



Villem Tuun

Umb
ehk Hirmus veretöö

LÄÄNEMEREL

Villem Tuun

UMB EHK HIRMUS VERETÖÖ LÄÄNEMEREL

2011

kahes osas

lavastaja Priit Pedajas

kunstnik ja videokontseptsiooni autor Riina Degtjarenko

muusikaline kujundaja Ardo Ran Varres

valguskunstnik Priidu Adlas (Tallinna Linnateater)

viuldaja Sofia Joons (külalisena)

etenduse juht Anneli Roosi

esietendus suures saalis 30. jaanuaril 2011

Jaan Umb
Madle, Jaan Umbi ema
Liis
Aleksander, kapten
All, pootsman
Jakob, madrus
Johan, madrus
Lätlane, lipukapten

LAURI LAGLE
ÜLLE KALJUSTE
KERSTI HEINLOO
JAAN REKKOR
AIN LUTSEPP
TÕNU OJA
UKU UUSBERG
TAAVI TEPLENKOV



Jüri Arraku pilt Theodor Saare raamatust "Hirmus veretöö".

Aednik ja ajaloohuviline Villem Tuun (1939) õppis Leningradis ja töötas kakskümmend aastat Peterhofis aednikuna. 1988. aastal naasis ta Eestisse. On pidanud mitmeid aiandusega seotud ameteid Tartus, Pärnus ja mujal. Ta on kirjutanud mitu näidendit. „Umb ehk Hirmus veretöö Läänemerel“ on esimene, mis lavale on jõudnud.

Allikatena on kasutatud Theodor Saare „Veretöö Läänemerel“ (2006) ja Robert Kurgo „Rannalautritest ilmameredele“ (1965).

Autor tänab nõu ja abi eest: Vello Mäss Eesti Meremuuseumist, Ago Tenson ja Reet Laos Kihnu Mere Seltsist, Reene Leas Kihnu Kultuuri Instituudist.

Tuuni pilt

JAAN UMB

Näidendi peategelase prototüübiks on Kihnust pärit noormees Jaan Umb, kes sõitis tekipoisina Hääde-meeste rikkaima laevaomaniku Juhan Martinsoni purjekal „Johannes“. Ees-ti mereajaloos on hästi tuntud tema traagiline lugu: piinamise ja alanda-mise tõttu meeleheitele aetud Umb tappis oma meeskonnakaaslased. Ometi on see Villem Tuuni näidendi-le vaid ajendiks, materjaliks – mitmed seigad ja tegelased, tekstist rääkimata, on ikka fantaasia vili.

Siiski meenutame ka näidendi aluseks olevat tõestisündinud lugu.

1987. aasta sügisel võttis „Johannes“ pardale metsalasti Inglismaale Gran-gemouthi viimiseks. Paar päeva enne sadamast lahkumist avastas kapten, et pakk purjeriiet on kadunud. Purje-riie oli väga hinnaline ja seisis ainult kapteni kajutis tema isikliku valve all, vaevalt et tekipoisil sellele üldse mingit ligipääsu oli. Jaan Umb ja varastatud asjad leiti teiselt laevalt, kuid noormees eitas vargust kategooriliselt. (Varas oli tõenäoliselt üks teine kihnalane. Tagantjärele on käsitlustes ka arutletud, kas mitte kapten ise asju kõrvale ei toimetanud ja noorest kihnlasest patuoi-na tegemises endale pääsemist ei näinud.)

Umb viidi tagasi oma laeva, kus ta kui varas läbi peksti. Kui merele mindi, vallandus uskumatu sadism. Teda hüüti notiks (natt tähendab kihnu keeles



Ainus säilinud foto Jaan Umbist, tehtud Kopenhaageni politseis. Foto Eesti Meremuuseumist.

70 maksma mul ole wäge rahju parem
et tee ei oleks mulle kirjutan et Ture
g. apunad on nüüd ei tea mina mis peab
teema kui teie kirjutate just
kirjutage kuidas see juhtub ja kuidas see
faatore mulle umbes kire nüüd kätt
rõõtu mina ise praeg 25 päewaga fiek
kodu jõita kui tahan nüüd on rahus e

Soovin teile pallju tühad
terwist. Emale, oedele ja wenna naise
ja lastele ja üle jään kirjidele

Jumalaga !!!

Wäga head see elada
soowik teile, teie Poeg, emale
ja oedele meenud

Jaan Umbi

AM Umbi

kirjutame et arab jõe jõa jälle peale
saab näha mis tubli küll ma kirjutan
ete peale. Ma tahan Amerikka kord
jõita wõib olla et jelle julwig jõitan
Jumalaga. Jaan Umbi

Eesti Meremuuseumis on mõned Jaan Umbi kirjad, mis ta saatis kodustele
Kaug-Idas meremehena töötades.

kängu jäänud noort hüljest). Kapten lõi igal võimalikul juhul Umbile rusikaga näkku ja õhutas teisigi seda tegema. Tema peksmiseks tehti eriline tüheksa sõlmega nuut, „inglise kass“. Umbile ei antud sageli süüa, toidu ülejäägid anti tema nähes koerale, või Umbile andes segati need roojaga. sageli süüa, toidu ülejäägid anti tema nähes koerale, või Umbile andes segati need roojaga. Ta peksti oimetuks, käed välja väänatud, nagu vermeis, õhukeses suveriides stügisel merel, näljane – kuid selles seisus sunniti teda tegema kõige raskemaid töid laeval. Meeleheites merre hüpanud noormees toodi pardale tagasi, ent seoti siis kõie otsa ja lohistati kiiluvees...

Kui taani aurikult „Morso“ märgati triivivat „Johannest“, hädasignaali lipp mastis, tuldi vaatama ja leiti pardalt haavatud tüürimees ja Umb. Viimane võttis omaks kogu mõrvasüü: ta oli tapnud kuus meest, tüürimees pääses vaevu eluga. Tollel õnnestus Umbi haavata ja kinni siduda ning hädasignaali heisata.

Taanis raviti mõlemad mehed terveks, kuid et laev sõitis vene lipu all, siis seal kohut ei peetud, tsaarivalitsus nõudis Umbi välja. Peterburis määrati talle kuue mehe mõrva eest ainult 10 aastat sunnitööd – arvestades meelesundit, mis kuritööle viis!

Lugu äratas suurt tähelepanu. Kopenhaagenis käis „Johannest“ uudistamas suur rahvahulk. Sama juhtus ka, kui laev, uus meeskond peal, Inglismaale jõudis. Laevaga käis kaasas legend kummitavatest hukkunutest. Nutikad madrused toitsid legendi, jagades uudistajatele inimverega määratud laeva puitosadelt hõõveldatud laaste.

Peterburi protsessi jälgis tohutu rahvahulk, ajakirjanduses käsitleti seda tendentslikult, Umbi puht-mõrtsukana esitades. Kuid tänapäeval nähakse juhtunut hoopis teises valguses. Mark Soosaar küsib, et äkki on kihnu poisi loos peidus võti nii mõnelegi tänapäeva umbsõlmele ja „ehk tasub see ajamere sügavustes lebab võtmekimp üles tõsta kasvõi juba selleks, et mõista, milleni võib viia väikesest, esialgu lõbusast narrimisest välja kasvav mõnitamine ja sellele järgnev sadistlik ahelreaktsioon. Ehk on aeg taas meenutada, et ei ühtki lindu ega looma, ei ühtki inimest ega rahvast ei tohi kiusata ega alandada...“ („Veretöö Läänemerel“).

Theodor Saar: „Ta polnud teadlik võitleja oma õiguste eest, vaid sattus verisesse rolli juhuslikult. Enamus teisi oleksid oma saatusele alistunud, kuid

Umb julges siiski üksinda seitsmele mehele vastu hakata. Tema käitumine mõisteti esialgu üldiselt hukka, kui aga loo üksikasjad rohkem selgusid, hakati Umbi rohkem õigustama. Temas nähti kangelast, meremeeste eeskuju“ („Veretöö Läänemerele“).

Robert Kurgo: „Aga eesti meremehed ise mõistavad hästi selle ebatavalise juhtumi põhjusi, teavad, et sadistliku kapteni ebainimlik käitumine ja kaastöötajate solvangud viisid noore meremehe rööpast välja... Seda hinnangut kinnitab ka Umbi edasine käekäik“ („Rannalautritest ilmameredele“).

Kaks aastat oli Umb Sahhalinil sunnitöövangla kokk, hiljem Vladivostokis raudtee-ehitusel, sõitis madrusena Vladivostoki ja Jaapani vahet. Ta vabanes amnestiaga, nii et karistusajaks jäi 10 asemel 6 aastat. 20. sajandi algul töötas ta pootsmanina. Kaug-Ida laevadel sõitnud eestlased rääkisid temast ainult head, kiites teda eeskujuliku meremehena nii töös kui ka käitumises, hoolimata eluaegsest viinaveast.

Emale saadetud kirjades ei otsi Umb oma teole õigustust, neis kõlab häbi ja siiras kahetsus afektiseisundis toime pandud teo pärast, Jumalalt andestuse palumine. On ka suur koduigatsus, kuid siiski mitte plaan Kihnu tagasi tulla. Umbi lugu pandi kohe „laulu sisse“. 1888. a saksakeelse laulu tõlkis lavastuse tarbeks Laur Lomper (originaal Theodor Saare raamatus).



Foto Kihnu Mere Seltsist.

MERERÖÖVEL

Kuulge ühte tõsilugu
juhtus see kesk läänemerd
usu meid või ära usu
sääl lasti kuue mehe verd.

Laeval sõitis kihnu madrus
pimedal ja vaiksel ööl
kättemaks tal maitses magus
pani toime veretöö

Priskel purjel, rõemsas tuules
laev „Johannes“ üle vee
trümmid punnis palgi puudest
Englismaale oli teel.

Randa jäägu kodurotid
hüüdsid mehed – Hõi aidaa
Meil on paik nüüd koi pial kotil
jää jummalaga Isamaa.

Laeva keetis teed ja rokka
Kihnust tulnud poisinott
vandusid kõik mehed kokka -
jook on lurr ja söök on solk.

Sõna poiss ei lausund vastu
otsmik morn ja muremust
õösi aga meeste taskust
näppas võõrast varandust.

Tüürimees ent vargust nägi
andis matsu põlvega
ligi tuli meestevägi
peksti otsa sõlmega.

Mehed ei löönd ette risti
riided seljast võeti talt
otsa otsas läbi kisti
notinaga kiilu alt.

Asjata, kuid asja pärast
ihu läbi klopiti
kondid pehmeks kõik ja pärast
kemmergusse topiti.

Notil nahatäis ei teinud
ühti meeleparandust
oli see ta hingest leidnud
üles valust alandust.

Hirmsat kättemaksu vandus
verd neil tahtis valada
ette andeksandi mangu
Jumala käest salaja.

Valu tuikas luus ja lihas
tõusis koi päält keset ööd
kirves käes läks hirmsas vihas
toimetama tapatööd.

Mehele kes vahtis seisis
andis hoobi keresse
ning siis jõuga tekilt heitis
surnu ära meresse.

Siis ta hiilis madrust tapma
kes seal seisis rooli peal
Lõi ta surnuks mõtlemata
seegi merre ülepea.

Kolmandagi pääle kuri
kirvega too hoobi sai
Sõnalausumata suri
see ka merre otsemaid.

Ja siis trümmi taskus luugist
kirves pihus mõrtsukmees
magasid säääl kitsas kuudis
madrust kaks ja tüürimees.

Ilma et need oleks märkand
juba surma leidsivad
Tüürman aga üles ärkas
kirve eest end peitis ta.

Pold tal mahti miskit mõelda
notile ta vastu löi
rapsis jalaga ja käega
hoidis elu nii kui võis.

Kui see mõrtsuk aru saanud
et ei võida julget meest
ukse taha rutust taandus
trümmi jäi tast tüürimees.

Heitis teise kaela tuld ja tõrva
surema peab emb või kumb
mööras nii, et kramp löi kõrva
et see raip ei võtnud tuld.

Varre otsas raudset oda
torkis luugist alla ta
vang näe oskas hoida oma
ork ei trehvand teda ka.

Ei saand kurjaga ei hääga
Jumalat vaid naerutas
laskis ta tend alla jääda
luugi kinni naelutas.

Nott siis vandus tulist kurja
kõik mis oli raha väärt
ära röövis, kotti korjas
ligi võtta kui ta läeb.

Lõugas tekil, mis ta lõugas
aga terve tükiga
ajask paadi hirmsa jõuga
merre ihutiksinda.

Kui ta oli paati laskund
et säält laevalt kaduda
võerast vara tungil taskud
paat sii hakkas vajuma.
Julge hüppamise läbi
sai ta uuest teki peal
otsas oli mehevägi
sülle vajus noti pea.

Oli peitnud tündri taha
ennast tüürman meremees
ennest ukse murdnud maha
ise kõigest vere sees.

Kindlast hoidis rauast kangi
seega löi ta röövelt ja
võttis julgest noti vangi
käed ja jalad sidus ka.

Seepeal tõmbas üles masti
hädalipu kõrgele
ja end teki peale laskis
minestusse nõrkes mees.

Kaugelt Taani laevast „Masso“
tuldi suure paadiga
uurima, et merel vast on

hädas haige abita.
Kui need päästjad tulid üles
tekile said vaadatud
leidsid teineteise süles
mehed nõrkend, haavatud.

Ei nad pidanud tiraade
jutust aeg ei vähene
vedasid need Kopenhaage
oma laeva järele.

Oli tüürman aru andnud
mis sel öösel sündis kõik
mõrtsukas sai ketti pandud
prii on vangimajja sõit.

Hoolimata ööst või päevast
kodus tuntaks kurvastust
oma armsa poegi pärast
kes nii hirmsast surmatud.

Nutvad emad nutvad isad,
nutvad naised, vennad, õed
Väega tuleb silma pisar
hirmus kole lugu tõest.



KIVILAEV

Läbi aegade on kihnlased olnud kõvad meresõitjad. Aastasadu sõideti peamiselt väikestel maalaevadel kohalikus regioonis, 1850. aastatest aga algas tormiline areng, kus kihnlaste laevastik kasvas sajandivahetuseks pea 70 isehitatud laevani, suurimad neist olid kolmemastilised ja sõitsid ka ookeanidel.

Peamine kaubaartikkel oli kivid. Kive veeti Pärnu muulidesse, Riiga, Saaremaale, Tallinna – kõikjale, kus ehitati sadamaid või vajati sillutisekive. Kivide veoks kohandatud purjekaid kutsuti kivilaevadeks – need võtsid laadungit nii, et vesi ulatus tekini, olid nii tühjalt kui koormaga väga kiired purje all liikuma ning lihtsad käsitleda.

Esialgu ehitati väiksemad laevad, kandejõuga 200–500 puuda. Veeti peamiselt raudkive ja neid arvestati müügil kuupsüldades – nii arvestasid kihnlased laeva suurust süldades: mitu kuupsülda kive nad kandsid. Pikemate reiseid jaoks osutus sobivaimaks suuruseks neljasüllane kahemastiline laev.

Kogunes nii kapitali kui ka teadmisi uute ja paremate laevade ehitamiseks, oli ka tekkinud mitu head laevameistrit. Laevu osteti ikka veel mujaltki, aga enamuses ehitati ise. Uued laevad olid tugevad ja kiire minekuga. Kõik teised purjekad olid Kihnu omadest aeglasemad – nii kutsusid kihnlased ise teisi purjekaid üleolevalt kuhvideks. Ligilähedaseks peeti vaid Vormsi ja Soome laevu.

Kiireimaks teadaolevaiks sõiduks oli Pärnust Kihnu 2 tundi ja 15 minutit, Riist-Kihnu 7 tundi – laevade kiiruseks üle 11 sõlme...

1850–1914 oli kihnu laevastiku hiilgeaeg. Suurem osa laevastikku hävitati sõjas ja hilisemad purjekad jäid aegamisi alla raudlaevadele ja mootoritele. 1940 algas uus aeg ja elu ja kuigi väiksemaid puupaate ehitati veel hiljemgi, oli paadiehitustraditsioon siiski hääbumas ja tänaseks täiesti kadunud.

Kuid nüüd on Kihnu Mere Seltsil plaan ehitada valmis kunagine kivilaev! Eesmärgiks on ehitustraditsioonide ja töövõtete taaselustamine ning luua praktiliste töövõtete omandamise baas huvilistele nii Kihnust kui mujalt.

Tulevase laeva kere pikkuseks on 19 m, laiuseks 5,6 m, süviseks 1,49 m, kogupikkus peaks tulema ca 26 m. Laeva nimeks saab „ALTÄRÄ“.

<http://www.kihnumereselts.ee>



Kihnlaste kivilaev. Foto Kihnu Mere Seltsist.

HEINASTE MEREKOOL

Vahur Mägi,
TTÜ vanemteadur, tehnikaloolane

Sajandeid suikunud eestlaste meresõitu tõi pöörde inglaste mereblokaad Läänemerel Krimmi sõja päevil 1854–1856. Kaubavedu katkes, rannakütlades valitses puudus kõigest, iseäranis soolast. Hakkajamad mehed panid käima salakaubaäri. Üksainus õnnestunud paadiretk mere taha tegi jõukaks. Konterbandiga turgutatud tengelpung lubas mõelda suuremate ja merekindlamate aluste soetamisele. 19. sajandi teisel poolel muutusidki algul Liivi lahe äärsed rannad, seejärel Saaremaa, Hiiumaa ja Soome lahe rannad suureks laevaehitustandriks.

Õpiti eesti ja läti keeles

Eesti purjelaevanduse hälliks sai Häädemeeste, Kabli ja Orajõe kant. Uhed mastimetsad lausid siinsamas, kiiresti sügavaks minev meri sobis hästi laevade veeskamiseks. Otsa tegi lahti Häädemeestel 1861 vette lastud 140 nrt purjekas “Julie”. Iga järgmine laev tuli eelmisest ilusam ja parem. Kuid laevad vajasid ka meeskonda ja asjatundlikke juhte. Mereharidus ei olnud rannaküladesse veel jõudnud, lühikestel rannasõitudel ei läinud seda ju õigupoolest tarviski.

Esimesena avati merekool Heinastes (1864). Sinnani oli eestlastele lähim koht merehariduse omandamiseks Riia, kus tegutses saksakeelne merekool. Seal õppisid mitmed hilisemad Eesti merekoolide õpetajad. Heinaste kool asutati mõttega saada kapteneid ja tüürimehi kaugsõitude tarvis.

Kool alustas ametliku kinnitusega eraõppeasutusena. Juhatajaks kutsuti Tallinnast pärit rootslasest kaugsõidukapten Christian Dahl. Temagi oli Riia merekooli kasvandik. Esimesel kooliaastal õpetati ettevalmistusklassis tildaineid. Seda tehti eesti või läti keeles, nii kuidas õpilase emakeel juhtus olema. Teine aasta jäi eriala omandamiseks. Lisaks matemaatikale ja maateadusele õpetati navigatsiooni, astronoomiat, laevaehitust, mereseadusi ja -õigust ning saksa keelt. Esikohal seisis navigatsioon, eriti kompassi ja merekaartide tundmine. Saksa keelt vajati maakleritega suhtlemiseks. Kutseksam tuli



*Kooliavati 1864. aastal laevaomaniku Jüri Veide elumajas. See on arvatavasti esimene koolihoone.
Foto Eesti Meremuuseumist.*

anda Riias, pärastpoole saadi luba eksamikomisjoni moodustamiseks Pärnus. Selle tööd juhtis mereväeohvitser. Peale tema kuulusid komisjoni Pärnu sadama loots-kapten, gümnaasiumi matemaatikaõpetaja ja vastava õppeaine õpetaja Heinaste merekoolist.

Merekoolide seadus tuli välja 1867. Selle koostamisel arvestati Saksamaa, Rootsi ja Taani kogemusi ega peetud paljuku tutvuda elukorraldusega Eesti ja Läti randades. Kehtima pandud seaduse järgi oli väljaõpe tasuta ja toimus õppija emakeeles, sisseastumiseks mingeid varanduslikke ega vanuselisi piiranguid ei esitatud. Rannasõidukaptenite ja kaugsõidutüürimeeste koolitamist täpsustas rahandusministri poolt aastal 1870 koolile kinnitatud põhikiri. Tarvilikud õppekavad koostas Heinaste merekooli teiseks õpetajaks valitud oma kooli kasvandik kaugsõidukapten Nikolai Raudsepp. Õpilasteks võeti lugeda ja kirjutada oskavaid laevasõidukogemustega Liivimaa randlasi. Lõpetajad said nii purje- kui ka aurulaevade juhtimise õiguse.

Hästi edenes laevaehitus

Merepraktika toimus koolijuhataja käe all purjekal “Katarina” ja viis paljudesse Euroopa sadamatesse. Tehti kaasa koguni Põhja meretee otsingutes,

milleks Lütübekist ostetud aurulaevaga “Luise” käidi 1877 uurimisreisil Obi alamjooksul Põhja-Jäämeres.

1879 muudeti Heinaste kool kolmeklassiliseks merekooliks, kus õpetati ranna- ja kaugsõidu tüürimehi ja kapteneid. See põhimõte jäi kehtima pikemaks ajaks. Kapten Raudsepp töötas Heinaste merekoolis õpetajana kuni 1893, mil kapten Dahl nimetati Liepaja merekooli juhatajaks ja Raudsepast sai tema töö jätkaja siinse kooli juhina.

Heinaste merekool jättis tuntava jälje Eesti merenduse arengule. Võimalus kasvatada laevajuhte kohaliku rahva hulgast virgutab randades laevaehitust, ühes sellega kogu rannaelu. Aastatel 1864–1898 õppis siin 2261 noort meest, neist 741 said taskusse kaugsõidukapteni ja -tüürimehe paberid. Ehitati üles kaugsõidulaevastik, millele kandejõult ei leidunud vastast Riias ega Peterburis-Kroonlinnas.

Järgmisena said merekooli Narva (1873), Paldiski (1876), Käsmu (1884) ja Kuressaare (1891). Katseid merekooli avada tehti mujalgi – Kolgal, Kundas, Naissaarel, kus samuti tunti puudust õppinud meremeestest. Paldiski kooli eelistasid linnapoised, sinna tuldi õppima Pärnust ja Tallinnast. Õppetöö käis eesti ja saksa keeles, eksamid toimusid esiotsa Tallinnas. Käsmu ja ümberkaudsel rannarahval oli ettevõtlike meresõitjate kuulsus juba ammust ajast, ühtlasi oli see Põhja-Eesti tähtsaim laevaehituskant. Nüüd, kui paberitega laevajuhid tulid siitsamast, pandi saed-kirved veel vilkamalt käima. 1891 lasti vette esimene kaugsõidupurjekas, mis läks seilama Atlandile.

[---]

<http://inseneeria.eas.ee>



Heinaste merekooli 1902. aastal valminud kolmas hoone. Foto Eesti Meremuuseumist.

METSKAPTENID JA LIPUKAPTENID

Metskaptenid olid kogenud meresõitjad, kelle haridusest aga merekaardi tundmine kaugelt üle käis. Peterburi, Riia, Taani, Norra ja Saksamaa sõitudeks jäi teadmistest selgesti väheks. Kui merel orientiir kaotati, pidas metskapten üht kindlat kurssi seni, kuni kusagilt ilmus nähtavale maatriip. Siis „toodi keel maalt“. Laev jäi tundmatu ranna reidile ankrusse, kapten, kaadirull kaenlas ja paar madrust aerutasid laevapaadil kaldale. Kohalike elanike abiga püüti selgeks teha antud geograafiline punkt, määrata kaugus ja kurss sihtsadamasse. Mõnikord nägi umbkeelne metskapten ränka vaeva, et leida võõrast rannast inimest, kes taipaks ta muret ja oskaks nõu anda. Ka välisadamates, just Saksamaal, tuli metskaptenil oma väheste teadmiste tõttu nii mõnigi mõru pill alla neelata. Rahvusvaheliste mereseadust mittetundmine, samuti puudulik saksa keele oskus tekitas arusaamatusi sadamavõimude ja maakleritega. Viimased oli maiad metskaptenite harimatust kurjasti kasutama: neile esitati mitmesuguseid alusetuid arveid ja trahve.

Seepeale otsustasid metskaptenid palgata laevale eriharidusega meremehe, kes abistaks navigeerimisel ja asjaajamisel maakleritega ning tutvustaks eri riikide mereseadusi ja tavasid.

Riia ja Liibavi merekoolid, kus õppisid põhiliselt meresõidu praktikata bal-tisakslased, saatsid välja nn kuivamaa meremehi. Neid palkasidki metskaptenid, nimetades neid lipukapteniteks. Meeskond komplekteeriti enamasti kohalikest meremeestest. Õigeid meremehi oli lipukaptenite hulgas vähe, enamik olid kerge elu ja luksusega harjunud härrased, kes ei tundnud alge-lisemaidki laevatöid.

Üks kuulsamaid metskapteneid on Kihnu Jõnn ehk Enn Uuetoa. Ta tulnud laevad juhtimisega sama hästi toime kui ta koolitatud kolleegid, sageli pareminigi, kui oli vaja julgust näidata. Heinaste merekoolis õppis ta poolteist päeva, leidis, et koolitarkus tema pähe ei mahu ja purjetas metskaptenina edasi, sõites Lääne-Euroopa sadamatesse ja üle Atlandigi! Pikematelgi sõitudel ütles ta ära lipukaptenite abist, toetudes oma diplomile, mille tsaarivalit-



*Kihnu Jõnn ehk Enn Uuetoa.
Foto Kihnu Mere Seltsist.*

sus talle 1899. a andis pikaajalise avariideta sõidu eest. Üle Atlandi tuli ta omaenese tarkuse toel, juhiseks kaardile veetud sirge joon. Sihiks olnud Inglise kanali asemel sattus ta küll Gibraltarisse, viltusõit oli 700-miiline.... Teda mäletatakse kui äärmiselt ausat, teiste – eriti noorte kaptenite suhtes väga abivalmis meest (kes küll oma esimese varanduse salakaubaveoga hankis, sest kust mujalt vaesel kihnlasel tollal see raha...). Ja imelugu: kuulsaks sõitis ta end vanadusest „kütürakaks“ muutunud laevadel, mille pikisidestus oli muutunud nii nõrgaks, et vöör ja ahter olid vajunud madalamale kui keskosa...

SALAKAUBANDUS JA VANA KABLI-GRANT

19. sajandi algul sigines saarte ja Pärnumaa rannaperedesse rootsi ja teistegi ülemeremaade päritolu käiu, rauda, riide- ja tarbeesemeid... Teati hästi, et Soome, Rootsi ja Saksamaa linnades oli viljal ja silgul kõrgem hind kui Riias, seevastu sool, raud ja tarbeasjad mõnevõrra odavamad. Rannavahtide teadmata tegeldi tüpiliselt hooolsalt salakaubandusega. Veel sajandi algul sõideti n-õ silma järgi, kompass ja merekaardid olid randlastele üldiselt tundmatud. Orienteeruti maamärkide, päikese ja tähtede järgi ning sõideti sügise hakul, kui ööd pikad ja pimedad, ent suured tormid veel algamata.

1850. aastatel Krimmi sõja aegse blokaadi aegu soola-salakaubandusega rikkaks saanud meestest on üks kuulsamaid Mats Grant Kablist. Soolaveo, metsahangeldamise ja kipsiveoga saadud varanduse pani ta purjelaevade ehitusse: ta oli Liivi lahe randades esimene, kes suurema purjelaeva ehitamisega peale hakkas. Ehitusmaterjal varuti peremehe enda metsast, saarlastest meistrid palgati tööle ja 1861. aastal lasti vette purjekad „Markus“ ja „Julie“ – see on purjelaevanduse algaasta neis randades.



Mats Granti matmispaik Hädameeste kalmistu, Pärnumaa. Foto Olavi Soomägi.



20. sajandi alguse Kihnu meremehi. Foto Kihnu Mere Seltsist.



Kihnu kaluri pere 1912.

N

NIE
nipskid

nüep
nipskikivi
nied
njapud
nali
kindi
parand



NIPSKID

Nipskimäng oli enimä kihnu lastõ egäpäene mäng. Nõüd mõesta kleidid enam sedä mängä. Vanõmad inimesed mäletäväd viel, kudas mäneti. Nämäd mängsid vahetu'ndõ aegõs, karjõs, kodo tuas parandal.

Nipskisi mänetässe piisiksete kivedegä. Nipskikivi piab olõma nagu nüep. Neid õnd taris viis. Kivä süestetässe õhku ning pöödässe jälle kindi. Kis lästi nipskisi mõistis, sellel olid osavad njapud.

Nied tüdrukad ning poesid, kissi nipskisi mõisid, olid pärast tuurikumajas ning nudda kudumisõ juurõs kõegõ tullõmad. Njaputäe tahah nõbõdi njappa.

Katsumõ kua nipskid selgeks õppi! Neendegä suab egävest nalja!

2009. aastal ilmus Kihnu Kultuuri Instituudi väljaandena kihnukeelne "Aabets", mis pälvis ka aasta keeleteo auhinna. Lehekülj "Aabetsist".



**KIHNU KULTUURI
INSTITUUT**

www.kihnuinstituut.ee

Sihtasutus Kihnu Kultuuri Instituut loodi 2004. aastal, eesmärkideks kihnu kultuuri ja keele mõju tugevdamine, kihnu kultuuri teaduslik uurimine ning kihnu-aineliste trükiste, õppevahendite, raadio- ja teleprogrammide toimetamine, saarestiku looduskoosluste uurimine ja kaitsmine, samuti tegelemine teadusuuringutega, mis on suunatud püüasustuse säilimisele Kihnu saarestikus. Kihnu kultuur on kantud UNESCO suulise ja vaimse pärandi maailmanimekirja.



www.kihnumereselts.ee

MTÜ Kihnu Mere Selts loodi 2009. aasta kevadel Kihnu saart ning väina puudutava mereinfo kogumiseks ning talletamiseks, samuti traditsiooniliste käsitööoskuste taaselustamiseks ja edasiandmiseks.

lavameistrid	Ahto Bergström, Kaarel Kosk, Villi Vernik
video teostajad	Andrei Bontšuk, Darja Kornijenko
videooperaator	Kadri Hallik
valgustajad	Raido Talvend, Triin Suvi
helindaja	Andre Pichen
riietajad	Kayre Pärnpuu, Jaanika Idvan, Marie-Katharine Maksim
grimeerijad	Helga Aliis Saarlen, Küllikki Pert, Marit Pruul, Merle Liinsoo
dekoratsioonid valmistas	kunstnik-kujundaja Külliki Falkenberg
kostüümid õmblesid	Urve Lerman, Ursula Vanamölder, Jana Volke ja Inge Vagiström
drapeerija	Enna Jürine
vanemrekvisiitor	Karin Tetsmann
butafoor	Ardi Aav
mehaanik	Indrek Odamus
tisler	Toivo Sakk,
tisler-dekoraator	Juho Kokamägi
konstruktor	Hendrik Kiisler
lavastusjuht	Andres Bergström
lavastusteenistuse juht	Toivo Kaev
etendusteenistuse juht	Johannes Tammsalu
kostüümiala juhataja	Piret Tang
pealavameister	Enriko Mäsak
kava ja plakati kujundaja	Kadri Hallik
plakati fotokunstnik	Herkki Erich Merila
kava koostaja	Ene Paaver
peanäitejuht	Priit Pedajas
teatrijuht	Rein Oja





EESTI DRAAMATEATER