

Sõjaliselt otsustava tähtsusega tööala.

Laevaühing J. Telliskivi & A. Saarna tegevus 1942–1944

Teele Saar*

Taasiseseisvunud Eesti ajalookirjutuses on Teine maailmasõda ning selle ajal ja järel aset leidnud okupatsioonid leidnud suurt tähelepanu. Eriline rõhk on pööratud okupatsioonirežiimide ja nende poolt toime pandud kuritegude uurimisele.¹ Käsitletud on ka kollaboratsiooni teemat, eriti seoses okupatsioonirežiimide ajal toime pandud kuritegudega ja eestlaste osaga selles.² Kollaboratsiooni all mõistetakse koostööd vaenlase/vallutajaga oma riigis ning seda võib liigitada majanduslikuks, administratiivseks, poliitilis-ideoloogiliseks ja sõjaliseks. Esmajoones on uuritud eestlaste osalust *Reich*'i administratiivses, ideoloogilises ja sõjalises tegevuses. Oluliselt vähem ja ebajärjekindlalt on uurijate tähelepanu pälvinud okupatsioonivõimuaegne majanduslik kollaboratsioon, mis oli okupeeritud riikides enim levinud koostöövorm. Werner Rings on oma uurimustes näidanud, et koostöö võõrvõimuga mängis olulist rolli kõigis sakslaste poolt okupeeritud riikides. Majandusliku koostöö puhul oli rohkem levinud enda kohandamine uue süsteemiga, mis sageli oli tingitud ka elulistest vajadustest.³

Majanduslikku olukorda Saksa okupatsiooni aegses Eestis on seni aga üsna põgusalt uuritud. Peamiselt on pööratud tähelepanu Saksa riigi majanduslikele huvidele (põlevkivitööstus, põllumajandustoodang ja idarinde varustamine) ning Saksa usaldusühingute tegevusele Idamaa-aladel.⁴ Ometi oli alates 17. oktoobri 1941 käsust lubatud alla 20 töötajaga väikeettevõtete tegevus – algas käsitöö- ja jaekaubandusettevõtete taastamine/asutamine.⁵ Väga vähe

* Teele Saar (1983), MA, teadur, Eesti Meremuuseum, Pikk 70, 1033 Tallinn, teele@meremuuseum.ee

¹ President Lennart Meri eestvõttel asutati 1999. aastal Inimsusevastaste Kuritegude Uurimise Eesti Rahvusvaheline Komisjon (tuntud ka kui Max Jakobsoni komisjon), mis avaldas oma tegutsemise ajal kolm raportit: Saksa okupatsioon Eestis 1941–1944, Nõukogude okupatsioon Eestis 1940–1941 ja Nõukogude okupatsioon Eestis alates 1944. Komisjon lõpetas oma tegevuse 2008. aastal ja selle tööd jätkab Eesti Mälu Instituut, mis on keskendunud viimase Nõukogude okupatsiooni uurimisele.

² R. B. Birn. Die Sicherheitspolizei in Estland, 1941–1944: eine Studie zur Kollaboration im Osten. Paderborn, 2006; A. Isberg. Zu den Bedingungen des Befreiens. Kollaboration und Freiheitsstreben in dem von Deutschland besetzten Estland 1941 bis 1944, Edsbreck, 1992; A. Jõesalu. Kes oli Saksa vormis sõdinud Eesti soost vabatahtlik sõdur ja miks ta sõdis? Kas sellele on võimalik leida ühest vastest läbi veteranide mälestuste? Bakalaureusetöö. Tartu, 2006; M. Maripuu. Omavalitsuseta omavalitsused. Halduskorraldus Eestis Saksa okupatsiooni ajal 1941–1944. Doktoritöö. Tartu, 2012; J. Valge. Punased I. Tallinna Ülikooli Eesti Demograafia Instituut. Rahvusarhiiv, 2014; A. Weiss-Wendt. Murder without hatred. Estonians and the Holocaust. Syracuse, 2009; Collaboration and Resistance during the Holocaust: Belarus, Estonia, Latvia, Lithuania. Toim. D. Gaunt. Bern, 2004; Estonia 1940–1945: reports of the Estonian International Commission for the Investigation of Crimes Against Humanity. Koost. T. Hiio. Tallinn, 2006.

³ A. Isberg. Zu den Bedingungen des Befreiens. Kollaboration und Freiheitsstreben in dem von Deutschland besetzten Estland 1941 bis 1944, Edsbreck, 1992, lk. 32.

⁴ S. Myllyniemi. Die Neuordnung der Baltischen Länder 1941–1944. Zum nationalsozialistischen Inhalt der deutschen Besatzungs politik, Helsinki, 1973; S. Maasalu. Eesti põlevkivi ja Saksamaa – sügis 1941 kuni sügis 1944. Magistritöö. Tartu, 2009.

⁵ S. Myllyniemi. Die Neuordnung der Baltischen Länder 1941–1944, lk. 219.

on uuritud, mida tähendas sellise väikeettevõtte majandamine sõja- ja okupatsioonioludes. Triin Tark on oma magistritöös esile toonud, et majandus oli üks selliseid valdkondi Saksa okupatsiooni ajal, kus propagandategevus ei ole üheselt tuvastatav, kuid ilma selleta poleks olnud võimalik ka ulatuslik ekspluateerimispoliitika idaaladel.⁶

On teada, et ühe propagandavahendina kasutati eraomandi osalist tagastamist, mistõttu on oluline selgitada, kuidas kasutati ära väikeettevõtluse lubamist propagandistlike eesmärkide saavutamisel. 1941. aasta septembris alustas tööd Eesti Omavalitsuse Majandus- ja Transpordidirektoorium (alates 1. juunist 1942 Majandus- ja Rahandusdirektoorium). Direktooriumi ülesanneteks oli luua Eestis majandusalane organisatsioon ja komplekteerida selle koosseis, likvideerida Nõukogude võimu loodud asutused ning töötada välja majanduse ülesehitamise uued alused. Kolmandaks ning põhiliseks valdkonnaks oli Eesti majanduse taasülesehitamine ning sõjast ja Nõukogude võimust tingitud purustuste kõrvaldamine.⁷

Käesoleva artikli eesmärgiks on uurida Eesti majanduse taasülesehitamise ülesande üht osa – Eesti kaubalaevanduse taastamist, keskendudes küsimusele: kuidas organiseeriti uute kaubalaevade ehitust ja mismoodi see oli seotud Saksa sõjamajandusega? Uurimisteamale on lähenetud mikrotasandil, keskendudes ühe laevaehituseettevõtte tegevusele ajavahemikul 1942–1944. J. Telliskivi & A. Saarna dokumentatsioon võimaldab lähemalt vaadelda ühe laevaühingu tegevust ja vastata küsimustele, kuidas hangiti vajalikke ressursse ja kuidas toimusid laevaehitustööd. Laevaühingu dokumentatsioonist avaneb ka laevaehitustööliste argielu, mistõttu on lisaks laevaehitusküsimustele käsitletud tööliste elu-olu puudutavat. Küsimustele vastamine nõuab üksiku ettevõtte tegevuse asetamist aga laiemasse okupatsiooni aja majanduslikku ja sotsiaalsesse konteksti.

Artikli allikaks on laevaühingu J. Telliskivi & A. Saarna ulatuslik dokumentatsioon (ligikaudu 300 dokumenti aastatest 1905–1954),⁸ mis asub Eesti Meremuuseumis. Neis sisalduv annab võimaluse heita pilgu ühe okupatsioonioludes tegutsenud ettevõtte igapäevaellu. Laiema tausta 1942.–1944. aasta laevaehituse korraldusest andsid Eesti Riigiarhiivis asuvad Veeteede ja Sadamate Valitsuse ning Majandus- ja Rahandusdirektooriumi laevanduse osakonna fondid.⁹

Johannes Telliskivi & Co

Johannes Telliskivi sündis 30. aprillil 1878. aastal (vana kalendri järgi)¹⁰ Aadma mõisavallas Käina kihelkonnas Jausa külas vabadiku pojana. 1901. aastal abiellus ta Luguselt pärit Leena Luukasega, neil oli kaks tütart.¹¹ Johannes õppis arvatavasti Jausa külakoolis,¹² ja hiljem omandas laevajuhi tunnistuse (kuni 100 brt) Kuressaare merekoolis.¹³

Laevaosanikud Johannes Telliskivi ning vennad Aleksander ja August Saarna moodustasid 1920.–1930. aastatel laevaühingu J. Telliskivi & Co. Seejuures ei kasutatud alati nime J. Telliskivi & Co, vaid ka A. Saarna & Co, või osteti lihtsalt sama osanikeringiga ühiselt mõne teise laevaomaniku laevaosi.¹⁴ Juba 19. sajandist alates panid laeva ehituseks või ostuks

⁶ T. Tark. Eesti elanikkonna reaktsioonid Saksa propagandale 1941–1944. Magistritöö. Tartu, 2013, lk. 44.

⁷ M. Maripuu. Omavalitsuseta omavalitsused, lk. 313.

⁸ MM 4232:1-38 D; MM 6246 D – MM 6445 D; MM 6936 D – MM 7020 D. (MM – Eesti Meremuuseum).

⁹ ERA, f. R-983; ERA, f. R-66. Veeteede ja Sadamate valitsus; Majandus- ja Rahandusdirektoorium.

¹⁰ Uue kalendri järgi esineb Johannes Telliskivi dokumentides sünnikuupäevana nii 12. mai 1878 kui ka 26. mai 1878.

¹¹ EAA, f. 3171, n. 1, s. 68, l. 165–166; l. 301–302. Sündinute ja ristitute nimekiri 1892–1917.

¹² Jausas asus algkool alates 1865. aastast, kuid kooli lõpetajate nimekirjad Esimese maailmasõja eelsest ajast ei ole säilinud.

¹³ ERA, f. 1682, n. 1, s. 106. Meremeestekodu. Laevajuhtide nimekiri 1922–1927.

¹⁴ Laeva tunnistuses märgiti, millise summa eest laev ühele või teisele omanikule kuulub ehk kui suur on tema mõtteline osa laevas.

rahad kokku mitu ühe küla meest ja selline kamba peale ühe laeva omanik oli tollaste laevaomanike hulgas tavapärane nähtus. 1920.–1930. aastatel kuulus neile osalus mitmes ligisõidu-purjelaevas. Ligisõidu all mõisteti sõitu Läänemeres Eesti ja välissadamate vahel, seespool Skaagen-Lindesnesi joont ja Brunsbütteli sadamat.¹⁵

1922. aastal valmis J. Kääramehe ehitatud kahemastiline kaljas Helga. Helga omanikeringi kuulusid Johannes Telliskivi, Aleksander Saarna ja August Saarna, kes moodustasid ka laevandusfirma J. Telliskivi & Co põhilise omanikeringi ning kellest igähele kuulus laevast 5/24. Helga omanike hulka kuulus ka sellesama kaljase kapten Villem Niidu, kes oli laeva investeerinud 1/22 osa kõigi kolme eelneva omaniku osadest. Suurinvestoriteks olid tööstur Jüri Ploomann Tallinnast ja Kersti Kurn, kellest esimesele kuulus ¼ laeva osakutest ja teisele 1/8.¹⁶ Aasta hiljem omandasid nad koos Paul ja Harald Saarna ning Villem Niidu alaealise poja Reinhold Niiduga osad Mihkel Utowi (1879–1942) ja Aleksander Priki laevas Irene (eks-Impi, ehitatud 1909. aastal Narva lähistel).¹⁷

1925. aastal ehitas August Saarna Rohuküla sadamast ostetud raudkeregale laevavrakist mootorkaljase, millele anti nimeks Silvia. Laeva koguväärtuseks arvestati 800 000 Eesti marka ja laeva osad jagunesid järgmiselt: Jüri Ploomannil ¼, Kersti Kurnil 1/10, Aleksander ja August Saarnale ning Johannes Telliskivile kuulus igähele osa 150 156 Eesti marga väärtuses ja Villem Niidule osa 69 530 Eesti marga väärtuses.¹⁸

1927. aasta paiku ehitati kolmemastiline mootorkuunar Vooglaine, mille ehitushinnaks tuli 1 712 529 Eesti marka. Laevast ½ kuulus Krönströmile ja ¼ Ploomannile. J. Telliskivi &



Johannes Telliskivi 1916. a. MMF 1073

¹⁵ MM 826:18 Frk. Eesti meremeeste palganormid alates 1. aprillist 1937.

¹⁶ Põhiomanike ringi kuulusid lisaks Johannes Telliskivile vennad Aleksander ja August Saarna, kes olid samuti pärit Jausa külast. Kaljase kapten Villem Niidugi pärines samast. Kõige suuremalt laeva panustanud Jüri Ploomann oli sündinud 14. juulil 1869 Lõusa külas Simuna kihelkonnas Virumaal ja tegeles Tallinnas Rotermanni tehastes vilja- ja jahulaadimistöödega. Samuti Tallinnas elanud Kersti (Kristine) Kurn oli sündinud 23. juunil 1870. aastal Luguse külas Käina kihelkonnas Mihkel Holtsmanni (1837–1873) noorima tütre. MM 6987D. Purjelaev Helga tunnistus; TLA, f. 1358, n. 2, s. 43, l. 449. Tallinna Jaani kogudus. I pihtkonna personaalraamat 1878–1940; ERA, f. 842, n. 1, s. 2650, l. 2–3, 6. Jüri Ploomann'i vilja- ja jahulaadimistööde ettevõtte Rotermanni tehases; TLA, f. 1358, n. 2, s. 54, l. 302. Tallinna Jaani kogudus. II pihtkonna III personaalraamat 1919–1940; EAA, f. 3171, n. 1, s. 52, l. 178–179. EELK Käina kogudus. Surnute nimekiri 1849–1876.

¹⁷ MM 6985D. Purjelaev Irene tunnistus.

¹⁸ MM 6984D. Purjelaev Silvia tunnistus. Eesti Vabariigi laevade register 1926, Mereasjanduse Peavalitsuse väljaanne. Tallinn, 1926, lk. 30–31.

Co-le kuulus ¼ väärtusega 428 384 Eesti marka.¹⁹ Kolm aastat hiljem osteti Elly Kriiskilt Tallinnast 1922. aastal ehitatud kaljas Mall. 1/3 laevast väärtusega 270 500 krooni kuulus Jüri Ploomannile, Aleksander Saarnale kuulus osa 147 748 krooni väärtuses, Johannes Telliskivile ja August Saarnale 122 748 krooni väärtuses, Villem Niidu, Paul ja Harald Saarna omasid igauks osi 40 915 krooni väärtuses ja Paul Kaar 25 000 krooni väärtuses.²⁰

Aastatel 1931 ja 1932 valmisid Saaremaal kolmemastiline mootorpurjekas Kodu ja kaljas Rannik. Esimese omanikeks olid Aleksander ja August Saarna, Jüri Ploomann, Johannes Telliskivi ja Feliks Saarnak. Teise omanikeks Villem Niido, Aleksander Prikk ja Jüri Ploomann.²¹

Vastavalt laevaosnike osade suurusele jagunesid laevasõitjatest teenitud tulud. Üldjoontes iseloomustab laevaühing J. Telliskivi & Co 1920.–1930. aastate dokumentatsiooni üsna suur lünklikkus ning säilinud arvepidamise dokumente on kasutatud ilmselt pigem isiklikuks arvepidamiseks, mistõttu pole neis järgitud väga täpseid raamatupidamisliku kirjaoskuse tavasid. Siiski võib säilinud dokumentide põhjal öelda, et laevadelt teenitud tulu ei läinud alati sajaprotsendiliselt laevaosnikele väljamaksmiseks, vaid seda kasutati ka uute ehitatavate laevade rahastamiseks. Näiteks on aastatel 1929–1931 mootorpurjelaev Irene tuludest Aleksander Saarna teenitusest Johannes Telliskivile võlgade katteks makstud summa arvatud mootorpurjeka Kodu ehituse kuludesse.²² Mootorpurjelaeva Kodu teenistus aastatel 1933–1935 oli kokku 603 177 krooni, tulusaim oli neist aasta 1935, mil laev andis 300 000 krooni tulu. Arvatavasti finantseeriti ka selle laeva tuludest ettevõtte teisi tegevusi, sest laevaosnikele on välja makstud 181 956 krooni, mis jagunes järgnevalt: August Saarnale 39 575 kr, Villem Niidule 12 774 kr, Paul Saarnale 16 180kr, Aleksander Saarnale 46 844 kr, Harald Saarnale 7026 kr ja Johannes Telliskivile 59 557 kr.²³

Eesti kaubalaevastik oli sõdadevahelisel perioodil peaaegu pidevas kasvutendentsis. 1920. aastate keskpaigani toimus kasv peamiselt veel purjelaevastiku juurdekasvu arvel, pärast 1924. aastat asuti üha enam soetama aurulaevu. Eesti laevaomanikud omandasid laevu peamiselt järelturul, mistõttu kujunesid laevade ostmisel eriti soodsaks 1930. aastate alguse majanduskriisi aastad, kui laevade hinnad maailmaturul äärmiselt madalale langesid. Üha kasvava aurulaevade tonnaaži juures muutus purjelaevadega konkurents püsimine üha keerulisemaks.

J. Telliskivi & Co laevadesse enim investeerinud Jüri Ploomann loobus 1930. aastate keskpaigas vanaduse tõttu oma senisest äritegevusest.²⁴ Jüri Ploomann suri 1936. aasta maikuus ja tema laevade osad päris poeg Valter, kuid tundub, et pojal puudus huvi laevandusega edasi tegelda ja ta volitas August Saarnat oma osalust purjelaevas Kodu maha müüma.²⁵ 1930. aastate teisel poolel müüdi varem J. Telliskivi & Co omandusse kuulunud teisedki laevad. Kõige uuema, 1932. aastal valminud kaljase Rannik ostis 1936. aastal ümbermaailmareisi jaoks Ahto Valter.²⁶

Mitmete asjaolude kokkulangemisel soikus ka laevaühing J. Telliskivi & Co senine tegevus

¹⁹ MM 7011D. Mootorpurjelaev Wooglaine tunnistus; Eesti laevade register, Veeteede Valitsus. 1928, lk. 46–47.

²⁰ MM 6986D. Purjelaev Mall tunnistus; Eesti laevade register 1929, Mereasjanduse Peavalitsuse väljaanne. Tallinn, 1929, lk. 64–65; Eesti laevade register 1930, Veeteede Valitsuse väljaanne. Tallinn, 1930, lk. 62–63.

²¹ Eesti laevade register 1935, Veeteede Valitsuse väljaanne. Tallinn, 1935, lk. 38–39; Eesti laevade register 1935, Veeteede Valitsuse väljaanne. Tallinn, 1935, lk. 68–69.

²² MM 6437 D. Laevaosade arvestused.

²³ MM 6432 D. Laevaosadelt teenitud tulude arvestused.

²⁴ Tema poeg Valter Ploomann asutas 1933. aasta lõpul Walter Ploomanni vaguni laadimise ja tühjendamise tööde ettevõtte Tallinna jaamas, sadamas ja sealses ümbruses, mis võttis üle ka isa asutatud varasema jahuja viljalaadimisetevõtte tegevuse; ERA, f. 842, n. 1, s. 2651, l. 2–3, 5. Valter Ploomann'i vaguni laadimis- ja tühjendamistööde ettevõtte Tallinnas.

²⁵ MM 4107:5 D. Valter Ploomanni volitus mootorpurjekas Kodu müümise asjus; HAUDI kalmistute register www.kalmistud.ee (otsing 22.08.2016).

²⁶ Laev läbis enne Atlandi ületamist põhjaliku remondi ja nimetati ümber Ahtoks. – Järva Teataja, – 1936. Walterid sõitsid jälle ookeane vallutama.

pärast Jüri Ploomanni surma. August Saarna aga jätkas laevandusäri, orienteerudes ümber kaubaaurikutele. 1930. aastate lõpul soetati kaubaaurikud Reet, Taat, Jaak ja Anu.²⁷ Ehkki Johannes Telliskivi ja mitmed tema laevade osanikud jätkasid endiselt laevajuhtidena, siirdusid nad koos Villem Niiduga laevandusest teenitud rahadega kinnisvaraärisesse, olles samal ajal väikeosanikud ka August Saarna laevades.²⁸ 1930. aastate teisel poolel valmisid elumajad aadressidel Taime 30, Mooni 3 ja Roo 23 Tallinnas.²⁹

Üldised arengud Eesti laevanduses enne 1941. aastat

Eesti kaubalaevastik oli maailmasõdadevahelisel perioodil peaaegu pidevas kasvutendentsis. 1920. aastate keskpaigani toimus tonnaži suurenemine peamiselt veel purjelaevastiku juurdekasvu arvelt, pärast 1924. aastat asuti üha enam soetama aurulaevu. Aurikuid osteti peamiselt järelturult, mistõttu toimus aurulaevastiku kiire kasv 1930. aastate majanduskriisi aastatel, mil laevade hinnad olid maailmaturul väga madalale langenud. Laevastiku juurdekasvu osas mängis olulist rolli ka seadusandlus (laevahüpoteeke, laevaühinguid, mereharidust ja meremeeste registreerimist jt. õiguslikke aspekte reguleerivad määrused ning seadused) ja laevaomanikele tehtud soodustused.³⁰

Kui 1920. aastal oli Eesti laevastiku kogumahutavuseks 28 500 brutoregister-tonni, siis 1939. aastal, vahetult enne Teist maailmasõda oli vastav näitaja juba 180 000 brutoregister-tonni, millega oldi brutoregister-tonnide arvult tuhande elaniku kohta Läänemere riikide hulgas kolmandal ning maailmas seitsmendal kohal.³¹ Läänemere riikidest olid Eestist eespool vaid Taani ja Rootsi.

Ehkki valdav osa Eesti lipu all sõitnud laevu osteti eestlaste endi kapitali eest, kaasati ka väliskapitali, esikohal olid Rootsi päritolu investeeringud. Rootsile järgnesid Inglise, Ameerika Ühendriikide ja vähemal määral Saksa kapital. Väliskapitali kaasamine oli seadustega reguleeritud, see tähendab, et vähemalt 1/3 laevaomanikest pidid olema Eesti kodanikud.³²

Kuigi aurulaevade tonnaž kiirelt kasvas, ületades 1920. aastate keskpaigas juba purjelaevade tonnaži, püsis ka purjelaevade ehitamise traditsioon ometigi elujõuline. Mootorpurjelaevad suutsid aurulaevadele konkurentsi pakkuda veel kuni Teise maailmasõjani. Sellest tulenevalt oli Eestis ka üsna palju kogenud laevaehitajaid.

1940. aasta alguseks oli kaubalaevastiku tonnaž tõusnud 227 000 brutoregister-tonnini, millest Saksa okupatsiooni alguseks oli alles ja kasutuskõlblik umbes kümme protsenti.³³ Teise maailmasõja algul Eesti laevastik olulisi kaotusi ei kandnud, sest Eesti kui mittedõdiva riigi laevad ei kujutanud endast sõdivatele pooltele sihtmärki.³⁴ Eesti annekteerimise järel 1940.

²⁷ ENSV Teataja 1940, nr. 25, lk. 230, 234, 247; MM 4107:11 D. Väljavõte Majandus- ja Rahandusdirektooriumi Laevanduse osakonna kinnistusregistrist aurulaeva „Taat“ kohta.

²⁸ 1937. aastal sõitis Johannes Telliskivi kaptenina purjelaeval Merilind ja 1940. aastate algul mootorpurjelaeval Orjaku. MM 4232:35 D. Kiri mootorlaeva Orne arvete klarimise kohta; MM 6992D Purjelaev Merilind lastikiri; MM 6965 D. Arve Johannes Telliskivile.

²⁹ Majade omanikeriingi kuulusid lisaks Niidule ja Telliskivile veel Hiiuimaalt pärit Johannes Koor, Magnus Jürgenson, Johannes Juurmann, Johannes Vahtra, Rudolf Juurmaa (Juurmann) ja Linda Mägi; TLA, f. R-1, n. 6.-I, s. 3176, l. 3, 7, 9. Natsionaliseerimistoimik. Taime 30, Johannes Koor, Magnus Jürgenson, Villem Niidu, Johannes Juurmann, Johannes Telliskivi, 1940.

³⁰ MM 13386D. A. Mägi. Eesti laevanduse areng iseseisvuse ajal 1918–1940. Eesti Meremuuseumi dokumendikogu.

³¹ MM 13386 D. A. Mägi. Eesti laevanduse areng iseseisvuse ajal 1918–1940; Eesti Laevanduse Aastaraamat 1936. Tallinn, 1936, lk. 20.

³² MM 13309 D. T. Einberg. Swedish and Foreign Capital in Estonian Ship Ownership 1920–1940.

³³ Eesti Statistika, Tallinn, 1931–1940. ERA, f. R-66, n. 1, s. 522, l. 17. Kirjavahetus Eesti laevanduse ülesehitamise ja finantseerimise kohta koos vastavate määruste ning seletuskirjadega 1942–1944.

³⁴ Sõjalises rünnakus hukkus 1939. aasta 10. detsembril Nõukogude allveelaeva rünnaku tõttu Ahvenamaa lähistel esimese Eesti laevana reisi-kaubaaurik Kassari.

aasta juunis võeti sama aasta 8. oktoobril vastu Eesti NSV Ülemnõukogu Presiidiumi seadlus laevandusettevõtete, mere- ja jõelaevastiku natsionaliseerimise kohta. Selle alusel kuulusid kõik juriidilistele ja füüsilistele isikutele kuuluvad laevandusettevõtted koos nende vara, arvete ja hoiustega ning kehtivate õigustega riigistamisele. Laevade väljaostuhinnaks määrati 25% nende väärtusest.³⁵ Seadluse järgi kuulusid natsionaliseerimisele ka sel ajahetkel välisriikide sadamates ja kaugsõidus olevad alused. Nende laevade kaptenitest paljud otsustasid natsionaliseerimise kartuses Nõukogude Eestisse enam mitte tagasi pöörduda, mistõttu osa Eesti sõjajärgsest laevastikust jäigi välisriikidesse. Nõukogude Liidu ja Saksamaa vahelise sõja alates 1941. aasta juunis arvati osa laevastikust Punalipulise Balti Sõjalaevastiku koosseisu, ülejäänud laevade osas anti korraldus evakueeruda Leningradi.³⁶

Eesti laevandus Saksa okupatsiooni perioodil 1941–1944

Saksamaa kaubalaevastik kandis aastatel 1939–1942 märkimisväärseid kaotusi, juba sõja algul oli kaubalaevastiku tonnaaž kiirelt vähenema hakanud. Paljud kaubalaevad hukkusid vastase rünnakute tagajärjel, vahistati välisriikide sadamates või neid kasutati sõjalistel eesmärkidel hospidallaevade, blokaadilaevade ja/või märklaevadena. Need kaotused olid takistuseks pidevalt kasvava transpordivajadusega toimetulemisel (sõjamajanduse tarbeks toorainete, eriti maagi, samuti tsiviilkaupade impordivajaduste rahuldamiseks). Sellest tulenevalt tõstus vajadus ulatusliku kaubalaevastiku ülesehitusprogrammi käivitamiseks.³⁷

Kaubalaevastiku puuduse leevendamise kava esitas 1942. aasta jaanuaris esimesena laevaehitusfirma Blohm + Voss omanik ja Riiginõukogu esindaja Laevaehituse Peakomisjoni (*Hauptausschuss Schiffbau*) juures Rudolf Blohm (1885–1979).³⁸ 1942. aastal valmis Relvastuse ja Sõjamoona Riigikomissariaadis (*Reichkommissariat Bewaffnung und Munition*), mille alluvuses tegutses ka laevaehituse peakomisjon, plaan uute kaubalaevade ehitamiseks. Kaubalaevastiku uuendamise programm nägi ette laevade ehitamist Vahemere, Musta mere ja Doonau sadamates ning Lääne- ja Põhja mere jaoks plaaniti käivitada Hansa ehitus- ja lõpuleviimise programmid (viimane puudutas enne sõja algust ehitama hakatud laevade valmis ehitamist). Allpool on pikemalt peatunud Hansa ehitusprogrammil.³⁹

23. juunil 1942 avaldati Hitleri käsk kaubalaevade tonnaaži väljaehitamise kohta. See kehtestas otsustava tähtsusega sõjalise ülesandena (*Kriegsentscheidende*) uute kaubalaevade ehituse ja vanade remontimise. Käsu kohaselt tuli ehitustegevus läbi viia võimalikult lühikese aja jooksul, kaasates selleks kõiki laevaehitustehaseid Saksamaal ja okupeeritud aladel, mis ei olnud seotud allveelaevade ehitusega.⁴⁰ Põhja- ja Läänemere piirkonnas rakendati Hansa programmi, mille järgi pidi Saksamaal ja selle poolt vallutatud aladel (Hollandis, Belgias, Taanis ja Soomes) ehitatama sada kaksikümmend kaheksa 3000 brt, nelikümmend üheksa 5000 brt ja kaksikümmend 9000 brt mahutavusega kaubaaurikut ning kuus 1000 hobujõulist ja 600 hobujõulist puksiirilaeva. Käsu andmise päeval, 23. juunil 1942 asutasid kaheksa Saksa laevandusettevõtet eriorganisatsiooni *Schiffahrt Treuhand GmbH*, mis hakkas koos Laevaehituse Peakomisjoni programmi ellu viima. Suhetes laevaehitajatega olid usaldusühingul kõik ülesanded, mis tavalisel laeva tellijal. Kõigi programmi puudutavate tehniliste küsimuste

³⁵ ENSV Teataja 1940, nr. 21, lk. 185–186; ENSV Teataja 1940, nr. 25, lk. 228–276.

³⁶ MM 13333 D. H. Zahharov. Eesti (Riiklik) Merelaevandus 1941–1944, lk. 1–2.

³⁷ H. J. Witthöft. Das Hansa-Bauprogramm. Wehrwissenschaftliche Berichte Herausgeben vom Arbeitskreis für Wehrforschung. J. F. Lehmanns Verlag, München, 1968, lk. 5.

³⁸ Rudolf Blohmi tegevus laevaehituse peakomisjoni juures jäi lühikeseks. Olles alustanud 1942. aasta algul, tagandati ta 1943. aasta juulis ametist ja tema asemel määrati komisjoni etteotsa Otto Merker (1899–1986).

³⁹ H. J. Witthöft. Tradition and Progress. 125 Years Blohm + Voss, Hamburg, 2002, lk. 242–243.

⁴⁰ ERA, f. R-983, n. 1, s. 94, pagineerimata. Kirjavahetus laevade ehituseks ja remondiks vajalike materjalide varumise kohta. Laevaehitusega tegelevate ettevõtete nimekirjad 1941–1943.

eest, nagu ajakava, disain, konstruktsioon ja seadmed, vastutas laevaehituse peakomisjoni kaubalaevade erikomisjon.⁴¹

Esimesed Saksa väeosad jõudsid Eesti territooriumile 1941. aasta juulis. Sügiseks oli kogu Eesti ala sakslaste poolt vallutatud. Saksa okupatsioonirežiim erines Euroopa piires märgatavalt. Idaaladel, mille moodustasid Saksamaast idas vallutatud alad – Eesti, Läti, Leedu, Ida-Poola ja Valgevene –, domineeris ekspluateeriv majanduspoliitika ehk kohaliku majanduse ärakasutamine sõja huvides. Eesti majandustegevust korraldasid Relvastuse ja Sõjamoona Riigiministeerium, sõjaväele alluv Tallinna majanduskomando ja sõjavägi. Eesti kindralkomissaril Karl-Siegmund Litzmannil ja Eesti Omavalitsusel polnud seejuures mingit otsustusõigust, küll aga tuli neil ülalt saadud otsused ellu viia. Balti riike käsitleti Saksa poolt vaadatuna mitte eraldi riikidena, vaid Nõukogude Liidule kuulunud ala osana, kus kehtestati Nõukogude okupatsiooni eelne õiguskord. Nõukogude võimu poolt toime pandud natsionaliseerimised jäid enamasti jõusse, sest neid sai rakendada Saksa sõjamajanduse huvides.⁴² Ehkki ka siin tehti teatavaid erandeid ja juba 1941. aasta sügisel taastati Eestis õigus asutada väiksemaid era-, käsitöö- ja jaekaubandusettevõtteid. Suurtööstused jäid endiselt riigi omandisse.

Eesti Omavalitsuse juurde 1941. aasta septembris loodud Majandus- ja Transpordidirektooriumi põhiliseks ülesandeks oli Eesti majanduse taasülesehitamine ning sõja ja Nõukogude okupatsiooni kahjude kõrvaldamine. Eesti majanduse taastamise laiemaks eesmärgiks oli aga siinse majandussüsteemi rakendamine Saksa sõjamajanduse huvides, milleks Ida-aladel oli peamiselt idarinde varustamine.

Nõukogude võimu poolt natsionaliseeritud laevu sakslased nende õigusjärgsetele omanikele ei tagastanud, need jäid jätkuvalt riigi omandusse. Tööd jätkas ka Nõukogude võimu loodud Eesti Riiklik Merelaevandus, mille juhatajaks määrati Arthur Jürgenthal. Merelaevandusele kuulunud laevad allusid 1941. aasta sügisel Tallinna Majanduskomandole (*Wirtschaftskommando Reval*). Alates 5. novembrist allus merelaevandus *Seetransport OST*-ile, mis korraldas laevade kasutamist.⁴³ 1942. aasta alguseks oli merelaevanduse omanduses olevatest laevadest võrreldes 1940. aasta natsionaliseerimise eelse üldtonnažiga alles 11,47% aurulaevu, 4,94% mootorlaevu, 22,69% mootorpurjelaevu ja 60,90% purjelaevu.⁴⁴

Pärast laevanduses toimunud kaotuste väljaselgitamist 1941. aasta lõpul tegi Veeteede Amet Majandus- ja Transpordidirektooriumile (hiljem Majandus- ja Rahandusdirektoorium) 23. veebruaril 1942 kirjaliku ettepaneku Eesti kaubalaevastiku uuesti üles ehitamiseks. Et sõjaolukorra tõttu polnud hetkel võimalik raudlaevu ehitada ega osta, siis soovitati alustada laevastiku taastamist 400–600 brt mootorpurjelaevade ehitamisega, mida viiksid läbi laevaehitusmeistrid koos tööliste rühmadega. Kirjas toodi välja ka 30 laeva ehitamiseks sobilikud ehitusplatsid ning vajamineva laevaehitusmetsa asukohad. Ühe laeva hinnaks arvestati 80 000–100 000 riigimarka ja ehitusajaks kaks aastat.⁴⁵ Eesti Omavalitsuse koosolekul 30. märtsil 1942 arutati Majandus- ja Transpordidirektooriumi ettepanekul laevanduse ülesehitamise küsimust. Koosolekul otsustati, et laevaehitus on majanduse ülesehitamisel prioriteetne tegevus ning selle elluviimiseks tuleb rakendada järgmisi tegevusi: puust laevade kiirendatud ja maksimaalne korraldamine; olemasolevate laevade remontimine ja uputatud laevade päästmine; korraldada välisriikide sadamates olevate Eesti laevade tagasi saamine;

⁴¹ H. J. Witthöft. Das Hansa-Bauprogramm, lk. 49.

⁴² Riik malelaual. Saksa okupatsioon Eestis 1941–1944. Eesti Ajaloomuuseumi näitusekataloog (Koost. M. Jaigma). Eesti Ajaloomuuseum. Tallinn, 2014, lk. 20.

⁴³ ERA, f. R-66, n. 1, s. 517, l. 194. Kirjavahetus Laevandusosakonnaga ning laevavähihusetega laevaehituslaenu saamise asjus 1941–1944.

⁴⁴ ERA, f. R-66, n. 1, s. 97. Ülevaade Majandus- ja Rahandusdirektooriumi tegevusest 1941/42. a.

⁴⁵ ERA, f. R-66, n. 1, s. 522, l. 1–2. Kirjavahetus Eesti laevanduse ülesehitamise ja finantseerimise kohta koos vastavate määruste ning seletuskirjadega. 1942–1944.

anda laevanduslaene uute laevade ehitamiseks; korraldada kursusi laevaehituse oskustöölise ettevalmistamiseks ja aidata kaasa ehitusmaterjalide hankimisele.⁴⁶

1942. aasta jooksul alustati Eesti rannikul 55 35–400 brutoregistertonni mahutavusega mootorpurjelaeva ehitamist.⁴⁷ Mootorpurjelaevade ehituseks moodustati kahe- kuni viieliikmelised laevaühingud, mida juhtisid varasemad laevajuhid, laevaomanikud, meremehed või laevaehitusmeistrid. Valdavalt oli tegemist enne Esimest maailmasõda sündinud isikutega, kellest enamik olid endised laevaomanikud ja meremehed. Kuid laevaühingute asutajate hulgas leidis ka advokaate, loomaarste ja vabrikante. Laevaehitus seati sisse kogu Eesti rannikul ja saartel, samuti Tartus sisevete laevade ehitamiseks.⁴⁸

28. aprill 1943. aastal teavitas laevaehituse peakomisjon Saksamaal Majandus- ja Rahandusdirektoriumi laevanduse osakonda Eestis ehitatavate mootorpurjelaevade tunnustamisest sõjatähtsaks ja vajadusest nende kiiremas korras valmishitamiseks. Idaaladel, mille hulka kuulus ka Eesti, vastutas laevaehituse peakomisjoni juures laevaehitusprogrammi elluviimise eest Idaalade ja Soome maavolinik. Eesti Omavalitsuses oli ülesande eest vastutavaks Majandus- ja Rahandusdirektoriumi laevanduse osakond.⁴⁹ Sõjatähtsaks tunnustamine andis laevaühingutele mitmeid eeliseid oma tööliste varustamisel toidu- ja tarbekaupadega ning neile kehtis teisigi soodustusi, millest tuleb lähemalt juttu allpool.

J. Telliskivi & Saarna laevaehitus 1942–1944

Järgnevalt keskendun laevaühingu J. Telliskivi & A. Saarna tegevusele aastatel 1942–1944. Laevaühing Telliskivi & Saarna (taas)asutati 1942. aastal varasemate kaaslaevaomanike Johannes Telliskivi ja Aleksander Saarna poolt. Johannes Telliskivi kirjavahetus⁵⁰ teise varasema koostööpartneri August Saarnaga lubab oletada, et viimasel oli üpris oluline roll ettevõtmise algatamise juures. Laevaühingu volitatud asjaajajaks oli määratud Johannes Telliskivi,⁵¹ kellel oli täielik õigus ühingu nimel tehinguid ja otsuseid teha.

Laevaehitus

Laevaühingu Telliskivi ja Saarna eesmärgiks oli ehitada üks 21 meetri pikkune, 7 meetri laiune ja 2meetrise süvisega mootorpurjelaev, mille hinnanguliseks maksumuseks arvestati 1942. aasta augustis 81 870 riigimarka (edaspidi rmk.). Ehituseks vaja minev 81 870 rmk. oli märkimisväärne summa, mida laevaehitajatel endil aga olemas ei olnud, sest natsionaliseerimiste tõttu olid nad kaotanud kogu oma vara. Üheks võimaluseks oluks laenu pangast taotleda, kuid sellele tõmbas kriipsu peale asjaolu, et peale ehitatava laeva puudus laevaühingul vajalik tagatis. See aga pangale laenugarantiina ei sobinud. Koos laevaehituse taastamise kavaga, mis 1942. aasta kevadel Eesti Omavalitsuses kinnitati, tõdeti koheselt vajadust asutada vastav spetsiaalne laenufond, mis laevade ehitust rahastaks. Majandus- ja Rahandusdirektoriumis töötati veel samal aastal välja laevanduse laenufondi struktuur. Sellele püüti

⁴⁶ ERA, f. R-66, n. 1, s. 522, l. 16. Kirjavahetus Eesti laevanduse ülesehitamise ja finantseerimise kohta koos vastavate määruste ning seletuskirjadega. 1942–1944.

⁴⁷ ERA, f. R-310, n. 1, s. 262, l. 79. Laevaehituse ettevõtted. 1943–1944.

⁴⁸ ERA, f. R-66, n. 1, s. 517. Kirjavahetus Laevandusosakonnaga ning laevaühisustega laevaehituslaenu saamise asjus 1941–1944; ERA, f. R-66, n. 1, s. 518. Kirjavahetus Laevandusosakonnaga ning laevaühisustega laevaehituslaenu saamise asjus 1942–1944; ERA, f. R-66, n. 1, s. 519. Kirjavahetus Laevandusosakonnaga ning laevaühisustega laevaehituslaenu saamise asjus; ERA, f. R-66, n. 1, s. 1501. Laevaehitajate avaldused ühes elulookirjeldusega toetuste saamise puhul laevadeehitamisel 1942; ERA, f. R-310, n. 1, s. 262, l. 79. Laevaehituse ettevõtted 1943–1944.

⁴⁹ ERA, f. R-66, n. 1, s. 520, l. 46. Kirjavahetus Laevanduse Laenufondi määruase asjus. 1942–1944.

⁵⁰ MM 6336 D. A. Saarna kiri J. Telliskivile 22.01.1943.

⁵¹ MM 6316 D. Ärakiri Johannes Telliskivi volikirjast 03.02.1943.

toetust leida nii kindralkomissarilt kui ka Ida-alade ministeeriumilt ja ehkki laevaehitus oli tunnustatud sõjaliselt tähtsaks tööstusalaks, peeti veel 1944. aastal fondi asutamise teemal jätkuvalt kirjavahetust.⁵² Laevanduse laenufondist laenu saamise tagatiseks pidi olema ehitatav laev ise ja ehitusmaterjal, laenu oli kavas anda seitsmeks kuni kümneks aastaks 4% intressiga.⁵³ Laenufondi asutamiseni rahastati laene Majandus- ja Rahandusdirektooriumi eelarvest, laenufondi loomisel oli ette nähtud nende laenufondi alla ümbertõstmine.

Majandus- ja Rahandusdirektooriumi veeteede osakonnale laenu taotlemiseks esitatud eelarve põhjal võib J. Telliskivi & A. Saarna laevaehituse kulud jagada nelja suurde rühma: ehitusmaterjalid, laevainventar, tööjõu ja teenuste kulud ning ettenägemata muud kulud.⁵⁴ Neist suurima kuluartikli moodustasid tööjõu- ja teenuste kulud, mis ulatusid 34 450 rmk., moodustades kogu eelarvest 42%. Järgmine kulude allikas 34,4% oli laevainventar, mille suurimaks kulukohaks 80-hobujõulise mootori ost. Alles kolmandale kohale, 19,9%, asetused otsesed kulud ehitusmaterjalidele ja viimasele, 3,7% muud ettenägematud kulud.

Vastav 4,5% intressiga laen eraldati ettevõttele Majandus- ja Rahandusdirektooriumi otsusega 30. septembril 1942 summas 80 000 rmk., millest koheselt välja maksmisele kuulus laevaehituse eeltööde finantseerimiseks 10 000 rmk. Laenu tagasimaksmine pidi algama laeva kasutuselevõtmisele järgneva aasta 1. juulil ning laen anti üheksa aasta peale, alates esimesest väljamaksest.⁵⁵ Eraldatud laenusumma eest osteti 200 tihumeetrit puitu, tasuti 1500 rmk. tööjõukulusid, tehti sissemaks Eesti Laevaehitajate Esindusele ja maksti puude saagimise eest 500 rmk.⁵⁶ Veebruaris 1943 tegi Majandus- ja Rahandusdirektoorium ettevõttele täiendava laenumakse summas 14 000 rmk., millest vastavalt eelarvele moodustasid suurima osa sissemaks mootori eest ja tööliste palgad, ülejäänud oli kavas kulutada puude saagimisele ja veole, tööriistade ostuks ja teisteks jooksvateks kuludeks.⁵⁷

Laevaehituseks kulunud ressursside üle peeti pidevat järelevalvet, mistõttu tuli laevaühingul kasutatud materjalide, laenurahade ja ehitusel töötavate tööliste kohta järjepidevalt laevanduse osakonnale aruandeid esitada. Osakond oli kohustatud laevaehituse käigust aru andma laevaehituse peakomisjonile. 1943. aasta suvel tegi nii Germanische Lloyd'i esindaja kui ka Relvastuse ja Sõjavarustuse Ministeeriumi idaalade osakonna juhataja Eestis ehitusjärelevalve ringsõidu, mille käigus külastati ehituskohti Hiiumaal, Saaremaal, Pärnus, Tallinnas, Riguldis ja Viru rannikul.⁵⁸

Lisaks laevaehituseks kuluvale kapitalile vajas ühing ka tööjõudu ja ehitusmaterjale. Tööjõu küsimust on eraldi käsitletud allpool. Materjalidest olulisimad olid laevaehituspuu ja metall (raud). Kogu ehituseks vaja mineva materjali ja tööriistade hankimine käis Majandus- ja Rahandusdirektooriumi laevanduse osakonna kaudu – see pidi vastavad taotlused kooskõ-

⁵² Laenufondi asutamise venimise tõttu oli Majandus- ja Rahandusdirektoorium 1943. aasta kevadel olukorras, kus raha laenude finantseerimiseks oli otsas. Seetõttu vähenes ka esialgselt ehitada plaanitud laevade arv. Siiski oli 1944. aasta jaanuari lõpuks Eesti Omavalitsuse eelarvest ja rahalistest deposiitidest finantseeritud laevaehitust 2 173 730 rmk. ulatuses, mis tegi ühe ehitatava laeva kohta keskmiselt 46 250 rmk., ERA, f. R-66, n. 1, s. 522, l.55. Kirjavahetus Eesti laevanduse ülesehitamise ja finantseerimise kohta koos vastavate määruste ning seletuskirjadega 1942–1944.

⁵³ ERA, f. R-66, n. 1, s. 522, l. 45. Kirjavahetus Eesti laevanduse ülesehitamise ja finantseerimise kohta koos vastavate määruste ning seletuskirjadega 1942–1944.

⁵⁴ ERA, f. R-66, n. 1, s. 1501, l. 9–10. Laevaehitajate avaldused ühes elulookirjeldusega toetuste saamise puhul laevade ehitamisel 1942.

⁵⁵ ERA, f. R-66, n. 1, s. 518, l. 225. Kirjavahetus Laevandusosakonnaga ning laevauhisustega laevaehituslaenu saamise asjus 1942–1944.

⁵⁶ MM 6351 D. Laevaehituskulude aruanne ja puude vedajate nimekiri 1943.

⁵⁷ ERA, f. R-66, n. 1, s. 518, l. 229. Kirjavahetus Laevandusosakonnaga ning laevauhisustega laevaehituslaenu saamise asjus 1942–1944; ERA, f. R-66, n. 1, s. 1501, l. 12. Laevaehitajate avaldused ühes elulookirjeldusega toetuste saamise puhul laevade ehitamisel 1942.

⁵⁸ MM 6365 D. Teade Germanische Lloyd'i järelevalve kohta 1943; MM 6345 D. Eesti Laevaehitajate Esinduse teade laevaehitajaile 1943.

lastama teiste ametkondadega. Laevanduse osakonna teavitamine vajaminevatest materjalidest, tööriistadest ja muust käis kirjavahetuse teel osakonna ja laevaehitajate vahel. Samuti vahendas laevaehitajate soove ja vajadusi ning probleeme osakonnale Eesti Laevaehitajate Esindus, mis alates 1943. aasta lõpust kandis nime Eesti Laevaehitajate ja Laevaomanike Ühistu. Laeva ehituseks ja materjalide ladustamiseks renditi ehitusplats Orjaku sadamas, kus ehitas laeva ka laevaühing A. Adamason & A. Sprenk.⁵⁹

Ehitatava laeva tarbeks vajati 350 tihumeetrit puitu. Nagu paljudel teistelgi laevaehitajatel tekkis ka Telliskivi & Saarna laevaühingul raskusi nii laevaehituseks sobiva metsamaterjali hankimisega kui ka selle väljaveoga metsast. 1942. aasta oktoobri lõpul väljastas kindralkomisariaadi III osakond laevaühingule metsaostuloa Riigimetsade Valitsuselt (alates 1. jaanuarist 1943 Riigimetsade Keskvalitsus), mille alusel oli võimalik osta 200 tm puitu laevaehitusblokest viie aasta raienormi ulatuses. Laevandusosakonna poolt 1. veebruaril 1943. aastal välja antud tõendi põhjal vastav metsakogus Emmaste, Käina, Pühalepa ja Kõrgessaare vallas asuvatest metsadest laevaühingule eraldati.⁶⁰ Metsamaterjali hankimine oli aga mõjutatud mitmetest teguritest, nagu ametkondade omavaheline asjaajamine, sunduslikult kehtestatud raie- ja veonormid ning ilmastik. Majandus- ja Rahandusdirektooriumi ning Riigimetsade Keskvalitsuse vaheline kirjavahetus 1942.–1943. aasta talvel on paljuski seotud just laevaehitajatele vajaliku puidukontingendi eraldamise küsimusega. Põhiliseks probleemiks osutus metsamaterjali kaugus laevaehitajatest, kes asusid rannikul ja saartel, mistõttu materjali transport osutus liiga pikaks. Selle asjaolu leevendamiseks võttis E.O.V. 18. jaanuaril 1943 vastu otsuse, mille põhjal võis Eesti laevanduse taastamiseks kasutada metsa kuni 10 aasta raienormi ulatuses, mis lahendas osaliselt laevaehituspuidu probleemi.⁶¹ Kahjuks pole olemasolevate allikate põhjal võimalik kindlaks teha, kas ja milliseid probleeme laevaehituspuidu hankimisel laevaühingul Telliskivi & Saarna ülejäänud materjali saamisel tekkis.

Ehituspuidu saamisega tekkinud probleemide tõttu jäi aga metsa mahavõtmine hiljemaks, kui algselt planeeritud, ja sellega koos ka metsamaterjali väljavedu. 1942.–1943. aasta talv oli võrreldes 1941.–1942. aasta karmi talvega tunduvalt pehmem, mis tähendas ka seda, et paljud metsateed olid kevadtalvisel ajal juba kasutuskõlbmatud. Sellele teemale heidab valgust 22. jaanuaril 1943 August Saarnalt Johannes Telliskivile saadetud kiri, kus ta soovitab metsamaterjali väljaveoks ise küüdimehed leida või neid vallast nõuda, kuna laevaehituse metsamaterjalid kuuluvad Ida-maa-ala töö- ja veokoormatiste määruse alusel väljavedamisele ning vastav määrus on edastatud metsaülematele ja valdadesse, mistõttu eritunnistust selleks tarvis ei ole.⁶² Johannes Telliskivi poolt Lääne maavalitsusele saadetud dateerimata, kuid arvatavasti 1943. aasta talvel saadetud kirjust hobuveokite eraldamise kohta selgub, milliste vahemaade tagant puit ehitusplatsile vedada tuli. Leluselja metskonna kolmest vahtkonnast – Tihu, Leluselja ja Hirmuste – raiutud 200 tm materjali asus laevaehitusplatsist Orjaku sadamas vastavalt 20–23, 17–20 ja 30 km kaugusel.⁶³

Johannes Telliskivi dateerimata kirja, mis arvatavasti saadetud laevanduse osakonnale, järgi vajasis nad laeva ehituseks kuus tonni rauda, millest oli laevaühing Saaremaalt Mustjala pangalt lubatud 1500 kg kätte saanud 500 kg, kuid lisaks sellele vajati veel üht tonni 16 mm

⁵⁹ MM 6418 D. Kärdla sadamakapteni kiri J. Telliskivile 27.01.1943.

⁶⁰ MM 6366 D. Metsa müügiluba 30.10.1942; MM 6423 D. Tõend laevaehituspuidu saamise kohta 01.02.1943.

⁶¹ Esialgu oli laevaehitajail lubatud raiuda järgmise viie aasta raiekavas olevatelt lankidelt, muudatusega laiendati õigust järgmise kümne aasta raiekavas olevatele lankidele. ERA, f. R-983, n. 1, s. 94. Kirjavahetus laevade ehituseks ja remondiks vajalike materjalide varumise kohta. Laevaehitustega tegelevate ettevõtete nimekirjad 1941–1943; MM 6348 D. Ärakiri Eesti Omavalitsuse sekretäri kirjust Majandus- ja Rahandusdirektorile 19.01.1943.

⁶² MM 6336 D. A. Saarna kiri J. Telliskivile 22.01.1943; MM 6401 D. Ärakiri Majandus- ja Rahandusdirektooriumi ringkirjust 28.01.1943.

⁶³ MM 6392 D. Laevaühing J. Telliskivi & A. Saarna kiri maavalitsusele. Dateerimata.

Grupipilt. Esireas keskel
Johannes Telliskivi.
MMF 4458



läbimõõduga rauda ja kaht poolt tonni 13 mm läbimõõduga. 17. juulil 1943 tegi laevanduse osakond ettekirjutuse Sõru sadamakaptenile P. Pruulile tema valve all oleva 1000 kg 16 mm läbimõõduga raua eraldamiseks Sõru baasist laevaehitajaile Telliskivi & Saarna. Sama aasta 14. septembril eraldati Sõru baasist laevaühingule veel 2000 kg 16 mm läbimõõduga rauda.⁶⁴

1943. aasta veebruaris laevanduse osakonnale esitatud täiendava laenu taotluse järgi sooviti laenu 5000 rmk. ulatuses kasutada laevamootori sissemaksuks. See summa võimaldas ära maksta August Saarna poolt laevaühingule tellitud 100–120-hobujõulise diiselmootori sissemaksu. Mootori koguhinnaks oli 14 000 rmk.⁶⁵

Saksa okupatsiooni ajal oli nii toidu- kui ka esmatarbekaupade jagamine elanikkonnale normeeritud ning kehtivaid norme peeti liialt väikeseks. Sellistes tingimustes hakkas kiirelt levima salakaubandus ja paljud kaubad liikusid mustal turul. Sõjamajanduse seisukohalt tähtsatel tööaladel, milliste hulka kuulus ka laevaehitus, oli varustus võrreldes teistega oluliselt parem. Ehkki dokumendid sellele kahjuks valgust ei heida, jääb mulje, justkui oleks laevaehitusega seotud raskused osaliselt seotud olnud musta turuga, kus laevaehitajatele eraldatud materjalid ei jõudnud tegelikult laevaehitusele, vaid nende eest hangiti vajaminevaid kaupu.

Kui võtta lähema vaatluse alla laevaehitustööde kulg laevaühingus, siis palus laevanduse osakond 20. juuniks 1944 esitada andmed laevaehituse inventari, tööriistade, ehitusmaterjalide ja laevavarustuse seisu kohta 1. juuni 1944. aasta seisuga, et hinnata laevaehitajate laenu kasutamise ja tööde korraldamise otstarbekust ning ettevõtte elujõulisust.⁶⁶ Laevaühingu Telliskivi & Saarna ehitus oli 1944. aasta kevadeks 30% ulatuses valmis, mis tähendas, et materjal oli olemas, kiil pandud ning osa kaari üleval ja tahatud. Tööjõu, ehitusmaterjali ja kapitali puuduse tõttu oli 1944. aasta kevadel laevade valmimine ikka veel küsimärgi all. 1944. aasta varakevadel tehtud inspektsiooni käigus kaardistati järgnev situatsioon – materjali puuduse tõttu oli ehitatavate laevade arv kahanenud 39-ni. Kahekümnel neist oli ikka veel osaliselt puitmaterjali puudu ja olemasolev oli ehitusplatsil valmis saetud. Seitsme laeva kiil oli maha pandud ning kaared osaliselt paigaldatud, osa puitmaterjali oli jätkuvalt vajaka. Neljal juhul

⁶⁴ MM 6319 D. Ärakiri Johannes Telliskivi volikirjast 03.02.1943; MM 6403 D. Ärakiri Majandus- ja Rahandusdirektooriumi kirjast Sõru sadamakaptenile 17.07.1943; MM 6404 D. Ärakiri Majandus- ja Rahandusdirektooriumi kirjast Sõru sadamakaptenile 14.09.1943.

⁶⁵ MM 6336 D. A. Saarna kiri J. Telliskivile 22.01.1943.

⁶⁶ MM 6262 D. Laevanduse osakonna kiri laevaehitaja J. Telliskivi & Ko-le 07.06.1944.

olid nii kiil kui ka kaared paigas ning plangutusega alustatud, kuid osa materjalist siiski puudus. Kuue laeva plangutus oli lõppjärgus, taglastustöödega oli alustatud ja mootorid olid juba teel Eestisse, kuid osaliselt oli laevamaterjali veel puudu. Üks laev oli peaaegu valmis ja ainult üks tegelikult valmis.⁶⁷ Tulenevalt selgunud olukorrast otsustas laevanduse osakond laevade ehitustöölised ümber paigutada nende laevade ehitusele, kus oli lootust, et need 1944. aasta sügisel valmivad. Laevauhingu J. Telliskivi ja Ko töölised Verner Oja, Otto Ella, Meinhard Markus, Edgar Kaar, Paul Hanspuu, Paul Kaar, Reinhard Roos ja Bernhard Kubja viidi üle samas Orjaku sadamas laevu ehitava A. Adamson & Ko teenistusse.⁶⁸

Laevaehitustöölised

J. Telliskivi & A. Saarna 1943. aasta oktoobrikuu käitise aruande järgi töötas laeva ehitusel 13 töölist – 12 meest ja üks naine.⁶⁹ Seega töötas 1943. aasta sügisel J. Telliskivi ja A. Saarna laeva ehitusel Majandus- ja Rahandusdirektooriumi laevanduse osakonna poolt nõutud arv töölisi. Tööliste palkamisel oli aga varasemalt laevaehituste juures ette tulnud tõsiseid raskusi, sest sõja-aastatel oli Eesti elanikkond märkimisväärselt kahanenud. 1941. aasta lõpus elas Eestis võrreldes 1939. aastaga ligikaudu 130 000 inimest vähem. Elanike arvu vähenemise põhjuseks oli baltisakslaste ümberasustamine 1939. aastal, Nõukogude võimu poolt läbi viidud mobilisatsioon, evakueerimine ja 1941. aasta juuniküüditamine. Rahvaarvu vähenemisest tulenes pidev tööjõu puudus, eriti kriitiline oli noorte ja keskealiste meeste puudus, keda oli mobiliseeritud nii Nõukogude kui ka Saksa vägedesse.

Tööjõu korraldamise ja jaotamise eest vastutas Tööamet, kus olid kohustatud end registreerima kõik 14–60-aastased kodanikud. Tööameti ülesandeks oli ka järelevalve töötasude ja -tingimuste üle. Samuti võis töölisi tööle võtta vaid Tööameti nõusolekul. Ehkki laevanduse osakond oli esitanud kohalikele tööametitele palve vabastada iga laeva ehitusele vähemalt 12 töölist, selgub 29. aprillil 1943 toimunud laevaehitajate koosoleku protokollist, et tööjõu hankimine Tööameti kaudu oli jätkuvalt problemaatiline. Tallinna Tööamet keeldus registreerimast laevaehitustöödele töölisi, kelle isikutunnistusel polnud tööalana märgitud laevaehitus. Rakvere ja Kuressaare tööametid aga paigutasid töölised pärast registreerimist ümber teisele tööle. Hiiumaal praagiti välja enamik töölisi ja jäeti igale ettevõttele kolm töölist.⁷⁰

Ettevõtte Telliskivi & Saarna töölistkonna moodustasid isikud, kes ühel või teisel moel olid käitise omanikega varasemalt seotud. Selle taga võib näha asjaolu, et ettevõtte omanikud soovisid palgata tööle inimesi, keda nad usaldasid ning kelle varasemas töökogemuses ning -oskustes nad olid kindlad. Võib-olla peitus siin taga ka soov varasema ettevõtte tegevust jätkata, teisalt tuleb aga arvesse võtta ka asjaolu, et Eesti laevanduse kaotused natsionaliseerimise ja evakueerimise tõttu olid paljud meremehed tööta jätnud. Näiteks töötas laevaehitusel varem Telliskivi ja Saarnate omandusse kuulunud purjelaeval Irene puusepana tegutsenud August Marjasoo. Purjelaeva Mall osanik oli Paul Kaar. Laevaehitustöölise Verner Oja vanem vend Edvin oli olnud purjelaeval Rannik tekipoisiks.⁷¹ Samuti mängisid rolli perekondlikud sidemed. Nii töötasid laevade ehitusel ettevõtte omaniku Aleksander Saarna poeg Albert ja

⁶⁷ ERA, f. R-66, n. 1, s. 521, l. 67–71, 73. Kirjavahetus Eesti Autopargiga, Eesti Laevaomanikkude Ühingu ja ning Eesti Merelaevandusega laenu saamise asjus ühes laevaehitajate nimestikuga 1942–1944.

⁶⁸ MM 6405 D. Ärakiri Laevanduse osakonna kirjast Eesti Laevaehitajate ja Laevaomanike Ühistule 18.03.1944.

⁶⁹ MM 6257 D. Käitisevahendaja kuuaruanne, oktoober 1943.

⁷⁰ ERA, f. R-66, n. 1, s. 286, l. 43, 47–48. Määrused, ettepanekud ja kirjavahetus laevanduse laenufondi ja kaubanduslaevade ehitamise asjus ühes ehitajate nimistuga ja Eesti Laevaehitajate ja Laevaomanike Ühistu põhikirjaga 1942–1944.

⁷¹ ERA, f. 1682, n. 1, s. 1045. Mootorpurjelaev Irene munsterroll 1930; ERA, f. 1682, n. 1, s. 2811, l. 1–2,4. Purjelaev Rannik munsterroll 1934; ERA, f. 1682, n. 1, s. 2510, l. 353. Meremeeste Kodu munsterregister O-Y, 1934. MM 6986 D. Purjelaev Mall tunnistus 04.01.1930.

onupoeg Johannes Saarna. Johannes Telliskivi naise vend Juhan Luukas töötas laeva puusepana ning Johannese tütar Armilde oli ametis kokana.⁷² Enamikul J. Telliskivi & A. Saarna ettevõtte töolistest oli varasem laevaehituse või puutöö kogemus, samuti töötasid ettevõttes mõlemad käitise omanikud, kes olid varasemalt olnud laevaomanikud ja meremehed. Ehitustöölised olid pärit ümbruskonna küladest – Luguselt, Ühtrist, Jausast, Männamaalt, Kaigutisist, Harjult ja Pärnseljalt. Ehitusmeistriks oli Emmaste vallast Haldi külast Bernhard Kubja.⁷³

Ehkki laevaühinguisse püüti leida töölisi, kes olid varem töötanud laevapuuseppadena ja omasid vastavat kogemust, tuli tööjõu puudumise tõttu palgata ka töölisi, kes kogenud meistrite kõrval alles välja õppisid. Laevade ehitamisel juhinduti Germanische Lloyd klassiühingu 1920. aasta nõuetest ja nende nõudmiste tutvustamiseks korraldati ehitusmeistritele 1943. aasta talvel Tallinnas merekooli ruumides kursused. Sõidukulud kursustele tasus laevanduse osakond, kuid meistritele ja abimeistritele tuli ka kursuste ajal palka edasi maksta.⁷⁴

Laevaühing J. Telliskivi & A. Saarna tööliste vanust vaadates torkab silma, et ettevõttes töötasid valdavalt alla 40-aastased inimesed. Eriti suur osakaal – ligi 50% – oli alla 30-aastastel, pärast 1913. aastat sündinutel. Põhjüst võib siin näha selles, et sõjaliselt otsustava tähtsusega tööaladel, milleks 23. juuni 1942. aasta käsuga oli ka laevaehitus määratud, töötavatel isikutel oli võimalik mobilisatsiooni ja tööteenistust edasi lükata või hoopis sellest vabastus saada. Ajapikenduse saamiseks tuli käitise juhatajal töömeeste kohta vastav avaldus teha.⁷⁵

Aastatel 1943–1944 samas Orjaku sadamas Aleksander Adamsoni laevaehitusel töötanud Manivald Kuik on meenutanud: „Nüüd hakkas uus Saksa võim mehi sõjaväkke värbama ja ka mulle tuli kutse tulla Käina vallamajja. Enne aga vormistasin end tööle Orjaku sadamas Aleksander Adamsoni uue mootorlaeva ehitustööliseks, sest laevaehitustöölised said sõjaväkke võtmisel aja-pikendust. No, selle uue laeva ehitusel tuli teha kõiki töid, alates sepaselist ja lõpetades meistriabina. Mehi võeti aeg-ajalt ikka sõtta, kuid mina pidasin lõpuni vastu. Tööl käisime ka talvel pakasega, lund rookimas. Palka saime ka näpuotsast, sest olime nagu pool sõjaväelased.“⁷⁶

Manivald Kuiki märkus palgade kohta tõstatab töölistega seonduvalt viimase, ent see-eest olulise teemapunkti – laevaehitustöölise palgad. 1943. aasta kevadel Eesti Laevaehitajate Esinduse koosolekul oli laevaehitustöölise palgade küsimus eraldi arutluse all, sest laevanduse osakond oli teinud ettepaneku kehtestada järgmised palgad: tööde juhataja 250 rmk., meister 250 rmk., mis oli võrdväärne maa-arsti, inseneri, maa-agronoomi või keskmise ettevõtte juhataja palgaga, mitme laeva ehitustööde juhtimisel 350 rmk. Meistri abile 180 rmk., mis oli võrreldav metsaülema, vanemraamatupidaja, kõrgema haridusega gümnaasiumi või kutsekooli õpetaja töötasuga. Asjaajajale sooviti 120 rmk. kuus, umbes samapalju teenisid vanemtõlgid, tehnikud, algkooli juhatajad.⁷⁷ Sellised normid olid soovituslikud maksimummäärana, mis tähendas, et lubatud oli ka nimetatud määradest vähem maksta.⁷⁸ Laevaühingu 1943. aasta palgalehtedest avaldub, et reaalselt moodustasid tööliste palgad nõutud määradest heal juhul vaid kolmandiku.⁷⁹ Seega võib järeldada, et laevaehitustöölised olid motiveeritud töötama väga väikese palga eest, kuna see võimaldas mobilisatsioonist vabastuse saada või seda edasi lükata ning andis teisigi eluolulisi hüvesid (vaata lähemalt allpool).

⁷² EAA, f. 3171, n. 1, s. 75, l. 102. Käina koguduse personaalraamat 1909–1940; EAA, f. 3171, n. 1, s. 65, l. 117–118. Käina koguduse personaalraamat 1889–1908.

⁷³ MM 6306 D. J. Telliskivi & Co laevaehitustöölise nimekirja, dateerimata.

⁷⁴ MM 6246 D. Germanischer Lloyd puidust merelaevade ehitusekirjad 1920 (tõlge eesti keelde 1943); MM 6414 D Teade laevaehituskursuste kohta 08.01.1943.

⁷⁵ MM 6383 D. Käitseteenistuskohuslase ajapikenduse avalduse blankett, 1943–1944.

⁷⁶ M. Kuik. Meenutuste kaleidoskoop. Kuidas minust sai purjelaevaehitaja ja meremees 7. – Hiiumaa, 08.07.2004.

⁷⁷ Ametlik Teataja 1941, nr. 11, lk 105–107, 109–110.

⁷⁸ ERA, f. R-66, n. 1, s. 522, l. 50. Kirjavahetus Eesti laevanduse ülesehitamise ja finantseerimise kohta koos vastavate määruste ning seletuskirjadega, 1942–1944.

⁷⁹ MM 6256 D. Laevaühing J. Telliskivi jt. laevaehitustöölise palgalehed, 1943.

Eluolu

Lisaks ettevõtte põhiressurssidele pööratakse artiklis tähelepanu veel ühele teemale, mida laevaühingu dokumendid kajastavad – selleks on käitisepidaja ja käitise⁸⁰ tööliste eluolu. Saksa okupatsiooni ajal muutus elu pidevalt viletsamaks ja raha väärtus aina kahanes, paljud kaubad olid inimestele kättesaadavad ainult normeerituna ja sedagi minimaalses koguses.

Saksa võimu kehtestamise järel 1941. aasta septembris nimetati ametiühingud ümber kutseühinguteks, mille katusorganisatsiooniks oli Eesti Kutseühingute Keskliit (1942. aastal nimetati ümber Eesti Kutsekogud). Kutsekogude ülesandeks oli tööliste ja töötajate esindamine vastavalt Saksa käitisühiskonnale, kus töövõtja ja tööandja moodustavad üksmeelse terviku. Ühingusse kuulumine oli kohustuslik ja sinna tuli käitise töötajail maksta liikmemaksu. Kutsekogude poolt korraldati tööliste haigus- ja sotsiaalkindlustust, tarbekaupadega varustamist ning vaba aja veetmist (osakond Puhkus ja Elurõõm).⁸¹

Käitise juhataja ülesandeks oli seejuures hoolitseda talle usaldatud tööjõu eest, parandades tööliste sotsiaalseid olusid. Kutsekogudega igapäevase suhtlemise tarbeks määras juht ametisse käitisevahendaja, üldjuhul pikaajase käitise liikme, keda teised töölisel usaldasid.⁸²

Laevaühing Telliskivi & Saarna käitise vahendajaks oli määratud Aleksander Saarna. Üldjoontes saab säilinud allikmaterjali põhjal öelda, et laevaühingul tuli tööliste tagada mitmesugused kindlustused ning hankida neile kutsekogude kaudu vajalikud tarbeesemed. Tarbeesemete saamine oli samas aga töötaja jaoks maksustatud, nii tuli kutsekogude või alates 1944. aastast Eesti Kindralkomissari Haiguskindlustusametuse kaudu tasuta saadud tarbeesemete eest järgnevalt: üleriide eest 1.50 rmk. kuus, pintsaku eest 1.50 rmk. kuus, see-liku eest 1 rmk. kuus, pükste eest 1.20 rmk. kuus, naisterahva jaki eest 1.20 rmk. kuus ning saabaste ja kingade eest 0.50 rmk. kuus. Seejuures kui töötaja kasutas riidet ja jalatseid vaid tööülesannete täitmisel, ei arvestatud neid varustustasuks.⁸³

Kutsekogud varustasid töötajaid puhastusvahendite, sokkide, sukkade ja paberrossidega. Alates 1. märtsist 1943 hakati jagama ka jalanõusid ja jalanõude parandamise materjale. 1943. aasta aprillikuus jagati laevaühingu töölistele kokku 400 paberossi, mis tegi ühe töö- lise kohta keskmiselt 36,4 ühikut ja ajavahemikus juunist detsembrini 2225 paberossi,⁸⁴ sest raha oli sõja ajal oma väärtuse kaotanud ning seda hakkas asendama must turg ja vahetuskaubandus, mistõttu võib arvata, et ka kutsekogude kaudu saadud sigarettide jm. kaupu ei kasutatud kõike oma tarbeks, vaid nende eest oli töölistel võimalik hankida muud eluks vajalikku.

1943. aastal on käitise vahendaja Aleksander Saarna poolt esitatud ka taotlus töölistele tänavajalatsite ja töösaabaste hankimiseks. 30. juulil eraldati laevaühingu varustamiseks kutsekogude Haapsalu esindusest üks paar naistejalanõusid, üks paar nahast jalanõusid ning töö- ja tänavasaapaid kumbagi üks paar. Lisaks sellele veel 0,720 kg tallanahka, millest oli võimalik tallutada kolm paari meestejalanõusid, ja nelja paari jalanõude ostuluba. Hiljem on töölisi varustatud veel ühe paari meestejalanõude, kahe paari nahast jalanõude ja seitsme paari puutallaga tänavajalatsitega.⁸⁵

⁸⁰ Käitis – tootmisettevõtte; terminit kasutati peamiselt 1930.–1940. aastatel. <http://termin.eki.ee/mt/esterm/>

⁸¹ <http://www.ra.ee/erafondiloend/index.php/fond/search?code=ERA.R-1604&q=1> (07.10.2016).

⁸² Eesti Sõna, 07.03.1943. Eesti Kutsekogude Keskliidu organisatsioon.

⁸³ MM 6362 D. Ringkiri Haiguskindlustusametuse osakondade juhatajatele, 31.12.1943.

⁸⁴ MM 6280 D. Arvestusleht laevaühingutöölistele jagatud paberosside kohta, 1943; MM 6279 D. Laevaehitus- tööliste arvestusleht paberosside saamise kohta, 1943–1944.

⁸⁵ MM 6398-6399 D. Puutaldadega jalanõude ostuloo avaldus, 1943; MM 6408 D. Teade jalanõudega varustamise kohta J. Telliskivi & Co.-le, 30.07.1943; MM 6411 D. Eesti Kutsekogude teade J. Telliskivi & Co.-le, 1943.

5. juunil 1943. aastal avaldas laevaühingu juhataja Johannes Telliskivi soovi tööliste jalgrattakummide ostuks, kuid kümme päeva hiljem kutsekogudelt saadetud vastusest selgub, et jalgrattakummide avaldusi enam vastu ei võeta, sest olemasolevad on juba välja jagatud.⁸⁶

Käitise kuulumine kutsekogudesse tähendas ka nõuet tööliste kindlustamiseks. Põhiliselt oli tegemist kahe kindlustusliigiga – sotsiaal- või haiguskindlustus ning rendisekindlustus. Viimane oli sisuliselt pensioni- ja töövoimetuskindlustus.⁸⁷ Laevaühingu töölisel olid kaetud mõlema kindlustusega, mis tähendas aga makseid nende kuutöötasudest ja vastavalt palga suurusel põhinevat kindlustuse osamakse määr progresseeruvalt.⁸⁸

Lisaks tarbeesemetele valitses suur puudus ka toiduainetest, sest Eestis toodetud põllumajandussaadusi kasutati Saksa sõjamajanduse huvides idarinde varustamiseks. Selle tõttu kehtestati juba 1941. aastal toiduratsioonid, täiskasvanud inimese toiduratsiooniks oli arvestatud 1519 kcal ja rasketöölisele 2817 kcal, ajavahemikul oktoobrist 1941 kuni maini 1943 olid ratsioonid veel madalamad – tavalise täiskasvanud inimese ratsiooniks oli sel ajal 1275 kcal.⁸⁹ Tavaline nädala toiduratsioon täiskasvanule sisaldas 250 g liha, 180 g rasva ja 1700 g leiba.⁹⁰ Toidunormid kehtestas majandus- ja rahandusdirektor (hiljem Turukorraldusvalitsus ja Põllumajanduse Keskvalitsus) oma määrusega toitusperioodide kaupa. Toitusperioodid olid jagatud nädalateks ja toidukaupade müügile kehtestatud normidest teavitati elanikkonda ajakirjanduse vahendusel. Norme muudeti vastavalt oludele ja sageli tehti seda toitusnädalate kaupa eelneva teavitamisega. Näiteks 1944. aasta algul tõsteti leivanormi senise 1700 g pealt nädalas 2000 g.⁹¹

Laevaühingu töölisel elasid taludes ja osaliselt said oma igapäevase toidu kodusest majapidamisest, kuid et kõik põllumajanduskäitised (nende hulka kuulusid ka talumajapidamisest) olid kohustatud põllumajandussaadusi normi alusel müüma, siis tuli ette olukordi, kus oma toodangust enam ei piisanud. Saksamaal oli pidev ressursside vajadus idarindel ja ka Saksamaa enda nõudluse rahuldamiseks, mistõttu kasutati idaalade okupeeritud territooriume nende ressursside saamiseks. Eestis olid sakslaste põhilised huvid põllumajandustoodang, metsatööstus ja tööstustoodang (peamiselt põlevkivi). Eestis kehtestatud kokkuostuhinnad moodustasid 60% Ida-Preisimaa hindadest, mis oli madalaimate hindadega piirkond kogu Saksamaal. See tähendas, et Eesti elanikud olid sunnitud loovutama oma toodangu sisuliselt poolmuidu.⁹²

Põllumajandusnormide täitmine viis ka maapiirkondades toiduainete nappuseni. 1943. aasta maikuus on laevaühingu juht Johannes Telliskivi andnud oma tööliste Johannes Saarnale ja Meinhard Markusele laenuks vastavalt 108 ja 50 naela seemnevilja.⁹³ Sama aasta sügisel Käina vallavalitsuse poolt väljastatud tõendi alusel tohtis laevatööde juhataja Johannes Telliskivi sõita Saaremaale Leisi jahuveskisse oma tööliste toiduteravilja jahvatama, sest Käina vallas jahuveskeid ei olnud.⁹⁴ Laevaehituse valdkond oli tunnustatud sõjaliselt otsustava tähtsusega tööalaks, mistõttu sel alal töötavatele isikutele oli Tööameti kaudu võimalik

⁸⁶ MM 6333 D. Kiri J. Telliskivile, 15.06.1943; MM 6410 D. J. Telliskivi kiri Eesti Kutsekogude Keskkliidule, 05.06.1943.

⁸⁷ Rendisekindlustus on kujunenud laiaulatuslikuks abistamistööks. – Eesti Sõna, 04.02.1944.

⁸⁸ MM 6354 D. Kindlustuse teatmelehe täiendus, 1944.

⁸⁹ Tegelik päevane toitainete vajadus on kontoritöötajale 2600 kcal päevas, käsitöölisel 2700–3000, vabrikutöölisel 2800–3000 ja rasketöölisel 5000–6000 kcal. A. Isberg. Zu Bedingungen des Befreiens, 1992, lk. 62.

⁹⁰ O. Angelus. Tuhande valitseja maa. Mälestusi Saksa okupatsiooni ajast 1941–1944, Olion, Tallinn, 1995, lk. 248.

⁹¹ Kehtestati uued toidunormid. – Eesti Sõna, 30.09.1942; Leivatagavarad on küllaldased. Toidunormid eeloleval aastal endiseks. – Järva Teataja, 08.01.1944.

⁹² O. Angelus. Tuhande valitseja maa, lk. 236.

⁹³ MM 6445 D. Märkmed laenu andmise kohta, 02.05.1943.

⁹⁴ MM 6422 D. Käina vallavalitsuse tõend J. Telliskivile, 13.10.1943.

taotleda rasketöölaliste⁹⁵ lisanormide kaarte. 22. detsembril 1943 tunnustas Tööamet Laevaühingu Telliskivi & Saarna töölisel Eesti Laevaehitajate Esinduse palvel rasketööliseks,⁹⁶ mis võimaldas neile edaspidi välja anda lisatoidukaarte.

Sotsiaalsete olude teema lõpetuseks peatun veel ühel asjaolul, mis puudutab igapäevaelu. Nimelt oli Saksa okupatsiooni ajal elanikkonna liikumine range järelevalve all ja Eestist ilma loata lahkumine karistatav.⁹⁷ Seetõttu tuli kõikidest oma liikumistest väljaspool omavalitsust, kuhu isik oli elanikuna registreeritud, politseiprefektuuri või kohalikku omavalitsusse teada anda ja taotleda vastav sõiduluba. Laevaühingu dokumentatsiooni hulgas leiduvate sõidulubade põhjal saame teada, et 1942. aasta sügisel vedas Johannes Telliskivi mootorpurjelaeval Orjaku tükikaupa Orjaku ja Haapsalu sadama vahel. 1943. aasta veebruaris on Tallinna prefekt väljastanud talle loa laevaehitajate kursustelt koju sõiduks Käina valda ning sama aasta märtsis viibis Telliskivi Saaremaal ja mandril ehitusmaterjale hankimas.⁹⁸

Järellugu

Johannes Telliskivi põgenes koos abikaasaga 1944. aasta sügisel Rootsi ja suri seal 1961. aastal. Läände põgenesid ka August ja Aleksander Saarna. Johannes Telliskivi tütre Armilde ja Pauline jäid Eestisse. Pooleli jäänud laevade ehitusega jätkasid 1944. aastal endiste laevaühingute baasil rajatud artellid. Näiteks asutati A. Adamsoni & A. Sprenki ettevõtte baasil laevaühing Meritar, mida juhtis edasi Aleksander Adamson ja kus said tööd ka Johannes Telliskivi tütar Armilde ja teisiigi laevaühingu J. Telliskivi & A. Saarna töölisi.⁹⁹ H. Kärneri ja B. Tutti laevaühingust moodustati artell Hiiu. Artellid jätkasid laevade ja paatide ehitust, artell Hiiu 1946. aasta aruande järgi valmis sel aastal neli paati, üks kalapüügi sumpmaat ja üks mootorlaev Liia.¹⁰⁰ Pärast kolhooside loomist moodustati artellide baasil kalurikolhoosi Hiiu Kalur remondiosakond.

Kokkuvõte

Saksamaa kaubalaevastik kandis alates Teise maailmasõja algusest suuri kaotusi, sest kaubalaevad sattusid vastaste rünnakute alla või võeti sõjaliselt kasutusse. Seetõttu tekkis kaubalaevanduse jätkusuutlikuna hoidmisega 1940. aastate algul juba suuri probleeme. Kaubalaevastiku taastamiseks käivitati 1942. aastal ulatuslik programm, mis nägi ette uute kaubalaevade ehitamist nii Saksamaal kui ka okupeeritud aladel.

Eesti kaubalaevastik oli enne sõda tonnaažilt tuhande elaniku kohta Läänemere riikide hulgas kolmandal kohal. 1941. aastal, kui Eesti alad sakslaste poolt vallutati, oli sellest alles vaid ligikaudu 10%. Sama aasta sügisel alustas Eesti Omavalitsuse juures tööd Majandus- ja Transpordidirektoorium (hiljem Majandus- ja Rahandusdirektoorium), mille üheks tege-

⁹⁵ Rasketööliseks arvatil töölisel, kelle tegevus nõudis pingutatud füüsilise jõu rakendamist või eeldas töötamist suures kuumuses, niiskuses või mürkide mõju all või on seotud rohke tolmuga. Rasketöölised olid näiteks mullatöölised, laadimistöölised, sepad ja katelsepad, ehituspusepad, kivimurdjad ja -lõhkujad ning -klompjad, klaasilihvijad, kaugesõiduveoautode juhid, vedurijuhid ja kütjad, puulõhkujad, parvetajad, toornahatöölised, vulkaniseerijad, laevamehed jt. – Ametlik Teataja 1942, nr. 21, lk. 253.

⁹⁶ MM 6258 D. Kiri Majandus- ja Rahandusdirektooriumi Töösakonnale, 22.12.1943; MM 6388 D. August Saarna kiri Johannes Telliskivile, 22.12.1943.

⁹⁷ Riik malelual. Saksa okupatsioon Eestis 1941–1944, lk. 118.

⁹⁸ MM 6329 D. Sõiduluba J. Telliskivile, 02.02.1943; MM 6394 D. Sõiduluba J. Telliskivile, 1942; MM 6937 D. Sõiduluba, 01.03.1943.

⁹⁹ ERA, f. R-2035, n. 1, s. 29, l. 7; 13. Protokollid ja kirjavahetus laevaehituse artellide organiseerimise kohta ja artellide nimekirjad, 1944.

¹⁰⁰ ERA, f. R-2035, n. 1, s. 322, l. 13. Laevaehituse artelli „Hiiu“, Mõõblitöölise artelli „Hoog“, Peennahatöölise artelli „Hoolsu“ 1946. a. finantsaruanded, 1946.

vusvaldkonnaks oli Eesti majanduse taasülesehitamine. Kaubalaevastiku taastamine seati majanduse ülesehitamisel prioriteetseks ülesandeks. 1943. aasta kevadel tunnustas Saksa Laevaehituse Peakomisjon (*Hauptausschuss Schiffbau*) Eestis ehitatavate mootorpurjekate ehituse sõjatähtsaks, mis tähendas, et siinseile laevaühinguile rakendusid samasugused õigused ja soodustused, nagu 1942. aastal alanud Saksa laevaehitusprogrammi kaasatud laevatehastele.

Majandus- ja Rahandusdirektooriumi 1942. aasta kevadel algatatud kaubalaevastiku taasülesehitamise käigus alustasid kahe- kuni viieliikmelised laevaühingud Eesti rannikul 55 puust mootorpurjelaeva ehitust. Ehkki laevaehitus oli kuulutatud sõjaliselt oluliseks tööalaks ja sinna tuli suunata vajalikke ressursse, oli 1944. aastal valminud ainult üks laev, enamike laevade ehitus oli pooleli ja ehitatavate laevade hulk oli kahanenud alla 40. Peamiseks põhjuseks, miks laevaehitus plaanipäraselt ei kulgenud, oli ressursside puudus ja okupatsioonimajanduse korraldus, kus otsuste tegemises puudus selgus.

Saksamaa poolt okupeeritud aladel olid erinevad okupatsioonirežiimid, Ida-aladel, mille hulka kuulus ka Eesti, toimus kohaliku majanduse ekspluateerimine sõja (eelkõige idarinde) vajadustest lähtuvalt. Saksa võimud taastasid 1941. aasta sügisel õiguse asutada alla 20 töötajaga väikeettevõtteid. Väiksemate ettevõtete lubamine oli osav propagandatrikk, mille abil said võimud edukalt ekspluateeriva sõjamajanduse eesmäärke ellu viia. Laevanduse taastamiseks asutatud laevaühingud kuulusid samuti väikeste ettevõtete hulka. Käesolevas artiklis lähemalt vaadeldud laevaühing J. Telliskivi & A. Saarna näitel võib öelda, et esialgu loodeti ilmselt 1920.–1930. aastatel tegutsenud ettevõtte taaselustamist, millest annab ka tunnistust väga paljude varasemate osanike ja tööliste seotus ettevõttega. Hiljem aga selgus, et laevaühingu enda ressursi puudus, mis oli tingitud Nõukogude võimu natsionaliseerimistest ja eraomandi tagastamata jätmisest sakslaste poolt, pani nad võimuorganite otsustest liigsesse sõltuvusse. Sellest tulenevalt oldi pidevalt raskustes materjalide hankimise ja töödega ajagraafikus püsimisega. See-eest laevaehituse sõjaliselt tähtsaks tööalaks kuulutamine andis laevaühingule võimaluse oma töötajate jaoks niigi kasinates tingimustes saada suuremates normides ostulubasid tarbeesemetele ja toiduainetele. Mobilisatsiooni alla käivatel töölistel oli aga võimalus saada ajapikendust või hoopis vabastus teenistusest.