

JEGARD KÕMMUS



HIIUMAA MEREMEES JUTUSTAB

Uurimusi ja mälestusi Hiiumaa mereloost

|

Pühendatud Jegardi lastele
Vaikele, Annele, Heinole,
kasutütar Marikale
ja nende järeltulijatele.

Eesti Kirjandusmuuseumi Eesti Rahvaluule Arhiiv
Eesti Rahva Muuseum

Jegard Kõmmus

HIIUMAA
MEREMEES
JUTUSTAB

Uurimusi ja mälestusi Hiiumaa mereloost

I

Koostaja ja toimetaja
Helen Kõmmus

EKM Teaduskirjastus
Tartu 2016



Koostaja ja toimetaja: Helen Kõmmus
Keeletoimetaja: Kanni Labi
Korrektor: Inge Annom
Kujundus ja küljendus: Pille Niin
Käsitööskaneerijad: Tuuli Otsus, Helen Kõmmus
Tekstide sisestajad: Anneli Vilbaste, Martiina Viil, Marie Lilleleht, Helen Kõmmus
Inglise keelde tõlkijad: Marie Lilleleht, Leila Holts-Smithson

Avaldatud tekstid ja fotod on pärit Eesti Rahva Muuseumi, Eesti Kirjandusmuuseumi Eesti Rahvaluule Arhiivi, Hiiumaa Muuseumi, Sõru Muuseumi, Eesti Meremuuseumi ning Jegard Kõmmuse järeltulijate kogudest.

Esikaanel purjekas Avita, 1908. Maal kuulus kapten Mihkel Vaimu tütrele Valentine Lepikule ja on praegu tema sugulaste valduses. Kunstnik on oletatavasti Friedrich Tammik. Fotograaf Urmas Liit.

Sisekaanel maailmakaart Hiiumaa Emmaste meremeestele kuulunud purjelaevade sihtsadamatega enne 1917. aastat. Eesti Rahva Muuseumi kogu, ERM KV 174: 132. Tagakaanel Jegard Kõmmus 1930. aastate lõpul. Jegard Kõmmuse kogu.

Raamatu väljaandmist toetasid:

Haridus ja Teadusministeerium (IUT 22-4), Eesti Kultuurkapitali rahvakultuuri sihtkapital ja Hiiumaa ekspertgrupp, Euroopa Liit Euroopa Regionaalarengu Fondi kaudu (Eesti-uuringute Tippkeskus), AS M ja P Nurst, Gunnar Aug, Margus Kotsulim, Riho Sõrmus, Ivo Tiits ja Jegard Kõmmuse järeltulijad.



© Autoriõigus Jegard Kõmmus, Helen Kõmmus

ISBN 978-9949-586-19-6

Trükk: Greif

Sisukord

Saatesõna	15
Autorist ja kogumikust	19

UURIMUSED

Rannarahva eluolu ja rannasõit

Kauge minevik	24
Mõisa-aegsed rannakupjad	25
Randrüütlid	26
Randröövlid	26
Nekrutite põgenemine	26
Mõisalaevad	27
Hiidlaste võrklaevad	27
Soolavedu võrklaevadega	30
Härjavedu uiskudega	31
Rannasõidulaevade ehitamise algus	31
Äpardused laevaehitamisel	33
Laevapuude hankimine	34
Laevaehitusplatsid	35
Ametimehed	35
Laevaehitamise kunst	36
Uue laeva merreajamine	39
Laeva sügisel üles- ja kevadel merrevedamine	40
Laevade nimed	41
Kirveraamat	41
Munsterdamine	42
Veod rannasõidulaevadega	42
Kivilaevad	44
Halulaevad	46
Halulaadungite ületrumpamine	48
Halupuude hinnad	49
Halukauplemine Tallinna sadamas	51
Halulaevamees Torupilli Juss	53
Kartuli- ja õunalaevad	53
Purjelaevade tulud ja kulud	55
Laevaseltsid	56

Salakaubandus	57
Püügiotsimine ja mereand	60
Emmaste purjelaevad kuni 1918	61
Emmaste purjelaevad kuni 1940	68
Emmaste auru- ja mootorlaevad kuni 1940	73
Emmastest pärit kuulsamaid kapteneid ja tüürimehi kuni 1940	75
Emmastest pärit kuulsamaid laevaehitusmeistreid kuni 1940	77
Meie esiisade auks	77

Elutingimustest ranna-, ligi- ja kaugesõidul

Töötingimused rannasõidulaeval	78
Meremeheameti algus	80
Laevale santsu saamine	80
Töölepingud ja palgaolud	83
Mahamaks ja “kapitali kasutamine”	85
Meeskonna ja juhtkonna suhted	87
Meremehe varustus	88
Meremehe toidulaud	89
Meremehe eluruumid	94
Meremehe tervis	97
Hügieen laeval ja sadamates	97
Parasiidid laevas	98
Meeskonna suurus	98
Meeskonna kohustused	100
Vahikorrad	103
Ületundide küsimus	105
Ametiühingud ja streigid	106
Tööpuudus	107
Meremeeste pühad ja puhkus	108
Vaba aeg maal	108
Laevadelt mahakargamine	110
Salakauplemine tollikaupadega	110
Metskaptenid, piltkaptenid ja lipukaptenid	115
Mereharidus	116
Võõrkeelteoskus	117
Meremeeste rahvuslikud eripärad	118
Eesti meremehed välislaevadel	119

Merenduslaseid sõnu ja väljendeid

Laevatoit	123
Laevaruumid ja -esemed	123
Meremeeste riided	124
Meremeeste märgusõnu ja hüüdeid	124
Meremeeste ütlusi	124

Laevajoonised	126
---------------	-----

MÄLESTUSED

Rannasõit 1922–1932

Minu esimene meresõit	130
Rannapoisi lapseõlv	133
Halulaevu laadimas	136
Minu esimene tööpäev	137
Kokkupõrge Lootusega	139
Saatuslik paadiõnnetus	141
Kokapoisina Kildinil	142
Laeva sipelgatega tihtimas	144
Kiilhaalimas	145
Halulaevakiprite nõksud...	146
...ja kemplemised	151
“Toomas” roolis	152
Rannarahva kaubakullerid	153
Halupuid kauplemas	155
Laevapoisi elu	157
Südametunnistuse õppetunnid	158
Toidumured	160
Elupäästjatest kilud	161
Madruseeksamil põrumine	163
Tööõnnetused	164
Ohutus laevas	166
15-aastane paadikapten	167

Ligisõit I, 1931

Ligisõit Läänemerel	169
Tormilinnu lend	169
Purje- ja aurulaevade konkurents	170
Laevapoisiks Eesti suurimale purjelaevale Martha	171
Teekond Taani	172
Tööpostil	173
Hiiglasega merele	174
Laevapoisi mitmekesised tööpäevad	176
Esimene trehvimine peremehega	177
Meeskond sunduslikul tööl	177
Streik laeval	179
Äpardus laadimisel	180
“Õigusemõistmine”	180
Taani sadamatöölise ametiuhkus	181
Tavatu tööõnnetus	182
Esimesed tomatid	182
Meelelahutused laevas ja suurlinnas	183
Kristjan Jurnas ehk Pärnu Jõnn	184
Eesti ümbermaailmapurjetaja Ahto Valter	186

“Maailmarändurid”	187
Stroppidega troppe laadimas	190
Soomlaste kohvilembus	193
Surmahirm tormisel merel	193
Martha meeskond	195
Kapteni äraneedmine	196
“Aumehest” pikanäpumees	197
Kiusatuslikud kauba-automaadid	198
Poisikeste tembud	199
Ühiskatla ninaesine	200
Peremehehirm on mereseadusest kangem	201
Tormipühad	202
Laevameeste pruudid	203
Surmahaigus	203
Sügistormide meelevallas	204
Soolasenälg	205
Ankrute pettus	206
Merepoeesia...	207
... ja proosalised hädad	207
Kopenhaagenisse talvekorterisse	207
Häbiväärne lugu	208
Jõuluks koju	209
Kitsal teel	211

Ligisõit II, 1932–1933

Kriisiaeg	213
Sõru halulaeval Lootus, 1932	214
Utovi kaubalaeval Lootus, 1933	215
“Karjalaev” Hansiga Tallinnasse	215
“Kahe peaga” Utov	216
Uue masti püstitamine	218
Pealemunsterdamise kodukord	220
Minu isa töölinn Kotka	220
Laualaadimise kunst	222
Madrused tööhoos	222
Pika reisi hädad	224
Külalislahke Taani	225
Uhke Saksamaa	226
Krootmasti päästmine	226
Seltskondlik Soome	227
Taani tüdrukute kombed	228
Tallinnas luugikraesid kohendamas	229
Karjalas metsa laadimas	230
Naismeeskonnaga aurik	230
Tallinna reidil	231
Laial Läänemerel	231
Linnuparv laeval	232
Tööpäevad Taanis	232
Mõistus võetakse enne õnnetust ära	233
Purjelaeva kiilhaalimas	234
Saatuslik reis Rootsi	235

Vaikus enne tormi	238
Laevahukk	239
Nagu koduta lapsed	243
Päästeoperatsioon	244
Kasukas päästab laeva	245
Nokk kinni, saba lahti	246
Merehädaliste pühad	247
Päästetud laev	247
Läbi Skandinaavia Eestisse	248
Lõpprehnud	249
Madruse leivakott	249
Kartul	250
Leib	250
Liha ja kala	252
Pühapäevased pannkoogid	253
Õnnelikult kodus	253

Ligisõit III, 1934

Kuivamaa madrus	254
Talvine heinavedu	256
Küttepuude tegemine	257
Vastastikune abistamine	257
Palgiveotalgud	257
Õllega ja õlleta talgud	259
Tantsuga talgud	259
Poe juures istumine	259
Noorte palvetunnid ja pikad koduteed	260
Kodus keldrit ehitamas	260
Laevasantsu otsimas	261
Südameasjad	261
Kahe laeva madrus	262
Oma õiguste eest seismine	265
Tagasi Lootusel	265
Töölust	266
Pinged meeskonnas	267
Tööõnnetus	269
Taani "ärimees"	270
Häda viinamaiaste töökaaslastega	272
Sissepõikamine Hiiumaale	273
Kuidas mind salakaubavedajaks tehti	273
Kolm tundi kodus	274
Laeva kummulipurjetamine	274
Taani sadamalinnakeses	277
Meremeeste lorilaulud	277
"Kõrvadega" roolimine	278
Soomlaste "lõbusõit"	279
Vahehüpe Tallinnasse	280
Pootsmanni tembud	280
Mere kutse	281
Lootus saab "särtsu"	281
Õised manöövrid	282

Madruseksam	283
Tõus ametiredelil	285
Roolimehe vastutus	286
Kriminaalne lugu	287
Suvine teenistus	288
Šipsanderid ja toitlustajad	288
Tivoliaeid ja misjonimaja	290
Meremeeste väärtushinnangud	291

Kaugesõit I, 1937

Unistused kaugetest randadest	292
Vanad purjelaevajätkid	292
Lugu Merekuradist	294
Santsu otsima	295
Eluolu Tallinnas	296
Kaugesõitu!	298
Vanemmadruse oskused	300
Sõit Londoni linna	301
Kuninga kroonimispidustused	302
Hiidlane igas sadamas	303
Inglismaa eluolu	304
Sadamakord	305
Rahakirjad kodumaale	305
Sadamatutvused	306
Tihe kaubavedu	307
Šokolaadiplikad	307
Rootsi saarestikus "suvitamas"	309
Tallinnas ülevaatusel	309
Sõrult pärit misjonär	310
Laeva otseks ladumine	310
Roolimehe elu	311
Sidepidamine laeval	311
Kütusevedu Inglismaa, Poola ja Rootsi vahel	312
Laevalt mahakargamine	313
"Pehmet" peksa saama	313
Võõra vara valvur	314
Õnnelik õnnetus	315
Kapten tohtriks	316
Spioonihäire Saksamaal	316
Mastide proovilepanek	317
Mundris salakuulajad	317
Kapten Johan Kurgo	318
Julged tulevikuplaanid	318
Ummikud Englise kanalis	320
Vabatahtlik "inimrööv"	321
Laevakoha ülesütlemine	323
Vanade meremeeste elutarkused	323
Konsuli juures "klaarimas"	324
"Õngede sisseviskamine" Gdynias	325
Kreeka laevade maine	326
Vabalinna santsu otsima	326

Teenistus kaugesõidul	327
Toiduäri	327
Naised laevatööl	329
Eesti laevad heeringapüügil	330
Vend madrusena Virurannal	331

Kaugesõit II, 1937

Pommi seisus	332
Danzigis pommil	334
Suhted politseiga	335
Eesti konsulaadis	336
Sõjaeelsed meeleolud	337
Inglise “söögilaev” Baltrover	338
Pommi päevarežiim	339
Vaba aeg ja kiusatused	341
Kiire otsus	342
Sants “norraka” peale	344
Emmaste laevamehed vabalinnas	345
Norra laeval Bims	346
“Kooliraha” Inglise mütsiäris	347
Minu äiapapa “keeleõpingud”	348
Norraste talvekorterisse	348
Jõulud võõrsil	349
Sõprus kogu eluks	350
Norra ametiühingusse astumine	351
Uued meeskonnaliikmed	352
Tulekahju laevas	353
Huvitavad inimtüübid	354
Meremeeste “nimetamine”	355
“Põrgukatelt” puhastamas	356
Südamlik hüvastijätt	356
Aurukatla plahvatus	357
Sillfart ehk heeringasõit	357
Riskantne laadung	359
Kalalaevast kivilaevaks	361
Norrakate eluolu	362
Roolihoidmise kunst	362
Sundpuhkus	363
Eluteevalikud	364
Reisusihiks Rotterdam	365
Rabavad uudised	366
Norra laevaristsed	367
Teekond töötatud maale	368
Seaduste küüsis	368
Elektritoolile?!	369
Pingul närvid	370
Eesti konsuli palvele	372
Üksi võõras linnas	373
Emmaste meremehed “Rotis”	373
Järjekindlus viib sihile	376

Kaugesõit III, 1938

Rotterdamis pommil	378
Inglise keele kiirkursus	378
Inglise meremeeste uniooni astumine	379
Meremeeste ametinimed	380
Santsu passimine	380
Pommide vaba aeg	382
Elutarkused	383
Emmaste mehe saatus	384
Kurikuulsad Belgia söekaevandused	385
Satun jobi otsa	386
Madrusena ookeaniaurikul Lylepark	389
Reis Haitile	391
Töö õpetab keelt	392
Prügi ja koristamine merel	393
Kellaaeg ja ajataju	393
Torm selge ilmaga	394
Pikantne töötasu	395
Kirju meeskond	396
Vee- ja tulekahjuhäire	398
“Pörgukatla” kütmine	399
“Estunian tii” ehk harjumine võõrapärase toiduga	400
Santo Domingos	400
Kohalike suhkrulaadijate trikid	401
Vanamees ja meri	403
Kapteni väarikus	404
Šotlase kiitus	404
Mehaanikust usaldusmees	404
Madrused-tõrvakäpad	405
Naine laevas, laev põhjas	405
Tiitlid ja teietamine	406
Kimpus Londoni <i>bobby</i> 'dega	406
Greenwichi aeg	408
Laev ülevaatusel	409
Pereheitmine	410
Vargamäe meeste kombed	411
Ettevalmistused Argentiinasse sõiduks	413
Üle Atlandi ookeani	414
Ekvatoriaalse looduse eripärad	416
Hea laevapuusepa erioskused	416
Mäss laeval	417
Aurulaeva argipäev	419
Vastuvõtt Buenos Aireses	420
Ameerikat avastamas	420
Eksootilised reisisihid	424

Kaugesõit IV, 1938

Ameerikast Aafrika kaudu Kaug-Itta	425
Lõuna-Aafrika Vabariigis	427
Buuride linnas Durbanis	428

Väärikad päriselanikud	428
Edevad riksaboid	429
Norrakate vaalapüügisadam	430
Poliitika sekkub argiellu	431
Õppustel ja lahingus	432
India ookeanil	433
Singapuri saarel	434
Kohaliku rahva elu uudistamas	436
Singapuri sõjasaladused	437
Indohiina linnas Saigonis	438
Sekeldused riksakulidega	438
Ärielu laeval	439
Salakõrts	441
Tüdrukud laevas	441
Tööluus	443
Rumala õnn	444
Pärismaalaste kättemaks?	445
Võla peale lõbutsemine	445
Kohalikus külas	446
Viimase õhtu seiklused	448
Võlgade klaarimine	451
“Bambusekaup” Sumatral	451
Karmid õppetunnid	452
Vihmade ajajärk	454
Orkaan	455
Tagasi Aafrikas	456
“Jänesed” Dakari sadamast	457
Avarii Le Havre’is	458
Jõulud Prantsusmaal	460
Jõulukalkuni lugu	461
Õnneloosi peaauphind	462
Kohtumine eestlastega	463
Naised Eesti laeva meeskonnas	464
Aastavahetus Rouenis	466
Parasiidid lastiruumis	466
Priipilet kodumaale	467
Läbi Saksamaa	467
Kodumaal tuttavaid vaatamas	468
Hiiumaa merejäl pöörituse sees	470
Armas kodupaik	470

Kaugesõit V, 1939

Kaugete randade poole	471
Leufeldti bussid, Sergo laevad ja riigi rongid	471
Elu Tallinnas	472
Meremeeste jutud	473
Tulutud tööotsingud	474
Õnn naeratab	475
Vabalinna Danzigisse	476
Romantiline rongisõit	476
Inglise laeval Baltrover	477

Eestlastest meeskonnakaaslased	479
Elu “inglase” peal	480
Poola sadamalinnad	481
Õnneotsijate laev	482
Saksa sõjalaevade manöövrid	482
Thamesi tõusud ja mõõnad	483
Poliitiliselt pingeline aeg	484
Mängupõrgu	484
Poliitilised vahejuhtumid	485
Omade tagant ei varastata!	487
Sõjaeelne Inglismaa, Saksamaa ja Poola	488
Poola sadamatöölised “lasevad aadrit”	490
Elu üle järele mõtlemas	491
Greenwichi meremeestehaiglas	492
Toimekad õed	493
Haiglarežiim	494
Šotlaste ihnsus	495
Hospidali kodukord	496
Eriline hoolitsus	497
Inglise ajakirjandus	498
Kollased uudised	498
Kuninganna külaskäik	499
Meremeestepuhkekodus Cudhamis	500
Ärevad päevad	503
Teise maailmasõja algus	504
Sõja väljakuulutamise kõne	506
Sõjaaegsel Inglismaal	507
Toweri “piiramine”	508
Segased ajad	509
Poola poolitamine	511
Kojusõit läbi Euroopa 1939. aasta septembris	512
Uudis baaside lepingust	514
Tagasi kodurannas	515
Vähetuntud sõnade ja väljendite seletusi	516
Raamatu toimetamisel kasutatud allikad	524
Summary	526
Tänu sõnad	528

Saatesõna

Põhjusega on öeldud, et Emmaste on Hiiumaa merelisim vald. Hiiumaal ei saanud ilma meresõiduta läbi. Ja suur meresõit algas juba varakult. Kõik laevandusse puutuv oli kohalikele hästi teada, sest vitaalivendade ja Hansa Liidu kaubalaevu sattus siin tihti nii madalikele kui ka uhuti randa. Hakkajad randlased nägid ja õppisid vrakkide pealt omaaegset laevaehitust. Seetõttu ehitati Hiiumaal väikseid ja praktilisi omatarbelisi laevu juba väga ammu ja üsna palju.

Emmaste rahvas oli saarlastega, eriti Karja kihelkonna tubli ja eduka mererahvaga, tihedas ühenduses. Oma mõju oli ka Soome-Rootsi saarestikust Hiiumaale elama asunud rootslastel, kellel oli samuti merendusega tihe kokkupuude. Oskusteave paatide ja väikelaeva ehitamise kohta oli olemas ja seda anti põlvest põlve edasi.

Lääne-Hiiumaal on ka üks huvitav fenomen, mis soosis merenduse, eriti merekaubanduse arengut Emmastes. Nimelt Hiiumaa lääneranniku varasem jääst vabanemine. Need, kes vedasid küttepuid mandrile, said reise alustada varakult, sest suur meri oli lahti. Sisemine väin oli kauem jäas ja sealsed mehed ei saanud veel äriga alustada. Tallinnas, Haapsalus ja teistes linnades tuli aga kuivadest küttepuid vahel juba märtsis-aprillis puudus kätte. Emmaste randades olid siis selleks puhuks puuvirnad olemas, need sai kohe laevale võtta ja suurele maale viia. Nii said parema järje peale need, kellel oli võimalus läänerannikult vedusid teha.

Veel üheks Emmaste meeste merekaubandust soosivaks momendiks oli see, et enda jaoks toodetavast varast hakkas tekkima ülejääk. Emmaste mõisal oli Sõru ülemise tuletorni kandis tellisetööstus ja suure mere pool küljes Vanamõisa-poolsete laidude vahel hea sadamakoht. Emmaste talupojad hakkasid mõisa eeskujul samuti väikseid telliseahjusid ehitama. Peaaegu igal Tärkma perel olevat olnud oma telliseahi. Seal oli savine maa ja üks talu tegi suve jooksul 30 000–40 000 tellist.

Ka lubjatööstus oli Hiiumaal olemas. Suuremõisa lähedal olid lubjaahjud, Suursadamas lausa 3–4. Mõned talupojad, kellel oli lähedal paekivi, põletasid sellest ka ise lupja. Maavara kättesaadavuse tõttu tekkis Utule suur savipotitööstus. See kõik oli väärt kaup, mille eest sai ka midagi vastu küsida. Ja vanad kaubavahetuse tavad püsisid kaua.

Metsa raiumine, telliste põletamine, lubja valmistamine ning selle üle mere vedamine pani 19. sajandi lõpu poole Hiiumaa laevanduse käima. Purjelaevad said rannatalupoegadele aina jõukohasemaks ja pered hakkasid vähehaaval jõukust koguma. Kaubaveost tulev raha oli väga tähtis. Talurahvas sai mõisast omale kohad päriks osta ning lapsed kõrgemale ja kaugemale kooli panna.

Nüüd ei olnud enam tegemist omatarbeliste sõitudega, vaid hakati tegelema tõelise merekaubandusega. See andis hoogu suuremate laevade ehitamisele. Esimesed kaks kogukamat Emmaste meeste laeva Kaiver ja Olga-Maria ehitati valmis ligisõidukapteni ja reederi Siim Pao¹ eestvõtmisel ja Ado Nigu ning Simmo Onno juhatusel. Need alused hakkasidki telliseid vedama. Rikkamad, näiteks Leisbergid Viiri külast, kellel oli meeste jõudu rohkem, ehtasid suuremaid laevu, sealhulgas Koidula.

Omaaegsed laevaehitajad eesotsas meistritega pidasid laevaehituseks sobivate puude valimisel arvestust pulkadega. Kui kümme sobivat puud kokku saadi, siis tõmmati pulgale rist. Mingit muud rehkendust tegema ei hakatud, tihumeetreid ei arvestatud. Vaadati silma järgi, et sellest puust saab üks ja teisest puust teine asi. Siis osteti mets ära, võeti maha, toodi ehitusplatsile ja mehed hakkasid saagima. Pukkide peal saeti plangud ja muud värgid, sepp tagus sinnasamasse püsti pandud sepikojas rauda. Nii-moodi see laevaehitus käis.

Kõik need laevad olid ehitatud suure hoolega, sest meri on looduskeskkond, mis paneb kõik proovile. Kui laev ei ole hästi ja tugevalt tehtud, siis ta laguneb ära ja inimesed võivad uppuda. See on tohutu risk. Kui laevaehitusmeister ehitas viletsa purjeka, siis järgmist tellimust ei tulnud. Mees jäi tööta. Seepärast oli auasi teha korralik laev.

Hiidlased ehtasid mitmed oma laevad Saaremaal. Põhilisteks ehituskohtadeks olid Triigi nina ja Küdema rand. Ent ehitati ka Hiiumaal Sõrul ja Õngul. Teine tugev ehituskoht oli Kõpu kandis Suurerannas, kus olid Mihkel Jaago, vana Teng ja teised suured laevaomanikud. Vana ja põline laevaehituskoht Suursadamas oli mõisnike käes niikaua kui Suuremõisas veel mõisnike valitsus kestis. Aga ka nemad lasid laevu ehitada hiidlastel. Laurid Kõpu kandist olid kuulsad ehitusmeistrid. Väikelaevu tegid ka Käina mehed, kellel oli Jausa lahes mitu oma laeva. Näiteks juba Gustav Sergio isa Juhan lasi endale teha halulaeva, millega ta vedas küttepuid suurele maale.

Üksteise järel tekkis väikelaevaomanikke. Pandi kokku laevaseltsid ehk kambad, mis kasvasid ajapikku suuremaks. Igaüks aitas, millega sai, ja nii tekkisid osanikud. Kui 1898. aastal ehitati Saaremaal suurem laev Avita, siis laevaehitaja Peeter Hausberg hakkas laeva osanikuks nii, et pani oma töö sinna sisse. Vahel oli laev registreeritud kuni kümnele osanikule. Juhtus ka nii, et mõni hakkajam mees pani laeva kirja ainult oma nimele ja pärast oli segadus suur. Igal juhul hakkasid sellised osanike kambad laevandust arendama ja jõukust tooma.

Osanikel oli raha mitmes laevas sees, nii et igalt poolt teenis natuke. Emmaste kapten Siim Pao olevat olnud osanik 15 laevas. Sest kui paned oma raha ühe laeva peale ja see satub õnnetusse või upub, siis oled kõigest ilma. Sel ajal kindlustust hea meelega ei võetud, sest kindlustamist peeti suhteliselt kalliks.

Hiidlased olid väga agarad õppima ja tegutsema. Juba varakult saadi aru, et haridus annab paremad võimalused töö leidmiseks. Alguses käisid hiidlased Paldiski merekoolis. Kui Kuressaares sai 1891. aastal merekool paika pandud, siis läksid hiidlased sinna. Hiidlasi käis sealses merekoolis lõpuks rohkem kui saarlasi. Merendusest olid haaratud ennekõike Emmaste mehed. 1934. aasta rahvaloenduse järgi oli Emmaste valla rahvaarvust rohkem kui 15 protsenti merel ja 7 protsenti seotud kalandusega.

¹ Suguvõsas on eri aegadel olnud kasutusel ka nimekuju Pau (Pao, Bruno. Andmed Helen Kõmmusele Kuressaares 17.09.2016).

Tekkis juba selline kiht mehi, kes enam maatööd teha ei tahtnud. Meremees tuli küll talveks koju, aga hakkas kohe purjesid õmblema või muid laevaasju plaanima ja ajama. Võeti naised ja nemad tegid põllutööd ära. Neile kaubeldi appi suulised, kellest Saaremaa omad olid tavaliselt kõige tublimad ja hinnatumad. Nendele suutsid merel käivad mehed maksta juba rahapalka.

Vanad Emmaste meremehed olid karmid mehed. Seda naljalt ei juhtunud, et mõni hiidlasest madrus ei oleks viitsinud laeval tööd teha ja tõmmatud selle pärast kiilu alt läbi. Aga kui keegi varastas midagi teise santsukastist või laevast, siis oli soolane värk. Siis tõmmati mees igal juhul kaks või kolm korda kiilu alt läbi. Mees seoti kahe kõie vahele ja lasti läbi kiilualuse nii, et uppumise hirm oli suur.

Meri karastas. Aga andis ka teadmisi. Varem, kui sadamaseadmed olid kehvad, tõstukid nõrgad, siis lossiti laeva kaua. Läks kolm päeva, enne kui laev tühjaks sai. Kauba lastimisega võis samuti minna neli-viis päeva. Ja kui polnud tuult, siis välja sõita ei saanud. Sel puhul käisid mehed sadamakõrtsis aega viitmas või tutvusid selle koha elujärje ja kultuuriga.

Nägid korstnaga maja. Teeme endale koju ka! Kui parklaev Hioma meeskond, kes purjetas 1854 esimest korda ümber Kap Hoorni Peruuksse, koju tagasi tuli, siis ehitati kohe oma taredede kohalikest telliskividest korstnad peale. Alguses tehti lausa mantelkorstnaid nagu sakslastel. Korstnad pidid igal juhul olema. Seda peeti kultuurseks. Hiiumaa oli üks esimesi paikkondi Eestis, kus eluhooned said kõige rutem suitsuvabaks.

Pärast Esimest maailmasõda, Eesti aja alguses tekkis olukord, kus Inglismaalt hakati ostma vanu sõjaaurikuid ja muid laevu, mida odavalt kätte saadi. Laevade osakaal kaldus laadungi kogumahtuvuse tõttu aurulaevade kasuks ja purjelaevad jäid tagaplaanile. Ka võistluses kaubaveo kiiruse ja kindlusega ei olnud purjekad enam nii head. Paremad kaubad anti aurikutele vedada, sest need pidasid sõiduplaanist kinni. Tuul ei seganud. Purjelaevad läksid kergesti karile või hakkasid lekkima, siis löi vesi trümmi sisse ja rikkus kaubad ära. Purjelaevad vedasid lõpuks põhiliselt metsamaterjali Soomest Lääne-Euroopasse.

Teise maailmasõja alguses oli Hiiumaal veel sadakond purjekat. Aga sõjas sai neid palju hukka ja mis veel järele jäid, võeti pärast sõda omanike käest ära. Mootorpurjekas Alar lasti vette 1939. aasta kevadel. See jäi sõja ajal välismaale ja toodi uuel Eesti ajal Sõru sadamasse tagasi. See on hiidlaste viimane nii suure kandejõuga mootorpurjekas.

Kõigest eespool räägitust sai pikalt ja põhjalikult arutletud Emmaste meremehe ja koduloouuriija Jegard Kõmmusega 1970. aastate lõpus ja 1980. aastate esimesel poolel, kui töötasin Eesti Meremuuseumis. Teadsin, et ta kirjutab merendusest. Ta avaldas kohalikus Hiiumaa ajalehes mälestusi ja pikki järjejutte nii enda meremehe-elust kui ka Hiiumaa, eriti Emmaste mereajaloost. Näiteks ilmus tema sulest ajakirjanduses mitu lugu Soome laeva Gullkrona meeskonna päästmisest Sõrul 1941. Kuna Jegard oli olnud enne Teist maailmasõda tegus meremees, siis teadsin teda ka oma Emmastes elanud venna kaudu.

Pidasime Jegardiga aastaid kirjavahetust mitmel erialaselt huvipakkuval teemal, sealhulgas ka Pihlaluiust ja saarlaste muistsest sadamakohast. Võtsin nii mõnigi kord kätte ja läksin kui mereajaloolane tema juurde Hiiumaale kõigest põhjalikumalt rääkima. Ta teadis hästi kohalikke lugusid ja meil oli paljudel teemadel huvitavaid arutelusid. Mäletan, et kord pikemalt vesteldes kõndisime tema elukohast Emmaste Viiri

külast Tohvri sõjaväe patareideni välja ja sealt tagasi. Vaatasime vanu laevaehituskohti, rääkisime endisaegsetest kuulsatest Emmaste laevaehitajatest ja meremeestest. Juttu meil jätkus ja see oli viljakas jutt.

Jegard teadis näiteks palju rääkida hävinud Sõru sadama kabelist ja surnuaiast, kuhu oli maetud ka Tehva poeg Jüri, minu vanaisa isa. Tema oli juba kirjaoskaja mees ja oli veidi aega ka samas kabelis köstriks. Nii et tema poeg, minu vanaisa, kapten ja reeder Siim Pao, kes polnud päevagi külakoolis käinud, mõistis oma käega üsna korralikult panna paberile Avita laeva, milles ta osanik oli, kontseptsiooni. Ta oli läbi ime pääsenud 1877. aasta sügisel, 31-aastase mehena, Paldiski merekooli ja õppinud seal kogu talve. Siim sai juba samal kevadel tüürimeheõigused ja hiljem, tunnustusena pikaajalise avariideta meresõidu eest, ka kaptenidiplomi.

Lisaks rannalugudele rääkis Jegard põhjalikult ja huvitavalt enne Teist maailmasõda kümne aasta jooksul tehtud sõitudest maailmameredel. Tema mälu oli imetlusväärne. Ta võis jutustada üksikajalikult ja kaasahaaravalt nii aastakümneid tagasi toimunud laevahukkudest ja õnnelikest pääsemistest kui ka purjelaeva meeskonna igapäevasest argielust. Tema isiklikust vaatepunktist kirja pandud eesti meremeeste eluolu kahe maailmasõja vahel on unikaalne materjal, mida meie mereajaloo uurimises harva leiab.

Huvitavaks jututeemaks oli ka see, kuidas Jegard pärast Teist maailmasõda Väinamere laevaliikluse taastamise ja käivitamise juures oli. Tal olid värvikad ja seikluslikud mälestused sellest, kuidas kohe pärast sõda vana ja pealt lahtise mootorpaat Vormsiga tormi trotsides reisijaid ja kaupa üle väina veeti. Ta mäletas hästi kõiki omaaegseid laevu, millal ja kelle juhtimisel need liinile tulid ning millised olid toonased mereolud ja sõidutingimused. Sellest kõigest oli väga huvitav Jegardiga mõtteid vahetada. Ta kirjutas samuti hästi ja sisukalt.

Jegard Kõmmuse käsikirjalised mälestused ja uurimused on tänu Eesti Rahva Muuseumile, Eesti Rahvaluule Arhiivile ja Jegardi perekonnale korralikult alles hoitud. Nende sisu on aegumatu ja väärrib avaldamist, nii et pealekasvav põlv mäletaks ja hindaks meie tõsiseid, vapraid ja ettevõtlikke esiisaid, kes seisid näoga mere poole.

BRUNO PAO

Eesti mereajaloolane,

Emmaste kaptenisuguvõsa järeltulija

Autorist ja kogumikust

Kogumik "Hiiumaa meremees jutustab. Uurimusi ja mälestusi Hiiumaa mereleost I" sisaldab Hiiumaa meremehe, kirjaniku ja koduloolase Jegard Kõmmuse 1960.–1980. aastatel kirja pandud ja Eesti Rahva Muuseumis, Eesti Rahvaluule Arhiivis ja perekonna-arhiivis talletatud mereloomise kirjutisi aegade algusest kuni 1940. aastani. Tegu on laiaulatusliku sissevaatega Emmaste, Hiiumaa, Eesti ja maailma mereajalukku nii nagu seda mäletasid 19. sajandi lõpul ja 20. sajandi esimesel poolel maailmameredel sõitnud Hiiumaa Emmaste meremehed ja jutustas sealsete rannakülade rahvas.

Jegard Kõmmus sündis 21. detsembril 1914 Emmaste vallas Sõru külas Kabeli talus (hilisem Nurga) pere teise lapsena. Ema Liisa Kõmmus, neiuna Pomerants, oli talupidaja. Isa Johannes Kõmmus käis Soomes sadamatööl. Ta mobiliseeriti Esimese maailmasõja ajal Tsaari-Venemaa vägedesse ja suri kinnitamata andmetel 1915. aasta mais Austria Karpaatia rindel haiguse tagajärjel. Jegard alustas kooliteed 7-aastasena, õppis 4 aastat Viiri algkoolis ja 2 aastat Emmaste 6-klassilises koolis. 14-aastaselt asus Jegard tööle Väinamere rannasõidulaevades kokapoisina, 16-aastaselt Läänemere ligisõidulaevades nooremadrusena ja 22-aastaselt maailmameredel seilavates rahvusvahelistes kaugesõidulaevades vanemadrusena. 19. aprillil 1941 abiellus Jegard oma elu armastuse Aili Niidiga ja noored asusid elama Sõrule.

Sama aasta augustis sundmobiliseeriti Jegard Nõukogude armeesse, sai 21. augustil Kiviloo lahingus miinikillust raskelt haavata ja evakueeriti taganevate vägede laevakaravaniga Leningradi, kust pääses enne piiramisrõngasse langemist viimase rongiga tagalasse. Paranenuna arvati ta Eesti laskurkorpuse ridadesse ja saadeti Velikije Luki rindele. Seal 3. jaanuaril 1943 snaiperi kuulidest raskelt haavata saanuna saadeti ta ravile Udmurtiasse Sarapuli linna. Paranenuna töötas ta Kama jõel laevakiprina. Heade erialaste oskuste tõttu ei lubatud tal seelselt laevajuhi kohalt omal soovil lahkuda ja ta sai kodumaale tagasi alles 1945. aasta augustis Eesti Riikliku Merelaevanduse kutsel. Ta alustas tööd Hiiumaa ja Haapsalu vahelise postipaadi Vormsi kiprina.

Jegard sai Eesti Riikliku Merelaevanduse kursuste lõpetamise järel 1947. aastal ligisõidu tüürimehe diplomi. Ta sõitis 1949. aastani mitmel Väinamere laeval tüürimehe ja kaptenina. Seejärel töötas ta 8 aastat Heltermaa sadama ülemana, hiljem Kalana sadama ülevaatajana.

Jegardi ja Aili peres olid kaksikud tütreid Vaike ja Anne, poeg Heino ja kasutütar Marika. Jegard läks viimsele teekonnale 30. mail 1988 ja puhkab Kärkla kalmistul.

Jegard Kõmmus oli aastatel 1961–1987 Eesti Etnograafiamuuseumi (praegune Eesti Rahva Muuseum, ERM) ja Eesti Kirjandusmuuseumi rahvaluule osakonna (praegune Eesti Rahvaluule Arhiiv, ERA) alaline kirjasatja. Tema mitmekülgsede kogumisteemade hulgas on silmapaistvamateks Hiiumaa rannaelu ja mereajalugu, rahvaluulet ja murdekeelt talletavad kaastööd. ERM-i ja ERA kogudes ning Jegard Kõmmuse järeltulijate perekonna-arhiivis on hoiul ligi 3000 käsikirjalist lehekülge Hiiumaa ajaloolist pärimust ja isiklike mälestusi. Ta pälvis sisuka, järjekindla ja rohke kogumistöö eest 1979. aastal etnograafiamuuseumi teenelise korrespondendi ja 1984. aastal aukorrespondendi nimetuse ning korduvalt Eesti Kirjandusmuuseumi rahvaluule osakonna tunnustuse.

Käesolev kogumik sisaldab Jegard Kõmmuse poolt põhjalikult, mitmekülgselt ja kaasahaaravalt kirja pandud Hiiumaa mereajalugu, sealhulgas tõsiasi Emmaste purjekate ehitamisest ja sõitudest, nende laevade ehitajatest, omanikest, kaptenitest ja meeskondadest, andmeid rannarahva ja meremeeste omaaegsest argielust, kui ka pärimust kohalikust ja rahvusvahelisest merekultuurist ning nende seostest. Kirja on saanud lood legendaarsetest kaptenitest ja reederitest Kristjan Jurnasest ehk Pärnu Jõnnist, Mihkel Utovist, Johan Kurgost, Eesti esimesest ümbermaailmapurjetajast Ahto Valterist, kuulsusrikka Emmaste meremeeste suguvõsa esindajatest Siim ja Juhan Paost, halulaevaomanikust Juhan Maakerist ehk Torupilli Jussist ja mitmetest vesihidlastest, nii nagu neid mäletasid kaasaegsed ja tundis kogukond.

Hiiumaa mereajaloo krooniku 1960. aastatel alustatud uurimustöö põhineb paljudelt merega seotud hiidlastelt saadud ajaloolistel andmetel. Nende seas on kaptenid Priidu Onno, Peet Põllu, Bernhard Mikk, Johannes Niit, kiprid Anton Rand, Juhan Õispuu, meremees Peeter Kruusi, kalur Herman Mäns, randlased Liisa Kõmmus, Joonas Kastein jt. Olulise osa raamatust moodustavad Jegardi üksikasjalikud ja seikluslikud mälestused aastatel 1929–1939 kodu- ja maailmameredel sõidetud ajast, laevadest ja inimestest. Kogumik on illustreeritud autori detailsete jooniste ja ajalooliste fotodega.

Väljaandele annab lisaväärtust Eesti mereajaloolase, Eesti Meremuuseumi endise teadusdirektori ja Emmaste kaptenisuguvõsa järeltulija Bruno Pao eessõna, mis on pühendatud Emmastele kui Eesti ühele merelisemale piirkonnale. Pao tundis ja tunnustas Jegard Kõmmust kui head Hiiumaa merekultuuri tundjat. Raamatu saatesõnas tõstab ta esile Jegardiga 1970.–1980. aastatel tehtud Hiiumaa merendusajaloo-alast viljakat koostööd.

Koostamisel on Eesti Rahva Muuseumis talletatud arhiivitekste täiendatud põhjalike ja tsenseerimata käsikirjamustandite, märkmete ja kirjavahetuse järgi, mis asuvad Eesti Rahvaluule Arhiivis ja Jegard Kõmmuse perekonna-arhiivis. Peatükke “Uurimused” ja “Mälestused” on käsitletud iseseisvate tervikutena, nii et uurimusteosas isiklikust elust toodud näited tulevad mälestusteosas uuesti ja põhjalikumalt ette. Kuna kolmekümne aasta jooksul valminud käsikirjades kordab autor olulisemaid teemasid ja mälestusi, siis on korduvalt läbijutustatud pikemaid episoode teksti ühtsuse huvides kohati kärbitud. Arvestades poliitilistel põhjustel erinevat terminoloogiat sündmuste toimumise ja kirjapanemise ajal, on “Suur Isamaasõda” asendatud “Teise maailmasõjaga” ning “kodaanlik aeg” “Eesti Vabariigi ajaga”. Joonealustesse märkustesse on toimetaja poolt lisatud mitmed ajalooliste andmete täpsustused Bruno Paolt, Evald Pastilt, Hugo Pussilt, Endel Saarelt, Ain Tähistelt ja Milvi Vanatoalt.

Toimetamisel on võimalikult ehedalt säilitatud autori isikupärast ja murdelist väljenduslaadi. Mõningal määral on ühtlustatud häälduspäraselt kirja pandud merenduslaste terminite ja võõrkeelsete sõnade kirja pilti. Lugemise hõlbustamiseks on korrigeeritud õigekeelsust ja kirjavahemärkide kasutust. Murdeliste, merenduslaste jm vähetuntud sõnade-väljendite seletused on esitatud raamatu lõpus.

Verelt meremees, vaimult kirjanik ja hingelt hiidlane Jegard Kõmmus hindas kõrgelt oma kodusaares Hiiu tõiiseid, ent südamlikke inimesi, karmi, ent elujõulist ranna- ja meredkultuuri. Oma mahukatesse ja rikkalikesse käsikirjadesse talletas ta lugupidamise maailmameresid vallutanud vaprate Emmaste meremeeste ja austuse Hiiu kui põlise ja väärrika meresaare vastu. Tema poolt ladus keeles ja kaasa haaravas stiilis kirja pandud aegade algusest kuni 20. sajandi keskpaigani ulatuv hiiu rannarahva kogukondlik mälu on oluline osa Eesti meredkultuurist ja oma eheduses väärt uutele põlvkondadele edasiandmist.

HELEN KÕMMUS
Eesti Rahvaluule Arhiivi teadur,
Jegard Kõmmuse pojatütar

UURIMUSED

Rannarahva eluolu ja rannasõit²

Tuginedes oma elueas kuuldule ja olles küsitlenud veel praegu elavaid vanu mere-mehi, panen paberile Hiiumaa lõunaranna Emmaste piirkonna mereajaloo ja laevanduse peatüki. Kõigist Hiiumaa randades ehitatud ja hiidlaste omanduses olnud laevadest, nende ehitusmeestest, laevakaptenitest ja tüürimeestest jutustada oleks ühe isehakanud ajalooürija jaoks paraku liiga suur töö ning tuleks suure mastaabi tõttu ebatäpne. See töö jäägu õpetatud meestele tulevikuks.

Vaatamata heale tahtmisele oma koduranna ajalugu kirja panna, võivad minu töös esineda ebatäpsused nimede ja aastaarvude osas, mida palun andestada, sest paljud mehed ja laevad on siiski aastakümneid enne minu sündimist tegutsenud ja liikunud. Seda uurimise tööd tehes pole mul olnud ees mereajaloost rääkivaid raamatuid, vaid olen saanud usaldada ainult inimeste mälu. Mõnikord olid saadud andmed ka lahku-minevad ja seega tuli nende avaldamisel valida kuldne keskmine.

Siinjuures vabandan nende ees, kes solvuvad, kui eksikombel nende esiisa on nime-tamata jäänud, või teiste ees, kes vastupidi pahandavad nende vana esiletõstmise pärast. Loodan lugejate heatahtlikkusele ja sellele, et minu töö innustab ka teisi Hiiumaa mereajalugu edasi uurima.

Kauge minevik

Hiidlane ja meri – neid kahte ei mõista ega saa lahutada, niivõrd on nad teineteisest sõltuvad ja üksteisega läbi põimunud. Kui kaugemale hiidlaste meresõiduajalugu ulatub, on meie eest mineviku eesriidega varjatud. Muistsetel aegadel ei peetud mereregistreid ega munsterdatud meeskondi laevadele, nagu tänapäeval olema harjunud nägema.

Tõenäoliselt oli XII sajandil ja XIII sajandi algul, kui Saksa ja Taani sõjaväed siinse-tele aladele tungisid, ka hiidlastel laevu, mida mainitakse kroonikates koos saarlaste merealustega. Läti Henrikule olid need ühed saarlased kõik.

Kuivõrd Hiiumaa sel ajal püsivalt asustatud oli, on samuti teadmata. Kuid kuna siin oli väidetavalt juba XIII sajandil kaitseks vaenlaste vastu oma maalinn, Valipe linnus, võib arvata, et vähemalt saarel lõunarannikul oli inimasulaid. Muistsete laevade ankru- ja sadamakohtadena võidi kasutada Valipe maalinna ligidal olevat Valipe lahte ja praegust Suuremõisa jõge, mis ennevanasti olid palju veerikkamad.

² Uurimus põhineb järgmistel Eesti Etnograafiamuuseumile (praegune Eesti Rahva Muuseum) saadetud kaastöödel: “Purjelaevad”, 1961 (ERM KV 105: 413–473), “Rannasõidulaevade areng”, 1963 (ERM KV 174: 11–132), “Mõningaid küsimusi rannakaubandusest”, 1964 (ERM KV 164: 72–135) ja “Kartulikaubandusest”, 1966 (ERM KV 197: 122–137). Uurimustöö jaoks on autor kogunud andmeid järgmistelt Hiiumaa meremeestelt ja randlastelt: kapten Priidu Onno (s 1874), kapten Peet Põllu (s 1878), kapten Bernhard Mikk (s 1927), kipper Anton Rand (s 1898), kipper Juhan Õispuu (s 1892), meremees Peeter Kruusi (s 1887), kalur Herman Mäns (s 1900), randlane Joonas Kastein (s 1886) ja randlane Liisa Kõmmus (s 1890).

Tolleaegseid laevu võib ette kujutada vanadele viikingilaevadele sarnastena: pealt lahtised kordlaeva tüüpi väiksemad alused, mis tühjalt ujumiseks vajasis vähe vett. Parraste kaitseks lainete eest olid veesõidukitel pealepandavad ja lahtivõetavad vari-laavad või kilbid, mille sees asetsesid tolliklombid aerude tarvis.

Võib arvata, et selliseid laevu kasutati pärast sõjasõitude ka rahuotstarbeks, näiteks kalastamiseks kodurandades või avamerel. Veel XX sajandi kolmekümnendate aastate algul oli Hiiumaa läänerannikul kohati nii suuri tursaparvi liikumas, et neljamehe-paat võis käsiõngedega poole päevaga paadilaadungi turski püüda.

Oli juhtumeid, kus paat Kõpu otsast tursalaadungiga Sõru randa purjetas, seal kalad kodustele üle andis ja uuesti tagasi minnes samast kohast uue paaditäie kalu välja tõmbas. Just tõmbas, sest kalu oli parves nii paksult, et vaevalt oli õng vette lastud, kui välja tõmmates kala otsas siples, enamasti õng mitte suust, vaid küljest või sabast sees. Selliste suurte kalaparvede korral ei jätnud meie hiidlastest esivanemad kalarikkust kindlasti kasutamata, kuigi püük algeliste püüniste või käsiõngedega vähemaid taga-järgi andis.

Pärast siinsete saarte ja mandri allaheitmist hävitasid röövvalutajad meie esi-vanemate laevad, mille järel hiidlaste laevandus mitmeks aastasajaks soiku jäi.

Mõisa-aegsed rannakupjad

Aja jooksul, hoolimata raskest orjatööst mõisaväljadel, käsutasid Hiiumaad valitsevad vürstid, krahvid ja parunid kohaliku rahva uuesti väiksemaid veesõidukeid ehitama, sest sakstel oli vaja kalu, millest saare ümbruse veed olid rikkad. Nagu töö mõisa-põllul, nii käis ka kalapüük mõisniku usaldusmehe, rannakupja järelevalve all, et püüdjad saksa ei petaks ega püütud kalu kõrvale ei toimetaks.

Kalapüügil käidi mõisale kuuluvate kalapaatidega Saaremaa, Pärnu ja Paldiski ran-dadel. Randlaste kalastusretked muutusid aja jooksul paremate püügikohtade otsin-gul järjest kaugemateks ja kauakestvamateks, sest ehitati suuremaid merekindlmaid paate ja loodi uusi paremaid püüniseid.

Nende kalastusretkede jooksul, kui oldi kodurandadest eemal, mõisniku ja ranna-kupja silma alt ära, võeti ette ka esimesed otsad Soome randa vahetuskaupa tegema. Hiljem, kogemusi omandades, ulatusid reisid soola ning raua järele juba Rootsi, Got-landi saarele ja isegi Saksamaa randadesse.

Kuuldused nendest reisidest ulatusid vahel ka mõisa, kust määrati trahviks ihu-nuhtlust ja keelati ajutiselt või päriseks kalapüügil käimine. Sellised soolavedajad olid mõisale kahjulikud, sest soolata inimesed läbi ei saanud ja pidid seda mõisa käest ostma. Samuti viitsid soolavedajad kallist püügiaega. Mõisa poolt lisati kaugelt kohale toodud ja tollirahade tõttu niigi kõrges hinnas soolale oma äranägemise järgi veel tub-listi hinda juurde, nii et maarahvas pidi selle eest mitmekordselt maksma.

Randrüütliid

Peale mõisavanemate valvasid merelkäimise järele veel valitsuse poolt seatud randvahid ehk rannarahva ütlemise järgi randrüütliid, kelle eest sellised toimingud pidid suure saladuskatte all sündima.

Randvahtide käsutuses olid väikesed merekindlad purjepaadid, niinimetatud repsiluubid, millega nad rannavetes valveteenistust pidasid ja kahtluse korral soolavedajatele juba merele vastu sõitsid. Kuna enamasti mandri päritoluga randvahid ei mõistnud purjepaatidega ümber käia, võeti repsiluupidele kipreid kohalike randlaste hulgast. Kuid oli nendegi seas soolavedajate “omamehi”, kes soolalaadungi maabumise ajal repsiluubiga hoopis teises kohas hoolsasti valvet pidasid.

Randröövlid

Hiiumaa asetseb suurte mereteede ristumiskohas, kus selleaegsed algeliselt varustatud laevad tuletornide ja meremärkide puudumisel udu või tormiga tihti randusid ning hukkusid. Kohalikud valitsejad, tuginedes omatehtud rannaõigusele, kogusid kohaliku rahva abiga laevadelt randauhutud vara ja riisusid madalikkudele jooksnud pere-meesteta jäetud laevavrakkisid. Nõnda sattus käskija küllasest noosist ka lihtsa hiiu rannamehe saagiks mõni purjetükk, vandijupp või ankur, mis peideti ja hoiti tagavaraks.

Nekrutite põgenemine

Ühe liigi julgeid meresõitjaid sünnitas orjuse, peksu ning nekrutivõtmise eest põgenemine. XIX sajandil kehtis Tsaari-Venemaal 25-aastane sõjaväeteenistuse kohustus, kusjuures soldatiks võeti liisu teel. Liisuvõtmisest said vabaks *ainamad* ehk ainsad pojad, pere toitjad. Aga ka jõukamad, kes ennast tihti vabaks ostsid. Üldiselt oli nekrutiks võtmisel palju pettust, mille tõttu mitmed, kellele sellega liiga tehti, pagesid väikestel paatidel üle mere.

Põgenevad mehed siirdusid peamiselt Rootsi randadele, kust leiti varjupaika. Oli juhtumeid, kus mees üksinda vana aerupaadiga päevade viisi merel sõudis ja sellest vett välja loopis, enne kui kusagile randa jõudis. Magada sai ta sissetungiva vee pärast ainult vahetevahel, jättes jalad üle piidaääre rippuma, nii et vesi jalgadeni tõustes ta üles äratas uuesti paati tühjendama. Ühed tulid hiljem tagasi, teised aga jäidki võõrsile, kus leidsid omale uue kodu.

Mõisalaevad

Kohalikul Emmaste mõisal 1850. aastatel veel laevu ei olnud, küll aga oli Suuremõisa krahvil Ungern-Sternbergil XIX sajandi teisel poolel juba suuremaid merelaevu. Tema esimesed laevad, kolmemastiline parklaev Andreas ja kahemastiline prikk Trangel olid ostetud välismaalt. Hiljem laskis krahv kohaliku laevameistri Peeter Reha juhtimisel Suursadamas, kus oli laevu hea vette lasta, teha veel kolm kahemastilist laeva Malta, Palma ja Rota³ ning uue parklaeva Andreas.⁴

Neid laevu kasutas krahv oma 1829.–1830. aastal Kärddlasse ehitatud kalevivabriku ehitusmaterjalide veoks, hiljem toormaterjali ja valmistoodangu transportimiseks ning saarele tarvisminevate kaupade vedamiseks. Need laevad sõitsid rannasõidus ja Läänemere sadamate vahel. Kärddla kalevivabriku rajamisega 1830. aastatel muutuski laevandus Hiiumaa randades elavamaks. Lisaks vabrikuomanikele Ungern-Sternbergidele hakkasid ka teised mõisnikud laevu ostma ja ehitama.⁵

Krahvi laevad sõitsid algul välismaa kaptenite juhtimisel. Meeskondadena töötasid aga kohalikud randlased, kellest mitmed õppisid peagi ise tüürimeeste ning kipritena laevu juhtima. XIX sajandi lõpul sõitsid krahvi laevadel kaptenitena juba hiidlased.

Hiidlaste võrklaevad

Varasemad andmed hiidlaste oma kalapaatide kohta Hiiu-Emmaste rannikul ulatuvad XIX sajandi keskele. Nende salaja ehitamine elavnes eriti Krimmi sõja aastatel 1853–1856 Inglise ja Prantsuse sõjalaevade teostatud mereblokaadi ajal, mil normaalne kaupadega varustamine meie randadel katkes.

Eluga riskeerides asusid kohalikud kalurid oma paatidega Soomest ja Rootsist soola, rauda, käiakive ning muud hädavajalikku kaupa vedama. Õnnestumise korral oli kaubast saadav tulu mitmekordne, sissekukkumise puhul aga jäädi ilma nii kaubast kui ka merealusest. Hea veel, kui mehed ise hingega pääsesid.

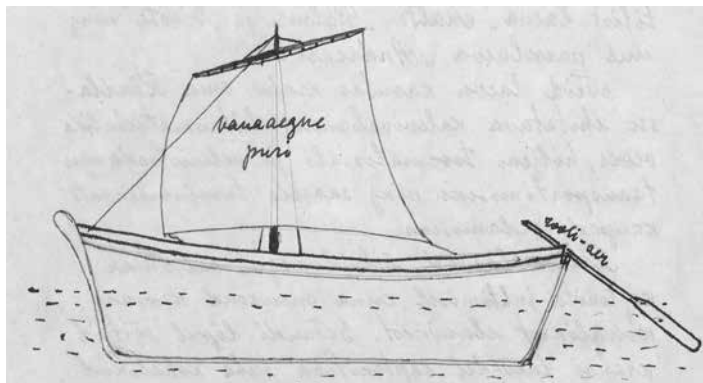
Varasemad teadaolevad suuremad merereisid tehti pealt lahtiste kalapaatidega. Need olid ilma tekita kordehitusega paadid, mida nimetati kohalikus keeles võrklaevadeks. Võrklaevad olid kiilust umbes 30 jalga pikad ja võisid laadida kuni 12 sülda põletuspuid ehk Emmaste murrakus *juntselhalge*.

³ Kaljas Rota ehitati 1892 Suursadamas. Koolmeistrid ostsid laeva 1911 (Pao 2001: 29).

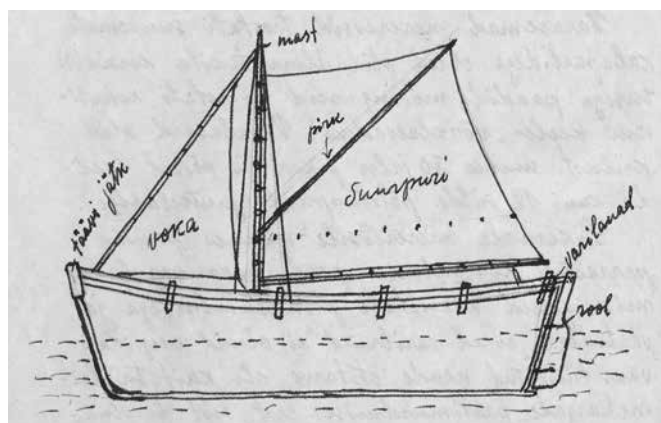
⁴ Krahv E. K. Ungern-Sternberg lasi ehitada parklaev Andrease 1895. aastal ja see laadis 447 brutoregisterttonni (Puss 1974: 293). Ehitustöid juhatanud algul Suurerannast (Kõrgessaarest) pärit laevakapten, -meister ja -omanik Mihkel Jaago. Kui laeval kaared olid paika pandud, tekkis Jaagol mõisnikuga riid ja esimene loobus tööde juhatamisest, pidades palka, 1,5 rubla päevas, liiga madalaks (Past 1935: 68, 69).

⁵ Kõige vanem laev, mis Emmastest nimepidi teada, oli 1869. aastal ehitatud Emmaste mõisniku kaljas Rosine, mis kandis 41 lasti (82 tonni), kaptenina on nimetatud S. Vanaseljat (Pao 2001: 24).

Pikemale merereisile minnes pandi paadi merekindlamaks muutmiseks parraste peale mõned varilauad ehk varid, mis kinnitati puuklambrite või väätidega. Nende varilaudade vahed ei olnud vettpidavaks triivitud, nende ülesanne oli paadisolijaid kaitsta üle parda paiskuvate murdlainete eest, sest laadungis võrklaev istus sügavalt vees.



Joonis 1.
Vanemat tüüpi võrklaev.
Joonistaja Jegard Kõmmus.
Eesti Rahva Muuseumi kogu, ERM KV 174: 14.



Joonis 2.
Uuemat tüüpi võrklaev.
Joonistaja Jegard Kõmmus.
Eesti Rahva Muuseumi kogu,
ERM KV 174: 14.

Kui mõisapaati kasutada ei saadud, hakati oma perega või teistega koos ise veesõidukit ehitama. Need tehti valmis ranna äärest kaugemal asuvates üksikutes peredes, eemal kõrvaliste inimeste uudishimust ja randrüütlite keelust.

Paadiehitamine oli aeganõudev töö, sest puudusid tänapäeval tuntud tööriistad. Ka puud tuli salaja mõisa metsast ükshaaval kirvega maha raiuda ning koju toimetada. Kiilupuuks valiti sirge puu, mis enamasti juuriti. Suurt sobivat juurt kasutati loomulikult esitäävi keerukohaks, mille otsa külge tääv kinnitati ja mis andis alusele hea vastupidavuse.

Kuna meie esiisadel siis veel saage ei olnud, tulid neil kõik paadi ehitamiseks tarvitminevad laudad kirvestega välja raiuda. Laudade tegemiseks valiti sirgetüvelised hästikasvanud oksteta puutüved, aeti need kiiludega lõhki ja tahuti mõlemad pooled kirvestega tasaseks, saades igast puust ainult kaks lauda.

Kinnitusmaterjaliks tappide ja laudade ühendamisel tarvitati enamasti puupulki, millest eelistatumad olid kadakapuust pulgad, kuna need ei mädanenud kergesti. Hiljem hakati kasutama raudnaelu ja neesid. Aukude tegemiseks tarvitati kahvapuure ja laudade kinnitusaukude tegemiseks puust oherdiväntade otsa kinnitatud naela-taolisi raudpuure.

Aurukaste laudade painutamiseks ei tuntud. Enne laudade paigaldamist asetati ehitatava aluse kiilu peale roobid ehk painardid, mis andsid ehitatavale paadile tema kuju, mille ümber siis lauad paigale painutati. Lauale, mis asetati paigale alati puu pinnaküljega väljapoole, tehti sisekülje murdekohale väikeste vahekauguste tagant mitu sisselõiget. Enne painutamist ja kohalekinnitamist kuumutati laudu tulel või leotati neid kauemat aega vees, et need elastsemaks muutuksid.

Seinkorda ei tuntud, lauad asetati iga uus kord järgemööda ikka eelmise korra servale, kuhu need puupulkade või hilisemal ajal raudnaeltega kinnitati. Laudade jätkamisel välditi murdekohti, viies jätkukohad külgedele, kus selle sisekülje liitekohta pandi lühike lisalaud, mis kinnitati mitme puunaelaga.

Aluse kere valmisaamise järel pandi sellele sisse alalised puust kaared, milleks valiti metsast kõverad oksad või puujuured ja kinnitati need vastavalt paadikere kujule osade kaupa paigale. Takkude ja tõrva abil muudeti alus veekindlaks, kusjuures uus paat immutati seest ja väljast puutõrvaga. Tõrv asendas ka värvi.

Taklaaž koosnes võrklaeval ühest mastist, vanaaegse nelinurkse raapurje asemel tarvitati nelinurkset pirkpurje. Hiljem hakati tarvitama kahvelpurje, kuna seda oli hõlpsam käsitseda, sest kahvelpurje sai rehvida. Tarvitati kodukootud linasest või kanepiriidest tehtud purjesid. Eelistatumad olid siiski hukkunud laevadelt mereannina saadud purjekangast valmistatud purjed, sest need ei veninud, olid vastupidavamad ja nendega võis ka tihttuult purjetades loovida.

Võrklaeva sai aerude abil ka kuue mehega korruga sõuda. Võrklaeva juhtimine toimus suure päraaeruga, pärastpoole aga ahtri külge aasade või hingedega kinnitatud rooli ehk tüüriga, mida sai pöörata roolipinni abil.

Hiljem on hiidlased isegi suuremaid tekiga laevu kodus valmis teinud, mis siis talvel selleks ehitatud regedel randa toimetati. Vanadest Emmaste paadimeistritest on teada Kabuna külast pärit mehed Toomas Tärna ja Andres Veskis ning Rehesa ehk Reheselja küla mees Peet Kastein, kes peale võrklaevade juba ka väiksemaid kordlaevu ehitasid. Ka olid kogu Hiiumaal tuntud paadimeistrid Nigud, kes seda oskust põlvest põlve edasi andsid.⁶

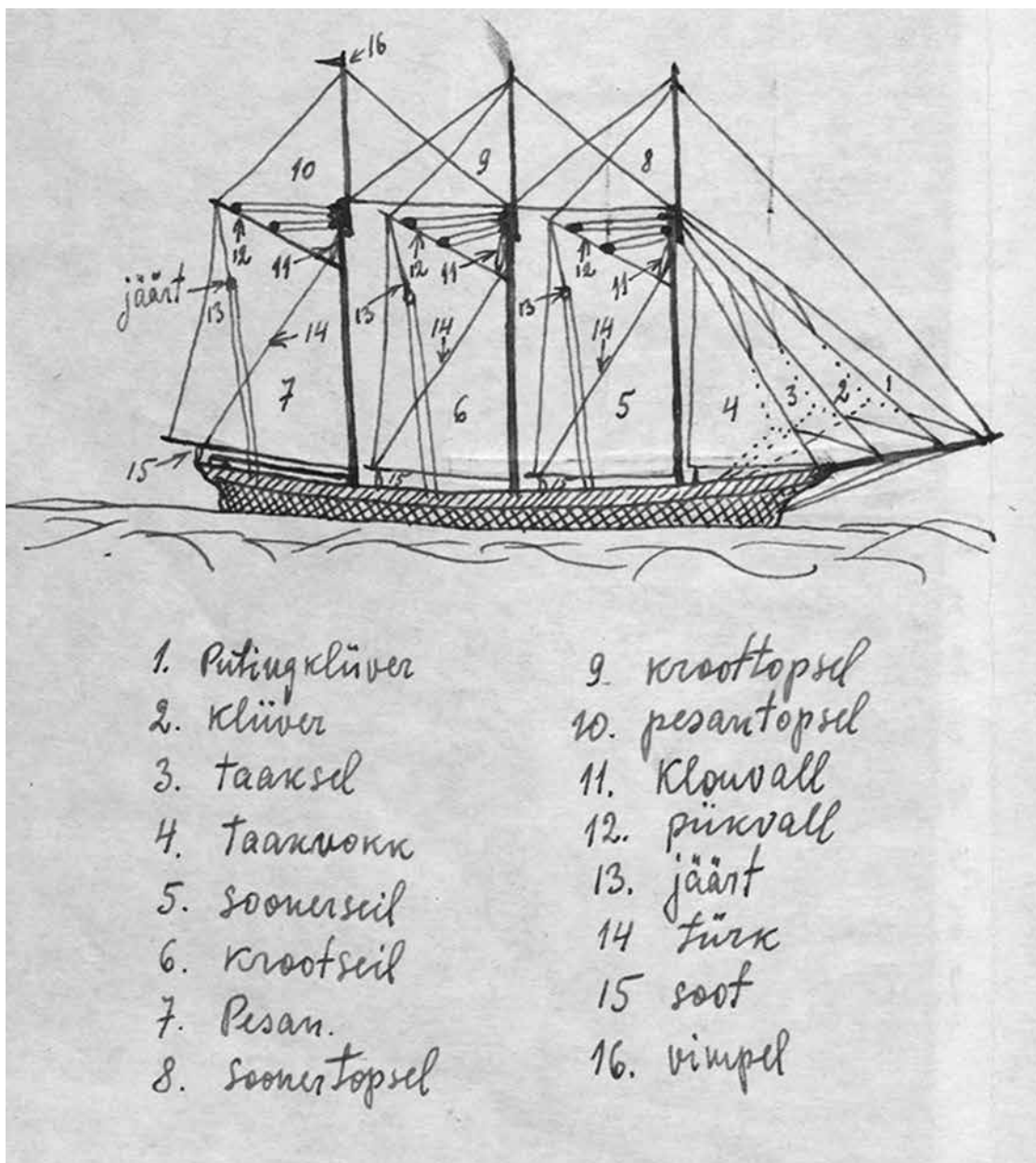
Toomas Tärna ja Andres Veskis ehitasid 1892. aastal rannast eemal Kabuna metsakülas ühemastilise kordlaeva ja vedasid selle talvel härjareega kuue kilomeetri kaugusele Tohvri randa, kus sellele tekk ja kajut peale tehti ning enne mereleminemist taageldati. 1894. aastal tegi Peet Kastein omale kodukülas Rehesal Toomas Tärna juhatusel ühemastilise 34 jalga pika kordlaeva ja vedas selle härgadega kahe kilomeetri kaugusele Hindu randa, kust alus oma meresõite alustas.

Oli küll ka mõlema laeva ehituskohale ligem Vanamõisa mererand, kuid seal oli madal vesi, ehk *riidalene eer* nagu kohapeal nimetatakse, mille tõttu oleks tulnud laeva vees veel kaugemale vedada. Hindu ja Tohvri randades aga ujus laev juba ühe oma pikkuse võrra kaldast kaugemale.

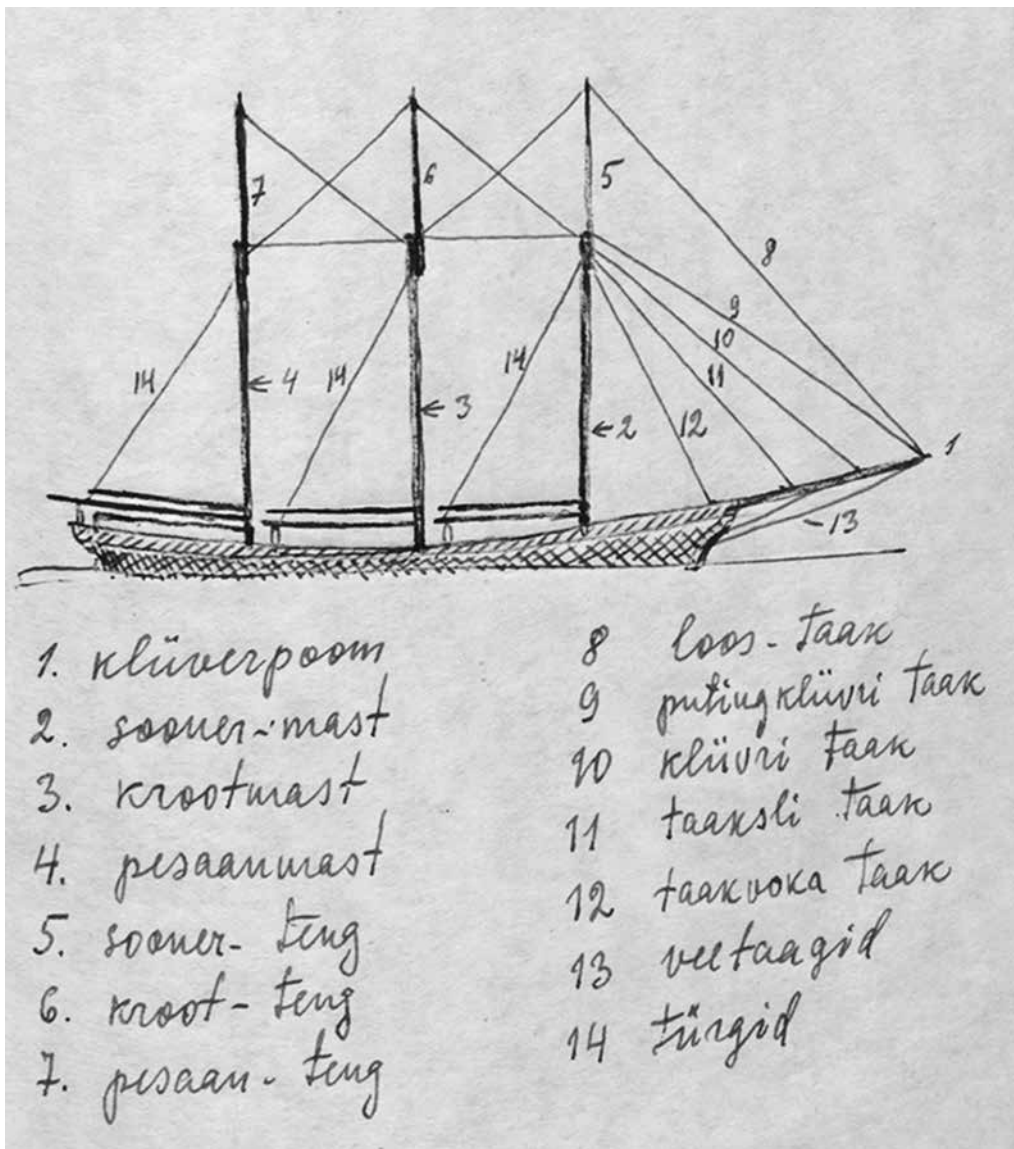
Suurte võrklaevade ehitamine jäi Emmaste rannas vähemaks ja lõppes pärast Esimest maailmasõda, kui nende asemele asusid mootorpaadid, millega kohalikud kalurid käisid kalastamas kaugemates randades.

⁶ Tärkma mehe J. Kivi luup Anna valmis 1871 ja Ado Nigu ühemastiline, 12 lasti kandev jaht Holman-Dago 1872. Kolm aastat hiljem ehitasid Hans Kaljo ja M. Pihel 20 lasti suure jahi Rosalia (Pao 2001: 24).

Laevajoonised



Joonis 12. Kahvelkuunari osad. Joonistaja Jegard Kõmmus.
Eesti Rahva Muuseumi kogu, ERM KV 174: 684.



- | | |
|----------------|----------------------|
| 1. klüverpoom | 8 loos-taak |
| 2. soomer-mast | 9 putingklüveri taak |
| 3. krootmast | 10 klüveri taak |
| 4. pesaanmast | 11 taakslit taak |
| 5. soomer-teng | 12 taakvoka taak |
| 6. kroot-teng | 13 veetaagid |
| 7. pesaan-teng | 14 turgid |

Joonis 13. Kahvelkuunari purjed ja otsad (köied). Joonistaja Jegard Kõmmus. Eesti Rahva Muuseumi kogu, ERM KV 174: 685.

Sillal olijate hüüete ja kätega vehkimiste peale heitsime me korraga pilgud üle reelingu. Kohe sai selgeks rootslaste ärevuse põhjus, mis nakatas otsekohe ka meid. Selgus, et laev vajub! Vabaparrast, mida ruumlastiga peab olema keskmiselt 80–100 sentimeetrit, polnud enam õieti ollagi, vesi hakkas juba varsti tekile tungima.

Kapteni esimene komando oli eest ketikasti luuk avada, sealt puksiiri pealt antav 4-tollise läbimõõduga avariipumba imev-vooliku ots alla anda ning alustada sissetunginud vee väljapumpamist. Võtsime selle luugi lahti, kuid sealt me vooliku otsa vette panna ei saanud, sest ketikasti põhi oli umbes laevaruumi pooles kõrguses, nii kõrgele aga ei olnud vesi veel tunginud.

Luuk suleti uuesti, sest võõr oli vajunud juba nii alla, et vesi tekile tungis. Laeval oli üks koht, kust puksiiri avariipumba vooliku oleks saanud alla kuni põhjani lükata ja see oli kesklaevas olev käsipumpade sott või püstšaht, umbes ühemeetrise läbimõõduga neljakandiline laudadest kast pumbatorude kaitseks. Et seda kasutada, oleks tulnud tekki auk raiuda või malmist pump maha monteerida või puruks lüüa ja sellest kohast imev-voolik alla lasta.

Pootsman tõi omal algatusel suure haamri ja küsis kaptenilt luba ühe pumba purustamiseks. Kapten selleks käsku ei andnud ja see jäi tegemata. Pumbasotist vooliku allaandmisest poleks mingit tulu olnud, sest nagu pärast selgus, ei oleks 4-tollise imev-vooliku töölepanek suutnud laeva veepinnale jäämisel suurt kaasa rääkida. Vee sissetungimise koht laeva korpuses oli selle vooliku läbimõõdust mitukümmend korda suurem.

Laev aga vajus. Umbes kümne minuti jooksul alates ajast, kui me vajumist märkasime, oli eestekil juba põlvist saati vett ja vesi tungis üle keskteki ahtriluugini. Kesktekil olles nägime, kui kapten tõi ahtrikajutist kaenlatäie laevapabereid ja heitis need ahtriluugi kõrval oleva Moosese sisse. Tüürimehega eesotsas hakkasid mehed ette pakile minema, mis oli veel kuival. Käsku selleks, mida edasi teha, keegi ei andnud ja seetõttu läksime ka meie pootsmaniga mööda reelingut ette pakile.

Arvasime, et ka kapten ahtrist ära tuleb, kuid kui me ette jõudsime, ei olnud teda kusagil näha. Eestekil oli siis juba ligi meeter vett, tagatekil ulatus vesi juba kajutinurgani ning Mooses ujus tagumise luugi kõrval.

Korraga hakkas laev silmatorkavalt kiiresti vajuma. Tüürimees ühes saarlasest madruse ja kokaga jooksid mööda reelingulatti parema parda kõrval seisva puksiiri pardale, pootsman, mina ja vanemadrus hüppasime vasaku parda ankru kraanpalgi otsast, mis oli kaile kõige lähemal, sadamasillale. Vaevalt olime kaile jõudnud, kui laev põhja vajus ja see toimus järgmiselt.

Kui laeva võõr oli eest reelinguni vette vajunud ning ahtritekk juba poole kajuti pikuselt vees, kaotas laev oma kandejõu kriitilise punkti ja algas laevahuku lõppvaatus. Sel momendil tuli tagant roolimaja külgukselt välja meie kapten, kes oli veel kord kajutisse läinud. Seekord olid tal süles enda uuemad riided, palitu ja ülikond, ning ta jäi selle kandamiga hetkeks sinna seisatama.

Meile paistis kai pealt selgesti ära, et laev juba kiiresti vajus ja sellepärast, teadmata, kui sügavale laev võib vajuda, hüüdsime me kooris kaptenile: “Mine ruttu paati, mine ruttu paati!” Kapten kahlas oma kandamiga Moosese poole, olles enne sinnajõudmist juba hargini vees. Oli ka viimane aeg, sest laev otse kadus tal jalge alt ära. Ta ei jõudnud enam isegi nagu kord ja kohus paati ronida, vaid heitis ennast rinnuli paadi servale, jalad jäid üle selle ääre rippu, kui laev alt ära läks.

Lahtiolevast ahtriluugist hakkas vesi kosena alla laevaruumi voolama, moodustades veekeerise. Nagu suures trehteris keerlesid vood luugiaugus suunaga laeva sisemusse. Veekeeris võttis Moosese ja tahtis seda luugist koos veega alla laevaruumi tõmmata, aga see ei mahtunud sealt alla minema. Luugiauk oli umbes 10 jalga pikk ja 7 jalga lai, Mooses aga 12 jalga pikk. Veeneel hoidis seda keset luugiauku, kusjuures umbes üks jalg paadist jäi luugiaugu mõlemast otsast üle. Mooses koos kapteniga, kelle jalad üle selle ääre rippusid, keerutas suure hooga luugiaugu kohal ringi.

Olen mitu korda teistelt kuulnud, samuti ise palju lugenud igasugustest laevahukkudest ja põhjavajumistest, kuid kõige selgema pildi saab sellest ainult oma silmaga nähes. Paljud laevahukud on toimunud avamerel ja nende kirjeldajad on pidanud veekeerisest pääsemiseks vajuvalt laevalt viimasel silmapilgul kiirustades eemalduma. Ohutusse kaugusesse jõudes võib laev aga olla juba vajunud ja hukkumist kaugelt pealt vaadates jäävad selle üksikasjad nägemata.

Sellel osal meie meeskonnast, kelle seas oli mul õnnestunud vajuvalt laevalt viimisel hetkel kuivade pükstega lahkuda, oli võimalik jälgida katastroofi üksikasju algusest lõpuni. Laeva agoonia toimus meie jalge ees, parras oli meist meetrit poolteist eemal. Purjeka vajumist nii ligidalt pealt vaadata ei ole mitte igapäevane, vaid harukordne ja traagiline vaatepilt, mis jääb meelde kogu eluks.

Meie Lootus oli vajudes nagu raskesti haige inimene või jooonu, kellel õiget tasakaalu ei ole. Nii hakkas ta vajudes, kui vesi ahtriluugist, mille luugikraed olid 60 sentimeetrit kõrged, sisse voolas, vaaruma ja värisema. Nagu surija enne surma hinge vaagub, nõnda tegi ka Lootus oma viimase hingetõmbe ja seda järgmiselt.

Laeva esimene luuk oli kinni, kaks presentu peal, need kiiludega kõvasti kinni kiilutud. Oli see õhk ainult luugikrae sees, mida võis olla 7–8 kuupmeetrit, või oli seda ka mujalt tulemas, aga vajumise momendil oli surve sees nii tugev, et nagu plahvatades viskas õhusurve esimese luugi lahti, käristades puruks tugevad kahekordsed presendid. Suur päästepaat oli esimese luugi peal kummuli, see viskus ühes luugiga mitu meetrit üles õhku, kust tagasi kukkudes veega täitus. Veepritsmeid ja vahtu aga paiskus kuni poolde masti.

Nõnda lahkus laevast viimne õhk ja ta jäi vaikselt põhja lamama kui surnu kunagi. Ainult selle vahega, et inimene, kui on kord viimased hingetõmbed teinud, neid enam kunagi uuesti tegema ei hakka, laev kui eluta asi saab seda aga mitu korda üle elada. Järgmisel kevadel, kui laev uuesti sõitma hakkas, sõitsin ka mina uuesti Lootuse peal. Pärast seda sõitis ta veel mitmed aastad ilma minuta, kuni 1941. aasta suvel tegi oma viimased hingetõmbed Pärnu jõe suus, kuhu ta põhja lasti, seekord meelega Saksa desandi takistamiseks. Sealt teda enam tervena üles ei võetud, vaid tassiti tükkhaaval laevateelt kõrvale.

Kui õhk esimese luugi lahti käristas, kobis kapten jalad paati ja kargas püsti. Mooses oli luugi kohalt ülemineva krootpoomi alla kinni jäänud. Vana oli krapsti nagu noor poiss poomi peal, ronis sealt krootpoomi mööda kajuti laele ja pani besaanvantide redelit mööda masti. Mees oli 62-aastane ja kaunis tüse, aga surmahirm kihutas tagant ja see andis talle poisikese väleduse.

Lootus vajus kaheksateistkümne jala sügavusse. Kapteni käsi oleks halvasti käinud, siis kui vesi oleks kas või jala võrra sügavam olnud. Aga seda oli seal täpselt nii palju, et vana ära pääses ja üsnagi kuiva nahaga, kui mitte arvestada jalgu, mis ta juba tekil märjaks tegi ja pärast üle paadiääre laskis liguneda.



Foto 15. Avarist purjelaev Lootus koos päästelaev Belosega Rootsi Gävle sadamas 20. detsembril 1933. Eesti Meremuuseumi kogu, MM F 1823/7.

Tegelikult oli laev juba siis põhjas, kui kapten ennast paadist püsti sai. Sügavama vee puhul poleks tal selleks aega olnud, vesi oleks paadi enne ära täitnud ja vana oleks ühes veekeerisega alla laevaruumi neeldunud. Vett oli seal kohas täpselt nii palju, et Mooses suruti tugevasti krootpoomi alla kinni, parras vaevalt mõni toll pealpool veepinda.

Kui meile kai peal selgeks sai, et laev enam ei vaju ja laevakerest enam õhumulle üles ei kerki, oli kapten juba pooltel teel saalingusse. Hüüdsime talle, et laev enam ei vaju, kapten jättis mastitormamise ja nähes, et ta elu tõesti enam hädaohus pole, hakkas pikkamööda tagasi alla kajutilaale tulema, sest ruhvi- ja kajutilaed jäid parasjagu veest välja.

Nagu koduta lapsed

Pärast laeva põhjavajumist olime kui lapsed ilma koduta. Vaatasime üksteise otsa, nagu küsides, mis see nüüd oli. Kõik sündis liiga kiiresti. Olime kõigest oma elamisest lahti, peale vanade tööriiete, mis kellelgi parajasti seljas juhtus olema. Kõigest hoolimata mõistsime, et see oli õnnelik õnnetus. Õnnelik selle poolest, et meeskond selle juures ise peaaegu kuivalt pääses, ehkki üle noatera oleks kapten veekeerisega alla laevaruumi läinud.

Olime kõik elus ja terved ning varsti hakkasid mehed tegutsema. Puksiiri peal olnud mehed said besaanvantide juurest kajutilaele ja sealt krootpoomi kaudu Moosese sisse, mis poomi alt lahti päästeti. Nad tõid kajutilaelt kapteni ühes Moosese sees olnud laevapaberitega kaile ja viisid meid, kail olnuid, ruhvilaale.

Kes järgneva algataja oli, ei mäleta, aga kusagilt sigines meeste kätte kirves ja varsti kõlasid ruhvi- ja hiljem ka kajutilaelt kirvehoobid. Augud raiuti eluruumide lagede nendesse kohtadesse, kus olid riidekapid, et päästa ligunemise käest vähemalt püha-päevariideid.

Seadusega oli ette nähtud, et laevahukkumise korral saab madrus 260 krooni kahjutasu, niinimetatud santsukoti raha. Seda raha oli varem mõnigi mees ka saanud, kellel laev jalgade alt ära vajus ja peremehel laevahukust nii palju vara üle jäi. Meil oli selle kotiraha saamine kahtlane, sest kui laev üles tõstetakse, mis oli tõenäoline, siis saame me ju oma asjad tagasi. Mida kauem need vees ligunevad, seda halvem on aga nende seisukord pärast kättesaamist ja sellepärast ei jäänud keegi kotiraha ootama.

Heaga poleks vana Utov meile mingit kahjutasu maksnud ja kohtu korras nõuda oli sel ajal keeruline. Kel kukkur, sel kohus ning sellepärast anti kajutilagedele kirvest. Riided, mis kappides rippusid, saime kohe kätte, aga et ka teisi asju, mis väljaspool riidekappe, kätte saada, tuli veel lagedesse lisaauke teha. Nii päästeti ära ka meeste kohvrid, mis olid kerkinud lagede alla, samuti koogitseti pootshaakide ja konksudega välja saapaid ning kingi.

Ma sain kätte oma säärsaapad ja kingad, jalas olid mul sel päeval naabrimehe Soome vildid, kuid uusi poolsaapaid, mis ma hiljuti Soomest olin ostnud, mul leida ei õnnestunud, ning need ligunesid vees kaks nädalat kuni laeva veepinnale tõstmiseni.

Taani tolli pealt oli meestel võetud mõni liiter piiritust. Ruhvi kohta oli sellest veel järel kolm pudelit, mis olid enne sadamasse jõudmist tollimeeste läbiotsimise puhuks ruhvi ära peidetud, sinna kuhu keegi heaks arvas, voodimadratsite sisse või kahekordse seinavooderdise vahele. Need pudelid õnnestus kätte saada ja siis võeti õnneliku pääsemise puhul "trepid".

Rahvast oli kogunenud kai peale murdu põhjaläinud laeva vaatama ja kui mehed piiritusepudelid kätte said ning nende sisu sadamas oleva veega lahjendades jõid – sealne vesi ei olnud soolane, sest seal suubus merre jõgi – plaksutasid sajad uudishimulikud seda nähes vaimustatult käsi kokku. Kai ääre pealt vaatasid seda pealt ka tollimehed, aga nemad ei ulatunud ja vist ei tahtnudki keelata, merehädaliste asi.

Teise suurema paadi, mis esialgu poolest saadik vett täis oli, seadsime jälle sõidukorda ning mõlemat paati kasutades toimetasime päästetud asjad kaile, kus me need hunnikutesse ladusime.