

# PUUST LAEVAD JA RAUAST MEHED

?? ?

Aldur Vunk



Toimetaja: Andres Adamson  
Keeletoimetaja: Katrin Ringo  
Kujundaja: Kaspar Ehlvest

Fotod SA Eesti Meremuuseumi ja SA Pärnu Muuseumi fotokogust ning Olaf Esna, Eero Jürgensoni ja teistest erakogudest.



Esikaanel: Meeskond poseerimas Mihkli pükspriidi taglasel.  
Eesti Meremuuseum, MMF 1379  
Tagakaanel: Saematerjaliga lastitud Lemming Kieli kalasadamas  
1920. aastate keskel. Eesti Meremuuseum, MMF 814:8

© Aldur Vunk ja kirjastus Argo, 2018  
Kõik õigused kaitstud  
[www.argokirjastus.ee](http://www.argokirjastus.ee)

ISBN 978-9949-607-57-0

Trükitud trükikojas Print Best

# Sisukord

SAATEKS	6	MARTHA	62
RANDLASTE LAEVAEHITUS	8	SAMPO	68
DELPHIN	12	ATLAS	70
GEORG	16	POLARSTJERNEN	76
IDA AMALIE	18	VESTA	82
SORKHOLM	22	GUNN	88
LOUISE	26	JAAN	96
NEPTUN	28	MIHKEL	100
OLGA	32	PRIIUS	108
URANUS	34	LEMMING	116
VANJA	38	ESTONIA	122
BETHLEHEM	44	JAAN GRANT	128
JANOW	48	LEO	134
VEGA	50	PÄRNUMAA	138
SIGNE	54	DELPHIN	146
LENU	56	NEPTUN (MOOTORLAEV)	148
AIL	60	KASUTATUD KIRJANDUS	156

# NEPTUN



Laeva omanikeks olid Orajõe mehed Peeter Busch,

Jakob Markson ja Mats Grant. Eestvedaja oli ilmselt

Mats Grant (1811–1889) ehk Vana Grant – esimehe  
ne Orajõe pärisperemees, kes oma taluostusoovi  
andis sisse 1879. aasta kevadel. Selleks ajaks teenis  
ta tulu juba mitme Riia ja Peterburi vahel küttepuid  
ja kipsi vedanud laeva pealt ning oli võimeline talu  
sularaha eest korraga välja ostma.

Laevaühingus oli ka apostliku õigeusu kiriku  
liige Peeter Busch naabertalust, kes ilmselt oli  
„kroonu usku“ läinud võimudega paremate suhete  
nimel. Orajõe ja Häädemeeste tegusatel peredel oli  
igaks juhuks liikmeid mõlemas kirikus. 1863. aastal  
kosis Peeter Busch Ann Granti, kes oli Mats  
Granti lastest vanim, sündinud 1837. aasta lõpus,  
kui Mats pidas esimese Orajõe koolmeistri ametit  
Grantide tallu rajatud koolis. Hoolimata apostliku  
õigeusu kirikus peetud laulutusest jäi naine luteri  
kiriku liikmeks, nii nagu nende laevakapteniks  
õppinud poeg Mats Busch (1869–1904), kes hiljem  
Neptuni juhtimise üle võttis.

Laevameister Jakob Markson (1840–1930) abiellus  
1874. aastal Mats Granti noorema tütre Doraga  
ning vahetas oma senise tuulikuehitaja ameti laevaehitaja  
oma vastu. 1880. aastate alguses oli Jakob Markson  
juba loobunud Mats Granti esimesel suuremal laeval  
Markus omandatud nn metskapteni ametist ning keskendus  
talvel metsatööle ja suvel laevade ehitamisele. Tänu  
Heinaste merekoolile

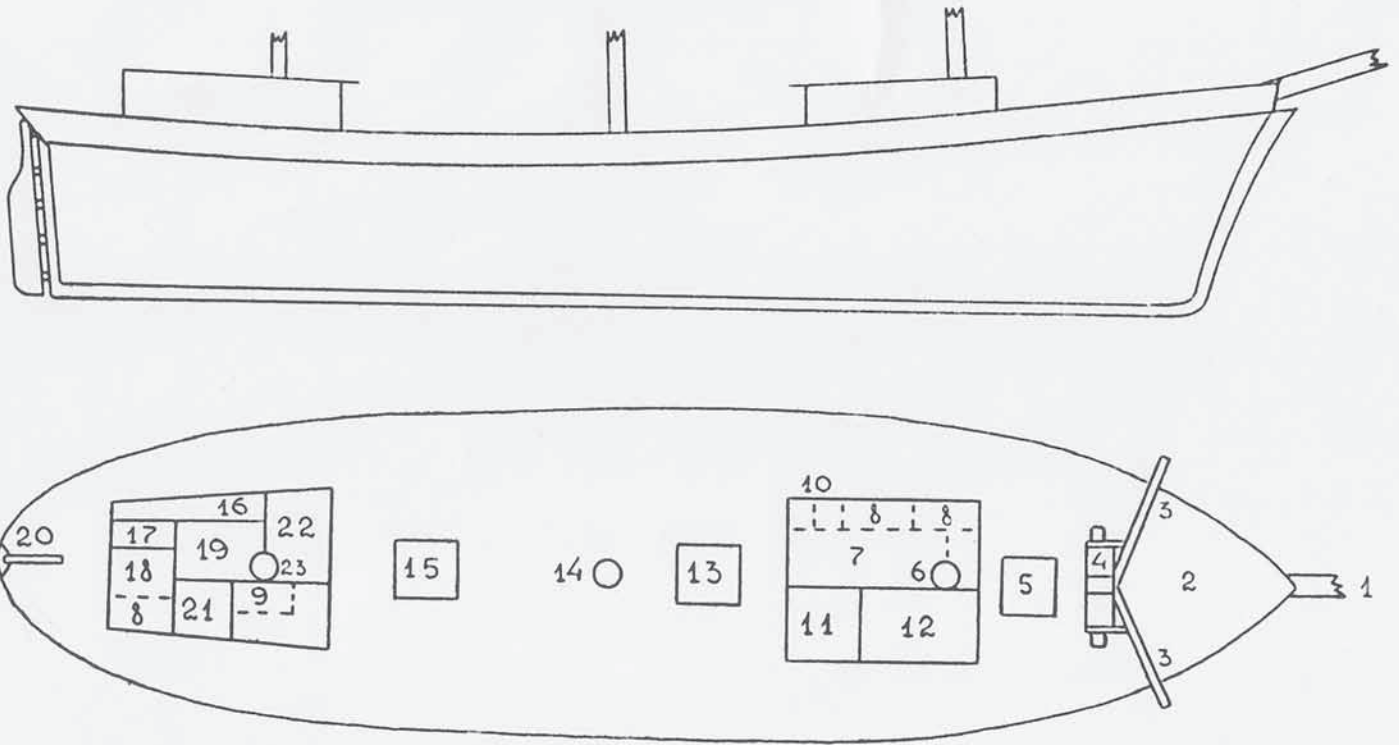
polnud oma ranna kaptenitest ja tüürimeestest  
enam nii suurt puudust, et laevu oleks tulnud maa-  
märkide ja teiste laevade liikumise järgi ise juhtida  
– palgates säästueelarvega laevale vaid meresõidu  
reeglite täitmiseks mõne joodikust „lipukapteni“.  
Grantide suguvõsas olid juba omad laevajuhid.  
Tüürimehepaberitega olid 1870. aastatel merele  
läinud Rein, Mikkel ja Jaan, 1875. aastal Pärnu sada-  
makapteni moodustatud komisjoni ees sooritasid  
Jaan ja Mikkel Grant kaugsõidukapteni eksami  
esimeste seas. Neptuni kodusadamana käsitleti  
Orajõe randa ja selle määratlemiseks polnud esialgu  
suuremat vajadust, sest Lloyd'i registrisse kanti alus  
alles 1892. aastal, pärast Mats Granti surma.



Jakob Markson Pärnus ajavahemikus 1905–1910 tehtud  
fotoportreel. Foto: Vladislav Homann, Pärnu Muuseum,  
PäMu F 3050:1

Paremal: laadimis-  
tööd Neptunil enne  
I maailmasõda. Foto:  
Pärnu Muuseum,  
PäMu F 2796:2





1893. aastal oli laeva ainuomanik Mats Granti neljas poeg Ott (Otto, 1855–1914) ja aluse kodusadamaks Heinaste (Haynasch). Tol aastal talvitus Neptun Pärnus, kust alustas meresõiduhooaega 30. aprillil kapten Mats Buschi käe all. Laev seilas Dunkerque'i, pardal kaubamaja HDS linalaadung. Postimehes 1900. aasta alguse seisuga avaldatud Häädemeeste, Orajõe ja Heinaste Eesti laevade nimekirja põhjal kuulus Neptun Grantidele ja selle kapteniks oli Kustav Aleksander Soots (ka Gustav Soots, 1870–1943). Halliste kihelkonnast rannikule rännanud ja Salatsist Häädemeestele kolinud Sootside pojad hakkasid seal merd sõitma. Laevadel võis teenida suurt tulu, kuid võis kaotada ka elu. K. A. Sootsi noorem vend Konstantin Martin oli 1898. aasta sügisel uppunud purjelaeval Liisa, selle reisil Peterburist Šotimaale.

1902. aastal registreerisid Grantid Neptuni Riia sadama alla ja hiljemalt 1905. aastaks kolis Otto Grant Pärnusse. 1912. aastal registreeriti Riias aluse omanikena R. ja O. Grant, Otto vanem vend Rein Grant oli selleks ajaks juba surnud ja 16. juunil 1914 suri aluse pikaajaline omanik, Pärnu linnavolinik Otto Grant. Laeva asjaajamine läks ilmselt

1877. aastal sündinud kapten Alfreds Bernhardsi joonis 19. sajandi lõpus Liivi lahe kaldal ehitatud kolmemastilise kahvelkuunari kajutite paigutusest: 1) pukspriit, 2) pakialune, kus hoiti toidukraami ja varustust, 3) ankrugaanapalgid, 4) ankruga vints, 5) eesmine tekiluuk, 6) esimast, 7) ruhv, kus majutus meeskond, 8) koid, 9) kapteni koi, 10) riidekapid, 11) kambüüs, 12) kaabelkaat ehk trosside, plokkide ja tööriistade hoiuruum, 13) keskmine tekiluuk, 14) peamast, 15) ahtri-poolne tekiluuk, 16) proviandiladu, 17) koridor, 18) tüürimehe kajut, 19) navigatsiooniruum, 20) tüür, 21) purjeladu, 22) kapteni salong, 23) besaanmast.

tema abikaasa Katarina (sünd. Uttopärt) kätte. I maailmasõjas kasutasid Vene sõjaväevõimud sadamates seisvaid laevu veeteede blokeerimiseks, et Saksa laevastik sadamatesse siseneda ei saaks. Enamasti uputati selleks liiva või kividega lastitud väiksemaid laevu, kuid sama saatus tabas Evald Pesti andmeil ka Neptunit. Lloyd'i registris on laev 1918. aastal kirjas Eesti alusena Pärnus, registrist kustutati see alles 1921. aastal.



Kaptan Rein Grant (1853–1907). Foto: Leonhard von Wirschikowski, Eesti Meremuuseum, MMF 655:5

Postscheckkonto Cöln 2161.

Seite *Lüb. 4 / Dortmund, den 27 November 1913*

Rechnung für *5 Neptun*

von **W. Brüggmann & Sohn.**

A. No.	V. f.	Sie erhalten von unserem Lager in				
28	1/2 x 4"	Fannern	0,39 Cfl.	118		0 46
30	1/2 x 5"	d.	0,52	135		0 70
67	1/2 x 6"	d.	1,40	141		1 94
15	1/2 x 8"	d.	0,42	159		0 63
10	2 1/2 x 5 1/2"	d.	0,76	114		0 87
19	7/8 x 5"	Neptun	0,41	112		0 46
5	6"	d.	0,13	118		0 15
2	8"	d.	0,07	127		0 09
9	9"	d.	0,35	139		0 49
1	10"	d.	0,04	142		0 06
36	1 1/2 x 7"	d.	1,36	121		1 52
24	8"	d.	1,33	127		1 69
5	9"	d.	0,31	139		0 43
21	12"	d.	1,75	142		2 49
4	2 1/2 x 6"	d.	0,42	112		0 47
					12	48

*Lehrung empfangen p. W. Brüggmann & Sohn  
Dortmund*

No. 9 10000  
4. 12.



Neptuni reeder kaptan Otto Grant 1895. aastal Liverpoolis tehtud portreefotol. Foto: William Henry Pugh, Pärnu Muuseum, F 2795:9

Lastikiri 1913. aastast.  
Eesti Meremuuseum,  
MM 3836 D

# OLGA

????, ?????

knv kb)u5n) kkb

h)k)Eh3 kk2v kk

knE)kdEb)2)2)2)2)

Kahemastilise kohta suhteliselt suure kerega purjeka Olga omanik oli Pärnu kaubamaja HDS ja kodusadam Pärnu. Laev võeti kasutusele ajal, mil HDS oli asunud oma purjelaevadega vedama lisaks linakiule ja -seemnetele ka kipsi. 1881. aastast alustati äri kunstväetisega (superfosfaat), 1885. aastal võeti suurelt ette kauplemine Krimmi soolaga ja kaubamaja kasutas kaljaseid eeskätt suurte, peamiselt Riiga tellitud koguste laialivedamiseks. 1886. aastal lisandus kaubavalikusse kondijahu, aasta hiljem uus kunstväetis toomasjahu (kaltsiumränifosfaat) ja veel kolm aastat hiljem kainiit.

Kaubamaja kasutas kaljast põhiliselt kohalikeks vedudeks ja laadungid olid väga erinevad: 2. juunil 1893 võttis Pärnu Ülejõelt pärit nooruke kapten Jakob Wäike (Jacob Weike, 1874–1931) segakaubaga kursi Riiga ja jõudis mitmeid kaupu sisaldava lastiga Pärnusse tagasi 10. juunil; 4. augustil saabuti kipsilaadungiga Riiast, et 19. augustil sõita soolalastiga Salatsisse, kus HDSil oli oma ait. 8. septembril saabus kaljas Riiast Pärnusse petrooleumilastiga J. D. Ammende kaubamajale, et purjetada 3. oktoobril tühjalt Salatsisse uue kauba järele.

Pikaks sõiduks tuleb selle aeglase laeva puhul pidada reisi impeeriumi pealinna. 10. juulil 1894 suundus kaljas vanaraua ja kaltsudega Peterburi ning tuli sealt kondijahuga tagasi 6. augustiks. Kiire lossimise ja lastimise järel väljus laev 8. augustil Pärnust soola ja kiviõega, kapten Wäike seadis seekord kursi Salatsile. Lauakoormaga purjetas kapten Wäike Peterburi ka 9. juulil 1896. Sellel ajal oli Pärnu kaubandus madalseisus ja kohalikel lae-



vadel väike koormus. Nii pidi kapten M. Michelson kaljase näiteks 1898. aasta suve jooksul lausa mitu korda tühjalt Riiga kauba järele viima.

Kaubamaja HDS kasutas laeva ka varakevadistes või hilissügisestes oludes, kus see tuli jääpiirini viia või sadamasse tuua pukseri abiga. Nii näiteks tuli 25. novembril 1899 ja 28. novembril 1906 pukser-jäämurdjaga Pernau juba talvesadamas jääd murda, et hiliselt retkelt tulnud Olga talvekorterisse saada.

Laev hukkuski ühel hilissügisel reisel. 6. detsembril 1909 saadeti Pernau kapten Meybaumi juhtimisel HDSi purjekaid Olga ja Molodets, mis lõunatuulega reidilt edasi ei pääsenud, jääpankadega kaetud merelt muulideni tooma. Läbi kolme sentimeetri paksuste jääpankade pukseeris Pernau purjekaid õhtupimeduses sadama poole, kuniaju-