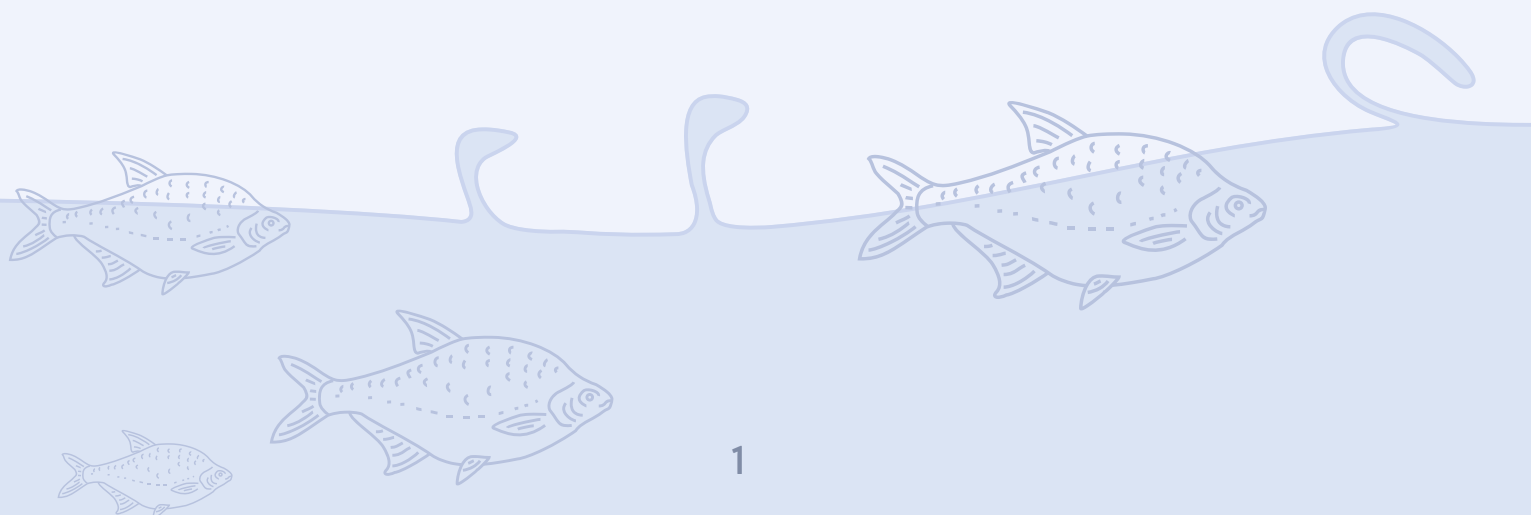
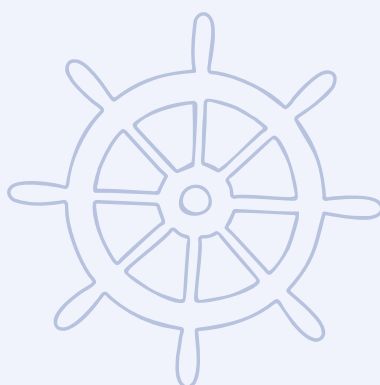
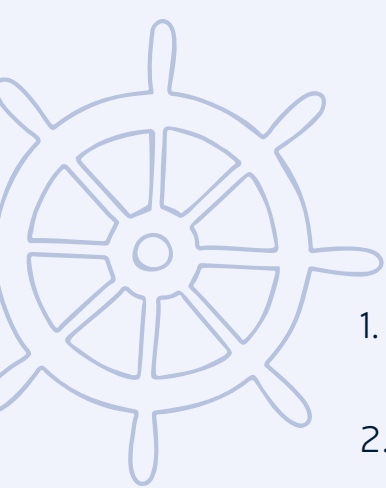


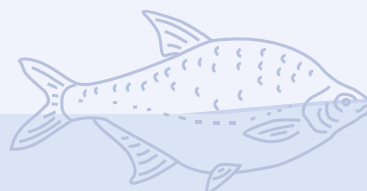
Emajõe ajaloouuringud





Sisukord

1. Esiajast viikingilaevani	3
<i>Liisa-Lota Kaivo</i>	
2. Kaubateede areng sisevetel ja Tartu-Pärnu veetee arendamne	8
<i>Liisa-Lota Kaivo</i>	
3. Emajõest Poola ja Rootsi ajal	27
<i>Kalle Kroon</i>	
4. Ratasaurikud Emajõel ja Peipsi basseinis	45
<i>Jaanus Soo</i>	
5. Tartu-Pihkva transiitlin.....	55
<i>Jaanus Soo</i>	
6. Peipsi laevastiku divisjon Vabadussõjas	67
<i>Siim Õismaa</i>	
7. Siseveelaevandus Eesti iseseisvumisest läbi okupatsiooniaja tänapäevani	72
<i>Liisa-Lota Kaivo</i>	
8. Koiva lood	78
<i>Ivars Dimdiņš</i>	



1

Esiajast viikingilaevani

Kiviaegse inimese esimene teadaolev elupaik Eesti pinnal oli Pärnu jõe vana ojasängi kõrval asunud Pulli asulakoht, kus inimesed tegutsesid arvatavalt juba 9500 aastat tagasi. Järgmine teadaolev asulakoht pärineb 1000 aastat hilisemast ajast. See paiknes Lammasmäeks nimetataval maalapil, mida toona ümbritses nüüdseks olematuks muutunud Kunda järv. Taoline elupaik eeldas küllalt mobiilse ja hõlpsastikasutatava veeliiklusvahendi olemasolu.

Ka kõik teised Eesti alalt leitud keskmise kiviaja asulakohad asuvad suuremate veekogude kallastel.

Keskmisel kiviajal kasutati puitmaterjali ja tööriistade puudumise tõttu tõenäoliselt nahkpaati. Tööriistavaliku täienedes järgnesid sellele arvata-vasti õõnestatud palk ehk ruhe ning hiljem kuumusega laialipainutatud külgedega ühepuulootsik ehk haabjas, mis on Soomaal kasutusel tänini ja mille valmistamisõpetuse talletamise ja edasiandmise on enda õlule võtnud soomaalane Aivar Ruukel.

Haabja ehitamiseks valitakse välja jäme haavapalk, millel ei tohi keskel olla mädanikku. Palgi sisse puuritakse nii sügavad augud, kui paksu parrast tahetakse. Aukudesse pistetakse tumedamast puidust pulgad. Palki hakatakse seestpoolt õõnestama kuni pulgaotsad paistma hakkavad. Siis on kindel, et parras kogemata liiga õhuke ega auklik ei saa. Seest õõnsaks tahutud palgi ümber tehakse lõkketuli ja paadi sisse pannakse vesi, millega aeg-ajalt pardaid viheldakse. Niimoodi, kuumuse ja niiskuse abil hakatakse ühepuulootsiku pardaid tasapisi üksteisest eemale painutama, asetades parraste vahele üha pikemaid puutokke. Seda





nimetatakse haabja laotamiseks ja see töö nõuab suurt ettevaatlikkust ja kannatlikkust, et paadikere kogemata katki ei praksataks.

Nooremast kiviajast pärinevad tähelepanuväärsed muistised on avastatud Emajõe alamjooksult. Nendeks on Akali ja Kullamäe asulakohad. Asulad on püsinud ühes paigas mitutuhat aastat: 3000 – 1000 a. e. Kr

Võrumaal Kirikumäe järvest leiti 2025. aastal umbes 2000 aasta vanune männipuidust ühepuupaadi katkend, mis on Eesti vanim puupaadi leid. Rooma raua ajast pärinev paat on väga vana ja väga haruldane. Senised vanimad paadileiud pärinesid keskaja lõpust.

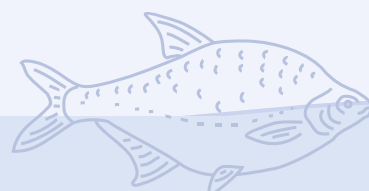
8. sajandil ilmub Läänemere alustele puri ja eestlasedki õpivad tegema esialgu kuusejuurte või looma kõõlustega kokku õmmeldud, puidust naletega kinnitatud ning hiljem juba ka kokku needitud plankpaate. Raua puudusel kasutati plankude õmblemise tehnikat ja puidust naelu ka hili-sematel aegadel.

Samaaegselt hakkab toimima kaubatee Rootsist itta piki Eesti rannikut. 9. sajandil kulgesid teed Novgorodist Volhovi jt jõgede kaudu edasi Bütsantsi ja kaugemale Orienti. Aastatuhande vahetuseks on Novgorod kujunenud suureks kaubanduskeskuseks.

Tõenäoliselt kasutasid ka eestlased sarnaselt teiste Läänemererahvastega kahte eri tüüpi laeva: pikka ja kitsast piraticat rüüsteretkede ja sõjakäikude tarbeks ning laiemat tüüpi kaubalaeva knarri. Novgorodi kroonikais mainitakse ka uskui-tüüpi laeva – madala süvisega sõude- ja purjelaev, mis kandnud 30-40 meest ning mida kasutati röövretkedel.

Alates 10. sajandist kasvas vahenduskaubandus Läänemeremaade ja Vana-Vene linnade vahel. Mündileidude põhjal otsustades hakkas 10. saj väliskaubanduses osalema ka Eesti rahvas.

Kaubateede kulgemist polegi nii lihtne määrata. Teades küll, kuivõrd olulised olid tol ajal veeteed, näit Volhovi jõgi Novgorodi jaoks, ei tea me eriti midagi tollaegsest Emajõe veeteest.



Pärnu jõgi kandis noil aegadel aga ühtset nimetust koos kogu Kesk-Eestit kuni Peipsini läbiva veeteega – Emajõega, mida Liivimaa kroonika järgi nimetati „mater aquarum“.

2007. aastal Tartus välja kaevatud 9. sajandist pärit araabia hõbemündid osutavad, et tollal liikus siinkandis juba võõrast rahvast. Arvestades teedevõrgu kesisust ning viikingilaeva tüüpi aluste kergust ja madalat süvist on tõenäoline, et rahvusvaheline kaubavedu toimus tol ajal peamiselt veeteid mööda.

Meie lähikonnas paiknesid ka olulised viikingiasundused, näiteks Irboska maalinn Pihkva järve ääres. Niiet kuigi viikingilaeva vrakke pole Peipsi piirkonnast leitud on siiski kindel, et siinsetel vetel viikingilaevad seilasid.

Seetõttu otsustas Emajõe Lodjaselts pärast kesksaegase kaubalaeva, emajõe-peipsi lodja „Jõmmu“ ehitamist ehitada ka ühe viikingilaeva, et siinsetele vetel oleks ka näidis kõige varasemast laevatüübist, mida siinkandis seilas.

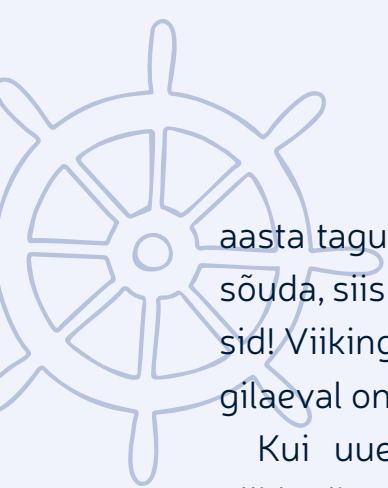
Viikingid olidki esimesed, kes võtsid Läänemere piirkonnas kasutusele purje.

Viikingilaev „Turm“ ehitati Lodjakojas viikingiaegsete eeskujude järgi. Tollal ei olnud Eestis veel ühtegi viikingilaeva leitud. Kõige lähemal oli Soome seni ainus viikingilaeva leid Soome lahe põhjakaldal Lapuris, linulennult 250 km Tartust. Lodjakojas valmiski selle laeva koopia.

Kõigepealt ehitati sihvaka laeva plangutus, seejärel sobitati paika kaared. Turma emapuu ja kaared on Eesti riigimetsas kasvanud tammest, plangutus männist. Laevaehitus algas 2008. aasta kevadel ning 6. juunil 2009.a tõstsid 30 meest 12 m pika ja 2,5 m laia laeva Emajõe.

„Turma“ esimeseks ülesandeks sai laulupeotule kandmine Tartust ajaloolisi siseveeteid mööda mere poole. Liueldes edasi 10 sõudja või raapurje jõul ning hoides kurssi tüüraeru abil saab reisiseltskond aimu tuhande





aasta tagusest rändurielust. Tõsi on see, et kui proovida viikingilaevaga sõuda, siis saab üsna kiiresti selgeks, miks viikingid purje kasutusele võtsid! Viikingilaeva sõudmine on üsnagi raske töö. Niiet moodsa aja viikingilaeval on siiski ka mootor.

Kui uuematel laevadel asub tüür laeva ahtris laeva keskel, siis viikingilaevadel oli tüüriaer kinnitatud laeva ahtriosas paremasse pardasse. Sellest tulebki laeva parema parda nimetus tüürpoord. Ja kuna vasaku parda poole oli tüürimees seljaga, nimetatakse seda pakpoord.

Viikingilaevadel on ruudukujuline raapuri, nagu hiljem oli ka lotjadel. Võhikule võib tunduda, et sellisega saab purjetada ainult taganttuules. Aga viikingid oskasid sellega purjetada ka tihttuules ehk siis tuules, mis puhus isegi veidi vastu.

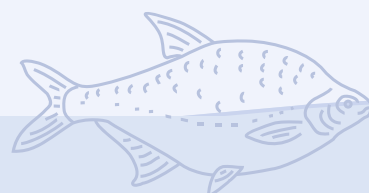
Nagu nad oskasid ka algelist kompassi kasutada ning ilmakaari ja oma asukohta määrata.

Viikingilaevale kohaselt on "Turm" oma elu jooksul palju rännanud - purjetanud ümber Läänemere, sõitnud kanaleid ja jõgesid pidi 2000 km Pariisist Lübeckisse ning käinud ära põlises viikingite kantsis Novgorodis. Samuti on teda nähtud mitmetel Eesti väikejärvedel.

2008. aasta suvel, kui Lodjakojas viikingilaeva ehitus juba käis, tuli Saaremaal Salmes päevavalgele harukordne leid – arheoloogid kaevasid välja Läänemere vanima, 8. sajandist pärit purjelaeva, mis oli Turmaga võrdlemisi sarnase suurusega - 11,5 m pikk ja 2 m lai. 2010. a lisandus ka suurema viikingilaeva leid - 16 m pikk ja 3 m lai.

Salme viikingilaevad olid ehitatud männipuidust ja maapõues olid laevadest säilinud peamiselt neediread, mitte puit. Niiet laevu füüsilisel kujul maapinnast välja võtta ei olnud võimalik, kindlaks sai teha ainult nende kuju.

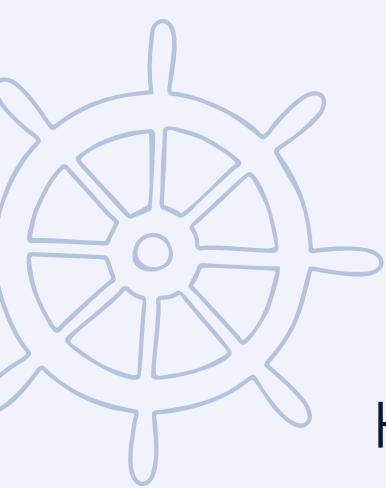
Salme viikingilaeva leid on ainulaadne kogu Euroopas, kuna varem ei ole ühtki selle perioodi n-ö lahingumatust avastatud, kus oleks olnud nii



palju langenud sõdalasi. On leitud tavalisi matuseid, kus haua peal on kääpad. Salmel kääpaid ei olnud ning ka surnud, vägilase mõõtu inimeste arv oli kahe laeva peale kokku 41, kellest paljudel oli näha surmavate lahinguvigastuste jälgi.

Kuigi “Turm” on täna Võrtsjärve-Emajõe-Peipsi piirkonna ainus viikingilaev, on viikingilaev Eestis ehitatud veel - 2010. a valmis Lodjakojas teinegi, väiksem viikingipaad, mis suundus Viikingite külla ning kannab seal nime “Väike Tapper”. 2010. a lasti Käsmus vette “Aimar”, 2011. a Nõvas “Neyve” ja “Thule”, 2012. a Kiruveres “Äge” ning 2019. a Haapsalus “Uduneid”.





2

Kaubateede areng sisevetel ja Tartu-Pärnu veetee arendamine

Eesti on siseveekogude poolest rikas maa. Enamus jõgesid-järvi on väikesed ja nendel sõitmiseks ja kalapüügiks on läbi aegade kasutatud väiksemaid paate ja lootsikuid. Kuid paljud veekogud, eesotsas Peipsiga, mis on pindalalt Euroopa neljas järv, sobivad ka laevatamiseks. Viikingid toovad 8. sajandil siinsetele vetele purje ja toimetavad oma laevadega kaupa Rootsist itta piki Eesti rannikut. 9. sajandil viisid nende rännakud Novgorodist Volhovi jt jõgede kaudu edasi Bütsantsi ja kaugemale Orienti.

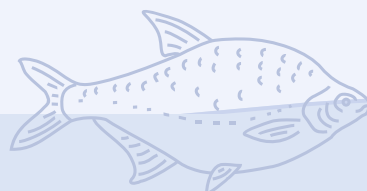
Hansaaeg

Alates 10. sajandist kasvas vahenduskaubandus Läänemeremaade ja Vana-Vene linnade vahel.

Pärnu jõgi kandis noil aegadel aga ühtset nimetust koos kogu Kesk-Eestit kuni Peipsini läbiva veeteega – Emajõega, mida Liivimaa kroonika järgi nimetati „mater aquarum”.

13. sajandist läks Novgorodi, Pihkva jt idapoolsete aladega kauplemise initsiatiiv hansakaupmeeste kätte. Eesti linnadest kuulusid Hansa Liitu Tartu, Tallinn, Pärnu ja Viljandi.

Kaubandus Novgorodiga oli väga tähtis. Hiliskeskaegne Novgorod oli oma 30 000 elanikuga Euroopa üks suuremaid linnu ja kaubavahetus Lääne-Euroopaga oli väga elav. Kaubatee Tartu ja Novgorodi vahel kulges läbi Pihkva: Emajõe mööda Peipsile, sealt Velikaja jõge mööda Pihkvasse



ja edasi väiksemaid jõgesid mööda Ilmeni järvele ja sealt Volhovi jõge mööda Novgorodi.

Volhovi jõel ja Ilmeni järvel jõudsid enne keerulisemate aegade algust Venemaal ära käia nii lodi Jõmmu 2009. a kui viikingilaev Turm 2012. a. Tõsi küll, nad ei purjetanud sinna Tartust kohale päris omal jõul, kuivõrd see pole tänapäeval võimalik. Ja lodjad ei seilanud Novgorodi ka hansaajal vaid Pihkvast edasi Ilmenile liikus kaup ikkagi väiksemate paatidega.

Jõmmu viidi Novgorodi rahvusvahelistel hansapäevadel osalemiseks traileriga Mustveest Kunda sadamasse, kust laev sai juba ise vett mööda Peterburi ja Neeva jõge kaudu Euroopa suurimale järvele Ladogale ja sealt Volhovi jõge mööda edasi Novgorodi.

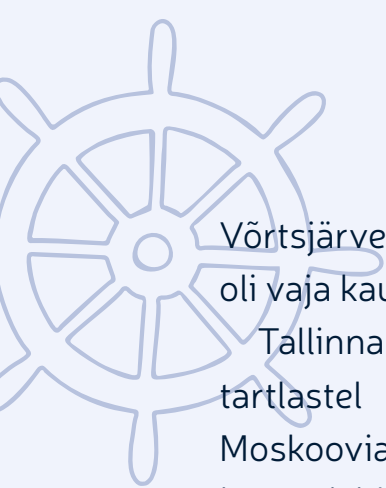
Turm aga osales Vene riigi 1150. aastapäeva tähistamise paraadil ja saabus Novgorodi traileril, olles vahetult enne teinud läbi 2000 km pikuse veeretke Pariisist Lübeckisse.

Hansakaubanduse aega peetakse Tartu õitsengu ajaks. Tartu oli ida ja lääne kohtumispunkt.

15. saj. külastas Tartut nii palju vene kaupmehi, et linnas oli 2 vene õigeusu kirikut ja Ülejõel asuv Vene küla. Alates 14. sajandist külastasid vene kaupmehed ka Liivimaa väikelinnu sh Viljandit. Ka Hansa ja Novgorodi läbirääkimised toimusid sageli Tartus, kuna linn asus Ida-Lääne piiril ning kohalikud kaupmehed valdasid nii saksa kui vene keelt. Tartus õitses rahvusvaheline transiitkaubandus 13. sajandist Liivi sõjani.

Hansa kaupmeeste laevana ilmus Läänemerele uus, mahukas ja kaubaveoks viikingilaevast rentaablim merelaev – koge. Ühe sellise jäänused leiti 1993. aastal Pärnus jõe suudmest ja dateeriti 13./14. sajandisse. See tõendab, et 14. saj alul oli Pärnu sadam koht, kuhu tulid tolaeagsed Läänemere suurimad kaubalaevad. Mis omakorda lubab oletada, et kaup veeti sealt paatidega ka edasi mööda Pärnu, Navesti, Halliste ja Raudna jõge Viljandisse ning sealt mööda Tānassilma jõge ja





Võrtsjärve ning Emajõe Tartusse. Kitsaskoht veeteel, kus arvatavasti oli vaja kaubad ümber laadida, võis anda lisatõuke Viljandi linna tekkeks.

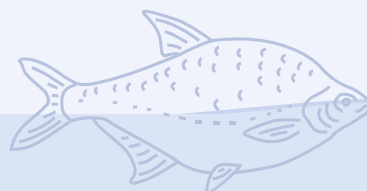
Tallinna Rae ürikutest ilmneb, et 1479. aastal käisid Tallinna puussepad tartlastel abis lotje ehitamas. Ordumeister plaanis laevu kasutada Moskoovia vastaselsõjakäigul Peipsile. Tallinnast saabunud laevameistrid importisid sisemaale tolle aja laevaehituse kõrgtehnoloogiat ehk nn friisi laevaehitustehnoloogiat. Peipsil alles hiljuti kasutusel olnud paadiehitustehnoloogia, mis oli üldlevinud ka lotjade ehitamisel ning mille üheks iseloomulikus detailiks on planguvahede tihendamine turbasambla (hilisemal ajal tõrvatud linataku), puitliistu ja metallklambritega, pärinebki tõenäoliselt hansaaegsetelt kogemeistritelt.

Merel asendus nn friisi tehnoloogia ajapikku uuemate ja moodsamatega, merest isoleeritud Eesti sisevetel on aga arhailised ehitusvõtted tänapäevani kasutusel. Arhailiste laevatamistraditsioonide austamisest annab tunnistust ka lotjadel 20. saj alguseni kasutusel olnud raapuri.

Üheks varasemaks veeteie arendusprojektiks võib pidada nn Rootsi kanali kaevamist Venesaare juures Emajõe alamjooksul, vältimaks purjelaevade jaoks tülikat käändu. Kanali rajamise täpne aeg ei ole teada, kuid seda on kujutatud juba Põhjasõja-aegsel Emajõe kaardil.

Kaubanduse vähenemine Rootsi ja Poola ajal 16. saj – 1700

Hansakaubanduse hiilgeaja lõpp ei ole seotud mitte üksnes Liivi sõja algusega 1585. a. Hansa idakaubanduse allakäik algas 15. saj Moskva-Venemaa ekspansiooniga Novgorodi. Näiteks 1471. a Shloni jõe lahingus tapeti Ivan III vägede poolt 12000 novgorodlast, 2000 vangistati. 1478. a likvideeriti Novgorodi iseseisvus lõplikult.



Keerulised ajad jätkuvad Vana-Liivimaal 16. saj lõpus ja 17 saj alguses. Vaheldumis sõdivad üksteisega Rootsi, Poola ja Venemaa. Läbi Tartu kulgev igipõline kaubatee jääb üha enam unarusse.

Alates 1550. areneb Venemaa ja Lääne-Euroopa, eelkõige Britannia ja Hollandi vaheline kaubandus hoopis Valgel merel keskusega Arhangelskis.

1629. aastal jääb Liivimaa Rootsi võimu alla. Tartu jääb Vene-Rootsi vahelise kauplemise suuremate keskuste hulgast välja.

Keerulistel aegadel Läänemerelt Valgele merele suundunud kaubanduse tagasitoomiseks peab Rootsi 17. saj II poolel korduvalt Vene riigiga läbirääkimisi ja sõlmib erinevaid kokkuleppeid, ent tulemusteta. Valge meri jääb Läänemerele tugevaks konkurendiks.

Vaatamata tartlaste ägedale vastuseisule hakkab varem Tartut läbinud kaubandus mööduma linnast lõuna poolt mööda Pihkva-Vastseliina-Riia maanteed ning ida poolt veetee mööda Pihkvast Narva. Viimast üritavad Tartu kaupmehed oma laevastikuga häirida.

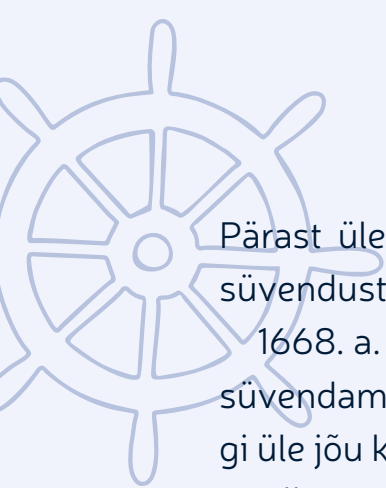
Vastupidiselt Tartule läks Narvas Rootsi ajal elu ülesmäge. 1648. a liideti Narvaga Ivangorod ja Ingerimaa keskusena elas linn üle õitsengu-perioodi.

Naljatamisi võib mõelda, et kuigi Rootsi riik pidas veetee väljaehitamist Tartu ja Pärnu vahel liiga kalliks oli ta siiski valmis kohalikke veidi aitama ning rajas Tartusse 1632. aastal ülikooli. Regionaalse abina või midagi sellist. Ja sellest alates vahetaski Tartu vaim välja kaubanduse.

Soovides ikkagi taastada linna läbivat tulusat kaubavoogu, üritasid tartlased muuta Pärnu-Tartu veetee laevatatavaks. 17. saj keskel leidis koguni erainvestor, Amsterdami kaupmees Johann Wickewoorth, kes oli valmis sellesse ettevõttesse raha paigutama. Mõne aasta pärast ta siiski loobus.

1654. a. kutsuti veetee trassi üle vaatama Riia insener Tobias Königfels.





Pärast ülevaatust ja loodimist andis insener suuri lootusi ja arvas, et süvendustööd tuleks ette võtta.

1668. a. sõlmiti ehitusmeister Kasper v. Akeniga juba leping Pärnu jõe süvendamiseks, kuid tolle aja tehnilisel tasemel osutus ettevõtmine ikkagi üle jõu käivaks.

Viimast korda Rootsi ajal oli Tartu-Pärnu veetee kõne all seoses puidukaubanduse arendamise plaanidega 1687-1688. a., kuid mingeid tulemusi polnud ka nendel aruteludel.

1707. viiakse Vene vägedele kapituleerunud Tartust Peeter I käsul Moskvasse paremad käsitöölised ning aasta hiljem küüditatakse kogu saksa elanikkond Venemaale, eestlased aetakse linnast välja ja sõdurid hävitavad Tartu tsaari käsul täielikult. Põhjasõja lõppedes Tartu jaoks olnud linnas kõigest 30 elanikku.

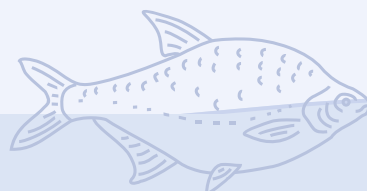
Sellest õnnetust ajast räägib meile Käsü Hansu nutulaul aastast 1708, mis algab sõnadega “Oh! ma waene Tardo Liin”

Industrialiseerumise aeg Vene Tsaaririigi koosseisus

18. sajandil hakkas Liivimaa sõdadest ja ikaldustest vaikselt kosuma. 1775. a oli Tartus on 3000-6000 elanikku.

19. sajandil toimus industrialiseerumine. Muuhulgas rajati näiteks Räpina paberivabrik ja Kesk-Eesti arvukad klaasikojad: Utsali, Laashoone, Põltsamaa, Puurmani, Kärevere-Laeva, Võisiku (Meleski ja Rõika) jpt. Viimatimainitu oli omal ajal suurimaks tööstusettevõtteks Eestis.

Enamus klaasikodasid paiknes jõgede vahetus läheduses. Veekogu oli vajalik nii poleerimisetööl tarvitatava veejõu tarbeks kui ka kauba-veoks: küttepuid ja toormaterjali kohaleveoks vabrikutesse ning õrnade peeglite ja klaasanumate vedamiseks St. Peterburgi.



Võisiku manufaktuuri rajaja A. C. F. Amelungi ja Tartu kaupmehe F. Wegeneri initsiatiivil ja kulul ehitati 1842. a Tartu lähisel Kuigatsis Baltimaade esimene aurik „Juliane Clementine“, mis hakkas sõitma Emajõel ja Peipsil. 1843. a. valmis aurupaat „Karl“, mis kurseeris Rõika ja Tartu vahel. Need olid oma aja kohta küllalt edumeelsed sammud, arvestades asjaolu, et maailma esimene aurulaev „Clermont“ võeti Ameerika Ühendriikides kasutusele 1807. a ning 1815. aastal valmis Peterburis Venemaa esimene aurik „Jelizaveta“.

Esimeste aurikute ilmumisega seoses puhastati Emajõe Kärevere ja Muuge kohal kividest ning kohati õgvendati. Ühtlasi õgvendati ja süvendati Põltsamaa jõge 23 versta (u 24,5 km) ulatuses kuni Rõikani, milleni pärast seda võisid sõita 2,5 jala (u 0,75 m) sügavusel vees istuvad alused.

1903. aastal asutati Tartus Liivimaa Aurulaevasõidu selts, mis tegeles reisijate ja kauba veoga Peipsi vesikonnas. Seltsile kuulusid aurikud „Dorpat“, „Maria“, „Nikolai“, „Karl Gustav“, „Graf Kirchbach“ ja „Olga“ ning 2 suurt mootorpaati. Alates 1920. aastast kandis selts nime Tartu Aurulaeva Selts.

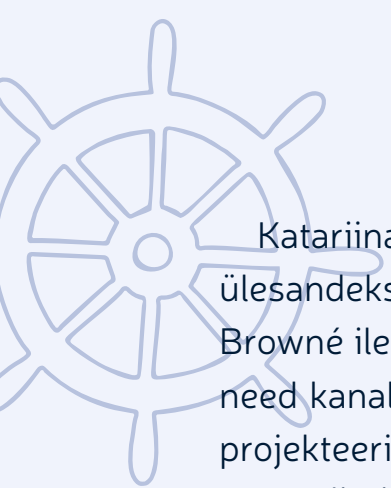
Aurikute tulek elavdas kaubaliiklust Tartu ja Kulgu (Narva) vahel ning Tartu ja Pihkva vahel.

Raudteeühenduse, mis hakkas tasapisi pakkuma konkurentsivõimelisele, Tapaga sai Tartu 1876. aastal, Riiaga 1887. aastal, Petseriga 1931. aastal.

Tsaariaja industrialiseerimismeeleoludest olid kantud ka arvukad plaanid ja ettevõtmised veeteede rajamise osas.

1761. aastal tõstatati Peterburi kommertskollegiumis taas kord küsimus Pärnu-Tartu veeteede rajamisest. A. W. Hupel märgib 18. saj lõpul, et väikesed, kuni 1 säilitis vilja (=1920 kg) kandvad paadid võivad kevadiste suurvete ajal Tartu ja Pärnu vahel liikuda.





Katariina II külastas 1764. Pärnut ning tegi veetee rajamise eeltööd ülesandeks toonasele Eesti- ja Liivimaa kindralkubernerile George von Browné ile. Plaani võeti kanalite rajamine Tānassilma jõest Navestini ja need kanalid on märgitud isegi 1798. a ilmunud Mellini atlases Reaalse projekteerimiseni siiski veel ei jõutud.

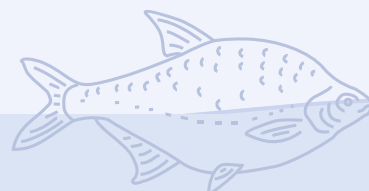
Loodimistööd nn ajaloolisel Pärnu-Viljandi-Tartu veeteel, võeti uuesti ette 19. saj. alguses ja veetee Peipsist Sillavallani sai looditud. Kuigi tõdeti, et veetee rajamiseks pole otseselt üle jõu käivaid takistusi, jäid plaanid Napoleoni sõdade ja veeteed projekteerinud insener Fincki surma tõttu jälle mõneks ajaks soiku.

Pärnu-Viljandi-Tartu veetee rajamisega hakati Liivimaa kindralkuberner Philipp Paulucci eestvõttel uuesti tegelema 1817. a ning jõuti ka esimeste ning kahjuks ka viimaseks jäänud praktiliste sammudeni. Taaskord looditi ja uuriti veeteed insener Brauni juhtimisel. Insener Braun sai selleks laenata hiljuti uuesti loodud noore ja hakkaja Tartu Ülikooli noore ja hakkaja täheteadlase Friedrich Georg Wilhelm von Struve käest toona ultramoodsaid seadeldisi - teodoliite. Struwe kasutas neid meridiaankaa-re mõõtmiseks Doonau suudmest kuni Põhja-Jäämereni. See kaar aitas tal määrata kindlaks maakera kuju ja suuruse. (Lisaks mõõtis Struwe esimesena teise tähe kauguse päikesesüsteemist ja ta oli viljakas ka eraelus, saade esimese naisega 12 ja teise naisega 6 last!).

Aga tagasi kanali kaevamise juurde. Projekti järgi oleks tulnud kaevata 40 versta (42,7 km) kanaleid ja tööde maksumuseks rehkendati 6,2 milj rubla.

Ettevõtmise kallidusest hoolimata hakati 1821. puhastama Emajõe ning aasta hiljem jõuti rajada ka 2 km Kuude külast algavat Uusna-Viljandi kanalit, mis on satelliitpildilt nähtav tänaseni. Siis suri töid juhatanud insener ja töö soikus.

Narvast Tartusse ja edasi Pānusse viiva veetee ehitus tõusis päevakorda veel ka 19. saj II pooles. Ka esimesel iseseivusperioodi ja nõukogude ajal



oli Tartu-Pärnu veete arendamine teemaks. 2011. aastal oli Tartu-Pärnu veetee taastamine Refortmierakonna üheks valimislubaduseks. Viimased 400 aastat teemaks olnud Tartu-Pärnu veete arendamine on ilmselt Eesti kõige pikaajalisem arendusplaan!

18. sajandi algusest on teated ka Emajõe ja Koiva ühendamise kavast. Tõsisemalt võttis asja möödunud sajandivahetusel käsile Sangaste mõisnik krahv Fr. Berg. Koos teiste puidu Riia poole parvetamisest huvitatud mõisnikega moodustati Liivimaa Jõeühendusteade Korraldamise Selts, mis tegi jõgede ühendamise nimel tõsist eeltööd. Paraku tõmbas alanud I maailmasõda kavatsustele kriipsu peale.

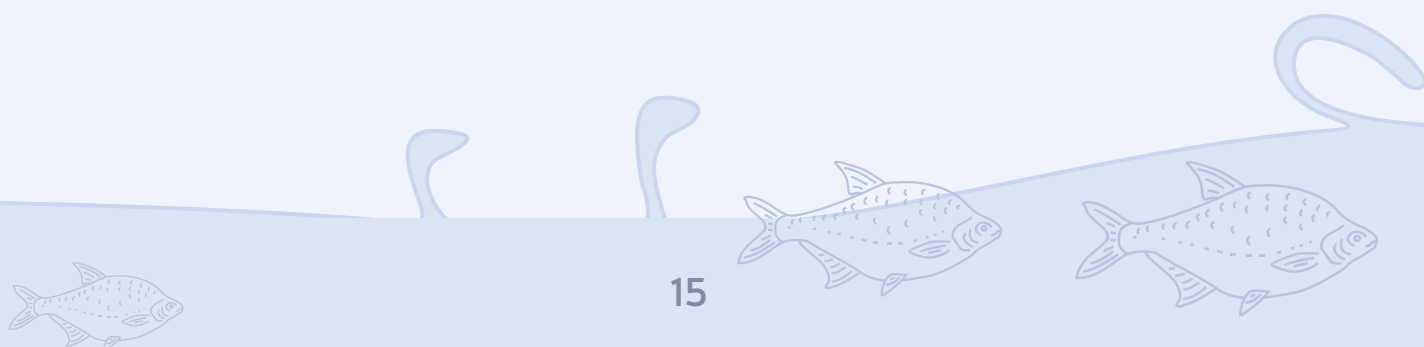
Kirde-Eestis plaaniti alates 1803. aastast Tallinn-Peipsi kanali rajamist ning teostati hulk uurimis- ja loodimistöid. Kaalumisel olid ka trassid Rannapungerjast Tallinna, Loksale, Kunda ja Vokka. Nimetatud kanali asjus peeti kirjavahetust veel 1851.-1853., siis asi soikus.

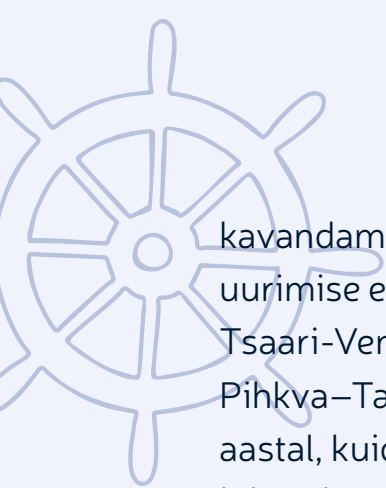
19. sajandi teises pooles algas üleminek manufaktuurtootmiselt masinate jõule rajatud vabrikutööstusele: tollel ajal rajati Eestisse mitmed väljapaistvad ettevõtted, teiste hulgas asutati 1857. aastal Narvas Kreenholmi Manufaktuur, mis kasutas Narva joa veejõudu ning oli tollal suurim vabrik Venemaal. Narva jõgi on Eesti suurim jõgi, tema vooluhulk on nii suur nagu kõikidel teistel Eesti jõgedel kokku. Narva juures kukub see vägav jõgi alla Põhja-Eesti pankrannikust. Kui Narva kosk veel oli kosk, oli ta üks võimsamaid Euroopas. Mis pole ka ime, sest selle kose taga on Peipsi järv, Euroopa suuruselt neljas järv Laadoga, Onega ja Vänerni järel.

Kreenholmi vesirattad olid tolleaegse maailma suurimad. Ja kui veidi hiljem asendati need turbiinidega, oli tegu tolleaegse maailma suurimate turbiinidega.

See suur kosk on läbi aegade olnud takistuseks laevade jõudmisele merelt Peipsile ja vastupidi.

20. sajandi alguses, uute tehniliste võimaluste avanedes hakati





kavandama Narva esimest hüdroelektrijaama. Narva jõe põhjalikuma uurimise esimene ajajärk algas 1902. aastal, kui insener E. Köning alustas Tsaari-Venemaa teedeministeeriumi ülesandel uuringuid, et kavandada Pihkva–Tartu–Narva laevateed. Köningi ekspeditsioon lõpetas töö 1909. aastal, kuid veetaseme ja äravoolu mõõtmisi jätkati siseveeteede talituse juhendusel kuni 1918. aastani.

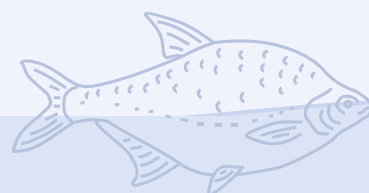
Paraku oli 30 milj kuldrubla Tartu-Pihkva-Narva veetee ja Narva hüdroosõlme rajamiseks Vene impeeriumile liiga suur raha ning ehitus jäi alustamata.

Veeteede arendamine Eesti Vabariigis (1920-1939)

Tartu rahuga laienesid Eesti laevatatavad siseveeteed Ingerimaal asuva Rossona jõe ja Vaiksejärve näol.

Eesti valitsus asutas 1920. aastal Narva hüdroelektrijaama ehituse komisjoni, mis hiljem nimetati ümber projekteerimise bürooks ning mis tegeles Narva jõe uuringutega hüdrojaama ja Narva-Tartu-Pihkva laevatee rajamise eesmärgil. Hüdrojaama ja veeteed projekteeriti A. Wellneri eestvõttel, kuid rahapuudusel jäi ehitus ka Eesti Vabariigi poolt alustamata. Oluliseks takistuseks elektrijaama projekti elluviimisel oli ka Narva vabrikantide tugev vastuseis.

19. saj lõpul ja 20. saj alguses tabasid Peipsit suured üleujutused - suured ranna-alad uhuti järve, kalad kudesid ülikõrge suurvee ajal metsadesse, kus terved kalapõlved hiljem hukkusid. Kohalikud kirjutasid riigisadele palvekirju ja probleemile otsiti lahendust. Tartu rahulepingusse sai kirja punkt, et Peipsi järve taset alandatakse ühe jala ehk ca 0,3 m võrra. Selleks alustati 1929. aasta alguses Narva jõe väljavoolu süvendamist, kaitsemuulide ehitamist ning jõepõhja puurimist. Vasknarvas asuv



settepüüdja on Eesti esimese iseseisvusperioodi kõige suurem ja kallim tehnorajatis, mis on nähtav tänapäevani.

Kohe pärast Teist maailmasõda algasid taas Narva jõe vee-energia kasutusvõimaluste uuringud. Leningradis paiknevad projekteerimis- ja uurimisasutused alustasid esimesi hüdroloogilisi ekspeditsioone juba 1945. aastal.

1949. aastal asuti taastamisperioodile omase rutakusega projekteerima ja ehitama Eesti-Vene suurimat hüdrotehnilist rajatist. Kiirustamisi tehti mitmeid põhimõttelisi vigu, näiteks jäeti veehoidla alla planeeritud maa-alalt mets raiumata ja turvas koorimata.

1955. a oli võimas jõgi (keskm. vooluhulk 408 m³/sek) taltsutatud ja kaks esimest turbiini käivitusid.

Eesti idapiirile oli tekkinud uus, 191 km² pindala ja 1,8 m keskmise sügavusega veekogu – Narva veehoidla, millest Eesti piiresse jääb 34,6 ruutkilomeetrit. Veehoidla paisutus ulatus kuni 38 kilomeetrit ülespoole.

Narva hüdrojaamale ei ehitatud lüüside süsteemi laevade jaoks. Ühest küljest ilmselt selle pärast, et jaam oli vaja sõja lõppedes kiiresti püsti panna. Teisalt pääsevad Peipsi sadamatesse ja laevatee madalamatest kohtadest läbi alused süvisega kuni 1,2 m. Nii et suurematel merelaevadel Peipsile nagunii asja ei ole. Siia saavad merelt tulla pigem paadi mõõtu alused ja neid saab järvele vedada ka maad mööda. Peipsi laevad peavad olema erilise ehitusega, mis tagaks neile väga väikese süvise. Selliseid on läbi aja ehitatud Peipsi piirkonnas kohapeal, mõned valmis laevad lohistati ka 10 km läbi Narva linna, et saada paisust mööda. Viimati tehti seda 1963. aastal. Tänapäeval see enam võimalik ei ole, kuivõrd Narva linn on ehitatud tihedamaks.

Emajõgi on kokku 100 km pikk ja Tartu asub täpselt keskel. Tartust ülesvoolu jääv osa jõest on märksa raskemini laevatatav kui Tartust Peipsini voolav osa. Enne Tartusse jõudmist langeb Emajõgi 50 km kohta kokku



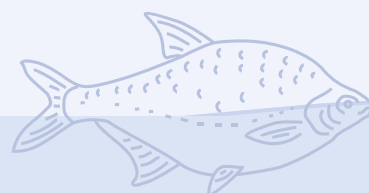


3 m, pärast Tartut Peipsisse voolates ainult 0,5 m 50 km kohta. Selle 3 m enne Tartut ei lange Emajõgi ühtlaselt, vaid sellesse löik jäävad neli suuremat kärestikku. Lustivete ja Kaabe kärestik ülemjooksul ning Kärevere ja Muuge kärestik keskjooksul. Kärestikes oli jõgi vaid 0,5 m sügav. Nii tsaariajal kui ka esimesel iseseisvusperioodil süvendati neid kärestikke laevaliiklusele sobivamaks.

Aga 1955. a õgvendati Kärevere ja Muuge kärestikest mööda sirged kanalid.

Tartust allavoolu Suur-Kabina kohal õgvendati 1965. aastal järsk jõe-
käänd, tekkinud sirget jõelõiku nimetatakse Kabina kanaliks.

Tartus allavoolu on jõgi üldiselt laiade rahulike loogetega, millest sai purjelaevaga soodsa tuulega rahulikult läbi purjetada. Ülemjooksul, Võrtsjärvest Kärevere maantee sillani aga vonkleb Emajõgi oma laiadel luhtadel vägagi hoogsalt. Neid käände on ka omajagu õgvendatud. Mõningatel andmetel oli Emajõgi kunagi isegi 127 km pikk.



Emajõe-Peipsi lodi

Hansaaeg 13. sajand kuni tänapäev

Emajõe-Peipsi lodjad olid maailmas unikaalsed, ainult Peipsil ja sellesse suubuvatel suurtel jõgedel seilanud puust kaubapurjekad. Pähklikoore kujulised suure raapurjega majesteetlikud lodjad kündsid siinseid vee- teid 14.saj hansaajast 20. saj keskpaigani, kokku üle 600 aasta. Kogu selle pika aja jooksul ei toimunud lotjade arhailises ehituslaadis, mis pärines hansaaja merelaevadelt kogedelt, olulisi muudatusi.

Lotjade erakordselt ümar (keskmise pikkuse ja laiuse suhe 1,3:2) ja laiapõhjaline kere, väga väike süvis ning suurelabaline tüür olid ideaalsed liiklemiseks Peipsi piirkonna madalates vetes ja käänulistel jõgedel ning sildumiseks kesistes sadamakohtades.

Lotjade tavapärane pikkus oli 12 – 25 m, aga ehitati ka 35 m pikkusi hiiglasi, mis võisid kanda üle 200 t kaupa.

Sarnaselt hansakogedega kattis lotjade keret massiivne ja sitke klinkerplangutus. See muudeti veetihedaks planguvahedesse varasemal ajal turbasammalt, hiljem tõrvatakku toppides. Sambla-taku peale asetati lõhestatud puuliist, mis kinnitati plangutuse külge rauast klambrite – sinklitega. Lotjade ehitusmaterjaliks oli männipuu, vähem kasutati kuuske.

Katmaks sirgete plankudega lodja kausikujulist keret, kasutati keerulist plangutusmustrit. Plangud, mis algasid vöörist, ahenesid sujuvalt ja lõppesid enne ahtrit ning vastupidi. Selle tulemusena saavutati lodja laias külgpardas ahtri ja vööriga võrreldes kahekordne plankude arv.

Lodja keskel asuv lastiruum oli avar ja kõrge, seda kattis tugev kolmekihiline laudkatus. Vööris e nõnas ja ahtris e peräs paiknesid lodjapere väikesed magamislavatsitega eluruumid – sooja ilmaga kasutati magamiseks vööris asuvat „nõnasäksa“, süüa keedeti ja külma ilmaga magati „perasäksas“.





Hansaajast püsis muutumatuna ka lodja purjestus. Enamasti oli lotjadel üks kõrge mast, suurematel laevadel võis see ulatuda isegi üle 30 m. Mastile kinnitus suur neljakandiline raapuri, mis oli laevast laiem. Purje tuules hoidmiseks kasutati ühe raa-purjega laevade hulgas unikaalset alumist raad, mis oli ülemisest massiivsem ja paiknes masti taga.

Lotja juhiti suure tüüriaga, mille külge kinnitus tugev tüüripinn.

Elu lodjal

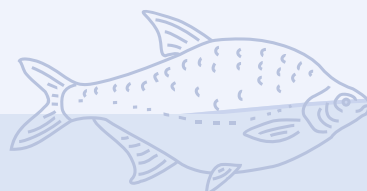
Lodjad olid aeglased, ent väga mahukad väikese meeskonnaga laevad. Purjetada sai allatuult ja külgtuules, kuid lastis laev ja alumine raa aitasid ilmselt purjetada ka tihttuules.

Purjetati ka jõge mööda ülesvoolu. Emajõe langus Tartust Peipsini on 50 km kohta vaid 0,5 m ja jõe vool on võrdlemisi aeglane ja jõesäng väheste loogetega. Hiiglaslike purjedega laevad purjetasid edukalt Peipsilt vastuvoolu Tartusse. Kaubapurjekaga Tartust ülesvoolu purjetamine ei tulnud aga kõne alla, kuna teel Võrtsust Tartusse langeb Emajõgi 6 korda rohkem - 3 m 50 km kohta ja selles lõigus on ka suured kärestikud Kärevere ja Kärkna, millest nõukogude ajal kanalid mööda kaevati. Lisaks maismaateedele on Tartu arengus määravat rolli mänginud ka ligipääs purjelaevadega Peipsilt.

Ebasobiva tuule korral jäid lodjad ankrusse paremat tuult ootama. Jõel veeti laeva vajadusel kaldalt riidest rakmete abil, seda nimetati „petsutamiseks“. Sageli olevat seda tööd teinud jõeäärsete talude naised, vedades lotja oma maavalduse piires ning andes järje edasi järgmise talu naisperele.

Hilisemal ajal ühendati lodjad mastikandu mööda pikaks karavaniks, mida pukseeriti aurupuksiiriga.

Allavoolu triivimisel riputati ahtrist ehk „peräst“ vette rasked raudketid,



mis laeva veidi pidurdasid, et laev oleks juhitud. Vesi liikus laevast kiiremini, tüür töötas vastupidi tavalisele olukorrale aga töötas!

Madalamates kohtades sai lodja liikumisele õige suuna anda teda jõe-
põhjast pikkade puuteivaste ehk „udilatega“ nügides. Sarnaselt teivas-
hüppega võis vajadusel laeva pardalt kaldale sooritada „udilahüppe“. Udilatel olid ka poole meetri märgid ja neid sai kasutada veesügavuse loodimiseks.

Lodja „perässe“ oli alati kinnitatud väike lootsik, millega lodjameeskond sai laeva ja kalda vahet liigelda, kui lodjaga päris kalda ligi ei pääsetud.

Paulopriit Voolaine on 1939. aastal üles tähendanud 1861. aastal sündinud lodjamehe Jaan Ritsingu mälestused:

Tartust veeti lotjega poodikaupa: soola, suhkrut, heeringaid, petrooleumi ja viina. Tartusse veeti igaltpoolt puid. Peale selle veeti näit. Räpinast lotjega paberit, kuna Räpinasse veeti riidekaltse, räbalaid paberrivabriku jaoks. Piirisaarelt veeti Tartusse sibulaid ja kalu. Tartu järel oli Pihkva suuremaks kaubavahetuse kohaks. Pihkvasse veeti linu, takkusi, linaseemneid, harva ka rukkijahu. Mehikoormast veeti kuivatatud tinte, Räpinast paberit jne. 1918. a. veeti Pihkvasse ka kartuleid. Pihkvast veeti välja lotjega sama poodikaupa, mida Tartust. Peale selle aga saelaudu, sest Pihkvas oli suur lauavabrik. Siis veeti välja veel savikausse ja -potte. Kui kraam oli lodjale laotud peale, läks lodi teele ükskõik mis päeval. Peaasi seisis tuules. Tormiga seisis Piirisaare lõunapoolses järve lahes tihti 40-50 lotja.

Üldiselt said eestlased venelastega hästi läbi. Kui eestlased lasksid oma lodjad Piirisaare alla ankrusse, tuli venelasi eestlaste lotjade peale jutlema. Eesti poisid läksid venelaste lotjade peale löötspilli ja laulu kuulama. Samuti läksid vene poistega saare peale tüdrukute juurde. Mõnel venelasel oli lodja peal kogu pere. Kõige vähemalt pidi olema kolm inimest. Kui oma perejõudu ei jätkunud, siis palgati meesjõud. Muidu oli peremehel tihti naine ja tütar kaasas.





Lodjakaubanduse hiilgeaeg ja hääbumine

Hansaajal veeti Tartust Novgorodi poole liikuvatel lotjadel peamiselt soola, aga ka kalevit, kanget õlut, veini ja idamaiseid vürtse. Tagasi toodi karusnahku, mett ja vaha.

Lodjakaubanduse hiilgeaeg jäi aga 19. sajandisse ja 20. sajandi esimesesse kümnenditesse. Tollal oli Peipsi oli Vene tsaaririigigi siseveekogu ning lodjad võisid vabalt Tartu ja Pihkva linna vahel seilata. Veetranspordile ei leidunud tollal eriti konkurente ja paljud tööstusettevõtted rajati seetõttu just jõgede äärde. Laevaliiklus on sisevetel sõltuvalt aastast võimalik 7-8 kuu kestel, aprilli keskpaigast novembri lõpuni.

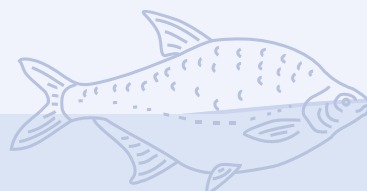
Lodjad varustasid vajaliku toormega jõgede ääres paiknevaid tööstusettevõtteid – klaasivabrikuid, paberivabrikuid, saeveskeid ning vedasid laiali nende toodangut.

Peipsi laevastikku kuulus toona vähemalt 500 lotja ning Tartu sadamais võis seismas näha korraga üle 200 lodja. Linnarahvas vajas kütet ja toidukraami, voorimeeste hobused heinu. Kesklinnas Emajõe ääres olid eraldi puu-, heina- ja kalaturg.

Lossimisest-laadimisest ja kauplemisest vaba aega veetsid lodjamehed laeval lõõtspilli seltsis või linna kõrtsides lõbutsedes.

Kuigi paljud suuremad lodjad jäid pärast Eesti-Vene piiri sulgumist 1920. aastal tööta ja hävisid, elas lodjakaubandus edasi.

Peamiseks veetavaks kaubaks oli metsamaterjal ja sihtkohaks Tartu saetööstused ja küttekolded. Metsarikastelt aladelt parvetati puitmaterjal kevadise suurveega laevatatavatele veekogudele ning edasi veeti see kas lotjadega või parvedena Tartusse. Näit 1923. aastal hõlmas kaupade sissevedu Tartu sadama kogukäibest 97 % ja kogu sisseveost omakorda 99 % oli metsamaterjal: küttepuid ning ümbertöötamisele määratud palgid.



Sel aastal ulatus kaubakäive Tartu sadamas 112 000 tonnini, millest kaks kolmandikku (77 000 t) toodi lotjadega ja ülejäänud parvetati. Aurikutega veeti 4000 t ehk alla 4% kaubast.

Tol ajal oli ainuüksi Tartu ülikoolil 700 ahju. Kui arvestame ühe ahju tarbeks 20 ruumi puid aastas, vajab ainuüksi ülikool 14 000 ruumi puid. Üks hobune jaksas korraga vedada ühe ruumi, üks lodi aga võis vedada 200-300 ruumi küttepuid korraga.

Tartu küttepuidu hinnad sõltusid jõest - need langesid kevadise jääminekuga, kui lodjad pääsesid taas linna.

Puidu mahalaadimisega laevadelt tegelesid kohalikud sadamatöölised, keda ka paadialusteks kutsuti - puhkehetkel armastasid nad pikutada kummulikeeratud paatide all, jalad väljas ja jalatalla all hinnalipik tunnihinnaga. Kes julges sadamatöölise üles ajada ja hinda kaupleva hakata, võis saada naha peale.

Reisijate ning koloniaalkaupade veoks kasutati kiiruse ent vähese kaubamahutavuse tõttu peamiselt aurikuid. Reisijate arvu poolest oli Tartu sadam teiste Eesti sadamate hulgas esikohal, näit. 1923. aastal liikus Tartu sadama kaudu 113 222 reisijat.

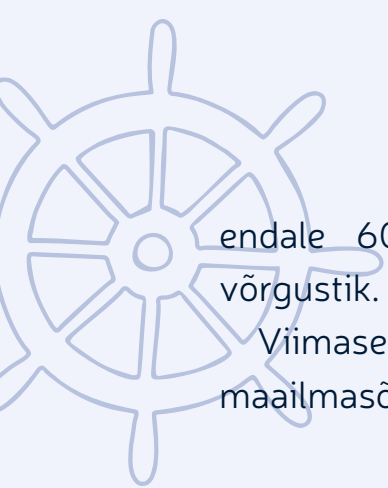
Esimese hoobi lodjalaevandusele andis piiri sulgemine Peipsil 1920. a Tartu rahulepinguga. 70 % Peipsi laevastikust tuli Eesti vetesse, ent sõidupiirkond vähenes poole võrra. Veohinnad langesid ja suuremad lodjad jäid käigust välja. Siiski ehitati esimesel iseseisvusperioodil uusi lotjasid. Teadaolevalt viimase lodja ehitas viie lodja omanik August Kruuv 1936. aastal Tartus Lodjakoja lähistel.

Luunja silla valmimise järel 1938. aastal saeti lotjadel mastid maha ja neid hakati kasutama järelveetavate pargastena.

Enamik lotjadest hävis II maailmasõja keerises, mil nad leidsid kasutust heade dessantlaevadena.

Lodjalaevandust ei taaselustatud enam, kuna nende veoturu haaras





endale 60-ndatel metsadesse rajatud kitsarööpmeliste raudteede võrgustik.

Viimaseid lotjasid võis Peipsil näha 20. saj keskel. Uusi lotje peale II maailmasõda enam ei ehitatud.

Eeltööd lodja taasehitamiseks

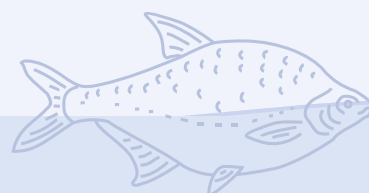
Emajõe Lodjaseltsiks koondunud tudengitest sõpruskonda asus 2004. aastal seda unikaalset laevatüüpi taaselustama. Esimese lodja emapuu toodi vanima Eestis ehitatud puulaeva „Tempo“ slepis Rāpinast Tartusse 2004. a suvel toimunud Hansapäevadeks.

Hoogne lodjaehitus algas 2005. aasta jaanuaris, kui Tartus Emajõe kaldal valmis Väike Lodjakoda ning saabus kauaoodatud rahaline tugi Euroopa Liidult ja Tartu linnalt. Lodja ehitusele panid öla alla ka Tele2 Eesti AS ja Riigimetsa Majandamise Keskus. Ehituseks vajalikku teavet ammutati Eesti Rahva Muuseumi kogudest leitud arvukatelt fotodelt ja kahelt jooniselt ning Eest Meremuuseumi kogus leiduvatelt kahelt lodjamudelilt. Kahjuks ei õnnestunud arhiividest ega muuseumidest leida ühtegi lodja ehitusprotsessi kirjeldust. Friisimaal tutvuti hansakogede ehitusviisiga ning lodjaehituspärimust otsiti ka Peipsi idakaldalt.

Ehitatavale lodjale õige kuju andmiseks valmis kõigepealt poolmudel mõõtkavas 1:20. Selle põhjal meisterdati täismudel mõõtkavas 1:10. Selle peal katsetasid algajad laevaehitajad läbi kõik olulisemad tööetapid - kiilu ja täävide ühendamisest plangutuse täpse paigutuseni.

Esimese lodja Jõmmu ehitamine

Alustuseks tahuti mõõtu emapuu, kinnitati selle otstele täävid – „nõna-“ ja „peräpakk“ ning paigaldati põhjakaared ehk floorid. Põhjakaarte peale



emapuu kohale asetamise jämeda palgi - kiilsoni, mis annab laevakerele vajaliku jäikuse ja millele toetub mast. Kõverikest männipalkidest tahuti ja tapiti kokku 14 kaarepaari.

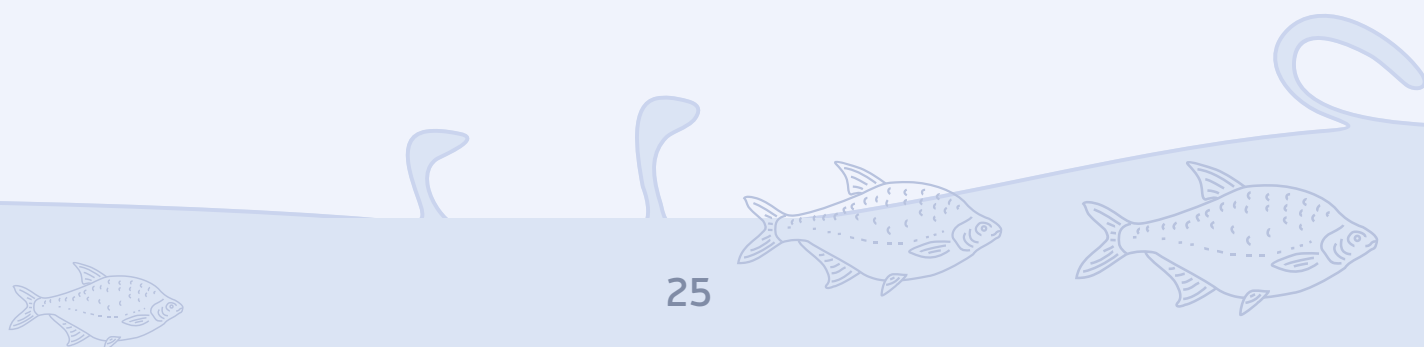
Lodja kere kaeti männiplankudega, millel paksust 45 mm, laiust 40 cm ja pikkust 12 m. Õigesse mõõtu lõigatud plangud aurutati aurukastis pehmeks ning painutati suuri puidust näpitsaid kasutades kiirelt paigale. Kaarte külge kinnitasime plangu puidust naelte e naaglitega, plankude servad omavahel aga sepanaeltega. Lisaks puitosadele valmisid ka kõik sepised Lodjakojas kohapeal.

Vanade õpetuste kohaselt topiti veepidavuse tõstmiseks planguvahedesse pehmet tõrvatud käsitsi keerutatud takuheiet, kaeti see lõhestatud männiliistuga, mis kinnitati plangutuse külge sepistatud rauast klambrite ehk sinklitega. Jõmmu kere tihendamiseks kulus kokku u 1000 m liiste ja 11 000 rauast sinklit.

29. aprillil 2006 liugles maailma ainuke lodi tuhandete pealtvaatajate silme all õnnelikult Emajõeale ning talle anti nimeks „Jõmmu“. Selle nime valis rohkem kui 600 nimekonkursile laekunud pakkumise hulgast välja Lodjaseltsi auliige, tuntud kirjanik Jaan Kross. „Jõmmu“ on 12 m pikk, 7,5 m lai, kaalub 25 tonni, kuid tema süvis on vaid 1 m.

Allalastav mast ulatub veepinnast 14 m kõrgusele ning purjepinda on 100 m². Moodsa aja lisandina on lodjal ka vaikne ja keskkonnasõbralik 95 hj diiselmootor. „Jõmmu“ võtab pardale kuni 36 reisijat.

2022. aasta kevadel, kui Jõmmu oli seilanud 16 aastat ja sõidutanud selle ajaga 160 000 reisijat, algas vastvalminud Lodjakojas uue, suure kahemastilise lodja ehitus. See lodi ehitati veidi moodsamal moel - kaared tehti ise liimpuidust, puunaaglite ja sepanaelte asemel kasutati happekindlaid kruvisid ja polte. RMK toetas taas laevaehitust puitmaterjaliga, seekord õnnestus veealune osa laevast teha lehisest, mis on männist vaigusem ja mädanemiskindlam.



30. aprillil 2024 last maailma teine Emajõe-Peipsi lodi tuhandete pealtvaatajate silme all õnnelikult Emajõele ning talle anti nimeks „Suur Sume“.

„Suur Sume“ on 23,5 m pikk, 9 m lai, kaalub 60 tonni ja tema süvis on vaid 0,9 m. Kaks allalastavat masti ulatuvad veepinnast 21 m kõrgusele ning purjepinda on 300 m². Ka uuel lodjal on vaikne ja keskkonnasõbralik 300 hj diiselmootor. „Suur Sume“ võtab pardale kuni 120 reisijat, millega ta on Eesti sisevete suurim reisilaev.

Lodjaretked

Lodjal ringi vaadates võib igaüks imetleda lodjameistrite kätetööd, tunda möödunud aegade hõngu ja kaugete paikade kutset.

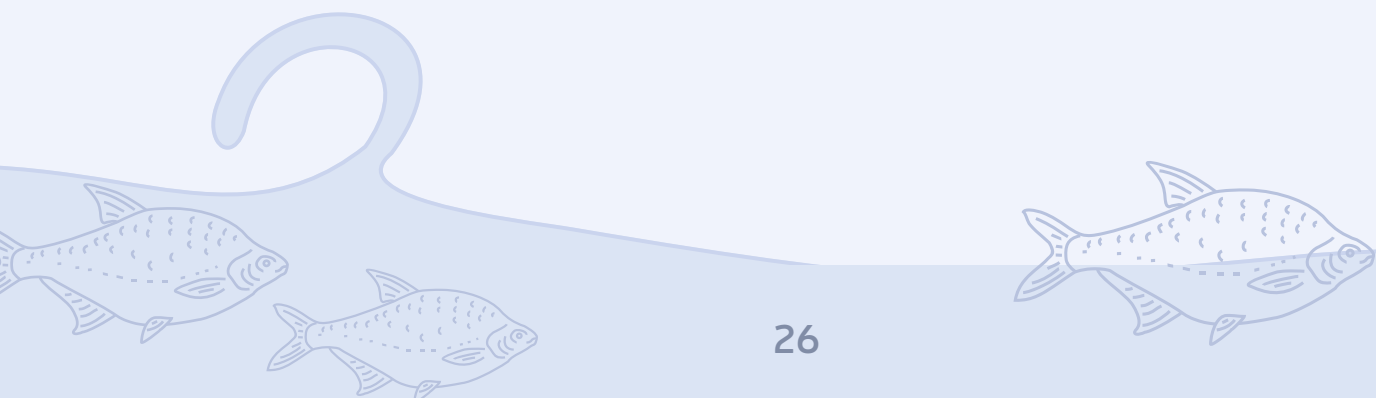
Lotjadega on võimalik Peipsil, Võrtsjärvel, Suurel ja Väikesel Emajõel seilata sadade kilomeetrite ulatuses.

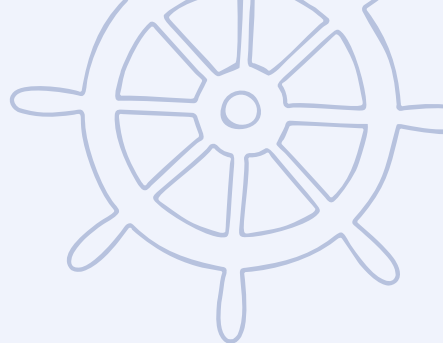
„Jõmmu“ ja „Suure Sume“ kodusadam on Tartus Lodjakojas.

Lodja pardal on ühtviisi huvitav nii väike lõbus jõeretsk kui mitmepäevane rännak ürgse looduse ja huvitavate kultuuride rüppe: avastama Alam-Pedja lõhnavaid luhtasid ning müstilist Emajõe Suursood, lõõgastuma Peipsi veteväljal, uudistama põliste rannaelanike – vene vanausuliste või setode elu-olu.

Arhailised lodjad peidavad endas moodsaid võimalusi – tänapäevast esitlustehnikat, elektrivarustus- ja navigatsioonisüsteemi.

Keset tõrvalõhna ja metsikut loodust saab läbi viia õdusaid seminare ja koosolekuid. Asjatundjate juhendamisel toimuvad Looduslodja sõidud. Nii lapsed kui täiskasvanud uurivad põnevusega väikeste jõeelanike maailma, uudistavad sügisõhtutel otsatut ilmaruumi, kuulavad suveöödel jõe kohal putukaid püüdvaid nahkhiiri, tutvuvad Emajõe ja tema kalariigiga ning püüavad varahommikuti kauneid loodusfotosid





Emajõest Poola ja Rootsi ajal

Poola aeg

Poola võim Tartus ja ümbruskonnas algas aastal 1582 võimu ülevõtmisega venelastelt ning kestis väikese vaheajaga 42 aastat. Poola kuningas Stefan Bathory ajal riigistati 1580-te aastate algul 70 protsenti Poola Liivimaa maavaldustest. Tartu staarostkonnas teostati 1582.a ning 1590.a. läbi revisjon ja 1616.a. inventar elanikkonna tegevusalade ja koormiste kohta. Samuti koostati elanikkonna register. Samaaegselt hakkas mõisatesse imbuma üha rohkem poola aadlikke, kuid kindlapiirilisi reforme majanduses läbi ei viidud, mistõttu puuduvad kalähemad andmed laevanduse, kaubanduse ja kalanduse kohta Emajõel. Venemaaga oli Poola sõjas aastail 1562 – 1582 ja 1609 – 1618, mistõttu poola-aegsest Tartu ja Emajõe kaudu kulgevast kaubandusest Venemaaga võiks ilmselt rääkida ainult aastail 1583 – 1608.

Küll aga saabus rahuaegadel Peipsi rannikule ja Emajõe alamjooksule elama venelasi, kes tegelesid põhiliselt lotjade ehitamise, kaubanduse ja kalapüügiga. Revisjonides on ära toodud ka Emajõe ääres elavad kalamehed. Maa oli jaotatud majanduspiirkondadeks, ja näiteks 14 - s piirkond ehk Uus-Kastre piirkond ehk poola keeles Werbik ulatus põhjas kuni Kodavereni, mis tõendab, et Kastre mõis oli tol ajal veel tähtis keskus Emajõe ääres. 1590.a. elas Uue-Kastre külas 229 inimest. Isegi Rootsi ajal 1627.a. kuulus Kodavere kirik Kastre mõisa alla ning olevat olnud suur ja ilus.



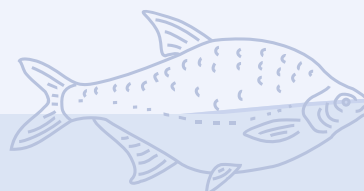


Emajõe nimest ja siiakalast

Emajõest poole kilomeetri kaugusel Amme jõe suudmes asunud kesk-aegne Kärkna kindlusklooster oli poola võimu ajaks juba varemetes, kuid poola-aegse kroonik Fabriciuse sulest pärineb Kärkna kloostriiga seoses üks värvikamaid lehekülgi Emajõe kalanduse ajaloos ja sellega seoses püüab Fabricius anda selgituse, kuidas tekkis nimi „Emajõgi.” Kroonik kirjutab, et „kalu oli selles paigas tohutu hulk ja sellepärast olidki nende paikade esimesed asukad nimetanud selle jõe Emajõeks, mis tähendab jõgede ema, et temas oli külluses jõgede kalu.” Tegelikult on Emajõeks nimetatud lisaks ka Pärnu jõe suudmest kuni Navesti jõe suudmeni, mis viitab kunagisele Pärnu-Tartu-Peipsi veeteele.



Illustratsioon 1. Kärkna klooster oli poola ajaks küll juba varemetes, kuid mälestus sellest, kuidas kloostrielanikud olid sunnitud liiga palju siiga sööma, elas edasi ka poola ajal. Wikipedia





Illustratsioon 2. Tartu kaguosas Emajõe vasakul kaldal asuva lhaste nimi ei tulene ihast, vaid seal Emajões asunud suurest Peipsi siia ehk ihese koelmualast.
Tartu linnavalitsus

Kloostrielanike söök oli liikmete kasvades muutunud aga üksluseks, mistõttu saadeti saadikud rooma paavsti juurde. Saadikud kes kaebasid, et toit on üksluine ja süüa pole eriti muud kui leib ja siiakala, keda seal oli leidunud suurel hulgal. Nimelt asusid Emajões veel eelmise sajandi algul siiakoelmud, neist üks suurimaid asus Tartust Emajõge pidi veidi allpool asuva lhaste küla all. Seda koelmut nimetati ka Kangrumäe loomuseks. Suured saagid eeldasid ka suurema hulga kalurite olemasolu Emajõel. Nii on ka nimi „lhaste” tulnud mitte ihast, vaid siiakala rahvapärasest nimest „ihes.” Tänapäevaks on siig Emajõest praktiliselt kadunud, kuid tehakse katseid selle vääriskala taasasustamiseks.





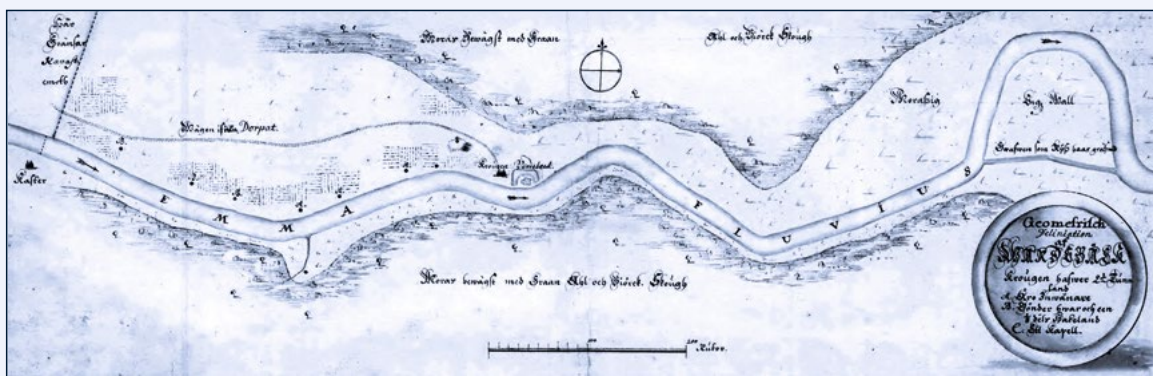
Rootsi aeg

Suured plaanid Emajõe kui kaubatee kasutuselevõtuks

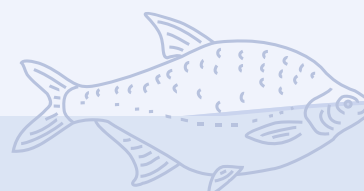
1625.a. läheb Tartu rootsi võimu alla. Kui välja arvata aastad 1656 – 1661, mil Tartu oli vene võimu all, oli Emajõgi rootsi võimude ja Tartu linnavalitsuse jaoks oluline eeskätt idakaubanduse ja Liivimaa kaitsevõime tõstmise mõttes.

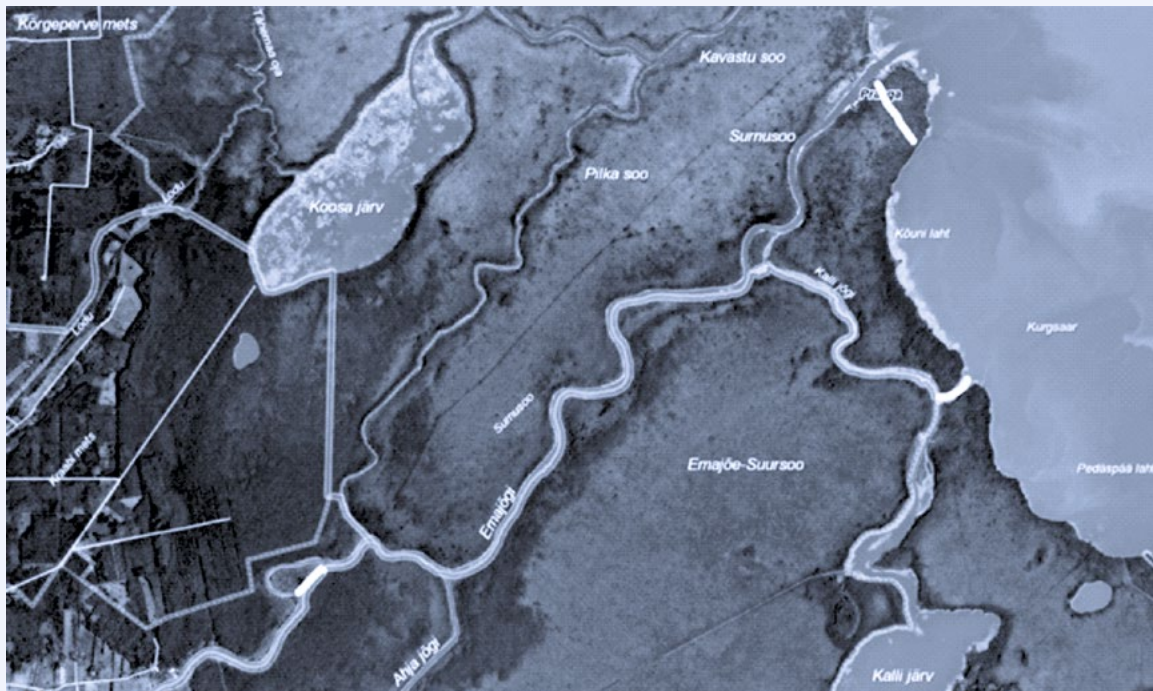
Kanalid Emajõe laevatavuse parandamiseks

Rootsiaegsetel kaartidel on Emajõe alamjooksul näha kokku kolm arvatavasti inimekätega kaevatud kanalit. Kaartidel on neid nimetatud „vene kraavideks.”



Illustratsioon 3. Lõik Emajõest Uue-Kastre kindluse ja Venessaare juures. Keskul on näha Uue-Kastre kindlus, sellest ida pool kõrts ja kõrtsist loode pool on ristiga tähistatud kabeli asukoht. Vasakule viib tee Tartusse. Uue-Kastre kindlusest põhja poole jääb raba kuuskede, kaskede ja leppadega, kindluse vastas üle jõe kasvasid rabas samuti kuused, kased ja lepad. Punased punktid kindlusest ja kõrtsist vasakul markeerivad talude asukohti. Kaardi vasakul serval on näha Vana-Kastre kindlus. Paremal serval on näha järsk jõekurv ja selle all pikk sirge, mille kohta on kirjas, et see on „kraav, mille venelased on kaevanud.” Rootsi Sõjaarhiiv.





Neist idapoolsem asub Uue-Kastrest umbes 1,5 km allavoolu. Selle kohta on 17. sajandi teise poole kaardil öeldud, et tegu on „kraaviga, mille venelased on kaevanud” ja kannab tänapäeval nime „Kaevandu.” Kanal põhja poole jääb järsu kurviga jõekäänd, mida on laevadel ja paatidel väga raske läbida. Mööda kanalit on see oluliselt lihtsam. Kanali ja käänu vahele jääb saar, mis kannab tänapäeval nime „Venessaar.”

Ülejäänud kaks kanalit jäävad Emajõe suudmealale ja sellest lõuna poole. Neist „väike vene kraav” lõikas poolpõiki läbi Emajõe suudme parema kalda ja on tänapäeval kuiv ning nähtav vaid madala rajana. „Suur vene kraav” asub suudmest lõuna pool ja ühendab 300 meetri pikkuse kanalina Kalli (Akali) jõge Peipsi järvega. Tänapäeval kannab see kanal nime „Kaevandu jõgi.”

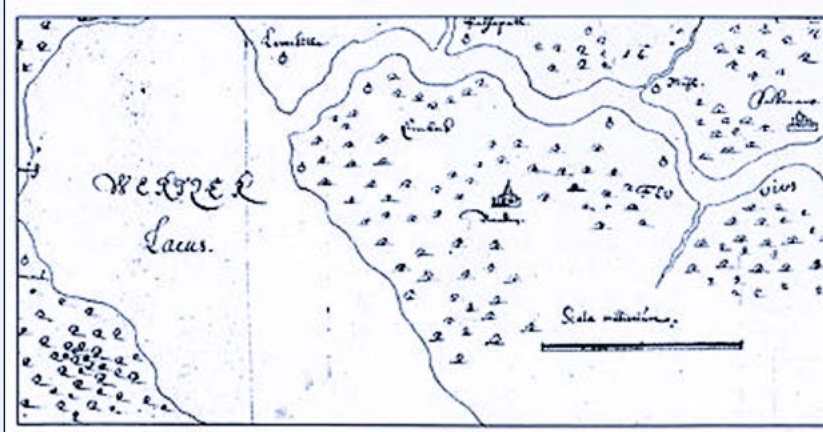
Pole täpselt teada, millal need kanalid kaevati, kuid nimekujud viitavad Tartu ja Venemaa vahelisele kaubandusele või otseselt sellele, et

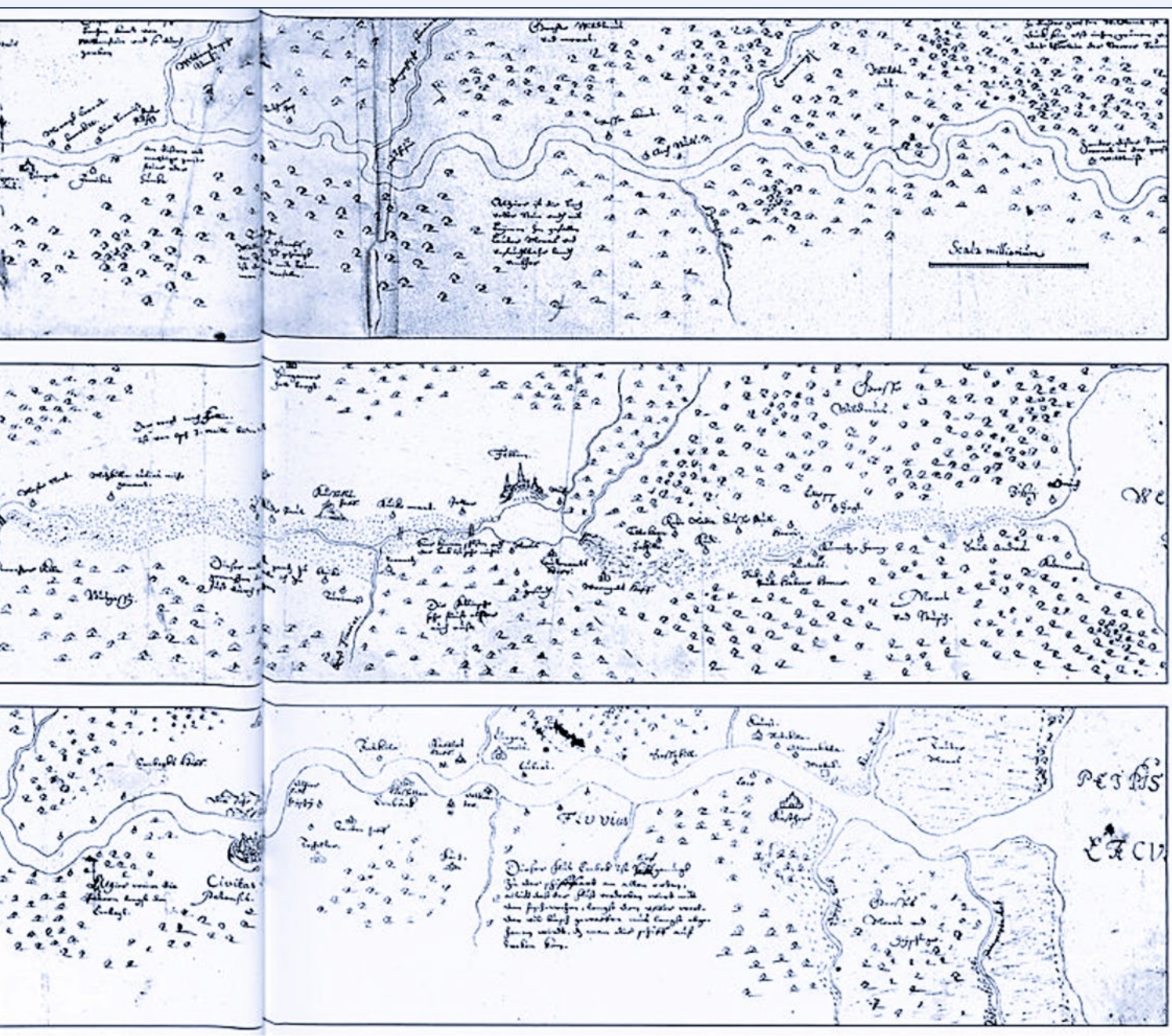


need võidi kaevata vene võimu ajal kas 16. sajandi keskel või 17. sajandi keskel ja venelaste poolt. Nende eesmärgiks oli lihtsustada läbisõitu Emajõelt Peipsi järvele ning järvelt Emajõkke. Rahvapärinus seostab Kaevandu jõe teket eksikombel vene tsaar Peeter I laevastiku ja sõjaväe tegevusega Põhjasõja ajal, mil venelased olla tsaari käsul kanali ühe ööga kaevanud, et viia väed rootslaste selja taha. Tegelikult oli Kaevandu jõgi olemas juba varem.

Pärnu-Tartu veetee ja plaan rajada Emajõe suudmesse kindlustatud sadam

Rootsi ajal püsis elanikel elavalt meeles keskajal kasutusel olnud, kuid osaliselt kinni kasvanud Hansa-aegne veetee Pärnust Navesti ja Raudna jõgede kaudu läbi Viljandi järve Võrtsjärve ja Emajõe kaudu Tartusse ja Tartust Peipsi järve mööda Pihkvasse, kuid mis oli pikkades lõikudes Viljandist idas ja läänes madal ja kinnikasvamisohus. Seda veeteed üritati rahvusvahelise kaubanduse huvides taastada ja süvendada ning samal eesmärgil tuli





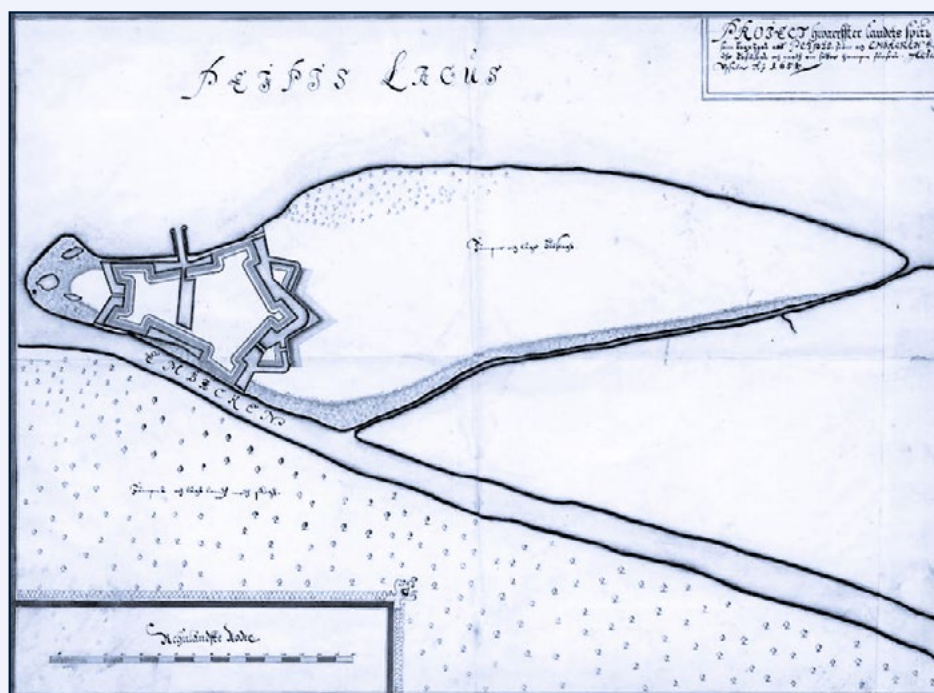
Illustratsioon 5. 1632.a. koostatud Pärnu -Tartu veetee kaart. Rootsi Riigiarhiiv.

Emajõe suudmesse rajada sadam ja taastada Uue-Kastre kindlus. Juba 1632.a. koostas kartograaf Georg von Schwenghelm Pärnust Tartusse viiva veetee kohta kaardi.

1650.a. tegi Amsterdami kaupmees J. van Wickevoort ettepaneku

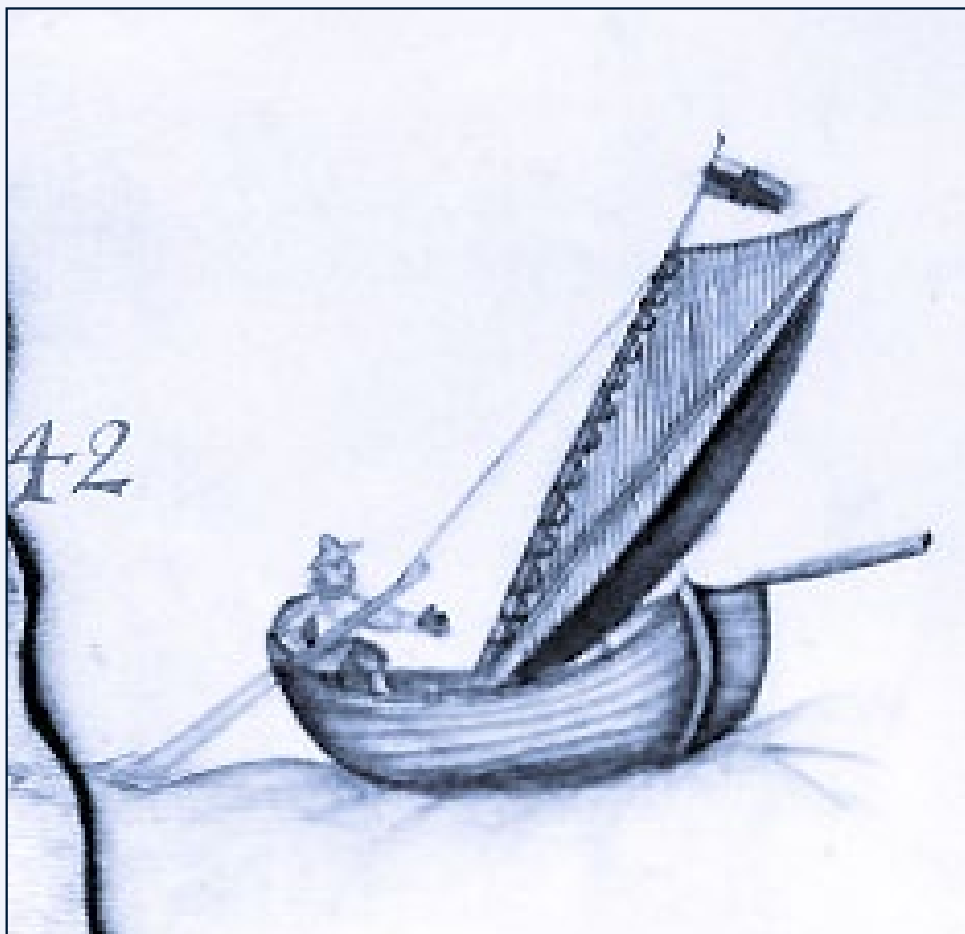


veetee süvendamiseks ja lubas, et sel juhul saab Pärnust tähtis kaubaladu kauplemiseks mitte ainult Pihkva, vaid kogu Venemaaga. 1652.a. anti süvendustöödeks ka luba, kuid siis kaob mees ajalooareenilt. 1654.a. otsustati Emajõe suudmesse jõe parema kalda tipus Praagal asuvale neemikule rajada kindlustatud sadam koos järve ulatuva kaiga. Et sadam oleks tormikindel, planeeriti selle keskele bassein, kuhu laevad saaksid turvaliselt randuda ning kus oleks mugav kaupa laevadele laadida. Sadamat pidid kaitsma viis väikest bastioni, veega täidetud vallikraav ja lõunaküljel kraavist väljaspool asuvad kaks raveliini. Nende ette tuli rajada ka rinnatis ehk glassii. Aastal 1656 puhkenud Vene-Rootsi sõja tõttu sadamat rajada siiski ei jõutud.



Illustratsioon 6. 1654.a. Emajõe suudmesse planeeritud kindlustatud sadama plaan.

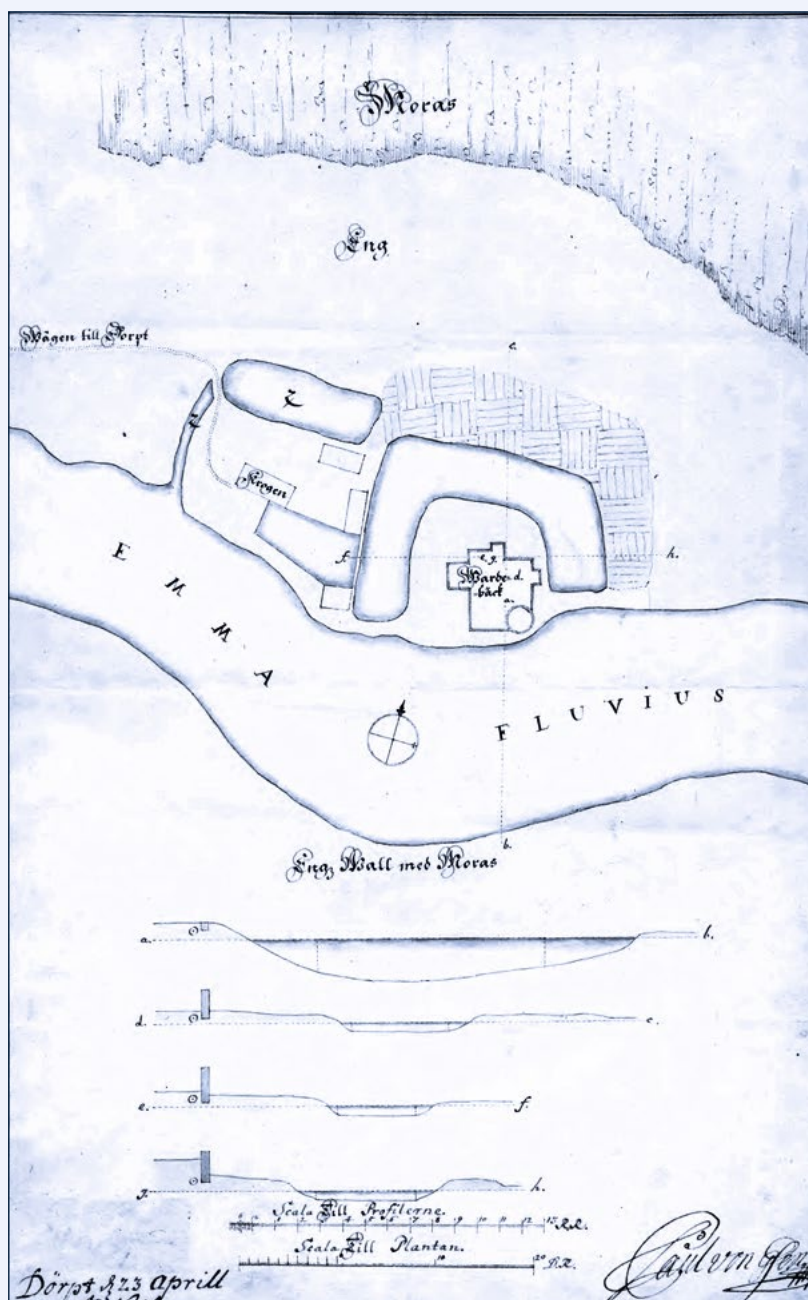
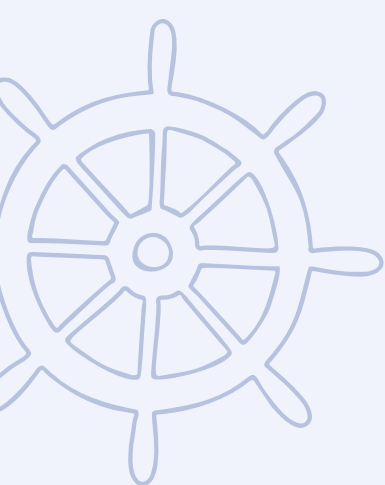
Näha on ka neemikut läbistav nn. „väike vene kraav.” Tänapäeval on see kanal kuiv ja nähtav vaid madala rajana. Põhjasõja ajal rajati Rootsi sõjaväe korraldusel planeeritud sadama kohale Tartu sõjalaevastiku tegevuse kaitseks kindlustatud suurtükipatarei. Rootsi Riigiarhiiv.



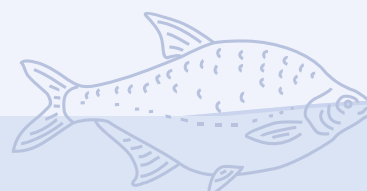
Illustratsioon 7. Peipsi-Emajõe rootsiaegne paadimees purjepaadiga.
Detail 1684.a. Räpina – Ahja jõe suudmeala ja Emajõe suudmeala kaardist.
Eesti Ajalooarhiiv.

Pärnu -Tartu veetee üritati kasutada veel Põhjasõja ajalgi. 1702.a. kevadel palus Tartu sõjalaevastiku ülem kapten Löschern von Herzfeldt Liivimaa majandusasehalduril Strömfeldtil ära mõõta Pärnu-Tartu veetee sügavused, et sealtnauda vedada Pärnust Tartusse osa laevastiku ehitamiseks vajalikku materjali. Sama aasta suvel teostatud mõõtmised näitasid, et veetee sügavus on suviti Raudna jõe piirkonnas vaid pool meetrit, mistõttu see on kasutuskõlblik vaid kevadise suurveega. Viljandi järvest Tānassilma jõkke oli aga Rootsi ajal läbipääs parem kui tänapäeval.



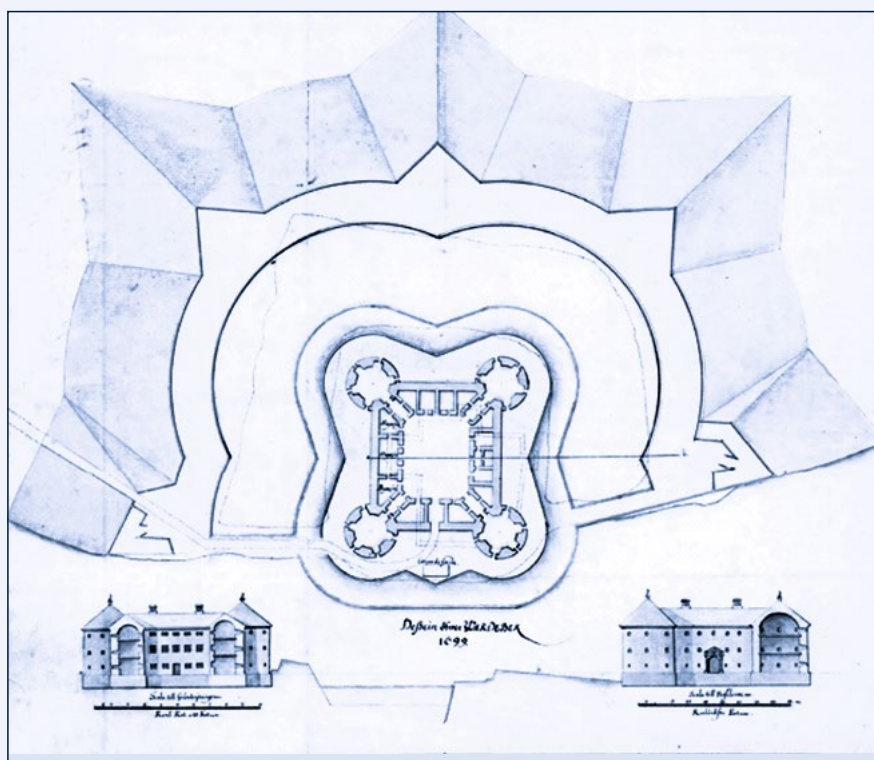


Illustratsioon 8. Uue-Kastre (Wardebäck) kindlus 1698.a. Näha on kindluse nurgeline põhiplaan koos suure nurgatorniga. Kindlusest vasakul asus kõrts ja sealt vasakul tee Tartusse. Kindlusest põhja pool asus aas, selle taga raba. All on antud vallikraavi profiilid. Paul von Esseni joonis. Rootsi Sõjaarhiiv. Praegu asub kindluse kohal RMK Emajõe-Suursoo keskus. Vallikraav on osaliselt säilinud tänase päevani.



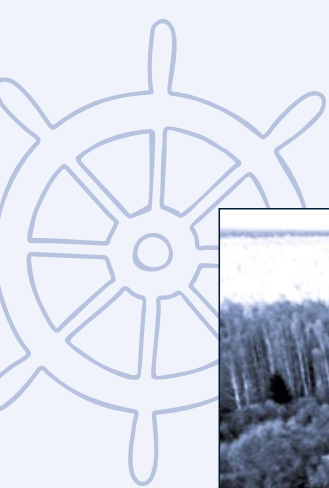
Plaanid Uue-Kastre kindluse ümberehitamiseks

Kui Tartu pärast Vene-Rootsi sõda uuesti Rootsi valdusesse läks, jätkusid ka tööd Emajõe kaubalis-sõjaliseks kasutuselevõtuks. Veetee kindlustamiseks taheti uuesti üles ehitada poollagunenud Uue-Kastre kindlus. Selleks koostati Tartus kindlusinsener Paul von Esseni poolt 1698.a. ja 1699.a. plaan, mille kohaselt tuli Uue-Kastre ümber ehitada uhkeks nelja nurgatorniga kindluslossiks. Kuid ka seda plaani ei jõutud ellu viia, sest 1700.a. algas Põhjasõda. 1702.a. asus Uue-Kastre kindluses Harju maarügemendi eesti sõduritest koosnev valvepost. Tänapäeval asub seal RMK Emajõe-Suursoo keskus.



Illustratsioon 9. 1699.a. Paul von Esseni koostatud plaan Uue-Kastre (Wardebeck) kindluse ümberehitustöödeks. Rootsi Sõjaarhiiv.



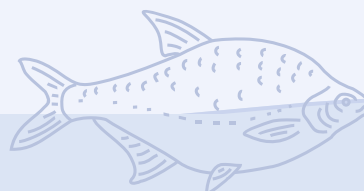


Illustratsioon 10. RMK Emajõe Suursoo Keskus, mille hoone asub endise Uue-Kastre kindluse (Kantsi) asukohal. Näha on ka kindluse ringkraav. Portaal Puhka Eestis.

Tartu Emajõe sõjalaevastik

Põhjasõja ajal oli Peipsi järv strateegiliselt tähtis idapiiri kaitse osa. Seetõttu rajati Tartusse laevatehas, kus hakati ehitama sõjalaevu. Osaliselt kasutati ära ka vanu lotje, mis ümber ehitati. Kui 1700.a. oli laevastikus vaid 6 alust ja neist ainult üks 10 kahuriga, siis 1704.a. oli laevastikus juba 14 suuremat alust ja neist neljal oli 10 ja enam suuremat kahurit ja lähivõitluse pidamiseks olid olemas veel kerged reelingukahurid, mida sai kiiresti ja vabalt soovitud suunas pöörata. Ehitati ka kaks ujuvat blokhau- si ehk praami, mis varustati eriti raskete suurtükkidega. Abijõududena oli olemas veel kakskümmend väiksemat luupi ja paati. Suurema osa jahti- dest ja teistest suurematest alustest ehitas Rootsist Tartusse saadetud laevameister Johan Falck. Aluste arvult oli Tartu Emajõe laevastik küll väiksem venelaste omast, kuid tulejõult neist võrreldamatult suurem. Võitlev koosseis koosnes mereväelastest ehk pootsmanitest ja Tartu garnisonist komandeeritud sõduritest, neist pooled oli eestlastest kolme maapataljonide ja kuni 1703.a. lõpuni ka ühe maarügemendi sõdurid.

1703.a. saavutas sõjalaevastik oma maksimaalse suuruse ja koosnes järgmistest alustest:

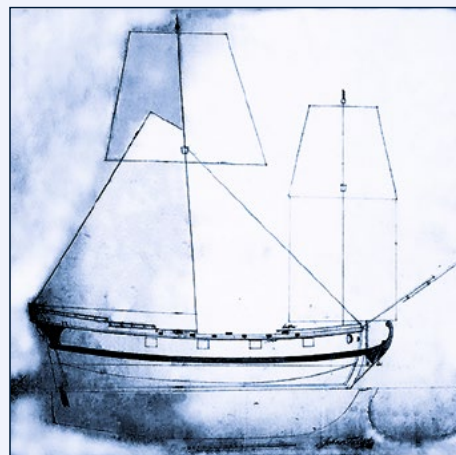


ALUS	KAHURID	REELINGUKAHURID	POOTSMANE	SÕDUREID
Jaht „Carolus”	10	4	30	25
Brigantiin „Ulrica”	12	6	40	30
Jaht „Narfwa”	12	6	40	30
Jaht „Dorpat”	10	4	30	25
Jaht „Victoria”	6	4	25	20
Jaht „Vivat”	6	4	25	20
Kitzen „Hafwrun”	10	2	30	25
Kitzen „Wachtmeister”	8	2	30	25
Galeer „Schlippenbach”	2	10	30	30
Poolgaleer „Horn”	2	8	22	15
Poolgaleer „Skytten”	2	6	22	15
Poolgaleer „Strömfelt”	2	6	22	15
Poolgaleer „Nummers”	2	6	22	15
1 sama, valmis, nimi teadmata	2	6	22	15
Vana blokhaus „Gripen” (1702)	6		20	25
Uus blokhaus „Carlscrona” (1703)	10		30	40
12-naelaseid summa	102	74	440	370

Aluste nimed võisid mõnel juhul aja jooksul muutuda. „Kitzen”-id olid lodi-tüüpi alused. Suurtüki kaliibrit arvestati naelades kuuli kaalu järgi. 1 rootsi nael – 425 grammi.

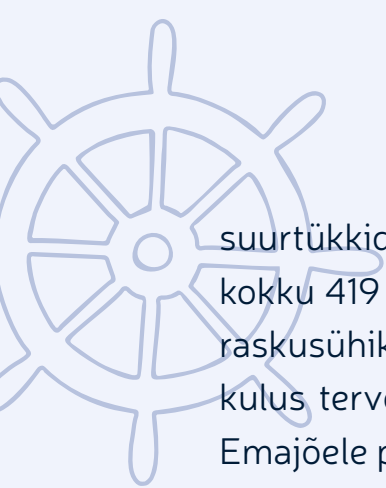
Tartu sõjalaevastikust kujunes tema üle saja suurema ja väiksema kahuriga väljaspool kindluslinnu kõige võimsama tulejõuga löögiüksus Eesti ala idapiiri kaitsel. Laevastikku juhtis kapten Löschern von Herzfeldt.

Et suurendada blokhausi tule- ja kandevoimet, ehitati 1703.a. uus ja suurem blokhaus. Uus blokhaus hakkas kandma nime „Carlscrona,” kuid kuna uuel blokhausil pidi olema võimsam relvastus kui eelmisel, võttis ainuüksi raskete



Illustratsioon 11. 1702.a. Tartu sõjalaevatehases meister Johan Falcki ehitatud brigantiin Ulrica. Rootsi Sõjaarhiiv.



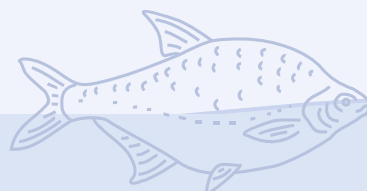


suurtükkide kohaletoomine Pärnust rohkem aega kui arvati. Veoks oli vaja kokku 419 hobust, kuna ainuüksi üks 12 - naelane toru kaalus tänapäeva raskusühikus umbes kaks tonni. Voor sai liikuma alles 30. mail ja veoks kulus terve suvi, nii et enne 1704.a. navigatsioonihooaega „Carlscrona” Emajõele praktiliselt ei jõudnudki ja ka siis käsutati teistest maha jäänud blokhaus Tartu komandant Carl Gustav Skytte poolt pärast ülejäänud aluste katastroofi 1704.a. Kastre lähedal koheselt tagasi.

Laevastiku baas asus Tartus, kust Emajõe jääst vabanemisel alustati teekonda Peipsile. Navigatsioonihooaeg lõppes sügistormide tulekul, mil laevastik taas Tartusse seilas.

Sõjategevus Peipsil 1702.a.

Eriti ägedaks kujunesid lahingud Peipsil 1702.a. kevadel ja suvel. Laevastiku kaitseks ehitati Emajõe suudmesse neemiku parema kalda tippu suurtükipatarei. Kaevandu jõe ehk nn. „suure vene kraavi” suudmesse paigutati blokhaus „Gripen, ” et venelased ei saaks Rootsi laevastikku selja tagant rünnata. Laevastikul õnnestus sooritada mitu dessantoperatsiooni Peipsi järve venepoolsele kaldale, kus vallutati tugev vene patarei. Seejärel peeti maikuu lõpu ja juuni alguse kestel terve nädala jooksul ägedaid lahinguid Emajõe suudmes ja blokhaus „Gripen”-i juures. Lahingud olid Tartu laevastikule edukad, ning 300-st vene galeerist ja poolgaleerist ja lodjast koosnev vene laevastik taandus tagasi Pihkvasse. 9. juulil seilas Tartu laevastik Vasknarvasse, kus hommikuudu ära kasutades anti tuld Narva jõe venepoolisel kaldal asuva kolme suurtükipatarei pihta ning abistati Vasknarvas asuvaid Viru, Järva ja Läänemaa maarügementide eesti sõdureid dessandi sooritamisel venepoolsele kaldale. Võitluse käigus löödi vene sõjajõud lahinguväljalt minema, hävitati nende patareid ning et tasuda kätte





Illustratsioon 12. Vene kaart Emajõe suudme piirkonnas 1702.a. 12-13. juulil peetud lahingute kohta. Vasakul servas on näha Piirissaar. Nn. „vene kraavide” suudmealad keskelt paremale: Nn. Suur vene kraav ehk Kaevandu jõgi, mille suudmesse oli paigutatud tõke koos blokhaus „Gripen”-iga. Sellest paremal kitsa kanalina tänaseks praktiliselt kadunud nn. „väike vene kraav,” mille äärde paigutasid venelased suurtükipatarei, mille nad rootsi patarei ja Tartu laevade suurtükitle tõttu olid sunnitud maha jätma ja rajama uue patarei eelmisest põhja poole (M -tähe kujulise sik-sakina). Patareidest paremal ja allpool, Emajõe suudme ja neemiku tipus asus rootslaste kindlustatud suurtükipatarei. Praegu kannab see ala nime „Luha.” Tartu laevastik opereeris lahingute kestel piki Emajõe ja Kalli jõge ning kui „Carolus” oli saanud tabamuse allpool veepiiri, oldi sunnitud taanduma Koosa jõge pidi Tartusse. Sealjuures õnnestus evakueerida nii Kaevandu jõe suudmes asunud blokhaus „Gripen” kui ka Emajõe suudmes asuv suurtükipatarei. Kaardi keskel on kujutatud jahti „Vivat,” mis õhku lendas. Vene Ajalooarhiiv.

venelaste rüüsteretkede eest ja nõrgendada nende majanduslikku baasi, rüüstati vene külad kuni Omutini. Samal ajal saadi teated, et Pihkvast oli vene feldmarssal B. Sheremetjevi 18 000 meheline korpus suundumas Sangastes asuva rootsi kindralmajor W.A. Schlippenbachi väliväe vastu ja vene tagala kindlustamiseks oli Tartu laevastiku vastu saadetud 6000

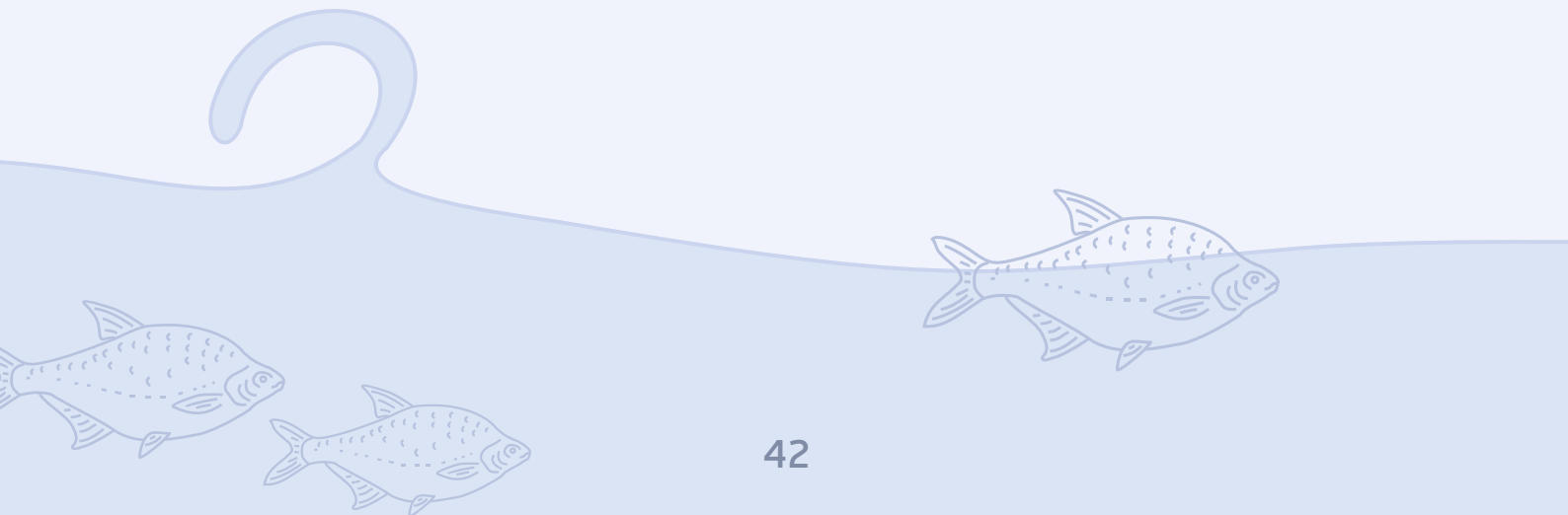




meheline vene abikorpus von Guilezzi juhtimisel, mis rüüstas Emajõe äärseid külasid. Seetõttu seilas Tartu laevastik tagasi Piirissaare juurde, kus kohtuti suure vene laevastikuga. Puhkes võitlus, mille eel Tartu laevastikust saadeti luurele jaht „Vivat,” mis 12. juulil vene aluste poolt ümber piirati. Algas äge võitlus, mille käigus kaitses „Vivat”-i meeskond end käsigranaatidega. Nähes olukorra lootusetust vene ülekaalu ees, lasi kapten Jonas Höckflycht oma laeva koos pardale roninud venelastega õhku. Seejärel teostasid venelased dessandi Emajõe suudme lähedale. Ülekaaluka vastase ees taandus Tartu laevastik Koosa jõe pidi uuesti Emajõe ja alustas liikumist tagasi Tartusse. Kaevandu jõe suudmes asunud blokhaus „Gripen” ja Emajõe suudmes asunud suurtükipatarei õnnestus laevastikul päästa.

Tartu laevastik valitseb Peipsi järve. 1703.a. kampaania

1703.a. hooaeg oli Tartu laevastikule kõige edukam. Viidi läbi kombineeritud sõjakäik koostöös Tartu komandant Carl Gustav Skytte maad mööda juhitud väega, mis lõi 13. juulil vene vägesid lahingus Petseri all. Tartu laevastik tõrjus samal ajal vene laevastiku Peipsi -Pihkva järvelt täielikult välja ja saatis välja hulgaliselt dessante Pihkva ja Petseri ümbusesse ning põletasid maha vene laevaehitusmaterjali Pihkvas. Hoolimata W.A. Schlippenbachi väliväe lüüasaamisest 1702.a. Hummuli all oli initsiatiiv Eesti ala idapiiril 1703.a. tänu Tartu laevastikule uuesti rootsi vägede kätte läinud ja püsis kuni vene feldmarssal B. Sheremetjevi suure rüüsteretkeni läbi Eesti 1703.a. sügisel.



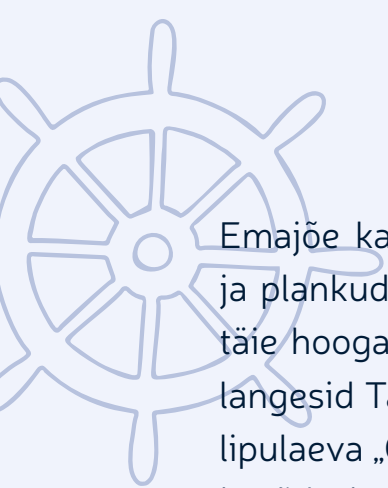
Hukatuslik peapööritus edusammudest. Tartu laevastiku hukk 4. mail 1704.a.

Kuid edusammud tekitasid kapten Löschern von Herzfeldtis mulje, et venelastest polegi eriti suurt vastast. Ta kaotas igasuguse ettevaatlikkuse. Enne järvele seilamist anti 3. mail laevadel vägev bankett koos saluutide ja ilutulestikuga, ning 4. mail asuti mööda Emajõe tee. Sealjuures ei korraldanud von Herzfeldt vajalikul määral luuret ja sai alles liiga hilja teada, et venelased olid suundunud Tartut piirama ja et Tartu laevastiku vastu oli Emajõe suudmesse saadetud vene kindralmajor Werden koos 7000 mehe ja 18. suurtükiga. Werden oli vene polgud paigutanud mõlemale



Illustratsioon 13. Kastre jõelahing 4. mail 1704.a. Hollandi kunstnik A. Schoonebecki gravüür. Gravüüril on palju ebatäpsusi, näiteks kujutatakse Uue-Kastre kindlust vales kohas ja sellise ehitusega, mida rootslased ei jõudnud rajama hakatagi. Kuupäevad on siin ja mujal antud vana rootsi kalendri järgi.

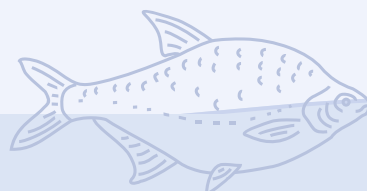




Emajõe kaldale. Lisaks oli üle Emajõe arvatavasti tõmmatud lotjadest ja plankudest tõke ning veidi allpool Uue-Kastret sõitis Tartu laevastik täie hooga venelaste poolt seatud lõksu. Kolmetunnise lahingu jooksul langesid Tartu laevastiku kõik teel olnud alused venelaste saagiks. Oma lipulaeva „Carolus” lasi Löschern von Herzfeldt õhku. Osa pootsmanitest ja sõduritest jõudis Tartusse tagasi põgeneda.

Brigantiin „Ulrica”-t kasutas vene tsaar Peeter I veel mitu aastat isikliku sõiduvahendina. Sellega lõppes Tartu laevastiku teekond, kuid „Caroluse” vraki leidmine on ajaloo huviliste igatsetud eesmärgiks tänase päevani...

14. juulil 1704.a. kapituleerus Tartu pärast pikka piiramist ja 9 tunnist tormijooksu vene vägede ees. Rootsi aeg Tartus ja Emajõel oli lõppenud.



4

Ratasaurikud Emajõel ja Peipsi basseinis

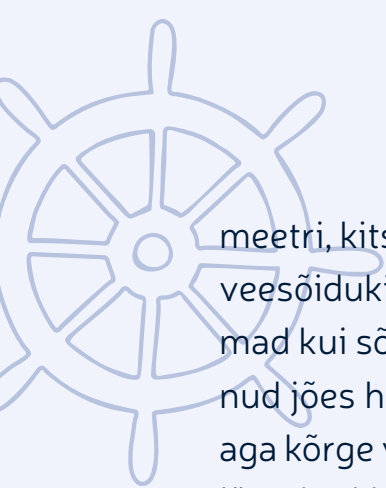
Esimesed töökõlblikud aurulaevad ehitati juba XIX sajandi alguses, nende massiline levik algas aga mitukümmend aastat hiljem. Esimene aurulaev tollastes Eesti- ja Liivimaa kubermangudes oli Peipsil liikumist alustanud „Juliane Clementine”, tüüpiline oma aja rataslaev. Hiljem lisanud siiakanti teisigi sarnaseid. Erinevatel aegadel sõitis Peipsi basseinis kokku üheksa ratasaurikut.

Aurulaevade ilmumine Emajõe ja Peipsi laevanduses kaasa uued suunad. Tekkis regulaarne reisilaevandus. Et mitmeid rataslaevu kasutati lisaks reisiliinidel sõitmisele ka vedurlaevadena, siis muutus kauba- ja praamide pukseerimine senisest tunduvalt lihtsamaks. Aurulaevade olemasolu võimaldas hakata Peipsil pukseerima hiiglaslikke palgiparvesid.

Kõik Peipsi basseinis liikunud ratasaurikud olid küljeratastega. Selline tüüp oligi XIX sajandi esimesel poolel maailma aurulaevanduses ainuvalitseja. Sajandi keskpaigas hakkas vastloodud kruviaurik rataslaevu järk-järgult välja tõrjuma. Kruvilaevad jõudsid XIX sajandi teisel poolel riburada mööda ka Emajõe- ja Peipsi.

Siinsed rataslaevad olid peale ühe erandi esimestest kohalikest kruviaurikutest tunduvalt suuremad. Emajõgi ei olnud suurte rataslaevade jaoks tegelikult eriti sobiv. Oluline puudus oli nende puhul laius. Rattakastide tõttu oli suurimate siinsete rataslaevade gabariitne laius üle 10



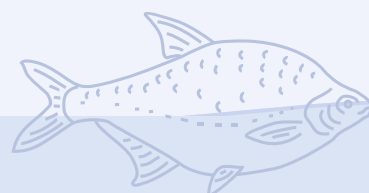


meetri, kitsukesel Emajõel polnud kokkupõrked nii omavahel kui ka teiste veesõidukitega seetõttu haruldased. Sõurattad olid kapriissemad ja õrnamad kui sõukruvi, mistõttu kujutasid ohtu ka palgiparvedest lahti pääsenud jões hulpivad palgid. Vaikse ilmaga oli Peipsil nendega sõita mõnus, aga kõrge või lihtsalt ebasoodsas suunas kulgeva lainetuse tõttu võis neil järvel tekkida suuri probleeme. Tollane ajakirjandus on märkinud juhu-
seid, kus suure tuule ja laine tõttu mõni laev sattus järvel liivamadalikule, ei suutnud Peipsilt Emajõkke sisse sõita jne.

Kuigi XX sajandi alguseks oli siinsete ratasaurikute jaoks nõ „parim enne” möödas, võis neid näha veel mitmekümne aasta jooksul. Nende ajalugu Emajõel sai otsa 1944.aastaga, Narva jõel üksteist aastat hiljem.

Edasi siinsetest rataslaevadest lühiülevaade. Enamus neist on kandnud mitmeid nimesid, ülevaates siiski kõiki ei mainita vaid piirdutakse kõige tuntumate ja pikaajalisematega.

„Juliane Clementine” oli esimene aurulaev Balti kubermangudes. Kindlastituleb nimeliselt äramärkida tema omanikud kui siinselaevanduse pioneerid. Nendeks olid Tartu kaupmees Friedrich Wegener ja Rõika-Meleskis asuva suure peeglivabriku omanik Carl (ka Karl) Amelung. Meeste koostööd soodustas perekondlik side- nende abikaasad olid õed. Laeva puust kere pikkusega umbes 25,5 meetrit valmis Väike-Emajõe lähistel asuva Kuigatsi mõisa maadele rajatud laevaehitusplatsil, lükati 1842.aasta suvel vette ja ujutati Tartu lähedal asuvasse Kabina mõisa. Seal monteeriti külge pealisehitused, lisati sõurattad koos rattakastidega ja Soomest toodud aurumasin ning -katel. Esimesed proovisõidud Emajõel tehti samal sügisel, järgmise aasta maikuus aga alustas regulaarset liikumist, tehes alustuseks tutvumisreisi Pihkvasse. Laeva põhitööks aga kujunes kaubapraamide pukseerimine eeskätt Pihkva ja Vasknarva, aga ka Pihkva ja Tartu ning Tartu ja Vasknarva vahel. Viimane oli sel ajal väga oluline sadam, kus Narva suunduvad või sealt tulevad kaubad ümber laaditi. Narva jõgi oli laevatamiseks kohati väga kärestikuline, seetõttu



said seal liikuda vaid madalapõhjalised praamid, mis aga järvel sõiduks ei sobinud.

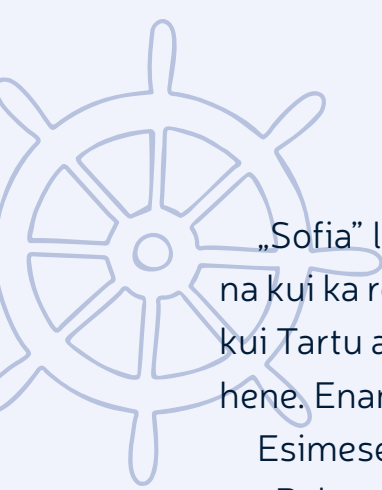
Reisilaevanduses oli laeva osa heitlik. Pihkva-Tartu liin õnnestus regulaarselt toimima panna alles 1848. aastal ja sedagi vaid sagedusega üks kord nädalas. Mõnel pühapäeval või pühade aegu tehti laevaga Emajõel ja Peipsil lõbusõite.

„Juliane Clementine” hukkus tormiga 1852. aasta septembri lõpus Vasknarva lähedal. Aasta hiljem toimus Narvas oksjon, kus oli müüki pandud laeva kere ja päästetud osad, sealhulgas aurumasin.

„**Karl**” oli samade omanike teine laev. Temast on teada fakt, et oli Vene Impeeriumi väikseim aurulaev. Laeva mõõdud ei ole kahjuks meieni jõudnud, aga ainsa temast leitud joonistuse põhjal võib oletada, et pikkus jäi vahemikku 11-13 meetrit. Ka ehituskoht teada pole, võib olla on jälle Kuigatsi, võib olla aga kusagil peeglivabriku läheduses. Tema käikulaskmise jaoks süvendati Emajõe ning Põltsamaa jõge. Tartusse tuli esmakordselt 1843. aasta suve lõpus ja nad tegid koos „Juliane Clementinega” demonstratsioonsõidu kuni Kavastuni. Laevukese peamine ülesanne oli siiski Väike-Emajõe äärest peeglivabriku jaoks palgiparvede ja küttepuupraamide vedamine. Peeglivabriku peeglid toodi Tartusse samuti „Karli” abil, kus nad siis teise aurulaevaga Venemaa pool teele saadeti. 1861. aastaks oli laev juba vana ja väsinud ning lõpetas oma sõidud.

„**Sofia**” on siinse laevanduse ajalukku jäänud mitmel moel. Kõigepealt oli ta suurim rataslaev. Mitte küll kõige pikem (üldpikkus ca 38,5 meetrit), oli aga laiem kui teised rataslaevad ning rataslaeva kohta väga suure süvisega. Teiseks on ta suurim puidust kerega laev, mis Peipsi vesikonnas kunagi ehitatud. Ehitusaasta oli 1857 ja -koht kusagil Narva jõe ääres koskedest ülesvoolu. 11 aastat hiljem sai raudkere. Ja kolmandaks oli ta kõige pikemalt sõidus olnud rataslaev, 1858. aastast kuni 1944. aastani, kokku tervelt 87 aastat.





„Sofia” leidis erinevatel aegadel kasutamist nii puksiirina, kaubalaevana kui ka reisilaevana. Kuigi laev oli oma esimestel aastatel registreeritud kui Tartu aurik, oli tema kokkupuude Emajõe linnaga pikka aega siiski vähenenud. Enamasti toimetas ta Peipsil Vasknarva ja Pihkva vahel.

Esimese maailmasõja ajal arvati järvel loodava sõjalaevastiku koosseisu. Relvastust temale siiski ei paigaldatud, pidi jääma suureks varustuse veolaevaks. 1917. aastal õnnestus Tartu linnavalitsusel rentida sõjaväelt „Sofia” neljaks kuuks ühenduse pidamiseks Tartu-Mustvee-Vasknarva suunal.

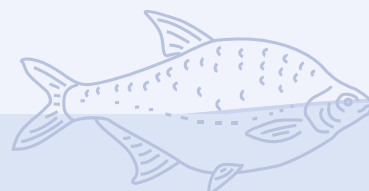
Vabadussõja järgselt oli kindlalt Tartu laev. Kandis nime „Ilmatar” ja pukseeris Peipsil suuri palgiparvesid. Hiljem, kui tööd väheks jäi, võeti uuesti sõjalaevastiku

koosseisu. Sõja ajal oli Wehrmachti transpordialus. Pärast sõda polnud enam iseliikuv, teda üritati kasutada pukseeritava praamina, lõpuks anti Pihkvale, kus keret kasutati mõned aastad pontoonina.

„**Narowa**” oli samuti puidust kerega ja ehitati Narvas. Veidi rohkem kui 30 meetrit pikale laevale paigutati kinnitamata andmetel „Juliane Clementinelt” pärit aurumasin. Ka „Narowa” on jätnud laevanduse ajalukku tugeva jälje, olles laev, millega algabki järjepidev Tartu-Pihkva regulaarne laevaliin. 1858. aasta suvel alustas ta sellel marsruudil sõite. 1866. aasta kevadel algasid probleemid aurukatliga ja järgmisel suvel jäi laev mitmeks aastaks seisma.

1870. aastate alguses läbis „Narowa” põhjaliku ümberehituse, sai nime „Konstantin” ja liikus vajaduse järgi kas reisilaeva või puksiirina kuni sajandi lõpuaastateni.

„**Concordia**” on esimene siinsete vete rauast kerega rataslaev. Peeglivabrik tellis ta Soomest Turu linnas asuvast laevatehasest amortiseeruva „Karli” asendamiseks. 1861. aastal toimetati siinse rataslaeva kohta lüheldane, 21,5 meetri pikkune, kuid küllaltki laia kerega laev tükkidena



Tallinna sadamast Võisikule ja pandi seal sügiseks kokku. Esimesed aastad täitis ta samu ülesandeid mis tema eelkäija. Kümnnendi teisel poolel aga vahetas sõidurajooni ning hakkas sõitma Peipsil nii Pihkva liinil kui ka puksiirina. Omanikuvahetus tõi 1869. aastal uue nime „Peipus”.

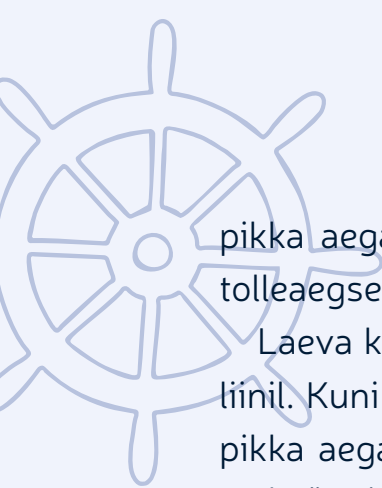
XXI sajandi ajakirjanduses on „Peipust” mainitud seoses esimese laste laulupeoga 1870. aasta kevadsuvel Kabina mõisas. Laev oli sellel päeval Kabina ja Tartu vahel põhiline transpordivahend. Sama aasta lõpust pärineb aga omamoodi vägitükk. „Peipus” oli esimene iseliikuv laev, mis suutis peatumata sõita Vasknarvast Narva külje all asuva Kulgu sadamani välja. Otseühendusest nii Tartust kui ka Pihkvast Narva ilma ümberlaadimise või -istumiseta Vasknarvas oli pikka aega unistatud... Vastavat laevaliini siiski ei tulnud, „Peipuse” saavutust soodustasid tema üsna väike süvis ja asjaolu, et sõitis tühjalt, ilma koormata.

Laeva karjäär mööduski erinevatel Peipsi järvele suunduvat reisi-kaubaliinidel, pukseerimistöodel ja pühapäeviti ning pühadel Tartust väljasõidukohtadega ühenduse pidamisel. Iseliikuva laevana olid viimased sõidud 1902. aastal, edasi seati ümber veetavaks reisipraamiks, milena töötas veel I maailmasõja eelõhtul.

„Alexander” monteeriti kokku samas kohas, kus eelmine laev, osad toodi aga Stettini linnas asunud tehasest. Eri andmete järgi umbes 33,5-35 meetrit pikk reisiaurik oli siinse laevanduse jaoks oma suurema mugavuse, aga eriti kiiruse tõttu uus tase. „Alexander” jäigi kuni sajandi lõpukümnnendi keskpaigani stabiilselt Pihkva liinile. Sajandi lõpu kohta laevast midagi eriti teada pole. Järjekordne uus omanik oli hoopis Pihkvast. Jätkas küll sõite, aga kaudsetel andmetel mitte niivõrd Tartusse, vaid Oudova-Vasknarva suunal. Laeva eksistents lõppes XX sajandi esikümnnendi keskel.

„Dorpat” oli rataslaevadest pikim, üle 39 meetri. Osad toodi taas Stettinist, kuid kokku pandi 1869. aastal Pihkvas. „Dorpatit” peeti





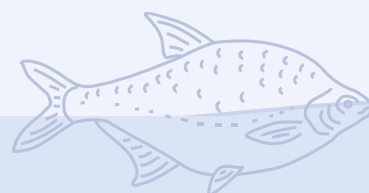
pikka aega siinse vesikonna nõ esinduslaevaks, mis vajadusel Peipsil tolleaegseid VIP-e sõidutas.

Laeva karjäär oli pikk. Kuni 1918.aasta sügiseni sõitis ta Tartu-Pihkva liinil. Kuni 1890.aastate keskpaigani paarisrakendis „Alexandriga”, edasi pikka aega täiesti monopoolses seisundis. Laeva omanikfirma kasutas seda ära ja hoidis piletite hinnad väga kõrgel. Aga sõita oli vaja, eks siis kiruti ja maksti. „Dorpat” seetõttu eriti populaarne ei olnud. Kui enne I maailmasõda lasti käiku uued ja varasemaga võrreldes luksuslikud liiniaurikud, kaotas „Dorpat” koheselt hulga sõitjaid ja omanikud pidasid plaani juba eakas laev pensionile saata. Päästjaks osutus aga...vallandunud maailmasõda! Uued laevad mobiliseeriti vastloodud sõjalaevastiku koosseisus ja „Dorpat” jätkas taas uhkes üksinduses.

Paar aastat pärast Vabadussõda anti uueks nimeks „Kungla”. Pidas kuni Saksa-Vene sõja alguseni Tartust ühendust Lämmi- ja Pihkva järve äärsete siht-kohtadega. Punaste kangelaslikul põgenemisel 1941.aasta suvel jõudis välja peaaegu Vasknarvani ja läks seal põlema. Mõni aasta hiljem veeti poolpõlenud vrakk Tartusse ja vedeles pärast sõda Anne luhal jõe kaldal veel mõned aastad, siis kadus.

„**Jurjew**” pandi 1897.aastal Tartus kokku sedapuhku ühest Riia laevatehasest toodud osadest. Ülimalt elegantne ja sihvakas umbes 38 meetri pikkuse teraskerega laev polnud reisilaev, vaid oli Peipsil vastloodud riigilaevastiku lipulaevaks. Ülesandeks oli muuhulgas riigi süvendajate ja praamide pukseerimine. Eeskätt oli aga tegemist VIP-laevaga, mis sõidutas vajadusel mingeid inimgrupe. Esinduslaeva funktsioonid liikusidki „Dorpatilt” temale ja 1903.aastal Pihkva lähistel toimunud sõjaväe manöövritel viibis selleks hooajaks uue ja valge värvikatte saanud laeval ka Nikolai II ise.

1915.aastal arvati loomulikult loodud Peipsi flotilli koosseisu. Pärast Vabadus-sõda jäeti juba nime „**Tartu**” kandev laev Peipsi Laevastiku Divisjoni lipulaevaks. Jätkas ühtlasi VIP-laeva ülesannetes.

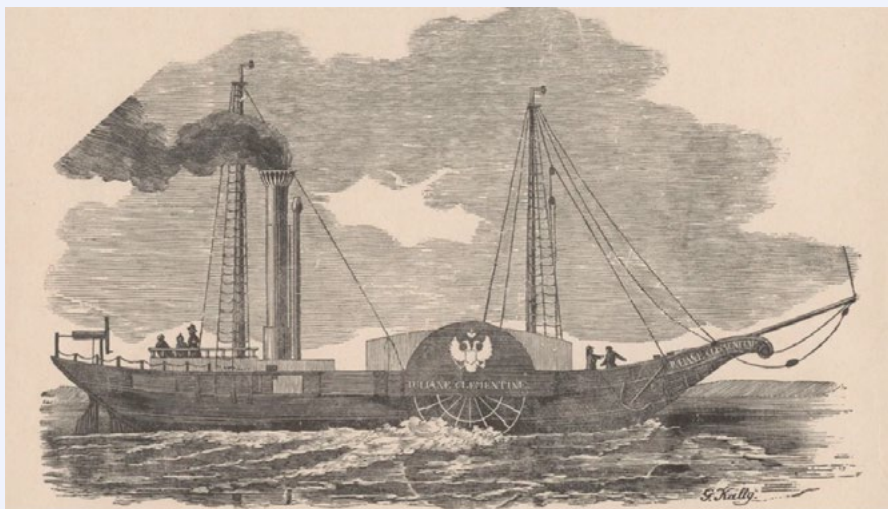


1941. aastal osales sõjategevuses ja uputati Omedu jõe suudmes. Saks-lased tõstsid ta üles ja laev remonditi. Oli alguses, samuti 1944. aastal sõjaväe alluvuses, vahepeal aga tsiviilteenistuses ning sõitis Tartu-Pihkva reisiliini. 1944. aasta suve lõpus lasti praeguse Rahu silla piirkonnas põhja. Hiljem tõsteti välja ja lammutati.

Eespool olid esitletud Tartuga seotud laevad, Peipsi basseinis oli aga veel üks ratasaurik, mis kandis oma karjääri alguses ja lõpus nime „**Zarja**”, Eesti Vabariigi ajal aga pikemat aega „**Koit**”. Tema koduveeks oli Narva jõe ülemjooks ja sõidud lõppesid 1955.aasta kevadel.

Illustratsioonid

1. F.G.Kally joonistus 1843.aastast.

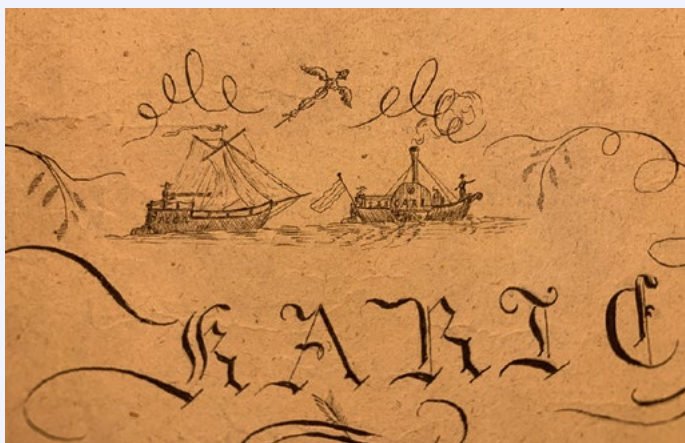


„Juliane Clementine” ainus nõ täisportree. Paraku tundub, et laeva juures on midagi natuke valesti. Tollastel ratasaurikutel asetses korsten sõurastate vahel või kohe taga, mitte sellise vahega. Võimalik, et kunstnik on teinud jõekaldal pliiatsivisandi ja jätkanud hiljem tubastes tingimustes. Laeva sõurattad peaksid olema mitu meetrit tagapool, päris laeva keskel.





2. Joonistus 1843. aasta suve lõpust.



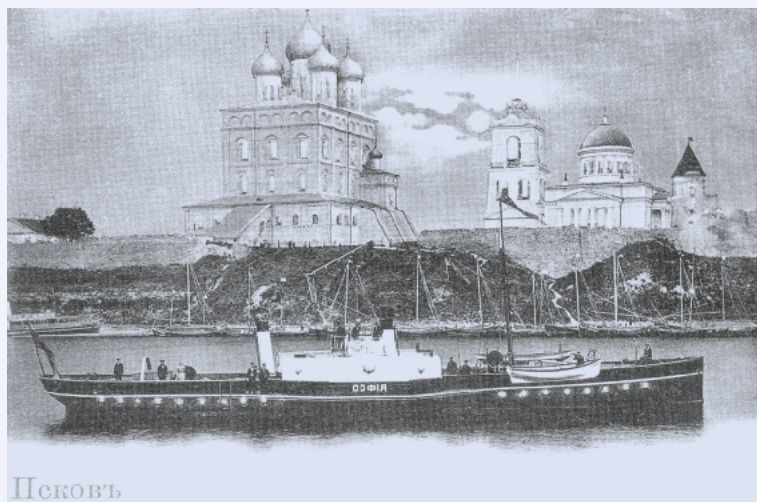
„Karl” Emajõel. Teda jälitamas tüüpiline tolleaegne Emajõe-Peipsi purjelaev.

3. Foto ilmselt 1891. aastast.



Tartu neli musketäri, paremalt lugedes „Konstantin”, „Alexander”, „Dorpat” ja „Peipus” kevadel enne navigatsiooni algust. Esimesed seitse Peipsi rataslaeva olid kõik algselt ahtris oleva roolirattaga, sajandi viimasel kümnendil viidi kolmel tagumisel (ja „Sofial”) rooliratas laeva keskele sõurataste kohal asuvale komandosillale. „Dorpat” ja „Sofia” said hiljem ka kinnise roolikambri.

4. Foto umbes aastast 1900.



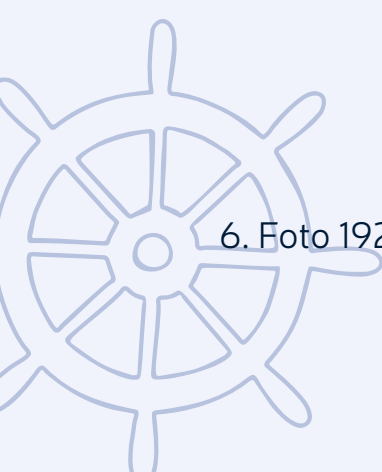
„Sofia” Pihkvas. Sel ajal kasutati teda rohkem puksiiri ja kaubalaevana. Pikka aega oli laeva omanik Narva ärihiu Dmitri Zinovjevi loodud ettevõte, millele kuulusid puidutööstuse ettevõtted Narvas ja Pihkvas.

5. Foto aastast 1912.



Valge „Jurjew” ja „Dorpat” kevadel aurulaevade sadamas. „Jurjewi” näol tegu oli esimese Peipsi basseini laevaga, millel oli kinnine roolikamber.





6. Foto 1929. aasta suvest.



„Kungla” Värskasadam. Lõuna-Eesti tähtsaim reisi-kaubasadam oli sel ajal küll Võõpsu, aga aja jooksul hakkas Värskas populaarsus järjest tõusma. Seda mitte niivõrd liinilaevade sadamana, vaid puhkekohana, kuhu Tartust nädalavahetustel ja pidupäevadel ekskursante veeti.



5

Tartu-Pihkva transiitliin

Emajõe-Peipsi laevanduse ajaloo kroonijuveeliks võib pidada Tartu-Pihkva regulaarset reisiliini. Viimane toimis tsaariajast alates mõningate vaheaegadega kuni nõukogude aja lõpuni. Pikem paus oli loomulikult esimese Eesti Vabariigi ajal. Ülevaates jälgime tavalise (peatustega) reisiliini, nimetame seda siis transiitliiniks, ajalugu. Lisaks sellele toimusid kahe linna vahel laevadega ka ekskursioonija tšartersõidud, need jätame üksikasjaliku vaatluse alt välja.

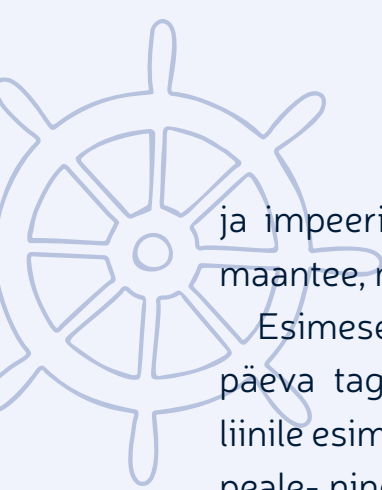
Laevaliin tsaariajal

(1843, 1848-1852, 1858-1914)

Esimene siinne aurulaev „Juliane Clementine” tegi reisijatega 1843. aastal Tartu ja Pihkva vahel mõned sõidud, päris regulaarseteks need aga ei muutunud. Väga kalli piletihinna tõttu oli sõitjaid väga vähe ja polnud kasumlikud, seetõttu keskendusid laeva omanikud järgnevatel aastatel ainult kaubavedudele. 1848. aastal avati kahe linna vahel siiski regulaarne laevaliin väljumisega kord nädalas. Kahe linna vaheline sõit kestis sõltuvalt ilmast 12-14 tundi. Pärast „Juliane Clementine” hukkumist 1852. aasta sügisel oli ka laevaliiniga selleks korraks lõpp.

Järgmine katse tehti 1858. aastal. Käiku lasti ratasaurik „Narowa”. Pihkvasse reisijate sihiks ei olnud siiski enamasti see linn ise. Pihkva sai antud kümnendilõpus raudteeühenduse Sankt-Peterburgiga ja Tartust sõideti Pihkvasse enamjaolt selleks, et seal rongile ümber istuda





ja impeeriumi pealinna sõita. Pihkvat läbis ka tolle aja kohta korralik maantee, mida mööda võis küllalt kiiresti Riiga jõuda.

Esimesel aastal oli „Narowa” sõidugraafik hõre, üks reis umbes 10 päeva tagant. Järgmistel aastatel läks see tihedamaks. Lisaks tekkis liinile esimene peatus, mis oli Võhandu jõe suudmes. Reisijate ja kaupade peale- ning mahatoimetamine käis paatide abil.

1864. aastal lülitus konkurentsi uus rataslaev „Alexander”. Suur ja reisijate jaoks mugav aurik oli ka seninägematult kiire, kattes Tartu ja Pihkva vahelise trassi hea ilma korral 8 tunniga. Pihkva liin muutus põhimõtteliselt igapäevaseks. Pühapäeviti liinisõite ei toimunud.

Liinile oli juurde tulnud ka peatuskohti, sealhulgas mitu Emajõe-äärsete asulate juurde. Need aga liini toimimise kiirust eriti ei pidurdanud. Reisilaev väljus Tartust varahommikul ja saabus õhtul. Maarahvast oleks huvitanud hoopis vastupidised kellaajad, seetõttu võis laev peatustest enamasti rahulikult mööda sõita.

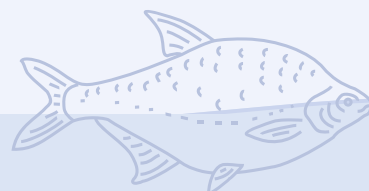
1866. aasta kevadel langesid nii „Narowa” kui ka „Alexander” masinarikke tõttu ajutiselt rivist välja. Lühikeseks ajaks tekkinud tühik täideti ära „Sofia” abil. Samal suvel tuli uue tulijana ratasaurik „Concordia”.

1868. aastal toimetas reisiliinil „Alexander” üksi. Järgmisel kevadel naases „Peipus” (endine „Concordia”) Pihkva liinile, sügisel lisandus „Alexandrist” veel suurem ja sama kiire „Dorpat”.

1871. aastal taasalustas „Konstantin” (endine „Narowa”) ja korraga oli nüüdliinil nelilaeva. Seepolnud siiski majanduslikult mõistlik ja järgmiseks aastaks jäeti regulaarliinile vaid kaks suuremat alust. Teistele leiti muud ülesanded ja vajadusel toimetasid nad liinil asendus- või lisalaevadena.

Tsaariaegne liin oli eeskätt reisi-kaubaliin ja marsruudil veeti neid kaupu, mida ei olnud otstarbekas praamide ja aeglaste lotjadega vedada.

1880. aastate lõpus ilmus seni aastaid stabiilselt toiminud laevaliinile konkurentraudtee! Rongiga oli Tartust võimalik sõita Valgani ja edasi kas



Riiga või Pihkvasse. „Alexander” vahetas omanikku ja jätkas esialgu Tartu ja Pihkva vahel liikumist. Sajandi lõpuaastate kohta aga tema sõitudest Tartu ja Pihkva vahel enam teateid pole, „Dorpat” jäi nüüd liinil aastateks ainsaks reisilaevaks.

Pikki aastaid oli Brockide laevafirma, mis XX sajandi alguses Liivimaa Aurulaeva Seltsiks ümber nimetati, nautinud monopoolset seisundit. Enne I maailmasõda aga tekkis konkurent, mis tellis Soomest uhke, umbes 38,5 meetri pikkuse reisiauriku „Tsesarevitš Aleksei” (hilisem „Taara”). Viimane alustas sõite 1913. aasta suve lõpus. 1914. aasta kevadel alustas ka Aurulaeva Seltsi uus lipulaev, samuti Soomes Varkausis, kuid teises laevatehases ehitatud „Imperator” (tulevane „Wanemuine”), „Tsesarevitš Alekseist” küll umbes pool meetrit lühem, kuid laiem ja suurema süvisega aurik. Teda on loetud suurimaks aurulaevaks, mis Peipsi basseinis aegade jooksul sõitnud.

Laevaliin sõdade ajal (1914-1918)

Suve teisel poolel alanud ilmasõda Tartu-Pihkva laevaliini tegevust alguses kuidagi ei mõjutanud. 1915. aasta augusti lõpus aga otsustas keskvõim luua Peipsile sõjalaevastiku, mille tarvis osa tsiviillaevu omanikelt rekvireeriti. „Dorpati”, mis oli saanud uue nime „Liflandija”, kõrvalt uued laevad seega lahkusid. Vana rataslaev jäi nüüd ainsana liinile sõitma kuni 1918. aasta sügiseni. Saksa okupatsiooni päevil sai oma endise nime tagasi.

Laevaliin esimese Eesti Vabariigi ajal (-)

Eesti I vabariigi ajal laevaliini Tartu ja Pihkva vahel ei olnud, ehkki laevaühenduseplaane 1920. aastate algupoole peeti.





Laevaliin II maailmasõja ajal (1941-1943,1944?)

Üllataval kombel ei taastatud Tartu ja Pihkva vahel otsest laevaliini mitte 1941. aasta kevadel, vaid samal sügisel saksa võimu ajal. Selle tegutsemisest ja ajakavast on hetkel infot siiski vähe. 1941. aastal tegi liiniga algust väheldane (ca 18 meetrit pikk) reisiaurik „Neptun”. Teada on, et sellel liinil on sõitnud veel üks kuulus rataslaev, mis sõdadevahelisel ajal oli nime all „Tartu” Peipsi Laevastiku Divisjoni lipulaevaks. Võimalik, et kandis lühikest reisilaeva karjääri tehes nime „Kodumaa”. Veel on Pihkva liinil täheldatud umbes 30 meetri pikkust Riias 1909. aastal ehitatud aurikut „Võitja”, mis enne I maailmasõda liikus teise nime all Narva jõel, vabariigi algusaegadel Tartust lähtuvatel liinidel ja 1920. aastate keskel läks Narva tagasi. „Võitja” oli Peipsi basseini kõige kiirem reisiaurik. 1944. aasta kohta otseseid teateid pole, aga kaudsetel andmetel võis kevadel liin lühikest aega toimida.

Laevaliin Nõukogude ajal (1947-1991)

Tartu ja Pihkva vaheline liiniühendus taastus lõpuks 1947.aasta suveks. Siis hakkas kahe linna vahel liikuma reisilaevaks ajutiselt kohandatud võrdlemisi suur (ligi 26 meetrit pikk) puksiirlaev „556”. Viimane oli ehitatud 1929. aastal Saksamaal ja võeti pärast sõda reparatsioonide katteks.

1948. aasta kevadel õnnestus lõpuks Peipsile üle tuua 1909. aastal ja jälle Varkausi linnas ehitatud reisiaurik „Joala”. Viimane oli varem liikunud erinevate nimede all Narva ja Narva-Jõesuu vahel, sõja ajal oli viidud Venemaale. Laev jäi küll pikkuselt (27,5 meetrit) oma suurtest eelkäijatest maha, oli aga lai, suure süvisega ning mahukas. Kuni 1959. aasta suve hakuni oligi ta Tartu-Pihkva liini reisilaev. Tartust väljus kolm korda

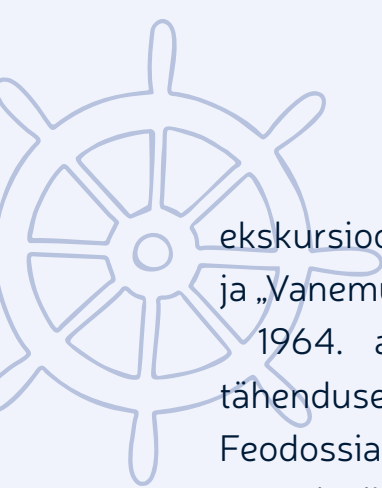
nädalas. Laevaliini sõiduaeg oli „Joala” aegu ja hiljemgi tervelt 14,5- 15 tundi. Näib, et võrreldes tsaariajaga oli toimunud väga suur tagasimineku. Matsakakujuga „Joala” oli tõestiveidiaeglasem kui tema suured ja sihvakad eelkäijad. Tegelik põhjus peitub aga selles, et laevaliin ise oli teisenenud. Tartu ja Pihkva vahekaugus laevateed mööda on umbes 150 kilomeetrit. Tsaariajal sõitnud laevad hoidsid end sellel trassil ja reisijad ning kaubad toimetati järvel laevadele või sealt maha paatidega. Nõukogudeaegse reisiliini pikkuseks aga arvestati umbes 220 kilomeetrit. Emajões enne Praagat peatusi küll ei tehtud (erandkorras siiski juhtus), kuid järvel sõitis laev, tehes suuri siksakke, peatudes 12-13 erinevas kohas. Osade peatuste juures toimetati peale- ja mahaminekud ning laadimised nagu muistegi paatidega järve peal, osadesse sadamatesse aga sai randumissilla äärde sõita. Kaubaliinina toimis liin samuti edasi.

Reisijate jaoks oli laevaliini tähendus hoopis teistsugune kui tsaariaegu. Siis domineerisid kahe suure linna vahel liikujad ja nende huvides pidi sõit olema võimalikult kiire. Nüüd aga oli liin vajalik saarte ja järveäärsete väga viletsate maismaateede võrguga asulate elanike ühendamiseks tähtsamate keskustega.

1959. aastal jõudis Tartusse aegade pikim Peipsil sõitnud laev, umbes 42,5 meetri pikkune „Lermontov”. Tegemist oli OM-tüüpi reisilaevaga, mis ehitati 1953. aastal Ida-Saksamaal Magdeburgis. Mõned aastad sõitis laev rannikuvetes sh Virtsu ja Kuivastu vahel, 1958. aastal anti üle Peipsi laevandusele.

Juuni algupoole vahetaski „Lermontov” Pihkva liinil „Joala” välja. Selleks ajaks oli kaubavedu Pihkva liinilaeval jäämas üsna marginaalseks, piirdudes vaid aegajalt saarte toimimiseks vajaliku kraami transportimise ja suuremõõtmelise pagasi veoga. 1964. aasta kevadel sai Tartu veel ühe järvelaeva, Moskvast ehitatud „Vanemuise”. Järgmisel kolmel aastal viimane asendaski vajadusel reisiliinil „Lermontovi”, mida telliti aeg-ajalt



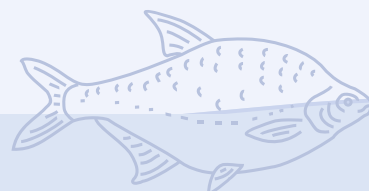


ekskursioonisõitudeks. 1967. aastaks ehitati lipulaev ümber kruisilaevaks ja „Vanemuine” jäigi põhikohaga kuni 1970. aastani Pihkva liinile.

1964. aastal aga toimus Peipsi laevaliikluse ajaloos märgilise tähendusega sündmus. Tartusse toodi eelmisel sügisel Krimmis Feodossia laevatehases valminud „Raketa” tüüpi tiiburlaev. Need 27 meetri pikkused ja 60-65 kilomeetrise tunnikiirusega sõitvad laevad olid juba NSV Liidu siseveekogudel päris levinud ja suure populaarsuse saavutanud. Viimane polnud algselt siiski mõeldud Pihkva reisiliinile vaid hoopis Mustvee-Narva suunalise reisiliikluse käivitamiseks. Samal aastal alanud Peipsi basseini madalveetsükkel aga tõmbas plaanile kriipsu peale, sest leiti, et nüüd pole võimalik Omuti kärestikest ohutut ülesõitu tagada. Alguses kasutati tiiburit Tartu-Mustvee-Rannapungerja liinil ning ekskursiooni- ning huvisõitudel. 1965. aasta septembris saadeti aga katse korras kolmel korral nädalas Tartu-Pihkva reisiliini sõitma. Kogemus osutus selliseks, et järve põhjaossa suunduv laevaliin kanti maha ja 1966. aastal hakkaski tiibur liikuma Tartu ja Pihkva vahel. 1968. aasta kevadeks oli aga sõiduvalmis teine „Raketa” ja nüüd sai reisiliin (kaupa enam ei veetud, ainult Piirissaarele posti) väljuda sõltuvalt hooajast viiel-kuuel päeval nädalas. Liinil oli alguses kuus vahepeatust, sõiduaeg oli umbes 4,5 tundi ja seisuaeg Pihkvas peaaegu 3 tundi. Aastate jooksul langesid osad peatused ära ja 1970. aastate lõpuks jäid alles Praaga, Piirissaar ja Samolva. Sõiduaeg seega lühenes, seisuaeg Pihkvas aga pikenes tunni võrra.

Vahemikus 1969-1975 kandsid mõlemad Tartu tiiburid lisanimesid vastavalt „Peipsi Jõnn” ja „Tuuslar”. Edaspidi olid nad lihtsalt „Raketa-1M” ja „Raketa-2M”.

1974-1976. aastatel sõitis üks laev tööpäeviti uut reisiliini Tartu-Värskas-Pihkva. 1979. aastal hakkas liikuma Tartust ka kolmas „Raketa” tüüpi laev nime all „Raketa-3M”.



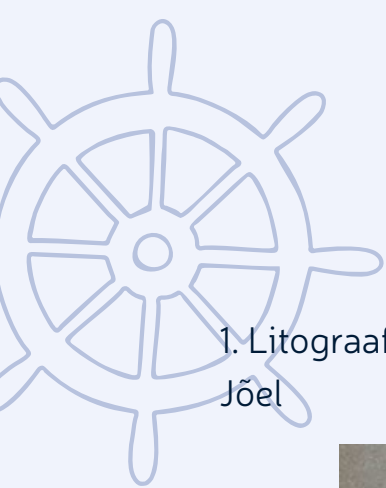
1989.aastal sai Tartu sadam uued tiiburlaevad „Polesje-36” (müüdi hiljem Venemale) ja „Polesje-37” (hilisem-”Polaris”), mis järgmisel, 1990. aastal käiku lasti. Viimased olid „Raketadest” väiksemad, veidi üle 21 meetri pikad laevad. Kiirus oli neil pisut suurem, kõrgemat lainetust aga talusid halvemini. Nemad jäidki Nõukogude aja viimaseks kaheks aastaks transiitliini sõitma. Sellelt kaotati lõplikult ära Samolva peatus, nii et Pihkvasse jõuti edaspidi vähem kui kolme tunniga.

Nõukogude ajal sõitisid alates 1958.aastast Pihkva ja Tartu vahel ka Pihkva sadama laevad. Reisilaevad „Aleksander Nevski” ja „Admiral Ušakov” olid nagu meie „Vanemuinegi” MO-tüüpi laevad, ainult veidi teistsuguse projekti järgi ehitatud. 1967.aasta suvel sai Pihkva aga oma esimese „Raketa” tüüpi laeva. Lõpuks kujunes välja transiitliin Pihkva-Samolva-Tartu.

Laevaliin pärast taasiseseisvumist (-)

Iseseisvumine tõi kaasa piiri sulgemise. 1992.aastal polnud aga uued reeglid veel selged ja Tartu sadam üritas juunikuus Tartu-Piirissaar-Pihkva liini taasavada. Esimene reis aga lõppes Vene piirivalve ähvardustega laev arestida, kui veel tulla üritatakse. Edaspidi prooviti riikidevahelise laevaliikluse lepingu abil sõidud üle Peipsi taastada. Kummaltki poolt toimus 2000. aastal üks katsereis, mõned aastad hiljem Pihkvast Tartusse üks tšarterreis, aga sellega asi piirdus.





Illustratsioonid

1. Litograafia peaks olema 1858.aastast. Pärit L.Höflingeri töökojast.
Jõel

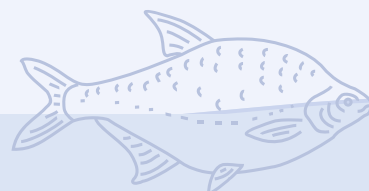


Jõel sõitev väga stiliseeritud kujul jäädvustunud rataslaev on kindlasti „Narowa”.

2. Foto umbes 1890.aastast.



Sadamas seisev „Alexander” oli ametlikult ka postiaurik, s.t temaga veeti Tartu ja Pihkva ning vajadusel ka teiste peatuste vahel postisaadetisi.



3. Foto vahemikust 1913-1915.



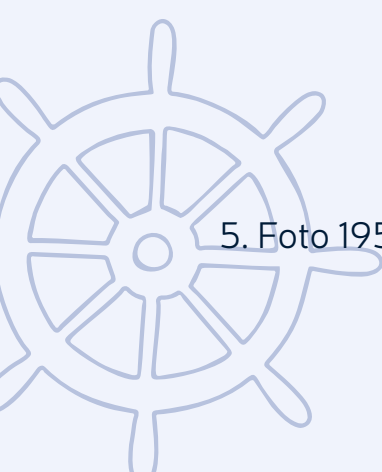
Uhke „Tsesarevitš Aleksei” sõitmas. Foto tegemise koht on tuvastamata, seega pole võimalik öelda, millist liini laev hetkel sõitmas on. Uus laev võitis koheselt reisijate südamed. Põhjuseks muidugi tolle aja mõistes reisijate jaoks suured mugavused, aga eeskätt konkurentsi tulemusel tublisti langenud piletihinnad.

4. Foto vahemikust 1914-1915.



„Imperator”. Ka siin pole sadam üheselt tuvastatav, kuid näib olevat Mustvee. Mõlemad suured konkurendid ei sõitnud mitte ainult Pihkva vahet vaid ka Emajõe suudmest põhja poole suunduvatel liinidel. Laevade omanikud püüdsid nende vahetat vastasseisu vältida ja laevu ühel ja samal päeval samas suunas kulgevatele liinidele ei saatnud.





5. Foto 1956.aastast.



„Joala” Samolvas, täpsemalt külast ligi kilomeetri kaugusel olevas reisi-laeva randumiskohas. Tüüpiline tolleaegne külasadama idüll, kus laevale on tulnud hobuvankritega vastu.

6. Foto dateerimata. Tegemise aeg peaks olema 1960.aastate I pool.



„Lermontov” jõudmas Samolva sadamasse. Pilt on küll nigela kvaliteediga, aga see eest on kindel, et laev sõidab sellel Pihkva reisiliini. „Lermontovil” olid erinevalt oma eelkäijatest ka magamiskajutid. Kui laev 1967. aastaks 56 magamiskohaga kruisilaevaks ümber ehitati, siis tehti ka aht-riisalongi asemele magamiskajutid ja küljele tekkis lisauks. Sellel fotol uut ust veel pole.

7. Foto 1975.aastast.



Võte on tehtud veidi enne kella 8-t hommikul. Mõlemad Tartu „Raketad” alustavad peagi reisi. Kaipoolne on esimesena Tartusse toodud tiibur. Eeldatavalt on mõlema sihtkoht Pihkva, sest sel aastal toimis tööpäeviti reeglina kaks eraldi reisiliini, nii Tartu-Praaga-Piirissaar-Samolva-Mtež-Pihkva kui ka Tartu-Värska-Pihkva.

8. Foto 1990.aastast.



„Polesje-36” lähenemas randumissillale. Võte tehtud enne kella 7-t hommikul, juba aasta enne seda toodi Pihkva liinilaeva väljumisaeg tunni jagu varasemaks. Pildile on mahtunud ka jõetrammid „Kreutzwald” (nüüdne „Pegasus”) jõepoolsena ning „Koidula”.



9. Dateerimata foto. Võiks pakkuda, et tehtud 1970.aastatel.



Pildil olev „Aleksander Nevski” ei sõida siin küll enam ammu Pihkva-Tartu reisiliini vaid Pihkva järve siseliinil, kuid tema ja teise pihkvalaste sõsarlaeva välimusest annab see hea ettekujutuse. Erinevalt „Vanemuisest” oli neil ahtritekk lahtine, vaid varikatusega kaetud.

10. Foto ilmselt 1981.aasta varasügisest.



Nõukogude ajal väga tuttavaks saanud vaade, Pihkva tiiburid (sageli oli seal korraga neid seismas kolm) randumissilla ääres. Antud võte on tehtud veidi enne kella 14, sõitjad on koos poekottidega pardale astumas. Jõepoolne „Raketa-143M” sõitiski Samolva kaudu kulgevat transiitliini, pontooni ääres olev „Raketa-144” enamasti otse Pihkvast Tartusse tulevat ekskursiooniliini (st. tuli eelnevalt osta edasi-tagasi pilet). Pildil näha veel sel ajal hotell-laevana rakendatud „Lermontov” ja kruisilaevana ametis olev „Vanemuine”. Veel kaugemal on seismas mõlemad Tartu jõetrammid.

6

Peipsi laevastiku divisjon Vabadussõjas

Eellugu

Esimene Peipsi laevastik loodi juba I maailmasõja ajal Peterburi kaitsmiseks. Laveastiku ülemaks määrati 9. septembril 1915 kontradmiral Nikolai Kolomeitsev ja laevastik mobiliseeriti Peipsi järvel ja Emajõel tegutsenud tsiviillaevadest, mis ei sobinud sõjalaevadeks. Laevastiku kuulusid kauba-reisilaevad Jurjev, millest sai ka ühtlasi juhtlaev, Imperator, Olga, Delfin ja Tsesarevitš Aleksei. Laevad ehitati 1915. a talve jooksul ümber suurtükilaevadeks need olid osaliselt soomustatud ja relvastatud peamiselt 47–75 mm suurtükkidega ja kuulipildujatega. Neile lisaks määrati koosseisu abilaevadena Koiot, Motõljok, Inspektorski, Jermak ja Sofia. Laevastiku baas koos kogu taristuga rajati Pepsi järve idakaldale Raskopelis. Peale veebruarirevolutsiooni nimetati suurtükilaevad Tsesarevitš Aleksei ja Imperator ümber Narodnikuks ja Presidendiks. Saksa okupatsiooni alguses langes Pihkvas remondis olnud Jurjev sõjasaagiks ja nimetati ümber Graf Kirchbachiks. Ülejäänud laevastik jäi veel Nõukogude Venemaa käsutusse. 28. oktoobril 1918. põgenesid President, Narodnik ja Delfin tollaegse flotilliülema Dmitri Nelidovi juhtimisel (endine II järgu kapten) Pihkvasse, et liituda Vene valgete Põhjakorpusega. Peale Saksa vägede lahkumist Pihkvast ja Punaarmee pealetungi algust liikusid laevad Pihkvast Tartusse.

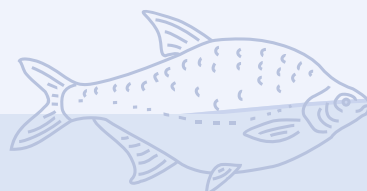




Vabadussõda

Detsembris 1918 andisid Eestist lahkuvad Saksa väed üle Tartu linnavalitusele, kes pidi hoolitsema laevade korrashoiu eest. Graf Kirchbachi müüsid sakslased aga eraisikule. Vabadussõja alguses oli Eesti mereväe ülesanne Tallinna linna kaitsmine. Peipsi järv ja Emajõgi olid jäätunud ja laevu ei saanud kasutada, kuid laevastiku säilitamisest huvitatud Eesti sõjaväe ülemjuhatus, et neid kasutada peale navigatsioonihooaja algust Emajõel ja Peipsi järvel 5. detsembril 1918 saadeti Mereväest Tartusse laevade tehnilist seisukorda kontrollima vanemleitnant Aleksander Jekimov, insenermehaanik nooremleitnant Alfred Valge ja nooremleitnant Aleksander Warma. Ülevaatuse tulemina selgus, et laevad seisavad jääs ilma auruta, meeskonnad puuduvad, suurtükkidel ukud on ära võetud ja laevu valvavad kohalikud kaitseliitlased, lisaks koostati laevade parandustööde nimekirjad, mis esitati mereväele. Kaubandus- ja Tööstusministeerium kohustas 11. detsembril 1918 Tartu Linnavalitsust hoolitsema talvekorterisse paigutatud laevastiku korrashoiu eest. Punaarmee vallutas Tartu 22. detsembril 1918 aga laevad jäid talvekorterisse edasi ja okupatsiooni ajal eemaldati laevadelt mitmeid mehhanisme

Peale Tartu vabastamist Eesti vägede poolt 14. jaanuaril 1919, läksid laevad taas Eesti kontorolli alla ja Merejõude ülemjuhataja käskkirjaga 27. jaanuaril 1919 loodi Peipsi laevastiku divisjon nooremleitnant Aleksander Vunki juhtimisel, laevastiku kuulusid: Vanemuine, (end President) ülemaks leitnant Vunk, Taara (end Narodnik), ülemaks leitnant Ferdinand Vihmann ja Uku (end Delfin), ülemaks lipnik Oskar Kvell. Koheselt alustati ka laevade kordaseadmisega mis viidi lõpuni aprilliks 1919. 1. märtsil 1919 liideti laevastiku koosseisuga Tartu kaupmehele Brockiga kuulunud Graf Kirchbach mis nimetati ümber Tartuks nime all. Suurtükilaev Tartu oli ainukene alus, mis oli rüüstamata jäänud ja täiesti sõidukõlblik. 2. märts-



sil määrati laeva komandöriks mereväe nooremleitnant Jaan Usin. Laiks Tartule liideti märtsikuu jooksul laevastikuga vedurlaev Ilmarine ja mootorpaadid Koit, Hommik, Hämarik, Eha, Kiir, Lotte ja S. A. II.

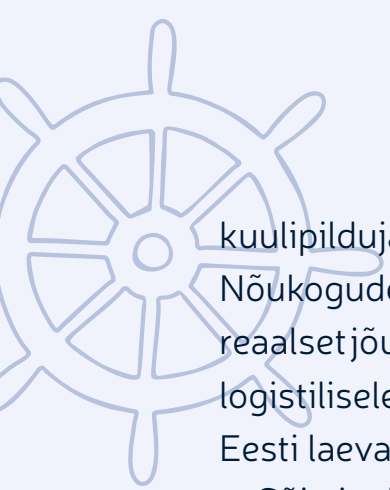
Aprilliks olid laevad sõidukorda tehtud ja relvastatud vastavalt: suurtükilaevadel Vanemuine (2 × 75 mm suurtükki ja 1 kuulipilduja), Taara (3 × 75 mm suurtükki ja 1 kuulipilduja), Tartu (2 × 40 mm suurtükki ja 2 kuulipildujat) ja Uku (1 × 76 mm suurtükk ja 1 kuulipilduja) Meeskondades oli kokku 13 ohvitseri ja 111 mereväelast. Divisjon allus merejõudude juhatajale, kuid operatiivtegevust juhiti Tartus paiknenud 2. diviisist. Vabadussõja ajal olid divisjoni ülemateks mereväe nooremleitnant Aleksander Vunk (29.01.-18.06.1919), mereväeleitnant Ferdinand Vihmann (18.06.-10.09.1919) kes ühtlasi oli ka staabiülem ja mereväeleitnant August Maaniidi (10.09.1919-1.07.1920).

Laevastiku tegevus Vabadussõja ajal.

Laevastiku kõige aktiivsem tegevusperiood jäi kevadesse ja suve algusesse 1919. Aprillis-mais 1919 toetati suurtükitulega Eesti ja vene valgete Põhjakorpuse üksuste tegevust Peipsi järve idakaldal Oudova linna ja Raskopeli vallutamisel, Eesti 2. diviisi ja Soomusrongide divisjoni tegevust Pihkva järvel ja Velikaja jõe suudmes, mis tipnes Pihkva vallutamisega 25. mail 1919. Lisaks suurtükitule toetusele korraldas laevastik dessante ja luureretki vastase tagalasse. Navigatsiooni hooaja algusest sai laevastiku operatsioonibaasiks Praaga sadam, Tartu jäi tagalabaasiks.

Peamiseks vastaseks oli Peipsi järvel Nõukogude Venemaa Peipsi sõjalaevade flotill, mille koosseisu kuulusid 1919. a aprillis suurtükilaevad Olga (2 × 75 mm suurtükki) ja Sofia (1 kuulipilduja, laevale kavatseti paigaldada 2 × 102 mm suurtükki) ning auru-vedurlaev Jermak (1





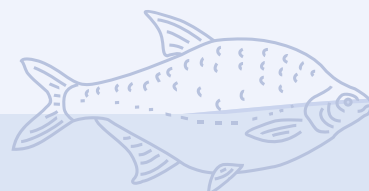
kuulipilduja), mootorlaev Motõljok (1 kuulipilduja) ning 7 mootorpaati. Nõukogude Venemaa Peipsi flotillil ei olnud Eesti laevastiku hävitamiseks reaalset jõudu, seisnes nende peamine tegevus Punaarmee kaldaväeosade logistilisele toetamisele ja suurtükitulega abistamisele. Ainukene plaan Eesti laevade vastu oli praamide uputamine Emajõe suudmesse.

Sõja jooksul mõlemad laevastikud omavahel „järvelahinguid“ ei pidanud. Sõja jooksul Punaarmee flotil kas andis end vabatahtlikult sõjavan- gi või saadi laevad kätte sadamatest. Nii sai Olgast Ahti ja ja Jermakist Pikker. Küll aga Raskopeli sadama vallutamisega 20. mail saadi rohkelt sõjasaaki, sealhulgas laskemoona ja suur kogus küttepuid.

Peale Pihkva vallutamist 25. mail 1919 lõppes sisuliselt laevade lahingutegevus järvedel. Peipsi laevastiku ülesandeks sai sõjasaagiks võetud varustust Tartusse toimetamine Suvel osalesid divisjoni sõjalaevad lahingutegevuses ainult kahel korral. 5. juunil sõitsid Ahti ja Uku mööda Velikaja jõge Pihkvast lõuna poole vaenlase asukohti tulistama, toetades seeläbi kaitsel olnud maavägesid. 18. juulil toetas Ahti suurtükitulega maaväeüksusi Ogurtsovo küla läheduses. Suvise navigatsioonihoo- aja jooksul suurtükilaevad patrullisid Peipsil järvel, transportisid Tartu - Pihkva vahel relvastust ja varustust ning tegeles salakaubavedajate püüdmisega. Ühtlasi korraldas divisjoni staap reisi- ja kaubalaevade liik- lust Tartu-Raskopeli-Pihkva marsruutidel. Punaarmee peipsi flotili iju- valused jagati Eesti ja vene valgete Põhjakorpuse vahel

Peale Eesti vägede ja Loodearmee taandumist Pihkvast, 25. augustil 1919 evakueeris laevastik Pihkvast põgenevaid inimesi ja Eesti ja Läti konsulaadi ning Taani Punase Risti esindajad. Lisaks juhiti Vanemuise pealt Eesti vägede tegevust.

Aktiivsem periood Peipsi laevastikule algab septembris 1919, kus toe- tatakse peamiselt suurtükitulega vene valgete Loodearmee sügispea- letungi Petrogradi suunas, Eesti vägede kaitsepositsioone Velikaja jõe



suudme alal ja Lämmjärve vahel ning Pihkva järve läänekaldal. Lisaks suurtükituletoetusele maandatakse dessante ja luuresalku vastase tagalasse. Novembris lõppes navigatsioonihooaeg ja laevad tulid tagasi Tartusse. Vabadussõja lõpukuudel suurenes divisjoni laevade arvukus Loo-dearmee likvideerimisega, divisjoniga liideti laevad Sofia, Koiot, Jelizarov, Motõljok ja Inspektorski Nr 30.

Peale Vabadussõda viid divisjoni koosseisust Piirivalve Valitsusse aurulaevad Karl Gustav, Omedo ja Vambola, mootorlaev Erilane (end Motõljok), soomuskaatrid Kõu ja Maru, mootorpaadid Eha, Helk, Hommik, Hämarik, Kiir ja Koit. Mereväe Sidele aurulaev Pobeda Laevasõidu Ametile aurulaevad Sofia ja Jelizarov, Sadamate Valitsusele aurulaevad Kurs (end Koiot) ja Linda (end Inspektorski Nr 30). 1920. a märtsis demonteeriti Taaralt ja Vanemuiselt suurtükid ning alused määrati Kaubandus- ja Tööstusministeeriumi Mereasjanduse Peavalitsuse koosseisu ühes Sofia ja Elisaroviga. Järgmistel kuudel viidi Mereasjanduse Peavalitsusse Ilmarine, Talabsk, Kurs, Linda ja süvendaja Peipus.

Rahuajal jäid Peipsi laevastiku divisjoni koosseisus suurtükilaevad Ahti, Tartu ja Uku, vedurlaev Pikker ning kolm mootorpaati, hiljem anti soomuskaatrid Kõu ja Maru tagasi divisjoni koosseisu. 1. juulil 1920 määrati divisjoni ülemaks Jaan Usin, kes jäi sellel ametikohale 23. augustini 1940.





7

Siseveelaevandus Eesti iseseisvumisest läbi okupatsiooniaja tänapäevani.

Esimene iseseisvusperiood 1920-1939

Vabadussõja jaoks loodud Kaitsejõudude Peipsi Laevastiku Divisjon tegutses Peipsil ka rahuajal, laevastikku kuulusid lipulaev „Torm“, suurtükipaadid „Ahti“, „Vanemuine“, „Tartu“, „Taara“ ja „Uku“, mootorpaadid „Kõpu“ ja „Kotkas“.

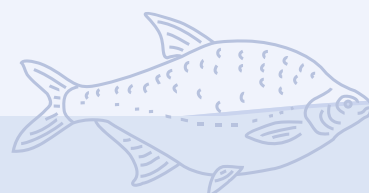
Pärast Tartu rahulepingu sõlmimist kehtestati Peipsil riigipiir, mille valvamisega tegeles seesama piirivalvefunktsioone täitev Peipsi Laevastiku Divisjon. Piirivalve valitsusele kuulus vahilaev „Erilane“.

Tartu rahuga laienesid Eesti laevatatavad siseveeteed Ingerimaal asuva Rossona jõe ja Vaiksejärve näol.

Sisevete liinilaevandus oli küllaltki tihe. Tartust väljusid pea üle päeva aurikud Vasknarva, Värskasse, Oiule, Laashoonele, Suisleppa, Läänistesse ja Paala jõe. Linnalähiliinil Tartu-Haaslava-Kabina-Kaagvere sõitis laev mitu korda päevas.

Narva jõel sõitsid liinilaevad nii Narva jõe ülemjooksul Kulgu ja Vasknarva vahel, kui alamjooksul Narva-Jõesuu ja Narva vahel. Viimasel marsruudil mitu korda päevas. Laevaliinid viisid Narva-Jõesuust ka Rossona jõe äärsetesse küladesse.

Narvas tegeles kauba- ja reisijateveoga Narva jõel ja Peipsil AS Peipsi. Tartus teenindasid liine Tartu Aurulaeva Selts, AS Kütteveo, Laevanduse AS Peipsi, Maanidi&Co. Osade liinide haldamisega tegeles ka Tartu linnaosavalitsus.



Suurem osa kaupu veeti endiselt lotjadega, mis olid pooliku pähklikoore kujulised poollameda põhja, terava vööri ja ahtri, 1-2 masti ja raapurjega alused. Lodja keskmised mõõtmed olid 18 m pikkust ja 10 m laiust, laadruumi kõrgus 1,8 m ning mahutavus 80-100 registertonni. Mereleksikoni andmetel seilas 1929. aastal Peipsil ja Emajõel 72 lotja, 1941. aastal 112.

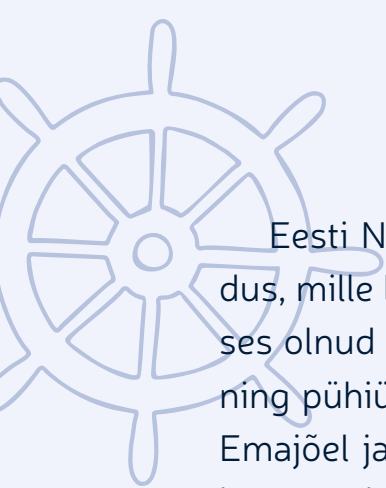
Teine Maailmasõda ja Eesti NSV 1939 – 1991

Pärast Eesti okupeerimist 1940. aastal formeeriti Peipsi Sõjalaevastiku Divisjon - kokku 10 aurikut - ümber Peipsi flotilliks. Leningradi Dzeržinski merekooli kursantidega mehitatud ja ristlejalt „Aurora“ demonteeritud õhutõrjesuurtükkidega varustatud flotill pidas sakslaste pealetungi ajal patrullteenistust ja püüdis oma tulega häirida sakslaste liikumist piki Peipsi idarannikut. 16. juulil 1941 osales flotill Oudova linna kaitselahingus, kindlustades Punaarmee väljapääsu piiramisrõngast ning haavatute evakueerimist. 22. juulil 1941 Mustvee reidil toimunud sakslaste lennurünnakus hukkus enamik flotilli juhtkonnast ja meeskondadest. Taganemisel uputati enamus flotilli laevu Peipsi põhja- ja looderanniku lähistel. Saksa ajal tõsteti uputatud laevad üles ja võeti kasutusele. 1944.-43 aasta talvel hakkasid sakslased moodustama Peipsi sõjalaevastikku. Sakslased töid Peipsile kaks 35 m pikkust meresuurtükiväe praami MAL-13 ja MAL-14. Praamid toodi 1944. a maikuus Amsterdamist rongiga Tartusse ja monteeriti siin kokku. Suure laeva kokkupanek käis käbedalt - kuu pärast telesaatemist olid laevad teenistusvalmis. Suve lõpuks lasti mõlemad põhja.

1944. aastal moodustati Peipsile NSV Liidu relvajõudude 25. üksik soomuskaatriite brigaad.

Teine maailmasõda mõjus hävitavalt ka sisevete kaubalaevastikule. Pärast sõda oli Emajõel ja Peipsil 114 lodjast alles 4 lotja. Tartu sadama laevastikus töötas viimane lodi 1953. aastani.





Eesti NSV ajal asutati riikliku veondusettevõtteks Peipsi Jõelaevandus, mille laevastik moodustati varem eraisikute ja aktsiaseltside valduses olnud laevadest. Ettevõtte põhibaasiks sai 80 alusega Tartu sadam ning pühiülesandeks reisi- ja kaubavedu Peipsi, Pihkva ja Lämmijärvel, Emajões ja selle lisajõgedel, Võrtsjärvel ja Narva jõel. Tähtsaimad kaubaveosed olid Tartusse ja Pihkvasse veetavad palgiparved, tarbepuit ja küttepuid. Reisilaevad liiklesid samadel liinidel, kus enne sõda, kuid tunduvalt harvemini. Reisiliinide kogupikkus oli 798 km.

Peipsi laevandusele allusid ka Kulgu sadam Narvas (6 reisilaeva) ja Pihkva sadam (10 alust). Hiljem Pihkva sadam eraldati, aga juurde liideti Pärnu jõesadam.

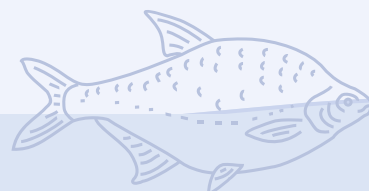
Peipsi laevastikku täiendati põhiliselt Tartu Laevaremonditöökodades ehitatud alustega, väiksemaid aluseid toodi ka Narva kaudu, kus neid lohistati joast ja paisust mööda saamiseks ca 10 km läbi Narva linna.

Osa Peipsi laevastiku aluseid kuulus ka Peipsi flotilli ja osales eelkirjelatud lahingutegevuses.

Peipsi Jõelaevanduse baasil asutati 1960. aastal Tartu Jõesadam, mis samuti korraldas kaupade ja inimeste vedu sisevetel. 1988. aastal kuulus sadamale 7 reisi-, 4 vedur- ja 6 kaubalaeva., 3 liikurlaeva e märgipanijat, ujukraana, 3 süvendajat jm.

1941. aastal 185 000 tonnini ulatunud kaubavedu kahanes pärast sõda 63 000 tonnini aastas. Aastaks 1987 kasvas kaubavedude hulk 242 tonnini aastas. Seevastu reisijate arv, mis 1941. aastal oli 663 000 reisijat aastas, kasvas sõjajärgselt 87 000 reisijalt vaid 103 000 reisijani aastal 1987.

Võrtsjärve äärde rajati limnoloogiajaam, mille valdusesse kuulub siiani järveuurimislav „Limnoloog“ (?) Teine limnoloogiajaamale kuulunud uurimislav „Ökoloog“ ootab uut elu Võrtsjärvel ning Tartu Ülikoolile kuulunud kunagine uurimislav „Prometheus“ Kvissentalis kaldavõsas.



Ainus veesõiduk, mis Eesti sisevetel esimeset iseseisvusperioodist tänaseni säilinud, on süvendaja Peipsil (pikkus 22 m, laius 8 m). Rohkem kui 100 aasta kestel on alust korduvalt ümber ehitatud. Nõukogude ajal oli see kiirlaevade tankla ja uuel iseseisvusperioodil ehitati laev ümber ujuvaks piiripunktiks, mis küll kasutust ei leidnud. 2014. a omandas laeva Emajõe Lodjaselts, teostas renoveerimistööd ning paigutas Tartu kesklinna ujuvaks sündmuskeskuseks. Päril algusajast on säilinud needitud vööriosa ja 20 trümmisektsiooni koos veekindlate, needitud vaheseintega.

Nõukogude perioodist tänaseni on säilinud mootorlaev Pegasus (endine Fr. R. Kreutzwald), mootorlaev Vanemuine ning liivapraam Koit.

Pegasus on jõelaev, mis valmis Moskva laevatehases 1958. a ning jõudis aasta hiljem Narva, kust ta lohistati 10 km läbi linna paisust mlööda ja sõitis Kulgu sadamast omal jõul edasi Tartusse. Laeva pikkus on 27 m, laius 4,8 m ja reisijakohti on 74. Täna kuulub Pegasus hotell Dorpatile.

Järvelaev "Vanemuine" on ehitatud Moskva laevatehases 1963. a, läbis sama tee mis Pegasus ja jõudis aasta hiljem Tartusse (pikkus 30 m, laius 5,5 m, 100 reisijakohta). Vanemuine on viimane suurtest järvesõiduks mõeldud reisilaevadest, mis Nõukogude Liidu laevatehastest Peipsile toodi.

Emajõe Lodjaselts on laeva kere praeguseks konserveerinud ja lähiaastatel on kavas Vanemuine reisilaevana lõpuni ehitada.

Teist ilmasõda ja nõukogude aega ühendab endas Lodjaseltsile kuuluv sisevete ainus kaubalaev - liivapraam Koit (pikkus 35 m, laius 7,5 m, kandevõime 200 t). Koit on kohalik toodang. See ehitati koos 6 sõsarlaevaga 1973. a. praeguse Tartu avaturu taga asunud laevaremonditehases.

Koit on üsnagi täpne koopia II Maailmasõja käigus Peipsile toodud sakslaste meresuurtükiväe praamidest. Lodjaselts renoveeris Koitu 2021. a ja kohe sama aasta sügisel alustas Koit liivaveoga Peipsi laevateede süvendamisel, aidates sellega kaasa nii Peipsi laevateede heakorrale kui uute ajalooliste laevade ehitamisele Lodjakojas.





Iseseisev Eesti alates 1991

Eestil tekkis taas kinnine idapiir ja vene sadamad suleti Eesti laevadele. 1994. aastal anti Tartu Jõesadama teenistuslaevad üle Veeteede Ametile ja sadam erastati.

Nii kauba- kui reisilaevandus taandarenesid. Enamus veneaegseid reisi ja kaubalaevu on lõigatud vanarauaks, kiirlaevad müüdi Soome. Uue- ma laevastikuga on varustatud Transpordiametit ja piirivalvet. Ka Tartu Ülikool kalateadlastel on moodne uurimislav Emily.

Vahepealne jõelaevanduse mõõnaperiood on möödumas ja aina rohkem tekib sisevetele paate, laevu, sadamaid ja tanklaid.

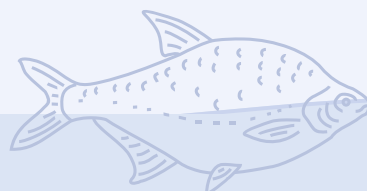
Reisilav Pegasus on ainus nõukogude aegsetest reisilavadeist, mis ka hiljem erinevate omanike käe all katkematult oma liinile on jäänud, olles vahepeal ainuke reisilav Tartus.

Siseveelaevandus hakkas aga uuesti tuult tiibadesse saama kui 2006. a valmis emajõe-peipsi lodi Jõmmu, mis on kujunes kiiresti üheks Tartu sümboliks Tartu Ülikooli peahoone ja Toomemäe kõrval. Kui Tartu lasteialastel palutakse joonistada Tartut siis paljud neist joonistavad Jõmmu.

Jõmmu on vedanud kesmiselt 10 000 reisijat aastas, tänaseks seega juba üle 200 000 reisija. Jõmmule lisandus 2024. a kolm korda suurem kahemastiline lodi Suur Sume, mis võtab pardale kuni 120 reisijat, olles sellega suurim reisilav Eesti sisevetel.

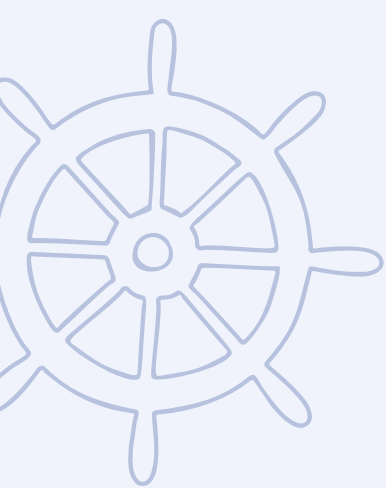
Viimase 10 aasta jooksul on Emajõe ja Peipsi laevastikku lisandunud ka mitmeid veidi väiksemaid enamasti Soomest toodud, rohkem ja vähem ajaloolisi reisilavu nagu Arabella, Signild, Alfa, Maara, Hilara, Vidiit Estonia jt.

Peipsi piirkonnas toimib riigi toel regulaarne praamiliiklus Laaksaare-Piirissaare liinil. Kuni 2008. aastani teenindas seda liini inimeste ja autode veoks selleks ümber kohandatud liivapraam Koit. Alates 2009. aastast



aga sõidab sel liinil Eestis projekteeritud ja ehitatud parvlaev Koidula, mis toodi tükkidena Tartusse ja keevitati siin kokku, kuivõrd suuri laevu ühes tükis Peipsile tuua ei ole lihtsalt võimalik.





8

Koiva lood

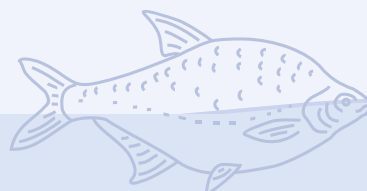
Koiva parvemeeste lugu

Koiva (läti keeles Gauja) jõgi on sajandeid olnud tähtis veetee, mis ühendab Põhja-Lätit ja Lõuna-Eestit Liivi lahe ning seeläbi Läänemerega. Mööda jõge on veetud inimesi, sõjamehi, sõidukeid, toorainet ja mitmesuguseid tööstuskaupu. Ükski neist tegevustest pole aga jätnud jõeäärsete kogukondade ellu ega kultuurimällu sedavõrd sügavat jälge nagu parvetamine, eriti palgiparvetus, millega tegeleti korrapäraselt 1960. aastateni.

Kirjalikes allikates on teateid parvede kasutamisest juba 16. sajandil. Nendega veeti mööda jõge nii kaupu, kariloomi, hobuvankreid kui ka inimesi. Teistsuguseid parvesid kasutati jõeületuskohtades parvlaevadena. Need olid osa ajaloolisest postiteest, mis ühendas Riiat ja teisi olulisi keskusi Eestis asuvate linnade, sealhulgas Pärnu ja Tartuga. On teada, et sellised jõeületuskohad asusid näiteks Ilķenes, tänapäeva Ādaži piirkonnas, ja Siguldas. Kõige sügavama jälje on kohalikku kultuurimällu jätnud siiski palgiparvetus.

Teekond sai alguse jõeäärsetest metsadest Põhja-Vidzemes, kus palgid seoti kokku parvedeks. Seejärel juhtis *korņiks* ehk parvejuht need mööda jõge Carnikavani tänapäeva Ādaži piirkonnas. Seal laaditi palgid laevadele ning toimetati Liivi lahe kaudu Riiga ja sealt edasi mööda Daugavat sisemaa suunas.

Nii kestis see kuni 1903. aastani, mil avati tolle aja kohta uudne Koiva-Baltezersi kanal. Sestsaadik jõudis puit Riiga just selle kanali, Mazais



Baltezersi järve, Bukulti kanali, Jugla ja Ķīšezersi järve kaudu, kust see toimetati Milgrāvisē kanali kaudu edasi Daugavasse.

Parved olid 8,5 meetrit laiad ja kuni 95 meetrit pikad. Parvemeestelt nõudis see suurt osavust ja väledust, et vältida lõmka'sid ehk kokkupõrkeid ning juhtida parved mööda arvukatest saartest, liivamadalikest ja järsakutest. Teekonnal tuli rinda pista ka järskude jõekäänakute, kärestike ja kruusaste madalikega. Seetõttu oli parvemeestel enne teeasumist kombeks jätta suurematele kividele ohvrianniks mõni oksake või puukooretükk, et tagada teekonnale õnnistus.

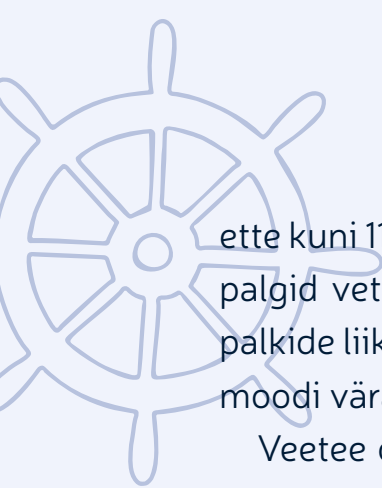
Parvemehe amet oli hästi tasustatud, mistõttu paljud kohalikud mehed püüdsid saada parvele tööle kasvõi üheks kuuks. Raskete töötingimuste tõttu nimetati sellist teenistust siiski vahel „vererahaks“. Paraku polnud haruldane seegi, et raskelt teenitud raha kulus kõrtsis.

Palgiparvetuse kuldaajaks peetakse ajavahemikku 19. sajandi lõpust 1940. aastateni. Pärast Teist maailmasõda kasutati palkidest kokku seotud parvi veel üksnes vähesel määral. 1950. aastatel juhiti sel viisil jõge mööda veel vaid kiiresti uppuvaid saare- ja kasepalke – hajaliparvetus oli muutunud majanduslikult palju otstarbekamaks. Raudtee- ja maanteevõrgu arenedes kahanes palgiparvetuse osatähtsus veelgi, sest raudtee- ja maanteetransporti sai kasutada aasta läbi, samas kui parvetamine oli hooajaline tegevus. Puud langetati talvel, aga parvetati kevaditi, mistõttu ei suudetud tagada aasta läbi ühtlast puiduga varustatust. Nii hääbus palgiparvetus Koiva jõel 1960. aastate lõpuks pea täielikult.

Palgiparvetuse kõrgajal transporditi igal aastal mööda jõge allavoolu umbes 100 000–150 000 kuupmeetrit puitu. Enamasti olid need 4,5 või 6,5 meetri pikkused männi- ja kuusepalgid; olulise osa veetavast puidust moodustas ka kaevanduste toestamiseks ja paberimassi valmistamiseks mõeldud puit.

Koiva jõe kallastel asus toona arvukalt laoplatse, kuhu veeti talviti palke. Neist suurim, Garā Gaujmala, valmistas hooaja jooksul parvetamiseks





ette kuni 11 000 kuupmeetrit puitu. Niipea kui jää oli jõelt läinud, veeretati palgid vette; hiljem lükati need sinna traktoritega. Allavoolu reguleeriti palkide liikumist tõkkesüsteemide (*šķērsragatas*) abil, mis toimisinid oma-moodi väravatena.

Veetee oli jagatud mitmeks piirkonnaks; neist igaühes paiknesid parvemeeste brigaadidega mehitatud valvepostid. Parvemehed pidid jälgima, et palgid liiguksid pidevalt allavoolu ega tekiks ummikuid (*zalomi*). Ummikud ja kõikuv veetase olidki peamised väljakutsed, millega parvekonksuga varustatud „Koiva mehed“ alatasa silmitsi seisisid.

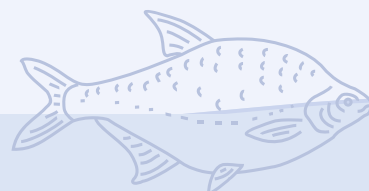
Hajaliparvetuse korral liikus iga palgipartii järel nn sabaparf, millele rajatud onnides töölised elasid. Meeste ülesanne oli hoolitseda partiist maha jäänud palkide edasiliikumise eest, vabastada jõekaldad ja liivamadalikud sinna eksinud palkidest ning korjata ära ka kiiresti uppuvad palgid ehk *topeļņiki*'d. Jõgi tuli järgmise partii jaoks vabaks teha.

Mazais Baltezersi järve jõudes piirati palgid spetsiaalsetesse „veeaedikesse“, kus need sorteeriti ja kokku seoti. Seejärel toimetati puit laevaga üle Lielais Baltezersi järve Riia tehastesse ja paberivabrikutesse.

Parvemeestel olid Daugava ametivendadelt üle võetud ametinimetused ja sõnavara. *Korņiks* oli parvejuht ning tema korralduse eiramine tähendas viivitamatut meeskonnast väljaheitmist, sest asendajaid juba leidis. Parvejuhi „parem käsi“ malacis käsitses parve eesosas asunud pikka tüüriaeru. Teine aer paiknes parve tagaosas ehk sabas ning oli kinnitatud *kumbrs*'i ehk peamise kandepalgi külge.

Parv ise koosnes *plene*'dest – palkidest moodustatud 7–11 meetri laiustest parveosadest, mille servapalgid olid tugevdatud ristpalkidega. Tavaliselt töötas parve kummaski otsas kaks inimest. Sabas asuv *korņiks* jagas korraldusi parve eesotsas töotavale *malacis*'ele.

Ühe parve moodustas tavaliselt 14–16, harvemini 20 või rohkem *plene*'t. Palgid seoti kokku peenest põimitud metalltraadist valmistatud *zeile*'ga. Parvemehed kuumutasid *zeile*'t enne kasutamist lõkkel, et muuta



see painduvamaks. Kuni 1920. aastateni kasutati parvede sidumiseksendiselt ka pajuvitsu või kaseoksi.

Esimese sammuna kinnitati parveosa kalda külge. Selleks kasutati jämedat tõrvatud köit – *kanāts*’it ehk *urpe*’t. Seejärel ühendati plene’d omavahel. Sidumise alusena kasutati *begāni*’sid – peenikesi kuuselatte, mille külge oli jäetud juureosi. Seejärel seoti palgid põiktalade (*šķēršļi*) abil kokku nii, et ühe palgi jäme ots asus teise palgi peenikese otsa kõrval.

Parvesid „punuti“, nagu seda tegevust nimetati, selleks ette nähtud platsidel ehk „aedades“. Üks selline asus Jaunpiebalga kõrtsi lähedal tänapäeva Cēsise piirkonnas. Nii said parved varakevadel parvetamiseks valmis.

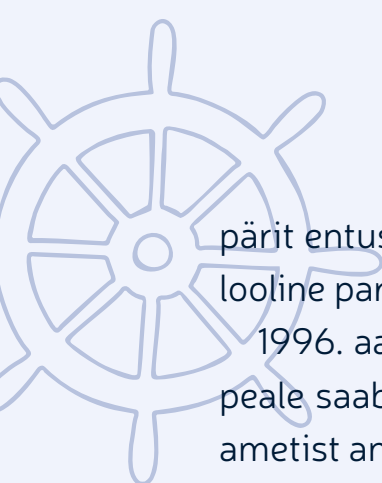
Parvemeeste elu ei tähendanud üksnes rasket tööd – see pakkus ka vabadus- ja seiklustunnet. Nõukogude ajal oli parvemehe amet kättesaadav ka neile, kelle tausta peeti muidu ebasoovitavaks: Siberist naasnud küüditatutele, poliitiliselt tagakiusatutele ja vabameelsetele inimestele.

Pärast rasket tööpäeva kogunesid parvemehed kaldale lõket tegema ning laulsid kõikvõimalikke laule, hoidumata ka vägisõnadest. Mazais Baltezersi järve sorteerimisala lähedal asuv Alderi küla tänapäeva Ādaži piirkonnas kujunes suisa omaette parvemeeste „vabariigiks“. Seal peeti igal suvel pidu, kus astus üles parvemeeste ansambel ning korraldati mitmesuguseid võistlusi: akrobaatilist sõitu ühel palgil, köievedu ja pal-kide tahumist. Küla meelsusest annab tunnistust seegi, et korralike jaanipidude pidamist jätkati seal isegi 1950. ja 1960. aastate keeluajal.

Mehed elasid sabaparvel väikestes onnides ja keetsid lõkkel parvemehe suppi. Retsept? Kalastamiseks jäi vähe aega ja seetõttu läks ühisesse potti soolaliha, köögivilju, teravilja, suitsutatud tooteid ja kõike muud, mida lähedal asuvatest taludest saada õnnestus.

Palgiparvetuse hääbudes jäid sellega seotud traditsioonid ja kultuuriline mõju mõneks ajaks vaid asjaosaliste endi mälestustesse. 1990. aastate keskel hakkas Valmiera piirkonnas Koiva ääres asuvast Strenči linnast





pärit entusiast Mārtiņš Gaigals endisi parvemehi kokku kutsuma, et ajalooline parvede ehitamise ja juhtimise tava uuesti ellu äratada.

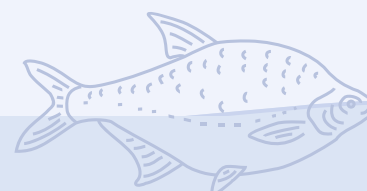
1996. aastal toimus esimene Gauja parvemeeste festival. Sellest ajast peale saab Strenčist iga aasta mais Lāti parvetamispealinn. Ajaloolisest ametist annavad Strenčis tunnistust ka mitmed kohalikud mälestusmärgid ja skulptuurid. Traditsioon pole mitte üksnes uuesti ellu äratatud, vaid saanud ka ametliku tunnustuse ja kaitse: 2018. aastal kanti Koiva jõe parvetamistraditsioon Lāti kultuurikaanonisse. 2022. aasta detsembris lisati Austria, Tšehhi, Saksamaa, Lāti, Poola ja Hispaania palgiparvetuse traditsioon UNESCO inimkonna vaimse kultuuripärandi esindusnimekirja.

2021. aastal avas kogenud parvemees Māris Ansis Mitrevics Siguldas sellele ametile pühendatud näituse „Koiva parvemehe lugu“ (*Gaujas plostinieka stāsts*). Näitus annab ülevaate palgiparvetuse ajaloo Koiva jõel. Samas saab näha ka rekonstrueeritud sabaparde onni koos sisustusega ning proovida parve punumist ja muid parvemehele vajalikke oskusi. 2024. aastal avaldas Mitrevics ka raamatu „Minu parvemehelugu“, mis räägib tema elust parvemehehena.

2022. aastal aitas aga parvetajate kogukond, kuhu kuulub erineva tausta, soo ja vanusega inimesi, kaasa palgiparvetusest rääkiva dokumentaalfilmi „Parv peab minema oma teed“ (*Plostam jāiet plostā ceļš*) valmimisele. Tänapäeval kannab Koiva jõe palgiparvetusega seotud iidset seikluse- ja vabadusevaimu edasi juba noorem põlvkond, kellel on oluline roll selle Koiva jõe ajaloo osa säilitamisel.

Koiva paadimehed: ühepuupaatidest kaasaegsete metallist paatideni

Jääaja lõpust saadik on Koiva jõgi olnud ajalooliselt tähtis veetee, mida mööda liikusid inimesed, kaubad ja põllumajandussaadused Läänemere suunas. Jõe suure pikkuse ja ulatusliku valgala tõttu on sellel veetavad



kaubad ja kasutatud veesõidukid olnud väga mitmekesised. Jõel kasutatud veesõidukid on aja jooksul looduslike, majanduslike, poliitiliste ja tehnoloogiliste tegurite mõjul märkimisväärselt muutunud.

Ühed vanimad ja lihtsamad teadaolevad veesõidukid nii Koival kui ka mujal olid ühepuupaadid. Nagu nimigi ütleb, valmistati need ühest õõnestatud puutüvest. Läti vanim teadaolev ühepuupaat leiti küll mitte Koivast, vaid Tukumsi lähedalt Vilkmuiža järvest, kuid Koiva jõe valgala on sellegipoolest üks peamisi piirkondi tänapäeva Läti alal, kus selliseid paate valmistati ja kasutati.

Tugevad lamedapõhjalised paadid sobisid hästi nii jõe ületamiseks kui ka lühikesteks retkedeks sageli madalal ja kivisel jõel. Ühepuupaate valmistati enamasti haavast, sest selle puit oli elastne, vastupidav, kerge ja hõlpsasti töödeldav. Pärast paadi väliskuju vormimist õõnestati tüvi seest ning seejärel laiendati keret ettevaatlikult, sageli kuuma vee või auru abil, et muuta paat stabiilsemaks. Sel viisil võis paadi laiuseks saada kuni 90 sentimeetrit.

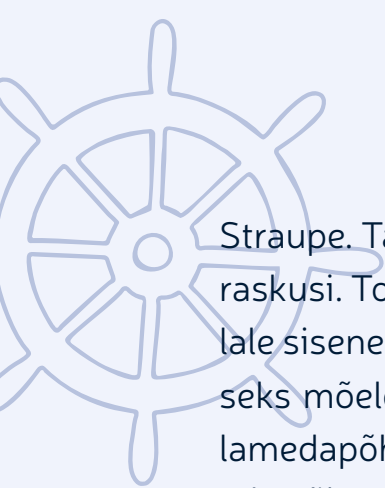
Väiksemad kalapaadid võisid olla 1–4 meetrit pikad ja mahutada ühe või kaks inimest. Suuremad, 5–6 inimese või lasti vedamiseks mõeldud paadid olid aga 5–6 meetri pikkused.

Turaida lähedalt Siguldast leitud, kunagi Koiva jõel kasutatud ajaloolise ühepuupaadi säilmeid hoitakse Eesti Ajaloomuuseumis. Need võisid sinna jõuda 19. sajandil koos teiste Carl Gustav von Sieversi kogusse kuulunud esemetega.

Tänapäeval hoiab Koiva ühepuupaatide traditsiooni elujõulisena Līgatnes Cēsise piirkonnas asuv Vienkoču parks. Seal eksponeeritakse just ühepuupaate ning huvilised saavad ka ise ajalooliste eeskujude järgi paate valmistada ning nendega sõitmist proovida.

Keskajal oli Koiva jõgi rahvusvahelise tähtsusega kaubatee. Seda näitab ka Hansa Liidu tegevus: 13.–17. sajandil kuulusid hansalinnade hulka nii jõeäärsed Cēsis ja Valmiera kui ka Koiva lisajõe Brasla ääres asuv





Straupe. Talvine jääkate ja arvukad madalikud tekitasid veeliikluses siiski raskusi. Tollane tavapärane kaubalaev, Bremeni koge, oli Koiva jõe valgalale sisenemiseks liiga suur. Seetõttu laaditi kaup – toiduainete säilitamiseks mõeldud sool, kangad, vein, õlu, vürtsid ja metallkaubad – ümber lamedapõhjalistele ja lameda vööriga puupaatidele, struugidele, pargastele või parvedele.

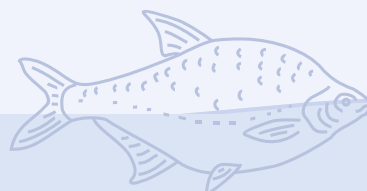
Vastassuunas veeti Koiva jõe valgalalt ja kaugemalt sisemaalt Carnikava poole puitu, kanepit, lina, vaha, searasva ja karusnahku, kasutades ära jõe loomulikku voolu. Purjeid sai kasutada üksnes soodsa tuulega ja neil vähestel jõelõikudel, kus kaldad polnud metsased. Carnikavast jätkus teekond mööda Langa jõe Liivi lahte. Riia sadamas laaditi kaup suurtele kaubalaevadele ja saadeti edasi Euroopasse.

Laevaliikluse põhihooaeg oli kevadel ja sügisel, sest veetase oli siis kõige kõrgem. Talvel veeti kaupu kas saanidega mööda jõejääd või kasutati Hansa maismaakaubateid.

Eespool mainitud struug oli ajalooline laevatüüp, mida kasutati vähemalt 14. sajandist kuni 18. sajandini. Nimetus ise on saksa päritolu. Umbes $34 \times 10,5$ meetri suurune struug võis vedada 60–200 tonni kaupa ning selle meeskonda kuulus tavaliselt 20–30 laevnikku. Ühe sellise aluse ehitamiseks kulus ligikaudu 130 palki.

Väikeste lamedapõhjaliste laevade ja puidust parvede kasutamist jätkati Koival ka pärast seda, kui jõgi kaotas oma tähtsuse rahvusvahelise veeteena. Seoses turismi- ja puhkemajanduse arenguga 20. sajandi alguses ilmusid esimesed reisijuhid, milles kirjeldati Koiva jõelt avanevaid maalilisi vaateid. Nii ilmusid Koivale esimesed lõbusõidulaevad.

Jõe iseärasuste tõttu kujunesid reisirid aga üsna omapäraseks ning tolle aja valdavaks lõbusõiduluseks sai lahtivõetav puidust mootorpaat või -laev. Tüüpiline allavooluretk algas Valmierast ning sellele osteti üheotsapilet. Mõnikord võis selline pilet maksta sama palju kui tõuhobune.



Teele mindi ainult sobiva ilmaga, mis oli oluline, sest puupaatidele paigaldatud mootorid olid üsna nõrgad. Eriti keeruliseks osutus Cēsise ja Sigulda vaheline jõelõik.

Koiva jõe suudmesse jõudes läksid reisijad maale ning jätkasid teekonda Riia suunas kas mööda maismaad või tugevama kalapaadiga, mis suutis merelainetele vastu panna. Lõbusõidulaeva ennast aga vastuvoolu tagasi ei sõidutatud. See võeti osadeks: kere küljest eemaldati mootor, kajut ja muud kergemad osad. Seejärel laaditi need hobuvankritele ning hiljem veoautodele või raudteevagunitele ja viidi tagasi Valmierasse.

Alates 1920. aastatest täiustati paate sedamööda, kuidas nõudlus turismiteenuste järele kasvas. Turistid hakkasid kasutama ka aerutatavaid puidust kanuuseid. 1930. aastatel tulid kasutusele esimesed täispuhutavad veesõidukid, aleuutide *baidarka*'t meenutavad kokkupandavad süstid ja katamaraanid – kaks või enam laudade abil üheks suuremaks aluseks ühendatud paati.

Koiva jõel liikunud uuenduslike veesõidukite seas väärrib eraldi mainimist katamaraan. 1970. aastatel hakkas insener Aldis Eglājs Carnikava tehases ühena esimestest Nõukogude Liidus ehitama multihull- ehk mitmekerelisi jahte – trimaraane ja katamaraane –, mida katsetati ka Koiva jõel. Suurimate saavutuste hulka kuulusid 1983. aastal katamaraaniga Centaurus 1 püstitatud A-klassi kiirusrekord – 27 sõlme –, millest kirjutas ka rahvusvaheline ajakirjandus, ning 1982. aastal valminud veealuste kandetiibadega jaht, mille konstruktsioon muutis aluse stabiilsemaks.

Carnikava tehases valminud mitmekerelised veesõidukid olid ainsad Nõukogude Liidus toodetud seda tüüpi alused, mida eksporditi ka välismaale. Praegu Catri nime kandev ettevõtte arendab endiselt tänapäevaseid kiireid spordi- ja vabaajaveesõidukeid.

1990. aastatel muutusid populaarseks nii mootoriga kui ka tuulejõul liikuvad veesõidukid, sealhulgas jetid, purjelauad ja SUP-lauad. Carnikava





kalurid kasutavad jõel endiselt ka oma tööpaate. Tundub, et Koiva jõel sõitmiseks pole ükski veesõiduk liiga vanamoodne.

Sõdadevahelise Läti ainulaadsed „kalurikastid“

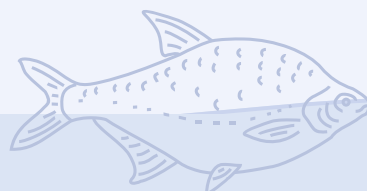
Tänapäeva kutselisest kalapüügist rääkides kerkib silme ette kaks vastandlikku pilti: kas Atlandi või Vaikse ookeani suured teraskerega ja hiiglaslike traalidega mootorlaevad, mille meeskond trotsib mäslevaid laineid, või väikesed puidust aerupaadid, milles vana habemikust „merekar“, õngeritv käes, saaki varitseb. Lätis, Koiva jõe ääres ja eriti Läänemere äärses Carnikavas avaneb sootuks teistsugune ja mitmekesisem vaatepilt.

Kohalikud kalurid kasutavad Liivi lahele suundudes enamasti terasest mootorpaate, jõel aga väiksemaid puidust, plastist või süsinikkiust paate. Carnikava piirkonnas on Koiva alati olnud ja on tänini oluline jõesilmude püügiala. Kuni 1970. aastate alguseni püüti silmu sügisel ja talvel ka üle jõe ehitatud statsionaarsete püügitarade ehk *tači*’de abil.

Minevikus valitses Koiva jõel aga puidust *kārba* ehk „kastpaat“ – saksa keeles ka *Garben*. Juba 17. sajandi alguses Rootsi ajal kasutasid Liivimaa kalurid neid suure hoole ja uhkusega valmistatud paate. Kurja silma kartuses varjati neid konkurentide eest ning ehitati võimalikult vastupidavaks.

Sobiva ehituspuidu leidmine polnud alati lihtne, sest 19. sajandiks olid Liivi lahe ranniku männisalud ookeanisõiduks mõeldud kuunarite ja teiste suurte purjelaevade ehitamiseks suuresti maha raiutud. Seetõttu otsisid Carnikava kalurid puitu sisemaalt Sēja, Sigulda ja Garkalne ümbrusest ning mujaltki. Väidetavalt suutsid parimad Carnikava paadimeistrid 20. sajandi alguses ühe *kārba* valmis ehitada kõigest nelja päevaga.

Kuni 1930. aastateni kasutati *kārba* ehitamisel terasnaelu, mistõttu oli



paatide eluiga tavaliselt vaid umbes kümme aastat. Vaskneetide kasutuselevõtt pikendas aga paatide kasutusiga märgatavalt.

Need suured paadid olid mõeldud lõhe ja teiste kalade püügiks tuulistes oludes. Nende süvis oli väike ja kandevõime 5–6 tonni. Kui 20. sajandi alguseni olid paadid tavaliselt vaid umbes 5 meetrit pikad, siis kalurite koostöö arenedes suurenesid ka nende mõõtmed.

Kõikidel *kārba*'del oli mast, puri ja neli paari aerusid. Selline varustus säilis ka 20. sajandi esimesel poolel, sest tolleaegsed mootorid ei olnud alati töökindlad. *Kārba* tüür paiknes ahtris ning seda juhiti puidust käepideme ehk *ungurs*'i abil. Paadis oli ka teisaldatav vints, mida käsitses viis meest ja mille abil tõmmati noot veokõitega veest välja.

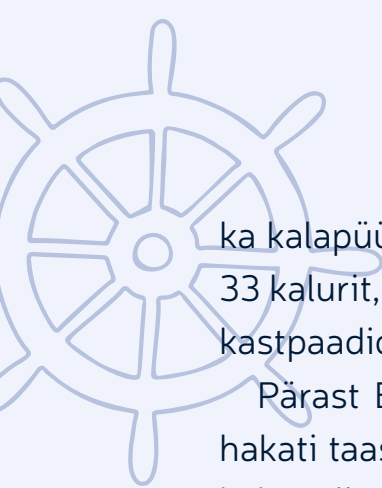
Kastpaadi meeskonda kuulus tavaliselt kuni üheksa meest. Neid juhtis laevajuht ehk „noodakogukonna vanem“ (*vada draudzes priekšnieks*). Noodakogukonnaks nimetati vanasti selliseid kohalike kalurite brigaade ning laevajuht vastutas kogu kogukonna kalapüügi eest.

Aerudel oli tavaliselt kuus meest. Nooda vettelaskmise eest vastutas nn „korgipoiss“, poidega tegeles laevajuht. *Lencmanis* ehk laevajuhi abi sättsi noota kaldalt, kasutades spetsiaalset vööd (*lence*), mille külge noot oli kinnitatud. *Kārba* viimase meeskonnaliikme, pootsmanni ülesanne oli paadist vett välja pumbata ning igast noodasaagist lõhet tükeldada. Seda söödi seejärel toorelt ja soolaga maitsestatuna ning jagati kõigile meeskonnaliikmetele.

Mehed kandsid pikka villast aluspesu ja pikki mantleid; hiljem võeti kasutusele kummimantlid. Lisaks mitmesugustele rituaalidele ja ebauskommetele pidid meeskonnad hoiduma ka teiste kalurite „tööstusspio-naaži“ eest. Konkurendid püüdsid välja nuhkida parimad püügikohad, mis arvati asuvat umbes 500 meetrit Koiva jõe suudmest põhjas, ning saada teada teiste meeskondade salajas hoitud väljasõiduaegu.

Kuni Läti iseseisvumiseni kuulusid nii varustus, parimad paadid kui





ka kalapüügiõigused Carnikava mõisale. 1913. aastal töötas mõisa heaks 33 kalurit, kelle käsutuses oli 39 purje- ja sõudepaati. Suur osa neist olid kastpaadid.

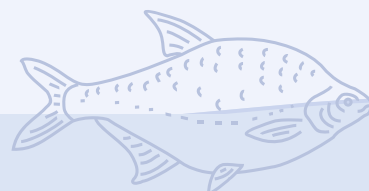
Pärast Esimese maailmasõja ja Läti Vabadussõja järgset taastumist hakati taas *kārba*’sid ehitama. Kui 1920. aastate alguses oli neid kõigest kolm, siis 1930. aastatel juba umbes 15. Kalurite ühistud said nüüd oma saagi üle ise otsustada ja müüsid selle sageli kohalikule Carnikava kalatehasele.

Teise maailmasõja ajal omandasid kastpaadid tavapärasest suurema tähtsuse: neil töötamine vabastas okupatsioonivõimude sõjaväkke mobiliseerimisest ning sõja lõppjärgus kasutati paate ka põgenike Rootsi toimetamiseks.

Pärast sõda asutati Carnikava kalurikolhoos, mille käsutuses oli 11 mootoriga *kārba*’t. Nende mootorite koguvõimsus oli 71,5 hobujõudu ning neil töötas kaks brigaadi kalureid – kokku 50 meest. *Kārba*’de värvi järgi kutsuti neid isekeskis Punaseks ja Mustaks brigaadiks. Kuigi paatide arv järk-järgult kasvas, kehtis karm reegel, mille kohaselt ei tohtinud sama perekonna liikmed töötada ühel paadil, sest kardeti nende võimalikku põgenemist Läände.

Kastpaatidest said ka kohaliku kultuurielu kandjad. Neid ehiti sageli lintide, lillede ja muu käepärasega ning nendega sõidutati kohalikke mööda Koiva jõge tantsuõhtutele, kontsertidele ja aiapidudele. Samuti kasutati paate igapäevaseks asjaajamiseks. Kastpaadid osalesid ka pidulikes paraadides üleriigilistel kalurite päevadel, mida hakati korraldama 1936. aastast, samuti *Vastslāvji* pidustustel iga aasta juulis ja muudel üritustel.

Pärast Läti taasiseseisvumist kasutasid Carnikava kalurid 1980. aastate lõpus Eestis valmistatud suuremaid puidust *kārba*’sid, mille meeskonda kuulus kuus inimest, ning ka väiksemaid 1960. ja 1970. aastatest pärit paate. Puidust kastpaatide ajastu Carnikavas jõudis lõpule 2005. aastal,



kui mõlemad brigaadid, mis tegutsesid nüüd iseseisvate ettevõtetenä, läksid üle vastupidavama teraskerega kalapaatidele. Neid oli ka lihtsam hooldada, sest vanu *kārba*’sid tuli sageli tõrvata ja remontida.

Üks viimaseid puidust kastpaate on praegu välja pandud Carnikava kodulookeskuses. Tänapäeval kasutab väike ja oma juurte üle uhke kalurikogukond ka suhteliselt uusi tehnilisi vahendeid: magnetkompasse, kajaloode, radareid ja täiustatud GPS-põhiseid navigatsiooniseadmeid.

Ajad muutuvad, jõgi ja meri jäävad.



