

TARTU ÜLIKOOL
FILOSOOFIATEADUSKOND
SOOME-UGRI KEELTE ÕPPETOOL

EESTI JA SOOME ÜHEPUUPAAT
SOOME-UGRI KEELTE SEMINARITÖÖ

KOOSTAJA: ANNIKA HAAS
JUHENDAJA: TÕNU SEILENTHAL

TARTU 1997

SISSEJUHATUS

Käesolev uurimistöö sündis ajendatuna ühelt poolt soome-ugri keelepüü ümber keerlevast surmatantsust, teisalt soovist teadvustada eesti muistse ühepuupaadi valmistamise traditsiooni olulisust infoallikana just eelnimetatud probleemsõlmega seoses. Siiani võime eelajaloolisi liiklusvahendeid puudutavatest etnograafilistest uurimustest ja muudest kirjutistest leida hulgaliselt väiteid soome-ugri hõimude saabumise kohta Uurali “kaugest ühiskodust”, kes tõid endaga kaasa ka sihvakate, teravaotsaliste ning kuumuse abil laialipainutatud külgedega ühepuupaatide valmistamise oskuse. Selliste siseveekogudel kasutatud kanuutaoliste paatide levikuala ulatub Põhja-Euraasiast Läänemereni välja, kusjuures nende valmistamismeetodid ja kasutusviisid sellisel tohutul alal on üsna sarnased. Samuti nii Eestis kui Soomes säilitavad ühepuupaadid endis terve hulga ühiseid konstruktsioonelemente, kuid pelgalt sarnasuse alusel on ennatlik väita, et tegu on soomeugrilastelt laenatuga. Rahvasuugi kõneleb, et ühest puust paate on a l a t i valmistatud seal, kus leidub puid, vett ja mehi. Et Eestis on nii nende valmistamise kui kasutamise traditsioon tänini elavana säilinud, ja Soomes eksisteeris sama kultuurinähtus veel 1940-50ndatel, annab see suurepärase võimaluse näha ka erinevusi. Erijoonte (aga ka sarnasuste) väljatoomine Eestis Soomaa Rahvusparki alal ja Soomes Satakuntas esinenud ühepuupaadi vahel ongi käesoleva seminaritöö põhieesmärk. Samuti leiab lugeja informatsiooni ja näiteid selle kohta, et nende valmistamise meetodid erinesid isegi Eesti eri piirkondades üksteisest tunduvalt.

Töö põhiosa moodustab võrdlev kirjeldus ühepuupaatide valmistamisest Eestis ja Soomes. On antud ülevaade ka nende ajaloost, nimetustest, kasutusviisidest ja funktsioonist. Eraldi osa on pühendatud eesti ja soome paadimeistritele.

ÜHEPUUPAADI NIMETUSEST

Ühepuupaatide entusiastid ütlevad, et sel sõiduriistal ei ole ühtegi puudust. Nii on “heal lapsel” ka hulgaliselt nimesid. Seda nii eesti kui soome keeles. Puutüvest õõnestatud vanim paaditüüp on **ruhi**. See lihtsamat sorti ühepuupaat kujutas endast tõmpide otstega õõnsat küna, mille laius nii otstelt kui keskelt oli ligilähedaselt ühesugune. Eestis kasutati ruhte väiksematel järvedel 20.saj. alguseni (Mäss, 1996: 45). Soomes leidub sama veesõiduki kohta nimetus **kaukaloruhi** (*kaukalo* < sm. ’küna, mold’) (Nikkilä, 1936:135). Sellisest primitiivsest ühepuupaadist arenes edasi laialipainutatud külgedega paaditüüp. Sagedased on laotatud ühepuupaadi nimetustena **vene** ja **lootsik** (viimase variantidena ka **õõneslootsik** ja **ühepuulootsik**) (Pärdi, 1994: 48). Esimene neist on üks vanematest paadinimetustest läänemeresoome keeltes. Nii leidub **venele** paralleel ka saami ja mordva keeles. Sõnale **lootsik** lähimates sugulaskeeltes vasteid ei leidu. Nimetuse päritolu kohta on esitatud mitmeid arvamusi. Etnoloog Ants Viires oletab, et sõna algupärane variant on seotud painutatud külgedega ühepuupaadi valmistamismalliga (Pärdi, 1994: 48). Nii peab ta võimalikuks, et tegu on läti laenuga (*locit* < lt. painutama’). Tõenäolisem on siiski keeleteadlaste arvamus, mille kohaselt on **lootsik** suhteliselt hiline laen vene keelest (*lodka, lodotshka* < vn. ’paat, väike paat’). **Ühepuulootsik** tuli Eestis kohalikku keelepruuki üsna hiljuti (Toht, 1996:1). Kui hakati tegema laudlootsikuid, oli vaja eristada kaht veesõidukit. Nii oligi ühepuulootsik ja laudlootsik. Tuleb veel märkida, et sõna **vene** on kasutatud painutatud külgedega ühepuupaatide kohta Lääne-Eestis, samas kui Kesk- ja Ida-Eestis oli levinud nimetus **lootsik**. Väljaspool nimetatud levikualasid on mõlemad sõnad tüüpilised kõiki liiki väikestele paatidele.

Üsna uudne on sõna **haabjas** või **haabju** kasutamine painutatud külgedega ühest puust paadi tähistamiseks (Pärdi, 1994:48). Kuid sõna ise on väga vana. Tegu on Põhja-Eesti iidse paadinimetusega, mis märkis väiksemaid rannakalapaate. Et Eestis on ühepuupaate peaaegu ilma erandita valmistatud haavast, on eesti keeles otstarbekas kasutada just sõna **haabjas** selle paaditüübi nimetusena.

Soomes kasutati haavapuust õõnestatud ja laotatud paadi kohta kõige üldisemalt sõna **palkoruuhi**, või ka **haaparuuhi** (Nikkilä, 1936: 134-135). Vanim on aga nimetus **haapio** (Pärdi, 1994: 48), mis tähistab peamiselt väiksemat paati üldse, kuid märgib muuhulgas ka haavapaati. Satakuntas, ainsas piirkonnas Soomes, kus ühepuupaadi traditsioon selle sajandi esimesel poolel veel elas, kutsuti seda **haaparuuhi** (Nikkilä, 1936:135-136), aga mõned vanad inimesed mäletavad ka sõna **haapio**.

Sarnased ühepuupaadi nimetused esinevad veel teisteski läänemeresoome keeltes. Nii iseloomustas vadja keeles haavatüvest õõnestatud paate **haapoja** või **aapiain** (Pärdi, 1994:48). Isuri keeles tähendab **hapio** rannakalapaati, samal ajal kui ühepuupaadi nimi on **haBavene** (Pärdi, 1994: 48). Keelematerjal lubab oletada, et ka karjalased on omanud seda tüüpi veesõidukeid. Nimelt on siin **veneh** (*veneh* < krj.'paat') illustreerimiseks kasutatud adjektiivi **haabahine** ehk 'haavapuust' (Pärdi, 1994: 49).

MUISTNE ÜHEPUUPAAT EESTIS JA SOOMES

Vello Mässi raamatust “Muistsed laevad, iidset paadid” võime lugeda, et ühepuupaat oli keskmise kiviaja inimese veesõidukina mõeldav seal, kus kasvas paadi valmistamiseks sobivas suuruses puid. Meie aladel, eelkõige sisevetel, võeti ühepuupaat kasutusele arvatavasti 6000 aastat tagasi. Sobivas suuruses puid kasvas siin tõenäoliselt varemgi (Mäss, 1996:33). Seega võib oletada ka ühepuupaadi veelgi varasemat kasutamist Eesti aladel. Praktiliselt võttes ei ole aga siin piirkonnas ühtegi eelajaloolist ühepuupaati leitud. Samas on 7000-8000 aasta taguseid kivist õõnestalvasid, mida võidi kasutada ka veesõiduki valmistamisel (Toht, 1996:2). Seevastu Soomes avastatud leiud räägivad hoopis veenvamalt selle poolt, et nimetatud piirkonnas tunti ühepuupaati - nii ruhte kui haabjat, juba enne väidetavat soomeugrilaste saabumist Läänemere-äärsetele aladele. Näiteks Lehtojärvilt Rovaniemis leiti paadi vöörikaunistus, puidust pödrapea, mis aastasse umbes 5800 e.Kr. dateeriti (Mäss, 1996:43-44). Samuti on Kagu-Soome kaljudelt üsna hiljuti avastatud inimeste, pötrade ja pödrapealiste paatide kujutisi rohkem kui viiekümnes paigas. Jävepaatide kujutisi vaadeldes torkab silma, et osa neist on madalad ning täiesti sirge joonega. Need on suure tõenäosusega “kõvad” ruhetaolised paadid. Osa ujuvvahendeist on kujutatud aga märgatavalt kumeratena. Vello Mäss ei pea seda erinevust juhuslikuks, kuna teisel juhul on tegu väljakoolutatud õhukeste parrastega nn. “pehme” veesõiduki ehk haabja kujutistega (Mäss, 1996:48-49). Soome kaljumaalingud on geoloogilise dateeringu põhjal hinnatud kuuluvaks ajavahemikku alates aastast 3500 e.Kr. kuni 1. sajandini p.Kr (Mäss, 1996:43-44). Soome-ugri hõimude arvatav päralejõudmine Läänemere-äärsetele aladele toimus aga umbes 3. aastatuhandel e.Kr. Seega tuleks ehk oletusi sugulashõimude saabumise kohta sihvakatel, teravaotsalistel ning kuumuse abil laialipainutatud külgedega ühepuupatidel pidada vaid ilusateks müütideks.

Soome etnograaf Ilmari Manninen tõi 1920ndail välja piirkonnad, kus Eestis on ajalooliselt ühepuupaate kasutatud. Haabjate valmistamise traditsiooni läänepoolseimaks piiriks oli Kasari jõgikond Lääne-Eestis ehk Matsalu lahe ümbrus. Teine piirkond on olnud väga väike, hõlmates ainult 1-2 küla Võnnu vallas Tartumaal.

S.o. siis Ahja jõe alamjooksul Ida-Eestis. Olulisim on aga ala Pärnu jõe vesikonnas, Raudna ja Halliste jõe alamjooksul (Pärdi, 1994:47). Siin on haabjad elavas kasutuses veel tänapäeval.

Esimene maining Soomes kasutatavast ühepuupaadist pärineb T.Itkoselt 1930. aastast, mil ta märkis, et selliseid sõiduriistu kasutati metsajärvedel üsna rikkalikult (Nikkilä, 1936:135). Kuid 1934. aastast pärineb teateid ühepuupaadi kasutamisest võrdlemisi piiratud alalt. Nimetatud on siin Satakunta Siikaiste, Ahlaiste, Noormarkku ja Pomarkku valdu (Nikkilä, 1936:135). Samal aastal korraldas etnograaf Eino Nikkilä Satakunta ajalehtede vahendusel küsitluse, mille kaudu üritas saada selgust ühepuupaatide leviku kohta Soomes. Siikaistest saabunud üksikasjalik vastus osutas eelmainitud paikadele Satakuntas. 1936. aastal selgus, et haabja valmistamise traditsioon on elav veel vaid Lääne-Satakuntas (Nikkilä, 1936:135). Erinevalt Eestist ei jäänud kõnealune kultuurinähtus pärast Teist maailmasõda Soomes püsima.

ÜHEPUUPAADI VALMISTAMINE EESTIS JA SOOMES

HAABJAPUU VALIMINE

Eestimaal metsades kasvavatest puuliikidest sobivad haabja ehitamiseks pehmed puud - haab ja pärn. Enamasti tehakse ühepuupaat haavast, sobivaid pärnasid leiab haruharva. Ühele paadimeistrile, kes oli valmistanud üle 100 haabja, meenus vaid üks pärnapaat, mille ta kunagi valmistanud oli. Pärn on pehmem puu kui haab. Rahvasuu ütles, et “toorelt on ta nii pehme lõigata kui kapsajuurikas”. Pärnast tehtud ja korralikult tõrvatud ühepuupaat olnud igavene ja nii kerge, et “tugevate kaelakünnapatega mees tõstnud ta hammastega maast üles” (Toht,1996:2). Haabjapuu peab olema sirge süüga, sihvakas ja oksteta. Selliseid pärnasid on aga vähe. Hea ühepuupaadi saab ka haavast. Kuid ka haaval ja haaval on vahe. Oluline on, et puu südamik oleks mädanikuta. Selliseid haabu kasvab kõrgematel ja lagedamatel kohtadel. Seega laanepuust, (soomes vastavalt *korves-*, *roito-* või *honkahaapa* < sm. 'laanehaab'), mille puit on kuiv ning kiuline, siin enamasti asja ei saa (Nikkilä, 1936:137). Parim paadipuu on haab, mis kasvab heas pinnases looduslike heinamaade, jõgede, põldude ja muude lagedate paikade äärealadel. Puu peab olema lopsakas, valge koorega ja võimalikult kõrgel asuva oksastikuga. Nn. **mäkihaapa**, ütlevad soomlased (Nikkilä, 1936:137). Eino Nikkilä mainib, et Soomes Kankaspää Venesjärvil on 1935. aasta suvel räägitud ka kasest valmistatud ühepuupaatide kasutamisest (**koivuruuhi**). Veel jutustasid tolle kandi inimesed Noormarkkus elanud **Erkki Peltomäkist** ehk Potaska-Erkkist, kes oli leidnud kord suure ja uhke sanglepa ning teinud sellest ühepuupaadi. Õõnestamine ja külgede laotaminegi olid läinud suurepäraselt - valmis paat saanud kaunis, kerge ja õhuke. Aga pärast mõnepäevast kuivamist olnud see võimsa raksatusega ahtrist võörini kaheks lõhkenud. Hiljem on räägitud, et mõranemine oli toimunud hetkel, mil ostja ladus Erkki peo peale paadi eest nõutud summat (Nikkilä, 1936:136).

Kasari jõe alamjooksu piirkond Lääne-Eestis oli üks metsavaesemaid Eestimaal. Sellepärast tuli paadipuid otsida küllaltki kaugelt. Oli üsna tavaline, et sobiva jämedusega paadipuud toodi metsarikka Saaremaa lääneosast, aga ka suurtest

Pärnumaa metsadest. Samas piirkonnas valiti haavatüvi võimaluse korral tugeva juureotsaga. Sellest sai vene üleskäänduv nina. Ka Soomes langetati puu võimalikult madalalt, kuid ühele küljele jäänud juurikatest sai hoopiski kõrge ahtriosa.

Tüvepaku pikkuseks peab olema 5-6 meetrit ja selle tipupoole läbimõõduks vähemalt 50 cm. Soomes võis ladvapoolne ots olla veelgi vähema läbimõõduga. Minimaalselt umbes 10 tolli ehk siis 25 cm.

Vanasti pöörati lootsikupuu langetamisel tähelepanu mitmetele asjaoludele. Paadipuu sobivam raiumisaeg oli sügis-talv, kui puu surnud. Puid võis maha võtta vaid põhjatuulega kahaneva kuu ajal, kusjuures tähtis oli ka, et haab langeks vastu tuult. See pidi kaitsma paadipuud mädanemise eest. Eestis usuti veel, et kui tüvi langeb kännust kaugele, saab kiirekäigulise sõiduriista (Ruukel, 1996:5).

Tavaliselt eelistati haabjat valmistada metsas, et mitte rasket puud kaugele koju tuua. Pealegi oli metsas piisavalt põletusmaterjali tuletegemiseks ühepuupaadi laotamisel. Vahel toimetati aga puutüvi spetsiaalsele tööpaigale. Kesk-Eestis jäeti langetatud puu metsa veetõusu ootama, kust see siis suurvee ajal lootsikule järgiseotuna tegemiskohta toimetati. Saarde kihelkonnast on pärit huvitav uskumus paadipuu metsast väljaveo kohta: “et lootsiku kandevõime saaks suur, pidi veohobune olema mära” (Ruukel, 1996:5).

HAAVATÜVE KOORIMINE

Esimene töö ühepuupaadi valmistamisel on haavapaku koorimine. Puutüvi asetatakse maast kõrgemale, aluspuudele. See annab mugavama töökõrguse ja võimaldab palki lihtsamalt keerata. Kõige paremini tuleb koor ühekorraga maha kevadel mahlade jooksmise aegu. Lootsikumeister Jaan Rahumaa ütlusel on haavalt koore mahakiskumine sama raske kui karult naha võtmine (Ruukel, 1996:6). “Luikee hyvin kuin hirvee nytkis”, öeldi Soomes puud koorides (Nikkilä, 1936:138).

Kui koor on tüvelt eemaldatud, tulevad puu kühmud ja oksakohad hästi esile. Puus olev pahk (mädanik) on eriti salakaval. Juhul, kui see ulatub põhjani, siis sellisest puutüvest paadi valmistamisel asja ei saa.

VÄLISKUJU ANDMINE

Enne kui hakatakse haabjale väliskuju andma, valitakse sobivam külg põhjaks. Põhjaku külje määrab eelkõige puutüve paine. Samuti arvestatakse oksakohtade paiknemist, mis ei tohiks jääda külgedele, kus parraste laialipainutamisel tekivad pinged. Oksakohad jäetakse tüvepaku ülaossa nii, et need hiljem õõnestamisel välja raiutakse. Kogu puu kontrollimise ja hindamise protsess käib silma järgi.

Kui ühepuupaadi põhjakülg on välja valitud, alustab eesti paadimeister selle otseksseadmist ja väljavoolimist. Et lootsiku põhi saaks lame, lõigatakse põhjaks ära pool või veidi vähem palgi raadiusest. Soomes vormiti põhjakülg alles paadiotste valmistahumise järel.

Erinevalt soomlastest, kes kohe pärast tüve koorimist andsid ühepuupaadi ahtrile ja vööri lõpliku välisvormi, teevad eestlased seda hiljem. Nad küll voolivad mõlemad paadiotsad välja ning ühendavad vertikaalse pealiiniga, aga lõplik väliskuju antakse ikkagi pärast haabja külgede väljapainutamist. Ahtri ja vööri lõpetavad siin seega nn. otsaklotsid, mis jäävad raiumata paadi kuivatamisjärgse töötlemiseni järgmisel aastal. Klotside ümber asetati varem puuklambrid, nüüd kindlustatakse need raudklambriga. Haabja ahtri ja vööri tehakse sigarikujulised, hästi sihvakad ja voolujoonelised. Siiski on olemas märgatav erinevus soomlaste ja eestlaste ühepuupaatide väliskujus. Meie põhjanaabrid voolivad vööri võrreldes ahtriga tunduvalt teravamaks, nooljamaks.

Lõpuks kogu välispind hõõveldatakse. Ühepuupaadi väliskuju otsustab, millise "jooksuga" haabjas saab. Sellest sõltub sõiduriista välisilme ja liikumine.

SISEPLAANI ÕÕNESTAMINE

Kui soovitud väliskuju on saavutatud, keeratakse haabja toorik põhja peale ja algab paadi siseplaani õõnestamine ehk **telsous**, nagu ütlevad soomlased (Nikkilä, 1936:141). Kumbki ots, siis kohad, mida ei laotata, voolitakse seespoolt kohe ahtri ja vööri vormi järgi. Kirvega tuleb osavasti ringi käia, et haabja otstesse ei tekiks kogemata soovimatuid lõhesid. Tõeline õõnestamine algab aga mööda telgjoont jooksvast kämblalaiuselt välja mõõdetud kohast. Sisemuse raiumiseks kasutatakse puusepa-ja künakirvest, tänapäeval lihtsustab tööd mootorsaag. Alustatakse õõnestamist üsna julgelt, aga mida sügavamale pääseb, seda ettevaatlikumalt peab

raiuma. Kui õõs on saadud vajalikult suureks, võib parraste vahelist pragu puuklotside abil pisut laiendada.

PARRASTE PAKSUSE MÕÕTMINE

Soomes öeldi, et kui mustikavarred hakkavad haabjat õõnestades läbi paadipõhja paistma, on õige aeg põhja ja külgede paksuse mõõtmiseks (Nikkilä, 1936:143). Kontroll on vajalik, et pardad vesta nii ühtlaseks ja õhukeseks kui võimalik. Tavaliselt on külgede paksuseks 0,75 tolli (2 cm) ja põhjapaksuseks 1,5 tolli (3 cm) (Ruukel, 1996:9). Selle saavutamiseks on nii Eestis kui Soomes kasutatud mitmeid sarnaseid ja ka üsna erisuguseid meetodeid. Sarnased meetodid on olnud koputamine ja naaskliga imepisikeste aukude torkamine ühepuupaadi keresse. Esimene viis oli lihtsaim, kuid samas nõudis paksuse mõõtmise heli järgi kõige suuremat vilumust. Sõrmenukkide või puuklotsidega paadi siseküljele koputades leiti heli järgi üles paksemad kohad. Teine nimetatud meetod ehk nn. naasklimeetod kujutas endast parraste paksuse mõõtmist peene naaskli abil. Hiljem, paadi tõrvamisel, kattis tõrv ka tekkinud pisikesed augud, mida millegi muuga ei täidetud. On iseloomulik, et kaht nimetatud meetodit on kasutatud vaid Soomes ja Lääne-Eestis, kusjuures mõlemas piirkonnas ei tuntud teisi, enamarenenud mooduseid.

Kõige rohkem ja tõenäoliselt vanim oli Emajõe alamjooksul kasutatud meetod paadi külgede ja põhja paksuse mõõtmiseks. Paadi kere välisküljesse puuriti kindlate vahemaade tagant väikesi auke, mis löödi kinni punasest kukerpuust puupunnidega. Tüve õõnestamisel tulid teist värvi puupulgad nähtavale. Nimetatud viisil on toiminud ka Kesk-Läti paadimeistrid, aga ka vepslased, komid, ostjakid ja teised Siberi rahvad.

Sarnane eelmisele on meetod, mida kasutati Kesk-Eestis Pärnu jõe ääres. Paadi keresse puuriti küll augud, kuid need jäeti esialgu kinni toppimata. Õige paksus oli saavutatud, kui siseplaani õõnestamisel augud nähtavale tulid. Siis enam edasi raiuda ei tohtinud. Varumaa mõõtmiseks kasutati naasklit. Kui kaks augukohta oli välja raiutud, siluti ühtlaseks nendevaheline pind. Kõige lõpuks täideti augud kuiva kuusepuuga.

Täpselt sarnast meetodit nagu Pärnu jõgikonnas, on kasutanud ka idaslaavlased ja idalätlased.

Piirkonnas, kus veel tänapäeval on ühepuupaadi valmistamise traditsioon elavana olemas, s.o. siis Kesk-Eestis Viljandimaa ja Pärnumaa piirile jääval jõgederohkel alal, on viimasena kirjeldatud viis paadipõhja ja -külgede paksuse mõõtmiseks säilinud. On huvitav, et Eestimaa väikesel territooriumil olid kõik need erinevad meetodid kuni viimase ajani säilinud, aga ühtegi alternatiivset viisi külgede paksuse kontrollimiseks ei kasutatud samas piirkonnas paralleelselt. Nii ei ole ka Kesk-Eestis kasutatava meetodi kõrvale teised olemasolevad viisid kohta leidnud.

KÜLGEDE LAIALIPAINUTAMINE

Kõige rohkem oskust ühepuupaadi valmistamisel nõuab haabja laotamine ehk parraste laialipainutamine sõiduriista ruumala suurendamiseks. Ka selles protseduuris leidub olulisi erinevusi Eesti ja Soome vahel. Samuti Eesti eri piirkondade vahel.

Enne külgede laotamist tuleb kindlustada haabja mõlemad otsad, et takistada külgede rebenemist. Ainsas piirkonnas Soomes, kus veel selle sajandi 40ndatel aastatel ühepuupaati kasutati, Satakuntas, asetati paadi otstesse nn.**vittaperukset** (niine- või pajuviitstest võru) (Nikkilä, 1936:146). Et vitsad ei pääseks paigalt libisema, löödi nende ette naelad. Kesk-Eestis, kus lootsikuid siiani valmistatakse, paigutatakse kumbagi otsmise kaare kohta paadiservadele lauast väljatahutud puust klambrid.

Laotamiseks asetati haabjas kahest sälgutatud palgist toele. Kui ühepuupaati valmistati kuival ja kuumal suveajal, pandi tulevane sõiduriist Satakuntas vähemalt ööks vette ligunema. Nii jäid paadi küljed niiskeks ja paindusid laotamisel paremini. Üldine oli, et külgede väljapainutamine käis tule ja vee abil. Õnnestatud ühepuupaadi väliskülgedest umbes meetri kaugusele tehti kogu paadi pikkuses maha lõkked. Enamikul juhtudel täideti nüüd toorik kuuma veega, millega pidevalt kasevihta või pintslit kasutades sisekülgi niisutati. Kui paadi pardad olid juba küllalt pehmenenud, hakati kahe külje vahele suruma järjest pikemaid lepapulki. Nii saavutatakse lootsiku vajalik kuju ka praegu Kesk-Eestis Soomaa alal, kus kirjeldatud protsessi nimetatakse teisisõnu **vinnutamisks** (Toht, 1996:5). Sama meetodit on kasutatud väikeste erinevustega kogu Eesti alal piirkondades, kus ühepuupaate valmistati. Siiski on olnud pea igal paigal veel oma alternatiivid, kuidas laotamist teostada. Näiteks nii Ida- kui Lääne-Eestis kasutati varem järgmist meetodit: ühepuupaadi sisse vette pandi tulised kivid. Kuiva ja niiskuse ning kuumade kivide koostoimel kaardusid paadiküljed ise aeglaselt väljapoole.

Üht teistsugust meetodit paadikülgede väljapainutamiseks kasutati Lääne-Eestis, mis sarnanes pigem Soomele kui ülejäänud Eestile. Nimelt kallati nii Soomes kui Kasari jõe alamjooksul Eesti lääneosas vee asemel paati tõrva. Et haabjapuu oli veel öisest niisutamisest märg, ei imunud kogu tõrv puusse. Samas täitis ta pisikesed augud, mis sõiduriista külgedele ja põhja paksuse mõõtmiseks naaskliga oli tekitatud. Ülejäänud Eestis tõrvati paati esimesena siis, kui see oli täiesti valmis. Koolutamine toimus aga ka Soomes ja Lääne-Eestis tavaliselt lepapulkade abil lõkketule kuumuses. Siin ilmneb siiski üks eripära, mis ainult Satakunta soomlaste haabjalaotamisprotsessi iseloomustab. Nimelt painutati välja kõigepealt vaid üks kül, siis teine. Samuti tavatseti siin pärast külgede laotamist laiendada ühepuupaadi põhja. Selleks asetati põigiti haabja põhjale pandud lühikestele lepapulkadele suured kivid. Et tulevane sõiduriist oli veel parraste koolutamisest soe, paindus paat lamedapõhjaliseks.

Huvitav on, et soome paadimeistrid on ühepuupaadi külgi laotanud ka kuuma ilmaga soojas lahe- või järvevees. Paadi sisse pandi kivid, mis sõiduriista vee all hoidsid. Kui see oli ligunenud ööpäeva, pandi õnnestusprakku puuklots, mis veidike laiendas paadi külgi. Vähehaaval lisati järjest pikemaid pulki, kuni saavutati õige vorm.

Eesti lääneosast on teada eripärane laotamisviis, mida sealsed paadimeistrid "paadikütmiseks" nimetasid (Pärdi, 1994:52). St., et haabjat töödeldi termiliselt rehetoas partel. Meetod oli tunduvalt rohkem aeganõudev ja tülikam kui ükski teine, sest ahju tuli kütta tugevalt mitme päeva vältel. Kui paadi küljed hakkasid kuumuse tõttu väljaspoole painduma, jätkus laotamisprotsess juba meile tuttava puupulkade asetamisega kahe parda vahele. Ka olevat Kasari alamjooksul ühepuupaadile õige vormi andmiseks kasutatud vankriratast, mida vene keskelt järk-järgult sügavamale suruti. Ühe kirjelduse kohaselt Kullamaalt Lääne-Eestist oli laotamisel kasutatud samuti erineva suurusega puukaari, mis järk-järgult vahetati suuremate vastu, kuni paat sai soovitud laiuse.

Pärnu jõe ääres jäeti, ja jäetakse praegugi kõrge "seljajoon" piki paadipõhja sisekülge. See hoidis lootsikut laotamisel pragunemise eest ja oli ka vajalik, et toestada külgede koolutamiseks kasutatud lepapulki. Hiljem raiuti "seljajoon"välja, nii et põhi sai tasane.

PAADIKAAARTE ASETAMINE

“Kui haabja kuju käes, pannakse paika kaared” (Toht, 1996:5).

Ühepuupaadi siseplaani õõnestades jäetakse parraste külge iga paadikaare kinnitamiseks kabad ehk nakid. Kaba õiget kaugust parda servast mõõdetakse kämbla pikkusega. Paadikaar on kõige problemaatilisem osa haabjate konstruktsioonis. Paljud teadlased on väitnud, et paadikaar ei kuulu algselt ühepuupaadi põhiplaani, vaid plangupaadi juurde. Küsimus on siin selles, kas plangupaadi laevakaar oli eeskujuks ühepuupaadile või toimus areng vastupidiselt. Heiki Pärdi peab võimalikuks, et paadikaar võib olla arenenud kaartest, mida kasutati haabja külgede laotamisel Lääne-Eestis (Pärdi, 1994:52). Seega võiks oletada ehk laevakaare olemasolu juba ühepuupaadil.

Eesti ühepuupaatide laevakaared olid enamasti tehtud looduslikest kõveratest puuokstest, tihti kuusejuurtest, või siis olid painutatud puust samal viisil kui hobuselõogad. Soomes tehti kaared noortest kõverasse kasvanud kuuskedest.

Pärnu jõgikonna lootsikutel olid tunduvalt pikemad laevakaared kui mujal Eestis. Üks huvitav detail samast piirkonnast on sisselõiked paadikaare alumises osas, mis takistasid vee kogunemist kaarte taha. Selline nüanss on esinenud veel vaid komide ühepuupaatidel (Pärdi, 1994:52).

Kaarte arv sõltub paadi pikkusest. Pikimad ühepuupaadid olid Eestis Kasari jõe alamjooksu piirkonnas: umbes 6 meetrit. Neil oli tavaliselt ka kuus kaart. Pärnu vesikonna paadid tehti natuke lühemad: 5-5,5 meetrit, ja reeglina viis kaart. Emajõe-Ahja-äärsed paadid olid veelgi väiksemad: umbes 4,5 meetrit, ja nelja kaarega. Seega kaarte arv eestlaste ühepuupaadil omas otsesest seost paadi pikkusega. Sama reegel kehtis ka Soomes, kus ühepuupaadil oli tavaliselt kuus või seitse kaart. Satakunta paadi teine kaar ahtrist lugedes oli nn. jala- ehk põhikaar (**jalka-** l. **valtakaari**). See oli veidi kõrgem kui teised. Jalakaare vastu toetas sõudja oma jalad (Nikkilä, 1936:150). Eestis oli oma nimetus äärmiste paadikaarte kohta. Neid kutsuti tohlukaarteks (eesttohl ja taganttohl) (Toht, 1996:5).

On olnud kaks võimalust, kuidas paadikaar kinnitatakse: sidumine ja kinnitamine tappide või naeltega. Sidumine on ilma kahtluseta vanem. Nimetatud viis on siiani säilinud Pärnu lisajõgede piirkonnas Kesk-Eestis. Kui õõnestati paadi siseplaani, jäeti kolm auguga kõrgendikku ehk nakki (kaks külgedel, üks põhjas) iga kaare jaoks. Kaar seoti nakkide külge tõrvatud nõõri või niineribaga. Lisaks

eestlastele on seotud paadikaar olnud omane ka komide, udmurtide ja põhjavenelaste ühepuupaatidele, kes kasutasid kinnitamiseks küll kasetohust ribasid. Siiski usub Soome etnograaf Ilmari Manninen, et laevakaare sidumine on pärit hoopistükkis Muinas-Skandinaaviast (Pärdi, 1994:54).

Paadikaared soomlaste ühepuupaatidel on kinnitatud teisiti. Kaared jäeti põhjast mõnevõrra ülespoole ja kinnitati paadi parraste ülaservast puutappide või naeltega. Ühepuupaat tõmbab kuivades kokku. Kui kaared oleks põhjas kinni, rebestaks naelad paadi põhja ja külgedesse praod. Kuigi paadikaared olid soomlastel kinnitatud teisiti kui eestlastel, ei tähenda see seda, et Soomes ei ole sidumistehnikat tuntud. Kuidas areng on toimunud, ilmneb Lääne-Eesti ühepuupaatide põhjal. Siin olid paatide siseküljel kõrgendikud, kuigi kaared kinnitati puutappide või naeltega. Kõrgendikud olid loomulikult väiksemad, kuid nende algne funktsioon on ilma kahtlusega olnud selline, nagu on kirjeldatud ülalpool.

Ida-Eestis on laevakaar kinnitatud uuema tapi- või naelatehnikaga. On märges, et sinne ühepuupaatide areng ulatub kaugemale. Ahja jõe alamjooksu piirkonnas tavatseti reelinguid tõsta plankudega. See on esimene samm ühepuupaadi arengul laudpaadiks. Lisakülje paigaldamine kuulub ka Satakunta ühepuupaadi valmistamise juurde. Ühepuupaadid Kesk-Eestis on aga endist viisi ilma lisakülgedeta.

ÜHEPUUPAADI VIIMISTLEMINE

Valmis ühepuupaat jäeti aastaks ajaks tuulelahedasse katusealusesse kuivama. Soomes jälgiti, et paat ei tõmbuks kokku rohkem, kui kaared annavad. Kui see oli kuivanud niivõrd, et kaared olid põhjas peaaegu kinni, tõrvati sõiduriist väljaspoolt, mis peatas ka paadi kokkutõmbumise.

Satakuntas tehti ühepuupaadile ka laiast lauast istepink, mis vooliti sõudjale istumiseks sobivaks. Et Soomaal Kesk-Eestis sõidetakse lootsikus tavaliselt püstiasendis, sätitakse paadist kala püüdes istumise alla vaid sületäis heinu või lahtine plangutükk. Kindlad pingid eesti paatidel puudusid.

Viimasena kinnitati ühepuupaadi ninale kaitseraud, mida Soomes nokarauaks (**nokkarauta**) kutsuti (Nikkilä, 1936:153). See takistas vööri mõranemist jää ja kividega kokkupõrkumisel ja siia kinnitati ka köis, millest ühepuupaati veeti. Soomaal oli varasemal ajal esiotsa kaitseks tammeokstest kaitseviits. Köis paadi vedamiseks seoti aga esiotsa kahest august läbi pistetud pulga taha (Tomson, 1994:9).

Enne veele viimist tõrvati ühepuupaati paar-kolm korda järjest.

Ühepuupaati juhiti Eestis 2-3 meetri pikkuse mõlaga, mis oli pika ja kitsa labaga. Laba oli kindlasti umbes pool mõla pikkusest. Vars lõppes tavaliselt riskäepidemega. Lääne-eestlaste aerulabad lõppesid kaheharulise rauakahvliga. Seda vajati, et lükata sõiduriista, kui ühepuupaat jooksis madalikule.

Satakunta paati Soomes tüüriti kahepealise mõlaga, mis tehti kuusepuust. Samuti on neid tehtud nagu Eestiski haavast. Mõla labade tipud jäeti paksemaks, et need peaks kauem vastu. Vahel neid ka tõrvati. Mõla varrele, pisut labadest ülespoole, tõmmati vitstest võrud takistamaks vee voolamist kätele.

ÜHEPUUPAATIDE FUNKTSIOON

Vastavalt etnoloogilistele teadetele oli ühepuupaate Eestis kasutatud rohkem Pärnu jõe vesikonnas Kõpu külas, Tori ja Suure-Jaani valdades. Soomes oli selliseks piirkonnaks Satakunta. Teatud kohtades olid ühepuupaadid praktiliselt ainsad transpordi- ja sidevahendid muu maailmaga kontakti hoidmiseks, mistõttu need sõiduriistad mängisid äärmiselt tähtsat rolli. See roll on säilinud tänaseni Eesti suurimate üleujutuste alal - Soomaa Rahvuspargis. Siinsed üksikud talud Pärnu jõgikonna jõgede - Halliste, Raudna, Lemmjõe ja Navesti, Halliste puisniidu ja lammimetsade ning rabade vahel, kannatavad tihti üleujutuste all. Siin on viis aastaaega, nagu ütles **Andrese Miia**: kevad, suvi, sügis, talv ja suurvesi (Tomson, 1994:8). Viimane võis neist igauhega suvaliselt kattuda, kuid tavaliselt tabasid suured üleujutused külasid kevadeti. Suurvee kõrgeim seis oli Soomaal 1931. aasta kevadel, mil Halliste puisniit ja temaga piirnevad alad olid üle ujutatud enam kui 200 km ulatuses. Tookord oli sõna otseses mõttes paljudes taludes vesi ahjus. Sellistes tingimustes on just ühepuupaat asendamatu abiline. Kalal- ja jahilkäimise kõrval oli lootsikul veel hulk teisigi tähtsaid funktsioone. Näiteks suviti veeti kahe põikpuudega ühendatud ühepuupaadi abil heinu. Üleujutuse ajal pääses lootsiku abil majast kuuri alla puude järele või lauta loomi talitama. Haabjaga toodi piim meiereisse. Ühepuupaadid olid asendamatud ka pikkade vahemaade läbimisel. Kõpu küla rahvas tõi paadiga isegi 60-70 km kauguselt Pärnust soola (Pärdi, 1994:57). Seega oli ühepuulootsik kui ainuvajalik igapäevane tarberiist.

Talus oli tavaliselt mitu lootsikut. Väiksemaid kasutati igapäevaselt, suuremaid säästeti suurvee-aegadeks. Ühepuupaate hinnati väga. Juhtus tihti, et pruut sai lootsiku kaasavaraks.

Üleujutused ei toonud kaasa ainult muret ja pahandusi, vaid ka lõbu ja nalja. Suviti avati telgiraamistiku ja presendiga varustatud ühepuupaatidel poed ja kõrtsid terveks kalahooajaks, lauldi ja mängiti härmoonikut lusti sõites. Õhtuti kogunesid Tõramaa, Riisa ning Kõduküla noored mõnda varjulisse abajasse. Mõtme küla laul ja pillimäng kostis siis üle vee.

Kindlasti just tänu ekstreemsetele loodusoludele Soomaa Rahvusparki alal on ühepuupaatide kasutamise traditsioon siinsetes üksikutes taludes veel säilinud. Siiski ei saa öelda, et nimetatud kultuurinähtus on oma endises elujõus. **Maria Riis** Andrese talust on põhjendanud: “Suurvesi kedagi minema ei ajanud, kui tuli kolhoos, jäid külad tühjaks.” (Tomson, 1994:8-9).

Lääne- ja Ida-Eestis kasutati ühepuupaate peaaesjalikult kalastamiseks, väiksemas ulatuses ka teisteks töödeks. Paatide suhteliselt piiratud funktsiooni tõttu kadusid nad siit piirkonnast kasutuselt üsna varakult. Arvatavasti oli nii ka Soomes.

SOOME JA EESTI PAADIMEISTRID

Ideaaliks on olnud nii Soomaal Eestis kui Satakuntas Soomes, et igamees ehitab oma ühepuupaadi otsast lõpuni ise. Kunagi pole aga olnud eriti palju mehi, kes selle küllaltki keeruka tööga väga hästi toime tulevad. Seepärast on ajast aega tarvis läinud paadimeistreid. See on olnud kui omaette elukutse. Üsna tavaline oli, et isa pärandas lootsiku valmistamise saladused edasi pojale ja võõraid eriti hea meelega asjasse ei pühendatud. Lootsikuehitus, eriti laotamine, oli väga vastutusrikas töö, mille juures ülearuseid näha ei soovitud. 1946. aastal on Eestist Võnnu kandist talletatud pärimus, mille kohaselt püüti ühepuupaati ehitada salajas kaitstes seda niiviisi “kurja silma” eest. Lootsikumeister ei võinud ehitusperioodi vältel isegi vahekorda astuda, ei võinud minna naise ligigi (Ruukel,1996:14).

Soomes 1934. aastal läbi viidud küsitlusest selgus, et Satakuntas elas sel perioodil kolm meistrit, kes valmistasid ühepuupaate. Tuntuim oli **Isakki Juhola** Ahlaistelt, kes mäletamist mööda oli teinud umbes paarsada sõiduriista. Palju ühepuupaate olid valmistanud ka **Juho Kiviranta** Noormarkkust ja **Juho Viljanen** Lassilast. 1935. aastal osalesid need kolm meest Soome Rahvusmuuseumile spetsiaalselt korraldatud ühepuupaadi valmistamisprotsessi tutvustamisel. (Nikkilä, 1936:135).

Eestis ulatus mõne lootsikumeistri tunnus kaugemale kihelkonnapiiridest. Eriti hinnatud olid selle sajandi algupoolel Soomaa meistrite ühepuupaadid. Riisa külas tegi kõige paremad lootsikud **Kõlliaru Mihkel**. Tema paadid seisisid hästi tasakaalus, polnud kipakad ja ei läinud kuivades lõhki. Tõramaa külas elasid tuntud lootsikumeistritest vennad - **Oolepi Aleks** ja **Jüri**, keda telliti tihti ka teistesse taludesse haabjat tegema. Vendade valmistatud ühepuupaate hinnati nende kerguse tõttu. Nii õhukeste ja ühtlaste parrastega paate tegid vähesed. **Oolepi Aleks** tegi heal aastal 30 ühest puust lootsikut (Ruukel, 1995:7).

1935. aastal oli Soomaa tuntuim paadimeister **Jaan Rosenberg** Suure-Kõpu Halliste külast. Häid ühepuupaate tegid ka **Jaan Saarmann** Aesoost ja **Sergei Riis** Viidikalt (Toht, 1996:5).

Viimase 50 aasta jooksul on lootsikumeistreid üsna väheseks jäänud. Mehed, kes haabjaid veel valmistada oskavad, võib ühe käe sõrmedel üle lugeda. Siiski on loota järelkasvu. Nimelt:16.-22. juunini 1996. aastal korraldasid Kodukandi Ökoturismi Algatus, Soomaa Rahvuspark ja Eestimaa Looduse Fond Pärnumaal Saarisoo talus laagri, kus noored mehed õppisid ühepuupaate ehitama kahe vana lootsikumeistri **Jüri Lükki** (sünd. 1928) ja **Jaan Rahumaa** (sünd. 1929) käe all. Eesti vanim paadimeister **Martin Tolberg** Sandra külast on praegu 83-aastane.

LÕPPSÕNA

Ühepuupaat ehk haabjas on üks osa eesti ja soome kultuuripärandist. Ühelt poolt olid nad olulised transpordivahendid inimeste jaoks, kes pidid loodusolude tõttu elama teistest suhteliselt eraldatult. Seega sai nende abil vahetada ka informatsiooni muu maailmaga. Teisalt on ühepuupaadid kultuuriobjektid ja sisaldavad sel kombel endas ise tähtsat informatsiooni. Siin on silmas peetud eelkõige ühepuupaatide arengu ajaloo seose selgitamist erinevates kultuurides, mis võiks anda huvitavaid tulemusi ka rahvaste päritolu puudutavate küsimuste kohta. Käesolev uurimistöö püüdiski lisada mõningaid detailie ühepuupaatide valmistamise kohta. Võrreldud on siin praegu veel Eestis Soomaa Rahvusparki alal elavat haabjate valmistamise ja kasutamise traditsiooni veel hiljuti Soomes Satakuntas esinenud sama kultuurinähtusega. Üldiselt on aga olemasolev materjal vähene, et avaldada konkreetseid arvamusi nimetatud aladel kasutatud haabjate kohaliku päritolu kohta, mida seminaritöö autor oletab. Seda peaks täiendama piirkondades, kus paati jätkuvalt kasutatakse. Seega ka teiste soome-ugri rahvaste juures.

KASUTATUD KIRJANDUS

Vello Mäss: Muistsed laevad, iidseid paadid, Tallinn 1996

Eino Nikkilä: Satakuntalaisen palko- 1. haaparuuhen valmistus, Satakunta X.Vammala 1936, lk. 134-155

Heiki Pärdi: Några etnologiska problem i samband med estniska enstamsbåtar, Nord Nytt 56, december 1994, lk. 47-58

Aivar Ruukel: "Kodukandi" Ökoturismi Algatuse teabeleht "Ökoturism", nr.4 det. 1994

Aivar Ruukel: Ühepuulootsiku ehitamine (käsikiri),1996

Andres Toht: Ühepuulootsik (käsikirjaline artikkel "Pärnu Postimehele"), 1996

Rein Tomson: Ühepuulootsik, Eesti Maa, 24.august 1994

SISUNÄITAJA

Sissejuhatus	lk. 2
Ühepuupaadi nimetusest	lk. 3
Muistne ühepuupaat Eestis ja Soomes	lk. 5
Ühepuupaadi valmistamine Eestis ja Soomes	lk. 7
Haabjapuu valimine	lk. 7
Haavatüve koorimine	lk. 8
Väliskuju andmine	lk. 9
Siseplaani õõnestamine	lk. 9
Parraste paksuse mõõtmine	lk. 10
Külgede laialipainutamine	lk. 11
Paadikaarte asetamine	lk. 13
Ühepuupaadi viimistlemine	lk. 14
Ühepuupaatide funktsioon	lk. 16
Soome ja Eesti paadimeistrid	lk. 18
Lõppsõna	lk. 20
Kasutatud kirjandus	lk. 21