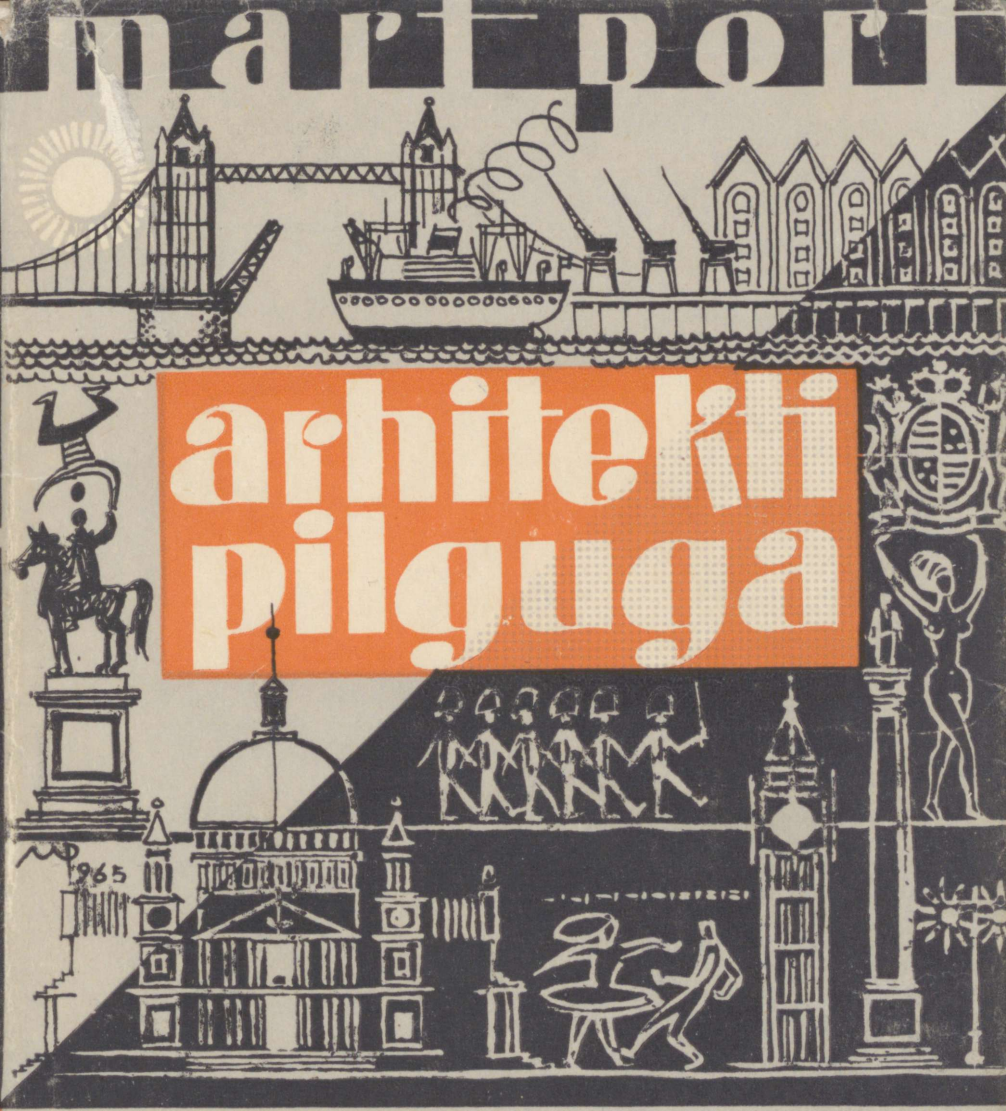
mart port

arhitekti pilguga



INGLISMAAL



ARHITEKTI PILGUGA INGLISMAAL

A-27817

MART PORT

ARHITEKTI PILGUGA INGLISMAAL

4520.
ENSV TERVISHOIUMINISTEERIUM
Vabariiklik Tartu
Kliinik. Psühhoneurol.
HAIGLA
Raamatukogu

„EESTI RAAMAT" · TALLINN 1966

7 T
P 70

KAAS JA ILLUSTRATSIOONID
AUTORILT

TARTU Ü.....
RAAMATUKOGU

Alustades lõppsõnaga...

...tuleb tunnistada — ma ei osanud sugugi ette arvata, et jään käesoleva raamatu kirjutamisega kokkuvõttes kenasti kimpu.

Viimasel ajal on kõikide elualade inimesed hakanud palju reisima ning nähtut-kuuldut kadestamisväärse kirjaoskusega kirja panema, küll žurnaali- ja ajalehelugudena, küll omaette reisi- ja reisiraharaamatutena. Ja kui asusin sirvima oma sõitudel täiskirjutatud märkmikulehekülgi, siis tõdesin tõusva tusaga, et just kõige huvitavamad seigad olid kindlasti kellegi poolt juba kuskil ära kirjutatud. Üksteise järel tuli need läbi kriipsutada. Pidama jäid vaid omavahel halvasti seostuvad juhuslikud episoodid ja — peaaegu kõik, mis kuidagi puudutas arhitektuuri.

Ent võib-olla ei olegi seda liiga vähe?

Maailma ehituskunstis valitseb nimelt praegu erakordselt huvitav, muudatusterikas, mitmepalgeline ja vastuoluline ajajärk.

Mõned autoriteedid usuvad juba selgesti nägevat uute seniolematute arhitektuuristiilide sündi ja püüavad agarate ristiisadena pakkuda oma abi neile nimepanekul.

Teised väidavad, et niisugust tohuvabohu, meelevaldsust ja allakäiku ehitustegevuses nagu tänapäeval ei olevat maailm veel mitte kunagi varem üle elanud.

Olgu kuidas on, aga ühtemoodi ei ole need asjad igal pool sootumakski. Eripäradest tasuks aga juttu teha.

Väita, nagu oleks moodne arhitektuur mõnel maal juba mingiks ühtseks, stiili nimetust väärivaks nähtuseks välja kujunenud ja sellisena oma haripunkti saavutanud, oleks vist varavõitu. Suurt haripunkti võime alles aimata läbi hämaruse, pilvede ja udu kuskil eespool, kõrgemal. Kahtlemata püüdlevad ja liiguvad paljudes maades loendamatud arhitektid selle poole. Mõned üksikutena, mõned gruppidena, mõned tervete koolkondadena. Ning nagu mäkketõus kunagi, ei toimu seegi mitte kuskil ainult otsejoones ja takistusteta.

Tundub, et praegu on isegi raske öelda, kas meie ees seisab ainult üks väga teravatipuline mäehari või hoopis mitmete harjadega mäeahelik. Praegu ei tea me sedagi, kas tipuni (või tippudeni) on veel palju maad ja kulub palju aega või oleme juba jõudnud viimase otsustava tõusu lähistele.

Esialgu oleme võimelised määrama üksnes punkti, kuhu oleme tänaseks tõusnud, ja hindama seni läbitud tee pikkust.

Ent ei oleks vist ülearune võrrelda — vähemalt võimaliku nähtavuse ulatuses — meie tänast asukohta nende arhitektide positsiooniga, kes startisid teistelt lähtepunktidelt, teistel aegadel, teistsuguse varustuse ja teemoonaga kui meie.

Võrdlemiseks on mul olnud võimalusi 1957.—1965. aastani ühtekokku kümnel välismaareisil. Osa neist olid

tavalised turismimatkad (Soome, Rootsi, Tšehhoslovakkia), osa kutsetööga seotud komandeeringud (Belgia, Itaalia). Kaks korda oli sõit arhitektuurivõistluse auhinnaks (Saksa DV, Poola—Tšehhoslovakkia), kaks korda kuulusin arhitektide delegatsiooni koosseisu (Inglismaa, Ungari).

Neil reisidel kogutud tähelepanekutest ja muljetest — mis aga kahtlemata kannatavad arhitekti pilgu professionaalse ühekülgsuse all — on juttu järgnevatel lehekülgedel.

Raamatut kirjutan oma elus esmakordselt. Ja mis siin salata — see huvitav ja haarav tegevus on algaja jaoks täis ootamatusi.

Töö juurde asudes olin lihtsameelselt veendunud, et jõuan käesolevate kaante vahele midagi kokku kirjutada kõikidest oma välismaareisidest. Ilmselt olin aga raamatu esialgse plaani visandamisel võtnud vale mõõtkava. See maksis kätte.

Kui olin lõpetanud kirjastusega kokkulepitud mahuga käsikirja, siis konstateerisin lõõtsutades, et olin hädapäraselt toime tulnud alles ühe reisi kirjeldamisega.

Niisiis puudub raamatul esialgu lõpp, õigemini teine osa. Loodan kunagi edaspidi selle kirjutada, et juttu jätkata ülejäänud maadest (juba kokkusurutumalt) ja tõmmata ka mõningaid võrdlusjooni arhitektuuriga meie suurel kodumaal.

Esimesed muljed

«Arhitektuur moodustab keskkonna, milles toimuvad kõik keerulised eluprotsessid. Peamine on aga inimene.» Et niisugune raamatutõde on igati eluline, selles veendusin järjekordselt Moskvas Šeremetjevo lennujaamas, märgates Londonisse kongressile sõitvaid arhitekte tähelepanelikult uurimas mitte vastvalminud, vaieldamatult vaatamisväärse rahvusvahelise lennujaama arhitektuuri, vaid inimesi. Täpsemalt väljendudes — üldises saginas õigegi rõõmustavat inimgruppi, millesse kuulus kümmekond väga graatsilist, silmapaistva elegantsiga riietatud noort kaunitari. Üllatavalt pikakasvulist, ent sellele vaatamata jalustrabavalt kõrgetel ja peentel kontsadel ning kroonitud veelgi peenemate kõrgete kohevate soengutega.

Kes need ometi võiksid olla? Kui on tegu Moskva kinofestivalile saabunud välismaiste filmitähtedega, siis miks sõidavad nad minema just nüüd, enne festivali algust?

«Kõnelevad omavahel vene keelt!» kuulen kedagi lausuvat. «Nähtavasti on nad Leningradi balletiartistid, kes sõidavad Londonisse «Covent Gardenisse» esinema.»

Kuid kas on mõeldav, et balletis võiksid tantsida minupikkused[1] ja isegi pikemad naisolendid määratu suurte soengutega?

Mõistatus lahenes üsna ootamatult. Leidus asjatundja, kellele küsimus oli läbinisti selge:

«Need on Moskva Moemaja mannekeenid, kes sõidavad Londonis avatavale Nõukogude näitusele demonstreerima meie moeloomingut. Nad kõik on valitud ülikõrget kasvu sellepärast, et praegu hinnatakse Läänes just pikka ja saledat figuuri. Noh — ja on demonstratsioonisaalis kaugemale näha ka . . .»

Seletus oli kõigiti ammendav.

Arhitektuur võib olla, kuid inimene peab olema ja ta jääb alati peamiseks. Selles veendusin uuesti, kui avasin järgmisel hommikul Londoni paksukaustalised ajalehed. Peaaegu kõigis oli pool, mõnes koguni terve lehekülg pühendatud meie kümne lennukaaslase tutvustamisele. Ülesvõtetega, moekunstnike sulejoonistega ja väga üksikasjaliste kirjeldustega. Suurte ja rasvaste kõmupealkirjade all: «Venelased saatsid Londonisse oma kõige elegantsemad ja kõige osavamad saadikud!», «Nõukogude Liit on otsustanud kummutada meie ettekujutuse vene naise põhitüübist!» jne. jne.

Seevastu tuli lootusetult kaua lehtedes sorida, enne kui lõpuks leidsin lühikese ja kuiva sõnumi (meie lehemeeste keeles «nupu») selle kohta, et Londonisse on kogu maailmast kokku sõitnud üle kahe tuhande arhitekti, et kongressisaalides arutada uute ehitusmaterjalide ja uue tehnika mõju arhitektuurile.

Et inimene on alati olulisem kui arhitektuur, tõestavad lõppeks ka meie oma ajalehed. Kui leiame neis foto

[1] Tühja kõhuga 191 cm, täis kõhuga 189 cm.

Mustamäe elamumassiivist, Tallinna laululavast või Polütehnilise Instituudi uutest korpustest, siis ei maksa pildi allkirjas otsida midagi, mis kõneleks arhitektuurist või arhitektidest. Kindlasti on aga seal ära märgitud i n i m e n e, see tähendab fotograaf, kes sai hakkama vägiteoga ja võttis üles valminud ehituse.

Miks ma nii pikalt keerutan inimestest ja arhitektuurist?

Et iseennast kohe alguses enesekriitiliselt korrale kutsuda.

Nimelt oli Juhan Smuul kord sattunud ühte televisioonisaadet nägema, milles vestlesin Inglismaast. Ta iseloomustas seda hiljem umbes nii:

«Igasuguseid majakatuseid näed, aga i n i m e s i ei näe. Vaata vahel allapoole ka . . .»

Lõpuks oleme siis ikkagi lennukis ja lendame Inglismaa poole. Reaktiivlennuki nimi on «Comet-4B», tal on neli «Rolls Royce'i» mootorit, mahutab kaheksakümmend kuus reisijat ja kuulub firmale «British European Airways». Mul on viimastel aastatel olnud juhus sõita üsna mitmete välisfirmade reisilennukitel, nagu prantslaste «Caravelle'il», Ameerika suurimal «Boeing-707-l», «Lendaval Hollandlasel», «Metropolitanil», «Swissair» ja «Air-India» lennukitel ja neid võrrelda meie TU-124, TU-104, IL-18 ja AN-10-ga.

Võiks ju pikalt kõnelda kiirustest, kõrgustest, erinevustest personalis, sõitjates, mootorite mürinas, teel pakutavas eines ja kabiinide sisekujunduses, mis üldiselt ei tule kuidagi meie lennukite kahjuks. Kuid ühest omapärasest detailist välismaistes lennukites on vähem kõneldud. Nimelt vaiksest, närivast ebakindluse tun-

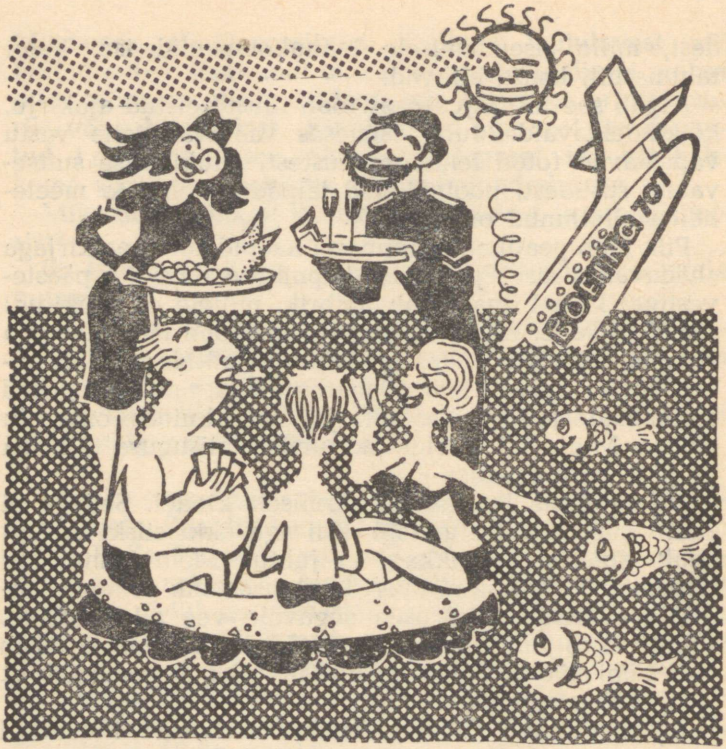
dest, mille sisendamisele lennukompaniid ise, kuigi tahtmatult, kaasa aitavad.

Algab see nii. Stjuardess toob illustreeritud ajakirju, kõikmõeldavaid. Juba esimeses vaatavad teile vastu vapustavad fotod lennuõnnetustest, õhuhiiglase suitsevatest rusudest, poolpõlenud laipadest, ohvrite meeleheitest hullunud omastest.

Pilk jääb peatuma tulipunasel käepidemel pealkirjaga «hädaväljapääs», pakendil hapnikuseadme ja päästevestiga. Istmel aga lebab ümbrik, millele on trükitud: «See on Teile. Ärge unustage seda kohe läbi lugeda!» Avame ümbriku. Selles on lõbusate piltidega reklaambrošüürid, kaart lennu marsruudiga, mitmesugused teatmematerjalid ja asjalik juhend, kuidas oma elu päästa. Mulle jäi meelde üks umbes niisuguse tekstiga elupäästmise õpetus:

«Meie firma lennuk on äärmiselt kindel. Sellega ei juhtu kunagi mitte midagi. Kui aga äkki siiski midagi peaks juhtuma — ikkagi ei juhtu. Meie lennuk on nimelt nii ehitatud, et kuigi ta alguses ehk ookeani langedes mõneks ajaks üsna sügavale vee alla sööstab, tõuseb ta hiljem tõenäoliselt veel kord pinnale ja püsib seal kuni 8 tundi, mis on küllalt pikk aeg selleks, et Teid päästa.»

Edasi järgneb juhend, kuidas haikalade ilmumisel visata vette kollast pulbrit, mis pidavat mõnevõrra vähendama nende elukate söögiisu. Et juhtida enesele tähelepanu avamere mühisevas monotoonses majakõrguses lainetuses, on lisatud väike vile, mida võib aegajalt meeleolu tõstmiseks puhuda. Kui vee peal püsimiseks ettenähtud kaheksa tundi satuvad kogemata öö peale, siis soovitatakse viibutada väikest taskulampi.



Rahustav tekst jätkub:

«Avariisignaali korral palutakse sõitjail kustutada sigaret, võtta ära lips, avada kraenööp, eemaldada enesest t e r a v a d esemed (kingad, täitesulepea, prillid ja kunsthambad) ning säilitada absoluutne rahu. Muus osas usaldage täielikult lennuki meeskonda, kes on saa-

nud suurepärase ettevalmistuse ning valib kõigist võimalikest variantidest alati selle, mis on Teile isiklikult kõige soodsam.»

Seesugune südamlik õpetus leidus tõepoolest trükitud instruktsioonina reaktiivlennukis «Boeing-707», samatüübilises, millega mäletatavasti hukkus Brüsseli ligidal traagiliselt kogu USA iluuisutajate paremik, kes oli teel maailmameistrivõistlustele Prahas. Kolme viimase aasta jooksul on alla kukkunud seitseteist «Boeing-707» tüüpi lennukit. Ainuüksi 1962. aastal nõudis see lennukitüüp 487 inimelu. Nähtavasti valib kõrgesti kvalifitseeritud meeskond «Boeing-707» seadmete igasuguste häirete korral alati ühesuguse «kõige soodsama variandi».

Tuleb vist ühineda meie raadiokommentaatori arvamusega, kes nõukogude kosmonautide ajaloolisi lende kirjeldades lisas, et kapten Shepardi ja major Crissomi isiklikku mehisust ei saa kuidagi alahinnata, sest nad asusid sõidule õigegi ebakindlate ja ebamugavate ameerika rakettidega ...

Ent seekord läks kõik hästi, õhuhiiglane tiirutas juba Londoni kohal ja sättis maanduma. Sõiduks oli kulunud veidi üle kolme tunni. Pole parata — kaasaegne tehnika võtab meilt ära toreda tunde, et oleme reisinud kaugele.

Maa peale jõudes kogesin, et ilmaennustuste tõepärasusega on viimasel ajal kõikjal midagi õige põhjalikult sassis. Inglaste endi poolt koostatud kongressi ametlikes materjalides teatati, et «juulikuu oodatav keskmine temperatuur Londonis on +19° C. On võimalikud mõningad kõikumised mõlemale poole, mille tõttu soovitame igaks juhuks kaasa võtta ka soojemaid riideid».

Tegelikult võttis kuulu järgi rõske ja udune Inglis-

maa meid vastu kõrvetava päikesepaiste ja 98-kraadise soojusega. Oli veel meie õnn, et kraadid olid Fahrenheiti järgi, muidu oleksime vist päris pehmeks sulanud. Kuid ka Celsiuse järgi tegi see välja oma 37 pügalat varjus, mis keskmisele tallinlasele on kaks korda kõvem kui küllalt. Veelgi rohkem üllatas meid asjaolu, et pilvitust põuapalavusest hoolimata ei olnud enamik londonlastest loobunud süsimustade vihmavarjude kaasaskandmisest. Põhjus sai hiljem päris põhjalikult selgeks. Põhjalikult seepärast, et kõik vestlused kolleegidega ja juhuslike lauanaabritega külaskäikudel ja vastuvõttudel algasid kirjutamata reeglina alati ühest ja samast ammendamatust jutuainest — ilmast.

Tuli välja, et Inglismaal tasub tõepoolest ilmast kõnelda. Need jutud pole sugugi niisama suusoojaks.

Säravates värvides trükitud turismiprospektidest ja plakatitest oli mul aegade jooksul tekkinud mulje, et kuhu ka ei reisiks, ikka valitsevad seal ilusamad ilmad ja parem kliima kui kodus. Ning loodetavasti on lugejatelegi lohutav kuulda mõnede teiste rahvaste hädadest.

Inglane liigub kogu aeg vihmavarjuga, sest omal maal ei tohi ta oma ilma üldse uskuda. Ilm muutub koos tuule suunaga tihtipeale koguni mitu korda ööpäevas.

Üks sealseid arhitekte lausus selle kohta ehtsa Tuule-Juku iseteadvusega:

«Meie heitlik ilm on tuhande aasta jooksul kujundanud inglaste karakterit. Oludega kohanemine on muutunud rahvuslikuks iseloomujooneks. Me ei koosta kunagi ühtegi plaani, mida ei saaks muuta, kui seda tingib ilmamuutus . . .»



Küsisin: «Kas Teie väide kehtib Inglismaal ka arhitektuuriliste ja poliitiliste plaanide osas?»

Vestluskaaslase nägu kõverdus muigeks. Enne vastamist puhus ta õhku rea laitmatuid suitsurõngaid.

«Meie arhitektuur on äri. Hea äri. Et seda kaua ja kasulikult teha, peab eelkõige olema korrektne. Väga korrektne. Aga meie poliitika — see on Londoni udu.»

Jätame arhitektuuri esialgu kõrvale. Ent Londoni udust peab kirjutama juba puhtast printsipiaalsusest. Eriti kuna ma seda ise mitte kunagi näinud ei ole. Aga kriitikud heidavad reisikirjameestele kõvasti ette oma silmaga nähtud faktide kiretut registreerimist, fantaasiavaesust ning teatmematerjalide nappi ja saamatut kasutamist. Eks ma siis ka ponnistan ilma silma nägemata ja käe katsumata.

Niisiis — Londoni udu.

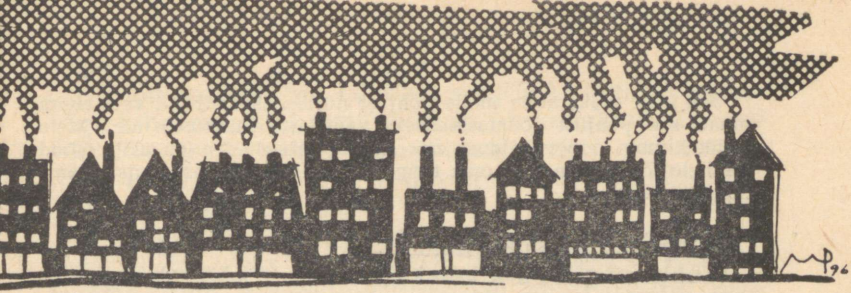
Kas panite tähele: Londoni, mitte Inglismaa udu? See on väga oluline, sest näiteks 1962. a. detsembris oli kogu London viie ööpäeva jooksul mähitud niisama paksu niiskesse uttu kui Sherlock Holmesi hiilgepäevadel. Aga kõigest mõned miilid metropoli piiridest väljaspool olid kõik need viis päeva pilvitud ilmad ja kolmekümne viie tunni vältel olevat paistnud koguni päike.

Milles siis asi seisab?

Londoni ülikooli geograafiaprofessor Gordon Manley seletab asja alljärgnevalt:

«Enamikul juhtudel oleneb meie talvine temperatuur Atlandi tsooni madalrõhualade liikumisest. Teravad lõunatuuled vahelduvad mõne tunni tagant paduvihmadega. Seejärel taevas selgineb, viivuks näitab ennast tõenäoliselt koguni päike ja tavaliselt hakkab puhuma värske läänetuul, mis toob enesega kaasa veel ühe kuni kaks vihmavalingut. Öö võib tulla selge — täielik tuuletus, läbimärg maapind, tihe udu kõikides orgudes ja öökülm vastu hommikut. Kuna novembris, detsembris ja jaanuaris ei tõuse päike horisondi kohal kuigi kõrgele, siis on ainult tuul võimeline hajutama udu, mis tekkis vaikse öö jooksul. Päikesele ei ole see talvel jõukohane.

Enamik meie suuremaid linnu paikneb laiades jõeorgudes, kus tekivad udud. Peaaegu kakskümmend miljonit inimest, s. t. umbes kaks viiendikku kogu Inglismaa elanikest elab seitsmes suures, äärmiselt tihedalt hoonestatud elurajoonis, mis kujutavad enesest pal-



jude linnade rühmitusi. Kümne miljoni elanikuga London, mis laiub 40—50-kilomeetrise läbimõõduga pindalal, on neist suurim.

Enamikel linlastest on harjumuseks kütta niisketel õhtutel oma korterites lahtisi kaminaid kivisöega. Aga just need hubased kolded annavadki kõige valdavama osa suitsust. Tööstusettevõtete korstnad põhjustavad sellest hädast ainult ühe kolmandiku. Järelikult — mida rohkem on linnas elanikke, seda suurem on õhus suitsu ja tahma kontsentratsioon. Ja nii tekib linnades kaugelt tihedam ja ebameeldivam udu kui maal. Niisugune udu on väga püsiv, kuigi selle kõrgus maapinnast ei ületa sada viitkümmend meetrit.

Vaevalt suudab Inglismaale saabunud inimene ette kujutada midagi veel vastikumat kui novembri lõpu külm ja rõske udune õhtu temperatuuriga nii kolme kraadi ümber. Minule isiklikult on see peaaegu niisama ebameeldiv kui lumetuisk New Yorgi tänavatel või jälk soe paduvihm, mille alla jäin Bostonis, või õel kohalik udu, mürgitatud kümnete tuhandete autode heitegaasidest, nagu see esineb Los Angeleses.

Meie udud on saanud kuulsaks eelkõige seepärast, et meie külalised talviti peatuvad linnades. Kuid ometi esineb Prahas, Hamburgis ja Milanos samuti udu! Igatahes jääks sissesõitnuil, kui nad elaksid talvel maarajoonides, Inglismaast hoopis teine ettekujutus.

Seega võiks öelda, et meie saar on ootamatute ja sagedaste ilmamuutuste maa, kus tugevad Atlandi tormid talvel lakkamatu mühinaga kaldaid ründavad. Ent see on ka unustamatult ilusate pikkade juunipäevade maa, mida meie poeedid on ülistanud mitmete aastasadade kestel. Maa hingematvalt vingete kirdetuultega aprillis, lõputute tuuliste vihmapäevadega rõskel sügisel, harvade lumesadude ja külmadega talvel, kangekaelse põuaga, mis sageli tekitab veepuuduse suve alguses.

See kõik võiks anda meile põhjust nurisemiseks. Kuid veel enam annab see põhjust rõõmustamiseks sagedaste muutuste üle. Meie petlik kliima loob vaheldust, mis stimuleerib elu. Ta on alati olnud igaühele jõukohane, kes oma tööga on püüdnud ennast kaitsta tema kapriiside eest.»

Niipalju Inglismaa ilmast.

Psühholoogid on kindlaks teinud, et kõige kauemaks jääb igast uuest asjast mällu püsima esimene mulje. Esimene hoone, mida Londonis nägime, oli lennujaam, esimesed inimesed — pakikandjad. Mõlemad jätsid soodsa mulje. Pakikandjad oma osavuse, hea kasvatuse ja sõbralikkusega, lennujaam asjaliku arhitektuuri ja mõningate pudelikujuliste suuremõõduliste «väikevormidega», mis ka võhikule kohe saabumisel selgeks tegid: «Et mitte eksida — «White Horse'i» viski.»

20. juunil 1961. a. nõudis lord Conesford Inglise parlamendi ülemkojas valitsuselt nendesamade viskireklaamide viivitamatut kõrvaldamist «seoses arhitektuurilise sündsusega ja et vältida rahvusliku prestiiži kõigutamist». Ühtlasi palus ta teatavaks teha, milline organ oli andnud loa tohutute viskipudelite eksponeerimiseks Londoni uue lennujaama tsentrumis.

Valitsuse nimel vastas Earl Jellicoe, et reklaami kujundus, suurus ja paigutus on sanktsioneeritud õhutranspordi ministri poolt, et reklaamist saadav tulu on tõhus ja ministril lasub kohustus muuta uued lennujaamad tulutoovaiks.

Lord Conesford avaldas seepeale oma imestust, et valitsus võttis alguses ametisse nii kuulsa ja silmapaistva arhitekti nagu mr. Gibberd ja laskis tal projekteerida kogu lennujaama suurejoonelise kompleksi, hiljem aga lubas «vägistada õnnestunud tööd arhitektuu-

rilise solvanguga. Mr. Gibberd on RIBA[1] liige ja sellest väga kibestunud, et tema tööd on nii koheldud. Kas me võiksime teada saada selle konsulteeriva arhitektidefirma nime, kes ministri volitusel küsimuse läbi vaatas ja oma nõusoleku andis?»

Parlamendisaalis kõlas naer, kui Earl Jellicoe vastas: «Ma ei tea, kas ma peaksin seda üldse teatavaks tegema, kuid arhitektuurifirma oli mr. Gibberdi oma firma.»

Kui õhutranspordi ministrilt Thorneycroftilt küsiti, miks ta lubas näotu reklaami püstitada, kirjutas ta vastuseks lihtsalt: «Raha pärast.»

Arhitektuur ja äri...

Arhitektuur on Inglismaal vist tõepoolest äri. Hea äri. Kuid kas tõesti nii korrektne, nagu eespool väideti?

...Esimest muljet kõrgest teenindamiskultuurist täiendas veel liginev kogukas nokkmütsiga bussijuht, kes küsis üliviisakalt, kas saabusime selle lennukiga, kas meid on kakskümmend seitse inimest ja kas oleme kongressile sõitnud arhitektid. Meie vastused rahuldasid teda täielikult ja ta teatas, et tema ongi see õige mees, kelle ülesandeks on meid hotelli viia. Meie omakorda pärisime, kas ta on ka kindel, et pidi vastu sõitma Nõukogude delegatsioonile ja meid nimelt «Park Court» hotelli, aga mitte kusagile mujale viima. Selles oli ta absoluutselt veendunud.

Niisiis sõitsime. Hotelli ees tõsteti meid ilusasti koos pagasiga maha ja buss veeres minema. Administ-

[1] RIBA — Kuninglik Briti Arhitektide Instituut.

raator teadis juba meie tulekust ja hakkas aega viitmata tube jagama. Delegatsiooni juhil õnnestus telefoni teel astuda ühendusse Nõukogude Liidu saatkonnaga ja kuulda sealt, et meie inimestele reserveeritud hotell on siiski hoopis «Strand Palace». Selgus, et meid oli sõidutatud itaalia arhitektide peatumiskohta.

Tekkis kuidagi tuttavlikult soe tunne, kui märkasin, et ka Inglismaal ei huvitu autojuhid liigselt koorma sisust ja püüavad eelkõige täita tonnkilomeetrite plaani.

Siinkohal pean lugeja ees vabandama. Püüdsin leida tonnkilomeetri asemele midagi inglaslikumat, kuid uppusin lootusetult saareriigis kehtivasse mõõtude süsteemi. Tuli välja, et ainuüksi miile on vähemalt kolme sorti:

1 mere- ehk geograafiline miil	= 1,855 km
1 statuut ehk briti miil	= 1,6093 km
1 londoni ehk inglise miil	= 1,5240 km

Tonne on küll veidi vähem, kuid ikkagi kahte tõugu:

1 pikk tonn	= 1016,05 kg
1 lühike tonn	= 907,18 kg

Aga igasugustest tollidest, jalgadest, jardidest, liinidest, *palm*'idest, *rod*'idest, *chain*'idest, *furlong*'idest, pintidest, gallonitest, bušselitest, *gill*'idest, *peck*'idest, *puncheon*'itest, tünnidest, naeltest, untsidest, *firkin*'itest, *kilderkin*'idest ja barrelitest ei maksa kohe mitte rääkidagi.

Tabasin end mõttelt, mis kõik küll juhtuks, kui ka meil kehtiks niisugune segane ja mitmekordselt paralleelne mõõtuderägastik. Kuidas abitu 100 grammi tellija jääks igaveseks eksijaks ja kui hämmastamapane-

valt kiiresti ja tulutoovalt orienteeruksid keerukas süsteemis mõned grammide väljamõõtjad ja -arvestajad. Mis viga Inglismaal äri teha!

Ühendatud Kuningriigi autojuhtidest jäi teisigi kustumatuid mälestusi. Pisut ette rutates võiks jutustada, kuidas me nädal hiljem, kui pidime Coventryst bussiga tagasi oma hotelli sõitma, sattusime veelgi usaldusväärsema välimusega mundrimehe kindlakäelisel suunamisel hoopis Birminghami — Londonist 200 km eemal asuvasse suurlinna. Bussijuht jälgis pidevalt ja asjatundlikult suurt autoteede kaarti, millel kõik magistraalid olid tähistatud samade numbritega nagu teeviidadki. Autostraad, mida mööda sõitsime, oli õige. Ainult bussi rool ja mootor paiknesid korpuse suhtes ilmselt vales otsas. Nii tegime kohapeal oma nahal kindlaks, kuidas inglise nalju täie järjekindlusega juurutatakse tegelikku ellu.

Aga üldiselt hea, et niigi läks. Olen ka amatöörautojuht ja kannatasin kuumusest hoolimata kogu aeg külmavärinate ja mitmetesse kehaosadesse löövate ekstrapistete all, kui sõitsime tänavaristide tihedas liikluskeerises vale suunas vastusõitjatele vastu — samuti vale suunas.

Inglismaal, nagu Rootsiski, kehtib praegu (viimaste Euroopa maadena) veel vasakpoolse liikluse süsteem. Ja jääbki vist väga kauaks püsima, sest süsteemi muutmine on õige kulukas ettevõte. Ümber ehitada tuleksid ju kõik busside ja trammide uksed, rooliseadmed, valgusfoorid, liiklusmärgid, parkimisplatsid, suurte mitmekorruseliste garaažide üles- ja allasõidu rambid jne.

Inglased ja rootslased ise on vasakpoolse liiklusega

harjunud. Sissesõitnud välismaalased aga mitte. Kuna Lääne-Euroopas ühelt maalt teise sõitvate autoturistide juba praegu sadadesse tuhandetesse ulatuv arv aastast aastasse kiirelt kasvab, siis segunevad tänavatel ja maanteedel vasakpoolse ja parempoolse hingeeluga autojuhid.

Kuni kõik läheb hästi, pole nagu väga vigagi. Ent kujutame enesele korraks ette rooli hoidvat välismaalast ootamatult tekkinud ohtlikus olukorras. Siis hakkavad välkkiirelt toimima aastate jooksul sisseharjunud refleksid — ja just vastupidiselt sellele, mida peaks õnnetuse vältimiseks ette võtma.

Kui nüüd poolelijäänud kohast jätkata, siis mäletatavasti olime jõudnud võõrasse hotelli. Siia hakkasid lennujaamast taksodel väiksemate gruppidena saabuma itaalia arhitektid.

Nagu vahel on kombeks öelda — tekkis soe kontakt.

Neid siiski Nõukogude delegatsioonile järelesaadetud bussi ei olnud pakitud.

Lõpuks jõudsime meiegi taksodel «Strand Palace'i» hotelli, mis asub otse Londoni City südames, Trafalgari skvääri ja Waterloo silla vahel.

Missugune ta siis on — see suur London?

Tsiteeriksin siin kahte oma žanri klassikut. Kõigepealt tuntud publitsisti James Boswelli, kes 1791. a. kirjutas sõnad, mida inglased ise praegugi meelsasti kasutavad ja ilmselt täiel määral kehtivaks peavad:

«Olen end tihti lõbustanud mõtetega, kuivõrd erinev paik on London erinevate inimeste silmis. Need, kelle piiratud vaimu kammitsevad mingid ühesuunalised mõtted, näevad tedagi ainult nende vahendusel. Poliitik mõtleb Londonist üksnes kui valitsuse ja erinevate ministeeriumide asukohast; karjakasvataja kui määratu

suurest turust kariloomadele; kaupmees kui kohast, mille börsil leiavad aset imeteldava ulatusega äritehingud; draamaentusiast kui suurejoonelisest lavast täis teatrielamusi; elumees kui kõrtside kogumikust ja kahtlaste voorustega daamide tohutust tallermaast. Kuid intellektuaalne inimene on sellest linnast jäägitult võlutud, mõistes ja haarates inimliku elu täiust kogu tema vaheldusrikkuses, millest mõtisklemisel puuduvad piirid.»

Nii arvas inglane, oma maa patrioot.

Kuid loeme profülaktika mõttes ühe katkendi ka sakslaste vana reisijuhi «Griebeni» üheksandast väljaandest:

«London on suuruselt teine linn maailmas, õigemini küll suur segu ja segadus üksteise kõrvale ja üksteise sisse kasvanud väikelinnadest, küladest ja asulatest, mis on aegade jooksul üha laienevas ulatuses liitunud ümber südamiku — City. Kõik need üksikosad on — vahel rohkem, vahel vähem — puudutatud suurlinna nivelleerimistendentsidest. Kogu hiigelkompleksi üksluisus on hirmuäratav, kuigi sellest pidevalt voogab läbi määratu liiklus, mille tempo ja tihedus vapustavad.

Oma suuruse kõrval on London üks maailma peamisi transporditsentrumeid, ühteviisi tähtis nii kauplemise kui ka kaupade ja inimeste ümberlaadimise kohana, võimas tööstuslinn ja maailma rahamajanduse keskpunkt.

Selles metropolis iga päev asetleidva hiiglasliku äritegevuse tuumaks on City, mis ise mõjub kui üksainus koletu suur ja all-osakondadeks jaotatud kaubamaja. Selle linnaosa äri-iseloom on peaaegu äärmusliku puhtuseni välja arendatud ning niisugusena ei puudu tal muljeid tekitav suurus. Ühtlasi on üllatav jälgida Cityst väljakiirgavat mõjujõudu, kuna see on suutnud kogu hiigellinna kompleksile anda mingi ärilise välimuse, mis üksikutes linnaosades ilmneb kord arglikumalt, kord suurejoonelisemalt, kord segasemalt, kord selgemalt.

Vähemalt ärilise näo poolest kujutab London enesest tervikut, kuigi temas tegelikult — vaatamata monotoonsusele — puudub üldine terviklikkus. Üksteisega meelevaldselt liitunud hoonemassiive iseloomustab nende vormitus. Linn tervikuna on kujundamata. Seetõttu mõjub ta oma tohutu massiga ängistavalt ja rusuvalt.»

Viimati loetu on kirjutatud 1929. aastal.

Tsitaadid on küll erinevad, kuid sisuliselt ei püüagi teineteist ümber lükata. Pigem täiendavad ja on mõnes suhtes koguni sarnased. Nimelt on mõlemad kirjutatud üsna kaua aega tagasi, ent jäänud sellele vaatamata täiel määral kehtivaks ka tänapäeval. See on üheks tõendiks, et Londonis on midagi, mis muutub väga aeglaselt, püüab vastu panna ajaloo arengu survele. Need on londonlased, inglased ise, kelles on õige sügavalt juurdunud konservatism, rahulolu olemasoleva ja umbusaldus kõige uue suhtes.

Võtame üsna juhusliku, ent küllaltki kujuka näite. Hotell, milles elasime, oli väga vana, soliidne, hea asukohaga. Meie sealviibimise ajal ehitati teda järkjärgult ümber ja uuendati tervet sisustust. Enesestmõistetavalt püüti teha kõike kõige paremini, milleks ilmselt jätkus piisavalt raha, luksuslikke materjale ja komplitseeritud seadmeid.

Meie hämmastuseks ehitati aga ka kõik uued vannitoad ilma dušiseadeldiste ja sooja ning külma vee segistiteta. Vannide otstes oli vaid kaks eraldi kraani kuuma ja külma veega. Jooksva vee temperatuuri reguleerida ei olnud võimalik — tuli ennast loputada seebises vannivees või külmaveekraani all, kuna kuum vesi oli tõepoolest peaaegu keev.

Sama asi kordus eranditult kõigi kätepesuvalamutega, kusjuures lugu oli veelgi ebamugavam. Kahe inimese numbris peseb toakaaslane kraanikausi juures hambaid, ajab habet või koguni uhab külma veega käimisest väsinud jalgu. Teil aga tekib soov nägu pesta. Selleks tuleb kõigepealt pesunõu põhjalikult kuuma veega puhtaks pesta, väljavooluava korgiga sulgeda

ning kahe kraani abil doseerida sobiva temperatuuriga küllaldane veekogus. Nägu tuleb loputada samas seebivees, milles pesite, või korrata pikka protseduuri uuesti otsast peale.

Vahest oli see hotelliomaniku veider kapriis?

Ei olnud. Analoogilised, meie arusaamise järgi ebahügieenilised ja tülikad kätepesuvalamud paiknesid eranditult ka kõigi nende, tihti alles vastvalminud paljukülastatavate ühiskondlike hoonete tualetiruumides, mida oli juhus külastada.

Samal ajal leidus ehitustarvete spetsiaalkauplustes ja ka suuremates universaalkaubamajades väga rikkalikus valikus igasuguseid vanni- ja pesunõude veesegisteid ning dušše. Ka kõige moodsamaid, alles viimasel ajal kasutusele võetud süsteeme, mille juures tuleb skaala osuti nupukese abil pöörata soovitavale temperatuurile ja hiljem kasutada ainult ühte käepidet jooksva vee koguse reguleerimiseks. Nupukest ei ole edaspidi enam üldse vaja puudutada, kuna eriseadeldis annab automaatselt alati kord määratud ühtlase temperatuuriga vett.

Inglased lihtsalt ei tahtnud tarvitusele võtta kaasaegsemat süsteemi (mida muide paljude uute ehituste juures kasutavad itaallased, rootslased, soomlased jt.), kuna nad lihtsalt olid harjunud vana viisi ning ei pidanud vajalikuks oma harjumusi muuta.

Inglane loeb pidevalt ainult ühte ja sama ajalehte — seda, millega ta on harjunud.

Coventrys sain jutule ühe inglise ehitusinseneriga, kelle vaated, vähemalt ehituspoliitikat puudutavates küsimustes, osutusid õige teravalt kriitilisteks ja radikaalselt vastukäivaiks nende juures üldiselt kehtivatele



tõekspidamistele. Pidasin seetõttu võimalikuks huvi tunda, kuigi teadsin, et Inglismaal ei ole kombeks niisugustest asjadest võõrastega kõnelda, kas ja kui, siis millisesse poliitilisse parteisse ta kuulub.

Mees pahvatas üsna ebainglasliku häälekusega naerma ja vastas: «Ma olen konservatiiv.»

«Aga teie seisukohad on ju kõike muud kui konservatiivsed?»

«Seda küll. Mulle nende poliitika üldse ei meeldi. Kuid te peaksite aru saama — mu isa oli konservatiiv ja vanaisa oli konservatiiv ja vanavanaisa oli konservatiiv ning oleks õige imelik, kui mina järsku ei oleks konservatiiv. Olen samast perekonnast... Minu arvates tuleks teil inglise vanasõnalikku traditsionaalsust võtta lihtsalt kui head näidet tõeliselt elavast ja lugupidavast suhtumisest kõigesse möödunusse.»

Ei tea. Minul igatahes on raske omavahel seostada konservatismi ja elavat suhtumist. Võib-olla on konservatism tavalise inglase igapäevases elus tõepoolest ainult sentimentaalne leppivus vanade harjumustega, sissejuurdunud hirm ja laiskus kõige uuestiloodava ees. Ent nende ebatavaliste inglaste juures, kes suunavad suurt välis- ja sisepoliitikat?

Rahvusvahelisel kongressil

Püüdsin lugeja mõtteid pöörata inglaste konservatismile, kuna ilma selleta oleks isegi raske mõista Londonis toimunud arhitektuurikongressi olemust.

Mul on nimelt tekkinud kuri kahtlus, et Kuninglik Briti Arhitektide Instituut ei astunud mitte juhuslikult samme just uusi ehitusmeetodeid käsitleva suure rahvusvahelise kongressi korraldamiseks oma maa pealinnas. Kogu kongressi tööst, näituste eksponaatidest ja külastatud uutest ehitustest jäi mulje, et inglased ei kutsunud endale külalisi kogu maailmast mitte selleks, et demonstreerida võõrastele oma saavutusi ehituste industrialiseerimise alal ja nendega kiidelda, vaid lihtsalt selleks, et lasta iseennast ühe kõvema pauguga üles äratada. Senised ettevaatlikud katsed väiksemate kohapealsete raputamistega põlistest traditsioonidest und nägevaid inglise ehitusringkondi üles äratada olid ilmselt lõppenud vaid sellega, et magajad ei taibanud midagi ja tõmbasid teki veelgi kõvemini üle pea.

Progressiivsemad arhitektide ja ehitajate ringkonnad nähtavasti tunnetasid ülimat vajadust pöörata lõpuks otsustavalt selg vanadele ehitusmeetoditele. Kuid ilm-

selt puudus neil tellijate ja ehitusringkondade mõistmine ja laialdane toetus — nii moraalne kui materiaalne. Seepärast kutsusid nad ise kunstlikult esile tugeva impulsi, mis pidi eelkõige nende endi veendumusi tugevdama ja ühtlasi teisi vaimsest tardumusest üles äratama. Ka neile, kes ei soovinud oma kodustest kindlustest lahkuda, oli vaja kujukalt tõestada, et Nõukogude Liidus, sotsialismimaades, Prantsusmaal, Rootsis, Ameerikas, Soomes jm. on tehaselise masstootmise meetodid tõepoolest ka arhitektuuris juba kindlalt juurdunud. Et meistritel on tulnud aeg lõppude lõpuks järele jätta kallite tõldade ehitamine (kui kaunid need ka ei oleks), kuna kogu maailmas on ammu hakatud sõitma vabrikus valmistatud odavatel ja mugavatel autodel. Ent oi kuidas inglastele tänapäevalgi meeldivad tõllad ja isegi raudrüüd! Kuid sellest edaspidi.

Kas möödunud kongressi mõju oli küllaldane, et tuua täit murrangut Ühendatud Kuningriigi traditsioonilistesse ehitusviisidesse, on veel varajane öelda. Küll aga võib kindlalt väita, et Inglismaal töötab väga võimekas grupp (viimase maailmasõja järel endisest kaitseobjekte projekteerivast organisatsioonist väljakasvanud) projekteerijaid (nn. CLASP), kes vähemalt koolihoonete osas on koos haridusministeeriumiga suutnud läbi suruda progressiivsed industriaalsed ehitusmeetodid ja arendavad neid edukalt ja originaalselt edasi.

Huvitav on märkida, et nende tehaseliselt valmistatud koolide seinad, vahelaed, kandepostid, talad, trepid, katused jm. olid metallist. Nähtavasti on mõistel «kohalik mittedefitsiitne materjal» igal maal oma tähendus. Sama tuleb öelda ka hindade kohta: puit ja tse-

ment on Inglismaal kallid, seevastu aga plastmassid, vitriiniklaas ja isegi värvilistest metallidest tooted suhteliselt mõõdukama hinnaga.

Eriti häid saavutusi on aga inglise arhitektidel pargikunsti ja kaasaegse linnaehituse alal, mis meeldivalt silma paistab eelkõige uute, sõjajärgsel perioodil ehitatud kümmekonna Londoni satelliitlinna juures. Siin nägid kongressi külalised rohkesti huvitavat ja edasiviivat, pealegi palju niisugust, mida oma maa tingimustega kohandades on kõigiti otstarbekas kasutusele võtta.

Omamoodi õpetlik oli ka kongressi organisatsiooniline külg. Kolm sisukat peaettekannet (professor Russell Hitchcockilt USA-st, prof. Pier Luigi Nervilt Itaaliast ja prof. Jerzy Hryniewieckilt Poolast) koos kongressist osavõtvate maade ametlike lühikommentaaridega saadeti posti teel trükitud kujul juba õige aegsasti (mitu kuud enne kongressi algust) kõigile delegaatidele laiali. Kongressi plenaaristungil Kuninglikus Festivalihallis anti peaettekandjatele sõna mitte oma kirjalike ettekannete kordamiseks, vaid ainult nende «sissejuhatamiseks» — igale kümme minutit.

Edasi toimusid istungid eraldi kolmes väiksemas töögrupis, kus üksteise järel arutati läbi kõik peaettekanded.

Kongressi ametlikeks keelteks olid inglise, vene, hispaania ja prantsuse keel. Sõnavõttude jooksvad tõlked anti edasi raadio teel. Miniatuursed transistor-vastuvõtjad jagati kõigile osavõtjatele kasutamiseks välja istungite eel. Aparaadi lüliti keeramisega sai valida sobiva keele, mis hakkas kostma kõrva külge kinnitatud imepisikesest kuuldeaparaadist. (Sama süsteemi

kasutati muide ka 1958. a. korraldatud rahvusvahelisel arhitektide kongressil Moskvas.)

Arutluste alustamiseks anti sõna kahele nn. «tellitud kõnelejale» — kummalegi viis minutit. Seejärel said sõna eranditult kõik soovijad — ent igaüks ainult viis minutit. Kui oli midagi uut öelda — seda jõudis ka viie minutiga. Kui ei olnud — parem ära kõnele. Eriti õnnetu oli see oraator, kes kiirkõnega püüdis viieminutilisse reglementi ära mahutada kahekümneminutilist teksti. Tõlkijad suutsid siis oma raadioputkades hädavaevu lahti mõtestada ühe lause iga kolme tagant, mistõttu jutu sisu muutus täiesti mõistetamatuks.

Oli suurepäraseid sõnavõtte inimestelt, kelle ehitusalasest tegevusest ei ole suurt teada. Oli ka viletsaid, jutus takerduvaid oraatoreid, kelle poolt projekteeritud või ehitatud hooneid tuntakse kogu maailmas. Mine võta lõppude lõpuks kinni, kumb oli kangem ja vajalikum, kas jutukas teiste õpetaja või napisõnaline isetegija?

Nõukogude Liidu delegaatide sõnavõtte kuulati väga suure huviga. Nii gigantset industriaalse ehitustegevuse mahtu ei ole ühelgi kapitalistlikul maal. Kogu meie suurel kodumaal ehitatakse viimasel ajal iga 1000 elaniku kohta aasta jooksul keskmiselt 14,5 korterit, Londonis aga ainult 2,1 korterit.

Ent korteripuudus on sõjapurustuste tagajärjel siingi õige terav. Pealegi on olemasolevatest elamutest 25% iganenud, s. t. üle 80 aasta vanad, 50% aga ehitatud aastatel 1870 kuni 1916.

Loomulikult ei ole Inglismaa suhteliselt väikese ehitustegevuse mahu ja hoone iga kantmeetri (meie ehitustega võrreldes kolm kuni kümme korda) kõrgema

ehitusmaksumuse juures eriti keeruline saavutada uusehituste eeskujulikku, otse luksuslikku kvaliteeti, mis paratamatult sunnib kadestama. Kuid küsimus on lihtne: kas ehitada vähe, kallilt ja väga hästi ning rahuldada ainult kitsa, privilegeeritud kihi vajadusi või anda kõigile töötajaile käegakatsutava reaalse ajavahemiku jooksul küllaldasel arvul tagasihoidlikumaid, ent igati elamiskõlblikke häid kortereid ning asuda alles siis ehitusi tehniliselt täiustama, vastavalt avarduvatele majanduslikele ja tehnilistele võimalustele. Meie maal viiakse partei ja valitsuse juhtimisel ellu viimast printsiipi, ning usun, et see vastab kõigi meie töötajate põhihuvidele kaugelt enam kui esimene, kuigi ehk väliselt efektsem.

Omamoodi inglaslik oli kongressi töökoosolekute juhtimine. Meelde on jäänud mõned laused, millega üliviisakas eesistuja hr. J. M. Austin-Smith kõnetas koosolijaid.

Näiteks: «Lugupeetud daamid ja härrad. Meil on kohutavalt kahju, et puudub võimalus kõiki sõnavõtte tõlkida täpselt teie emakeelde ja peame piirduma ainult nelja keelega. Mul on väga kahju, kuid palun siiski — jätke palun lahkudes need väikesed kantavad raadioaparaadikesed oma istmele. Kui vähegi võimalik — palun ärge unustage neid oma tasku! Ma tänan teid.»

Või näiteks: «Neliteist sõnavõtjat on juba oma mõtteid avaldanud. Nende hulgas ei olnud kedagi USA-st. Vabandage, kas teie (juhataja sihib oma nimetissõrmega meeskodanikule) olete USA-st? Jah? Siis on teil järgmiseks sõna! Ma tänan teid!»

Ehk ka nii: «Peale järgnevat sõnavõttu teeksime kümneminutilise kohvipausi. Me palume teid kõiki astuda alla kohvibaari, kuid — ma kardan väga — teie endi kulul. Ma tänan teid!»

Internatsionaalse Arhitektide Liidu (UIA) ulatuslikke temaatilisi kongresse korraldatakse iga kahe-kolme aasta tagant mõnes maailma suuremas pealinnas (näiteks Moskvas, Pariisis, Havannas, Genfis jm.). Enesestmõistetavalt on niisuguste ürituste läbiviimine seotud õigegi märkimisväärsete kulutustega, millest lõviosa langeb tavaliselt selle maa arhitektide organisatsiooni või riigikassa kanda, kus kongress toimub.

Kuninglik Briti Arhitektide Instituut piduperemehena ei teinud häbi inglaste senisele ärimehekuulsusele.

Peale mõningat läbimõtlemist ja kaalumist valis instituudi juhatus pikast nimestikust välja rea firmasid ja lubas (!) neil suuremeelselt enda kanda võtta kõik kongressiga seotud kulutused.

Alumiiniumi, peegelklaasi, roostevaba terast, sanitaartehnilist aparatuuri, telliseid, puitu, plastikaate, asfalti, vasktorusid ja teisi ehitusmaterjale või seadmeid tootvaile suurfirmadele a n t i l u b a:

1. tellida arhitektidelt kongressi administratiiv- ja näitusehoonete projektid;
2. üürida Londoni Krahvkonna Nõukogult sobiv ja küllalt suur maa-ala kesklinnas Thamesi kaldal;
3. püstitada kõik vajalikud hooned;
4. kujundada ja sisustada kõige vajalikuga siseruumid;
5. haljastada ja heakorrastada näitusevälja territoorium;

6. trükkida tuhandeid eksemplare raamatuid, prospekte, ettekannete ja sõnavõttude tekste;
7. korraldada bankette tuhandetele külalistele;
8. ja nii edasi ja nii edasi — kogu aeg täies ulatuses ainult firmade kulu ja kirjadega.

Kas firmad võtsid kõik need suured väljaminekud enda kanda ainult sügavast lugupidamisest arhitektide ja nende auväärse kutseala vastu?

Ei.

Nad tegid seda lihtsalt oma toodete reklaamiks.

Kapitalistlikes maades ollakse harjunud, et kulutused reklaamile moodustavad kuni 50% toodangu omahinnast. Firma kasum sellest ei vähene, kuna tarbijad maksavad kuhjaga kinni ka selle osa.

Kongressi presidendi — ühtlasi Kuningliku Briti Arhitektide Instituudi presidendi *sir*[1] William Holfordi kirjalik läkitus kõigile külalistele lõppes sõnadega:

«... inglise arhitektid ei pretendeeri mingitele eesõigustele, kuigi usume, et oleme kongressi korraldamisel kasulikult kaasa töötanud. Millised ka ei oleks kõige selle tulemused — teil on võimalus õppida meie edusammudest, meie raskustest ja meie ebaõnnestumistest. Meie omakorda saame kasu teie kommentaaridest ja kriitikast, uute sõpruste sõlmimisest ja vanade tugevnemisest.»

Et luua soodsamaid võimalusi isiklikeks kontaktideks ja avameelseteks jutuajamisteks kitsamat, spetsiifilist huvi pakkuvates erialastes küsimustes või ka lihtsalt sundimatuiks vestlusteks, oli peaaegu igale

[1] *Sir* — lordist madalamal seisva alamaadli tiitel.

õhtule planeeritud mõni vastuvõtt või bankett. Neid korraldasid Londoni Krahvkonna Nõukogu esimees, RIBA, Ehitustehniline keskus, mitmed arhitektuuribürood, ehitusmaterjale tootvad firmad ja üksikisikud.

Inglismaal toimuvad sellised üritused ikka veel traditsioonilise etiketi kohaselt, kuigi õhtutualettide, juveelide, frakkide, aurahade, esindusmundrite ja smokingite keskel tundsid mitmete maade delegaadid (nende hulgas prantslased, ameeriklased, kanadalased, soomlased ja osalt isegi inglased ise) end ka tavalistes tumedates õhtuülikondades üsna mugavalt.

Enamasti algasid vastuvõtud külaliste piduliku esitlemistseremooniaga sissepääsu juures seisvatele piduperemeestele. Tulipunases frakis, ordenilintidega ja akselbantidega garneeritud kammerhärra kuulutas üle kogu saali kõlavate omapäraste laulvate hüüatustega järjekordse esitletava külalise tiitli, nime ja maa, kust ta pärit oli. Kuna kutsutuid oli arvukalt, kestis niisugune protseduur mõnikord üle tunni.

Nendel ülevatel momentidel tekitas Nõukogude delegatsioon alati väikese segaduse. Nimelt kuulusid meie koosseisu ka üks kuningas ja üks lord.

Kuningaga oli lugu lihtsam. Valgevene Riikliku Ehituskomitee esimehena töötab nimelt seltsimees, kelle nimeks on K o r o l. See puhtkeeleline kokkusattumus läks inglastele ja teistele välismaalastele kaduma. Ent Gruusia NSV esindajaga oli asi vägevam. Kui lakei karjatas üle kogu saali: «Mister Lord Kipanidze from Soviet Union!», siis tekkis esialgu alati väike jahmatus ning alles peale olukorra selgumist üldine lõbus

meeleolu. Selleks mõjus palju kaasa Gruusia Ehituskomitee esimehe, akadeemik sm. Bezan Vladimirovitš Lordkipanidze tõepoolest klassikaliselt lordlik isiksus, laitmatu inglise keele oskus ja külgesündinud nakatav huumor, mis aitasid tal tekkinud ebahariliku situatsiooni iga kord teravmeelselt lahendada.

Isiklikest kokkupuudetest välismaiste kolleegidega selgus mõndagi huvitavat.

52,7 miljoni elanikuga Inglismaal töötab oma kutsealal 19 500 Kuningliku Briti Arhitektide Instituudi liiget ja 5500 veel mitte lõpetanud arhitektuuriüliõpilast. Nõukogude Liidus on aga 220 miljonist elanikust praegu ainult üheteistkümnel tuhandel arhitekti kvalifikatsioon. Seega kohtame oma suurel kodumaal alles iga 20 000 normaalse kodaniku tagant ühte arhitekti, s. t. meid on inimeste keskel kaheksa korda hõredamalt kui Inglismaal. Ent ei tohi unustada sedagi, et iga tuhande elaniku kohta ehitatakse Nõukogudemaal aastas hooneid kaks kuni kolm korda rohkem kui kapitalismimaades. Teiste sõnadega, meil kasutatakse praegu arhitektide tööd ühesuguse keerukuse, otstarbe ja suurusega ehituste projekteerimisel keskelt läbi 16—24 korda vähem kui Inglismaal.

Kas see on hea või halb?

See on nii hea kui ka halb!

— HEA selle poolest, et eeltoodud arvud tõendavad kujukalt tüüpprojektide massilise kasutamise ja ehitustegevuse industrialiseerimise ratsionaalsust. Me hoiame iga hoone kohta kokku projekteerijate ja ehitajate inimtööd ja asendame selle masinate tööga.

— HALB aga selle poolest, et ülemäärane ja liial-

datud tüpiseerimine toob enesega kaasa monotoonsuse, uute linnaosade ilmetuse, arhitektuuri primitiivsuse.

— HALB ka selle poolest, et meie arhitektidel ei jää küllaldaselt võimalusi autorijärelevalveks ehitusplatsidel. Me muutume paberlikeks kantseleiinimesteks ja kaotame (seoses ehitustegevuse mahu pideva kasvuga) aasta-aastalt viimasedki tegeliku ehitustööga säilinud sidemed. Inglise arhitektid — õigemini kõik arhitektid läänemaailmas ja ka sotsialismimaades — võivad kuni 30% oma tööajast kulutada ehitustööde juhendamiseks ja kontrollimiseks otse objektil, meie aga kaugelt alla 1%! Autorijärelevalve on ennast aastatuhandete jooksul õigustanud kogu ehitustegevuse ja arhitektuuri võrratult kõrgema kvaliteediga. Arhitektide arv Nõukogude Liidus ei ole aga praegu süstemaatilise autorijärelevalve teostamiseks otsese projekteerimise kõrval enam piisav.

— HALB lõppude lõpuks veel sellegi poolest, et igasugune tagajärjekas loominguline töö — ka projekteerimine — nõuab süvenemist, otsimist, mõtlemist ja eksperimenteerimist. See tähendab aega. Küllaldaselt aega. Kui seda aga ei anta (sest praegu ei ole tõepoolest võimalik anda), siis võib paraku mõnigi vastutusrikas projekt jääda lubamatult pinnapealseks.

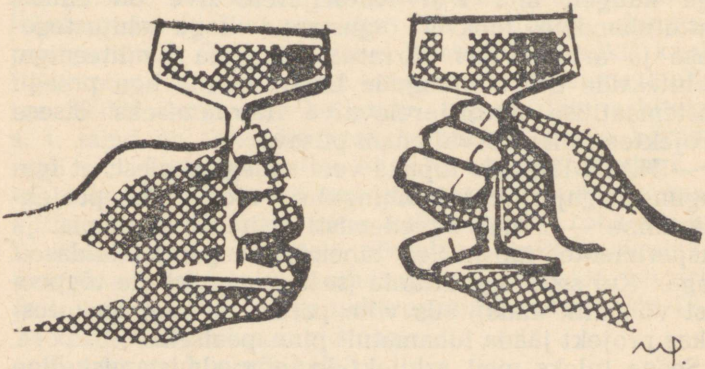
Seega tuleks meil arhitektide ettevalmistamist õige tõhusalt suurendada, et katta kõiki vajadusi.

Ka meie vabariigis.

Enamik õhtusi kohtumisi leidis aset pidulike esindushoonete paraadlikes saalides ja kõrvalruumides. Asjalikkude vestluste tekkimisele aitasid kaasa samas seintele riputatud kitsamateemalised erinäitused,

demonstreeritavad lühifilmid, suurepäraste teostega raamatukogud, maaligaleriid, huvitavad interjöörid, stiilne mööbel, ehituste juures kasutatud väärtuslikud ja haruldased ehitusmaterjalid, akendest ja terrassidelt avanevad linnavaated.

Aga mis pattu salata — tekkis ka vähem asjalikke vestlusi. Eks aidanud nende laabumisele omajagu kaasa hea tantsumuusika ja pidevalt ringipakutavad tervisjoogid, mida üksteise tervise vastastikuseks parandamiseks jõudumööda pruugiti.



Mõnevõrra üllatava asjaoluna selgus peagi, et enamik saareriigi mees- ja ka naiskodanikest ei olnud nende jookide suhtes kaugeltki ükskõiksed. Keskmise inglase kulutuste büdžetis, kui uskuda ametlikku statistikat, asuvad alkohol ja tubakasaadused toidu ja riietuse järel koguni kolmandal ja neljandal kohal.

Sealjuures võrduvad kulutused alkohoolsetele jookidele peaaegu väljaminekutega riietusele ja ületavad tunduvalt üüriks, majatarvete soetamiseks, sõitudeks jm. minevaid kulutusi. Ühtekokku kulutab inglane vägijookidele ja tubakasaadustele üle kümne korra rohkem kui kirjanduse ja ajalehtede ostuks.

Jutuajamistest selgus koguni joomise suhtes ilmneva entusiasmi inglaslik põhjendus:

«Kui tarvitaksime vähem vägijooke ja suitsetaksime vähem, siis oleks valitsus kulude katteks sunnitud suurendama otseseid makse. Ta teeks seda kindlasti. Meile on aga kasulikum, kui niisugust tükki ei tehta — siis jääb meilegi kogu selle halva mängu juures oma tagasihoidlik lõbu . . .»

Kongressi puhul väljaantud soliidse «The Architects Journali» erinumbris (nr. 133, 1961) on 30-leheküljeline hästi illustreeritud artikkel Jan Nairnilt, milles kirjeldatakse spetsiaalselt külalisarhitektidele korraldatavaid ekskursioone Londonis. Väärib siirast tunnustust see raudne järjekindlus, millega autor paralleelselt unikaalsete arhitektuuriteoste kompetentse analüüsiga vähemalt kümnel korral juhib tähelepanu nende naabruses asuvatele õllepoodidele ja kõrtsikestele, mis «värskendamise» mõttes tingimata vääriksid külastamist. Üks niisugune näide keset surmtõsist teksti:

«. . . Siin näevad väga intrigeerivad välja kaks *pub*'i[1], mõlemad otse Paddingtoni kiriku vastas. Suurem on «Kuningas ja Kuninganna», väiksem «Omnibuss ja Hobused». Viimane on täpselt samasugune kui kõrval asuv kingsepatöötuba. Võib arvata, et siin

[1] *Pub* — laiemate kihtide poolt kasutatav kõrts (ingl. k.).

mõnigi kord palutakse kõrtsmikul pooltaldu parandada, kingsepalt aga nõutakse poolt pinti parimat *bitter*'it[1] . . .»

Ühe õhtupooliku veetsid kongressist osavõtjad Londonist väljas Windsori lossi lähedal. Küllakutsujaks oli seekord Tsemendi ja Betooni Ühing, millele kuuluvad avarad kahekordsed vanad mõisahooned koos roosiaia ja põldudega. Vanade hoonete ligidusse olid ehitatud uued uurimislaboratooriumide korpused väga hinnaliste elektronseadmetega, kus tehti huvitavaid eksperimente eelkõige betooni dekoratiivsete omaduste parandamiseks.

Õhtusöök oli korraldatud põlise pargi puude all murul ja selle kõrval asuval värskelt niidetud kõrrepõllul. Toitude ja jookide serveerimine 3000 külalisele toimus iseteenindamise korras tohutu suurte lahtiste telkide alt. Pidulaudadeks ja ühtlasi laudlinadeks olid mõnemeetriste vahede järel otse maapinnale sirgeks tõmmatud umbes saja meetri pikkused põrandariided. Nendelt söödi, neil istuti ja neid mööda ka . . . käidi. Teisiti ei saanud ju teravate naelkontsadega daamid pehmel maapinnal sammugi edasi!

Ent kui kord juba mürtsub trumm ja pillid hüüavad, siis võtsid minule seni teadaolevate andmete kohaselt kuivetunud ja temperamendivaesed sinisukalised inglannad lihtsalt tülikad kingad jalast ja läksid siidsukkades murule tantsima, nii et tolm tõusis.

Meenub dialoog ühe niisuguse pisut agressiivselt häälestatud daamiga:

---

[1] *Bitter* — hele mõru õlu (ingl. k.).

«Ma olen kuulnud, et inglise kirjanikest armastatakse Nõukogude Liidus Dickensit?»

«Jah, meie koolilapsed loevad Dickensit meelsasti.»

«Nojaa. Dickens näitas inglise töölisklassi elu kõige mustemana, kõige raskemana, nii nagu see teile kõige enam sobib. Aga praegu on kogu meie elu hoopis midagi muud!»

«Meil trükitakse, loetakse ja lavastatakse arvukalt mitmeid inglise autoreid, nagu näiteks Galsworthyt, Wellsi, Shaw'd, Byronit, Poe'd, Croninit, Greene'i ja teisi, kõnelemata Shakespeare'ist.»

«Ouu!»

«Aga milliseid nõukogude autoreid tuntakse ja loetakse Inglismaal?»

«Leo Tolstoid ja Fjodor Dostojevskit.»

«Kuid need on ju vanad vene, mitte nõukogude kirjanikud?»

«O yes. I am sorry.» Ja punastas.

Nüüd tean minagi, missugused vestlused mahuvad paljukuuldud lausesse: «Kohtumine möödus vastastikuse arusaamise ja sõpruse õhkkonnas.»

Ent peamine nendel kohtumistel oli tõepoolest sõprus ja arusaamine. Sügav sümpaatiatunne Nõukogude delegatsiooni liikmete vastu ilmnes eriti selgelt vestlustes Aafrika, Kesk- ja Lõuna-Ameerika maade esindajatega. Neis jutuajamistes kuulsime, et võideldes vabanemise eest Ühendriikide kapitali ikke alt teavad Kuuba, Mehhiko, Brasiilia, Argentiina, Venetsueela ja Kolumbia delegaadid väga hästi, kes nende võitlust võivad toetada ja toetavad, kes on nende tõelised ja kes ainult näilised sõbrad. Sealjuures ei kuulunud delegaadid hoopiski töölisklassi ridadesse. Sageli olid

nad hästitasuvate arhitektuurifirmade omanikud või kaastöölised.

Ajasin parajasti kellegagi juttu, kui märkasin, et meie ligidale jäid seisma kolm noort inimest, kes paistsid midagi ootavat. Kui olin mõne minuti pärast vabanenud, astusid nad minu juurde ja küsisid, kas olen Nõukogude Liidust. Saanud jaatava vastuse, tutvustasid nad end:

«Sebastian Rodriguez.»

«Angelina Garcia Uribo.»

«Manuela Roca Jaramillo.»

«Tahtsime väga teiega pisut vestelda. Oleme Brasiiliast. Kindlasti tunnete fotode järgi meie uut pealinna Brasiliat, mida arhitektide Lucio Costa ja Oscar Niemeyeri projektide järgi ehitatakse 1957. aastast alates täiesti inimtühjale kohale?»

«Olen näinud mitmeid fotosid sellest linnast. Ka plaane. Ja üht-teist lugenud.»

«Kogu maailm on sellest vaimustuses. Meie mitte. Need on kulissid, väga kallid kulissid. Oleme kuulnud, et Venemaal nimetatakse niisugust asja Poo-otjomi linnaks?»

«Potjomkini külaks.»

«Õige küll! Potjomkini küla. Meie maal on tarvis ehitada hoopis midagi muud. Elamuid. Väga palju elamuid, koole, haiglaid. Meie inimesed on praegu väga vaesed. Neil ei ole küllaldaselt süüa. Miljonid nälgivad sõna otseses mõttes. Terav korteripuudus on vapustav. Kohutavad hulgad inimesi vajavad peavarju — nad magavad praegu kõnniteedel, tänavatel.

Seepärast tahtsime teilt küsida, kas meil oleks võimalik tulla mõneks ajaks tööle Nõukogude Liitu.

Oleme korraliku staažiga diplomeeritud arhitektid. Kuid pole õppinud seda, mida vaja. Sooviksime teie juures töötada nii umbes paar-kolm aastat ja selle kõrval õppida, et siis kodumaale tagasi pöörduda. Püüaksime siis ka omal maal mõjutada ehitustegevust niisuguses suunas, nagu see meie arvates eriti Brasiilias hädavajalik on.»

«Tõenäoliselt on teil võimalik meie juures tööd leida. Vajame praegu arhitekte kaugelt rohkem, kui neid on. NSVL Kõrgema Hariduse minister teatas hiljuti ühes oma ettekandes, et ligematel aastatel kahekordistatakse arhitektuuri-üliõpilaste arvu Liidu kõrgemates õppeasutustes — nii suur on vajadus arhitektide järele. Soovitan teil pöörduda Nõukogude Liidu saatkonna poole, kas siinsamas, Londonis, või omal maal, kus teid selles küsimuses konkreetsete sammude astumisel kahtlemata abistatakse.»

«Täname väga. Me loodame kogu südamest, et kohtume teiega veel kord ja juba Nõukogude Liidus.»

Seni me veel kohtunud ei ole. Usun, et kunagi kohtume kindlasti.

See oli omast kohast mõtlemapanev jutuajamine. Väga kaua aega meie arhitektuur ainult võttis ja töötas ümber kord minevikupärandit, kord kaasaegset välismaist. Nüüd aga oleme hakanud ise andma ja uut looma. Andma rahvusvahelises ulatuses. Õpipoisist on juba saanud õpetaja. Õpetajast kasvab aga peagi meister.

Niisugused olid lühidalt muljed kongressist. Sisuliselt võiks seda võrrelda meie ehitajate üleliidulise nõupidamisega Kremlis 1954. a., kus Kommunistliku Partei

Keskkomitee initsiatiivil tehti lõpp maitsetustele ja eklektikale arhitektuuris ja rajati avar tee industrialiseerimisele. Londoni kongress oli laiem, ülemaailmse ulatusega, kuid toimus seitse aastat hiljem.

Nii umbes seitsmeaastane on praegu ka meie ajaline edumaa kapitalistliku maailma ees industriaalsete ehitusmeetodite juurutamise alal.

Ehitustööde kvaliteedi ja ehitusmaterjalide laia valiku poolest ollakse meist aga mitmel pool mujal veel õige tublisti ees. Siin peame väga tugevasti pingutama, et teistele järele jõuda ja anda nõukogude inimestele tõeliselt kommunismiajastu väärilisi ehitusi. Seda tööd tehakse ja tulemused paranevad iga päevaga.

Tsivilisatsiooni kolle

Meie Toompealt alla vaadates saad aru, et Tallinn on üks ilus ja vägev linn.

Selge päevaga paistavad kenasti ka viimased majaderead, Hiiu suusahüppetorn, Harku järv, Kopli poolsaar, sadam, meri, Lasnamäe kallas, tselluloosivabrik, filterveevärgi ehitused. Pilk suudab haarata kogu linna ja tunnetab sedagi, kus tema piirid lõpevad.

Londoni piire tunnetada ei ole võimalik. Maa peal ei taba neid üldse. Ent ka kõrgelt õhust vaadates jäävad nad väljapoole inimlikku vastuvõtuvõimet. Enne maandumisloa saamist tegi meie lennuk mitu head tuuri linna kohal niisuguses kõrguses, et hooned sulasid juba kokku ühtlaseks halliks massiks. Kuid linna piire ei paistnud veel mitte kusagilt. Ääretu lame hoonetekangas rullus põhjast lõunasse ja idast läände vähemalt viiekümne kilomeetri ulatuses.

Hall-hägusest tasandikust eraldus ainukese selgelt nähtava orientiirina heledam siiruviiruline lindike.

See oli Thamesi jõgi.

Inglastel on niisugune ütlemine: «Atlandi ookean on lihtsalt vesi, Missouri — sogane vesi, aga Thames — see on ajalugu vedelal kujul!»

Umbes 1820. aastani oli Thames halvasti sillutatud ja porise Londoni ainukeseks tõeliseks peatänavaks, millel pidevalt vedasid elanikke ja kaupu üle kolme tuhande suurema ja väiksema veesõiduki. Kuid 1829. aastal tulid esimesed omnibussid ja 1836. aastal raudteed. Jõgi kaotas enamiku kohalikest reisijatest. 1905. aastal püüdis Londoni Krahvkonna Nõukogu jõe populaarsust uuesti taastada ja pani liikuma 30 rataslaeva. Eksperiment kukkus haledasti läbi. 1940. aastaks oli säilinud ainult üks kohalik laevaliin Westminsteri ja Woolwichi vahel ning seegi töötas üksnes kahe suvekuu jooksul. Laevasõit kestis nimelt kaks tundi. Elanikud eelistasid allmaaraudteed, mis viis kohale kolm korda kiiremini.

Pärast Teise maailmasõja möödumist haistsid äriringkonnad muudatusi londonlaste maitses. Osavate reklaamivõtetega mõjutati aastast aastasse avalikkust ja nüüd on jõeliiklus uuesti — vähemalt suviti — kõvasti moodi läinud. Lugematud kirevad lahtised mootorpaadid, aurulaevad ja kiired jõetrammid elustavad taas suure porivärvilise jõe voogusid.

Ühel päikesepaistelisel pärastlõunal tegime kaasa jõesõidu suurel lahtisel popsuval mootorpargasel.

Reis tõestas, et Tallinnal ja Londonil on ka ühiseid jooni. Paraku negatiivseid. Nagu Tallinna südalinn merest, nii on ka valdav osa Londonist tegelikult Thamesist ära lõigatud. Otse maailmalinna südamesse tungivad mööda mõlemat jõekallast tohutud laohooned, elektrijaamad, sadamakaid, tehased, materjalide virnad. Pargase juht (meie ametimeestest mitte lühema tiitliga: «Freeman of the Company of Watermen and Lightermen of the River Thames») jutustas värvikalt ja üsna

usutavalt, et uduste ilmade korral orienteerub ta eksimatult tänu oma suurele ja suurepäraste omadustega ninale: «Kord asub kaldal vaigulõhnaline saeveski, siis värnitsavabrik, seejärel gaasihoidlad, kalalaod, puuvilja hoiuruumid, kohvi röstimise tehas, rummikeldrid jne. jne. Nende järgi võib jõele sõitma sunnitud meremees kinnisilmi rooliratast pöörata.»

Kõige romantilisemad ja meeldejäävamad vaated avanesid aga sadama piirkonnas. Kesklinnast ida pool algavate kaide kogupikkus on üle 115 kilomeetri, kraanade arv ulatub tuhandetesse, mõned neist suudavad korraga tõsta kuni 150 tonni. Tõusude ja mõõnadega muutuva veeseisu stabiliseerimiseks mahutatakse enamik sissesõitnud suuremaid laevu konstantse veekõrgusega nn. märgdokkidesse, mille võimsate metallväravatega lüüsid eraldavad neid veetihedalt jõest.

Kõrgel meie peade kohal laperdavad värskes tuules lipud. Punane lipp doki sissepääsu kohal tähendab hoiatust — väravad avatakse ja laev sõidab välja. Sinine lipp aga kõneleb, et kõik on klaar ja uus laev võib dokki sõita.

Tohutute ookeanilaevade suurt täpsust nõudvaid manöövreid kaide ja sildunud praamide vahel aitavad sooritada madalad vedurlaevad. Nagu pisikesed põikpäised sõnnid puksivad nad polsterdatud vööridega mitmest küljest oma kümneid kordi kõrgemate kolleegide kallal, saatemuusikaks auru susin ja vilede huilged.

On päevi, mille jooksul Londoni sadamasse saabub üle 300 laeva. Korraga mahub kaide äärde tuhandeid ookeanihiiglasi. Sadamakapteni paksu raamatusse kantakse mõnel aastal üle 50 000 laevanime.

Otse Toweri kindluse külje alt algavad vanimad, Püha Catherine'i dokid, mida piiravad kuni seitsmekorruselised kivist laohooned. Edasi tulevad Londoni, Lääne-India, Ida-India, Millwalli, Victoria ja Alberti, Kuningas George V, Kuninganna Victoria, Kuningas Alberti ja Dagenhamni dokid. Kümnete kilomeetrite ulatuses kohtame igasuguste lippude all sõitvaid kauba- ja reisilaevu. Kraanade kurenokad tõstavad kõikmõeldavaid kaupu: elusaid kariloomi, elevandiluud, kilpkonni, puuvilju, mune, tubakat, suhkrut, kohvi- ja viljakotte, veinivaate, teekaste, väärispuitu, kivisütt, klaasi, profiilterast, masinaid, autosid, raudteevedureid, guaanot ning loendamatuid salapäraseid pakendeid, mille sisu ei oska keegi mõistatada.

Üle 30 000 dokitöölise on igasuguse ilmaga kolmes vahetuses väljas, et panna liikuma neljale põlisele aktsiaseltsile kuuluvat keerukat sadamavärki, mille dokkide veepind ületab 300 hektarit, ladudealune territoorium aga 550 hektarit.

Jõesõit tegi meile lõplikult selgeks, et Thames ei ole ainult kesklinlasi rõõmustav laisk-paraadne pühapäevajõgi, vaid eelkõige argipäevane ja proosaline, võitmatult tugev töötegija.

Thames — see on Inglismaa ajaloo sünd, kasv ja võimsus.

Pulseeriva töörütmiga lai jõgi on rikas iselaadi dramatismist. Thamesil sõites on hästi tunda aastasadu, tükati aastatuhandeid kestnud võitlust loodusjõudude ja inimese vahel. Omaaegsed looduslikud kaldad on inimeste poolt terves ulatuses aheldatud ja ümber



Et mitte eksida — «White Horse'i» viski

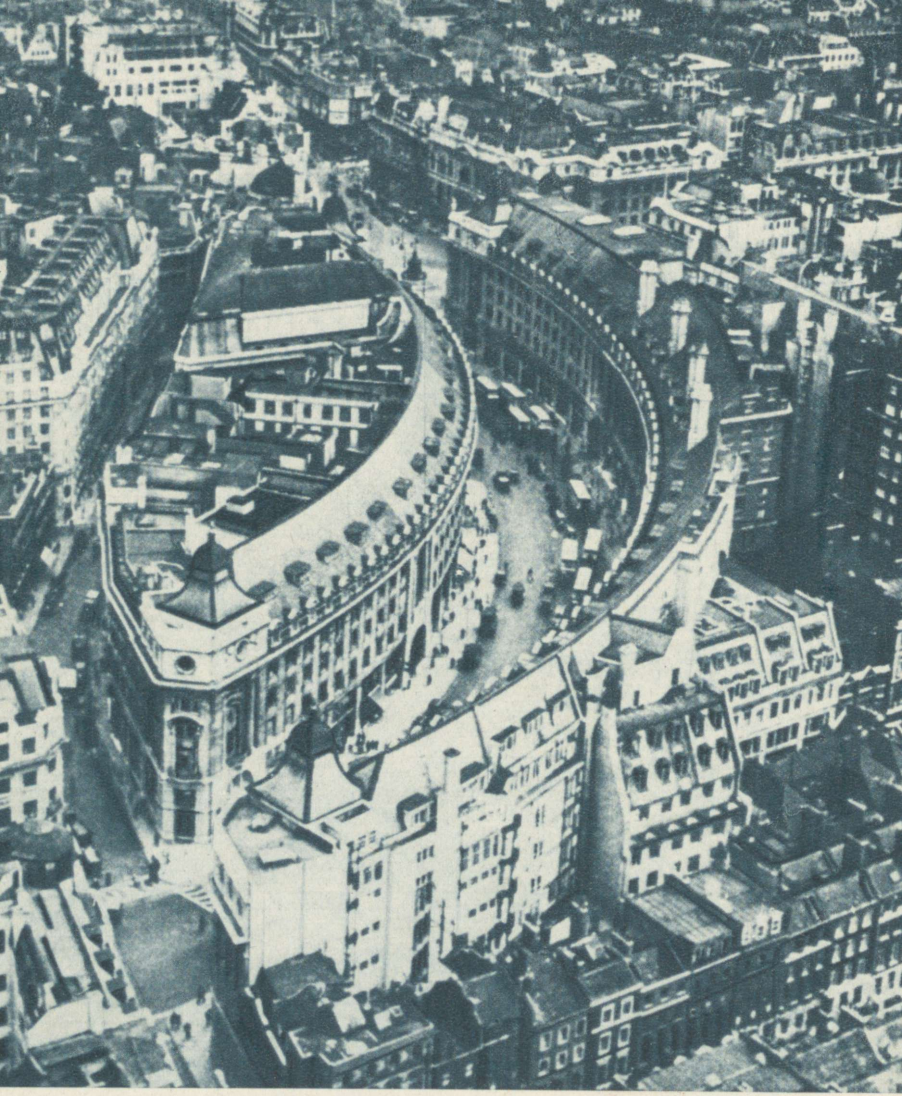




Meie buss sõitis vale kätt ja meile sõideti vastu samuti vale kätt

Inglane liigub vihmavarjuga, sest omal maal ei või ta oma ilma uskuda

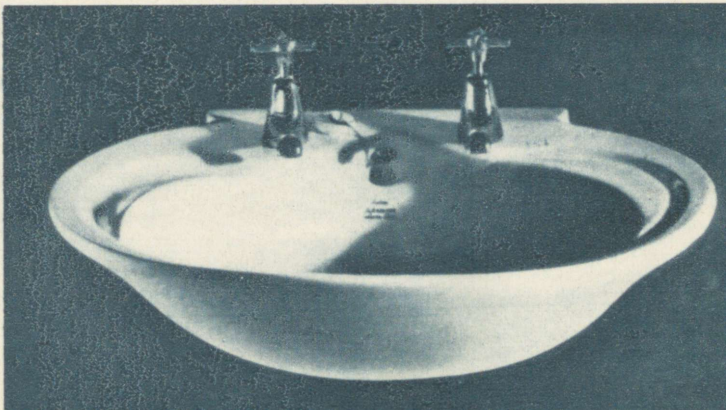


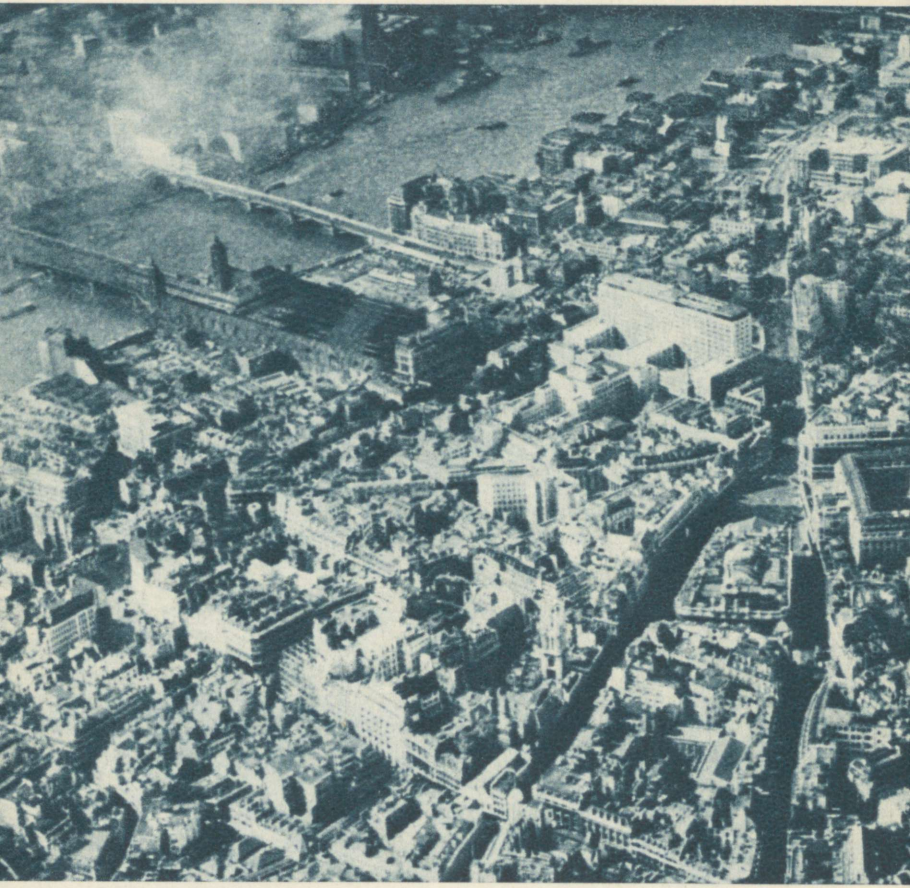


Regent Street ja Piccadilly Circus Londoni Citys

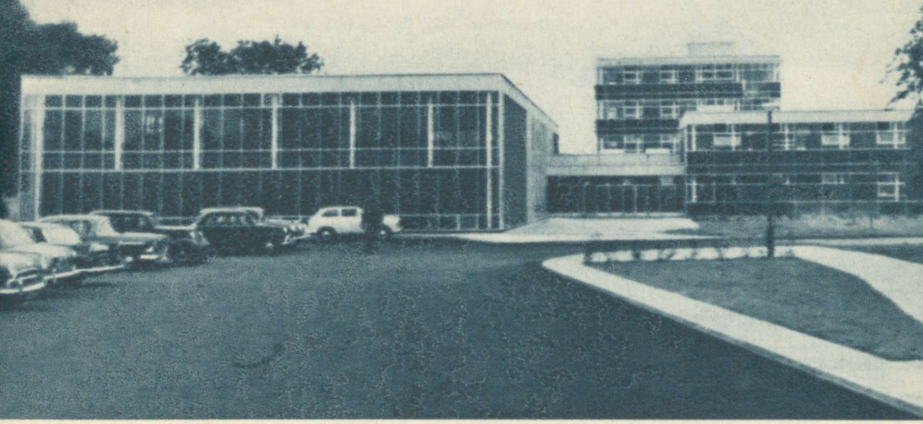
Luksuslike kaupluste tänav Bond Street

Konservatiivsed kraanid



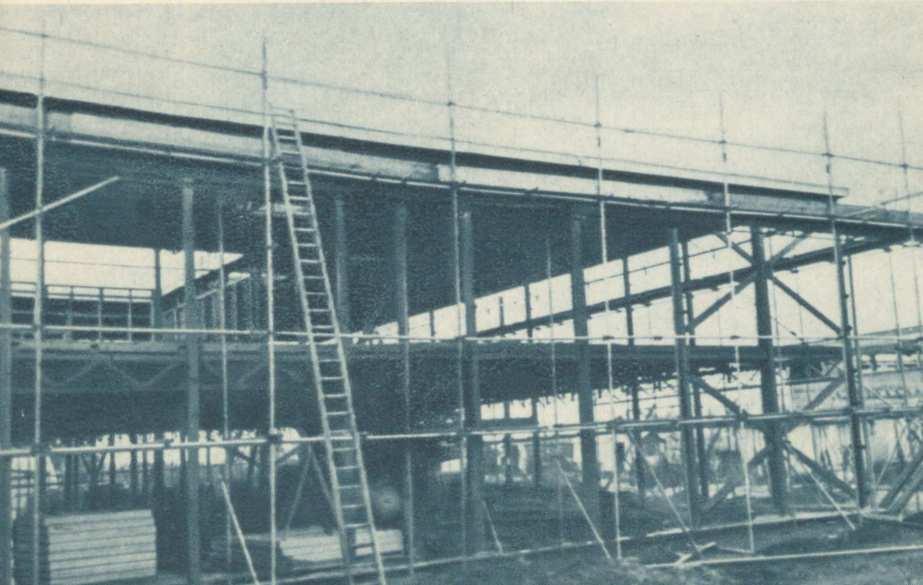


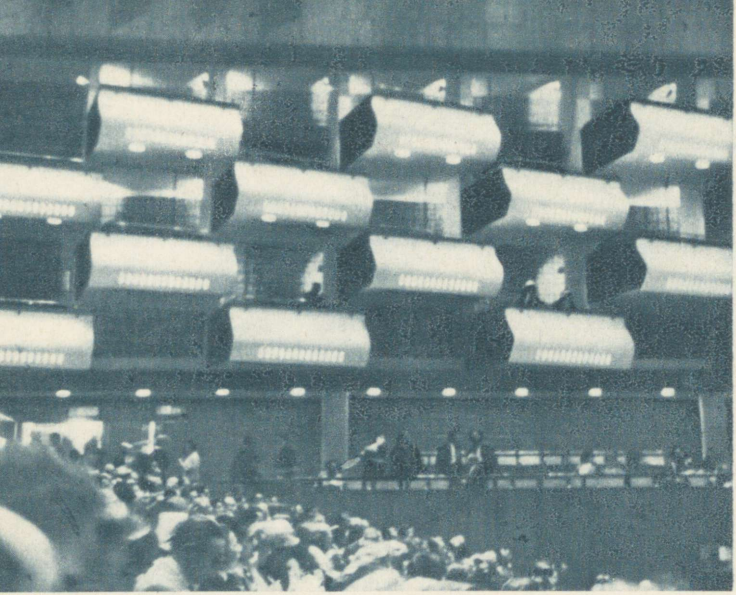
Üksteisega meelevaldselt liitunud hoonemassiive iseloomustab nende vormitus



CLASP-i poolt projekteeritud uus koolimaja

Metalli peetakse Inglismaal kohalikuks mittedefitsiitseks ja suhteliselt odavaks ehitusmaterjaliks





Kuningliku Festivalihalli suure saali rõdud

Firmadel lubati kongressile hooned ehitada



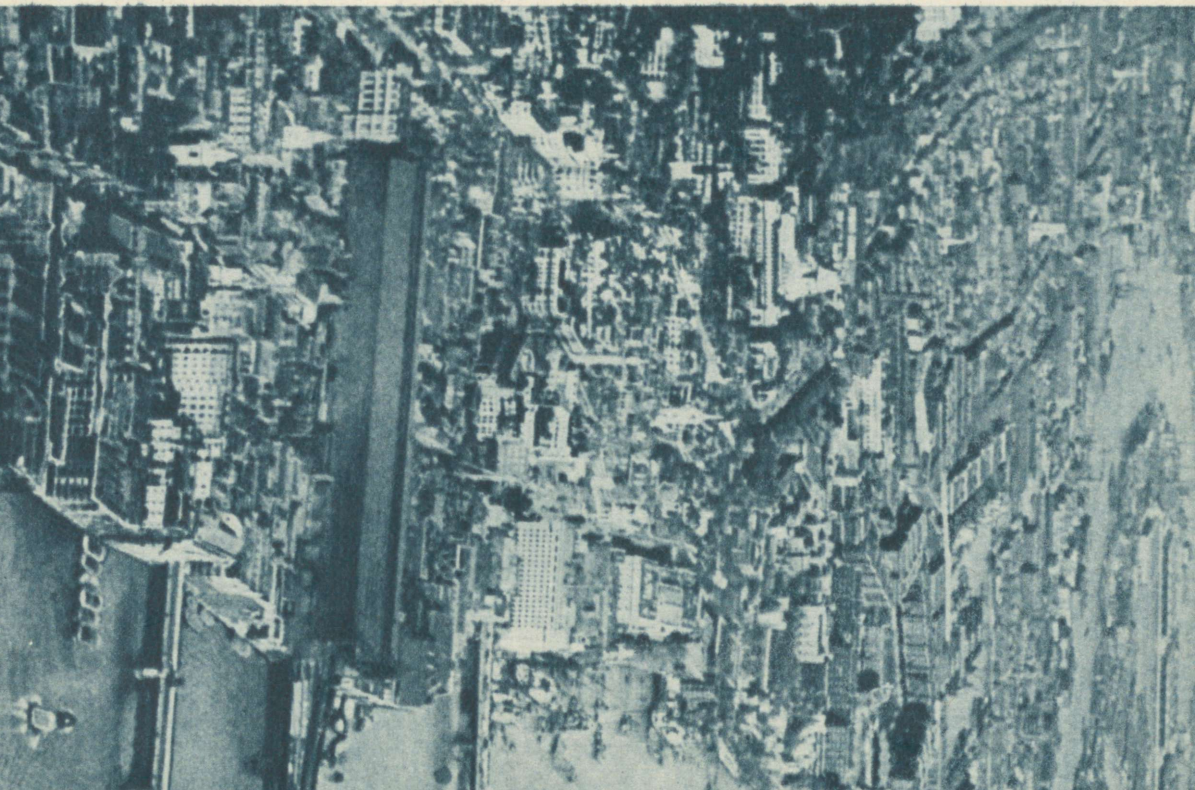


Igale oraatorile anti aega viis minutit

Esiplaanil kuningas, lihtsurelik ja lord. Tagaplaanil Kuninglik Festivalihall



Thames — see on ajalugu vedelal kujul







Põrandarahvetel istuti, söödi ja kõnniti

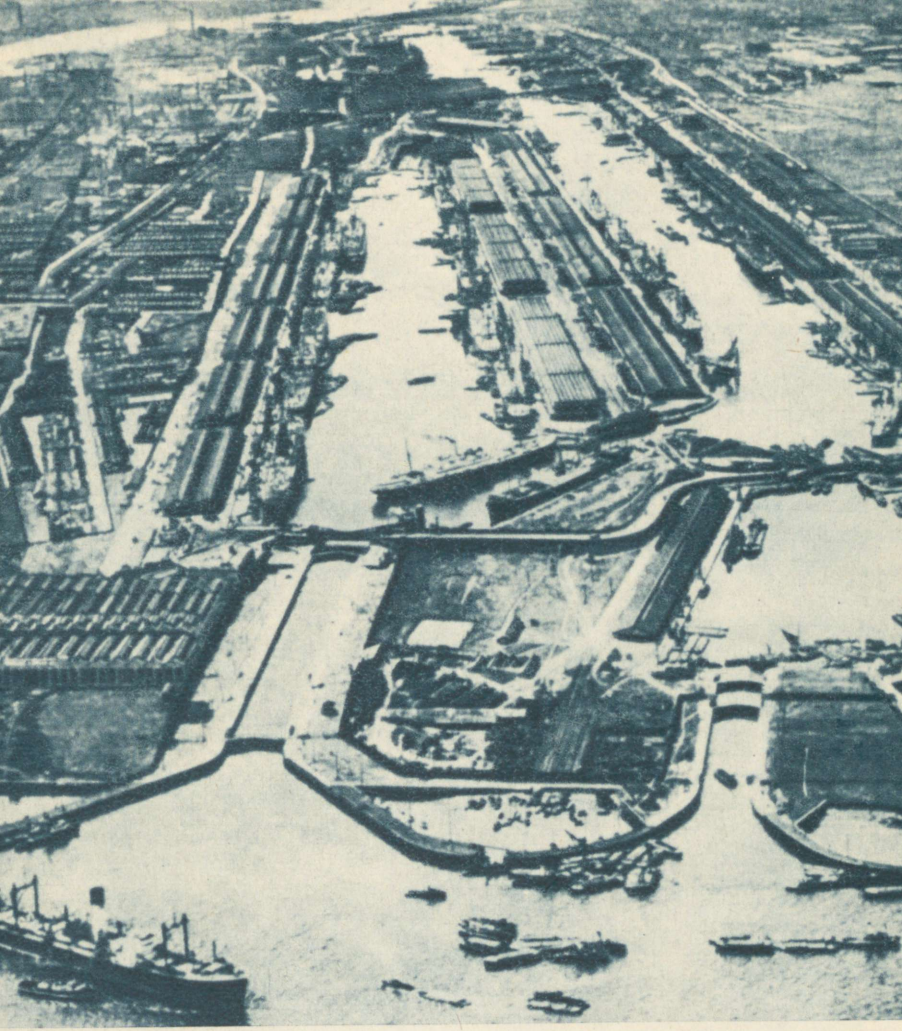
«Ma olen kuulnud, et Nõukogude Liidus armastatakse Dickensit?»



Nõupidamiste vaheajal



«Me ei ole kodus õppinud seda, mida vaja . . .»



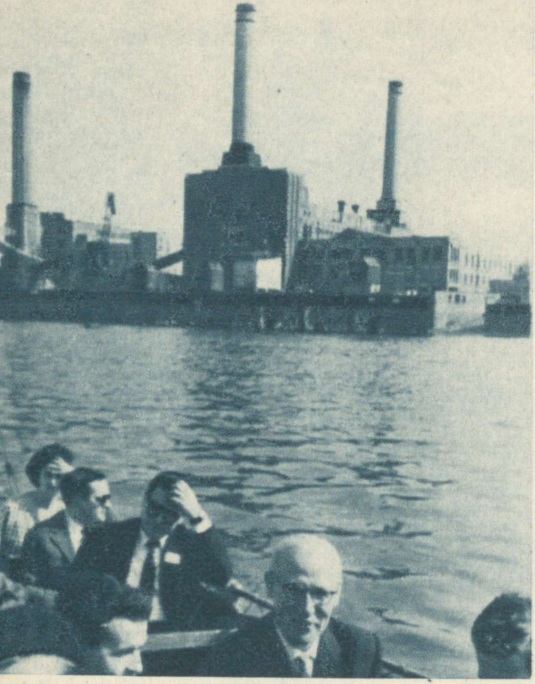
Dokkide võimsad metallväravad eraldavad neid veetihedalt jõest. Kuningas George V (vasakul) ning Victoria ja Alberti dokk (paremal)





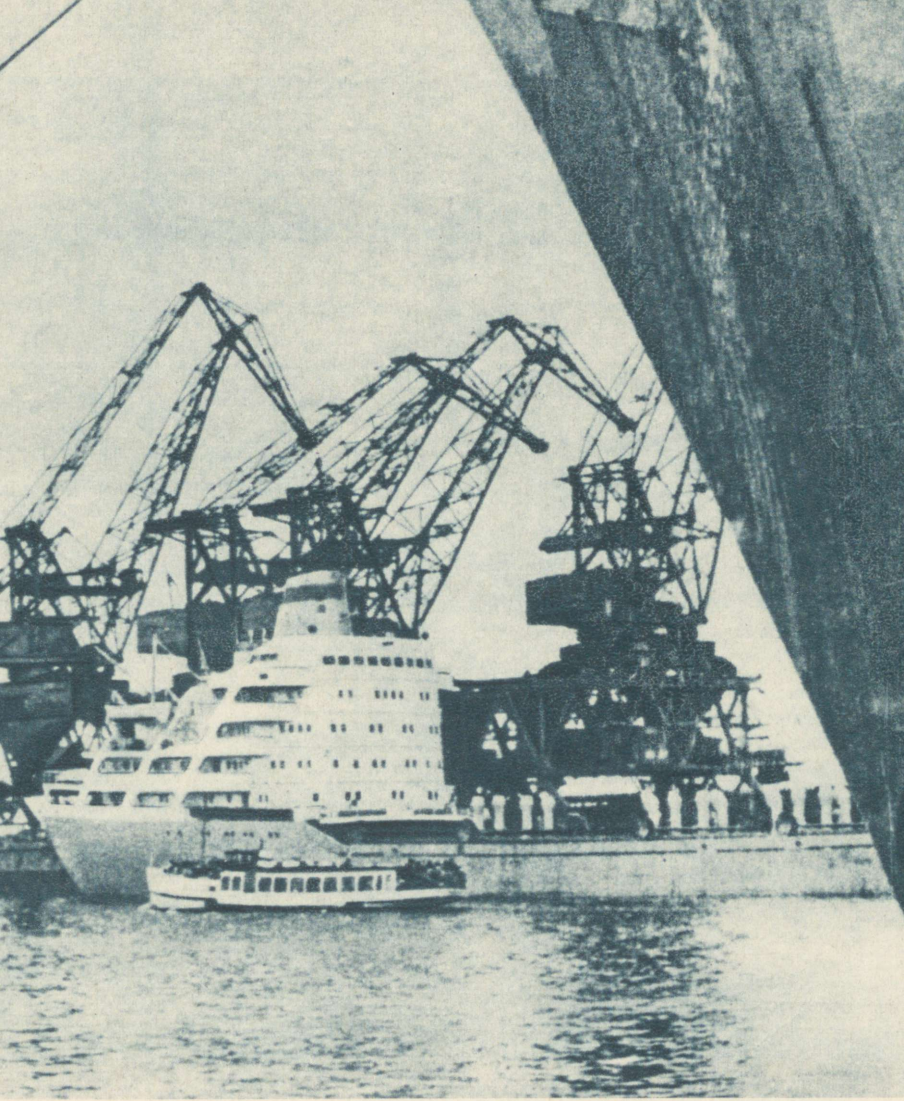
Otse maailmalinna südamesse tungivad tohutud laohooned, elektrijaamad, sadamakaid, tehased, materjalilaod, loendamatud kraanad





Lai jõgi on rikas iselaadi dramatismist







«Cutty Sark» on omapärane meresõidu muuseum

kujundatud. Vahel on see toimunud läbimõeldult ja meisterlikult, sagedamini aga stiihiliselt ja saamatult.

Londonis näeb eriti kujukalt, kuidas just suured tehnilised ehitused — sillad, kraanad, gaasihoidlad, naftatsisternid, elektrijaamad, kõrgepinge- ja televisioonimastid, tugiseinad, jahutustornid, tehasekorstnad, muulid, kaitsetammid jne. — mõjutavad linna üldilmet kümneid kordi tugevamini kui nelja-viiekorruseliste hoonete massiivid. Viimaste projekteerimisega tegeldakse igal pool maailmas äraarvamata püüdlikkusega. Seevastu gigantsed tehnilised seadmed jäävad kahjuks veel sagedasti arhitektide ja kunstnike mõjupiirkonnast sootuks välja.

Nii oli see Thamesi kaldail, nii on see ka Tallinna kaubasadamas ja uues kalasadamas, kus sõja järel taastatu ja ehitatu kvaliteet kahjuks kuidagi ei pea sammu kiirelt kasvava kvantiteediga.

Ent just sadamaehitustel on suurepärased eeldused linnade kõleduse ja karmuse sulatamiseks. Muutliku veepinna, puude, peegelduste, erksate värvide ja dünaamiliste tehniliste vormide nõiduslikud kontrastid võivad linnadele lisada otse haaravat ilu ja poeetilisust. Seda võib igaüks kogeda näiteks Stokholmis ja Helsingis.

Ent mõnedki sadamaehitused võivad mõjuda ka lausa eemaletõukavalt oma inetuse, maitsetuse, hoolimatu teostuse, lohakuse ja koristamatusega. Kahjuks võib selles liigagi kujukalt veenduda ilusalt Aegna saarelt laevaga tagasi Tallinna sõites.

Londonis püütakse varem tehtud vigu tasapisi parandada. Siin-seal on õnnestunud murda jõge piiravasse tööstustsooni üksikuid rohelisi aknaid — mõned hal-

jastatud lapikesed maad istepinkide, lillede ja puudega.

Üks niisugune oli alles äsja loodud Greenwichi kivisele kaipealsele. Ainulaadseks teeb selle tillukese skvääri jäädavalt betoonist kuivdokki suletud kolmemastiline raapurjedega klipper «Cutty Sark». Suur lakitud väärispuidust purjelaev on omapäraseks meresõidu muuseumiks, mida on huvitav vaadata nii seestpoolt, väljastpoolt kui ka -- põhja alt.

«Cutty Sark» oli viimane legendaarsetest kiirekäigulistest purjelaevadest, mis kuni 1879. aastani vedasid Hiinast Inglismaale teelaadungeid ja kuni 1895. aastani Austraaliast villa.

Täiuslikult kaunis oma lõpetatuses on purjelaeva vorm, vööri kaunistav värviline puitfiguur, mastid ja tekiehitused. Hakkab tõsiselt kahju sellest kuldsest ajastust, kus kunst ja inseneriteadused olid veel täiesti lahutamatud ja igasugusele tehnilisele saavutusele anti meistrite poolt põlvkondade jooksul sissekasvanud loo-



muliku enesestmõistetavusega ka oma ajastu ilumõistetele maksimaalselt liginev kuju.

Toweri süngevõitu siluetiga tõstesild on viimane, mille alt suured ookeaniaurikud saavad läbi sõita. Edasi liiguvad vaid praamid ja väiksemad jõelaevad. 1894. aastal ehitatud terassilda hoiab tänapäevani eeskujulikus töökorras 80-meheline brigaad. Kolm-neli korda päevas tõstetakse poolteise minutiga üles 1200 tonni kaaluvad metallist sillapooled, et lasta läbi kuni 6000-tonniseid kaubalaevu.

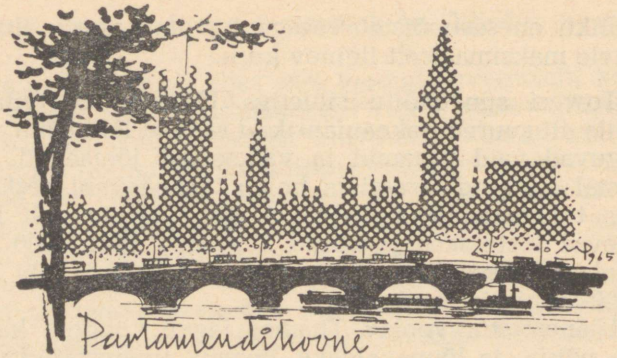
Läänest itta voolav Thames jagab Londoni kaheks, nn. põhja- ja lõunakaldaks. Enamik tunnustatud vaatamisväärsusi paikneb põhjakaldal. Kõige kaugemale nähtavad on teineteisest umbes kolme kilomeetri kaugusel asuvad Püha Pauli katedraal ja Westminsteri palee koos parlamendiga.

Kolm ja pool sajandit tagasi istus pikk punaste juustega mees Westminsteri palee keldris suurte püssirohutünnide keskel ja luges minuteid. Iga hetk pidid parlamendihoonesse saabuma kuningas, lordid ja parlamendiliikmed, keda oli nõuks võetud ühe vägeva ilmkärakaga õhku lasta. Kuid see nn. «püssirohu vandenõu» avastati ja Guy Fawkesi pea raiuti maha sama hoone ees, mida ta kavatses hävitada.

Möödaläinud sajandid on võtnud mälestuselt sünguse ja praegu pühitsevad lapsed Guy Fawkesi päeva lõbusa tulevärgi ja paukpadrunite plahvatustega. Kuid sellest ajast tänaseni otsivad punases mundris *beefeater*'id[1] põhjalikult läbi kõik keldriruumid, enne

[1] *Beefeater* — «härjaliha sööja». Nii nimetatakse Toweri 36 valvurit XV sajandist pärinevas riietuses.

TARTU ÜLIKOOLI



kui kuninganna lahkub Buckinghami paleest, et avada järjekordset parlamendi istungjärku.

Praeguse parlamendihoone projekteeris arhitekt Barry ja see ehitati vana Westminsteri palee ümber võrdlemisi hilja — 1840.—1857. aastani. Arhitektuurilt on ehitus eklektiline hilisgooti stiili imitatsioon, kuid masside jaotuselt ja üldproportsioonidelt ei mõju ta halvasti. Hoone ehitusalune pind on oma aja kohta õige suur — ligi 5 hektarit. Parlamendihoones on 11 siseõue, 100 trepikoda, 500 saali, umbes 700 monumenti ja mälestustahvlit ning üle kolme kilomeetri koridore.

Laialt tuntud on ehituse torn igal veerandtunnil kõlava kellamänguga, milles kõige sügavama heli tekitab $13^1/_2$ tonni kaaluv kurant «Big Ben».

Arhitekti pilgule on õige võõras parlamendihoones asuv alamkoja saal. Oleme harjunud mõttega, et kõrgemas valitsusasutuses on igale saadikule reserveeri-

tud kindel iste, millel ta täidab oma kohuseid ja esindab läbirääkimistel valijaid. Inglise parlamendi alamkoja saal suudab hädapärast kindlustada istumisvõimalused ainult kahele kolmandikule oma 630 liikmest.

Seda võiks ehk pidada ajaloolise saali nappidest mõõtudest tingitud hädalahenduseks.

Ometi ei ole asi nii.

Parlamendihoone sai viimases sõjas sakslaste pommirünnakute tagajärjel kannatada, rekonstrueeriti põhjalikult ning avati uuesti alles 1951. aastal. Ümberehituse käigus oleks olnud võimalik saali laiendada nii palju kui vaja. Saali suurendamise kavasid arutati väga põhjalikult mitmel parlamendiistungil.

Märgitud küsimuses kujunes otsustavaks sel ajal veel alamkotta kuulunud Winston Churchilli kõne 28. oktoobril 1943. Üks lõik sellest oli pühendatud vaidlusalusele ruumile:

«Alamkoja joontele vastavalt vormitud saali iseloomustab asjaolu, et see ei tohi olla küllalt suur kõikide liikmete üheaegseks mahutamiseks ilma ülekuhjamiseta ja et seal ei tohi esineda mingit küsimust igale liikmele eraldi istme reserveerimisest.

Selle kõige põhjus on kaua olnud mõistatuseks asjasse pühendamatutele väljaspoolseisjatele. Sageli on see äratanud uudishimu ja isegi kriitikat koja uutes liikmetes.

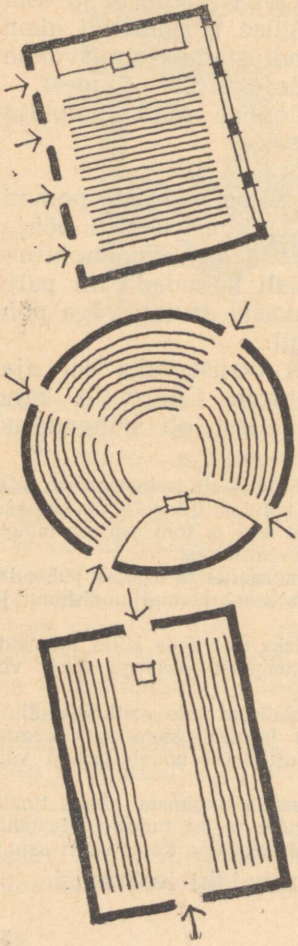
Kui koda oleks küllalt suur ja suudaks mahutada kõiki liikmeid, siis toimuks üheksa kümnendikku istungitest peaaegu tühja või pooltühja ruumi rusuvas atmosfääris.

Kõne pidamisel alamkojas on kõige olulisem selle vestluselaadiline iseloom, soodsad võimalused kiireteks formaalsusteta katkestamisteks ja vahelehüüeteks... Kuid vestluste stiil nõuab üsnagi väikest ruumi.

Suurte arutluste puhul peaks aga saalis tingimata olema tunda tungiva edasilükkamatuse hõngu. Seal peab olema tunda öeldu tähtsuse hõngu, selle hõngu, et aeg-ajalt otsustatakse kojas suuri asju.»

Väikesevõitu piklikul saalil on muidki iseärasusi.

Saalide skeeme:



Istmeread ei asu sirgjooneliselt ega hoburauakujuliselt üksteise taga, vaid vastamisi — paralleelselt saali pikikülgedega nagu vanatüübilises Kopli trammivagunis. Eraldi istmete asemel kasutatakse astmetena ülespoole tõusvaid pikki pinke. Seega ei ole saalisistujate näod suunatud mitte ühes otsas asuva kõnetooli poole, vaid nad põrnitsevad enda vastas istuvaid opositsioonipartei liikmeid. Peale eesistuja, peaministri ja opositsiooni liidri, kes kasutavad pulti, kõnelevad kõik ülejäänud liikmed otse kohtadelt. Oraatorid ei adresseeri aga oma juttu mitte saalisviibijatele, vaid läkitavad kõik valitud sõnad eesistujale, jäädes mõnel juhul saali poole koguni seljaga.

Kõne lõppedes tõusevad kõik järgmised sõnasoovijad ühekorraga püsti, püüdes tabada eesistuja pilku. Viimane nimetab selle saa-

diku nime, kellel ta lubab oma mõtteid avaldada. Teised istuvad, kõneleja jääb püsti. Sõnavõttude kirjalikku eelregistreerimist ei ole. Kellele sõna anda — seda määrab eesistuja oma äranägemise järgi.

Kuna saal ei mahuta kõiki saadikuid, siis ei ole seal võimalik ka hääletamist läbi viia. Iga küsimuse otsustamiseks peavad kõik saadikud püsti tõusma ja ruumist väljuma. Parem- või vasakpoolsesse kuluaari astumisega antakse oma poolt- või vastuseisukoht hääletamisele kuuluvas asjas.

Niisuguse aegaviitva mooduse muutmine on korduvalt olnud parlamendis arutlusel, viimati 1930. aastal. Selleaegse Inglise peaministri Stanley Baldwini arvamuse kohaselt olevat aga briti hääletamismoodus parim maailmas, sest:

«Kui alamkoja liikmed marsivad hääletamiseks välja kuluaaridesse, siis tulevad nad tagasi tunduvalt jahtunumatena ja vaiksematena. Kümme kuni viisteist minutit, mida vajatakse jagunemiseks parteide järgi, annab aega kirgede jahutamiseks ja vaimu kainenemiseks.»

Ilmselt osutus see argument kuulu järgi külmaverelise käitumisega inglaste juurde niivõrd kaaluvaks, et ka hääletamistehnika on jäänud parlamendis tänapäevani ratsionaliseerimata ja elektrifitseerimata.

Sama saali kohta kirjutab Inglismaa olude põhjalik tundja, mõistatusliku päritoluga C. Northcote Parkinson:

«Me kõik tunneme hästi peamist erinevust inglise ja prantsuse parlamendisüsteemi vahel, mille struktuuri kopeerivad nende eeskujul arenenud teised esindajatekogud. Me kõik saame aru, et sellel peamisel erinevusel pole midagi tegemist rahvusliku iseloomuga — see on tulnud parlamendi istekohtade paigutusest. Inglased, kes on üles kasvanud meeskondlike mängude vaimus, astuvad üle

oma alamkoja läve niisuguse näoga, nagu eelistaksid nad tegelda millegi muuga. Kui nad ei saa seal golfi või tennist mängida, siis võivad nad teeselda, et ka poliitika on peaaegu samasuguste reeglitega mäng. Muidu pakuks parlament neile veel vähem huvi kui praegu. Niisiis, inglaste instinkt sunnib neid jagunema kaheks võistlevaks meeskonnaks, vahe- ja peakohtunikuks ning vaidlema kuni kokkuvarisemiseni. Alamkoja töö on nõndaviisi korraldatud, et iga deputaat on sunnitud tahes-tahtmata ühele või teisele vaidlevale poolele solidaarsust üles näitama, kuigi ta pole veel tutvunud argumentidega või (mõnel juhul) ei teagi, mille üle nad õieti vaidlevad. Teda on sündimisest saadik treenitud oma meeskonna eest seisma ning see päästab teda kõikidest ülearustest vaimupingutustest. Kui ta jõuab kohale alles mõne kõne lõpul, teab ta juba istet võttes, kuidas diskussioonis kaasa lüüa. Kui kõneleja istub samal saali poolel, hüüab tulnukas: «Kuulake! Kuulake!» On aga kõneleja saali vastaspoolelt, siis võib tulnukas eksimist kartmata kisendada: «Häbi!» või lihtsalt: «Ohoo!» Vahel saab ta pisut hiljem mahti oma naabrilt küsida, mida too peab vaidluse objektiks. Aga ausalt öeldes polegi tal vaja seda teada. Ta on igatahes küllalt tark, et palli mitte oma väravasse lüüa. Neil, kes istuvad vastaspoolel, pole kunagi õigus ja kõik nende väited on tühipaljas jama. Tema enda poolel seevastu istuvad tõelised riigimehed ja nende kõnedes tuleb ilmsiks erakordne tarkus koos sõnaosavuse ja mõõdukusega. Ka sellel pole vähimatki tähtsust, kas deputaat on oma poliitilised veendumused omandanud Harrow's või pani tema karjäärile aluse Aston Villa. Igas koolis oleks ta selgeks õppinud, millal hurraa hüüda ja millal maha karjuda. Inglise parlamendisüsteem sõltub täielikult istekohtade paigutusest. Kui toolid ei asuks vastakuti, siis ei oskaks keegi tõde valest ja tarkust rumalusest eristada ning peaks tõepoolest kõik kõned algusest lõpuni ära kuulama. Aga kõiki kõnesid kuulata oleks naeruväärne, sest pooled neist on kindlasti jaburdus.

Prantsusmaal tehti kohe alguses ränk viga sellega, et kõik deputaadid paigutati istuma poolringi, nägu kõnetooli poole. Oleks võinud ette arvata, et tulemuseks on korralagedus — ja teatavasti nii juhtuski. Niiviisi pole võimalik kaht õiget võistlevat meeskonda moodustada ja keegi ei saa (kõnesid kuulamata) öelda, kelle väited on veenvamad. On veel üks raskendav asjaolu — kogu protseduur toimub prantsuse keeles. Ühendriigid tegid targasti, et nad sellest eeskuju ei võtnud. Aga ka siis, kui lingvistilisi raskusi ei esineks, oleks prantsuse süsteem üsna halb. Kahe vastaspoole, õigete ja

eksijate asemel (mis toob asjasse algusest peale selguse) moodustavad prantslased hulga meeskondi, kelle positsioonid paiknevad läbisegi. Et mänguväljakul valitseb niisugune segadus, siis ei saa mäng üldse alata. Iga prantslaste deputaat on põhiliselt kas paremvõi vasakpoolne, olenevalt sellest, kus ta istub. See skeem on täiesti mõistlik. Prantslased pole äärmusse laskunud ega oma deputaate tähestiku järjekorras istuma paigutanud. Kuid poolringikujuline koda teeb võimalikuks parem- või pahempoolsuse rohkearvulised varjundid. Seal pole jälgegi inglaste selgepiirilisest jagunemisest nendeks, kellel on õigus ja kes eksivad. Deputaadi poliitilise meelsuse iseloomustamiseks öeldakse, et ta on vasakpoolsem kui müsjöö See, ent parempoolsem kui müsjöö Too. Kuidas seda mõista? Kes saaks sellest aru, isegi kui protseduur toimuks inglise keeles? Kas nad ise taipavad midagi? Kindlasti mitte mõhkugi.»[1]

Londoni kuulsaim arhitektuurimälestusmärk on klassitsistlik Püha Pauli katedraal, ehk nagu teda vahel ka nimetatakse — «Briti impeeriumi kihelkonnakirik». Ehitatud 1675.—1710. aastani söele ja veinile määratud kõrgete maksude arvel, on ta jäänud püsima tulekahjudes ja pommitamistes ning paistab oma 111 meetri kõrguse helehalli kupliga seni veel kõige kõrgema hoonena üle kogu Londoni. Kõrvuti Nelsoni, Wellingtoni, J. M. W. Turneri jt. kuulsustega puhkab katedraalis ka tema looja, inglise nimekaima arhitekti *sir* Christopher Wreni põrm. Suure meistri hauakivile on ladina keeles kirjutatud: «Lugeja, kui otsid tema monumenti, vaata enese ümber!»

Hoopis vähem silmapaistev on Westminster Abbey — 13. sajandist pärinev (järkjärguliselt kuni 18. sajandini juurdeehitustega täiendatud) kloostrikirik. Seda tohutu parlamendihoone varju jäävat gooti stiilis ehitust tun-

[1] «Parkinsoni seadus», ««Loomingu» Raamatukogu» nr. 36, 1960, lk. 11—12.



takse Euroopa suurima barokk-skulptuuride koguna, kuningate kroonimiskirikuna ja autemplina. Siin peetakse ka jumalateenistusi ja orelikontserte, kuid kuulsate surnute kivisse raiutud kujud on kokku meelitanud pideva külastajatevoolu ja muutnud kiriku pigem millekski muuseumi sarnaseks.

Juhtusin seal pealt kuulma, kuidas üks turist kõne-

tas kirikuteenrit, kes parajasti tolmulapiga puhastas mingit marmorist kuningannat:

«Töö siin suurmeeste kontide keskel äratab teis vist ainult õilsaid ja pühi mõtteid?»

«Just nii, söör. Ma mõtlen praegu lõunasöögile tubli kannutäie *stout*'iga[1].»

Westminster Abbeysse on kas tõeliselt maetud või vähemalt büstmonumendid asetatud umbes sajale ajaloos tuntud suurmehele ja -naisele. Toon vaid mõned näited: Darwin, Newton, Watt, Davy, Stephenson, Shakespeare, Dickens, Disraeli, Burns, Pitt, Cromwell, Longfellow, Scott, Chaucer, Browning, Milton, Händel, Franklin, arvukad riigitegelased, õukondlased, kuningad ja kuningannad. Kesklöövi põrandasse on müüritud suur Tundmatu Sõduri sarkofaag.

Kuid ühe geeniuse monument ei asu kinnises kirikus, vaid vabas värskes õhus Highgate'i eeslinna kalmistul. See on Karl Marx, kelle mõju maailma ajaloole oli võrratult suurem katedraalidesse maetud monarhide omast. Tema haual on alati pärgi ja elavaid lilli . . .

Westminster Abbey ja Püha Pauli katedraal on nagu kaks poolust, mille vahelt sajandite kestel kasvas välja London. Püha Pauli kõrge kuppelehituse ümber asub linna kõige vanem, üle 2000-aastase ajalooga osa. Westminsteri palee ja Abbey on kuussada aastat nooremad.

Kui roomlased meie ajaarvamise esimesel sajandil tungisid Briti saartele, oli London alles väike küla. Roomlaste ehitatud teed ja müürid mõjutasid hilisema linnaplaani kujunemist. Ent peaaegu kõik hooned hävi-

---

[1] *Stout* — mõrkja maitsega kange tume õlu (ingl. k.).

sid 1666. aastal suures tulekahjus. Selle mälestuseks ehitati Christopher Wreni kavandi järgi kõrge obelisk, mille tipust avaneb huvitav vaade linnale.

Keskajal kasvas London jõudsalt. Aadel, piiskopid, kohtunikud ja muud kõrgemad ametnikud, kes olid seotud õukonnaga, hakkasid elama Westminsteri ümbruses. Nii sai alguse jõukas linnaosa West End. Tudorite dünastia monarhid elasid Whitehalli tänaval.

Tänapäeval on Westminsteri palee juures algav ja Trafalgari skvääriga lõppev Whitehall lai esindustänav. Siit valitsetakse Ühendatud Kuningriiki. Whitehalli ääres kõrguvad imposantsed valitsusehooned, mille läikima hõõrutud vasktahvlitelt võib lugeda nimesid, nagu «Admiraliteet», «Scotland Yard», «Välisministeerium», «Rahandusministeerium», «Sõjaministeerium», «Siseministeerium» jne. Viimase ees asub *Cenotaph* — valgest marmorist monument kahes maailmasõjas langenutele.

Vaevalt märgatav risttänavake läänekülje on kuulus Downing Street. Siin töötavad silmapaistmatus majas nr. 11 Inglismaa kantsler ja rahandusminister, majas nr. 10 aga peaminister. Kuninganna nimel ja tema asemel tehakse nendes hoonetes suure riigi juhtimise vastutusrikast tööd.

Whitehalli idaküljel asub üks Londoni kauneimaid ehitusi — Inigo Jonesi poolt kavandatud (1619—1623) banketihoone, kuhu nüüd on paigutatud Ühendatud Kuningliku Teenistuse Muuseum.

Kuna Henry VIII armastas jahte pidada, siis säilisid otse südalinna piires viis väga suurt parki: Püha Jamesi park, Green Park, Hyde Park, Kensingtoni aed ja Regent's Park. Ainuüksi nende viie üksteise lähedu-

ses asuva West Endi haljasala pind on 500 hektarit suur. Kokku on tänapäeval Suur-Londonis parke 3404 ha.

Tuleb kinnitada, et kõik varemkuuldud kiidusõnad tiheda ja rohelise inglise muru, looduselähedase, imetlusväärseist vaateist rikka vaba haljastusviisi ja suurepärase maitsega loodud kunstlike veekogude aadressil peavad täiel määral paika. 16. sajandil rajatud parke aitasid 17. sajandil kujundada prantsuse aiandusarhitekt Le Nôtre ja 19. sajandil väljapaistev inglise arhitekt John Nash. Haljasalade korrashoid ja hooldamine on eeskujulikud.

1665. a. kinkis selleaegne Vene saadik Charles II-le kolm pelikani, kelle otseseid järeltulijaid Londonis veel tänapäevalgi imetletakse. See kingitus olevat pannud aluse lindude kultusele. Regent's Park on kuulutatud lindude kaitsealaks. Püha Jamesi pargis elavad pelikanide kõrval (keda pargivalvur iga päev kell 15.00 toidab värskete heeringatega) kaks luike ja 37 eri liiki metslinde. Neist kõige julgem ja jultunum on metspart Gemina, kes ilusa ilmaga tavatseb koos peenema perega jalutada üle tänava Buckinghami palee aeda, kus asub suurepärane bassein ja ilmselt ka rohi maitseb paremini. Kui pardipere ületab sõidukitest tulvil tänavat, katkestatakse seal liiklus. Tavaliselt saadab Geminat ja tema järglasi politseinik.

Kuninglik perekond kolis Westminsteri paleest Püha Jamesi lossi 18. sajandil ja sealt Buckinghami paleesse 19. sajandil. Mõlemad asuvad Westminsteri keskuse ligiduses. Selle ümber ja veelgi kaugemal lääneosas asuvad tänapäeval kõige kallimad teatrid, kinod, kontserdisaalid, suuremad muuseumid, luksuslikud hotellid,

moodsaimad kaubamajad ja kuulsaimad rätsepaateljeed. Nimetus West End seostub alati jõukuse, muretuse ja luksusega — vastandina tööstus- ja sadamarajoonile East Endile, raskele tööle ja veel raskemale töötusele, viletsusele ja lootusetusele.

1067. aastal krooniti esimene normanni soost kuningas William Vallutaja. Tema ajal alustati Thamesi kaldal Toweri kindluse ehitamist, mis on saanud kuulsaks kui vangla, palee, rahapada, muuseum ja kroonijuveelide varakamber.

Kuni $4^1/_2$ meetri paksuste kahekordsete välismüüridega sünges tsitadellis kasutati kodurahu ja distsipliini kindlustamiseks elavaid lõvisid. Neist oli aga vähe kasu, sest Inglismaa salakavalas kliimas osutusid nad vangidest vähem vastupidavaks ja 1834. aastal anti nad lõplikult üle Londoni loomaaiale.

Omamoodi maailmarekordi on Tower püstitanud ülikute vanglana ja hukkamispaigana.

Esimene kõrgest soost vang oli Durhami piiskop Flamhard (1101). Järgnesid Šoti kuningas David Bruce (1346—1357), Prantsuse kuningas Jean (1358—1360), Šoti prints Jacob (1406—1407), Henry VI (1465—1470 ja veelkordselt 1471), Thomas Morus ja piiskop Fisher (mõlemad hukati 1535), kuninganna Anne Boleyn (hukati 1536), kuninganna Katharine Howard (hukati 1542), kuninganna Jane Grey koos mehe lord Dudleyga ja isa — Suffolki hertsogiga (hukati kolmekesi 1554), piiskopid Cranmer, Latimer ja Ridley (1553), kuninganna Elizabeth I printsessina (1554), Walter Raleigh (1592, 1603—1616, hukati 1618), William Penn (1668—1669) ja paljud teised.

Väärib märkimist kõrgest tsivilisatsioonist kõnelev

peen vahetegemine: avalikud tapmised toimusid Toweri mäel, kinnised siseõuel ja salajased Valge Toweri kivikongides. Viimast moodust kasutas 1483. a. kuningas Richard III, et vabaneda noorest printsist Edward V-st ja tema vennast — Shakespeare'i draamas «Richard III» kirjanduslikku vormi valatud motiividel.

Vangid toodi Toweri juurde paatidel mööda Thamesi ja heideti vanglasse nn. «äraandjate värava» kaudu otse veepinnalt.

Kuni tänaseni sulguvad igaks ööks kindluse väravad ja üksnes kuninganna ja Londoni ülemlinnapea teavad läbipääsuparooli.

Toweri väravate sulgemise tseremoonia algab kell 21.40. Neli kõrge karusnahkse peakattega sõdurit eskordivad võtmeid, käes küünaldega laternad. Kui pikas punases kuues ja Elizabeth I aegse musta silinderkübaraga vanemvalvur on lukustanud peasissepääsu, Kesk-Toweri ja Byward Toweri väravad, kõlavad Verise Toweri juures valvurite hüüded:

«Seis!»

«Jagu, seis!»

«Kes seal käib?»

«Võtmed!»

«Kelle võtmed?»

«Kuninganna Elizabethi võtmed.»

«Kuninganna Elizabethi võtmed, edasi! Kõik on korras!»

Keskaegse rituaali tõsidust rõhutavad niisugused asjalikud pealkirjad põliste müüride kohal, nagu «Suveniiride müük», «Telefon», «Väljapääs», «Postkaardid», «WC» jne.


ER
Q R
1965

Täpselt siis, kui kellalöögid kuulutavad kümnendat õhtutundi, lõpevad veidrad sõjaväelised harjutused vanemvalvuri hüüdega:

«Jumal, kaitse kuninganna Elizabethi!»

Valvurid ja sõdurid vastavad selle peale surmtõsiselt:

«Aamen.»

Nii on see olnud sajandeid.

Ja ega või imestada sellegi üle, et iga Toweri ronga toitmiseks eraldatakse riigikassast kaks šillingit ja neli penni nädalas. Valitseb ebausk, mille kohaselt ronkade kadumine pidavat tähendama Briti impeeriumi hukkumist. Ilmselt on valitsus suutnud seda kurba sündmust perioodiliste hobuselihast pististega pareerida. Vaat millise erikuju on mõnel pool võtnud võitlus rahu eest...

Morni kindluse ajalugu täienes meie Londonis viibimise päevil veel ühe ajaloolise episoodiga. Ühel hommikul lugesime «Daily Mirrorist» vapustavat pealkirja: «Nõukogude kosmonaut Juri Gagarin — Toweri vang.» Asi väga hull siiski ei olnud. Gagarin oli külastanud Valges Toweris asuvat piinariistade, relvade ja raudrüüde muuseumi, millel on ainult üks kitsas sissekäik. Vaimustunud rahvahulk ummistas väljapääsu ja nii kulus kuusteist minutit, kuni Toweri *beefeater*'id suutsid tee vabastada.

Gagarini kohta, keda Inglismaal tõepoolest väga soojalt vastu võeti, oli veel üks huvitav ajalehesõnum:

«Vene igavesti naeratav kosmonaut muutus Londonis kaks korda tõsiseks: esimene kord, kui ta asetas pärja Tundmatu Sõduri hauale, ja teine kord, kui ta nägi tutvustamisel leedi Jamesi kübarat.»

Lisatud oli kaks fotot — esimesel tõepoolest pisut hämmeldunud näoga Gagarin leedi kätt surumas, kelle kübar võis vaieldamatult esile kutsuda sügavaima elamuse. Teisel pildil — palju suuremal — naeratav leedi koos oma «kosmilise kübaraga». Pildi all kirjeldus leedi, tema kübara, kübarategija ja leedi mehe kohta. Kübar ilmselt ei vedanud alt, vaid isegi ületas talle pandud lootusi. Narri meest, aga mitte mehe mütsi — mis siis veel naiste kübaratest rääkida . . .

Teatriarmastus

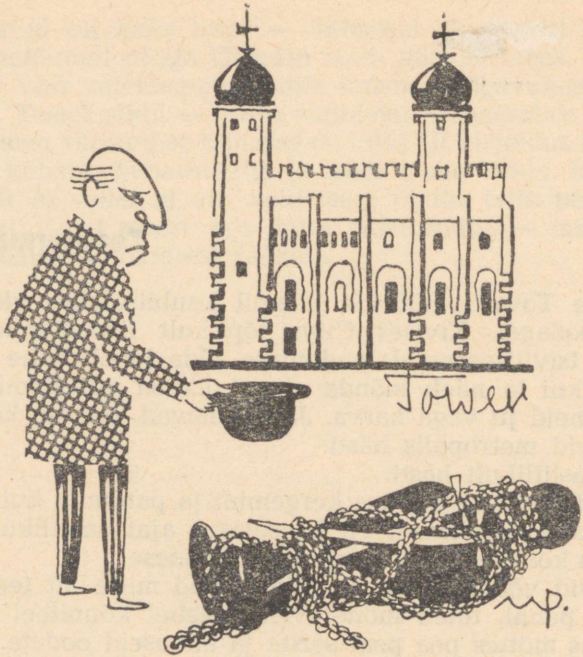
Otse Toweri müüride jalamil kaubitsetakse elavalt tuvisöödaga. Kivises Citys lõplikult linnastunud ja üdini tsiviliseerunud londonlase süda läheb kohe soojaks, kui ta näeb mõnda elavat looma või lindu. Ta näeb neid ju väga harva. Ja nii elavad koerad, kassid ja tuvid metropolis hästi.

Parasiitlikult hästi.

Nad elatuvad märksa kergemini ja paremini kui töötud, keda Inglismaal on käesoleval ajal ametliku statistika kohaselt üle poole miljoni inimese.

Tuvid võivad kerjata, kuid töötud mitte. Et teenida paari penni, tuleb mõnel vanal mehel kõnniteel sõna otseses mõttes pea peal seista ja almuseid oodata. Sellega kvalifitseerub ta nn. «töötust hulkurist», keda kohapeal võib vahistada, «artistiks». Niisuguseid artiste on üllatavalt palju, küll viiuldajaid, lauljaid, akordioniste, suupillimängijaid.

Towerist lahkudes nägime ühel platsil rahvast ringis seismas. Sõõri keskel munakividest sillutisel lebas mingi riidetomp, mida me algul ei osanud nagu tähelegi panna. Korraga nägin, et tomp vaevalt märgatavalt tõuseb ja vajub. Keegi nagu hingas. See oli elav



inimene, presentkoti sisse õmmeldud ja üleni terasahelatesse mässitud. Risti-rästi seotud kettide ja presentriide vahelt oli läbi pistetud veel neli läikivat mõõka.

Rahva hulgas käis mütsiga ringi kulunud riietes keskealine mees ja palus almuseid:

«Meil tuli eile politseinikule kaks naela trahvi

maksta, kuna me olevat tekitanud liiklusummistuse. Seepärast — kui teil ei ole juhuslikult käepärast vaskpenni, ärge laske käel värisema hakata, kui leiate kogemata taskupõhjast tillukese hõberaha. Visake see meile, meil on kodus väikesed lapsed. Pealegi kui mu partner ei ole end viie minuti jooksul mõõkadest, ahelatest ja presentkotist vabastanud (ma ei võta mütsist senikaua pennigi!), saab igaüks oma raha tervenisti tagasi.»

Kui kübaraga ringkäik oli lõppenud, lõi ta kätega kerge plaksu.

Nüüd hakkas maas lebav tomp meeletult visklema. Aheldatud keha kramplikud liigutused, kettide kõlin, raske hingeldamine. Kõveraks tõmbunud kogu ootamatu kukkumine ühele küljele, mõõgatera murdumine langeva keha raskuse all, hinge kinni pidavad pealtvaatajad — ja see kõik Toweri kõrgete vaikivate müüride jalamil!

Tekkis tunne, et elame tõepoolest alles keset väga kauget sünget keskaega, mitte tänapäeval.

Vähehaaval hakkasid ketid pisut nagu järele andma. Tohutute pingutuste tulemusena langesid üksteise järel ahelate vahelt välja teravad mõõgad. Nüüd hakkas inimkogu lausa vähkrema, et kette munakivide vastu hõõrudes kuidagi paigast nihutada. Viimaks ometi oli võimalik kotis küünarnukke liigutama hakata. Kettide põimingus tekkis veidi laiem vahe, millest sai läbi suruda pea, siis õlad. Jõulise löögiga suutis mees lõpuks paksu presentkoti õmblused seestpoolt puruks rebida ja kestast välja pugeda.

Aega oli kulunud neli minutit ja 43 sekundit.

Väsimusest hingeldava, higist läbimärja atleedi keha

oli üleni täis punetavaid vorpe, vanu arme ja kriimustusi. Mõnest haavast nirises verd.

Niisugust inimväärtut «artisti»-ametit tuleb Inglismaal olude sunnil lageda taeva all paljudel pidada. Päev päeva kõrval, igasuguse ilmaga, igasugusel aastaajal, et elatada ennast ja oma perekonda. Seda ühiskonnas, mis loeb ennast niivõrd tsiviliseerituks, et peab vajalikuks oma tsivilisatsiooni peale suruda koguni teistele rahvastele.

Tsivilisatsioonist kõneldes meenub üks teine fakt.

Juba kuus kuud läks Londonis Jack Hiltoni poolt juhitavas «Princess Theatre'is» igal õhtul täissaali ees suure menuga Todd Matshikira ooper «King Kong». Esituslaadilt kui ka üldiselt tasemelt oli see täiel määral võrreldav George Gershwini «Porgy ja Bessiga», mida mängiti Moskvas ja Leningradis ka nõukogude vaatajaskonnale.

Suurimaks üllatuseks lugesime aga kavalehelt, et selle igati professionaalse ja kõrge meisterlikkusega esitatud teose vaieldamatult väga andekad autorid ja tegelased on kõik Lõuna-Aafrikast pärinevad neegrid, kel ei olnud üldse mingit muusikalist ega lavalist eriharidust. Alles kaks aastat tagasi organiseeriti Johannesburgis Lõuna-Aafrika Artistide Ühing, mille debüüdiks oligi kõnesolev ooper. Etenduselt saadav puhastulu läks esimese neegerartistide treeningtsentrumi asutamiseks, kuhu alles kavatseti palgata 10 õppejõudu ja võtta 100 õpilast.

Niisuguste faktide juures jätkub inglise kolonisaatoritel künismi väita, et nemad on viinud kultuuri koloniaalmaadesse. Tegelikult tuleb müts maha võtta talendika neegerrahva ees, kes koloniaalorjusele vaatamata

on suutnud luua muusika ja tantsud džäss-ooperile, mille edu, hoolimata viiekümne Londoni teatri samaaegsest konkurentsist, oli sensatsiooniline.

Teose muusika toetub neegritest kerjuste, kullakaevurite, teetööliste ja põlluharijate ürgsetele lauludele, mida ühiselt lauldi rasket tööd tehes ja mille rütm aitas eemale peletada väsimust. Libreto on võetud tegelikust elust. Selles jutustatakse 1957. aastal traagiliselt hukkunud Johannesburgist pärineva professionaalse neegerpoksija King Kongi saatusest.

Suurima menu osaliseks sai ooperis peaosaliste Nathan Mdledle ja Peggy Phango kõrval neljateistkümneaastane neegripoisike Lemmy Mabaso. See nooruk elatas ennast neljandast eluaastast kuni viimase ajani kerjamisest. Tänavamuusikuna — akrobaadina ja flöödimängijana — esitas ta oma lihtsaid improviseeritud viise omavanustest koosneva väikese trupi saatel. Ooperi lavastajad korjasid ta üles otse tänavalt. Praegu on Lemmy Mabaso virtuooslikud flöödiimprovisatsioonid juba kümnete tuhandete tavaliste ja stereofooniliste heliplaatidena müügile lastud, nagu kogu «King Kongi» muusika.

Suure menuga läks Londonis, hoolimata südasuvisest kuumusest, veel üks külalisetendus. Nimelt Leningradi Kirovi-nimelise teatri balletikava «Covent Gardenis».

Muide — see teater asub otse keskturu kõrval, mistõttu siin segunevad õhtutualetid, parfüümid ja ooperiaariad nahkpõllede, turulõhnade ja kaubitsejate hüüatustega. On koostatud mitmeid kavasid turu ümberpaigutamiseks ja kuningliku ooperiteatri vabastamiseks tülikast naabrusest, ent senini on need jäänud ellu viimata.

Londoni arvukatest teatritest oleme kuulnud tavaliselt nimesid, nagu «Old Vic», «Theatre Royal», «Coliseum», «Mermaid», «Sadler's Wells», «Globe», «Piccadilly», «Aldwych» jne. Hoopis vähem teame aga teatriklubidest, mis eksisteerivad, et eksperimenteerida uute autorite, näitlejate ja lavastajatega. Neid on loodud võrdlemisi arvukalt. Ülivabal ja demokraatlikul Inglismaal kehtib nimelt seadus, mille kohaselt ei tohi ühtegi teatrietendust rahvale näidata, enne kui lord Chamberlain isiklikult on selleks loa andnud. Kuna lugematud teatrihuvilised ei taha nõustuda nii kõrge isiku ülimalt arenenud maitsega teatrikunsti (ja ka poliitika) alal, siis on leitud hädaväljapääs nn. kinniste, klubiliste teatrite loomises. Neis ei esine aga isetegevuslased, vaid täielikud professionaalid teatrientusiastide vaimsel ja ainelisel toetusel.

Nende klubide liikmeks astumisel ei liialdata formaalsustega, mille tõttu ka turistidel on võimalik kinnistest etendustest osa saada. Kahjuks oli aga meie programm niivõrd tihe, et ei jäänud võimalust teatrit korduvalt külastada.

Piletid ei ole kohalikes teatrites eriti kallid. Nii näiteks maksavad «Sadler's Wellsi» teatris kõige odavamad kohad ainult 3 šillingit, mis võrdub 20 sigareti hinnaga. «Kõige odavamad piletid peavad tingimata olema kättesaadavad ka kunstiinimestele ja karbi sigarettide hind on selles asjas eksimatu kriteerium . . .» kirjutati ühel kuulutusel.

Ent on ka varakamale vaatajaskonnale orienteeruvaid kunstitempleid, mis palkavad maailmakuulsaid külalisesinejaid. Nende hulgas on nimekaim «Glyndebourne» — ainult 800 kohaga ooperiteater, mille lava

on saalist suurem. Huvitav on märkida, et kuigi see teater asub Londonist 90 km kaugusel Sussexis, on eelmüügi korras kõik piletid terveks hooajaks välja müüdud. Sealjuures on piletite hinnad üsna kõrged — 32 kuni 84 šillingit pääse.

Paar väikest detaili teatrisaalist.

Iga istme juures leidub binokkel. Ent seda ketikese küljes rippuvat eset ei saa kasutada enne, kui olete lasknud väikesesse avasse kuus penni — alles siis avaneb mikroautomaat.

Saali astujalt küsib kohanäitaja, kas ta soovib teed, kohvi, õlut, viskit või koka-koolat. Kui saate kaubale, märgib ta üles kohanumbri ja toob teile järgmisel vaheajal tellitud joogi, žongleerides meisterlikult kandikuga inimeste peade kohal.

Etenduse ajal käib saalis täie hooga suitsetamine ja maiustuste söömine. Paberid heidetakse lihtsalt põrandale. Küsisin kõrvalistujalt, miks see igal pool nii on. Ta mõtles veidi, pea viltu, ja arvas siis:

«Muidu jääksid vist mõned koristajad ilma tööta . . .»

Kõlas lahja naljana, kuid ometi tuli välja, et pärast iga pühapäeva jääb Inglismaa aasadele tõepoolest vedelema üle 10 000 tonni prahti. Ülejäänud nädalapäevadel on selle koristamisega ametis 250 000 inimest, kelle töö läheb riigile maksma viiskümmend miljonit naelsterlingit aastas. Veenev tõend kõrgest tsivilisatsioonist . . .

Kõige suurejoonelisema teatrietenduse kulissideks on aga Buckinghami palee, Windsori loss, jahtlaevad, tõllad ja erapargid, peategelasteks kuningakoja liikmed. Saarerahva teatriarmastus on nii suur, et nad ei keeldu ka selle õigegi kuluka näitemängu heaks kukrut ava-

mast. Inglane teab väga hästi, et tegu on vaid näitemänguga, milles näidatakse ammumöödunud aegu, mis ei tule enam kunagi tagasi. Ent ta võtab seda kõike küllalt tõsiselt ja elab vahel koguni ihust ja hingest kaasa.

Omal ajal kurvastas inglasi ühe peaosalise — kuningas George V viletsavõitu tervis. Seetõttu oli ta sunnitud vahetama lahtise tõlla «Rolls Royce'i» tüüpi kinnise luksusauto vastu. Neid rõõmustas südamest ühe järgmise peaosalise — praeguse kuninganna Elizabeth II noorus ja hea tervis, kuna see võimaldas tal esinema hakata 1762. aastal ehitatud 4,5 tonni kaaluvas kullatud tõllas, mida sammu sõites veavad kaheksa süsimusta hobust arvukate teenrite, ihukaitsjate ja ratsakaardiväelaste saatel.

Ka meil oli võimalus osa võtta ühest vaatusest suures inimlikus komöödias, mida nimetatakse lihtsalt vahtkonna vahetuseks. Õige väikeste variantidega kordub see iga päev.

Võtsime kohad sisse kuninganna Victoria kolossaalset mälestusmärki ümbritsevas rahvamurrus, kust nägime hästi Buckinghami paleed. Kohad peab võtma varakult, sest muidu ei näeks suurt midagi.

Esialgu tuleb oodata. Lõpuks hakkab kaugelt kostma vaskpillide ja trummide mürtsumine vaheldumisi Šoti rügemendi torupillide tiriliriga. Kõige ees ratsapolitsei, selle järel Maskott-koer. Hästi karvane, mis olevat eriliselt õilsa tõu tunnus. Seejärel orkester, ja siis hakkavad mööda marssima vene karunahast kõrgetes mütsides kaardiväelased.

Kogu etendus kestab üle tunni. Minu kõrval seisev hallipäine härrasmees sattus kõigest üsna lapselikku

vaimustusse ja seletas ümberolijatele valjuhäälselt, mis kõik juhtub. Ta olevat ise kunagi grenader olnud ja Indias teeninud. Vahtkond liikuvat mööda tänavaid ajaloolises lahingukorras — luureüksus ees ja lahingujulgestus taga. Vabanev vahtkond sammub aga kummalist, lausa koomiliselt aeglast marssi — see pidavat sümboliseerima puhkama minekut ja nii on marsi sammu vahe kaks takti. Kuid ärge närveerige. Seitsme takti järel läheb marss uuesti normaalseks jne. jne. Aina uued ja uued väikesed vigurvõtted, viled, hüüatused, sõjakad komandosõnad.

Kõike seda vaadates ja vanahärrat kuulates oli kusagil keskpaigas ühtaegu natuke naljakas ja sutsuke kurb.

Muide — ainsatena kogu maailmas valmistavad inglased veel tänapäevalgi raudriideid. Nad ise ei paistnud neid küll enam kandvat, kuid teistele pidid müüma meelsasti. Kes ostavad? Rooma paavst Vatikani 100-mehelisele šveitsi palgasõduritest koosnevale ihukaitseväele. Ka teatrid. Peamiselt aga USA ja Lääne-Saksamaa uusrikkad ärituusad, kes katsuvad värskelt ostetud lossidele anda puuduvate traditsioonide ihaldusväärset hõngu.

Arhitektide ülemaailmsele kongressile osutati õige suurt au ja meil võimaldati osa saada kuninglikust etendusest.

Kongressi avas kuninganna õe printsess Margarethi abikaasa mr. Anthony Armstrong Jones. Miks lihtsalt mister, aga mitte lord või prints? Aga seepärast, et printsessi ootamatu abielu oli mõne aja eest suureks

üllatuseks ja jahmatuseks kogu õukonnale. Värske koduväi ei olnud nimelt hoopiski mitte õilsast soost, vaid lihtsalt noor piltilus päevapiltnik.

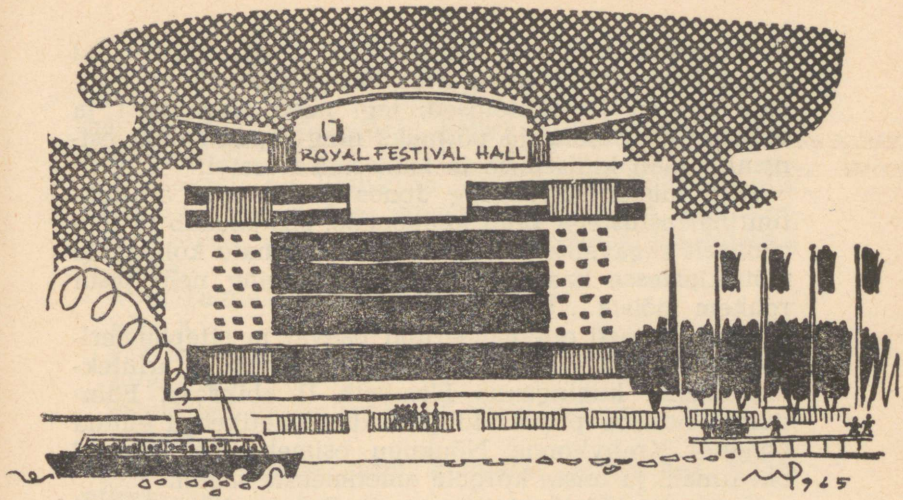
Seda häirivat asjaolu ei andesta Londoni konservatiivsed ajalehed tänapäevani. Peaaegu iga päev ilmuvates reportaažides kuningliku perekonna värsketest tegudest (nagu näiteks: «Printsess Margareth koos mr. Armstrong Jonesiga külastas eile kell 11.20 Londoni loomaaeda ja viibis seal üle kahe tunni.») ei unustata mõnusat müksu andmast ka kaasavarakütist koduväile:

«Printsess Margareth ja mr. Armstrong Jones olid mõlemad relvastatud fotokaameratega ja kasutasid, vastavalt oma harjumustele, iga võimalust ülesvõtete tegemiseks.»

Arhitektide rahvusvahelise kongressi avakõne kujunes värskele väimeespojale esimeseks ametlikuks esinemiseks kuningliku perekonna nimel avalikkuse ees. Seda sündmust oodati inglaste poolt suure huviga. Istusin Kuninglikus Festivalihallis Sheffieldi linna peaarhitekti mr. S. Woomersley kõrval. Kuulanud mõni minut oraatori kõnet, andis ta napi ja resoluutse hinnangu:

«Kõlblik ainult koos kaameraga . . .»

Vestlustest selgus, et teel ülesmäge oli endine fotograaf koduste tunniandjate abiga hakanud end arendama arhitektuuri alal. Kongressi avamise ajaks olevat ta õpingutega jõudnud parajasti teise kursuse arhitektuuriüliõpilase tasemeni. Ja nagu on kõrgemast haridusest küllastunud noorusele vahel omane, ei pidanud temagi vajalikuks oma värskeid teadmisi vaka all hoida. Tervitusena mõeldud sõnavõtust ei jäänud see-



tõttu välja ka mõned ülikompetentsed ja radikaalsed hinnangud kaasaegse arhitektuuri kohta.

Kuningliku aroomiga avakõnele oli pidulikus programmis planeeritud vastuseks kolm tänukõnet.

Kaks esimest sõnavõtjat olid auväärsed inglased varakult väljaviilitud tekstiga.

Neis tänati vähemalt kuuekordselt korratud viisakusväljendustes kuninganna Elizabeth II-st selle eest, et Tema Kuninglik Kõrgus oli nii armastusväärselt vaevaks võtnud läkitada kongressist osavõtjatele kuulamiseks ja vaatamiseks nii lähedase sugulase.

Kolmandana sai sõna laialt tuntud prantsuse vanema põlve arhitekt Pierre Vago, Internatsionaalse Arhitektide Uniooni üks asutajaid ja juhte. Peale paari puht-

vormilise tänusõna avaldamist võttis ta improviseeritud kõnes üsna isaliku huumoriga käsile kuninganna esindaja mõtted ja mõttetused, tegi need elegantselt ja delikaatselt pihuks ja põrmuks ning lõpetas oma esinemise saali kihisemise ja kahisemise saatel:

«Kui mister Armstrong Jones jõuab oma arhitektuuriharrastustega veidi kaugemale, siis suudab ta tõenäoliselt sügavamalt tungida oma vanemate kolleegide mõtisklustesse kaasaja arhitektuurist ning neid pisut rohkem mõista...»

Ühel aegsasti etteplaneeritud päeval ja etteplaneeritud kellaajal külastas kongressi töögruppe ja arhitektuurinäitust kuninganna Elizabeth II abikaasa, Edinburghi hertsog prints Philip kuldse ametikeega ehitud Londoni Krahvkonna Nõukogu esimehe mr. Harold Shearmani ja teiste kõrgete ametimeeste saatel.

Kongressi töö lõpetati aegsasti. Delegaadid paigutati spaleerina kahele poole pikka põrandariiet, mis algas Kuningliku Festivalihalli teise korruse fuajeesse avaneva lifti ukse juures.

«Nad saabusid!» kõlasid suust suhu erutavad sõnad. Lifti uks avanes ja välja astus kõrgekasvuline, umbes neljakümneaastane sportliku rühi ja sundimatu käitumisega päevitunud härrasmees. (Mõnede kroonikafilmide ja ajalehekirjutiste põhjal jäi mulje, et prints on üsna mitmepalgelist elu maitsta armastav meesterahvas, kelle ümber vahel tõuseb summutatud skandaalide tolmu.)

Kongressi korraldajate poolt oli iga delegaadi pintsakurevääri le kinnitatud plaadike, millelt võis selgelt välja lugeda inimese nime ja riigi, kust ta oli kohale sõitnud.

Prints saatjaskonnaga kõndis aegamööda spaleeri keskel. Kongressi organiseerimiskomitee esimees professor R. H. Matthew tutvustas käigu pealt ligemale seisma sattunud delegaate, kellega prints vahetas üksikuid lauseid.

Nähtavasti oli Inglismaa kuninganna abikaasa pilk riivanud minu rinnale riputatud plaadikest, sest korraga kuulsin ennast kõnetatavat hertsoglik-printsliku häälega:

«Oo! Te olete Nõukogude Liidust?»

«Jah.»

«Ja te kõnelete inglise keelt?»

«Veidi.»

«Kuid teil on suurepärane hääldamine.»

«Tänan.»

«Ja ainult õige pisut märgatav šotipärane kõnepruuk . . .»

Vahetasime vastastikku diplomaatilise naeratuse (kõrgel tasemel) ja ringkäik jätkus. Mu autobiograafia oli ühekorraga rikastunud märkimisväärse faktiga. Umbes samasugusega nagu Tartu kuulsal rätsepmeistril Uusenil, kes olevat umbes analoogilises vaimus pidanud läbirääkimisi Rootsi vasekuningaga.

Mõtlen vahel veel praegugi, kui hea see on, et ankeetides mõned küsimused veel puuduvad. Küll oleks paha, kui peaksin vastama näiteks niisugustele:

«Kas olete kunagi pidanud läbirääkimisi elusate monarhide või nende lähemate sugulastega?»

Vastus: «Jah.»

Küsimus: «Kunas ja mis põhjustel?»

Vastus: «6. juulil 1961 kell 12.10. Monarhinna mees ise algatas.»

Ei saa kuidagi öelda, et kuningliku trupi liikmetel vähe esinemisi oleks. Selle ühe päeva jooksul, millal Edinburghi hertsog meid oma visiidiga premeeris, nägi graafik ette (perioodiliselt väljaantava ametliku brošüüri «See kuu Londonis» rubriigi «Kuninglikud sündmused» järgi) niisuguse koormuse:

1. Tema Kõrgeausus kuninganna Elizabeth II annab suure pealelõunase *party* Buckinghami palee aedades.
2. Tema abikaasa, Edinburghi hertsog prints Philip külastab Arhitektide VI Ülemaailmset Kongressi.
3. Prints Philip lõunastab Londoni Pudukaupmeeste Tsunftis.
4. Prints Philip õhtustab Seadusetundjate Ühingus Chancery Hallis.

Järgmisel hommikul lugesime ajalehtedest, et printsi päevaplaan jäi sedapuhku täitmata. Kahe söömaaja vahel oli ta läinud ratsutama, millegipärast ebakindlana sadulas püsinud, kukkunud, jala väänanud ja ilmselt mõneks ajaks sinisele lehele kirjutatud.

Inglismaal algab ja lõpeb iga kino- ja teatrietendus hümniga: «Jumal, kaitse kuningat...», mida rahvas vaikides püstijalu kuulab. Kui tund sai täis, katkes ka kongressi vastuvõttudel parajasti tantsitav tvist, tšaatša või suko-suko poolel taktil. Algas hümn, mille kestel tantsijad püüdsid oma tõmblevaid kehasid tarretada sobilikuks piduliku muusikaga.

Ja mõned püüavad siiski väita, et vaba ja demokraatliku Inglismaa elus olevat väga vähe poliitikat...

Kui palju maksab see kuninglik lavastus?

Ainuüksi ühe peaosalise — kuninganna — ülalpidamiseks eraldatakse igal aastal riigieelarvest 500 000 naelsterlingit. See on üle kahe ja poole tuhande korra

rohkem, kui teenib aastas oma tubli tööga keskmine tööline. Kuid see ei ole veel kaugeltki kõik. Liituvad tulud kuninglikest farmidest, mõisatest, kuninglikke losse külastavaile turistidele müüdud piletitest jne. jne. Küllap ka inglise rahvas ükskord ütleb, et sellel «suurteatril» on aeg loobuda dotatsioonidest ja minna üle isemajandamisele.

Parkinsoni seadus tegelikkuses

Tekib kuidagi isevärki tore tunne, kui sammud võõrsil mööda tundmatuid tänavaid ja tunnistad tundmatuid inimesi.

Kes nad on?

Ei tea. Sinu kõrval võib parajasti kõndida sõjaväeatašee, sadulsepp, kirjanik, kaevur, rahamagnaat, raudteetööline, murdvaras, maalikunstnik, näitlejanna, Nelsoni ebaseaduslik lapselapselapselaps.

See pole ka tähtis. Keegi ei tee teisest välja. Tulvil kõnniteedel on kõigil vähe ruumi. Veelgi vähem aega.

Ligineb kahekorruseline tulipunane omnibuss, külgedel kirendamas kuulutused, ja peatub. Konduktori hüüatus:

«Üks inimene alla, kolm üles. Tänan teid!»

Pikast järjekorrast astuvad sõidukisse neli inimest — täpselt niisama palju, kui väljus. Meie arusaamade kohaselt on aga bussis veel võrdlemisi lahe ja ruumi peaks piisama õigegi mitmetele. Ent distsipliin on range, sest sõitjate normi ületamisel kas või ainsama hinge võrra loobub kindlustusselts võimaliku avarii korral igasuguse kompensatsiooni maksmisest. Sellest tingituna nihkub järjekord visalt edasi. Ühel pühapäe-

val ootasime terve tunni ja veel kümmekond minutit, enne kui konduktori reibas «tänan teid!» lõpuks meie pihta oli sihitud.

Korraga peatub pidurite krigisedes kogu liiklus. Mis juhtus? Suurt ei midagi. Enesesse süvenenud meeskodanik asus ootamatult sõiduteed ületama, seljas vähemalt kahe majakorruse kõrgune täispuhutud plastikaadist kaelkirjak. Miks ta kõnnib, kuhu ta kõnnib, miks kaelkirjakuga — seda ei tea keegi, see ei huvita kedagi, seda ei küsi keegi. Oleme Inglismaal, Londonis. Iseenesega tegelevate, mitte millestki üllatuvate inimeste linnas.

Ühel heal päeval sattusime allmaaraudtee vagunis elusale maharadžale (või vähemalt eunuhhile), kellel oli peas siidist turban, ninas suur pärl ja saatjaks kuus pikkadesse kuldsetesse saridesse mähitud lemmiknaist. Samas sädistas salgake vormiriides tüdrukuid ristsõnamõistatuse kallal. Koolilapsed ei kinkinud eksootilisele haaremi filiaalile ühtegi pilku — ilmselt pakkus ristsõnadele vastuste leidmine neile palju suuremat huvi.

Sõiduteedel nahisevad ja sahisevad lugematud autod. Korraga kõmiseb kõrvus kummaline kabjaplagin. Südalinna asfaldil veereb kõrge mustast tammepuust veovanker. Nelja traavi sõrkiva pigimusta hobuse ja kahe süsimustas mundris torukübarastatud kutsariga. Need on veovoorimehed, kes varustavad kõrtse ja kõrtsikesi viskiga. Reklaami huvides ei ole vanu kaeramootoreid välja vahetatud.

Räägitakse, et inglane riietub tagasihoidlikult ja silmapaistmatult. Võib-olla on selles omajagu tõtt. Kui noormeeste püksid on mujal muutunud imekitsaks, siis inglastel on nad tõepoolest mõne sentimeetri võrra laie-

mad. Ja kui mujal läheksid püksid uuesti laiemaks, siis tõenäoliselt jääksid nad inglastel tubli tolli jagu kitsamaks.

Ent vähemalt sõiduautode osas ei paista paljud inglased liigse tagasihoidlikkuse all kannatavat. Jutt ei ole hoopiski viimase aasta kataloogide värvifotodelt tänavaile sõitnud luksuslimusiinidest, mis üksteist üle trumpavad võimsuse, kiiruse, kroomi, värvi ja igat sorti kavalate lisamehhanismide poolest. Mõtlen hoopis igivanu automudeleid, mille ülesturgutamine ja kasutusele võtmine näib olevat kogu läänemaailmas viimasel ajal kõvasti moodi läinud. Sealjuures — mida vanem ja imelikum mudel, seda põnevam ja koguni kallim. Noored mehed ja peened piigad peavad suureks toreduseks sõita aeglaselt ja mürarikkalt mõne veidrakujulise lahtise puukodaratega «Austini», «Auburni» või «Morrisega» mööda suurlinna magistraale.

Väikese Oxfordi tänavail mõjuvad aga lõbustava kontrastina tumedais talaarides kõvakandiliste akadeemiliste kübaratega kolledžite üliõpilased. Traditsioonilist vormiriietust on *alma materi* kasvandikud kohustatud kandma loengutel (mida on nädalas kõigest 10 tundi), õhtusöökidel kolleegiumi saalides ja tänavatel peale hämaruse saabumist.

Ent Inglismaa linliku tänavapildi kõige markantsema tüübina on mällu jäänud enesest lugupidav, kaks korda päevas habet ajav, energilise rühiga džentelmen.

Ümarapõhjalise musta kõvakübaraga.
Mustas pintsakus ka kõrvetava suvepäikese all.
Lipsustatud.
Kõva kraega särav-valge triiksärgiga.
Värvilise vestiga.

Triibuliste pükstega.

Ja tingimata mehise musta vihmavarjuga.



Ikka ja jälle kerkisid nad kohustuslike koostisosadena esile selles ruttavas, üksteisele viisakalt teed pakkuvas, käratult tunglevas inimjões, mis voolas risti üle Thamesi, mööda Waterloo silda otse meile vastu, kui sammusime hommikuti oma hotellist kongressisaalide poole jõe lõunapoolsele kaldale.

Kuhu kiirustasid džentelmenid oma aegade poolt muutmata jäänud riietuses?

Nad ruttasid ametisse.

Nad ruttasid igal hommikul igast suunast Citysse.

Tihedalt üksteise naabruses paiknevad siin parlament ja ministeeriumid, poliitiliste, kaubanduslike, rahanduslike ja usuliste organisatsioonide peakorterid, börs, saareriigi suurimad kontsernid ja trustid, ajalehtede toimetused, teatrid, instituudid, kohtud, hotellid, restoranid, pangad, juveliiride, rätsepmeistrite, arstide maaklerite, notarite ja advokaatide ametiruumid.

Just see tihedalt hoonestatud ala — City — on kõiges oma hiilguses ja näotuses loonud miljonite turistide hulgas ettekujutuse:

«Niisugune on London.»

Tegelikult moodustab City oma 22 ruutkilomeetriga vaid tillukese murdosa 28-ks krahvkonnaks jagatud Londoni 304-st või Suur-Londoni 1810-st ruutkilomeet-

rist. Täpsemalt öeldes kõigest 1,21% linna kogupindalast.

Ent see suhteliselt väike territoorium teeb Londoni Krahvkonna Nõukogule aastast aastasse üha rohkem ja rohkem peavalu.

Kolmveerand miljonit ametnikku ruttab igal hommikul Citysse ja püüab sealt töö lõppedes uuesti lahkuda. Alatisi elanikke jääb sinna ööseks kõigest 5000 hinge ja needki peamiselt ametikorteritesse (nagu majahoidjad, liftide ja elektriseadmete korrastajad, kütjad, koristajad jne.).

Võrreldes käesoleva sajandi algusega on City tegelik elanike arv vähenenud üle kuue korra, kuigi Londoni elanikkond tervikuna on samal ajavahemikul kahekordistunud.

Ja see tendents jätkub. Süda-London on päeval inimestega rebenemiseni üle koormatud, kuid jääb hilisööl hoopis inimtühjaks väljasurnud kõrbealaks.

Mis on selle põhjuseks?

Bürokraatia.

Maailma üks suurimaid linnu bürokratiseerub sõna kõige otsemas mõttes. Ametlikust statistikast selgub, et viimase kahekümne aasta jooksul on palgaliste töötajate arv Inglismaal suurenenud ainult 8% võrra, samal ajal aga büroodes töötavate ametnike arv 63% võrra ehk kaheksa korda kiiremini kui tootjate arv.

Riigiasutuste, tööstuste, aktsiaseltside, kindlustusfirmade, kohtuasutuste ja pankade administratiivpersonal kasvab kapitalistlikule süsteemile omaste vastuolude tagajärjel otse uskumatu kiirusega.

Seesuguse üllatava kasvu põhjuste kohta on mitmesuguseid teooriaid. Veenvaid ja sootuks väheveenvaid. Ühes küsimuses langevad aga teooriad kokku: igat mesti ametnike arvu pidevat suurenemist ei suuda enam keegi pidurdada. Ebaterve nähtus on väljunud «vaba maailma» valitsejate kontrolli alt ja vohab kõikjal nagu võidukas vähihaigus.

Ühte märgitud probleemi kohta käivat teooriat tasub siinkohal meenutada, nimelt käesolevas raamatus varemgi tsiteeritud «Parkinsoni seadust».

«Töö võtab alati nii palju aega, kui tema teostamiseks on antud...

Et töö (iseäranis paberimäärimine) on ajakulu suhtes niivõrd elastne, siis võime väita, et töö hulga ja tööd tegevate ametnike arvu vahel on väga nõrk seos või polegi seost. Kuid kasuliku tegevuse vähesus ei tähenda ilmtingimata tegevusetust. Kasuliku tegevuse puudumine ei tarvitse olla seesama, mis tegevusetus. Teha oleva töö tähtsus ja keerukus kasvab võrdeliselt tööks kulutatava aja hulgaga. See fakt on üldtuntud, aga keegi pole uurinud, missugused on selle ulatuslikumad tagajärjed, iseäranis riigiaparaadi suhtes. Poliitikud ja maksumaksjad usuvad (välja arvatud harvadel kahtlushetkedel), et riigiametnike üldarvu suurenemine peab andma tunnistust töö hulga suurenemisest. Küünikud, kes seda ei usu, kujutlevad, et kui ametnikke juurde sigineb, siis ei jää mõnel neist midagi teha või lüheneb sellega kõikide tööaeg. Kuid selles küsimuses eksivad niihästi uskujad kui kahtlejad. Tõde seisneb selles, et ametnike arv ja töö hulk ei sõltu üldse teineteisest. Riigiteenijate juurdekasv allub Parkinsoni seadusele ning jääb ikka samaks, ükskõik kas tööd tuleb juurde või jääb vähemaks või kaob töö sootuks. Selles seisnebki Parkinsoni seaduse tähtsus, et see on juurdekasvu seadus, mis toetub juurdekasvu põhjustavate tegurite analüüsile.»

Edasi järgneb konkreetsetest näidetest tulvil tõestus, mille kokkuvõttes autor väidab, et administratiivaparaadi paisumise keskmise aastase juurdekasvu protsent on «meie seniste uurimistööde järgi 5,75».

Pamflett lõpeb kokkuvõttega:

«Sedalaadi teoses nagu käesolev pole ministeeriumide administratiivaparaadi edasine ja üksikasjalisem analüüs vajalik... Me ei püüdnudki välja uurida, kas ametnike arv asutustes peab kasvama. Kes mõtleb, et juurdekasv on vajalik selleks, et poleks töötuid ametnikke, see võib jääda oma arvamuse juurde. Kes kahtleb paberimäärimisele rajatud majanduse stabiilsuses, võib samuti oma arvamuse juurde jääda. Praeguses staadiumis oleks administraatorite ja administreeritavate õige kvantitatiivse suhte väljaselgitamise katse tõenäoliselt enneaegne... Tuleb ikka ja jälle rõhutada, et Parkinsoni seadus on puhtteaduslik avastus, mida võib nüüdisaegses poliitikaelus ainuüksi teoreetiliselt kohaldada. Umbrohu kitkumine ei kuulu botaaniku ülesannete hulka. Piisab sellest, kui ta suudab meile öelda, kui kiiresti umbrohi kasvab.»

Niisugune tubli seadus bürokratiseerumise paratamatuse kohta näikse Inglismaal (ja nähtavasti kogu kapitalistlikus maailmas) tõepoolest kehtivat.

Sellega seoses meenub üks kahekõne, mis puudutas analoogilist probleemi meie oludes. Kuuldud jutuajamine leidis aset 1963. a. suvel Tallinna Kunstiklubis vanade tuttavate vahel, kes teineteist ilmselt mõnda aega ei olnud kohanud, ja oli umbes niisuguse sisuga.

Lembit Remmelgas: «Nii et sa oled siis nüüd haridusministri asetäitja?»

Arnold Meri: «Olen.»

L. R.: «Vanasti olid ikka tubli mees ja tegid toredat tööd, aga nüüd oled siis lõpuks hakanud bürokraadiks?»

A. M.: «Keegi peab ju bürokraadi töödki tegema.»

L. R.: «Õnnetus selles ongi, et meil on liiga palju bürokraate.»

A. M.: «Õnnetus on hoopis selles, et meil on liiga vähe häid bürokraate.»

Minu arvates tasuks viimase lause üle põhjalikumalt järele mõelda. Kas selles ei peitu valus tõde? Oleme tihti alles üsna halvad bürokraadid, algelised bürokraadid. Ka bürokraadiks peab õppima. Head kaasaegset bürokratismi tuleks õppida ja seda võiks tükati üle võtta kapitalistidelt.

Lugeja vist arvab, et nüüd on mingi häiriv trükiviga läbi lipsanud.

Ei ole.

Ma ei soovita sugugi kapitalistidelt üle võtta nende ühiskondlikku korda ja süsteemi, mis tekitab, soodustab ja levitab bürokratismi. Seda mitte. Jutt on hoopis bürootöö organiseerimise kõrgest tasemest, mille poole meilgi tuleks püüda ja mis üsna paljudes kapitalistlikes ettevõtetes on juba väga hästi korraldatud.

Miks?

Kapitalistlikes maades puudub efektiivne plaanimajandus ja valitseb halastamatu konkurents.

Sellest tingituna on iga ettevõte, olgu ta suur või väike, sunnitud iseseisvalt sidemeid looma sadade ja tuhandete asutustega kogu maailmas. Keerulised suhted tootjate, tarbijate, vahendusorganite, pankade, toormaterjalide hankijate, transpordi korraldajate, kontrollivate instantside jne. jne. vahel põimuvad lugematutes variatsioonides ja kombinatsioonides. Kõigiga tuleb pidada kirjavahetust, koguda ja välja saata üksikasjalist informatsiooni, töötada saadud andmed läbi, süstematiseerida, analüüsida, sünteesida ja prognoosida igasuguseid fakte.

Paralleelsete küsimuste lahendamisega tegelevad üksteisest isoleeritult, lähtudes ainuüksi omaenese kitsastest huvidest, arvukad asutused ja miljonid inime-

sed. Kokkuvõttes raisatakse nii asjatult tohutul hulgal kõrgesti kvalifitseeritud inimenergiat ja materiaalseid väärtusi. See on asja esimene, negatiivne külg.

Teiselt poolt ei maksa silmi sulgeda tõsiolu ees, et niisugused ebaterved tingimused on pidevalt ergutanud tootmise kõrval ka bürootööd täiustama, otsima uusi meetodeid, tehnilisi võtteid ja abiseadmeid, rakendama laialdaselt automaatikat ja elektroonikat ka kantseleides.

Nõukogude ajakirjanduses on aeg-ajalt ilmunud sellekohaseid sõnumeid. Nii näiteks kirjeldati mõne aja eest «Izvestijas» külaskäiku ühte korporatsiooni «International Business Machines» ultrakaasaegsesse tehasesse, milles valmistati analüütilisi arvutusmasinaid. Ainuüksi selle kompanii ettevõtetes töötas juba 1958. aastal umbes 86 000 inimest. Käive ületas 1170 miljonit dollarit, puhaskasu 126 miljonit dollarit aastas.

«Tehas on üsna uus — täisvõimsusega ekspluatatsiooni antud 1958. aasta maikuus. See on erisugune ettevõte: siin töötab rohkem kui kaks tuhat inimest, kes peaaegu kõik on kõrge kvalifikatsiooniga spetsialistid, nende hulgas seitsesada inseneri. Töötajate keskmine vanus on 34 aastat. Kompanii eelkalkulatsioonide alusel moodustab tehase poolt 1959. aastal väljalastava produktsiooni väärtus umbes sada miljonit dollarit; niisiis loob iga töötaja oma tööga aastas materiaalseid väärtusi ligikaudu viiekümne tuhande dollari eest.

Tehas ise, mis võtab enda alla 84 000 ruutmeetri suuruse pindala, sarnaneb rohkem kolledži või suure laboratooriumiga kui tavalise tööstusettevõttega. Tema territooriumil asuvad kaks ühekorruselist tootmiskorpust, mis võtavad enda alla umbes kakskümmend kuus tuhat ruutmeetrit, teadusliku uurimise laboratoorium, õppekorpus, elektrijaam, söökla ja muud asutused. Tehastes töötavad inimesed valgetes särkides, kõikjal on puhtus. Teisiti ei saagi olla, kui on tegemist viiesajast muust tehasest saabuvate elektrotehnika kõige peenemate detailide monteerimisega keeruliste skeemide järgi. Inimesed saavad siin kõrgemat töötasu kui tavalist tüüpi ettevõtetes

ja see tasub end ära. Nõudmine elektronmasinate järele on niivõrd suur, et kompanii võtab ostjatelt üpris kõrget hinda. Ja pole nähtavasti juhuslik, et selles tehases ei ole ametiühingut...

Külalistele demonstreeritakse masinat «Rammac» tegevuses. See tark masin teenindab tehase juhatust, asendades tervet koosseisu arvutajaid, arvepidajaid ja raamatupidajaid. Siin ei seisa tema ees mitte propagandistlikud ülesanded, nagu see on Sokolnikis, vaid kõige argipäevasem ja proosalisem töö: masin hoiab, nagu öeldakse, ažuuris kõigi tootmises leiduvate väikseimategi detailide arvestuse. Ta «peab meeles» kõik kuni viimase vindikese, seibi, nupu ja klambrini, millest monteeritakse tema kaasvendade elektronajusid, teab peast iga detaili numbrit, tema spetsifikatsiooni, hinda ja võib igal hetkel teile öelda, kui palju on neid täna hommikul saadud, kui palju tarvitatakse ära päeva lõpuni ja kui palju jääb järele. Nõutavad andmed paiskab «Rammac» välja kuulipilduja kiirusega.

Näiteks ragistas «Rammac» külaliste juuresolekul välgukiirusel läbi terve tabeli andmed. Teid huvitab tihvt nr. 00210224? Suurepärane! Selle kood on D AE A. Kus on ta monteerimisel? Tsoonis 4 B. Hind? 10 senti tükk Täna sisse tulnud? 52 tükki. Ära tarvitatud? 42 tükki. Jäi varuks? 10 tükki. Kui palju üldse selliseid tihvte varuks on? 125 tükki... Tuleb veel lisada, et «Rammac» hiilgas ühtlasi vene keele oskusega — kogu see tabel ragistati ette vene keeles ja sealjuures mitmes eksemplaris kopeerituna...»

Milanos oli mul võimalik külastada kontserni «Pirelli» nõelasilmast tulnud uut 34-korruselist administratiivhoonet, milles töötas 2000 ametnikku. Iga päev tuli vastu võtta 11 000 kirja ja postkaarti, 900 ajakirja ja tsirkulaari, 1950 suurt postipakki, 110 kirjakotti, 300 telegrammi ja teletaibi sõnumit. Need kõik tuli kiiresti jagada ja toimetada vastavate ametimeeste kätte, hiljem aga edasi, kuhu vaja. Mitte palju väiksemas mahus valmis ka kontsernihoones eneses iga päev mitmesuguseid uusi äridokumente ja trükitöid, mis kõik kuulusid kiires korras väljasaatmisele.

Hoone projekti tehnoloogilise osa koostajad tegid mitmeid võrdlusarvutusi ja tulid järeldusele, et nii-

suguse paberilademe sorteerimine ja transporteerimine hoone sees inimeste abil ei kujuneks mitte ainult ülearu kalliks ja aegaviitvaks, vaid koormaks üle (ja mõnel perioodil lausa ummistaks ära) ka pilvelõhkuja 12 kiirlifti. Kirjadega askeldavate käskjalgade ja ametnike vertikaaltranspordiks tulnuks ehitada veel mitmeid täiendavaid lifte. Kokkuvõttes langes see variant ära kui mõistusvastane.

Jäi valida pneumaatilise toruposti või mehhaanilise elektronaju poolt juhitava ja koordineeritava kanalposti süsteemi vahel. Otsus langes viimase kasuks. Installeeriti kolm postikanalit, mis opereerivad kiirusega 1,5 meetrit sekundis ja rahuldavad eksimatult kõikide korruste vajadusi.

Kirjeldatu on ehk meie vabariigi tavaliste olude jaoks liiga kõrge mateeria. Pealegi igapäevase elu reaülesannete lahendamiseks ülearu komplitseeritud ning kallis.

Ent ka paljude väikeste ja keskmiste ettevõtete kontorimajandus on võõrsil eeskujulikult organiseeritud tänu rea efektiivsete pisivahendite rakendamisele. Ja nendest tuleks kõnelda, sest meie paberitega õiendamise meetodid on häbiväärselt vähe edasi arenenud võrreldes viimaste (ja vist ka varajasemate) tsaaride ajaga.

Ilmselt oleme keskendanud kogu tähelepanu ainult tootmise paremale organiseerimisele. Mehhaniseerimine, automatiseerimine, dispetšerjuhtimine, lühilaine raadioside, tööstuslik televisioon, automaatliinid ja elektronarvutusmasinad — see kõik ei ole meie tehastes enam mingi uudis ja levib kõikjal väga kiiresti.

Ent heitkem korraks pilk mõne kodumaise kõrge

tootmiskultuuriga ettevõtte plaani-, tootmis-, varustus- ja turustusosakonda või raamatupidamisse. Meid tervitavad isaisade-aegsed puust kirjutuslauad, ebamugavad toolid, kohmakad sügavad kontorikapid, kaustade virnad, lastelutiga liimipudelid, arvelauad, tindipotid, templipadjad, rohelised lauapaberid, aktikaaned ja paberikorvid.

Kantseleitöö on meil tootmisest juba kümneid aastaid maha jäänud ja jääb iga aastaga veelgi enam.

Maha jääb ka meie endi suhtumine sellesse küllaltki olulisse töölõiku. Kantselei- ja büroopersonali peetakse mõnikord mingiks mittevajalikuks, tootjate poolt ülalpeetavaks muidusööjate kihistuseks. Ja tõtt öelda on selleks esialgu omajagu põhjustki — kontorites töötab meil tõepoolest liiga palju inimesi, võrreldes tegelikult tegemist vajava töö hulgaga. Aga mis seal imestada, kui meetodid ja tehnilised abinõud on ajast ja arust. Kõige selle tulemusena ei esitata kontoritöötajate kvalifikatsioonile eriti kõrgeid nõudeid, ametnike tegevus ei ole eriti viljakas ja ka palk on suhteliselt madal. Jääb mulje, et bürokraatia vastu võitlemise loosungite all on meil ka kantseleitöö kvalitatiivsele arendamisele pidevalt kaikaid kodarasse heidetud, see on sööti jäänud ja lokkab umbrohust. Siin on hädasti vaja sügavkündi.

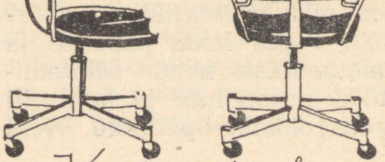
Mul puuduvad kahjuks küllalt põhjalikud algteadmised bürookunstides ja seetõttu võin kõnelda vaid üksikutest tähelepanekutest, mis arhitektile on võõrsil silma hakanud. Kindlasti võiks leida paberite ja perfokaartide töötlemise metoodikas, nende säilitamises, arhiivide ja ladude töös, aruandluse ja kontrolli organiseerimises jm. kaugelt rohkem õpetlikku. Neid

asju peaksid aga väga tõsiselt uurima meie bürokraatia peamehed ja püüdma kiires korras kõike kasulikku koduski juurutada.

Arhitekti silma ja kõrva köitis kõigepealt täiesti uudne, nägusalt kaasaegne, stantsitud kergmetallist plastikaatkattega büroomööbel. Ametnike ratastel liikuvad pöördtoolid on ülimugavad ja võimaldavad istudes, kohalt tõusmata, igasuguse pingutuseta käsitseda käeulatuses paiknevaid dokumente, arvutus- ja kirjutusmasinaid, kartoteegisalvesid, sidevahendeid, ratastel liikuvaid arhiividokumentatsiooni konteinereid jm. 360 kraadi ulatuses. Aktiivne töötsoon muutub seega vähemalt neli korda suuremaks kui meil.

Suurtes bürooruumides, kus tihti töötab oma paarsada inimest, valitseb täielik vaikus. Lagi, seinad, postid ja mööbli tagaküljed on kaetud nägusate perforeeritud akustiliste plaatidega, mis neelavad endasse kõik helid. Vaikses ruumis võib kõnelda vaikselt. Puudub vajadus telefonitorudesse karjuda, et ruumis valitsevat suminat ja müra ületada.

Bürooruumide suurus. Mul oli juttu mitmete spetsialistidega, kes üksmeelselt tõendasid, et kõige eba-



Kontoritool

otstarbekamaks osutusid bürooruumid, mis olid projekteeritud kolmest kuni kahekümne kontoritöötaja mahutamiseks. Selles suurusjärgus pidi töö olema kõige ebaproduktiivsem, sest ruumis viibivate kolleegide tegevus, nende jutuajamised, külastajad, telefonikõned jne. mõjuvad kõige häirivamalt. Väiksemas ruumis on vähem kõrvalhäireid, suuremas ei pidavat need aga enam tähelepanu köitma.

Seda on esialgu pisut raske uskuda. Tegelikud tähelepanekud korraliku helineelduvusega suurtest bürooruumidest näivad aga tõepoolest seda seisukohta kinnitavat.

Kirjade väljasaatmine. Meil on suures asutuses sageli mitu inimest ametis aadresside maalimisega ümbrikele, nende kinnikleepimisega ja markidega varustamisega. Juhtub sedagi, et ümbrikud ja kirjad lähevad segi ja jõuavad valede adressaatideni. Paljudes välismaistes firmades vähendavad seda tööd pealetrükitud markide ja plastikaataknakestega ümbrikud. Aknakestest paistavad läbi kirjade pealdised aadressidega, mida seetõttu pole enam vaja ümbrikule kirjutada.

Meil peetakse tihti nõu.

Leidub üsna palju asutusi, kus igast nõupidamisest kutsutakse ilmtingimata osa võtma ühed eriliiki asjamehed, kes ise nõu ei pea, ise nõu ei vaja ja ka teistele nõu ei anna.

Nad istuvad vaikselt ja tähelepanelikult oma kohtadel. Tavaliselt trükitakse palgalehtedele nende nime ette sõna referent, teaduslik sekretär, ülema abi või mõne osakonna juhataja. Nagu tiitel, nii on ka töö üsna vastutavat laadi. Nimelt peavad märgitud spetsia-

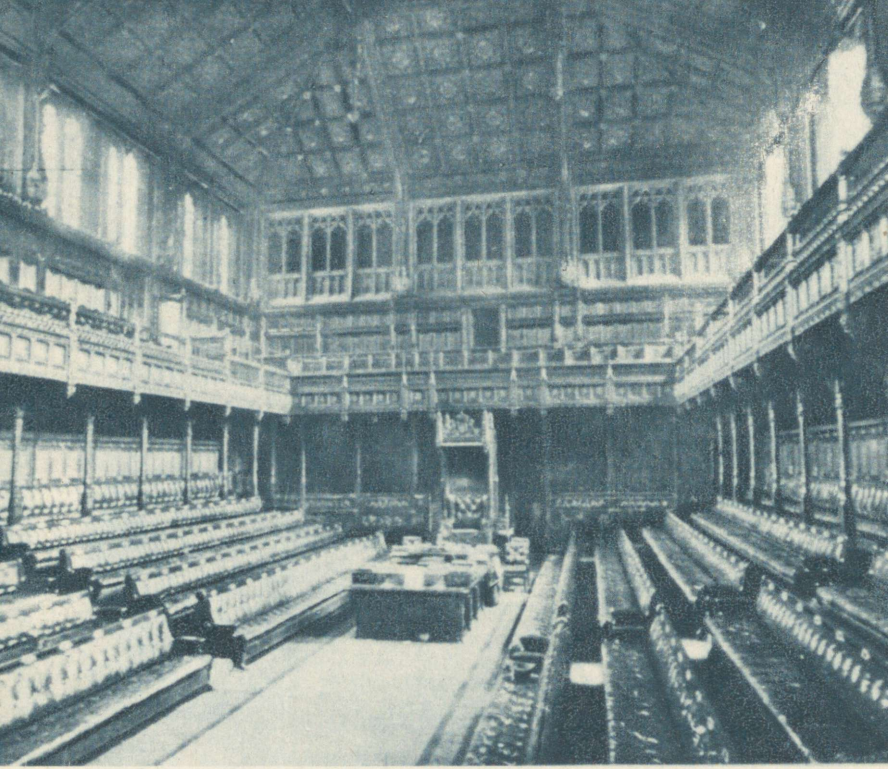
listid suutma ilma tukkuma jäämata ära kuulata kõik sõnavõtud, neist välja sõõrutama kõige olulisema ja protokollima. Lõpuks tuleb neil pikast ja paljusõnalisest koosolekust jäädvustada lühike ja selgesõnaline otsus, kooskõlastada nii valminud väärikas paber kõigi vajalike inimestega, anda see masinakirjutajale veelkordseks ümbertrükkimiseks ja korjata lõpuks kõik tarvilikud allkirjad. Ühesõnaga — tööd ja tegemist kuhjaga.

Mõnel pool võõrsil olen märganud, et niisugust väärtuslikku inimest suudab asendada (välja arvatud palgapäeval) imepisike dikteerimisaparaat nõupidamise juhataja laual. (Vahemärkusena olgu öeldud, et kummalisel kombel on enamik sõnavõtte väga lühikesed, kuivad ja ainult kõne all olevasse küsimusse puutuvad — s. t. ilma selle mõnusa retoorilise mahlata (ja veeta), mida meil vahel vägeva kõne oluliseks tunnuseks peetakse.) Nõupidamise juhataja näpuvajutuse järgi dikteerimisseadeldis jäädvustab sõnavõtu kas terves ulatuses, osaliselt või mis veelgi tõepärasem — see jääb üldse jäädvustamata. Alles vaidlusaluse päevakorrapunkti lõpul lülitab juhataja targa masina sisse ja lausub ise mõned lühidad laused vastuvõetud otsuse kohta.

Nõupidamise lõpul dikteerib ta magnetofonilindile ka kõik vajalikud täiendavad korraldused, nagu näiteks, mida trükkida ja mida mitte, mitmes eksemplaris paljundada, mis keeles, mis ajaks ja kellele saata, mida lisada jne.

Lint antakse üle esinduslikule universaalsele daamile, kes täidab ühes isikus direktori sekretäri, masinakirjutaja, stenografisti, tõlgi, referendi ja tehnilise abi

Parlamendihoone kellatorn «Big Beniga». Esiplaanil skulptor Epsteini loodud feldmarssal Smutsi monument



Alamkoja saali kuju ja istmete paigutus on üsna harjumatud

Püha Pauli katedraal





Toweri kindlus

←
Westminster Abbey



Kübar, mis võttis tõsiseks isegi Juri Gagarini



«Covent Garden» asub otse turu kõrval. Parfüümid segunevad siin turulõhnadega



«King Kongi» kavaleht

Kuninganna Victoria monument ja Buckinghami palee on kõige suurejoonelisema etenduse kapitaalseteks kulissideks

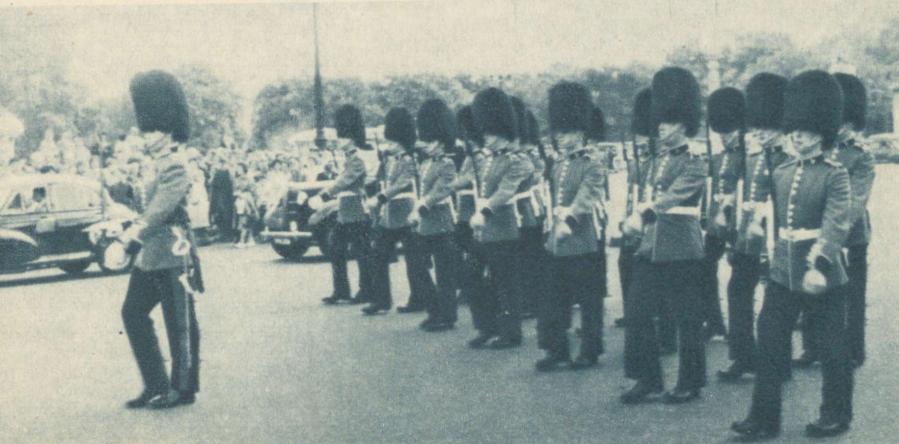


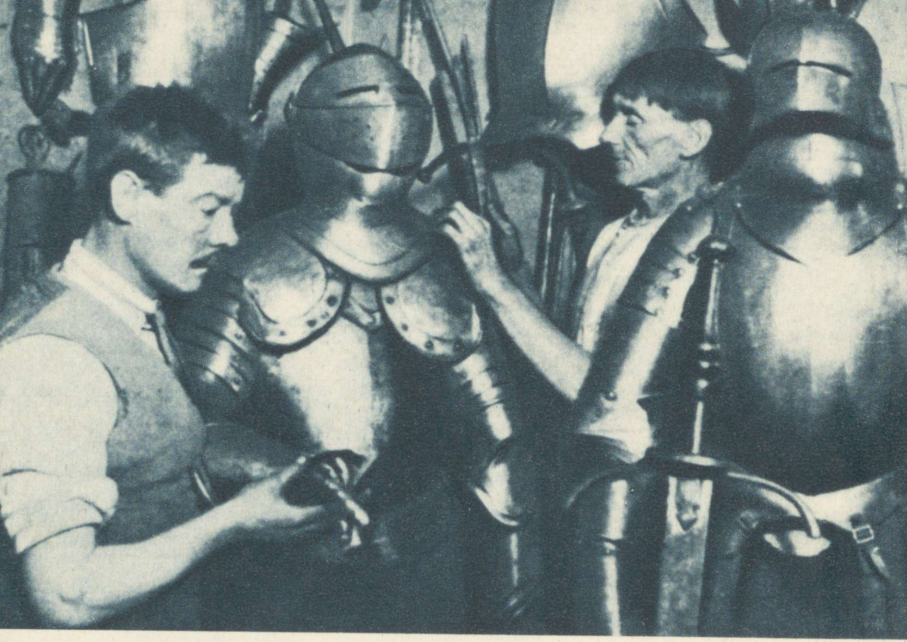
Kongressi külastas kuninganna abikaasa, Edinburghi hertsog prints Philip kõrgete ametimeeste saatel

Maskott-koer . . .

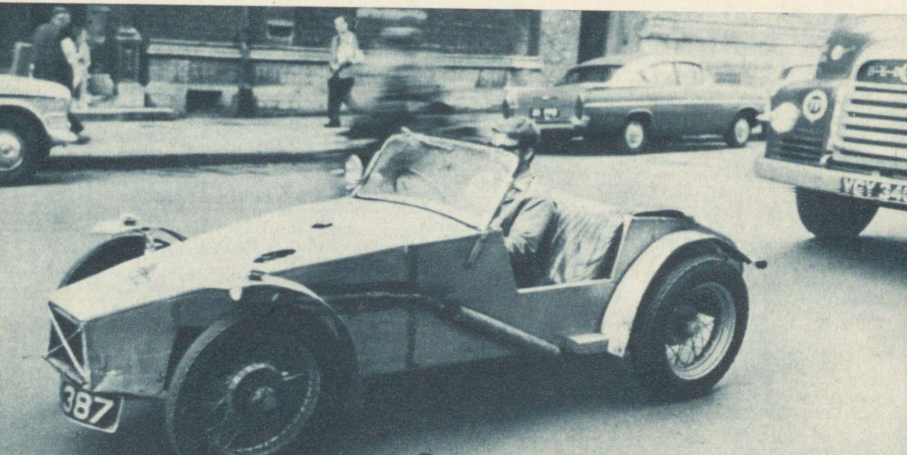


. . . ja kaardiväelased



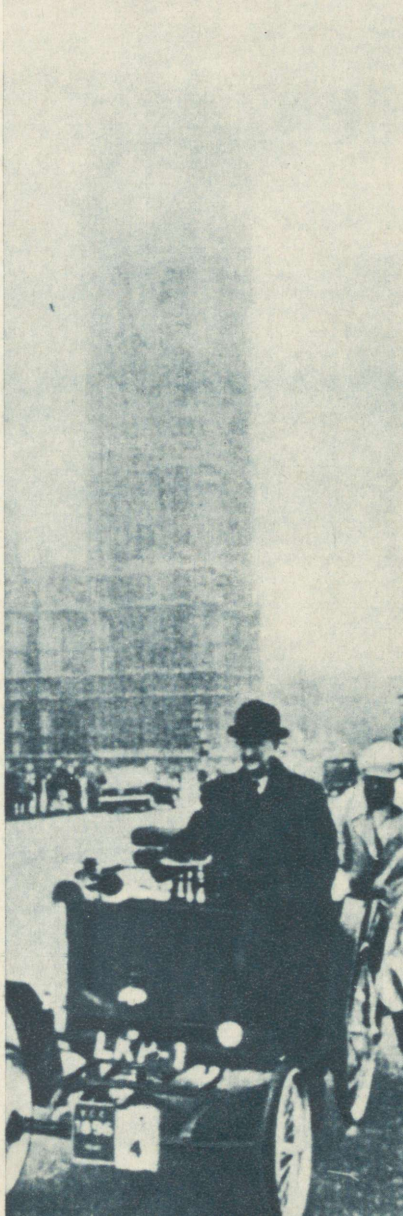


Ainsatena kogu maailmas valmistavad inglased veel tänapäevalgi raudriideid



Vanade automudelite ülesturgutamine tundub olevat üks viimase aja moehaigusi







Viski väljavedajad

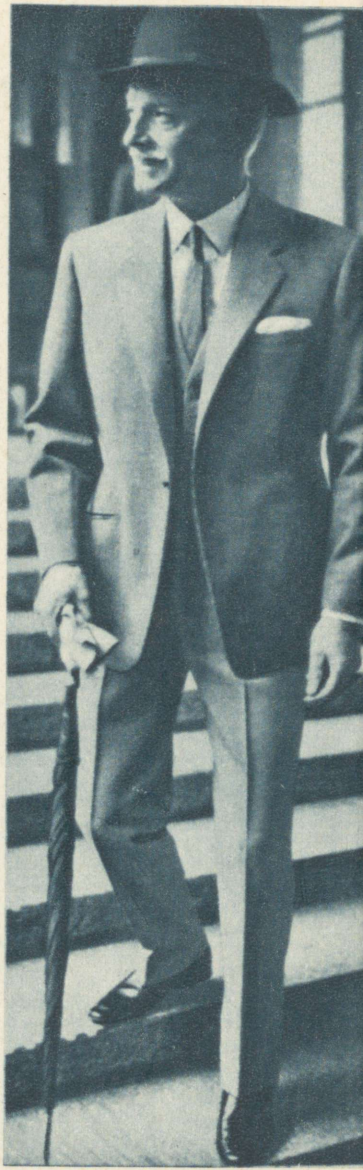




Kolledži vormiriietus

Džentelmenide esikülg ja tagantvaateid



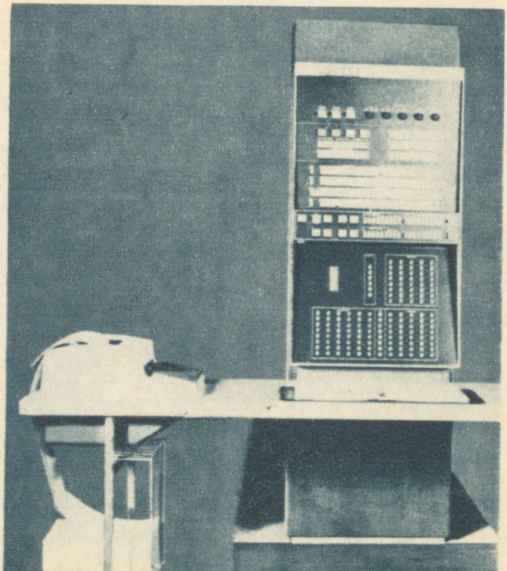






Tänavapildi kõige markantsema kujuna on mällu jäänud enesest lugupidav, energilise ruhiga džentelmen

Suur kontoriruum



Elektronaparatuur asendab arvukat kantseleipersonali

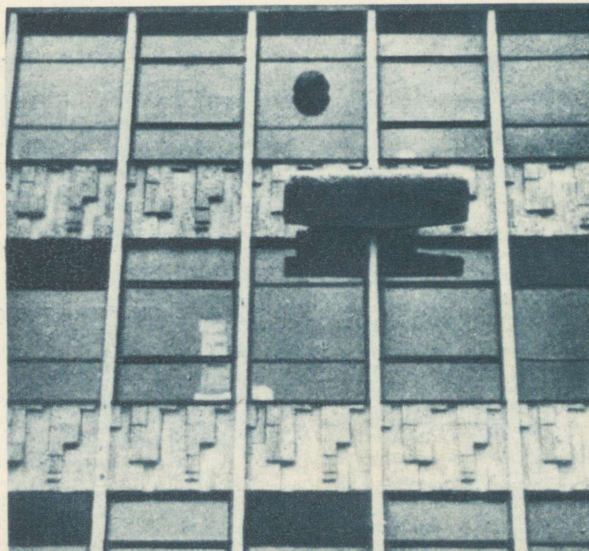
Londoni siluetis võib märgata palju uusi administratiivhooneid



Londoni kapitaalne, ent ebaühtlane arhitektuur ei kujuta enesest tervikut

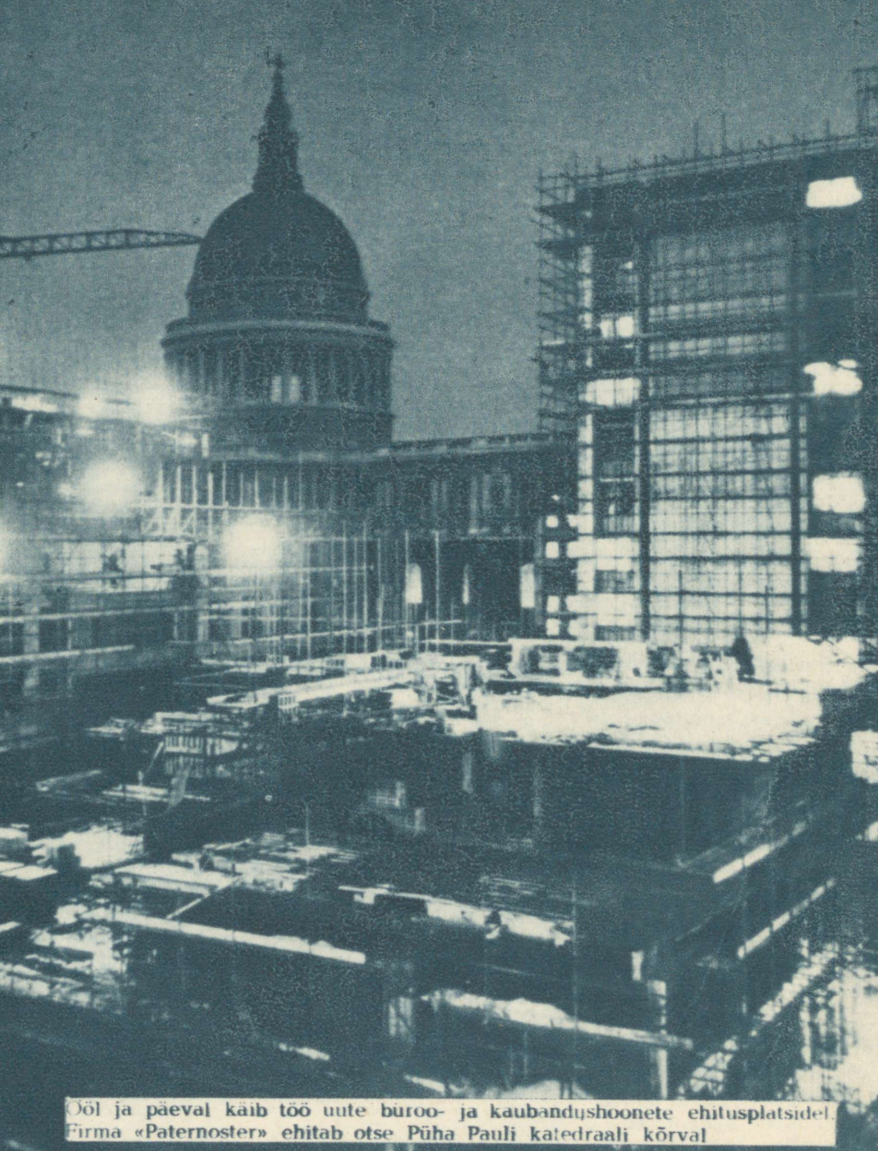
Uued hooned on kavandatud ja ehitatud väga hästi

Vaade Smallbrooki ringteele Birminghamis



Monteeritavast raudbetoonist fassaadielemendid

Konsoolvalgustid hoone õhtuseks välisvalgustamiseks



Ööl ja päeval käib töö uute büroo- ja kaubandushoonete ehitusplatsidel. Firma «Paternoster» ehitab otse Püha Pauli katedraali kõrval

ülesandeid ja kellele makstakse küllalt kõrget palka. Istudes šefi kabineti ukse ligiduses ja vesteldes armastusväärselt jutulesoovijatega, korraldab ta samal ajal posti, vastab telefonikõnedele, teeb märkmeid.

Kui töö annab pisut mahti, pistab kaunitar pisikese elektronnööbi endale kõrva ja kuuleb selles diktofoni lausutud korraldusi. Lause lause haaval, katkestades vajaduse järgi lindi jooksu, trükib sekretär ise kõik kuuldu ümber puhtasse masinakirja. Kui trükitud eksemplaridest ei piisa, siis paljundab ta mõne minuti jooksul kohverkirjutusmasina suurusel elektrograafil vajaliku arvu täiendavaid äratõmbeid. Töö laabub kiiresti, käratult ja veatult.

Enesestmõistetavalt asendavad elektrilised dikteerimisseadmed suurt «parlamendisüsteemis» töötavate stenografistide-masinakirjutajate bürood ka igal suuremal konverentsil või kongressil.

Mida kujutab enesest niisugune pisike diktofon? Tavalist kerget kaasaskantavat pooljuhtidel töötavat magnetofoni, mille mikrolindi kiirus on viidud minimaalseks. Sellega kasvab väikese aparaadi salvestusaeg küllalt suureks, kuigi heli ülekandekvaliteet kõrgematel sagedustel veidi kannatab. Ent kõnede salvestamisel ei ole sel mingit praktilist tähtsust, muusikariistaks ei ole diktofon aga mõeldud.

Muide — vahel ei trükita linte üldse masinakirjas ümber, vaid valmistatakse kuuldavad koopiad ja saadetakse need asjaosalistele välja.

Meie raadiotehased püüavad üksteist aina üle trumbata uute kantavate transistorraadiote väljalaskmisega. Lõnguste kaelas asendavad need edukalt vanu valjuhäälseid reproduktoreid, mis lõppude lõpuks ometi

tänavanurkadelt maha võeti. Hädavajalikke diktofone ei tooda meil aga esialgu veel ükski tehas. Ilmselt ei tunta ametiasutustes veel nende voorusi ja nii puudub ka vastav nõudmine.

Mõnedes suurtes välismaistes firmades on juhtivad töötajad omavahel ühendatud kavalate sideseadmetega. Need võimaldavad mitme osavõtjaga väiksemaid nõupidamisi läbi viia oma töölaua juurest lahkumata ja käsilolevat tegevust katkestamata. Televiisoriekraanidelt on näha kõiki jutuajamisest osavõtvaid inimesi, valjuhääldajast kuulda nende hääli. Kõnelemiseks ja vastamiseks ei ole tarvis kummarduda mikrofoni poole, sest kõik helid püütakse kinni kogu ruumi ulatuses ja võimendatakse eriseadmete abil automaatselt paraja tugevuseni. Vajaduse korral võib sisse lülitada ka dikteerimisaparaadid ja öeldut mälu säästmiseks salvestada.

Õige palju häid uuendusi on rakendatud büroodes arvelduse, arvutuste, paljundustehnika, kiirtrükkimise, fotode ja projektdokumentatsiooni kiire edasiandmise alal kauge maa taha. Kõigest siin jutustada läheks liiga pikale. Kogu see tehniline täiuslikkus töötab aga kapitalistlikus süsteemis kaunis kesise kasuteguriga, suure tühikäigu ja ebatervest konkurentsist põhjustatud hõõrdumisega. Kui me aga suudaksime sellest sädelevast bürootehnikast ja bürookunstist parema osa liita sotsialistliku plaanimajanduse ja demokraatliku tsentralisatsiooni tohutute eelistega, siis võiksime veelgi võimsamaid mägesid paigalt nihutada kui praegu. Ja suudaksime seda senisest kiiremini, väiksema aja- ja energiakaoga.

Enne seda kõrvalepõiget jäi jutt katki Londoni Citys, mida ähvardas lõplikult ära uputada Parkinsoni seaduste ja valemite järgi ligineva bürokraatia üheksas laine.

Kolmveerand miljonit mustade kõvakübarate ja vihmavarjudega džentelmeni ründab igal hommikul Cityt. Neid tuleb iga päevaga juurde. Neile kõigile on vaja uusi bürooruume. Bürooruumide üürid on aga kõrgemad korteriüüridest. Ja nii tõrjutaksegi elanikud südalinnast lõpuks sootuks välja.

Kapitalistlike suurlinnade südamed surevad.

Kui valgusreklaamide ja vitriinide sära kustub, jäävad kahele poole inimtühje tänavaid tumedad tummad tuledeta majamürakad. Hilisõhtul tekib hiigellinna tsentrumis tunne, nagu kõnniksid kalmistul.

Mitte ainult olemasolevad ehitused ei vaheta peremehi. Londoni City siluetis ja tänavapildis võib märgata arvukalt ka uusi suuri administratiivhooneid, mida ehitatakse või on juba ehitatud järk-järgult lammutatud elumajade asemele. Mitmed uued büroohooned püstitatakse 80 kuni 115 meetrini kerkivate kõrghoonetena.

Mõnevõrra sümboolseks kujuneb siin võrdlus Moskvaga.

Meie kodumaa pealinnas on kõrgeimateks hooneteks Moskva ülikool, hotellid «Ukraina» ja «Leningrad», elamud Kotelniki kaldal ja Ülestõusu väljakul. Londoni siluetis on kõrgeimateks vertikaalideks õlikontserni «Shell» ja rakette tootva firma «Vickers» vastvalminud administratiivhooned, mis ületavad mõne meetri võrra isegi linna senise kõige mõjuvama dominandi — Püha Pauli katedraali kupli.

Ega midagi — arhitektuur on alati tõetruult väljendanud oma ühiskonna ideoloogiat. Ühendatud Kuningriigi pealinna kaugele nähtavad tähtteosed on pühendatud koloniaalmaade riisumisele, relvastusele ja religioonile.

Uute kõrghoonete arhitektuuri ja ehitustöö kvaliteedi kohta ei saa midagi halba öelda. Hooned on kavandatud ja ehitatud väga hästi.

Võiks koguni vaielda nende inglastega, kes väidavad, nagu võtaksid uued vertikaalid Londonilt tema traditsioonilise ilme. Esiteks ei ole linna senine väljakujunenud ilme üldse eriti vana — selle praegust keskust hakati ehitama, pealegi üsna stiihiliselt, alles pärast 1666. a. suurt tulekahju. Teiseks ei kujuta Londoni, tõsi küll väga kapitaalne, kuid üldiselt segane ning ebaühtlane arhitektuur enesest tervikuna mitte nii kaalukat muinsusväärtust, mida edasiareneva elu nõuded üldse ei tohiks muuta.

Küll aga tuleb täiel määral nõustuda nende inglastega, kes kirjutavad, et «Londoni uued ja mõjuvad perspektiivid ei ole kuigi vaimustavad, kui neid vaadata vihmasajus pika omnibussijärjekorra lõpust või sõidukit täitva inimsumma tunglemisest. Inimene, kes murrab enesele teed läbi liiklusummistuse, et linnalähedase rongiga kümnete miilide taha koju sõita, tahab vaid kõikidest nendest vaadetest lahti saada — ükskõik millised nad ka ei oleks». («New Sights of London», lk. 59.)

Iga päev kasutab Londoni sisetransporti 12 000 000 reisijat. Allmaaraudtee müüb aastas 450 tonni pileteid. Ühelainsal nädalalõpu-järgsel ööl veavad autod panka

reisijatelt kogutud 48 tonni vaskrahasid ja 18 tonni hõbemünte.

Need arvud on selle tulemus, et südalinna piirkonda kontsentreerub aina rohkem ja rohkem ametiasutusi ja elamisrajoonid surutakse kaugetesse äärelinnadesse.

Samal ajal jääb ka valdav osa kaubandus- ja kultuuriasutusi edasi südalinna, kuna nad olid enamikus ehitatud juba siis, kui ümbruses elas üle kuue korra rohkem inimesi. Oxford ja Regent Streeti, Piccadilly, Trafalgari skvääri, Strandi ja Kingsway vahelisel kitsal maatükil paiknevad kõige kuulsamad kaubamajad, restoranid, varieteed, teatri- ja kontserdisaalid ning üle 30 kinoteatri. Enesestmõistetavalt asetavad needki linnatranspordile suure lisakoormuse.

Kõige eelnenu kõrval ei saa unustada ka turiste. Igal aastal veedab $1^1/_2$ miljonit inglast maa teistest osadest puhkuse pealinnas, elades seal keskmiselt 11 päeva. Neile lisandub aastas üle miljoni välismaise turisti, kes peatuvad Londonis keskmiselt 5 päeva. Praegu on sissesõitnute teenistuses 50 000 hotellikohta. Loomulikult on ka turistid õige suured liiklusvahendite kasutajad.

Nendes tingimustes on Londoni kommunaaltransport, hoolimata oma üldiselt eeskujulikust funktsioneerimisest, tippkoormuse tundidel õige rängalt üle koormatud. Ühiskondlik transport muutub ebamugavaks, aegaviitvaks, tekitab meelepaha ja kutsub igapäevaste kasutajate juures esile erilise suurlinnahaiguse — transpordiväsimuse.

Citys töötavad ametnikud raiskavad sõitudele ainuüksi ühe kuu jooksul kogusummas mitusada aastat inimelu.

Kõige selle tagajärjel tekib ametnikel — ja mitte ainult ametnikel — vastupandamatu soov osta isiklik, ainult neid teenindav liiklusvahend — sõiduauto. Järelmaksu süsteem ja kasutatud sõidukite mitmekordne edasimüümine komisjonikaupluste kaudu avab selleks igasuguse kukrumahuga inimestele küllalt ahvatlevaid võimalusi. Ja nii võiks alustada uut peatükki pealkirjaga...

... autode õnnistus ja needus

Seda peatükki õieti ei pruugikski siduda Inglismaaga. Samasuguseid tähelepanekuid võivad teha turistid Itaalias, Rootsis, Belgias, väikeses Soomes — tõenäoliselt kõigis kapitalistlike maade suurlinnades. Ja kindlasti ka linnasid ühendavatel vägevatel betoon-autoteedel, mida mööda minulgi on olnud võimalus sõita ühtekokku vist üsna mitmeid tuhandeid kilomeetreid. Enamasti on see toimunud omnibussidel, vahel sekka ka sõiduautodel ja koguni kiiretel spordimasinatel. Teed on kulgenud mööda lauskmaad ja mägesid, läbinud suuri ja väikesi asustatud punkte. Pikapeale on ajukurdudesse settinud kolm valdavat muljet:

1. Tänapäeva inimene on muutunud suhteliselt aeglaselt liikuvast olendist kiiresti liikuvaks. Niisugune muudatus on seaduspärane ja pidevalt süveneva iseloomuga. Sellega on kaasnenud kõige laiemate hulkade soov kasutada isiklikult juhitavat sõiduvahendit. Seda soovi ei saa enam inimeste teadvusest välja lülitada. Tänane soov muutub aga juba kõige ligemas tulevikus enesestmõistetavaks vajaduseks, mille rahuldamise kiirus oleneb eelkõige majanduslikest faktoritest.

2. Autoteed kõigi oma tehniliste ehituste ja sildadega on suurejoonelised. Nagu suurtele kiirustele kavandatud lennukeid ei saa projekteerida inetutena, nii on ka suurtele kiirustele projekteeritud autoteed, sillad ja estakaadid peaaegu eranditult kaunid. Nad mitte üksnes ei paranda liiklustingimusi, vaid toovad ka loodusesse uusi värve, tugevaid kontraste, dramatismi ja mõjuvad avaruses tohutute skulptuuridena.

Linnadesse ja asulatesse on teed toonud uue mastaabi, mis aga kahjuks sageli ei sobi kokku endisega.

3. Auto väärib senisest suuremat tähelepanu. Tänapäeval ei ole auto enam mingi tehnikaime. Ent ta ei ole ka lihtsalt sõiduriist. Auto on muutunud probleemiks. Suureks maailmaprobleemiks.

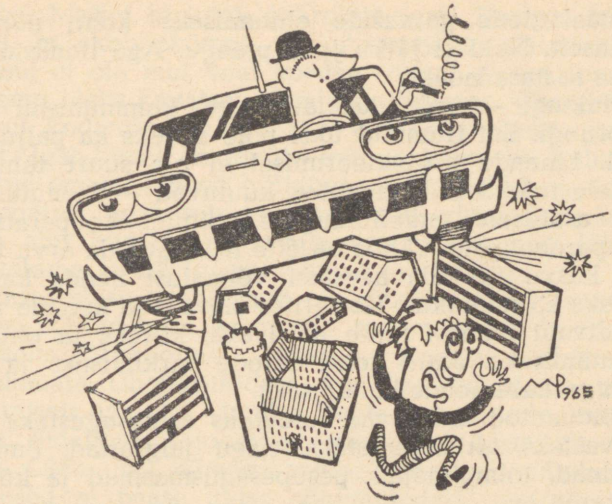
Nõudmine autode järele — ja ka autode pakkumine müügiks — suureneb pidevalt. Iga liniane sõidab tänapäeval maha 25 korda rohkem inimkilomeetreid, kui tegid seda isad-emad sajandi alguses.

Vanade linnade tänavavõrk kujunes aga välja hobuliikluse ja jalgsikäimise aastatuhandete jooksul. Lugematute ristuvate kitsaste tänavate tihe labürint ei olnud kunagi kavandatud autodele ja ei suuda seetõttu nende laviini enam vastu võtta ega läbi lasta. See on viinud kõikjal transpordi paralüseerimisele.

On tekkinud suur konflikt, mida ei suuda lahendada ükski konfliktituse teooria.

Niisuguseid konfliktituse teooriaid esineb meil aga tõepoolest.

Need teooriad avalduvad näiteks mõnede projekteerijate ja linnaisade uinutavates väidetes: «Meil niisu-



gust olukorda, nagu on kapitalistlikes maades, karta ei tule. Me arendame ühiskondlikku transporti. Individuaalautoga kommunismi ei sõida. Meie peaküsimuseks on praegu elamispind. Transpordiprobleeme hakkame lahendama hiljem — kui nad üldse tekivad.»

Nad tekivad. Olen selles absoluutselt veendunud. Transpordi küsimusi hiljem lahendada on hilja. Võibolla tehniliselt küll mitte lausa võimatu, ent vapustavalt kulukas.

Konfliktituse teooria autoliikluse variant on tunginud koguni Nõukogude linnade projekteerimise normidesse. Mustamäe uutes mikrorajoonides varuti indi-

viduaalautode garaažide ehitamiseks kohti normide kohaselt. Neid ei jätku juba praegu. Aga linnasid ehitame aastasadadeks.

Muidugi — individuaalautodega kommunismi sõita ei pruugi. Ent trammid üksi pole selleks ka palju etemad. Linnade projekteerimisel ei ole suurt tähtsust, kellele tulevikus sõiduautod kuuluvad — laenutusbaasile, asutusele, ametiühingule, riigile, kooperatiivile või perekonnale. Tähtis on ette näha autode arvu tugevat kasvu ja luua aegsasti võimalusi nende kasutamiseks ka tulevikus. Korterites elavaid ja majade vahel kõndivaid inimesi mitte häirivaks, kiireks ja ohutuks kasutamiseks. Jätta kohti autode parkimiseks ja ehitada garaaže nende hoidmiseks.

Sõiduautod muutuvad tulevikus samasugusteks igapäevasteks tarbeesemeteks, nagu jalgrattad, õmblusmasinad, tolmuimejad, pesupesemismasinad ja külmutuskapid.

Meil ei ole mingit õigust jätta arvestamata kapitalistlike suurlinnade valusaid õppetunde. Kui suudame õigeaegselt kahjutuks teha visa konfliktituse teooria, siis jäävad meil tulevikus niisugused traumad oma nahal tundmata.

Läänemaades on endiste jumaluste kõrvale tõusnud uus. Nõukogude inimestel on raske ette kujutada kapitalistlikes maades, eriti aga Ameerikas ilmnevat kiindumust autosse. Meenutagem kas või William Saroyani liigutavat jutustust «Terves ilmas ja lausa taevas». Selle lehekülgedel on isa ja pisike poeg kaotanud naise ja ema, elavad autoteedel ilma korterita, tööta, toiduta ja rahata. Ainuke, millest nad ei saa loobuda, on auto. Sest siis lõpeks ka lootus.

Noel Maffet kirjutab («Architectural Design» nr. 5, 1959), et «kolmekümne viie Ameerikas elatud aasta jooksul ei ole mul veel kordagi olnud juhust kuulda, et keegi oleks kavatsenud minna jalutama. Ühelgi korralikul kodanikul ei ole siin üle kahe aasta vanust autot. Igal linnal on tohutu autode kalmistu, kuhu on visatud omanike poolt hüljatud autod, paljud neist veel uskumatult heas seisukorras. Need vinnatakse kraanade abil hiiglasuure kuhila otsa, kuhu nad jäävad roostetama ja hävinema vihmas ja tuules.»

Linnaliikluse probleemid on kõikides Lääne suurlinnades võtnud otse karjuvalt terava kuju. Londonis, Brüsselis, Stokholmis, Milanos, Roomas, Helsingis, kõnelemata Ühendriikidest, kus üks sõiduauto tuleb keskmiselt iga 2,5 elaniku kohta, on autode kasutamine südalinna rajoonides muutunud äärmiselt tülikaks. Olen oma silmaga mitmel pool näinud, kuidas inimesed ei pääse üldse sõiduautodest teatrisse ega kinno, kuna nad ei saa isegi autot peatada, kõnelemata selle pikemaks ajaks parkimisest.

Piki tänavaid kulgevad kaupluste, administratiivhoonete, kohvikute ja restoranide katkematud read. See kutsub esile jalakäijate suure kontsentratsiooni sõidumagistraalide äärde, mis rohkete ülekäikude tõttu veelgi halvendab sõiduteede läbilaskevõimet. Sõiduteede ummistumisele lisandub kõnniteede ja ülekäikude ummistumine jalakäijatega.

On tekkinud kummaline paradoks — aastast aastasse tõuseb autode võimsus ja sõidukiirus, tegeliku liikluse keskmine kiirus aga väheneb. Nii näiteks saab auto kasutaja Pariisis ühe tunni jooksul mootori normaalrežiimiga sõita ainult 18 minutit. 15 minutit kulu-

tab ta pidurdamistele, 11 minutit ootamistele valgusfooride taga tänavaristidel ja 16 minutit käiguvahetustele korduvatel paigaltvõtmistel.

Mida aeglasemalt liiklusvahendid liiguvad, seda rohkem läheb neid arvuliselt vaja, et kõiki inimesi hädapäraselt ära vedada. Mida rohkem neid aga juurde tuleb, seda aeglasemalt hakkavad nad liikuma. Londonis Oxford Streetil ei ületa tippkoormuse tundidel autode kiirus enam oluliselt jalakäijate tempot.

Sagenevad liiklusõnnetused, mille ohvrite arv ligineb juba keskaja katkude omale. Ainuüksi Lääne-Saksamaal hukkub igal aastal autoavariide tagajärjel rohkem inimesi, kui elab Pärnu linnas, kõnelemata vigastatuist ja invaliididest, keda sama ajavahemiku jooksul lisandub Tallinna elanike arvu jagu. Müra, heitgaasid ja pidev erutusseisund, milles viibivad nii autojuhid kui ka jalakäijad, rikub närvisüsteemi ja tervist.

Päeva jooksul akumuleerub linnas asfaldi, kivimüüride, metalli ja betooni massidesse suurel hulgal päikesesoojust, mis suveõhtutel põhjustab bensiiniaurudest, mürast ja asfalditolmust küllastunud õhu ülekuumenemise. Nii riisutakse tänava ääres elavatelt inimestelt peale tööpäeva lõppu ausalt väljateenitud puhkus. Algab tung linnast välja, kaugemale loodusesse — kui seda veel kusagil on säilinud.

Ja et see võiks toimuda võimalikult kiiresti — ka selleks on vaja autot. Nii sulgub nõiutud ring.

Senini ei ole kogu maailmas veel keegi suutnud rahuldavalt lahendada suurlinnade autoliikluse probleemi. Ehitada rohkem ja rohkem autoteesid, et need

aina enam täituksid autodega, nagu püütakse teha paljudes maades, — see ei ole veel kaugeltki küsimuse lahendus.

Riikide ja omavalitsuste eelarvetest haaravad liikluse korraldamisega seotud kulutused aastast aastasse aina suuremaid summasid. Teisiti ei tule välja. Näiteks Philadelphias põhjustas robot-valgusfooride süsteemi juhuslik rike ühel päeval täieliku halvatuse kogu linna transpordis, mis kestis mitu tundi. Paratamatult tuleb ulatuslikult lammutada olemasolevat hoonestust, et rajada kümnete ja sadade kilomeetrite pikkusi uusi supermagistraale, ehitada keerulisi teederiste kolme, koguni nelja erineva teekõrgusega ühes sõlmes, valada raudbetoonist raskeid estakaade ja raiuda maasse tohutuid tunneleid.

Autode arvu kontrollimatu kasvu mõju elanikkonnale, linnade õhupuhtusele ja liiklusele enesele on juba täna ülimal määral katastroofiline, kõnelemata tulevikust. Nõudmine autode järele ja nende tootmine aga aina suureneb.

113 aasta jooksul, mis oli möödunud arhitektuurialase Briti Kuningliku Kuldmedali asutamisest kuninganna Victoria poolt, anti see 1961. aastal esmakordselt mitte tegevarhitektile möödunud aasta silmapaistvaima ehitusalase saavutuse eest kogu maailma ulatuses, vaid teoreetikule — arhitektuurikriitikule kirjatööde eest. Kõrge preemia sai Pennsylvania ülikooli linnaehituse professor Lewis Mumford. Möödunud Londoni kongressil esines ta sõnavõtuga, milles ei jäänud kajastumata terav autoliikluse probleem kapitalistlikes maades. Ta kõneles:

«Niikaua kui autosid oli vähe, oli autovaldaja kuningas — ta võis sõita, kuhu tahtis, ja peatuda seal, kus soovis. See vabadus on tänapäevani säilinud ainult hõredalt asustatud piirkondades. Põgenedes autoga suurlinnast, tajub autoomanik juba teel, et ta on omalt poolt veelgi koormanud niigi ülekoormatud liiklust. Jõudnud soovitud sihtkohta kusagil kaugel, leiab ta, et endisest maastikust pole enam midagi järel. Tänu autoteedele avaneb tema silmade ees vaade mingile uuele eeslinnale, mis on niisama monotoonne ja igav nagu see, millest tema ise välja sõitis.

Lühidalt — ameeriklane on ohverdanud kogu oma elu autole nagu inimene, kes kirest haaratuna hävitab oma kodu, et raisata kogu sissetulek kapriissele armukesele, kelle võlusid ta aeg-ajalt saab nautida.

Et saada üle saatuslikust autoliikluse ummikust Citys ja selle ümber, on teedeinsenerid leiutanud ravimi, mis tegelikult vaid suurendab pahet, mida tahetakse kõrvaldada. Nad loovad uusi ekspressautoteid, mis peavad teenindama suurlinnu. Sellega lükkavad nad auto muretsemise kiusatusse neidki inimesi, kellel auto veel puudus ja kes seni kasutasid avalikke liiklusvahendeid.

Kuulduste järgi tahetakse veelgi rohkem luua taolisi artereid, veelgi enam parkimiskohti ja garaaže meie metropolide keskustesse. See lahkekäelisus ainult suurendab liiklusprobleemi, ilma et kuskilt paistaks kergendust. Viimaks jõuame sinnamaani, et kogu tööstus ja kaubandus, mis põhiliselt ongi liiklusprobleemi põhjustajateks, lähevad linnast välja, jättes maha kõik ekspressteed ja garaažid. Siis on linn nagu hauakamber, milles surnukeha katavad raudbetoonist autoteed.

Aga veel enne, kui jõutakse nii kaugele, hakkavad suurlinnad kannatama ühiskondlike hõlbustuste erosiooni all. Õnnetuseks ei ole teedeinsenerid võtnud õpetust ajaloost ja neil puudub sotsiaalne mälu. Sellele vastavalt on nad korranud kõiki analoogilisi vigu, mida tegid nende eelkäijad — raudteede planeerijad. Laialdased maa-alad, mida kasutatakse ekspressteede all, parkimisplatsideks ja garaažideks, risustavad väärtuslikku ruumi linnasüdametes täpselt samal viisil, nagu tegid seda kaubahoovid ja raudteerongide manööverdamisjaamad siis, kui rongid reisijate ja kaubalaadungitega otse linnadesse sisse sõitsid.

Mõlemad, nii suurlinlik liiklusummik kui ka eeslinnade laialivalguvus, peaksid olema iganenud nähtused. Hea planeerimise juures peaks olema võimalik linnade kasvuks radikaalselt uusi mooduseid

luua. Ent kahjuks juhtub sageli, et liiklustiheduse alandamiseks koostatud uute projektide teostamise järel tihedus isegi suureneb võrreldes sellega, mis ta oli varem.

Kui tahame kõige otstarbekamalt ellu viia uut teedeehitamise programmi, siis peame esialgu uute ekspress-autoteede ehitamisega jääma äraootavale seisukohale. Enne peaksime lahendama kaks küsimust. Peame linnade tsentrumid rekonstrueerima jalakäijate tarbeks ning põhjalikult ümber korraldama ja laiendama mass-transpordivahendite liiklust. Peame tooma jalakäija uuesti tänavapilti, suhtuma temasse austuse ja lugupidamisega. Lühidalt — peame võtma jalakäijate suhtes samasuguse hoiaku, nagu oleme seni võtnud üksnes autode suhtes. Peame looma inimestele kohti meeldivateks jalutuskäikudeks, mis oleksid täiesti eraldatud mootorsõidukite liiklusest. Iga linn peaks tähelepanu pöörama Rotterdami ja Coventry eeskujule. Oleks rumalus väita, nagu ei saaks seda teha Ameerikas, kuna siin ei tahtvat enam keegi jalgsi käia. Ameeriklane on täiesti valmis käima jalgsi.

Vaidlused üldkasutatavate liiklusvahendite vastu tulenevad peamiselt sellest, et need on jäetud hooletusse, nad on aegunud ja pole tuntud küllaldast huvi nende uuendamise vastu. Ometi võivad nad transportida tunni jooksul kümneid kordi rohkem inimesi kui sama arv eraautosid.»

Nõukogude ühiskonnas lisandub eelnevale veel üks üsna efektiivne võimalus autoliikluse kasvuga kaasaskäiva ummiku vältimiseks.

See on linnade ülemäärase kasvu piiramine.

Mitmete maade uurijad on erinevaid meetodeid kasutades jõudnud samadele tulemustele: optimaalses linnas peaks olema umbes 250—350 000 elanikku, s. t. enam-vähem nagu praeguses Tallinnas. Väiksemates keskustes ei arene küllaldase aktiivsusega ühiskondlik elu ja kultuur, kuna neis osutub üle jõu käivaks kõrgemate koolide, teatrite, kõigi vajalike spordiobjektide, haiglate, spetsiaalkaupluste jms. ehitamine ja ülalpidamine. Seevastu suuremates linnades kaob hädavajalik kontakt ümbritseva rohelise vööndiga, rikneb

atmosfäär, suurenevad distantsid ja halvenevad järsult transporditingimused. Pealegi muutuvad linnade territoriaalse kasvamisega tublisti keerulisemateks inseneri-võrkude ja transpordiühenduste rajamised ja ekspluatatsioon, mis omakorda tõstab tunduvalt igale elanikule langevaid kommunaalkulutusi.

Meie ühiskonnas võimaldab rahvamajanduse perspektiivne planeerimine reguleerida elanike arvu asustatud punktides, piirata vajaduse korral suurlinnade kasvu ja stimuleerida väikelinnade arengut (näiteks uute tehaste ehitamisega, nagu see toimus Narvas, Kohtla-Järvel, Võrus jm.). Inglismaal ja teistes kapitalistlikes maades sõltub linnade saatus peamiselt kapitali huvidest, ei allu mingile planeerimisele ja oleneb sageli päris juhuslikest asjaoludest.

Ühiskondliku transpordi arendamine on kahtlemata väga ratsionaalne ja rahuldab elanike valdava enamiku vajadusi sõita ühest ettemääratud punktist teise ettemääratud kellaaegadel ja ettemääratud marsruudi kohaselt, istudes vajaduse korral ümber. Kuid kommunaalliiklusvahendid ei võimalda sõita igal ajal igast paigast täpselt sinna, kuhu vaja, ja nimelt seda teed mööda, mida sõitja ise valib ja otstarbekaks peab. Ent just viimane asjaolu annabki kõige olulisema aja kokkuhoiu ja suurendab inimeste heaolu, mille poole püüame.

Ühiskondliku transpordi arendamine aitab kindlasti mõnevõrra vähendada nõudmist individuaalsõidukite järele. Kuid täiel määral ei suuda ta neid asendada ega välja tõrjuda. Koos elatustaseme tõusuga ja vaba aja suurenemisega kasvab nõudmine sõiduautode järele pidevalt. Meie uute linnade kavandamisel ja vanade

laiendamisel ning rekonstrueerimisel tuleb sellega väga tõsiselt arvestada.

Mis puutub ühiskondliku transpordi arendamisse lääneriikides, siis mõnel pool käib see eraautode arvu suurenemise tagajärjel koguni vähikäiku. Peamiselt erafirmade organiseerida jäetud transport lähtub ju eelkõige kasumist, mitte inimeste tegelikest vajadustest. Nii kujunevadki olukorrad, kus kauge äärelinna elanikel puudub üldse võimalus tööle sõita auto- ja trollibussidega, elektri- või allmaaraudteega. Nad on sunnitud autod muretsema mitte niivõrd lõbu, kuivõrd olude pärast, et mitte kaotada võimalust tööl käia. John Steinbeck kirjutab, kuidas ta Charleyga Ameerikat otsides põrkab kokku lausa uskumatu nähtusega — tuhanded perekonnad on alatiseks asunud elama selleks kohandatud ja kõikide mugavustega varustatud vagun-autodesse.

Iseenesest ei oleks selles ju midagi halba, kui mitte arvestada uurimustega kindlakstehtud asjaolu, et iga individuaalautoga sõidutatava inimese jaoks tuleb tänavate, tänavate ristumiskohtade, parkimisplatside, garaažide, remondibaaside ja teenindamispunktide läbilaskevõimet suurendada vähemalt 15 korda võrreldes autobussidega, kõnelemata efektiivsematest transpordivahenditest, nagu elektriraudteed ja trollibussid. Kujutlegem korraks, mida tähendaks vanas linnas suurendada ainuüksi tänavate pinda 15 korda, kõnelemata kõigest muust! Lääne suurlinnade elanikkonnalt võetavatest üsna tugevatest maksudest (nii 25—35% ulatuses teenistusest) kulub lõviosa transpordiarterite rekonstrueerimisele, teede ristumiskohtade ümberehitamisele mitmesse tasapinda, uute parkimisplatside ja

automagistraalide rajamisele ning ummistusele kalduva linnaliikluse hädapärasele reguleerimisele.

See on üks põhjusi, miks meie partei programmis on võetud põhisuund ühiskondliku transpordi igakülgsele arendamisele. Nähakse koguni ette kaotada sõidutasu trammidel, trollibussidel ja omnibussidel. Plaanis on ka nende veovõime tunduv suurendamine — näiteks meie vabariigis viiekordseks. Kõik need abinõud kokkuvõttes on rahvamajandusele kindlasti kasulikumad kui transpordi stiihiline arenemine peamiselt ainult isiklike sõiduautode kasutuselevõtu suunas.

Nagu paljudes kapitalistlikes riikides, minnakse viimast teed mööda ka Inglismaal.

Meil oli võimalik põhjalikult tutvuda Glasgow' läheduses ehitatava täiesti uue satelliitlinna Cumbernauldi generaalplaaniga (autorid arhitektid H. Wilson, D. R. Leaker ja G. Copcutt). Projekt pakkus väga suurt huvi, kuna selles oli kaasaegse kapitalistliku linnaehituskunsti viimase sõna järgi lahendatud ka liiklusprobleem.

Kolme kilomeetri pikkusel ja poolteise kilomeetri laiusel hoonestatud territooriumil hakkab elama 70 000 inimest — seega umbes nii palju, kui elab tulevikus inimesi Mustamäe rajoonis. Autoliiklus on täielikult isoleeritud selleks eraldi trasseeritud, ainult jalakäijatele määratud teedest. Kuigi linn ei ole suur, on häirimatu liikluse tagamiseks kavandatud kümme erinevas tasapinnas ristuvat keerukat liiklussõlme. Linna tsentrumi juurde on projekteeritud parkimisplatse kokku 5500 sõiduautole.

Lähtudes statistilistest andmetest, mis kõnelevad iga-

aastasest mootorsõidukite arvu kasvust Inglismaal 10% ulatuses, nähakse 1975. aastaks Cumbernauldis ette keskmiselt üks sõiduauto iga perekonna (s. t. 3,5 inimese) kohta. Klassiühiskonnale iseloomulikult aga diferentseeritult:

1 500 perekonnal ei ole üldse autot,
11 000 perekonnal on auto,
1 500 perekonnal «sotsiaalse redeli teises otsas» on tulevikus kaks autot.

Küberneetiliste meetodite abi kasutades määratakse projektis väga täpselt kindlaks iga magistraali, kohaliku tähtsusega tänava, ristumiskoha ja jalakäijate tee maksimaalne liikluskoormus ning sellest lähtudes tehnilised dimensioonid. Õigegi mõtlemapanevad on aga andmed, mis käsitlevad elanike liikumisviisi uues, kompaktses ja võrdlemisi väikeste kaugustega linnas:

jalgsi hakkavad käima ainult 11%,
sõiduautot juhtima 44%,
sõiduautos kaasa sõitma 20%,
ühiskondlikke transpordivahendeid (autobusse) kasutama 25%

elanikest.

Seevastu veoautosid näeb tulevikus uue linna tänavail suhteliselt harva — ainult ühte umbes iga kaheksa sõiduauto järel.

Niisugused andmed panevad vist mõnegi lugeja pead vangutama. Hoopis energilisemalt sundis aga 1963. a. Detroidi elanikke päid raputama väheröömustav teadaanne, et nende kodulinna ummistunud transpordiarterite rekonstrueerimiseks võeti vastu projekt, mille elluviimine läheb maksma 700 000 000 dollarit. See oli «juubelikingitus», mille peavad omast taskust välja maksma

kingituse saajad ise. «Juubelikingitus», sest täpselt viiskümmend aastat tagasi — 1913. aastal — väljus Henry Fordi tehase väravatest esimene konveiersüsteemis toodetud automudel «T», millega pandi alus mootorsõidukite muutumisele haruldastest luksusartiklitest massilisteks tarbeesemeteks. Näiliselt süütuiks tarbeesemeteks, mis aga hoolimata üsna lühikesest elueast ähvardavad kogu maailmas muuta elamiskõlbmatuiks vanu linnu ja on juba pööranud pea peale enamiku varem kehtinud linnaehituslikest printsiipidest.

Autod ei lepi ainult linnadega. Nad tungivad kõikjale, korraldavad ümber, muudavad, sunnivad tahestahtmata tegutsema.

Vähemalt aastat sada on plaanitsetud silla või tunneli ehitamist Inglismaa ja mandri ühendamiseks. Ikka ja jälle jäi ehitus teostamata. Mitte tehnilise küündimatuse tõttu, vaid esmajoones majanduslikel kaalutlustel — reisijate ülevedu laevadel, terveid raudteeronge pealevõtvatel praamidel või ka õhu teel kujunes odavamaks. Nüüd aga otsustati ühel heal päeval Inglismaa ja Prantsusmaa konventsiooniga siiski ühendusteed hakata ehitama.

Mitte inimeste, vaid autode pärast.

Senised kanali ületamise abinõud sobisid küll vanamoelistele reisimeestele ja nende kohvritele, kuid mitte autodele. Varakas Ameerika ja Euroopa turist on oma autoga niivõrd harjunud, et peab ka välismaale sõites tingimata vajalikuks seda enesega kaasa võtta. Õigemini küll — läheb ise oma autoga koguni välismaale kaasa. Kalkulatsioonid tõendasid, et autotee ehitamisega üle mere mitmekordistuks nii Inglismaad kui ka

Prantsusmaad külastavate turistide vool. Turistid — see on aga kõige puhtam välisvaluuta. Pealegi maksustatakse iga autoteed kasutav sõiduk küllalt soliidselt, mille tõttu uue ühendustee ehituskulud kaetakse kuhjaga esimese kümmekonna aastaga. Hiljem hakkaks aastast aastasse laekuma aina kasvav puhaskasu.

Ühendustee projektidega üle Pas de Calais' avanes meil võimalus tutvuda. Kõige suurejoonelisem, ent ühtlasi kõige ebamajanduslikum oli terastorudest kokkukeevitatud silla kavand, mida mööda võisid üheaegselt kihutada raudteerongid (kaks paari rööpaid) ja autod kaheksas sõidureas. Ehituse konstruktiivsed mõõtmed olid aukartustäratavad: merre rajatud tugisaarte vahelised silla-avade kandekaugused *à* 425 m, sõiduteede kõrgus mere kohal 70 meetrit, et võimaldada igas suuruses laevade läbisõitu.

Pisut ökonoomsema tulemuse andis lahendus «sild — tunnel — sild». Autotee trass üle väina suundus kaldalt pikale sillale, sellelt kunstlikule saarele, edasi seitsme kilomeetri ulatuses tunnelina merepõhja (19 meetri sügavusse), uuesti kunstlikule saarele, sillale ja kaldale.

Ligema kuue aasta jooksul tuleb tegelikult teostamisele majanduslikult otstarbekaim variant. Selleks osutus 70 km pikkune tunnel läbimõõduga 6,5 meetrit, mis suundub Calais' linnast Ashfordini (autorid arhitekt I. Dubuisson jt.). Monteeritavatest raudbetoonelementidest tunnel kulgeb mere põhja rajatud tranšees ja kaetakse pealt kividega. Autode heitgaaside ventileerimise probleemi lihtsustamiseks (mis sügavale ookeani alla rajatud pika tunneli juures on ääretult keeruline) esitatakse originaalne lahendus: mootor-

sõidukid veetakse ühelt merekaldalt teisele elektriraudtee kahekorruselistel platvormidel — iga rongiga 300 masinat. Ühe tunni jooksul plaanitsetakse nii üle vedada (12 rongi viieminutiliste intervallidega) 3600 autot ühes suunas või 7200 kokku kahes suunas.

Tunneli mõlema sissepääsu ligidusse ehitatakse mahukad hoonetekompleksid, mis koosnevad kauplustest, garaažidest, teenindamisjaamadest, hotellidest, restoranidest, öölokaalidest jne.

Autosõiduks Londonist Pariisi kulub, kui tunnel on valminud, ainult neli tundi 20 minutit. Seni kulus selleks raudtee ja laevade abil seitse ja pool tundi, lennukil (koos juurdekuuluva sõidu- ja ooteajaga) kolm tundi ja 50 minutit.

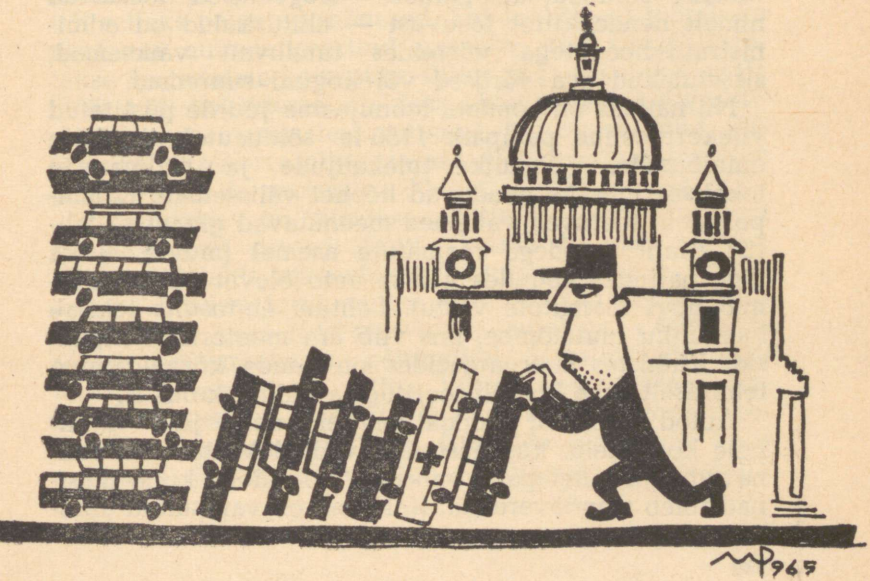
Võimaldada kümnetel miljonitel autodel takistamatult ja küllalt suure kiirusega liikuda — see probleem tekitab tänapäeva linnaehitajatele kroonilisi peavalusid. Kahjuks ei möödu peavalud ka siis, kui autod seisavad. Õigemini — kui nad püüavad seisma jääda, aga ei saa.

Suurlinnade tänavail (ja suvekuudel koguni Tallinnas) näeb aina sagedamini pilti, kus auto liigub ja liigub, aga soovitud kohas ega selle ligiduses peatuda ei saa. Lihtsalt puudub vajalik vaba pind. Uurimused tõestavad, et linnades liigub üheaegselt ainult 9% liiklusvahendeist, 91% aga seisab, s. t. kas pargib või peatub. Ning ainult tippkoormuse tundidel püüab kogu see sõidukite laviin liikuma hakata ja kusagile sõita.

Kõige drastilisemateks näideteks selle kohta, kui palju seisvad autod võivad ruumi vajada, on USA-s ehitatud uued kaubanduskeskused. Kuna linnade süda-

mikes on parkimisplatse vähe, ostjad aga eelistavad kaupu koju vedada autodega ja mitte käe otsas, siis hakati eriti viimastel aastatel suuri kaubamaju ehitama kümneid kilomeetreid suurlinnade piiridest väljapoole — mõne magistraalteede ristumiskoha lähedusse. Nende ümber on määratu suured parkimisplatsid haaranud enda alla keskuste ehitusaluste aladega võrreldes sageli kolm kuni viis korda rohkem pinda.

Kümnete hektarite viisi laiuvad parkimisplatsid staadionide ümbruses, tehaste väravate ja lennujaamade ees. Linnade ehituseeskirjad nõuavad kõikide uute hoonete keldritesse või alumistele korrustele autogaraažide ehitamist.



Chicago südalinnas püstitati mitu 61-korruselist pilvelõhkujat. Neist igaühes on 892 mõõduka suurusega korterit (256 ühetoalist, 572 kahetoalist, 64 kolmetoalist). Kõikides kõrghoonetes on kümme alumist korrust reserveeritud autodele. Põrandad kerkivad garaažides spiraalsete pandustena ülespoole. Neid mööda sõidavad autod oma boksidesse ja uuesti alla tänavale.

Londoni kesklinna vabadest maa-aladest on võetud autode seisukohtade alla tublisti üle poole. Sellele vaatamata teravneb parkimisvõimaluste puudujääk iga aastaga. See on ergutanud Londoni Krahvkonna Nõukogu ja mitmeid erafirmasid ehitama suuri mitmekorruselisi sõiduautode garaaže. Kogemused tõestavad nimelt nende kiiret tasuvust — ehituskulud on administratiivhoonetega võrreldes tunduvalt väiksemad, sissetulekud aga võrdsed või koguni suuremad.

Nii näiteks on Londoni lennujaama juurde püstitatud viiekorruseline panipaik 1150-le sõiduautole ja 20-le omnibussile. Võimalike tulekahjude ja plahvatuste lokaliseerimiseks puuduvad hoonel välisseinad. Kandepostidele toetuvad vahelaed meenutavad gigantset lahtist riiulit autodega raamatute asemel (muide — ka õige paljudes kodudes näikse auto olevat välja tõrjunud huvi raamatute vastu). Lahtine ehitusviis tekitab loomuliku tuuletõmbe, mis viib ära mootorite heitgaasid. Kinnistes suurgaraažides on nende kõrvaldamine tehniliselt üsna komplitseeritud ja küllalt kulukas.

Autod sõidavad mööda kaldteid omal jõul vajalikele korrustele, kus hästinähtavad elektritablood suunavad juhi tähelepanu vabadele boksidele, kuhu masinad tuleb manööverdada. Kaldteed on varustatud auto-

maatsete iselülituvate soojenduskehadega, mis jäätumise korral kohe tegevusse astuvad ja libisemisohu kõrvaldavad.

Autode valdajate või juhtide vertikaaltranspordiks on mitu lifti, avariievakuatsiooniks kaks treppi.

Analoogilise konstruktsiooniga garaaže on ehitatud arvukalt: 614-le sõidukile Thamesi äärde, 700-le autole Aldersgate'i tänavale, 540-le Bristolisse, 1044-le masinale Leicesterisse, 3300-le värskelt tehase konveierilt tulnud «Austinile» (mis võrdub tehase kolme päeva toodanguga) Birminghami ligidale. Viimati märgitud üheksakorruselist hoonet teenindab pidevalt ainult 13 koosseisulist autojuhti.

Eelmainitud garaažides sõidutasid autod vabadele kohtadele ja sealt tagasi tänavale kas autovaldajad ise või selleks palgatud inimesed. Ent Inglismaal töötab ka täielikult automatiseeritud garaaže, kus autod tõstetakse vastavatele korrustele liftidega ja lükatakse neile määratud boksidesse elektriseadmete abil kaugjuhtimise teel tsentraalsetest pultidest. Nii on ehitatud näiteks kaheksakorruseline garaaž 464-le autole Londoni South Parkis ja «autosilo» 60-le masinale Derbys.

Eriti huvitav on viimane, püstitatud Šveitsi inseneri Wullschlegeri patendi järgi. Garaaž kujutab enesest kõrget liftišahti meenutavat kümnekorruselist lahtist terasprofiilidest torni, milles üksteise peal kettide küljes ripuvad kaks rida platvorme autodega. «Autosilo» töötab iseteenindamise põhimõttel. Metallrahade laskmisega automaati ja erilise võtme keeramisega pannakse hiiglaslikku bagerit või kopp-ekskavaatorit meenutav mehhanism pöörlema. Üks rida platvorme koos autodega tõuseb, teine vajub — niikaua kuni vajalik

sõiduk on maapinnale jõudnud. Väravad avanevad ja masinaga võib välja sõita.

Aega kulub auto kättesaamiseks üks minut.

Niisugune garaaž võtab õige vähe ruumi ja vajab minimaalsel arvul teenindavat personali. Kahekümne auto sileerimiseks kulub ainult kahe masina jagu ehitusalust pinda. Tulevikus kavatsetakse seda liiki seadmeid hakata ehitama sügavate vertikaalsete šahtidena ka maa alla, millega saab linnade territooriumi eriti säästlikult kasutada.

Kõik nähtud garaažid olid väga imposantsed. Küllaltki imposantse mulje jätsid ka nende seintel rippuvad hinnakirjad kasutamistariifidega:

üks koht 1 tund —1 šilling
12 tundi —5 šillingit
12 tundi öösel —2 šillingit 6 penni
1 kuu —7 naela (=140 šillingit)

Midagi nagu hästi ei klapiks. Kui perekonna keskmine nädalapalk on 315 šillingit, siis ilmselt ei ole seesugused garaažid ehitatud keskmiste inglaste jaoks.

Ent ka tänavatele ja parkimisplatsidele ei saa autosid tasuta parkida. Trahvi vältimiseks tuleb viibimatult lasta kuus penni kõnnitee serval postikese otsas asuvasse erekollasesse parkimiskella, mis hakkab kärsitult tiksuma ja aega lugema. Selle raha eest on lubatud autol seista kaks tundi. Siis tuleb kähku tulla ja auto ära viia või uuesti kuus penni lisada järgmise kahe tunni eest.

Ühesõnaga, selleks et auto võiks inimest hästi teenida, peab inimene ise küllalt hästi teenima. Üsna tuntava osa oma teenistusest, tööajast ja energiast ohver-

davad inimesed välismaal autole — «kapriissele armukesele, kelle võlusid nad aeg-ajalt saavad nautida».

Briti saartel (nagu teisteski Lääne- ja Kesk-Euroopa maades) elab igal ruutkilomeetril keskelt läbi 22 korda rohkem inimesi kui Nõukogude Liidus. Sõiduautode arv iga 1000 elaniku kohta on aga umbes kümme korda suurem. Inglismaa teede liikluskoormatus on praegu kõrgeim maailmas — tänavate ja maanteede iga jooksva kilomeetri kohta tuleb keskmiselt 30 autot. Sealjuures ei piirata magistraalteedel liikluskiirust. Võimsad kaheistmelised nn. «suurturismi»- ja spordimasinad arendavad kiirust kuni kahesaja kolmekümne kilomeetrini tunnis. (Sõitjad on neis kinnitatud rihmadega seljatugede külge, et kokkupõrkel või kurvist väljasõidul inimesed ei paiskuks läbi tuuleklaaside.)

Kantseleikeelt kasutades võiks öelda: on loodud kõik vajalikud tingimused avariide tekkimiseks küllaldasel hulgal.

Avariidega ollakse harjunud. Vastavaid sõnumeid ajalehtedes ei loeta sugugi suurema huviga kui meil följetone korterite remondi venimise või mõne praaktoote väljalaskmise kohta.

Ka autoinspektorid ei paista normaalsete avariide vastu tõelist huvi tundvat. Vähemalt juhtudel, kui ei ole inimesi vigastatud, tänavaseadeldisi rikutud või liiklust seisma pandud.

Londonis nägin pealt, kuidas tänava ääres parkinud sõiduauto liikuma hakates pöördus järsult otse tagant sõitva veoauto ette. Klaasiklirin ja mõjuv mürtsatus. Sõiduauto poritiib ja mootorikate olid korralikult kannatada saanud, eeslaternad purustatud. Veoautol paist-

sid silma väiksemad kriimustused. Kogu see sündmus toimus pealegi kõnniteel seisva politseiniku nina all. Viimane küsis täies rahumeeles niisama rahulikult veoauto juhilt:

«Söör, kas mingeid nõudmisi on?»

«Ei ole.»

«Siis palun sõitke kohe edasi ja ärge kunagi ilma põhjuseta peatuge kohas, kus peatumine on keelatud.»

Nüüd pöördus inspektor sõiduauto juhi poole, kes piipu popsutades kõndis ümber masina ja külmavereliselt kahju suurust üle vaatas.

«Söör, kas mootor töötab?»

«Töötab.»

«Palun kontrollige ees- ja tagatulesid.»

Juht lülitas tuled sisse ja imelikul kombel olid purunenud klaaside taga pirnid veel terved. Nüüd lausus politseinik:

«Söör, palun sõitke minema ja tehke oma masin korda!»

Loomulikult ei lasknud patune seda enesele enam teist korda öelda ja kadus. Inspektor ei suvatsenud isegi taskuraamatut välja võtta, et autonumbrit üles märkida.

Kapitalism. Auto on eraomand ja ametimehele ei lähe selle saatus üldse korda, kui ei ole tõsisemalt rikutud avalikku rahu.

Niisugune suhtumine autoavariidesse näikse olevat üldine. Roomas juhtusin pealt nägema, kuidas sõiduauto ootamatult pidurdavale omnibussile tagant sisse sõitis. Bussijuht ei peatunud üldse, vaatas vaid küljeaknast tagasi, naeris, viipas korraks käega ja jätkas peatumatult sõitu. Omnibuss on kindlustatud ja sõidu-

kõlblik — mida siin asja ees, teist taga veel sekeldada.

Väiksemaid avariisid esineb sedavõrd sagedasti, et nendega tegeldes ei tuleks politseinik vist üldse oma päevatööga toime. Avariidest elatuvad arvukad suurja väikeettevõtjad, kes lühilaine raadiosaatjate-vastuvõtjatega varustatud, erekollaseks võõbatud külgkorvidega mootorratastel maanteedel edasi-tagasi patrullivad. Nad aitavad meelsasti hädast välja kimpujäänud amatöör-autojuhte, kelle teadmised autoasjanduses on tavaliselt pöördvõrdelised autode hindadega. Enesestmõistetavalt ei toimu niisugune abistamine mitte ainult inimarmastusest ega ka mitte liiga tagasihoidliku tasu eest.

Hoolimatust avariide suhtes suurendab ka kapitalistlikus maailmas kehtiv kindlustussüsteem. Meie arusaamise järgi ei ole seal õieti enam üldse tegu kindlustamisega, vaid pigemini kihlvedudega põhimõttel, kes suudab teist osavamalt alt vedada.

Ainuüksi autoavariide alal olevat Inglismaal võimalik sõlmida lepinguid 36 erinevale kindlustuskombinatsioonile.

Võite kindlustada oma auto.

Või auto ja oma elu.

Või oma auto ja vastusõitva auto.

Oma elu ja vastusõitva auto.

Oma auto ja elu koos vastusõitva auto ja selles sõitjate eludega jne. jne.

Võib kindlustada nii, et poliis kehtib vaid sel juhul, kui te ise ei olnud avariis süüdi. Kuid võib ka nii, et poliis makstakse välja igal juhul, ka siis, kui sõitsite lootusetult ebakaines olekus ja rikkusite raskelt liik-

lusmäärusi. Muidugi on sel juhul eelnevad osamaksud üsna kõrged.

Osamaksude õiglaseks määramiseks sisaldavad mõnede kindlustusseltside poolt klientidele täitmiseks antavad ankeedid kuni 100 küsimust. Nende hulgas on kaaluv tähtsus ka niisugustel, nagu kliendi amet, perekonnaseis, auto võimsus, auto hind, kui kaua kasutate, millised juhtimiskursused olete lõpetanud, mis ajast on teil sõiduload, mitu avariid on teil seni juhtunud, kas sõidate peamiselt äriotstarbel, puhkuseks, turule jne. jne. Kõige kõrgemaid osamakse maksavad vallalised mehed vanusega alla 25 aasta, sest õnnetusjuhtumite statistikast on selgunud nende poolt põhjustatud avariide ebaproportsionaalselt suur arv.

Üsna levinud on ka niisugused kindlustused, mille juures omanik tasub avarii korral ise remondiks, trahvideks, raviks, matusteks jne. kuluvast summast esimesed 25, 50, 75 või 100 naela. Alles need kulud, mis selle lepinguga määratud algsumma ületavad, tasub kindlustusfirma. Mida suurem on omaniku arvele jääv kuluosa, seda väiksemad on osamaksud.

Üsna levinud olevat niisugune variant, mille juures kindlustatakse ainult vastusõitja elu ja tema auto, oma autot aga mitte. See olevat suhteliselt odavam ja väga vajalik, sest vastusõitja lesk võib vastasel korral lasta oma kahjude katteks arestida kogu teie järelejäänud varanduse. Nii langeb ära isegi võimalus teile enesele korralikke matuseid korraldada. Kui aga jäite ellu ja olite süüdi, siis teise auto tuleb nagunii viibimata kompenseerida. Oma sõiduki uuendamisega võib aga lõppeks ka mõnda aega oodata või äärmisel juhul koguni ilma läbi ajada.

Londoni ligidal nägime kord omavahel kokkupõrganud sõidumasinaid, mis olid lükatud tee äärde ja vedelesid seal ilma mingi valveta. Bussijuht ütles meile, et sõitjad olevat imekombel terveks jäänud, rahulikult õnnetuskohalt minema läinud, helistanud kindlustusseltsile ja teatanud, et kui firma on huvitatud autovrakkide koristamisest, siis need asuvad 86 miili kaugusel Birminghamist maantee nr. 38 ääres. Asjaosalised ise paluvad kindlustusraha välja maksta.

Kogu saareriigis kehtivad seadused, mis lubavad mootorsõidukeid kasutada ainult siis, kui on sõlmitud kindlustusleping vähemalt teatava minimaalsumma ulatuses või üle selle.

Et jutt on kord juba läinud kindlustamistele, siis peaks mõne sõna kõnelema ka «Lloydist» — kuulsast nimest, mida tunnevad üle maailma kõik meremehed. Nimi on pärit «Edward Lloydi» nimelisest Londoni õllepoest, kus esmakordselt (juba 17. sajandil) hakati meremeeste, kaupmeeste ja rahameeste vahel kindlustustehinguid sõlmima. Ja praegugi — hoopis teistes ametiruumides Leadenhall Streetil — nimetatakse suure saali seinte ääres asuvaid töölaudasid vana kõrtsi järgi ikka *box*'ideks[1], punaste kuubedega ametnikke aga *waiter*'iteks[2].

Suure operatsioonisaali keskel ripub ajanäitaja all «Lutine Bell» — laevakell, mis kuulus 1799. aastal Hollandi vetes põhjaläinud kullalaevale ja hiljem — 1863. aastal — päästetöödega merepõhjast üles tõsteti. Kellal on sellest ajast peale üsna iseäralik ülesanne.

---

[1] *Box* — loož, nišš, süvend (ingl. k.).

[2] *Waiter* — kelner, ettekandja (ingl. k.).

Nimelt kui mingi laevaga on katkenud side või see kahtlaselt hilineb sadamasse saabumisega, siis lüüakse esimese teate saamisel kella — üks kord laeva hukkumise korral, kaks korda, kui laev siiski mingil kombel sadamasse jõudis. Kõik tehingud katkevad mõneks momendiks, sest kuulatakse ära ametniku poolt ette-loetava radiogrammi tekst.

Kuni 1930-ndate aastateni oli «Lloyd» tuntud kui põhiliselt laevandusega tegelev kindlustusselts. Tegelikult kuulus «Lloydi» koosseisu üle 2000 suurema ja väiksema iseseisvalt tegutseva erafirma. Praegu on kitsas spetsialiseerumine lõppenud ja kindlustustegevuse nime all spekuleeritakse siin kõigega. Peamiselt muidugi tule, elu, tormi ja maavärisemistega. Kuid kapitalistid kindlustavad end väga tihti ka streikide vastu.

Kõige kuulsamad on aga «Lloydi» vahendusel sõlmitud veidrad poliisid, millest kõneldakse imelugusid. Nii näiteks on sõlmitud kindlustuslepingud juhuks, kui väljakuulutatud kihlus ei peaks lõppema abieluga. Kindlustatakse klaverikunstnike ja kirurgide käsi, revüütantsijate jalgu, filmitähtede hambaid ja mitmesuguseid kehaümbermõõte jne. Kindlustuslepinguid kaksikute sündimise puhuks sõlmitakse niivõrd sagedasti, et nende jaoks on olemas erilised varem valmistrükitud formularid.

«Lloydi» arhiivis hoitakse alal vana luitunud poliisi, mis on sõlmitud selle kohta, kui kauaks jääb Napoleon Bonaparte võimule, samuti traagiliselt hukkunud «Titanicu» menüüd, mis leiti ühe päästetu taskust.

«Lloydi» kaudu toimus ka teisi äritehinguid. Kuni eelmise sajandi lõpuni kasutati veel õige omapärast oksjoni vormi. Laevu, laadungeid ja terveid varandusi

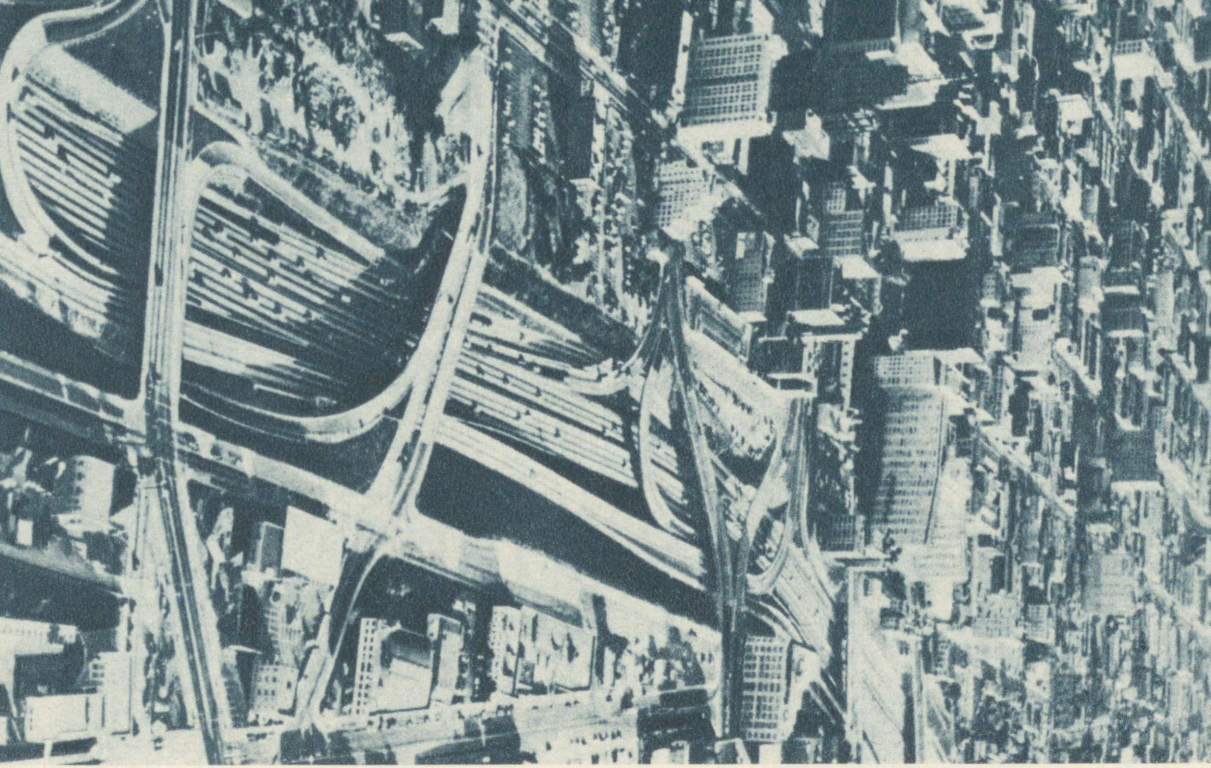
Londoni uued ja mõjuvad perspektiivid ununevad vihmasajus pika omnibussi-järjekorra lõpus või inimsumma tungiemises, kes murrab enesele teed läbi liiklusummistuse





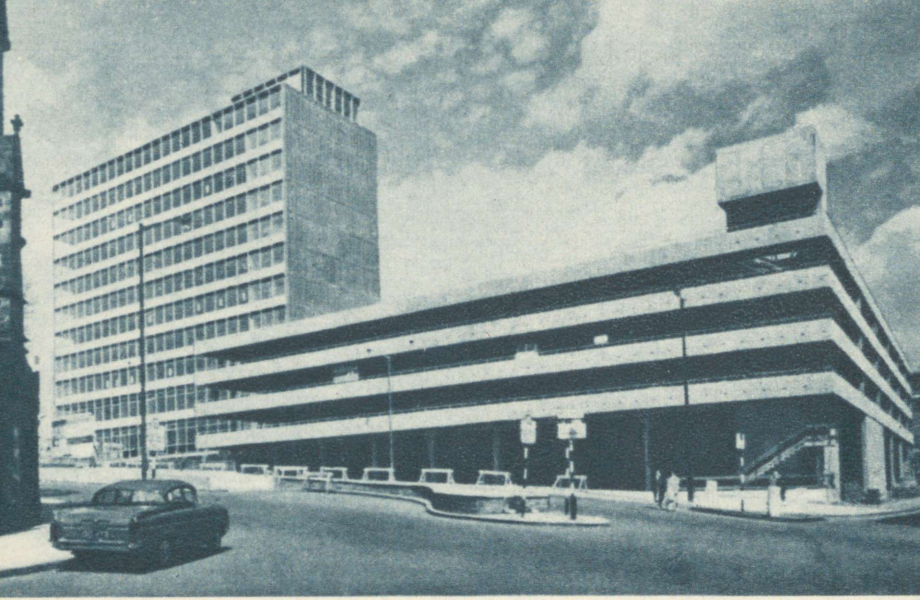
Elektroonika ja televisioon aitavad autoliiklust korraldada





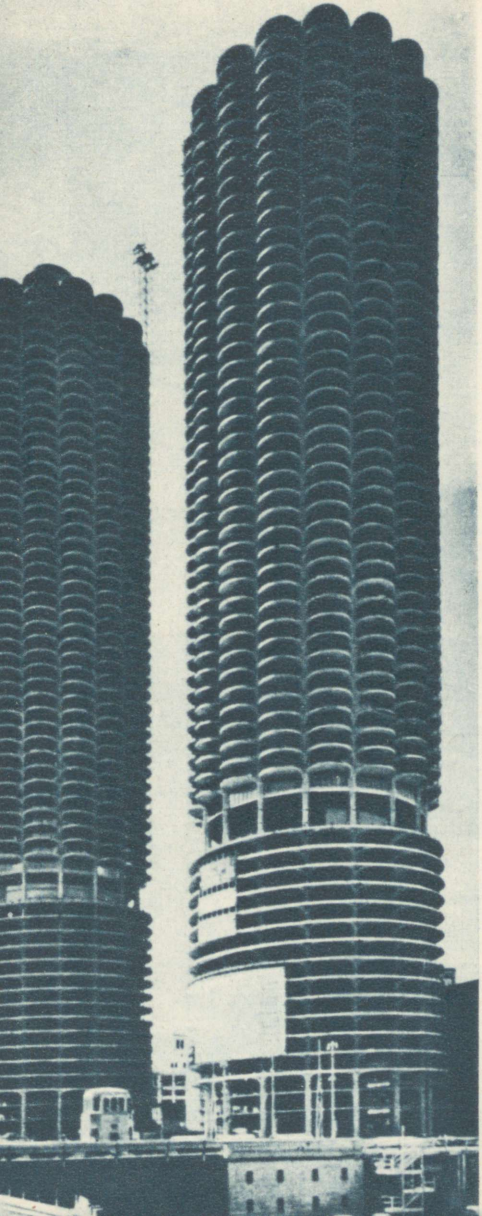
Linnadesse ja asulatesse on autoteed toonud uue mastaabi, mis aga kahjuks sageli ei hakka kokku endisega. Tohutud alad kuluvad parkimisplatsideks





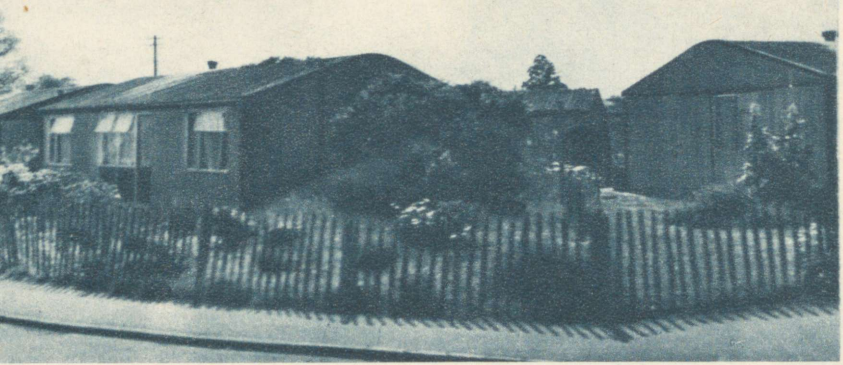
Mitmekorruseline lahtine parkimisplats Birminghamis

Kõrghooned Chicagos, alumised kümme korrust kuuluvad autodele



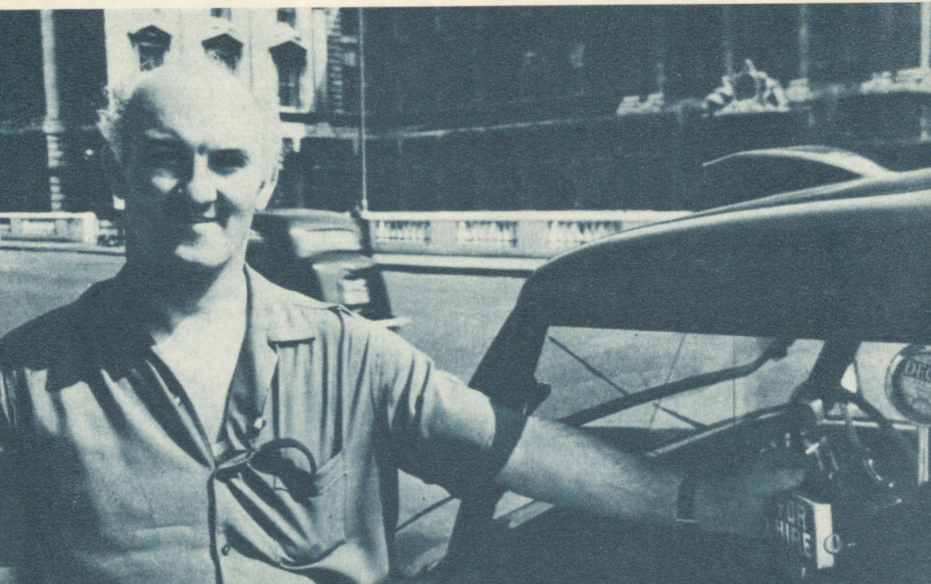
Automagistraalid Tokios



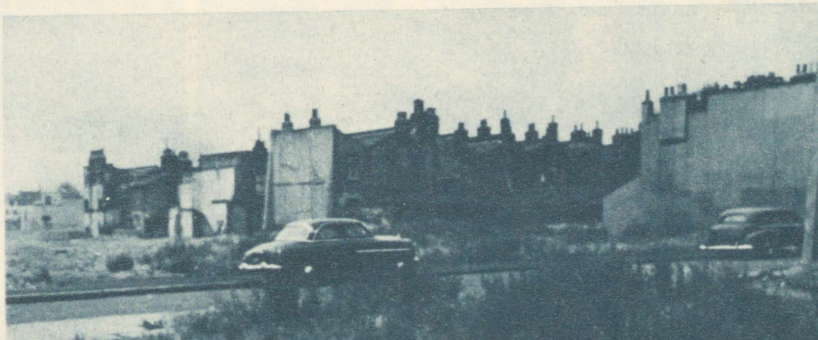


Bussiaknast vilksatavad barakid

Peter Stewens

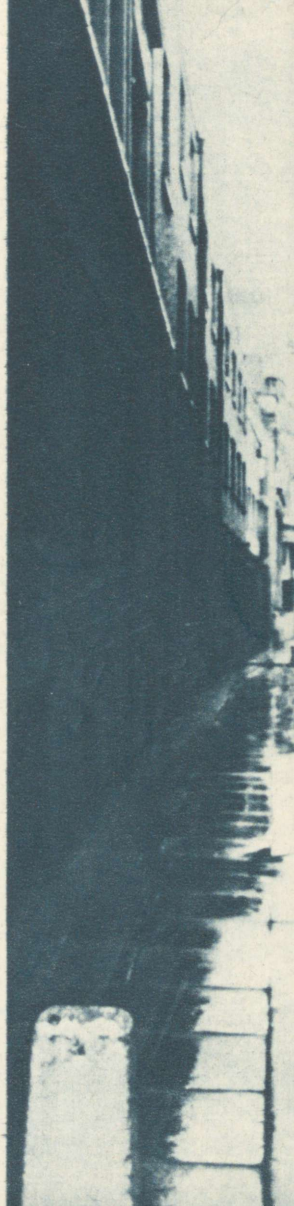


Hooneid East Endist

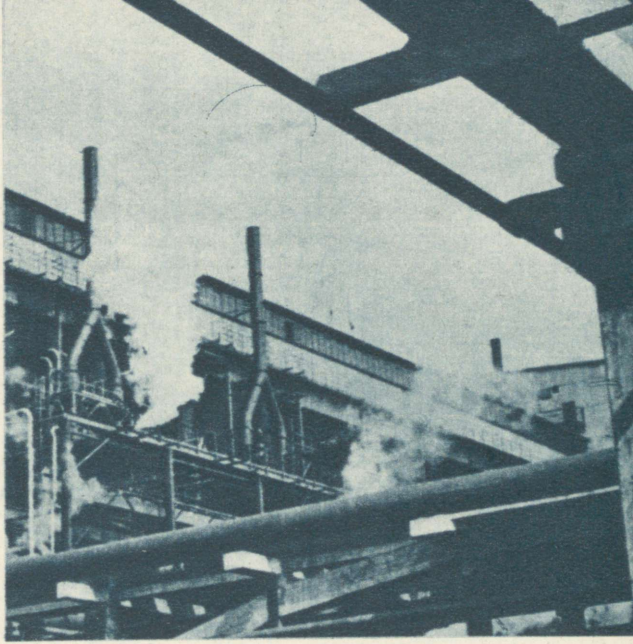


Kõlavate hüüatustega reklaamitakse odavat laadakaupa





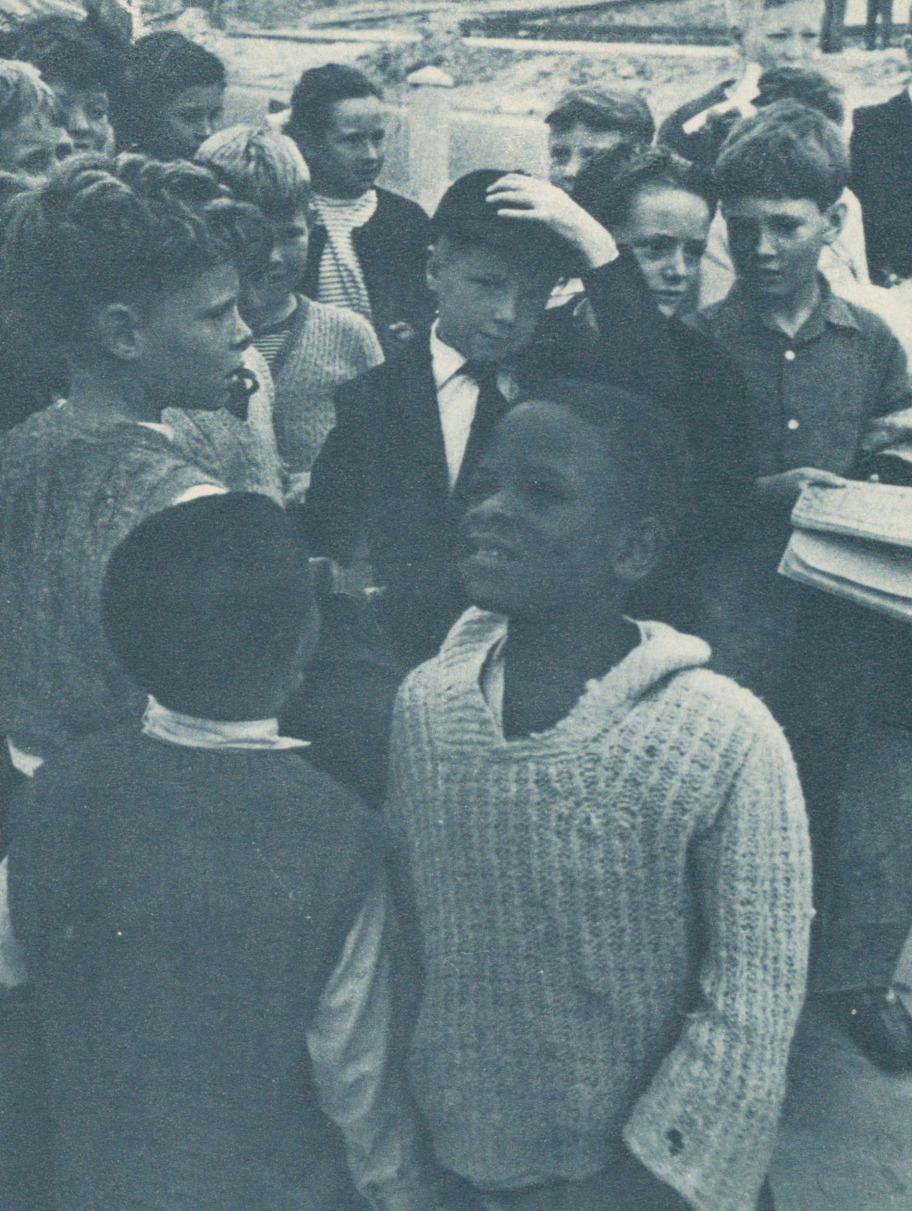




Müra, tolm, suits ja gaasilehk tungivad talvel koos üdiniroomava uduga süngetesse ja niisketesse töölismajadesse



East Endi lapsed ei ole kasvanud vatitupsude vahel





Elamuprobleem on endist viisi väga terav

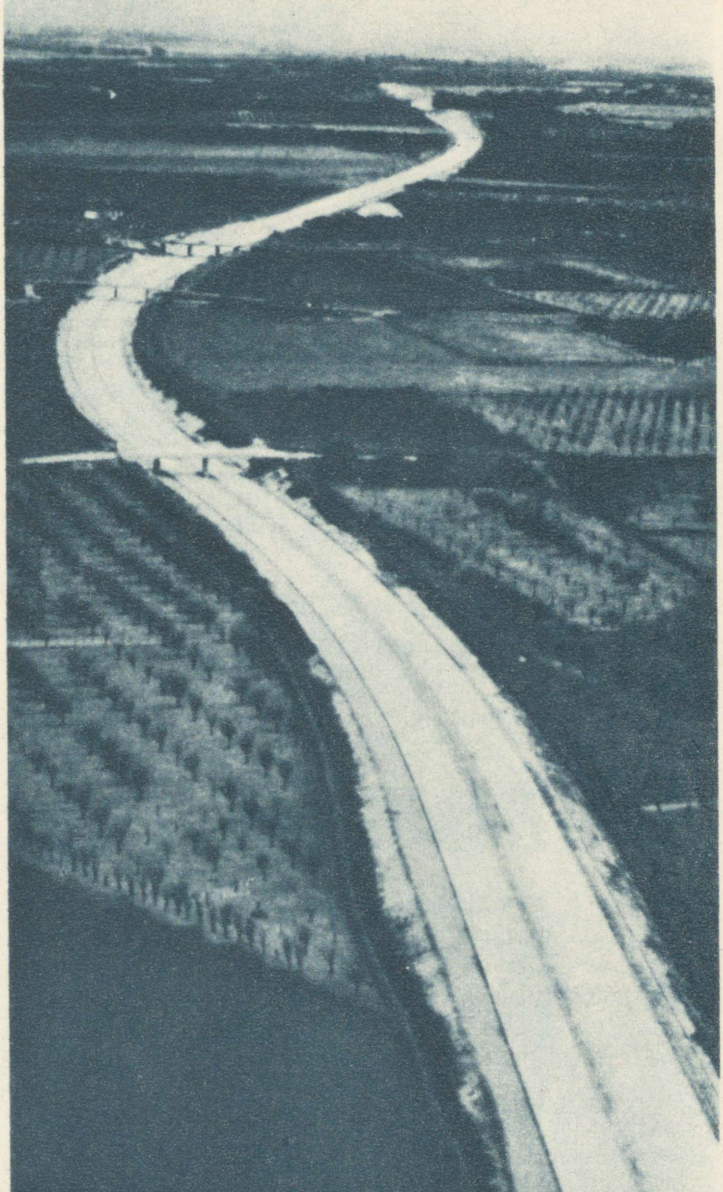
Hyde Parki nurk. Tagaplaanil Buckinghami palee ja parlamendihoone

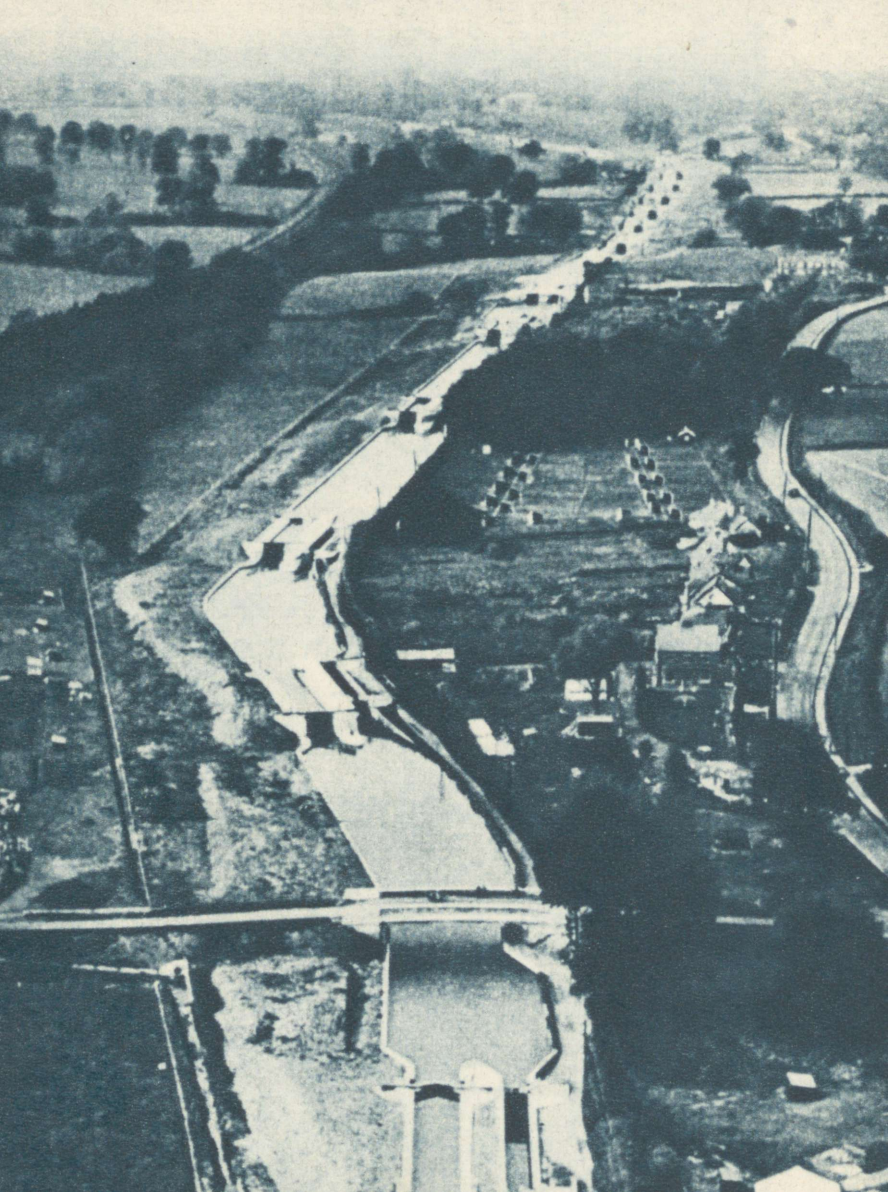


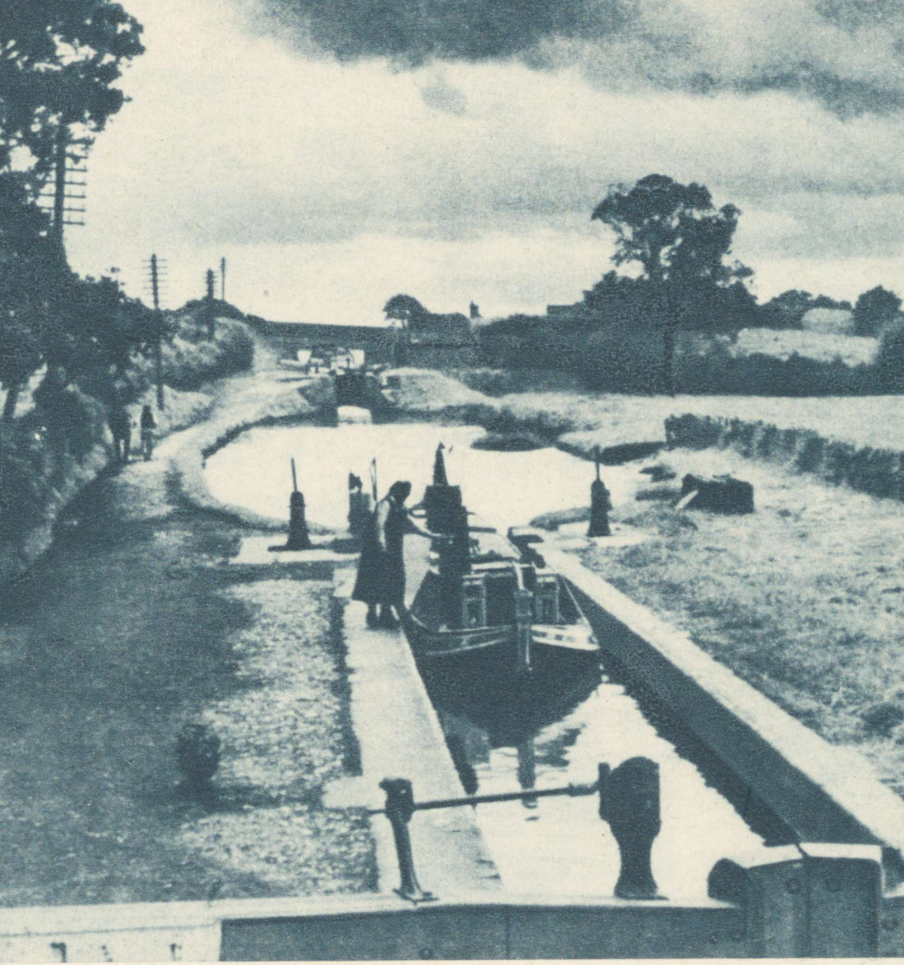
Isegi tasandikel projekteeritakse uued autoteed pisut looklevaina

Inglise autoteed ei ole kunagi igavad









Juba 150 aasta eest ehitati saareriigi territooriumile ligi 4000 kilomeetrit kunstlikke veeteid



Väikelinnade ja provintsi hooned mõjuvad vanaaegsetena ja romantilistena

müüdi enampakkumisel nn. «tollise küünla» juures. Pakkumine algas leegi süütamisega ja kestis ainult, kuni lühike küünal põles. Müüdi ärimehele, kelle pakkumine kõlas viimasena enne leegi kustumist.



Kindlustamise kõrval on «Lloydil» küllaltki oluline tähtsus kapitalistliku leeri ülemaailmses laevandusalases informatsiooniteenistuses. «Lloydi» ligi 3000 agenti kõigis maailma osades saadavad siia järjekindlalt iga päev raporteid kõikide maade laevade liikumise kohta seitsmel ookeanil.

Telefonogrammid laevaõnnetuste, lennukatastroofide, tulekahjude, maavärisemiste jm. õnnetuste kohta, mis vähegi võivad tehinguid mõjutada ja ärimeestele huvi pakkuda, paigutatakse alkoovis suurele tahvlile. Olulisemad neist protokollitakse erilisse «Õnnetusjuhtumite raamatusse», mida mitteametlikult nimetatakse ka «Õuduste kambriks». Ta olevat seda tõepoolest.

Londonit peetakse täie õigusega kindlustustegevuse hälliks. Ka praegu saadavad inglased laevade, elu- ja tulekindlustusfirmade esindajaid ja agente paljudesse kapitalistlikesse maadesse. Osamaksudena voolavad rasked rahad «Lloydi» kokku kõigist maailmajagudest. Tagasi makstakse aga kompensatsioonideks ühtekokku mitmeid kordi väiksemaid summasid. Sellisena osutub ka kindlustusala kapitalistlikus ühiskonnas üheks õige tulutoovaks ekspluateerimise vormiks, mis, tõsi küll, oma organisatsiooniliselt ja tehniliselt tasemelt on aastasadade jooksul tõusnud imetlusväärsele kõrgusele.

East Endis

Londoni ja Inglismaa vaatamisväärtuste tutvustamist kongressi delegaatidele organiseeris härra Alister G. MacDonald. See särava naeratusega härrasmees tegi avameelselt teatavaks ekskursioonide korras vaadeldavate objektide valikuprintsiibi:

«Head ei märka muidu, kui seda tuleb näidata. Halb paistab aga selletagi ülearu teravalt välja.»

Olime talle tänulikud. Meid huvitas tõepoolest kõik hea, uus, progressiivne. Tahtsime näha eelkõige seda, millest võiks midagi õppida. Omapead, pealegi lühikese aja jooksul kõige tehtu hulgast parimat üles leida oleks olnud võimatu. Inglismaal ei ehitata ju kontsentreeritult suurte massiividena, vaid peamiselt üle kogu maa juhuslikult laialipillatud üksikhoonetena. Pealegi ehitatakse Briti saartel võrreldes elanike arvuga aastas üle kahe korra vähem kui Nõukogude Liidus.

Ent inimene pole nähtavasti kunagi rahul. Isegi mitte siis, kui talle pidevalt pralineesid pakutakse. Ja nii võtsime ühel vabaksjäänud pärastlõunal toakaaslase Bežan Vladimirovitš Lordkipanidze ja paari kolleegiga nõuks sõita suutäie soolase järele East Endi, mis amet-

likust programmist oli välja jäetud kui arhitektuuriliselt vähe huvi pakkuv rajoon.

Aja säästmiseks võtsime takso.

See oli küll üks üsna isevärki astmelaudadega sõiduriist, vana ja veider. Ent nähtavasti niivõrd sitke tegumoega, et jääb loodetavasti veel vähemalt kümmekonnaks aastaks tänavapilti rikastama.

Sõiduaeg, mis kujunes üle ootuste pikaks, kulus peamiselt prognoosi koostamisele, kui kalliks meie luksus maksma läheb. Sest ka siin kehtivad küllalt kavalad kunstid, millesse meid õnneks õigeaegselt täiesti ametlikus korras olid pühendanud kongressi ametlikud trükimaterjalid. Nimelt ei tule taksomeetri näitu tõsiselt võtta. See kuulub mitmekordsele korrigeerimisele tõusu suunas:

olenevalt sõitjate arvust,

kohvrite olemasolust,

kohvrite asukohast (kas kabiinis või pagasiruumis),

sõiduajast (öösel või päeval).

Lisaks kõigele on kohustuslikus korras ette nähtud ka jootraha andmine — omaette süsteemi järgi:

taksomeetri näidu korral üle kahe šillingi ja kuue penni — vähemalt kuus penni,

neljast šillingist ja kuuest pennist alates — vähemalt üheksa penni,

kuuest šillingist ülespoole — vähemalt üks šilling.

Bežan Vladimirovitš lahendas selle mitme tundmatuga võrrandi üllatavalt kiiresti ilma elektronarvutusmasinateta. Tuntud gruusia universaalvalemi kohaselt lisas ta korralikule sõidutasule paar sõbralikku ingliskeelset sõna ja ühe Tbilisi 1500-aastast juubelit meeldetuletava suveniiretiketiga laperguse pudeli.

Seni sootuks sõnatult sõitnud sohver astus nüüd kohmetusest silmi pilgutades autost välja ja pidas maha korraliku kõne puhtamais *cockney* murrakus[1].

Kuigi see lihtsate töötavate londonlaste omapärase rütmiga kõnekeel, millele nad ise on väga uhked, on võõrastele harjumatu ja raskesti mõistetav, saime üksteisest siiski üsna hästi aru.

Kõne algas südamliku tänuga seltsimeheliku suhtumise eest töötavasse inimesesse. Taksokasutajate juures pidavat seda esinema haruharva.

Järgnes siiras vabandamine. Ta ei olevat kahjuks ise aru saanud, et oleme Nõukogude Liidust. Ta olevat oma elus väga vähe venelasi näinud ja kohalike lehtede järgi on tal nendest tekkinud kuidagi teistsugune ettekujutus, mida ta aga nüüd meelsasti on nõus korrigeerima.

Kogukas hallipäine mees naeratas korraks ja jätkas kuidagi väga lihtsalt, tuttavlikult:

«Mu nimi on Peter Stewens. Olen Briti Kommunistliku Partei liige. Meie inimesi töötab Londonis taksojuhtidena 50 meest. Seda ei ole just palju. Kuid Inglismaa oludes ei ole seda ka mitte vähe.

Kui võimalik — tulge reede õhtul kell kuus Trafalgari väljakule. Toimub miiting, mille organiseerime meie, kommunistid. Sellest ei kirjutata sõnakestki üheski lehes peale «Daily Workeri», kuid inimesi tuleb kokku nii palju kui vähegi mahub. Tulge kindlasti!»

Enesestmõistetavalt lubasime minna, kui aga peaksime sel ajal Londonis olema. Viimaste päevade programm ei olnud veel lõplikult täpsustatud.

[1] *Cockney* on ühtlasi alamast rahvakihist londonlaste pilkenimi.

Ajasime veelgi juttu elust ja oludest. Ootamatult pakkus Peter Stewens ennast meile tasuta sõidutajaks ja teejuhiks East Endi tutvustamisel, kust ta ise oli pärit ja kus ta ka elas.

Sisemise kahetsustundega mõtlesime välja mõned veenvatena tunduvad viisakad ettekäänded tema siiralt heatahtlikust abivalmidusest loobumiseks.

Mehel oli ju tööaeg. Pealegi ei sõitnud ta omal masinal (nagu oli selgunud eelnevast vestlusest), vaid elatus viieliikmelise perega ainuüksi meile esialgu nii naeruväärseina tundunud jootrahadest. Ent naerda polnud midagi — needki ei kuulunud täies ulatuses tegelikule töötegijale. Iga päeva lõpul tuli tal ka jootrahade arvel (lisaks taksomeetri näitudele ja muudele lisarahadele) oma piskust peremehele prisket matti maksta — eesõiguse eest hoida korras ja teha rasket tööd võhivõõral väsimuskortsudesse vajunud vanaraual. Olla viletsa palga eest taksorooli taga Londoni liikluses (pealegi vahel kuni 16 tundi ühtejärge, kuigi niisugune asi on seadusega rangelt keelatud) — see on siiski midagi hoopis muud kui rooli keerutada meie kodumaistel kõverteedel.

Järgmistel päevadel pidid algama meie programmikohased sõidud teistesse linnadesse ja nii kujunes küsitavaks kokkuleppimine mingi muu kindlama jällenägemise suhtes kui Moskvas, meie kolleegide aadresside ja telefoninumbrite järgi. Moskvat näha oli Peter Stewensi kauaaegne suur soov, mille täitumisse ta uskus kaljukindlalt.

Mäletan hästi tema viimaseid lauseid enne lahkumist:

«Kui ei ole suurt taskus, siis peab midagi vähemalt

peas olema. Ja sellestki jääb väheks, kui püüda ainult oma pead säilitada. Pead tuleb ka kasutada — aga mitte üksnes unistamiseks, vaid ka mõtlemiseks, tegutsemiseks.»

Nii mõtles ja kõneles mees, kellele *cockney* kõneviis ei olnud snooblik kõrvalharrastus, vaid elu poolt dikteeritud paratamatus. Sest korraliku kirjakeele selgeksõppimiseks olid tema elus puudunud igasugused võimalused.

Surusime lahkumisel kaua ta kätt.

Niisiis olime East Endis. Kõndisime kaks tundi mööda päris juhuslikke mittemidagiütlevate nimedega kõrvaltänavaid.

Kaks tundi ehk kaheksa kilomeetrit pettumust.

Pettumust mitte selle poolest, et East End oleks kuidagi teistmoodi välja näinud, kui kujutasime ette varem loetud kirjelduste põhjal. Pettumust nimelt sellepärast, et ta oli just niisugune ja mitte põrmugi parem. Ja mitte niisugune, nagu ta kindlasti võinuks olla, järeldades RIBA arhitektuurinäitustel nähtud suurepärastest ülesvõtetest, mis tutvustasid Inglismaa uusi linnu.

Kõigel, mida nägime East Endis, ei olnud midagi ühist Cityga või West Endiga. Kümnete kilomeetrite kaupa kahekordsete majade katkematuid ribasid — halle ja rõõmutuid kivibarakke, rikutud sõjast ja vaesusest. Niiskuseplekid seintel. Kõdunenud aknaraamidelt kooruvad kunagise värvi viimased riismed. Mahalangenud krohvi laigud.

Paiguti väga ulatuslikud, seniajani korrastamata varemete alad ja nende vahel lokkav umbrohi. See on

vist ka ainuke rohelus kehva kivisillutisega tänavate ja kalkide kivimajade kohutavas kivisuses.

Vanade majade tänavapoolsetelgi välisseintel roomavad lahtiselt igasugused kaugele nähtavad torujuhtmed, mida aegade jooksul igas suunas juurde on sobitatud: suitsudele, reovetele, gaasile, vee jaoks, elektrivoolule.

Ju vist ei tööta nad laitmatult, sest lõhnab nii suitsu, gaasi kui ka käimlate järele.

Paljudel tänavatel on väga vaikne. Londoni jaoks otse uskumatult vaikne. Elutult vaikne.

On tööpäev ja tööaeg. Koju ei ole jäänud suurt kedagi. Kõnniteed on peaaegu inimtühjad.

Ent siiski — väikese õllebaari ees seisavad seina najale toetudes mehed, käed sügaval püksitaskutes.

Tühjad käed tühjades taskutes.

Tühjad pilgud suunatud tühjusesse.

Ja jälle vaikus. Ainult meie sammud kõlavad kõnniteedel.

Ei mingit autode probleemi — Londoni mõnes rajoonis.

Ei kõvakübarates ametnikke ega Parkinsoni seadust. Seegi ei laiene töölistele. Veel vähem töötatöölistele, kes elavad küll väga halvasti, ent see-eest mitte liiga kaua.

Turistlikke vaatamisväärsusi East Endist tõepoolest ei maksa otsida. Kellele võiksid huvi pakkuda sõjajärgsed sünged laineplekist barakid oma tühjade aknasilmadega, millest osa on laudadega kinni löödud? Või mõni pisike kössivajunud kirikuke, ilmetu sildiga töötuba?

Laiemate tänavate ääres näeb kauplusi. Nad paikne-

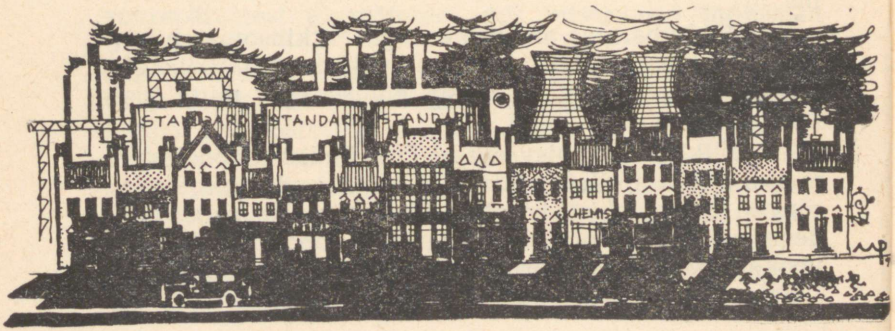
vad hõredalt. Kaup vitriinides on lihtne ja mitte esmaklassilise kvaliteediga.

Siin-seal näeb otse tänaval mingit väiksemat sorti turgu kümmekonna lahtise käsikäruga kõnniteedel. Kärarikaste kaupmeeste ja harvade ostjate ümber keerutab tuul pühkmeid ja paberitükke. Kõlavate hüüatustega reklaamitakse odavat laadakaupa. Lohakas laiskuses lebab lettidel toiduaineid, vanu jalanõusid, kantud riidekraami, puuvilju, konserve, sütt kaminate kütteks, vahtkummitükke kodusteks polsterdamistöödeks, kanaari lindude puure, tallanahka.

Samas on lõpp ka surnud vaikusel.

Otse elamute kohal mürisevad metallkonstruktsioonidest metsa ladvus suitsu sülitavad kaubarongid. Lõõtsutavad kompressorid, ragisevad kraanad, väreleb keevitusleekide kuma.

Ilma igasuguste sanitaar- ja tulekaitsekujadeta haarduvad elamurajoonidesse suurte tehaste, plahvatusohtlike gaasihoidlate, tohutute õlireservuaaride, laohoo-



nete, valukodade, laevadokkide, ümberlaadimis- ja manööverdamisjaamade hiiglahaarmed. Müra, tolm, suits ja gaasilehk tungivad talvel koos üdiniroomava uduga süngetesse ja niisketesse töölismajadesse.

Kui Citys töötavate ametnike elupäevi raiskas kontoriruumide kaugus korteritest, siis East Endis on kõik vastupidi. Elu ja töö on selles rajoonis teineteisega sedavõrd lahutamatult seotud, et lisaks muudele hädadele kaob ka igasugune vaheldus ja eluks nii vajalik rütm.

Siin ei lähe raisku üksnes elupäevad. Elamata jäävad terved aastad.

Kurb on vaadata töölisrajoonides omapead ümberhulkuvaid lapsi. Nad on nii õnnejanulised, need pisikesed müdistajad kõrgelt seotud mehepükstes, millesse tuleb alles jõudumööda sisse kasvada. Ja nii vähe on neil võimalusi oma tegevusiha ja ülekeeva energia rakendamiseks. Kivised kitsad õued ja tänavad, mõni haisva veega lahtine kanal — see on kõik. Pargid, millele inglased on nii uhked ja mida ohates imetletakse kogu maailmas, puuduvad sootuks. Lasteaedadest või lastesõimedest ei maksa üldse kõneldagi — neid ei ole kusagil. Vähe, väga vähe on päikest, puhast õhku, rahu ja muretust East Endis.

Ent rõõmu — seda on ikkagi. Siinsed lapsed ei ole kunagi kasvanud vatitupsude vahel. Nad on alati pidanud võitlema — pead norgu laskmata. Nad on võidelnud kõhutäie eest. Võidelnud kohakese eest õhukaitsekeldris. Võidelnud kohakese eest kitsa tänava päikesepoolsel küljel. Ning kui peame end korraga kärmesti kõrvale tõmbama ligineva hirmuäratava armaada eest,

kelle eesotsas jookseb imeväledasti pisike punapäine terava tedretähnilise ninaga piraat Francis Drake isiklikult, kui ülevoolavast lõbust lausa lõkerdav naer suudab täita kogu kvartali, siis tunneme üllatusega, et see vaene linnaosa on väga rikas.

East End on rikas soojusest.

Palju rikkam kui asjalik City või kõrk West End.

Töölislinnaosades kasvanud kümnetele miljonitele inglastele ei ole nende kodu kunagi olnud kõigi teiste eest varjatud ja suletud kindluseks.

Töölislinnaosades kasvanud külmavereliste inglaste südamed on kuumad.

Need südamed on suutnud üles soojendada ka selliseid kodusid, kus ei jätku sütt kaminate kütmiseks.

Kodusid, kus ei ole üldse olnud kaminaid.

Koguni kodusid, mida ei olegi olemas. Sest 1961. aasta suvel elas Londonis üle 4000 perekonna ilma igasuguse peavarjuta.

«Vaevalt võib miski muu kui kodutute probleem nii teravalt näidata ühiskonna ebavõrdsust. Miks on nad kodutud? Seepärast, et 1957. a. korteriüüri seadust kasutades püüavad inglise majaomanikud oma üürnikelt võimalikult palju raha välja pressida. Majaomanik võib nõuda ükskõik kui kõrget korteriüüri, üürilepingu puudumisel üürniku aga kuuajalise etteteatamisega hoopis välja tõsta.»

Nii kirjutati 20. jaanuaril 1963. a. «Noorte Hääles» avaldatud artiklis «Edith Thomase tragöödia».

Siinkohal võiks vaid veel lisada, et majaomanikke abistavad niisuguste üürnike väljatõstmisel, kes suudavad kuidagi kõrvale hoiduda politsei poolt astutavatest kroonulikest sammudest, — gangsterid. Inglise ajakir-

janduses äratasid suurt tähelepanu mõne aja eest surnud Peter Rachmanni nimega seotud mustad lood. Uurimisel tehti kindlaks, et paljude aastate jooksul olid isegi välja kujunenud kindlad tariifid peremeeste poolt tasapisi tellitud teenustööde läbiviimise eest: keskmiselt 250 naelsterlingit üks «tsükkel». Selle raha eest murdsid gangsterid väljatõstmisest keelduva vaese perekonna korterisse ja — olenemata sellest, kas keegi oli kodus või mitte — loopisid kõik asjad läbi akende tänavale, hävitades ja lõhkudes niigi äärmisse viletsusse sattunud inimeste viimase varanatukese. Politseiline uurimine ei suutnud kunagi tõestada peremehe süüd ega välja selgitada teo kordasaatjaid.

Ent pöördugem korraks tagasi Edith Thomasega seotud kirjutise juurde, milles on juttu kodutute protestiliikumise kasvust Inglismaal:

«Kes on need kodutud? Rühm sotsiolooge, kes tegelesid selle küsimusega möödunud aasta juunis, kirjeldavad tüüpilist kodutute perekonda. Abielupaar (26 ja 40 aasta vahel) väikeste lastega. Mees teenib tavaliselt 10—13 naela nädalas.

Küsimus maja ostmisest selliste vahenditega langeb muidugi ära. Majaomanikud nõuavad toa eest 3—4 naela, aga väikeste laste olemasolu korral löövad lihtsalt ukse kinni. Nimelt seepärast elavadki Edith Thomase taolised algul töölismajades. Seejärel kolivad nad ära nn. pooltöölismajadesse, kus kehtivad karmid seadused: isal ei ole õigust elada koos oma lastega. Üür sellistes majades on 27 šillingit 6 penni nädalas.

Hiljuti marssisid inimesed plakatitega, kuhu oli kirjutatud: «Olen kodutu!», mööda West Endi. Nad saatsid oma esindajad läbirääkimistele elamuehituse ministriga, pidasid miitinguid, andsid BBC ja ATV esindajaile palvekirju, et kodutute probleemi käsitletaks ka televisioonis.

Nende põhinõudmine on anda munitsipaliteetidele õigus rekvireerida vabu maju. Inglismaal on palju vabu maju. Kodutud toetavad üürnike rahvusliku assotsiatsiooni poliitikat. Nad nõuavad, et

munitsipaliteedid laiendaksid elamuehitust, ja tahavad, et korterist väljatõstmine oleks keelatud. Vabad majad rekvireeriti sõja ajal ja kohe pärast sõda hädaabinõuna. Ainuüksi kaheksas 28-st Inglise munitsipaallinnast on 9000 vaba elumaja. Paljud majad on tühjad seepärast, et majaomanikud nõuavad töölistelt väga kõrget üüri.

Rekvireerimisnõudele vastati: «Ei, ei ole sellega nõus, sest majaomanikud ei taha seda.» Kuid ühiskond toetas kodutute protesti. Assotsiatsiooni esindaja John Ewans teatas: «Liikumine oleks edukas, kui seda toetaksid töölised ja ametiühingud.»

500 inimest, kes lõpetasid Ameerika hotelli ehitamise Park Lane'il, saatsid oma esindajad parlamendi alamkotta. Nad nõudsid, et ehitajad peavad püstitama ainult elumaju. Mitusada Buttersare'i tehase töölist kirjutasid alla kodutute petitsioonile. Palju on veel teha kindla liidu loomiseks kodutute ja töölisklassi vahel.

Jah, Inglismaal võib iga perekond kodutuks jääda. Kuid see pole veel kõik. On palju üürile antavaid maju, kus tingimused ei ole sugugi paremad kui nn. pooltöölismajades. Vaatamata sellele on korteriüürid neis majades kõrged. Kui ei ole teist väljapääsu, otsustab perekond elama asuda töölismajadesse.»

See kõik on mustus.

Mustus kõrgelt tsiviliseeritud ühiskondliku organismi pealispinnal. Kaugelt halvem mustusest tänavatel. Kuid kõige halvem on, et niisuguse mustuse vohamisega siiamaani lepitakse, et see on vanaks ja harjunuks muutunud. Vanaks läinud mustus on aga kõige vastikum, kõige masendavam. Ent selle kõrvaldamine on ka kõige keerulisem ja valusam.

Mida võetakse ette miljonite londonlaste elutingimuste parandamiseks?

Ei saa kuidagi öelda, et mitte midagi teha ei taheta. Kuid mõtted Londoni radikaalseks muutmiseks võtsid konkreetsema kuju alles siis, kui oli hilja ja millegi ulatuslikuma ettevõtmine osutus juba liiga raskeks ja kulukaks.

Inglastel oli suurepärane arhitekt — linnaplaneerija professor Patrick Abercrombie, kelle teoreetilisi töid tuntakse ja hinnatakse kogu maailmas. Kuid oma elu jooksul ta neid praktikasse viia peaaegu ei suutnud. Alles pärast professori surma kinnitati 1955. aastal lõpuks tema juhtimisel koostatud Londoni generaalplaan.

Selles nähti ette iga elaniku kohta 28 m^2 haljasalasid.[1] Hiljem leiti, et niisuguse arvu saavutamine ei ole enam üldse reaalne, ja vähendati kohustuslik norm 15 m^2-le. Praegu aga lepitakse juba 10 m^2-ga, kuna nii palju olevat ülelinnalises ulatuses juba olemas. Kuid see rohelus jaguneb äärmiselt ebaühtlaselt. Kesklinna ligidased suured haljasalad Hyde Park, Püha Jamesi park, Kensingtoni aed, Regent's Park jt. loovad petliku mulje roheluse küllusest. Pealegi on selle arvestusega haaratud ka müüride taha suletud peaaegu niisama suure pinnaga eraparkide, golfiplatside, tennisevälja-kute ja basseinide ala, mis on aga *private*, üldsuse poolt mittekasutatav eraomand. Paljudes suurtes vanades töölisrajoonides, nagu näiteks Southwarkis, Shoredit-chis, Stepneys, tuleb haljasalasid ainult 1,5 m^2 inimese kohta — see tähendab 20 korda vähem, kui peeti vaja-likuks generaalplaanis.

Kuumadel suvepäevadel puudub sadadel tuhandetel londonlastel võimalus supelda. Üksikute välis- ja sise-basseinide uste taga ootavad inimesed kannatlikult tun-dide kaupa pikkades järjekordades, et ennast raha eest korraks märjaks kasta.

Mis takistab generaalplaani progressiivsete ideede elluviimist?

[1] Võrdluseks: Tallinnas on praegu 17 m^2 haljasalasid ühe inimese kohta, uue generaalplaani kohaselt aga 24 m^2.

Kapitalistlike erahuvide vastuolud.
Summade vähesus.
Spekulatsioon.
Ühtsete sihtide ja taotluste puudumine.

Toon üsna juhusliku näite. Ühe Citys asuva kooli laiendamiseks oli vaja 600 m^2 maad — kogemata umbes sama suurt või isegi väiksemat pinda, kui anti igale meie individuaalehitajale riigi poolt tasuta. Selle maatüki hind oli kursi järgi meie rahasse ümber arvutades (loe või kirjuta, kuid ära ehmata!) poolteist miljonit uut rubla.

Nii tuleb ka kõige tühisemate linnaehituslike ülesannete elluviimiseks koguda töötajailt maksudena hiiglasummasid. Need ei kulu aga mitte vahetult näiteks mingi uue magistraali väljaehitamisele, vaid lähevad lõviosas hoopis spekulantide taskusse — «maa eest».

Uued linnad

Väga harva viib täbarast olukorrast välja lihtne tee. Londonis väljakujunenud situatsioon on linnaehituslikult vist küll üks täbaramaid.

Kuna endistes piirides millegi ulatuslikuma ja radikaalsema ettevõtmine on praktiliselt juba võimatuks muutunud, siis haaratakse kinni moodsast päästerõngast — uutest satelliitlinnadest.

Satelliitlinnad on see võlusõna, millega püütakse pista punn ette avaliku arvamuse üha valjenevale rahulolematusele elamistingimuste suhtes mitte ainult Londonis, vaid ka Liverpoolis, Manchesteris, Sheffieldis, Birminghamis, Leedsis, Glasgow's. Ja osaliselt see ka õnnestub, sest uued linnad on tõepoolest toredasti kavandatud ja hästi ehitatud. Niivõrd hästi, et vaataja unustab mõtelda sellele, kui palju on üldse niisuguseid õnneseeni, kellel avanes võimalus sõjajärgsel perioodil neisse kolida. Selliseid õnnelikke ei ole tegelikult kuigi palju — kõigest 1,3% Briti saarte linnade elanikest, keda on ühtekokku 40 miljonit ehk 79% rahvaarvust.

Uusi satelliitlinnu, mille ehitamisel saavutati erakordselt kõrge kvaliteet kvantiteedi arvel, sõitsid kongressi delegaadid vaatama kümnetel autobussidel mööda erinevaid marsruute.

Meie delegatsioon valis sihtpunktideks Coventry ja Stevenage'i. Teel tutvuti veel Oxfordi, Shakespeare'i sünnilinna Stratfordi ja paari-kolme väiksema linnakesega.

Roheliste aasade, pargilaadsete metsatukkade ja maaliliste majakeste vahel sõites peab Inglismaa autoteedele tegema vähemalt ühe kõvemat sorti komplimendi. Nimelt ei ole nad kunagi igavad. Isegi tasandikel ei kulge magistraalid igav-sirgeks kangestunud lõputute lintidena nagu paljudes maades, vaid looklevad kogu ulatuses vaevalt märgatavate kõverustena, mis üksteisega sujuvalt kokku sulavad. Sellega on maanteed liidetud lahutamatult loodusega, maastikuga. Nad on muutunud elavateks, köidavad pidevalt üpris mõnusal määral sõitjate ja autojuhtide tähelepanu ega lase kellelgi tukastusse vajuda.

Kogu saladus peitub maagilises kohustuslikus koefitsiendis «1,10».

Mingi uue teelõigu projekteerimisel kahe etteantud punkti vahel ei tohi inglise insenerid nimelt piirduda ainult joonlaua ja meilgi kehtiva geniaalse erialase teooria kasutamisega, mille järgi lühimaks teeks kahe punkti vahel oli, on ja jääb igavesti sirgjoon.

Ärgu olgu lühim. Olgu parim, ilusaim. Selleks lisatigi minimaalsele pikkusele kohustuslik 10%. Enesestmõistetavalt ka hinnale. Maantee hinnale. Ent hävitamata jäid hindamatu väärtusega põlised metsatukad, suured üksikud puud, veekogud, parimad põllumaad.

Teedeministeeriumi ametkondlikud aastaaruande näitajad nähtavasti kannatasid seetõttu mõne protsendi võrra. Kogu maa näitajad aga ei kannatanud. Vastu-

pidi — näitajad paranesid. Ja mitte ühe asutuse ühe aasta kausta köidetud kinnistes aruannetes, vaid kogu maa maastikus — kümneteks, sadadeks aastateks.

Võib-olla tasuks meilgi selle üle järele mõelda. Eriti nendel teadusemeestel, kellel läks Vaida juures kolmel korral korda varem ehitatud teed uuesti teha. Kolm korda õnnestus leida uus, senisest veelgi sirgem trass — seega endisest veelgi ratsionaalsem ja ökonoomsem lahendus. Mõelda ometi — kolmekordne kokkuhoid! Ja oh mis tore vaadata: väike asula, aga ühest teeristist saavad alguse tervelt kolm enam-vähem paralleelset teed, mõni pealegi veel vahvasti läbi paksu metsa raiutud, ja kõik nad kiidavad kolmel häälel kilpla meeste sitket sugu, mis ei sure mitte välja.

Ringisõitudega muutus mõnevõrra ka ettekujutus sellest saareriigist, mida tavaliselt seostame ümbritseva merega, Thamesi jõega, sadamatega, merest elatuvate sadade tuhandete kaluritega ja meremeestega.

Hoopis vähem olime kuulnud siseveeteedest. Sõitudel tuli mitmes kohas ületada kanaleid. Selgus, et juba 150 aasta eest oli Inglismaa suhteliselt väikesel territooriumil välja ehitatud ligi 4000 km kunstlikke veeteid. Tööstusrevolutsiooni ajal olid kanalid peamisteks söe, metalli, masinate ja tekstiilisaaduste veoteedeks, kuna nad veovõimelt ületasid kaugelt selleaegseid sügavate roobastega poriseid ja auklikke maanteid.

Hiljem arenesid aga raudteed.

Selles võistluses jäid hobustega veetavad pargased kaotajaiks. Kanalid ummistusid ja ununesid neid piiravate hekkide varjus ligi sajaks aastaks.

Ent käesoleva sajandi 20-ndate aastate paiku hakati neid uuesti meenutama. Ülekoormatud raud- ja maanteed ei suutnud enam vajalikul arvul veoseid läbi lasta. Kanaleid hakati moderniseerima. Suuri summasid kulutati lüüside, väravate ja maanteedega ristumiskohtade väljaehitamisele. Praegu töötavad kanalid jälle, mõjudes maastikus kummaliselt mittetänapäevastena ja romantilistena.

Mittetänapäevasena ja romantilisena tundub seegi, kui autobuss aeg-ajalt peatub, et bussijuht ise võiks pileti osta.

Nimelt nendesamade kanalite ületamiseks. Või ka lihtsalt üle mingi silla sõitmiseks. TASS-i korrespondent E. Korzev kirjutab selle kohta:

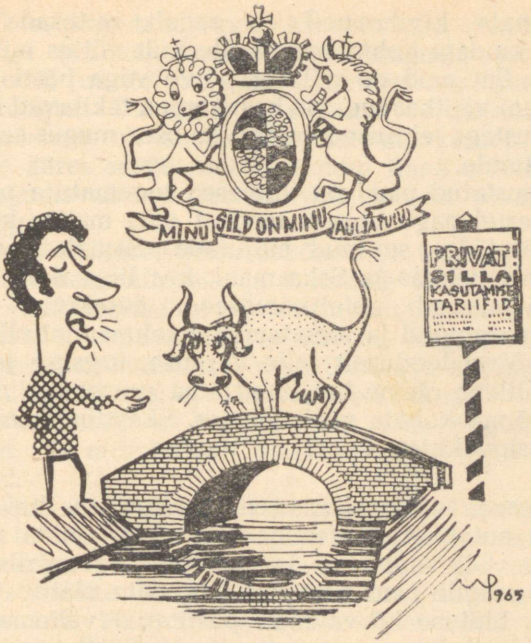
«Sillamaksu kogutakse XVIII sajandi määruste põhjal. Mis see siis on, kas järjekordne kurioosne inglise traditsioon? Kuidas öelda! Kui tutvuda andmetega, mis leiborist William Hamilton tõi ära oma sõnavõtus parlamendis, siis selgub, et tegelikkuses muutuvad need kurioossed traditsioonid tõeliselt ammendamatuiks rahaallikaiks, mis takistamatult voolavad sildade omanike taskutesse.

Hamilton nimetas viit silda, mis on eraomandid ja mille pealt omanikud korjavad makse (need ei kuulu maksustamisele). Ouse'i jõe sild Yorkshire'i krahvkonnas Selby linna lähedal asub väga elava liiklusega maanteel ja seda võib võrrelda ainult kullasoonega. «Selby Bridge Company» võtab jalakäijalt tasu pool penni, lehma pealt ühe penni ja sõiduauto eest üheksa penni.

Kui arvestada, et suvekuudel liigub teel ligi 7000 autot päevas, siis saab kompanii päevas 255 naelsterlingit ehk 90 000 naelsterlingit aastas. Võib arvata, et kompanii paneb aastas taskusse ligi 70 000 naelsterlingit puhastulu.

Tõsi küll, ega kõik sillad ole nii tulutoovad. Peaks kaasa tundma krahv Abingdoni perekonnale, kelle valduses on juba 200 aastat sild üle Thamesi jõe, 6 miili kaugusel Oxfordist. Mõnede andmete järgi kogub ta maksuvabalt «ainult» 6000 naelsterlingit aastas.

Oma esinemisel parlamendis teatas William Hamilton ärritatult, et see «seaduspärane kogumine» ja privilegeeritud inimeste poolt



muinasjutuliste kasumite saamine ühiskondlikult kasutatavatelt sildadelt ei või edasi kesta. «Niisugune asi,» kriipsutas ta alla, «on seda veidram tänapäeval, kus maksuorganid rangelt kontrollivad elatanud pensionäride abiraha ja töötajate palku.»

Hamiltoni ettepanek need sillad natsionaliseerida leidis otsustavat vastupanu konservatiivide poolt, kes kiirustasid seda läbi kukutama.»

Inglismaa väikelinnade, eeslinnade ja provintsi elamud mõjuvad mittetänapäevastena. Krohvitud või

krohvimata kivihooned on sageli mitusada aastat vanad, kuidagi kohmakad ja üksikult võttes mitte eriti kaunid. Ent neid on põlvest põlve väga hästi hooldatud. Üleni väätkasvudesse kasvanuina tekitavad õlg- või kivikatustega ehitused mingi umbse, magus-sentimentaalse tunde.

Üleasustatud maal on inimesed lugematute põlvkondade kestel nagu liigselt loodust oma maitse kohaselt, oma kätetööga suutnud mõjutada. Samalaadne tunne tekkis ka Belgias ja Saksamaal, kus liiga ilusad piparkoogimajakesed, asfaltkõnniteed, äärekivid, pöetud hekid, pargipuud ja loendamatud reklaamtahvlid teede ääres võtsid looduselt selle karguse, ürgsuse ja võimsuse, millega oleme harjunud oma suurel kodumaal ja mida võime kohata veel Soomes, Skandinaaviamaades, Tšehhoslovakkias, Poolas ja Itaalias.

Esimesena uutest linnadest külastasime Stevenage'i. Meie autobuss veeres hoone juurde, mida nagu ei olnudki. Oli vaid suur ja raske teravaharjaline kivikatus kusagile üsna maapinna ligidale ulatuvate räästastega. Ehituse kõrvale oli püstitatud vähemalt kahe telefoniposti kõrgune mastipalk ja sellele teine omasugune ristisuunas külge kinnitatud. Ristina see kõik oligi mõeldud, sest kogu veider ehitus ise oli läbi ja läbi kirik mis kirik — Püha Andrew' nime kandev moodne pühakoda Bedwelli-nimelises linnaosas.

Siin meid juba oodati.

Peab tunnistama, et kirikud näikse vähemalt Inglismaal olevat tänapäeval võrdlemisi laia profiiliga ilmalikke funktsioone täitvad asutused.

Pühakojas olid istepingid meie vastuvõtmiseks ümber

tõstetud, et paigutada ruumi keskele laud suupistete ja jookidega (ka alkohoolsetega). Roogasid ja kuuma kohvi toodi juurde otse saali avanevast restorani tüüpi elektriköögist. Pühapilte ega altarit ei saanud näha, sest nende ette oli laest alla lastud suur kinoekraan.

Seinte ääres seisid näitusestendid linna arhitektuurilisi vaatamisväärsusi tutvustavate fotode, plaanide ja joonistega.

Algasid lühikesed tervituskõned ja tervisejoomised. Kergele kehakinnitusele ja kuumale kohvile järgnes asjalik, professionaalne mõttevahetus. Lühikesed kõned vaheldusid küsimuste ja vastustega. Kogu see sundimatu pressikonverents oli väga tore, aga kuidagi raske oli harjuda mõttega, et kõik toimub kirikus.

Eks see olnud vist kellegi poolt üsna targasti välja mõeldud. Ja mitte ainult välja mõeldud, vaid ka läbi mõeldud.

Väikeses vitriinis oli välja pandud palvekojas kuu jooksul toimuvate ürituste plaan. Tuleb tunnistada — üsna huvitav ja pingeline plaan. Selle kõrval leidus koguni ülesvõte linna noortest tantsu löömas samas kirikuruumis. Pole midagi öelda — et mitte kaotada kontakti laiade hulkadega, eriti aga noorsooga, oli kirik enesele osavasti võtnud ka klubi funktsioonid.

Oleks muidugi absurdne oodata Nõukogudemaa klubidelt, et need võtaksid enesele kiriku reaktsioonilisi funktsioone. Kuid ühele asjaolule tasuks mõelda. Kogu arhitektuuri ajaloo vältel on kultusehooned ehituskunsti edasi viinud. Praegugi on vist ülemaailmses ulatuses kõige tuntumateks arhitektuurilisteks mälestusmärkideks ja vaatamisväärsusteks kuulsad katedraalid,

kirikud, templid, mausoleumid. Sest just pühakodade kavandamisel anti arhitektidele kõige avaramad võimalused. Kirikute loomisel ei mõeldud nii-öelda mitte üksnes ihule, vaid eelkõige hingele. Ja mis seal salata — suurejoonelised sakraalehitused ise, eriti aga nende interjöörid pakuvad tänapäevani kunstilist naudingut nii usklikele kui ka veendunud ateistidele.

Kuid meie klubid?

Kas me ei sea oma klubide projekteerimisel sihikut liiga madalale? Mõtleme eelkõige tänastele rubladele. Ruutmeetritele. Ühe koha ehitamiseks kulutatud kubatuurile. Ka sellele, et iga klubi peaks agiteerima ja võitlema religiooni vastu. Ent sellele, et iga meie uus klubi peaks ka oma arhitektuurilt ületama kaasaegseid kultuseehitusi välismaal, me nagu ei taha mõelda.

Küllap vist aga peaks.

Stevenage'is Pühale Andrew'le pühendatud hoone arhitektuuri ületada ei ole eriti raske.

Seevastu aga Soome, Rootsi ja Itaalia uued kirikud panevad oma valdavas enamikus meie arhitekte õige tõsiselt kukalt kratsima. Sest nende arhitektuur on paljudel juhtudel tõepoolest laitmatu ja väga mõjuv. Ning mis võib-olla on koguni kõige olulisem — iga uus kultusehoone püüab erineda oma eelkäijatest, olla uueks sammuks arhitektuuris. Iseasi, kuidas see iga kord välja on kukkunud. Mitte alati ei ole need sammud edasi astutud. Juhtub sedagi, et läheb viltu või kisub tagasi. Ent isegi niisugustel kordadel aitasid kirikuhooned mingil määral anda kordumatuid jooni nendele linnadele ja asulatele, mille vaimulikeks (ja vahel nähtavasti koguni ühiskondlikeks) tsentrumiteks nad püüdsid kujuneda.

Kaugele nähtavaid jooni — huvitavaid ehitusmasse, häid proportsioone, omapäraseid siluette, detaile, torne, värve, portaale, akende rütme.

Ligidalt vaadeldavaid jooni interjöörides — kunstiliselt kujundatud altareid, oreleid, valgustust, vitraaže, istmeid, monumentaalkunsti teoseid, sepiseid, üllatavaid ruumide konfiguratsioone ja mõõtvahekordi.

Kirikud on kodanlikus arhitektuuris ka tänapäeval jäänud väga mõjuvateks dominantideks, mille ideoloogilist jõudu oleks väär alahinnata.

Mõnede meie ehitusalaga seotud kõrgete ametimeeste peades valitsevad kahjuks veel niisugused tõekspidamised, et kirikuid ei olevat välismaistel ekskursioonidel üldse mõtet vaadelda. See raiskavat asjata aega ja pidavat koguni kahjulikult mõjuma.

Samade ametnike arvates olevat aga meil äraarvamata kaval ehitada klubisid ja kultuurihooneid vähemalt Nõukogude Liidu kesktsooni ulatuses (mis algab Kaliningradist ja lõpeb Habarovskiga) ainult täpselt ühesuguste kainete, korrektsete ja igasugustest nn. liialdustest põhjalikult vabastatud tüüpprojektide järgi.

Kardan, et see ekstrakaval kavalus teeb kõige rohkem heameelt just meie vaenlastele. Meie endi «rõõm» aga jääb vist väga üürikeseks ja ei kestagi kauem kui ainult järgmise üleliidulise ehitajate nõupidamiseni. Tõenäoliselt raputame seal iseendile ja üksteisele taas tuhka pähe ja võtame üksmeelselt vastu otsuse, milles tuleb juttu «liialdustest tüüpprojektide mehhaanilisel ja massilisel kasutamisel, nõukogude arhitektuuri vaesestamisest ja ehituskunsti ideoloogilise mõju alahindamisest».

Stevenage'i kirikus peetud arhitektuurialase pressikonverentsi küsimustest ja vastustest selgus mõndagi huvitavat.

Uute satelliitlinnade ehitamisele pandi alus Inglise parlamendi sõjajärgse dokumendiga «Akt uute linnade kohta 1946-ndast aastast». Selle seadusega anti linnade ja maa planeerimise ministrile (nüüd lord) Lewis Silkinile erakorralised volitused neile vajalike territooriumide sundvõõrandamiseks ja korporatsioonide moodustamiseks, et ehitamist finantseerida. Töid alustati 14 linna rajamisel, millest 8 asus Londonist kuni 50 km kaugusel (Stevenage, Hemel-Hempstead, Crawley, Peterlee, Hatfield, Velvin Garden City, Harlow, Basildon).

Seaduslikus korras võõrandatud maa-alade ostmine riigi poolt määratud hindadega ei läinud libedasti. Stevenage'i endised põliselanikud ja maavaldajad kaebasid valitsuse esindajad kohtusse ja asi hakkas venima. Selle tagajärjel vaadati edaspidiste ebameeldivuste vähendamiseks uuesti üle uute linnade generaalplaanid ja püüti nende territooriumi tugevasti kokku suruda.

1951. aastal katkestati rahapuudusel uute satelliitlinnade projekteerimine üldse ja soovitati kõikide vanade asulate omavalitsustel endil laiendada vastastikuse oma-abi alusel nende olemasolevaid piire. See soovitus ei andnud oodatud tagajärgi.

Viimase kümne aasta jooksul alustati ainult ühe uue linna ehitamist. Selleks oli Cumbernauld Šotimaal, millest oli juba juttu eespool seoses autode probleemiga.

Valitsuse poliitika tulemustel uute linnade rajamisel on esialgu rohkem propagandistlik kui reaalne kaal. Nii on ainuüksi Liverpoolis hädavajalik lammutada veel üle 80 000 elamiseks täiesti kõlbmatu maja. Kuid

neis virelevatel inimestel ei ole praegu kusagile võimalik ümber kolida. Lisaks alustatud 14 linna lõpetamisele tuleks seepärast viibimata välja ehitada vähemalt 20 uut niisama suurt satelliiti, et mingil märgataval määral kergendada Inglismaa vanade tööstuslinnade viletsust ja anda võimalusi urgaskorterite likvideerimiseks. Selleks puuduvad esialgu aga igasugused perspektiivid.

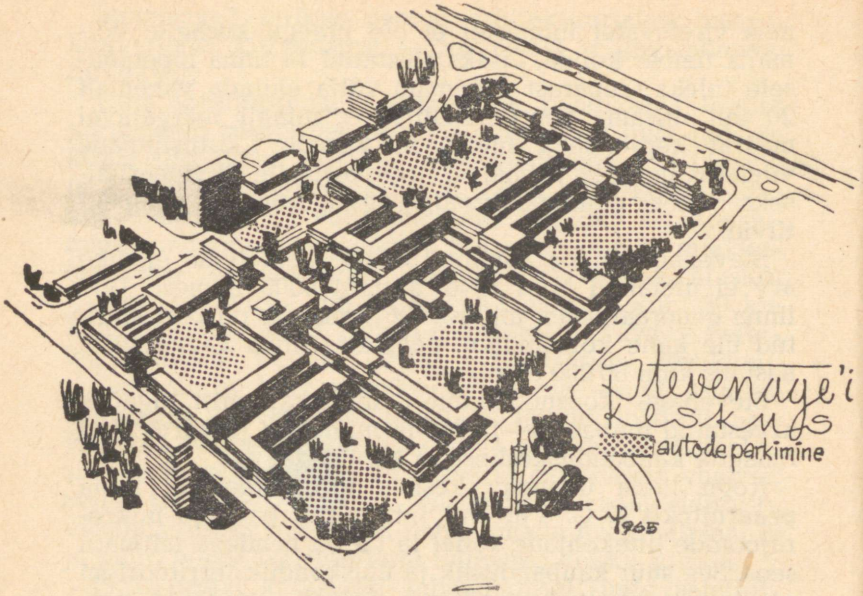
Stevenage'i nime kandnud endise väikelinna elanike arv ei ületanud kuni 1946. aastani 6000 inimest. Uue linna generaalplaan, millest 1961. aastaks oli realiseeritud üle kahe kolmandiku, nägi ette linna kasvu 1985. aastaks kuni 80 000 elanikuni.

Stevenage koosneb kuuest mikrorajoonist, igaüks arvestatud umbes 10—14 000-le inimesele ja varustatud omaette kaubanduskeskuse ja koolidega.

Kogu linna ühendav keskus (projekteeritud linna peaarhitekti L. G. Vincenti juhtimisel) paikneb mikrorajoonide liitekohtade vahel ja tal on nendega laitmatu seos. See suur kaubanduslik ja ühiskondlik territoorium on eeskujulikult kavandatud. Selgelt eraldatud passaažilaadseid äritänavaid ja platsikesi võivad kasutada ainult jalakäijad. Neid piiravate kaubandusehituste vastaskülgedel laaditakse aga segamatult kaupasid. Teisel pool keskust piiravaid hooneid asuvad ka lahtised parkimisplatsid kokku 3000-le autole.

Jalakäijad saavad ka vihmase ilma korral häirimatult külastada kõiki neid huvitavaid kauplusi ja asutusi. Selleks on ehitatud hooneid katkematult ühendavad laiad varikatused, mis mõjuvad ka arhitektuuriliselt väga hästi.

Tsentrumi väikest peaväljakut aktsentueerib ažuurne



kellatorn iga veerand tunni tagant kostva kauni kellamänguga.

Samas kõrval asub ka linna embleem — Franta Belsky loodud pronksskulptuur «Rõõmus ratsasõit», mis kujutab õnnelikku poisikest ratsutamas lõbusalt sammuva ema kukil. Niisugune embleem sümboliseerib suurepäraselt uut, arenevat linna. Sümboliseerib linna noort elanikkonda, keda aitab edasi kogu rahva emalik toetus. Ema ja lapse figuurid on dünaamilised, valla-

tult mänglevad, väga ilmekad ja igast küljest võrdselt hästi vaadeldava huvitava siluetiga.

Ka mitmel pool mujal võis näha dekoratiivskulptuure, mis mõjusid lõbustavate kontrastidena ümbritseva hoonestuse ranguses. Nii näiteks põrnitses Roehamptoni uusi kõrgmaju nendevaheliselt roheliselt murult monumentaalne ja koomiliselt hirmuäratav pronksist piisonhärg. Tõsi küll — pisut abstraktset tõugu.

Meie linnaisadel maksaks vahest veidike mõtteid mõlgutada selle üle, kas monumentide ja skulptuuride tellimisel on alati otstarbekas meeles pidada ainult surnud poliitika- ning kultuuritegelasi ja langenud kangelasi. Neile püstitatavad mälestussambad on eranditult tõsised, peaaegu alati staatilised ja rajatud põhiliselt portreelise sarnasuse edasiandmisele. Selle kõrval pakuksid aga linnade elustamiseks otse ammendamatuid võimalusi ka laiemad, üldistavamad ja elurõõmsamad teemad — minu pärast näiteks kas või «Hümn tööle», «Kaevurid», «Kalurid», «Sõprus», «Noorus», «Jõud» jne. jne. Samuti igatseks väga meilgi sagedamini näha lihtsalt lapsi, loomi, linde, kalu, mitmesuguseid tegevusi jms. kujutavaid originaalseid dekoratiivskulptuure. Umbes selliseid kui Jaan Koorti kaunis hirv Tallinna Toompea jalamil.

Väga nägusad ja värsked olid oma lihtsuses ka igasugused väikevormid, nagu tänavavalgustid, lillekastid, istmed, prügiurnid. Toredasti osati väljakuid elustada erinevatest materjalidest sillutiste faktuuride kombineerimisega — näiteks mitmes värvitoonis ja suuruses betoonplaatidega. Või valgete betoonplaatidega koos graniitkividest sillutiseribadega, vahelduseks lapike

muru, lilli või koguni väike veebassein otse kiviplaatide vahel.

Enesestmõistetavalt olid Stevenage'i tsentrumis ja igal pool mujal hoolikalt säilitatud ka kõik varem kasvanud puud.

Tsentrumi hoonete kõrguse suurendamiseks ja hinnalise territooriumi maksimaalseks ärakasutamiseks olid ühekorruseliste kaupluste peale omapärasel viisil projekteeritud kahekorruselised ridaelamud. Nende juurde pääses pikalt galeriilt, kuhu maapinnalt viisid trepid. Sealjuures oli igal korteril kaupluseruumide suurema sügavuse tõttu õue pool ka väike katusaed, mis ühtlasi paremini isoleeris eluruume kaupade laadimise juures tekkida võivast mürast.

Stevenage'i uute elamute projekteerimisel jätkasid arhitektid Londonis ja kogu Inglismaal domineerivaid vanu ehitustraditsioone. Need on küllaltki omapärased. Nõukogude Liidus ja peaaegu kogu Lääne-Euroopas on vähemalt selle sajandi algusest peale linnaehituses läbi löönud paljukorterilised mitmekorruselised sektsioonmajad. Briti saartel on aga seniajani levinumaks elamutüübiks terrassmajad — s. t. pikad ridamajad üksteise kõrvale lükitud korteritega. Iga niisugune korteriblokk, õigemini individuaalelamu, algab maapinnalt, tal on omaette sissepääs ja ta tõuseb kitsa viiluna kahe, kolme või koguni nelja korruse kõrguseni. Sealjuures ei ole üksiku korteribloki laius kuigi suur — kõige rohkem kaks, kolm või neli aknatelge.

Hoone mõiste muutub niisuguse ehitusviisi juures üsna segaseks. Vahel venib mõni kahekorruseline elamu nagu madu mitmete sadade meetrite viisi piki

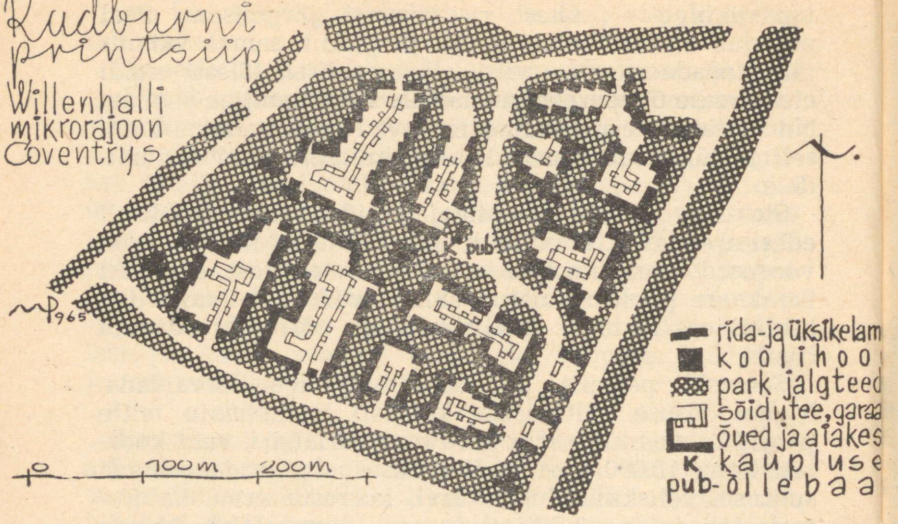
tänavakülge — ühest risttänavast järgmiseni. Seal pöördub ehitus ümber nurga ja jätkub samas vaimus jälle sadade meetrite viisi, olles sisuliselt täiesti eraldi elu elavate üheperekonnaelamute mehhaaniline summa. Nii ehitatud terrassmajad mõjuvad igavalt, monotoonselt ja lükkavad linnad laiali tohututele territooriumidele.

Stevenage'is oli terrassmajade ideed loominguliselt edasi arendatud. Püüdlikult olid säilitatud kõik senised voorused: korterite hea isoleeritus naabritest, kahe eri ilmakaare poole suunatud aknad, väikesed iluaiad iga korteri ees ja taga, üksikelamutega võrreldes odavam hind.

Seniseid peamisi puudusi püüti aga kõrvaldada. Monotoonsuse vältimiseks kasutati terrassmaju mitte paaris-kolmes tüütuseni korduvas variandis, vaid koostati linna 10 000 korteri ehitamiseks ligi sada erineva suuruse, väliskujunduse, värvi, korruste arvu, katusematerjali ja fassaadiliigendusega tüüpprojekti. Nende grupeerimise ja varieerimisega loodi kordumatult kauneid ansambleid, mis pidevalt vaheldusid, kui sõitsime mööda tänavaid või kõndisime jalakäijate radadel.

Maanteede ehitajate kaval koefitsient «1,10» paistis täiel määral kehtivat ka linnasiseste tänavate projekteerimisel. Peaaegu kõik tänavad looklesid ja väänlesid, tekitades nii kogu oma pikkuse ulatuses aina uusi, seninägematuid ja väga huvitavaid vaateid. Tänavate sujuvad kõverused vähendasid ilma liiklusmärke kasutamata mõnevõrra ka mehhaaniliste transpordivahendite kiirust ja suurendasid ohutust.

Väga kõrgelt tuleb hinnata projekteerijate võimeid, kes olid jalakäijate teed suutnud täielikult eraldada



sõidutänavatest ja ühtlasi loonud silmapaistvalt heatasemelisi arhitektuurilisi lahendusi. Need kõrgeklassilised tulemused põhinesid arhitekt Steini poolt 1929. aastal väljatöötatud originaalse linnaehitusliku võtte, nn. «Radburni printsiibi» ulatuslikul rakendamisel. Selle kasutamisel piiratakse mingi elamute grupp vabalt lookleva sõiduteega, millelt pöörduvad sissepoole ainult võrdlemisi lühikesed parkimisplatside ja garaažidega lõppevad tupiktänavad. Need moodustavad nii-öelda elamugrupi tagala või majanduspoole, mille äärde ulatuvad välja ka kõik korteriblokkide juurde kuuluvad väikesed aiakesed.

Sõbralikult ja intiimselt mõjuvate ridamajade paraadsissekäigud avanesid aga lillepeenarde vahel kulgevate, kiviplaatidega kaetud, ainult jalakäijatele määratud teeradadele. Need viisid mööda kõige otsemaid suundasid autobusside peatuskohtade, koolide, kaupluste ja mänguväljakute juurde. Jalgteede ristumiskohtadesse olid rajatud laiemad suurte puudega haljastatud platsikesed liivakastide ja muu vajalikuga mudilaste ühismängudeks.

Erinevalt Nõukogude linnadesse projekteeritud mikrorajoonidest puudusid aga Inglismaal sootuks eelkoolieelse lasteaiad ja -sõimed, kuna nende ehitamine ja majandamine ilma riikliku toetuseta ei olnud uute linnade elanikele jõukohane.

Stevenage'is kuulsime faktist, mis küllalt selgesti iseloomustab inglaste kodu- ja televiisoriarmastust. Nimelt töötas selles umbes Tartu-suuruses linnas seni ainult kaks kinoteatrit. Möödunud aastal tuli aga teine nendestki sulgeda, kuna isegi kahele kinole ei jätkunud küllaldaselt külastajaid.

Tuleb märkida, et Stevenage'is rakendatud mikrorajoonide põhiidee leiab kõrgemakorruselisele hoonestusviisile modifitseeritult laialdast kasutamist kogu Nõukogude Liidus, muuseas ka Mustamäel. Siingi viiakse ellu mitmeastmelist elanike teenindamise süsteemi, lähtudes printsiibist, et mida sagedamini läheb mingit asutust vaja, seda ligemal peab see asuma elamutele. Nii on meie uutes mikrorajoonides kõik elamud haaratud esmase teenindamise punktide (püstijalabaari ja piima-leiva müügiga) ning lasteasutuste võrguga, lähtudes teenindamisraadiusest mitte üle paarisaja meetri. Mikrorajoonide keskuste ja üheteistklassi-

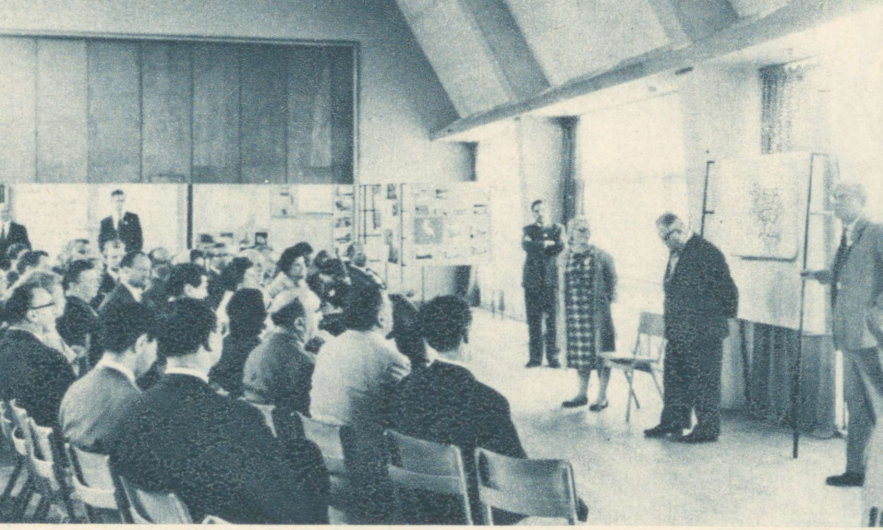
liste koolide maksimaalne teenindamisraadius on tavaliselt neli-viissada meetrit. Kogu Mustamäe rajooni mitmekülgseid vajadusi rahuldav suur ühiskondlik keskus aga ei asu elamutest kaugemal kui kilomeeter või poolteist.

Huvitaval kombel on inglased viimaste linnade projektides — nagu näiteks Cumbernauldis — selle pealtnäha loogilise printsiibi rakendamisest juba loobunud. Stevenage'i ja teiste satelliitlinnade väljaehitamise järel saadud tegelikud kogemused olevat tõestanud, et niivõrd peeneks hakitud teenindamisvõrk ei õigusta ennast praktikas. Kauplused ja muud asutused kujunevad liiga pisikesteks ja ebamajanduslikeks, võimalike teenuseliikide arv ja kaupade valik aga liiga piiratuks. Elanikud pidavat selle tõttu eelistama oma ostusid teha ja asju ajada otse linna keskuses, kus valik on suurem ja saab ühekorraga kõik vajalikud käigud korda ajada. Pealegi ei olevat väikestel teenindamisraadiustel autode arvu pideva kasvu tagajärjel enam endist tähtsust, mida projekteerijad viieteistkümne aasta eest veel ei teadnud arvestada. Ja nii olevat elanikud juba loobunud väikeste kaupluste kasutamisest.

Sellest lähtudes on Cumbernauldis ära jäetud esmase teenindamise ja mikrorajoonide keskuste projekteerimine ja ehitamine. Kõik igapäevased, perioodilised ja episoodilised ostud ning muud vajalikud asjaajamised on kontsentreeritud kogu linna teenindavasse suurde ühiskondlikku keskusesse. Ka elumajade korruste arvu on tõstetud ja suurendatud hoonestustihedust, et nii saavutada kallihinnalise territooriumi kokkuhoidu ja muuta linn võimalikult kompaktseks.

Nõukogude linnaehitajatele pakuvad Inglismaal ellu-

Stevenage'i uus keskus. Jalakäijaid ei häiri transport



Püha Andrew' nime kandev kirik seest- ja väljastpoolt



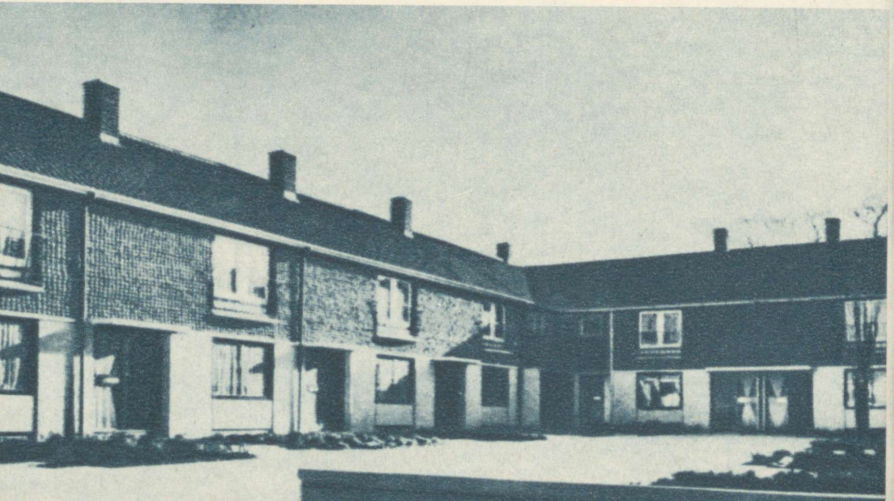


Franta Belsky skulptuur «Rõõmus ratsasõit» — uue linna sümbol



Roehamptoni pronksist piisonhärg

Üks ridamajade näide



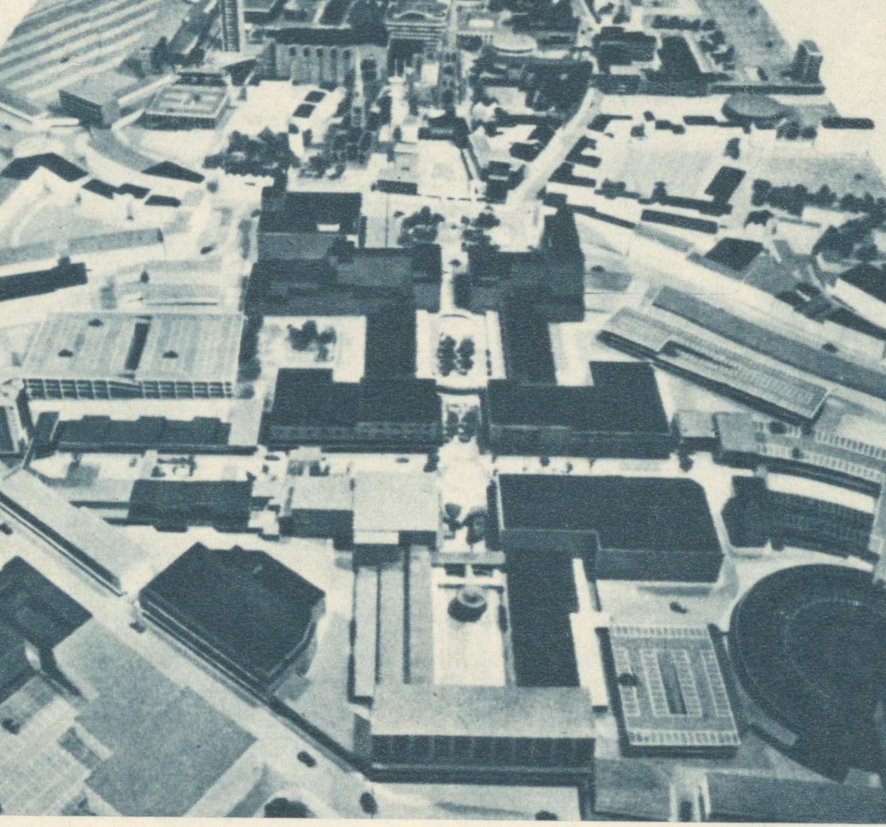
Palju hoolt ja tähelepanu on pühendatud sillutisele

Veel üks ridamajade näide



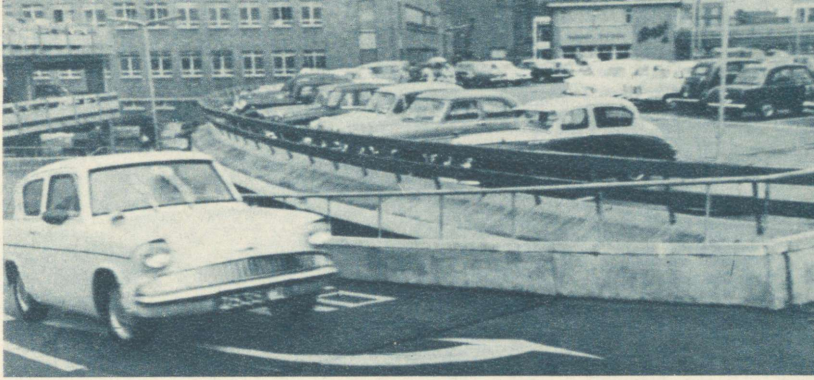
Varikatuste all kõnnivad jalakäijad. Kaupade laadimine toimub teiselt poolt. Kaupluste peal asuvad ridaelamud

Coventry uus keskus. Seda tutvustas meile suurel maketil linna peaarhitekt hr. Arthur Ling tüüpilise inglise relvaga — vihmavarjuga

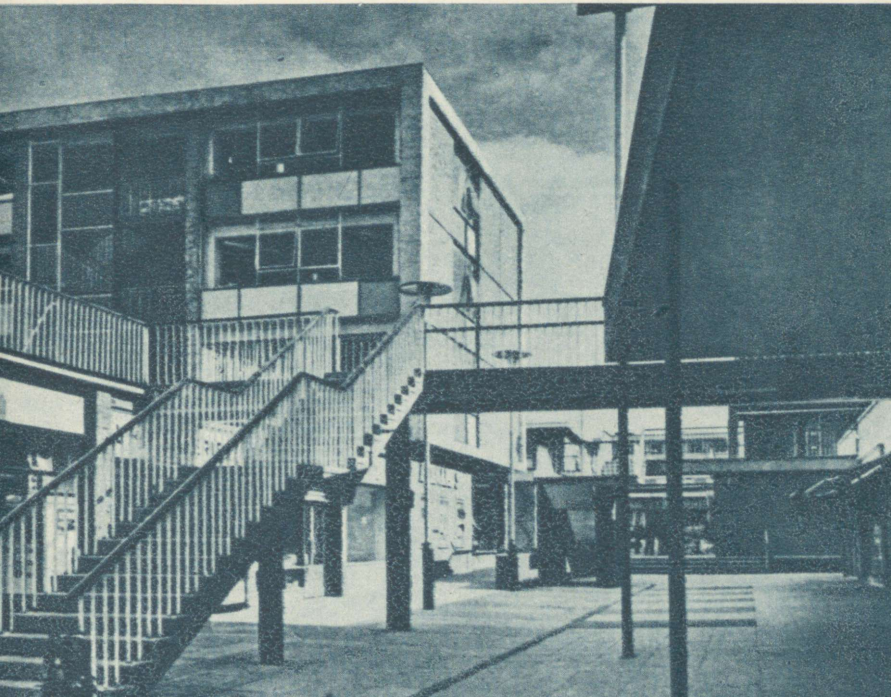


Coventry keskus kujutab endast ristuvaid väljakuid

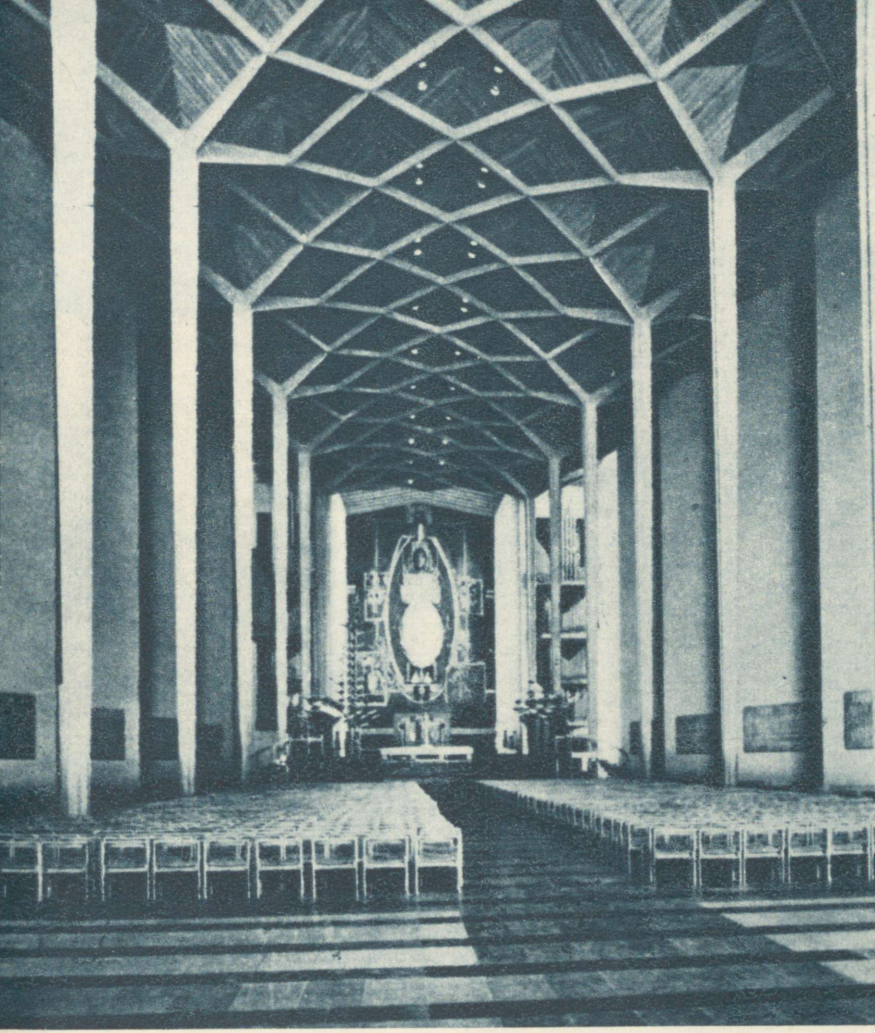
Teise korruse kaupluste ees kulgevatele galeriidele juhivad laiad trepid



Autode parkimiseks kasutatakse raudbetoonist katuseid







Arhitekt Basil Spence'i projekteeritud Coventry uus katedraal

Kõik, mis ei ole just lausa keelatud, on lubatud. Võib murul lebada, kriidiga kõnniteedele kunsti teha nii noorena . . .



. . . kui vanana. Kedagi ei segata vanade aegade meenutamisel ega kaasaja kasutamisel



Kunsti kõlava nime all võib väljakutele paigutada kuitahes mõistatuslikke terassõrestikke

Täielik vabadus on ka magada. Igal pool ja igal kellaajal



«Võileib-meeste» väsinud sammud jäid päeva lõpuks nii tõntsiks, et nad ei jõudnud enam kuigi kaugele minna. Ja võib-olla ei olnudki kuskile minna


RAILWAY
LOST
PROPERTY
(SALES DEPT.)
405 STRAND WC 2
RAILWAY
LOST
PROPERTY
(SALES DEPT.)
405 STRAND WC 2

«Ainus ajaleht, mis kuulub lugejale endile»

Kas Hyde Parki tuleb võtta tõsiselt?



Pub'e nimetatakse ka töötavate inglaste klubideks

Järgmisel leheküljel — *pub*'i peremees



viidud suuremõõtmelised eksperimendid väga suurt huvi. Kuigi otseste paralleelide tõmbamine ei ole alati võimalik, esineb mitmetes küsimustes siiski küllalt olulisi analoogiaid, mis võivad õigeaegsel arvestamisel aidata meilgi vältida suuri möödalaskmisi. Eriti väärtuslikud on need kogemused, mis on juba saadud jalakäijate teede eraldamisel sõidutänavatest ja uute ühiskondlike keskuste väljaehitamisel.

Maailma kaasaegses arhitektuuris koteeritakse eriti kõrgelt Coventry uut keskust kui esimest kaalukat ja õnnestunud suurejoonelist eksperimenti, milles on täielikult realiseeritud liikluse segregatsioon. Sinna suundus me autobuss järgmisena.

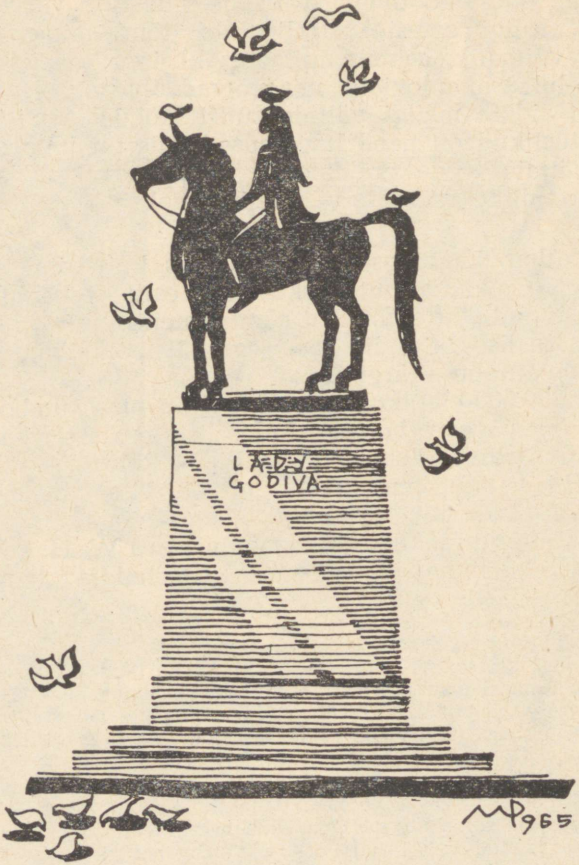
Ka 300 000 elanikuga Coventryl on oma sümbol. Selleks on vägeva hobuse seljas istuv alasti kaunitar «Leedi Godiva», skulptor William Reid Dicki poolt pronksi valatud monument, mis tervitas meid linna keskväljakule jõudmisel.

Vastuvõtul raekojas jutustas linnapea W. H. Edwards külalistele linna legendaarse kaitsehaldja kangelasteost:

«Leedi Godiva elas 11. sajandil. Tema mees — Coventryd valitsenud lord Leofric — maksustas linnaelanikke tapvalt kõrgete maksudega. Linnaelanike palvetest härdunud kaunihingeline daam keelitas oma abikaasat makse vähendama. Brutaalne mees olevat seda lubanud üksnes tingimusel, et tema naine sõidab alasti läbi kogu linna.

Sellest järeleandmisest innustunud leedi Godiva pöördus linnaelanike poole palvega, et need suleksid keskpäeval kõik aknad luukidega, ja sõitiski kogu oma katmata võluvuses läbi peatänava. Lord pidas antud sõna, linn jäi elama ja elab tänaseni.

Coventry korrektsed elanikud ei olevat õigel momendil saanud daami segamatult vaadelda. Seepärast oli linnavalitsus hiljem sun-


LADY
GODIVA
MP 965

nitud teda pikemaks ajaks pronksskulptuurina keskväljakule välja panema.

Õigel ajal julges leedi Godivat läbi aknaluuki puuritud ava silmitseda ainult Piiluja Tom, kes legendi järgi olevat ka silmapilkselt pimedaks jäänud. See kõlvatu mees ei pärinenud aga mitte kombelisest Coventryst, vaid hoopis Birminghamist. Ent olgu see igaks juhuks külalistele teada ja hoiatuseks.»

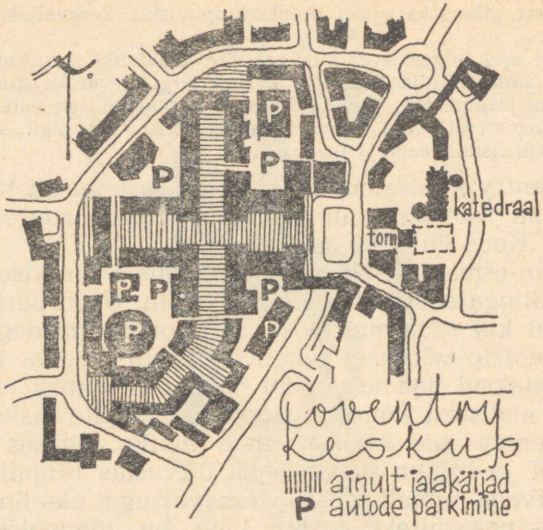
Coventry kuulsaima daami kangelastegu oli jäädvustatud ka raekoja saali otsaseina katval suurel gobeläänil. Koos Piiluja Tomi silmaga.

Nägin esmakordselt elus originaalis abstraktse kunsti vahenditega edasiantud naisakti võlu. Usun päris kindlasti, et kui seda suurteost saaks oma silmadega näha lord Leofric või veel parem — leedi Godiva ise, siis maksustaksid nad üsna ühel meelel Coventry elanikke uuesti endistest kümneid kordi kangemate maksudega.

Coventry uus keskus, mida meile alguses suurel maketil ja hiljem vabas õhus tutvustas tüüpilise inglise relvaga, nimelt musta vihmavarjuga, üks linna loojaid — peaarhitekt Arthur Ling, on tõepoolest väga teravmeelselt kavandatud. Selle arhitektuuris tunnetame vaieldamatult oskaja kätt, matemaatiku mõistust, kunstniku hinge ja armastaja südant.

Tsentrumi kompleks, millesse on koondatud hotell, restoranid, sööklad, kohvikud, kõik vajalikud kauplused, linna peamised ametiasutused, teater ja kino, kujutab enesest põhiplaanis ristuvaid väljakuid. Ristuvad väljakud on määratud ainult jalakäijatele, kaunistatud suurte puude, basseinide, skulptuuride ja purskkaevudega, varustatud istepinkidega.

Väljakutelt on hõlpus külastada kõiki kauplusi ja muid asutusi, mis asuvad ümbritsevate hoonete kahel alumisel korrusel. Teise korruse kaupluste ees kulgeb



kogu ulatuses lai lahtine galerii, millele juhivad arvukad trepid. Galerii on ühtlasi vihma eest kaitsvaks varikatuseks esimesele korrusele.

Kogu transport toimub väljaspool keskust. Autode parkimiseks on väljaspool jalakäijate väljakuid mitmekorruselised garaažid. Autode parkimiseks kasutatakse ka mõnede kahekorruseliste kaubandus- ja turuhoonete lamedaid betoonkatuseid, kuhu juhivad üles- ja allasõidurambid.

Keskuse hoonestus on üldiselt kolme- kuni viiekorruseline. Alumistel korrustel paiknevatest kauplustest kõrgemal asuvad büroo- ja ametiruumid. Linnaehitus-

likult mõjub nii keskuses kui ka mujal väga hästi erinevate korrustearvude kontrastne rakendamine.

Keskuse hoonete fassaadides kasutatakse palju klaasi, keraamikat, poleeritud graniiti, alumiiniumi, roostevaba terast, punast vaske ja värvilisi plastmasse. Puit on Inglismaal kaugelt sisseveetava importartiklina suhteliselt kallis, mille tõttu seda meelsasti püütakse asendada kohalike materjalidega — kuigi mitte odavamatega.

Seevastu ehitatakse aga elumajad põhiliselt tellistest üsna vanade, Egiptuse-aegsete meetoditega.

Arhitektuuris ei saa alati täpselt hinnata, milline lahendus on parim. Vastupidiselt matemaatikale, kus ainult üks tulemus osutub õigeks. Ent kuigi vahel ei õnnestu määrata parimat, siis saab ikkagi enam-vähem öelda, mille poolest lahendused erinevad.

Nii Stevenage'is kui Coventrys suudeti vältida isikupärase arhitektuuri asendamist lõputult korduvate anonüümsete tüüpvormidega. Ent Stevenage'i äärerajoonides võis veel selgesti tunda ühte puudust, mis mõnedele Nõukogude delegatsiooni liikmetele tundus koguni voorusena. See oli arhitektuurilise erinevuse kadumine linna ja maa vahel, mille inglased on ameeriklaste eeskujul ristinud «subtoopiaks».

Tihedasti asustatud saareriigi kaunist loodust ähvardavad rikkuda igast suunast pealetungivad kahekorruseliste rida- ja individuaalelamutega hoonestatud laialivalguvad asulad. Neis kaovad juba maaelu peamised eelised, ent jäävad täiel määral saavutamata. ka linnade plussid. Väikest Stevenage'i võis lugeda veel sellist ohtu sisaldavasse suurusjärku.

Coventry oli aga juba linn mis linn.

«Subtoopia» kontrollimatu laienemise vastu astuvad pidevalt välja inglise progressiivsemad arhitektid.

«Subtoopia» jätkamise poolt aga võitlevad sajad ja tuhanded suuremad ja väiksemad ehitusfirmad, spekulandid, maavaldajad ja autotehased, kellele väikeelamute massiline hajutatud püstitamine kogu saarel on puhtakujuline äriküsimus.

Sellest probleemist oli pikemalt juttu meile Coventryga tutvumisel saatjaiks tulnud kohalike arhitektide W. A. Jamesiga ja George Collinsiga. Nad kõnelesid mõlemad üsna ühest suust, et «subtoopia» ähvardab juba praegu kogu Inglismaad alla neelata:

«Ilma igasuguse põhjuseta raisatakse hõreda ehitusviisiga ära väärtuslikud ja asendamatud maa-alad, mida meie väikesel saarel juba ammu enam ei jätku. Nõukogude Liit, Prantsusmaa, Rootsi ehitavad hoolimata väiksemast elanike arvust igal ruutkilomeetril mitmeid kordi kõrgemaid maju ja tihedamini asustatud elamurajoone kui meie. Nii on ka õige ja loogiline, sest tänapäeval tuleb elanike arvu kiirele kasvule mõeldes luua kompaktsemaid ja vähemalt teatava minimaalse suurusega linnu. Mitte aga silmapiirini venivaid külasid. Asi peaks olema kõikidele arusaadav, ent senini ei ole meil õnnestunud omavolilist hoonestamist kusagil mõistliku kontrolli alla võtta, peale kümmekonna uue linna. Sest Inglismaal on kogu stiihilisel ehitustegevusel ainult üks tõeline arengustiimul: ühtedele on ehitamine kasulik, teised aga ei saa ilma hooneteta elada.»

Jalutasime uue keskuse kiviplaatidel, tõusime aegajalt kõrgemale ja laskusime alla mööda arvukaid hästi proportsioneeritud elegantseid treppe. Igal sammul tundsime, kuidas meistrid olid suutnud panna uue linna elu toredasti tiksuma, kuidas meie ümber kõndivad täiskasvanud ja lapsed olid kõige vastlooduga rahul ja sellele uhked.

Kuhu ka ei vaataks — ikka nägime midagi haaravat.

Fotoaparaadid aina klõpsusid. Iga natukese aja pärast tuli vahetada filmikassette.

Palju poleeritud vitriinklaasi. Lihtsad jooned, selged pinnad. Lamedad katused. Suured, ehitamise ajal hoolsasti säilitatud ja kaitstud puud pehmendavad arhitektuuri geomeetrilist karmust. Ka heakorrastuses on lõpetatud iga pisiasi, olgu see urn suitsuotste jaoks, pilud betoonis jalgrataste parkimiseks või vasest rõngakesed kaupluse sissepääsu kõrval jalutama toodud koerte ajutiseks kinnisidumiseks. Telefoniputkad, kioskid ja reklaamtahvlid on ühendatud ühe katuse alla huvitavaks ruumiliseks kompositsiooniks.

Kusagil ei näe ühtegi niinimetatud tagahoovi. Kõik fassaadid on võrdselt hästi kavandatud ja ehitatud võrdselt väärtuslikest materjalidest.

Coventry uues keskuses tekib tänapäeval üsna harva esinev meeleolu. Niisugune, nagu Veneetsias Püha Markuse platsil, kuulsal *piazza*'l. Ent mitte vee sädelusest ja ajalooliste kaarkäikude hurmast. Hoopis sellest, et on väga vaikne. Puudub transpordivahendite mürin ja alateadvusele häirivalt mõjuv pidev tempo.

Inimestel on korraga väga vaba, muretu ja hea olla. Suurepäraselt valitud mastaabiga väljakuid ja ühenduskäike piiravad hooned loovad suletuse ja kaitstuse sõbralikult sooja tunde. Päike sillerdab kõndijate vahel suliseva purskkaevu veeniredes. Selle äärde on rahumeeles omapead ootama jäetud lapsevankreid ja tuvisid peletavaid mudilasi. Kostab vaid vaikset vee vulinat ja nõelkontsade kõpsumist kiviplaatidel.

Niisuguse *piazza*'ga kaasaegses linnas tahaks heameelega elada.

Coventry uue keskuse võluvuse võti paistab peitu-

vat väga täpselt valitud ja paika pandud arhitektuurilistes kontrastides.

Kõrge vaheldub madalaga.

Avarusele järgneb suletus.

Peen tekstuur läheb ootamatult üle robustsele.

Uue vahelt pistab siin-seal pea välja suure pieteeditundega säilitatud vana, mis on kuidagi suutnud sõjaaegsed pommitamised üle elada.

Kes on uue linna loojad?

Professor William Holford kirjutab:

«Nii taandudes kui edasi minnes on Coventry alati ise olnud võimeline oma trummi lööma. Ta pole kunagi vajanud laenatud trummimeest maailmale teatamiseks, et ta on taas asunud marsile.

Kõikidest sõjas purustatud Briti linnadest on just tema suutnud rekonstrueerimisel saavutada suurima ühtsuse. Arhitektuurilises mõttes on Coventry täna niisama iseloomukindel kui viieteistkümnendal sajandil. Ja ka niisama enesekindel hoolimata sellest, et keskaegne käsitöökunst on pidanud teed andma massproduktsioonile ja et koos sellega on kahjuks kaduma läinud palju peenust ja eripära.»[1]

Linna rekonstrueerimise kava asus koostama juba sõjapäevil, vahetult peale 1940. a. novembri kohutavat pommirünnakut, tolleaegne linna peaarhitekt Donald Gibson. Alates 1955. aastast jätkas tema tööd uus peaarhitekt Arthur Ling koos oma lähemate abilistega.

Satelliitlinnad Coventry ja Stevenage ei ole Londonile lihtsalt linnad-magamistoad. Neil on omad tööstused, administratiivasutused ja muud vajalikud ettevõtted, et rakendada kõik elanikud kohapeal tööle ja vältida pikki sõite.

Vastvalminud suured tehasekorpused on ka arhi-

[1] «Architectural Design» 1958, nr. 12, lk. 480.

tektuurilt laitmatud. Erilist rõhku on pandud uute tehaste võimsate masside proportsioneerimisele, pinnakattematerjalide valikule, akende jaotusele, hoonete endi ja lahtiste tehniliste seadmete heale kujundusele ning silueti väljendusrikkusele.

Inglismaa niisket, suitsu- ja uduküllast atmosfääri arvestades on fassaadid kaetud peaasjalikult loomuliku värvitooniga siledapinnaliste viimistlusmaterjalidega (värvilised betoonplaadid, anodeeritud alumiinium, glasuuritud keraamilised kivid jne.), mis on väga püsivad ja ei nõua edaspidi mingit remonti. Peaaegu täielikult on välditud krohvi, puidu ja värviga kaetud pindade kasutamist, kuna need, arvestades ka ekspluatatsioonikulusid, lähevad lõppkokkuvõttes esimestest kallimaks. Pealegi ei ole viimased nii nägusad.

Katuste katmisel tarvitatakse ohtrasti imeõhukesest raudbetoonist monteeritud koorikuid, hüperboolseid paraboloide ja rippuvaid konstruktsioone, mis mitmekesistavad märgatavalt ehituste välisilmet ja siluetti.

Küsisin George Collinsilt, miks linnas siiski veel nii palju koristamata varemeid ja tühje ehitusplatse leidub, tükati isegi vahetult uue keskuse kõrval.

Ta vastas käsi laiutades:

«Me oleme siin täiesti võimetud. Linna edasine väljaehitamine on üldse kammitsatesse surutud. Sest pärast 1946. aasta akti ei suutnud omavalitsus rahapuudusel võõrandada kõike linna ehitamiseks vajalikku maad. Tänaseks on sõjajärgsete summadega väljamakstud krundid juba eranditult täis ehitatud. Ent sel ajal ostmata jäänud naaberkruntide hinnad, millel pärast pommitamist polnud peaaegu mingisugust väärtust, on uue keskuse valmimise järel pööraselt kalliks kruvitud.

Kui juba omal ajal tuli puudu summadest, siis nüüd ei jätku neid ammugi. Ja nii me siis ootame, käed rüpes, kuni ilmub mingi

raske rahamees ja jälle mõne tükikese kusagilt otsast ära hammustab. Seejärel aga hakkame temaga vägikaigast vedama, sest tavaliselt ei taha niisugune inimene linna generaalplaani põhimõtetest kuuldagi. Sageli soovib ta ehitada mingit uut tehast otse keset planeeritud tänavat või elurajooni. Meil kulub niisugustes kaklustes palju asjatut energiat. Loominguliseks tööks jääb kahjuks aina vähem võimalusi. Linna generaalplaan (inglise keeles *master plan*, s. t. «peremees-plaan») aga hakkab muutuma «teenerplaaniks» (*servant plan*), kuhu kanname kohusetruult peale olude sunnil «erandkorras» tehtud kõrvalekaldumisi. Nii me elame viimastel aastatel. Arhitektuurilises mõttes isegi halvemini kui vahetult pärast pommitamist.»

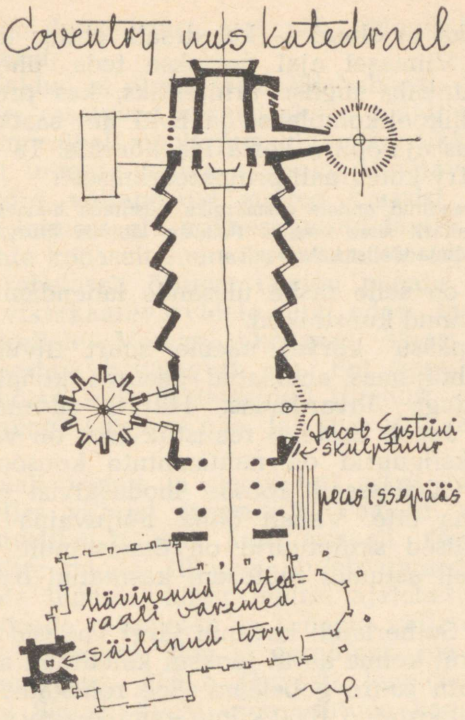
Vesteldes olime jõudnud Coventry vastvalminud katedraali juurde.

Kolmesaja viimase aasta jooksul on see ainuke Inglismaal ehitatud uus katedraal. 1951. aastal korraldatud rahvusvahelisel arhitektuurivõistlusel võitis esikoha ja projekteerimise lepingu arhitekt Basil Spence. Tema projekti kohaselt ei kuulunud sakslaste poolt puruks-pommitatud vana katedraal (millest oli kummalisel kombel alles jäänud kõrge torn!) taastamisele. Selle kõrvale ehitati uus, kaasaegne «jumala kuningriigi töökoda ja uskumise laboratoorium».

Jumalateenistuste kõrval pidi uus Püha Michaeli nime kandev katedraal sobima ka kontsertide ja teatrietenduste korraldamiseks. Raadio- ja televisiooniülekanneteks olid installeeritud statsionaarsed seadmed. Pühakoja kaasaegsusest kõnelesid ka mitmed plaanil leiduvad nimetused, nagu näiteks «Tööstuse kabel», «Ühtsuse kabel», «Internatsionaalne tsentrum», «Raamatukogu» jne.

Kogu ehitusel olid õige imposantsed mõõtmed: pikkus 150 meetrit, laius 29 meetrit, kõrgus üle 30 meetri.

Hoolimata sellest, et kiriku projekti juba aegsasti enne ehituse algust laialdaselt populariseeriti, ei ole



Inglismaa ja Coventry elanikud selle moodsa hoonega seniajani suutnud harjuda. Basil Spence'i oma sõnade järgi oli talle saadetud üle 700 protestikirja, millest ta 80 protsenti pidas jämedateks, 20 protsenti koguni ülimalt jämedatoonilisteks.

Kuidas ka ei olnud — katedraali ehitus tegi autori kuulsaks. Viimasel ajal peetakse teda üheks kõige enam nõutavaks inglise arhitektiks, kes projekteerib mitmeid ülikoolikomplekse ja Briti uut saatkonnahoonet Roomas ajaloolise Porta Pia kõrvale. Ta ise kirjutas Coventry katedraali projekteerimisest:

«Ma ei seadnud endale eesmärgiks püstitada hoonet selleks, et sinna ühte altarit sisse tassida. Püüdsin lähtuda liturgilisest tsentrumist ja nii luua tõelist katedraali.»

Autorit on selle raske ülesande lahendamisel tugevasti abistanud kunstnikud.

Peasissepääsu kõrval näeme suurt tiivulist Püha Michaeli hõljumas aheldatud Saatana kohal ja teda vägeva odaga ähvardamas. Hiljuti surnud inglise kunstniku Jacob Epsteini realistlik teos on väga huvitav. Pronksfiguurid on nähtamatute konsoolide abil riputatud välisfassaadi roosast looduskivist monumentaalse seina ette. Vabalt õhus hõljuvaina mõjuvad ümarplastilised skulptuurid on õnnestunult ja täiesti uudsel viisil astunud tüütuseni kasutatud bareljeefide asemele.

Graham Sutherlandi kavandi järgi kudusid 15 prantsuse kangrut kolme aasta jooksul katedraali altariseina jaoks tohutu suure gobelääni. See rohekates toonides ühes tükis teostatud 1000 kilogrammi kaaluv vaip moodustab fooni Kristuse müstiliselt mõjuvale ja ligipääsmatuna tunduvale kujutusele.

Inglise jumalateenistuse traditsioone silmas pidades oli arhitekt kogu välisvalguse suunanud altarile. Kahjuks jäävad seetõttu saalisviibijatele täiesti nähtamatuks saehambaid meenutava põhiplaaniga hoone välisseintesse müüritud kaunid värvilised vitraažid. Neid

võivad jumalateenistuse ajal näha ainult piiskop ja kirikuteenrid.

Ent mõeldud ei olnud vitraažid halvasti: kahel pool kirikulööv reastuvad kõrged aknad pidid paarikaupa edasi andma ühelt poolt jumalikku täiuslikkust ja teiselt poolt inimese püüdu täiusele. Huvitavalt valitud põhitoonides väljapeetud suured klaasist kunstitööd kujutasid inimese elu mitmesuguseid faase. Nad pidid autori tahte kohaselt suunama inimmõtte lapsepõlve ja nooruse roheluselt õitseva täisjõu punale. Sealt eluküpsuse vikerkaarevärvidele ning edasi tarkuse sinisele ja kullale. Viimase aknapaari särav kuld pidi sümboliseerima hauatagust elu. Ent nagu juba öeldud — kõike seda läbimõeldud toredust ruumi siseneja või pingil istuja ei näe. Ja suur «ah!» jääbki kuulmata.

Katedraali vägev ja detailidest rikas interjöör ei haara selles viibijat seesmiselt. Vaatled ruumi küll puhtmõistusliku huviga, kuid kusagil sügavamal ei hakka mitte midagi liikuma. Tuleb ühineda arvamusega, mida lugesin ühest inglise ajalehest: «Puudub põhjus sõnade otsimiseks ja tunnete väljendamiseks.»

Selgub, et suurus üksi ei garanteeri iga kord veel monumentaalsust. Pisike igavesti leegitsev tulekeel Tundmatu Sõduri haual võib osutuda kaugelt monumentaalsemaks kui kainelt ja kuivalt kaalutletud kümned tuhanded kantmeetrid ehitusmahtu.

Kui olime lõpetanud katedraali vaatlemise, pöördus George Collins meie poole:

«Fašistid hävitasid Coventry. Püha Michaeli katedraali ehitamise ajal katsusid sakslased seda ise ära unustada ja meidki unustama sundida. Lääne-Saksamaa juhtivad isikud sõitsid korduvalt siia, et

väljendada linnale oma sümpaatiat ja lugupidamist. Sümboolsete žestide ja annetustega katedraali heaks püüti edasi anda Saksa valitsuse kõige paremaid poolehoiutundeid. Lääne-Saksa üliõpilasi ja käsitöölisi saadeti isegi ehitustöödest osa võtma. Vana katedraali purukspommitatud varemete alla keldrisse ehitasid noored sakslased nn. «internatsionaalse tsentrumi» suure saali ja raamatukoguga, et luua võimalusi kontaktideks.

Need kontaktid arenevad aga väga visalt.

Coventrys mäletatakse veel liiga hästi sakslasi. Me teame, kes nad on.

Me teame ka seda, kes on stalingradlased. Selle kuulsa linnaga on meie linn sõprusvahekorras. Ilma Stalingradita oleks kogu Inglismaa muutunud samasuguseks kalmistuks, nagu oli peale sõda meie linn. Venemaa võttis viimases sõjas enesele suurima koorma ja vedas selle auga välja. Seda ei saa ükski Coventry elanik unustada.

Me oleme siin aktiivselt igasuguse sõja õhutamise vastu, militarismi vastu. Küllap mõistus võidab.»

George Collins oli muide seesama konservatiivide partei liige, kellest oli juttu üsna alguses.

Ühe juhusliku kohtumise järgi laia üldistust teha oleks muidugi ennatlik. Ent siiski oli väga meeldiv tutvuda inimesega teisest leerist, kelle seisukohad üsna mitmetes asjades olid meile lähedased.

Võideldes rahu eest kogu maailmas vajame väga erinevate poliitiliste vaadetega inimeste laia toetust. Sealjuures on vististi kindlam toetuda nendele, kes oma vaadetesse mitte lihtsalt pimesi ei usu, vaid sealjuures ka mõtlevad.

Demokraatlike vabaduste maa!

Inglismaal pidavat puuduma paragrahvidega fikseeritud konstitutsioon, samuti ühtsed õigusnormid, üleriigiliselt kehtivad seadused. Neid asendavat traditsioonid, tavad, head kombed, mitmesugused kohalikud kohtukoodeksid. Kuna kõik, mis ei ole just lausa keelatud, olevat lubatud, siis sellest tulenevatki britlaste põline komme elada vabalt ja sundimatult.

Džentelmenlikult.

Mõistete *fair play* ja *good sport* kohaselt.

Alluda ainult niisugusele võimule, mida nad ise tunnustavad.

Täita ainult selliseid ettekirjutusi, mida nad ise õigeks peavad.

Keelduda sõjaväekohustust täitmast ja kukutada valitsust, kui nad ise seda vajalikuks peavad.

Niisuguste ja paljude teistsuguste demokraatlike vabaduste olemasolule juhitakse päevast päeva oskuslikult saareriigi päriskodanike ja külaliste tähelepanu. Neid kuulsaid vabadusi õppisime meiegi oma lühikese reisi kestel mõningal määral tundma.

Kõikidel pargimurudel tohib tõepoolest käia, istuda, lamada, einetada, prahti maha loopida, suudelda, koeri üleliigsest vabastada ja lapsi mängitada.

Tänavatel võib kõndida ükskõik missuguses riietuses, sõita igasuguste sõiduriistadega, kui need aga üldse veel vähegi liiguvad.

Spetsiaalkauplustest saab soovi ja raha kokkulangemise korral osta sõna otseses mõttes kõike. Kas või tiigrite topiseid, torupille, meteoriite, luukeresid, jahtlaevu, suurtükke, voorimehetroskasid, purskkaevusid, võltsitud ja võltsimata kunstiteoseid (18., 19. ja 20. sajandi meistrid, impressionistid, realistid, uued progressivistid, maagilised realistid, intellektuaalsed primitivistid, tundmatud modernistid jne. jne.).

Tasuta tohib külastada kõikvõimalikke muuseume.

Tasu eest võib üürida valehabeme, ratsahobuse (21 šillingit tund), lennuki (84 šillingit tund), mootorpaadi (500 kuni 900 šillingit nädal), väga napilt riietatud daami või ülipidulikus ametiriietuses ülemteenri (63 šillingit õhtu eest — firmalt «John Personal Services»).

Õiget telefoninumbrit valides võite kuulda viimaseid kriketi- ja jalgpallitulemusi, ilmateateid koos teeolude kirjeldusega 50 miili raadiuses ümber Londoni, päevauudiste lühikokkuvõtet, vastuseid küsimustele (näiteks: millega sõita külast A linna C, mis kellast mis kellani on avatud Jersey hertsogi suvemaja või kust saaks osta 30 tonni lund).

Telefoni abil võib lasta ennast ka õigel kellaajal äratada või kindlaks tähtajaks midagi meelde tuletada. 168 šillingi eest kvartalis saab kasutada koguni niisugust teenust, millega teie eest võetakse kogu ööpäeva jooksul vastu kõik telefonikõned, vastatakse neile viisakalt ja saadetakse selle kohta perioodiliselt lühidat informatsiooni aadressil, mille jätsite.

Ühe minuti jooksul valmistatakse teist soovi korral ülesvõte.

Kahekümne nelja tunni jooksul ööpäevas on võimalik külastada mõningaid kauplusi, saunu, restorane, baare, automaatfotografeerimise kabiine, lillemüügi punkte, apteeke jms.

Täiuslik paistis olevat ka eraomandi vabadus. Väga tihti võisime lugeda silti *private*, s. t. eraomand. Erapargid, erametsad, erajärved, erajõed, erateed, erasillad, eramerekaldad, eramäed. Mõnda neist tohtisid lihtsurelikud isegi vaadelda pärast seda, kui nad olid kassasse maksnud vastava tasu ja lunastanud pileti. Enamikku aga mitte.

Inglased olid sellega nähtavasti harjunud. Laupäeviti ja pühapäeviti sattusime sagedasti bussiaknast nägema nädalalõpu veetjaid, kes olid oma masinad ja järelvagunid parkinud või telgid püstitanud otse automagistraalide äärsetele riigile kuuluvatele teelaiendusribadele. Need olid tihtipeale ainukesed alad ilma plakatita *private*. Kohalikke puhkajaid ei paistnud seesugused tingimused eriti häirivat. Bussis sõitvaid, meie oludega harjunud kirglikke kala- ja jahimehi vapustasid aga niisugust sorti «vabadused» hingepõhjani.

Suuri vabadusi oli kõikjal loodud ka kunstiga tegelemiseks. Kunsti kõlava nime all võis väljakutele paigutada kuitahes mõistatuslikke terassõrestikke. Kunstniku kõlava nime all võis almuseid korjata, maalides kriitidega sillutisele isuäratavaid natüürmorte ja mitmesuguste riigijuhtide portreesid. Küsisin ühelt niisuguselt tänavakunstnikult:

«Teil on üsna ilusad tööd. Kas olete kusagil õppinud?»

«Mina mitte. Ma asendan. Kunstnik läks momendiks kino vestibüüli. Tal tekkisid millegipärast külmavärinad.»

Täielik vabadus on ka magada. Igal pingil ja igal kellaajal. Igaks juhuks hoiatab Osbert Lancaster siiski oma «Londoni juhis»:

«Teie mõnutunde tõstmiseks ootab teid iga paari tänavanurga taga mõni strateegilise plaani kohaselt paigutatud käimlatest. Hoidke käepärast üks penn, kuigi erilise vajaduse korral võidakse teile koguni tasuta ohverdada vaba iste. Ent ärge arvake, et teie penn hangib teile privileegi mugavaks tukkumiseks kuni koidikuni — politsei armastab hoida külastajaid liikvel . . .»

Paistab, et see hoiatus ei olegi tegelikult nii üleliigne. Magajaid kohtas Londonis tõepoolest ka kõigis kõige käidavamates paikades. Magati allmaaraudtee jaamades, kinodes, haljasaladel, pinkidel. Otse uskumatult paljudel inimestel tundus suures maailmalinnas esinevat mingi eriline unevajadus. Nähtavasti ka mingi eriline väsimus. Sellest võis hästi aru saada, kui mõelda kas või nendele elatanud inimestele, nn. «võileib-meestele», kes kandsid päevast päeva varahommikust hilisõhtuni raskeid reklaamplakateid City rahvarohketel kõnniteedel. Vanakeste väsinud sammud jäid päeva lõpuks juba niivõrd tõntsiks, et nad ei jõudnud tõepoolest kuigi kaugele minna. Ja võib-olla ei olnudki kusagile minna.

Ka inglise ajakirjandust iseloomustati meile korduvalt kui ääretult vabameelset. Isegi Esimese ja Teise maailmasõja raskete pommitamiste karmidel päevadel

ei olevat ajalehed hetkekski lakanud ka oma valitsust teravalt pommitamast süüdistuste ja kriitikaga.

Seegi vabadus ei ole aga vist päris juhuslik. Kodanluse valitsevad ringkonnad tunnevad hästi diskussioonide psühholoogilist mõju. Tunnevad hästi osavat mõtete vangistamise kunsti mõtete vabastamise illusiooni varjus. Ilmselt seda mõtleski Lloyd George, kui ta 1915. aastal teatas:

«Ma ei pea niisugusest asjast mitte midagi — hoida avalikkust teadmast seda, mida ta peab teadma. Kui me avalikkusele midagi ei kõnele, siis ei saa me teda ka koostööle mõjutada. Rahvas, kes tõde ei suuda taluda, ei suuda ühtegi sõda võita.»

Ja 13. novembril 1917:

«Me oleme suuri võite võitnud. Kui ma aga meenutan kohutavaid ohvreid, siis mõtlen ma mõnikord — parem oleks, kui meil poleks tarvis olnud nii suuri võite võita.»

Lugejate laiad hulgad arvasid nendes sõnavõttudes midagi väga inimlikku ja lohutavat märkavat. See andis nagu uut jõudu. Kas instinkti või kaine kaalutluse tulemusena tabasid targa variseri avameelsused inglaste hinges väga tundlikke kohti.

Tänapäevalgi püsib Ühendatud Kuningriigi kümnete miljonite lehelugejate hulgas arvamine, et valdav enamik ajakirjanikke kirjutab täiesti vabalt ainult seda, mida ta ise õigeks peab ja mis vastab tema vaadetele.

Tegelikult on peaaegu kogu inglise ajakirjandus kontsentreeritud väikese miljonäride grupi kätte, nagu selgus eriti kujukalt 1961. a. asetleidnud «ajaloos enneolematu ajalehesõja» ajal, mis puhkes ootamatult suurimate ajakirjanduse magnaatide vahel. TASS-i korrespondendi V. Prokopjevi andmetel



«dikteerivad nende ajalehtede ja ajakirjade sisu, mida loeb 80 protsenti inglastest, kolm ajalehemagnaati — Cecil King, lord Rothermere ja lord Beaverbrook. Suurimaks magnaadiks on King. C. Kingi ja Kanada miljonäri Roy Tomsoni vahel puhkes võitlus suure ajalehetrusti «Odhams Press» omandamise pärast. «Gigantide jagelus» — nii iseloomustas ajakirjandus seda võitlust. «Gigantide jagelus» tõmbas endale Inglise laia avalikkuse tähelepanu ning näitas, millisel määral on ajakirjandus kontsentreeritud väikese miljonäride grupi kätte. Ajakirjanduse monopoliseerimise vastu avaldasid protesti kõigi parteide esindajad parlamendis, ametiühinguorganisatsioonid, ajakirjanikud ja trükitöölised. Kuid valitsus piirdus teatega, et ajakirjanduses valitseva olukorra uurimiseks moodustatakse nn. kuninglik komisjon.

Sellest võitlusest tuli võitjana välja C. King, ajalehetrusti «Daily Mirror» juht. Trust «Odhams Press», mis oli kontrollinud kahe keskajalehe ja 130 ajakirja väljaandmist, lõpetas oma eksisteerimise. Praegu on selle ajakirjanduse kroonimata «kuninga» käes (olgu öeldud, et «king» tähendab inglise keeles «kuningas») faktiliselt monopol 482 ajalehe, ajakirja ja muu perioodilise väljaande üle, mis ilmuvad mitmemiljonilistes tiraažides.

Kingi «dünastia» käsutab 100 miljoni naelsterlingi suurust kapitali ning selle mõju ulatub väljapoole Inglismaa piire. Temale kuulusid Gaana, Nigeeria, Briti Guajaana ja teiste maade juhtivad ajalehed. King käsutab ka Inglise suurimat ajalehepaberi kompaniid.

Lord Rothermere'i varandus on Kingi kapitaliga võrreldes väike — «kõigest» 20 miljonit naelsterlingit. Temale kuuluvad Bristolis, Edinburghis, Glasgow's ja teistes Inglismaa suurlinnades ilmuvad ajalehed ning ajakirjad üldtiraažiga 6 miljonit eksemplari.

Väiksem pole ajalehemaailmas ka lord Beaverbrooki kaal. Tema

ajalehed ilmuvad tiraažiga 8,5 miljonit eksemplari ning ta käsutab rohkem kui 7 miljoni naelsterlingi suurust kapitali.

Inglismaal on ajalehtede ning ajakirjade väljaandmine ja levitamine bisness, mis annab suurt sissetulekut. Enne «Odhams Pressi» enda kätte haaramist sai King igal aastal umbes 6,5 miljonit naelsterlingit kasumit. «Odhams Pressi» peremehed said 4 miljonit, lord Rothermere 3,5 miljonit ja lord Beaverbrook 2 miljonit naelsterlingit aastas.

Isegi konservatiivne ajaleht «Observer» tunnistas, et ajakirjandus on kapitalistlikes maades «... kommerts- ja ainult kommertsettevõte, mida müüakse ja ostetakse koos toimetajaga, koos kõigi toimetuse töötajate ja lugejatega... Ainsaks kriteeriumiks on kasum, mida ta toob.»

Inglismaa ajakirjanduse vabadusest rääkides oli peaminister Macmillanil ühes suhtes õigus. Inglismaal võib tõepoolest igaüks hakata lehte välja andma: seadusi, mis seda keelaksid, ei ole. Alustamiseks peab olema kõigest umbes 4 miljonit naelsterlingit, s. t. peab olema miljonär. Peale selle on tarvis, et ajalehe väljaandmist toetaksid suured kommertsfirmad, kes kulutavad igal aastal reklaamiks ligi 2000 miljonit naelsterlingit. Ükski ajaleht ei saa praegu eksisteerida ainult lehe müügist saadavast sissetulekust. Iseloomulikuks näiteks on Beaverbrooki kontsern, kes sai 1959. aastal ajalehtede ja ajakirjade müügist üle 13 miljoni naelsterlingi. Kuid kontserni kulutused olid suuremad kui 27 miljonit naelsterlingit. Reklaamist saadav sissetulek katab kulutused ja annab peale selle ka veel suuri kasumeid. Seega sõltuvus suurtest kauba- ja tööstuskompaniidest, kes on põhilised reklaami andjad, määrab ajakirjanduse suuna, muudab ta suurmonopolide ruuporiks.

Inglise ajakirjanduse monopoliseerimisest ja selle kontsentreerumisest järjest väiksema kapitalistide rühmituse kätte annab tunnistust asjaolu, et ajalehed, mis ei pea vastu võimsamate ajalehekoondiste konkurentsile, kaovad. Niisugune saatus tabas näiteks suuri keskajalehti «Sunday Graphic», «Empire News», «News Chronicle» ja «Star». Sama oht ähvardab ajalehte «Daily Herald», mida antakse välja 750 000 naelsterlingi suuruse kahjumiga aastas.

Rikaste ajalehemonopolide võim ulatub üle ajakirjanduse raamide. Peaminister Macmillan väitis parlamendis, et ajalehtede omanike võim on praegu vähenenud. Peaminister argumenteeris seda sellega, et ajalehtedele on tekkinud võimas konkurent — televisioon. Ent faktid räägivad, et see argument ei kannata kriitikat. Televisi-

oonikompanii «Associated Television» suur aktsiate pakk ei kuulu kellelegi muule kui sellelesamale ajalehekuningale Cecil Kingile. Lord Rothermere käsutab suurt osa teise televisioonikompanii «Southern Television» aktsiaid. Seega siis, kontrollides niisugust võimast propagandavahendit nagu televisioon, on ajakirjandusemagnaatidel suurem võim kui iialgi enne.»

Millest võivad siis inglise vabad ajakirjanikud vabalt kirjutada oma peremeeste vabades ajalehtedes? Nad võivad vabalt laimata streikijaid ja streigijuhte. Võivad kiita ametiühingute parempoolseid liidreid. Anda ühekülgset ja tendentslikku informatsiooni sotsialismimaades valitseva olukorra kohta. Kaitsta kolonisaatorite huve. Tõmmata rahvahulkade tähelepanu eemale aktuaalsetelt poliitilistelt probleemidelt, toites nende tähelepanu lehekülgedepikkuse odava sensatsiooni, kõmulugude, filmitähtede ja poliitikategelaste eraelu kirjeldustega, kriminaaljuhtumitega. Kritiseerida valitsust ja valitsuse samme küsimustes, mis ei ole meelepärased ajalehtede peremeestele. Kõike katab kõlav ettekääne, et «just see huvitab lugejat, nimelt seda nõuab lugeja».

Siiski antakse välja ka ühte ajalehte, millest inglased võivad leida teistsugust informatsiooni. See on «Daily Worker», mille esimesele leheküljele on kirjutatud: «Ainus ajaleht, mis kuulub lugejaile endile.»

«Daily Workeri» peatoimetaja George Matthews kirjutab:

«Iga kuu laekuvad tehastest ja kaevandustest, raudteedepoodest, asutustest ja elamukvartaleist üle kogu Inglismaa meie võitlusfondi pennid ja šillingid, millest koguneb ajalehe eksisteerimiseks küllaldane summa.»

Ajaleht võitleb Inglismaa iseseisva välispoliitika eest, astub energiliselt välja välismaiste baaside loomise

vastu Briti saarte pinnal, rahu ja sotsialismi eest. Seda rasket võitlust peab «Daily Worker» olukorras, kus miljonäride ajakirjandus talle ägedalt kallale tungib, püüdes lämmatada tõe häält.

Inglased väidavad endil olevat veel ühe suurepärase demokraatliku vabaduse. Nimelt kui sa ei ole oma eluga rahul — ole lahke, mine Hyde Parki nurgale ja kõnele ennast tühjaks. Kõigest on lubatud rääkida: maksudest, tariifidest, hindadest, palkadest, poliitikast, usust, sõjast, rahust, tööst ja töötusest. Võid avalikult kiruda ükskõik keda, kas või valitsust ja peaministrit ennast. Kuid kuningannat ära puuduta — see ei ole lubatud.

Käisin Hyde Parkis mitmeid kordi ja kuulasin kõnelejaid. Eriti palju on neid pühapäeva õhtuti — üheaegselt inimest 15 kuni 30, igaühe ümber kimbuke kuulajaid — paarikümnest sajani.

Jutud algavad juba valges. Ent nad jätkuvad pargi põlispuude all hilisõise pimeduseni, mida valgustavad vaid üksikud harvad tuhmid tänavalaternad. Suveõhtu salapärases hämaruses on üsna raske eraldada kõnemeest inimesest, kes temaga parajasti vaidleb.

Mõned oraatorid toetuvad oma jutu ja jalgadega otse maapinnale. Teised on roninud kaasatoodud taburettidele, pakk-kastidele või kergetele kokkupandavatele kõnepultidele, millel ilutsevad väikesed tekstid — kõnede põhiteesid.

Millest kõigest siin küll ei räägitud! Keegi propageeris vabaarmastust. Teine tõestas, et tulumaks on liiga kõrge ja maksukoorem jagatud valesti. Päästearmeelaste koor püüdis lauluga kuulajaid «patuteelt» endi



hulka meelitada. Üks vanataat kõneles Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni tähtsusest — vist peamiselt omaenese tähtsuse tõstmiseks — nähtavasti juba nii mitmendat korda, et noored lõõpijad teadsid kõiki ta argumente peast. Iga kord, kui oraator uut lauset alustas, hakkasid nad tema väiteid surmtõsiste nägudega kaasa ümisema nagu mingil kirikutalitusel.

Paljudes sõnavõttudes ei puudunud paras annus huumorit, mis aga nähtavasti ei tohtinud rikkuda mingeid kirjutamata mängureegleid. Nii näiteks lõpetas keegi vanem meeskodanik ägeda, raskelt mõistetava filosoofilise sõnavõtu. Tema järel astus toolile noormees — tõsi küll, väga metsiku habemega — ja alustas:

«Mu eelkäijal oli võimalik kasutada oma sõnavõtus suurt privileegi, mida ma kahjuks ei oma. See privileeg on küpsus, elukogemused, vanus.» Oraator pidas tähendusrikka pausi ja jätkas:

«Ent kui vanusele on liitunud vaimne kõhrestumine, skleroos, siis privileeg lakkab olemast privileeg ja pöördub oma peremehe vastu!»

Üks silmapaistvalt hästi riietatud väga noor mees, ilmselt Ühendriikidest vanematekoju suvevaheajale sõitnud üliõpilane, pidas pika kiidukõne ameerika elulaadile. Ta kõneles suurtest tõusu- ja karjäärivõimalustest ja lõpetas üleskutsega: kes siin ei saa jalgu alla, sõitku kas või jänesena viibimata Ameerikasse!

Kõnelejat hakkas küsitlema noor neeger, kes alustas:

«Mina tulin USA-st Inglismaale, kuna mul ei olnud seal mingeid võimalusi isegi normaalseks elamiseks, kõnelemata tõusust või karjäärist!» Ta hakkas kõnelejale esitama küsimusi palkade, üüride, järelmaksu süsteemi ja muu elulise kohta nii asjatundlikult, et innukas oraator oli ise sunnitud välja arvutama, kuidas ta tavalise töölisena ausalt töötades järelmaksuga ostetud väikese maja alles 140 aasta pärast lõplikult suudab välja maksta, olles sealjuures osamaksudega kolmekordselt katnud elamu tõelise väärtuse.

Kuulati tähelepanelikult. Kui neeger oli küsitlemise lõpetanud ja oraatori jutt ootamatult vaikinud, hüüdis keegi publikust ameerika elulaadi populariseerijale:

«Sa oled ju surnud! Miks sa ümber ei kuku?»

Üks Ameerika ajakirjanik kirjutab, et üht hädakõnelejat kuulates ei ole ta enam suutnud ennast valitseda, on astunud kõnetooli ja kõnelnud algul rahva ning lõpuks ka enese naerma. Seejärel on eelmine kõneleja astunud mehe juurde, kutsunud ta veidi kõrvale ja öelnud:

«Te ärge püüdke teha Hyde Parkist naljanumbrit. See on meie koht, kus meie kõneleme. Me võtame seda tõsiselt. Teie naersite liiga palju!»

Kuid kas Hyde Parki tuleb võtta tõsiselt kui Inglismaa demokraatlike vabaduste praktilist ja ühtlasi sümboolset avaldust?

Tundub, et ei.

Pigem on see kodanluse kaitseventiil, mille kaudu lastakse ohutult välja inimestes kääriv rahulolematus ja tekitatakse neis petlik mulje:

«Aga ma ütlesin! Nüüd arvatavasti nad (kes nimelt, seda kõnelejad ei tea tavaliselt isegi) peavad midagi ette võtma . . .»

Kunagi aastate eest oli mul korterinaaber, kes vahel võttis võrdlemisi tõsiselt napsi ja ei tulnud mitmel päeval ega ööl koju. Kui aga lõpuks tuli, siis pidi naiselt enese kohta ära kuulama õige temperamentse, pika ja põhjaliku ekspertiisi.

Kord sattusin minagi selle juures tunnistajaks olema. Küsisin sosinal:

«Sa lased enesele ka lausa kõike öelda?»

Vastus oli filosoofiline:

«Ei maksa väljagi teha. Las käib alguses maha! Küll siis jääb isegi pidama.»

Võib-olla ma eksin, kuid sama põhimõte näikse paika pidavat enamiku Inglismaa vabaduste suhtes.

Briti monarhism ja kapitalism on vanemaid, seega ka kogenumaid ja salakavalamaid maailmas. Nad ei ekspluateeri töölisklassi enam liiga otseselt, vaid alati mingite vabatahtlike «vabaduste» katte all.

Näiteks kehtib Inglismaal täielik ametiühingute vabadus. Peremehed on ilmselt ise osavasti kaasa aidanud aina uute ja uute ametiühingute loomisele, mille tõttu neid 1961. aasta juulikuu seisuga oli juba 678. Ametiühingud ei jagune tootmisharude, vaid kitsaste erialade järgi. Igas käitises on töölised 10 kuni 30 erineva ametiühingu liikmed. Kui elektrikud streigivad, siis oma tehase teiste ametiühingute liikmed võivad olla selle vastu, samal ajal aga teiste tehaste elektrikud streiki toetada! See keeruline süsteem on loodud väga sihipäraselt, et lõhkuda töölisklassi ühtsust, takistada nende organiseerumist. «Jaga ja valitse» — see on ju võimu kuritarvitajate vana deviis.

Kuid Inglismaa töölisklass hakkab vähehaaval üha rohkem ja rohkem läbi nägema leiboristide juhtkonna kahepalgelist poliitikat. Inglise kommunistid püüavad gruppideks lõhestatud töölisklassi ühendada. See töö hakkab aegamööda tulemusi andma.

Meie Londonis viibimise ajal tühistati kõik «British Overseas Airways» lennukitele müüdud piletid seoses sellega, et enam kui tuhat remonditöölist ühinesid sama kompanii elektrikute ja mehhaanikute streigiga, mis kestis juba 9 päeva. Samal ajal seisid streikide tagajärjel veel mitmed suured tööstusettevõtted. Nii streikisid 300 «Rover Motors Company» töölist, solidaarsusest kuulutasid streigi ka 200 vormijat mitmes Coventry ettevõttes. Birminghamis nõudis töötingimuste paran-

damist 500 autotehase «Fisher and Ladlow» töölist ja alustasid streiki. Liverpoolis kestis 500 metallisti streik. 1961. aasta jooksul oli Suurbritannias 2814 streiki, seega 709 rohkem kui eelmisel aastal. Neist väljaastumistest võttis osa üle miljoni Inglismaa töötaja.

Senini elas 52 miljoni elanikuga emamaa siiski veel suhteliselt hästi ligi 650-miljonilise elanikkonnaga Ühendatud Kuningriigi asumaadest, dominioonidest ja valdustest väljapigistatud kasumite arvel. Kuid asumaade ja poolasumaade iseseisvaks muutumisega kahanevad pidevalt elanikega tihedalt üleasustatud saare otsesed ja kaudsed sissetulekud. Looduslikult on Inglismaa ise ju võrdlemisi vaene, küllaldaselt on tal vaid sütt. Põllumajandussaadustest veetakse sisse üle 50%, tööstustoorainetest aga ligi 90%. Seega ei ole tulevikuperspektiivid kaugeltki hiilgavad.

Kui tööga varustatud tööstustöölised veel enamvähem omadega välja tulevad, siis põllutööliste olukord on kaugelt kehvem. Inglise ajakirjanik N. Casense kirjutas «Daily Workeris»:

«Hiljuti märkis ajaleht «Daily Herald», et väga paljud inglise põllutöölised elavad endiselt uskumatult viletsas olukorras. Ja see pole liialdus. Põllutöölist on Inglismaal alati peetud ja peetakse tänaseni kõige madalama palgaga tööliseks. Ja see on olnud ning on praegugi üks peapõhjusi, miks põllutöölised pidevalt maalt linna siirduvad. Enne sõda oli Inglismaal üle 1 miljoni põllutöölise. 1960. aasta juunis vähenes see arv 645 000-le. Neist 172 000 on juhutöölised, kes töötavad kas osa tööpäevast või siis aeg-ajalt.

Peale palgaliste põllutööliste on Inglismaal umbes 280 000 väikefarmerit, kellest rõhuv enamik elab äärmises vaesuses. Paljudel neist pole sissetulek suurem kui sulastel.

Põllutööliste Rahvusliku Ametiühingu peasekretär Harold Collison teatas hiljuti, et täiskasvanud põllutööline töötab keskmiselt

52 tundi nädalas, tema keskmine nädalapalk, kui preemia, ületunnitasu jne. juurde arvata, on 220 šillingit, sel ajal kui tööstustööline teenib 48-tunnilise töönädalaga vähemalt 290 šillingit. Täiskasvanud naispõllutööliste palk on meeste palgaga võrreldes umbes veerandi võrra madalam.

Valitsevad ringkonnad avaldavad põllutöölistele nii ideoloogilist kui ka materiaalset survet. Sealjuures kasutavad suurmaaomanikud niisuguseid mõjutusmeetodeid, mis meenutavad feodalismi igandeid.

Üks eriti laialt praktiseeritavaid surveavaldamise meetodeid on nn. kinnistatud kotedžite süsteem. Kinnistatud kotedž on väike maja, mille suurmaaomanik on ehitanud ning mille ta põllutöölisele rendile annab. Ent kotedži kasutamine on töölevõtmisel seotud teatud kindlate tingimustega. Üks inglise ametiühingutegelane nimetas kotedžite süsteemi suureks malakaks, mida ettevõtja kasutab selleks, et võimalikult odavasti või siis päris muidu kasutada sulaste naiste tööd, samuti selleks, et takistada tööliste osavõttu ametiühingulisest või mõnest teisest ühiskondlik-poliitilisest tegevusest.

On teada rohkesti juhtumeid, kus põllutöölised kaotasid töö sellepärast, et tegid katset oma õiguste eest võidelda. Tööst ilmajäämine tähendab ühtaegu ka eluasemest ilmajäämist, kui tööline elab kinnistatud kotedžis.

Ka vanad töölised, isegi kui nad on palju aastaid ühe suurmaaomaniku juures töötanud, kaotavad kinnistatud majas elamise õiguse, kui peremees nad vallandab. Teist peavarju on sunnitud otsima ka töövõime kaotanud või surnud põllutöölise perekond.

Inglise põllutööliste olukorda raskendab ka see, et maarajoonides puuduvad normaalsed tingimused laste koolitamiseks. Suurbritannia Kommunistlik Partei avaldas põllutööliste olukorra kohta brošüüri, milles näidatakse, et tihti on koolimajad Inglismaa külades pooleldi lagunenud. 30 protsenti neist ehitati juba enne 1870. aastat, 40 protsenti aastail 1870—1900. Paljudes koolides on ainult üks õpetaja, kes õpetab kõigisse vanusegruppidesse kuuluvaid lapsi. Suuremal osal põllutööliste lastest tegelikult puudub kooliskäimise võimalus.

Inglise põllutööliste hulgas esineb väga palju õnnetusjuhtumeid. Aastail 1957—1958 registreeriti Inglismaa põllumajanduses ligi 22 000 tööõnnetust. On tähelepanuväärne, et põllumajanduses esineb töövigastusi rohkem kui reas tööstusharudes. Masinaehituses näiteks tuleb tuhande töölise kohta keskmiselt 25 õnnetusjuhtumite läbi kannatadasaanut, põllumajanduses aga 35.

Inglismaa suurmaaomanikud ja monopolistlikud firmad, mis

varustavad põllumajandust masinatega, loomasöödaga jne., saavad põllumajandusest tohutu suuri kasumeid. Samal ajal elavad põllutöölised ja väikefarmerid endiselt puuduses ja viletsuses. Inglismaa maaproletariaadi ekspluateerimine intensiivistub, mis suurendab maaproletaarlaste rahulolematust ja meelepaha. Inglismaa põllutöölised lülituvad üha ulatuslikumalt ja aktiivsemalt üldisesse töölisliikumisse.»

Londonis, nagu igas kapitalistlikus suurlinnas, on üks ülimalt «demokraatlik ja vaba» rajoon, mis ei jäta kogu linnale oma värvingut andmata. Selle rajooni nimeks on Soho.

Päeval on siin tänavad nagu tänavad ikka. Vahest ehk liiga palju on ühtekokku koondunud kohvikuid, õllebaare, sööklaid ja restorane. Pealegi kõik eriilmelised — india, hiina, itaalia, hispaania, kreeka, küprose, juudi, prantsuse, portugali, rootsi, ungari, jaava, jamaika, argentiina, saksa, jaapani, tšehhoslovakkia ja ka vene köögiga.

Me lõunatasime kord ühes niinimetatud india restoranis. Tellimisega olime loomulikult hädas — kõik nimetused olid sulaselges hindi keeles. Turbanis kelneri abiga tulime lõpuks siiski toime ja ka toidud maitsesid suurepäraselt. Ainult — kõik oli värvitud mingi safranitaolise maitseainega erekollaseks — nii kana, salapärane kaste kui ka riis. Niivõrd kollaseks, et kahe tunni pärast olime ka ise näost kollased. Õhtul märkasime, et isegi valged särgikraed olid sedapuhku mitte tahmast hallikaks, vaid kollakaks tõmbunud.

Väikese kõrvalpõikena olgu märgitud, et vaatamata igasuguste eksootiliste nimedega söögi- ja joogikohtade olemasolule peetakse ehtsalt inglaslikeks ainult kõrtse ja kõrtsikesi hüüdnimega *pub* (lühendina sõnast «public house»).


THE OLD BELL INN
SALOON
PUBLIC BAR
WINE HOUSE
Lounge
MP965

Kuna kongressist osavõtjate toitlustamine toimus omal käel, siis tuli meilgi reisipäevade jooksul neid kultuuriasutusi küllaltki tihti külastada, pealegi erinevate linnade erinevates rajoonides. Kultuuriasutusi selle poolest, et *pub*'e nimetatakse meelsasti ka töötavate inimeste klubideks — vastandina West Endi kinnistele aristokraatlikele klubidele. *Pub*'ides pidavat aset leidma igaõhtused heade tuttavate kohtumised, vestlused, vaidlused, televiisori ühisvaatamised, heliplaadimuusika ühiskuulamised jne. Selles kõiges oli kindlasti omajagu tõtt. Ja eks vist seda sorti klubide sagedase külastamise tõttu olegi inglaste perekondlikus büdžetis kulutused alkoholile ja tubakale nii auväärsetel kohtadel.

Meid pani mitmete *pub*'ide juures imestama asjaolu, et nende mitte eriti suured ruumid olid letini ulatuvate mehekõrguste puitvaheseintega väikesteks lahtriteks jagatud. Igal niisugusel lahtril oli omaette reklaamsilt ja sissepääs otse tänavalt, naaberlahtrist pisut teises toonis värvitud seinad ja pisut-pisut erinev mööbel.

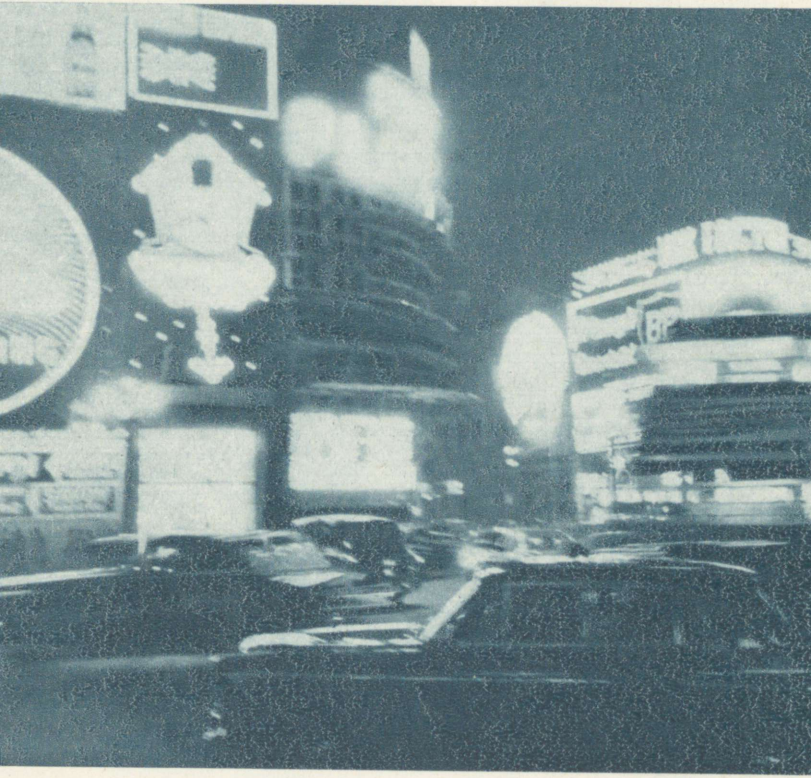
Mõistatuse lahendas «Aberhaveni Vapi» nime kandva *pub*'i igavust tundev baarimees Bill Bailey, kes meie küsimusele vastas:

«Inglane ei kujuta endale ette, et ta võiks kunagi lausa võõraga istuda ühise kõrtsilaua taha. Seetõttu on lauad väikesed.

Inglane valib väga täpselt ka *pub*'i tüübi, mida ta külastab. See peab täpselt vastama tema elukutsele, sissetulekutele, elukohale, harjumustele ja tutvusringkonnale. Seepärast nimetatakse kõige odavamini sisustatud viletsa õllega kõrtse PUBLIC BAR, pisut kallimaid ja paremaid PRIVATE BAR, edasi järgnevad SALOON BAR, LOUNGE ja OFF-LICENCE, kus müüakse ka veini, napse ja pudeliõlut.

Kuna meie kvartalis teisi *pub*'e ei ole — ja olgu jumal tänatud, et neid ei ole —, siis on minu eelkäijad juba 142 aasta eest kõik

Hämarduvas linnas hakkavad vilkuma valgusreklaamid







Strip-tease





Soho oo on kuum, kirev, pulseerib tugevasti ning on täis lõbujanu



Peaaegu alati lõnkusid nad salkadena, kogunesid kinode ja baaride uste ette, tolgendasid rahvarohketel tänavaristidel

Enamasti vaikides, sõnatult, altkulmu inimestele ja üksteisele otsa põrnitsedes



Piisab pisikesest sädemest, et põhjustada kaklust



*Rocker*ite elusihiks on võimas mootorratas osta ja sellega kihutada


FOX



Avastatud kuritegude üldarvust sooritasid Inglismaal 8- kuni 17-aastased noored 47,2%



Kooli lõpetanud tütarlastest on lootust saada mingit tööd ühel kuueteistkümne hulgast

Kui noortel puuduvad ideaalid, peavad neid asendama iidolid









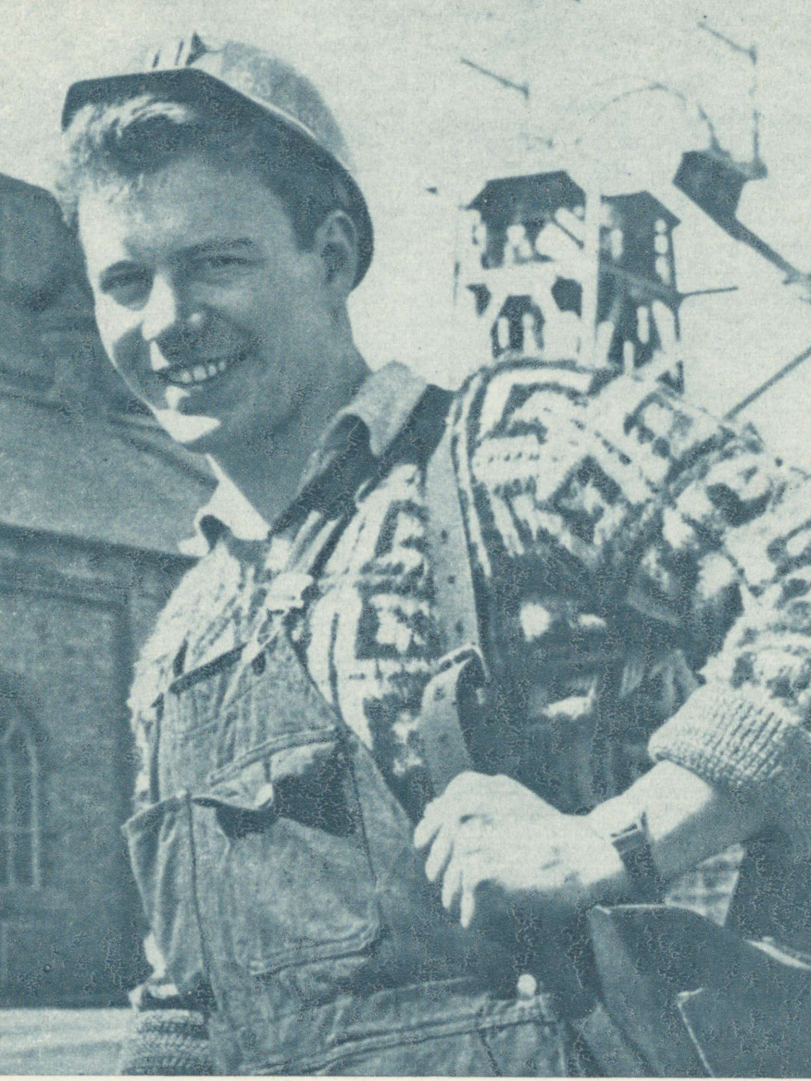


Beatle'ite lend kulges ettearvestatule hämmastavalt lähedast trajektoori mööda





Pidevalt tuli juurde inimesi, kes tahtsid kuulda tõde



Ärge pilgake ega laitke noori!
Ärge ainult lubage kellelgi petta noorte lootusi!

vajalikud kõrtsiliigid ka siinsesse lugupeetud asutusse sisse ehitanud, kasutades selleks madalaid vaheseinu. Kahjuks ei ole senini veel korda läinud mind ennast vaheseintega osadeks jagada — seepärast on lett esialgu jäänud ühiseks. Ja omavahel öeldes — see pole muide üldse mingi saladus — ka õlu ja toit on igas boksis täpselt samad, kuigi neil igal pool on erinevad hinnad.»

Ootamatult tähelepanelikest kuulajatest hoogu sattunud kõrtsipapa pooltühjas *pub*'is, andes meie vaidlusvõime kontrollimiseks absoluutselt nullistava hinnangu ka kõige kuulsamatele Euroopa kontinendi õllesortidele, püüdis meidki pühendada inglise õlle iseärasustesse.

Enesestmõistetavalt võin ma tagantjärele mälule toetudes mõnevõrra eksida, kuid põhiline erinevus pidi seisma suure humalasisaldusega kange mõruda heleda õlle *bitter* ja odavama pehmema tumeda õlle *mild ale* vahel. Edasi jagunevad õlled kvaliteedi järgi: «harilik», «parem» ja «spetsiaalne». Edasi valmistamisviisi järgi: iiri, šoti, inglise ja kontinendi meetod. Oluline olevat teada vahet ka talviste ja suviste sortide vahel, tunda serveerimise temperatuuri olenevust õlle liigist, taibata, mida tähendavad tähtsad nimed «Guinness stout», «Bass», «Worthington pale ale», «Burton lager», mõista, mispärast õlle mõõdud on kvart, pint, pool pinti ja *nip* ning miks on kõige otstarbekam lasta kokku segada *mild* ja *bitter* pooleks *half and half*.

Tundnud ettevaatlikult huvi meie elukutse vastu, ruttas see elav John Bulli prototüüp — hiiglase koguga ja punetava näoga kiilaspäine normaalbritlane — kurtma, kuidas uuemal ajal ehitatud ja ümberehitatud «džinnipaleede» interjöörid ruineerivad põliste *pub*'ide tammepuidust sisustusega harjunud inglaste hulgas kultiveeritud head arhitektuurilist maitset:

«Need uued kroomitud baariletid, peeglid, mahagonipuu ja plüüsseesriided kujutavad enesest kõige vulgaarsemat faasi joomise ajaloos üldse ja hävitavad niimoodi viimased Inglismaa vähestest allesjäänud headest traditsioonidest!»

Puhtteoreetilisena mõeldud lühike vestlus kujunes kavatsetust mõnevõrra pikemaks ja võttis praktilisema kallaku. Kokkuvõttes veendusime, et mõnegi interjööri mõju ei sõltu niivõrd selle sisustusest, kuivõrd peremehe isiksusest. Ühtlasi hakkasime taipama, miks «Londoni juhis» ühe kuulsa *pub*'i üksikasjalik kirjeldus lõppes hoiatusega:

«Väljumisel ärge komistage ukse kõrval pottides kasvavatele palmipuudele . . .»

Ent tulgem tagasi Sohosse. Kõndigem selles vabameelses linnaosas õhtul, videvikus. Hämarduvas linnas hakkavad vilkuma esimesed valgusreklaamid, tänavapildist kaovad lapsed ja nende asemele ilmuvad dekoratiivsed naisolendid, vältimatud käsitaskud käes ja mitte kaksipidi mõistetav naeratus näol. Hakkame korraga nägema inimesi, kes kõnnivad ja kõnelevad hoopis teisiti kui need, keda panime tähele päeval. Soho öö on kuum, kirev, pulseerib tugevasti ning on täis lõbujanu.

Lõbustused. See on raske töö — pakkuda kas või üürikest õnne miljonitele.

Igaüks tahab olla vahel sekka pisut noorem, kõnelda valjemini, naerda häälekamalt.

Keldriakendest kostab tuhmi rütmilist muusikat. Need on kuulsad Soho džässiklubid, mis muide ei paikne keldrites sugugi seetõttu, et nad oleksid keelatud või põranda alla surutud. Oh ei — siin on lubatud



hoopiski hullemad asjad. Maa all asuvad nad selleks, et vähegi summutada «Dixielandi» puhuvate trompetite puurivat teravust, mis muidu küllastaksid kogu rajooni ja surmaksid vastastikku ka üksteist ära.

Soho on Londoni džässi fookus. Kuulutustel vilksatavad nimed: Humphrey Lyttelton, Terry Lightfoot, Chris Barber, Alex Welsh, Johnny Dankworth, The Andrews Sisters. Edmundo Ros'i nime kannab ööklubi, milles tema kuulus orkester mängib ladina-ameerika distsiplineeritud rütme.

Samas selgitab pisut peenemas kirjas laotud tekst:

«Selles intiimses paigas ei vaja külastaja teleskoopi looduse kingituste vaatlemiseks, kes täidavad alt valgustatud klaasiga kaetud tantsupõrandat, mis aeg-ajalt nagu pagaripärmi toimel tõuseb paraja kõrguseni.

Esimesed numbrid on mõeldud neid tütarlapsi tutvustava sissejuhatusena, kes hiljem meelsasti istuvad (täielikult riietatult) teie juurde juhul, kui olete oma naise koju jätnud (mida sugugi teha ei pruugi!). Tütarlapsed vastavad kõige kõrgemale standardile.»

Siin on lokaale, millest kõneldakse.

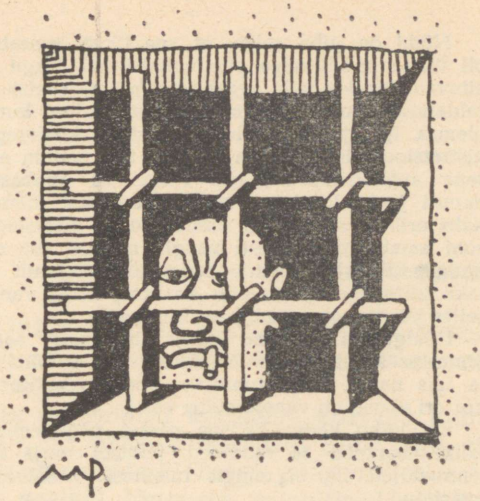
Siin on lokaale, millest ei kõnelda, ent siiski külastatakse.

1959. a. alates on Londonis USA eeskujul organiseeritud tosinate viisi kinnisi *strip-tease*'i klubisid, mille liikmete arv ületab juba pool miljonit. Ainuüksi pisikesel «Irving Theatre'il» on 50 000 sissekirjutatud asjahuvilist. Nagu selgub tänavale väljapandud väga detailirikastest suurtest fotoplakatitest, kulgeb seal 18 daami õlgadelt tükk tüki järel äralangev *non-stop program* iga päev kella 12.30-st kuni 23.00-ni.

«Life'i» reporteri Dorothy Baconi andmetel kohtuvad üle 6000 Londoni arsti, advokaadi, ametniku, ärimehe ja igavust tundva daami perioodiliselt väikeste gruppidena vanade õudsete majade kaminate ees. Toimuvad nn. «spiritistlikud ja okultistlikud nõidumisõhtud», mis lõpevad metsikute orgiatega.

1961. aastal oli Inglise Siseministeerium sunnitud vastu võtma eriseaduse, mis keelas ära mängupõrgud. Sellest ajast peale on aga õnne- ja valemängijad pugenud kinnistesse klubidesse ja muutnud saareriigi üheks maailma suuremaks tahtejõuetute taskutest toituvate parasiitide paradiisiks.

Kuritegevus suurenes Inglismaal 1961. aastal eelmisega võrreldes 8,5 protsendi võrra.



TASS-i korrespondent A. Bulitski kirjutab:

«Viimasel ajal välismaa ajakirjanduses ilmunud materjalidest selgub, et vanal heal Inglismaal tegutseb juba ammugi laiahaardeline kurjategijate sündikaat.

Seda juhib spetsiaalne «ajude trust», kes planeerib kõige keerulisemaid kuritegusid. Sellest, kuivõrd kõrge on inglise gangsterite «mark», kõneleb puhtus, millega oli möödunud aastal toime pandud «kuningaposti röövimise operatsioon», mis läks riigile maksma 2,5 miljonit naelsterlingit. Niisama hiilgavalt varastati 12. augustil Birminghami vanglast üks selle operatsiooni juhte Charles Wilson. Selle viimase aktsiooniga ületasid inglise gangsterid oma ookeanitaguseid kolleege. Sest isegi Ameerika «mõrvade impeeriumi bosside boss» Vito Genovese istub juba mitu aastat kroonupajukil. Aga siin, olge lahked: ühest kõige kaasaegsemast ja hästi valvatavast Inglise vanglast lipsas «klient» valvurite nina alt ära.

Nüüd on juba selge, et see tõesti sensatsiooniline põgenemine oli ülima hoolikusega ette valmistatud. Nagu Londoni ajalehed kinnitavad, tegeles selle organiseerimisega spetsiaalne põgenemiste korraldamise grupp (!?), mis olevat inglise kurjategijate sündikaadil olemas. Igal juhul ei ole kahtlust, et kurjategijail oli vangla administratsiooni hulgas oma inimesi. Sest muidu ei saa kuidagi seletada seda apteekritäpsust, mis võimaldas «vabastajail» viieteistkümne minuti jooksul seitsme meetri kõrgusest müürist üle ronida, avada kaks eriliste lukkudega sissekäiguust, uimastada valvur, avada Wilsoni kambri uks, uuesti vangla müürist üle ronida ja ööpimedusse kaduda. Ega leiboristide opositsioon asjatult nõudnud, et talle tehtaks teatavaks spetsiaalne aruanne, mille vangla ametkond koostas selles küsimuses siseminister Brooke'ile.

Esialgu on Scotland Yardi ainukeseks saavutuseks see, et tal õnnestus kindlaks teha «päästegrupi» arvuline koosseis: kolm meest ja üks naine. Seda tunnistas koduperenaine *missis* Gredden, kelle korteri aknad on vanglamüüri vastas.

Ent kuhu kadus Wilson pärast põgenemist? Suleti ju jalamaid kõik maanteed ja raudteed, politsei uuris läbi kõik sadamad ja lennuväljad. Ja ei mingit tulemust: absoluutselt mingeid jälgi ei avastatud.

Algul oletati, et Wilson viidi minema eralennukil, mida oli nähtud nelja miili kaugusel Birminghamist. Siis köitis politsei tähelepanu jahtlaeva «Wild Venture» kadumine. Selle otsinguile suunati terve armaada, kuhu kuulus mitu fregatti, allveelaev(!?) ja lennukid. Lõppude lõpuks jõudis Tema Kõrguse laevastik jahtlaeva varastele järele, ent Wilsoni ja kompanii jälgi sealt ei leitud.

On täiesti võimalik, et õigus on nendel detektiividel, kes arvavad, et Wilson ei mõelnudki põgeneda, vaid varjab ennast Inglismaal ja... naerab kriminaalpolitsei üle. Sest praegu paistab inglise gangsterite «mark» olevat palju kõrgem kui Scotland Yardil.»

Aga miks ka mitte — tegemist on ju demokraatlike vabaduste maaga.

Vanad noored

Mitmeid kordi tulime pärast kesköödmõnelt vastuvõtult jalgsi tagasi oma hotelli Strandil. Tee viis enamikul juhtudel läbi Soho.

Keset ööliblikate virvendust kuulsime korraga kummalist laulu — see oli päästearmeelaste koor, kes oli tulnud suurlinna sohu eksinud hingi pöörama. Nende veidrat esinemist saatsid lõnguste iroonilised märkused ja purjus madruste mõnitav naer.

Närviliselt heitlevate neoontulede valguses nägime Sohos alati arvukalt noori, hoolimata hilisest tunnist. Jäi mulje, nagu kuuluksid kõik mingisse organisatsiooni — niivõrd sarnane oli noormeeste ja neidude välimus: jämedakoelised sviitrid, ümber säärte liibuvad läikivad nahkpüksid, laiaäärelised lühikesed nahk- või kummisäärikud, pulstunud juuksed, hooletult üle õla heidetud üürgavad transistorraadiod.

Peaaegu alati lõnkusid nad salkadena, kogunesid kinode ja baaride uste ligidusse, tolgendasid rahvarohketel risttänavatel, suitsetasid metroojaamade vestibüülides ja väravaalustes. Enamasti vaikides, sõnatult, altkulmu inimestele ja üksteisele otsa põrnitsedes.

Vahel sekka võis kuulda lühikest vilet või mingit väsinud vaimukust mõne mööduja aadressil, mis kutsus välja napi kohusetruu naeruturtsatuse teiste kambajõmmide hulgas. Kõnniteedel sammujad eelistasid neid silmates juba aegsasti astuda üle tänava.

Mõne *pub*'i kardinata akendest sisse vaadates võis näha tervet toatäit taolisi tusameelseid tukkumas ilmselt juba tundide eest tühjaks joodud õlleklaaside taga. Nad kuulasid, tühjad pead toetatud tühjadele laudadele. Kuulasid heliplaatidelt nende seni ikka veel mahakandmatult moes püsinud lemmiku Elvis Presley oh-mis-magusat undamist rütmi raiuvate elektrikitarride saatel.

Kes nad olid?

Vastustest kubisesid kõik ajalehed.

Nad olid *rocker*'id.

Suurlinnade viimaste aastate suur mure. Ent mitte ainuke. Mitte väiksemat rahutust ei tekitanud ka *mod*'id — samalaadsed, ent teisiti riietatud noored, keda sattusime kord nägema, kui nad vist küll umbes pooletuhandese karjana ründasid varieteeteatri «Palladium» artistide sissepääsu, mida kaitses politseinike ahelik. Neil puudusid piletid lõhkemiseni väljamüüdud saali pääsemiseks. Seetõttu püüdsid *mod*'id autogrammi saamise ettekäändel jõuda oma lemmikute garderoobideni tagatreppide kaudu rammimismeetodi ja käsikähmluse abil.

Inglise ajalehtede andmetel, kes väga üksikasjalikult käsitlevad seda laadi küsimusi, on *rocker*'ite ja *mod*'ide vahel mõndagi ühist ja ka üht-teist erinevat. Nad pidid olema umbes nagu tsüankaalium ja strühniin.

Ühist niipalju, et kummassegi gruppi kuuluvad noored hoiduvad omavahel kokku.

Erinevat niipalju, et mõlemad grupid vihkavad vastastikku teineteist ja piisab üsna pisikesest sädemest, et põhjustada meeletut tänavakaklust, mille ohvriks ei lange ainult lõngused ise, vaid ka ümbritsevad vaateaknad, juhuslikud möödakäijad, autod, tänavaliikluse reguleerimisseadmed, valgustid jm. Olevat esinenud juhtumeid, kus jalgpallivõistluse järel tekkis verine kaklus üle 3000 *rocker*'i ja *mod*'i vahel! Lahingutesse sekkuvad kumminuutidega ratsapolitsei ja veevoolikutega tuletõrje.

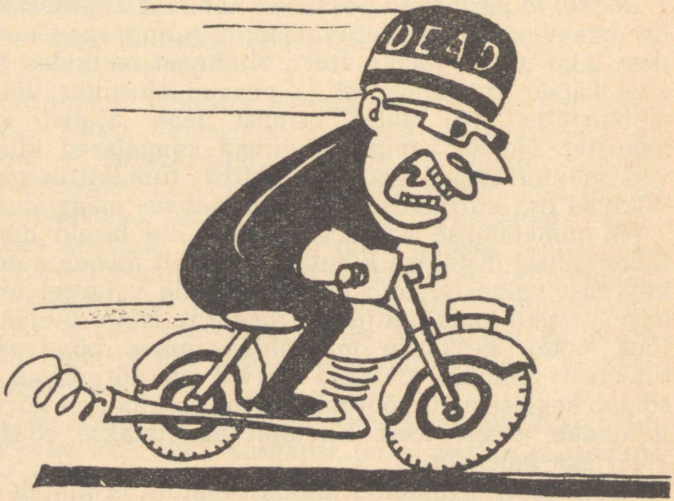
Rocker'id pärinevad peamiselt Londoni urgastest. Nad on omamoodi konservatiivid, kuna tunnistavad tantsudest ikka ainult *rock'n roll*'i, riietuvad matkides Metsiku Lääne kinokangelasi ja peavad elusihiks võimsa mootorratta (või auto) ostmist (ehk ajutist «laenamist»). Nende kampa kuuluvad kangelased kihutavad mootorratastel 160-kilomeetrise tunnikiirusega ja võtavad osa kurikuulsaist «märja kaltsu» mängudest.

Nii nimetatakse kaasaegsete rüütliite öiseid duelle. Kahemiilisel distantsil kihutavad täpselt mööda autotee keskmist valget eraldusjoont täistulede valgusel teineteisele vastu kaks hulljulget *rocker*'it. Kogu ülejäänud jõuk ootab keskmise miilitähise juures põnevusega tulemust: kumma kihutaja närvid on nõrgemad, see sõidab aeglasemalt, pöördub varem keskjoonelt kõrvale ja annab teisele teed. Kaotajat nimetatakse edaspidi «märjaks kaltsuks».

Ajalehtedes avaldatud fotodest nähtus, et küllalt paljudel juhtudel osutus mõlema sõitja mõistus närvidest

nõrgemaks ja edaspidi ehtisid varalahkunud «kangelaste» mustas raamis fotod *rocker*'ite armsaimate *pub*'ide seinu.

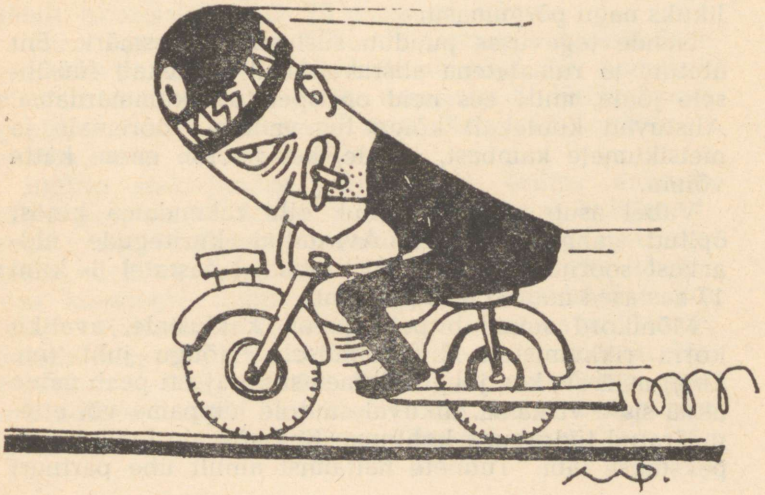
Mod'id (lühendatult sõnast *the moderns*) on seevastu vähemalt enda arvates äärmiselt edumeelsed. Nad põlvnevad põhiliselt mõne tolli võrra kõrgemast (alamad ametnikud, käsitöölised) ühiskonnakihist kui *rocker*'id, jälgivad riietuse valikul väga täpselt viimast moejoont ja keeravad sealjuures vindi üle, tantsivad ainult viimaseid moetantse, sõidavad ainult motorolleritel ja kasutavad ajalehtedes toodud andmete kohaselt



küllaltki tihti ka keelatud erutava toimega narkootikume (amfetamiinpreparaate, marihuana-sigarette jm.).

Kui *rocker*'ite «lindudeks» (*the birds*) nimetatud tüdrukute rõivad oluliselt meespartnerite omadest lahku ei läinud, siis *mod*'ide abitrupi moodustavate nn. *judy*'de rõivastus oli naiselikum. Arhitektide ülemaailmse kongressi ajal kandsid nad peaaegu maani ulatuvaid kitsaid villaseid seelikuid ja heledaid siidpluuse.

Rocker'ite soengute ja juuksurite vahel pole ilmselt toimunud isegi juhuslikke kohtumisi, mistõttu nende karvastik oli heaks tõendiks darvinismi õigsusest. *Mod*'id ja *judy*'d seevastu olid varustatud moele vas-



tavate allapoole kammitud paažipeadega, mõned noormehed ka hoolsalt kärbitud habemete või läikivaks pöetud kiilaspeadega (*à la* Yul Brynner).

Mõlema jõugu liikmete vaimutoidu moodustavad gangsterifilmid, kollane kirjandus, kõmužurnaalid, pornograafilised väljaanded. Nende toimel uimastatud mõtlemisorganitele tundub kõik ümbritsev hall ja igapäevane, üksluine ja mõttetu. Noor ülespiitsutatud energia otsib tegevust. Konkreetset, lihtsat, tulemusrikast tegevust. Kihutamist mootorratastel. Tabavat lööki kellegi pihta. Kallistusi pimedas kinosaalis.

Ja noorukid, keda piinavad igavus ja oma jõuetuse tunnetamine, kes on üksikult võttes lihtsad ja ohutud nagu äratuskella osad, muutuvad jõuguks liitununa ohtlikuks nagu põrgumasin.

Nende tegevuses puudub süsteem ja eesmärk. Ent abitute ja rumalatena alistuvad nad kuulekalt füüsilisele jõule, mille ees neid on õpetatud kummardama. Alistuvad kuulekalt kõige tugevamale, tooremale ja metsikumale kambast, sellele, kes haarab enese kätte võimu.

Vahel asub niisugune jõuk ellu rakendama kinost õpitud gangsterivõtteid. Avastatud kuritegude üldarvust sooritasid Inglismaal viimastel aastatel 8- kuni 17-aastased noored 47,2 protsenti.

Mõnikord suundub peategevus kaklustele, avaliku korra rikkumistele, liiderdamisele. Jõugu juht (nn. *king*) määrab, kes jõugu liikmetest parajasti peab mõne akna sisse viskama, liikuvale autole hüppama või ettemääratud tüdrukuga kohtuma. Kes kõrvale hoidub, see pekstakse läbi. Tunnete näitamist ainult ühe partneri

vastu peetakse häbiväärseks enesevalitsemise puudumiseks. (See läheb koguni kokku inglase põhimõttega — tundeid omada on hea, aga neid näidata — ebadžentelmenlik.)

Juba varajasest lapsepõlvest peale algab seltskondliku mängu kategooriasse alandatud niinimetatud «armastus» — sageli eakaaslaste otsesel juhendamisel, ergutatuna kõikjal müüdavatest kõlvatutest pildiseeriatest ja värviliste stereo-diafilmide ribadest.

Hiljuti avaldatud 19 tuntud teadlase poolt allakirjutatud teose «Inglise noorsoo seksuaalelu» järgi on 11- kuni 16-aastaste vallasemade arv viimasel ajal (võrreldes 1956. aastaga) juba kolmekordistunud.

Samal ajavahemikul on suguhaiguste levimine 15- kuni 24-aastaste noormeeste hulgas kasvanud 63 protsendi, tütarlaste hulgas 78 protsendi võrra.

Vaba ja demokraatliku Inglismaa reklaamtulede ereduses on varjud erakordselt tumedad. Nii tumedad, et võib hästi aru saada, miks saareriigi kodanikud oma pealinna vahel nimetavad *dear dirty old London* — «kallis vana räpane London».

Inglise ajakirjandus juhib mingi erilise mõnuga tähelepanu noorte kriminaalkurjategijate ja huligaanitsevate noorterühmade tegevusele. Meeleldi kirjutatakse «neetute sugupõlvest», «barbaritest, kes hävitavad kaasaegse inimkonna». Noori kirjeldatakse kui kõigest tüdimuseni küllastunud eemaletõukavaid tüüpe, kellele kõigest jääb väheks, kellele kogu elu on ühe numbri võrra liiga väike. Noorte üle naerdakse, neid mõnitatakse, neid kardetakse. Ent kuigi sedapuhku haugub kogu karavan, lähevad koerad edasi . . .

Miks on humaansed ideed paljude kaasaegsete noorte hulgas kaotanud igasuguse külgetõmbejõu?

Miks ei teata enam, mida tähendavad sõnad ausus, headus, armastus?

Miks juhib noori mitte ainult Inglismaal, vaid paljudes kapitalistlikes suurlinnades — Stokholmis, Milanos, Lääne-Berliinis, Pariisis — heakstegematutele rumalustele kellegi tabamatu mõju?

Kas tõesti on tegemist küllastumisega?

Kas mitte alatoitlusega — kui mitte füüsilise, siis vähemalt vaimsega?

Vabad ajalehed vaikivad.

Nad peavadki vaikima. Sest sadade näiliste kuritegevuse kasvu põhjuste juures peab vaikima tõelistest. Kirjutatakse küll, et «kuritegevus on igavene nähtus nagu haigus, nõdrameelsus ja surm. Ta õitseb igavesti nagu kevad ja kordub vältimatult nagu talv». Kuid sellest ei kirjutata, et kapitalism, kuigi ta suudab inimesi toita ja luua palju säravaid illusioone, ei suuda neile anda haaravaid ideaale, kustutada tühjustunnet, igavust ja meeleheidet.

Ei kirjutata ka sellest, et Inglismaa ligi poolemiljonilisest töötute armeest moodustavad noored lõviosa. Kooli lõpetanud noortest meestest on lootust saada mingit tööd kõigest ühel nelja hulgast, tütarlastest ainult ühel kuueteistkümne hulgast.

Noori töölisi lastakse lahti esimestena ja võetakse tööle viimastena. Nende vastu on koguni ametiühingud, mis kaitsevad fikseeritud töölepingutega eelkõige vanemate tööliste huve. Ametiühingute kokkulepped keelavad ametisse võtta uusi töölisi seni, kuni ettevõte ei

ole andnud uuesti tööd nendele kaadritöölistele, kes varem olid vallandatud.

Briti algkoolides kasutatavate intelligentsitestide ülesandeks on tõestada, et enamik töölisperekondadest pärinevaid noori (neid on 48%) kuulub väheandekate hulka, kelle edasiõppimine on mõttetu. «Väheandekate» ees säilivad küll üle jõu käivalt kõrged õppemaksud, ent kaovad stipendiumid. Nii sulguvad nende ees kesk- ja kõrgemate õppeasutuste uksed.

Kuigi Teine maailmasõda lõppes, ei saabunud veel rahu. Ühendatud Kuningriigi 1951. aasta riigieelarves olid kulutused relvastumisele 1088 miljonit naelsterlingit. 1963. aastaks olid need aga tõusnud juba peaaegu kahekordseks ja ulatusid 1900 miljoni naelsterlingini.

Suurlinnade tänavail lonkivad noored ei ole näinud sõda. Kuid nad ei tea ka, mida tähendab rahu.

Noored on aru saanud, et nad liiguvad pidevalt sätendavate vitriinide vahel. Nad tahavad teada, läbi elada, mis on vitriinide taga. Noored otsivad omal viisil tõde. Ent kaugeltki mitte alati ei suuda nad seda leida.

Konservatiivsetes ja puritaanlikes briti kodudes omandab vanade ja noorte probleem erilise teravuse. Noored ei taha enam olla niisugused, nagu olid nende vanemad, ei taha enam kuulda ammukuuldud jutustusi endistest headest aegadest ja omaaegsetest korralikest inimestest.

Kaubelnud isalt või emalt kaasa mõne šillingi, läheb nooruk ajalehekuulutuste järgi tööd otsima. Ta eksleb kaua suurlinna tänavail. Tööd leidmata püüab ta

leida ajaviidet, astub sisse mõne *pub*'i või kohviku uksest, lootuses kohata sõpru. Seejärel veedab tunnikese ragisevate mänguautomaatide taga, püüdes suurendada oma kasinat rahatagavara. Hiljem jätkub sihitu jalutuskäik.

Uuesti kehv kodu, piinavad küsitlused, etteheited, alaväärsustunne. Ja nii kordub see päevast päeva.

Iga tee lõpeb kord ristteega.

Mitte kõik noored ei leia eneses jõudu minna otse edasi võitlejate ridadesse. Paljud pöörduvad kõrvale. Nad ei kannata välja halastamatut elu võidujooksu, tahavad puhata, lõdvestuda kas või ainult mõneks tunniks.

Mis muud kui taas kino, televiisor, kuum rütmimuusika. Aga ka alkohol, *sex* ja uimastusvahendid, millega kauplemine on viimasel ajal muutunud musta äri ajajatele lausa kullasooneks. Ja siit läheb tee edasi kas *mod*'ide ja *rocker*'ite hulka või — armee värbamispunkti.

Kodanlikud propagandistid teavad väga hästi, et noorte varase vananemise ja vaimustusvõime väsimise põhjuseks on eelkõige tõeliste ideaalide ja eesmärkide puudumine. Noorte energia langus, künism, lootusetuse ja alistumise meeleolud ei olegi tegelikult valitsevatele kihtidele nii vastumeelsed, nagu võiks järeldada ajaleheartiklitest. Kaugelt vastumeelsem oleks noorte monoliitne organiseerumine maksva ühiskondliku korra vastu. Seepärast kirjutataksegi nii valjuhäälselt *rocker*'ite ja *mod*'ide huligaansustest. Sisuliselt neid ju nii koguni populariseeritakse.

Milleks ka erutuda — poisid kasvavad meesteks, las õpivad verd mitte kartma! Küllap vahetavad siis peagi

mustad nahkpüksid parašütisti varustuse vastu. Noortejõukude poolt tekitatud kahjud on aga kaugelt väiksemad kui kasud, mida kapitalism loodab neilt saada. Kodanlik kord vajab nii automaadistunud käsutäitjaid kui ka vilunud automaatureid. Ilma nendeta ei saaks kapitalism tänapäeval enam üldse eksisteerida.

Võib-olla peituvad seesuguse hästi varjatud julmuse juured ka briti meheideaali ajaloolises kujunemises.

«Inglismaa mõistab vabaduse all ainult rusikavabadust, pealegi rusikavabadust üksnes iseendale. Meie tohutust koloniaalriigist on asjatu otsida kas või kõige tühisemat vaimuelu sädemekest: kõik aina loomapidajad, orjapidajad, varanduste kokkuajajad, kaevanduste tühjaksröövijad. Ja igal pool valitsemas tingimusteta omavoli ja brutaalsus,»

arutleb Houston Chamberlain oma «Uutes sõjaülesannetes» isamaa ja kaasmaalaste üle.

Otto Graf aga kirjutab raamatus «Imperium Britannicum»:

«Briti maailmariiki ei loodud asjatundjate, vaid seiklejate ja diletantide, piraatide ja unistajate poolt.

Piraadid sõitsid tundmatusse — aplalt, alatult, täis julma tegutsemiskirge, usku, kaugustejanu ja fantaasiat, ahvatletuna maailma saladustest ja kuldsete kallaste võludest.

Inglase olemuses on kõrvuti röövliinstinkt ja sentimentaalsus, barbaarsus ja peenetundelisus, metsikus ja lapsikus, kainus ja temperament, unistuslikkus ja teovalmidus.

Inglismaa umbusaldab spetsialiste väljaspool nende eriala tänapäevani... Teadmised on inglasele tähtsad alles teises järjekorras. Liiga üksikasjalised teadmised tunduvad talle koguni kahtlastena. Tervet mõtlemisviisi peab ta kaugelt olulisemaks. Instinkt on kõige tähtsam. Kuivõrd instinkte jaatav on Inglismaa, näitab kas või üks feldmarssal lord Robertsi nekroloogidest. Selles kirjutati:

«Robertsil oli kaks suurt voorust. Esiteks tema instinkt ja teiseks usk oma instinkti.»

Kusagil mujal oleks midagi seesugust äärmisel juhul võidud pidada kiituseks jahikoerale . . .»

Londoni «Evening Standardi» peatoimetaja Marius Pope aga kirjutab prantsuse lehes «Le Nouveau Candide»:

«Varem võisid Inglismaa valitsevatesse klassidesse kuuluvad inimesed reisida impeeriumi kaugetele aladele ja seal — kaugel avalikkuse pilkudest — ennast välja elada. Nad võisid endale lubada illegaalseid vahekordi pärismaalastega, võisid oma sadismi ohjad lõdvale lasta, võisid valetada, vanduda, mängida ja juua nii palju, kui neile lõbu pakkus, ilma vähimagi riisikota saada paljastatud.

Hiljem pöördusid nad Inglismaale oma naiste juurde tagasi, ümbritsetuna austuse särast, aurahadega, mõnikord ka tiitlitega. Ja nüüd alustasid nad uut elu kõikide moraalireeglite järgi.

Me oleme oma institutsioonid, kombed ja tavad rahvuslikuks legendiks muutnud.»

Kuidas ka ei oleks need lood kuulsa džentelmeni-ideaaliga Inglismaal — praegu huvitab valitsevaid ringkondi siiski küllalt tõsiselt probleem, kuidas perutama hakanud noori teatavatesse raamidesse suruda, edaspidiseid veelgi äärmuslikumaid ekstsesse vältida.

Puuduvate ideaalide asemel, mida pole kusagilt võtta, otsustati anda noortele iidoleid — puuslikke, ebajumalaid, kättesaadavas kauguses, ennast katsuda laskvaid ahvatlevaid eeskujusid.

Selliseid kunstlikke tähti on loodud üksteise järel. Kui mõni neist hakkas kustuma, siis süüdati tema asemele kiires korras uued.

Meie Inglismaal viibimise ajal läkitati orbiidile laulvate, trummi taguvate ja kitarri mängivate noorte kvartett «Beatles», kelle fenomenaalsest edust kõlab kõmu tänapäevani.

Sellegi kvarteti lend kulges ettearvestatule hämmastavalt lähedast trajektoori mööda.

Peaminister Douglas Home kõneles 1700 konservatiivselt meelestatud noore valija koosolekul:

««Beatles» on meie salarelv! Neist alates ei eksisteeri Inglismaal enam dollarikriisi.»

Prints Philip, Edinburghi hertsog, vastab ajalehe «Paris Match» küsimusele, kas «Beatles» kujutab enesest kasulikku nähtust, ühesilbiliselt:

«Jah!»

Ainuüksi USA *teenager*'id maksid 1964. aasta jooksul kvarteti heliplaatide eest üle 50 miljoni dollari.

Beatle'ite kvartetti järeleaimavaid džässigruppe on Inglismaal juba üle 5000. «Beatles'-fan-club'il» on üle 50 000 liikmemaksu maksva liikme. Liverpooli «Cavern Club'il», kus kvartett 1959. aastal alustas täiesti tundmatuna oma esinemisi, on nüüd üle 18 000 liikme.

Paljud *mod*-gruppide liikmed olevat vahetanud taskutes kõlisenud valusalt peksvad jalgrattaketid ja kasteedid kitarride vastu. Liverpooli politseiülem on rahul:

«Kui mul oleks raha, ma ostaksin igale linna noorukile kitarri!»

Tõepoolest — viimasel ajal olevat *judy*'de juures teravatämbrilised laulud ja kuumad kitarrirütmid kaugelt kõrgemas hinnas kui siniseks löödud silmad või kipslahastesse seotud käsivarred.

Beatle'ite iga esinemist peavad kaitsma vähemalt 300 kumminuiadega varustatud politseinikku. Saali täitvad tuhanded noored satuvad esimesi helisid kuuldes ekstaasi ja ähvardavad lavale tungida.

«Royal Albert Hallis» toimunud kontserdil istus esimestes ridades peaaegu kogu kuninglik perekond, piiratuna õukonna liikmetest. Lavalt hüüdis viimase võimaluseni täiskiilutud tohutu suurde saali üks kvarteti liikmeist, Paul McCartney:

«Teie seal tagumistes ridades võite kaasa laulda. Härrased siin eespool kõlistavad teemante!»

Neli Liverpooli urgaselamutes üleskasvanud noorukit ujuvad peaaegu kaelani kuulsuses ja rahas. Ent nad oleksid väga kergesti võinud tänapäevani edasi mängida mõnes eeslinna džässikeldris, kui neid ei oleks hädasti vajatud.

Nad ise peavad endid esialgu veel kangelasteks. Tegelikult on kvarteti liikmed ainult marionetid.

Nende poolt loodud rütmiliste palade omapära ja ettekandemaneer ei ületa asjatundjate hinnangu kohaselt mitte mingil määral seda keskmist taset, milleni on jõudnud mitmedsajad suurlinnade kuulsamates ja kallimates ööklubides esinevad džässansamblid. Vaevalt küll oli *beatle*'ite raketilaadse tõusu juures määrav seegi asjaolu, et kõik neli noormeest kasvatasid endale väga pikad juuksed ja kammisid need ettepoole kuni kulmudeni. Tõenäoliselt pole määravad ka niisugused detailid nagu sagedane riiete vahetamine esinemiste vältel ja kvarteti liikmete näiline hoidumine abiellumisest, millest ajalehtedes pikalt-laialt kirjutatakse

Noortest koosnev «Beatles'i» kvartett aidati jalgadele targa propagandaaparaadi poolt kindla eesmärgiga — näidata noortele, kuidas igaüht võib ühel heal päeval oodata nurga taga tema saatus, leida teda ja vedada välja virelemisest, teha noorukist lühikese ajaga kogu maailma lemmiku, külvata üle raha, kuulsuse ja võimuga.

Seda massipsühhoosi plahvatust valmistati hoolega ette ajakirjanduse, raadio, televisiooni, heliplaadifirmade ja mänedžeride rafineeritud koostööna. Ärimehed lõid operatiivselt kaasa: viivitamatult ilmusid müügile *beatle*'ite-nimelised püksid, lipsud, vestid, sokid, parukad, kammid, kitarrid, hambapasta, närimiskummi, pliiatsid, kleidiriided, tapeedid, pudelikorgid jne. jne.

Tuhanded noored tulevad igale etendusele juba mitu tundi enne algust ühe suure sooviga — lasta ennast kaasa kiskuda. Neile meeldib kõik — et esinejad on noored, et nad ise mõtlesid välja oma laulud, et kvartetile võib kaasa karjuda, et võib oma ebajumalatega samasugust suitsust ja lärmist rasket õhku hingata, et nad hiljem kuidagimoodi suudavad neid ise jäljendada.

Nii nagu kirik ja Hyde Park pidid võimaldama täiskasvanutel vabaneda neid piinavatest mõtetest, peavad perioodiliselt lavale lastavad «Beatles'i»-taolised nähtused võimaldama noortel ennast põhjalikult välja reageerida. Mis aga kõige tähtsam — hõlpsasti kontrollitaval viisil.

Õnneks ei ole Soho veel Inglismaa ega mõned tuhanded *rocker*'id ja *mod*'id inglise noored. Neid tänavatel lõnkumas nähes tulevad meelde Maurice Thorezi sõnad:

«Kui meie, lihtsad kaevurinoored, olime seitsmeteistkümneaastased, siis kandsime kõik terava ninaga kingi ja tantsisime õhtuti baaris tšarlestoni. Täiskasvanud naersid heatahtlikult meie riietuse ja tantsude üle. Nad teadsid, et tuleb aeg, millal meil tuleb näidata, et oleme oma klassi väärilised pojad.

Me tõestasime seda, ja mitte halvasti.

Ärge pilgake ega laitke noori! Las nad järgivad moode ja tantsivad moodsaid tantse. Ärge ainult lubage kellelgi petta noorte lootusi, siduda neid ideoloogiaga, mille põhjal neist kergesti võivad saada mõrtsukad või enesetapjad.»

Inglise noorsoo põhimass ei ole õnneks kaugeltki haige ega mürgitatud. Neid, kes seisavad streigipikettides, võtavad osa töötajate miitingutest ja protestimarssidest aatomibaasidesse, ei haara gangsterluse probleemid ega *beatle*'ite *yeah! yeah!* karjed. Tõelisi noori nägime miitingul Trafalgari skvääril, kuhu meid oli kutsunud Peter Stewens. Tõelised inglise noored võitlevad õlg õla kõrval vanemate seltsimeestega õiguse eest tööle, haridusele, kultuurile, korterile — õiguse eest elu igapäevastele suurtele rõõmudele.

Tõeline Inglismaa on õnneks üldse mujal. Tõeline Inglismaa ei ole mitte see 1% elanikest, kes suudavad alla neelata 60% kogu rahvuslikust tulust. Inglismaa on hoopis see 99%, kes peab läbi ajama vähema kui poolega kõigest sellest, mida tal oleks täielik õigus saada terveni.

Trafalgari skväär asub otse Londoni südames. Admiral Nelsoni kõrge obeliski all näeb suuri pronkslõvisid, mille ees end meelsasti lastakse pildistada. Siin on vist küll kõige paremini toidetud tuvid maailmas, kelle nahaalsusel ei näi olevat piire. Purskkaevude juures puhkavad jalgu vormiriietuses kooliõpilased.

Kell 16 nägi plats välja aga hoopis teisiti. Pidevalt tuli juurde inimesi, kes tahtsid kuulda tõde.

Kõnelejate sõnavõtud olid lühikesed ja selged. «Aatomirelvastumise vastu. «Polaris»-raketid ja Saksa väed Inglismaa territooriumilt välja! Maksukoorem töötajate õlgadelt vähemaks!»

Selle miitingu organiseerisid kommunistid. See oli juba «vabaduste» organiseeritud kasutamine ja seda kartsid valitsevad ringkonnad.

Hyde Parkis nägime paarikümne kõnemehe kohta kahte politseinikku. Kuid Trafalgari skvääril hakkas silma ainuüksi ühe kõneleja kohta vähemalt kolmkümmend politseinikku! Ainuüksi ühele fotole jäi neid kaksteist.



Juba seegi on vaieldamatuks tõendiks, et kommunistide tegevusse suhtutakse Inglismaal väga tõsiselt: nii ülevalpool kui ka allpool — töölisklassi hulgas. Inglise kommunistid püüavad praegu kunstlikult gruppideks lõhestatud töölisi ühendada. See ei ole kaugeltki kerge ülesanne. Ent pole kahtlust — nad tulevad sellega toime.

Me nägime Inglismaal palju huvitavaid, kauaks meeldejäävaid asju ja sündmusi. Nägime unikaalseid muuseume, huvitavaid teatrietendusi, eeskujulikult ehi-

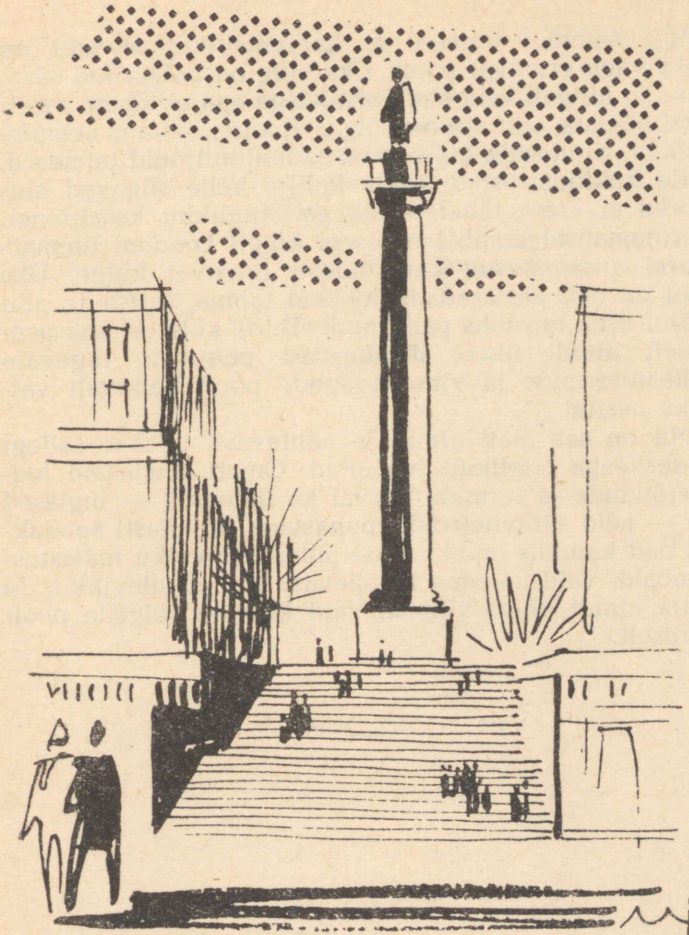
tatud hooneid, hästi riietatud härrasmehi, suurepäraseid uusi linnu. Kuid nägime lühikese aja kohta ka ülearu arvukalt õnnetuid inimesi, lootuse kaotanud nägusid.

Pean tunnistama, et suhtusin õige skeptiliselt autoritesse, kes väitsid, nagu leiduks tänapäeval mõnel majanduslikult arenenud maal veel inimesi, kes otsivad toitu prügikastidest. Ometi tuleb mul nüüd endal seda väheusutavat ja veidrat väidet kordama hakata, kuna nägime niisugust asja oma silmadega. Kõndisime koos Lordkipanidze ja Koroliga ühes südalinna kõige esinduslikumas, Püha Jamesi pargis. Päikesepaistelisel keskpäeval, otse pühapäevariietuses jalutajate ja mängivate laste vahel tühjendas keskealine, viletsasti riides, pealtnäha terve suurekasvuline mees pühkmekaste. Murul istudes harutas ta lahti äravisatud võileivapabereid, sorteeris leitud toidujäänuseid ja pistis nad samas suhu, rüübates peale pudelipõhjadesse jäänud vedelikke. Kõik see toimus asjaliku enesestmõistetavusega, ilmselt pika aja jooksul sisseharjunud liigutustega, rahulikult ja kiirustamata.

Pilt oli äärmiselt masendav. Veelgi masendavam oli aga asjaolu, et arvukad jalutajad ei paistnud seda inimest nagu üldsegi tähele panevat. Nähtavasti ei olnud tegu mitte mingi ainulaadse ja erakordse juhtumiga, vaid küllaltki tavalise nähtusega.

Või võtame teise detaili. Ühel vastuvõtul RIBA luksuslikus hoones komistas ettekandja ja kukkus koos kandikuga. Ümberolijate vestlus katkes momendiks. Kõnelus algas uuesti üliviisaka, galantse rootsi arhitekti lausega:

«Mul on väga hea meel, et see ei juhtunud kellegagi külalistest . . .»



Igal sammul tunned, et kapitalistlikul medalil on kaks väga erinevat poolt. Üks külg on poleeritud säravaks ja hiilgab kaugele. Teist külge aga ei taheta meelsasti näidata, sest see on võigas, hoolitsemata ja eemaletõukav. Kuid selle küljega on seotud miljonid inimesed, kelle kukkumisest ei tunta kahju, kelle sügavad elumured ei ärata tähelepanu ega inimlikku kaastunnet.

Kummalisel kombel on isegi kõigil Londoni ümmargustel ausammastel kaks täiesti erinevat külge. Üks pool on neil aastasadade jooksul tahma, suitsu ja udu mõjul üsna mustaks parkunud. Teine külg on aga peamiselt ainult ühest ilmakaarest puhuvate tugevate ookeanitormide ja vihmahoogude poolt helkivalt valgeks pestud.

Nii on see alati olnud ja nähtavasti ollakse sellegi iludusveaga täielikult harjunud. Ometi suudaksid loodusjõudude ja tormide kõrval ka inimesed — inglased ise — neid säravheledaks puhastada. Kindlasti suudaksid nad kauniks muuta mitte ainult mineviku mälestussambaid, vaid ka oma igapäevast elu ja tulevikku. Ja mitte ainult ühest küljest, vaid kõikide külgede poolt võrdselt.

SISUKORD

Alustades lõppsõnaga 5
Esimesed muljed 8
Rahvusvahelisel kongressil . . 28
Tsivilisatsiooni kolle 45
Teatriarmastus 67
Parkinsoni seadus tegelikkuses 82
. . . autode õnnistus ja needus . . 103
East Endis 130
Uued linnad 143
Demokraatlike vabaduste maa? . 175
Vanad noored 199

Порт Март Яанович
ЧТО УВИДЕЛ АРХИТЕКТОР В АНГЛИИ
Путевые заметки
На эстонском языке
Оформление и иллюстрации автора
Издательство «Ээсти Раамат»
Таллин, Пярнуское шоссе, 10

*

Toimetaja M. Käbin
Kunstiline toimetaja J. Palm
Tehniline toimetaja K. Timmer
Korrektorid E. Bachverk ja
Õ. Kajando

Laduda antud 6. VIII 1965.
Trükkida antud 29. III 1966.
Paber 70×108, 1/32.
Trükipoognaid 6,875 + 48 lisa.
Tingtrükipoognaid 13,83.
Arvestuspoognaid 15,36.
Trükiarv 12 000.
MB-02456. Tellimise nr. 844.
Trükikoda «Kommunist»,
Tallinn, Pikk tn. 2.
Hind rbl. 1.12.
Trükipaber nr. 2 — Kohila
Paberivabrik

A
27817
7829940

