

<https://doi.org/10.3176/hum.soc.sci.1974.3.05>

H. PUSS

HIIDLASTE PURJELAEVANDUSEST

Käesoleva artikli koostamisel on põhiliste allikatena kasutatud Tsaari-Venemaa ja kodanliku Eesti laevaregistreid. Kõige rohkem on kasutatud 1900. aastast pärinevat, kuna see sisaldab peale laevade nimestiku ka kokkuvõtteid kogu Venemaa kaubalaevastiku kohta, mis võimaldab kindlaks määrata hiidlaste osa Vene Balti mere laevanduses. Hiidlaste purjekate nimekiri (tab. 6) seevastu on koostatud 1905. aasta registri põhjal, kuna 1905. aastal oli laevade arv kõige suurem. Kahjuks oli Esimese maailmasõja eelsete aastate iseloomustamiseks kasutada vaid 1911. aasta merekalendris leiduv Eesti laevade nimekiri. Kodanliku Eesti laevaregistritest on valitud esimene (1923. a.); 1930. aasta register, kus on fikseeritud seis 1. jaanuaril 1930, mis iseloomustab kõige paremini kriisieelset 1929. aastat; 1934. aasta register (seis 1. jaanuaril 1934) kriisiaastate lõpu iseloomustamiseks ning 1940. aasta register (seis 7. veebruaril 1940). Peale selle on kasutatud varem ilmunud kirjandust, Riikliku Etnograafiamuuseumi ainekogusid, autori välitööde materjale ja 1970. aasta ankeetküsitluse andmeid.

*

1868. aastal avaldas C. R. Jakobson raamatukese «Meie kaubalaevavägi Lääne meres». Selles selgitati neid majanduslikke võimalusi, mida rannaelanikele pakkus laevandus: «Võtame näituseks 1000 eesti kalameest Saaremaalt ehk mujal heidaksid ühte nõusse, igaüks paneks 24 rublat koku ja naad ehitaksid nende 24 000 rublaga 4 laeva männi puust, kellest igaüks 90 riia-säilitust ehk 200 tündrit suur oleks... Seesugune laev võib aastas kergel viisil 2000 rubla ehk $\frac{1}{3}$ jagu laevaehitamisse kapitalist sisse teenida, ja seda läbikaudu 10 kunni 11 aastat otsa. Kui nüüd õnnetused ehk muud asjad seda laevasõidu käiku ei sega ja terve tasu, mis tuleb, ühtepuhku sedasama värki uute laevade peale ära saaks kulunud, siis oleks 21 aasta järeel igal ühel seltsiliikmel kõige vähemalt üks seesugune laev omanduseks.»¹ Millist vahetut mõju see suure rahvaalgustaja pöördumine rannaelanike poole neile avaldas, pole teada. Toodud arvudes aga kajastub XIX sajandi teisel poolel valitsenud soodne majanduslik konjunktuur. Venemaa astumisega kapitalistliku arengu teele olid tekkinud eeldused laevanduse senisest kiiremaks arenemiseks ja mitme aastakümne jooksul läks see tõepoolest tõusuteed, kuigi mitte nii hoogsalt, nagu seda lihtsa aritmeetika põhjal võis ennustada.

Eestis algas purjekate ehitamine kõigepealt Riia lahe rannikul.² Järgnesid Saaremaa, Hiiumaa ja Eesti Põhjarannik.³ Hiiumaa talurahvas alustas suurte purjekate ehitamist 70-ndatel aastatel. Laevaehitus aga polnud hiidlastele varemgi võõras, sest sellega tegelesid juba varematest aegadest peale mõisnikud, kasutades talupoegade odavat tööjõudu. Hiiumaa oli tähtsaks laevaehituse keskuseks ilmselt juba enne Krimmi sõda. 1859. aastal oli Eesti sadamates registreeritud laevade hulgas 17 Hiiumaal ehitatud laeva. Eesti vanim laev oli 1842. aastal ehitatud «Lebed» (omanik Clayhills), suurim 1848. aastal ehitatud «Hiiumaa» (omanik E. Ungern-Sternberg). «Hiiumaa» oli väljast vaskplekiga vooderdatud

¹ C. R. Jakobson, *Meie kaubalaevavägi Lääne meres*. Tartu, 1868, lk. 7.

² H. Grünfeldt, *Eesti Kaubalaevastiku ülevaade 1861—1913*. «Laevandus» 1920, nr. 5/6, lk. 70; R. Kurg, *Rannalautritest ilmareredele*. Tallinn, 1965, lk. 6—7.

³ Kurg, lk. 6—9.

männipuust parklaev, mahutavusega 280 lasti.⁴ Mõisalaevade meeskonnaliikmed olid enamasti kohaliku rahva hulgast.⁵

Rändkalapüügiks olid hiidlased juba ammust aega ehitanud suuri, umbes 30 jala pikkusi paate — *võrklaevu*, millega veeti ka salakaupa Soomest ja Rootsist. Kaitseks lainete vastu kinnitati neile pikemate reiside puhul äärde *varilauad* ehk *varid*. Sõideti kompassi ja kaardita; meresõidule ohtlike piirkonnas kasutati vaid «väinakaarti» — puulatti sügavuse mõõtmiseks.⁶ Ühenduse pidamiseks mandri ja saarte vahel olid nn. uisu tüüpi ühemastilised tekita laevad, millel vahel ainult tagaosas leidus kajut meeskonna liikmetele. Sellistel laevadel veeti loomi ja küttepuid linnadesse, peamiselt Haapsalusse ja Tallinna. Meeskonnaliikmed — neid oli kaks kuni kolm — olid ühtaegu laeva osanikud, sadamatöölised (kuna nad ise ka laadsid ja lossisid), sageli ka ärimehed, kes Hiiumaalt ülesostetud kaubale pidid leidma võimalikult kõrget hinda maksva ostja. Hilisemast ajast mäletab rahvas ühe sellise laeva omanikuna kuulsat pillimeest Juhan Maakerit, hüüdnimega Torupilli Juss. Laevaga Tallinna sadamasse jõudnud, olevat ta kajutilael istudes torupilli mänginud, mis olnud heaks reklaamiks, nii et ta oma puulaadungist ikka enne teisi lahti saanud.⁷

Hiidlaste esimesteks suuremateks laevadeks olid 1876. aastal ehitatud kaljased «Kaiver» (105 br.-reg.-t) ja «Olga-Maria» (111 br.-reg.-t).⁸ On oletatud, et «Kaiver» osteti,⁹ kuid 1900. aasta laevaregistris on mõlema ehituskohana märgitud Emmaste Hiiumaal.¹⁰ Esimeste laevade juures andis end tunda ehituskogemuste vähesus: «Olga-Maria» oli liiga lühike ja lai, nii et talle ehitati hiljem Saaremaal Pihlalaial 15 jala pikkune tükk vahele; 1882. aastal Sõrul vette lastud «Loviisa» kuulas halvasti rooli, tekitas sõites ahtri taga keeriseid ja oli väikese kiirusega.¹¹ Kuid kogemused tulid peagi. XX saj. algul käisid Hiiumaa laevameistrid purjekaid ehitamas juba Noarootsis, Vormsis, Häädemeestel ja mujalgi.¹²

Esimesed laevad, millega hiidlased Läänemerest välja sõitsid, olid ehitatud Saaremaal. Nendeks olid 1882. aastal Triigi rannas valminud «Karl Strygmar» (registris Карлос Тригмар, 232 br.-reg.-t, omanikud A. Sõel, A. Kalju jt.) ja 1894. aastal ehitatud «Lootus» (430 br.-reg.-t, omanikud M. Kalju, J. Sõel, A. Veskis, G. Raud ja P. Onno).¹³ «Lootus» sõitis kapten P. Onno juhtimisel neli aastat Inglismaa ja Ameerika vahet, viibimata kordagi Läänemeres.¹⁴

Hiidlaste purjekate arv tõusis kiiresti. 1886. aastal oli Hiiumaal (koos mõisalaevadega) registreeritud 17 laeva, millest igapäev mahutas üle 25 lasti.¹⁵ Tegelikult aga oli hiidlaste osa purjelaevanduses juba siis tunduvalt suurem, sest paljud laevad, eriti suuremad, registreeriti algusest peale väljaspool Hiiumaad.

Laevaehitust soodustavate teguritena tuleks mainida seda, et XIX sajandi teisel poolel koondus Venemaal purjelaevade ehitus suurtest kaubanduskeskustest eemal asuvatesse randadesse, kus kohapeal leidis laevaehitusmetsa.¹⁶ Nii jäid ära pikad metsaveod, peale selle oli külades tööjõud odavam kui linnades. K. Valdemärs mainib laevaehitajate palgana

⁴ «Laevandus» 1937, nr. 2, lk. 40—42. Last — omaaegne mõõtühik = 2 t. (Толковый словарь русского языка. М., 1938.)

⁵ Sealsamas, lk. 42; KV (= Korrespondentide vastused Riiklikus Etnograafiamuuseumis) 105 (J. Kõmmus), lk. 429.

⁶ E. P a s t, Jooni Eesti mereasjanduse minevikust. Tallinn, 1935, lk. 82, 83; KV 105, lk. 434.

⁷ KV 105, lk. 428, 431—433.

⁸ P a s t 1935, lk. 86; KV 105, lk. 438, 439; Русский торговый флот. С.-Петербург, 1900, lk. 118, 119, 150, 151.

⁹ KV 105, lk. 438.

¹⁰ Русский торговый флот 1900, lk. 118, 199, 150, 151.

¹¹ KV 105, lk. 439.

¹² «Postimees» 16. VI 1906; EA (= Etnograafiline arhiiv Riiklikus Etnograafiamuuseumis Tartus) 74 (T. Võti), lk. 445, 461.

¹³ Русский торговый флот 1900, lk. 118, 119, 128, 129.

¹⁴ P a s t 1935, lk. 86.

¹⁵ Список судов Российскаго торговаго флота. С.-Петербург, 1886.

¹⁶ К. В а л д е м а р, Судостроение в Курляндии и Лифляндии. М., 1889, lk. 4

Riia lahe ääres 35—50 rbl. kuus.¹⁷ Hiiumaal ei olnud palgad 70.—80-ndatel aastatel arvatavasti kõrgemad. Sajandi lõpukümnendil teenisid purjekad aastas keskmiselt 30 protsenti, vahel aga 50—60 protsenti omahinnast tasa. Seega teeniti laev tasa 2—4 aastaga.¹⁸ Üks ehitatud netoregistertonn maksis seejuures keskmiselt 100 rubla.¹⁹ Laevaehitajatele tulid kasuks võrklaevade, väinauskude ja mõisalaevade ehitamisel saadud kogemused. Kuna Hiiumadal, Ristna ja Tahkuna lähedal ning Mardihansu lahes hukkus peaaegu igal aastal laevu, siis oli kohapeal odavalt või ka tasuta, kui ei kardetud seadusi rikkuda, saadaval mitmesugust purjekate varustust, nagu vante, plokkke, ankruid, ankrupille, kette, pumpi jm.²⁰ Suhteliselt kõrget tasu, käesoleva sajandi algusaastail näiteks kuni 50 kopikat tunnis,²¹ said elanikud merehädas olevate laevade päästmisel. Rahvas ise hindab päästetöödel teenitud raha ja «mereandide» tähtsust Hiiumaa purjelaevanduse algusaastail kõrgelt. «Just need, kes agarasti Näkmanis [Näckmansgrundil ehk Hiiumadal — H.P.] käisid, hakkasid hiljem puulaevu [puuveolaevu — H.P.] ehitama,» kinnitas põline Kõpu elanik, 1882. aastal sündinud Juhan Vool. Mihkel Jaago, üks esimesi tuntumaid laevaomanikke Hiiumaal, olevat jõukaks saanud Hiiumadalal hukkunud laevadelt korjatud vanaraua müügist.²² Võimalik, et teatud osa etendas ka salakaubavedu,²³ millega tegeldi kogu saarel.

Hiidlaste laevad vedasid kaupu Läänemerel, Murmanski rannikul, Põhja- ja Vahe-merel ning Atlandil. Suure tähtsusega oli hiidlastele turskade vedu Murmanskist ümber Skandinaavia Peterburi, kuna Venemaa õigeusklik elanikkond tarvitas soolaturksa eriti kevadel paastu ajal. Laevaomanikud pidasid tursalaadungit, mida veeti ilma pakendita ja laevaaruimi laadides jalgadega tihedasti kinni sõtkuti, uuele laevale kasulikuks, kuna arvati, et sool muudab puidu vastupidavamaks. Rohkesti vedasid hiidlased ka metsa Soome lahe sadamatest Inglismaale, Saksamaale ja mujale Euroopasse, samuti vilja.

Hiidlaste purjelaevanduse edukäiku ei põhjustanud mitte ainult soodsad olud kaugevedudel; senisest paremad võimalused avanesid ka rannasõiduks. XIX sajandi teisel poolel suurenes kiiresti Tallinnas elanike arv,²⁴ mistõttu seal vajati senisest rohkem küttepuid ja ehituspuitu. Hiiumaa mõisad laiendasid metsamaterjali väljavedu, laastates metsi valikuta teel, kus see töötas kõige kiiremat rahalist kasu. Eriti ulatuslikud metsatööd algasid pärast 1890. aasta suurt tormi, mis murdis saarel palju metsa. Tormi murtud puid müües olevat mõisnikud alles taibanud, kus peitub tõeline kullasoon. Tuulemuru hulgas aga leidus ka head materjali laevaehitajatele. Ajalehe «Postimees» erilisas ilmunud K. Kokla Hiiumaa olude kirjelduses märgitakse, et veel 1900. aastal oli Kõpu poolsaarel rohkesti tormi murtud puid koristamata.²⁵ Aga juba aastal 1906 kurdetakse «Postimehes» ka hoolimatult toimuva metsaraie üle: «Ta [Hiiumaa — H.P.] ilu — metsarikkus — kaob iga päevaga enam ja enam, muudab end kollaseks metalliks — kullaks — ja kaob mõisaomanike taskusse.»²⁶ Laastaval metsaraiel ei puudunud siiski ka positiivne toime: rannasõidupurjekate arv suurenes kiiresti; seoses laevaehituse, laevalaadimise ja metsaveo ning raietöödega paranes talurahva majanduslik olukord eriti Kõrgessaares, mis oli kõige metsariiklikam vald Hiiumaal.

Puuveolaevade laadimispaikadeks olid enamasti tavalised rannad, kus puudusid sadamasillad. Peamisteks neist olid Suurrand, Kauste, Luidja ja Öngu. Juhulaadimist toimus mujalgi.²⁷ Talvel randa veetud puud laaditi kevadel navigatsiooni alates vankritele,

¹⁷ Sealsamas, lk. 4.

¹⁸ P a s t 1935, lk. 164.

¹⁹ Sealsamas, lk. 173.

²⁰ H. P u s s, Rannaröövist Hiiumaal. «Eesti Loodus» 1973, nr. 8, lk. 484; KV 105, lk. 430, 431.

²¹ «Postimees» 16. juunil 1906.

²² P a s t 1935, lk. 65.

²³ V r d. K u r g o, lk. 7.

²⁴ R. P u l l a t, Tallinna ajalugu. Tallinn, 1969, lk. 36.

²⁵ «Postimehe» erilisa 1900, lk. 65.

²⁶ «Postimees» 8. veebr. 1906.

²⁷ E. V r a g e r, Hiiumaa ja hiidlased. Toronto, 1971, lk. 105; koguteose «Läänemaa» eriosa korrektuurpoognad. Säilitatakse ENSV TA Teaduslikus Raamatukogus.

millega sõideti vette paatide juurde. Paadid toimetasid puud laevadeni. Puude vedu maalt paatideni oli sageli naiste tööks. Paate juhtisid ja sõudsid mehed.²⁸ Laadimiskoha valikul oli tähtis, et merepõhi oleks küllalt kõva ja tasane. Savisel põhjal ei saanud hobust ja vankrit kasutada, sest nad vajusid sisse. Tülikad olid laadimistööd ka väga kivisel põhjal.

Tallinnas, Pärnus ja Riias vajati tänavate sillutamiseks kive, mida külluses leidsid Lääne-Eesti ja saarte kivistel randadel. Esimese maailmasõja eel ehitas K. Koppel (Hagaste k., Pühalepa) paruni endise *lustiluubi* (lõbusõidujahi) ümber kaubalaevaks, millega vedas Tallinna kive ja liiva. Kiviveoga tegeldi ka Emmastes ja Kassaris.²⁹

Venemaal kasutati laevade ehitamiseks peamiselt mändi, tamme ja kuuske. Parim laevapuu oli tamm, kuid et teda leidsid vähe, siis ehitati üleni tammest laevu harva. Musta ja Aasovi mere rannikul domineeris männi-tamme, Valge mere rannikul männi-kuuse segaehtus. Kaspia rannikul ehitati laevad põhiliselt männist.³⁰ Baltimaadel oli tamm suhteliselt haruldane ja seetõttu kallis. Teda kasutati vaid suuremate männipuust laevade täävi- ja kaarepuudeks.³¹ Nii oli see ka Hiiumaal. Laevaehituseks kõlbasid männid, mis olid kitsaste aastarõngaste ja hea kasvuga. Hiiumaal peeti sobivateks laevaehitusmetsadeks Nõmba, Kapastu, Kõpu, vähemal määral Tihu järvede ümbruse metsi.

Männipuit on tammega võrreldes pehme ja temast ehitatud laevakere polnud nii vastupidav. Pealegi on männid Baltimail asjatundjate arvates märksa pehmema puiduga kui Valge mere ääres ja mujal põhja ning ida pool.³² Eestis ehitatud laevade iga oli seetõttu suhteliselt lühike, vaatamata ehitustöö kõrgele kvaliteedile.³³ Euroopa klassiseltside³⁴ poolt said männipuust laevad kõrgeima klassi tavaliselt 6—7 aastaks, tammest laevad 12—18 aastaks, rauast laevad paarikümneks aastaks.³⁵ Kõrgete veohindade tõttu aga ei andnud see puudus end XIX sajandi teisel poolel tunda.

Vähesel arvul osteti purjekaid ka välismaalt.³⁶ Laevade ostmist välismaalt aga takistas kõrge toll, mille tõttu laeva eest tuli maksta peaaegu kahekordset hinda.²⁷

Andmed hiidlaste purjelaevade kohta aastal 1900 on esitatud tabelis 1. Nagu näeme, oli Kärddlas registreeritud 40 purjekat ja 1 aurik. Nii purjekate kui ka registreeritud laevade arvult üldse oli Kärddla Eesti sadamate hulgas neljandal ja Vene Balti mere sadamate hulgas seitsmendal kohal. (Tab. 1.)³⁸

36 Kärddlas registreeritud laeva omanikud elasid Hiiumaal, viis laeva olid «võõrad». Paljud hiidlaste laevad olid registreeritud Tallinnas, Kuressaares, Peterburis või Läti sadamates, seepärast ei saa Kärddla tähtsust laevade kodusadamana pidada kõige olulisemaks näitajaks; tõepärasema pildi hiidlastele kuulunud laevade arvust saame laevaomanike elukohtade põhjal. Võime sedastada, et kõigist Vene Balti mere sadamate registreeritud purjekatest elasid 65 omanikud Hiiumaal. Hiiumaal ehitatud laevu oli nende hulgas vaid 45 (69%), ülejäänuid oli enamik ehitatud Saaremaal. Välismaalt ostetud purjekaid 1900. aastal ei olnud.

Kogu hiidlaste purjelaevastiku tonnaaz oli 1900. aastal 4856 br.-reg.-t, mis laeva kohta teeb keskmiselt 74,7 tonni. See näitab, et hiidlaste purjekad olid suhteliselt väikesed.

²⁸ V r a g e r, lk. 105.

²⁹ KV 105, lk. 431; EA 74, lk. 451, 465, 453, 463.

³⁰ Русский торговый флот 1900, lk. XIX.

³¹ Sealsamas; Вальдемар, lk. 3; P a s t 1935, lk. 51.

³² Вальдемар, lk. 5.

³³ «Meie rahva kindlast tahtmisest ja hoolsast tööst annab selget näitust meie purjelaevandus, mis kõige kõrgemate tippudeni on jõudnud. Meie purjelaevade ehitusviis on peaaegu kõige parem maailmas, sest et purjelaevad, mis kaugele sõitude jaoks on ehitatud, . . . purjetavad hästi, kannavad palju koormat, ujuvad madalalt . . .» P a s t 1935, lk. 52.)

³⁴ Vene laevadele andis klassi tavaliselt Lloyd's Register of Shipping (Inglismaa), Germanischer Lloyd (Saksamaa) või büroo «Veritas» (Prantsusmaa). Vt. laevaregistrid.

³⁵ Вальдемар, lk. 3—4; Mere-kalender 1912. Kuressaare, 1912, lisa, lk. 2.

³⁶ «Русское судоходство» 1899, № 206, lk. 72.

³⁷ P a s t 1935, lk. 170; H. Piip, Vaated. Mere-kalender 1910. Kuressaare, 1910, lisa, lk. 6.

³⁸ Русский торговый флот 1900, lk. XVII, XX.

Tabel 1

Laevade arv Vene Balti mere sadamate järgi 1900. aastal

Sadam	Aurikuid	Purjekaid	Kokku
Riia	30	244	274
Peterburi	25	42	67
Tallinn	14	72	86
Pärnu	5	66	71
Vindavi (Ventspils)	6	43	49
Narva	2	47	49
Kärdla	1	40	41
Kuressaare	1	30	31
Liibavi (Liepāja)	16	20	36
Haapsalu	—	16	16
Kroonlinn	11	5	16
Sadam märkimata	3	25	28

(Vene purjekate tonnaaz Balti merel oli keskmiselt 133,5 br.-reg.-t.³⁹) Ulé 100 br.-reg.-t suurusi laevu (alla selle loetakse traditsiooni kohaselt väikesteks) oli 14, neist üheksa Hiiumaal ehitatud. Suurimaks laevaks oli krahv E. K. Ungern-Sternbergi parklaev «Andreas» (447 br.-reg.-t),⁴⁰ ms oli ehitatud 1895. aastal Suursadamas kohaliku laevameistri Peet Reha juhtimisel.⁴¹ Talumeeste suurimaks laevaks oli kuunar «Lootus», mille kohta andmed esitasime eespool. Vanimaks laevaks oli 1867. aastal Hiiumaal ehitatud ja 1891. aastal remonditud jahtlaev «Esepius» (29 br.-reg.-t, omanik T. Rütelmann Käinast).⁴² Laevade jagunemisest ehitusaja järgi annab ülevalaate tabel 2.

Tabelist ilmneb, et 70.—80-ndate aastatega võrreldes toimus laevaehitus sajandi lõpu-kümnendil hoogsamalt. Kuna sajandi lõpul olid Hiiumaa purjekad suuremalt osalt uued (keskmine vanus 8,4 aastat), siis järelikult olid nad ka heakvaliteedilised, kõlblikud igasuguse kauba veoks.

Laevade jagunemisest valdade järgi saame pildi tabelist 3.

Tabel 2

Tabel 3

Hiidlaste laevade jagunemine ehitusaja järgi

Laevade jagunemine valdade järgi sajandi lõpul

Ehitusaastad	Laevade arv
Kuni 1869	1
1870—1879	4
1880—1889	11
1890—1894	22
1895—1899	27
Kokku	65

Vallad	Laevu
Emmaste	24
Kõrgessaare	13
Käina	6
Pühalepa	7
Kärdla	2
Vald märkimata	7
Omanikke mitmes vallas	6
Kokku	65

³⁹ Русский торговый флот 1900, lk. XVIII.

⁴⁰ Sealsamas, lk. 82.

⁴¹ Ehitustöid juhatas algul Suurrannast (Kõrgessaare) pärit laevakapten, -meister ja -omanik Mihkel Jaago. Kui laeval kaared olid paika pandud, tekkis M. Jaagol mõisnikuga riid ja ta loobus tööde juhatamisest, pidades palka 1,5 rbl. päevas liiga madalaks. (P a s t 1935, lk. 68, 69.)

⁴² Русский торговый флот 1900, lk. 236.

Emmastet kutsusid hiidlased meremeeste vallaks. Käina ja Pühalepaga võrreldes leidis Emmastes kõikjal meremehi rohkesti, eriti palju oli neid aga lõunapoolsetes rannakülades. Seal võib vaevalt leida peret, kus minevikus poleks olnud ühtki meremeest. Käinas ja Pühalepas takistas laevaehitust ehitusmetsa vähesus. Oma osa etendas aga kahtlemata ka kord tekkinud harjumus tegelda mingi muu tööalaga.

Emmaste ülekaal laevade osas jäi püsima ka järgnevatel aastakümnetel.

1900. aasta laevaregistris on laeva ehituskoht märgitud nii, nagu laevaomanik seda heaks oli arvanud teatada. Paljudel laevadel on märgitud lihtsalt «Hiiumaa», Emmastel laevadel tavaliselt valla nimi. Siin tulevad ehituskohtade täpsustamisel appi rahva mälestused, mille kohaselt Emmaste peamisteks laevaehituskohtadeks olid lõuna pool Tärkma ja Sõru, põhja pool Haldi ja Ongu rand. Erinevalt Emmastest saame selle registri põhjal hea ülevaate laevaehituskohtadest teistes valdades. Kõrgessaares olid nendeks Ristna, Kalana, Suurrand, Mägipää, Luidja ja Paope, Käinas Vaemla ja Orjaku, Pühalepas Suursadam.

Orjaku ja Suursadam olid ka peamisteks purjekate talvitamispaikadeks, kuna mõlemas olid laevad hästi kaitstud jää surve eest. Suursadamas talvitas neid vahel mitukümmend. Ka Luidja ja Kärkla reidil talvitas mõnikord purjekaid.⁴³

15 hiidlaste purjekat kuulusid 1900. aastal üksikisikuile. Kõigil ülejäänutel oli kaks kuni viis osanikku, vahel rohkemgi. Suurimaks laevaomanikuks Hiiumaal oli E. Ungern-Sternberg, kel oli viis laeva. Kuna registris on antud vaid laevaomaniku perekonnanimi ja eesnime algustäht, siis on talunike hulgas suurimat laevaomanikku raske kindlaks teha, sest ühenimelisi leidis palju. Mõnedel laevadel ei ole kõiki osanikke märgitudki. Näib, et üle kolme kuni nelja laevaosa või paari laeva pole sajandivahetusel ilmselt kellelgi olnud. Sagedamini esinevad laevaomanike perekonnanimed on Pihel, Onno, Aron, Meiusi ja Hausberg. Nimed ja elanikkonnalt kogutud andmed näitavad, et ühe ja sama laeva osanikud olid sageli lähedased sugulased. Hiiumaa tuntumad kaptenid M. Jaago ja G. Teng olid 1900. aasta registri järgi mõlemad kolmes laevas osanikud.

Kõrgkonjunktuuri tingimustes asutasid mõisnikud vahel laevaühinguid koos talupoegadega. Ühe ajaleheteate kohaselt asutas krahv Ungern-Sternberg koos talupoegadega laevaühingu, mis osutus väga tulusaks ettevõtteks.⁴⁴ Koos talupoegadega tegutses ka Emmaste parun Hoyningen-Huene.⁴⁵ Juhtiv positsioon nendes ettevõtetes kuulus loomulikult mõisnikele.

Hiiumaa tuntumad laevameistrid olid XX saj. algul P. Reha Suursadamas, J. Sõel, P. Hausberg ja M. Mänd Emmastes, M. Jaago, J. Pihel ning Joosep, Jakob ja Peeter Lauri Kõpus.⁴⁶ Kõik nad olid ilma erihariduseta.

Hiidlaste purjekatel teenis 1900. aastal kokku 276 inimest, kusjuures ühe laeva meeskonna suurus oli keskmiselt 4,2 meest. Kuna kodusaare laevadel ei jätkunud kohti kõigile soovijaile, lahuti sageli juba poisikesena kodunt, et minna Pärnusse, Häädemeeste randa, Riiga või Tallinna *laevasantsu* otsima. Pärastise kaugesõidukapteni P. Kõmmuse viis isa, kui poiss oli 15-aastane, hobusega üle merejää Emmastest Muhu saarele Kuivastusse. Sealst alustas noormees, leivakott seljas ja 5 rubla teerahaks, jalgsi teekonda Riiga, kus oli kõige rohkem lootust laevas kohta leida.⁴⁷ Niimoodi alustasid paljud teisedki. Tsaarivene laevades olid palgad umbes kaks korda madalamad kui Lääne-Euroopa riikide või Ameerika laevades. Seepärast, kui noormees oli mereeluga harjunud, tekkis peagi soov hakata *jänkiks*, s. t. minna välismaa laevadele paremat teenistust otsima. Kuna välismaale sõiduks puudus tavaliselt raha, siis sõideti sinna enamasti salaja laeva sõepunkris või ketiruumis või põgeneti oma maa laevalt kuskil välismaa sadamas. Viimast moodust nimetati *hargamiseks* ehk *rotimängimiseks*. Paljud hiidlased on noores eas sõitnud Inglise, Ameerika, Hollandi, Saksa jt. riikide laevadel.

⁴³ Koguteose «Läänemaa» eriosa korrektuurpoognad.

⁴⁴ «Revalsche Zeitung», 18. (31.) Juli 1900.

⁴⁵ Русский торговый флот 1900, lk. 100.

⁴⁶ «Postimees» 16. juunil 1906.

⁴⁷ E. P a s t, Eesti meremees jutustab. Tallinn, 1938, lk. 97.

Alates XIX saj. 60-ndatest aastatest avati Eestis viis merekooli: 1864. aastal Heinastes, 1873. aastal Narvas, 1875. aastal Paldiskis, 1884. aastal Käsmus ja 1891. aastal Kuressaares.⁴⁸ Pole vist ühtki merekooli Eestis, kus hiidlaste poleks õppinud. Kõige rohkem suundus neid aga õppima Kuressaarde, mis oli kodule kõige lähemal.

Rannasõidupurjekate juhtidele piisas kolmekuulistel kursustel omandatud kipparitudustusest. Peale nende leidus veel «metskapteneid», kellele Veeteede Valitsus oli laevajuhtimise loa andnud pika merepraktika eest.⁴⁹ «Metskapten» tohtis vaid oma laeva juhtida.

Hiiumaal alustati laevaehitusega suhteliselt hilja, siis, kui maailmameredel pakkusid aurikud purjekatele juba tõsist konkurentsi. Hiidlaste «Lootus» sõitis Ameerikasse 70 aastat pärast seda, mil esimene aurik — purjekast ümber ehitatud, puukütell töötav ratasaurik «Savannah» — oli ületanud Atlandi.⁵⁰ Järgnevatel aastakümnetel suurenes aurikute osatähtsus kaugesõitudel aeglaselt, kuid järjekindlalt. XIX sajandi 90-ndatel aastatel olid purjekad peamiste mereriikide kaubalaevastikes veel arviliselt ülekaalus, kuid nende kogutonnaaž jäi juba aurikute omast maha.⁵¹ Vene kaubalaevastikus oli 1. jaan. 1900 709 aurikut (55,5% tonnaažist) ja 2242 purjekat (44,5% tonnaažist). Ainult Balti ja Valgel merel olid purjekad veel tonnaažilt ülekaalus.⁵² Moodsate aurikute meeskonnad olid suhteliselt väikesed: ühe suurima Vene auriku «Korea» veeväljasurve oli 6099,3 br.-reg.-t, seega tunduvalt rohkem kui kõikidel hiidlaste purjekatel kokku, laeva meeskonnas aga oli ainult 48 inimest⁵³ (hiidlaste purjekatel 276, nagu eespool nägime).

Peale selle olid auriku eelisteks sõltumatus tuule suunast, suurem kiirus ja paremad laadimis- ning lossimisvõimalused. Mida enam täiustati aurumasinat ja laeva konstruktsiooni, seda enam andsid need eelised end tunda. Sajandivahetusel suutis üks aurik pikematel sõitudel asendada juba kolme sama suure laadungiruumi mahuga purjekat.⁵⁴

Üheks peamiseks põhjuseks, miks purjekad pidid aurikute ees taanduma, oli viimaste märksa suurem tormikindlus. See oli ühtviisi tähtis nii laeva kui ka laadungi omanikule. Kui purjekas merel tormi kätte sattus, loobiti ümbermineku vältimiseks tekilaadung merre. Kõrgete mastide tõttu pöördus aga purjekas ka ilma tekilaadungita tormi käes kergesti kummuli. Et seda vältida, raiuti viimases hädas mastid maha ning lasti vrakil kuhugi randa triivida. Enamasti tähendas see laeva lõppu. 1899. aasta sügistalvel, kui Balti ja Põhjamerel olid tugevad tormid, hukkus neil viis kolme- ja üheksa kahemastilist purjekat (kokku 2930 br.-reg.-t), mis moodustas 6 protsenti Vene purjekate arvust Balti merel. Hukkunute hulgas oli kolm uut, 1897. aastal ehitatud laeva ja «Seksna» («Шексна»), hiidlaste suurimaid purjekaid. Viimase omanik ja kapten Onno, tüürimees ja üks madrus uppusid, viis meeskonnaliiget päästeti.⁵⁵ 1907. aastal hukkus 12 laeva, 7 said raskeid ja 34 kergeid vigastusi.⁵⁶ 1911. aasta merekalendis kurdetakse: «Otse kümned laevad on hukka saanud, kahjusaamisest kõnelemata. Suur õnnetuste arv, mis sel sügisel purjelaevadega juhtus, lõi suure hoobi ka purjelaevade usaldusele. Selgesti näis purjekate abita olek tormide käes, kuna aurulaevad neid hirmsaid looduse jõu avaldusi pea kõik vigastamata välja kannatasid.»⁵⁷

Käesoleva sajandi alguks olid laevaehitusmetsad 80-ndate aastatega võrreldes märksa hõredamaks jäänud. Puidu hind tõusis, merel aga langesid veohinnad aurikute konkurentsi tõttu.⁵⁸ Laevaehitus Baltimail hakkas kiiresti vähenema. (Tab. 4.)⁵⁹

⁴⁸ H. Piip, Pilk mereasjanduse oludesse. Mere-kalender 1909. Kuressaare, 1909, lisa, lk. 3; Meri Eesti elus. Tallinn, 1937, lk. 73; P a s t 1935, lk. 72.

⁴⁹ KV 105, lk. 14.

⁵⁰ W. C o n r a d, Erfinder. Erforscher. Entdecker. Leipzig-Jena-Berlin, 1972, lk. 36.

⁵¹ Sealsamas, lk. 36.

⁵² Русский торговый флот 1900, lk. III, XVIII.

⁵³ Sealsamas, lk. 16.

⁵⁴ C o n r a d, lk. 37.

⁵⁵ «Русское судоходство», 1899, № 202, lk. 149, 152, 153; № 206, lk. 71.

⁵⁶ Piip 1910, lisa, lk. 6.

⁵⁷ H. Piip, Läänud aasta. Mere-kalender 1911. Kuressaare, 1911, lk. 86.

⁵⁸ P a s t 1935, lk. 169.

⁵⁹ Piip 1909, lisa, lk. 4.

Tabel 4

Laevaehtus Baltimail aastail 1902—1907

Aastad	Ehitatud laevu	Neto-reg.-t
1902	40	6757
1903	21	4583
1904	18	3918
1905	5	754
1906	4	803
1907	4	700

Tabel 5

Hiidlaste laevade jagunemine 1911. aastal ehitusaja järgi

Aastad	Laevu ehitati
1900	10
1901	5
1902	6
1903	5
1904	2
1905	—
1906	1
1907	1
1908	2
1909	1
1910	—

üle 100 br.-reg.-t.⁶⁵ 1923. aastal, kui ilmus Eesti esimene laevaregister, oli hiidlastel vaid 31 purjekat (1828 br.-reg.-t). Neist oli pärast sõda ehitatud ainult 10 laeva.⁶⁶ Takistavalt mõjus Eesti laevaehtusele ehitusmetsa vähesus: Hiiumaal oli juba raske leida puid suuremate purjekate jaoks.⁶⁷ Saaremaal, kus varem olid ehitatud paljud hiidlaste laevad, leidis laevaehtuseks sobivat metsa veel vaid saare siseosades, kust vedu randa läks küllaltki kalliks.⁶⁸ Ehitusmetsa vähesuse tõttu olid puidu hinnad kõrged. Hinnatõusule aitas kaasa metsa müümine enampakkumise teel. Laevaehtusele ei tulnud kasuks ka valikraie keelamine. Laevaehtajatel tuli osta terved metsatükid, kus paratamatult leidis ka laevaehtuseks kõlbmatuid puid, mis tuli maha müüa sellele vaatamata, kas tingimused olid soodsad või mitte. Kohati esines väärtuslike laevapuude raiskamist. Nii näiteks saeti Kõpu majaka lähedal tee serva puhastamisel maha ja tükeldati paarsada laevaehtuseks sobivat mändi.⁶⁹ Lisaks neile kohapealsetele ebasoodsatele tingimustele tuleb mainida, et purjelaevandus läks 20-ndatel aastatel juba kogu maailmas kiiresti vastu oma lõpule. Seda ei suutnud peatada ka purjekate varustamine abimootoriga.

Pärast sajandivahetust jätkus laevade arvu suurenemine mõne aasta jooksul, kuna ehitatavate laevade arv langusele vaatamata suutis katta vananemise ja õnnetuste läbi käigust väljalangevate laevade oma. Laevade arv hakkas vähenema aastail 1904—1905.⁶⁰ Aastail 1900—1903 lasti Eestis igal aastal vette 10 laeva, 1904. aastal 12, ajavahemikul 1905—1913 aga maksimaalselt 4 laeva aastas, kusjuures mõnel aastal ei valminud ühtki laeva.⁶¹

Hiidlastel oli 1905. aastal 73 laeva (5609 br.-reg.-t), seega 7 laeva rohkem kui sajandivahetusel.⁶² Kuid langus algas paratamatult siingi. 1911. aasta Eesti laevade nimestikus on hiidlastel juba vähem—68 laeva. Uusi laevu on nende hulgas vähe.⁶³ (Tab. 5.)

Esimese maailmasõja ajal sai hiidlaste purjelaevastik tugevasti kannatada. Osa laevu hukkus sõjategevuse tõttu, osa langes sakslaste kätte. Palju laevu rekvireeriti tsaarivalitsuse poolt ja uputati sakslaste dessandi takistamiseks väinadesse ja sadamassuudesse.⁶⁴

Pärast sõda oli Eesti laevaehtusplatsidel kohati näha vilgast ehitustegevust. Loodeti «heade aegade» tagasitulekule. Hiiu maal oli 1920. aasta suvel ehitamisel ja ümberehitamisel seitse purjekat, neist üks

⁶⁰ Piip 1910, lisa, lk. 6.

⁶¹ Grünfeldt, lk. 70.

⁶² Русский торговый флот. Список судов к 1 сентября 1905 г. С.-Петербург, 1906.

⁶³ Mere-kalender 1911. Tallinn, 1911, lk. 161—180.

⁶⁴ EA 74, lk. 451.

⁶⁵ R. Walter, Laevaehtuse ülevaade. «Laevandus» 1920, nr. 5—6, lk. 74.

⁶⁶ Eesti Vabariigi laevade register 1923.

⁶⁷ Walter, lk. 75.

⁶⁸ Sealsamas.

⁶⁹ Sealsamas.

Laevad, mille omanikud elasid 1905. aastal Hiiumaal

Laeva nimi	Taglase tüüp	Maste	Brt.-reg.-t	Ekipaaz	Ehitusmaterjal	Ehitusaasta	Ehituskoht	Kodusadam	Omaniku elukoht	Omanik
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
							Purjekad			
Ada	kaljas	3	158,83	7	puu	1904	Hiiumaa	Kärdla	Hiiumaa	S. Teng ja Ko
Adam	kuunar	2	134,70	7	mänd	1900	Kärdla	"	Kärdla	parun E. R. Ungern-Sternberg
Aita	kaljas	2	35,98	4	tamm-mänd	1900	Saaremaa	"	"	parun E. R. Ungern-Sternberg
Alba	"	2	27,23	3	"	1901	"	Kuussaare	Käina (H)	P. Elmi, J. Elmi
Alide	"	3	175,66	7	"	1902	Hiiumaa	Kärdla	Hiiumaa	S. Teng
Amuur	"	2	97,01	5	mänd	1902	Mardihansu (H)	"	"	M. Aljas, S. Mänd, J. Mardi, M. Kessel, P. Laur, M. Jaago, S. Tamm, S. Kiris
Anna	kuunar	2	45,58	3	mänd	1890	Suurrand (H)	"	"	S. M. Raud
Delfiin	kahvelkuunar	2	24,01	3	"	1897	Hiiumaa	"	"	J. Teekel, T. Under, V. Kaptein
Dido	"	2	125,1	6	"	1899	"	Liepāja	"	M. Maadik
Dreifus	kaljas	2	35,64	4	"	1900	Saaremaa	Kärdla	"	P. ja A. Risti, J. ja P. Elmi, L. Tomasova
Eduard	"	2	23,44	3	"	1879	Emmaste (H)	"	Emmaste (H)	P. Onno
Ekvaator	kuunar	2	65,15	4	puu	1895	Käina (H)	"	Käina (H)	P. Pork, J. Steinberg, J. Sergio, F. Krivik (Kraavik?)
Ella	"	2	34,73	4	tamm-mänd	1900	Saaremaa	Kuussaare	Hiiumaa	J. Aavik parun E. E. Ungern-Sternberg
Elk	kaljas	2	36,56	4	mänd	1884	Hiiumaa	Kärdla	Suuremõisa (H)	S. Teng, S. Aron, J. Volens, J. Remmel
Emmanuel	kahvelkuunar	2	162,46	6	tamm-mänd	1891	Saaremaa	Liepāja	Hiiumaa	J. Vesiingi, A. Vesmes
Erna	kaljas	2	44,50	4	mänd	1905	Emmaste (H)	Tallinn	Emmaste (H)	T. Rütteilmann
Esepius	jaht	1	29,33	3	"	1879	Hiiumaa	Kärdla	Männamaa (H)	parun E. Ungern-Sternberg ja Ko
Eva	kuunar	2	57,22	4	"	1892	Kärdla	"	Kärdla	S. Puumeister
Greta	kaljas	2	34,69	3	"	1900	Ongo (H)	"	Käina (H)	S. Madrus, P. Timmelmann, N. Puumeister

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Hemma	kaljas	2	57,86	4	mänd	1901	Hiiumaa	Kärdla	Hiiumaa	parun K. O. Stackelberg, P. Piku, P. Jõe
Hermes	"	2	35,43	4	"	1896	Vaemla (H)	Tallinn	"	parun N. N. Hoyningen-Huene, P. Toompuu (Tomn), M. Mari-puu (Mapun)
Herta	kahvel-kuunar	2	60,24	5	"	1892	Kuressaare	Kärdla	"	M. Põld, P. Kastein, P. Kivi, I. Jõe
Johanna	kaljas	2	35,47	4	"	1901	Käina (H)	Tallinn	"	P. Aunapuu (Aunay), P. Meiu-si, M. ja K. Engso
Julius	jaht	1	26,46	3	"	1893	Hiiumaa	Kärdla	"	E. Klaas (Клясс), M. Quaden-stern
Jupiter	kahvel-kuunar	2	63,31	4	"	1899	Vormsi	"	"	Jaago, S. Juhe
Kalev	kaljas	2	39,81	3	"	1895	Saaremaa	"	"	parun E. R. Ungern-Sternberg
Kalvin	kuunar	2	92,11	5	"	1891	Mägipää (H)	"	"	M. Saul
Koidula	"	3	280,15	8	"	1891	"	"	"	S. Leisberg ja Ko
Korall	kaljas	2	33,58	4	"	1899	Emmaste (H)	"	Käina (H)	T. Rüttelmann
Korintus	kuunar	2	92,86	5	puu	1895	Ristna (H)	"	Kõrgessaare (H)	J. J., P. ja P. Pihtel, J. Roos ja J. Põllu (Пялло)
Leida	kahvel-kuunar	2	41,72	4	tamm-mänd	1901	Saaremaa	"	Hiiumaa	T. Ounapuu, A. Koppel, J. Mähe, P. Kruuse
Lilli	kaljas	2	48,14	4	mänd	1900	Käina (H)	"	Käina (H)	J. Mardi, M. Hanslep, P. Uus
Linda	"	2	62,15	4	"	1900	Läänemaa	"	Kõrgessaare (H)	S. Aron, P. Pihtel, J. Voolens ja Ko
Linde	jaht	1	73,11	3	"	1898	Emmaste (H)	"	Emmaste (H)	T. ja P. Koolmeister, P. ja I. Kubja, P. ja J. Halberg (Гальбер)
Lootus	kaljas	2	142,77	6	"	1900	Kõrgessaare (H)	"	Kõrgessaare (H)	S. ja T. Aron, J. ja J. Poll (Поль) ja Ko.
Ludmilla	kaljas	2	38,28	3	tamm-mänd	1900	Saaremaa	"	Emmaste (H)	P. Ella, I. Muuda, I. Takis
Lurana	"	2	123,32	5	mänd	1900	Hiiumaa	"	Kõrgessaare (H)	M. Jaago, A. Jogi, J. Kiris, S. Aron, P. Aun
Mailand	"	2	28,14	3	"	1900	Emmaste (H)	"	Emmaste (H)	P. J., ja S. Meiusi ja P. Põllu
Maria-Amalia	"	2	29,00	3	"	1892	Hiiumaa	"	"	A. Haldrik (Гальрик)
Möve	kuunar	2	109,21	7	tamm	1871	Taani	Kroonlinn	"	P. Leisberg, A. Oisk (Ойск)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Neu-Elise	kaljas	2	43,15	4	tamm-mänd	1891	Saaremaa	Kärdla	1) Emmaste (H) 2) Saaremaa	J. Penno P. Jõe
Nikolai	"	2	24,75	3	mänd	1898	"	"	Hiiumaa	R. Graumann
Nikolai	kuunar	2	44,05	4	puu	1889	Paope (H)	"	Emmaste (H)	J. Onno
Palm	kaljas	2	97,02	6	mänd	1900	Hiiumaa	"	Hiiumaa	parun E. Ungern-Sternberg
Pandora	"	2	73,88	5	"	1900	Käina (H)	"	Käina (H)	P. Olmann
Rex	kuunar	3	236,86	8	"	1903	Ristna (H)	"	Kõrgessaare (H)	S. Aron
Ricahrd	kahvel- kuunar	2	33,13	4	puu	1873	Saaremaa	Tallinn	Emmaste (H)	P. Põllo, P. Meiusi
Rosine	kaljas	2	35,90	4	mänd	1903	Emmaste (H)	"	"	A. Pumber, M. Pöitel (Рейталъ) J. Kersen
Rota	kuunar	2	99,34	6	"	1892	Suursadam (H)	Kärdla	Suuremõisa (H)	krahv E. E. Ungern-Sternberg
Salme	kahvel- kuunar	2	32,01	3	"	1895	Saaremaa	"	Käina (H)	J. Kaev
Salmi	"	2	26,49	2	"	1895	Vormsi	Haapsalu	"	V. Sooba (Сооба), Polmann
Sekstant	kaljas	2	94,66	5	"	1892	Hiiumaa	Kärdla	Hiiumaa	M. Aljas, M. Volens, J. Mardi, P. Lauri, P. Vilt
Serjoža	kuunar	2	52,00	4	"	1886	"	Tallinn	"	S. Turu (Туро), J. Vähi, J. Lippa
Sidonia	kahvel- kuunar	2	29,11	3	"	1897	Saaremaa	"	Käina (H)	I. Sergo, S. Vähejaus, P. Jaak- son
Signe	kaljas	2	51,25	4	"	1903	Sõru (H)	Kärdla	Emmaste (H)	parun A. Hoysingen, J. Söel, J. Sarap
Sigtuna	kuunar	2	112,69	5	"	1893	Mägipää (?) (H)	"	Kõrgessaare (H)	P. Pihel, M. Valk, V. Leper (?)
Simson	kaljas	2	99,80	5	mänd	1902	Ongu (H)	"	Käina (H)	S. Vanaselja
Sirrus	jaht	1	30,28	3	"	1903	Käina (H)	"	"	J. Vanaselja, J. Hanslep (Ганс- лер), J. Mäns
Stella	kahvel- kuunar	2	50,64	3	puu	1897	Heinaste	Pärnu	"	V. ja M. Rütelmann, K. Kaar
Styggmar II	kuunar	3	235,04	8	mänd-tamm	1902	Saaremaa	Kuressaare	Emmaste (H)	M. Kalju, P. Onno, T. Leisberg
Sulgam	kaljas	2	117,10	6	tamm-mänd	1902	"	"	"	S. Onno, I. Aunapuu
Svalbe	"	2	43,25	4	"	1902	"	"	Hiiumaa	P. Ella, I. Valton, M. Treisalt
Tasuja	kahvel- kuunar	2	29,50	3	mänd	1896	Hiiumaa	Haapsalu (H)	Emmaste (H)	T. Viitra, P. Ella, P. Stein, J. Leiba

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Totus	kaljas	2	50,21	4	mänd	1891	Soome	Kärdla	Emmaste (H)	J. Söel (Coеля)
Totus	"	2	26,41	3	"	1900	Hiiumaa	"	"	M. Pöitel, P. Süld
Toutos (Töotus?)	"	2	40,60	4	"	1899	Öngu (H)	"	Käina (H)	T. Vanaselja
Uko	kahvel- kuunar	2	147,73	6	mänd-tamm	1902	Saaremaa	"	"	T. Vanaselja
Vega	kuunar	2	61,72	5	mänd	1902	Suursadam (H)	"	Suuremõisa (H)	krahv E. E. Ungern-Sternberg
Venera	"	2	178,00	7	tamm-mänd	1903	Suurrand (H)	"	Kõrgessaare (H)	S. Aron, J. ja J. Pall, M. Jaago, S. Lun (Лун), P. Vilt, P. Brenkel, A. Jõggi, J. Kiive
Wiedemann	"	2	28,47	3	mänd	1890	Orjaku (H)	"	Emmaste (H)	T. Pöld, M. Kaevand, J. Maaker
Nordenskjöld	"	2	295,71	10	raud-puu	1879	Rootsi	Tallinn	1) Hiiumaa 2) Peterburi	Pöitel, J. Toom I. Sõnberg
Progress	"	2	60,87	6	raud	1895	"	Kärdla	Suuremõisa (H)	krahv E. K. Ungern-Sternberg

Tabel 7

Hiidlaste purjelaevastik aastail 1900—1940

	1900. a.	1905. a.	1911. a.	1923. a.	1930. a.	1934. a.	1940. a.
Purjekate arv (koos mootorpurjekatega)	65	73	68	31	43	42	21
Neist Kärldlas registreeritud	36	52	39	6	3	1	2
Ehitatud Hiiumaal	45	45	...	15	16	17	10
Tonnaaz (br.-reg.-t)	4856	5609	...	1828	3246	3606	1317
Ühe laeva keskmine tonnaaz	74,7	76,7	...	58,9	75,4	85,8	62,7
Üle 100 br.-reg.-t suurus	14	17	...	5	8	10	3
Mootorpurjekaid	—	—	...	—	2	6	12

Tabel 8

Laevade jagunemine valdade järgi Hiiumaal aastail 1923—1940*

	1923. a.	1930. a.	1934. a.	1940. a.
Emmaste	17	18	20	15
Kõrgessaare	5	4	2	1
Käina	6	13	6	4
Pühalepa	2	3	5	—
Kärldla alev (linn)	—	—	3	1
Omanikke mitmes vallas	—	4	3	—
Vald märkimata	1	1	3	—

* Andmed 1900. aasta kohta esitasime eespool. 1905. ja 1911. aasta nimekirjades on paljudel laevadel vald märkimata, mis pildi laevade jagunemisest valdade järgi muudab ebaselgeks.

Hiidlastel läks mootorite muretsemine õige visalt (tab. 7). Sõjajärgne ehitushoog rauges, kui 1923. aastal puhkes majanduskriis, ja edaspidi toimus uute purjekate ehitamine Hiiumaal kuni Teise maailmasõjani aeglaselt.

Huvitav, et 1929.—1933. aasta majanduskriisi ajal langes hiidlaste purjekate arv vaid ühe laeva võrra, purjekate kogutonnaaz aga tõusis märgatavalt ja juurde muretseti uusi mootorpurjekaid. Sama toimus kogu Eesti kaubalaevastikuga. Samal ajal kui pooled meremehed olid tööta ja prahid olid kriisieelse ajaga võrreldes poole võrra vähenenud,⁷⁰ tõusis kaubalaevastiku tonnaaz 77 107 br.-reg.-tonnilt 1930. aastal⁷¹ 127 334 br.-reg.-tonnile 1934. aastal.⁷² Nähtavasti oli selle põhjuseks laevaomanike ärvaim. Samal ajal kui kelvemaad laevaomanikud olid sunnitud laevu müüma, soetasid need, kes konkurentsis peale jäid, kriisiaegseid madalaid hindu kasutades rohkesti laevu juurde, et neid majanduskriisi lõppedes käiku lasta.

30-ndate aastate teisel poolel ei suutnud purjekate ehitus Hiiumaal, nagu üldse Eestis, enam katta nende väljalangemist vanuse ja laevaõnnetuste tõttu. Hiidlaste purjekate arv langes aastail 1934—1940 kiiresti 42-lt 26-le ja tonnaaz 3606 br.-reg.-tonnilt 1317-le. Laevaehituse vähenemine tähendas ühtlasi kogu purjelaevastiku vananemist. Hiidlaste purjekate keskmine vanus 1940. aastal oli 17,8 aastat, mis on männipuust laeva kohta

⁷⁰ P a s t 1935, lk. 211; K u r g o, lk. 12.

⁷¹ Eesti laevade register. Tallinn, 1930, lk. 124.

⁷² Eesti laevade register. Tallinn, 1934, lk. 111.

kõrge. Purjelaevanduse languse põhjused kahe maailmasõja vahel olid üldiselt samad, mis enne Esimest maailmasõdagi. 1937. aastal kirjutati ajakirja «Laevandus» veergudel: «Arvestades puulaeva võrdlemisi lühikest iga, leiame, et meie rannasõidu purjelaevastik koosneb suuremalt osalt vanadest laevadest, millistest enamus juba lähemate aastate jooksul vanaduse tõttu tegevusest välja langeb. Kui aga arvestada ka laevade hukkumisi ja seda, et nende juuresoetamine nii ostude kui juurdeehituse läbi viimasel ajal peaaegu seismas on, siis peame konstateerima, et meie rannasõidu purjelaevastikku ootab tulevikus kõdunemine ja häving.» Põhjusena mainitakse vähest tasuvust, mis ei võimalda summade kogumist uute laevade muretsemiseks.⁷³ Kuigi kriisiaastatega võrreldes oli olukord mõnevõrra paranenud, peeti normaalseks sissetulekuks 10 protsenti kapitalist, mis oli keskmiselt kolm korda vähem kui purjelaevanduse hiilgeajal.⁷⁴ Teadmine, et laev end alles kümne aastaga tasa teenib, ja sedagi vaid siis, kui ei saabu majanduskriisi ega juhtu laevaõnnetust, ei võinud talumeest, ammugi mitte aga rikat aurikute omanikku õhutada uusi purjekaid ehitama. Kaugesõidus pakkusid kõrgemad veohinnad paremaid teenimisvõimalusi, kuid aurikute ja mootorlaevade konkurentsi tõttu oli purjekate osatähtsus seal väike.

*

Hiidlastele kuulub teatud osa ka Eesti aurulaevanduses. Perekonnanimed Sergo, Oengo, Teng, Meiusi, Onno jt. kodanliku Eesti laevaregistrites osutavad laevaomanike Hiiumaa päritolule. Purjekaga võrreldes oli aurik, olgugi välismaalt ostetud «vanaraud» — peamiselt viimasest kodanliku Eesti aurulaevastik koosneski —, tulutoovaks ettevõtteks. Nende ostmine käis aga talunikest laevaomanikel, kelle sissetulekust suurem osa kulus perekonna ülalpidamiseks, üle jõu. Kogu aurulaevastik, mis isegi kriisiaastail suurenes, ei väikese arvu jõukate laevaomanike valduses. Hiidlased, kel oli õnnestunud nende hulka pääseda, asusid alaliselt linnadesse elama. Suurimaks Hiiumaalt pärit laevaomanikuks oli Gustav Sergo, kes 1940. aasta laevaregistri järgi oli 13 auriku osanikuks.

Kuna aurulaevastik kiiresti suurenes, siis ei kajasta Hiiumaa purjelaevanduse saatus enam meresõidu kui elatusala osatähtsuse muutumist saare majandusel. Järjest enam hiidlasi otsis teenistust aurikutel, mille omanikud elasid väljaspool Hiiumaad. Seepärast tõusis meremeeste protsent elanikkonna hulgas kuni 1929.—1933. aasta majanduskriisini järjest, vaatamata paljude purjekate hukkumisele Esimese maailmasõja ajal. Kodanliku Eesti lõpul oli meremeeste osatähtsus Hiiumaa töötavas rahvastikus suurem kui kuskil mujal Eestis, kui mitte arvestada väiksemaid piirkondi, nagu Sørve, Kihnu ja mõned teised. Meremeeste väljaspool kodu teenitud rahasummad olid tähtsaks lisandiks sellele, mida andis kehv põllupind või rannaäärne kalapüük, kuigi palgad Eesti laevades, nagu nad olid olnud Tsaari-Venemaa omadeski, olid madalaimaid Euroopas.

Meresõit oli eriti levinud väikemaomanike hulgas. 40 protsenti meremeestest oli pärit perekondadest, kel maad oli 1—10 ha. Kogu vajaliku vilja said oma põllult ainult 21,8 protsenti meremeeste perekondadest.⁷⁵ Väikemaomanikul oli merele siirdumine suhteliselt kerge, sest ta väikesel põllulapil suutsid naised ja alaealised kogu töö ära teha. Merele mindi enamasti 16—20-aastaselt. Üksikud läksid juba 12-aastaselt laeva kokapoisiks. Need, kes sattusid varakult kaugesõitu, jäid talutöödest täiesti eemale. Ajutiselt kodus viibides võisid nad naise aidata vaid lihtsamatel töödel. Tänapäeval võib seetõttu hiidlaste vanema põlvkonna hulgas kohata mehi, kes kunagi elus pole kündnud ega külvanud. Sõit rannalähedastel liinidel («lambapesuvees») võimaldas kodustest töödest rohkem osa võtta. Rannasõidupurjekas tegi suve jooksul keskmiselt kümme reisi saarte ja Tallinna vahel. Navigatsioonihooaeg algas mais. Jaanipäevast jäid purjekad Hiiumaa lahtedesse seisma ja meremehed abistasid naisi heinateol, lõikusel ja rehepeksul. Sügise poole tehti jällegi mõned reiseid.⁷⁶

⁷³ «Laevandus» 1937, nr. 9, lk. 162.

⁷⁴ Koguteose «Läänemaa» eriosa korrektuurpoognad.

⁷⁵ 1970. a. ankeetküsitluse andmed.

⁷⁶ Koguteose «Läänemaa» eriosa korrektuurpoognad.

Käesoleva autoril on mõnigi kord tulnud kuulata väiteid, et popsid olevat Hiiumaal isegi «rikkamad» olnud kui talupojad, sest neil olnud laevad. Emmastes märkis üks vestleja irooniamauguliselt, et popside elu olevat tõepoolest väga raske olnud: nemad, vaesekesed, olevat pidanud kaptenieksami kallal higistama, talumees aga vaadanud vaid, et vagu sirge tuleks. Tegemist on näitega sellest, kuidas mineviku üle otsustatakse vahel just nende nähtuste põhjal, mis oma erandlikkuse tõttu paremini on meelde jäänud. Kõigile popsidele laevakohti mõistagi ei jätkunud; nendest aga, kes merd sõitsid, jõudsid vaid vähesed laevajagude ja kaptenipaberiteni.

Eesti NSV Teaduste Akadeemia
Ajaloo Instituut

Toimetusse saabunud
20. XI 1973

X. ПУССЬ

О ПАРУСНОМ ФЛОТЕ ХИЙУМААСЦЕВ

Резюме

В России во второй половине XIX века строительство парусников сконцентрировалось на побережье в стороне от больших портовых городов, где были в наличии строительный лес и дешевая рабочая сила (крестьяне). На о. Хийумаа строительству парусников способствовали также частые кораблекрушения вблизи западного побережья острова, в результате чего по дешевой цене можно было приобрести различное снаряжение для парусников. Зарождение парусного флота хийумаасцев относится к 70-м годам XIX века, когда крестьяне построили первые парусники водоизмещением свыше 100 бр. рег. т. (Ранее этим в какой-то мере занимались помещики. Во владении крестьян находились лишь одномачтовые каботажные парусники, на которых в города и прежде всего в Таллин возили живой скот и древесину). В 1900 году на Хийумаа (в Кярдла) был зарегистрирован 41 корабль. По количеству зарегистрированных судов Кярдла занимал четвертое место среди эстонских портов и седьмое среди российских портов на Балтийском море. Многие суда хийумаасцев были зарегистрированы вне о. Хийумаа — в Таллине, Курессааре, Петербурге, в портах Латвии. Парусников, чьи владельцы жили на острове, насчитывалось всего 65 (вместе — 4856 бр. рег. т.). Средний тоннаж одного парусника равнялся 74,7 т, т. е. размеры их были сравнительно невелики (средний тоннаж русских парусников на Балтийском море был 133,5 т).

После 1905 года, когда у хийумаасцев было 73 судна (5609 бр. рег. т.), количество парусников и их тоннаж на о. Хийумаа, как и в других прибалтийских землях, стали уменьшаться. Причиной послужили конкуренция пароходов и рост цен на древесину. Много парусников было уничтожено во время первой мировой войны. После войны начался медленный рост количества парусников и их тоннажа, который продолжался до второй половины 30-х годов. Затем последовал относительно быстрый спад, так как судостроение не поспевало восполнять потери, возникавшие вследствие обветшания судов и кораблекрушений. Главной же причиной оставалась конкуренция пароходов и моторных судов. Лишь немногие богатые судовладельцы — хийумаасцы могли купить пароходы, затем они обычно переезжали в города и их связи с родным островом прерывались.

Так как паровой флот Эстонии увеличился, судьба хийумааского парусного флота не повлияла на значение мореходства в хозяйственной жизни острова. Многие хийумаасцы искали работу на пароходах, которые принадлежали судовладельцам, жившим за пределами Хийумаа. Процент моряков среди населения возрастал вплоть до экономического кризиса 30-х годов. Хийумаасцы служили также на западноевропейских и американских судах, где заработная плата была значительно выше, чем в царской России или буржуазной Эстонии.

Институт истории
Академии наук Эстонской ССР

Поступила в редакцию
20/XI 1973

H. PUSS

DIE SEGELFLOTTE DER BEWOHNER VON HIUMAA

Zusammenfassung

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts konzentrierte sich der Segelschiffbau in Rußland abseits der größeren Hafenstädte, am Küstenstrich, wo es an Bauholz und billiger Arbeitskraft (Bauern) nicht mangelte. Auf der Insel Hiiumaa wurde der Schiffbau noch durch die häufigen Schiffbrüche an der Westküste der Insel gefördert, weswegen verschiedene Ausrüstungsgegenstände für Segler wohlfeil zu haben waren. Die Entstehung der Segelflotte der Bewohner von Hiiumaa fällt in die siebziger Jahre des 19. Jh., als die dortigen Bauern ihre ersten Segelfahrzeuge mit Wasserverdrängung über 100 BRT erbauten. (Früher betätigten sich damit in einem gewissen Maße die Gutsbesitzer, die Bauern besaßen bloß einmastige Küstensegler, mit welchen Vieh und Holz nach den Städten — vor allem nach Tallinn — transportiert wurden.) In 1900 waren auf Hiiumaa (in Kärđla) 41 Schiffe registriert. Was die Zahl der registrierten Schiffe anbetrifft, befand sich Kärđla unter den estnischen Häfen an vierter Stelle, unter allen russischen Ostseehäfen an siebenter Stelle. Doch waren viele hiiumaaschen Schiffe außerhalb der Heimatinsel registriert — in Tallinn, Kuressaare, Petersburg und den lettischen Häfen. Es gab 65 Segler, deren Inhaber ihren Wohnort auf Hiiumaa hatten (insgesamt 4856 BRT). Die durchschnittliche Tonnage der Segler betrug 74,7 BRT, sie waren also verhältnismäßig klein (die Tonnage aller russischen Segler in der Ostsee war im Durchschnitt 133,5 BRT).

Nach 1905, als die hiiumaaschen Reeder über 73 Schiffe verfügten (5609 BRT), verringerten sich die Zahl der Schiffe und deren Tonnage sowohl auf Hiiumaa als auch in den anderen Ostseeprovinzen. Der Grund lag in der Konkurrenz seitens der Dampfschiffahrt und im Ansteigen der Holzpreise. Viele Segler gingen während des Ersten Weltkrieges zugrunde. Nach dem Kriege stieg die Zahl der Segler und ihre Tonnage allmählich an; dieser Prozess dauerte bis zur zweiten Hälfte der dreißiger Jahre. Es folgte eine relativ rasche Abnahme, welche dem Umstände geschuldet war, daß der Schiffbau nicht imstande war, die veralteten und verschollenen Schiffe schnell genug zu ersetzen. Den wichtigsten Grund aber bildete nach wie vor die Konkurrenz der Dampf- und Motorschiffe. Auf Hiiumaa vermochten nur wenige reichere Reeder Dampfschiffe anzuschaffen, auch siedelten sie dann meist in die Städte um, und ihre Verbindungen mit der Heimatinsel lockerten sich.

Da die estnische Dampfflotte größer geworden war, übte der Rückgang der hiiumaaschen Segelflotte keinen nachteiligen Einfluß auf die Bedeutung der Schiffahrt im Wirtschaftsleben der Insel aus. Zahlreiche Inselbewohner fanden Beschäftigung auf Dampfern, welche die Insel verlassenen Reedern gehörten. Der Prozentsatz der Seeleute wuchs auf Hiiumaa bis zur Wirtschaftskrise der dreißiger Jahre an; viele Inselbewohner suchten Beschäftigung auf westeuropäischen und amerikanischen Schiffen, wo der Arbeitslohn bedeutend höher war als im zaristischen Rußland oder im bürgerlichen Estland.

*Institut für Geschichtsforschung
der Akademie der Wissenschaften
der Estnischen SSR*

Eingegangen
am 20. November 1973