrusest. Üks neist oli kapteni naine, teine õde. Meeskond oli juba jõudnud ära teha hulga kulinaariaalaseid töid, millest üle nõo levis isuäratav praelõhn.

Varsti saime kutse seltsimehelikule õhtusöögile. Laskmata end ülearu keelitada, võtsime võõra lõkke ääres istet.

Kaptenil oli kuival maal nähtavasti ainult üks kohustus — rääkida. Saime teada, et „Sinine Nool“ lendas kohale Moskvast, et see oli lastud vette Jaroslavlis ja et vestluskaaslase kaptenistaaž piirdus kahe ööpäevaga. Madrused ei katkestanud kaptenit, kuni ta asesõnu kasutas mitmuses. Kuid tarvitses tal vaid üle minna isiklike teenete loendamisele, kui tema läikivale pealaele hakkas rahena sadama pilkeid. „Sinise Noole“ meeskond ütles kapteni kohta välja kõik, mis mõtles:

„Täiuslikkusest on ta kaugel. Haaras algusest peale rooliratta enda kätte. Kamandab kõiki. Aga edasi liigume teokäigul. Meist mööduvad sõna otseses mõttes kõik!“

Tuli võtta Dmitri Aleksejevitsš kaitse allä. Püüdsime selgeks teha, et meeskonna sellise koosseisu juures „Sinine Nool“ kiiremini ei sõida. Ja et asi oleks veenvam, ladusime paberile oma teadmised hüdromehaanika valdkonnast.

„Siin on kiiruse piir,“ tõmbasime kõverjoone. „Paat hakkab glisseerima, kui mootori võimsuse iga hobujõu kohta ei tule üle kahekümne viie kilogrammi koormat. Mootor on kümnehobujõuline. Tähendab, paadi kaal koos reisijatega ei tohi olla üle kahesaja viiekümne kilogrammi. Aga mis teil on? Dmitri Aleksejevitsš üksinda kaalub...“

„Sada viiesteist,“ teatas kapten teenistusvalmilt.

„Ja pluss naiste kaal...“

Siin me ilmselt ületasime viisakuse piirid.

Madrused keeldusid nimetamast isegi oma kogukaalu, see-eest aga arvutasid kiiresti välja, et kui kapten kaldale kirjutada, võib laeva kiirust märgatavalt tõsta. Dmitri Aleksejevitsš oli alluvate sellisest vabamõttelisusest nõrdinud. Kuid millise vooruse võis ta vastandada oma saja viieteistkümnele kilogrammile?

Kõige tulisemal vaidlushetkel ilmus nähtavale veel üks laev. Pärämootoriga vineerpaadike kihutas osavasti mööda kitsast faarvaatrit. Kaks noormeest valisid endale mee-

pärase koha meie peatuspaigast õige pisut paremal ja hakkasid oma kraami välja laadima. Kuid veel ei jõudnud nende mootor vaikida, kui jõgi uuesti põrisema löi. Seekord suundus suudmesse terve flotill. Neli mootorpaati poetas end jõekääru.

Kallas täitus kära ja müraga. Igast kandist hakkasid häälitsema portatiivsed raadiovastuvõtjad. Vallatust naerumürinast kukkusid käbid mändidelt.

Siis aga kustusid lõkkes. Jõgi peitis end läbitungimatusse pimedusse. Ta madalatel kallastel hulkus juba udu. Kõik tardus ööle vastu minnes.

Tasa, et mitte äratada erksat pilliroogu, läksime kaatri juurde. Igal õhtul enne telgi sulgemist käisime vee ääres. Ei või ju jätta tegemata visiiti oma teekaaslasele! Huvasti-jätuks kiigutasime ta tekki, proovisime kinnitustrosse. Head ööd, sõbrake!

Koiti piilus telgi marliaknasse. Haaranud käterätikud, kihutasime võidu jõe äärde. Kuid mis kaatriga lahti on? „Horisont“ oli veidralt vasakule küljele vajunud. Kes ta küll kaldale tiris?

Seisime nõutult kaatri kõrval. Ja äkki tekkis kohutav kahtlus: jõgi oli muutunud madalamaks! Ta oli hulga kitsam kui eile. Käisime põiki läbi sängi. Nii oligi! Vett kõigest põlvini! Tähendab, meid istutas siis kuivale Rõbinski tamm. Oösel suleti hüdrovälme väravad ja Volga pind alanes.

Meile räägiti veetaseme langemisest jões, kuid me ei omistanud sellele mingit tähtsust. Jutustati isegi, et Rõbinski veehoidla tase muutub ajuti 10—12 meetrit! Arvasime, et meisse see ei puutu, kuid tuli välja, et kõige vahetumalt.

Kuidas siis sellest lõksust välja rabelda? Oodata, kuni hüdrotehnikud turbiinid uuesti käiku lasevad? Aga millal nad seda teevad? Öhtu eel? Võib-olla nädala pärast?

Kurvvalt takseerisime: Volgani on mööda madalat vett meetrit seitsekümmend viis.

Peagi kogunes kogu kalda elanikkond „Horisondi“ juurde. Meile tunti kaasa. Keegi tegi ettepaneku lossida kaater. Heakene küll. Kandsime kaldale kanistrid bensiniga, tööriistad, tagavaraosad, toiduained — kõik, mida kaatrist võis välja tõsta. Andsime kraami edasi mööda elavat konveierit — käest kätte.

Siis algas mäng „tiri-aga-tõmba“. Kaater nihkus silma-

nähtavalt edasi, mis andis kõigile uut jõudu. Kõige raskem lõik aga oli jõe suudmes. Jõesängi tõkestas siin liivabarjäär. Sumasime läbi vee, ilma et oleks põlvi märjaks teinud. Kuid kaatri tirisime siiski üle.

Lõpuks tõstis Volga „Horisondi“ kergelt üles ja see muutus uuesti kergeks, elegantseks, hoogsaks. Heitnud ankru vette, läksime mööda kallast laialipillatud asjade järele. Just sel hetkel lipsas jõest-püünisest täiel käigul välja „Sinine Nool“, mille rooli taga istus tema võimas kapten.

MILLIST PAATI VAJAB MATKAJA!

Tuttavad ja mittetuttavad küsivad meilt sageli, millist paati valida matkamiseks. Võib näida, et neile, kes korduvalt on käinud paadiretkel, ei ole midagi lihtsamat kui anda asjalikku nõu. Ometi ajate te taolise küsimusega ummikusse ka kõige autoriteetsema vee-mootorisportlase. Ja huvitav on veel, et tavaliselt ei põikle keegi vastusest kõrvale. Vastupidi! Ajakirjades, raamatutes ja turismi-almanahhides võib leida ohtrasti kirjutusi, milles autorid ütlevad välja oma arvamuse, soovivad, jagavad õpetusi. Leheküljed kirendavad rohketest fotodest, skeemidest ja iseloomustustest. Kirjastajaile nähtavasti on kõik selge. „Olge lahked,“ pakuvad nad, „siin on kaatrid, paadid ja mootorid. Valige välja, milline meeldib.“ Aga lugeja vaid laiutab käsi. Talle pole selline valikurohkus hoopiski mitte meelt mööda. „Milleks nii palju liigseid sõnu, sellised joonistekogumid ja muu ülitarkus,“ sõnab ta. „Andke meile üks paat ja õelge: siin ta on, see kõige parem!“

Omal ajal ei suutnud üks meist hoiduda kiusatusest käsitleda seda teemat ühes raamatus. Eelkõige hoiatas ta lugejaid, et paaditüübi valik sõltub peamiselt selle valdaja kalduvustest, maitsest ja isegi iseloomust. Pärast sellist sissejuhatust polnud enam raske, nagu autorile näis, jätta matkaja enda hooleks valida, mis talle sobib ja mis mitte.

Kuid lugejad polnud rahul. Nõuandjale saadeti sadasid kirju. Ja kõigis ühed ning samad küsimused: mida siis lõpuks valida, milline ehitada? Suur või väike laev, suurema veeväljasurvega või glisseeriv, statsionaarse või päramootoriga, reaktiivse veepaiskuriga või vindiga?

Läbinud „Horisondil“ tuhandeid kilomeetreid, otsusta-

sime võtta endale julguse kõrvaldada küsimärk väljendilt: „Millist paati vajab matkaja?“ Oma arvamust mitte peale surudes püüame tõestada, et paat, millest juttu tuleb, on kõige parem.

Siin ta on! Tüüp lahtine, terava vööriga, suurema kiiruse puhul glisseeriv. Pikkus 4,5 meetrit. Laius 1,6 meetrit. Parda kõrgus 0,65 meetrit. Mootor statsionaarne, võimsusega mitte vähem kui kakskümmend ja mitte rohkem kui nelikümmend viis hobujõudu. Liikumapanevaks mehhanismiks vint ärapööratava z-kujulise vindisambaga või reaktiivne veepaiskur.

Alustame gabariidist. Paat mõõtmetega $4,5 \times 1,6 \times 0,65$ meetrit võetakse kaubavagunisse. Kas see pole mugavus? Teid ei heiduta kaugused. Te võite praktiliselt siirduda ükskõik millisele jõele. Aga kui puhkus lõpule jõuab, annate paadi pagasisse. Lõpetada matk liigsete askeldusteta — selles on oma võlu.

Meie „Horisont“ ületas need gabariidid. Ja tulemused: kaatri Moskvast Leningradi transportimiseks läks vaja MAZ-i. Poolteisetonnine laev tuli teisale vedada kaheteistkümmetonnisel veoautol. Vaevalt küll saab olla teistsugust arvamust: „Horisondi“ sarnane kaater asjaarmastajatele ei sobi. Nad ei tule sellega toime.

Näeme juba ette vastuväiteid. „Aga kuidas tulla toime lainetusega? Parda kõrgus on kuuskümmend viis sentimeetrit. Madalavõitu. Tugeva tuulega valab paadi üle.“

Lainetusega ei ole muidugi nalja. See on õige. Tuul suurel järvel või veehoidlal ei ole väike oht. Kuid lisage pardale veel kas või meeter kõrgust, ikkagi ei ole te eba-meeldivuste vastu garanteeritud.

Tuleb märkida, et kodustes tingimustes ei ole võimalik ehitada paati, kaatrit ega jahti, mis oleks võimeline sõitma igasuguse ilmaga isegi Volga veehoidlatel. Jõeregister esitab sellistele laevadele nõudmised, mida on võimalik täita vaid tehase ehitusplatsil. Niisiis tulebki matkajal minna tuulega kompromissile. Õigupoolest on see kompromiss ühepoolne. Järeleandmistele läheb matkaja. Osata oodata halva ilma möödumist, põigata kõrvale kahevõitlusest stiihiaga — ka see on kunst.

Suurtel veekogudel varitseb teine oht. Ja meie arvates hoopis olulisem. Laadogal, Oneegal ja Rõbinski veehoidlal me riskisime. Kuid kartsime mitte avavett, mitte laineid, vaid ... kaldaid. Olnuks meie kaater teistsuguse konst-

ruksiooniga ja olnuks tal lisaks sellele veel rattad (jaa, jaa, just nimelt rattad!), oleksid kartused olnud asjatud. Kujutage ette: ootamatult tõuseb tugev tuul, te keerate kaatrit ja, loomulikult kihutate kalda poole. Näib, et üksnes seal võib leida pääsu. Esimesel hetkel te unustate madalikud, veealused karid ja puujändrikud. Pääseks vaid lainetest kaugemale! Kuid samas saategi esimese hoobi vindi pihta. Põhi! Kaldani aga on oma hea miil maad. Te keerutate meeletlikult rooliratast, lasete käiku ridvad, aerud ja kõvad sõnad... Kuid paat on otsekui magnetiga kinni. Ei edasi ega tagasi. Lained kastavad teid märjaks, peksavad kivide otsa, kallutavad küljele... Tõepoolest, siin on kergem laeva kaotada kui seda päästa.

Teine asi kui vint on ärapöörataval sambal. Madalas kohas see tõstetakse üles ja meeskond asub aerude taha. Kalda lähedal võetakse kokpitist kaks väikest ratast (kas puust, duralumiiniumist või kummirehvidega — ükskõik millised). Telg asetatakse paadi raskuspunkti alla ja ühe hooga tõmmatakse laev veest välja. Selja taga mühiseb murdlaine, vilistab tuul. Kuid kõik see on möödas. Vahva, eks ole?

Põhjapoolsetel järvedel, kus põhjast kerkivad üles graniitrahnud, kus kaldad on täis kivimürakaid, pritsmetemöll aga võtab südame alt külmaks, unistasime me taolisest paadist. Oleks meil selline, julgeksime sõita igale merele.

Vee-mootorisportlastel on termin „merepaat“. Selle all mõistetakse kõrgeid pardaid, kõva katust kokpiti kohal ja palju muud. Süvise vastu erilist huvi ei tunta. Mis seal muretseda, kui kõne all on meresügavused? Ja ka kiirus ei ole sellise paadi peamisi väärtusi.

Kuidas siis täita meie unistust, ilma et tarvitseks rikkuda meresõidu klassikalist määrangut? Mitte kuidagi! Soovite veel täpsemalt? Palume väga. Sellel, mida pakume meie, ei ole midagi ühist terminiga „merepaat“.

„Aga mis see siis on?“ küsivad formuleeringute pooldajad. Vastame: „Universaalne paat matkamiseks.“ „Kas see ei ole liiga kõlavalt öeldud?“ kuuleme skeptilisi vastuväiteid. Kuid milleks tasandada häält, kui sa milleski veendunud oled? Muidugi, matkamise ja matkamise vahel on vahé. Ja me ei kavatse rääkida paatidest, millel sõidetakse mööda Atlandi ookeani või ümber Kap Hoorni neeme. Kuidas seal lood on, seda me veel ei tea. Peame silmas

neid, kes kavatsevad sõita meie jõgedel ja järvedel. Vete-
avarused peavad olema kättesaadavad igaühele. Las iga
jõeke, järv ja merelaht võtab asjahuvilisi vastu külalis-
lahkelt.

Ei saa muidugi jätta arvestamata hädaohte, mida vete-
avarused endas peidavad. Keegi ei vaidle vastu, et katus
kokpiti kohal on hea kaitse lainete eest. Keegi ei püüa
kummutada väidet, et süvise suurenemisega paraneb
stabiilsus, et kõrged pardad on madalatest kindlamad.
Kuid asi on selles, et kerguse, lihtsuse, jõukohase mak-
sumuse ning mugava juhtimise ja transportimise nõu-
ded ei ole vähem kaalukad. Tähendab, on vaja otsida teisi
lahendusi.

Enne oma reisi algust pidasime näiteks nõu tugeva ava-
tavate pleksiklaasist külgakendega vineerkatuse üle.
Koostasime projekti. Katus nägi ilus välja. Kuid ometi ei
saanud sellest asja. Arvestanud välja kaalu, vaimustus
kahanes. 60—70 kilogrammi lisaraskust! See aga võrdus
kolme kanistri bensiini või sajakilomeetrise tankimiseta
teekonnaga. Katus läks erru.

Muide, katusel on veel üks üsnagi tõsine puudus. Juba
esimeses lüüsis veendusime, et betoonkambrite ohutuks
läbimiseks on vaja meeskonna täielikku tegevusvabadust.
Ei ole lihtne ülesanne hoida väikest kaatrit löökide eest
vastu seina, kui ümberringi on lainetemõll. Võimalus iga
hetk end eemale tõugata, püüda kinnitustrossi, käsitseda
pootshaaki või minna üksteisele appi on lahtise paadi
kaheldamatuks eeliseks.

Ja siiski ehtasime me katuse — presendist. Nüüd, kus
oleme läbinud keerulisema, järvederikkama osa teekon-
nast, võime kindlalt öelda: present õigustas meie lootusi.

„Horisondil“ oli kaks presentkatust. Üks kerge, kaitseks
vihma eest. Seda oli lihtne tõmmata mahavõetavale toru-
dest karkassile. Kui aga veele ilmusid valged jänesed, kui
lainete harjad tõusid tekist kõrgemale, tõmbasime peale
tormipresendi. Lained veeresid mööda seda üle parda
laeva siseruumidesse peaaegu sattumata. Ilusa ilmaga aga,
kui paistis päike, võtsime presendi maha. Ja siis muutus
meie laev ujuvaks plaažiks.

Sellepärast oleme lahtise paadi poolt.

Kuid veel on vara punkti panna. Paadil on ka mootor.
Mõistame, et tarvitseb vaid seda küsimust puudutada, kui
uesti tekib kümneid variante, tulevad kahtlused ja lahk-

arvamused. Kuid paat on ju mootorpaat. Kuidas sa lähed mööda jõuallikast?

Vaidlusobjektiks kujuneb esmajärjekorras mootori tüübi valik. Kas pära- või statsionaarne mootor? Omal ajal ei teadnud me isegi, mille juurde jääda. Üks armastas loetleda päramootorite eeliseid, teisele meeldisid rohkem statsionaarsed. Nüüd aga kaldume viimaste kasuks.

Alustame sellest, et päramootorite valik on äärmiselt väike. Kümme hobujõudu — selline on kaupluses pakutavate mootorite ülim võimsus. Sellise võimsusega aga kaugele ei sõida. Sest kõige tagasihoidlikumate arvestuste järgi peab matkapaat kahe reisija, pagasi ja bensiinitagavaraga kaaluma mitte alla viiesaja kilogrammi. Et sellise koormaga kiirust saavutada, mille juures paadi esiots veepinnale kerkiks, on vaja vähemalt kahekümnehobujõulist mootorit. Milline on siin väljapääs? Panna kaks päramootorit? Oleme veendunud, et taoline lahendus ei ole kõige parem. Sest päramootor on üpris kapriisne. Ei ole tal südametunnistust, ei kaastunnet. Kord ei taha ta käima minna. Kord jälle jääb ilma igasuguse põhjuseta seisma või aevastab ja kõhib nagu külmasaanu. Juba ühe mootoriga ei jõua sekeldusi ära hoida. Kaks sellist aga võtavad sult igasuguse tahtmise reisida.

Ei maksa mõista meie sõnu kui päramootorite täielikku eitamist. Jutt on üksnes töökindlusest. Tollest samast töökindlusest, milleta on mõeldamatu tõeline matk mööda vett.

Meenub juhtum Krimmis. Kord otsustasime paadiga merele minna. Meetrit kakssada kaldast aga viskas päramootor ootamatult vembu sisse. Rahutust polnud vaja tunda: kallas oli käeulatuses. Kuid riket kõrvaldada polnud lihtne. Lained kiigutasid häbenematult paati, paiskudes aeg-ajalt üle mootori. Esimene, millega hakkama saime, oli see, et pillasime küünlavõtme üle parda. Hõbedase kalakesena vilksatas see veel rohekas vees. Saatnud pilguga võtit merepõhja, taipasime lõpuks mõlemad meid ähvardavat hädaohtu. Mootor tuli paadi päralt maha võtta ja paati tõsta. Varustunud meisli ja haamriga, toksisime raevukalt vastu küünla korpust, püüdes seda plokist välja keerata.

Samal ajal aga ei seisnud paat paigal. See triivis edasi. Ja mitte ükskõik kuhu, vaid avamerele. Tuul oli maalt. Paat kandus üha kaugemale ja kaugemale... Meid aitas

möödub kaater, kellelt palusime puksiirköie. Mõnes teises, vähemasustatud paigas oleks meie käsi halvasti käinud.

Kontaktide vahe muutumine, jootekohtade vigastused, magneetojuhtmete katkemine, kolmehõlmse klapi purunemine, veepumba rike, mootorit vindiga ühendava võlli vigastus — selline on üsna ebatäielik ebameeldivuste loetelu, mis vee-mootorisportlast üldreeglina kõige ebasobivamal hetkel külastavad.

Ärgu päramootorite loojad solvugu. Oleks väga tore, kui nad väldiksid põhjusi selliseks kriitikaks. Oleksid päramootorid niisama töökindlad, kui seda näiteks on automootorid, asuksime tingimata nende poolele. Seni aga on matkamees häälestatud nende suhtes üpris kriitiliselt.

Mootor GAZ-51 „Horisondil“ oli just see agregaat, mille üle me kõige vähem muret tundsim. Ta põrises omaette kusagil seal tagapool, ahtriruumis, ja me võtsime seda kui midagi endastmõistetavat. Kontrollida ja vahetada õli karteris ning täita solidooliga veepumba määrdenippel — sellega meie mootori hooldamine algas ja lõppes. Vajutasid starterile — hakkas mootor tööle, pöörasid süütevõtit — ta vaikis.

Me ei oleks siirad, kui vaikiksime seadeldisest, mis pidevalt meile rahutust valmistas. Jutt on bensiinimõõtjast.

Paak on täis. Kas kujutate ette? Alles võtsime bensiini. Kuid möödub kolm, kolm ja pool tundi ning bensiinimõõtja osuti on juba nulli lähedal. Muidugi, kütuse kulu — seitsekümmend liitrit saja kilomeetri peale — ületab samuti igasugused mõistlikkuse piirid. Mootori selline võime neelata kütust võib valmistada pettumuse igähele.

Kuid järeldustega ei maksa kiirustada. Liigne kütusekulu ei heida veel varju statsionaarsele mootorile. Kogu asi on kaatri raskuses ja jõuallika võimsuses. Siin on jällegi süüdi selle jõelaeva mõõtmed! Oleks ta pisut kergem — kas või viissada, äärmisel juhul kuussada kilogrammi — arendaks samasugust kiirust ka 20—30-hobujõulise mootoriga. Siis oleks ka kütusekulu väiksem. Ühesõnaga, mis kandi pealt ka ei vaataks, kuid ei ole paremat paadist pikkusega kuni neli ja pool meetrit!

Ent mootor üksi ei vii veel paati edasi. Et sõita, on vaja liikumapanijat. Esimesel pilgul paistab, et siin ei ole targutada midagi: ühenda mootori hooratas võlliga, torka võll läbi paadipõhja, aseta vint otsa — ning seadeldis ongi

valmis. Hästi! Kuid võib ka paremini. Vint põhja all on ahvatlevaks märklauaks iga liiki veevalustele takistustele. Madalikke aga on jões hoopis rohkem kui sügavaid kohti. Vint võib iga hetk vastu põhja toksata. Meile igatahes olid madalikud kogu teekonna kestel ohuks number üks.

Muidugi olime ääretult ettevaatlikud. Kaks silmapaari aina otsisid veepinnal poisid ja teetähiseid, jälgisid binokliga majakaid ja muid laevasõidumärke. Aga kiidelda, et oleksime ideaalselt (laevajuhi seisukohalt) kaatrit juhtinud, ei või. Korda kaks kriipisime põhja Laadogal, kord Šeksnal, müksasime vastu palki Kovžal ja lõpuks öine avari Rõbinski lüüsisit väljumisel...

Kõige lihtsam oleks loomulikult veeretada kogu süü hauatagustele jõududele ja oma isiklikest puudustest laevajuhtimiskunstis vaikida. Kuid mis seal salata: ajuti sõitis „Horisont“ kiiremini, kui meie liiklusolukorras orienteeruda jõudsim. Ometi oli ka hetki, mil me, nagu meile näis, ei osanud endale midagi ette heita.

Kujutlege... kaater on vees. Järve pind on otsekui poleeritud. Ei tuult ega laineid. Näib, et miski ei ennusta ohtu! Kuid kes teab, kui sügav siin on. Meeter? Kaks? Või kümme sentimeetrit? Mis seal rääkida: mööda laevatatava jõe faarvaatrit liikuda on rahulikum. Poid ja jõemärgid hoiavad ootamatuste eest. Kuid teinekord on just ahvatlev sissesõidetud teedelt kõrvale pöörata. Aga see on ju risk — lahkuda faarvaatrist. Kui lähedal on maja, ei ole oht suur. Kui aga jääd vintipidi puujändriku taha ja ajad võlli kõveraks... Lõppude lõpuks lähed isegi ümber. Kaugsoidul ei vaimusta omaenda laeva kiilu nägemise perspektiiv kedagi. Ja viperused tabavad tavaliselt paljude kilomeetrite kaugusel asustatud punktides — kiirevoolulistel madalikel ja kärestikel. Kuid kas tohib võita tema kõrgeausus „juhus“?

Vaevalt olid jäänud kõrvale poid ja tähised, kui vähendasime kiiruse minimaalseks. Üks meist võttis kätte ridva ja, heitnud võõritekile kõhuli, mõötis sügavust. Teine oli märguande peale valmis vahetama käiku või pidurdama mootorit. Ja nii talitasime iga kord rannikule lähenedes. Ütleme otsekoheselt: ridvaga põhja kobada ei ole kuigi meeldiv tegevus. Kuid teist väljapääsu polnud. Aga kui arvestada, et me isegi ülima ettevaatlikkuse juures ei suutnud vältida avariisid, siis nõustuge, et on põhjust mõtisk-

leda madalike, veealuste kivide ja laeva liikuma paneva mehhanismi konstruktsiooni üle.

Jah, liikumatule sambale kinnitatud vint oli meie kaatri Ahhilleuse kannaks. Paljud soovid jäid täitumata. Selle asemel et kusagil ära käia, kusagile pääseda, liikusime ajuti otsekui reisilaev poisid loendades keset jõge. Hoopis teistsuguseks oleks arvatavasti kujunenud sõit, olnuks meil ärapööratava sambaga vint. Niipea kui see mõne takistuse taha oleks jäänud, oleks vint koos vindisambaga kõrvale pöördunud ning paati liikuma panev mehhanism oleks vigastamata jäänud. Jätsid madaliku seljataha — lisa uuesti gaasi.

Ärapööratava vindisambaga vint on üldiselt tuntud. Sellega on varustatud kõik päramootorid. Needsamad mootorid, mis me vastuvaidlematult kõrvale heitsime. Aga neil, tuleb välja, on soliidne eelis. Kaks-kolm aastat tagasi poleks me võib-olla hakanud päramootoreid selliselt kritiseerima. Sest ärapööramisvõimalus oli hiljaaegu üksnes päramootorite puhul. Nüüd on ilmunud ärapööratavate z-kujuliste vindisammaste konstruktsioonid, mida saab kasutada igasuguse statsionaarse mootoriga. Tänu sellele pole kahtlust, et ärapööratav vindisammaste statsionaarse mootoriga on jõuseadeldise parim lahendus. Selliste vindisammaste konstruktsioonid on kontrollitud. Need on näidanud oma eeliseid paljudel veesõitudel. Ja olnuks meie „Horisondil“ selline seadeldis, oleks meie matk osutunud mitmeti huvitavamaks.

Ärapööratav vindisammaste on hea. Kuid on olemas veelgi ahvatlevamat tüüpi liikumapanev mehhanism — veepaiskur. See on pump, mis pole paigutatud mitte paadi alla, vaid selle kerele. Suletuna duralumiiniumist korpusse, kinnitatakse see selliselt, et läbivoolutoru väljuks paadi pärasse. Vesi pääseb pumba juurde läbi täisnurkse ava põhjas. Mootor, mis on otseühenduses võlliga, paneb pumba tööle ning vesi paisatakse jõuga välja. Reaktiivliikumine! Ja põhja all ei ole ühtegi väljaulatuvat detaili. Süvis on minimaalne — kõigest mõni sentimeeter! Tuleb välja, et sellise veepaiskuriga varustatud paadiga võib sõita madalike ja karestike üle muret tundmata. Tõsi, veepaiskuri kasutegur on madalam kui vindil. Kuid seda tüüpi liikumapaneva mehhanismi eelised on siiski niivõrd tunduavad, et isegi niisugune tähtis näitaja nagu kasutegur ei suuda neid kahandada.

Reaktiivne veepaiskur on vähemalt viiekümneaastase minevikuga leiutis. Nendega on varustatud paljud teenistuslaevad. Igasugusele teisele sellelaadsele mehhanismile eelistavad seda metsamajandustöötajad, kelle töö on seotud liikumisega vees, ja geoloogid, kes suunduvad kaugele retkedele mööda vähetuntud jõgesid. Ühesõnaga, veepaiskur ei vaja komplimente. Tema konstruktsioon on harukordselt lihtne, maksumus aga ei ületa laeva reevers-reduktori või ärapööratava vindisamba oma. Ent huvitaval kombel mootorpaatidele veepaiskurit ei monteerita.

Me ei taha viidata välismaiste firmade autoriteedile. Niigi on selge: raske on asjaarmastaja laevale mõelda välja paremat liikumapanevat mehhanismi, kui seda on veepaiskur. Ilmuks ta, oleksid kalurid, jahimehed ja turistid igati rahul. Ja ei ole kahtlust, et kunagi omandab stationaarse mootori ja veepaiskuriga paat talle väärilise koha teiste väikelaevade hulgas.

Kuid miks seda pole veel juhtunud? Miks arvavad paljud, et veepaiskur on midagi ebareaalset, midagi fantaaasia valdkonnast? Põhjust on üsnagi lihtne taibata. Veepaiskurit on küll kerge ehitada, kuid raske projekteerida. Teoreetilised arvestused tuleb seostada hästi korraldatud katsetustega. Asjaarmastajaile aga ei ole see jõukohane. Ja veel üks asjaolu: veepaiskurit ei saa konstrueerida, ühendamata seda teatava kindla pöörete arvu ja võimsusega mootoriga.

Muide, asjal on ka teine külge. Ja meie arvates sugugi mitte vähem oluline. Nimelt ei tee keegi juttu veepaiskuri eelistest, keegi ei ole põhjendanud paadil veepaiskuri kasutamise ideed. Aga kui vaikivad vee-mootorisportlased, kelle vastu siis esitada pretensioone? Kas mitte iseenda?

Nii me siis otsustasimegi kasutada võimalust ning hakata tõukama kivi surnud punktist. Aga et sõnad ei jääks ainult sõnadeks, võtsime nõuks ehitada taolise paadi ning suunduda sellega matkale.

See tuleb väike paat — kahekohaline, automootori ja veepaiskuriga. Meil on põhjust arvata, et laev „Moskvitš 407“ mootoriga ja veeväljasurvega kuussada-seitssada kilogrammi arendab kiirust kuni 40 kilomeetrit tunnis. Rohkem ei olegi vaja. Sõidad oma paar-kolm tundi hommikupoolikul ja teist niipalju õhtujaheduses — ning ahtri taha jääb üle kahesaja kilomeetri. Hakkame täiskäigul kihutama igasugustel jõgedel, sõitma ümber saarte,

hüppame üle madalike! Paagid ja muud teetähised kaotavad meie jaoks oma endise tähtsuse. Ainuke, mida on vaja — see on kompass orienteerumiseks. Paigutame selle rooliratta kõrvale ja tunneme end tõeliste meresõitjatena.

Ei unustata ka rattaid. Neidsamu kummirehvidega, millest eespool juba juttu tegime. Neid läheb vaja tormi korral.

Nende abil muutub paat nii vees kui maal liikuvaks. Kujutage ette: teel on ujuvsild, parvetatava metsamaterjali püünis, tamm või lõpuks ähvardav kärestik. Kuidas toimida? Lohistada rasket paati mõnisada meetrit mööda maad? Vaevalt on see võimalik. Kuid ülesanne muutub lihtsamaks, kui asetada laev ratastele. Neid on vaja kõigest kaks. Läbimõõduga kakssada-kolmsada millimeetrit. Kahekesi, heitnud rihmad üle õla, võib ilma raskusteta vedada paati mööda jõekallast edasi ja pärast takistusest möödumist jätkata sõitu.

Kuid võib-olla teeme vaid suuri sõnu? Võib-olla oleme asjata unistanud? Vastust ei tule kaua oodata. Avaldame saladuse: selline paat on juba valmis. Seni seisab ta veel meil staaplil — kuuris. Kuid varsti laseme selle vette. Tema pikkus on 4,5 meetrit, laius 1,6 meetrit ja parraste kõrgus 0,65 meetrit. 45-hobujõuline mootor paneb pöörlema veepaiskuri kruvi. Asja otsustab tulevik. Ja kui meie lootused end õigustavad, tuleme kindlasti tagasi selle vestluse juurde, tuleme tagasi fraasi juurde: „Millist paati vajab matkaja?”

RAHULIK VAHIKORD

Jurjevetsi linna juures pöördub Volga säng järsult lõunasse. Vasak kallas eemaldub kaugusse. Helgib ääretu vetesina. Siit saab alguse uus veehoidla Volgal — Gorki veehoidla.

Tõsi, kunstlike merede kaskaadis Volgal on Gorki veehoidla mõõtmetelt üks kõige tagasihoidlikumaid. Ei ole vaja binoklit, et näha kaldaid. Laeva ei ähvarda mäekõrgused lained. Muide, viimase tõepärasuse eest ei tea vastutada. Me ei näinud, milline on veehoidla, kui tuul tema veteavarust sagrib.

Tol päeval, kui me jõekäänaku taga seda Volga veetulva kohtasime, tõi ilmataat meile selge, vaikse ilma. Ja see tuulevaikus saatis meid kogu kaheksakümne kilomeetri pikkusel teel Jurjevetsist Gorodetsi tammini. Päike ronis kõrgele ja kõrvetas, mis suutis. Kaldal inimesed ilmselt närbusid kuumusest, siin, paadis, aga oli just paras. Ning me otsustasime päikest võtta. Kaater tiirutas eredate päikesekiirte all paigal, otsekui mannekeen nõudliku publiku ees. Kui aga päike meid ära küpsetada ähvardas ja välja kannatamatuks muutus, hüppasime üle parda.

„Horisont“ liikus kõige väiksematel pööretel piki kallast, möödus põhjast lõunasse väljavenitatud saarte ahelikust ja, jätnud selja taha jõemärgid, jõudis tohutule veeväljale. See oli veehoidla kõige laiem koht.

Vaatasime kaarti. Laevatee, minnes parempoolse kalda juurest vasaku juurde, läbis veevälja peaaegu keskelt. Lasksime binoklil libiseda mööda suitsuvinesse tõmbunud silmapiiri. Ei midagi teed osutavate märkide sarnast. Otsustasime kasutada kaardil märgitud kurssi — $174^{\circ}25'$ ja juhitisime kaatrit kompassi järgi.

Sõitsime kaldast parajasse kaugusse, lülitasime mootori välja ning lasksime „Horisondil“ triivida, kuhu tahtis. Kiusatus supelda otse keset viieteistkümnecilomeetrist veevälja oli suur. Ja me sukeldusimegi üheaegselt — üks ahtrist, teine vöörast — vette. Me polnud veel kunagi supelnud nii kaugel kaldast. Tundus, et on sügav. Meerit paarkümmend oli meie all, mitte vähem. Esiialgu hoidusime kaatri lähedusse, hiljem muutusime julgemaks.

Tehnika vaikis. Kolvid olid jäänud seisma. Klapid tardunud liikumatult paigale. Väntvõll peatunud. Liikumisest, mootorimürinast ja heitgaasidest ilma jäetud „Horisont“ püsis veepinnal nagu igasugune keha, mille kaal on väiksem tema poolt välja tõrjutud vedeliku kaalust.

Jõemärgid number 6 A all tõid meid vasaku kaldale lähedale. Kõrgel vee kohal paistsid majakesed. See oli suur Sokolskoje küla. Veehoidla rajamisega ei muutunud selle elanike igapäevases elus midagi. Nagu ta iidsetest aegadest Volga kaldal on seisnud, nii peetakse teda tänapäevani Volga-äärseks. See-eest aga ei ole naaberküla Jurkino kunagi varem pretendeerinud õigusele kanda mereäärse küla nimetust. Kuid nüüd on ta selleks saanud. Kujutage ette poolsaart, mille ühel pool laiub tohutu veehoidla, teisel pool aukartustäratavate mõõtmetega laht,

poolsaarel endal aga asub Volga-äärne küla, mida uhuvad jõe võimsad vood.

„Horisont“ lähenes poile number 10, mis oli maalitud kahevärviliseks: üks pool valge, teine punane. Sellist poid nimetatakse kirjuks. Tähendab, siin hargneb laevatee kaheks, läheb kahes suunas. Muide, kuhu meie peame sõitma? Kaardita oleksime olnud raskustes. Heitsime pilgu oma navigatsiooniatlasesse. Muude juhendite hulgas leidsime järgmise: „...Laevajuhtimise hõlbustamiseks tugeva tuule ja ebarahuldavate hüdroloogiliste tingimuste puhul, mis põhjustavad laevaliiklusmärkide ebapiisava nähtavuse, on olemas täiendav laevatee. See täiendav laevatee kulgeb poi number 10 juurest Volga endise üleujutatud sängi kohal parempoolse päriskalda lähedal, mis on heaks looduslikuks orientiiriks. Kallas on tähistatud laevaliiklusmärkidega.“

Kõik oli selge. Võis valida ükskõik kumma tee. Eelistasime vasakut kallast. Põhiline laevatee näis meile mõnevõrra lühem. Veel kümme kilomeetrit, ja „Horisont“ oli uuesti ületanud Volga. Seekord Putšeži linna juures. Linnasadamasse sissepääsu juures oli terve rodu poisid — valgeid ja punaseid. Väike reisijatelaev puges ettevaatlikult nende vahelt läbi. Jõeorientiirid piirasid ohtlikku tsoonit. Selles paigas jäi veehoidla põhja osa linnast. Põliselanikud jutustavad, et paljusid hooneid ja linnaehitusi enne üleujutamist ei lammutatud. Nii nad siis ujutatigi üle tervetena — korstnatega, ukсед-aknad ees. Kahju, et meil ei ole pardal akvalangi. Sellega oleks võinud laskuda vee alla ja jalutada mööda Putšeži tänavaid!

Gorki veehoidla laevatee viis meid edasi. Olime „sõitnud läbi“ juba kolm navigatsiooniatlase lehekülge ja jõudnud neljandale. Otsustades märkuse järgi kaardil, oli tammini jäänud 35 kilomeetrit.

Kuid ilm ei lakanud meid hellitamast. Kogu päeva päike! Vastu õhtut kiired kahvatusid, muutusid pehmemaks. Hommikune helehall, tuhakarva meri muutus keskpäevaks õrnsinakaks. Seejärel tõmbus siniseks. Ja jagunes kaheks tohutuks lõuendiks: paremal — eredaks, peaaegu ultramariinseks, vasakul — tumm-mustaks.

Sõitsime ebatavalise värvidelahkme piiril, olles hämmastunud looduse ammendamatu fantaasiast. Vaevaltkuuldavalt sulises vesi kiilu all. Siis kaunistasid tumedat vett kuldsed laigud. Otsekui oleks põhjast tõusnud uus

päike. Päike aga oli juba lõppeva päeva endaga koos silmapiiri taha viinud.

Üsna meie lähedal poil süttis rubiintuli, mis oli otsekul saluudiks lahkuvale päikesele. Vee kohale ilmusid punased ja valged täpid. Lõid plinkima majakatuled, eemalt paistsid Gorki lüüsi avanpordi selgelt tähistatud väravad.

PAAGIVAHT ÕPIB TUNDMA ELEKTROONIKAT

Kolmnurksed paagid, koonuse- ja püramiidikujulised poid, tohutu suured majakad — neid kõiki näed nüüd igal laevatataval jõel. Kes neis teetähistes orienteerub, kes on jätnud meelde, kuidas need välja näevad ja mida tähendavad, võib juhtida laeva igasugusel veeteel.

Aga oli aeg, mil kaptenid neid jõeorientiire ei tundnud. Jõed olid sõnatud, varitsesid oskamatuid laevajuhte. Auri- kute ilmumisega ei muutunud veeteedel midagi. Voolasid jõed, kus inimene ei olnud midagi korraldanud. Ja kui reis lõppes edukalt, kui aurikul õnnestus avariideta mööduda madalikest ja kärestikest, tänas laevaomanik meest, kes kandis austavat nimetust — loots.

Ta oli kõige tähtsamaks inimeseks jõel. Temata poleks keegi riskinud võtta ette teekonda suurel laeval. Loots — see oli rääkiv kaart. Ta tundis jõge paremini kui oma kodu. Olles fenomenaalse mäluga, oskas ta näha pimeduses. Kaldajoone, jäärakute suuna ja isegi vee järgi oskas loots ära tunda takistusi. Mark Twain jutustas üpris omapäraselt ja täpselt neist jõe kangelastest: „Kui võtate pika tänava New Yorgis ning käite selle risti ja põiki läbi, jättes kannatlikult meelde kõik sealsed esemed, kuni tunnete ära iga maja, ukse, akna ja laternaposti — ühesõnaga, kõik viimse üksikasjani; kui tunnete kõik selle ära sedavõrd täpselt, et võite otsekohe öelda, mis teie ees on, kui teid kottpimedal ööl huupi kusagile keset tänavat paigutatakse, võite te saada mõningase ettekujutuse nende teadmiste hulgast ja täpsusest, mida loots on pidanud talletama... Siis aga, kui võtate poole kõigist siltidest sel tänaval ja neid kord kuus ringi paigutades ikkagi tulete toime nende äratundmisega uues paigas pimedal ööl, kui jälgite pidevalt neid muudatusi ega tee seejuures vigu, te mõistate, kuivõrd laitmatut meelespidamist nõuab lootsilt jõgi.“

Twain kirjutas lootsidest, kes sõitsid mööda tema kodu-
jõe Mississipit. Kuid ka teistel jõgedel polnud minevikus
laevasõidutingimused kergemad. Kartmatud ja asjatundli-
kud inimesed juhtisid laevu läbi Dnepri kärestike. Vir-
tuosselt möödusid rasketel praamidel madalikest ja
kärestikest Šeksna laevasõidumeistrid ja ka Volgal olid
oma lootsid.

Lehitsege Volga endist navigatsiooniatlast! Jõelõigul,
ütleme, Gorodetsist Balahnani — kokku 18 kilomeetrit —
on kuus kärestikku: kaks Gorodetsi, Kotšerga, Vetljanski
ja kaks Parašino kärestikku! Terve neemede ja leetselja-
kute, laidude ja rahnude labürint. Kaardile on need küll
märgitud, kuid mis tüürimehel sellest abi? Ulatud sa neid
jõe põhja nägema?

Põlvest põlve anti edasi lootsikunsti. Otseku ülikoolides
valmistati külades ette kõrgema kvalifikatsiooniga jõelae-
vastiklasi. Tveri, Borovitši ja Võtegra lootse peeti põhja-
jõgedede ületamatuiks tundjaisk.

Raske öelda, millal ilmus veeteele esimene paak. Või-
malik isegi, et lootsid ise hakkasid jätma kärestikele oma
tähisteid — keppe, teibaid ja palgiparve — ohtlikumate
kohtade tähistamiseks. Aga võib-olla sai laevaomanikel
villand arvata kokku kahjusid, mis tekkisid lotjade käres-
tikel purunemise tagajärjel. Ja nad palkasid inimesed, et
need riputaksid ööseks välja tuled — orientiirid rooli-
meestele.

Nii tuli jõele uue elukutsega inimene — paagivaht. Ta
püstitas kaldale majakese. Sõudepaat ja kolm-neli petroo-
leumilaternaga paaki — see oli jõevalvuri kogu majapida-
mine. Hommikul kustutada ja õhtul süüdata latern, mõõta
sügavust ja, kui vaja, viia paak uude kohta — on see mõni
keeruline töö? Huvitav aga on see, et toosama paagivaht
surus jõelt välja lootsi! Jah, lootsil polnud enam tööd.
Tema fenomenaalseid võimeid ei vajatud enam. Rooliratta
taha võis asuda lihtsurelik.

Jõgi muutus. Laevajuhtimine kujunes teistsuguseks.
Lootse asendasid tüürimehed. Nende kasutuses on kaas-
aegsed aparaadid — kaugusemõõtjad, peilingaatorid, kaja-
loodid, lokaatorid. Aga kuidas on lood paagivahiga? Mida
tema tänapäeval teeb? Kas elab samasuguse erakuna?
Läheb samamoodi päikeseloojangul petrooleumilampi süü-
tama? Või on ta ajaga sammu käies ajanud maha oma
habeme?

„Paagivaht?“ kordas meie küsimust Gorki basseinivalit-
suse ülem Ivan Ivanovitš Ivanitski. „Sellist elukutset Vol-
gal enam ei ole. Paagid on, aga paagivahti ei ole, nagu ei
ole enam endist Volgat oma kärestike ja madalikega.
Nüüdsed avarused ei ole paagivahile jõukohased.“

„Aga kes siis süütab paagituled?“

„Elektroonika... Tema on jões peremeheks. Nüüd õpib
paagivaht tundma elektroonikat.“

Üht sellist paagivahti, kellest oli saanud elektroonika-
asjanduse meister, kohtasime Gorkis. Ta juhtis elektroo-
nikalaboratooriumi, mis paiknes otse Okaa suudme ujuval
randumissillal.

Ametikoha järgi on Aleksandr Ivanovitš Kotšerov labo-
ratooriumi juhataja, kuid kirjutuslaua asemel eelistab ta
töölauda. Aleksandr Ivanovitš, kes on nüüd juba eakas
mees, pidas palju aastaid sõprust alasi ja haamriga. Aga
tema suurimaks harrastuseks oli raadioasjandus. Neliküm-
mend aastat tagasi ehitas ta oma esimese detektorvastu-
võtja.

Kuid Kotšerovi saatus kujunes nii, et temast ei saanud
mitte raadiokonstruktor, vaid paagivaht. Kolm aastaküm-
met töötas ta veeteede tundmaõppimisel, mõõtis jõgede
sügavust, tähistas faarvaatrit laevasõidumärkidega. Ja
üksnes vabal ajal tegeles raadiotehnikaga.

Saabus aeg, mil laevanduses hakati tundma huvi mitte
tema eriala, vaid huviala vastu. Elektrivalgus alles saa-
bus jõeale, Aleksandr Ivanovitšile tehti ettepanek hakata
jõesadamate elektrifitseerijaks. See aga tähendas valada
kõigist paakidest välja petrooleum ja asetada jõemärki-
dele elektrilambid. Et päeval elektrienergiat mitte asjata
kulutada, pandi paakidele tavalised lülitid. Pöörad seda —
valgus süttib, pöörad veel kord — kustub. Põle raske mär-
gata, et paagivahi töö pärast seda tehnikarevolutsiooni jäi
enam-vähem samaks mis petrooleumiajastulgi. Kuid
elekter peitis endas piiramatuid võimalusi.

Esimene automaatseadeldis paagil kujutas endast kella-
mehhanismi lülititega. Teatud ajal lülitusid releekontaktid
ümber ja jõe kohal süttisid või kustusid tuled. Automaat
teenindas end ise terve nädala. Ainult et kellamehhanis-
misse polnud erilist usku. Iga päev külastas paagivaht
automaate, kontrollides, kas nad polnud „unustanud“ oma
kohustusi.

Ja siis kutsuti abiks elektroonika. Paak muutus pooljuh-

tidel töötavaks fotoelemendiga robotiks. Sellise automaadi pärast pole vaja muret tunda. See ei karda niiskust, hoope, külma ega sooja. Seda pole vaja seada päikese tõusu ja loojangu järgi, vahetpidamata korrigeerida. See allub üksnes valguskäsklusele: on valge — lülitub paagituli välja, on pime — lülitub sisse. Aga miks on pime — kas hämariku saabumise, üleskerkinud pilve või päikesevarjutuse tõttu — selle vastu ta huvi ei tunne.

Aleksandr Ivanovitš Kotšerov on üks neist, kes asusid laevaliiklusseadmeid kogu Volga ulatuses automaatikale üle viima.

Nüüd on automaadid Volgal saanud niisama tavalisteks nagu valgusfoorid ristteedel. Endine paagivaht aga on juba mõlgutanud mõtteid uue valgusallika üle. Aleksandr Ivanovitš otsustas asendada elektriühõõglambi gaaslahenduslambiga, et laevajuhid näeksid paagi hoiatavat tuld kaugel maa taha. Gaaslahenduslambiga jõemärki on kerge eraldada seitsme-kaheksa kilomeetri kauguselt. Endine aga paistab poole väiksema maa taha.

A. Kotšerovi unistus on täitumise lähedal. Ligi tuhat gaaslahenduslambi põleb juba üksnes Volga jõe Gorki lõigul.

„Raske oli nende jaaniussikestega,“ meenutab Aleksandr Ivanovitš. „Kaldal asuvate märkidega oli asi lihtsam: viidi sisse tööstusliku vahelduvvoolu liin ja asi oli korras. Paakidega aga oli sekeldamist rohkem. Mis sa akumulaatorpatareilt võtad? Kuidas muuta alalisvool vahelduvvooluks ja tõsta pinget? Sest gaaslahenduslambi jaoks on vaja tuhat volti! Teaduslikud töötajad instituudist laitsid mõtte maha: kogukas tuleb ja kallis, ei sobi ujumärkile.“

Kuid gaaslahenduslamp jäi peale.“

Aleksandr Ivanovitš jäi mõttesse, astus siis ujuva laboratooriumi akna juurde ja osutas naeratades paagile:

„Siin ta on, meie katsealune. Teist aastat teenib, „teeb silma“ laevadele, et näe, kõik on korras. Ning kordagi pole päeva ja ööd segi ajanud.“

„Kuid tema järele valvata siiski tuleb?“

„Seni küll. Kord mitme päeva jooksul kontrollib teenistuskaater oma piirkonda. Aga piirkond ei ole väike — peaaegu poolteistsada kilomeetrit otsast otsani. Kuid silma peal hoida on vaja. Liiga suur vastutus lasub paagil.“

Seejärel Aleksandr Ivanovitš jätkas:

„Ma kujutan endale hästi ette tulevikku, kõige lähema tuleviku paaki. See saab olema robotpaak. Me õpetame teda andma signaale, näitame kätte koha, kus ta peab asuma, aga ennast kontrollima hakkab ta ise. Langeb pinge akumulaatoripatareis, kaotab tundlikkuse fotoelement või tõukab teda mööduv parv — ning paak annab raadiosignaali: „Palun abi!“ Paagi signaali võtab vastu dispetšer ja mõne minuti pärast ripub jõe kohal jõemeistrite helikopter...“

Kas on võimalik mitte uskuda endist paagivahti, kes süütas neontule jõe kohal? Sest sellised unistajad nagu tema on toonud oma mõttejulgusega valguse Volgale, pannud elektroonika laevandust teenima.

JÕEHIIGLASTE HÄLLI JUURES

Kui me Gorki lähedal väikese poolsaare taga lahesoppi laevakorpustega nägime, ei kahelnud me, et meie ees on Venemaa üks vanimaid laevatehaseid — „Krasnoje Sormovo“.

Sada aastat tagasi lasti väikeses Volga-äärses külas vette esimene aurik „Astrahan“ masinaga nelikümmend hobujõudu. Kui palju mitmesuguseid laevu on sellest ajast saadik väljunud tehaselehest jõeavarustele!

Raskusteta tunned ära sormovolaste laitmatu käekirja. Olime kohanud Volga veterane, kes oma ilmatu suurte ratastega mööda vett pladistasid (ammugi oli saabunud nende pensioni-iga, kuid nad töötasid edasi), mitmekorruselisi ujuvaid hiiglasti ja kiireid tiivulisi laevu.

Ja olemegi Sormovo kalda ääres. Ei salga: tahtsime väga seda paika külastada, kaeda, kuidas laevu tehakse, teada saada, milliseid uusi laevu Sormovo meistrid projekteerivad.

Jätnud „Horisondi“ lahe suudmesse, astusime Sormovo valdustesse. Ja esimene, mida nägime, oli uus veetalude tiibadega kaater. Raketikujulisena oli ta tõeline kiiruse kehastus.

Kui toredad on need tiivulised laevad! Juba fotodel imetled neid. Aga kohtad vee peal — ja sul jääb hing kinni. Ka meie „Horisont“ ei ole aeglane. Kerge vaevaga kihutasime mööda mootorpraamidest ja reisilaevadest. Kui

aga ahtri taha ilmusid „Raketid“, „Meteoorid“, jäi meil üle vaid faarvaater vabastada. Vaatad — ja ohkad neile järele: kus on kiirus! Neis tiivulistes siluettides on midagi tollestsamast fantastikast, mis alati virgutab kujutlusvõimet, kuid mida eriti ei usu.

Veel päris hiljaeagu olid need ülivoolujoonelised, lainete kohale tõstetavad laevad vaid populaarsete ajakirjade kaanejoonistuste pärisosaks. Iga kunstnik kujutas neid omamoodi. Nüüd aga ei ole enam ühtki suuremat jõge, kus „Raketid“ ja „Meteoorid“ poleks nimekirja arvatud. Tiivad on kujundanud jõe ümber. Juba esimesed laevad hämmastasid jõgedel seninähtamatu kiirusega: 60 kilomeetrit tunnis, siis 70... 80... 100! Kuid ka see, tuleb välja, ei ole piir!

Ja tulemused on silmaga näha: jõesadamasse on ilmunud uut tüüpi reisija — inimene portfelliga! Sest varem, kui oli juttu ametisõitudest, ei arvestanud keegi tõsiselt aurikut. Nüüd aga ei jää vee-ekspressid kiiruse poolest maha autost ega rongist.

Seda imetehnikat vaadates meenub tahtmatult kaugeminevik, mil Volgale ilmusid esimesed masina jõul liikuvad laevad. Nüüd kõlab sõna „masin“ nende kohta nagu pilge, sest kogu masin — see oli üksainus hiiglasuur malm-pöör, mida vedasid ümber telje ringi mitukümmend hobust.

Üks möödunud sajandi ajakiri kirjeldab laeva, mis võis iseseisvalt vastutuult ja -voolu(!) liikuda, järgmiselt: „Kuni 30 sülla pikkusele ja 20 arssina laiusele laevale on ehitatud sild 45 hobuse paigutamiseks. Silla kohal on malm-ratas, mida kutsutakse plokirattaks. Selle ümbermõõt on 20 vaksa ja sellele keritakse 7 verssoki jämedune ning 100 sülla pikkune veoköis, mille abil kai äärde randunud laevad liikuma pannakse. Veoköis koos 50-puudase ankruga tõstetakse kohaleveopaati ja lastakse põhja. Köit koos ankruga veetakse edasi lakkamatult, sest edasiveetavaid ankruid on kolm, neljas, 55-puudane aga on pea-ankur, millega laev paigale kinnitatakse. Inimesi läheb vaja: üks loots, üks plokimees, kolm ankrute kohaletoimetajat ja töölisi 70 hinge...“

Võib ette kujutada, milline ehitus see oli! Ainuüksi „mootor“ võttis juba nii palju ruumi. Ega see nali ole, 45 hobust! Ja teist niipalju veel tagavaraks. Neid tuli ju teel olles süüta. Tähendab, kaasa võeti veel heinu, kaeru...

Inimesed, kellel oli olnud võimalus neid laevu näha, jutustasid, et karavanid venisid ligemale kolmveerand kilomeetrit pikaks. Oma paljude majakeste, putkade, telkide ja heinasaadudega nägid need välja ujuvate küladena... Aga ometi lahutas tolle aja jõelaevastiklasi esimesest aurikust kõigest mõni aasta.

See ilmus Volgale 1818. aastal. Rahvas kutsus teda antikristuseks. Auru ja suitsu mähituna, kuumust lõõmavate ahjudega ähkis aurik ähvardavalt madalikel, ajades kaldaäärsele elanikkonnale hirmu peale. „Antikristus“ ei sõitnud Volgal kaua. Ta kadus niisama ootamatult, nagu ilmuski. Käis ringi kuuldus, et laev oli jooksnud karile Nižni Novgorodi lähedal Teljatši koolme juures, et tol-samal tunnil puhkenud äike ja välk lõõnud laeva seitsmeks tükiks, mille tõttu see kadunud jõkke.

Veorattad asetati esimestele aurikutele ahtri taha. Üheksateistkümnendal sajandil oli see Mississipil peamine laevatüüp. Nii neid aurikuid kutsutigi — ameerika omad. Need jõudsid ka Volgale. Kas mäletate populaarseid lauluridu filmist „Volga, Volga“, kus räägitakse sellest, et Ameerika kinkis Venemaale auriku, mis küljelt tossas auru, millel rattad olid ahtri taga ja mis liikus edasi lubamatult aeglaselt. Tänu filmirežissöör G. Aleksandrovile oleme seda muuseumipärandit möödunud sajandist näinud. Ja näinud tegevuses, sõidul. Mis sellest, et kaptenisillal olid tuntud näitlejad. Vaatajaile ei jäänud meelde mitte üksnes komöödiakangelased, vaid ka kaasaegse mootor-laeva esivanem.

Ameerika tehnika ei hämmastanud volgalasi kuigi kaua. Esimene Sormovo aurik oli Mississipilt saabunud imest peajagu üle. Rattad, mis olid paigutatud külgedele, võimaldasid suurendada veojõudu ja tegid laeva palju manööverdamisvõimelisemaks. Sormovolased hakkasid oma laevadel kasutama võimsaid aurumasinaid.

Meie sajandi esimesele navigatsioonihooajale Volgal läks puksiir, mis vedas enda järel miljon puuda koormat! Reisiekspressid katsid tee Nižni Novgorodist Astrahanini viie ja poole ööpäevaga.

Kuid möödus viiskümmend kõige tegevusrohkeimat aastat planeedi elus. Asemele tulid sisepõlemis- ja elektrimootorid, seejärel gaasiturbiinid. Diislid, asendanud aurumasina, muutsid laeva ökonoomsemaks. Laevavint tõrjus välja hiiglasuured rattad. Kuid kiirus jäi pikaks ajaks

endiseks. Autod ja rongid, lennukid ja mootorsaanid aina kihutasid edasi. Veetransport aga jäi kõige aeglasemaks. Ja näis, nagu ei oleks lootustki, et laevad kunagi hakkavad sõitma kiiremini.

Kuid kiirusebarjäär ületati. See sündis pärast seda, kui tehase taaplilt tuli maha veealuste tiibadega laev. See uus laev tõstis veetranspordi kaasaegsele tasemele. Ja tiiblaev otsekui meenutas meile, et ühelgi maal maailmas ei ole sellist veeteede rohkust.

Nägime Volga sadamates järjekordi. Sõideti külla või kontserdile. Töönimesed maalt ja väikelinnadest olid võtnud nõuks veeta pühapäeva Jaroslavlis, Gorkis või Kaasanis, et õhtul jälle koju tagasi jõuda.

Veetakso, jõetramm... Meelitavaid võrdlusi antakse veealuste tiibadega laevale.

Ja nüüd me olemegi Sormovos — jõehiiglaste sünnipaias. Tehase territoorium kujutab endast tõelist linna. Ning selles linnas ehitatakse laevu. Nende korpused, ümbritsetuna kraanatornidest, seisavad üksteise kõrval, ahtrid Volga poole.

Harjumatuina näivad algul tulevaste laevade tumedad poordid. Sest oleme harjunud nägema laevu lumivalges rüüs.

Siin on kuuekorruselise maja kõrgune hiiglalaev. Varsti läheb ta esimesele reisile. Kaptenid viivad selle hiiglase Kaspia merele, kus tast saab... raudteesild. Moskvast Kesk-Aasiasse suunduvad rongid lähevad sellel üle Kaspia. Uus laev on juba saanud nime „Sovetski Turkmenistan“.

Tutvüsimine Sormovo peaehitaja Andrei Aleksandrovitš Barminiga. Peaehitaja — see on laeva isa. Ta võtab tema vastu joonistemähkmeis ja saadab suurde ellu. Ta kasvatatakse laeva nagu oma lihast poega. Seepärast peab peaehitaja orienteeruma kõiges: kaartes ja piilarites, elektriskeemides ja viimistlustöödes, raadiosides ja teistes aparatuurides. Tema teadmistest ja kogemusest sõltub tulevase laeva töökindlus. Ta silmitseb norivalt iga neeti, iga keevitusõmblust, maalri iga pintslitõmmet.

Andrei Aleksandrovitš on ehitanud hulga laevu. Pea-aegu poolsada aastat töötab ta tehases. See juba tähendab midagi! Barmin oli esimese Kaspia praami peaehitajaks. Ja ta viis ka selle merelaeva Gorkist Bakuuni. Too reis polnud kerge. Sillad, lüüsikambrid, madalikud, pööran-

gud — iga kilomeeter teekonnast nõudis jõelaevastiklastelt kangelaslikke jõupingutusi. Tuli maha võtta mastid, osa tekiehitusi, maksimaalselt lossida laev. Kolm võimsat puksiiri vedasid seda mööda jõge. Kõik Volga laevad andsid karavanile teed, olles valmis Sormovo „vastsündinule“ appi tulema. Kuid abi polnud vaja. Ja kõige suuremaks tasuks peaehitajale oli Kaspia meremeeste tänu.

Kui diisel-elektripraam on veepealse industrialisatsiooni hiiglane, mida öelda siis laeva kohta, mille tekk on jalgpalliväljaku suurune. Ja sellele ilmatu suurele väljakule on veel püstitatud kraana. Selline on ujuvkraana — veel üks Sormovo hiiglane. Seejuures enneolematu tõstejõuga — 250 tonni! Mida hakkab too Gulliver tegema? Milliseid koormaid tõstab ta oma tekile?

Andrei Aleksandrovitš Barmin selgitab:

„See on väga huvitav laev. Laev-linnaehitaja. Kuid linnad, mida ta ehitama hakkab, ei ole põrmugi tavalised. Ma mõtlen naftatootjate linnu, mis seisavad Kaspial kaldast kaugel. Varem oli neid raskevõitu püstitada. Palju aega ja jõudu kulus raudbetoontugede paigaldamiseks. Kraanaga laev aga viib korraga kümnekond sellist ehituspaigale ja asetab kohale.“

Nägime konstrueerimisbüroodes joonestuslaudade roodusid. Vatmanil loendamatuid jooni ja arve. Heledasti valgustatud saalide vaikuses sündisid tulevikulaevad. Kas nad hakkavad sõitma madalas vees või suurtes sügavustes, sõitma koormatuna tuhandeid tonnidest või kõigest kümnekonnast — ikka leiab neis kehastamist kõik see parim, mis on meie kodumaise laevaehituse käsutuses.

Matk mööda laevaehituslinna kinkis meile veel ühe sürpriisi. Kui laskusime jõe äärde, kus meie „Horisont“ seisis, puhkas selle kõrval veepinnal veider olend. Kaater ta polnud. Lennuk ka mitte, ehkki oli propelleriga. Glisser? Sugugi mitte! Kuju polnud hoopiski selline. Vesilennuk? Aga kus siis tiivad on?

Äkki see kaatri ja lennuki hübriid võpatas. Vesi ümberingi löi keema. Propellerid hakkasid metsikult tiirlema ja kord ühele, kord teisele küljele kaldudes sööstis sõiduk keset jõge. See oli ju õhkpadjal laev!

Me ei aimanud, et saame seda Sormovo uudist näha. See pärast piinasimegi oma küsimustega tehase peainseneri Aleksandr Andrejevitš Brõzgalovit, kui viibisime tema kabinetis. Ta jutustas uhkusega sellest amfiibsõidukist.

Või veel! Laev, millel on tohutu tulevik. Kiiruse poolest ei jää maha veetalude tiibadega laevast. Lisaks sellele aga ei karda madalikke, karestikke ega vajupuid. Kui on vaja, „ujub“ üle liivasaarekese, tõuseb palgi-parvede kohale. Sellise laevaga võib avada isegi talvise navigatsiooni. Just nimelt talvise! Siis kui jõgi tühjeneb ja laevad poevad lahesoppidesse. Tõepoolest, polegi nii lihtne ette kujutada, kuidas kolmekümnekraadises külmas randub lumme matunud kai ääres mootorlaev. Reisijad, mõistagi, on kasu-kais ja kõrvikmütsides. Nad võtavad oma kohad sisse, kostab pikk vile, ja laev läheb järjekordsele reisile. Kõige huvitavam on, et see pole „talvemuinasjutt“, vaid tegelik-kus! Volgalased on sellise ime tunnistajaiks juba olnud. Ja need on alles esimesed õhkpadjal laeva lennud, kuid edusammud on kindlad, paljutõotavad.

Sormovo kallas on jäänud ahtri taha. Oleme taas Volga sõiduvees. Selja taga vahutab, kobrutab laine. Otsekui Sormovo õhkpadjal laeva ümber. Loomulikult oleme veel selle propelleriga imelaeva nägemisel saadud muljete mõju all. Milline tänapäeva laevadest võib sellega võistelda? Ja meil hakkas pisut kurb. Leidsime, et meie sõber „Horisont“ ei olegi nii hea. Päris kindlasti on tal midagi puudu. Kas samasugune propeller või tiivad või reaktiiv-mootor. Alles siin, Sormovos, taipasime: kahjuks on meie kaater iganenud.

Oleks meil „õhkpadi“! Keeraksime kas või samasse ojasse. Ei hakkaks sõitma ümber leetseljakute. Iga kallas oleks juurdepääsetav. Iga lahesopp! Ka kõige kaugemad maanurgad muutuksid lähedasemaks ja juurdepääsetava-maks. Sellise laevaga tungid metsatöölise ja geoloogide juurde — tungid taigasse, tundmatutele järvedele. Ja mitte fantaasia tiivul, vaid Sormovo tehase laeval.

MEIE MEESKOND SUURENEB

Kell viis hommikul ei tahtnud kuidagi tõusta. Sel tunnil on raske end magamiskotist välja koorida. Kuid kiskusime end tema hellitavast embusest lahti, tõmbasime kuued selga ja läksime kaldale. Kell viis hommikul oli meil koh-tumine. Okaa kaldale pidi saabuma Nikolai. Teile võib-olla ei ütle see nimi midagi, kuid meile on Kolja Savin iga-

suguste hüvede pandiks. Meie varasemate paadimatcade lahutamatu kaaslasena oli Nikolai alati laeval keskseks kujuks. Ja mitte seepärast, et ta oli pikka kasvu, oskas meremehesõlme siduda, vaatamata ilmale lõket süüdata ja konservikarbist kajaloodi meisterdada... Koljal oli alati varuks hea tuju. Kui keegi ei mõista täielikult sõna „optimist“ tähendust, siis ainult seepärast, et ta ei ole tuttav insener Saviniga.

Ka meie pole virisejad. Kuid Kolja kõrval jääme tingimusteta alla. Rännakuelu tema tugeva hääleta ja müriseva naeruta, tema naljadeta ja ammendamatu fantaasiata on nagu tuba elektrivalgusega. Aga kuidas Kolja veel laulab Tõsi, teisiti küll kui Robertino Loretti või Muslim Magomajev. Ja me ei karda öelda, et halvemini. Kuid erinevalt kuulsustest ei pretendeeri Nikolai publiku ovatsioonidele.

Ja kuidas Kolja oskab praadi valmistada! Ta kinnitab, et keegi pole talle kokakunsti õpetanud. Muide samuti, nagu keegi pole talle andnud tunde purjede õmblemiseks ja meremehesõlme sidumiseks. Kust on siis pärit tema mitmekülgne andekus? See jäi meile alati mõistatuseks.

Seljakott on tal nagu tõelisel võluril. Ta võib sealt välja võtta meretaguseid vürtse, defitsiitseid mutreid, šašlõkivardaid. Pole veel juhtunud, et Kolja oleks midagi unustanud või poleks ette näinud.

Ja kuigi reis oli seni kulgenud edukalt ning me ise olime tulnud toime reisiülesannetega, tundsime Savinist puudust. Ka Kolja nukrutses. Temast mitteolenevatel põhjustel polnud tal võimalik koos meiega retke alustada. Ja nüüd, saanud lõpuks puhkuse, jõudis ta meile Gorkis järele.

Soojendasime end päikesepaistel ja ootasime Savinit. Ta ilmus kaldale oma legendaarse seljakotiga. Laitmatu helehall ülikond, silmipimestavalt puhas särk, läikima löödud saapad maskeerisid täielikult selle reisientusiasti.

Savin möödus, pööramata meile tähelepanu.

„Kolja!“ hüüdsime teda vaikselt ja löödult.

Nikolai pöördus ümber. Tema lahke nagu süngestus. Arvatavasti nõudis talt tõsiseid pingutusi ära tunda neis kaldal seisvates poolunistes ja habetunud meestes oma sõpru.

„On teil ka välimus,“ pomises Kolja, silmitsedes meie mitte enam kõige puhtamaid särke. „Vaesekesed! Teil ei jätkunud vett oma garderoobi pesemiseks.“

Solvusime. Pagan võtaks! Me ei tõusnud varahommikul



Itaalia tiik —
meie esimene sadam

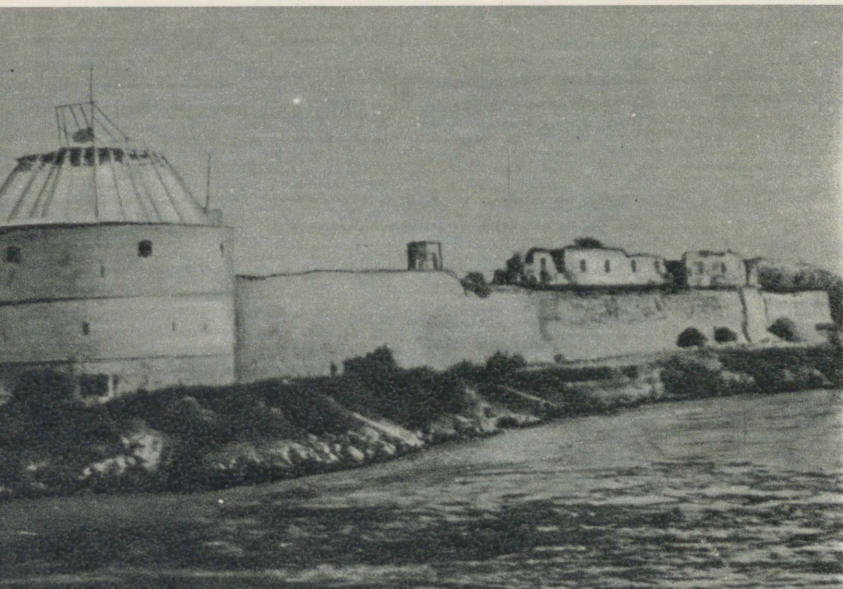
Ristleja «Kirov»
pardal andsid
Kroonlinna mere-
mehed «Horisondi»
meeskonnale üle
merekuulsuse
reliikviad, mis
sooritavad reisi
NSV Liidu lääne-
piirilt idapiirini





Standardi reidi põhjast pärit graniitkaljul seisab Ankruväljakul laevastikujuhi ja teadlase S. O. Makarovi kuju

Legendaarne Orešek — saar Neeva lähtel, mis on saanud Lenini linna kaitsjate kangelasikkuse sümboliks





Laavatud vägilane Laadoga järve kaldal — Ossinovetsi majakas. Ta
egi läbi võitluse «elu tee» pärast ja teenib nüüdki elu

Ossinovetsi sadam, kust algas «elu tee»

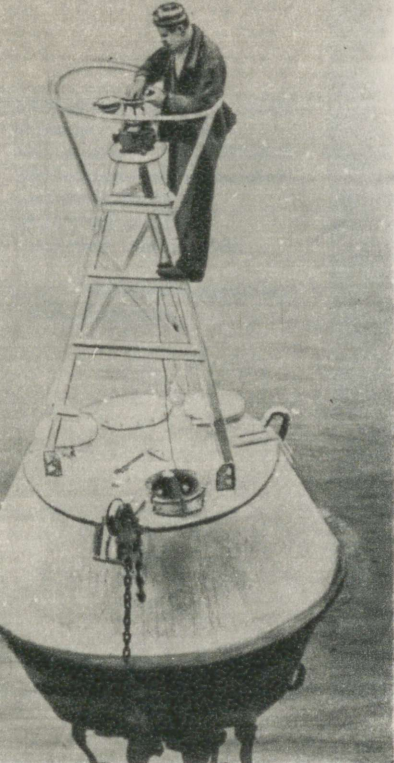




Tükike maad Laadoga järves — Suhho saar

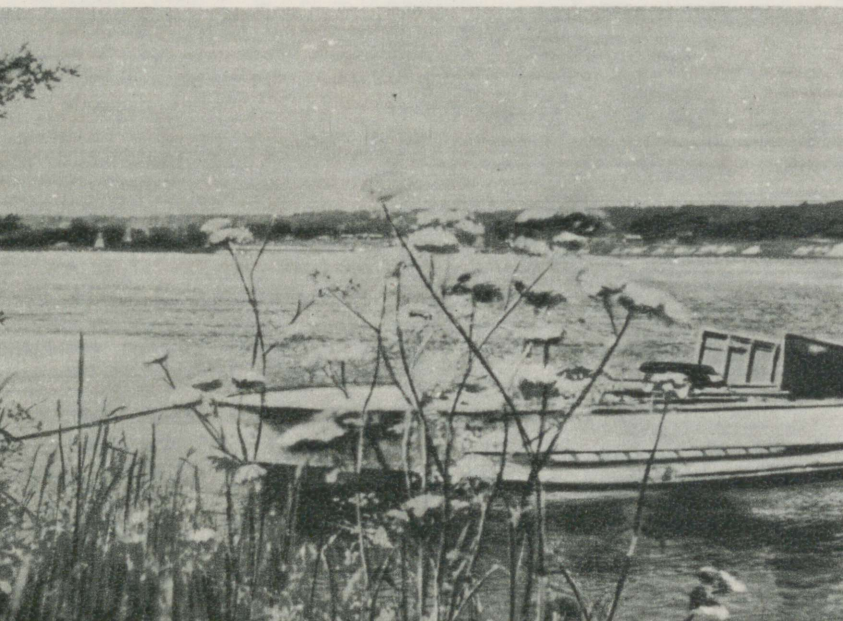
Laadoga amfiibinimesed tõusevad lahe pinnale

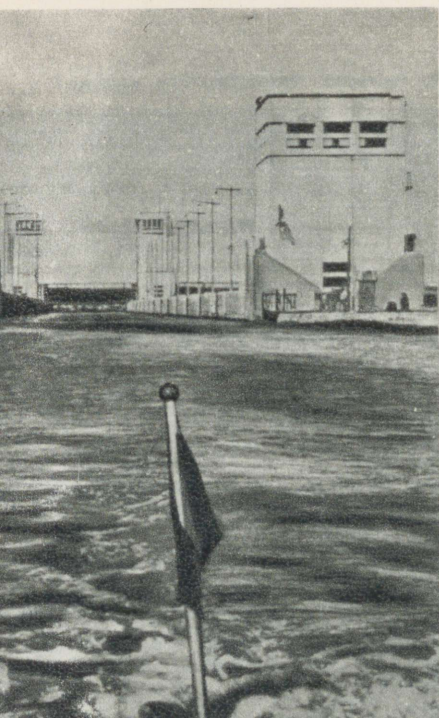
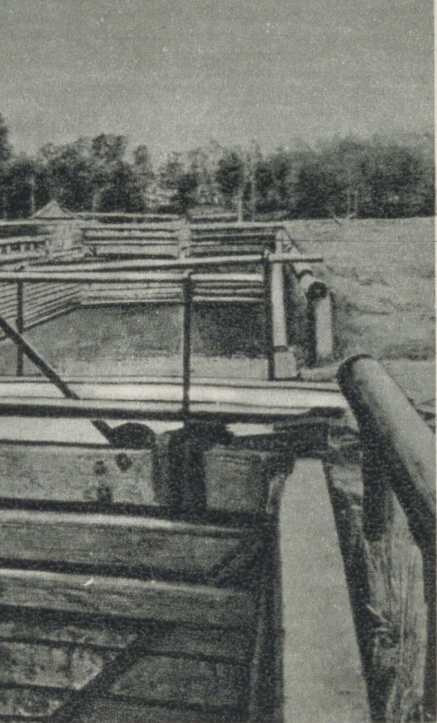




Nemad avavad navigatsiooni Laadogal esimestena ja lahkuvad veeteedelt viimastena

Sviri kaldaid kattis pehme lõhnav kirev rohuvaip





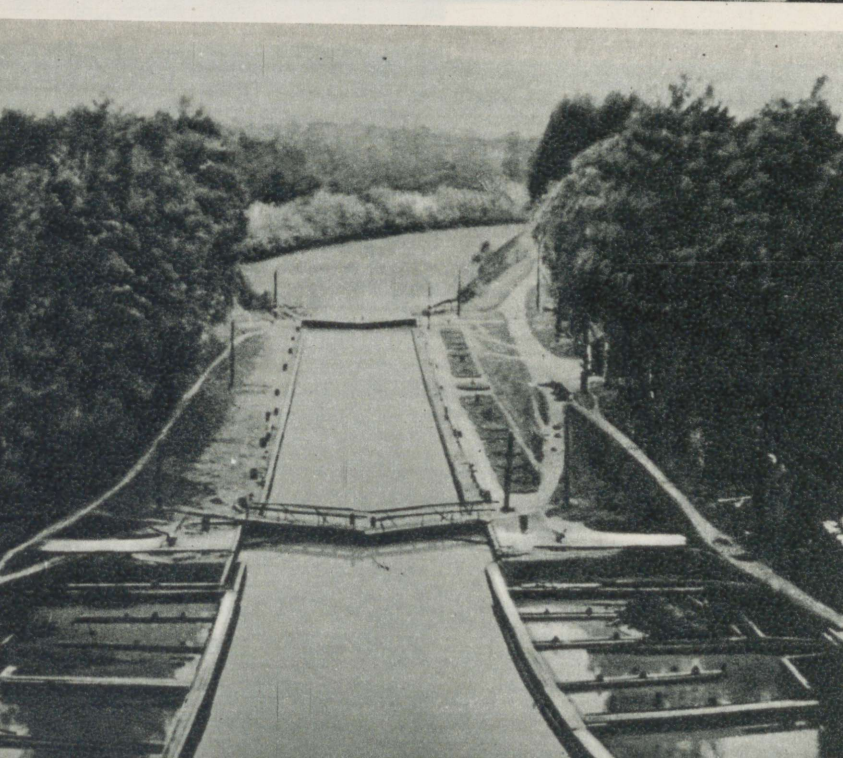
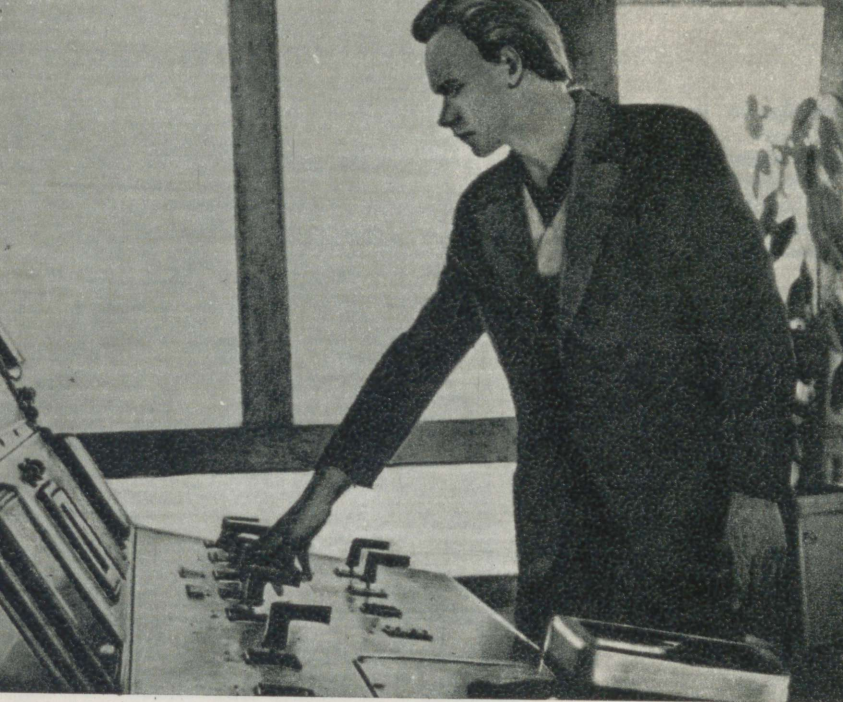
Maria süsteemi lüüs nr. 1. Eile läbisid selle väravaid laevad, täna on ta Võtegra koduloomuuseumi eksponaat

Niisugused on Volga—Balti väravad. Nende taga kulgeb sügav veetee Volgani

«Anhimovo ime» ... «Kiži
esiema» ... «Kuppel-
muinasjutt» — nii ülistavad
põhjamaalased arhitektuuri-
šedöövrit, mille
ehitamisel pole
kasutatud ühtki naela

Lüüsi «mehhaniseerimine»
vanal süsteemil



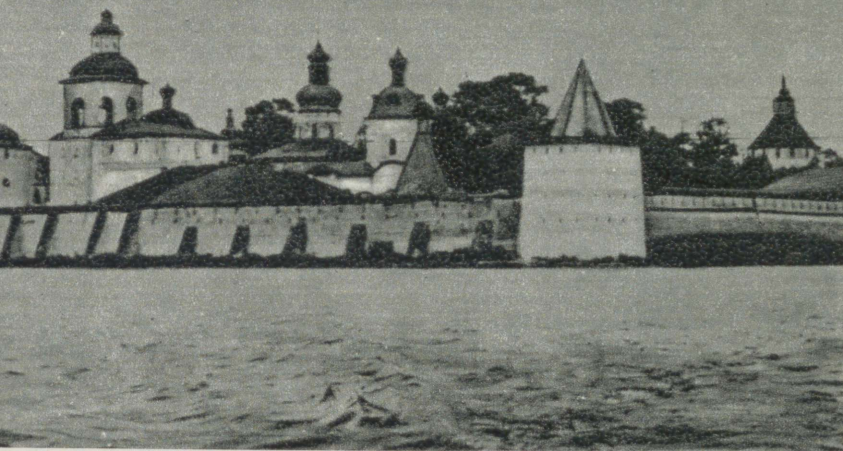




Marja veesüsteemi ehitas pärisori labidaga. Nüüd suru-
nevad mullabastionid hüdromonitori võimsa veejõu toi-
mel. Vesi rajab teed veele

Lüüsi juhtimispuldi juures on Pavel Krestjaninov —
Volga—Balti veepalee «väravavaht»

«Püha Foma» — üks vana süsteemi
kolmekümne kaheksast lüüsisist

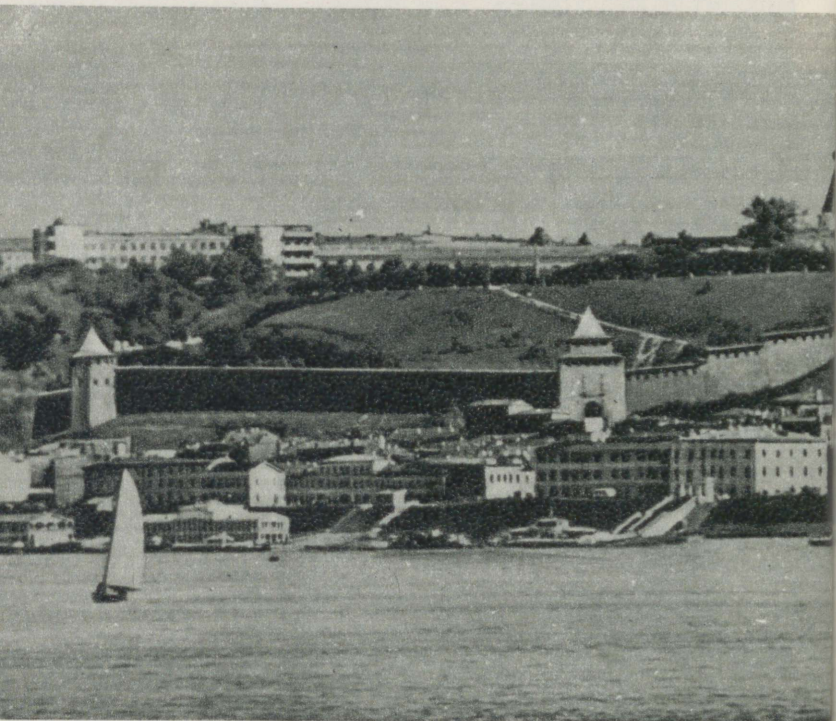


Siversovo järvest kerkivad Kirillo-Belozerski kloostri müürid

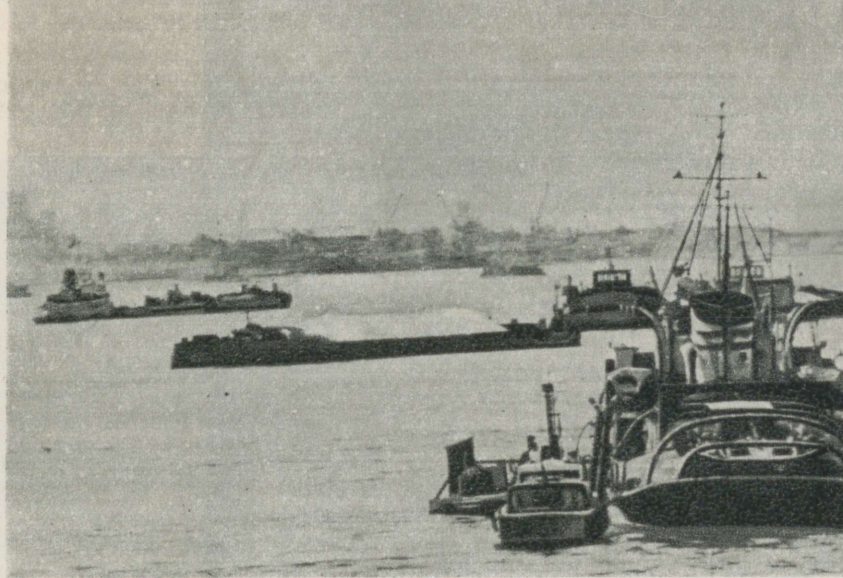
Nendes paikades voolas kunagi Šeksna — burlakkide jõgi. Nüüd lainetab siin kunstlik meri



Kirjutasime vahizurnaali: «Röbinski veehoidla. Päike hakkab pilvemüüri
taha kaduma. Möödume mootorpraamist STB-865»



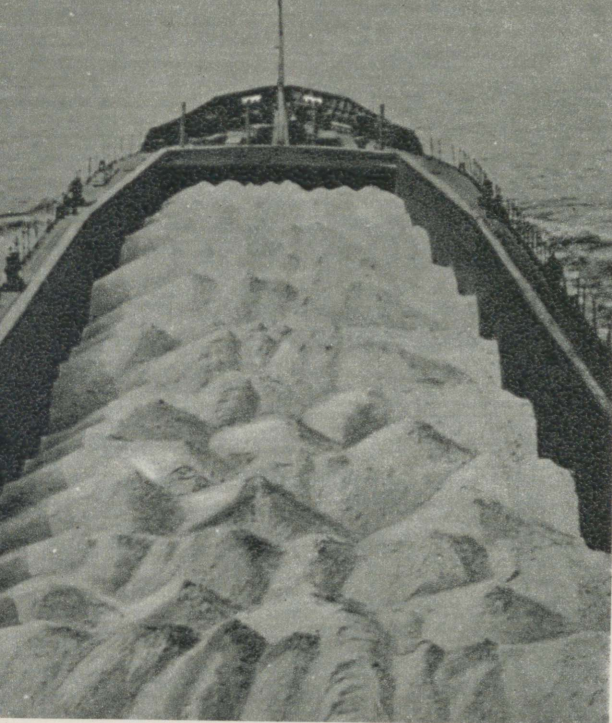
Gorki iidse kreml'i müüride juures võtab suur jõgi embusse oma õe Okaa



Hommik Gorki reidil

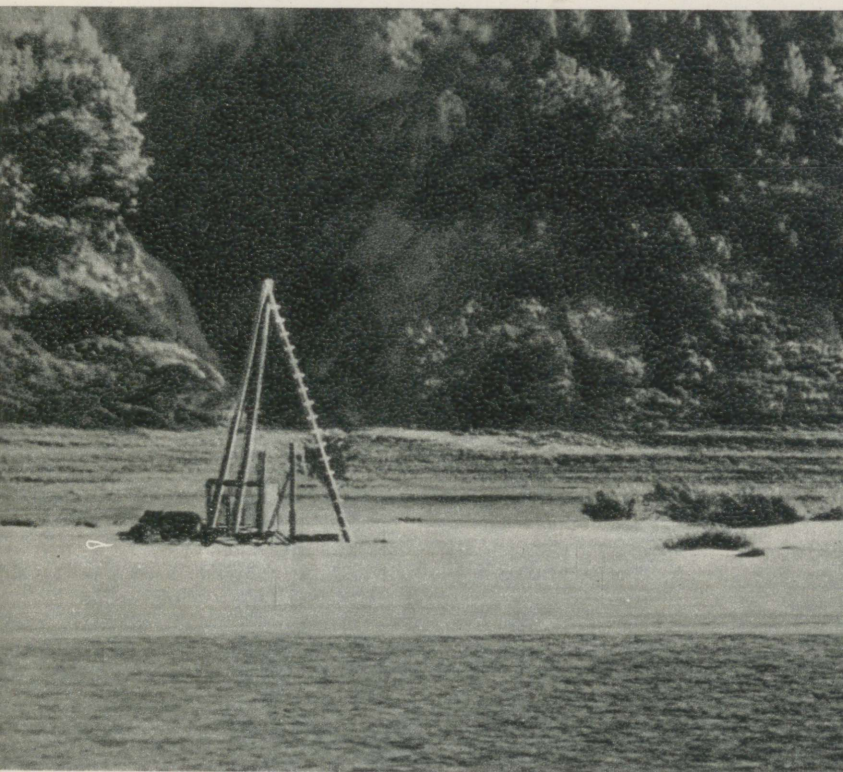
Gorki autotehase katsetajad eksamineerivad «Volgat»



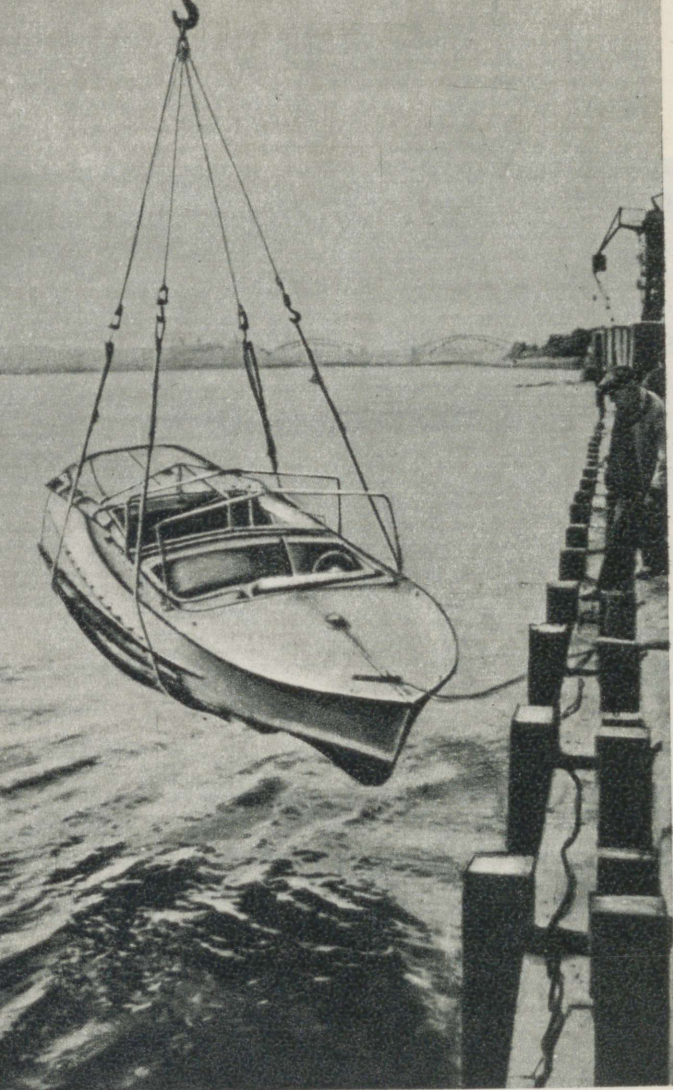


Jõehiiglane
veab Voiga
alamjooksult
moskvalaste
lõunalauale viis
tuhat tonni soola

Esimesed
pinnaseproovid
tulevase Tšeboksari
paisu alusest



Tähtsusetu saareke Volgal — Ivanovski laid — jääb Tšeboksarõ hüdroelektrijaama üheks alustoeiks



«Horisondil» on selja taga 3801 kilomeetrit. Nüüd jääb ta järgmise navigatsioonihooajani Permi kaldapealsele

selleks, et siin labaseid vihjeid kuulda. Ja veel kellelt? Meie garderoob polnud muidugi kõige paremas korras. Kuid magasime ju kaatril mootori ja kanistrite kõrval. Katsu sa ronida kokpitist välja triigituna, lõhnastatuna, värskena. Muidugi, ega inimene ole asjata peeglit välja mõelnud. Vahel siiski võiks sellesse pilgu heita. Kuid eelistasime rohkem vaadata ringi — päikesetõususid ja -loojanguid, silmitseda iga vaatamisväärsust...

Kui läksime kaatrule, puudutas Kolja sõrmega põlastavalt „Horisoni“ tekki. Kuid seekord olime valvel.

„Täna on meil sanitaarpäev,“ hoiatasime teda. „Hakame kaatrit pesema, õlitama, kontrollima ja reguleerima. Viimane ülesõit oli raske. Tead, tuul, lained, pori põlvini.“

Kolja ohkas. Jätkasime rünnakut.

„Tegemist on meil palju.“

„Gorki autotehast külastada, üks.“

„Käia endisel laadaplatsil, kaks.“

„Aga kohtumine linnanõukogus, ega sa ole unustanud?“

„Volga laevanduse ülem ise lubas meile tänaseks audientsi.“

„Sina aga oled täis värsket jõudu.“

„Tead, sinu oskuse ja vilumusega.“

„Ja erakordse füüsilise jõuga.“

„Üldse kukub see sul hästi välja!“

Nikolaiga toimus midagi uskumatut: ta muutus süngeks. Näis, et kohe käregeatab kõu. Kuid kust seda kõueilma võtta, kui hommikune päike usinasti paistis, kõrval vesi loksus ja soe plaaziliiv lausa kutsus paljajalu käima. Ning Kolja andis alla.

Ta tiris sõnalausemata seljakotist välja tsellofaankoti, asetaski sellesse ülikonna ja, veendunud, et miski tema helehalli frakki ei ähvarda, hüppas kaatrisse. Otsekohe hakkasid meie asjad trümmist kaldale lendama...

Õhtul märkasime „Horisoni“ peatuspaiga lähedal kaldal sinkjashalli suitsuvinet. Olime näljased ja väsinud. Ning see suitsuvine vee ääres näis meile koduüllilise kehasusena.

Kaater oli puhas nagu vastne lumi. Kokpitt meenutas universaalkaupluse vitriini. Binoklid, kompass, jahipüss, kanistrid — kõik olid leidnud oma koha. Kõik olid asetatud, sobitatud ja kinnitatud kõige paremal viisil.

Kuid meid vapustas miski muu. Kaatri ja kaldal kasvava puu vahelisel nõõril rippusid meie särgid. Need olid pes-

tud. Nüüd vaatasime me neid samasuguse imestusega nagu Kolja hommikul, kui need meil seljas olid.

Me pole mõned mühakad. Tahtsime ilmutada Kolja suhtes kõige mehelikumat hellust. Kuid Savin isegi ei vaadanud meie poole. Ta vaid osutas peaga puule, mille külge oli kinnitatud suur paberileht.

„Teadaanne,“ lugesime valjusti. „Valvegraafik!“ Edasi, graafiku all aga kümme rida „korrapidaja kohustusi“.

„Kus see kreml, millest te rääkisite, asub?“ katkestas Kolja meie lugemise. „Homme on mul tohutult tege- mist... Tulen alles õhtuks,“ lisas ta kassetti fotoaparaati sättides.

AUTOKATSETAJA UNISTUS

Arvatavasti on igas linnas koht, kust vaatajale avaneb linna panoraam, kus te mõne minutiga võite jõuda jälile linnasoppide saladustele, orienteeruda tänavate kummalistes loogetes, näha seda, mis on loodud sajandite vältel.

Sellise koha leidsime me ka Gorkis — silla üle Okaa. Võib-olla ei ole Gorki põliselanikud meiega päri. Teame: volgalased armastavad jalutada kõrgel parempoolsel kaldal ja imetleda sealt jõe suurepärasest panoraami. Ka meie olime seal. Vaatasime alla elava askeldusega reidile, sadamale, kaunitar Volgale. Ent madalamalt, kui veider see ka ei näi, paistis kõik siiski palju selgemini kätte. Nii ebatavaliselt on linn end juba kord sinna Volga ja Okaa ühinemispaigale laotanud.

Esmakordselt nägime seda silda veepinnalt, kui saabusime Sormovo poolt. Kuid tookord, ausalt öeldes, polnud mahti maastiku vaatlemiseks. Tuli leida kaatrile sobiv peatuspaik. Uskuge, see polnud sugugi lihtne! Kui juba jõekolkas on raske leida midagi sobivat, siis linnas, pealegi veel võõras, on see peaaegu lahendamatu probleem. Vaatasime sadama betoonseinu, mootorlaevade trügimist randumissilla juures ja mõistsime: meie laevukesel on parem siit eemale hoida. Siis aga nägime sillasammaste vahelt liivaranda ja kaldarohelust. Seal oli Okaa. Pikemalt mõtlemata keerasime silla alla. Kihutasime ligi paar kilo-

meetrit vastuvoolu üles ja leidsime lõpuks „Horisondile“ peatuspaiga.

Järgmisel päeval suundusime traditsioonilisele jalutus-käigule mööda linna. Meil oli juba välja kujunenud uute linnade vaatamise standardplaan. Alustasime alati kaldapealsest. Mille poolest on ta huvitav kui linn, mis on pööratud näoga jõe poole? Seejärel läksime kesklinna. Sealt vaatamisväärsuste otsingule.

Teekonna algul sarnanesime rohkem Conan-Doyle'i kangelastega. Vaatlesime, uurisime ja nuhkisime kõige juures, mis iganes teele sattus. Muuseumitöötajad hingasid kergendatult, kui ukсед meie taga sulgusid, kohalikud elanikud saatsid meid kahtlustavate pilkudega. Olime valmis alustama arheoloogilisi kaevamisi, osa võtma komso-moliprožektori reididest, minema tehasesse külla ratsionaliseerijatele, kellest oli olnud juttu kohalikus ajalehes. Kuid pärast kuuajalist matka meie tuhin kahanes. Meil kujunes välja teatav vaist ja küllaltki kindel immunitet uute muljete suhtes. Muutusime tunduvalt ükskõiksemaks. Ajuti võtsime endale isegi julguse määrata linna minevikku ja tulevikku viltuvajunud restoranisildi või postimiilitsa näoilme järgi. Juhtus ka nii, et ainsast pilgust binoklisse piisas, et jätta hüvasti kaldaga, millest sõitsime mööda suure kiirusega. Kroonlinn ja Volga—Balti, Lenin-grad ja Sormovo, Soome laht ja Laadoga järv olid meid ära hellitanud.

Lähenesime eelarvamustega ka Gorkile. „Mõistagi, suur linn,“ arutlesime. „Tööstuslik. Autotehas üksinda juba maksab midagi! Ebatavaline minevik. Kreml ja igasugused muud endisaegsed ehitused. Mis seal ikka, päev tuleb ülevaatamiseks võtta.“

Kui aga seisime sillal, kui nägime kõike korraga — Volgat, Okaad ja Gorkit, mõistsime, et kiirustada ei maksa. See linn meie standardile ei sobinud. Ja uuesti valdas meid sõjakas otsingutevaim.

Algul kõndisime kiirustamata mööda üht sillapoolt. Mööda seda, mis on pööratud Okaale. Vaatlesime kõike, mida jõekaldal märgata võis. Seejärel pöördusime tagasi. Heitsime pilgu Volgale. Siin, sellel jõeristil ühinesid meie maa kaks suurt veeteed. Reisisime mööda vett ja seepärast lähenesime jõemagistraalidele oma mõõdupuuga. Hinnates vääriliselt elektrironge ja uusimaid autobusse, langes tades pea kaasaegse õhulaevastiku ees, küsisime siiski:

milline teerist võiks veel välja näha nii võimsana, suursugusena, kordumatuna?

Jõgi ja linn! Linn vasemal, linn paremal, linn mäeharjal. Tänavad väänlesid keset rohelist, langedes serpentiinidena vee juurde. Puude tagant vaatasid välja elumajade kvartalid. Mootorlaevad varjasid kaldapealse. Tundsime ära kremlitema muustriliste, otsekui teritatud tornidega. Nägime kuulsat järsakut, mille kohal tõusis õhku Tškalov.

Kui kaua me sillal viibisime, on raske öelda. Postimilitatsioonäär sammus kaks korda mööda, silmitsedes meid jalatallast pealaeni. Meie aga tahtsime teada, mis imelikud kuplid need linna kohal kõrguvad. Üks neist sarnaneb nii väga Iisaku kiriku omaga. Ainult et on väiksem. Või too neljakandiline vanaaegne hoone seal vasakul? Kust on see siia tavaliste ehituste keskele sattunud? Mis selles oli? Mis on praegu? Ja kas sellele mäele ning Okaa kaldapealsele on ära mahtunud kogu linn? Gorki on ju ometi miljonilinn, aga näha ei ole ühtki korstnat, ühtki tööstushoonet. Kus on autotehas? Proovi sa plaanita, kaardita orienteeruda, astudes esmakordselt Volga pealinna pinnale.

Ühesõnaga, kuhu ka ei vaataks, kõikjal on näha midagi huvitavat, mis sütitab uudishimu. Aga kuidas saada teada vaatamisväärsuste asupaika?

„Väga lihtsalt,“ lausus Boriss. „Saame kõik teada, lahku-mata sellelt sillalt siin. Vaata, inimesed lähevad mööda silda. Need on ju gorkilased. Kas nad siis oma linna ei tunne? Küsime neilt.“

„Mida veel? Kas hakkame oma küsimustega piinama igahüht? Või teeme seda üle ühe?“ küsis Volodja.

„See on ju vahva!“ rõõmustas millegi üle Nikolai. „Ei möödu minutitki, kui meid tänavaliikluse eeskirjade kollektiivse ja ettekavatsetud rikkumise pärast lähimasse miilitsajaoskonda viiakse.“

„Muide, miilits,“ elavnes Boriss. „See on idee! Alustame just nimelt miilitsast. Lähme!“

Lähenesime otsustavalt postimilitatsioonäärile. Boriss avaldas noorele seersandile oma idee. Et nii ja nii, saabusime Gorkisse ja tahame sellega tutvuda mõnevõrra ebatavalisel viisil — sillal möödakäijate poole pöördudes.

„Seda võib,“ lubas seersant, kes nimetas end Viktor Rõžakoviks, heasüdamlikult.

„Seltsimees seersant! Aidake meid. Igaühe juurde meil ju ikkagi ei sobi minna. Soovitage kedagi alguseks.“

„Väga keerulise asja olete ette võtnud. Kus sa siin nii järsku tead... Pidage-pidage. Üks hetk.“ Ja seersant jäi kedagi rahva hulgast teraselt silmitsema.

„Tema! Kindlasti!“ hüüatas Viktor Rõžakov rõõmsalt. Ja millegipärast sosinale üle minnes teatas: „Eile esines televisioonis. Tema nimi on Ježov.“

„Tuntud laulja? Eks?“ küsis Nikolai samuti sosinal.

„Ei ole. Volga laevnik. Peeaegu et kõige tuntum Gorkis. Jutustas oma mälestustekollektsioonist igasuguseid lugusid. Minge tema jutule.“

Lähenesime oma esimesele „ohvrile“. Pikka kasvu kogukas mees jõelaevastiklase vormikuuks kuulas meid ära naeratusena, milles oli nii tarkust kui optimismi. Teda kutsuti Mihhail Petrovitš Ježoviks.

„Tähendab, tunnete huvi nii-öelda silla vaatepunktist? Aga kas te, külalised Moskvast, tunnete ka selle teid kandva silla enda ajalugu? Muide, see ei seisa siin sajan-deid. Enne seda oli ujusild. Juba enne revolutsiooni paigutati Okaale seisevpraamid ja asetati neile kate. Mööda seda veeresidki kalessid, pääsesid Sormovosse jalakäijad. Sild seati paigale pärast kevadist suurvett. Ära aga viidi praamid pärast esimesi külmi. Talvel tallati sisse rada mööda jääd. Too sild polnud kuigi kindel. Mäletan, kord puhus Volgalt tugev tuul ja viis silla koos kõigi jalakäijate, voorimeeste ja isegi trammiga ülespoole, vastu Okaa voolu. Kandis teda kilomeetrit paarkümmend.“

Uus sild ehitati kolmkümmend aastat tagasi. See oli kevadel. Sõitsin siis laeval. Hoidsin alles ajalehefotosid. Ühel neist on näha mõlemad sillad — madalal vee peal vana, kõrgemal lai ja ilus uus. Nüüd aga on seegi kitsas. Ei anna transpordile täielikku liikumisvõimalust. Autotehasest sõidavad autod igasse ilmakaarde. Linn kasvab. Kuid tal pole enam palju päevi jäänud. Näete sinna, mööda Okaad ülespoole, ehitatakse uut silda. See tuleb suurem.“

„Räägitakse, et teie, Mihhail Petrovitš, kogute materjale Volga mineviku kohta. Jutustage midagi möödunud aegadest. Kas või Nižni Novgorodi laadast või omaegsest laevasõidust.“

„Ei, ärge paluge,“ protesteeris ta. „Möödunud aeg — see on minu nõrkus. Kui rääkima hakkab, ei saa pidama.“

„Siis Gorki linna tulevikust...“

„Tulevikust? Sellest võib jutustada näete too mees seal.“

Nii tutvusimegi linna peaarhitekti Juri Nikolajevitš Bubnoviga. Ta oli just lõpetanud tööpäeva. Tee koju viis üle silla. Ja tema ees seisis nüüd kolm tänulikku kuulajat.

„Tähendab, tulevikust?“ täpsustas ta. „Näete, paremale jääb Kanavino — Okaa vasakpoolne kallas, kuulus laadade rajoon, mis on jätnud meile pärandusena katusealuseid ja paleesid, urkaid ja kirikuid. Tõsi, urkaid pole enam ammu. Kuid Nižni Novgorodi ilme paistab kohati ikkagi välja. See linnajagu rekonstrueeritakse esimeses järjekorras. Majad lähevad lammutamisele. Laadaplatsil olid kunagi brasilia passaaž ja teised kaubamajad. Need hooned on veel tugevad. Võivad meid teenida. Sisustame ümber ateljeedeks, sööklateks, töökodadeks. Praegusest linnanõukogu hoonest saab Gorki Riiklik Universaalkauplus. Kaldapealsele kerkivad mitmekorruselised hooned, mis annavad ülejõe linnaosale hoopis uue silueti. Kõik see on lähimate aastate küsimus.

Otse meie ees aga on kesklinn iidse kremli, kuldsete kuplite, monumentide ja vanaaegsete tänavatega. See on muutunud viimaste aastate jooksul aeglaselt. Rohkem on kasvanud äärelinnad. Kuid ka mäepealses linnaosas võib varsti näha paljukorruseliste ja kaasaegsete hoonete frontoone. Rekonstrueerime ka iidse kremli. Alla, vee äärde, Volga ja Okaa vahele, tuleb aga betooni rüütatud kaldapealne.

Jääb rääkida veel kõige võimsamatest ja perspektiivsematest Gorki linna rajoonidest — Sormovo ja Avtozavodski rajoonist. Muide, neist rääkida on raske. Neid peab nägema. Need on linnad linnas.“

„Peab ütlema, Sormovo meile meeldis,“ lisasime meie. „Aga kuidas pääseda autoehitajate juurde?“

Meie värsked tuttavad — miilitsaseersant, vana volgalane ja peaarhitekt — pidasid omavahel maha „välknõupidamise“, vahetades arvamusi autoehitajate linnakese peamiste vaatamisväärsuste kohta. Nad jõudsid järeldusele, et on vaja vaadata kõike, uskumata võõraste soovitusi.

„Näete, tulebki parajasti tehase „Volga“,“ märkas Viktor Rõžakov.

Ta tõstis vile huultele. Sillal kostis signaal, mis paneb autojuhtide südamed võpatama. Seersant andis autojuhile resoluutselt märku peatuda kõnnitee ääres. Auto nõksatas paigale. Mees rooli taga silmitses imestunult korralvalvu-

rit ja inimesi tema kõrval. Viktor Rõžakav aga vabandas viisakalt ning seletas autojuhile asja ära.

„Volga“ ukсед avanesid. Mees rooli taga lausus armastusväärset:

„Istuge peale.“

„Volga“ oli ebatavaline, universaalse kerega. Uus tüüp! Me polnud sellisel autol veel sõitnud. Kaassõitja, kes juhi kõrval istus, küsis:

„Kas meeldib?“

„Hästi välja mõeldud,“ vastasime. „Nüüd, tähendab, võib ka „Volgal“ kaupa vedada.“

„Pool tonn! Tagaiste võetakse ära ja peaaegu kogu reisijateruum muutub pakiruumiks.“

„Aga kas šassii peab sellisele koormusele vastu? Miski ei purune?“

„Mis te nüüd!“ sekkus jutusse autojuht, noor poiss. „Meil tehases ei peeta lugu sõnast „puruneb“. Kõike on arvestatud! Šassiid on tugevdatud. On projekteeritud uued kummid.“

„Volga“ pöördus asfaldilt kõrvale ja hakkas kiirust kogudes pehmelt mööda munakivisillutist sõitma.

Mõne minuti pärast jõudsime eeslinna. Vilksatasid mööda universaalkaupluste vaateaknad, koolimajad, klubid, kontserdisaalid, suveteatri hoone... See oligi Gorki kahesaja tuhande elanikuga Avtozavodski rajoon.

„Volga“ peremehed, saanud teada, et oleme siin esmakordselt, otsustasid meid sõidutada mööda linna. Panime tähele, kui meisterlikult noormees autot juhtis.

„Kas töötate juba kaua autojuhina?“ tundsin huvi.

„Ma ei ole autojuht,“ vastas noormees kohmetult, „olen insener-katsetaja.“

„Tähendab, te olete ka praegu katsesõidul?“

„Jah, jälgime uute kummide protektorite kulumist. Kui lõpetame kummidega, asume auto majandusliku iseloomustuse juurde.“

„Aga kas ka teie kaaslasel on midagi tegemist katsetamisega?“ suunasime pilgu kaasreisijale.

„Mõningal määral ikka,“ naeratas autojuht. „Muide, saage tuttavaks, Mihhail Stepanovitš Mokejev, sõiduautode katsetamise laboratooriumi juhataja.“

Ohoo! Tuli välja, et meie ees oli inimene, kes esimesena istus uue sõiduauto rooli taha. Noh, nüüd me ei kavatse- nud väljuda „Volgast“ enne, kuni meile polnud jutustatud

autodest, kuni meid polnud rahuldatud kõige üksikasjalikumate üksikasjadega mootorite, rataste, karburaatorite kohta.

Ja me palusime jutustada „Volgast“, tema kõige lähemast tulevikust.

„See on saladus,“ vastas Mihhail Stepanovitš.

„Saladus? Miks siis?“

„Muidugi mitte sõna kõige otsesemas mõttes,“ parandas Mokejev. „Kuid ometi on see nii. Esiteks pole hea reklameerida masinat enneaegselt. Teiseks aga polegi seda nii kerge teha. Tehases katsetatakse paljusid uudisdetaile, kuid mida uue auto juures kasutama hakatakse, on raske öelda.“

„Aga teie öelge meile oma arvamus,“ leidis Boriss. „Olete ikkagi terve elu saatnud mööda rooli taga. Veerand sajandit katsetate autosid. Arvatavasti mäletate ka meie sõiduautode vanaema „Emkat“. Olete juhtinud „Pobedat“ ja „Tšaikat“. Ning ka välismaised masinad on teile tuttavad — igasugused „Cadillacid“, „Baccardid“ ja „Mercedesed“. Niisiis jutustage meile, millisena te tahaksite näha „Volgat“?“

„Heakene küll. Pea, Slava, auto kinni. Puhume pisut juttu.“

Seadsime end mugavamalt istuma ja valmistusime kuulama.

„Millisena ma tahaksin näha uut autot? Mõistagi maailma parima autonä. Kuid selleks on vaja palju.“

Auto peab olema ilus. Oli aeg, mil ilu ei kujutatud ette rohkete kroomnikkeldetailideta, luksusliku viimistluseta. Hiljem vaimustuti voolujoonelisusest. Tundus, et varsti saabub päev, mil sõiduauto kere võtab ülivoolujoonelise, langeva veetilga kuju. Kuid „tilgani“ asi siiski ei läinud. Auto evolutsioon kulges hoopis teises suunas. Tänapäeva auto näeb välja nurgeline, peaaegu täisnurkne, rõhutatult teravate üleminekutega. Kuid kas ta muutus sellega halvemaks? Ei, mitte põrmugi. Vaja on uusi proportsioone ainult õigesti ja oskuslikult silmas pidada, teha kere madal, maadligi. Sellisena ma ka uut autot näen — kujult lihtne, elegantne, hoogne.

Auto peab olema kiire. Jutt on mitte ainult maksimaalsest kiirusest, vaid ka kiirendusest. Linna tingimustes on vajalik, et auto saavutaks kiiresti sõiduhoo. „Volga“ vajab sajakilomeetrise tunnikiiruse saavutamiseks kolmküm-

mend kaheksa sekundit. Uus auto ei tohiks hoovõtmisele kulutada üle kahekümne viie sekundi.

Mõni sõna ratastest. Praegu on nende läbimõõt suur. Nad on rasked, suure inertsusega ja takistavad oluliselt kiiruse saavutamist. Kummid siseläbimõõduga kolmkümmend tolli ja vähendatud õhusurvega on sellest puudusest vabad.

Ökonoomsus on samuti tähtis tegur. Uus doseerimis-seade kütuse vahetu pihustamisega asendab oma aja ära teeninud karburaatori. Milline on seejuures kütusekulu? Vähemalt kolmandiku võrra väiksem kui tavalise toitesüsteemiga autodel.

Vähem tähtsad pole ka auto teised omadused — hõlbus juhtimine, mugavus, ohutus. Näiteks mina olen taoliste uuenduste poolt, nagu automaatse reguleerimisega ketaspidur, rooli hüdrovõimendus, istmed, mida saab tõsta ja alla lasta, kollased lisatuled. Arvan, et hüdropneumaatiline tugi tõrjub varsti välja sellised detailid nagu vedrud."

"Aga kuidas te suhtute käikude automaatsesse ümberlülitumisele," tundis huvi Nikolai.

"Pole halb asi," vastas Mihhail Stepanovitš, "kuid erilist vajadust automaatse ümberlülitumise järele ma ei näe. Hea autojuht tuleb suurepäraselt toime ka käikude käsitsi vahetamisega. Halva järgi aga orienteeruda ei maksa. Hoopis tähtsamaks probleemiks pean ma auto tööea pikendamist, tema hooldamise lihtsustamist. Praegu sõidab „Volga“ remondist remondini läbi sada tuhat kilomeetrit. Selle aja jooksul tuleb vähemalt sada korda teha profülaktikat. Sada korda! See on ju sada töövahetust. Aga mida ütlesid autojuhid, kui nad saaksid auto, mis on võimeline remondita, isegi jooksva remondita läbi sõitma kakssada viiskümmend tuhat kilomeetrit?!"

Me ei pea end autoasjanduses päris võhikuteks. See pärast ütlesime Mihhail Stepanovitšile, et fantaasia on meile juba ammugi sosistanud just sellisest autost, millest unistab Gorki autotehase peakatsetaja.

OLE TERVITATUD, KALLAS!

EES ON TORM

Meie ees on telegramm number 0735. „Tormiennustus pkt loodetuul 8 palli pkt laine kõrgus 150—200 sm koma piirkonnas 4 kuni 250 sm.“ Ja allkiri: „Komsomolsk pkt Ilmajaam.“

Ees on torm! Ta võimutseb Kuibõševi veehoidla avarustel. Ja see torm ei ole teoreetiline, meie kujutluses sündinud, vaid tõeline. Protokollitud, kui nii võib öelda.

Kaasani sadama masti on riputatud must kera. Kõigi veealuste tiibadega laevade reisirid on edasi lükatud. Kohalike liinide kassad on suletud. Parvekaravanid seisavad lahesoppides ja muudes varjulistes paikades. Üksnes võimsad mootorpraamid lähevad ruttamata halvale ilmale vastu. Mis tähendavad neile kahemeetrised lained!

Istume randumissillal tehnikajaoskonna soojas ruumis ning vahetame mõtteid julgusest, vaprusest ja arukusest. Kas sõita või mitte sõita? Kaks on selle poolt, et oodata halva ilma möödumist. Kolmas aga kutsub riskima. Kellel on õigus?

Ettevaatlikud: Kas oleme kunagi kahe ja poole meetri kõrgusi laineid näinud? Ei ole. Kas teame, mis see on? Ei tea. Mis juhtub kaatriga, kui see satub kahe laine vahele, mis on meie tekist oma kolm korda kõrgemad?

Uljas: Ongi vaja proovida. Teeme kindlaks „Horisoni“ merekindluse!

Ettevaatlikud: Vaevalt on meil seda merekindlust veehoidla põhjas vaja kindlaks määrata.

Uljas: Loril Hingekella meile ei lööda. Tuleme tormiga toime. Lõppude lõpuks vaatame, mis meremehed me üldse oleme.

Ettevaatlikud: See, milline meremees sa oled, on juba praegu näha.

Uljas: Teil oleks parem ahju peal istuda...

Raske öelda, millega see „perekonnatüli“ oleks lõppenud, kui ühele meist poleks tulnud pähe õnnelikku mõtet avada Kuibõševi veehoidla atlas. Atlase järgi on Kaasanist Kamskoje Ustje sadamani 80 kilomeetrit. Selles piirkonnas ei ole veehoidla kuigi lai. Volga laiune — kolm-neli kilomeetrit. Üksnes Krasnovidovo juures on üksteist. Kuid see-eest hoiab faarvaater kogu teekonna ulatuses kõrge parempoolse kalda lähedusse. See on mäGINE ja pakub suurepäraselt kaitset tuule eest. Tormitelegrammi järgi otsustades puhub tuul loodest. Volga suund Kaasanist Kaama suudmeni aga on kagusse. Tähendab, tuul on päri. Puhub ahtrisse. Kui vaid rool üles ei ütleks. Kuid see sõltub juba teatud määral meist. Kui me lainetega võitlema valmistudes kõike kontrollime, kõik oma kohale ja korda seame, kui nagu kord ja kohus valvel oleme (nüüd on „Horisoni“ kaptenisillal kolm paari silmi, Savini hallikassinised aga on samaväärsed kuuekordse suurendusega binokliga!), kui kõik koos tormieeskirjade kohaselt vahti peame, ei juhtu midagi.

Tähendab, otsustatud? Jah, otsustatud! Sõidame Kamskoje Ustjeni. Aga edasi... Edasi? Vaatasime kaardile ja — südame alt võttis külmaks. Tohtu suured, poolemeetrised atlaselehed ei suutnud mahutada Kuibõševi veehoidla helesinist pinda. Asetasime joonlaua kaardile. Kakskümmend viis, kolmkümmend, nelikümmend! Nelikümmend kilomeetrit kaldast kaldani! Nelikümmend kilomeetrit tuult ja laineid! Ei, siia on parem mitte oma nina pista. Sest see ongi ju piirkond number 4, kus, nagu telegramm hoiatab, laine kõrgus ulatub 250 sentimeetrini! Kuid Kamskoje Ustjeni me siiski sõidame. Seal jääme paremat ilma ootama.

Puhanguiline loodetuul lõõtsus kogu öö. Kui valgenes, siis näis, nagu oleks ta jõud kümnekordistunud. Lõbus prelüüd.

Kell viis hommikul väljusime lahest, mõistagi lootmata erilisele külalislahkusele Volga poolt. Kuid juba esimene lainehoop oli lausa rabav. Meile kaela langenud külm voog jõudis otse südameni. Aga me ei jõudnud esimesele külalisele veel „Tere hommikust!“ öelda, kui uus laviin üle parda tormas.

„Küll kallab!“

„Rool vasakule!“

„Gaasi . . . gaasi juurde!”

„Rool paremale! Hoi a eest! . . .”

Ja uuesti külm dušš. Kaater alustas tormitantsu.

„Lase otse vastu lainet!”

„Milleks? Pööra achter!”

„Gaas maha . . . Ees on lainet! . . .”

Roolimehele langes pritsmeid ja õpetusi rahena kaela. Kuid too ei pööranud tähelepanu ei ühele ega teisele. Ta harjus peagi. Kaater tajus oma juhi kindlakäelisust, ajas enda sirgu ja liikus põhjaga vastu laineharju prömmides edasi.

Laine ei salli tõrksaid. Talle peab oskama läheneda. Ja me hakkasimegi teda taltsutama: pisut vasakule, pisut paremale, pisut kiiremini. Muide, sellega ei ole halastamata laine vahel liikumise läbimõeldud taktikast veel kuigi palju öeldud.

Meile sai selgeks peamine: sõita võib üksnes pärituult. Isegi tühine kursist kõrvalekaldumine on ohtlik. „Horisont” ronis lainete tuulepealseid veerjaid kallakuid mööda üles otsekui märke. Mootor undas pingutatult. Tahhometri osutid nihkusid alla. Jõudnud laineharjale, hakkas kaater üle selle kalduma. Kõige ebakindlam hetk! Siis sööstis alla, püüdes ninaga ees liikuvasse lainesse sukelduda. Või otsustas äkki ümber pöörduda ja seadis lahtise parda vahutava laineharja alla.

Kõige halvem aga on sattuda lohku kahe laine vahel. Siis ei tohi viivitada. Otsekohe täisgaas! Jääd aga kohmitsema või ütleb mootor üles, siis jõuab laine kaatrile järele ja paiskub üle ahtri . . .

Kaasanist Kamskoje Ustjeni on kaheksakümmend kilomeetrit. See on nelja tunni tee. Neli tundi laskumist õõtsuvatelt mägedelt. Alles kõrge kalda varjus saime hinge tagasi tõmmata.

Täbarasse olukorda sattusime 42. poi juures. Siin, enne Tenki küla, kadusid mäed kuhugi. Kahe väiksema jõe, Šarmanka ja Tšeremiska orust paiskus otsekui aerodünaamilisest torust välja läänetuul. Ja kaks tuult, kaks lainet kohtusid õnnetu 42. poi juures. Otsekui kaks verivaenlast mürdsid nad jõuga teed rajades kõigest läbi. Lained tormasid üksteise peale, löid põrgulikke piruette tehes tantsu, sisesid ja oigasid. Siin tagus tormipulss. Kuid mööduda veekošmaari epitsentrist polnud võimalik.

Sööstisime sellesse laineterüselusse. Otsemaid varjas

veesein meie eest kõik neli ilmakaart. Ainuke eesmärk oli kaater kuidagiviisi kursil hoida. Võitlesime kogu jõuga meeletu surve vastu.

Lisaks veel vastutulevad laevad. Üks selline sõitis vastuvoolu ja -tuult, jättes kahele poole veesambad. Lained veeresid mööda mootorpraami tekki. Roolikambrist vaatasid välja ärevad näod. Keegi haaras megafoni ja karjus midagi meie poole. Kuid või sa keset tormimöllu millestki aru saad. Laevameeste mure oli mõistetav. Arvatavasti hüüdsid nad: „Kuhu kuradit te, vennikesed, kipute?!“ Tõepoolest, kuhu? Mis me küll tikkusime kaklusse halva ilmaga?

Ootamatult see orgia vaikis. Lained ei tõusnud enam nii kõrgele. Faarvaater oli meid uuesti kalda varju toonud.

„Kaamani on kakskümmend kilomeetrit,“ kandis ette Kolja. Ta oli juba roninud luugi kaudu mootoriruumi ja pumpas sealt vett välja.

„Kas peame vastu?“

„Tuleb pidada,“ vastas roolimees.

„Horisont“ liikus piki kallast. Mööda laevasõiduorientiiride rivi, mis andis uut indu. Ahtri taha jäid jõemärgid. Nende abil kontrollisime oma kurssi. Kõik oli korras.

Poi number 39 juurest jäi sõita alla kümne kilomeetri. Kuid jõgi muutus järjest laiemaks. Vasaku kaldani oli vähemalt seitse-kaheksa kilomeetrit.

Möödus veel neli tundi ja äkki viskus silmapiirile kalas, hajudes seal sinava metsaribana. Kõik sulasid ühte, nii meri kui taevas. Olime Kuibõševi mere võimuses. Seal, kirju poi taga, on pöörang. Otsesuund viib põiki üle neljakümnekilomeetrise lahe. See ongi tee Kaamale.

Sellise ilmaga on ääretu, tuulest vahuharjaliseks aetud veteavarus hirmutekitav. Näis, nagu oleks ees lõputu lumelagendik. Selle ääretuse kohal aga keerutab äge lumetuisk.

Kaater surus end kalda äärde. Uurisime binokliga veepiiret. Loodus polnud siin eriti fantaseerinud, vaid loonud midagi ühtlase, lameda kindlusemüüri sarnaneva muldvalli taolist. Ei jäarakuid, kaldasoppe ega lahekesi.

Kaardil, just nimetuse „Kamskoje Ustje“ vastas, on aga helesinine konksuke. Kas oja? Aga võib-olla jõesuue?

Volodja juhtis kaatrit kaardi järgi. Õigemini küll hea õnne peale. Oodates hädaohtu, vaikisime. Mida paremat meil teha jäi?

Kalda ääres oli randumissild. Lained tormasid sellele peale. Puu oigas taltsutamatu veesurve all. Kai küljed olid naeltest, raudkobadest ja murdunud laudadest turris. Ei mingeid silte, mingeid nimetusi. Inimtühi. Nagu polekski see sadam, vaid veehaldjate pansion.

Kas uskuda kaarti või mitte? Siin on Lobatši mägi... jõemärgid... faarvaater.

Kahtlemata on see Kamskoje Ustje. Siin peab olema oja või jõesuue.

„Rool paremale!“ kostis Nikolai hääl.

Kaater pöördus kõrvale. Otse meie ees oli midagi lahe-kese taolist. Liikusime edasi. „Horisont“ ei lakanud mee-heitlikult visklemast. Lained ja voolus heitsid ta kursilt kõrvale. Lisasime gaasi. Kaater ajas nina püsti. Ja samas vilksatasid lainetevahelises lohus põhjavajunud palgi kurjakuulutavad piirjooned.

„Seis! Tagasi! Täiskäik tagasi!...“

Ragises käigukang, mootor pistis undama, kuid oli hilja. Tume löök vapustas kaatrit. Teine laine tõstis „Horisondi“ oma harjale ja heitis uuesti veealusele takistusele. Vineer-kate rebenes.

See ei ole ju vajupuu! Pagan teab, mis see on!

Lained said kaatri, mis oli kaotanud juhitavuse, oma võimusse. See triivis abitult. Mis seal kiilu all ometi on?

Piinav segadusehetk oleks meile peaaegu et kaatri maksma läinud. Kuid midagi halvemat ei juhtunud. „Horisont“ sööstis edasi ja lipsas oja suudmesse. See osutus kül-laltki sügavaks. Vaikne laht oli meie jaoks nagu autasu. Ja alles siin oskasime hinnata hädaohtu. Selja taga ajas end turri pooluppunud praam otsekui mõne merekoletise kere. Kaatri keres esitäävi lähedal leidsime prao. Kümme-kond sentimeetrit puruksmuljutud vineeri. Mis siis ikka, avarii ei ole suur. Seestpoolt paik peale ja kaater võib teed jätkata.

Üldiselt lõppes sõit Volgal tol tormisel päeval üpris õnnelikult. Jäi vaid lugeda üle isiklikud muhud.

LAEVAJUHTIMISE ÕPPETUND

Ilm tujutses. Tuul puhus endise tugevusega. Valged laineharjad liikusid südilt mööda jõge. Volga jäi tühjaks.

Hulkusime mööda kallast. Vaatasime lainesäbrusele jõele. Uurisime taevast. Olime tigidad meteoroloogidele (kuna jumalat pole, siis on järelikult nemad kõiges süüdi!), Jutud viisid endise dilemma juurde: sõita või mitte sõita. Ja jälle lõhenes meeskond „uljasteks“ ning „ettevaatlikeks“. Ainult seekord suurenes „uljaste“ arv kahekordseks ja „ettevaatlike“ arv vähenes poole võrra.

„Uljad“ arvasid, et pärast eilset sõitu on kaater põhjalikult kontrollitud, et lained polegi talle nii ohtlikud, et „Horisoni“ meeskond näitas end parimast küljest. „Ettevaatlik“ ainult teatas, et talle on vastik kergemeelsus ja kiitlemine. Kuid kaks „uljast“ said konkurendist pikka-mööda jagu. Järelemõtlematus sai võimust mõistlikkuse üle.

Samal ajal tuli maanina lähedal nähtavale väike jõe tehnilise teenistuse mootorlaev. Lipp tema ainukese masti otsas kinnitas, et me pole eksinud. Ta liikus meie teed korrates kalda poole. Ega ta ei satu ometi uppunud laeva otsa? Kas kapten teab sellest takistusest?

Kõige järgi otsustades polnud kapten siinsetes vetes uustulnuk. Mootorlaev liikus kindlalt peaaegu randumissilla kõrval, peites end tuule eest tema varju, pöördus siis, andes diisliga tagurpidikäigu, ja liikus uuesti edasi otse kalda poole. Kuidas ta küll mahub oja suudmesse? Tal on ju suur süvis. Või jääb seisma? Siis kannab tuul teda mööda jõge alla. Seal aga on uppunud praam. Kas meeskond ei toimi liiga riskantselt?

Kuid varsti krigises laeva põhja all liiv ja samal hetkel tendas kaldale köis.

„Hei, teie seal kaldal! ...“

Haarasime köie ja heitsime ümber kaldaäärse kännu.

Diiselmootor käivitus uuesti. Köis tõmbus pingule ja laevaachter nihkus üsna randumissilla lähedale. Madrused kinnitasid teise otsa ja lasksid sisse ankru. Laev oli kolmest punktist kinnitatud. Jõelaevastiklased töötasid rahulikult, kooskõlas ja kiiresti. Kui meenutada meie eilseid seiklusi... Meil vedas, et ei olnud pealtnägijaid.

Mootorlaevalt astus maale jässakas, umbes neljakümne-

aastane karmi näoga mees. Kõik reetis temas kaptenit. Lähenesime muidugi kohe temale.

„Kuidas pääseksime teisele kaldale?“ ja Boriss osutas käega Kuibõševi mere vastaskaldale. „Meil on vaja Kaamale minna,“ lisas ta, märgates, kuidas kapteni nägu muutus.

„Kaamale?“ kordas laevnik.

„Nojah,“ sekkus jutusse Nikolai. „Kaater on meil väike. Läheme Permi. Mis te arvate, kas pole ohtlik?“

„Sellel laevahakatisel?“ kissitas kapten silmi. „Lööb vett täis.“

„Mida siis teha? Meil on kiire...“

„Tuleb oodata,“ kehtitas kapten õlgu. „Kust te tulete? Kes te olete?“ tundis ta äkki huvi.

„Moskvalased. Matkajad,“ otsustasime tõsta oma pisut kõikumalöönud autoriteeti.

„Hüva,“ sõnas kapten, „küllap mõtleme midagi välja...“

Ja läks. Meie aga jäime, püüdes mõistatada, kuidas tema lubadusse suhtuda. Ning me ei teadnud, kas kapten heitis nalja või rääkis tõsiselt. Mida saab kaptengi välja mõtelda? Ilma muuta?

Varsti tuli kapten tagasi ja ütles:

„Kiirustame samuti Kaamale. Väljume kohe. Kui tulete meie järel, varjame teid suure laine eest.“

Mõne hetke pärast väljus hüdroteenistuse kaater lahe piiridest. Tema kannul asus teele ka „Horisont“.

Seni kuni meie marsruut lainete suunaga ühte langes, läks kõik normaalselt. Kuid jõelaevastiklased hakkasid pöörduma vastutuult. Ikka rohkem ja rohkem. Tajusime kohe kursi muutust tugevate hoopide järgi vastu parrast. Vasakul vilksatas poi. Pöördusime — ja „Horisont“ võttis vastu esimese löögi. Tundsime õlgadel langeva laine raskust. Kuid juba hiilis metsloomana lähedale järgmine. Ta oli valmis hüppama parempoolsele pardale. Me ei lasknud tal seda kohutavat hüpet teha. Ümberringi aga oli liiga palju mõirgavaid võistlejaid. Lained rullusid, üks kõrgem teisest, tungisid halastamatult igast küljest peale.

Mootorlaeva kapten tuli laevalaele. Vehkis käega. Kellele? Kas meile?

Laev vähendas kiirust. Meie aga, vajudes õõtsuvatesse voogudesse, püüdsime talle läheneda. Liidri pardalt osu-

tati ahtrile. Sõitsime lähemale. Liikusime otse teejuhi jälgedes. Ja siin kogesime midagi imetlusväärset: ootasime lainehoopi — kuid seda ei tulnud. Ootuspaus oli piinavalt pikk. Kuid lained muutusid laugjamateks.

Mootorlaev varjas meid tuule eest! Laev purustas nagu taraan lainebastione, tasandades meile teed. Liikusime edasi, toetudes peaaegu vastu mootorlaeva keret. See aga viis meid üha kaugemale kaldast — keset merd. Lained kallutasid meie teejuhti küljelt küljele. Jätkus neid ka meile. Kuid meri ei ähvardanud enam. Liikusime koos nendega, kes võtsid tormi rünnakud enda peale.

Neli tundi kestis see üleminek hüdroteenistuse kaatri kiiluvees. Kogenud tüürimehe järel möödusime saartest, madalikest ja üleujutatud metsadest. Ta vedas meid enda järel seni, kuni tuul nõrgenes ning kadusid lainete valged harjad. Ja siis nägime kallast. See oli Šuranõ — jõelaevastiklaste baas.

Kaatri kapten Ivan Grigorjevitš Krjukov kutsus raske sõidu läbiteinud teekaaslased lõunasöögile. See oli meile suur au.

Istusime kaatri kajutis, sõime kõige maitsvamat hapukapsasuppi ja kuulasime laevameeste jutustusi oma elust. Nende elu ei saa nimetada rahulikuks. Nad peavad valveteenistust Kaama lahes — Kuibõševi veehoidla kõige laiemas kohas. Ja on pidevalt sõidus. Igale ööl sõidavad läbi oma valdused. Hea on, kui mereavarus on tõeliselt külalislahke, kui ta on liikumatu või tema hiiglaserind ainult õige pisut õõtsub. Kuid sagedamini uitab veehoidla kohal tuul. Ja katsu sa siis lainetel tantsivale teraspoile läheneda. Katsu lainete tantsus atsetüleeniballooni vahetada või põletit reguleerida. Kuid hüdroteenistuse kaatri nr. 133 mees-tele on see tavaline asi. Juhtub, et parvedekaravan haarab poi kaasa, tirib selle faarvaatrist eemale. Järel tuleb reisi-laev. Tüürimees ei näe tavalist orientiiri ja viib laeva valele kursile. Siis aga ruttab -appi tehnilise teenistuse kaater ning paneb jõemärgi endisele kohale tagasi.

Palusime kaptenit tutvustada oma abilisi.

„Siin on Agafonov, minu esimene abi. Aga too, linalakk, kes suppi tõstis, on teine. Nimekaimud. Mõlemaid kutsutakse Anatoliks. Ja mõlemad on kahekümneviiesed. Noored. Kuid on jõudnud elus mõndagi näha. Agafonov tuli sõjaväest. Teenis seal radistina. Teda võlus Volga. Sõidab. Lõpetas kaks kooli — tüürimeeste ja mehaanikute oma.

Praegu õpib jõetransporditehnikumi teisel kursusel. On jõudnud isegi naise võtta. Tütar kasvab. Tolja Beljakov aga on põline volgalane. Kaasani lähedalt Labõški külast pärit. Räägib, et juba lapsepõlvest saadik unistas laevadest. Räägin ma õigust, Tolja?"

"Täpselt," punastas kapteni teine abi.

"Ka tema õpib," jätkas kapten. "Igal aastal lõpetab mõne kooli või mõned kursused. Esimesel talvel sai motoristiks. Pärast seda andis ära laevajuhi eksamid. Sel aastal aga üllatas — tõi näha raadiotehniku diplomi. Tuleval aastal kavatses instituuti astuda."

"Õelge, Ivan Grigorjevitš," pöördusime kapteni poole, "kas teil ka varem on tulnud kedagi aidata? Näiteks meieaolisi kodukootud meresõitjaid?"

"On. Veehoidlal on torme sagedamini kui uusi filme meie klubis. Oleme välja aidanud kalureid ja niisama lõbusõitjaid. Mis seal rääkida! Tavaline asi. Juhtus isegi nii, et meid endid päästeti. Ilm oli tookord samasugune nagu täna. Tormas. Läksime öösel faarvaatrile poisid kontrollima. Peatusime iga poi juures ja mõõtsime stopperiga plinkimise kestust.

Viienda poi piirkonnas jäi mootor seisma. Laev kaotas juhitavuse. Hakkas lainetel keerutama. Heitsime ankrud. Kuid kas jõuab siis laeva hoida? Tuul oli ju tugev. Jändasime mootoriga kaua. Midagi ei tulnud välja. Palusime abi. Kuid kallas millegipärast ei vastanud. Keerasime raadiosaatja nuppe. Karjusime mikrofoni. Kõik asjata. Lasksime üles rakette. Keegi ei märganud.

Samal ajal aga kandis tuul meid põhja poole. Kolmanda poi juures sattusime üleujutatud metsa kohale. Laev hakkas lohisema üle kändude. Ei mäleta elus teist sellist juhtu. Kord paiskas üles, kord kallutas küljele. Vesi tungis trümmi. Jõudis masinaruumini. Meie aga paiskusime ühest pardast teise. Ja siis ei pidanud radist enam vastu. Saatis eetrisse SOS-signaali. Ning kujutage ette: see võeti vastu Kroonlinnas. Meremehed dešifreerisid selle nii: Kuibõševi veehoidlal poi number 3 juures on uppumas aurik "Kaama". Selles veas oli süüdi meie radist. Ta pani radiogrammi liigsed sõnad "Kaama suudmes". Aga kes abi palub, seda ei teatanudki. Balti merelt võeti kiiresti ühendus Moskvaga. Kell kolm öösel äratati jõelaevanduse minister. Kogu Volga aeti jalule. Sest "Kaama" on ju reisi-laev. Seal on naised, lapsed . . . Tunni aja pärast oli kogu

veehoidla prožektorite tuledes. Oma viisteist laeva tuli meile appi.

„Häbi meenutada,“ ohkas Krjukov. „Niisuguse paanika organiseerisime. Hommikul aga selgus, et laev oli peaaegu kalda ääres.“

„Noh, aga edasi?“

„Mis sai edasi? Sain ministrilt noomituse.“

„Noomituse?“ imestasime. „Mille eest siis?“

„SOS-i eest. Hädasignaal — see on väga vastutusrikas signaal. Mitte igal juhul pole seda lubatud kasutada. Mul oli muidugi ka väike õigustus: pime öö, torm, raske on määrata ohu suurust. Kuid üldiselt karistati mind teenitult.“

Kajutisse tekkis vaikus. Laevamehed meenutasid veel kord tolle öö sündmusi.

Ja siis lausus Kolja:

„Hea, et „Horisondil“ ei ole raadiosaatjat. Muidu oleksime arvatavasti juba korda kolm kogu maailmale teatanud, et hukkume...“

PUURAIUJA EI RAIU, PARVETAJA EI PARVETA

Pole vaja olla keeleteadlane, et mõista, kuidas tekkisid sõnad „puuraiuja“ ja „parvetaja“. Arvatavasti tulid need sõnad ilmale koos esimeste kirvehoopidega ja esimeste katsetega toimetada maharaiutud puud eluaseme juurde. Tollest ajast peale on puuraiuja ja parvetaja peamised kujud, peaaegu et kõige tähtsamad toed kogu metsatöötuses.

Kuid Kaamal asuva Sokolki sadama ülem Kir Valentinovitš Passõnkov ütles meile:

„Puuraiuja elukutset pole enam ammugi olemas, aga parvetaja — see on jõetranspordi eilne päev.“

Säh sulle! Noh puuraiuja eest me vahest võitlema ei hakka. Tõepoolest, inimene kirvega on loovutanud koha mehaanilise sae masinistidele ja traktoristile. Kuid parvetaja? Kellega teda asendada?

Kas jõgi pole siis kõige kasulikum tee metsa vedamiseks? Sest näib, et pole midagi lihtsamat kui korjata palgid hunnikusse, siduda need ühte ja kinnitada puksiiri taha. Kas tõesti sellisel kõige lihtsamal transpordiviisil on puudusi?

„On, ja väga tõsiseid,“ laotas Passõnkov käsi. „Alustame sellest, et kiirus on väike. Vedu kiirusega kolm kuni viis kilomeetrit tunnis näeb välja arhailisena ja pole kasulik isegi energeetiliste kulutuste poolest. Kui palju aga kaotatakse teel metsamaterjali, kui palju tunde, ja mis seal rääkida tundidest, — ööpäevi seisavad karavanid parema ilma ootel! Lisame siia veel, et parvede valmistamine on käsitsitöö, mida pole võimalik täielikult mehhaniseerida. Loodan, et te ei hakka protesteerima, kui me kõige lähemal ajal suleme tee palgiparvedele.“

„Kuid midagi peab ju asemele soovitama.“

„Hakkame metsa vedama mootorlaevadel.“

„Nojaa, kui ökonomistid on välja arvutanud, et see on kasulikum . . .“ alustasime ettevaatlikult.

„Kasulikum?“ naeris sadamaülem. „Sellest tuleb tõeline revolutsioon jõesõjapõlvkonnas. Ökonomistidega aga pole siin midagi pistmist. Juba meie esiisad teadsid, et metsa laevadel vedada on kasulikum kui palgiparvi mööda jõge ajada . . .“

„Meie esivanemad?“

„Muidugi. Kas olete kuulnud midagi laevadest nimega „Beljaanid“?“

Tunnistasime, et pole midagi kuulnud.

„Siis on teil sellest raske aru saada,“ ütles Passõnkov pettunult.

Selgus, et „Beljaanid“ on seda väärt, et neid meenutada. Need olid huvitavad laevad. Neid ehitati Volga ja Kaama ülemjooksul noil aegadel, kui jõed polnud veel aurulaevu näinud. „Beljaanid“ olid tohutu suured praamid kandejõuga üle miljoni puuda! Kuid kõige huvitavam on see, et neid ehitati . . . ainult üheks reisiks.

„Jah, kujutage ette,“ selgitas Passõnkov, „laeva kasutati ainult üheks reisiks. Pärast seda ta lihtsalt lammutati. Kuid lammutati mõistusega. Nii nagu tehtigi. Asi on selles, et „Beljaanid“ ehitati, õigemini öelda, pandi kokku tarbepuust. Pärast lahtivõtmist sadamas jäid järele terved virnad prusse, mis olid valmis saetud jõe ülemjooksul. Jäätmekkeid tekkis võrdlemisi vähe ja needki ei läinud kaduma, vaid müüdi küttepuiduks.“

Ongi kogu „Beljaanide“ lugu. Õpetlik lugu. Siin on ühendatud ratsionaalne parvetamine ja laevaehituse imed, kuid peamine on see, et mööda jõge parvetati mitte lihtsalt metsa, vaid töödeldud puitu. Aga mis on tänapäeva

parvetamine? Tüved ja palgid. Siin on ju pool ballasti! Pool!"

"Vaadake," näitas Kir Valentinovitš. "See on meie Sokolki. Kakskümmend kuus sadamasilda, kolmkümmend viis kilomeetrit parvetusreidi. Kas teate, kui palju tuleb meile Kaamalt, Vjatkalt ja Belajalt metsa? Kaheksa miljonit kuupmeetrit! Ning neli miljonit sellest töötlemise asjata! Aeg, töö ja raha lendab tuulde... Kunagi käisid siin keemikud. Rääkisid, et ühest kuupmeetrist jäätmetest — oks-test, saepurust ja koorest — saab valmistada niisama palju etüülpriiritust kui kuuest tsentnerist kartulitest. Aga kui palju paberit, pappi ja igasuguseid keemiasaadusi võib anda nõndanimetatud väheväärtuslik puit! Kuid vedada jäätmeid nii suurte kauguste taha, maa keskpriirkondadesse, ei ole kasulik. Ja tulebki välja, et meie tööstusele nii vajalikku tehnilist priiritust aetakse põllumajandussaadustest. Metsalankidel aga mädaneb miljoneid kuupmeetreid hinnalist toorainet.

On vaid üks väljapääs: rajada keemiatehased metsatöötlemispaikadesse. Nii muide praegu tehaksegi. Ehitatakse terveid metsatööstuskomplekse. Metsa ülestöötamine, saeveskid, paberi-, papi- ja tselluloosivabrikud, hüdrolüüsitsehhid — kõik koos, kõrvuti ühes metsas! Tavalised kombinaadid tulevad meie Kaamale. Mõne aasta pärast muutub tundmatuseni ka Sokolki."

Astusime ujuvillalt maale ja sattusime puusillutisele, mis viis nõlvakule. Kauplusesildiga barakk, söökla ja metsaparvetuskontor — need olid vahest ainukesed praeguse Sokolki ühiskondlikud ja administratiivhooned. Kümnekond ühekordset puumajakest seisis laialipillatuna mäenõlvakul. Mägi oli aga niivõrd järsk, et ainult mööda astmeid võis ühelt tänavalt teisele minna. Nii me siis käisimegi — tõusime, laskusime ja ronisime. Linna „keskus“ ei tundunud meile kadestamisväärseks. Kuid juba teisel pool nõgu, ainult oma paarsada meetrit sadamast, nägime võimsaid uusehitusi. Talad, raudbetoonplaadid, tugisambad, konteinerid seadmetega sadamakraanade noka otsas... Kõik see nägi välja kui Sokolki teistsuguse ilme mõjukas garantii.

"Kuhu tuleb siis uus linn?" pärisime laadimismasina kabiinis istuvalt noormehelt.

"Sinna," viipas ta käega, „Sokolina mäele!"

Heitsime pilgu üles. Seal oli lage. Üksnes geodeediree-

per paistis tipus. Kuid me nägime Sokolina mäel mitte ainult pleekinud palgivirnu, nägime ka tulevikulinna. Arvatavasti nägid oma nooruses täpselt sellistena välja ka Komsomolsk Amuuri ääres, Magnitogorsk, Bratsk ja Divnogorsk . . .

Jah, siia tuleb linn! Siia tulevad tehased! Siia tuleb sadam! Võimsad kraanad rivistuvad Kaama jõe äärde. Terve laevastik asub korraga peale laadima. Ning ujuvad Sokolkist igale poole laudad ja vineer, papp ja paber, kampol ja plastmass . . . Ja ka meil tasuks vahest kanda oma kaardile see sündiv linn Kaama ääres.

KUS ON SIIS JELABUGA LINNI

Kui Sokolki seljataha jäi, lausus Nikolai:

„Järgmine peatus on Jelabugas. Seal oleme õhtuni.“

„Ei,“ protesteerisime meie. „Jelabuga jaoks ei ole meil aega. Parem tutvume lähemalt Votkinski hüdroelektrijaamaga.“

„Sel juhul jään mina maha,“ katkestas meid Kolja. „Teie aga võite sõita.“

„Mis seal Jelabugas siis huvitavat on?“ päris lepitavalt Volodja.

„Eelkõige vaatame Kuradilinnust,“ alustas Nikolai õhinal. „See on üks vanimaid bulgaaride kultuurimälestisi,“ lisas ta tähtsal ilmel. „Tõsi, keegi ei tea, milleks see kirik ehitati ja mis seal varem oli.“

„Kas tõesti keegi ei tea?“ usutlesime meie.

„Mitte keegi,“ kinnitas Kolja veendunult. „Kuid on olemas legend, nagu oleks tolles paigas elanud papp oma tütardega. Ja keegi ei kosinud tütreid,“ jätkas Savin tõsiselt.

„Seda juhtub,“ sõnas Boriss vahele.

„Papp muretses ja muretses,“ jutustas Kolja edasi, „kuni ükskord lausus: „Tuleks kas või vanakuri ise kosja, kohe annaks tütreid talle.“ Noh, aga kuradid, nagu ise teate, on alati esimesel meenutamisel jaol. Ja ilmusidki samal ööl papi juurde pulmi pidama.“

Boriss võttis gaasi maha. „Horisont“ liikus edasi kõige aeglasemal käigul. Me ei pööranudki enam tähelepanu Kaamale. Kolja aga, meelitatuna tähelepanust, ronis üles mootoriruumi luugile ja jätkas sealt.

„Papp aga puikleb,“ žestikuleeris Savin, „keeldub, salgab maha. Miski ei aita. Kuradid ei jäta järele. Mis teha?!“

„Jaa, keeruline olukord,“ tundis Volodja kaasa kas papile või Koljale.

„Too papp aga oli omamoodi mees,“ väitis Kolja, „teist igatahes nupukam. „Ehitage mulle hommikuks kirik,“ sõnas ta, „et võiksin teid seal laulatada. Siis annan tütre.“ Kuradid jäävad nõusse. Ja hakkavad tulistvalu tööle: tassivad jõest kive, laovad müüri. Koiduni on veel terve tund aega, pool kirikut juba valmis. Papol hakkab kõhe, kuradid aga muudkui lisavad tempot. Juba jõuavad kellatornini. Iga silmapilk lõpetavad töö. Ja kes seda oleks võinud arvata? Papi päästsid kuked. Ärganud müra peale, pistsid nad kõikjal kirema. Kuradid kadusid nagu tina tuhka. Kirik aga, nagu räägitakse, seisab veel praegu mäe otsas pooleli . . .“

„Huvitav,“ nõustusime meie. „Aga mis Jelabugas veel on?“

„Üsnagi palju,“ ei andnud Kolja alla. „Näiteks elas seal Nadežda Durova. Loodan, et olete temast kuulnud?“

„Kuid Durova sündis minu arvates Sarapulil . . .“

„Sündis. Aga elas Jelabugas. Huvitav saatus oli tal! Sündis naisena, kuid hiljem elas üksteistkümmend aastat nagu mees!“

Kolja väljendas veel kaastunnet Sarapuli kohtu eesistujale, kellelegi härra Tšernovile, kes nähtavasti püüdis vaikse perekonnaelu poole ja kõige vähem oskas arvata, et tema naisest saab legendaarne „tütarlaps-ratsaväelane“.

„Pärast Durova surma,“ teatas meie väsimatu giid, „püstitas Leedu polk oma rottmeistri hauale mälestussamba. See mälestussammas peab asuma Jelabugas. Kas te ei sooviks sellele pilku heita?“

„Ka see on huvitav,“ nõustusime meie, imetledes Savini teadmisi ajaloo alal.

„Aga veel sündis Jelabugas Šiškin, kunstnik, kes ülistas Kaamat.“

„Tuleb terve päev Jelabugas paigal olla,“ konstateerisid ülejäänud meeskonnaliikmed ohatas.

Tüürimehe kohustused võttis endale Boriss. Peab ütleva, et kaarte meil Kaama selle osa kohta polnud. Orienteerumiseks kirjutas ta sadamas üles laevade sõiduplaani. Ta uuris mõne hetke paberitükikest ja teatas siis meile, et

tema arvestuste kohaselt on Jelabugani 40—45 kilomeetrit. Tund aega sõitu!

Varsti ilmus jõe parempoolsel kaldal nähtavale suur küla.

„Krasnõi Kljutš,“ tegi tüürimees kindlaks, kui oli pilgu spikrile heitnud.

Siis muutus jõgi mõnevõrra kitsamaks. Tihe mets nihkus otse kallastele, varjates päikese. Võimsate mändide varjud tõkestasid jõe. Oli tunda põhjamaise taiga hõngu. Paremalt ja vasemalt kerkisid esile okaspuudega kaetud künkamütsid. Jõgi lookles. Looklesime ka meie kord päikesele järele kihutades, kord teda ahtri taha jättes. Tillukesed jõed avasid meile oma suudmed, kutsusid pöörama vaiksesse jõesoppi, istuma seal õngelatiga.

Mets aga muutus järjest tihedamaks. Hiiglamännid! Pärast veehoidla päikesepaistelisi avarusi, pärast luhalagendikke ja õitsvaid madalikke tundus see metsajõe tume koloriit harjumatuna. Tahtmatult meenus muistne rahvajutt, et inimeste vahel käis pikka aega vaidlus, kust saab Volga oma alguse, ja kas mitte nimetada Kaamaks toda hiiglajõe, mis oma vood Kaspiasse kannab. Inimesed aga nimetasid jõe Volgaks. Seepärast Kaama süngestuski. Kuid ei saa öelda, et sellel Uraali kaunitaril puuduks omapära ja võlu.

Jõge ehivad teravatipulised kuused, toredad, kohevad, uhked. Majesteetlikult kummardasid nad meile kaldalt. Mööda ujusid mändide kolonnaadid. Kaater viis meid peadpööritava kiirusega mööda veesihti edasi. Käänak järgnes käänakule. Kilomeeter kilomeetrile...

Aga kus on siis Jelabuga? Imelik. Juba teist tundi kihutame täiskäigul. Ent linna pole näha. Pärast Krasnõi Kljutši pole olnud ühtki asulat. Võib-olla asub Jelabuga eemal ja tal pole mingit pistmist Kaamaga?

„See pole võimalik,“ raputas Boriss pead. „Linn asub jõe ääres. Kui me ainult...“

„Pole tast mööda sõitnud,“ haaras sõnast Volodja, „siis jõuame kindlasti Jelabugasse!“

„Võimalik, et sõiduplaanis on midagi segamini aetud,“ arvas Kolja.

Jälle jooksis mööda metsamüür. Kord sõitsime kividega soomustatud kallaste vahele surutud lõhes, kord puud taandusid ja jõudsime välja veelagendikule. Jõgi aga töötas veelgi ahvatlevamat teed.

Meie kursil tuli nähtavale paat. Tohtu heinakuhi kat-
tis selle kere peaaegu täielikult. Kaks meest olid võtnud
istet pärapingil ja juhtisid sealt päramootorit. Me polnud
Sokolkist saadik kohanud ühtki laeva. Seepärast tervita-
sime paadimehi soojalt. Kuid heinavedaja oli liiga aeg-
lane, et meile seltskonda pakkuda. Juba hetke pärast oli
ta kaugel ahtri taga.

Jälle olime jõel üksinda, Täiesti üksinda. Mets muutus
veelgi tumedamaks ja süngemaks. Taevas tuhmus. Jõevool
aeglustus. Lähenes õhtu. Aeg oli mõelda õhtusöögile ja
öömajale.

Varsti keerasime kaatri väiksesse jõesuudmesse ja
sukeldusime pilliroopuhmastikku. Avar ja sügav jõesopp
osutus „Horisondile“ suurepäraseks peatuspaigaks.

Seadsime üles telgi. Vee ääres lõi loitma suur lõke. Soo-
jendasime õhtusöögi. Seadsime end juba einet võtma, kui
vee kohal hakkas kaikuma mootoripöörin. Jõesuudmesse
sisenes paat heinakuhjaga.

„Hei, teie seal paadis! Kas Jelabugani on veel palju
maad?!“

Paat peatus. Mootor vaikis.

„Kuhu te tahtsite minna?“ küsis roolimees.

„Mitu kilomeetrit veel Jelabugani on?“

„Jelabugani?“ Paadimehe hääles kuuldus imestust.

„Kaamal olla küll selline linn . . .“

„Kaamal muidugi,“ vastasime kindlalt.

„See siin aga on Vjatka . . .“

VOLGA ABILINE

On huvitav, et Vjatka läte asub üsna lähedal Kaama
lätetele — neissamades Udmurdi metsades, sellesama Gla-
zovi linna juures. Ja need jõed voolavad kõrvuti umbes
neljakümne kilomeetri kaugusel teineteisest. Tundub, et
nad võivad iga hetk kohtuda, nende veed ühineda. Kuid
loodus otsustas teisiti, ning nii läksid Vjatka ja Kaama
kumbki oma teed. Kuid tänu sellele õnnelikule veale saime
olla nii Vjatkal kui Kaamal.

Geograafial on oma statistika, omad arvepidajad. Geo-
graafid armastavad arvude keelt. Sügavused, mahud ja
pindalad täidavad rohkeid käsiraamatuid. Ühest taolisest
saime teada kõik, mis puudutab Kaamat. Saime teada, et

Kaama pikkus on 2032 kilomeetrit, et ta võtab kogu oma ulatuses vastu kakssada lisajõge. Ja kui ühendada pikku-pidi kõik lisajõed ning panna sinna juurde veel Kaama enda pikkus, siis saab aukartustäratava arvu — 37 000 kilomeetrit!

Meie vana- ja vanavanaisad võtsid kasutusele Kaama-alade rikkused. Uraali meistrid panid siin jalad alla kuulsale tööstusele. Esimene vene ratasajamiga aurulaev, esimene auruvedur Venemaa esimese raudtee jaoks, esimene metallkeregalaev võivad oma sünnipaigaks lugeda Kaamat.

Pikka aega oli Kaama ainukeseks teeks, mis ühendas Uraali mägismaad keskpriirkonnaga. Mets ja metall ujusid mööda voolu alla. Riided, toiduained ja masinad aga liikusid vastassuunas. Ka raudteede ehitamisega ei kaotanud jõgi oma tähtsust. Tänapäeva Kaama on industriaalne jõgi. Tema kallastel seisavad keemiakombinaadid, masinaehitustehased, tselluloosi- ja paberitööstuse gigandid. Iga aastaga kerkivad Kaama äärde uued korstnad, uued puurornid, uued linnad ja asulad. Ainuüksi Permi oblastis on viimase veerand sajandi jooksul lastud käiku kakssada suurt keemia-, masinaehituse ja puidutöötlemise ettevõtet.

Kaamamaa peidab endas naftat ja sütt, kaaliumi ja magneesiumi. Ta on ääretult rikas metsaavaruste poolest. Maak ja väetistooraine, puit ja suurkeemia produktid ujuvad mööda seda Uraalimaa jõge meie maa igasse nurka.

Tänapäeva Kaama — see on hüdroelektrijaamade ja veehoidlate kaskaad. Ainuüksi Kaama hüdroelektrijaam toodab elektrienergiat niisama palju, kui seda andsid tsaari-Venemaa elektrijaamad kokku. Veelangus Votkinski juures peidab endas energiat, mis võrdub miljoni kilovatiga. Ja pole kaugeltki mägede taga aeg, mil Sokolki ja Solikamski juurde kerkivad uued tammid, mil Kaama muutub Kaspiast Põhja-Jäämereni kulgeva grandioosse jõtee osaks! Geoloogide, geodeetide ja topograafide rühmad uurivad ja töötavad selle oma julguse poolest seni nähtamatu projekti elluviimiseks.

Jah, Kaamasse hakkavad voolama põhjapoolsete jõgede veed. Kanalid ühendavad jõgesid, mida lahutavad vee-lahkmekõrgustikud. Kaama veetagavarad suurenevad pea-aegu kahekordseks. Kaksteist miljardit kilovatt-tundi — selline on energia täiendav juurdekäsk. See on võrdne

niisuguse hüdroelektrijaama käikulaskmisega nagu Lenini-nimeline hüdroelektrijaam Volgal! Lahendatakse Kaspia-probleem. Petsoora ja Võtšegda veed aitavad hoida selle järjest alaneva hiiglajärve taset. Ja laevad hakkavad sõitma mööda veeteed põiki läbi maa — subtroopikast läbi stepi, taiga ja tundra, lõunameredest põhjameredeni. Volga põhjapoolne abiline Kaama hakkab täie jõuga töötama kommunismi heaks.

„PIKAL SÜÜTEL“

Möödunud Votkinski lüüsisist, vaatasime rahutusega kella ja bensiinimõõtjat. Kell muutis meid rahutuks sel lihtsal põhjusel, et näitas Moskva aega, lüüsiväravate taga aga algas Uraali aeg. Kord olime kusagil juba ületanud ajavööndi piiri, kuid „Horisoni“ meeskonnas ei peegeldunud see sündmus mingil määral. Ignoreerisime visalt kohalikke seadusi ja jätkasime elu Moskva aja järgi. Ning nüüd olime jõudnud hetkeni, mil erinevus kellaajas suurenes veel tunni võrra. Kaatri pardal on kell kolm, kaldal aga viis!

Oleks meil paagid kütust täis olnud, poleks me sellisele geograafilisele piasiasjale tähelepanu pööranud. Kuid „Horisoni“ ühe tähtsama mõõteriista bensiinimõõtja osuti vöbises kusagil nulli lähedal. Ja bensiinitagavarasid võis täiendada üksnes kaldal. Seal aga oli tööpäev juba lõppenud. Just seepärast jälgisime niisuguse rahutusega kella ja bensiinimõõtjat.

Tuleb oodata. Hommikuni. Aga sellest on kahju. Olime kavatsenud edasi sõita. Tahtsime neljakümne viiendal päeval jõuda Permi ja panna oma reisile punkti.

Määratud ootamisele, hakkasime silmitsema jõeatlast. Sokolki sadamaülem kinkis meile Votkinski veehoidla lootsikaardi. Ja vaadates nüüd eesseisvat teed, hoiatusmärkidega tähistatud laevaliiklustrasse, mõistsime, et Kaama veehoidlad peavad Volga omadega sammu. Kohe tammi juures ootas meid esimene, kuueteistkümne kilomeetri laiune veeväli. Käänaku taga aga olid uued veetuvad, uued laevaliikluse keerdsõlmed, üleujutatud saared, madalikud ja redupaigad.

Kui primitiivne näeb jõega võrreldes välja autoteel Muudkui vajuta gaasipedaalile ja loe kilomeetreid. Kuidas

küll mõned autojuhid vihkavad munakivisillutist, milliseid tagedaid pilke heidavad nad teetöölisele, kui need sunnivad neid mäantee kõrvalt ringi sõitma. Neile, autosõitjatele, on lausa tragöödiaks, kui nad teevad tolmuks oma ülikonna või määrivad ära auto. Neile anna kätte laudsile asfaltlint ja nii, et see otse ühest linnast teise ulatuks. Aga mida nad meie asemel ütleksid? Ei, me ei nea saatust ega kavatse vahetada navigatsioonikaarti autoteede atlasega. Isegi loendamatud raskused jätavad meid autoturistidega võrreldes eelistatud olukorda.

Muide, tuleme tagasi meie sõidu juurde. Tšaikovski linnast, kus meie kaater asus, oli Permini 355 kilomeetrit, mida polnud kaardi abil kuigi raske kindlaks teha. Vaadanud läbi kanistrid, leidsime neist 120 liitrit bensiini. Sellest jätkus kahesajaks kilomeetriks. Puudu jäi 155 kilomeetri jaoks. Mis teha? Kas oodata hommikuni või alustada sõitu lootusega, et saame teel bensiini?

Oli ka kolmas variant: haakida end mõnele laevale sappa ja sõita need 155 kilomeetrit maha jänesenä.

Helistasime Votkinski lüüsi dispetšerile. Too ei olnud meie ideest eriti vaimustatud.

„Laeva järel? Puksiiris? Noh, teate . . .“

„Kas või kõige aeglasema praami järel,“ palusime meie.

„Praame ei ole,“ teatas dispetšer selge sõnaga ja viskas toru hargile.

Meil jäi üle matkata üksnes mööda kallast. Ujuvate töökodade juures imetlesime tohutu suurt kaubalaeva. Selle nimi „Ikša“ tuletas meelde koduseid paiku Moskva lähedal.

„Kuhu tee viib?“ alustas Boriss ühe laevamehega diplomaatiliselt juttu.

„Permi.“

„Aga kus kapten on?“

„Käilas.“

Otsustasime veel kord õnne proovida ja ronisime laevalaele.

„See on ohtlik,“ lausus kapten, noor, umbes kolmekümneaastane mees. „Kiirus on suur. Aga kui tuleb veel tagurpidikäiku kasutada? Põrkame kokku. Siis on kaatril tükid taga.“

Ja siiski rääkisime kaptenile augu pähe, õigemini küll veensime teda. Lubasime igati valvel olla. Vaadata ette, jälgida laeva manööverdamist ja trossi pinget. Kinnitasime

laevameestele, et kui vaja, jõuame käivitada mootori ja hoida kõrvale.

Poole tunni pärast sõitis „Ikša“ veehoidlale. Laevalt heideti kaatri tekile köis. Kolja kinnitas selle oma jäljendamatut meremehesõlmega „Horisoni“ ninasse ja algas sõit „pikal süütel“. Esimene tund möödus suurepäraselt. Savin istus rooliratta taga sellise ilmega, nagu oleks ta juhtinud tervet maailmaruumi. Meie võtsime esiistmel otsekui pargipingil kohad sisse.

Saabus videvik. Kusagilt hakkas lõõtsuma tugev tuul. Kaater lõi kõikuma. Laevalaele lendasid pritsmed. Mööda tuuleklaasi jooksid alla veenired. Kiirustasime presentkatust üles tõmbama. Muutus võrdlemisi hubaseks. Jagasime leiba ja pekki. Tühjenesid termosed.

„Poeme õige magamiskottidesse. Heidame inimeste kombel magama,“ tegi Boriss ettepaneku.

„Laske aga käia, kui olete väsinud. Mina jään valvesse,“ ütles Nikolai suuremeelselt.

Me ei lasknud end kauem paluda ja ronisime ahtrikajutisse. Seadsime end mugavalt sisse. Kuid katuserihmu tugevamini kinnitama ei hakanud. Ei tõmmanud kinni ka magamiskotilukke, kuigi õine tuul halastamatult meie kajutisse puhus. Visklesime, tõmbasime endid kerra ja surusime teineteise vastu, kuid lõpuks ei kannatanud enam välja: vajutasime kapuutsid silmle ning tõmbasime lukud lõpuni kinni.

See polnud meist mõistlik. Kuid lootsime Koljale. Savin ei jää tukkuma. Ta on ärkvel ja hoiab kätt süütevõtmel. Kui tekib ootamatult hädaoht, jõuab Kolja käivitada mootori, raiuda katki köie ja eemaldada kaatri.

Veehoidlal hakkas tormitsema. Kaater viskles küljelt küljele, kerkis üles. Lained pommitasid parrast — aina tagusid, tagusid, tagusid... Ja järsku vaikis kõik. Kargasime kottidest välja nagu ussist nõelatud. Kolja seisis kaatri tekil, harutades lahti puksiirköit.

„Mis juhtus?“

„Saabusime kohale,“ vastas Kolja.

Nüüd alles märkasime, et laev seisis paigal ja oli täesti valge. „Ikša“ kapten viipas meile komandosillalt sõbralikult käega.

Paremal heleda taeva taustal eraldusid selgelt hoonete ja jõeehituste siluetid.

„Kus me oleme?!“

„Ossas,“ vastati „Ikšalt“.

Avasime atlase. Leidsime Ossa. Selgus, et olime „Ikša“ ahtri taga sõitnud maha täpselt 160 kilomeetrit. Edasi aga läksime juba omal jõul! Finišini oli jäänud kakssada kilomeetrit!

3801. KILOMEETER

Keskpäeval ilmus jõekäänaku tagant nähtavale suur linn. Perm — meie „Horisondi“ viimane sadam.

Astusime kaldale, proovides kuiva maa tugevust. Imelik, ei kõigugi. Mis siis ikka, ole tervitatud, kallas!

Tähendab nüüd võib võtta vahžurnaali ja täita reisi viimase lehekülje. Tundub, et sellisel juhul peaks tegema kokkuvõtteid. Ja kõige lihtsam on vahest alustada arvestusest — lugeda üle kõik ahtri taha jäänud jõed ja järved, liita kokku läbitud kilomeetrid, teha kindlaks, millal ja millistes tingimustes söödi viimane purk hautatud liha, ning kõigele lisaks peeglisse vaadates avastada palja silmaga, et oled jäänud kõhnemaks ja et põsed on auku vajunud.

Kilomeetrid arvasime kokku. Neid ei saanud palju ega vähe — 3801. Rohkem statistikat ei hakanud tegema. Kas see ongi peamine? Reisikottidesse ei mahtunud ära looduse ja inimeste kingid: peotäis liiva tulevase Tšeboksarõ mere põhjast, merekuulsuse reliikviad Kroonlinnast, album fotodega Volga—Baltilt, tehase „Krasnoje Sormovo“ tiivulise laeva mudel... Aga millised suveniirid meil veel teele jäid! Valged ööd, murdlainete kohin, hatused udu linikud ja kodumaa lõhnad. Reis kinkis meile unustamatuid kohtumisi. Need juhuslikud ja mittejuhuslikud kohtumised andsid meile sooja rännakul läänest itta. Me ei unusta Kroonlinna meremehi ega vana jõelaevastiklast Laadogalt, „elu tee“ lootse ega Suhho saare meteorolooge. Ei unusta Volga—Balti direktorit ja patriooti Vassili Ivanovitš Koroljovi, leidurit Aleksandr Ivanovitš Kotšerovi, kes süütas jõe kohal neontuled, Gorki autotehase inseneri Mihhail Stepanovitš Mokejevit, kes unistas sellise „Volga“ loomisest, mis oleks parim kõigist autodest... Kaua meenutame veel imetoremaid kohtumisi, arutame, vaidleme ning hindame kõike toimunut. Ning isegi siis, kui meil oli ebaõnnestumisi, kui leiame midagi üksteisele ette heita, ei ole meil kahju koos veedetud ajast.

Reisil oli kõike küllalt. Kogusime muljeid, omandasime laevajuhtimisoskuse, võitlesime lainetega. Puhkasime, hingasime värsket õhku ja kogusime jõudu.

On pööratud reisi viimane lehekülg. Kuid kas see ongi viimane? Edaspidine reisiplaan on juba valmis. Vahizurnaali lehekülgi täidavad teiste paikade ja linnade nimed meie reisi uutelt etappidelt.

Tahame käia ära Kaama ülemjooksul, Võtšegdal ja Petšooral, kus hakatakse varsti ellu viima julget ideed: juhitakse põhjapoolsete jõgede veed Kaama ja Volga kaudu Kaspia merre. Seejärel ületame Uraali mäed, et näha Siberi, Baikali-taguse ja Kaug-Ida jõgesid. Usume, et meil õnnestub läbida marsruut Balti meri — Vaikne ookean ja uuesti korrata: „Ole tervitatud, kallas!“

Базунов, Борис Анатольевич
Гантман, Владимир Бенцианович

ТРИ ФУТА ПОД КИЛЕМ

На эстонском языке

Издательство «Ээсти Раамат»
Таллин, Пярнуское шоссе, 10

*

Toimetaja R. M ä g i

Kunstiline toimetaja A. Raja

Tehnilised toimetajad H. Kruustee ja M. Ueson

Korrektorid A. Kiho ja E. Toots

Ladumisele antud 5. IX 1967. Trükkimisele antud 13. XII 1967. Paber 54×84/16. Trükipoognaid 13+1 pg. kleebiseid. Tingtrükipoognaid 11,76. Arvestuspoognaid 12,66. Trükiarv 30 000. Tell. nr. 2932. Trükikoda «Punane Täht», Tallinn, Pikk t. 54/58. Trükipaber nr. 3 — M. Gorki nim. Paberivabrik nr. 1 — Leningrad.

Hind 56 kop.

2-8-1



56 kop.

B. BAZUNOV ja V. GANTMAN

Kolm jalga kiilu all

Kolm Moskva veespordientusiasti võtsid nõuks läbida kogu Nõukogude Liit veeteid mööda Kroonlinnast Vladivostokini väikeses mootorpaadis. Selle retke esimesest etapist Kroonlinn—Perm jutustataksegi käesolevas raamatus.