

# Mere turjal turule: Eesti kaubalaevastiku sünd Pärnumaal 1860. ja 1870. aastatel

Aldur Vunk\*

Esimese laiemalt tuntud eesti soost laevameistri Gottlieb Christian Maddissoni ristiisa oli kreisikomissar Daniel Gottlieb Suckni (1743–1822), kes Pärnumaale tuli Saaremaalt Lümandast. Nii sai mölder Matsi ja tema naise Anni 19. novembril 1802 sündinud poja vaderiks sama inimene, kes ligi veerand sajandit varem oli olnud ristiisaks tulevasele admiralile ja maadeavastajale Fabian Gottlieb Benjamin v. Bellingshausenile.<sup>1</sup> D. G. Suckni tütar Juliana Pilar von Pilchau pantis Uulu mõisa 1807. aastal oma isale, kes mõisas oli tegutsenud juba varem.<sup>2</sup> Esimese Pärnumaa mõisade kohalikust metsamaterjalist kaubalaeva veeskas siiski Audru paruni lesk Juliana oma mõisas 1824. aastal.<sup>3</sup> Paljulubav algus ei saanud seal siiski stardiks järjepidevale laevaehitusele ja järgmine laev ehitati Audrus alles sada aastat hiljem Vabadussõjas riigistatud mõisa alal. 19. sajandil sõltus Eesti- ja Liivimaa eramõisade majanduselu isegi pärisorjuse ametliku kaotamise järel veel mõisnike otsustest ja pärusmõisades teostati vaid häärberites sündinud ideid. Talupoegades nähti eeskätt tööjõudu ja taludel polnud mõisa ökonomias üldkasulikku isemajandavat rolli. Maarahva anded jäid suuresti rakendamata, sest talupoegade intsiatiiv vaigistati administratiivsete võtetega.

Seevastu rendimõisades otsisid rentnikud ise tulusamaid tegevusi ja kroonumõisa järjepidev rentimine ühe pere poolt võis viia suurte arendusprojektideni. Rannakaubanduses aktiivsete rentnike näiteks sobivad Johann Gottlieb Thimm, kes 1830. aastatel laiendas Häädemeeste puiduäri impeeriumi pealinnani, ja tema poeg Woldemar Alexander Thimm, kelle nimega seostub sealse tagamaa raielankidest mereni ulatuva palgiparvetuskanali (Timmkanal) rajamine 1850. ja 1860. aastate vahetusel. Rannavedude arendamisest Häädemeeste, Orajõe ja Tähkuranna kroonumõisades on teateid juba 1820. aastatest, mil see käis just rentnike initsiatiivil. Toona Liivi ranna meresõidus juhtivat rolli mänginud lõunapoolsetest küladest toodud talupojad pidid tahes-tahtmata mõjutama kohalike randlaste rannalaevandust – kas otsese eeskujuna oma kuutidel (rts. *skuta*, sks. *schute*, ingl. *skute*) opereerides või praktilise koostööga oma rannasõidulaste hooldamisel ja parandamisel.

1861. aastal revideeris Vene keskvoim Balti kubermangude tollikorda ja üheks eesmärgiks oli soodustada kohalikku laevaehitust. Seetõttu keelati tammepuidu väljavedu Kuramaalt ja paigutati Hiiumaale tollikontrolör, kes koos kahe ametnikuga pidi intensiivistama kontrolli sealse ehituspuidu väljaveo üle. Sel puhul arutati veel võimalusi, kuidas elavdada Lääne-Eesti saarel „80 aastat varem“ õitsenud laevaehitust ja reederlust, ning keskvoim ei teinud ka üldiselt takistusi talupoegade laevaehitusele.<sup>4</sup> Kõige laiema mõjuga oli ilmselt otsus vabastada

\* Aldur Vunk (1959), PhD, ajaloolane, arheoloog, aldur@historicus.ee

<sup>1</sup> RA, EAA.1279.2.4, l. 79p; 3134.1.2, l. 206p.

<sup>2</sup> L. von Stryk. Beiträge zur Geschichte der Rittergüter Livlands, 1. Dorpat: C. Mattiesen, 1877, lk. 323.

<sup>3</sup> RA, EAA.951.1.1617 (pagineerimata).

<sup>4</sup> Revalsche Zeitung, nr. 90, 18.04.1861. Varem oli sama palju tolliametnikke olnud kogu maakonna peale ja need resideerisid Haapsalus, kust käidi inspeksioonireisidel 1851. aastal renoveeritud tollisadamate kaudu Hiiumaal ja Virtsus.

Läänemere kubermangudes ehitatud kaubalaevad kolmeks esimeseks hooajaks kõikidest tollimaksudest.<sup>5</sup>

Reaalsuseks oli aga kahte sorti majandusruum, mis avanenud võimaluste ärakasutamist kas soodustas või aeglustas. See puudutas ka laevaehitust ja kaubalaevade veeskamine sai 1860. aastatel teoks kolmes Pärnumaa eramõisas ja neljas kroonumõisas. Selleni viinud teed olid aga erinevad ja alljärgnev käsitlus on samuti jagatud kaheks: esmalt on vaatluse all 1860. ja 1870. aastate laevaehitus Audru, Uulu ja Pootsi eramõisas ning seejärel kroonumõisade alal moodustatud Hädemeeste, Orajõe, Seli ja Tähkuranna vallas. Artikli kolmandas osas on loetelu põhjustest, miks Eesti kaubalaevastikule pandi alus just Pärnumaa rannakülades, mis varasematel sajanditel polnud kaugeltki ainsad paigad Eesti- ja Liivimaal, kus laevaehitust viljeldi.

## Rannalaevandus Pootsi, Audru ja Uulu eramõisas

Gustav Friedrich von der Pahlenile kuulunud Pootsi mõisas kandis üks talupoeg juba 1766. ja 1767. aastal nime *Kipper Mert* või *Kipri Mart*.<sup>6</sup> Kipri amet seostub rannakaubanduses kasutatud kuudi juhiga, kuid sel ajal mõisas teeninud ametimeeste ülevaadet meil pole, sest arhiivi pole jõudnud Pootsi esimeste hingerevisjonide materjalid. Kipriks nimetati ka noodapüüki juhtinud noodavanemat ja kuivõrd *Kipper Mert* on oma kaks tütart (Trino ja Madli) pannud mehele just kalurikülade Marksa ja Peerni peremeestele, võib ametinimi osutada kaluritele. Igal juhul on parun pärast mõisavalitseja Peter Anton Arendti surma Pootsi mõisa 1790. aastal panti pannud ja selle arendamine on arvatavasti seiskunud. 70 aastaks panditud mõisa hakkas majandama kammerherra Carl Otto von Lilienfeld, kes pidi sealjuures arvestama kõigi kaheksa omaniku soovidega, sest pantimiseks vajalikud 43 000 hõberubla sai ta kokku mitme pere pealt.<sup>7</sup> Ludwig August Mellinile kuulunud Biriņi (Koltzen) mõisa revisjonis oli 1811. aastal eraldi alajaotus *Fischer und Schiffer*, kuhu krahv oli lasknud kirja panna teda kalurite ja laevnikena teeninud talupojad.<sup>8</sup> Pootsis ega mujal Pärnumaal sellist meremajanduse üksust polnud, kuigi tollane mõisamajandus oli ühendatud turgudega ja vähemalt Pärnusse seilavat merepaati mõisades ilmselt vajati. 19. sajandi teisel kümnendil leiame mõisa hingekirjast talupoja nimega *Kipper Jüri*.<sup>9</sup> Tema oli rannatalupoeg, pärit Kotti külast samanimelise maanuka juures ja saadetud koos vanematega Luige külla Lao asustuse servas, kus tänagi asub Kipre talu.<sup>10</sup> 19. sajandi alguses oli talu kandnud nime Metsaaluse (*Metza Allose, Mõtsaallusse*), kuid Jüri tähtis amet oli seda muutnud. Talu asukoht võib isegi osutada mõisa kuudi laadimis- või ankruplatsile Siganaalusel, sest tee, mis talust mööda läks, lõppes 630 meetri järel meres. Siganaaluse nime kandev lahekäär oli vaid kolme kilomeetri kaugusel Seli valla laevanduskeskusest Latikarannas, kus vankritega kindlasti merre laadimispaatideni sõideti. Rannast kahe meetri sügavuseni on 600 meetrit, mis võimaldanuks kuute veesata. Kas Siganaalusel paate ja kuute ehitati, võime siiski vaid oletada. Kui seda tehti, tuli ehituspuit rannale vedada. 80-aastaseks elanud Kipri Jüri (perekonnanimega Eek) suri 26. oktoobril 1829 ja selleks ajaks, mil Pärnumaa lõunaosas heisati sageli purjeid turusõitudeks, oli Pootsi rannalaevanduses järjekordne etapp lõppenud. Nimelt oli 1827. aasta kevadel surnud parun C. O. v. Lilienfeld ja tema tegevusel puudus jätkaja, sest testamendi järgi tuli pärijatel alles leida võimekas ja sobiva suhtumisega mõisnik. Tõsise huviga kandidaati ilmselt esile ei tõusnud, sest mõis panditi edasi ja alles 1858. aastal sai see pandikirja viimase omaniku Gotthard Ludwig Gustav v. Maydelli omaks. Tema ajalgi on kohalik rannalaevandus jätkunud, sest 1861. aastal oli Pootsi

<sup>5</sup> Dörptsche Zeitung, nr. 89, 2.08.1861.

<sup>6</sup> RA, EAA.1283.2.1, l. 1181–1182.

<sup>7</sup> L. von Stryk. Beitrage zur Geschichte der Rittergüter Livlands, 1. Dorpat: C. Mattiesen, 1877, lk. 333.

<sup>8</sup> LVVA.199.1.208, l. 38p.

<sup>9</sup> RA, EAA.1283.2.1, l. 727.

<sup>10</sup> RA, EAA.1283.1.255, l. 198–199; 1865.3.277/9, l. 7.

mõisal 40 sälitist (u. 45 brt) mahutanud ja lisaks veel tekilaadungit kandnud kuut (*Skute*), puidulaadimise praam ja väike paat, mis moodustasid 5–6 meremehega käitatava majandusüksuse.<sup>11</sup> Tugevat traditsiooni näitas seegi, et Pootsi kaubalaevandus toetus 1860. aastatel juba ka randlaste ettevõtlusele. 1869. aasta aruande järgi oli valla talupoegadel kaks ühemastilist rannalaeva, mille suuruseks arvati 15 sälitist. Suurte paatide kategooriasse liigitunud kuutidel seilamiseks polnud tarvis mõisast antavat laevapassi ja nii oli samasugune alus 1869. aastal ka Tõstamaa talupojal Mart Sutttil. Ainus kuut naabervallas mahutas 13 sälitist (u. 15 brt) ja ühemastilisel rannalaeval seilasid kipper ning kaks madrust.<sup>12</sup>

Pootsi suurimaks reederiks mõisniku kõrval oli Liu talupoeg Jaan Schantz, kes 1868. aastal ostis Varbla ja Tõstamaa kihelkonna juurtega Pärnu kaupmehe Heinrichsoni käest kaljase Ales (*Allez*).<sup>13</sup> Laev, millega seilasid tüürimees ja kolm madrust, polnud suurem mõisa kuudist. Selle mahutavuseks märgiti 570 tšetvertit (119,7 m<sup>3</sup>) vilja, mis teeb kaljase suuruseks u. 42 brt. Raudketiga oli laeva ahtris ka laadimispaat – kolme pingireaga ning seest ja väljast värvitud, nagu Schantz hiljem oma Kihnu all ära kaotatud paati kirjeldas.<sup>14</sup> Seega äritses Pootsi mõisavalla talupoeg J. Schantz 1860. aastatel teraviljaga, mille transpordikogus eeldas juba ulatuslikku kokkuostu. Nii oli ettevõtluskliima Pootsis ilmselt parem kui Audrus või Tõstamaal, kuid märke kohaliku laevaehituse algusest või merekaubanduse hüppelisest laienemisest selles pika rannajoonega eramõisas 1860. ega 1870. aastatel ei ilmnenud.

Pärnumaa eramõisade esimene suurem veesõiduk oli 1824. aastal ehitatud Audru mõisa kaubalaev. Sellega Riiga saadetud last oli 1826. aastal 40 kantsülda (388,5 m<sup>3</sup>) küttepuid, mis lubaks aluse suuruseks arvutada kuni 140 brt, kuid kahjuks ei tea me tekilaadungi osakaalu ega saa määrata lastiruumi suurust.<sup>15</sup> Meeskond oli neljaliikmeline, mis viitab väiksemale kuunarile või keskmisele galiotile. Laevapere koosnes eranditult maarahva juurtega meremeestest: kipper Mihkel Klaassen, tüürimees Andrus Terkama ning madrused Hans ja Jüri Reinojaan.<sup>16</sup> 1826. aasta maikuust ja 1827. aastal olid kipriteks üksnes Audru mõisa talupojad: esmalt Hinrik Kütti Malda külast ja seejärel seilas lubjalastiga Riiga Kabriste külast pärit tüürimees Andrus Terkama.<sup>17</sup> Audru mõisa laeva ehituskohta pole munsterrollis täpsustatud ja see võis olla kas Kabriste küla all või Valgerannas. Teadmata on ka laevaehitajad, kuid meeskonna koosseisu järgi otsustades olid nemadki kohalikud talupojad ja üksnes laevameister võidi kutsuda Pärnust või Riiast. Tsunftiliikmest laevameistri ehitusakti toimikus siiski pole, mis võib muu hulgas tähendada ka selle koostamata jätmist. Rahvusvahelisi vedusid kaljasega ette võtta ilmselt ei kavatsetud ja seega polnud vaja taotleda Vene impeeriumis ehitatud laevadele laienevat tollivabastust koos selleks nõutava dokumentatsiooniga. Territoriaalvetes ähvardas 50-rublane trahv vaid neid laevu, mis purjetasid ilma mõisast väljastatud tõendita meeskonna, lasti ja sõidupiirkonna kohta. Audru mõisa laevaehituse eesmärgiks oli nähtavasti saada mahukas transpordilaev küttepuude veoks Riiga ja Pärnusse. 1826. aasta lõpus oli paruness ostnud Pärnus kinnistu ja sisse seadnud esinduse, kus Audru mõisa järelevaataja Jürri Weber korraldas kasest ja lepast küttepuude müüki.<sup>18</sup>

Hoolimata tugevast algusest pole Juliana Pilar von Pilchau pojad laevaehitusprojekte enam ette võtnud. Laevu ehitama ei asunud ka talupojad, sest Audru eramõisas hoiti aus pärisorjussuhteid ja tegevusruumi nappus väljendus initsiatiivi karistamises. Ülestöötatud renditalusid tavatseti seal suvaliselt ümber jagada või ära võtta, mis oli üsna tõhus viis kammitseda talu-

<sup>11</sup> RA, EAA.951.1.1627, l. 26

<sup>12</sup> RA, EAA.951.1.1629, nr. 325.

<sup>13</sup> RA, EAA.951.1.1629 (pagineerimata).

<sup>14</sup> RA, EAA.951.1.1629 (pagineerimata).

<sup>15</sup> RA, EAA.951.1.1617 (pagineerimata).

<sup>16</sup> RA, EAA.951.1.1619 (pagineerimata).

<sup>17</sup> RA, EAA.951.1.1618 (pagineerimata).

<sup>18</sup> Pernausches Wochenblatt, nr. 51, 18.12.1826.

poegade ettevõtlikkust. Alles 1869. aastal on Audru talupojad Mart Vihman ja Jaan Popp koos Pärnusse kolinud kõrtsmiku Jaan Tiidemaniga ostnud kaupmees W. L. Sternbergi rannalaeva Maria. 150 rubla eest ostetud alust, mis varem oli seisnud Kastna mõisa juures Vaiste lõpus, ei viidud siiski koduvetesse, vaid hakati hoidma Pootsi vallas Liu sadamas. Laevale pandi uus nimi *Compurent* ja seda kasutati küttepuude või kivide veoks Saaremaa, Riia ja Pärnu vahel.<sup>19</sup> Ühest küljest näitab see juba 45 aasta eest algatatu jätkamist, teisalt aga sellega piirdumist.

Uulu mõis paiknes hinnatud rannapiiripiirkonnas ja selle mõisa alla kuulusid 18. sajandil ka Pärnu Ülejõe kalurid, kelle elatis tuli esmajoones merelt.<sup>20</sup> Nii oli paatide ehitus ja kalapüük osaks selle mõisa majandusmudelist ilmselt juba enne, kui Juliana Pilar von Pilchau pantis mõisa oma isale, kreisikomissar Daniel Gottlieb Sucknile, kes 1806. aastal oli üles ostnud pandi Surju mõisale.<sup>21</sup> Toona 64-aastane Suckni pidas valdusi enda käes kaksteist aastat ja Uulu laevandus võis tema ajal vaid hoogustuda, sest rannalaevanduse tõukejõuks olid nii naturaalseid rahaks tegemine linnaturgudel kui ka Uulu-Surju metsade majandamine. Alates 1819. aastast sai pantide aegumise tõttu oksjonile läinud Uulu ja Surju mõisnikuks titulaar-nõunik Johann Stael von Holstein; 1844. aastast kuulusid mõisad kammerhärri Reinhold Stael von Holsteinile, kes oli olulisel positsioonil nii maakondlikul tasandil (kreisikomissar) kui ka õukonnas.<sup>22</sup> Enne Krimmi sõda vedasid paruni kuudid naabruses asuvasse Pärnusse eeskätt küttepuid, kuid ka teravilja ja muid mõisasaadusi. Nende laadimiseks oli merre rajatud 325–330 meetri pikkune Mereküla muul.<sup>23</sup> R. Stael v. Holstein oli aastatel 1850–1851 lasknud veesata vähemalt neli kuuti (*Marie*, *Hirsch von Surri*, *Uhla* ja *Anna & Gustav*), mis seilasid kipri ja kahe madrusega.<sup>24</sup> 1853. aastal põletasid Briti mereväelased blokaadi käigus Uulu randumissilla puidust osa ja paadid, kuid parun lasi Mereküla muuli taastada ja see varustati hiljemalt 1880. aastal koguni laadimisvagonetiga.

Uulu laevaehituskohaks kujunes Mereküla muulist 600 meetrit lõuna pool asunud Uulu kanali ehk Ura jõe suue, kust kahe meetri sügavuse mereni on 700 m ja viie meetri sügavuseni 4,5 km. Sealsetel rannaluidetel kasvas ka rannamännik ja ilmselt oli samas paigas ehitatud aeg-ajalt turgudele seilanud suuremaid kalapaate – selliseid oli nii 1861. kui 1869. aasta seisuga kahel talupojal.<sup>25</sup> Otseselt kaubaveoga tegeles Uulus siiski vaid paruni moodustatud majandusüksus. 1861. aastal oli Uulu mõisal kolm halulaevaks (*holz böthen*) nimetatud kuuti, mille suuruseks arvati koguni 50 sälitist ehk u. 57 brt ning igaihe juurde kuulus üks sõiduja üks laadimise paat.<sup>26</sup> Esimesteks „päris“ laevadeks olid 1875. aastal kohalikust erametsa puidust parun Stael von Holsteinile ehitatud rannalaevad (*Jacht*) *Cubli* (72 sälitist ehk 81 brt) ja *Humpen* (66 sälitist ehk u. 75 brt).<sup>27</sup> Nende meeskonnad olid neljaliikmelised, kuid rannalaevana oli siiski arvel üksnes kahemastiline *Humpen*, sest mahukam (kuid ühemastiline) *Cubli* pidi kandma paatide märgistust. Kuutide ja paatide tähistusena nõudis piirivalve pardale maalitud numbrit ja pardalauda lõigatud omaniku nime koos tema elukohaks olnud mõisa ja küla nimedega. Paruni vajadusi tema alused rahaldasid ja kaubalaevastikku ta nähtavasti ei vajanud. Uulu talupojad olid maaomaniku kontrolli all, mis ettevõtlust ei soosinud, ja paremad tingimused laevaehituseks avanesid alles 20. sajandi alguses.

Kokkuvõttes oli Audru, Uulu ja Pootsi mõisnikel 19. sajandi esimesel poolel küll vahendeid ja inimesi laevaehituse alustamiseks, kuid parunite projekte ei pööratud kogukonda kaa-

<sup>19</sup> RA, EAA.951.1.1619, l. 7

<sup>20</sup> Vt. RA, EAA.1865.3.231/4, l. 8.

<sup>21</sup> L. von Stryk. *Beitraege zur Geschichte der Rittergüter Livlands*, 1, lk. 323

<sup>22</sup> Samas, lk. 323.

<sup>23</sup> Vt. RA, EAA.3724.5.1790, l. 1.

<sup>24</sup> RA, EAA.951.1.1619, l. 5–7.

<sup>25</sup> RA, EAA.951.1.1627; 951.1.1631 (pagineerimata).

<sup>26</sup> RA, EAA.951.1.1627 (pagineerimata).

<sup>27</sup> Vt. RA, EAA.951.1.1631 (pagineerimata).

savateks algatusteks, mis võinuks muuta neid kestvamaks. Pootsis oli ettevõtlikkliima ilmselt mõnevõrra parem kui Audrus, kuid sealgi jõudsid ettevõtlikumad talupojad laevaehituseni alles 20. sajandi alguses. Kreisikomissari positsiooniga Uulu mõisnikele võis aga meresõit olla eeskätt viisiks hõlbustada ametist tulenevaid või seisukslikke külastusvisiite ja kaubaveod lähtusid vaid mõisa vajadustest. Mõisahäärberites ei seatud eesmärgiks alamate potentsiaali vallapäästmist ja merekaubandust nähti vaid võimalusena mõisas toodetud saaduste paremaks turustamiseks. Inimressursi rakendamisel polnud mõisniku tahte kõrval püsivat kohta üldisemal turuloogikal ega kogukonna või regionaalse majanduselu arendamisel.

## 19. sajandi mõisarentnike ettevõtmised laevanduse edendamiseks

Pärast pärisorjuse kaotamist polnud kontinentaalblokaadi ajal (1806–1810) tähelepanuväärset rakendust leidnud rannalaevanduse arendamiseks enam otseseid takistusi. Seda eeskätt kroonumõisades, kus valitses vabam õhkkond, sest 6–12 aastaks mõisa omandanud rentnikud olid huvitatud sissetulekust, mitte talurahva valitsemisest kui sellisest. 1825. aasta lõpus uue keisri Nikolai I nimel tööle asunud Vene keskvoim pööras suuremat tähelepanu kaubalaevanduses valitsenud korrale ja hakati nõudma mõisavalitsuste välja antud tunnistusi, trahvides paberiteta sõitvate rannalaevade omanikke 50 rublaga. Laevapaberites jäädvustati andmed laevade liiklemisareaali ja nendel seilavate meeskondade kohta. Pärnumaa kroonumõisade rentnikud andsid 1826. aasta kevadel välja rea tunnistusi, millest selgub üldpilt selleks ajaks välja kujunenud rannasõidust. 2. märtsil kirjutas Kihnu kroonumõisa rentnik, et sealt seilasid Riiga talupojad Laas Oad ja Michel Lemend, kes vedasid tapitud ehitusdetalle, ning kihnlaste sõidupiirkonda jäid toona ka Saaremaa ja Ruhnu.<sup>28</sup> Saartel oli veesõidukite ehitamine alanud juba nende asustamisest peale ja kirjalikud teated Kihnu meresõidust ulatuvad nii kesk- kui ka uusaega. Kuid mais 1826 laekusid sillakohtule teisedki avaldused, mille põhjal tuleb kõige intensiivsema laevandusega piirkonnaks selleaegsel Pärnumaal pidada Hädemeeste ja Orajõe kroonumõisa.

Orajõe rentnik Loiuse Bock (1773–1829) ja Hädemeeste rentnik Johann Gottfried Thimm (1782–1832) ajasid äri küttepuudega. L. Bock oli Pärnu eeslinna rajanud lao- ja müügiplatsi ning 29. aprillil 1826 on ta jäädvustanud puidulastidega Pärnu ja Riia sadamasse seilanud mõisa kuudi kipperi ja madruse talupoeglikud nimed.<sup>29</sup> 1. mail 1826 koostatud aruande järgi oli Hädemeeste mõisal samuti rannalaev, mis talupoegade käe all seilas puidulastidega Hädemeestelt Pärnu, Daugavgrīva ja Riia sadamasse.<sup>30</sup> Kohalikust metsamaterjalist ehitatud laeva juhiks oli Gustav Seemann ja madruseks Jüri Born, keda järgmisel aastal asendas Carl Martinson.<sup>31</sup> See polnud aga kaugeltki kõik, sest veel maikuu 1826 saatis Hädemeeste rentnik kaubalaevandust ja laevaehitust valvavale sillakohtule nelja Pärnu ja Riia vahel sõitva kuudimeeskonna andmed.<sup>32</sup> Nimekirjas toodi ära kaheksa meremehe nimed, kes pärinesid põhiliselt Biriņi (Koltzen) mõisast.<sup>33</sup> 20. mail 1826 lisandus veel üks kuut, mis samuti seilas Hädemeestelt küttepuudega Pärnusse ja Riiga, meeskonnaks jälle Liivi ranna lõunapoolsema osa esindajad Peter Silleneek (*Silleneck*) ja Jaan Garklan.<sup>34</sup>

Orajõe rentnik Loiuse Bock on oma mõisa toonud lausa kümme talupoega – kuus Biriņist, kolm Skultest ja ühe Riias –, kuid loovutanud kaks meest oma poja Johann Philipp Gerstfeldti renditud Tähkuranna mõisa ja ühe meremehe veel Thimmile.<sup>35</sup> Raske on ette kujutada,

<sup>28</sup> RA, EAA.951.1.1617 (pagineerimata).

<sup>29</sup> RA, EAA.951.1.1617 (pagineerimata); Pernauesches Wochenblatt, nr. 40, 28.09.1829.

<sup>30</sup> RA, EAA.951.1.1617 (pagineerimata).

<sup>31</sup> RA, EAA.951.1.1618 (pagineerimata).

<sup>32</sup> RA, EAA.951.1.1617 (pagineerimata).

<sup>33</sup> Vt. LVVA.199.1.6; 199.1.208.

<sup>34</sup> RA, EAA.951.1.1617 (pagineerimata).

<sup>35</sup> RA, EAA.951.1.1617 (pagineerimata).



et 1826. aastal valmisid ühe kuu jooksul viis uut kuuti Häädemeestel, neli Orajões ja üks Tahkurannas. Seda enam, et nimekirjades loetletud laevnikke Pärnumaa mõisade hingekirja ei kantud ja nii on tõenäolisem, et Bīriņi, Skulte (Adjamünde) ja Dunte (Ruthern) talupoegade kuute võidi rentida koos meeskondadega. Sel juhul on Pärnumaa randlasteni toodud erakuutide ehitamise eeskuju, mis varem võis levida kaudsemalt. Orajõe rannatalupojad on järgnevatel aastatel oma rannalaevadega juba seilanud, sest 1829. aastal sai siinses rannas hukka Ikla talupoja Jaan Grentsi kuut.<sup>36</sup>

Kolmandaks laevandushuviliseks rentnikuks Pärnumaa Liivi ranna mõisades oli Heinrich Franz Wilhelm von Stryk (1793–1862), kellele kuulus suurte metsadega Voltveti mõis, millele lisaks oli ta omandanud Heinaste (Ainaži) mõisa ning olnud pärast L. Bocki ka Orajõe kroonumõisa rentnikuks. Stryk on mitmel moel elavdanud Heinaste laevaehitust ja lasknud saarlastest meistritel ehitada ka Orajões üha suuremaid purjepaate, millega talupoegadest meeskonnad saadeti puitu vedama Riiga ja Pärnusse. Nii olid mõisnikud aktiivsed ja leidlikud talupoegade ärakasutamisel, kuid rannalaevandus ei püsinud siinsete randlaste tegevusalana tänu neile. Rannalaevanduse aktiivsus Pärnumaa edelaosa kroonumõisades tulenes pigem sealsete randlaste kuulumisest ühtsesse infovälja Liivi ranna talupoegadega, kes olid rannalaevanduse eesrindlased Eesti- ja Liivimaal juba oma liivi juurte tõttu. Sellel rannal tegutseti edukalt ka pärusmõisades ja otseselt kroonumõisa eelised tulid seetõttu selgemini esile Pärnumaa põhjaosas asunud Seli mõisavallas. See kroonumõis oli surutud Tõstamaa ja Pootsi eramõisa vahele ega olnud vahetult seotud Liivi rannaga võrreldavat eeskuju pakkuvate merekultuuripiirkondadega. Seli mõisavaldala kuulus vaid 3 km pikkune rannariba Latika (Männiku) jõest Vihakse jõeni (Tõrvanõmme oja). Võrreldes pikki rannajooni omavate naabermõisadega tähendas lühike rannajoon ühtlasi väga väikest rannarahva hulka ja seadis piirid ka nende ühistegevusele.

Veel 17. sajandi lõpus oli tihedamalt asustatud Vihakse jõe suudmeala, kuid hilisematel sajanditel asustus nihkus ja tihenes Latika jõesuudme põhjakaldale. Selle põhjuseks võis olla asjaolu, et mõisarentnikud arendasid sadama- ja veeskamiskohta Latikarannas. Jõesuudme põhjakaldal paiknes paadisadam ja veel täna on säilinud jõevoolu suhtes täisnurga all eenduvad lautrikivid. Sääreotsa maaninale rajatud 140 meetri pikkuse kivimuuli merre

Sääreotsa muuli merepoolne ots 2022. aasta septembris.  
Foto: Aldur Vunk



<sup>36</sup> RA, EAA.951.1.1658 (pagineerimata).

ulatunud osa moodustus merepõhja asetatud kiviridadest ja samas asunud Võrguaia talus 18. novembril 1890 sündinud Hermann Tõnissoo meenutuse järgi võimaldas allapoole vee-pinda jäänud muuliosa paadist kaldale kahlamist.<sup>37</sup> Nüüdseks on Latika jõe alamjooks 1,8 kilomeetri ulatuses suunatud kanalisse ja uus jõesuue on vanast umbes 35 meetrit lõuna pool. Tõnissoo mäletamist mööda oli täna veel 140 meetri pikkuselt jälgitava muuli maa-pealne osa rinnakõrgune ja kogu rajatist nimetati toona Võrguaiaks. Muuli kõrgeks laotud osa, mis on rajatud maismaale ja suundub rannaga paralleelselt kuni randa toonud maantee otsani, on võrkude kuivatamiskohaks ilmselgelt liiga kapitaalne ja sai selleks nähtavasti alles algse funktsiooni taandudes. Suure kivimassiga rajatis viib mõtte organiseeritud ühistööle, millest loodetud tulemus pidi siduma küllalt paljusid – või oli selle rajamisel kasutada väga palju odavat tööjõudu. Kokku veetud ja kuivlaoga paigaldatud kividest on ehitatud kogu jalgteel Sääreotsalt lautrikohtadeni. Samas on muuli kõrgem osa katkestatud laia avaga, mida H. Tõnissoo mälestustes piirasid kaks rohkem kui mehepikkust kivirahnu. Viie meetri laiune ava võis olla sillatud palkidega ja moodustada sel moel silla üle kunagise jõeharu või kraavi ning lautrikohtadeni viinud teesal võis samuti olla puidust pealdis, mis kokku moodustanuks juba kõrgetele nõuetele vastava maabumissilla. Tõus sillale seletaks kogu kivimuuli mais-maa-osa ebaratsionaalset kõrgust, kuid ilma väliuuringuta ei saa rajatise algsest kavandist ega ka rajamisajast kindlat ettekujutust.

Juba 20. sajandi esimese poole seisuga oli kivikonstruktsioon kannatada saanud. Seda olid põhjustanud jää liikumine ja linaletajate tegevus, kes veealuseid kive oma linavihkude rusumiseks nihutasid.<sup>38</sup> Muuli hooldamine oli lõppenud juba enne Tõnissoo lapsepõlve ja seda olevat lammutatud kaitsekraavide rajamisega Esimese maailmasõja ajal. Kasutusotstarbe muutumine on tavaliselt seotud ka algse vajaduse või haldaja kadumisega ja seegi viitab, et tegemist polnud lähipiirkonna talupoegade ühistööga. Pigem oli ehitamise korraldanud mõis, millest annab tunnistust ka mõisaait, mis 19. sajandi esimesel poolel randa suundunud maantee ääres paiknes. Ettevõtlikud rentnikud tegutsesid seal nähtavasti varem, kui nende tegevust saanuks jäädvustada 1826. aastal alanud laevapaberite väljastamine. 1831. aastal Seli mõisale välja kuulutatud avalik rendikonkurss loodetud tulemust ei andnud ja ilmselt tegutsesid seal edaspidi lühema perspektiiviga rentnikud. Nende seotusest merelaevandusega andmed puuduvad ja 1867. aastal, kui statistikaaruande esitas mõisa viimane rentnik Reinhold Hellmann, oli majandusliku taristuna deklareeritud vaid kaks tuuleveskit, millest ühte renditi riigilt ja teist mõisarentnikult eneselt ning mõisal polnud isegi metsa.<sup>39</sup>

Et sealsamas asunud Tämme talust oli pärit Seli mõisavalla esimene reeder, on Latika-rannas toimunud ka laevaehitus. Latika jõe suue oli laevaehituseks sobiv metsapiirkonnast lähtuva jõe tõttu, mida mööda parvetati sinna kroonumetsast ostetud materjali. Jõe hilisema nime järgi otsustades olid need männid. Suue oli sobiv paik ka rannalaevade veeskamiseks, sest kahe meetri sügavuse mereni on sealt 600 meetrit ja viie meetri sügavuseni 1,2 km. Veel üks rajatis Sääreotsa maaninal näitab sadamakoha kasutamist kaubaveoks. Latika jõe suud-mest 80 meetrit põhja pool rannale toonud maantee jagunes kaheks. Vankritele mõeldud tee möödus täisnurga all muulile pööranud jalgteest ja suundus märjal pinnasel sillutatuna otse merre. Lamedapõhjaliste laadimispaatide ankrukohani ulatunud kivisillutis paikneb tänapäeval keskmise veeseisuga 40 meetri ulatuses vee all ja võis varasemal ajal ulatuda vee-piirist umbes 50 meetri kaugusele. Madalast veest välja paistnud kividega märgistatud sillutist õnnestus terves ulatuses pildistada 2022. aasta septembri alguse ülimalt madala veeseisuga. Et Seli talupoegade aluste lastimine ja lossimine toimus merel, kinnitab Perno Postimehe teade. 19. mail 1865 paiskas suur torm Seli vallas kaldale ehk „mäele“ Jüri Tõnissoni kuudi,

<sup>37</sup> Eesti Päevaleht = Estniska Dagbladet, nr. 31, 26.04.1973.

<sup>38</sup> Samas.

<sup>39</sup> RA, EAA.1427.1.165, lk. 15p, 15a.

mis mere peal oli otri „sisse võtmas“.<sup>40</sup> Vankritee kivisillutist ilma lähema uuringuta veel dateerida ei saa ja see võib olla rajatud nii algse kompleksi osana kui hilisemal ajal. Käesoleva artikli kontekstis on aga kõige olulisem see, et suure töönaosusega just mõisarentniku eestvõttel rajatud taristu leidis elavat rakendust 1860. aastatel, kui alguse sai Seli talupoegade laevaehitus.

### Laevaehitus Häädemeeste kroonumõisas

Aastatel 1854–1855, kui Briti-Prantsuse laevastik blokeeris Vene impeeriumi Läänemere sadamaid, oli Häädemeeste rannas juba talupoegadest kuudiomanikke, kes katkenud impordi tõttu ülikõrgeks tõusnud soola-, tubaka- ja välismaiste tarbekaupade hindadelt teenida otsustasid. Neid kaupu riskiti eraomanduses olnud alustega tuua merel ristlevatelt kaubalaevadelt või Rootsi ja Saksa sadamatest, milleks tuli aga vältida sattumist Briti ja Prantsuse eskaadrite vaatlusalasse. Täbamise korral põletati kuut koos lastiga, mis nõudis uute aluste sagedasemat veeskamist ja võimaldas spetsialiseerumist laevaehitusele. Sõja ja meresulu lõppedes polnud blokaadimurdmisest salakaubaveoks kvalifitseerunud tegevust kerge lõpetada, mis oli ilmnenu juba kontinentaalblokaadi järel.<sup>41</sup> Esimeses järjekorras hoidis seda elus aga Vene impeeriumi tollipoliitika, mis soosis pealinna kaupmehi ja seadis tõkkeid impordile Balti kubermangude sadamate kaudu ja vilja vastu vahetatud soola, teed, kohvi või sigareid oli täistekita kuutidega toodud Rootsist ja Preisimaalt ka enne Krimmi sõda.<sup>42</sup>

Sisenemine kaubamajade mängumaale polnud talupoegadele enamasti jõukohane, kuid paadist või vankrist müüdava talukaubaga oli astunud avalikule turule, kus oma osa järjest laiendati. Koguste kasvades tuli arvestada kohalike kaupade vahendamiselt teenivate kaupmeeste vastutegevusega, kuid seadusi tundes võis tegutseda kasvõi pealinna turul. Seda näitab ilmekalt Peterburi teise gildi kaupmehe Jegor I. Leonovi ja Häädemeeste rentniku J. G. Thimmi protsess Pärnu sillakohtus. Nimelt oli kaupmeeste gildidesse mittekuuluv Thimm veel 1856. aastal vedanud Peterburisse puid oma laevadega Anna ja Frieda, kuid Leonovi kaebuse tõttu kasutas ta 1857. aastal selleks kaubamaja J. Jacke & Co kaljaseid: esimene reis Hoffnungil läks kirja kui Häädemeeste mõisa territooriumil müüdud 220 palgi kohaletoometamine,



Veepiirilt merre ulatunud sillutis Latikarannas. Foto: Aldur Vunk

<sup>40</sup> Perno Postimees ehk Näddalileht, nr. 22, 2.06.1865.

<sup>41</sup> Tallinnas lõpetati toona lokanud salakaubandus ja spekulatsioon alles 1817. aastal (J. G. Kohl. Die deutsch-russischen Ostseeprovinzen oder Natur- und Völkerleben in Kur-, Liv- und Esthland, I. Dresden/Leipzig: Arnoldischen Buchhandlung, 1841, lk. 286).

<sup>42</sup> E. Past. Jooni eesti mereasjanduse minevikust. Tallinn: Tallinna Merekooli Lõpetanud Kaugesõidukaptenite Ühing, 1935, lk. 25.



teisel reisil müüdi 359 palki Jacke laeva Desperat pardalt kaubamaja egiidi all.<sup>43</sup> 1850. aastate lõpus ja 1860. aastatel seilasid oma kuutidega Peterburi turule kartuleid müüma ka Orajõe ja Heinaste mõisas talusid pidanud vennad Jürri, Andres ja Otti Weide koos Heinastes kõrtsi pidanud vendade Jaan ja Mikkel Mikkelsoniga. Nende edukas kauplemine rajas aluse nii Heinaste mõisa äraostmisele kui maakeelse merekooli loomisele. Talupoegadest kaupmeeste rahavoogudest annab aimu merekooli fondi loomine 1864. aastal. Peterburis tehti kooli käivitamiseks annetusi, mille järgi võib esile tõsta Liivi ranna suuremad rahamehed, sest inhsusel polnud veel suuresti ühistööst kosuvas kaubalaevanduses kuigi auväärset kohta. Näiteks pani fondi 25 rubla rahandusministeeriumi ametnik Krišjānis Valdemārs, kelle aastane sissetulek tänu rikkast aadliperest pärit abikaasa Luizele oli umbes 7000 rubla.<sup>44</sup> Fondi asutajad kokku kutsunud ja merekoolide vajadusest riigi kõrgemal tasandil selgitustööd teinud Valdemārsi annetus pidi olema väga väärikas, kuid sama palju annetasiid ka Heinaste ja Häädemeeeste ettevõtjad Otti Weide ja Taved Martinson. Lausa 50 rubla panid lauale aga kolm meest: Jaan Mikkelson, Jürri Weide ja Andres Weide. Need annetused kokku olid vähem kui pool 500-rublasest kapitalist ja väiksemate annetuste suur arv näitab algatust samuti arvestatavate summadega toetanud laevnike ja reederite laia kandepinda.

### *Häädemeeeste*

Häädemeeeste mõisal oli 1861. aastal üks 40 säilitist mahutav rannalaev, seal tegutsenud talupoegadel aga juba neli 50–60 säilitist, s. o. umbes 60–70 brt mahutavat alust, millele lisandus veel neli 25–40-säilitiselist kuuti.<sup>45</sup> Taved Martinsoni kaks 60-säilitiselist rannalaeva, üks Andres Weide 60-säilitiseline ja üks Mats Kleini 50-säilitiseline alus pole siiski liigitatud laevadeks, vaid loetletud „paatide ja veesõidukite“ alajaotuses. Laevadeks nimetati toona mõisavalitsustes koostatud aruannetes vähemalt kahemastilisi kuunareid ehk kaljaseid. 19. sajandi keskpaigas olid teravamata vööri ja suurema süvisega kuunarid asendamas seni rannalaevanduses kasutatud madala süviseta ja ümara vööriaga galiotte, mis kandsid purjeid ühes mastis ja ahtri-poolses abimastis. Kaljased erinesid silmanähtavalt veel rannalaevastiku põhiosa moodustanud ühemastilistest kuutidest, millel sagedasti esinev pooltekk aitas liigitada nad paatide kategooriasse. Järgnenud kümnenditel hakati laevadeks Lloyds'i registri eeskujul pidama juba vähemalt 100 brt suuruseid aluseid ja mõlema määratluse järgi on esimesed Häädemeeeste rannas ehitatud laevad veesatud 1862. aastal. Taved Martinsoni vanima poja Jaani esimese kaljase Julia suuruseks oli 75 säilitist ehk u. 85 brt ja sellest veelgi kogukam Andres Weide kaljas Christina mahutas 90 säilitist ehk u. 100 brt.<sup>46</sup> Martinsonide laevale võis nime anda vanuselt teise poja Gustaga 1862. aastal laulatatud Juula Mikkelson (1839–1929), sest Heinaste kõrtsmiku Martini tütar tõi omalt poolt kaasa tubli annuse laevandusettevõtjate vaimu, millest kuutidel purjetanud meespere innustust sai. Kõrtsmik Martini sünnikodu oli Skultes (Adjamünde) ja Juula ristiisaks oli Daugavgrīvas paadisulasena alustanud Martin Mikkelson.<sup>47</sup> Andres Weide laev ei saanud nime tema abikaasa Triine järgi, kes oli Juula vanem õde, vaid nähtavasti hoopis oma suguvõsa pesamuna Kristine järgi, kes oli sündinud Weidede kodukandis Orajõel.<sup>48</sup> Mõlemad kaljased suunati vedama tulusaid kipsilaste Riia ja Peterburi vahel, mis nende ehituskulud paari hooajaga tagasi teenida võimaldas.

<sup>43</sup> RA, EAA.951.2.989 (pagineerimata).

<sup>44</sup> P. Pētersone, V. Zelče. Luizes Valdemāres dzīvesstāsts – Krišjāņa Valdemāra biogrāfijas papilddaļa. – Latvijas Arhīvi, 3/1995, lk. 177.

<sup>45</sup> RA, EAA.951.1.1627 (pagineerimata).

<sup>46</sup> RA, EAA.951.1.1629 (pagineerimata).

<sup>47</sup> Vt. LVVA.235.4.2198, l. 10.

<sup>48</sup> Salatsi kihelkonna kirikuraamatud perioodist 1847–1868 pole säilinud ja pole teada, kas Andres Weide oli oma vennapoja tütrele ristivanem, kuid oma suguvõsa tuumikuga Orajõel ja Heinastes oli ta tugevasti seotud.

Juba 1863. aastal veeskasid A. Weide ja Gusta Martinson veelgi suuremad kaljased Drey Brüder ja Julia Alida, mille mahutavuseks mõõdeti 100 sälitist ehk 113 brt. Esimene nimi markeerib nähtavasti kolme venna Weide ühistööd. Ja teine neist oli samuti suurelt ette võetud ehitusprojekt, milleks Juula abikaasa G. Martinson oli hilisema pärimuse kohaselt Häädemeestele kutsunud Riia laevameistri Jefini.<sup>49</sup> Nimi Julia või Julia Alide on lausa kolmel esimesel Martinsonide laeval, sest sama nime kandis ka vanima venna Jaani järgmisel aastal valminud u. 140 brt-ne Julia Alida, mis oli suurim laev külas. Kuni kolmas vend Taved Martinson 1865. aastal veekas samades mõõtudes kaljase Bethlehem.<sup>50</sup>

Riia meistreid usaldasid ka Weided ja kaugemalt kutsutud laevameistrite juhtimise all valmisid 1860. aastate alguses vähemalt kõik suuremad laevad. Laevu võidi ehitada ka omal käel hangitud kogemuste ja teadmistega, kuid selline praktika jäi sõltuvusse laevauhingu majandamis põhimõtetest, võimalustest ja lõpuks sellestki, kui kaugele kavatseti purjetada. Laevade sarnased nimed näitavad suurt vabadust nende ristimisel, kuigi nimesid tavaliselt saksa- või venepärastati, et neid oleks sadamates lihtsam registreerida. Häädemeeste kaks põhilist laevaehituskohta olid küla läbinud jõe suudmes. Lõunakaldal asunud ehituskohta mõisakeskuse all, kust kahe meetri sügavuseni on veidi üle kilomeetri ja viie meetri sügavuseni üle kolme kilomeetri, võisid kasutada 1860. aastatel Häädemeeste mõisa möldrikohta pidanud Andres Weide Iklast ja ap.-õigeusu köster Dubkovski, kelle kool asus sealsamas. Kogukonna rand paiknes jõesuudmest põhja pool Suurküla all, kust kahe meetri sügavuse mereni on 1,8 km ja viie meetri sügavuseni 2,8 km. Mõlemat laevaehitusplatsi kasutati ka kuutidega veetavate küttepuude laoplatina ja sealjuures polnud parimaks juurdeveoteeks käänuline ning mõisa veskikanaliga Häädemeeste jõgi, vaid selle suudmest põhja pool paiknenud jõeke, millel kevadise suurvee ajal sai parvetada nii palke kui ka küttepuid. Suurküla läbinud veete e säilinud osi nimetatakse tänapäeval Vaheliku kraaviks ja selle algus ulatub Vaheliku küläni Rannametsa jõe ääres, millesse omakorda suubub ka palkide parvetamiseks kaevatud Timmkanal. Suurküla ranna aktiivsemad ettevõtjad ja esimesed laevaehituse käivitajad olid Selja Posti talu Martinsonid, Virga talu Lorentsid ja Kuuse talu Strandbergid.

Pärast tagasilööke nii kroonumetsade tõhustatud järelevalve kui ka maad tabanud epideemia tõttu elavnes randlaste laevaehitus taas 1869. aastaks. Õukonnas suurvürstliku toetaja leidnud ja K. Valdemärsi selgitustöö põhjal arvestatavaks majandusvooluks tunnustatud talupoegade purjelaevanduse kohta andmeid kogunud Pärnu sillakohus hakkas neid nüüd küsima vallavalitsustelt. 1869. aastal veekas Gusta Martinson Häädemeeste rannas oma suurima, kolmemastilise kuunari Juli Anna Pauline (u. 225 brt).<sup>51</sup> Laev ei valminud vaid ühe mehe kapitalist, sest lisaks juba traditsioonilisele Gusta abikaasa Juula nimele, kandis laev ka vanema venna Jaani naise (Ann) ja tütre (Pauline) nime. 1860. ja 1870. aastate vahetusel valitses Häädemeeste laevaehituses vihane konkurents ja pahasoovijad olid löönud naelad Juli Anna Pauline veeskamise renni. Kuna veeskamise sujumise järgi ennustati laeva saatust, oli tegemist alatu provokatsiooniga. Laeva vetteajamine osutus tõsiseks vaevaks, kuid kokkuvõttes polnud laeva kotermannid kuigi edukad. G. Martinsonile sai see laev esimeseks, mille ta palgatud kaptenitelt õppinuna hiljem ise Šotimaale „ajas“. Nendel aastatel oli veel elav linakaubandus ja Briti tööstuskeskustesse veeti toorlina nii Pärnust kui ka Riist, et sealt tagasi seilata soola või tööstuskaupadega. 1869. aastal veekas Andres Weide Häädemeestel veel teisegi kolmemastilise parklaeva Katarina (u. 145 brt), kuid seilamises lisaks kaptenile ja tüürimehele veel seitset madrust vajanud alus jäi kandevoimes alla Martinsoni sama suure meeskonnaga laevale. Talvel 1870/71 on T. Martinson valmis saanud kolmanda kolmemastilise laeva ja samal ajal ehitasiid Martinsonid veel kaks kuunarit ja ühe kuudi.<sup>52</sup> Vendade Mar-

<sup>49</sup> Vt. E. Past. Jooni eesti mereasjanduse minevikust, lk. 54.

<sup>50</sup> RA, EAA.951.1.1629 (pagineerimata).

<sup>51</sup> Samas.

<sup>52</sup> Perno Postimees ehk Näddalileht, nr. 18, 5.05.1871.



Gusta Martinson (1836–1887) Dundees u. 1880. Foto: A. G. Low, Pärnu Muuseumi kogu F 2795:46

kuunari Russkaja Nadežda (312 brt) ja laevandusega sidus ennast veel kõstri poeg Fjodor. Ometi oli Martinsonide ainsa võrdväärse konkurendi lahkumine rikkunud väljakujunenud tasakaalu. Kogu valla arengumootoriks olnud Häädemeeste küla oli ka edaspidi tunnustatud laevanduskeskus, kuid 1880. aastate lõpus kaotas Häädemeeste vald oma senise positsiooni lõunanaabritele ega suutnud enam võistelda kiirelt areneva Heinastega. 1900. aastaks oli Häädemeeste valla laevastik eesti keelt kõnelevas rannas suuruselt kolmandal kohal Heinaste ja Orajõe järel.

### Jaagupi

Häädemeeste keskuse järel tõusis esile teinegi laevaehituskoht valla lõunaosas Jaagupi ümbruses, kus kõrvuti taludes elasid Lorentsid, Koksid, Grünbergid ja Rannakõrtsi pidaja Johann Strandberg. Sinna koondus arvukas ap.-õigeusu kogukond, sest Aleksander II korraldusel loodi enam kui 50 krundiga asundus, kus „kroonu usku“ üle läinud said oma talukoha. Selle loomise taga oli 1867. aasta lõpus ametisse pühitsetud Häädemeeste preester Kallinik Prants, kes keisrile palvekirju saatis, kuni riigiusku astunud talupoegadele kroonumõisast hingemaad eraldati. Krundikülla asunute seas oli ka Häädemeeste Martinsonide noorem vend Karel,

tinsonide ühine ankruplats paiknes otse laadimisplatsi ja sõidukanali ees.<sup>53</sup> Oma nelja laevaga blokeerisid Jaan, Gusta ja Taved Martinson ülejäänute liiklemistee niivõrd, et vallavalitsus otsis 1871. aasta kevadel abi Pärnu kohtuvõimudelt. Vendade hoolimatus tulenes ilmselt sellest, et Martinsonide laevandusäri oli jäänud Häädemeestel domineerivaks.

Andres Weide lõpetas möldriametiga, viis Heinastes kujundatavasse sadamasse esmalt laeva Tackerorth ja kolis ka ise sellesse valda. Heinaste mõisa olid Mikkelsonid ja Weided päriseks ostnud 1864. aastal ja samal aastal käivitus seal eesti-läti merekooli kursus. Oma suurima aluse Ecliptic veekas A. Weide 1871. aastal juba Heinastes ja sinna koondas ta ka kuus Häädemeestel ehitatud suuremat laeva. Lisaks Martinsonidele ja Weidedele edendasid Häädemeeste varasemat laevaehitust veel Meerentsid, Strandbergid ja teiste hulgas ka kohalik ap.-õigeusu kõster. Nimelt lasi Fjodor Dubkovski 1873. aastal ehitada kolmemastilise

<sup>53</sup> Pärnu sillakohtu 20. aprillil 1871 koostatud protokollis on ankruplatsi asukohana määratletud *gerecht auf der Helle* ja siin kasutatakse alamsaksa päritolu sõna, mis tähistab üldkasutatavat teed: Helle[wech] (vt. A. Lübben, C. Walther. *Mittelniederdeutsches Handwörterbuch*. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft, 1989, lk. 141).

kelle poegadest David (1835–1919) kandis oma endise koguduse personaalraamatus selgitavat nimetust „laevareeder Krundikülas“.<sup>54</sup> Lisaks Kareli teisele pojale sidus end merega ka neljas poeg, noorem Karel. Võib arvata, et Jaagupi reederid kutsusid oma laevu õnnistama riigikiriku vaimulikke ja nende laevade nimedki väljendasid riigitruudust.

Johann Strandberg võis olla esimene, kes selles rannas 1868. aastal veeskas kahemastilise kuunari Constantin (u. 60 brt), mis kandis talupoegade laevaehitust toetava suurvürsti Konstantin Nikolajevitši nime.<sup>55</sup> Seitse aastat hiljem alustas Johann koos venna Mihkli ja Mart Strandbergiga järgmise kaljase Barclay ehitamist. Imselt Napoleoni-vastase sõja sangari järgi nime saanud alusel sõitis tüürimehena vähemusosanik (2/6) Mihkel Strandberg, sest laevaühingu esindaja kaasasõitmine oli nendel aastatel tavaline praktika. Kapteniks palgati Tahkuranna mees Jüri Waltmann, kelle aga Mihkel Strandberg juba esimeselt reisilt tagasi tulles lahti lasi. Kapten „olnud temale vastane“ ega „hoolinud laevast ja ärateenistusest“, lastes alusel Riias mitu nädalat niisama seista.<sup>56</sup> Waltmann lahkus Häädeemeste all randunud laevast öösel ja võttis kaasa varem tema kätte usaldatud laevapaberid. Neid ta põhiosanikule (3/6) Johann Strandbergile üle ei andnud, sest ootas palgaraha väljamaksmist. Kui tüürimees Mihkel Strandberg ise Riiga purjetas, et lõpuks teenima hakata, sõitis kapten Waltmann reisiaurikuga ette ja viis laevapaberid koos nõudega, et tema palk välja makstaks, hoopis foogtikohtusse. Kohtust sai Mihkel Strandberg siiski loa menetlemise ajal laevapassita edasi sõita ja tegi 6–7 reisi, mille käigus aga kaotas ankrud koos kettidega ja vigastas Tahkuranna kividel laevakeret. Lõpuks olid Pärnusse talvekorterisse viidud Barclay remondi- ja muud kulud ületanud hooaja prahitulu ning omanikel tuli ettevõtmisele peale maksta. Lisaks tuli Riia foogtikohtule tasuda veel kohtukulud, et seal laevapaberid kätte saada. Imselt takerdus Strandbergide laevandusettevõtte areng ka edaspidi koostöövõime või äriliste oskuste taha, sest suurem laevastik jäi sündimata. Mitmeti edukam oli ühe haruga Jaagupi rannas ja teisega vallakeskuse metsavahitalus tegutsenud Lorentsite suguvõsa. 1869. aastal esimese väikese (u. 60 brt) kuunari veesanud Jaan Lorents pani suguvõsa laevaehitusele aluse oma naise järgi nimetatud kaljasega Anna. Ja – mis kõige olulisem – kolm aastat hiljem arvati valla maksukohuslaste nimekirjast välja kipper Jüri Lorents, kes esimesena oma suguvõsast jõudis meresõidus kõrgelt hinnatud elukutseni.

Juba väiksemate mitmemastiliste laevade vetteajamiseks oli tarvis sobivat teed sügava mereni. Jaagupi laevaehituskoht asus Jaagupi oja vanas suudmekohas Tatra talu toonasel rannakarjamaal, tänapäevasesest sadamast põhja pool. Kahe meetri sügavuseni on seal minna üle 800 meetri ja viie meetri sügavuseni 2,8 km. Laiemalt tunduks sai see laevaehituskoht tänu sellele, et aastatel 1873–1874 ehitati seal suurt, 100 jala pikkust (möödud 30,5 x 7 x 3,8 m) laeva Estland. Tatra vanaperemees Jüri Grünberg ja kolm osanikku ei leidnud vahendeid nii suure laeva kõikide raudosade hankimiseks ja salamisi pöörduti pilgud Häädeemestel laeva ehitanud Feodor D. Dubkovski ehitusplatsile. Häädeemeste ap.-õigeusu köster oli oma laevale Russkaja Nadežda tellinud Pärnust raudlatte ja neid olevatki Jüri poeg Frits (ristinimega Boriss) Grünberg lõpuks varastanud. Latid peideti Tatra talu elamu laudvoodri alla ja kuigi kohe kahtlustati Jaagupi laevaehitajaid, ei toonud läbiotsimine oodatud lahendust. Tatra vanaperemees olevat heitnud otsijate ette põlvili ja riigiusu kombe kohaselt risti ette lüües hüüdnud: „Kui selle laeva sees midagi vargust on, siis mingi ta Riia ja Pärnu vahel kõige sügavama mere kohal ümber!“<sup>57</sup>

Laeva jaoks osteti mingi kogus rauda ja koos varastatuga jätkus sellest vajalike osade sepi-tamiseks. Kuunar Estland lõpuks veesati ja esimene reis viis kipperi ning seitsmeliikmelise

<sup>54</sup> RA, EAA.4399.1.49, l. 46.

<sup>55</sup> RA, EAA.951.1.1629 (pagineerimata).

<sup>56</sup> RA, EAA.4716.1.4, l. 2p.

<sup>57</sup> Vt. R. Naber. Õnnelikku merereisi! Uskumustest seoses laevaehitusega. – Rahvausund tänapäeval. Tartu: Eesti TA Eesti Keele Instituut, 1995, lk. 289.

meeskonna Riiga, kust loodeti leida soodsaid prahte. Et meri oli vaikne, ei hakatud ballasti võtma ja mindi teele riskides. Kapten Jüri Lorentsi käe all seilati Salatsi kohal, kui ootamatu iil tühja laeva kummuli keeras, nii et tekil olnud Frits Grünberg ja veel kolm osanikku kadunud voogudesse ... Vaid kajutis olnud kipper kantud vooluga laevast eemale ja mees sai oma noa abil ronida laevapõhjale, kust ta paari päeva pärast möödunud kaubalaeva pardale päästeti. Lugu hakkas levima mitmes variandis ja sellest tehti ka laul, milles kunstilise liialdusena kõik ülejäänud meeskonnaliikmed uppunuks kuulutati. Tegelikuses oli lahendus vähem traagiline ja meremehd, sealhulgas ka Frits Grünberg, pole koguduse meetrikaraamatute ega valladokumentide järgi hukkunud. Laev ise pöörati kiilule ja kuunar Estland (238 brt) seilas edaspidi juba kaugetel meredel. 1887. aastal müüs Jüri Grünbergi lesk Ann selle Jüri Lorentsil.<sup>58</sup>

## Laevaehitus Orajõe kroonumõisas

Orajõe riigimõisa rentnik Louise Bock, kes kauples Pärnu eeslinna rajatud laoplatsil küttepuudega, on 1826. aastal jäädvustanud mõisa puidulastidega Pärnu ja Riia sadamasse seilanud kuudi kipperi ja madruse nimed.<sup>59</sup> *Jürri Eichen* ja *Peter Kasse* kandsid kõige levinumast küttepuust tuletatud nimesid ja selle järgi võib aimata nende perekondade traditsioonilist tegevusala. 20-aastane kipper Eichen oli selle ameti üks varasemaid esindajaid suguvõsas, kust kapteneid tuli ka edaspidi ja mõlemad meremehed olid pärit mõisa lõunaosast.<sup>60</sup> See osundab Orajõe rannalaevanduse aktiivsusele just mõisakeskuse ja Treimani piirkonnas, kust oma kuutidega seilanud talupoegadest on andmeid juba 19. sajandi esimesest poolest.<sup>61</sup>

### *Treimani ja Lemme*

Ikla ja Treimani rannalaevandus on ilmselt kosunud pärast suurt tulu toonud Krimmi sõja mereblokaadi. 1864. aastal on Perno Postimees teatanud Andres Grentsi kuudi uppumisest teel Riias Tallinna ja arvatavast õnnetusest sügistormide ajal Peterburi ja Tallinna vahel kaduma jäänud Madis Grentsi kuudiga.<sup>62</sup> Kogu valla suurimaks kuudiks 1869. aastal oli Ikla metsavahitalus elava Madis Grentsi oma, mis võttis pardale 20 sälitist ja selle meeskond oli kolmeliikmeline.<sup>63</sup> Suuremat kasu kui puidu ja toiduainete vedu töötas Riias kipsilastide või muu kauba teistesse sadamatesse transportimine, kuid kaubalaevade soetamine ja käigus-hoidmine ei olnud 1860. ja 1870. aastatel veel kuigi paljudele jõukohane. Talupojad, kelle äri piirdus Riia või Peterburini ulatunud reisidega, seilasid meelsasti väiksematel rannalaevadel, millega opereerimisel piisas siinseid randu tundvast „metskaptenist“ ja polnud vaja sadades rublades palka nõudvat „lipukaptenit“.

Esimene, kes Treimanis 1865. aasta paiku mitmemastilisi laevu ehitama hakkas, oli Ikla talupoeg Jüri Weide, kes oli 1864. aastal Heinastes vette aetud Katarina osanik. Viimane sai kuulsaks kui esimene talupoegade kaubalaev, mis väljus Läänemerelt. Ehitatud oli see Jüri Weide, Jaan Weide ja Heinaste kõrtsmiku Jaan Mikkelsoni ettevõtmisena ja lisaks tehti sellega ka Heinaste merekoolis vajalikke õppereise, mis mälestuste järgi ulatusid Põhja-Jäämereni. Pärnu sadama alla registreeritud 162 registertonna suurune laev teenis omanikele korralikku tulu: 1864. aastal 1300 ja aasta hiljem 1900 rubla, mida nähtavasti investeeriti ka uute laevade ehitamisse nii Heinastes kui Treimanis.<sup>64</sup> Üks neist oli 15 000 rubla maksma läinud ja 1869.

<sup>58</sup> RA, EAA.4700.1.12, l. 1.

<sup>59</sup> RA, EAA.951.1.1617 (pagineerimata); Pernauches Wochenblatt, nr. 40, 28.09.1829.

<sup>60</sup> RA, EAA.1865.3.248/6, l. 6.

<sup>61</sup> RA, EAA.951.1.1658 (pagineerimata).

<sup>62</sup> Perno Postimees ehk Näddalileht, nr. 47, 18.11.1864.

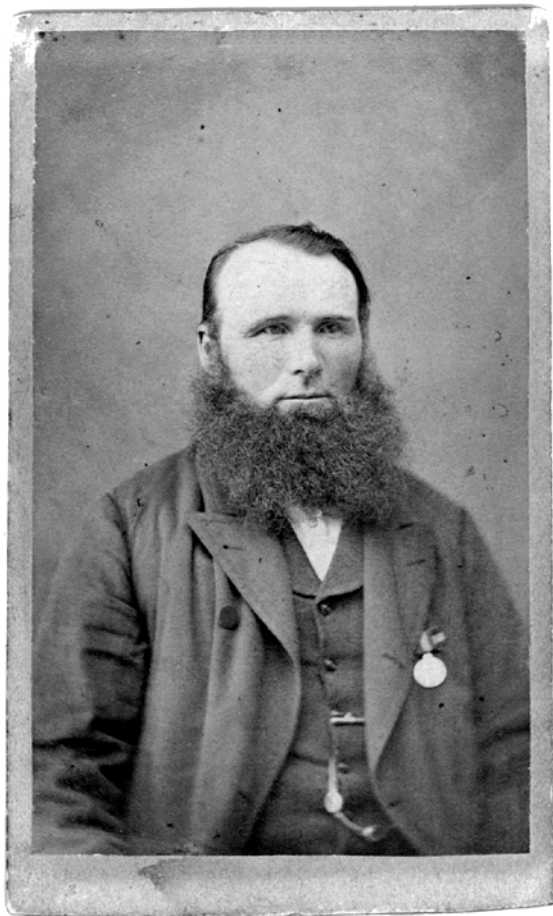
<sup>63</sup> RA, EAA.951.1.1629 (pagineerimata).

<sup>64</sup> J. Hartmanis (koost.). Latvijas Piekraštē Būvētie Burinieki 1857–1929. Ogre, 1989, lk. 31.



aastal veesatud kolmemastiline Georg, mis kandis Jüri Weide näoga käilakuju, kui järgmisel aastal üle Atlandi Montevideosse seilas.<sup>65</sup>

Lühim tee sügavasse merre oli praegusest sadamast u. 250 meetrit põhja pool asuvast vanast ojasuudmest ja sellel kohal oli Treimani küla laevaehituskoht. Sinna telliti 1865. aastal ehitusmeister Riiast ja veeti kokku materjal, mida sai osta Weidedele ja Mikkelsonidele kuulunud Heinaste mõisa metsadest. Treimani esimese kaljase Anna *jaggonik*'eks olid 1866. aasta alguses varem kuutide omanikena äri ajanud Jüri Weide, Jaan Vaher ja Jaan Mäggi. Kuutidest enam kui kolm korda suurema Anna (70 sälitist ehk u. 80 brt)<sup>66</sup> iga kolmandiku hinnaks kujunes 950 rubla.<sup>67</sup> Riia sadama all registreeritud ja ametlikult nime Anna–Riga kandva kaljase kipriks oli Jüri Weide vend Mihkel ja 1867. aastal tegi laev viis reisi: Tallinn–Peterburi, Peterburi–Riia, Riia–Peterburi (kip-siga), Peterburi–Suomenlinna ja Porkkala–Lübeck.<sup>68</sup> Kogutud prahiraha oli 2662 rubla ja väljaminekud koos palkadega 1654 rubla. Kapteni ärilised oskused ja tööetika määrasid laeva kasumlikkuse, mistõttu eelistati selles ametis sugulasi või hõimlasi. Anna järgmiseks kapteniks sai tüürimees Otto Weide, kes aga hukkus juba 31-aastaselt Pärnu jões, päästes laeva, mis 1872. aasta sügistormiga ähvardas kaldasse paiskuda.<sup>69</sup> Tema kaotamine oli osanikele löögiks ka majanduslikult, sest järgmine kapten Jüri Järve, kes alles 1874. aastal Heinastest Orajõe kolis, ei toonud omanikele tulu ja teenis näiteks 1876. aastal kolme reisiga Preisimaale ja Rootsi vaid 15 rubla üle kulude. Samas oli laeva käigushoidmine küllaltki kallis, sest Jaan Vaherilt oli kapten kaasa saanud 700 rubla ja koos palkadega kulus omanike raha sellel hooajal üle 1000 rubla. Rääkimata otsestest kuludest, mis Preisimaa ja Rootsi sadamates prahirahana teenitud 2439 rublast kohe maha arvati. Jaan Vaher kaebas kapteni vallakohtusse, kus reederi kasuks mõisteti välja 300 rubla (või samas ulatuses tööd). Kohtule esitatud arvetega jäi katmata just selline summa ja oma tunnistuse järgi olevat kaptenil need 300 rubla lihtsalt *ärira kaddunud*.<sup>70</sup>



Jüri Weide (1830–1894). Pärnu Muuseumi kogu F 2797:1

<sup>65</sup> Georgi kohta vt. L. Leesment. Esimese eesti purjelaeva sõit üle Atlandi: Lisandeid eesti merenduse ajaloole. – Ajalooline Ajakiri 1936, nr. 1, lk. 14–18 ja selle kujutisi A. Vunk. Puust laevad ja rauast mehed: Pärnu ja liivi ranna purjelaevad. Tallinn: Argo, 2018, lk. 16–17.

<sup>66</sup> RA, EAA.951.1.1629 (pagineerimata).

<sup>67</sup> RA, EAA.1064.1.2, l. 7p.

<sup>68</sup> RA, EAA.1064.1.2, l. 8–9.

<sup>69</sup> Perno Postimees ehk Näddalileht, nr 43, 26.10.1872.

<sup>70</sup> RA, EAA.1064.1.3, l. 117.

Järgmise kaljase Bethlehem ehitasid Michel Dreimann, Peet Dreimann ja Jüri Waltsman. Viimase kahe mehe kolmandikke soovis 2400 rubla eest ära osta Jüri Grant, kuid ostueesõigust kasutas Michel Dreimann. 1878. aastast jagunesid osakud edaspidi Micheli ja tema noorema venna Andrese ning kolmas kolmandik veel kahe vennapoja vahel. Osanik ja kapten Michel Dreimann ei arvestanud eriti oma sugulastest väikeosanikega, sest juba järgmisel aastal tuli laeva aruannet nõuda läbi vallakohtu. Selguski, et Taani ja Peterburi tehtud reiseid kasumina oli 1878. aastal kapteni kätte jäänud 756,05 rubla.<sup>71</sup> Lisaks said vendadest kapten ja tüürimees sadadesse rubladesse ulatuvat tasu, mis oli loomulikult suurem kui kolmel madrusel ehk „poisil“, kelle aastapalk oli 17,03 kuni 53,47 rubla. Kui üks vennapoegadest suri ja tema lesk nõudis laeva kuuendiku (600 rubla) väljamaksmist, müüs Michel Dreimann Bethlehememi Jüri Grantile ja Jaan Mägile.

Treimani laevaehitusele andsid suure hoo laevameister Jüri Saul ja ettevõtja Gusta Kalnin, kes kolisid Heinastest Orajõeale aastatel 1878–1879. Laevameister Jüri Saul rajas kodu Treimani laevaehituskoha lähedale, Sepa talu rannakarjamaa serva. Tihemetsast pärit Sauli oli parun pannud õppima laevaehituskunsti, sest von Stryk rentis varem Heinaste mõisa, kus ta elavalt laevandusega tegeles. Orajõel tuli meistril kokku puutuda sellega, et investorid olid siin kangete rahakotiraudadega ja raha tuli raskelt. 1877. aastal on Rein Kleini juhtimisel ümber ehitatud Mats Granti 1870. aastal veesatud kaljast Anna Emilie.<sup>72</sup> Ümberehituse lõpuleviimise eest sai aga meister 61 töötatud päeva eest vaid 70 kopikat päev. Kuivõrd laevameistri taks oli teada (1 rubla tööpäeva eest), valdas Sauli palgapäeva saabudes nii suur pettumus, et ta andis asja vallakohtusse. Seal selgitati välja, et Saul ja Klein polnud selget palgakokkulepet teinudki ja Sauli kasuks mõisteti pool vaidlusalusest summast välja omaniku nimel kaupa teinud Kleini taskust. Andres Kohv tellis Saulilt 1878. aastal ka 29 meetri pikkuse kaljase Nachtigall (102 sälitist), mis samuti valmis Orajõel, kuid viidi äri ajamiseks Pärnusse.

Gusta Kalnin viis Treimani laevaehituse juba järgmisele tasandile, veesates 1876. aastal kolmemastilise kuunari George Gustav (120 sälitist), millel seilas seitsmeliikmeline meeskond.<sup>73</sup> Fritz Eichen ehitas samal aastal oma kaljase Ludwig (63 sälitist) ja Peeter Vaher kaljase Anna (74 sälitist), mis seilasid viieliikmeliste meeskondadega. Nii ei saanud Treimani seltskond veel Hädameestele ja Heinastele järele ning valdavalt peeti Läänemerel seilavaid kipsilaevu. Kalnini eeskuju järgimiseni jõuti Treimanis alles 1880. aastatel.

## Kabli

Kabli küla koht Pärnumaa ranna laevaehituses on olnud silmapaistev, kuid selle esiletõus on alanud 1870. aastatel ja mõtteline liidriroll haarati Hädameestelt 1880. aastatel. 1861. aastal Pärnu sillakohtule esitatud aruande järgi polnud Orajõe vallas ja sealhulgas ka Kablis ehitatud veel ühtegi laeva.<sup>74</sup> Tuleb muidugi arvestada, et talupoegade kõnepruugis, sealtkaudu kohtuprotokollides ja lõpuks ka hilisemas pärimuses nimetati laevadeks ka 25–40 sälitist kandvaid kuute, mida kogu vallas loeti 1861. aastal kokku tervelt kolmteist.<sup>75</sup> Mõisavalitsusest saadetud aruandes olid kuudid eraldatud kalapaatidest ja liigitatud „halualaevadeks“ (*holtzböte*). Nende mahutavuse, meeskonna suuruse (kipper ja kaks madrust) ning ainsa masti järgi tuleb nad aga samastada alustega, mida merendusteterminites juba kogenumad vallakirjutajad aastatel 1881–1882 nimetasid jahtideks ja pargasteks.<sup>76</sup> Kakskümmend aastat hiljem loeti neid kogu vallas kokku vastavalt kuus ja neli.

<sup>71</sup> Vt. RA, EAA.1064.1.2, l. 175p–177p.

<sup>72</sup> Vt. RA, EAA.1064.1.3, l. 155.

<sup>73</sup> RA, EAA.951.1.1631 (pagineerimata).

<sup>74</sup> RA, EAA.951.1.1627 (pagineerimata).

<sup>75</sup> Nimekasutuse kohta vt näit. RA, EAA.4700.1.1, l. 23p–26p.

<sup>76</sup> RA, EAA.951.1.1627 (pagineerimata); 951.1.1631 (pagineerimata).

Esimeste mitmemastiliste rannalaevade ehitus on alanud 1865. aasta paiku ilmselt Prii-vitsa jõe suudmes, mida kasutati ka palkide parvetamiseks. Kahe meetri sügavuse mereni on sealt 610 meetrit ja viie meetri sügavuseni veel kilomeeter. Otsa tegi lahti Rein Klein (1822–1898, uue ristinimega Roman) Kamma külast, kellele 1869. aasta aruande järgi kuulus tüürimehe ja nelja madrusega seilav alus, mis Orajõe põhjaosas oli teadaolevalt esimene.<sup>77</sup> Ikla Jürri Weide kaljase Anna mahutavuseks arvati toona 70 sälitist ja Rein Kleini omal 60 sälitist. Kuutidest juba kordades kogukamaid ja viieliikmelise meeskonnaga seilavaid kuunareid kasutati kipsiveol Riia ja Peterburi vahel. Nendega teenitud raha võimaldas käivitada juba suuremaid projekte ja Kabli ranna esimese kolmemastilise kuunari, mille mahutavuseks arvutati lausa 250 sälitist, veeskas Rein Klein 1871. aasta kevadel.<sup>78</sup> Perno Postimehe teatel oli see ehitatud koostöös Kleini hõimlase, naabervalla mehe Jaan Martinsoniga. Alles 1887. aastast siinsete laevade andmeid kajastava Lloyd'si registri andmeil kandis 254 brutoregistertonnine kuunar (pikkus 34 meetrit, laius 8,7 m ja kõrgus 4,1 m) nime Michael, mis viitas R. Kleini 1849. aastal sündinud pojale.<sup>79</sup> Selle laevameistriks oli nähtavasti August Ferle, kes samal ajal ehitas Heinastes Andres Weide suurimat laeva Ecliptic, mille pikkus oli tollastes oludes veelgi silmapaistvam, lausa 36 meetrit. Rein Kleini rahvusvaheliseks kasvanud äri võtsid üle pojad, kellest 1873. aastal siirdus tüürimehena merele vanim poeg Mikkil ja tema järel ka kolmas poeg Mats.<sup>80</sup> Kleinide hõimlasteks olid Kabli küla Sepa Pritsu talus elanud Jürgensid, kes samuti osalesid kohalikus laevaehituses. Peeter Jürgensi kahemastiline kuunar Jelena Maria veesati 1875. aastal ja selle suurus (99 sälitist ehk u. 110–115 brt) vastas kuueliikmelise meeskonnaga Läänemere sadamate vahel seilanud kaljastele. Laevale anti nimi Peeter Jürgensi abikaasa ja vanima tütre ap.-õigeusku astumisel saadud ristinime järgi.<sup>81</sup> Oma laevandusettevõtte rajas ka Orajõe valla põhjapiiril Penu külas elanud Jaan Birk, kes pärandas selle hiljem oma vanimale pojale kapten Jüri Birkile. Esimeseks laevaks oli 1875. aastal veesatud kaljas Catharina (90 sälitist ehk u. 100 brt), mis nimetati pere vanima tütre, tollal veel 8-aastase Triinu/Jekaterina järgi.<sup>82</sup> Sellest väiksem, 1878. aastal veesatud kaljas sai nimeks Iwan pere pesamuna Jaani järgi. Nii väikesi laevu (mahutavus 50 sälitist) ei võtnud Lloyd's oma registrisse, kuid vajaduse korral saadi sellestki üle, deklareerides laeva suuruseks 100 brt.<sup>83</sup>

1870. aastal sai laevaomanikuks ka legendaarne kuutide omanik Mats Grant (1811–1889), kes koos 16-aastase poja Ottiga „ajas välja“ 25 m pikkuse kaljase Anna Emilia (117 brt).<sup>84</sup> Mats Grant oli pärit küll Orajõe Keskülalt, kuid liitus Kamma küla kogukonnaga 1836. aastal Leno Kleini kosides.<sup>85</sup> Seni vaid kuute ehitanud kokkuhoidliku ettevõtja esimene laev polnud ilmselt kuigi õnnestunud, sest 1877. aastal on abiks kutsutud Rein Klein palunud seda ümber ehitada laevameister Jüri Saulil.<sup>86</sup> 1874. aastal veesati „Kabli Granti“ poja Jürri Granti nimele kantud kaljas Delphin, mis võttis pardale 106 sälitist (u. 120 brt) ja Jaan Granti kaljas August, mille kere oli kogukam (122 sälitist) ning seitsmest meremehest koosnev meeskondki ühe liikme võrra suurem. Mats Granti vanemad pojad valisid valla-maksust vabastava meremehekutse esimeste seas ja asusid laevu ehitama või ostma osalusi

<sup>77</sup> RA, EAA.951.1.1629 (pagineerimata).

<sup>78</sup> Perno Postimees ehk Näddalileht, nr. 18, 5.05.1871.

<sup>79</sup> Lloyd's register of Shipping, 127: Universal Register 1887. Sligo: Surveyor's Office, nr. 1707.

<sup>80</sup> RA, EAA.1865.3.275/2, l. 131p

<sup>81</sup> RA, EAA.5257.1.39, l. 7p–8.

<sup>82</sup> RA, EAA.1064.1.13, lk. 24.

<sup>83</sup> Vt. Lloyd's register of Shipping, 127: Universal Register 1887, lk. 1269.

<sup>84</sup> RA, EAA.951.1.1631 (pagineerimata).

<sup>85</sup> Tema kohta käivat pärimust vt. näit. R. Kurgo. Rannalautritest ilmameredele. Tallinn: Eesti Raamat, 1965, lk. 21–22.

<sup>86</sup> RA, EAA.1064.1.3, l. 155.

laevaühingutes. Näiteks omandas oma kaljase August veesanud Jaan Grant ka 230-rublase osa Selja talu peremehe Jaan Sillie laevas Anna Helene.<sup>87</sup> Kabli Grantide uue põlvkonna esiletõus sai otsustava tõuke 1874. aastal, kui tuulikute ehitaja ning ettevõtja Jakob Markson (1840–1930) abiellus Mats Granti vanima tütre Doraga. Pööravere mees kanti mõni aasta hiljem Orajõe vallanimikirja ja Marksoni esimeseks laevaks oli 1877. aastal veesatud Markus.<sup>88</sup> 29 m pikkune laev oli äia laevadest suurem ja sellest on meie ajani teisenenud pärimuses saanud lausa Kabli esiklaev. Just Marksoni tuleb pidada selgrooks Kabli Grantide ettevõttele, mis kujunes kõige suuremaks laevade ehitajaks 1880. aastatel. Selleks tuli Marksonil jätta seilamine oma rannalaeval ning keskenduda talviste metsatöödele ja suvisele laevaehituse korraldamisele Kabli rannas.

## Laevaehitus Seli ja Tahkuranna kroonumõisas

Need kroonumõisad polnud omavahel seotud, kuid nende olukord oli sarnane seetõttu, et nad kas piirnesid eramõisadega või jäid lausa nende vahele. Teiseks sarnasuseks oli sealse rannakogukonna väiksus, mis soosis küll kiireid suunamuutusi, kuid ei võimaldanud uutel arengutel kuigi suureks kasvada.

### Seli

1861. aasta seisuga oli Seli (Seliste) mõisavalla talupoegadel 8 suurt ja 24 väikest paati.<sup>89</sup> Enamik väikesi paate kuulus nähtavasti kaluritele. Valla suurim paadiomanik oli Kristjan Anspal, kellel oli üks suur ja viis väikest paati – selline komplekt näib osutavat kohalikule noodavanemale. Sääreotsa muulile kõige lähemal asunud talu pidajal Jaan Tõnissonil (1824–1870) oli nimekirja järgi üks suur ja üks väike paat ning kuudi ja laadimispaadi paarid olid kokku kuuel Seli talupojal. Kuudiomanike sünniaastad (1804–1824) lubavad oletada, et see põlvkond ehitas oma rannalaevu juba 10–20 aastat varem ja siinsed omanikud võisid samuti osaleda Krimmi sõja mereblokaadi murdmisel.

Pärnu muulide ehitamise ajal (1863–1869) teenisid rannatalupojad kivide veoga, mida Pärnumaal leidis külluses, kuid laevaehituseni jõudmiseks tuli astuda veel üks samm. 1860. aastatel oli paljudes peredes kogunenud ettevõtmistest juba kapitali, mille eest võis ehitada oma kuudi. Näiteks oli vallavanem Jaan Tõnissoni ema pärandanud kahele vanemale pojale kokku 160 rubla, Pärnus elavale kolmandale vennale 50 rubla ja abielus tütardele veel 11 rubla, millest kokku saanuks hankida materjali väiksemale rannalaevale.<sup>90</sup> Väikesemõdulise kuunari ehitamiseks kulus vähemalt 1200 rubla, kuid selleni jõuti Seli vallas juba 1860. aastatel. 1869. aasta lõpus vastas Seli vallavanem Jaan Tõnisson Pärnu sillakohtu järelepärimisele, et vallas on üks kahemastiline kuunar ja teine on ehitamisel.<sup>91</sup> Ühtlasi kinnitades, et ehitusmaterjal on ostetud kroonumetsast. Vallavanemast reederite teatel polnud vallas laevu sisse ostetud ja tema elukohta arvestades oli korraliku kaubalaeva mõõtmetes alus pikkusega 28 meetrit ja laiusega 5,7 meetrit ehitatud Latikarannas. Kaljasel seilasid kipper, tüürimees ja kaks madrust. Lastiruumi mahutavuseks oli vallakirjutaja märkinud küll vaid 20 säilitist, kuid nii pikad kaljased mahutasid kordades rohkem säilitisi. Tavalisest kaljasest kaks meetrit kitsam kere viitab Tõnissoni laeva saledale kujule ja tegemist võis olla veel kuutidest arendatud lihtsama rannalaevaga, mis polnud nii kumera pardajoonega kui kaljased. Kuid suletud

<sup>87</sup> RA, EAA.4716.1.4, l. 168.

<sup>88</sup> RA, EAA.951.1.1631 (pagineerimata).

<sup>89</sup> RA, EAA.951.1.1627 (pagineerimata).

<sup>90</sup> RA, EAA.3755.1.2, l. 126.

<sup>91</sup> RA, EAA.951.1.1629 (pagineerimata).

lastiruumi suurust võis olla ka hinnatud vääralt, mis rannarahva laevaehitusbuumi alguses polnud kaugeltki haruldane.

J. Tõnisson suri juba 1870. aastal ja tema toona veel 9-aastane poeg Jakob, kes hiljem sai küll kipriks, ei suutnud pere merendusettevõtmist kohe edasi viia. Suures suguvõsas, mis pärimuse järgi põlvnes samas Latikarannas kaluriametit pidanud Tamme Tõnnisest, oli aga veel meremehi.<sup>92</sup> Nii nõudis Jakob Tõnisson 1890. aastal oma uppunud laeva eest kahjutasu Hans Tõnissonilt, kes tema vanaisale oli olnud lallepoeg.<sup>93</sup> Kahjunõuded oli tavaline praktika, sest kokkuhoiust jäeti laevad kindlustamata ja omanike ees vastutas vaid laevajuht. Päraküla Hans Tõnisson esindas nähtavasti suguvõsa seda poolt, kes Latika jõe ülemjooksu metsarikkal alal puitu oli varunud. Mis puudutas laevaehituse üldiseid arenguvõimalusi, siis polnud Tõstamaa kihelkonna ettevõtjatele teadmata, et suuremad laevad toovad enamat tulu. Nendega saanuks välismaale toimetada näiteks vanarauda või kaltsu, mille kasutamine kangatööstuses oli välja töötatud juba Napoleoni sõdade ajal.<sup>94</sup> Teiseks võimaluseks oli seni lähimatele turgudele viidud teravilja müümine kõrgema hinnaga kaugetes sadamates. Eeskujusid polnud vaja kaugelt otsida, Paadremalt pärit Pärnu kaupmehe Alexander Frommhold Heinrichseni äriloogika oli tuntud ka selles rannas, leides kajastuse leheveergudel: „Kaupmees Heinrichsen, kes pissukesse silla [Sauga nahksild] otsas asset, ostis minnewa aasta Wirtso rannas üht randa läinud laewa, mis ta sure kulluga enne talwet rannast lahti sanud ja hädda pärrast mõnne augo kinni toppinud, et wee peal seisis. Se kewwade todi sedda Perno, kus ta mäele tõmbati ja tubliste parrandud sai. Minnewa teisi-päwal [24. mail 1866] lasti tedda jälle wette, ning seisab praego nago kenna pruut ja wõttab prahti. Kuida kuulda, lähhab ta essimest reisi Hollandimale sealatse rahwale tango odre wima. Sowime süddamest, et ta õnnelikkult omma merre teed woiks käia.“<sup>95</sup> Välismaiste laevavrakkide hankimine, nende sõidukorda seadmine, lipukapteni palkamine ja paberite nõutamine eeldas piisavat kapitali. Laevaehituspuidu kallinemine ja parimas tööjõus elanike kolimine linna tegi suuremate laevade ehitamise küll raskemaks, kuid Seli rannas ei saadud tagasilöökidest üle ka vähese konkurentsi tõttu. Laevaehitus jäi ühe suguvõsa õlgadele ja selle esindaja Jakob Tõnisson (tema järeltulijad võtsid hiljem perekonnanimeks Tõnissoo) on alles 1904. aastal ehitanud väikese kaljase Herman. Puiduhinnad olid 20. sajandi alguses küll tugevasti langenud, kuid ka siis oli raskusi laeva lõpetamisega ning ühe veerandi ulatuses tuli osanikuks kutsuda Mart Jürgens.<sup>96</sup>

19. ja 20. sajandi vahetusel jäi Seli laevaehitus juba naabervaldade Tõstamaa ja Kihnu ettevõtmiste varju. Suuremate laevade ehitajaid oli vallast siiski leida, sest 1903. aastal Murumardialusele oma laeva ehitama tulnud kihnlased võtsid töödejuhataja koos mõne oskaja töölisega Seli vallast. Kokkuvõttes ei viinud Seli valla laevaehituse varane algus aga sama hoogsalt jätkuni. Sajandi lõpus jäädigi maha isegi naabervaldadest, kus 1860. ja 1870. aastatel polnud veesatud ühtki kuutidest suuremat kaubalaeva. Seli mõisa üks eripära oli seegi, et usuvahetuskampaania tulemusel jagati kroonumõis 1867. aastal ap.-õigeusu vaimulike-kõstrite ülalpidamiseks ja riigiusku siirdunud talupoegade hingemaaks. Sel moel ei saa isegi eeldada, et juba 19. sajandi teisel veerandil rannalaevandusega sideme kaotanud mõisavalitsusse saanuks ilmuda uus rentnik, kelle tegevus pakkunuks talupoegadele edasiviivat konkurentsi. Seda ei olnud ka vallas eneses just lühikesest rannajoonest tingitud väikesearvulise randlaste kogukonna tõttu ja tulemuseks oli kiduv laevaehitus.

<sup>92</sup> Eesti Päevaleht = Estniska Dagbladet, nr. 31, 26.04.1973. Jaan Tõnissoni isa Hantsu vanaisa oli mõisasulane Tamme Tõnnis Tõnnise poeg, kes 1775. aastal abiellus Pootsist kositud Lattika Leenuga.

<sup>93</sup> RA, EAA.3755.1.24, l. 57.

<sup>94</sup> Muinasjutu, milles laev lastiti vanaraua ja kaltsuga, kirjutas Otto Schantz 1895. aastal üles Tõstamaa kihelkonnas: Eesti Rahvaluule Arhiiv, E 14377/80 (17).

<sup>95</sup> Perno Postimees ehk Näddalileht, nr. 22, 1.06.1866.

<sup>96</sup> Eesti Päevaleht = Estniska Dagbladet, nr. 31, 26.04.1973.



*Pihnurme*

Tähkuranna valla esimeseks laevaehituskohaks oli Pihnurme (Pihhinurm), mida vallavanem Jaak Akkerman 1882. aastal nimetas lausa verfiks. Valla lõunaosas vastu Häädemeestet paiknenud laevaehituskohas polnud meri küll sügav. Sealt kahe meetri sügavuseni on 1,8 ja viie meetri sügavuseni 3,1 kilomeetrit, kuid suur kaugus sügavast merest kompenseeriti Pihnurmes ilmselt jääd mööda veeskamise oskusega. Laevaehituskohast kilomeetri jagu lõuna pool asub Rannametsa jõe (Timmkanal) suue, kustkaudu võis kohale parvetada ka suurema laeva ehituseks vajalikku materjali. Vähemalt on säilinud 1872. aasta alguses Uulu ja Surju mõisa omaniku R. Stael von Holsteini kiri kaupmees Ammendele, milles teatatakse 60 täismöödus palgi saatmisest Tähkuranda mööda seda jõge.<sup>97</sup> Süvendatud jõesuuet kasutati ka sadamana ja see oli sügavam kui teised sadamad piki Tähkuranna, Häädemeeste ja Orajõe randa.

Pihnurme, Muhu ja lähinaabruses asunud talude veesõidukid olid ilmselt kõik veesatud Pihnurme küla kogukonnakarjamaal. Pihnurmega oli tõenäoliselt seotud ka 20. sajandil Piirumi külaks nimetatud asustus, sest Pikla ninast lõuna pool paiknesid 19. sajandil Reiu ja Uulu mõisale kuuluvad rannaheinamaad, mis talud merest ära löiksid. Näiteks oli 1860. aastate alguses Pärnusse kive vedanud Jüri Melder ehitanud endale toeka kuudi, kuid selle veeskamiskoht pidi olema tema talust kaugemal, sest Välba talu eraldas merest Uulu mõisa rannaheinamaa.

1882. aasta lõpus tehtud kokkuvõtte järgi oli Tähkuranna vallas ehitatud kolm laeva, mis kõik kuulusid Pihnurme piirkonna talupoegadele. 1877. aastal veesati Pihnurme Peet Akkermani eestvõttel kaljas Betlehem (102 brt), 1879. aastal Nurka talu Juhan Peeteroni kaljas Julie Katharina (66 brt) ja 1880. aastal Pihnurme Jaak Akkermani kaljas Marie Elisabeth (107 brt).<sup>98</sup> Kaljaste meeskonnas oli lisaks kaptenile ja tüürimehele kolm madrust. Veeskamisel oli kõige tähtsam laeva ajamine nii kaugele, et see ujuma jäi, kuid pidulikem hetk vetteajamistalgutel oli ikka laeva ristimine. Kui vöör vett puudutas, tuli sellele pritsida kas püha vett, punast veini või muud pühitseva tähendusega vedelikku. Nagu laste ristimisel, arvati ka laevale antud nimel olevat tähtsus ja kuigi levis juba laevade nimetamine oma pärijate järgi, leiti see Tähkurannas enamasti naisenimede hulgast. Veel lasteta Peeteron valis oma laeva nimeks Julie Katharina ema Jula ja noorima õe Kadri auks. Jaak Akkermanil ja tema abikaasal Liisol polnud samuti tütreid ja Marie Elisabethile on nimed andnud samas talus elanud vanema venna pisitütred Marri ja Liiso. Kuid laevadele anti sageli ka religioosete tegelaste või valitsejate ja pühakohtade või lihtsalt geograafilise tähendusega nimed. Nii eelistas näiteks P. Akkerman oma naise ja kolme tütre nimele hoopis pühaks peetud linna Juudamaal.

Esimesed kaljased võisid olla ehitatud veel varasemast kuudiehitusest tuntud võtteid kasutades ega teeninud omanikke pikalt. 1887. aastal oli neist kasutuses veel vaid Julie Katharina, seevastu Betlehem seisis sõidukõlbmatuna ja Marie Elisabeth oli nimekirjast kustutatud.<sup>99</sup> Siiski olid need laevad andnud tõuke Tähkuranna laevaehitusele, mille raskuspunkt järgmistel kümnenditel liikus vallakeskusesse. Pihnurme juhtivad pered olid selleks ajaks sõlminud sidemed üle valla ega olnud enam ainsateks laevaehitajateks. Siiski jäädi seniste liistude juurde ja nii oli Julie Katharinal kaptenina sõitnud Juhan Peeteron hankinud küll juba järgmise laeva Aleksander, kuid veel 1890. aastatel vedas ta palke Tähkurannast Riiga, mida oli tehtud juba aastakümneid.

<sup>97</sup> RA, EAA.951.1.1619, l. 24.

<sup>98</sup> RA, EAA.951.1.1631 (pagineerimata).

<sup>99</sup> RA, EAA.951.1.1637, nr. 231.

## Järeldused

Kroonu rendimõisate paiknemine kogu rannal Tahkurannast Orajõeni oli esimeseks eelduseks, et sinna kujunes Liivi ranna jaoks oluline merenduskeskus ja seda kujundas talupoegade maailmast lähtunud edasipüüdlikkus. Et vabam administratiivne keskkond laevaehitust soodustab, on näha kas või Vormsi saare vajadustest julgustatud rootslaste merekultuurist, kus vabad talupojad olid lootsideks kogu piirkonnale ja ehitasid kroonumõisale juba 18. sajandil veesõidukeid, mis võtsid pardale 36 säilitist vilja või vedasid lupja Tallinna, Pärnu, Saaremaa jt. sadamatesse.<sup>100</sup> Rannarootslastega isikuvabaduses võrreldavad tingimused loodi Pärnumaa rannas alles 1820. aastatel ja samal ajal on esimesed kroonumõisade talupojad saanud valmis oma kuudid, millega äri ajada. Areng laevaehituseni on viinud kahte teed mööda: eramõisades dirigeeris randlaste kogukonda ja kasutas seda oma merevedusid ning laevaehitust ellu viiva jõuna mõisnik või valitseja; kroonumõisades olid talupojad mõnevõrra suuremates õigustes ja rentnikud kasutasid nende ettevõtmisi oma äriplaanides, mille osaks oli mõisa ressursside kasutamine lisakasumi teenimisel. Nagu selgus ülaltoodud ülevaadetest, viis teine tee laiapõhjalise rannalaevanduse suunas ja just talupoegade vähenõudlikkus ja otsiv vaim avasid strateegiliselt olulised võimalused kodumaises laevaehituses.

Vältimatuks eelduseks laialdase laevaehituse ellukutsumiseks oli ehituspuidu kättesaadavus. Ka äsja meenutatud Vormsil oli oluline, et talupojad said puitu kirikumõisa metsast. Iga tüve eest tuli kirikukassasse maksta vaid 25 kopikat ning isegi sirged mastimännid saadi sama odavalt.<sup>101</sup> Tahkuranna-Häädemeeste-Orajõe ranna tagamaal asuvad metsad olid küll palju rikkalikumad, kuid ka pärisorjuse kaotamise järel kuulusid need eranditult kroonule või mõisadele. Balti parunite seisukohti arvestades ilma hingemaata vabastatud talupoegadel ei saanudki olla oma metsi ega vaba kapitali, sestap püüti mõisade puidukaubandust jäljendada igipõlist leidlikkust rakendades. Pärnu rae kassakolleegiumi protokoll on säilitanud 1831. aasta augustist pärit teate, et Reiu metsavaht *Kassek[üllä] Tennis* tabas linnametsast 50 väiksemat kasetüve varastanud madruse nimega *Jürri Mart[inson?]*.<sup>102</sup> Metsa kuulutamist kellegi omandiks polnud maarahvas kunagi tunnustanud ja varguseks pidasid seda eeskätt ametivõimud. Laevapuidu hankimiseks tuli kasutada kindlamaid teid, sest ehitusplatsil toimuvat polnud võimalik saladuses hoida. Kuudi omanikuna jäi 1829. aastal dokumentidesse Jaan Grents ja juhuseks ei saa pidada asjaolu, et Grentsid pidasid Ikla metsavahitalu.<sup>103</sup> 1860. ja 1870. aastatel laevaehitusega tegelema hakanud suguvõsadel elas mõni pere enamasti metsavahitalus ja väiksemas mahus sai metsa ka varastada, kuid 1866. aastal vallavalitsuste kohuseks saanud järelevalve kroonumetsa puidu üle muutis selle veel riskantsemaks ja selleks ajaks juba väljakujunenud lao- või laevaehitusplatsidel oli kontrolli kergem teostada.

Oma esimese kuudi ehitamine polnud kunagi kerge ning selleks vajati nii piisavalt häid võimalusi kui ka oskusi. Samal ajal polnud selge ja vaieldamatu omandiga objektide vargus kogukonnas sugugi sallitud. 1826. aastast tugeva tõuke saanud Häädemeeste ja Tahkuranna merendusloos on juba kümme aastat hiljem jäädvustunud intsident, kus püüti ärandada Häädemeeste mõisarentniku Woldemar Thimmi kuuti, mille ankruplats oli u. kahe meetri sügavuses meres.<sup>104</sup> Nimelt valmistus Orajõe Saadu (*Kerga-otza Ado*) talu peremehest ja Häädemeeste Kuuse talu sulasest koosnev meeskond, kes aastas keskmiselt 4–5 korda Kihnu, aga ka Ruhnu ja kaugemalegi seilas, seekord sõitma Rootsi vilja järele. Igivana kombe kohaselt pühapäeval merereisi ei alustatud ja nii polnud tüürimees Ott Mäggi ega madrus Mihkel

<sup>100</sup> A. W. Hupel. Topographische Nachrichten von Lief- und Ehstland, 3. Riga: J. F. Hartknoch, 1782, lk. 570–571.

<sup>101</sup> Vt. A. W. Hupel. Topographische Nachrichten von Lief- und Ehstland, 3, lk. 571.

<sup>102</sup> RA, EAA.1000.1.2483, l. 18.

<sup>103</sup> RA, EAA.1865.3.248/6, l. 3.

<sup>104</sup> RA, EAA.951.2.3490 (pagineerimata).

Strandberg 3. aprillil 1836 kuudi juures, kuigi meeskonna pajuk (6 kg leiba koos muu toiduvaruga) oli juba pardal. Mõisa järelevaataja Jüri Grünberg näinud korraga sellist pilti, et kuudi purjed on heisatud ja selle kõrval ankrus seisab väike paat. Kuue mehega alustati tagaajamist ja nelja miili kaugusel rannast tabati kuut koos sellel seilanud Orajõe talupoja Fritz Wachteri ja Häädemeeste talupoja Jaan Lorentsi.<sup>105</sup> On näha, et Häädemeeste ja Orajõe laevandused olid juba toona üsna tihedalt seotud, sest osavõtu eest jälitusoperatsioonis tänas Häädemeeste rentnik talupoegi neljast Orajõe rannatalust (Kembi, Kura, Ikla ja Kurro). Nende talupoegade perekonnanimed Tanev, Jürgenson, Weide ja Rääk on tuttavad edaspidisest merendusloost, ja kuigi esimesena nimetatud suguvõsa on teistega võrreldes vähem tuntud, on meremehi sealt võrsunud veel 20. sajandil.<sup>106</sup> Samas on ka ärandajad esindanud arenevat rannalaevandust, sest nii Vahteri kui Loorentsi nimi on mitu põlve hilisemast laevaehitusperioodist samuti tuntud. Juba 1830. aastatel võis neil oma sepanudusega tegelevate suguvõsade kaudu olla seos Häädemeeste ja Orajõe laevaehitusega.<sup>107</sup>

Ettevõtlike mõisarentnike matkimine oli siiski asja üks pool, sellest isegi kaalukamaks kujunes pikemas perspektiivis usaldus esmalt paatide, siis kuutide ja 1860. aastatel juba laevade ehitusmaterjalina kasutatud okaspuidu sobivuse vastu, mida baltisakslased pidasid põhjamaistes oludes liiga nõrgaks. Kohaliku materjali kasutamine võis alguse saada küll juba Pärnu Harderite laevatehases, ent massiliseks sai selle puidu kasutamine tänu Liivi ranna talupoegadele.<sup>108</sup> Kuid ka talupojaseisusest randlased, kes tammepuidu asemel männipuust laevu hakkasid ehitama, pidid üle saama mentaalsest inertsusest ja juurdunud tõekspidamisest. Huvitav on jälgida laevaehituspiirkondades ja tagamaal üles kirjutatud rahvalaulu, mille 36 variandis on seda teemat leelotatud läbi aastakümnete. Laulus, mille Märt Mohn kirjutas 1847. aastal üles Laiusel ja Georg Schultz-Bertram 1850. aastal Kodaveres, on metsapuudelt küsitud:

*Kas sinnost saab mul Purge Puuda,  
Vai sinnost saab mul Laeva lauda?*<sup>109</sup>

1847. aasta variandis oli säilinud üksnes väide kuuse sobimatusest laevapuuks, kuid kolm aastat hiljem üles kirjutatud laulus vastasid nii kuusk kui ka mänd, et nad ei kõlba ei taglaseks ega pardalaudade valmistamiseks. Üksnes tamm kinnitas oma sobivust nendeks otstarveteks ja veel 1884. aastal Kihnus Madli Vesikult kuulnud laulus pöördus laulik laevamaterjali nõutades vaid tamme poole.<sup>110</sup> Muudatused rahvalauludesse siiski tulid ja 1888. aastal on Willem Kullerkupp Amblas ja Kaarel Kleinmann Kadrinas üles kirjutanud sellesama laulu variandid, milles tamm sobib ikka nii taglaseks kui pardalauaks ja kuigi kuusk ei kõlba endiselt laevapuuks, on mänd juba sobilik taglase valmistamiseks (*Pädakast saab purje puida*).<sup>111</sup> Alles 1910. aastal Järvamaa Madise kihelkonnas Karl Woldemar Rosenstrauchi üles kirjutatud värssides vastab männimets laulikule: „Jah, minust saab sul purje puida, purje puida, laeva laudu, vee peale veerispuida.“<sup>112</sup> Rahvalaulud polnud ainsateks mentaalsuse kandjateks, ka

<sup>105</sup> Vt. RA, EAA.1865.3.250/2, l. 77p ja 1865.3.249/1, l. 17p.

<sup>106</sup> Näiteks Georg Tanev (1908–1945), kes hukkus kolm nädalat enne Teise maailmasõja lõppemist Briti laeval Empire Gold (RA, ERA 4927.1.265, l. 15).

<sup>107</sup> Vt. RA, EAA.1865.3.248/6, l. 15, 1865.3.248/1, l. 13p. Jaan Lorentsi oli ise pärit Häädemeeste metsavahitalust (RA, EAA.1865.3.248/1, l. 20p).

<sup>108</sup> Vt. A. Vunk. Eesti laevaehituse uus algus – 18. sajandi lõpust 19. sajandi keskpaigani. II. – Tuna 2016, nr. 3, lk. 36–37.

<sup>109</sup> Siin on see 1850. aasta sõnastuses: Eesti rahvalaulud Dr. Jakob Hurda ja teiste kogudest, I (Eesti Kirjanduse Seltsi Toimetused, 21 / Monumenta Estoniae Antiquae, V). M. J. Eisen jt. (toim.). Tartu: Eesti Kirjanduse Selts, 1926, lk. 158.

<sup>110</sup> Eesti rahvalaulud Dr. Jakob Hurda ja teiste kogudest, I, lk. 153.

<sup>111</sup> Samas, lk. 147–148.

<sup>112</sup> Samas, lk. 149–150.

muus pärandis tulid pärisorjusliku ühiskonna varjudena kaasa kombat, mille algset tähendust on raske mõista ilma tausta teadmata. Näiteks emapuu toomise rituaalid ja ended, mille järgi toojad teel kedagi kohata ei tohtinud, võisid pärineda juba ajast, mil laevapuitu hangiti veel salaja.<sup>113</sup> Männist laevade ehitamisel tuli kõrvale jätta suur osa uskumusi, tavasid ja töövõtteid ning õppida uusi.

Rahvalauludesse jõudsid uued praktikad küll suure viiteajaga ja ülalesitatud üleskirjutus-aastad ei dateeri otseselt muutusi värssides, mis pidid toimuma enne laule esitanute õppimisega. Siiski näitab see ületamist vajanud veelahet mõtteviisis, millega just järkjärguline areng ja kuutide ehitamisel kogetu aitas toime tulla. Selline teed näitav praktika oli siiski võimalik vaid sellistes randades, kus need arenguetapid läbida saadi.

Orajõe, Häädemeeste ja Tahkuranna olid küll rannalaevanduses aktiivse Liivi ranna kõige põhjapoolsem osa, kuid randlaste suhtlemine ei püsinud administratiivpiirides ja suunas arenguid üle kogu Liivi lahe idaranniku. Rentnike poolt 1826. aastal Bīriņi (Koltzen), Skulte (Adjamünde) ja Dunte (Ruthern) eramõisadest Pärnumaale toodud paadimeeskondade panus võis selles olla üks mõjukamaid, sest kahekümne meremehe ja võimalik, et ka mõne kaldapersonalina kaasa toodud pereliikme kokkupuude suhteliselt hõreda asustusega rannaribal elanud väikeste kogukondadega jättis kindlasti oma jälje.<sup>114</sup>

Ja lõpuks toetas talupoegade merekaubanduslikku emantsipeerumist ka pärast Krimmi sõda reformide teele asunud Vene impeeriumi keskvoim. Kaasaegsed töid esile, et Vene impeerium oli eriskummaline piirkond, kus alates tungimisest Läänemere äärde arendati välja küll tugev sõjalaevastik, kuid puudus arvestatav kaubalaevastik. Preisi geograafi Anton von Etzeli kirjelduse järgi oli Peterburi reidil esindatud vaid tühine hulk kohalikke kaubalaevu, mis seilasid Läänemere ja ookeanil, kuid arvukalt rannasõidulaevu, mis vedasid kaupu pealinna, Tallinna, Narva ja Viiburi vahel.<sup>115</sup> Need rannalaevad olid ühtlasi lastimis- ja laadimisalusteks suurtele laevadele, mis veesügavuse tõttu Kroonlinnast kaugemale ei saanud ja nii olid pealinna kauplemiskaid avatud just kuutidele ja väiksematele kaljastele. 1860. aastatel moodustasid just sellised alused Pärnumaa ranna talupoegade laevastiku ja mõisnikud olidki nendega piirdunud. Seevastu talupoegade seltskonnad pöörasid pilgu juba maailmaturule ja 1860. ja 1870. aastate vahetusel asuti veeskama laevu, mis Perno Postimehes avaldatud asjatundliku korrespondendi J. J. väljendusi kasutades polnud „ennam ni weikesed, kui need, misga sa meie rahvast pudega olled Perno jõe silla äres näinud; ei mitte! vaid palju suuremad ja rammusamad“.<sup>116</sup> Ajavahemikus 1869–1876 veesati Häädemeestel, Kablis, Jaagupis ja Treimanis kuus kolmemastilist kaubalaeva, mille kurss seati juba Taani väinade taha. Ametnikud arvutasid välja, et 1853. aastal maksti välismaa laevomanikele Vene impeeriumi Läänemere sadamates prahiraha ligi 7 miljonit rubla ja Vene lipu all sõitvatel laevadel teeniti vaid 700 000 rubla.<sup>117</sup> Viimaste hulka kuulus sealjuures hulk Hamburgi ja Lübecki kaupmeeste laevu, sest need olid kinnisvara kaudu omandanud Balti kubermangudes linnakodaniku staatuse ja registreerinud oma laevad kohalike tollisoodustuste kasutamiseks Vene lipu alla.<sup>118</sup> Liivi lahe äärest pärit ja rahandusministeeriumi amet-

<sup>113</sup> Vt. R. Naber. Õnnelikku merereisi! Uskumustest seoses laevaehitusega, lk. 287–288.

<sup>114</sup> Orajõe-Häädemeeste-Tahkuranna rahvas oli pärast Põhjasõja eelnenud näljahäda, Vene vägede hukatuslikku läbimarssi ja 1710.–1711. aasta katkulainet üsna suures osas ümber paiknenud metsade ja rabade piirkonda merest kaugemal ja rannaasustus oli suhteliselt hõre (vt. A. Vunk. The land between Pärnu and Salaca - a contact or border zone for Estonian- and Livonian-speaking people? – Eesti Ja Soome-Ugri Keeleteaduse Ajakiri = Journal of Estonian and Finno-Ugric Linguistics, 13(1), 2022, lk. 295–297).

<sup>115</sup> A. v. Etzel. Die Ostsee und ihre Küstenländer: geographisch, naturwissenschaftlich und historisch geschildert. Leipzig: Lorck, 1859, lk. 110.

<sup>116</sup> Perno Postimees ehk Näddalileht, nr. 18, 5.05.1871.

<sup>117</sup> S. Jachontow. Ueber den Ostsee-Handel. – Rigasche Zeitung, nr. 223, 25.09.1857.

<sup>118</sup> A. v. Etzel. Die Ostsee und ihre Küstenländer, lk. 110–111.

nikuna impeeriumi merenduspoliitikas suunamudijaks tõusnud Krišjānis Valdemārs pidas Balti provintside kõige perspektiivsemateks meremeesteks eesti, liivi ja läti randlasi, kes olid harjunud raske eluga ja tegelesid põhiliselt kalapüügi või mõisa heaks toimiva rannalaevandusega.<sup>119</sup> Nende kasvamiseks kaasaegsete tüürimeeste, kaptenite või reederite tasemele oli lisaks kogemustele tarvis ka paremat haridust, milleni võisid viia vaid maakeelsed ja tasuta merekoolid. Heinaste merekooli esimene kursus alustas tööd 23. novembril 1864 ja kool töötas kuni ametliku asutamiseni, s. o. kuni 1867/68. õppeaastani, ilma ametliku loata. See oli võimalik tänu asjaolule, et keisri vend suurvürst Konstantin Nikolajevitš selliseid algatusi toetas ja soosivalt passiivne oli ka Riia kuberner Friedrich Woldemar Lysander. Merekooli käivitamine ja esimese õpetaja Christian Dahli väga kõrgele seatud lattu andsid kiireid tulemusi, kuid tänu sellele ja kaugetes sadamates saadud teadmistele ning kogemustele tekkis randlaste peredes põlvkondade vahele mentaalne kuristik. See väljendus kõige selgemalt alles põlvkonnavahtetuse ajal 1880. ja 1890. aastatel ja jääb käesoleva artikli raamidest välja, nagu ka uute laevaehituskohtade lisandumine Pärnumaa kaardile, mis nende arvu väljaspool Pärnut viisid juba kaheteistkümneni.

Kokkuvõttes toetas talupoegade julget sööstu maailmamerele ka majanduslik olukord ja ainsaks vaenlaseks kujunes seltskond baltisaksa kaupmehi ja mõisnikke, kes ise suuri merendusprojekte ette ei võtnud ega talupoegadega läbikäimist eeldanud sõbrakaubandust ei viljele. Nemat püüdsid oma positsioonide hoidmisel igati takistada maarahva juurtega ettevõtjate tegevust. Pärnu 1. gildi kaupmehe Martin Strahlbergi väljatõrjumine näitas selgesti, et isegi arvestatava investeerimisvõime ja innovaatilise lähenemisega „mittesaksa“ reederid polnud siinses majanduselus *a priori* sallitud ega saanud vabalt tegutseda.<sup>120</sup> Sadamalinnades kujunenud vaikiv vastasrinne hoidis aga arenguks vajalikku pinget ja esialgu aitas kaasa ka randlastest laevandusettevõtjate püsimisele oma külades, mis kandepinda laiendas. Ent suured laevad vajasisid paremaid sadamakohti ja järgnevatel aastakümnetel võtsid randlased oma välismaiste partnerite toel sisse kindla koha ka kodumaa sadamalinnades.

<sup>119</sup> C. Woldemar. Ueber die Heranziehung der Letten und Esten zum Seewesen. Dorpat: H. Laakmann, 1857, lk. 5jj.

<sup>120</sup> L. Kulbin. Adam Petersoni kui juhtiva rahvuslase kujunemine. – Eesti Kirjandus 1936, nr. 8, lk. 356–364.