

Filosoofiateaduskond

Ajaloo osakond

Etnoloogia õppetool

Madis Rennu

Ühepuupaadiehituse uuest tõusust Eestis 1990-ndatel

Proseminaritöö

Juhendaja: lektor Liivo Niglas

Tartu 2004

Sisukord

SISSEJUHATUS	3
1. PEATÜKK	
1.1 Mõne sõnaga vanemaist ühepuupaatidest	4
1.2 Karjala ühepuupaadid – tüüpilised ruhed	6
1.3 Eesti haabjast ja vanematest haabjameistritest	7
2. PEATÜKK	
2.1 Haabjate hobikorras valmistamise tõus Eestis 1990-ndail	9
2.2 Kaido Kama haabjatest	10
2.3 Priit-Kalev Partsi juhitud Kanaküla rühma tööst	11
3. PEATÜKK	
Haabjalaagrid Soomaal Saarisoo talus	14
Kokkuvõte	17
Lisa	19
Kasutatud kirjandus, viited kirjandusele:	19
Internetiviited	20
Intervjuud	21

SISSEJUHATUS

1. Töö eesmärk ja allikad.

Ühepuupaat on tänapäevase laudadest paadi eelkäija. Ühest puust valmistatud paati kasutavad praegusel ajal mitmed taigarahvad Siberis ja indiaanlased Loode-Ameerikas. Eestis, Soomaa Rahvuspargi aladel oli laialipainutatud külgedega ühepuupaat – haabjas - veel hiljuti tavaline tarbeese, mis kuulus iga talupere hädavajalikku varustusse. Mitmed autorid on arvamusel, et meie esivanemad kasutasid sarnaseid veesõidukeid juba siis, kui nad alles Eesti aladele teel olid. (Meri 1984 jt.) Tol ammusel ajal olid need ainsaks liiklusvahendiks, sobides liikumiseks ja kalastamiseks ka Siberi suurtel jõgedel ning järvedel. Ehkki kasutati pehmeid puuliike, kulus korraliku paadipuu langetamiseks kivikirve abil mitu tundi. Samuti tuli teha kõvasti tööd, et puutüvest saaks paat. Paat oli ühise ja ränga vaeva tulemus, paat oli toitja ja tal oli suur väärtus.

Käesolevas töös ongi põgusa vaatluse all ühepuupaatide tegemise ja kasutamisega seonduv. Esimeses peatükis paikneb ülevaade Euroopa ja Venemaa vanematest ühepuupaatidest, mille ülesandeks on selgitada ruhe erinevust haabjast ning samuti põgusalt vaadelda uuemat, internetis ilmunud ühepuupaate puudutatavat infot. Töö põhiosa on keskendunud noorema põlve Eesti haabjameistritele, vaadeldes möödunud sajandi lõpuaastail alguse saanud hobikorras haabjaehituse populaarsuse tõusu ning vaagides selle tulemusi ja tagamaid. Vastuse leidmiseks küsimusele, miks valitakse hobiks selline üsna keeruline ning raskesti prognoositava töötulemusega ala, otsustasin teha miniuurimuse ning intervjuuerida lühidalt paari paadimeistrit üheksakümnendail haabjaehitusega algust teinud põlvkonnast. Vastav küsimustik vaatles ka tegijate esimesi praktilisi kogemusi sel alal ning tööde ja plaanide praegust seisust. Kaks intervjuud tegin meilitsi Priit-Kalev Partsi ja Kaur Mägiga, ülejäänud kolm otsese küsitlemise teel Aivar ja Ain Ruukeliga Saarisoo turismitalust ning Jaan Keerdoga Eesti Rahva Muuseumist. Kaido Kama ettevõtmisi kirjeldasin Andres Heinapuu poolt 1990 aastal võetud intervjuu põhjal. Siinkohal on mul heameel tänada kõiki intervjuu andnuid.

1. PEATÜKK

1.1 Mõne sõnaga vanemaist ühepuupaatidest.

Ühepuupaatidest rääkides oleks mõneti ebaõiglane jätta puudutamata nende vanem teadaolev ajalugu, seda enam, et tänu internetile on kättesaadav hulk uuemat infot. Vanimad ühepuupaatide leiud Euroopa aladelt on uuemate andmete järgi umbes üheksa tuhat aastat vanad. Esimesena tuleb märkida Prantsusmaalt Noyen Sur Seine'i leidu – 6800 a eKr, siis Hollandis Pesse paadileidu, mis pärineb 6265 a-st eKr ja Saksamaalt Dumerlohauseni leiukohta, kust leitud paadi sünniaeg paigutub 5610 a-le eKr. Leiud on dateeritud raadiosüsinikumeetodi abil, siin on ära toodud eri tulemuste keskmised näitajad. Tegemist on tüüpiliste ruhedega, mille õhnestamisel on kasutatud nii kivitööriistu kui ka põletamist. Siiski on märgata ka kaarekohti – järelikult pidi parras olema küllalt õhukeseks töödeldud. Mesoliitilise ruhe levinumaks pikkuseks oli 7-8 meetrit, laiuseks 50-60 cm. Samuti kasutatakse juba siis paadi parema püstuvuse tagamiseks põhja altpoolt lamedaks tahumist. Muidugi tuli puu valimisel rohkem vaeva näha, kuid piisavalt jämedast palgist on võimalik üsna algeliste vahenditega saada ka ilma külgi laiali painutamata rahuldava stabiilsusega paat. (GRAS:1)

Eksperimentaalarheoloogide poolt on neist leidudest tehtud ka täismõõdulisi koopiaid. Kuna selleaegsed tööriistad polnud just ülearu suure jõudlusega, kasutati õhnestustöödel eelkõige põletusmeetodit. Külgede õhnestamine niivõrd õhukeseks - ühtlaseks, et neid oli võimalik ka laiali painutada, hakkas laiemalt levima alles peale rauast tööriistade ilmumist. Internetist leiab hulgaliselt infot mitmete mesoliitiliste paadileidude kohta Euroopas. (GRAS:2)

Eesti alade vanemaid veeliiklusvahendeid on etnograafidest uurinud ERM-i töötaja Gustav Ränk, kes registreeris 1930-ndail mitmeid veekogudest ja maa seest avastatud paadileide, sõjajärgseil aastail on sama teemaga tegelenud Arved Luts, Gea Reiman-Troska, Aleksei Peterson, Vello Mäss ja Heiki Pärdi, arheoloogidest Ain Mäesalu ja Jüri Peets. (Mäss 1996:11, 15-16 ja Keerdo 2004)

Vello Mäss'i arvamuse kohaselt võeti Eesti aladel, eelkõige sisevetel, ühepuupaat tõenäoliselt tarvitusele siis, kui siiakanti tekkisid puust paadivalmistamiseks sobiva liigilise koosseisuga ning piisavalt lopsaka kasvuga metsad - atlantilise sooja kliimaperioodi keskfaasis ligikaudu 6000 aastat tagasi. Võimalik oli muidugi ka paralleelne nahkpaatide kasutus mereäärseis

piirkondades, kus hülgenahku saadaval. Sisevete paatidel polnud aluse lainekindlus kuigi oluline, tähtsam oli just valmistamiseks sobiva materjali olemasolu. Kivist õõnestalvad lubasid pehmematest puuliikidest valmistada just jõgedel ja väiksematel järvedel kasutamiseks sobivaid veesõidukeid. Algne ühepuupaat kujutas endast tömpide otstega küna, mille laius nii otstest kui ka keskelt oli ligilähedaselt samasugune. (Mäss 1996:33,45)

Imperaator Constantine Porphyrogenitus kirjutab oma raamatus aastast 952 pKr, kuidas viikingipealik Rus tuli oma saatjaskonnaga mööda Dnepri jõe ja Musta merd alla Konstantinoopolini välja oma 'monoxyla'-tel. Rändajad olid oma teekonda alustanud Novgorodist, ostes sealsete meistrite valmistatud paadid. Viimased olid järelikult rahuldavalt vastu pidanud üsna tõsise, vähemalt paar kuud kestva rännaku. Sõna 'monoxyl' tähendab ühest puust tehtud paati. Selle nimetuse alla mahtuvad paadid pidid olema töödeldud piisavalt kergeks, et neid oli võimalik vähese vaevaga viia üle veelahkmete. Läänemere – Musta mere üks kergemini ületatav veelahe asub Venemaal Valdai kõrgustikul, olles siiski üsna tülikas looduslik takistus. Liiga rasked ja suured paadid ei õigustanud ennast sel teekonnal. Ilmselt oli siinkohal tegemist juba keskkohast laialipainutatud, õhukese pardaga paatidega, mida oli võimalik kolme-neljakesi kerge vaevaga kanda. Imperaatori raamatust selgub veel, et Mustale merele jõudes olid sõitjad ehitanud oma 'monoxyla'-d merekindlamaks, kinnitades külgedele parrast kõrgendavad lisalauad ja pilliroost küljeujukid. Lisalaudade kinnitamise- külgeõmblemise tehnika oli selleks ajaks juba kindlasti siinmailgi tuntud, esimesed teated selle kohta pärinevad juba pronksiajast. Lauad õmmeldi paadikere külge kuusejuurtega. Merel sõitmiseks kasutati ka purjede abi – paadi keskele püstitati mast ja selles kasutati lihtsat raapurje. Tol ajal olid Skandinaavia viikingitel meresõiduks kasutusel tükk maad suuremad laevad, mis sisemaa jõgedel-ojadel liikumiseks olid lihtsalt liiga kohmakad. Ilmselt oli vajadus liikuda pikki vahemaid mööda väikseid, madalaveelisi ojasid üks tõsistest põhjustest, mis aitas ühepuupaadil säilida ja areneda. Mekrijärvi paadileiul Soomes, mis pärineb umbes 15-st sajandist, on niigi suure, 8-meetrise ühepuupaadi parda kõrgenduseks kasutatud kummalgi pool koguni kahte lisalauda. Olgu siinkohal märgitud, et ka Doni ja Dnepri kasakad kasutasid veel 17. sajandil nii jõgedel kui ka Mustal merel suuri ühepuupaate, mille parrast oli laudadega kõrgendatud. (Koivusalo 2004; 1) Samuti on paljudel arhailise ehitusega plankkeregalaevadel-paatidel emapuu, mis meenutab valminult üsna selgesti madalate parraste ja paksu põhjaga ühepuupaati.

Piiskop Olaus Magnus kirjeldab oma raamatus aastast 1555 põhjala rahvaste elu. Teoses leidub paar lõiku teksti ning mõned illustratsioonid ka ühepuupaatidest, mida tollaegsel Venemaal tihti kasutati. (Koivusalo 2004; 1)

1.2. Karjala ühepuupaadid – tüüpilised ruhed.

Ühepuupaatidest rääkides on tihti ette tulnud arusaamatusi, mis on tingitud nende paatide kahe peamise alaliigi – ruhe ja haabja põhimõttelisest erinevusest ning vastava temaatika vähesest selgitamisest laiemale ringile. Ruhed on tänapäevalgi kasutusel Vene Föderatsiooni euroopa-osas elavate soome-ugrilaste asualal. Kui küsida neilt ühepuupaatide kohta, siis räägitakse vastuseks just reeglina ruhedest, mitte haabjatest. Haabjad on levinud Lääne-Siberis hantidel, A.Ruukli andmeil leidub neid ka Udmurtias. Uuralitest siinpool elavail soomeugrilastel kohtab haabjaid siiski üsna harva. Samuti on olukord segane vastavate paadiliikide nimetustega, sest vene keeles kasutatakse sama sõna reeglina nii haabja kui ka ruhe kohta. Kirjeldatud erinevusi oli mul 1997 Udmurtias viibides ning sealsete ühepuupaatide kohta andmeid kogudes kohalikele elanikele üsna raske selgitada. Käesolevas lõigus püüangi esile tuua nende kahe paadiliigi peamised erinevused. Eestis kasutati ruhesid aktiivselt läinud sajandi alguses Setomaa järvedel. 1997 Petserimaal viibides avastasin Mõla järvel Vana-Irboska lähedal veel ühe igapäevasel kasutusel oleva kaksikruhe.

Karjala Vabariigis Vene Föderatsioonis kasutatakse väiksematel, kuni paarisaja hektarilistel järvedel tänapäevani lihtsaid laotamata külgedega ühepuupaate, mis on tehtud klassikalise ruhe eeskujul. *Ruhe, ruhi*, sm *'ruuhi'* – ühest puust välja raiutud, külgede laialipainutamiseta valminud paat. Parema püstuvuse tagamiseks tahuti ruhe põhi altpoolt lamedaks, samuti lisati kergest puust küljeujukeid või liideti kaks ruhe külgepidi kokku. Selliseid kaksikruhesid leidub praegugi paljudel soome-ugri asualadel Loode-Venemaal. (Sõstra 1999, 240)

Vööri ja ahtriosa voolujoonelisusele ei pööratud tavaliselt erilist tähelepanu – tingituna suurest massist oli selline veesõiduk nagunii üsna aeglane. Ruhe eeliseks haabja ees on ta ehitamise odavus, lihtsus ja kiirus. Samuti ei pea materjal otseselt veatu olema ja ka ehitaja enda oskustele ei esitata kuigi kõrgeid nõudmisi. Miinuseks on suuremast massist tingitud kohmakus ja suurem süvis, mis teeb üsna keerukaks kasutamise vooluvees. Samuti on ruhe transport mööda kuiva maad väga vaevaline. (Sõstra 1999, 240)

Sellise paadiga saab üksi sõites võrke vette lasta ja välja võtta. Materjalina kasutatakse nii haaba kui ka mändi. Männist paadid on paremad, sest nad kuivavad rutem ja saavad kergemad. Sedavõrd suured männipuud on aga üsna haruldased, haaba leiab sagedamini. Toorik õõnestatakse, otsad tahutakse sujuvamaks, külgi ülearu õhukeseks ei tehta, teinekord jäetakse ka põhi kandiliseks tahumata. Uuemal ajal kasutatakse meeeldi mootorsae abi, mis tunduvalt tööviljakust tõstab ning omamoodi ka sellise ehitusviisi säilimisele kaasa aitab. Tavalisimaks püstuvuse tagamise mooduseks on seest tühjaks õõnestatud paadile külgujukite kinnitamine. Kahe paadi külgepidi kokkuühendamine pole siin kuigi levinud. Paadi pikkus on tavaliselt 3-4 meetrit, toorikuna kasutatava puutüve läbimõõt pool meetrit.

Vanemad Karjalas elavad inimesed mäletavad veel laotatud külgedega haabjaid, millega saadi sõita ka suurematel järvedel ja isegi Valgel merel.

Karjala kivipõhjalised järved ei ole enamasti kuigi kalarikkad, nii seisavad paadid aastaringselt vees ja neid kasutatakse kalapüügiks peamiselt kevadise kudemise ajal. Vaiksematel umbjärvedel pidasid sellised veesõidukid vastu 15-20 aastat. Kui kevadel paati vaja läks, ammutati ta seest vesi välja ja võiski kohe sõita. Paatide lukushoidmine on alles üsna viimase aja komme, neid kiputakse võõraste, linnast tulnud seltskondade poolt ka lõhkuma, kuigi nad oma olemuselt on suhteliselt vandaalikindlad. Varasematel aegadel oli järvedel aga kindel peremees, külas teati, kus keegi oma paati hoiab, paatide hoiukoha lähedal kasutamine oli üsna vaba ning eraldi luba polnud selleks omanikult vaja küsida. Praeguseks on ühepuupaadid Karjalas siiski üsna haruldaseks jäänud. (Sõstra 1999, 240)

1.2. Eesti haabjast ja vanematest haabjameistritest.

Haabjas on ühepuupaatide tehniliselt täiuslikeim esindaja. Nagu nimetuski ütleb, valmistatakse haabjas haavapuust. Ta eripäraks on ühtlaselt väljatahutud, õhuke parras, mis on peale valmistahumist erimenetlusega – laotamisega - keskkohast laiemaks venitatud. Haabjas on kiire ja kerge paat ning need omadused korvavad ta valmistamise keerukuse. Haabja süvis oli kuni moodsate plastpaatide ilmumiseni ületamatult madal, see on tinginud ka sellise paaditüübi ehitusoskuste säilimise nii Eestis Soomaal kui ka üsna mitmel pool maailmas. Haabjas praktilise veesõidukina pole tänini oma auväärset kohta kaotanud. Eestit loetakse haabja tänapäevase levila läänepiiriks. V. Mäss esitab teooria, mille järgi on sellise

paadiehitusviisi meie aladele toonud just siinsesse rahvastikku hilismesoliitikumis liitunud kammkeraamika kultuuri esindajad. (Mäss 1996:47) Muidugi on erinevate ehituspiirkondade paadid mõnevõrra erinevad, kuid põhimõtte jääb siiski samaks – olgu nimetus üks või teine, haabjas on ühepuupaadi alltüüp, mille juures on kasutatud laotamist. Erinevate aegade haabja väliskuju erineb ka tänu erinevaile laotamisviisidele. Neist vanem menetlus kasutas kive, mis laoti otstest alustele tõstetud paadi keskele. Lõike tehti paadi alla ja paati kallati ka vett. Nii saadi laia parda, aga ka ülestõusnud otstega ja kumera põhjaga paadid, mille kandejõud ja stabiilsus ei olnud kuigi head. (Mäss 1996:49) Uuema menetluse järgi laotatakse pardad paadi külgedele tehtud lõkete ja sissekiilutud lepaokstest surutite abil, see tehnoloogia on aga võimalik vaid rauast tööriistade kasutamisel, kuna õõnestustöö tuleb teha vaid kämblalaiusest praost. Haabja nimetused varieeruvad ka Eestis - murretes levinud haabjanimedega variante on toodud käesoleva töö lisas.

Kuna haabjavalmistamise täpsemad juhised selle töö mahtu arvestades siit välja peavad jääma, siis soovitus neile, kellel konkreetset ehitusprotsessi vastu tõsisem huvi – üsna hea haabjavalmistamise tehnilise poole kirjelduse võib leida internetist. (Soomaa:1)

Eestis ulatus mõne lootsikumeistri tuntus kaugemale kihelkonnapiiridest. Eriti hinnatud olid selle sajandi algupoolel Soomaa meistrite ühepuupaadid. Riisa külas tegi kõige paremad lootsikud Kõlliaru Mihkel. Tema paadid seisid hästi tasakaalus, polnud kipakad ja ei läinud kuivades lõhki. Tõramaa külas elasid tuntud lootsikumeistritest vennad - Oolepi Aleks (Aleksander Olev) 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. (Soomaa:2)

Oolepi Aleks tegi heal aastal 30 ühest puust lootsikut, kõik oma ilusa sniti järgi. Rähni Ants tegi ka head lootsikud. Tõramaa Tulla Tõnis (Tõnis Kimmel) proovis ka teha, aga laotamise ajal ajas alati lõhki. Oolepi Heino tunneb seda tööd, kuigi ilusaid lootsikuid ei tee.

1935. aastal oli Soomaa tuntuim paadimeister Jaan Rosenberg Suure-Kõpu Halliste külast. Häid ühepuupaate tegid ka Jaan Saarmann Aesoost ja Sergei Riis Viidikalt. (Soomaa:2)

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. (Soomaa : 2)

2. PEATÜKK

2.1 Haabjate hobikorras valmistamise tõus Eestis üheksakümnendail.

Info haabjast ja selle valmistamisest Eestis levis laiemas ringis L. Meri ja M.Soosaare samateemaliste dokumentaalfilmide kaudu; siit on inspiratsiooni hankinud ka mitmed uuema aja haabjahuvilised. Enim tuntud on M.Soosaare film „Ühepuulootsik“, Tallinnfilm, 1986. (EFSA 2004)

Üheksakümnendate alul oli minu valduses olevate andmete järgi vanadest paadimeistritest elus veel kolm: Mart Tolberg Suure-Jaanist ning Jaan Rahumaa ja Jüri Lükk Soomaalt. Need ongi meistrid, kes oma oskustega panid aluse haabjaehituse uuele tõusule 1990ndail, luues uue ja omanäolise ning siiani elujõulise Soomaa taustaga noorte meistrite koolkonna. Jüri Lükk tegi oma eluajal valmis üle tosina ning Jaan Rahumaa üle kolmekümne paadi. Nad mõlemad on osalenud juhendajatena Soomaal Saarisoo turismitalus peetud haabjalaagrites ning õpetanud ka enne laagreid paate tegema mõned huvilised. Esimene haabjalaager Saarisoos algas 14.06.1996 ja kestis nädala.

Möödunud aegadel peeti loomulikuks käsitööoskuste edasikandumist ühelt põlvkonnalt teisele. Oskused anti edasi isalt pojale - ega võõraid asjasse erilise heameelega ei pühendatud, see oli nii ka haabjaehituses ja eriti laotamisel, kus asjasse mittepuutuvaid inimesi näha ei soovitud. 1946-st aastast on Võnnu kandis üles kirjutatud jutt, mille järgi püüti lootsikut ehitada salajas, kaitstes teda nõnda „kurja silma“ eest. Paadimeistrile kehtis ka vahekorda astumise keeld - „ei läinud naise ligigi...“ (Soomaa:2)

Niisiis oli läinud sajandi alul olemas veel reaalselt eksisteeriv poolprofessionaalsete käsitöölise ring, kes haabjaehitusega tegeles ning kellel olid veel säilinud ka mitmed selged teemasepuutuvad tõekspidamised ning uskumusedki. Muidugi lisas seegi asjale vürtsi, et õpetajatel endil oli mõndagi neist vanadest asjadest meeles.

Vahest olulisima paadiehitust õppima asumise põhjuse sõnastab aga Kaur Mägi:

„...haabjaehitusel oli kohe-kohe kaduva kunsti mekk man - osad meistrid olid juba läinud,

olemasolevad olid kuuekümmne ja surma vahel.“ (Mägi 2004) Selle lihtsa tõe laiemale ringile teadvustamisele oli üheksakümnendatel suunatud üsna suur osa tegevusest.

2.2 Kaido Kama haabjatest.

Möödunud sajandi kaheksakümnendate lõpul tegi paar paati valmis praegune Võru Instituudi direktor Kaido Kama. Huvi haabjate vastu tekkis tal Vepsas, kus neid sel ajal oli veel üsna palju säilinud. Esimesi kontakte kirjeldab ta nii: *„Vepslaste juures külas olles sain esimese sõidutunde kätte ning samuti arusaamise sarnase paaditüübi säilimise unikaalsusest. Mõne aja pärast juhtusin kuulma, et mingi ime läbi on meie plastmassiajastus niisuguse paadi tegemise oskus ka Eestimaal säilinud, et me ei pea mõnest Looritsa raamatust lugema, et kunagi osati niisugust asja ning et tõepoolest on veel elusaid inimesi, kes seda oskavad. Ma ei tahtnud lasta sellel oskusel koos nendega surra, nii tuligi lihtsalt selle vastu hakata, ise oma tegemisega.*“ (Kama1990:72)

Järgnenud paari aasta pikkusel perioodil õppis ta haabjaehitust ühe ja teise meistri juures ja tegi koos Härma külas Suure-Jaani kihelkonnas elava Tolbergi Mardiga ühe paadi otsast lõpuni valmis. Järgmise paadi ehitas ta juba iseseisvalt. Viimasena märgitud töö, ilma meistri jooksvate õpetusteta paaditegemise juures rõhutab ta keerukust, ajamahukust ning paratamatult ka teatavat ebakindlust, kuid tulemus oli siiski hea. Olen isegi selle teisena valmnud paadiga paar korda sõitnud; nii väliste joonte kui ka vee peal käitumise poolest ei jäänud too küll Soomaa meistrite paatidele millegi poolest alla. Kama rõhutab aga oma oskuste poolikust: *“Kahjuks on see oskus mul nüüd unarule jäänud, lõppenud selle ühe paadi tegemisega. Tegelikult peaks see teadmine laienema seni, kui seda on võimalik vanade oskajate käest õppida, mitte minusuguse pooltegija käest.*“ (Kama 1990:72)

K. Kama seab enese jaoks paadiehitusega tegelema hakkamise motiivide juures tähtsaimale kohale just traditsiooniga kaasneva kompleksse käsitööoskuse säilimise. Kui selline haruldane, ajas niivõrd pikalt läbi proovitud teadmistepagas on juba kord meie ajani kandunud, siis oleks äärmiselt rumal ja õigustamatu jätta see omapäi koos vanade meistritega hääbuma. (Kama 1990: 69-73) Kümmeaastat hiljem, 2002 suvel, ehitas K.Kama uue paadi koos Rahumaa Jaani juures õppinud P-K Partsiga. Tegemist oli siis üsna erineva taustaga tegijate ühistööga. Nagu Parts hiljem rääkis, oli töö ajal küll tunda detailides ja

töövõtetes erinevaid tõekspidamisi, aga siiski õnnestus ettevõtmine sajabrotsendiliselt - paat sai väga ilus ja suurepärase jooksuga. (Parts 2004)

2.3 Priit-Kalev Partsi juhitud Kanaküla rühma tööst.

Priit-Kalev Parts, kes oli saanud tuttavalt soomerootslasest viikingilaevaehitajalt Fredrik Koivusalult ülesande uurida Eestis säilinud haabjaehitust, sattus 1994-95 inimesi küsitledes kokku Rahumaa Jaaniga. Oma intervjuus räägib Parts: *„Eks ta oli muidugi huvitav, algul uurisin puhtteoreetilisest huvist. Mingil hetkel, vist küll juba esimesel päris haabja nägemisel tegi (Peeter) Ilus (- Penikoorma talu peremees Kanaküla lähedal) vihje, et noh, varsti hakkad ehitama. Kohkusin algul, et no mis mina, linnamees, selleks peaks ikka vastava töö jaoks kasvand ja sündind olema. Aga mõte jäi pakitsema, et no kurat, kas mas mees nagu muiste polegi või...“* (Parts 2004)

Parts kirjeldab oma otsust paadiehitamist proovida kui üsna pikalt läbikaalutut, aega kulus üle poole aasta, oma rolli mängisid ajalised ja majanduslikud mõjud, aga üsna olulised olid ka *„...pettumus õpinguis, kibestumine oma urbaanses eluloolises taustas ning elu mõtte otsingud.“* (Samas)

Kuna P-K Parts ja Fredrik Koivusalu tehtud plaan rajanes soovile sõita mööda vana hansa veeteed Pärnust üle Viljandi ja Tartu Venemaale ning teha seda, kui vähegi võimalik, just haabjatel, siis oli hädavajalik õppida selgeks nii paadiehitus kui saada valmis ka retkeks vajalik hulk paate. Selliseks suuremahuliseks ettevõtmiseks oli aga tarvis ka abilisi.

Esimeseks oli Kaur Mägi, Partsi kursusekaaslane. Mägi kirjeldab oma otsust projektiga ühineda kui üsna impulsiivset, peamiseks mõjutajaks ettevõtmise ürgsus ja rustikaalsus. Oma esimese paadi tegid P-K Parts ja Kaur Mägi Jaan Rahumaa õpetusel Jaani juures kodus Soomaal 1995 sügisel. Kogenud meistri käe all läks töö kõigiti ladusalt, mis innustas projekti jätkama ning osalisi juurde otsima. Parts kirjeldab saadud emotsioone nõnda:

„Rahumaa pool oldud ajast on meelde jäänud kiirustamine, milles mängis rolli piiratud toidueelarve ja koolikohustused, aga ehk veel rohkem Jaani kirbud, kes ei lasknud magada. Meelde on jäänud see enese jõu ja elususe tajumise tunne, mida vist hiljem polegi nii ehedalt tajunud.“ (Parts 2004)

1995-96 talvel-kevadepäevadel jätkati Kanakülas, Penikoorma talus korruga kolme paadiga, nende tegemise juures osalesid abilistena Indrek Reimann, Hannes Vetik ning allakirjutanu. Ilma meistri konkreetse jooksva juhatuseta läks töö üsna visalt, tihtipeale oli väga raske otsustada, kuidas ühes või teises lõigus ökonoomsemalt tegutseda. Ühe paadi peale – koos kaarte, laotamise ja aerudega – kulus Partsi arvestuste järgi kuu jagu ühe mehe tööd, pausid lisandusid sinna veel juurde. Palju kasu oli sellest, et Rahumaa Jaan sai meile oma õpetustega paadilaotamise juurde appi tulla.

1996 juunikuuks olid paadid matkaks valmis. Matka eesmärgiks oli legendaarse Pärnu – Tartu – Pihkva veetee tänapäevase läbitavuse proovimine. Maakoore kerkimine-vajumine viimaste aastatuhandete jooksul ning jõgede voolusängide kuju muutus on Eesti jõgede voolusuundi ja -hulki oluliselt muutnud. Peale viimast jääaega voolas vesi Ürg-Peipsist piki Suur-Emajõe orgu Ürg-Võrtsjärve, sealt edasi mööda Tännassilma jõge ja Viljandi järve praegusesse Pärnu jõkke. Nüüdisaegne Emajõe säng ja voolusuund kujunesid välja alles peale Narva jõe läbimurde tekkimist 6000 aastat tagasi. (Toots:1999) Muistse hansatee olemasolu Pärnu, Raudna, Tännassilma ja Emajõe baasil on pisut müütiline, sest kindlaid andmeid selle kohta pole säilinud. Küll aga räägib ühendustee kunagisest olemasolust fakt, et Tartu ja Viljandi olid Hansa Liidu liikmed – järelikult pidi neil olema ka usaldusväärne väljapääs avamerele. Veel Jakobsoni aegadel vaeti mõtet Pärnu–Viljandi–Võrtsjärve veetee süvendamisest, et seda aktiivselt kasutusse võtta. (Toots:1999) Veetee Pärnust Viljandisse oli üsna veerikas tuhatkond aastat tagasi, tänapäeval on ta siiski väiksemate paatidega läbitav, kuigi Raudna ülemjooksul on kesksuvel vett üsna vähe ja aerutamise asemel on vastuvoolu võimalik minna vaid paati järel vedades. Viljandi - Tartu veetee on enam-vähem läbitav alates Vana-Võidu sillast – Tännassilma jõgi on tänu olematule voolukiirusele tugevalt kinni kasvanud, vaba vett näeb harva ja aega läheb liikumiseks palju. Pärnust Peipsile, Värskala lahte jõudmiseks kulus veidi üle kahe nädala. Projekti paate puudutav pool oli väga edukas – viimaste juures polnud vaja teha mingeid parandustöid, ligi kolmesaja kilomeetri pikkune teekond koos paljude mööda maad toimunud ülevedamistega ei põhjustanud ühtki probleemi. Muresid oli vaid kiiruga tehtud aerudega, need ei tahtnud vastu pidada, kuid olid samas ka hõlpsalt käepärasest materjalist uuendatavad. Peipsi järvel sõitsime öösel, sest siis ei olnud segavat lainetust. Ilma lisalaudadeta on traditsiooniline haabjas suuremal veekogul siiski ohtlik, tasub kalda lähedale hoida. Eesti-Soome ühepuupaatide ühisprojekt sai niisiis edukalt teoks. (Koivusalo 2004; 2)

Proovimaks, kuidas eespool imperaator Constantine Porphyrogenitus'e kirjeldatud juurdeõmmeldud pardalaua ning lisaujukitega haabjas ennast suurematel veekogudel

praktikas näitab, varustas Fredrik Koivusalo ühe 1996 talvel Eestis ehitatud haabjaist kuusejuurtega külgeõmmeldud lisalaudade, paadikülgedele väljapoole kinnitatud pilliroost lisaujukite ning mastiga, kus kasutas raapurje. Selle paadiga, mis sai peale ümberehitust nimeks *Faravid* ühe Soome viikingiaegse kuninga järgi, osales ta 2002 suvel traditsiooniliste puupaatide regatil *Raid Finland*, mis toimub igal aastal Soome lõunasaarestikus Helsingist Loviisasse. Katse oli ootamatult edukas – paat osutus rannalähedases vees kasutamiseks piisavalt merekindlaks, hästi juhitavaks ja üllatavalt kiireks. Hoolimata väikesest süvisest ning madalast pardast suutis selliselt täiendatud paat kanda üle 200 kilogrammist koormat, ca 160 kilomeetri pikkune teekond läbiti ette nähtud seitsme päevaga. Väike süvis ja paadi üldine kergus tegi äärmiselt lihtsaks ka randumise suvalise suurusega laidudel ning sõidu kariderohkes vees. (Koivusalo 2004, 3)

Mõni sõna ka haabja praktilisest kasutamisest üsna ootamatus, nimelt sportlikus võtmes. Olen nimelt prooviks paar korda haabjaga sõitnud Võru Matkaklubi korraldatavatel süstavõistlustel. Kuna need on toimunud reeglina teistes tingimustes kui haabja tavakasutuses – vool on kiire ja kärestikus ka lainekõrgus märkimisväärne – siis on kaasaegsete spetsiaalpaatidega samas klassis konkureerimine arusaadavalt üsna keeruline, kuid samas sugugi mitte lootusetu. Olulise plussi annab vastupidavus – jõevoolus varitsevad kivid ei tee haabjale midagi, kuid moodsa paadiga on kasulik neist eemale hoida. Tähtis on hoopis see, et statistilised erinevused tulemustes on haabja kui paaditüübi auväärset iga ja plastpaadist tublisti suuremat massi arvestades üsna väikesed. Kaks aastat tagasi peeti aga slaalomivõistlus vaikeses vees ja haabjas näitas tänu heale manööverdusvõimele tublisti paremaid tulemusi kui samasse klassi kuulunud plastkanuud. Veelkordne lihtne näide sellest, et vana ja läbiproovitud unustada oleks üsna lühinägelik.

Priit-Kalev Parts on hilisemal ajal koos Kaur Mägiga teinud kolm paati ka tasulise tellimustööna – ühe Haapsalu Keskaja Päevadel ja kaks Käsmu Meremuuseumile. Kuna need on olnud avalikud üritused, kus linna- või külaelanikel vaba juurdepääs ehitusplatsile, siis on suurimaks mureks olnud just rahvaga suhtlemine, sest küsimusi kipub tavaliselt palju tulema ja neile töö kõrvalt vastamine kujuneb üsna kurnavaks. Lisaks on aastatel 2000-2002 Parts'il valminud veel kaks paati – üks koostöös Sven Andresoniga ja üks Kaido Kamaga. (Parts 2004)

Edasiste plaanide hulgas nimetavad enamik Kanaküla grupi liikmeid vajadust aeg-ajalt kuskil paate tegemas käia, kasvõi kellelgi abiks. Õpitu kipub pikema aja peale ununema ja seda nii teoorias kui praktikas.

3. PEATÜKK

Haabjalaagrid Soomaal Saarisoo talus

Haabjaehituskunsti tutvustamisega laiemale üldsusele ja paljudele huvilistele praktilise haabjavalmistamise õpetamisega on suure töö ära teinud Saarisoo turismitalu noorperemees Aivar Ruukel koos Soomaa Rahvuspargiga. Ruukel'ite pere kolis Haapsalu kandist Soomaale Saarisoo tallu seitsmekümnendate lõpus. Üheksakümnendate alul otsustati hakata tegelema turismiga. Turismitalule oli vaja aga leida oma, teistest erinev nägu. Samad mured olid ka vastloodud Soomaa Rahvuspargil. Sellel alal, antud piirkonnale oma, üldtuntud kuvandi loomisel ja propageerimisel on haabjalaagrid väga edukad olnud. Tõesti, haabjas kui käsitöömälestis on viimaste aastatega avalikkuse silmis üsna konkreetselt seotud just Soomaaga ja seal toimuvaga. Samuti on väga oluline see, et võrreldes üheksakümnendate alguse äärmiselt kitsa ringiga teab neist paatidest tänaseks kümnetes kordades suurem arv inimesi; haabjateemaga tihedamalt seonduv on üsna hästi teada enamikul käsitöölaliste, matkajate ja loodushuviliste ringist. Üsna nõutud on olnud ka haabjavalmistamise näitlikud minilaagrid erinevatel ajaloolise suunitlusega üritustel – (vanalinna ja keskaja päevad eri linnades, hansapäevad jne) - erinevate käsitööliikide sarnased avalikud presentatsioonid on ilmselt omamoodi moes. Asjassepuutuva info laiem levik on kahtlemata väga teretulnud nähtus. Selliseid minilaagreid on korraldanud nii P-K Parts kui ka A.Ruukel, Soomaa mehed on omavalmistatud haabjatega ka sagedased külalised eri turismimessidel.

Laiemale avalikkusele mõeldud haabjate valmistamise laagrite korraldamine langes väga õnnelikult aega, kus vanad meistrid olid veel elu ja tervise juures. Soomaal elavaist haabjameistrest saadi teada rahvuspargi inimestelt ja üheskoos otsustatigi üritada hääbuvat käsitööoskust laiemale huviliste ringile tutvustada. Haabjate valmistamise laagreid on Saarisool tehtud alates 1996 juunist viiel järjestikusel suvel kuni Jaan Rahumaa surmani aastal

2000. Paratamatult oli laagreid külastanud huviliste taust ja ka oskused väga erinevad, siiski kujunes tulemus üle ootuste heaks. A.Ruukel hindab laagrist reaalse kompleksse tööoskuse saanud inimeste arvuks 15-20, siin on silmas peetud just neid, kel oskusi sedavõrd, et iseseisvalt paat otsast lõpuni valmis teha. Samas rõhutab ta ise ka sellise hindamise keerukust, sest kui ikka põhitõed selged ja ehitamise ajal ühtki tõsist viga ei tee, pole paadi valmistegemine elementaarsete käsitööoskustega algajal küll tavaliselt mingi eriline probleem. Pigem on küsimus ehitustööle kuluvas ajas, mis kipub väheste oskuste korral venima, samuti nõuab suuri kogemusi ilusa väliskuju tagamine (Ruukel 2004).

Soomaa laagris osalenud Jaan Keerdo peab haabjategemist raskeks, kuid põnevaks tööks, milleks on hädavajalik suurel hulgal visadust ning vähemalt samapalju missioonitunnet. Eriti keerulisena tundus ettevõtmine just alguses, mil töö üsna visalt edenes ning vanade meistrite õpetuste tagamaad veel täitsa hämarad tundusid. Keerdo rõhutab praktilise õpetuse tähtsust – ERM-i kirjasaatjate andmestiku järgi pole küll võimalik paati valmis teha. (Keerdo 2004)

Laagri kaugemate perspektiividena nähti ka haabjate tegemist tellimustööna, kui juba oskajad mehed olemas. Ostjaid on Aivar Ruukel'i hinnangul üsna tõenäoline leida Skandinaaviast – sealsed muuseumid ja muinaskülad oleksid nende tellimisest huvitatud, kui leiaks ainult pidevalt tegutseva ja stabiilse kvaliteediga meistri, kellel üheltpoolt nende tegemine hästi välja kukub ja teisalt, kellel ka selleks tööks aega ja närvi oleks:

Ain Ruukel (Saarisoo talu vanaperemees): „... *Ja ega siis raske on ju kah niisugust meest leida kes nagu võtaks niisugust asja teha. Sest ega see nõuab ju sellist Jaani moodi meest sellist ikka rahulikku et ta seal nagu omaette toksib ja et ta ikka sellest ära kah saaks elatuks...*“

Aivar Ruukel: „*Vaata need kes on siin laagrites käinud need on ju enamasti Tartu ja Tallinna tudengid olnud, ega siis sellist kohalikku meest siin nii polegi näinud. Tudengid käivad ja õpivad küll asja ära aga kas nad siis ka tegema jäävad...*“

Ain: „*Jah siin üks oli küll kuskilt metsa vahelt, see kah pidi hakkama tegema, aga ei ole ta midagi teinud...*“

Aivar: „*Aga muidu oli ta nagu tubli tegija ja ilusti tegi. Vaata siin on ju see kah et kui hakata natuke kalkuleerima siis on ju nii et kui sa kuu ajaga teed ühe valmis siis sa teenid ju rohkem kui metsas paberipuud lõigates.*“ (Ruukel 2004)

On üsna ilmne, et sarnaseid muu töö kõrvalt paaditegemist katsetanuid on Soomaal, kus traditsioon pikalt kestnud, läbi aegade olnud. Aivar Ruukel: „...*Sest üks neid kappe ja laudu üritas ju iga mees teha ja üks üritas siis lootsikut kah teha aga ega siis noh teinekord tuli välja, teinekord ei tulnud, nagu ikka.*“ (Ruukel 2004) Suur vahe oskuste lihvimisel on ju selles, kust nimelt saab konkreetne tegija oma põhilise sissetuleku. Soomaa tuntuimal saja aasta tagusel paadimeistril Oolepi Aleksil Tõramaa külast, kes pärimuse põhjal tegi vennaga kahasse isegi kuni 30 paati aastas, oli kindlasti lihtsam töö kvaliteeti ja kiirust tagada.

Professionaalse, müügiks mõeldud haabjate ehituse taastekkimiseks ei olegi A.Ruukli sõnutsi probleem selles, et konkreetse tööoskusega mehi võtta poleks, pigem on küsimus sobiva iseloomu ning eluviisiga ehitaja leidmises. Linnast tulnud õpipoisid on küll tihti lahtise peaga ja töös edukad, kuid samas pole ükski neist jäänud reaalselt kuhugi metsakülla pikemaks ajaks paate tegema ja sellest elatuma. Mingil põhjusel pole Soomaal tõesti siiani leidunud asjast tõsisemalt huvitatud kohalikke mehi, kellele paadiehitus võiks ju ometi üsna tõhus lisateenistus olla. Liiasi on aeg edasi läinud ning ilmunud hulgaliselt tööd hõlbustavaid moodsaid tööriistu – mootorsaest on tööd kiirendava riistana palju kasu, samuti on kuulda üsna novaatorlikest ideedest – paadilaotamine aurukapis jne. Viimaste praktikas katsetamise kohta andmed siiski puuduvad (Ruukel 2004).

Küsimuse peale, kuidas ta suhtus sellise paadiehitusviisi puhtmajanduslikku äratasuvusse tegemise algaegadel ja kuidas nüüd, leiab Aivar Ruukel, et põhimõtteliselt tundus see tasuvus muidugi algusest peale võimalik aga samas ei ole see antud alal tegeldes ka kuidagi peamine. Täpselt sama arvamust olen kuulnud veel mitme paadiehitaja käest - ega esimese paari paadi juures polegi need asjad olulised.

Haabjalaagreis valminud paatidest kuus on stabiilselt igapäevakasutuses Soomaal Karuskose külalistemaja juures. Erinevalt plastkanuudega korraldatavaist tavamarsruudiga matkadest ei pea Aivar Ruukel siiski võimalikuks haabjate igapäevast autodel transporti paarikümne kilomeetri kaugusele ülesvoolu. Need paadid on selliseks suhteliselt riskantseks tegevuseks siiski liiga hinnalised. Turismigruppidel on haabjasõidu proovimiseks muidugi vaba voli, aga ainult iseseisvalt ülesvoolu sõudes ja siis alla tagasi tulles. Muidugi on Saarisool tehtud haabjaid proovitud ka kaugematel retkedel - 1999 suvel sõitsid Harved Toots ja Jaan Keerdo ühe samas valminud haabjaga Saarisoolt üle Viljandi ja Tartu Kavastusse, ka neil oli suuri raskusi Raudna ning Tännassilma jõe ülemjooksude läbimisel, nii et Tohvri sillast Raudnal kuni Tännassilma jõe keskjooksuni tuli kasutada veoauto abi. Paat ise pidas suurepäraselt

reisile vastu, ainuke mure oli see, et pika sõiduga imes puu endasse tublisti vett ja läks sellevõrra ka raskemaks. Väga vaevaline oli aga vastuvoolu sõudmine, eriti matka esimestel päevadel. Õige suuna hoidmist ei tohtinud hetkekski unustada, sest vool keeras kohe paadi nina kaldasse. (Toots 1999).

Soomaa paadilaagritele on tekkimas ka järeltulija – sealsamas Soomaal paadiehtust õppinud ERM-i töötaja Jaan Keerdo korraldas käesoleval aastal koostöös Eestimaa Looduse Fondiga haabjate valmistamise laagri Emajõe Palupõhjas. Laagri eesmärgiks oli haabjaehituse taaskatsetamine ja propageerimine selle paaditüübi ühel põlisel asualal – Emajõe vesikonnas. Seegi laager on tegutsenud edukalt, alustati juuni alguses viie paadiga ning praeguseks, juuli alguseks, on neist neli laotatud. Laagri korraldamisega kaasnevate tööde juures on Keerdo rõhutanud sobivate paadipuude leidmise raskust. (Keerdo 2004) Sama probleemi on viimastel aastatel üksmeelselt kinnitanud ka kõik teised haabjategijad. Suurem osa vanadest metsadest, kus selleks tööks sobivaid puid leida võib, on nüüdseks kahjuks paljaks raiutud. Paadipuu leidmine on järjest suurem mure, on liikumas idee, mille järgi oleks hädavajalik koostada selleks sobivate haavapuistute register. (Ruukel 2004) On paar juhust, kus paadi tegemine on ette võetud ka ainuüksi seepärast, et sobiva puu omanik ei soostu langil lageraiet edasi lükkama...

Kokkuvõte

Oleme jälginud kaht ühepuupaatidega kaasnevat ning allikatega kaetud marginaali - nii kronoloogilist kui geograafilist - Euroopa vanimate paadileidude andmetest kuni Eestis kaasajal suhteliselt populaarse hobikorras haabjavalmistamiseni välja. Töö sissejuhatava osa juurde tuleb märkida töö käigus selgunud internetiallikate kasutamise hädavajalikkust tingituna vastavasisulise kirjanduse puudumisest. Töö põhiosas selgus Eesti haabjaehituses lähiminevikus toimunu. Muidugi sai sealjuures edukalt kasutada loodetavasti parimaid võimalikke allikaid - nooremate paadimeistrite endi meenutusi.

Milles peitub haabjaehituse võlu? Ehk on see seletatav omamoodi rahvusromantilise reaktsiooniga, inimestel on vajadus end argipäevale vastandada. Üha enam urbaniseeruv tänapäev loob selged eeldused huvi tekkeks pärimuskultuuri vastu.

Vanu paadimeistreid puudutava info põhjal on lihtne järeldada elujõulisele traditsioonile omase mentaliteedi väljakujunemist. Haabjaehitajad moodustasid omalaadse, suhteliselt

suletud grupi, kuhu kuulumine oli reguleeritud sellega, et oskused anti isalt pojale. Lisaks ametiaule nõudis korralikku, kvaliteetset tööd ka suguvõsa renomee. Ilmselt kestis õpipõisiperiood üsna kaua, sest vastutusrikkamate tööde juurde polnud mingi probleem omaste hulgast vanemat-targemat nõuandjat leida. Ka külaühiskonna väike ring tõstis tööde kvaliteeti - kehva paadi tellijale üle andmine oli häbiks kogu suguvõsale.

Tänapäev on neid arusaamu tublisti muutnud, sest mainitud vanade tõekspidamiste kogumi võimalikul kandjal pole enam sarnaseid konkreetseid kohustusi. Uue põlvkonna haabjaehitus on üsna harvade eranditega hobipõhine; konkreetseid tasustatud tellimusi, kus toimib põhimõtteliselt teistsuguse ülesehitusega kliendi ning tellimuse täitja suhe, on saanud vähesed noored haabjameistrid. Haabjaehitust konkreetse elatusallikana siiski hetkel keegi veel ei kasuta, probleemne on nii paatide mõistliku hinnaga turustamine kui ka püsiva töökvaliteediga paadimeistri leidmine, kes sobiks nii oma elustiili kui ka iseloomu poolest sellele tööle. Kahjuks on eriti viimastel aastatel tunda ka toorainepuudust – täiskasvanud, kuid mädanikust nakatumata haavapuistuid jääb iga aastaga üha vähemaks.

Tänapäevase Eesti haabjaehituse juures tuleb märkida tüüpiliste hobilise tegevuse juures avalduvate normivate tõukejõudude väljakujunemist, millel on koos tegelejate ringi kasvuga omadus tekitada jooksvalt tegevuse käigus juurde nii tööalaseid kui ka seltskondlikke norminguid, kohati ka uusi kvaliteete, mis aitavad ühelt poolt tööd tõhustada – kvaliteetsemaks muuta, teiselt poolt aga gruppi liita. Samas on siin tunda veel mingeid tõukejõude, mis jäävad enamiku küsitletute jaoks üsna raskesti sõnastatuks – peamiseks neist vahest siiski enese proovilepanek uues ja tundmatus olukorras ühelt poolt ning huvi traditsionaalse käsitöö vastu teiselt poolt.

Igal juhul on viimase kaheksa-üheksa aastaga selle ala populariseerimises ning laiemale ringile tutvustamises ära tehtud üsna muljetavaldav töö, samuti on üsna reaalne traditsiooni edasikestmine.

LISA

**Haabja nimekujusid eesti murretes –*

haab(i) "paat Jõe Kuu Hlj KuuK

aabin "paat VNg

aabja "paat Hlj

haabjanõ "haabjas Rõu Plv Vas Se Lut

aabju (aabiju) "paat Hlj VNg

haabsa "haabjas Har

Ilmselt on samast sõnatüvest ülekantud tähenduse abil saadud ka

aabjalas "<kiiruse kohta Khk

Samuti on ka kirjakeeles levinud järgmised **haabja* murdelised sünonüümid, kuigi üsna tihti kasutatakse neid sõnu ka laudpaatide puhul, otsene seos konkreetse paaditüübiga on kadunud:

**lootsik* – Pärnumaal ja Emajõe vesikonnas üsna valdav haabjanimetus.

**vene* – kasutusel peamiselt Matsalu lahe ääres.

Kasutatud kirjandus, viited kirjandusele:

Kama 1990 - *Olla enese moodi*. Kaido Kama intervjuu Andres Heinapuule. „Vikerkaar“, september 1990, lk 69-73.

Meri 1984 - Meri, L: „*Hõbevalgem*“, Tallinn 1984

Mäss 1996 – Vello Mäss, „*Muistsed laevad, iidset paadid*“, ajakirja *Horisont* kirjastus, Tallinn 1996

Tomson, R. „*Ühepuulootsik*“ Eesti Maa 1994

Viires, A „*Puud ja inimesed*“ Tallinn 1975

Internetiviited

EFSA 2004 – Eesti Filmi Sihtasutuse koduleheküljel leiduv Tallinfilmi filmide loend:

<http://www.efsa.ee/tallinnfilm.html?leht=8&op=otsing&string=&liik=&aasta=> Viimati

külastatud 16.07.2004

GRAS:1 – Prantsuse allveearheoloogide internetilehekülg

<http://archsubgras.free.fr/pnavancien.html#nandy>

Viimati külastatud 15.07.2004

GRAS:2 - Prantsuse eksperimentaalarheoloogide internetilehekülg

<http://archsubgras.free.fr/experimentation/pexpemeso.html>

Viimati külastatud 15.07.2004

Koivusalo 2004; 1 - <http://www.qnet.fi/rus-project/Monoxyla.html>

Viimati külastatud 15.07.2004

Koivusalo 2004; 2 - <http://www.qnet.fi/rus-project/Estonia.html>

Viimati külastatud 15.07.2004

Koivusalo 2004, 3 - <http://www.qnet.fi/rus-project/raid.html>

Viimati külastatud 15.07.2004

Soomaa:1 – haabja valmistamise kirjeldus Saarisoo turismitalu koduleheküljelt -

<http://www.ee/soomaa/haabjasynd.htm#algus>

Viimati külastatud 15.07.2004

Soomaa:2 – Soomaa paadimeistritest - <http://www.ee/soomaa/meistrid.htm> Viimati külastatud 16.07.2004

Sõstra 1999: Sõstra, Ülo. *Ühepuupaadid Karjalas*, „Loodus“, oktoober, 1999

Toots 1999: Toots, Harved. *Haabjaga iidsetel hansateel*. „Loodus“, november 1999. Vt. ka <http://www.looduseomnibuss.ee/larhiiv/arhiiv/nov99/haabja.htm>

Viimati külastatud 15.07.2004

VMS - Väike murdesõnastik, Eesti Keele Instituudi kodulehekülg - <http://www.eki.ee/dict/vms/index.html.et> Viimati külastatud 20.07.2004

Intervjuud

Keerdo 2004 – Autori intervjuu Jaan Keerdoga mais 2004. Asub autori valduses.

Mägi 2004 – Autori kirjavahetus Kaur Mägiga märtsist 2004. Asub autori valduses.

Parts 2004 – Autori kirjavahetus Priit-Kalev Partsiaga aprillist 2004. Asub autori valduses.

Ruukel 2004 – Autori intervjuu Aivar ja Ain Ruukel'iga. Võetud Soomaal Saarisoo talus aprillis 2004. Asub autori valduses.
