

# Eesti laevaehituse uus algus – 18. sajandi lõpust 19. sajandi keskpaigani II

Aldur Vunk

(Algus Tuna 2016, nr. 2.)

## Christoph Friedrich Schmidt laevaehitus Kuressaares

Kui 1798. aastal hakati Vene impeeriumis paika panema riiklikku metsamajandamist, seati Kuressaare kreisi metsaülemaks laevastikuohvitserina teeninud Carl Heinrich von Uexküll-Güldenband. Ta oli võimekas metsamajandaja, 1820. aastal sai Uexküll-Güldenbandist Eesti- ja Liivimaa kubermangude peametsaülem. Saaremaa oli just eeskujuliku metsakorralduse tõttu selleks kohaks, kus võis leida laevaehituseks sobivat metsa. Ilmselt seetõttu olid sinna välja jõudnud Pertzid, kes Harderi laevatehasest lahkusid.<sup>1</sup>

Laevaehituse käivitamiseks oli tarvis rikast investorit, kes suudaks hankida korraga piisavas koguses materjali ja rajada sobiva taristu. Selleks sai kaupmeeste dünastia Schmidtide Kuressaare haru esindaja. Schmidtid olid Liivimaale jõudnud Lübecki kaupmeeste lainega, mis tuli pärast Põhjasõda taastama traditsioonilisi kaubandussidemeid siinsete kaubalinnadega.<sup>2</sup> Selle kõige võimekam esindaja Hans Diedrich Schmidt jõudis Pärnusse 1729. aasta kevadel, selliõpingute järel abiellus kaupmehelega ja 1740. aastal sai

kodanikuks.<sup>3</sup> H. D. Schmidt oli oma kahekordsest lehest abikaasa varadega asutanud kaubamaja HDS, millest sai üks linna suurimaid. Teise Lübecki kaupmehe poeg Martin Nicolaus Schmidt oli 1747. aastal tulnud selle kaubamaja raamatupidajaks, saanud 1753. aasta lõpus Pärnu kodanikuks ja abiellunud Pärnu-Jaagupi pastori tütreaga.<sup>4</sup> Temal läks rikastumiseks kauem aega ja Pärnu raehärraks valiti ta alles 1774. aastal. Asehalduskorra tingimustes oli M. N. Schmidt Pärnu linnapea aastail 1774–1780, kuid 1783. aastal läks pankrotti ja suri 18. märtsil 1789.<sup>5</sup> Kolm tema poegadest said kaupmehesellideks, üks raamatupidajaks ja üks notariks.

Kuressaares oli 18. sajandi keskel oma äri rajanud Johan Georg Schmidt. Tema tegeles vilja- ja linaekspordiga Rootsi ning importis sealto soola, heeringat jt. kaupu. Kuressaare Schmidt kaubamajja läks 17-aastasena ülalnimetatud M. N. Schmidt noorim poeg Christoph Friedrich ja 1789. aasta juunis sai temast kaupmehe õpipoiss.<sup>6</sup> J. G. Schmidtiga sarnast äri ajas Kuressaares veelgi suuremalt Tiinuse (Ficht) mõisa omanik parun von Dellingshausen. Mõlemad lõpetasid oma tegevuse sajandivahetuseks ja seda jätkanud

<sup>1</sup> EAA, f. 3151, n. 1, s. 39, l. 346.

<sup>2</sup> Selle kohta vt.: A. Vunk. „Kuningamäng“ ärkamisaja koidikul. Tartu Ülikooli Kirjastus, Tartu, 2012, lk. 125.

<sup>3</sup> R. D. Schmidt. Pernau. Eine livländische Hafenstadt (Schriftenreihe der Carl-Schirren-Gesellschaft, 5). Druckmeister Essen, 1986, lk. 82–83.

<sup>4</sup> EAA, f. 1273, n. 2, s. 1, l. 58.

<sup>5</sup> H. Laakmann. Das Bürgerbuch von Pernau, I, lk. 59; H. Laakmann. Die Pernauer Ratslinie. – Sitzungsberichte der Gesellschaft für Altertumforschende Gesellschaft zu Pernau, 8. H. Laakmann, Pernau/Dorpat, 1926, lk. 125.

<sup>6</sup> EAA, f. 625, n.1, s. 2.

C. F. Schmidt sai 1800. aastal 28-aastase kaupmehesellina Kuressaare kodanikuks.<sup>7</sup> Peagi III gildi kaupmeheks tõusnud Christoph Friedrich Schmidtist (1772–1831) saigi see investor, kes pani Kuressaares laevaehitusele aluse.

Kogu taristu selleks tuli alles rajada, isegi linna kaubanduse jaoks olulised sadamarajatised polnud toona kuigi kapitaalsed. 1760. aastatel ja veel 1786. aastal oli Kuressaare sadamasild puidust vaiadel ajutine ehitus. See oli pikalt merre ehitatud tee lõpust, mis kulges Rannaaida eest lahe idakaldale.<sup>8</sup> Neli aastat hiljem ja ka 1800. aastal seda sadamasilda kaardil enam polnud ja randumiseks kasutati palju lühemat Kuressaare lahe läänekalda laidude külge rajatud kaid.<sup>9</sup> Laadimine ja lossimine pidi toimuma paatidega, sest kaardil polnud märgitud maale viivat teed. Jääb mulje, et sadamat ja sellega koos ka laevandust on hakatud arendama pärast 1800. aastat. Alles 1820. aasta kaardil on kujutatud tee, mis sadamasilla juurest Tori eeslinnas viis piki lahe läänekallast linna poole.<sup>10</sup>

1808. aastal alustas juba bürgermeistri ametit pidav Schmidt Kuressaare lahe läänekaldal Tori eeslinnas laevaremondi ja -ehitusega. C. F. Schmidt oli ühtlasi Hamburgi kindlustusseltsi agent ja selles ametis tegeles ta ka laevavrakkide müümisega. Võimalik, et laevamaterjali saamine vrakkidest oli osa tema äriideest, sest Saaremaa rannale sõitis suhteliselt sagedasti kinni nii Kuramaa ranniku kui ka Liivi lahe sadamatega ühendust pidavaid aluseid. Otsustavaks võis saada ka asjaolu, et 1807. aasta kevadeks liitus Venemaa Suurbritannia-vastase kaubandusblokaadiga ja Läänemerele ei jõudnud enam piisavalt sageli laevad kaugematest sadamatest. Importkaupade defitsiit ja eksportkaupade

seismajäämine oli asja üks pool, teiseks oli nõudluse kasv oma kaubalaevade järele, sest ümber tuli korraldada pea kõigi esmatarbekaupade hankimine.

Kuressaare laevaehituse algust saab dateerida laevaehitusmeistrite saabumisega. Aastatel 1808–1810 tulid Kuressaares kevadise paastuaja pühapäevadel armulauale laevaehitusmeister „Perts“, tema vend ja poeg.<sup>11</sup> Järelikult olid D. Pertz ja D. F. Pertz hiljemalt 1808. aasta kevadel asunud Pärnust ümber Kuressaarde. Kas toimus see endise kaaslinlase C. F. Schmidt kutsel või oli initsiatiiv hoopis laevameistrite poolel, jääb esialgu selgusetuks. Rahvusvaheline olukord oli keeruline, sest 1806. aasta kevadel oli Suurbritannia deklareerinud, et kõiki Prantsusmaa ja tema liitlaste kaubalaevu Seine'i suudme ja Ostende sadama (hiljem Elbe suudme) vahel võidakse rünnata. 21. novembril 1806 deklareeris Prantsusmaa samasuguste vastumeetmete kasutuselevõttu ja Venemaa kui Suurbritannia-vastase blokaadiga (*Blocus continental*) liitunu ei lubanud enam kauplemist Suurbritannia ja Iirimaa sadamatest lähtunud laevadega. Aastatel 1808–1809 sõdis Venemaa Rootsi ja tolle liitlase Suurbritanniaga Soome pärast ning hoolimata kaotustest merel vallutas Soome mandriosa. Rootsi sõlmis rahu ja 1810. aastal normaliseerusid ka Venemaa ja Suurbritannia suhted, mille tulemusel Venemaa lõpetas kontinentaalblokaadi toetamise.

Sellel ebastabiilsel ajal alustati Kuressaares laevade ehitamist, mis oleksid sobivad ühendusepidamiseks nii Läänemere kui ka Lääne-Euroopa sadamatega. Riia kaubamaja Franzen & Vermehren tellis Schmidtilt 89-sälitiselise brigantiini „Neptunus“, see ehitati aastatel 1809–1810.<sup>12</sup> Nähtavasti

<sup>7</sup> EAA, f. 1865, n. 4, s. 327/1, l. 2p; f. 1865, n. 4, s. 327/2, l. 8.

<sup>8</sup> EAA, f. 308, n. 6, s. 409, l. 2 (A. J. Rolander, 1786. Geometrische Charte von der Kreiss Stadt Arensburg nebst der herum liegenden Gegend).

<sup>9</sup> EAA, f. 308, n. 6, s. 410 (M. H. Dreyer, 1790. Geometrische Charte von der Creys-Stadt Arensburg mit den umliegenden Genden).

<sup>10</sup> EAA, f. 308, n. 6, s. 409, l. 1 (C. F. E. Sehrwald, 1820. Geometrische Charte von der Kreiss Stadt Arensburg nebst der herum liegenden Gegend).

<sup>11</sup> EAA, f. 3151, n. 1, s. 39, l. 346–346p, 348.

<sup>12</sup> EAA, f. 1000, n. 1, s. 3937, l. 60.

on Pertzidele sobinud just 18. sajandi teisel poolel väiksemate kaubalaevade hulgas kõige populaarsemateks tüüpideks kujunenud luupide ja brigantiinide ehitamine. Kahemastiline brigantiin oli nagu suurem luup, mille tagumise masti taglastus oli samasugune kui luubil, esimene mast oli aga varustatud raa-purjedega. Brigantiini peeti üheks kiiremaks ja manööverdamisvõimelisemaks laevatüübiks, mis kontinentaalblokaadi ajal polnud sugugi tähtsusetu. Aastatel 1809–1810 tegutsesid Schmidt laevaehitusplatsil mõlemad vennad Pertzid, kuid 1811. aasta hingerevisjoni järgi olid Kuressaare tsunftiliikmete nimekirjas veel 51-aastane Taani laevaehitusmeister Daniel Pertz ja tema 17-aastane poeg Heinrich.<sup>13</sup> 1811. aastal olid teravaks läinud Vene–Prantsuse suhted ja juunis 1812 tungisid Napoleoni väed Vene keisririiki. Taani oli Prantsusmaa liitlane ja ilmselt oli Taani alamatel siinmail üha keerulisem toimetada. Kui D. Pertzi vend oli lahkunud, kasutas laevameister abilistena kohalikke rannalaevnikke. 21. mail 1813 sõlmiti Kuressaare rae ees leping, mille kohaselt laevaehitusmeister Daniel Pertz ning paadijuhid Christian Prahm ja Heinrich Timm kohustusid nelja kuuga tegema 24 180 hõberubla eest puusepa-, sepa-, köiepunuja- ja purjemeistri plokkide valmistamise töid Rootsi laeva „Hector“ merekõlbulikkuse taastamisel.<sup>14</sup> Prikk oli kapten Christoph Carb[il]om'i juhtimisel olnud soolalastiga teel Stockholmist Riiga, jooksnud tormiga kaldasse Sõrve sääre tipu juures ja vajab nähtavasti üsna põhjalikku remonti.

Peale brigantiini „Neptunus“ on Kuressaares ehitatud laevadest teada vaid väiksemaid aluseid. Kohalik laevamets oli ilmselt

selleks korraks ammendunud ja materjali tuli vedada üha kaugemalt. Näiteks on 27. augustil 1813 Pärnu kaubamaja Hans Christian Erler & Sohn tellimusel valminud kahemastilise kuunari ehk kaljase „Die Hoffnung“ ehitusmaterjal toodud kolme kihelkonna (Karja, Põide ja Püha) eramõisatest – Koikla, Tumala ja Kasti mõisast.<sup>15</sup> See laev polnud enam kaugeltki „Neptunuse“ mõõtudes. Kuigi 19 meetri pikkuse kaljase valmishitamisel deklareeriti suuruseks 35½ sälitist, sai Pärnu laevameister Carl Munck 1814. aasta navigatsioonihooaja alguses aluse ülemõõtmisel mahutavuseks 32 Pärnu sälitist.<sup>16</sup> 1813. aastal ehitas D. Pertz aprillist augustini valmis veelgi väiksema, 12,5 m pikkuse jaht-purjetusega tammest kaubalaeva „Der gute Wille“ (13 sälitist).<sup>17</sup> See oli ehitatud kohalike kaupmeeste tellimusel, sest Kuressaare lahe sopp linna juures oli madal ning sadamasilla äärde pääsesid vaid väiksemad laevad ja praamid. Väikestest kaubalaevadest kogukamad olid praamid, millega vajadusel võis purjetada Riiga või Pärnusse. Nende järele oli Kuressaares samuti nõudlus ja selliseid ehitati ka järgnevatel aastatel. 1815. aastal sai Kuressaares valmis praam „Eduard“ suurusega 21 sälitist.<sup>18</sup>

C. F. Schmidt kaubamaja laevaehitusettevõtte kogutoodangu kohta on Bruno Pao oletanud, et aastatel 1810–1825 ehitati seal kümnekond kahemastilist purjekat, ja on toonud ära ka seitsme „20–30-lastilise“ laeva nimed.<sup>19</sup> Samas koostatud tabelis on sellest ajast siiski vaid „Neptunus“ ja „Die Hoffnung“.<sup>20</sup> Teised nimetatud laevad olid kaubamaja enese mitmesugust tüüpi alused ja sealjuures on teada, et kõiki Schmidt laevu ei ehitanud oma laevameister. Näiteks

<sup>13</sup> EAA, f. 1865, n. 4, s. 327/2, l. 15p. Pertzid olid käsitööliste tsunfti nimekirjas, kuhu aga ei kuulunud kõik laevaehitajad, näiteks vaba kodanikuna juba 1797. aastast Kuressaares elanud ja laevapuusepa tööd teinud Carl Bernitz (l. 24p).

<sup>14</sup> EAA, f. 625, n. 1, s. 346, l. 4–5.

<sup>15</sup> EAA, f. 1000, n. 1, s. 3937, l. 53.

<sup>16</sup> EAA, f. 1000, n. 1, s. 3937, l. 55.

<sup>17</sup> EAA, f. 1000, n. 1, s. 3951, l. 22.

<sup>18</sup> EAA, f. 1000, n. 1, s. 3938, l. 20.

<sup>19</sup> B. Pao. Kuressaare ja Riia merelised sidemed 19. sajandil. – Saaremaa Muuseum: Kaheaastaraamat 1997–1998. Kuressaare, 1999, lk. 89.

<sup>20</sup> B. Pao. Kuressaare ja Riia merelised sidemed 19. sajandil, lk. 96.

on kaubamaja 1817. aasta sügisel ostnud Kuressaarde talvituma jäänud laeva „Catharina“.<sup>21</sup> Schmidt kaubamajal oli 19. sajandi esimestel kümnenditel teadaolevalt ametis vaid üks paberitega kapten (Christian von Bazancourt) ja ilmselt polnud kaubamajal korraga rohkem ka suuremaid laevu. Nii puudub meil täielik ülevaade Kuressaares ehitatud laevadest. On vaid teada, et laevaehitusmeister Daniel Pertz ehitas seal 1810. aastal valmis brigantiini „Neptunus“ ja 1813. aastal kuunari „Die Hoffnung“, samuti mitmeid väiksemaid laevu. Kuressaares on Pertzid tegutsenud vähemalt 1815. aasta sügiseni, sest Väikese gildi käsitöölise ja linna majanduselus kaalukamat positsiooni omanud kodanike laste ristsetel on laevaehitusmeister D. Pertz olnud 23. novembril 1814,<sup>22</sup> tema poeg laevapusepp Heinrich Pertz aga 3. detsembril 1814 ja 29. oktoobril 1815.<sup>23</sup> Nii on võimalik, et 1815. aasta suvel ehitatud ja 21 sältitist pardale võtnud praami „Eduard“ tellis Kuressaare kaupmees Adam Dawson samuti Pertzidelt.<sup>24</sup> Andmed nende elamisest Kuressaares on seega aastatest 1808–1815. Hiljem on nähtavasti jätkanud laevade remontimist ja praamide või poordingute ehitamist Perti varasemad kaassettevõtjad kohalike paadiehitajate hulgast, näiteks 1819. aasta kevadel on neist Kuressaares viibinud laevajuht Prahm.<sup>25</sup>

## Majandusliku madalseisu ajal Pärnus ehitatud laevad

19. sajandi teisel kümnendil Pärnus suuri laevu ei alustatud. Riiginõunikust bürgermeistri Heinrich von Harderi juures jätkas laevameistrina Hans Peter Jürgensen (1767–1819). 1816. aasta revisjoni ajal pandi ta kirja kui Harderi kaubamaja 50-aastane välismaalasest laevaehitusmeister (*Schifsbawmeister Hans Peter Jürgens*), kes elas Pärnus oma naise Magdalena Sophia, kahe tütre ja nelja

<sup>21</sup> EAA, f. 625, n. 1, s. 13.

<sup>22</sup> EAA, f. 3151, n.1, s. 39 l. 231p.

<sup>23</sup> EAA, f. 5235, n.1, s. 38, l. 3; f. 3151, n.1, s. 39 l. 234p.

<sup>24</sup> EAA, f. 1000, n. 1, s. 3938, l. 20.

<sup>25</sup> EAA, f. 3151, n.1, s. 39 l. 242p.

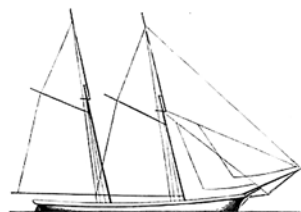


Fig. 7. Gaffelschoner



Fig. 3. Brigg



Fig. 5. Bark



Fig. 4. Schonerbark

19. sajandi keskel Hermann Julius Meyeri jt. koostatud entsüklopeedilise leksikoni 4. väljaandes (Meyers Konversations-Lexikon: eine Encyclopädie des allgemeinen Wissens, 15. Leipzig/Wien: Bibliographisches Institut, 1888, lk. 495a) kujutatud levinuimad kaubalaevatüübid: kaljas (Fig. 7. Gaffelschoner), brigantiin (Fig. 3. Brigg), parklaev (Fig. 5. Bark) ja kuunarpark (Fig. 4. Schonerbark).

pojaga. Ehitatud laevadest on teada vaid väiksemaid aluseid, näiteks teatas J. Jacke & Co 3. septembril 1817 raele, et oli Pärnu lähedal rannal lasknud 700 hõberubla eest ehitada männipuidust  $5\frac{1}{4}$  kommertslasti mahutava poordingu.<sup>26</sup> 1818. aasta sügisel pakkus Narva kindlustuste insener, ooberst von Braun 25 rubla eest müüa hollandlaste poolt lahtedes (Zuiderzee) ja sisevetel kasutatavate laevade jooniseid. Pärnus selliste aluste ehitamise või isegi planeerimise kohta andmed siiski puuduvad. 2. märtsil 1820 teatas Pärnu raad järjekordses aruandes, et siin on küll Heinrich Harder & Co-le kuuluv *Schiffs-Werft*, seal aga vaid remonditakse merelaevu ja ehitatakse erametsade puidust väiksemaid jõesõidukeid. Isegi laevaehitusmeistril Pärnus enam polnud, sest Harderi verfi 51-aastane laevaehitusmeister Hans Peter Jürgensen oli 9. jaanuaril 1819 surnud.<sup>27</sup> Uus põlvkond Holsteini laevaehitajaid, H. P. Jürgenseni pojad Peter Heinrich, Johann Detlef, Heinrich Ole ja Hans Peter Jürgensen olid alles liiga noored – poiste vanuseks oli vastavalt 16, 14, 11 ja 9 aastat.<sup>28</sup>

Pärnu sadam arvati 1822. aastal Vene impeeriumi väliskaubandus-sadamate klasifitseerimisega III klassi, mille tõttu kehtestati automaatselt sisseveopiirangud suurele hulgale importkaupadest ja sadama üldkäive langes rohkem kui kaks korda. Tänu ekspordivoole jäi Pärnu sadama käive siiski veel suurimaks tänasel Eesti alal, siinsetel kaubamajadel tuli aga uue olukorraga kohanema hakata. Vajadus väiksemate rannalaevade järele nähtavasti suurenes, sest tekkis vajadus tuua Riias või Peterburist regulaarselt sinne tagamaa jaoks varem otse Pärnusse saadetud kaupu. Teisalt ei suutnud kõik kaubamajad oma äriplaane ja partnereid ümber mängida ja tekkisid likviidsusprobleemid. Ka Harderite firma vabad vahendid kuivasid ilmselt kokku.

Jürgensenid alustasid laevade ehitamist esimesel võimalusel. 1824. aastal ostis Riia II gildi kaupmees James von Trompowsky oksjonil 1503,5 rubla eest laeva „Cleveland“ vraki, mis aasta varem Pärnu lähedal puidulaadungiga rannale oli sõitnud.<sup>29</sup> Tämmest laevakere detailidest laskis ta laevaehitusmeistril Peter Friedrich Jürgensenil Pärnus ehitada uuele kiilule 97 jala (29,5 m) pikuse ja 25 jala (9 m) laiuse laeva „Diana“, mis pidi mahutama 140 sälitist.<sup>30</sup> Tööraha oli 10 000 rubla ja kokku maksis ettevõtmine koos uue materjali, taglase jmt. 25 000 rubla. Alus kavandati parklaeva purjestusega (raapurjed ees- ja peamastis, kahvelpurjed besaanmastis) ja selle lastiruumi sügavus oli ligi 5 m. Laevaehitusmeister P. F. Jürgensen, kes oli küll viie aasta eest surnud laevameistri Hans Peter Jürgenseni vanim poeg, oli 1826. aasta aprillis vaid 22-aastane ja polnud Pärnu kodanik. Nii nõuti tehingu juures kodanikest käendajaid. Nendeks tulid laevapuusepp Heinrich Cornelius Jens ja köiepunuja-meister Peter Friedrich Mühlhausen, kes ilmselt olid osalised kogu ettevõtmises. Vrakist ehitatud kolmemastiline „Diana“ on teadaolevalt suurim selle ajani siinkandis ehitatud laevadest ja aluse purjestus oli sobiv sõitudeks suurtel meredel ja ookeanil. „Diana“ rakenduseks pidi tellija (J. & E. Trompowsky & Co) profiili arvestades saama Riia ekspordikaupade vedu Suurbritanniasse.

Peter Friedrich Jürgensen Pärnusse ei jäänud, 1831. aastal veeskas ta Riia lähedal (Bolderaa) kaupmees J. G. H. Nachkunsti tellimisel valminud kahemastilise brigantiini „Kosack“, mille suuruseks oli 87 sälitist.<sup>31</sup> P. Jürgenseni edasiliikumine Riiga sai võimalikuks seal mõned aastad varem alanud laevaehitusbuumi toel.

Lesest ema eest Pärnus hoolitses järgmine poegadest, Johann Detlef (1806–1836), kel-

<sup>26</sup> EAA, f. 3339, n.1, s. 5320, l. 6–6p.

<sup>27</sup> EAA, f. 1273, n. 2, s. 4, l. 179.

<sup>28</sup> EAA, f. 3833, n. 1, s. 125, l. 14; f. 1273, n. 2, s. 3, l. 303 ja 334; f. 1273, n. 1, s. 388, l. 83p–84.

<sup>29</sup> Vt. EAA, f. 1000, n. 1, s. 3927, l. 79.

<sup>30</sup> EAA, f. 1000, n. 1, s. 3951, l. 30–31.

<sup>31</sup> Vt. Rigaische Stadtblätter, nr. 32, 09.08.1833, lk. 250–251.

lest samuti oli saanud laevaehitaja. Aastatel 1827–1829 täitis J. D. Jürgensen Suure Gildi ühistellimuse, ehitades mere- ja jõelaevaks liigitatud aluse mahutavusega 36 sälitist (46,5 brt). 1828. aastal sai ta Harderi laevatehases valmis luubi „Phoenix“ (mahutavus 27 sälitist e. 35 brt). See oli ehitatud tammest ning materjali ja töö hinnaks kujunes 3500 rubla. Raha jäi H. Harder & Co talle aga võlgu – samamoodi, nagu tema noorema venna valmistatud odavamate aluste eest.<sup>32</sup> Alles Suurele Gildile 1829. aastal valmis ehitatud praami kasutuselevõtt 1833. aastal tähendas ilmselt meistri töö ja võib-olla ka materjali eest tasumist.<sup>33</sup> Samal aastal on Johann Detlef Jürgensen ettevõtjana jalad alla saanud ja abiellunud. Ta oli küll õppinud traditsiooni järgi tammest laevu valmistama, kuid materjali puudusel hakkas Jürgensen katsetama siinsetes randades enam leiduvate puuliikidega. 9. juunil 1834 veeskas J. D. Jürgensen Haapsalus Pärnu kaubamaja HDS tellitud kahemastilise merepraami „Umerennost“, mille suuruseks oli 28 sälitist (36 brt).<sup>34</sup> Kuivõrd ka Läänemaal polnud piisavalt tammepuitu, kasutas ta seda materjali laeva veeliini ja sellest kõrgemale jääva parda plankudeks ning ülaparda tugevdustena kasutatud vaheplankudeks (*Bergholzen*). Laevakaared tehti pärnast ja laevakere veetalune osa männipuidust. Kohalikku materjali paremini kasutatav ehitusviis jäi aga lõpuni välja arendamata, sest 29. novembri õhtul 1836 Johann D. Jürgensen suri.<sup>35</sup> Surm juba 30-aastaselt „peapõletikku“ (*Kopfentzündung*), mida 19. sajandil tavaliselt seostati vapustuse või stressiga,<sup>36</sup> võis olla soodustatud ka töötamisest majandusliku madalseisu tingimustes.

Hans Peter Jürgenseni lese ja Johann

Detlefi pere eest pidi hakkama hoolitsema kolmas poeg Heinrich Ole Jürgensen (1808–1843). Tema oli alustanud laevaehitust veelgi nooremana, kohe pärast leeri, sest H. Harder & Co tellimusel valmisid Heinrich O. Jürgenseni käe all kuusepuust luubid „Gregor“ (1824, mahutavus 16 sälitist), „Junge Heinrich“ (1825, mahutavus 14 sälitist) ja „Flora“ (1830, mahutavus 20 sälitist e. 25,75 brt).<sup>37</sup> Hans Peter Jürgenseni kolmas poeg kasutas nimelt odavamat materjali ja ühemastiliste aluste maksumuseks kujunes vastavalt 1500, 1200 ja 1800 rubla. Hind oli vähemalt veerandi võrra odavam kui tammest ehitatud purjekatel. Sellest hoolimata jäi H. Harder & Co talle luupide eest võlgu, nagu ta oli jäänud võlgu ka vanemale vennale.<sup>38</sup>

Harderite firmal polnud 1820. aastatel kerged ajad ja laevaehitus oli jäänud piisavate investeringuteta ka seetõttu, et parajasti toimus põlvkonnavaheetus omanike seas. Heinrich Harderi vanim poeg oli surnud 1821. aasta kevadel ja firma edasiviimine jäi noorema poja Reinhold Leopold Harderi (1801–1845) õlule, kes siiski alles aastate pärast asus kaubamaja juhtima. Tartu ülikoolis juuraõpingud lõpetanud Reinhold Leopold naasis kodulinna kümnendi lõpus ja 1829. aastal sai temast Pärnu ülemfoogt. 1828. aastal 60-aastaseks saanud H. C. von Harder loobus bürgermeistri ametist ja järgmisest aastast hakkas asekonsulina Pärnus esindama Taani Kuningriigi huve, millega 1836. aastast jätkas tema kolmas poeg Gregor(ius). Verfi asju ajas Reinhold Leopold Harder, tema andiski 1831. aasta kevadel vendadele Jürgensenidele võlakirja aastatel 1824–1830 ehitatud luupide maksumuse (8000 rubla) tasumiseks järgneva nelja aasta jooksul.<sup>39</sup>

<sup>32</sup> EAA, f. 1000, n. 1, s. 3938, l. 36.

<sup>33</sup> EAA, f. 1000, n. 1, s. 3938, l. 44–45, 48.

<sup>34</sup> EAA, f. 1000, n. 1, s. 3938, l. 46; f. 3340, n. 1, s. 6092, (pagineerimata).

<sup>35</sup> EAA, f. 1273, n. 1, s. 386, l. 15.

<sup>36</sup> A. C. Peterson. Brain Fever in Nineteenth-Century Literature: Fact and Fiction. – *Victorian Studies*, 19/4. Indiana University Press, Bloomington 1976, lk. 445–464.

<sup>37</sup> EAA, f. 1000, n. 1, s. 3938, l. 36.

<sup>38</sup> EAA, f. 1000, n. 1, s. 3938, l. 36.

<sup>39</sup> EAA, f. 1000, n. 1, s. 3938, l. 36.

## Kuramaa mõju laevaehituse kujunemisel tööstusharuks Liivimaa kubermangudes

Kui enne kontinentaalblokaadi olid Vene impeeriumi Läänemere-äärsetes kaubasadamates vaid üksikud laevaehituskohad, siis 19. sajandi esimese poolega muutus see pilt täielikult. Seisuga 1. jaanuar 1858 oli Vindavi, Liibavi, Riia, Pärnu, Kuressaare ja Narva laevade registrites hulganisti kohapeal ehitatud laevu.<sup>40</sup> Ainsateks kaubasadamateks, kus Peterburist Kuramaani ise kaubalaevu ei ehitatud, olid Tallinn ja Kroonlinn.

Pikkade laevaehitustraditsioonidega Kuramaal muutus laevaehitus 19. sajandil taas arvestatavaks tööstusharuks. 19. sajandi alguses läks laevaehitus Liibavis jälle suurelt käima ja „hea renomee“ saavutanud meister Gottlieb Möwe veeskas 1840. aastaks kokku 41 laeva, millest kolmandik müüdi välismaale.<sup>41</sup> Tema toodang oli kuulus ka Liibavist kaugemal, näiteks 10. novembril 1836 veeskas Möwe ookeanilaeva, mille temalt tellisid Peterburi kaupmehed vennad Savinid.<sup>42</sup> Rootsi ja hollandi konsultantide abil valminud 150-sälitiseline tammepuust „Patriot Minin“ saadeti ühendust pidama Lääne-India saarestiku sadamatega. 19. sajandi keskel oli Liibavi kaupmeeste kahekümnest kaubalaevast tervelt 17 ehitatud Liibavis kohalikust tammest.<sup>43</sup> Lisaks kuulus üheksa Liibavis ehitatud laeva Riia kaupmeestele, Tallinnas oli neid kaks ning Pärnus üks. Laevaehitus käis sel ajal ka Vindavis, kus oli registreeritud kolm kohapealset päritolu kaubalaeva suurusega 53–72 sälitist. Suurimad Vindavis enne 1. jaanuari 1858 ehitatud alustest olid

Riia kaupmeestele kuulunud 127-sälitiseline parklaev „Vindava/Windau“ (ehitatud 1853. aastal männipuidust) ja 1857. aastal tammest ehitatud 92-sälitiseline kuunar „Carl“. Nii ei olnud tammepuiduga hästi varustatud Liibavi Kuramaal erandlik, laevaehitus käis ka Vindavi ümbruses. Lisaks üksikutele tammest alustele veesati seal põhiliselt männipuidust laevu, mille hind oli madalam.

Tänapäevase Eesti ala laevaehituse seisukohast on oluline, et Kuramaa, mis liideti Vene impeeriumiga kolmanda Poola jagamisega 1795. aastal, hakkas otseselt mõjutama siinset majandusruumi. Liibavi laevaehitajate traditsioonid toodi esmalt üle Liivimaa kubermangu kõige suuremaks laevaehituskeskuseks kujunenud Riiga, kus Rootsi ajal alanud laevaehitus oli 18. sajandil katkenud. Veel 1784. aastal oli A. W. Hupel kirjutanud, et üks korralik laevatehas annaks laevaehituspuitu eksportivas Riias paljudele tööd ja leiba.<sup>44</sup> 1841. aastal trükki jõudnud majandus-geograafilises ülevaates nimetatakse Riiaat aga suureks puidu (sh. valgevene tammepuidu) väljaveosadamaks, kuid veel mitte laevaehituskohaks.<sup>45</sup> Siiski oli Riia kaupmees Dementy Tichanow Jaschkin juba 1820. aastate teisel poolel rajanud Karjavärava taga Daugava ääres laevatehase. 1828. aastal veesati seal kahemastiline brigantiin „St. Jacob“, mille ehitas meister Eduard Möwe.<sup>46</sup> 1829. aasta seisuga oli 26-aastane Gottlieb Eduard Möwe Riia ainus laevaehitusmeister.<sup>47</sup> Tema oli oma ameti omandanud aga isa Gottlieb Möwe käe all Liibavis, kus ta pandi hingevisjonis kirja koos vanematega 8-aastaselt tsunftiliikmete alajaotuses.<sup>48</sup>

<sup>40</sup> V. Mel'tinskij. Russkij kommerčeskij flot" po 1-e Janvarja 1858 goda. Tipografija Morskogo Ministerstva, Sanktpeterburg 1859, lk. 51–66.

<sup>41</sup> J. G. Kohl. Die deutsch-russischen Ostseeprovinzen oder Natur- und Völkerleben in Kur-, Liv- und Esthland, I. Arnoldischen Buchhandlung, Dresden/Leipzig, 1841, lk. 14.

<sup>42</sup> Das Inland, nr. 49, 08.12.1837, veerg 822.

<sup>43</sup> Vt. V. Mel'tinskij. Russkij kommerčeskij flot" po 1-e Janvarja 1858 goda, lk. 52–54.

<sup>44</sup> A. W. Hupel. Der nordischen Miscellanen, VIII, lk. 165.

<sup>45</sup> Vt. J. G. Kohl. Die deutsch-russischen Ostseeprovinzen oder Natur- und Völkerleben in Kur-, Liv- und Esthland, I, lk. 160–163.

<sup>46</sup> Rigaische Stadtblätter, nr. 32, 09.08.1833, lk. 250.

<sup>47</sup> Rigaische Stadtblätter, nr. 9, 26.02.1830, lk. 70.

<sup>48</sup> Vt. Läti Riiklik Ajaloohiiv (LVVA), f. 630, n. 2, s. 358, l. 4p. Gottlieb Möwe oli Liibavis ehitanud kokku 52 laeva ja lahkunud seal 3. augustil 1843, asudes juba 74-aastase mehena ümber poja juurde Riiga. – Das Inland, nr. 3, 18.01.1844, veerg 45.

1828. aastal valminud brigantiin „St. Jacob“ ei olnud Riiale ühekordne projekt, kuigi augustis oli kaupmees Jaschkin oma suurte võlgadega tõttu kohtu alla antud.<sup>49</sup> Samal aastal veesati Daugava kaldal teinigi alus – 83-sälitiseline kuunar „Nikolai der Erste“, mille omanikuks sai verfi omanik Christoph Heinrich von Radecky, ja laevaehitusmeistriks oli Karl Grünberg. Nii oli Riias kohe kaks konkureerivat laevatehast, Jaschkini verf Riia külje all ja Radecky oma Daugava vastaskaldal. Tööd ja tellimusi Riias jätkus, puudu ei olnud ka materjalist ega tööjõust. Jaschkini verfis ehitati 1829. aastal E. Möwe kae all suur, 150-sälitiseline brigantiin „Die Probe von Riga“ ja 1831. aastal pea sama suur, 145-sälitiseline prikk „St. Peterburg“.<sup>50</sup> Eduard Möwe oli 1831. aastal meistriks ka kaupmees Moritz Hammeri laevaehitusplatsil, kus valmis 60-sälitiseline kuunar „St. Johannes“ ja 1832. aastal ehitas kaks suurt laeva kaupmees Radecky verfis (180-sälitiseline parklaev „Karolina“ ja 160-sälitiseline prikk „Anna“). Seega oli Liibavist tulnud ja Riia Väikesesse Gildi astunud Möwe põhiliseks laevaehitajaks ja teised täitsid vaid ühekordseid tellimusi. Lisaks K. Grünbergi kuunarile piirdus nendel aastatel ühe 87-sälitiselise priki ehitamisega (Riia lähedal Bolderājas) ka Pärnust tulnud laevameister Peter Heinrich Jürgensen.<sup>51</sup> Esialgu ehitati Riias kaubalaevu tammepuust, männiplangutusega kaeti vaid väiksemaid luupe.

1828. aastal sai Riia laevaehitus sisse sellise hoo, et 30 aastat hiljem oli 54-st selle sadama all registreeritud purjedega kaubalaevast juba 25 ehitatud Riias, samuti oli kolmest rannalaevast Riias ehitatud kaks.<sup>52</sup> Lisaks veel kuus Liivimaa randades ehitatud kaubalaeva, mille hulgas võib samuti olla Riia lähiümbruses veesatud aluseid. Laevaehitus toimus vahelduva

intensiivsusega ja ilmselt just laevaehituse uue elavnemise tõttu on Liivimaa kubermangu teatajas avaldatud 1852. aastal ehitatud laevade ja paatide ülevaade.<sup>53</sup> Selle aasta lõikes on Liivimaal ehitatud kuus laeva: Riias kolm prikki suurusega 160–202 sälitist ja üks 26-sälitiseline kuunar, Riia kreisis üks 153-sälitiseline prikk ja Kuressaares üks 51-sälitiseline alus. Neljast 1852. aastal seal ehitatud laevast on hilisemas (01.01.1858) sadamaregistris kirjas veel vaid kaks – tammest 202-sälitiseline parklaev „August“ ja väike 26-sälitiseline kuunar „Wilhelmine“.<sup>54</sup> Männist ja tammest valmistatud väikese kuunari puhul oli sealjuures ehituskohana Riia asemel kirjas lihtsalt Liivimaa. Ilmselt on neli ülejäänud laeva viie aasta kestel kas hukkunud või edasi müüdüd, Riias ehitatud laevade järjekindlast ekspordist andmed puuduvad. Näiteks on 1857. aasta navigatsiooni alguses veesatud kuus uuemat laeva kõik registrisse jäänud.<sup>55</sup>

19. sajandi keskel, täpsemalt aastatel 1856–1857, on Riia laevaehituses toimunud pööre okaspuidu ulatuslikuma kasutamise suunas.<sup>56</sup> Laevaehituse algatajatest veel ainsana tegus Radecky kaubamaja oli oma laevastiku kolmest laevast kaks suuremat ehitanud 1856. ja 1857. aastal. Esimene (150-sälitiseline kuunar „Einsamene“) oli ehitatud veel tammest ja selle põhi kaetud vaskplekiga. Teine alus (165-sälitiseline prikk „Nazareth“) oli aga ehitatud juba nii tammest kui ka männist. Männipuidust kereplangutusega kolmemastilise laeva (137-sälitiseline „Anna i Olga“) oli 1856. aastal täpsemalt määratlemata kohas Liivimaal lasknud veesata ka Riia kaubamaja Wöhrmann & Sohn. Kõige tipuks jõuti Riias 1857. aastal lausa okaspuidust laevade seeriatootmiseni – F. Krause & Co sai ühel aastal valmis kümme 81 sälitise suurust galeassi.

<sup>49</sup> Hamburgischen unpartheyischen Correspondenten, nr. 164, 11.10.1828.

<sup>50</sup> Rigaische Stadtblätter, nr. 32, 09.08.1833, lk. 250–251.

<sup>51</sup> Rigaische Stadtblätter, nr. 32, 09.08.1833, lk. 251.

<sup>52</sup> V. Mel'tinskij. Russkij kommerčeskij flot” po 1-e Janvarja 1858 goda, lk. 55–58.

<sup>53</sup> Lifljandskie gubernskie vedomosti / Livländische Gouvernements-Zeitung, nr. 8, 30.01.1854.

<sup>54</sup> V. Mel'tinskij. Russkij kommerčeskij flot” po 1-e Janvarja 1858 goda, lk. 55 ja 58.

<sup>55</sup> Vrd. Rigaische Stadtblätter, nr. 25, 20.06.1857, lk. 168.

<sup>56</sup> Vt. V. Mel'tinskij. Russkij kommerčeskij flot” po 1-e Janvarja 1858 goda, lk. 56–58.



## Harderi laevatehase taastamine Pärnus 1840. aastatel

Aruandes aastate 1824–1827 kohta tuli Pärnu sadama- ja tolliametnikel tõdeda, et kuigi Pärnus oli ehitusplatse ja meistreid ning töölisi, kes mere- ja jõesõidukeid ehitavad, puudus staapeliga laevatehas. Väiksemate laevade ehitamiseks polnud seda tarvis rajada ja suuremate laevade ehituskoht valiti muudel kaalutlustel. Vrakist ehitatud 140-sälitiselise parklaeva „Diana“ ehitusplatsiks oli 1826. aastal ilmselt avariikoht rannal, sest see jäi linna lähedale. Kaupmees Hans Christian Erleri tellitud väiksema kuuseplankudest kaubalaeva ehitamiseks kolis Heinrich O. Jürgensen 1829. aastal Conze veski alla sisse seatud ehitusplatsile, kus septembris 1830 valmis jaht-purjestusega väiksem alus „Catharina Julie“ (kiilu pikkus 44 jalga, aluse pikkus 49 jalga e. 16 m, laius 14 jalga e. 4,5 m ja mahutavus 22 sälitist). 1830. aastate esimesel poolel ootasid Jürgensenid Harderi kaubamajalt võlgade tasumist. Võimalik, et Heinrich Ole Jürgensen on otsinud tööd kaugemalt või sõitnud hoopis palgalisena merd. Pärnusse on ta naasnud 1839. aastal, pärast vanema venna ja Pärnus lesepõlve pidanud ema surma 1838. aastal.<sup>57</sup> 1840. aastal ehitas H. O. Jürgensen erametsa puidust Pärnu kaupmehe C. E. Rotschildi tellimisel keskmise suurusega laevade hulka kuulunud luubi „Agnes“ mahutavusega umbes 35 sälitist.<sup>58</sup> Puidu tarvidus polnud siiski liiga suur, sest uus laev ehitati luubi „Louise“ vrakist. Laevaehtusplats rajati rannale Haapsalu lähedal, kus see alus 1838. aasta sügisel Riiga suundudes avarii oli teinud.

Jätkati ka suuremate laevade ehitamist. 8. septembril 1841 koostatud protokoll järgi maksis kaubamaja HDS üheprotsendilist lõivu äsja valminud kaugsõidulaeva „Hofrath Schu-

bert“ eest, mille hinnaks deklareeriti 3000 hõberubla. Laevaehtusmeister Heinrich Ole Jürgensen oli kuunari taglastusega aluse ehitanud tammepuidust, 55 sälitist mahutav laev veesati Pärnus 31. augustil 1841 kahurimürina saatel ja sadade pealtvaatajate ees.<sup>59</sup> Kaubamaja HDS vahetas uue laevaga välja Heinrich Jürgenseni vanema venna Johann Detlefi poolt seitse aastat varem ehitatud poole väiksema merepraami, nüüd juba luubiks nimetatud aluse „Umerennost“. Tammepuitu sealt peale veeliinist kõrgemal asetsevate plankude võtta polnud, küll aga läksid taaskasutusse taglas ja purjed. Üksikud purjed võeti asendusteks kaubamaja teistele laevadele, „Hofrath Schubert“ sai luubilt kaks suurt kahvelpurje ja ühe topseli.<sup>60</sup> Samuti kasutati uue laeva taglastamisel ära merepraami eesmasti raapuri (*Brefok*), kaks väiksemat fokat (*Stagfoka*) ja tormipuri, mis kokku viitab marsskuunari taglastusele. Munsterrollist tuleb välja, et tegemist oli alusega, mille lisaks kaptenile (Knud Hansen Stokkebye) ja tüürimehele (Heinrich Jürgensen) vajati viit madrust.<sup>61</sup>

Esimesel lühikesel hooajal sõitis kuunaril „Hofrath Schubert“ tüürimehena laevameister, mis tagas talle kindla kuupalga vähemalt 13 ja pool hõberubla kuus, ja see võiski olla Jürgenseni teine elatusallikas aegadel, kui laevu ei tellitud. Alles 13. aprillil 1842 on Pärnus munsterdatud uus meeskond, kus tüürimehi oli juba kaks – esimene tüürimees W. A. Meybaum ja teine tüürimees A. Lemmerhirt, kellest mõlemast said hiljem laevakaptenid.<sup>62</sup> „Hofrath Schubert“ pidas 1840. aastatel ühendust Põhjamere sadamate (Hull, Dundee) ja Portugaliga (Oporto), vedades Pärnust välja linalaadungeid ja tuues soola, veini jm. 1843. aastal valmis kaubamaja HDS tellimisel Pärnus tamme- ja männipuidust 30-sälitiseline tjalk „Maria“.<sup>63</sup> Kaubamaja ei pidanud ise vajalikuks 2000 hõberubla eest

<sup>57</sup> EAA, f. 1273, n.1, s. 388, l. 108p.

<sup>58</sup> EAA, f. 1000, n. 1, s. 3938, l. 62.

<sup>59</sup> Pernauches Wochenblatt, nr. 37, 13.09.1841.

<sup>60</sup> EAA, f. 3340, n.1, s. 6092 (pagineerimata).

<sup>61</sup> EAA, f. 3340, n.1, s. 6090 (pagineerimata).

<sup>62</sup> EAA, f. 3340, n.1, s. 6090 (pagineerimata).

<sup>63</sup> Das Inland, nr. 11, 14. märts 1844, veerg 170-171.

ehitatud aluse ehitajat deklareerida.<sup>64</sup> Selleks oli aga viidatud Das Inlandi artikli järgi eestlasest laevameister Gottlieb Maddisson. Veesatud alust ei saa pidada veel „päris“ kaubalaevaks, HDS ise nimetas seda ka praamiks ja „Maria“ kaptenil J. Meybaumil olid ette näidata vaid lähisõidulaevniku paberid. 1843. aastal lõppes Pärnu laevaehituses ühtlasi Holsteini laevaehitajate ajastu, sest selle dünastia viimane, alles 35-aastane esindaja sooritas siin 1. novembril 1843 enesetapu.<sup>65</sup>

1844. aastaks oli Harderi laevatehases langetatud otsus ehitada kohalikust okaspuidust laev, mis oleks sobilik seilamiseks Pärnu ja Portugali vahel. Seega sama suur kui „Hofrath Schubert“, kuid tunduvalt odavam. Laevaehitusmeister Petter Ströms oli seekord kutsutud Pedersörest, kus männiplankudest laevu oli ehitatud juba 17. sajandil, ja sellised Soomes ehitatud laevad seilasid ka ookeanidel. Kaubamaja H. Harder & Co pärija ja tegevjuht Reinhold Leopold Harder suri 1845. aasta alguses ega näinud veeskamist oma silmaga, sest jääminek Pärnu jõel oli sel aastal 12. aprillil. Meister Ströms viis kahemastilise kuunari ehk kaljase „Delphin“ ehitamise lõpuni samal aastal ja laev purjetas 20. mail 1845 J. Jacke & Co linalaadungiga Figueirasse Portugalis.<sup>66</sup> Aluse mahutavuseks oli 55 sälitist, üle 20 meetri pika aluse pikkus kiilu kohalt oli 60 jalga (18,3 m) ning laius 19 jalga ja 6 tolli (5,9 m). Laev polnud küll palju pikem ühemastilistest luupidest, jahtidest ja tjalkidest, mis samuti võisid olla 20 meetri pikkused, kuid nendest laiem ja kõrgemate parrastega. Seepärast oli kaljas tunduvalt mahukam ja piisava kiiruse saavutamiseks vajas ta kahe masti purjepinda.

Heinrich Cornelius von Harderi surmaga 25. juunil 1848 lõpetas kaubamaja tegevuse. Samal ajal Peterburis seisnud kal-

jas „Delphin“ läks kaubamaja Jacob Jacke & Co omandusse ja teenis uusi omanikke, kuni sügisene orkaan selle 1869. aastal Dunkerque'i juures madalikule heitis. Kuna kindlustussumma ulatuslikku remonti katta ei suutnud, ehitati 25 aastat vana kaljas välispartnerite toel Prantsusmaal ümber kolmemastiliseks kuunariks. Sama nime kandev suurem laev kaotati aga aasta hiljem juba lõplikult Läänemerel jäävangi jäänuna.

## 1840. ja 1850. aastate laevaehitus Eestimaal ja Narvas

Tallinnas ei ehitatud küll laevu, kuid sadamal oli oma tagamaa, kus kohalikud laevad veesati. Selleks oli eeskätt Hiiumaa, lisaks oli vähemalt üks männipuidust laev (parun O. Stackelbergi 38-sälitiseline kuunar) ehitatud ka Vormsil.<sup>67</sup> Hiiumaal sai teoks 1840. aastate kõige suurem laevaehitusprojekt Eestimaa kubermangus. 1846. aastal tellis Ewald Alexander Andreas von Ungern-Sternberg (1824–1899) koostöös Tallinna kaubamaja Thomas Clayhills & Son kolmemastilise kaubalaeva ehitamise. Suure laeva ehitamiseks otsiti meistrid taas välismaalt ja ilmselt kaubamaja partnereid kasutades palgati laevaehitusmeistrid Stockholmi Södra verfrist. Nendeks olid seal juba mitu aastat töötanud taanlased Johannes Weilbach ja Kai Christian Agerskov.<sup>68</sup> Ehitamine pidi toimuma toona Ewald von Ungern-Sternbergi emale kuulunud Suuremõisa Suursadamas, kohaliku tööjõuga ja kohalikust puidust. Laevakere ehitati hoolikalt valitud kuusepuust, tammest valmistati vaid kolmemastilise taglase osad ning ilmselt ka mõned muud vajalikud detailid.<sup>69</sup> Laeva kavandas eakam laevaehitusmeister J. Weilbach suurusega 212 kommertslasti (*Kommerzlast*),<sup>70</sup> pikkusega 126

<sup>64</sup> EAA, f. 1000, n. 1, s. 3938, l. 76.

<sup>65</sup> EAA, f. 1273, n. 1, s. 386, l. 43; f. 1273, n. 1, s. 388, l. 109; f. 1000, n. 1, s. 7505 (pagineerimata).

<sup>66</sup> EAA, f. 1000, n. 1, s. 3938, l. 82; Pernauesches Wochenblatt, nr. 21, 26.05.1845.

<sup>67</sup> Vt. V. Mel'tinskij. Russkij kommerčeskij flot” po 1-e Janvarja 1858 goda, lk. 62–64.

<sup>68</sup> A. Sundström. Ett varv runt Tegelviken. – Föreningen Södermalm, nr. 14. Stockholm 1974, lk. 1–2.

<sup>69</sup> EAA, f. 4924, n. 1, s. 4492, l. 1, 3, 18.

<sup>70</sup> Kommertslast, mis 17. sajandil võeti Taani väinades kasutusele kui tollimõõt vilja- ja puidukaubanduses, võrdustati alates 1867. aastast 2 brutoregistertonniga (nagu ka sälitis). Kommertslast oli kaalu-, mitte mahuühik, Rootsisis ja Soomes oli kommertslast 19. sajandi keskel 2548 kg.

jalga, laiusega 32 jalga ja süvisega 13 jalga.<sup>71</sup> Parklaeva „Hioma“ ehitas valmis 1847/1848. aasta talvel alles 25-aastane laevaehitusmeister Kai Agerskov, kelle nimi seisab veesatud laeva Haapsalus koostatud mõõdistusaktil.<sup>72</sup> Registreerimisel saadi aluse suuruseks 169 kommertslasti, pikkuseks 114 jalga (37,4 m), laiuseks 28 jalga (9,2 m) ja süviseks 13 jalga (4,3 m). Mõõtude järgi otsustades oli dokumendis kasutatud „kommertslast“ võrreldav Liivi lahe sadamates aluste mahu määramisel kasutatud meetodika järgi saadud sälitisega. Laeva sälitiste arvutusviis – mille järgi laevateki pikkus, laeva sisemine laius ja lastiruumi sügavus peapumba juures (inglise jalgades) tuli omavahel korrutada ja tulem jagada 260-ga – kehtestati üldisena küll alles 1858. aastal.<sup>73</sup> Kuid sama valemit oli kasutatud juba kolmkümmend aastat varem P. F. Jürgenseni ehitatud parklaeva „Diana“ mõõtmisel (97×25×15 jalga, 140 sälitist). Selle meetodika järgi oleks „Hioma“ suuruseks tulnud umbes 160 sälitist. Tallinna sadamas, mille nimekirja Ewald v. Ungern-Sternberg „Hioma“ lasi kanda, oli see kõige suurem laev (280 tallinna sälitist) ja 1. jaanuari 1858 seisuga oli sealsest 18 kaubapurjekast tervelt 10 ehitatud Hiiumaal.<sup>74</sup> Neist viis enne „Hiomad“: Kaubamajale T. Clayhills & Son kuulus 52,5-sälitiseline kuunar „Lebed“, mis oli ehitatud 1842. aastal Hiiumaa okaspuidust. 1845. aastal oli seal tammest ehitatud 28-sälitiseline praam „Hasart“ ja okaspuidust 48-sälitiseline kuunar „Polka“, mis läksid vastavalt Eduard von Ungern-Sternbergi ja Tallinna kaupmehe A. Vidkovski valdusesse. Järgmisel aastal valmisid saarel okaspuidust 43-sälitiseline kuunar „Diedrich“ ja 1847. aastal tammepuidust 26-sälitiseline praam „Swallow“.

Kui enamik kohalikke laevu seilas naaberkubernangude sadamateni, siis Eesti-

maa laevaehituse suurprojekt jõudis välja ookeanidele.<sup>75</sup> Parklaev „Hioma“ seilas Taani päritolu kaptenite käe all, pardal oli veel välismaalasest tüürimees ja 14–18 kohalikku päritolu madrust, kellele maksti poole vähem kui madrustele Pärnu kaubamajade laevadel. Esimene kapten Marcus Peter Marcussen elas Hiiumaal juba enne parklaeva valmimist (1843. aasta kevadel mattis ta Pühalepa kirikaeda oma poja ja tütre) ja teda volitas parun Ungern-Sternberg 1849. aastal müüma laeva 4000 naela eest kaubamajale T. Clayhills & Son.<sup>76</sup> Laeva tööpiirkond, mis esialgu oli ulatunud Kopenhaageni ja teiste Läänemere sadamateni, laiienes Vahemerele ja uue kapteni Peter Boyseni juhtimisel 1853. aastal juba Vaikse ookeani rannikul paikneva Peruuni. Okaspuidust kaubalaeva sõidud lõppesid küll juba 1859. aasta sügistormis Riguldi mõisa rannal Läänemaal, kuid siinsetes metsades külluslikult leiduvast materjalist ehitatud ja kohalike meestega mehitatud aluse sobivus kaugkaubanduseks oli selleks ajaks veenvalt tõestatud.

Pärast kolmemastilise „Hioma“ valmimist ehitati Hiiumaal veel vähemalt neli laeva, mis kõik valmisid okaspuidust – juba 1849. aastal Eduard von Ungern-Sternbergi 70-sälitiseline kuunar „Lebed“ ja järgmisel aastal Tallinna kaupmehe Jakovlevi 43-sälitiseline tender „Nikolai“. Pärast viieaastast pausi ehitati veel Eduard von Ungern-Sternbergi 45-sälitiseline jahtpurjestusega „Halt aus“ (1855) ja Ewald von Ungern-Sternbergi 45,25-sälitiseline kuunar „Rapid“ (1856).

Eestimaa kubermangu külje all asunud Peterburi kubermangu teine linn Narva, mis oli 17. sajandi lõpus olnud tänase Eesti ala suurim laevaehituskoht, ei jäänud 19. sajandi keskpaiga laevaehitusest eemale. Uutes oludes tuli kasutada ümberkaudu leiduvat okaspuitu, mida sealsete kaupmeeste vajadusi

<sup>71</sup> EAA, f. 4924, n. 1, s. 4492, l. 1.

<sup>72</sup> EAA, f. 4924, n. 1, s. 4492, l. 3.

<sup>73</sup> Rigasche Stadtblätter, nr. 23, 05.06.1858, lk. 181.

<sup>74</sup> Vt. V. Mel'tinskij. Russkij kommerčeskij flot” po 1-e Janvarja 1858 goda, lk. 62–63.

<sup>75</sup> Ülevaadet selle laeva kohta koos historiograafiaga vt.: A. Pisa. Parklaev Hioma lugu. – Hiiu Leht, nr. 10–16, 18–20, 22, 24, 26–28 ja 30, 06.02.–21.04.2015.

<sup>76</sup> EAA, f. 4924, n. 1, s. 4492, l. 7.

rahuldavate väiksemate laevade (kapten ja 4–5 madrust) ehitamiseks juba julgelt pruugiti. 1837. aastal oli Narvas männipuidust ehitatud 68-sälitiseline kuunar „Aleksandra“ ja 1850. aastal lisandus sellele 60 sältist kandev kuunar „Roza“.<sup>77</sup> Koos Luugas männi- ja kuusepuust ehitatud 80-sälitiselise kuunariga „Hrabrõi“ olid seisuga 1. jaanuar 1858 kolm Narva laevastiku seitsmest kaubalaevast ehitatud kohapeal.

Kokkuvõttes on ka Eestimaa kubermangus ja Narvas 19. sajandi keskel järjepidevalt kohalikust materjalist laevu ehitatud. Need on olnud aga valdavalt ühekordsed projektid ning sõltunud ettevõtjatest ja materjali kättesaadavusest. Parklaeva „Hioma“ valmimine näitas sedagi, et suurte laevade ehitamine oli Eestimaa kubermangus veel erakorraline tegevus, milleks palgati välismaised laeva-meistrid.

### Saaremaa laevaehitus 1840. ja 1850. aastatel

Narva kaupmeeste omaga võrreldes arvukama, kuid väiksema kandevõimega Kuressaare kaubalaevastiku kõik seitse merelaeva olid ehitatud Saaremaal.<sup>78</sup> Kaugsoidulaevu nende hulgas polnud, rannasooidulaevadeks olid kolm kaljast mahutavusega 15–24 sältist ja neli luupi mahutavusega 26,5–30 sältist. Aluste mõõdud oli väikesed esiteks sellepärast, et suuremaid laevu Kuressaare madalas sadamas ei vajatud. Teiseks seetõttu, et Saaremaa tammemetsad olid selleks ajaks strateegilise ressursina Peterburis arvel ja tõsist laevaehitust vanade traditsioonide järgi seal alustada ei saanud. 1837. aastal oli hinnatud

Saaremaa ja Virtsu laevametsade valmidust ja vähem kui kümme aastat hiljem oli Saaremaalt raiutud admiraliteedi laevatehaste jaoks tuhandeid tammesid.<sup>79</sup>

1830. aastal on koostatud kalkulatsioon 30–50 sältist mahutava laeva ehituseks ja säilinud jooniste järgi oli plaanitud laevaks hollandlaste kahemastiline rannalaev (*kof-tjalk*).<sup>80</sup> 19. märtsil 1831 ettevõtjast bürgermeister Christoph Friedrich Schmidt aga suri ja tema firmat asusid juhtima pojad. Hiljemalt 1840. aastatel on jätkatud ka laevaehitusega, 1845. aastal said valmis 26,5-sälitiseline luup „Activ“ ja 22-sälitiseline kuunar „Cornelia“. Need laevad ehitati tammepuidust ja alles viimane nimetatud firma 1840. aastatel vette aetud alustest ehitati nii tammest kui ka okaspuidust. Selleks oli väike kuunar (15 sältist) „Hasard“, mis valmis 1849. aastal.

Kuressaare laevaehituse uueks juhtfiguuriks pärast C. F. Schmidti sai Theodor Wilhelm Grubener, kelle isa oli alustanud Schmidti äris õpipoisina.<sup>81</sup> T. Grubeneri esimesed laevad olid 1850. aastal valmis ehitatud luubid „Sjostrō“ („*Die Geschwister*“) ja „Ne boisja“.<sup>82</sup> 28 sältise suurune luup „Sjostrō“ oli tammepuidust, teise juures kasutati plangutuseks ka okaspuitu. 1851. aastal on veesatud Grubeneri raehärrast venna esikpoja järgi nime saanud 30-sälitiseline luup „Theodor Alexander“, mille ehitamiseks kasutati samuti tamme kõrval juba okaspuitu. 1852. aastal valmis üks veelgi suurem, 51-sälitiseline alus.<sup>83</sup> Grubeneri tegevus kaupmehena piirdus vedudega Kuressaare, Riia ja Peterburi vahel. Tema ettevõtte oli liiga väike selleks, et laevaehitusse oluliselt panustada. Kuressaares oldi ilmselt rahul sellega, et osati hästi ehitada väiksemaid laevu.

<sup>77</sup> V. Mel'tinskij. Russkij kommerčeskij flot” po 1-e Janvarja 1858 goda, lk. 65.

<sup>78</sup> V. Mel'tinskij. Russkij kommerčeskij flot” po 1-e Janvarja 1858 goda, lk. 61.

<sup>79</sup> Opisi dčlam” i dokumentam” kommissij dlja sostavlenija smčtnyx” isčislenij na postroenie korablej i drugix sudov 1824–1827 g. i dčlam” i žurnalam” korablestroitel'nago komiteta 1827–1852 g. Tipografija Morskago Kadetskago Korpusa, Sanktpeterburg”, 1857, lk. 94 jj.

<sup>80</sup> EAA, f. 625, n. 1, s. 336–337. Sellise laeva jooniseid oli Narva sadamavalitsuse insener-ooberst v. Braun pakunud 1818. aastal müügiks ka Pärnu raele (EAA, f. 1000, n. 1, s. 3937, l. 57).

<sup>81</sup> B. Pao. Kuressaare ja Riia merelised sidemed 19. sajandil, lk. 89.

<sup>82</sup> V. Mel'tinskij. Russkij kommerčeskij flot” po 1-e Janvarja 1858 goda, lk. 61.

<sup>83</sup> Liffjandskie gubernskie vedomosti / Livländische Gouvernements-Zeitung, nr. 8, 30.01.1854.

Neid vajati ise ja sellised laevad olid jõukohased teistelegi väikekaupmeestele. Näiteks kuulus Saaremaal ehitatud 25-sälitiseline okaspuidust luup „Seehund“ ühele Vindavi kaptenist ettevõtjale.<sup>84</sup> 1850. aastate esimesel poolel ehitatud laevade kohta puuduvad täpsemad andmed, uus tõus on ilmselt saanud tõuke 1855. aasta paiku, sest 1856. aastal on Kuressaares veesatud kaks laeva.<sup>85</sup> Üks neist oli T. Grubeneri tavapäraseid mahte ja kohalikke vajadusi arvestav 24 sälitise suurune tammest kuunar „Polly“,<sup>86</sup> teine aga lausa 113 sälitist mahutanud tammepuust brigantiin „Catharina Regina“, mille valmimine sai võimalikuks tänu Pärnu eestlasest ettevõtjale Martin Strahlbergile.

### Eesti soost laevameistri ja reederi läbimurded

Harderite laevatehases jätkas esialgu tegutsemist Heinrich Corneliuse noorema venna Peter Reinholdi tütre Elisabeth Helenega 1813. aastal abiellunud Adolph Conrad Conze (1784–1849).<sup>87</sup> Hannoveri kuningriigist Cellest tulnud kaupmees tegutses sel ajal Pärnus firma A. C. Conze & Companie omanikuna ja esimese gildi kaupmehena, sai 1825. aastal Pärnu kodanikuks ja oli ajavahemikus 1828–1849 Hannoveri esimeseks konsuliks Pärnus.<sup>88</sup> 7. juunil 1847 kirjutas nähtavasti kirjatööga harva kokku puutuv laevaehitusmeister (*G. Maddissonn, Schiff Pou Meister*) alla kuunari „Medea“ valmimise aktile.<sup>89</sup> Maddissoni pitsatikujundi moodustas kandiliste hammastega ratas, mis on pigem

veskimeistrite sümboliks. Laevameistriks oligi Conze veski Uulust pärit mölder Gottlieb Christian Maddisson.<sup>90</sup> Mölder Matsi ja tema naise Anni poeg Gottlieb Christian oli sündinud 19. novembril 1802 veel perekonnanimeta, kuid edasijõudnud perekonna staatust näitas seegi, et Gottlieb Christiani ristiisaks oli Uulu rentnik, „härra nõunik von Suckni“.<sup>91</sup> Laevaehitusest võis Gottlieb varemgi osa võtta, sest on teada, et aastatel 1829–1830 ehitas toona veel laevapuusepaks nimetatud Heinrich Ole Jürgensen just Conze veski all platsil kaupmees Hans Christian Erlerile väiksema (22 sälitist) jahtpurjestusega aluse „Catharina Julie“.<sup>92</sup> 1843. aastal oli Maddisson juba laevaehitusmeistrina ehitanud kaubamajale HDS 30-sälitiselise rannalaeva, mida nimetati nii tjalk kui praam.<sup>93</sup>

Gottlieb Maddissoni vanim tütar Auguste Elisabeth oli 1846. aasta alguses abiellunud tüürimees August Schultziga ja nähtavasti oli seos laevandusega möldri peres tugev. Kasutusloa ja liputunnistuse sai G. Maddissoni ehitatud kuunar „Medea“ pärast ametlikku ülemõõtmist sadamavalitsuses 20. juunil 1847 ja lõivu tuli maksta 33 hõberubla, mis lubab laeva ehitushinnaks arvutada 3300 rubla.<sup>94</sup> A. C. Conze verfis Sauga jõe suudmes 4. juunil 1847 veesatud sileplangutusega kuunari pikkuseks oli 73 jalga e. 24 m (kiil 68 jalga), laius 19 jalga e. 6 m ja laevaruumi sügavus 10 jalga.<sup>95</sup> Selle ehitamiseks kasutati tammepuitu, millest osa pärines Conze enda luubilt „Julie Amalie“. 1. juulil saadeti uus alus J. Jacke & Co odralaadungiga Belfasti ja ta sõitis mitu reisi välissadamate vahel, alles

<sup>84</sup> V. Mel'tinskij. Russkij kommerčeskij flot" po 1-e Janvarja 1858 goda, lk. 52.

<sup>85</sup> V. Mel'tinskij. Russkij kommerčeskij flot" po 1-e Janvarja 1858 goda, lk. 60–61.

<sup>86</sup> Vrd. B. Pao. Kuressaare ja Riia merelised sidemed 19. sajandil, lk. 89–90.

<sup>87</sup> H. Laakmann. Das Bürgerbuch von Pernau, II, lk. 22, 57.

<sup>88</sup> O.-M. Klaassen. Konsulaatidest Pärnus 18. sajandi teisel poolel ja 19. sajandil. – Uurimusi Läänemere maade ajaloost, VII (Tartu Ülikooli toimetised, 941). Tartu, 1992, lk. 60.

<sup>89</sup> EAA, f. 3340, n. 1, s. 6093, l. 1.

<sup>90</sup> Vt. H. Laakmann. Das Bürgerbuch von Pernau, II, lk. 80. Seisuslikus ühiskonnas esines Maddisson sakslasena: Pärnu kodanikeraamatu sissekandes 1850. aastast on ta oma päritolukohana nimetanud Kuressaaret (mitte Uulust) ja 1863. aastal hülgas ta Pärnu eestlaste Elisabethi koguduse, et liituda sakslaste Nikolai kogudusega.

<sup>91</sup> EAA, f. 1279, n. 2, s. 4, l. 79p.

<sup>92</sup> EAA, f. 1000, n. 1, s. 3938, l. 35. Conze veski asus Pärnu Ülejõesel.

<sup>93</sup> Das Inland, nr. 11, 14. märts 1844, veerg 170; EAA, f. 1000, n. 1, s. 3938, l. 76.

<sup>94</sup> EAA, f. 3340, n. 1, s. 6093, l. 2–3.

<sup>95</sup> EAA, f. 3340, n. 1, s. 6093, l. 1.

sügisese lastid prahtis Conze kaubamaja ise.<sup>96</sup> Lisaks taanlasest kaptenile (Carl Jacob Liep) võeti pardale veel viis meremeest, kuunari reisid ulatusid reeglina Lääne-Euroopa sadamatesse. Kümme aastat hiljem on Pärnu sadamaametnikud deklareerinud kaubamaja HDS käsutuses olnud 55-sälitiselise tammepuidust kuunari (meeskond: kapten Christian Zöllner, tüürimees ja 5 madrust) ehitusaas-tana küll 1847, kuid ehituskohana Liibavi.<sup>97</sup> Maddissoni ehitatud kuunar „Medea“ hukkus talvel, purjetades Kihnu saare juures, ja jaanuaris 1859 toimus Pärnus vraki oksjon. Samanimeline Pärnu laev on Briti sadamatega ühendust pidanud ka hiljem.<sup>98</sup>

1847. aastal veesatud „Medea“ jäi A. C. Conze laevatehases ilmselt viimaseks, sest eakas kaupmees suri 3. septembril 1849. Lesk müüs laevad ja vara teistele kaupmeestele. Eesti soost laevameister tegutses seal ilmselt edasi, sest 1850. aasta lõpus on ta möldrina kantud Pärnu tsunftinimekirja.<sup>99</sup> Maddisson on laevaehitusmeistrina (*Schiffsbaumeister C. G. Maddisson*) tegev olnud veel 1853. aasta sügisel, kui tuli hinnata madalikule jooksnud laeva „Die Hoffnung“ kahjusid.<sup>100</sup> J. Jacke kaubamaja on nähtavasti ise kasutanud võimalust Pärnu verfish suhteliselt odavamaid laevu hankida. Pärnus veesati 1850. aastal 62-säliteline kuunar „Activ“.<sup>101</sup> Säät tulenes sellest, et tammekaartele pandi vähemalt osaliselt okaspuidust plangutus, ja tõenäoliselt sellestki, et laeva ehitajaks oli kohalik meister.

J. Jacke & Co kasutas Pärnu eestlaste kogukonna liikmete teeneid küllaltki sageli. Näiteks oli selle kaubamaja 80-sälitiselise kuunari „Ne robei!“ 26-aastane kapten Hans Caspar Müller nende kolme rahvusaaslase seas, kellega Johann Voldemar Jannsen Pär-



Eestlasest reederi ja suurkaupmehe Martin Strahlbergi elamu ja kontorihoone aastatel 1856–1863 Pärnus Vee tänaval, Jekaterina kiriku vastas. Foto Louis Seidlitz, 1866, Pärnu Muuseumi fotokogu.

nusse saabudes esimesed sõprussidemed sõlmis.<sup>102</sup>

Siiski ei hakanud kõik Pärnu kaubamajad kohalikus laevatehases laevu ehitama. 1849. aastal tellis Pärnu ja Riia kaupmeeste laevaühing uue laeva Liibavist, mis oli Balti kubermangude suurim laevaehituskeskus ja hästi varustatud tammepuiduga. Kaubamaja

<sup>96</sup> Pernauesches Wochenblatt, nr. 27, 05.07.1847, lk. 218; nr. 41, 11.10.1847, lk. 336; nr. 46, 22.11.1847, lk. 384.

<sup>97</sup> V. Mel'tinskij. Russkij kommerčeskij flot" po 1-e Janvarja 1858 goda, lk. 60. Tuleb arvestada, et selles nimekirjas esineb vigu aluste ehitamiskohtade määratlustes.

<sup>98</sup> 1861. aastal kaotas Pärnu laev „Medea“ Läänemere augustitormis kolm meeskonnaliiget ja mõlemad mastid, kuid jõudis ikkagi Allinge sadamasse Bornholmi saarel. – Liverpool Mercury, 06.09.1861.

<sup>99</sup> EAA, f. 3833, n. 1, s. 129, l. 47.

<sup>100</sup> EAA, f. 3340, n. 1, s. 6198 (pagineerimata).

<sup>101</sup> V. Mel'tinskij. Russkij kommerčeskij flot" po 1-e Janvarja 1858, lk. 59.

<sup>102</sup> Vt. Diarium. Johann Voldemar Jannseni Pärnu päevik / Das Pernauer Tagebuch von Johann Woldemar Jannsen. Pärnu Muuseum, Pärnu 2001, lk. 51–52; EAA, f. 3833, n. 1, s. 129, l. 62.

HDS partner Liibavis oli Friedrich Hagedorn ja nähtavasti oli initsiatiiv laeva Liibavist tellimiseks tulnud sellelt kaubamajalt, mis ühtlasi oli J. Jacke & Co põhikonkurent. Pärnust 26. augustist 29. oktoobrini 1849 Liibavisse saadetud kirjade järgi taheti esialgu tellida laevameister Hugo Slevogtilt 75–80 sälitist rukist või linakaaluna 600 perkovitsi (98 tonni) mahutav galeoon (*gallione*), mis kiilu kohalt oleks 72 jalga pikk ja maksaks 4600 rubla.<sup>103</sup> Liibavisse saadetud kapten Heinrich Schildwachi instruksioonides seisis, et laeva pikkuseks oleks 72 jalga kiilu kohast ja mahutavuseks 50 sälitist.<sup>104</sup> Lõpptulemusena veesati Liibavis 1850. aastal Pärnu kaupmeeste 65-sälitiseline tammepuust kuunar „Livonia“.<sup>105</sup> Laeva eest pidi aga Rootsi-Norra asekonsuli Carl Magnus Frey poolt juhitud laevaühing maksma lausa kaks korda, sest Krimmi sõja ajal rekvireeris Liibavis seisnud aluse Suurbritannia laevastik ja „Livonia“ osteti neilt 1854. aastal tagasi.

On selge, et laevaehitust suunasid tellimused ja kohalikust soost laevameister ei saanud üksi algatada eestlaste laevandusettevõtmist. Teadaolevalt ainsaks eestlaseks, kes 19. sajandi keskel Pärnus kaugsõidulaevu võis tellida, oli Pärnus 45-aastaselt kolmanda gildi kaupmeheks saanud ja peagi esimese gildi kaupmehe staatusesse jõudnud Martin Strahlberg. Pärnusse oli ta tulnud Peterburist, kuhu omakorda läinud Viljandist rätsepa ametit omandama. Martin Strahlbergi eesnimi oli sündides Mär<sup>106</sup> ja varasem perekonnanimi Zwiebelberg, kuid Peterburis oli ta abiellunud rikka rätsepmeistri Strahlbergi ainsa tütreaga, võttes nende perekonnanime ja saades ka meistri pärijaks.<sup>107</sup> Pärnus oli Martin Strahlberg juba abielus endast kaheksa aastat noorema Catharina Reginaga, kelle neiupele nime oli Siebert. M. Strahlberg oli

Pärnumaal alustanud 1840. aastatel kroonumõisate rentnikuna ja ajas sealjuures ka edukat metsaäri. 1847. aastal ostis ta Pärnus avalikul oksjonil kahekorruselise kivimaja ja 8. veebruaril 1850 kanti kodanike nimekirja, 3. veebruaril 1856 sai Strahlbergist kaupmees ja varanduse järgi paigutus ta lausa I gildi.<sup>108</sup> Samal aastal veesati Kuressaare talle 113-sälitiseline brigantiin „Catharina Regina“.

Martin Strahlbergi abikaasa nime kandnud alus eristus teistest Kuressaare ehitatud laevadest oma suuruse poolest. Tammepuitu läks sellise laeva ehitamiseks nii palju, et ilmselt toodi see kokku üsna mitmest eramet-sast. See ettevõtmine oli tõenäoliselt tõsine väljakutse ka rikkale ja puiduäri tegelevale Strahlbergile. Ka laevameister pidi selles projektis olema teistsuguste kogemustega kui sealse sakslase T. Grubeneri ettevõttes töötanud rannalaevade ehitajad. Võimalik, et Pärnu kaupmehe brigantiini läks ehitama Pärnu laevameister Gottlieb C. Maddisson, sest Strahlberg usaldas oma ärides eeskätt rahvuskaaslast. Pealegi lasi ta järgmise, juba mitmeid kordi vähem materjali nõudnud laeva ehitada Pärnus. Samuti tammepuidust 52-sälitiseline kuff „Wohlfahrt“ aeti Pärnu jõkke 1857. aastal.<sup>109</sup>

M. Strahlberg & Co ei hakanud siiski ehitama purjelaevastikku, suurlinnast tulnud ärimees hoolis rohkem auruagregaatidest ja muust moodsast tehnikast. 1860. aastal, kui Strahlberg oli käiku lasknud oma aurusaeski ja plaanis valu- ja metallitöökoja rajamist, avas ta Suurbritanniast ostetud ratasaurikuga „Fürst Suworow“ (endine „Terror“) reisiliini Pärnu-Riia-Liibavi. 1. juulil avatud aurulaevaliini lõpetas aga juba 17. juulil, kui kindlustamata laev ja paki-laadung hävisid, sõites tagasiteel Heinaste

<sup>103</sup> EAA, f. 3340, n. 1, s. 6211 (pagineerimata).

<sup>104</sup> EAA, f. 3340, n. 1, s. 6211 (pagineerimata).

<sup>105</sup> V. Mel'tinskij. Russkij kommerčeskij flot” po 1-e Janvarja 1858, lk. 60.

<sup>106</sup> Sünnikanne 20. novembril 1810 – EAA, f. 3149, n. 2, s. 3, l. 319.

<sup>107</sup> Vt. L. Kulbin. Adam Petersoni kui juhtiva rahvuslase kujunemine. – Eesti Kirjandus 1936, nr. 7, lk. 312–313.

<sup>108</sup> EAA, f. 1865, n. 3, s. 230/1, lk. 39p; f. 4614, n. 2, s. 26, l. 68; f. 3833, n. 1, s. 129, l. 64.

<sup>109</sup> Vt. V. Mel'tinskij. Russkij kommerčeskij flot” po 1-e Janvarja 1858 goda, lk. 60.

<sup>110</sup> Vt. A. Vunk, T. Kask. Pärnu kuurort. Valikud ja otsused. Pärnu Muuseum, Pärnu, 2014, lk. 34.

(Ainaži) juures kivi otsa.<sup>110</sup> Õnneks ei olnud inimohvreid, kuid laevaliinidesse firma enam ei panustanud. Strahlbergi vedasid alt ka harjumatu rikkuse juures priiskama hakanud sugulastest usaldusisikud, samuti baltisakslaste koondumine tema äritegevuse vastu.<sup>111</sup> Mõisnikud püüdsid takistada tema rendimõisate metsaäri, tõkestades eeskätt palgiparvetust Pärnusse. 1863. aastal pandi Pärnus müüki tema majad, aidad, saeveski ja valukoda, 1870. aastal lõpetas Martin Strahlberg (1810–1898) tegutsemise kaupmehena. Ka Pärnu laevatehase saatuseks on olnud vaikne hääbumine. Gottlieb Christian Maddisson (1802–1892) ei pannud alust uuele laevaehitajate dünastiale. Tema vanem poeg Adolph Conrad jätkas möldrina ja läks hiljem Lelle, noorem poeg Friedrich August rändas Venemaale.

## Kokkuvõte

18. sajandi lõpus tänapäevase Eesti alal ehitatud laevade suurusest meil võrreldavad andmed puuduvad, kuid sel ajal kujunesid välja kaks laevaehituskust. Liivimaa kubermangus taastus varasematel sajanditel Riias aset leidnud laevaehitus esmalt Pärnus Harderi verfis ja Eestimaa kubermangu laevaehitus selle ühes varasemas asukohas Hiiumaal. 19. sajandi esimesel poolel veesatud alustest on suurimad kolmemastilised parklaevad, mis võisid seilata ka ookeanil. Pärnus 1820. aastatel vrakist ehitatud „Diana“ ja Hiiumaal 1840. aastatel kohalikust puidust ehitatud „Hioma“ on siinses kontekstis suured laevad. Neist vaid esimene on ehitatud kohaliku laevameistri poolt, reeglina olid suurte ja keskmiste kaubalaevade ehitamised ühekordsed projektid, milleks laevameister kohale toodi. 19. sajandi esimese poolel kujunesid Balti kubermangude suurimateks laevaehituskusteks Liibavi ja Riia, kus laevapuitu oli rohkesti. Tänapäevase Eesti ala piiresse jäävad laevaehituskohad on võrreldavad Vindaviga, kuid hoolimata pikkadest laevaehitustradit-

sioonidest nappis neis tammepuitu, mida veel 19. sajandi esimesel poolel peeti siinkandi laevaehitustraditsiooni kohaselt kõige eelistatumaks ehitusmaterjaliks. Vindavis ehitati keskmise suurusega laevu ja kasutati nende plangutamiseks okaspuitu, 19. sajandi esimese poole viimastel kümnenditel olid samsugused laevaehituskohad Pärnu ja Hiiumaal. Ka Narvas ehitati mitu keskmise suurusega (60–80 sälitist) laeva. Pärnus, Hiiumaal ja Narvas ehitatud kuunarid olid kahemastilised, keskmiselt 25 m pikkused alused, millega võis purjetada sadamateni Pürenee poolsaarel või Suurbritannias. Vaid Kuressaares ehitati reeglina väiksemaid luupe ja kuunareid, mille mahutavus just väikese süvise tõttu oli vaid 15–30 sälitist. Nende, rannalaevadeks liigitatud aluste ehitamiseks polnud vaja kutsuda teistest linnadest laevameistrit ja nii on just Saaremaal püsinud kohalik laevaehitus 19. sajandi esimestest kümnenditest järjepidevana.

19. sajandi keskel toimus Eesti merendusloos seisukohast oluline murrang. Kui lihtsad laevaehitajad ja madrused olid siinmail enamikus juba eestlased, siis tugevate seisuslike traditsioonidega haridussüsteemi tõttu polnud pärisorjusest vabade eestlaste läbilöökk laevameistrite ja laevajuhtide tasandil veel toimunud. Eesti nimedega rannalaevade ehitajad, rannalaevnikud ja tüürimehed olid Saaremaal sel ajal juba tavalised. Kuid laevahitusemeistritest oli esimene kohalik talupoja soost meister Uulust pärit mölder Gottlieb Maddisson. Samal ajal Maddissoni tegevusega Pärnus on seal oma äriga alustanud ka eestlasest suurkaupmees Martin Strahlberg. Siiski ei kujunenud laevandus tema põhiliseks huviks, pealegi oli ta sunnitud baltisaksa konkurentide ühisrinde mõjul suurest kaubandusest järk-järgult taanduma. Vene impeeriumi sisepoliitilised olud 1860. aastate reformide eel ei soosinud kuidagi alamast seisusest ettevõtjaid ja maarahva esindajate läbilöökk laevanduses jäi lõpuni viimata.

Kokkuvõttes pandi siin kirjeldatud perioodil siiski mitmel moel alus Eesti ran-

<sup>111</sup> L. Kulbin. Adam Petersoni kui juhtiva rahvuslase kujunemine. – Eesti Kirjandus 1936, nr. 8, lk. 356–364.



dade laevaehitusele 19. sajandil. Esiteks õpetasid Taani laevaehitajad alates 18. sajandi lõpust 19. sajandi keskpaigani Pärnus ja 19. sajandi algul Kuressaares välja kohalikud laevapuusepad, kelle oskused siinsetes rannades kandusid edasi. Teiseks muutus traditsiooniliseks laevade ehitamine mereäärsetel ehitusplatsidel, mitte kraanade, töökodade ja staapliga varustatud laevatehastes. Ja kolmandaks jõuti 19. sajandi keskel välja kohalikest puuliikidest kaljase ja parklaeva ehitamiseni. Esimene oli sobilik seilamiseks siinsete kaupmeeste jaoks kõige kaugemate sihtsadamateni Portugali rannikul, teine jõudis välja Vaiksele ookeanile.

Nii oli baltisaksa kaupmeeste korraldatud laevaehitus 18. sajandi kolmandast veerandist kuni 19. sajandi keskpaigani oluline ja vajalik pärisorjuse kaotamise ja majandusliku kosumise järel puhkenud laevaehitusbuumi ettevalmistamisel. 1850. aastatel ei võtnud seda veel üle maarahva soost reeder ja laevameister, kes tegutsesid baltisakslaste poolt kontrollitud äris. Seda said teha alles sadamalinade majandussüsteemiga hoopis teisiti seotud randlased mitmeid aastakümneid hiljem. Eesti soost randlaste männi- ja kuusepuidust laevad valmisid edaspidi samuti ajutistel ehitusplatsidel ja esialgu just Saaremaalt tulnud meistrite käe all. See sai võimalikuks tänu varasemale kultuurile, mis pärandati edasi maarahva hulgast pärit laevaehitajate poolt ja tänu eeskujudele, kes olid juba astunud esimesi samme suuremate laevade ehitamise suunas.



### **Aldur Vunk**

---

(1959); PhD, muuseumi juhataja,  
SA Pärnu Muuseum,  
Aida 3, 80100 Pärnu,  
aldur@pernau.ee