

Meenutuste kaleidoskoop: Kuidas minust sai purjelaevaehitaja ja meremees 1.

Manivald Kuik 15. juuni 2004 Hiiumaa

Asjaolu, et tänavu märtsikuul möödus 70 aastat, mil alustasin palgalise purjelaevaehitajana tööd Hiiumaal Orjaku sadamas, ärgitas mind seda kauget aega meenutama.

See lugu algas nii: õppisin siis alles Kassari algkoolis, aga õhtuti ja puhkepäevadel olin oma teises elukoolis Orjaku sadamas, purjelaevade keskel ja neid oli seal talvitumas palju - ikka kuni 35–40 laeva, üks suurem ja uhkem kui teine. Juba väikese jõmmina oli mu meelispaik sadamas laevu uurimas olla ja kui algas kevadine laevade remont, olin igal õhtul ametit õppimas. Laevamehed olid minuga juba kõik harjunud ja kutsusid laeva tekile tööde ja laevaga tutvuma. Pealegi teadsid kõik, et olen üks Hiiumaa Kuikide järeltulija ja kõik Hiiumaa Kuigi perekonnanime kandvad noormehed on aastasadu olnud nii meremehed kui ka laevaehitajad. Üksi siis seilas maailmameredel 6 Nurste Mihkli Kuiki, rääkimata mujalt, nagu Kabuna külast jne. Laevamehed tituleerisid mind sadamapoisiks. I-le pani punkti veel see, et minu naabrimees Orjakus oli purjelaeva „Leelo” omanik ja selle kapten Aleksander Liiv, kes viis mind koos oma poja Arnoldiga õkva „Leelo” tekile ja ütles meile nii:

„Poisid õppige laeva tundma, teist peavad saama meie järglased, meremehed kui ka laevaehitajad.” Arnold oli minust mõned aastad vanem, temal oli asi selge, sest ta seilas isaga suviti omas laevas ja temast sai minu kõige otsesem õpetaja, nii laeva tundmises kui ehitamises. Olime mõlemad talveõhtuil laevade keskel ja üleval masti saalinguis. Ka kõik toonased laevamehed andsid meile häid praktilisi õpetusi. Toonane Orjaku sadam oma arvukate purjelaevadega oli meile rannapoistele avatud meremeeste õppepolügoon.

Esimene laev, kus alustasin remonditöölisena esialgu tasuta nn. statžöörina ja juba 1934. a. märtsikuul palgalisena, oli purjelaev „Leelo”. Palka maksis kapten esialgu 20 senti tunnis ja mõne aja möödudes 25 senti tunnis. See oli hea tasu noorele algajale jõmmile. Minu kõige esimeseks tööks sai rannas kivide vahel pigi ja kivitõrva keetmine ning kuuma tõrvaga jää pealt laeva kere ülevõõpamine. Töö oli ohtlik ja mustavõitu. Ohutustehnika reeglid tegi mulle selgeks Arnold, kes ka ise oli laevakere pigiga võõpamas. Kui „Leelo” sai üle võõbatud, siis sain teenistust Ligema küla meeste laeva juurde ja lõpuks Haldreka Papi Andrese „Meeta” manu. Tööd oli igal õhtul ja ja mõnikord tuli koolist ka poppi teha, et tööga edasi jõuda. Kõigil oli kiire, kevad lähenes. Koolis õpetaja Aleksander Loomets eriti minuga ei praganud, sest ta teadis, et likvideerin võlad ausalt. Ütlesin talle siiralt nii: „Õpetaja, puudusin eila koolist, sest olin Orjaku sadamas laeva remonttööl - raha on vaja, teate ise väga hästi millises majanduslikes raskustes meie pere on. Leivavili oli vaja Luguse vesiveskile viia ja see vajab raha, koti terade jahvatamise eest nõuab Jõe Hans 50 senti.” Õpetaja Loomets kuulas mu ära ja ütles rahulikult: „Õpilane Kuik, tean teie kodust elu väga hästi - see on majanduslikult raske, aga luba küsimata koolist puududa ei tohi, see on karistatav. Teinekord küsige luba. Nüüd aga lugege mulle see lugu, mille ma teile kodus õppida andsin.” Lugesin loo ära ja mulle anti luba istuda. Rohkem meil kunagi sel teemal vestlusi ei olnud, aga mina käisin sadamas tööl edasi.

Järgmise tööna usaldati mulle maal aurukatlakütmine, sest paksud uued asenduslaeva väliskereplangud vajasisid 5–6 tundi tulist kütmist, et pajast minev aurukastis oleks tasemel ja plangud pehmed kui soojad saiad. Tuli pidi suure veekatla all olema lõõmamas hommikul enne kukke ja koitu ja nii ta ka oli. Seda aurukatla kütmist jätkus seni kuni laevadele plangutamist oli. Tunnihinnaiks ikka 25 senti. Auru ülessaamine sõltus küttepuude kvaliteedist ja sordist. Enamuses toodi kuivi 1 m pikkuseid kasepuid.

Selle töö kõrvalt õppisin ära ka laevakere plangunduse knihvid ja nõksud, sest kui plangud olid „küpsed”, siis polnud enam vaja maksimumpaaruga kütta ja tihti olin plangutamisel abiks, sest seal oli abi alati vaja. 1934. aasta kevad möödus mul n-õ abitöölise nimetuse all ja selle töö kõrval oli mul juba väga palju uusi töövõtteid selgeks õpitud. Minu ristiisa, Joonas Koolmeister, kes oli Koolmeister ja KO purjelaevade peareeder, ütles mulle kord nii: „Poiss, sa oled terase loomuga, nagu su ema, pane kõike, mida sa näed, hästi tähele ja jäta meelde. Tarkust ei ole kunagi palju, leiba ta ei küsi, aga

annab küll. Kui oled tubli poiss, saad meilt alati laeva koha, mina garanteerin sulle kui oma ristipojale, nagu oma pojale, sest sul ju isa pole. Ole tubli!” Vastasin: „Täna, ristiisa, püüan õppida nii kuidas oskan ja jaksan.”

Meenutuste kaleidoskoop: Kuidas minust sai purjelaevaehitaja ja meremees 2.

Manivald Kuik 17. juuni 2004 Hiiumaa

Seepeale vastas ristiisa: „Loodan, et sust saab sama tubli töö- ja meremees kui teised Kuigid.” See jutuaamine toimus meil Haldi Läkus, Joonas Koolmeistri suures häärberis, kui olin järjekordsel santsu-otsingul.

1935. aasta varakevadel sain juba ametikõrgendust. Nimelt sain puutöökohta Koolmeistrite laevaremondimeeste kampa. Purjekad vajasisid mõningaid tekitalasid ja ruumi- augukrantsipuid. Neid palke tuli teraskanti tahuda nii täpselt ja puhtalt, et hiljem ei oleks olnud vaja hõõveldada. Tööle võttis mind Koolmeistrite ühe laeva „Hiulaid” kapten Teedli Alvius ehk Alvius Jesmin. „Hiulaid” oli juba vana laev ja vajis päris põhjalikku remonti. Vaat see töö oli mulle absoluutselt võõras, aga Alvius trööstis mind: „Poiss, ära karda, küll õpid töö ära, sul noor pea, terve mõistus ja terved käed, keegi pole siia ilma sündinud kirves käes. Peaasi ära kiirusta ja tööriistad peavad olema head ja teravad. Pealegi on sinu kõrval tööl kaks meie meest, üle ranna kuulsad laevatöömehed Jausa külamehed Aleksander Teekel ja Julius Tüll. Kui abi vajad, aitavad nemad sind nõu ja jõuga ja mina olen ju ka kohal. Ära unusta, et sa oled meie peareederi ristipoeg, kes loodab sinust saada omale tubli laevaehitaja ja meremehe oma laevadele.”

Jäin üksinda suure 6 m pikkuse saepakuga, aastaid mõni kuu üle 14. Ja neid tahumisele minevaid saepakke oli Leemeti metsast talvel sadamasse toodud oi kui palju! Pakkude virn seisis põhjapool vana puusilda mere ääres. Jausa mehed vaatasid tükk aega, et mida see väike poiss küll selle suure raske saepakuga peale hakkab ja lõpuks tulid mulle appi. Kõigepealt tõstsid mehed kalidega saepaku ühe otsa peenemale aluspalgile, siis teise otsa ja kinnitasid saepaku pitshaakidega ning mõlemast otsast aluspalgi külge jäigalt kinni ja ütlesid mulle: „Nüüd koori saepakk koorest puhtaks, tee tahmanöör söestunud tuletukiga tahmaseks ja kui kõik ettevalmistused on kombes, ütle meile, tuleme märgistame tahumise kriipsu peale.” Nii kui ettevalmistustööd olid valmis, hõikasin abi. Mehed tulid ja näitasid mulle kuidas palk tahumiseks ette märgistatakse. See toiming toimus nii: märkimisnöör tõmmati läbi söestunud puutüki, paku otstesse tehti kirvega sisselõige, serva, kuhu kinnitati tahmanöör naeltega, ja nöör tõmmati hästi pingule. Üks mees võttis tahmanööri keskelt kinni ja tõstis selle otse vertikaalselt üles ning laskis siis lahti, nii et nöör langes laksatades kooritud saepaku pinnale, jättes järele tugeva musta joone, mis oli märgiks kust saadik saepakk tahuda. Nüüd tuli käsisaega saagida 30–40 cm vahedega haavad ja hakata kaksiratsi saepakult laaste joone järgi maha raiuma, nii et raiutud pind oleks vaaderpassi järgi absoluutselt loodis ja ülemisest kriipsust pidi pool pakule alles jääma. Vaat see oli nüüd üks katsetöö, et kas kõljab selle töö peale või ei. Jausa mehed käisid vahetevahel tööd kontrollimas ja olid mu katsetööga rahul, ütlesid vaid: „Poiss, tee pikka tasa, ära kiirusta, aega härjal, aga orjal.”

Õhtu eel tuli ka kapten Jesmin ise mu tööd üle vaatama ja oli samuti katsetööga rahul, toonitadesi: „Peaasi, ole rahulik ja ära kiirusta. Sust saab asja, täna lõpeta ära ja homme alusta teise küljega.” Peagi lõi laeva klassikell õhtulekutse. Oligi minu esimene puusepa õppetööpäev lõppenud. Õhtul läksin naabrite Liivide manu ja teatasin oma uuest õnnestunud õppetööst. Kõigil oli heameel, et nii läks. Mõne aja pärast ütles peremees Aleksander Liiv: „Kuule, mine too oma kirves siia, ma vaatan selle üle, tahumisel on vaja head teravat ja paraja raskusega kirvest.” Jooksin koju ja tõin kirve sepale näha. Ta vaatas selle üle ja ütles: „No, selle kirvega sa tapad end ära, see on tahumiseks liiga paks ja tera ebaõigesti faasi teritatud, teras tundub tal hea olevat, jäta ta siia ja tule ise hommikul kella viie paiku sepapatta, teen sul sellest kirve millega sobib palke tahuda, nii et sa ära ei tapa end.”

Kell viis olin Väherea sepapajas nagu viis kopikat, tegin ääsi tule üles ja asusin lõõtsapoi kohale. Peagi tuli ka sepp, lõi kirvesilmast varre välja ja heitis vana, päevi näinud kirve tulle. Mõne aja pärast oli kirves punane, sepp tõstis selle alasile ja andis

väikese haamriga alasile lüües mulle märku, et alustaksin suure kuvaldaga kirvest õhemaks taguma. Kui raud oli külm, heitis sepp tole taas tulle, lisis kivisüsi ja mina tõmbasin lõõtsa. Nii tegutsesime, kui kirves sai sepale meelepärane. Karastas ja noolutas ning lõpuks teritasime rootsi vesikääl, lõin varre taha ja uskumatu, kirves oli hoopis teine. Kergem, mõnusam ja lõikas kui pehmet saia.

Peagi tuli kapten Jesmin mind vaatama ja küsima: „No, poiss, kuidas tuju on, kas käed on valusad ka, ma mõtlen muskleid? Kuule, näita oma kirvest mulle, mul eila tundus, et see on sul liiga paks ja tahumiseks sobimatu, näita!” Andsin kirve kaptenile näha.

Meenutuste kaleidoskoop: Kuidas minust sai purjelaevaehitaja ja meremees 3.

Manivald Kuik 22. juuni 2004 Hiiumaa

Ta silmas kirvest päris tükk aega ja lõpuks sõnas: „Kuule poiss, see ei ole see eilne kirves, see on sul uus kirves ja see peaks minu arust küll sobima tahumiseks - anna ma proovin korra.” Võttis kirve ja lõi mitu laastu paku küljest ja ütles: „Vaata see kirves on sul tõesti hea tahumise kirves, lõikab kohe juhtimata. Aga vars tee uus ja selline, mis sobiks sinu väikesele peopesale ega väsitaks kätt, lase aga laastudel lennata!” Nüüd kaesid ka Jausa mehed minu kirvest ja kiitsid tööriista selleks tööks sobivaks ja soovitasid ka uue parema varre taha meisterdada. Eks läksin õhtul naabrimehe, sepa, juurde ja palusin talt uut saarepuust kirvevarre puud. Aleks tõi oma värkstoast aastaid kuivanud saarepuust kirvevarretooriku, ulatas selle mulle ja õpetas kuidas seda valmis teha. Meisterdasin uue varre õhtul kodus valmis, lihvisin hästi siledaks ja sepp pani selle hommikul kirvele järele, nii et see kunagi lahti ei tuleks. Sellest sai üle ranna kirves ja sellega oli tõesti mõnus tööd teha. Tegin sellega tööd kuni 1941. a. kevadeni, siis varastati ära. Siis oli sadamas kommuun.

Hommikul tööle asudes küsis Teekel Aleks, et poiss, näita korra oma kirvest, ma proovin korra sellega mõne laastu lüüa ja sina proovi minu kirvest, siis selgitame kummal on parem tööriist - tööriist peab mehel hea ja käe järgi olema, muidu tapab su ära, ons seda vaja. Vahetasime terariistad ja Aleks oli minu renoveeritud uue tööriistaga igati rahul. Nüüd proovis minu „uut” tööriista ka Tüll Julius ja lausus nii: „Poiss, kes sulle selle kirve nüüd õõ jooksul korda tegi? See lõikab puud nagu muiste, aga see vars mulle ei istu hästi, lihvi ja paranda seda, varre otsas peab olema kerge „krae”, et ta sul käest ära ei libiseks, vaata minu oma!” Vastasin Juhusele: „Sepp Liiv tegi hommikul vanast kirvest uue ja ma ise meisterdasin varre, Aleks ta teritas ja karastas ja noolutas ja mis ta temaga kõik ära tegi, aga ma olen ta'ga rahul. Sellega on palju parem tahuda kui enne.” Lõpuks tuli ka veel Läku meeste laevade üldmeister Murru Pärni (Bernhard Kubja), kes mu eilse töö üle vaatas ja silmas ka kirvest ning küsis: „Kuidas läheb, kas töö hakkab juba istuma? Eks ta sinu jaoks alguses veidi raske on, aga harjud ära!” Ja läks oma rada.

Mina aga asusin paku vasakut külge tahuma, nüüd vedasin juba ise tahmanööriga kriipsu. Kui parempoolse külje tahumine oli käpas, siis vasaku külje oma oli harjumata ja kohe mitte kuidagi ei tahtnud asi edeneda, võttis hulga aega enne kui silm ja käed harjusid, aga õhtu oli külg korralikult tahatud. Nüüd jäi pakk veel teraskanti tahuda ning see töö hakkas juba vähehaaval laabuma ja vilja kandma. Nii tahusin saepakke umbes paar nädalat, siis suunati mind sepale lõõtsapoisiks ja pealelööjaks, sest tal oli tööd liialt palju ja oma poeg Arnold oli laeva „Leelo” peal kahe töömehega.

Muide, minu naabrimees Aleksander Liiv oli maal kuulus sepp, merel aga laeva-omanik ja selle kapten, see oli mees kuldsete kätega, samuti tema poeg Arnold.

No lõõtsapoiisi töö oli mulle ammust ajast tuttav ja samuti suur haamer, millega tuli tulist rauda taguda. Olime Aleksiga juba ammu koostööd teinud. Sepapajas tuli polte, mutreid keermestada ja see oli minu kui sepaselli töö. Töö sepapajas oli huvitav ja loominguiline, kuid mul tuli sepaselli ametist siiski loobuda. Pidin ju ikkagi veel Kassari Algekoolis käima, aga sepal oli abilist iga päev vaja. Puutöölisena sain seda tööd teha ka pärast kooli õhtuti ja mõni päev poppi teha. Koolis õppimine mulle mingeid raskusi ei valmistanud. Ega ma eriti õppimise-tuupimisega ei tegelenud, minule piisas täielikult sellest, mis ma koolis tegin ja kuulasin, kodus ma kunagi ei õppinud. Raamatud olid mul

kooli poolt ja need olid koolis, ega kodus õieti õppimisvõimalust polnud ka. Nüüd suunas sepp mind oma laevale „Leelo” teistele meestele appi, sest laev oli küllalt vana ja vajab siit-sealt remonti, eriti välisplankude väljavahetamist. „Leelol” oli töödejuhiks üks Emmaste mees ja sepapoeg Arnold. Esimeseks tööks anti mulle laevakerest välja raiuda vana kõdunenud plank või plangu osa. Selleks andis peremees mulle suure spetsiaalse peitli, mis on mul tänaseni veel alles. Edasi aitasin uut planku paigaldada, naadivahet triivida, pigistada, tõrvata ja kõige lõpuks, kui meri oli jääst vaba, kiilhaalisime vana „Leelo”, puhastasime laeva põhja „habemest” ja merekarpidest ning värvisime veealuse põhjaosa üle rohelise mürkvärviga. See oli selline värv, et pärast pinna katmist lasti laev kohe vette. „Leelo” juures jätkus tööd, kuni heiskasime purjed, ja sepp, laevaperemees, heitis seljast separüü, sulges sepapaja ja astus oma laeva pardale kaptenina, andis korralduse ankur hiivata. „Vana” haaras laeva rooliratta ja seilas oma „Leeloga”, et alustada uut, 1935. aasta navigatsiooniga. Mina jäin kaldale, lõpetasin Kassari kooli ja minust sai meie küla kalurite sulane, kui nii võib seda ametit nimetada. Kalamehetöö oli mul vaata et hällist väljudes „käpas”. Algas püüniste korrastamine, söötade varumine ja Väinamerel kalapüük, kõige otsesemas mõttes.

Meenutuste kaleidoskoop: Kuidas minust sai purjelaevaehitaja ja meremees 4.

Manivald Kuik 29. juuni 2004 Hiiumaa

Aasta 1936

1935/36. a. talvitus purjelaev „Leelo” Tallinnas Kiili kanalis ja mina olin siis juba laevas täieõiguslik meremees-tekipoiss. Juba veebruarikuul alustasime laeval ettevalmistusega mereleminekuks, parandasime seile, vahetasime valle, kanapatitasime, tõrvaldasime, värvisime jne. Otsesest remonti me ei teinud.

Aasta 1937

Tol kevadel tegin aegsasti santsu maha Emmaste valla Harju küla meeste purjelaevale „Irma”. Laevaomanikuks olid Harjutooma peremehed Saulid ja Jausa külast pärit meremees Anton Vaus. „Irma” oli kahemastiline kaljastüüpi purjelaev mahtuvusega umbes 60–70 brt. Laev oli küllalt vana ja vajab tõsiselt remonti. Oli musta kivitõrvaga üle võõbatud ja remondiga alustati juba veebruari lõpul. Minul tuli remondimehena osaleda igas töös mis vaja teha, isegi desselkirvega tekiplanke tasaseks lihvida. Tööd laeva juures jätkus. Nii kui meri jääst vabanes, heiskasime purjed ja väljusime Kõrgessaare randa prope laadima.

1938. a. kevadtalv

Siis töötasin taas Orjaku sadamas mitmel laeval juba täieõigusliku remondimehena, kõige viimasena Läku Koolmeistrite „Hiiuväinal”. Tegin juba 1937. a. jõulukuul „Hiiuväina” kapteniga 1938. a. suveks santsu maha. Aga laev oli samuti väga vana ja vajab suurt remonti. Ega me teda eriti vissimaks saanud, „korp” ta oli ja selleks ta ka jäi, eriti siis kui oli laadungis. Aga me siiski seilasime temaga. Laeval oli ka väike abimootor, mis küll haruharva suvatses töötada.

1939. a. kevadtalv

Tollel talvel algas minul Orjaku sadamas laevadel remonttöö veebruarikuu alguses, sest tööd pakuti niivõrd palju. Nüüd oli uues süvendatud sadamas talvitumas juba üle poolesaja hiidlaste laeva. Oli hästi suuri ja uhkeid kolmemastilisi laevu nagu „Alari”, „Rolf”, „Dione”, „Kodu” jne. Kõigil oli vaja midagi väga vajalikku teha. Mere asi! Mina tegin endale santsu maha 1938. a. sügisel, kui sadamasse saabus Türide mootorlaev „Rolf”. Laevakapten Magnus Türi (Luguse Simmuna Magnus) teadis ja tundis mind kui oma meremeest ja oli kohe nõus mind võtma 1939. aasta navigatsiooniks laevale tekimeheks, s.t. madruseks tingimusel, et ma osaleksin 1939. a. kevadtalvel laeva taakluse täielikul vahetusel. See on väga vastutusrikas, raske ja pingeline töö, rohkem

tuleb laeva mastis olla kui laeva tekil. Andsin nõusoleku, lõime käed ja kaup oli koos. Juba jaanuarikuus saabusid hobustega Leemeti metsast pikad masti-, poomide-, kahvlite- ja kliiverpoomipuud. Mastipuud olid pikad, jämedad ja rasked, neid vedasid regedega mitu tüsedat hobust. Koos Magnusega olime sadamas puid vastu võtmas ja kohta näitamas, kuhu oleks sobiv uue sadama territooriumile puud maha panna. Mind määras kapten Türi puude valvuriks, kuigi tol ajal veel õnneks vargaid ei esinenud, aga moraalselt oli seda vaja määratleda. Ametikoht oli tasuline - nooremadruse palk kuus. Sobis. Aga sadamas tuli mul olla peaaegu iga päev, sest puid toodi iga päev nii Türidele kui teistele laevadele. Sadamal oli oma alaline kapten, Harjak Priidu, kes samuti jälgis, et puud saaksid korralikult maha pandud. Igal laeval oli oma virn ja puudevirn ulatus sadamas mereäärest üle tee Toose talu maadeni.

Samal ajal käisin ma veel Väinameres unnapüügil haugi püüdma. Veebruari lõpul sai minust mootorpurjeka „Rolf” meeskonna liige. Meeskond oli siis laeval veel väike: mina, motorist, kapten ja neli töömeest, peale selle Jausa mehed, Aleksander Tekkel ja Julius Tüll ning kaks Emmaste valla Lepiku küla meest, kes maal laevade maste, poome, kahvleid jne. uusi vahetusdetalle valmistasid. Minu töö oli põhiliselt laeva taakluse vahetus ja see töö oli kolmemastilisel laeval väga mahukas. Peamine oli veel see, et kaptenid ja laevaomanikud, Luguse Simmuna mehed, olid väga nõudlikud, iga asi pidi olema kõige-kõige parem. Näiteks: kui mastil või mõnel taagi vaieril oli roostepunkte, kuulus see kohe uue vastu väljavahetamisele. Vanad meremehed teavad, kui raske on üht jämedat vaierit pleissida, et ta sobiks oma kohale. Minul ja Emmaste meestel tuli neid pleisse teha oi kui palju.

Kõige esimeseks tööks oli meil kõigil koos seada kokku sakkid ja tõsta need tekil üles sonermasti kõrvale, kinnitada vantidega nii vööri kui ahtri ja pingutada vandid absoluutselt pingule. Kui sakkipaar oli omal kohal ja nõuete kohaselt kinnitatud, algas laeva masti kinnitamine saalingust sakkipaari külge ja siis kett-tali viimine üles sakkide risti ja selle usaldatav kinnitamine. Masti minek ja sealt allatulek oli minu töö.

Meenutuste kaleidoskoop: Kuidas minust sai purjelaevaehitaja ja meremees 5.

Manivald Kuik 1. juuli 2004 Hiiumaa

Kui kogu ettevalmistus oli tehtud, algas sonermasti vantide-taakide mahamonteerimine. Tekil võtsid mehed nende vaierite alumised otsad lahti naagelpingist, jumperraudadest, kliiverpoomist. Minu ülesanne oli kõik need rasked vaierid tõsta mastitopist üle masti otsa, mis oli saalinguristist peaaegu 2 m pikk. See oli üliraske ja ohtlik ettevõtmine, mida iga tark ette ei võtaks, sest allakippuv pikk jäme vaier kaalub ise oi kui palju - ei oska arvata. Meie ratsisime selle töö nii: kinnitasin masti topi piikvalli ülemise ploki aasa ühesüvelise (10 cm läbimõõduga plokisüve) ploki, vedasin sealt läbi ühe purjevalli, mille ülemise otsa kinnitasin seasõrkaga vandi või vantide paari allpool saalingi risti ja teine, s.t. alumine ots langes meeste kätte tekile. Kui minul oli üleval saalingus antud vandi või vandipaariga kõik okei, hõikasin alla tekile: „Tõsta!” ja mehed tõstsid ingelitaliga vandi või vandipaari ülemise otsa mastitopist veidi allapoole, sinna kus oli piikvalli plokk. Minule jäi nüüd selle vaba vandipaari või üksiku vandiga turnida mastitoppi ja heita laadung üle parda s.t. üle mastitopi otsa, kus mehed all tekil saagi pikkamööda tekile viirasid. Vöormastis on neid vante ja taake üksjagu, niipalju kui kahel käel sõrmi. Et selle taakluse vahetuspunkt oli üleval masti saalingus, siis oli see töö mulle küllaltki ohtlik, ja mis siin salata, ka raske. Aga ma olin siis juba kogenud ja treenitud purjelaevamadrus ning teadsin, kuidas end hoida siledal mastitopil ja saalinguristil. Aga see operatsioon võttis aega, sest üleval õhus oli kiirus välistatud. Kapten Türi ütles korduvalt: „Kuik, ole rahulik ja ära kiirusta, mida täna ei jõua, teeme homme.” Laevamastide vahetamise käigus kulges minu tööpäev nädalaid üleval pilvepiiril. Hommikul pootsmantooliga üles, lõunal alla, pärast lõunat üles ja õhtul kell viis alla. Olin lõpuks kevadpäikese ja tuultega niivõrd pruuniks parkinud nagu neeger. Tänu sellele olin terve kui purikas. Selline pikk operatsioon oli iga masti vahetusel ja neid oli kolm. Uute mastide, taakide ja vahtide panek võttis hästi palju aega.

Kui „Rolfiga” oli minu poolt kõik valmis, siis pidin astuma kõrvalevale Türide

„Alari” tekile ja seal kleetima vante tõrvanööriga, et merevesi vante ei paneks roostetama. See on hea mugav töö. No see uus „Alari” läikis ja kiiskas nagu Paganini viiul. Üldse olid Türide laevad ühed hästi korras laevad. Kord laevas oli ka tasemel, mulle see meeldis. Merel peab kord olema.

1940. a. kevad Orjaku sadamas

See ajalooline kevad oli nii maal kui merel mitmes mõttes väga pingeline ja ärev, kuid elu läks edasi ja tööd tuli endiselt teha. Kuigi kiideti, et nüüd on õnn tulnud meie õuele... Laevad olid siis veel riigistamata ja kapten oli laevas peremees. Vaatamata poliitilisele õhkkonnale oli Orjaku sadam taas hiidlaste laevu pilgeni täis ja nende remont kulges nii nagu enne. Sepp tagus oma sepikojas rauda, Vahtra-poiste saekaater saagis sadamas laevadele planke ja laudu, välkusid kirved ja sagisid töömehed edasi-tagasi mööda jääd laevade ja maa vahet, endiselt tossas aurukatla all tuli jne.

Minul oli esimeseks töökohaks Emmaste valla Haldreka Papi Andrese purjekas „Meeta”. Laev oli pika talve jooksul tulnud vesilasti ja oli sadamas põhjas, sest ülikülm talv ei võimaldanud talvel laevast vett välja pumbata. No see oli üks tööde töö. Sadamas oli merejää paksus üle 70–80 cm, kõigepealt tuli laeva ümbert jää ära saagida, et too saaks veepinnale kerkida. Saagimine toimus vaarisade raske pikkipuu saega. Kuna jää oli ülipaks, oli tööjõudlus väga väike. Saagimisel oli ametis kolm meest, nende hulgas ka mina. Raske töö tulemusena saime jää laeva ümbert läbi saagida ja jää alla tükke peita ning jää peale tõmmata. Aga lahti me laeva saime. Siis seadsime sakkid jääle ja laeva alla, ümber kere ketid, kust teda tõsta. Tõstmiseks kasutasime kett-tali, millel on suur tõstejõud. Kõige raskem moment laeva ülestõstmisel oli see, kui tuli laev mudast üles kergitada, hiljem kerkis laev ladusalt. Siis tuli laev veest tühjaks pumbata, vabastada kettidest ja sakkidest. Lõpetasime „Meeta” juures töö kusagil märtsi keskpaiku.

Edasi sain tööd laevade „Immanuel”, „Aadu”, „Malle”, „Ülo” juures. Teha tuli igasugust remonditööd, enim plankude väljavahetamist. Palka maksti nii tunnitasa kui tükitööna. Lisaks sellele oli mul meres veel 50–60 unda haugi püüdmast. Ka neid pidi iga päev vaatamas käima, seal tegutsema ja kala ära tooma. Tööd oli kevadel rohkem kui küllaga. Suveks tegin sügisel santsu Koolimeistrite kõige suuremale kahemastilisele mootorpurjekale „Hiiutaat”, mille reeder-kapteniks oli Joosep Koolmeister. Laev oli eestlaste kõige suurem kahemastiline purjekas. Laeva ostsid Koolmeisterid Käsmu meeste käest ja panid talle uue nime - „Hiiutaat”. Mõni aeg hiljem pandi laevale võimas diiselmootor ja võeti tengad maha ning nüüd oli see mootorlaev, purje enam ei kasutatud. Aprilli lõpupoole asusin ametisse „Hiiutaadile” madrusena. Laev oli suur ja võimas, õigustades igati oma nime.

Meenutuste kaleidoskoop: Kuidas minust sai purjelaevaehitaja ja meremees 6.

Manivald Kuik 6. juuli 2004 Hiiumaa

1941. a. kevad Orjaku sadamas

See oli kommunistlik kevad. Laevad olid riigistatud, osa laevaomanikke ja juhte laevadelt maha võetud, kas „rootsi kardinat” taha paigutatud või külmale maale karastama saadetud, aga laevu oli sadam pilgeni täis ja kõik hiidlaste omad. Samuti meeskonnad olid endiselt hiidlased, sõnaga: oma meeste värk. Laevade remont toimus täiesti uutal alustel, s.t. kollektiivselt. Saaremaalt tuli kohale peahitaja, kuulus purjelaevade ehitustööde meister Mihkel Laht. Tema oli pealik ning tema käskis ja keelas, määras laevadele vajaliku remondi, materjalid ja töömehed. Töömeestest moodustati brigaadid ja igale brigaadile määrati vanem või brigadir. Töö algas märtsikuus ja töömehi tuli kokku igast Hiiumaa nurgast. Oli vandiraiujaid, tõrvakõplasi, märahiidlasi, odratolguuseid jne. Esimesel päeval oli Orjaku sadamas inimesi niivõrd palju, nagu jõulueelsel Käina laadal. Suur hulk oli endisi Eesti Vabariigi aegseid ametnikke, nagu politseinikud, piirivalvurid, vallaametnikud jne. Ka talumehed tulid taskuraha teenima. Samuti olid kohal olid laevade meeskonnad.

Mihkel Laht võttis rahva kokku sadamas uue kai otsas ja vaatas iga soovija isiklikult

üle teda küsitledes. Kõigepealt kutsuti „ääsi” ette endised laevade remondimehed, siis uued soovijad. Esimesena nõudis Laht näha iga töömehe tööriistu, siis alles laskus vestlusse. Kui tööriistad talle ei meeldinud, oli überpöörd ja kojuminek. Tööriist pidi igati korras olema ja spetsiaalses tööriistakastis asuma. Neid töömehi ehk adramadruseid oli palju, kes tööd ei saanud. Mind, kui „vana kala” määrati brigadiriks ja töömeesteks anti nii endisi politseinikke, piirivalvureid, vallaametnikke kui postkontori ametnikke. Meie tööks oli palkide tahumine, laevaplankude lõplik viimistlus ja jooksev vajadus. Määrasin mehed paarikaupa tööle, endale võtsin paarimeheks Männamaa külast pärit Matsena peremehe Oago. Meie viimistlesime laevade plangutusplanke ja andsime need plangutajatele. Nemad panid plangud järjekorras aurutamisele ja lõpuks laevadele külge. Minu brigaadis oli üks väga tubli töömees, endine Käina konstaabel Paul Saart. Ta oskas tööd teha ja talle kohe meeldis tööd teha. Eriti spets oli ta kirveste, hõövlite ja käsisaagide teritamisel. Oli ka teisi tublisid töömehi ja ega mõnda soss-seppa Laht tööle ei võtnudki. Need läksid baasidesse maju ja kindlusi ehitama, tööd oli küllaga. Uus kord vajas tööjõudu.

Sadamas algas töö, nagu varemgi, hommikul kell 8, lõuna oli kell 13, töö lõpp kell 17. Tööle ja lõunale kutsuti laeva klassikellaga, samuti töö lõpetamisele. Töö käis objektidel normaalselt, sest Laht „viilimist” ja suitsutunde ei sallinud. Ta kõndis ringi, süllapuu käes, ja kui nägi viilureid, tegi neile õhtul lõpuarve. Uus kord aga tingis seda, et õhkkond oli väga pinev - suu pidi rohkem vait olema või kui muidu ei saanud vait olla, tuli vesi suhu võtta. Inimestevaheline usaldus oli koos Eesti Valitsusega kadunud. Laevadele määras meeskonnad nüüd Tallinnas Riiklik Merelaevanduse kaadriosakond, eelkõige juhtkonna. Minule oli määratud purjelaev „Fram”, mis varemalt kuulus Emmaste valla mehele kapten Vahtrale. Tema jättis oma laeva maha ja „Framile” määrati Tallinnast uus meeskond. Kapteniks sai vormsilane Oskar Pickner. Minule oli määratud nn. vanemamehekoht ehk vanemmadrus.

Maikus väljusid Orjakust kõik laevad navigatsioonile ja sadamas algas laevade liiklemine, toodi-viidi kaupu ja elu läks alguses vana rada kuni 21. juunini, mil algas Saksa-Vene sõda. Sõjas tuli meie laevadel kõigil osaleda. Ka meie osalesime oma „Framiga” eesliinil, alates sõja esimesest päevast kuni viimaseni. Hukkus palju laevu ja inimesi, aga meie jäime ellu koos oma laevaga. Meil oli oma salajane kaitsja, kes oli meiega ka kõige raskemal hetkel. See kaitsja oli usk, lootus ja armastus. Raamatute raamatus on kirjas: „Küll on au selle sõjamees olla, kel vägi ja võimus...”. Nii oli, on ja jääb igavesti...

Taas Orjaku sadamas

1941. a. meresõjast elu ja tervisega pääsenud, naasin 1942. a. kevadel mootorpurjekale „Dione”. Laev kuulus Jakob Tengile ja ta sai selle tagasi. Sõda oma sõdalastega oli muutunud suure uhke laeva peaaegu vrakiks. Taaklus oli maha saetud, tekk mitmest kohast lõhutud jne. Hakkasime laeva taastama. Töömehi oli kuus. Mina ja motorist Robert Mets ning kapten olime laeva meeskonnas kirjas. Teised - remondimehed ja kokk Amanda Kääramees. Tööd oli väga palju ja väga erinevat. „Dioneel” sain mina tõsise merekooli, nii teoorias kui praktikas. „Dioneel” töötasin kuni 1942. a. lõpuni.

Meenutuste kaleidoskoop: Kuidas minust sai purjelaevaehitaja ja meremees 7.

Manivald Kuik 8. juuli 2004 Hiiumaa

1943. ja 1944. a. Orjaku sadamas

Nüüd hakkas uus Saksa võim mehi sõjaväkke värbama ja ka mulle tuli kutse tulla Käina vallamajja. Enne aga vormistasin end tööle Orjaku sadamas Aleksander Adamsoni uue mootorlaeva ehitustööliseks, sest laevaehitustöölised said sõjaväkke võtmisel ajapikendust. No, selle uue laeva ehitusel tuli teha kõiki töid, alates sepaselist ja lõpetades meistriabina. Mehi võeti aeg-ajalt ikka sõtta, kuid mina pidasin lõpuni vastu. Töö käisime ka talvel pakasega, lund rookimas. Palka saime ka näpuotsast, sest olime nagu pool-sõjaväelased. Minu kõige viimased tööd oli meister Julius Kaevuga laevakerelt

plankude mõõtude ja miiude võtmine ning need plankude toorikule kandmine ja plangu kaju joonestamine koos miiuga.

Meie joonestasime toorplangule pliatsiga kaju ja plangu, töömehed töötlesid plangu mõõtu ja serva (ühe ülemise) vastavasse miiusse. See oli ülitäpne töö, kus eksimine kriipsu või poole võrra oli välistatud. No endal pidi eelnevalt see plangutegemine väga käpas olema. Apse meil Juliusega ei olnud. Ühtegi planku pole praaki läinud.

Kui laeva väliskere oli üleni plankudega kaetud, algas naadivahede triivimine ja lõpuks pigistamine. See on üks kõige-kõige vastutavam töö puukerega laeva juures. Selle töö kvaliteedist sõltus tulevase laeva veepeetus ja iga uus laev ei tohtinud merest tilkagi vett pilssi lasta. Meie uue laeva kere naatide vahet hakkasid triivima vanameister Bernhard Harjak ja Manivald Kuik. Triivisime nii palju kui vaja oli ning ka pigistasime ise ära. Kogu keret me ei jõudnud ära triivida, sest sõda tuli vahele ja meie uus laev põles ellingutel ära. See jäi minule viimaseks laevaehituseks, sest tuli minna sõtta vaenlast tapma.

Purjelaeva kere kui taakluse töö sai mulle vajalikul tasemel selgeks ja on seda veel ka täna. Praegu nikerdan makette. Ka hulk tööriistu on mul veel alles.

Au ja kiitus nendele meestele, kes mulle need töösused selgeks õpetasid. Neid töömehi ja laevajuhte oli palju, eelkõige naabrimehest sepp ja laevakapten Aleksander Liiv. Olgu muld talle kerge. Ei saa mainimata jätta meistreid - Bernhard Kubja, Julius Kaev ja suurmeister Mihkel Laht, kes oli ülinõudlik töö kvaliteedi suhtes. Meeles on üks ülitäpne proovitöö, mis ta minule ja Arnold Liivile andis ja see oli nagu uurmaakeri töö. Pidime tegema laevapoldi peade aukudele puust korgid. Kork on vaja selleks, et niiskus ei pääseks laeva välisplangu kinnituspoldile ligi. Kui laevakaarte külge kinnitatakse plank, siis puuritakse kõigepealt tollise semperpuuriga kinnituspoldi pea peale asetatava muust korgi „pesa” ja vaat selle poldi peapesa jaoks pidime meie käsitsi tegema põikpuust korgi, mis lüüakse suure haamriga istuga (pingega) oma pessa. Kõigepealt tuli saagida ühe tollisest lauast põiki ühe tolli laiune riba ja siis käsihöövliga hakata seda ümmarguseks hõõveldama. Võttis aega mis ta võttis, aga valmis me ta tegime ja hiljem tuli teha neid palju, sest iga plangu kinnituspoldile on vaja kork peale panna.

Kogu see laevade ehitustöö ja remont peab olema tehtud väga puhtalt ja täpselt, sest laev liigub merel, kus ümberringi on vesi, mis tahab iga hinna eest laeva kereesse tungida ja et seda ei saaks juhtuda, peab laev olema viss nagu Väinamere jää. Täpne töomes peab olema pika meelega ja kannatliku iseloomuga, nii maal kui merel. Tuleb iseloomu endal kasvatada ja karastada.

Vaat selline oli minu õpipoisi teekond, et saada laevaehitajaks, ja eks ta nii oli vast kõigil, kes omal käel seda ametit õppisid.

Paralleelselt laevade remonttöödega sai ära õpitud ka palju vajalikke meremehe kutse juurde kuuluvaid teadmisi. Meremehe teadmisi ja praktilisi oskusi hakkasin õppima juba lapseas Orjaku sadamas laevadel. Õppelaevadeks olid meil naabripoisi Arnold Liiviga laevad „Leelo”, „Meeta”, „Jausa” jpt. Enne kui minust sai tõeline meremees, olid kõik vajalikud esmased teadmised olemas nii teoreetiliselt kui praktiliselt. 16-aastaselt määrasin kaardil laevale kursi ja asukoha ning olin iseseisev laevajuht, mõistagi kapteni valvsa silma all, tema vahele segamata. Minu kindel siht ja soov oli minna merekooli ja õppida laevakapteniks, aga sõda tõmbas sellele kriipsu peale.

Tänapäeval enam purjelaevu ei ehitata ja sellest on kahju. On alles vaid veel mälestused sellest kaunist meremehe ja laevaehitaja ajaloost.

Ka selle kirjatuiki kirjutasin selleks, et tänapäeva noor-randlane teaks, milline oli minevikus ühe rannapoisi elu. Täna on elavate kirjas väheseid endisaegseid laevade ehitusmehi, selleks tuleks nende teadmisi veel ära kasutada. Minu meenus selle suuremahulise töö kohta on tilgake meres, mis ei pruugi ka ühtida mõne teise ehitaja mõttega. Igal majakal on oma tuli. Laeva ehitamise kunst on sama mis maamehe õlletegu, üks teeb õlle asemel kohvi, teine õlle, mis murrab mehi kui torm mastimände. Selline ongi elu, igaüks astume eri jalga ...

LÕPP