LAEVAEHITUS: RESS, KAMBAKAS, KOUKRIAUK JA NAADISUU

Enne laeva ehitust moodustati tavaliselt 3-4 perest laevaselts, kes olid omavahel kokkuleppele jõudnud ehitatava laeva suuruse osas. Kui nende endi seas ehitusmeistrit ei olnud, siis otsiti ta ümbruskonnast.

Viie kaljase ehitus Dirhamnis 1940. aastal.

Laevameister voolis valmis puust poolmudeli, RESSI, mille laevaselts pidi heaks kiitma. Valmis mudeli pealt saadi kõik laevaehituseks vajalikud mõõdud.

Seejärel mindi metsa materjali valima ning asuti kohe ka metsa ülestöötamisega ametisse, sest taliteed ei pidanud kaua vastu. Materjal tuli varuda talvel kui vaigud on kristalliseerunud puidu pooridesse – see oli tähtis. Ennevanasti vaatasid meistrid hoolega seda, et puitu varutakse vana kuuga. Põhiliseks materjaliks oli mänd kuid kasutati ka tamme ja kuuske.

Kere- ja tekiplangud saeti varem kõik käsitsi. Hiljem, 1930. aastatest alates ka saeveskites. Kaarte jaoks oli vaja suur hulk kõveraks kasvanud jämedaid oksi ja tüvesid sest üks topeltkaar koosnes 15-20 osast, mis omavahel puunaaglitega ühendati. Kaarepuid pidi kirvestega õigesse paksusesse tahuma, sest käsisaega oli neid tülikas töödelda. 1938. aastal valmistati Kihelkonnal, Papisaares horisontaalselt saagiv saeraam, mille abil tööjõudlus tunduvalt suurenes.

Suuremaid laevu ehitati otse mererannal. Selleks valiti rannikul säärane paik, kus oleks ühtlase langusega rand ning sama langusega merepõhi, et laeva veeskamisel ta umbes kahe laevapikkuse järel ujuma hakkaks. Sobivaimaks kaldenurgaks loeti 4-5 kraadi. Samuti pöörati tähelepanu pinnase ehitusele, kas see koosnes liivast, kruusast, paest või savist, et ehituse käigus võimalikud vajumised oleksid minimaalsed. Väiksematel, kuni 24 m laevadel oli kiil e. EMAPUU ühes tükis, suurematel tuli see aga mitmest puust kokku pleisida. Tüve otsad pandi alati vööri poole, kuna see pidi laevale hea jooksu andma. Kui kiil oli paigas, tehti selle peale nn. ressipõrand või plaaz, kuhu joonistati poolmudelilt saadud mõõtmete järgi kaarte kujutised. Seejärel hakati kaari valmistama ning paika panema. Laevameistri üks tähtsamaid töid oli VÕÖRTÄÄVI väljatahumine ja ahtripeeglile kuju andmine. Purjelaevadel pandi ahtertääv püstloodis kiilu sisse tehtud tapiga seisma ja ühendati kiilule KIII e. KAMBAKA abil. Tapi alla olevat ennevanasti pandud kuldraha. Papisaares valmistatud mootorpurjeka „Juhani" täävi alla pandi Eesti Vabariigi kahekroonine nikkelraha. Ahtertäävi mõlemast küljest kulgesid prussid nn. hekkpalgid, mis omakorda kandsid peegelpalke või peegliraami, vastavalt ahtri kujule. Otse ahtertäävi taha jäeti ruumi roolipalleri jaoks tehtavale avale, nn. KOUKRIAUGULE. Kinnitati ka vöörtääv ja asetati paika KIILSON, mis oli kiilu ristlõikega ühte mõõtu. Vöörtäävi ja esimese kaare vahe täideti nn. kõrvapuudega. Mõnel pool kutsuti neid ka juudakõrvadeks.

Kui kõik kaared kiilule paika said, hakati kaari rihtima. Seda tehti pika lati abil kaarte väliskülgi proovides ja eenduvad osad tesseldati maha. Kaarte täpsus olenes meistri osavusest ja täpsusest plaazitöödel. Seejärel rihiti kaarte sisepind ja vahepeal valmistatud aurukast e. PASU köeti kuumaks ning laudise aurutamine võis alata. Pasu asus tavaliselt kiiluga ühel joonel otse ahtris, et pikkade laudadega oleks hea laevale ligi pääseda. Esimesena paigaldati pardavöö, seejärel kimmivöö. Suure laeva ehitusel tehti peale seda paus kuna ilmad olid juba talvised ja päevavalgust jäi väheseks. Tööle jäi sepp, vahimees ja tõrvakeetja, kes enamasti oli üks isik.

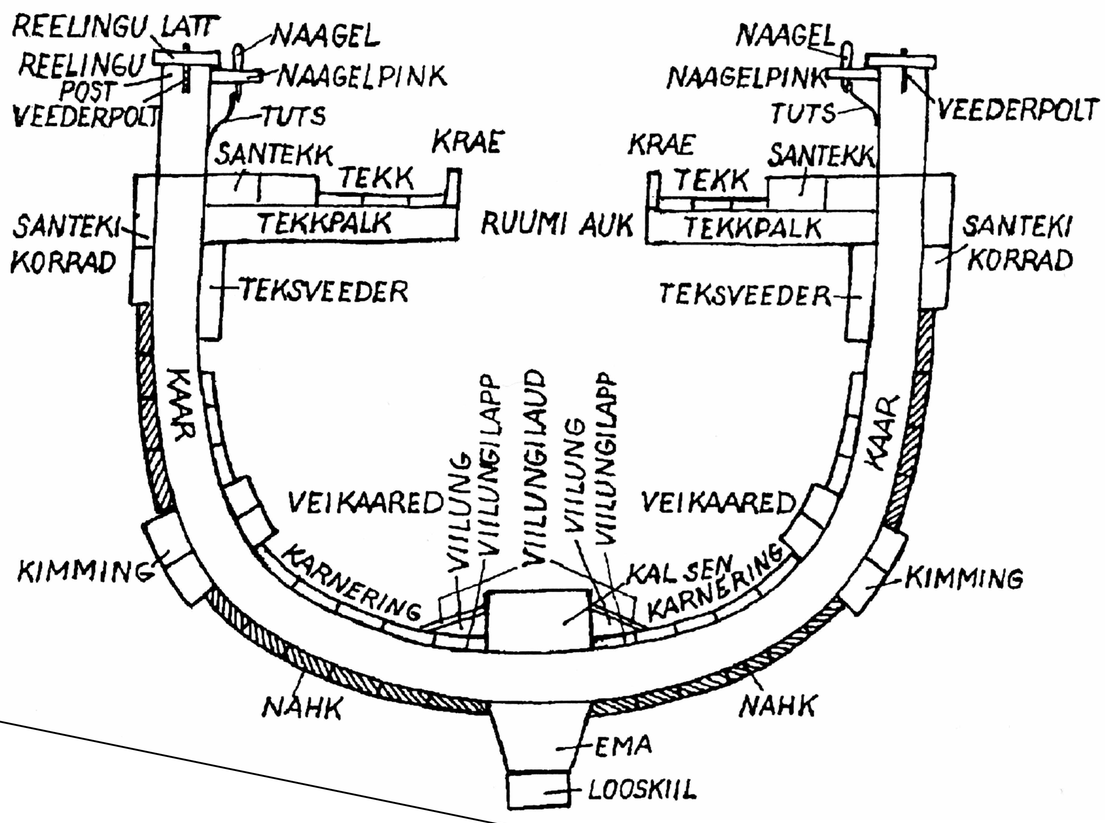
Uuesti tuldi laeva juurde märtsi alguses ja alustati põhja plangutamisega kiilust ülespoole. Seejärel ootas mehi laeva juures kõige raskem töö, nimelt TEKKVEEGRITE sisseramimine. Peale seda võis hakata biimisid paigaldama ja jätkati vaheldumisi sise- ja väliskesta paigaldamist. Peale plangutuse valmimist hakati läbi kere polte ja puunaagleid panema ning lõpuks hööveldati kere väliskülg siledaks. Eriti tülikas oli põhja hööveldamine. Kui kere oli piisavalt sile, hakati seda tõrvatakuga triivima ja MAADISUU pigitati üle. Teine osa mehi tegeles teki paigaldamisega. Tekk vöobati lõpuks üle seguga, mis koosnes tõrvast, linaõlist, hülgerasvast ja kampolist. Viimase puudumisel asendati see kuusevaiguga. Valmisid ka reeling, tekiehitised ja seisva taglase osad.

Jällegi oli talv kätte jõudnud ning laev ootab vettesaamist. Kui talv oli külm ja merele tekkis paks jää, veesati laev jäält. Kui aga jääpaksusest ei piisanud või see puudus hoopiski, oli veeskamisega rohkem vaeva. Enne veeskamist tehti laevale alla kelk ja asetati kiilu alla kaitseks looskiil.

Veeskamise päeval kogunes randa palju rahvast ja läkski vettevedamiseks lahti. Kui tööga oldi niikaugele jõutud et vöör tegi „esimese suudluse merega", peatas meister töö ja rahvas kogunes kaldale. See oli kõige pidulikum hetk, laeva nimepaneku seisak. Selleks puhuks oli kohale kutsutud nii luteri kirikuõpetaja kui ka õigeusu papp. Ei puudunud ka kohalik vallavanem ja koolijuhataja. Peeti kõnesid, kiideti reedereid ja mõni väike tüdruk hüüdis välja laeva nime. Rahvale pakuti suupistet ja keelekastet ning töö jätkus uue hooga.

Laev oli lõpuks vees aga mitte veel valmis. Laeva oli vaja üles taageldada ja vajaliku kraamiga varustada. Besaanmasti kanna alla pandi önneks üks münt. Suveks jõuti laev mereklaariks ja ette võis võtta esimese proovisõidu. Jälle oli pidupäev - kohal olid pastor ja reederite pered ning meister andis proovisõidu ajal rooliratta üle uue laeva kaptenile. Sõidul vaadati, KUIDAS TA PAUTI LÄHED ja kas purjede juures on midagi vaja kohendada. Tehti mõnemiiline sõit ja pöörduti ankrupaigale tagasi. Järgmisel päeval kutsuti kohale Lloydi esindaja, kes laevale klassipaberid valmistas ja üks alus oli jälle Neptuni riigis.

Laevaehitus Kärdla sadamas.



KÜSK Kodanikuühiskonna Sihtkapital
Viksn
Hiiumaa muuseumid
SAAREMAA VIIKINGID
Kasutatud allikad: Hiiumaa Muuseum, Saaremaa Muuseum, Rannarootsi Muuseum, Bruno Pao, Manivald Kulk, Herman Sepp, Meelika Jürgo, erakogud.
Koostajad: Alar Schönberg, Jorma Friberg, Ain Tahiste, Mart Mõniste.
Kujundus: Ain Tahiste, Mart Mõniste © 2009.