

Ajaloolise puupaadikultuuri pärandiväärtusest Lahemaa paadiehituse ja viislaiu näitel

Ave Paulus, Aleksei Kelli, Anti Kreem

Resüme

Nõukogude periood on laias laastus hävitanud Eesti rannakülade puupaadikultuuri. Traditsioonilise rannakalanduse ja merekultuuri keskset pärandit – puust paate – enam naljalt vee peal liikumas ei näe. Artikli autorid avavad puupaadikultuuri olemuse, näitlikustavad traditsiooni katkestust uniikaalse viislaid-tüüpi paadi ehitustraditsiooni näitel, pakuvad õiguslikke lahendusi, et aidata kaasa hapra puupaadikultuuri taaselavnemisele. Eesti Meresõiduohutuse seadus defineerib „ajaloolise laeva“ koopia mõiste kaudu. Autorid leiavad, et kohasem oleks seda teha „traditsioonilise tüübi näitena“. See võimaldaks paremini rakendada nii pärandi- kui intellektuaalse omandi kaitset ja edendada paadikultuuri. Traditsioonilise puupaadiehituse käsitlemine intellektuaalse omandi kontekstis aitab samuti kaasa selle traditsiooni säilimisele. Artikli autorid on seisukohal, et paadiehitustraditsiooni vaatlemine kultuuripärandi kaitse paradigmas loob eeldused selle edendamiseks viisil, mis võimaldab hoida nii traditsiooni autentsust kui uusloomingut.

Võtmesõnad: puupaat, viislaid, kultuuripärand, pärandiväärtus

Sissejuhatus

Lahemaa piirkond on olnud tähtsamaid ajaloolisi purjelaevanduse keskusi Eestis. Siin on ehitatud ligi 50 puust purjelaeva (Õun 2019), koolitatud sadu kapteneid ja tüürimehi, iga poisike on kandnud merekultuuri. Igas rannakülas oli oma paadimeister, Lahemaa lahed valendasid purjedest. Merekultuuri traditsioonid katkestati järsult okupatsiooniajal.

Gea Reimani aastal 1948 Lahemaa kandis läbi viidud välitööde materjalid kirjeldavad traagilist puupaadikultuuri lõpu hetke ajaloos: „Üle elatud sõdade ajal on palju, just vanemaid paate hävitatud, ja ka nüüd on piirivalve nõudel enamik paatidest hävitatud. Uusi purjepaate aga juurde ei tehta, sest kui uusi



Foto 1. Vainupea. Richard Sagritsa maal, 1947. RM _ 6343 K 338:20; *Virumaa Muuseumid SA*.

vaja on, muretsetakse mootorpaat. Samuti on väheseks jäänud paadimeistrite arv. Nii ei näinud ma oma teekonnal ühtki ehitatavat paati. Väheste praegu veel elavate paadimeistrite tööriistad on laiali pillutatud, kadunud ja hävinud, sest meistrid ei ole enam aastaid töötanud, ja nagu mitmed neist ütlesid, ei hakkagi enam uusi paate tegema.“ (Reiman 1948: 569–570.)

Nõukogude periood on laias laastus hävitanud Eesti rannakülade puupaadikultuuri, säilinud on vaid üksikud kuurides peidus olevad traditsioonilised alused. Vähesel määral ehitatakse neid ka tänapäeval juurde, aga oskusi napib ning nõudlust pole, mistõttu järjepidevus on katkenud. Traditsioonilise rannakalanduse ja merekultuuri keskset pärandit – puust paate – enam naljalt vee peal liikumas ei näe.

Artikli autorid avavad puupaadikultuuri olemuse, näitlikustavad traditsiooni katkestust unikaalse viislaid-tüüpi paadi ehitustraditsiooni näitel, pakuvad õiguslikke lahendusi, et aidata kaasa hapra puupaadikultuuri taaselavnemisele. Artikli autorid on seisukohal, et paadiehitustraditsiooni vaatlemine kultuuripärandi kaitse paradigmas loob eeldused selle edendamiseks viisil, mis võimaldab hoida nii traditsiooni autentsust kui uusloomingut.

Defineerime ajaloolise puupaadi ehitustraditsiooni olemuse tema pärandiväärtuste kaudu, toetudes päranditeooria aluspõhimõtetele, pärandi- ja intellektuaalse omandi kaitse õiguslikule raamistikule. Ajaloolist paadikultuuri

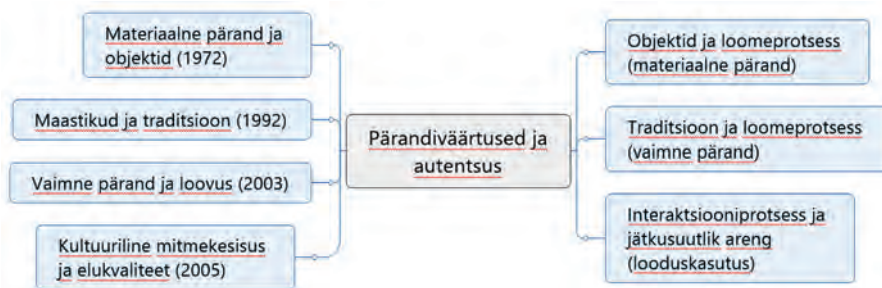


Foto 2. Kalurid Kolga-Aabla rannal. Lahemaa rahvusparki arhiiv. Foto Eino Sandströmi fotokogust.

vaadeldakse tema autentsuse võtmes, analüüsi aluseks paat kui pärandiobjekt ning paadiehitus kui looming ja traditsioon. Analüüsi ilmestavaks näitematerjaliks on Lahemaa unikaalne viislaid-tüüpi paat, selle ehitustraditsioon ja kultuurikatkestus. Artikli väljundiks on paadiehituse traditsiooni defineerimine pärandikaitse võtmes ja esialgse intellektuaalse omandi strateegia kaardistamine, et tagada paadiehituse traditsiooni säilimine. Artikli kokkuvõttes esitakse konkreetsed valdkonnaga seonduvad järeldused ja ettepanekud.

Pärandikultuuri ja puupaadiehituse temaatika interdistsiplinaarsel käsitlusel tugineb oma eelnevale teoreetilisele ja praktilisele kogemusele kultuuripärandi, ajalooliste puupaatide ehituse ja õigusteaduse valdkonnas (vt Paulus 2017b; Paulus 2017c; Kreem 2017; Paulus 2017a). Siinses käsitluses arendame edasi oma varasemat uurimistööd ja lisame uusi aspekte, nagu õiguslik analüüs. Allikmaterjalide hulgas on käsikirjalisi materjale ja seni avaldamata andmeid viislaiust (sh käsikirjad, fotod, tehnilised joonised).

Olukorra terviklikumaks kaardistamiseks suhtlesime mitmete Eesti puupaadimeistritega selgitamaks, miks nad uuritavas valdkonnas tegutsevad. Põhitähelepanu all olid paadiehitusega seonduvad traditsioonid ning väärtused, haldusõiguslikud regulatsioonid ja intellektuaalse omandi instrumentide kasutamine puupaadi ehitustraditsiooni kontekstis. Intervjuueritavate ärihuvide ja isikuandmete kaitseks esitatakse tulemused üldistusena konkreetseid isikuid identifitseerimata. Võimalik tundlik info jääb autorite teada.



Joonis 1. Pärandiväärtused. Ave Pauluse joonis.

Kultuuripärandi kaitse rahvusvaheline õigusruum

Rahvusvahelises õigusruumis on läbi aastakümnete oluliselt avardunud kultuuripärandi mõiste ja objekt, sellega seotud subjektide ring ning kaitsetegevuse sisu. Vaadeldes poolsajandi perspektiivi Ühinenud Rahvaste Hariduse, Teaduse ja Kultuuri Organisatsiooni (edaspidi UNESCO) maailmapärandi konventsioonides, Rahvusvahelise Looduskaitseühendi (edaspidi IUCN) ning muinsuskaitse ekspertorganisatsiooni (edaspidi ICOMOS) juhendmaterjalides ja hartades, võib kokkuvõtlikult välja joonistada mitmed olulised paradigmuuutused rahvusvahelises kultuuripärandi kaitstes. Pärand avardus säilitatavast objektist säilitatavaks kompleksiks, siis säilitatavaks keskkonnaks koos seda ülalhoidvate protsesside, teadmiste ning tavadega, lõpuks lisandus kogukond kui väärtuse ja kultuuriruumi kandja ja pärandi keskne element.

1964. aasta ICOMOSi Veneetsia hartaga (*Venice charter*) defineeriti kultuuripärandi, eelkõige ehituspärandi näitel autentsuse mõiste ja materiaalse pärandi kaitse printsiibid. 1972. aastal UNESCO ülemaailmse kultuuri- ja looduspärandi kaitse konventsiooniga määratleti kultuuripärandi kaitse põhimõtted, mis lähtusid eelkõige objektidest ja kompleksidest.¹ Kultuurimaastike kategooria täpsustati UNESCOs 1992. aastal (*Revision of the Operational Guidelines*) ning IUCNis 1994. aastal (*IUCN Guidelines 1994*). Definitsiooni lisandusid maastikud ja mentaliteet. Märgineline tähtsus pärandikaitse paradigma muutuses on ICOMOSi 1994 Nara dokumendil autentsusest (*Nara*

1 Nimetatud konventsioon määratleb kultuuripärandit järgmiselt: „Käesolevas konventsioonis mõistetakse kultuuripärandi all: mälestisi: arhitektuuri-, monumentaalskulptuuri ja maalikunsti teoseid, arheoloogilist laadi elemente või struktuure, raidkirju, koobaselamuid ja elementide grupe, millel on väljapaistev üldine väärtus ajaloo, kunsti või teaduse seisukohast; ansambleid: isoleeritud või ühendatud ehitiste grupe, mille arhitektuur, terviklikkus või seos maastikuga omab väljapaistvat üldist väärtust ajaloo, kunsti või teaduse seisukohast; vaatamisväärsed paikkondi: inimkäte loomingu või inimese ja looduse ühisloomingu, samuti alasid, kaasa arvatud arheoloogilised vaatamisväärsused, millel on väljapaistev üldine väärtus ajaloo, esteetika, etnoloogia või antropoloogia seisukohast“ (Art 1).

Document on Authenticity, 1994). See räägib, et autentne on ka traditsioon, kaitsta tuleb traditsiooni ja loomingut samavõrd kui ajaloolist materiaalselt substantsi. Euroopa Nõukogu Firenze maastikukonventsioon (2000) ja ICOMOSi Firenze harta (*Florence charter*, 2014) keskenduvad maastikele kui kultuurilistele tervikutele. ICOMOSi pärandipaikade (*ICOMOS Charter of Cultural Places* 2008) ning kultuuriradade hartad (*ICOMOS Charter of Cultural Routes* 2008) ühendavad pärandi materiaalse ning vaimse mõõtme.

UNESCO 2003. aasta vaimse pärandi kaitse konventsioon toetub juba otseselt kogukondade kultuurilistele õigustele, defineerib vaimset pärandit just läbi traditsiooni ja seda kandva kogukonna.²

2005. aastal võeti vastu kaks kogukonnakesksest kultuuripoliitikast kantud dokumenti. UNESCO kultuuri väljendusvormide mitmekesisuse kaitse konventsioon ei kasuta kultuuripärandi mõistet, kaitstavad on kultuurilised väljendusvormid – üksikisikute, rühmade ja ühiskondade loovuse väljendusvormid, millel on kultuuriline sisu.³ Euroopa nõukogu raamkonventsioon kultuuripärandi väärtustest ühiskonnas (Faro konventsioon) keskendub juba kultuuripärandile kui väärtusele inimese ning sootsiumi identiteedi kandjana, demokraatliku ja rahumeelse inimühiskonna loomisel ning kultuuride mitmekesisuse jätkusuutlikus arengus. Faro konventsioon määratleb artiklis 2 kultuuripärandi just pärandikogukonna väärtuse ja ressursina, mida peabki edasi kandma ja arendama.

Eesti on enamiku pärandikaitse rahvusvahelisi konventsioone ratifitseeritud, Faro konventsioon on ratifitseerimisel. Kultuuripärandi kaitse teostub nii looduskaitstes kui muinsuskaitstes materiaalse pärandi ning kultuurimaastike puhul efektiivselt ning kooskõlas rahvusvaheliste normidega. Vaimse pärandi, kultuuritraditsiooni ja kogukonna kaitse käsitlus riiklikes pärandikaitse dokumentides hõlmab peamiselt populariseerivaid meetmeid.

- 2 Vaimse kultuuripärandi kaitse konventsioon määratleb vaimset pärandit järgmiselt: „Vaimne kultuuripärand – tavad, esitus- ja väljendusvormid, teadmised, oskused ja nendega seotud tööriistad, esemed, artefaktid ja kultuuriruumid, mida kogukonnad, rühmad ja mõnel juhul üksikisikud tunnustavad oma kultuuripärandi osana. Vaimset kultuuripärandit, mida antakse edasi põlvkonnalt põlvkonnale, loovad kogukonnad ja rühmad pidevalt uuesti, mõjutatuna oma keskkonnast, loodusest ja ajaloost, vaimne kultuuripärand annab neile identiteedi ja järjepidevuse tunde ning edendab seeläbi ka kultuurilist mitmekesisust ja inimeste loometegevust. Konventsiooni kohaldamisel arvestatakse ainult sellise vaimse kultuuripärandiga, mis on kooskõlas inimõigusi käsitlevate rahvusvaheliste dokumentidega, kogukondade, rühmade ja üksikisikute vastastikuse austuse nõuetega ja säästva arengu nõuetega“ (Art 2 (1)).
- 3 Kultuuri väljendusvormide mitmekesisuse kaitse konventsioon Art 4 p 3: Kultuuri väljendusvormid – üksikisikute, rühmade ja ühiskondade loovuse väljendusvormid, millel on kultuuriline sisu. Art 4 p 2: Kultuuriline sisu – sümbolne tähendus, kunstiline mõõde ja kultuuriväärtused, mis tulenevad kultuuri eripärasest või väljendavad seda. Art 4 p 7: Kaitse – meetmete võtmine kultuuri väljendusvormide mitmekesisuse säilitamiseks, kaitsmiseks ja väärtustamiseks.

Puupaadikultuuri eelkõige materiaalseid, aga ka vaimseid aspekte on võimalik kaitsta kultuuripärandina muinsuskaitseaduse ja looduskaitseaduse alusel. Muinsuskaitse aduse (MuKS) kontekstis kujutab ajalooline puupaat endast nii ainelist⁴ kui ka vaimset⁵ kultuuripärandit. Konkreetne ajalooline paat võib olla kaitstav ka mälestisena. UNESCO materiaalse pärandina saab teda kaitsta MuKS,⁶ UNESCO vaimse pärandi kaitse objekte MuKS ei käsitle.

Looduskaitseadus (LKS) käsitleb kultuuripärandi kaitset iseseisva eesmärgina meie rahvusparkide puhul.⁷ Rahvusparkide kaitse-eeskirjad täpsustavad kaitseväärtused. Näiteks Lahemaa rahvusparki kaitse-eesmärkide seas on kultuuripärand (nii vaimne kui materiaalne), traditsiooniline rannakalandus ja rahvakultuur (Lahemaa rahvusparki kaitse-eeskiri; Lahemaa rahvusparki kaitsekorralduskava 2016–2025).⁸ Paadiehitustraditsioon ja sellega seotud elulaad on osa rahvusparki kaitseväärtustest.

Väärtuslikud ajaloolised puupaadid ja -laevad ning nende ehitamise traditsioon tervikuna on osa kultuuripärandist, millele saab rakendada nii populariseerivaid meetmeid kui tingimusi konkreetsete paatide ja konkreetse traditsiooni säilimiseks. Sisuliselt tunnustavad nii rahvusvahelised kui Eesti õigusaktid kultuuripärandit kui pärandikandjate pärandiprotsessi ja tulemust.

- 4 Aineeline kultuuripärand on inimtekkelised või inimese ja looduse koosmõjul tekkinud esemed ja keskkonnad, millel on ajalooline, arheoloogiline, kultuuriline või esteetiline väärtus (MuKS § 4 (1)). Ainelise kultuuripärandi kaitse hõlmab kultuuriväärtusega asjade ja maa-alade väljaselgitamist, uurimist ja dokumenteerimist, populariseerimist, mälestiseks, muinsuskaitsealaks või arheoloogiliseks leiukohaks tunnistamist ning nendega seotud tegevuste reguleerimist (MuKS § 4 (2)).
- 5 Vaimne kultuuripärand on põlvest põlve edasi antavad tavad, esitus- ja väljendusvormid, teadmised, oskused ning nendega seotud tööriistad, esemed, artefaktid ja kultuuriruumid, mida kogukonnad, rühmad ja mõnel juhul üksikisikud tunnustavad oma kultuuripärandi osana ning hoiavad elavas ja loovas kasutuses (MuKS § 5 (1)). Vaimse kultuuripärandi kaitse tähendab tingimuste loomist vaimse kultuuripärandi elujõulisuse tagamiseks. See hõlmab muu hulgas vaimse kultuuripärandi väljaselgitamist, uurimist, dokumenteerimist ja populariseerimist (MuKS § 5 (1)).
- 6 Maailmapärandi objekt on mälestis või muinsuskaitseala, mis on arvatud Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Hariduse, Teaduse ja Kultuuri Organisatsiooni ülemaailmse kultuuri- ja looduspärandi kaitse konventsiooni artikli 11 lõike 2 alusel koostatud maailmapärandi nimekirja. (MuKS § 13).
- 7 Rahvuspark on kaitseala looduse, maastike, kultuuripärandi ning tasakaalustatud keskkonnakasutuse säilitamiseks, kaitsmiseks, taastamiseks, uurimiseks ja tutvustamiseks (LKS § 26 (1)).
- 8 Lahemaa rahvusparki kaitse-eesmärk on kaitsta Põhja-Eestile iseloomulikke loodust ja kultuuripärandit, sealhulgas maastikuilmel, pinnavorme, kaitsealuseid liike ja nende elupaiku, looduse ja pärandkultuurimaastikke, maastiku üksikelemente, põllumajanduslikku maakasutust ja traditsioonilist rannakalandust, tasakaalustatud keskkonnakasutust, piirkonnale iseloomulikke asustusstruktuuri, taluarhitektuuri ning rahvakultuuri, tagades nende säilimise, taastamise, uurimise ja tutvustamise (LKS § 1 (1)).

Autentsus ja koopiad

Traditsiooni jätkamine tähendab nii loomingut kui variatsioone. Pärandikaitse keskne mõiste on autentsus ja selle säilitamine. Rahvusvahelise pärandiorganisatsiooni ICOMOS Veneetsia Harta (1964) ning Nara dokument autentsusest (1994) sisustavad autentsuse mõiste nii rahvusvahelises kui Eesti pärandikaitse õigusruumis. Kõige väärtuslikumad on autentsed ehk algupärased objektid ja materjalid, alates Nara dokumendist ka tehnoloogiad ja traditsiooni jätkamine. Otsesed koopiad kui ajaloo võltsingud on taunitavad.

Mälestiste käsitlemisel on Veneetsia harta üks olulisemaid dokumente. Tollal ilmunud Cesare Brandi restaureerimisteooria (vt Brandi 1963) valguses rõhutati tugevalt vajadust austada ajaloolist autentsust ja iga kultuuripärandi paiga spetsiifilisust. Veneetsia harta on üsna konkreetne ja universaalne oma nõuetes pärandile ning selle hoidmisele: „Mälestiste konserveerimise ja restaureerimise mõte on hoida neid kunstiteoste ja ajaloolise jäljena“ (Art 3). „Mälestiste konserveerimise peamiseks ülesandeks on nende säilitamine“ (Art 4). „Restaureerimise eesmärk on säilitada ja tuua välja pärandi ajalooline ja esteetiline väärtus, austades algseid materjale ja dokumente. Restaureerimine peab lõppema seal, kus algab hüpotees. Lisatavad detailid peavad eristuma ja kandma kaasaegset iseloomu. Taastatud osad peavad mälestisega harmooniliselt sobima, aga originaalist erinema. Igasugune tegevus mälestisel peab olema teaduslikult põhjendatud ja dokumenteeritud“ (Art 9). Veneetsia harta küll deklareerib, et väärtuslik on traditsioonide kestmine läbi inim põlvkondade, on aga tugevalt objekti ajaloolise autentse kehendi säilitamise poole kaldu ning sisuliselt eitab objekti kui traditsioonide kandja väärtust. Samuti taunib ta otsesõnu koopiaid. Alates Veneetsia harta vastuvõtmisest 1964. aastal kuni Nara dokumendini 1994. aastal on rõhutatud originaali tähtsust ning üheselt välistatud rekonstruktsioonid ja koopiad kui ajaloo võltsingud ja autentsuse vastandid. Rekonstruktsioonid on võimalikud vaid erandjuhul.

ICOMOSi Nara dokument autentsusest toob pärandi ja väärtuse diskussusesse ka vaimse pärandi, traditsiooni ning kultuurikogukonna kui pärandi edendaja mõõtmel: „kõik kultuurid ja ühiskonnad rajanevad pärandile kui teatud vaimse ja materiaalse pärandi vormidele ja väljendusviisidele, neid tuleb austada“ (Art 7); „kultuuripärandi kestmine ja edenemine on eelkõige kultuuripärandi loonud kultuurikogukonna vastutus“ (Art 8). Nara dokument sätestab, et autentsus- ja väärtushinnangud on kultuurikonteksti-spetsiifilised (Art 11). Autentsus võib olla määratud vormi ja kujunduse, materjalide ja aine, kasutuse ja funktsiooni, traditsioonide ja tehnikate, asukoha, vaimsuse ja tundmuse kaudu (Art 13) Sisuliselt on materiaalne substantis lahutamatu seotud temaga seotud teadmiste ja oskuste, vaimse pärandiga. Kõike seda tuleb arvesse võtta kultuuripärandi erilisi kunstilisi, ajaloolisi, ühiskondlikke ja

teaduslikke mõõtmeid defineerides. Konserveerimise mõistesse on hõlmatud kõik tegevused, mis seotud uurimise, kaitse, restaureerimise ja värskendamisega. Autentsuse väljendusvormid on kokku võetud kõrvaloleval joonisel.

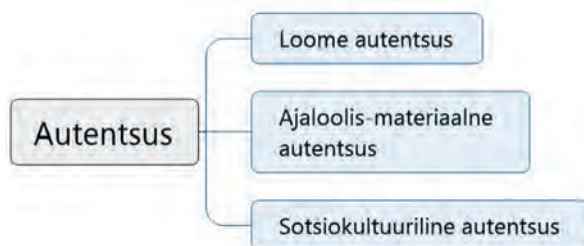
Pärandikaitse on läbi aastakümnete tegelema peamiselt ajaloolis-materiaalse autentsuse kaitsetegevustega. Oluline on materiaalse ajaloolise pärandi substants, ajaloolised kihid, materjalid, mis räägivad traditsioonidest ja tehnikatest. Paadiehituse puhul räägime ajaloolise paadi kehandist ja detailidest. Loomes autentsuse puhul räägime loomeprotsessi ja kunstiteose materiaalse väljundi olemuslikust ühtsusest – iga valminud paadi ja laeva kui iseseisva teose väärtusest, seda ka traditsiooni kandjana. Sotsiokultuurilise autentsuse puhul on oluline kultuuritraditsiooni jätkumine. Tähtis on nii elementide kui nende suhete, nii seisundi kui protsessi säilimine. Oluline on määrata konkreetsed iseloomulikud elemendid, mille säilitamine tagab traditsiooni säilimise. Konkreetne traditsiooniline paat või laev kannab endas paadiehitustraditsiooni esindamise ja edasikandmise väärtust, oluline on konkreetsete paadi- ja laevatuüpide tunnusjoonte säilimine, teiselt poolt traditsiooni arenemine ja loomeprotsess.

Kokkuvõtteks näeme, et pärandikaitse alases mõtlemises taunitakse koopia mõistet ehk „ajaloo taasloomist“. Mälestise puhul, mida me teatud traditsioonide esindajatena hoiame, on küll hävimise puhul ajaloolise terviku tagamiseks ja traditsioonide säilitamiseks võimalik luua rekonstruktsioon või asendus, aga see peaks olema originaalist teatud parameetrite poolest eristuv.

Paadiehitustraditsioonist

Kultuuripärand kui kultuuritraditsiooni jätkamine on vastavalt Nara dokumendile iseseisvalt pärandiväärtuslik. Teatud tüüpi näited ja teised traditsioonilistes tehnikates loodud objektid on traditsioonide ja käsitöökuste säilitajana ja edasikandjana olulised ning iseväärtuslikud. Igasuguse kultuuritraditsiooni, sealhulgas puupaadikultuuri olemuses on ennast taastada ja muuta. Puupaaditraditsioon ei saa muul viisil jätkuda kui uusi tüübile kohaseid ja samal ajal varieeruvaid puupaate tehes. Vanade aeg saab otsa ning parimal juhul muutuvad nad conserveeritud museaalideks või pidulikult rannalõkkekseks.

Ilma paadiehitustraditsioonide jätkamiseta ning käsitöölise ehituskunsti valdamiseta pole võimalik puupaatide kultuuripärandi säilitamine. Uued paadid vanas traditsioonis, meistri käe märk küljes, on ainuvõimalik



Joonis 2. Autentsuse väljendusvormid.
Ave Pauluse joonis.



Foto 3. Gokstadi viikingilaev, ca 890, Oslo Viikingilaevamuuseumis. Ave Pauluse foto.

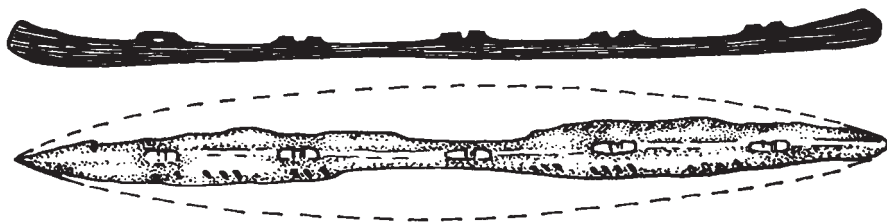
lahendus. Nad ei tohiks ega saagi olla täpsed koopiad, see tähendaks ju traditsiooni hangumist ning oleks vastuolus pärandikaitse põhimõtetega ajaloo võltsimise vältimisest.

Teine lugu on ajalooliste autentsete paatidega. Kui paat on küll halvas olukorras, kuid autentsena alles, on võimalikud sisuliselt kolm varianti: 1) konserveerida museaalina; 2) püüda restaureerida kasutuskõlblikuks, 3) säilitada materjal. Ka kasutuskõlblike koopiate tegemine (eriti viikingilaevade puhul) on suhteliselt levinud praktika.

Paadi kasutuskõlblikuks restaureerimine on kõige aja- ja ressursimahukam ettevõtmine, kuna lisaks silmailule peab tulemus ka tormis vastu pidama. Näiteks kahvelkuunari Hoppet (1926) restaureerimisel tehtud töö ja tulemus on kooskõlas nii Veneetsia harta kui Nara dokumendiga.



Foto 4. Kahemastiline kaljas HiiuIngel 2018. aastal. Ave Pauluse foto.



Joonis 3. Virve küla paat. *Vello Mässi joonis.*

Kõige levinum on väärtuslike ajalooliste paatide ja laevade konserveerimine museaalina. See tegevus peab olema otseselt kooskõlas Veneetsia harta ideede ja põhimõtetega. Näiteks Virve külast Kuusalu vallast on leitud paat, mille vanus ja lugu on senini teadmata. See muistne puupaat on Lahemaa puupaaditraditsioonide esimene käegakatsutav esindaja. Leid on eksponeeritud Eesti Rahva Muuseumis Tartus.

Paadiehituskultuuri kestmiseks on tähtsad nii ajaloolised paadid ise kui paadiehitustraditsioon ja looming iga uue paadi tegemisel. Enamik viimastel aastakümnetel tehtud ajaloolistest puust laevadest ja puupaatidest kannab eelkõige traditsiooni edendamise ideed. Laevad ja paadid on teatud paaditüübi või laevatüübi näited ja edasiarendused, alates viikingilaevadest ning lõpetades kaljastega. See on kooskõlas pärandi kui traditsiooni ja protsessi autentsuse printsiipidega, pärandi kui „üksikisikute, rühmade ja ühiskondade loovuse väljendusvormidega“ (Art 4 p 3, UNESCO 2005).

Paadiehitus ja meresõiduohutus

Meie õigusruum peab looma ajalooliste puupaatide ja -laevade ehitamise traditsiooni säilitamiseks sobivad tingimused. Eelkõige on oluline nüüdisaegsete ja ajalooliste paatide ja laevade erinev kohtlemine tehniliste nõuete osas. Siinkohal kasutatakse meie seadusruumis pärandikaitse paradigmat erinevat keelekasutust, mis ühelt poolt täidab oma eesmärgi – võimaldada sellel merekultuuri liigil edasi kesta, teisalt mõjub oma koopianõudega ning primitiivse paadiklassiga kummastavalt. Meresõiduohutuse seadus (MSOS), mille eesmärgiks on veesõidukite kasutamise ohutuse tagamine (§ 1), näeb ette erisuse seoses ajaloolise pärandi kaitsega. Nimelt sätestab meresõiduohutuse seadus: „Ajaloolise laeva tehnilisel ülevaatusel võib Veeteede Amet teha mõõndusi, kui on tagatud laeva ohutus“ (§ 13 (1)). Sisuliselt tähendab see seda, et ajaloolised laevad ei pea tehniliselt vastama sama rangetele nõuetele kui teised. Siinkohal kerkib küsimus, mida mõista „ajaloolise laeva“ all. Meresõiduohutuse seadus määratleb ajaloolist laeva järgmiselt: „laev, mille vanus ületab reisilaeval 35 aastat ja muul laeval 40 aastat ning millel ei ole tehtud olulisi ümberehitusi ja millel valdavalt on säilitatud ehitusaegsed

materjalid, või sellise laeva või laevatüübi koopia, mille ehitamisel on kasutatud originaaliga sarnaseid ehitusmaterjale“ (§ 2 punkt 25).

Ajaloolise laeva mõistet ei olnud meresõiduohutuse seaduse esmaversioonis (vastu võetud 12.12.2001). See lisandus meresõiduohutuse seaduse ja sellega seonduvate seaduste muutmise seadusse (vastu võetud 8.12.2010). Nimetatud seaduse seletuskirjas on öeldud, et meresõiduohutuse seadust täiendatakse eesmärgiga luua võimalus „käsitada ajaloolise laevana muuhulgas laevatüübi koopiat, mille ehitamisel on kasutatud originaaliga sarnaseid ehitusmaterjale. Täiendus tehakse, kuna vanade laevade puhul ei ole alati võimalik kindlaks teha konkreetset laeva. Samuti jäetakse välja tingimus, mille kohaselt väljaspool kohaliku rannasõidu piirkonda ei käsitata ajaloolise laevana laeva, mis tegeleb oma põhitegevusega. Ajaloolise laeva nõuete kohaldamine peaks olema ühtne ja laienema ka kohalikus rannasõidus sõitvale laevale“ (2010: 3).

Meresõiduohutuse seadus näeb ka ette, et väikelaevana ei käsitata muuhulgas „primitiivse konstruktsiooniga veesõidukit (näiteks ruhi, ruup, süst, kanuu, vesijalgratas ja muu selline) ning erikonstruktsiooniga veesõidukit“ (§ 2 punkt 3). See tähendab, et neile ei rakendu kõik nõuded.

Sisuliselt võimaldab seadusruum erisust traditsioonilistele puust paatidele ja laevadele. Paraku aga peab erisuse saamiseks paat olema kas mõne konkreetse laeva või konkreetse laevatüübi koopia. Leiame, et kohasem oleks sõnastus „paat ja laev kui käsitöölise looming teatud kultuuritraditsioonis teatud traditsioonilise tüübi näitena“. See võimaldaks paremini rakendada nii pärandi- kui intellektuaalse omandi kaitset ja edendada paadikultuuri. Meresõiduohutuse seaduse kohane ajaloolise laeva autentse detailitäpse koopia valmistamine on reaalses praktikas suhteliselt marginaalne nähtus. Puupaadi- ja puulaevaehitus opereerib pigem traditsiooniliste paadi- ja laevatüüpide, analoogiate ning unikaalse loominguuga. Just puulaevade ja puupaatide käsitöölise aspekt võimaldabki unikaalset loomingut traditsiooni raames, mis oleks ka nende aluste parim müügiargument meie plastikust standardmaailmas.

Ajalooline puupaadiehitus intellektuaalse omandina

Rahvusvaheliselt määratletakse intellektuaalset omandit (edaspidi IO) õigus-tena, mis tulenevad intellektuaalsest tegevusest tööstuse, teaduse, kirjanduse ja kunsti alal (WIPO asutamise konventsioon, art 2). Selle eesmärgiks on kaitsta loojat ja tema loomingut. IO on oma olemuselt negatiivne ehk välistav õigus. Selle omaja saab välistada temale kuuluva IO kasutamise kolmandate isikute poolt. Intellektuaalomandi õiguste kaubandusaspektide lepinguga on rahvusvaheliselt lepitud kokku intellektuaalse omandi jõustamise miinimumstandardites (täiendavalt vt Correa 2007). Selguse huvides tuleb rõhutada, et intellektuaalne omand on üksnes tööriist mingi eesmärgi saavutamiseks. See annab

õigusliku kontrolli teatud info (teadmuse) üle. See, kuidas ja mis eesmärkidel seda kontrolli rakendatakse, on õiguste omaja otsustada. Intellektuaalset omandit saab kasutada ka suurema avatuse ja tegevusvabaduse tagamiseks.

Intellektuaalse omandi üheks tunnuseks on selle kaitsetähtaja piiratus.⁹ See tähendab, et õigused loometöö resultaatidele kehtivad kindla tähtaja ning selle möödumisel võib igaüks intellektuaalse omandi objekti vabalt kasutada.¹⁰ IO süsteemi eesmärgiks on tasakaalu loomine looja tasustamise (välistavate õiguste andmine tema loomingule) ja avaliku huvi vahel, et tagada ühiskonna juurdepääsu loomingule (õiguste ajaline piiramine). IO on üheks mehhanismiks kultuuripärandi tekke soodustamiseks (motiveerib loojat), kuid konkreetse kultuuripärandi looja (autor, leiutaja) õiguste kaitsmisel IO-ga peab arvestama selle ajaliste piirangutega. Selles osas erineb intellektuaalse omandi kaitse kultuuripärandi kaitsest, mis ei ole konkreetse tähtajaga piiratud.

Asjakohaste intellektuaalse omandi instrumentidena ajaloolise puupaadi ja selle ehitustraditsiooni kaitsmisel võib nimetada autoriõigust, tööstusdisaini kaitse seadust, patenti, ärisaladust, kaubamärki ja geograafilist tähist.

Kui ajaloolisel ehitustraditsioonil põhinev puupaat on loodud tänapäeval, siis kerkivad õiguslikud küsimused seoses paadi loomisel kasutatavate näidiste, jooniste ja loodud puupaadiga.

Autoriõiguse seadus (AutÕS) kaitseb loomingut teosena. Autoriõiguse seaduse kohaselt loetakse teoseks „mis tahes originaalset tulemust kirjanduse, kunsti või teaduse valdkonnas, mis on väljendatud mingisuguses objektiivses vormis ja on selle vormi kaudu tajutav ning reprodutseeritav“ (§ 4 (2)). Originaalsus tähendab autori enda intellektuaalset loomingut (AutÕ § 4 (2), originaalsuse kohta vt Lepik 2015). Eesti õiguspraktikas lähtutakse madalast originaalsuse nõudest. Näiteks leidis Riigikohus, et slaid puistepuukogumispunkriga on autoriõiguslikult kaitstav teos (kohtulahend 3-2-1-60-98). Autoriõiguslik kaitse ei eelda, et teos oleks uudne ning et midagi sarnast ei ole varem loodud.

Kuna puupaat on looming (selles sisaldub paadimeistri intellektuaalne panus), siis on see kaitstav ka autoriõigusega. Paadi ja selle ehitamisel kasutatavate jooniste puhul võib tõmmata paralleeli arhitektuursete skeemide ja arhitektuuriteostega. Kaitstavad on nii joonised kui ka nende järgi loodud paat. Kui paadi loomiseks kasutatakse kellegi teise autoriõiguslikult

9 Piiratud kaitsetähtaja printsibi osas eksisteerivad ka teatud erandid. Näiteks ei ole kaubamärgi, ärisaladuse ja geograafilise tähise kaitse piiratud tähtajaga. Nende kaitse lõppemine on seotud muude alustega.

10 Näiteks kehtib autoriõigus autori kogu eluaja jooksul ja 70 aastat pärast tema surma (Autoriõiguse seadus § 38 (1)). Tööstusdisainilahenduse kaitse kehtib maksimaalselt 25 aastat (Tööstusdisaini kaitse seadus § 56 (2)). Patent kehtib 20 aastat patenditaotluse esitamise kuupäevast arvates (Patendiseadus § 36 (1)).

kaitstavaid jooniseid, siis võib paadi loomine kujutada endast autoriõiguse rikkumist.

Ajalooliste paadi joonistega seoses võib tekkida segadus nende kaitstavuse osas. Autoriõiguse üldine kaitsetähtaeg on 70 aastat pärast autori surma (AutÕS § 38). Autoriõiguse seadus sisaldab aga eriregulatsiooni varem avalikustamata teoste osas (postuumsed teosed), mille kohaselt tekivad isikul, kes pärast autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemist esimesena õiguspäraselt avaldab varem avaldamata teose, autori varaliste õigustega võrdsed õigused 25 aastaks (§ 74¹). See tähendab seda, et varem avalikustamata paadijoonised võivad teatud tingimustel olla kaitstavad sõltumata nende vanusest. Kui puupaadi traditsioonis loodud paate või nende osi arendatakse edasi, siis võivad need olla kaitstavad tööstusdisainilahenduse¹¹ ja patendiga¹² kaitstud leiutisena. Nii patent kui tööstusdisainilahendus eeldavad uudsuse ja teiste nõuete täitmist, mis tähendab, et nende abil ei saa kaitsta ajaloolist paati (selle osa), vaid tegemist peab olema teatud edasiarendusega.

Paadiehitus sisaldab harilikult spetsiifilist oskusteavet, mistõttu on olulisel kohal ärisaladuse kaitse.¹³ Ärisaladuse kaitse seadus määratleb ärisaladust teabena, mis peab vastama järgmistele tingimustele: „1) see ei ole kogumis või üksikosade täpses paigutuses ja kokkupanus üldteada või kergesti kättesaadav nende ringkondade isikutele, kes tavaliselt kõnealust laadi teabega tegelevad; 2) sellel on kaubanduslik väärtus oma salajasuse tõttu ja 3) selle üle seaduslikku kontrolli omav isik on asjaoludest lähtuvalt võtnud vajalikke meetmeid, et hoida seda salajas“ (§ 5 (2)). Ärisaladuse kaitse ei eelda kaitstava oskusteabe absoluutset uudsust. Teave ei või olla üldteada ning seda hoitakse saladuses.

Ärisaladus (oskusteave) on ajalooliste puupaatide ehitamise traditsioonis keskse tähendusega. Ärisaladusena kaitstava teadmuse käsitlemisel võib tugineda teaduskirjanduses tunnustatud teadmuse liigitusele vaiketeadmuseks (*tacit knowledge*), mis ei ole verbaliseeritav ega üleantav ja ilmutatud teadmuseks (*explicit knowledge*), mida saab sõnadesse panna ja üle anda (liigituse kohta vt Collins 2010). Seega on paadiehituseks vajalik teadmus formaliseeritav jooniste, selgituste ja manuaalidega (ilmutatud teadmus) ning paadi-meistri oskustena, mis ei ole formaliseerituna ülekantavad, kuid on õpitavad

11 Tööstusdisaini kaitse seadus (TDKS) kohaselt on tööstusdisainilahendus toote tasapinnaline või ruumiline väliskujundus, mis on uus, eristatav ning mille järgi on võimalik tööstuslikult või käsitöenduslikult valmistada tooteid (§ 4, 5). Oluline on siinkohal silmas pidades, et autoriõiguslik ja tööstusdisaini kaitse ei ole üksteist välistavad. Need on kumulatiivsed ning eksisteerivad üksteisest sõltumatult (Tööstusdisaini kaitse seadus § 2 (3)).

12 Patendiga saab kaitsta leiutist, mis on uus, omab leiutustaset ja on tööstuslikult kasutatav (Patendiseadus § 8 (1)). Leiutiseks võib olla mingi paadiga seonduv tehniline lahendus.

13 Ärisaladuse kaitset reguleerib ebaausa konkurentsi takistamise ja ärisaladuse kaitse seadus (edaspidi ärisaladuse kaitse seadus, lühend ÄKS).

(vaiketeadmus). Põhiline vahetegemise kriteerium on teadmuse eraldatavus isikust. Ilmutatud teadmused on kaitstav ka intellektuaalse omandina.

Paaditootmise traditsiooni edendamisel omavad potentsiaalset tähendust kaubamärk ja geograafiline tähis. Kaubamärgiseaduse (KaMS) kohaselt on kaubamärk „tähis, millega on võimalik eristada ühe isiku kaupa või teenust teise isiku samaliigilisest kaubast või teenusest“ (§ 3). Lisaks võib nimetada ka kollektiivkaubamärki, mida võivad taotleda tootjate ühendused (KaMS § 61¹). Selliseks tootjate ühenduseks võivad olla ka paaditootjad.

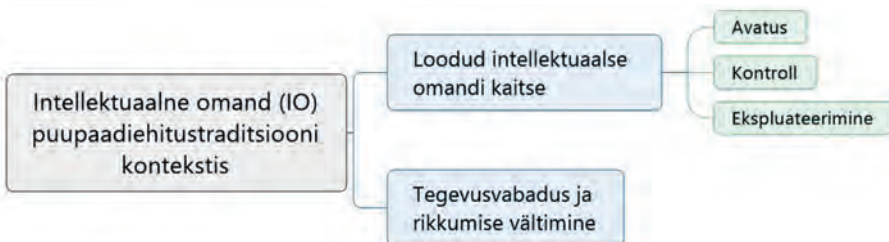
Kui puupaate toodetakse kindlal geograafilisel alal, siis võib kaalumisele tulla geograafilise tähise kaitse taotlemine. Geograafilise tähise kaitse seadus (GTKS) reguleerib muuhulgas käsitöendusliku või tööstusliku päritoluga kaupade tähistamiseks kasutatavate geograafiliste tähiste õiguskaitset (§ 1).

Ülaltoodud intellektuaalse omandi instrumendid annavad üksnes võimaluse puupaadiehituse traditsiooni edendamiseks. Keskseks küsimuseks on, mida ja millistel eesmärkidel soovitakse kasutada.

Autorite parima teadmise kohaselt Eesti puupaadiehituses on suur osa vajaliku teadmuse IO-na mitte kaitstav (n-ö *public domain*), seonduvat intellektuaalset omandit ei seata prioriteediks. Üheks võimalikuks vähese tähtsustamise põhjuseks on asjaolu, et nimetatud valdkonnas ei toimu ulatuslikku äritegevust. Puupaadiehitus on osaliselt ka hobi ja elulaad. Põhiliselt müüakse kas paadimeistri oskustööjõudu või siis valmis paate. Intellektuaalne omand küll tekib tegevuse käigus (joonised ja paat on kaitstavad autoriõigusega, võimalus on ka registreerida uudseid disainilahendusi ning kaitsta patendiga tehnilisi lahendusi), kuid seda ei tehta. Kaitsmata jätmise põhjuseks võivad olla madal teadlikkus ja puudulikud oskused intellektuaalse omandi juhtimisel.

Kirjeldatud praktika osas toovad autorid välja järgmised aspektid (visualiseeritud joonisel 4), mida võiks paadiehitustraditsiooni edasisel edendamisel intellektuaalse omandi aspektist arvestada.

Intellektuaalse omandi kaitse loob võimalused traditsiooniliste puupaatide ning nende aluseks oleva teabe kommertsialiseerimiseks. IO kaitse ei tähenda aga, et selle eesmärk on teiste tegevuse piiramine ja välistamine. Intellektuaalne omand on kasutatav ka avatuse suurendamiseks. Näiteks saab levitada



Joonis 4. Intellektuaalse omandi aspektid ajaloolise puupaadi ehitustraditsiooni näitel. Aleksei Kelli joonis.

ajaloolise puupaadi täiendatud jooniseid *Creative Commons ShareAlike*,¹⁴ mis tagavad suurema avatuse. Võimalikud on ka duaal-litsentsid, mis tähendab, et isiklikuks ja mittevaraliseks eesmärgiks antakse intellektuaalset omandit tasuta kasutada, kuid ärilise kasutuse eest tuleb maksta (IO ja avatuse seoste kohta vt Kelli jt 2017).

Traditsiooniline puupaadiehitus ei piirdu alati ajaloolistest paatidest koo- pia tegemisega, vaid lähtutakse üldisest ajalooliste puupaatide ehitamise tra- ditsioonist – luuakse unikaalne puupaat. Selle tulemusena võivad paadile lisanduda uued lahendused. Probleem tekib, kui need kasutatavad lahendu- sed on kellelgi teise poolt juba loodud ja kaitstud. Kui identse või peaaegu identse teose ja oskusteabe loomine ja kasutamine ei kujuta endast autori- õiguse ja ärisaladuse rikkumist, siis patendist ja tööstusdisainilahendusest tulenevad õigused on absoluutse iseloomuga. See tähendab, et ka iseseisvalt loodud leiutise ja tööstusdisainilahenduse kasutamine võib kujutada endast kolmanda isiku õiguste rikkumist, kui ta on need eelnevalt kaitsnud (töös- tusomandi kasutamise kohta vt Kelli jt 2019).

Eesti ettevõtjatel on tekkinud ka probleeme olukorras, kui nad on loo- nud uue lahenduse, kuid ei ole seda kaitsnud tööstusdisainilahendusena või patendiga, vaid käsitlenud seda ärisaladusena. Sellises olukorras on nüüd kolmas isik selle lahenduse patenteerinud ning keelanud lahenduse tegelikul loojal seda kasutada. Mõnevõrra aitab seda probleemi leevendada tööstus- omandiõiguses tuntud varemkasutusõigus,¹⁵ mis lubab lahenduse loojal seda edasi kasutada. Ka sellisel juhul peab see lahendus olema eelnevalt dokumen- teeritud, et saaks tõendada selle eelnevat olemasolu ja kasutust (varemkasu- tusõiguse kohta vt WIPO Standing Committee on the Law of Patents 2014).

Lahemaa puupaadikultuur ja viislaid-tüüpi paat

Järgnevas kirjeldame üht konkreetset puupaadikultuuri näidet – Lahemaale ainuomase viislaid-tüüpi paadi ehitustraditsiooni katkestust ja taasloomist. Tegemist on maailmas unikaalse paaditüübiga, mille levikuala on hiljutise uuringu (Mäss jt 2017)¹⁶ tulemusena kirjeldatud teadaolevalt ainult Lahemaa

14 Kohustab jagama samadel tingimustel. Täiendavalt vt creativecommons.org/licenses.

15 Patendiseadus sätestab järgmise varemkasutusõiguse regulatsiooni: „Isik, kes kasutas Eesti Vabariigis tööstuslikult leiutist enne teise isiku poolt samale leiutisele patenditaotluse esitamist, tehes seda heauskselt ja patenditaotlejast sõltumatult, võib jätkata leiutise kasutamist, säilitades kasutamise üldiseloomu endisena. Kasutamine on heauskne, kui kasutaja ei teadnud ega pidanudki teadma, et leiutisele kavatsetakse esitada patenditaotlus“ (§ 17 (1)). Varemkasutusõigus on ka isikul, kes tegi ettevalmistusi kasutamiseks (PatS § 17 (2)) ning see saab üle minna koos ettevõttega, kus seda kavatseti kasutada (PatS § 17 (3)). Analoogne varemkasutusõigus on ka tööstusdisainilahenduste puhul (TDKS § 18).

16 Nimetatud uuring sisaldas ka käesoleva artikli autorite panust (Paulus 2017b; Paulus 2017c; Kreem 2017).

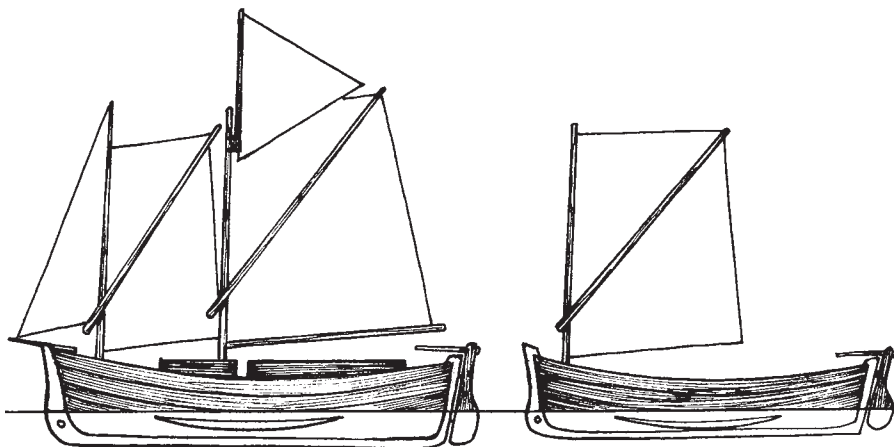


Foto 5. Paadiehitus Viimsis 2018. aasta mais. Ave Pauluse foto.

piirkonnas ja Põhja-Eestis Viimsist-Pranglist Karepa ja Toolseni. Tegemist on piirkonna varasemate uurijate ja kohalike meeste kirjelduste kohaselt suurima, kahemastilise, tüüriga kalapaadiga (pikkus alates 6,5–7 meetrist kuni 12 meetrini), millel on unikaalne võör ja tihtipeale ka ahtriosa. 20. sajandi alguses ja keskepaigas on teda veel kirjeldustes, paljudel fotodel ja maalidel. Paraku on kunagi laialt levinud põhjaranniku paaditüübist nüüd teadaolevalt alles vaid kaks näidet. Üks on ajalooline säilinud paat (pigem nelilaid) Rootsi-Kallavere muuseumis. Teine on laevameister Anti Kreemi 2018. aastal Viimsi Rannarahva Muuseumi tellimustööna tehtud uus Viimsi viislaid Suur Leenu, mis valmis paaditüübi näitena 2017. aasta uuringu tulemusel (Mäss jt 2017).

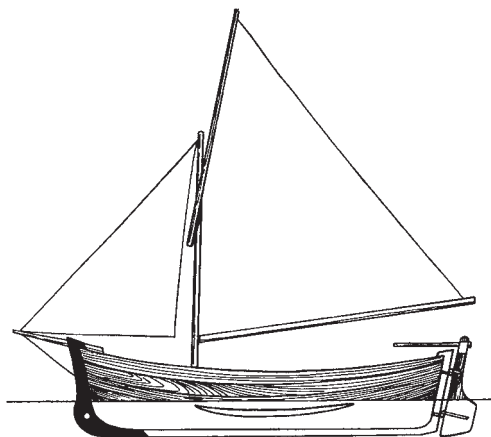


Foto 6. Soomlaste ekspeditsioon Harjumaale 1932. aastal. Saaristomuseo fotokogu.



Joonis 5. Figuurse võortääviga Põhjaranniku paadid. Roman Matkiewiczzi joonis.

Eino Sandström Kasispealt kirjeldab oma ilmumata käsikirjas (2014) Lahemaa paaditüüpe nii: „Lahemaa randadele on tüüpiline nn „põhjaranniku“ kalapaat – ühemastiline, pikkuseks 6–8 meetrit. Teine levinum paaditüüp oli nn „kilupüügipaad“, ühe-kahemastiline, üks võoris, pikkuseks 6–8 meetrit. Lahemaa kandi suurim kalapaat oli Viislaid paat, millel kaks masti ja pikkust 10–12 meetrit. Viimasega käidi 19. sajandi lõpust Soome rannikul kalapüügil. Paadi nimetus tuli sellest, et algselt ehitati mõlemad paadi küljed viiest laiast lauast. Paadil oli kolm aerupaari.“



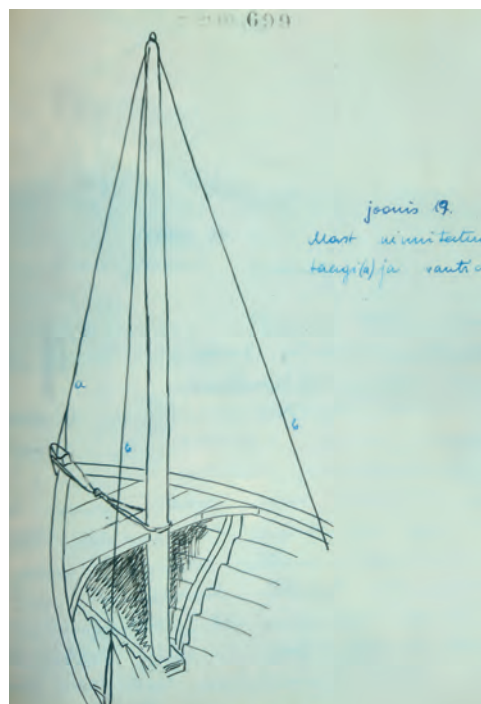
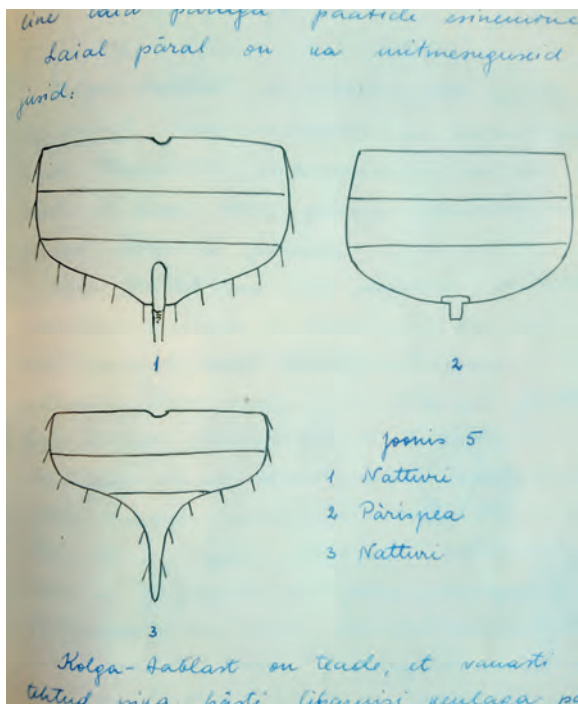
Harald Aksberg nimetab viislaiuks 1–2-mastilisi purjekaid alates 6,5 meetrist, millel on iseloomulik võör (Aksberg 1985). Nelilaiud on väiksemad ühemastilised purjekad, kuni 6 meetrit pikad. Harri Sandström (1996) ja Eino Sandström (2014) kirjeldavad viislaidu kui Viru ranna suurimat kalapaati, millel pikkust alates 8 meetrist ja kaks masti.

Vello Mäss on andnud koos artikli autoritega tehtud ühisuuringus (Mäss jt 2017) viislaiule kui Harjumaa ja Lääne-Virumaa (Jõelähtmest kuni Haljalani) erilise võõri ja mitmete teiste iseloomulike tunnustega merepaadile järgnevad tunnusjooned: (1) ühest (kuuse) tüvest moodustuv ülemine osa võortäävist kooldub märgatava nurga all ettepoole; (2) otse kiilule toetuv, püstine,

mõnevõrra tahapoole kaldus ahtertääv; (3) masti paigutus silmatorkavalt ette; (4) pikkus kohalikul nelilaidpaadil 6–7 meetrit, viislaiul 7–12 meetrit (Mäss 2017: 13–14).

Eesti Rahva Muuseumis on mitmeid paadiehituse seisukohast huvitavaid välitööde päevikuid. Arvestades poliitilist olukorda ning demograafilist situatsiooni sügaval nõukogude ajal, muutuvad andmed paadiehitusest aastate möödudes üha napimaks. Gea Reimani 1948. aasta välitööde materjalid „Jõelähtme, Kuusalu ja Haljala kihelkondade rannik“ annavad hea ülevaate Lahemaa piirkonna paaditraditsioonidest. Tema välitööde temaatika hõlmas paadimeistreid, paatide tüüpe, tööriistu, paadimaterjali, paadi valmistamise protsessi ja erisusi, purjede ja taglastuse kirjeldusi, suuremaid purjekaid, aga ka vanarahva uskumusi seoses paadiehituse ja hülgepüügiga, kalanduse ja kaubavahetuse kombeid. Õnneks oli 1948. aasta suvi, mitte 1949. aasta suvi, inimesed julgesid veel rääkida. Juuniküüditamine oli möödas, aga märtsiküüditamine veel ees. Rannaküladest oli üle käinud ka teine ilmasõda. Suur osa Lahemaa rannarahvast oli just põgenenud läände. Siiski õnnestus Gea Reimanil intervjuuerida 25 paadimeistrit ja kalurit, kes andsid andmeid umbes poolesajast paadimeistrist ja nende tegevusest. Sisuliselt võib öelda, et igas külas oli oma paadimeister. Lisaks sellel mõned legendaarsed: Joosep Oberg, kelle suguvõsa arhiivis võib leiduda täpsemaid andmeid, Tanel Klamas Rammu saarelt, Viigid Aegnalt, Paalbergid Juminda poolsaarelt. Gea Reimani välitööde päeviku käsikirjas on küla ja piirkonna täpsusega käsitletud purjepaatide tüpoloogiat. Gea Reiman kirjeldab täpsemalt eistukki, jul-lat, venet ehk nelilaidu, luupe ehk kalapaate, mootorpaate ning piirkonnale ainuomast viislaidu.

Gea Reimani andmetel (Reiman 1948: 587–591) on traditsiooniliselt rannakülades puupaate valmistatud kohapeal. Lihtsamaid paadiehitustöid oskas peaaegu iga mees. Igas külas olid ka oma paadimeistrid, kes abistasid vähemalt paadi laiutamisel. Tavaliselt toimus paatide ehitamine suvel. Meister tegi paate oma kodus omast materjalist või käis perest peresse, töötades sealse materjaliga. Kaarte sissepanemiseks korraldati vahel talguid. Rikkamasse perre võidi kogu paaditöö meistrilt osta. Paadimeistril pidi aga alati abiline olema, päris üksinda hakkama ei saadud. Keskmiselt kulus ühe paadi tegemiseks 4–7 päeva, mõnel juhul kuni paar nädalat. Sõltuvalt tööst ja enda vabast ajast jõudis meister suve jooksul teha 2–6 paati. Peaaegu kõigil paadimeistritel oli ka oma talumajapidamine, mille eest hoolt kanda, peategevuseks oli neilgi ikka kalapüük. Väljastpoolt paate eriti ei tellitud. Väga vähesel määral on toodud paate Soome meistritelt – Natturilt ja Pärismealt on selle kohta andmeid. Soome laevameistrid tegid lisaks Tanel Rommi poolt tellitud laevadele Pedassaare külas ka kohalikele väikese lisateenistusena paate.



Joonis 6. Väljavõtte Gea Reimani välitööde päevikust: ahtripeegliid, mast ja vöör. Gea Reimani joonised.

Gea Reimani kirjelduses oli viislaid „kõige suurem paat, 21–25 jalga pikk, 6–8 jalga lai ja vanemal ajal, nagu nimetus juba ütleb, 5 laua kõrgused. Nüüd on rohkem laudu, et umbes 2 jala kõrgust saavutada. Need olid alati 2 mastiga ja mõeldud kaugemate sõitude tarvis, peamiselt kauba vedamiseks Tallinnasse ja Soome ning tagasi.“ Viislaiust Gea Reimanil eraldi joonist pole, küll aga leidub teistel joonistel paadiehitusest viislaiule iseloomulikke jooni – sügav vöör, üks mast esioatsas. Gea Reiman lisab veel, et iseloomulikud olid laiad pärad.

Viru ranna kuulsamaid paadiehitajaid ning viislaidude meister olevat olnud lisaks Aksbergidele Joosep Oberg. Ta elas Tsitres Hagumäe talus ning tema puutööoskusi saab nüüd näha säilinud mööbli ning Hagumäe taluhäärberi puidutöö juures. Tema tehtud Tsitre suvemõisa puunikerdusi või uhkeid paate paraku teadaolevalt säilinud pole.

Arno Lepnurme käsikirjas „Agumäe. Mõned andmed Tsitrest“ kirjeldab autor oma onu, paadimeister Joosep Obergi tegevust nii: „Isa kõrval





Foto 7. Joosep Oberg paati laiutamas. Lahemaa Rahvusparki arhiiv. Foto Arno Lepnurme kogust.

ehitustöödel käies puutus kokku rannas paadimeistritega. Paadiehituskunsti oli algul Kolga-Aabla meestelt õppinud. Rammu saares käies tutvus Aksi saares Aksbergidega. [---] Seal ta õppis palju. Palju aga aitas andekus. Paadimeistrina oli ta tuntud kogu Kolga lahe rannikul. [---] Pedaspea mees ütles: „Joosepi tehtud paate mõni kiitis, mõni laitis, aga ma olen ühega terve mere lõhki sõitnud. Läks küll.“ (Lepnurm 1978: 35). Gea Reimani materjalides on öeldud, et ta oli Leopold Klamasi õpilane.

Autoritele teadaolevalt on ainus iseloomuliku vööri ja ahtriga viislaid-tüüpi paat säilinud Rootsi-Kallavere küla muuseumis. Paadi meister ja ehitamise aeg ei ole täpselt teada, see jääb suure tõenäosusega 20. sajandi algusesse, kindlasti



Foto 8. Rootsi-Kallavere viislaid 2017. Külkvaade. Toomas Tuule foto.



Foto 9. Rootsi-Kallavere viislaid 2017. Võõritääv ja emapuu kiil. Toomas Tuule foto.

enne II maailmasõda, sest sellel paadil on oma väga huvitav lugu. Rootsi-Kallavere viislaiu kirjeldus ja tehnilised joonised on esitatud lisas 1.

Viislaid-paatidel on ainuomane vööritäävi kuju – vööritäävi ja kiilu kokkusaamise kohas on selgelt ettepoole väljaulatuv „köli“, suur punn, mis on ka Rootsi-Kallavere paadil olemas. See tuleneb sellest, et kiil ja vööritäävi alumine osa tehti ühest kuusest – kuuse tüvest saeti või tahuti kirvega välja kiilu osa ja ühest, tüvega praktiliselt täisnurga all asetsevast suuremast juurest sai esitäävi alumine osa, mida pikendati ülespoole.

Kuusepuust emapuu – kiil koos täävidega – on kasutusel olnudki peamiselt Eesti põhjarannikul. Tüvest kiiluosa sujuv üleminek juurest esitääviks on ka mehaaniliselt tugev lahendus kogu paadi esiosa tugevamaks tegemisel.

Pardast neljanda plangukorra serva all on paadil mõlemal pool lengerkiilud. Paadi kere keskosa on võrreldes täävipoolsete osadega nähtavalt hästi ümar. See annab paadile suurema kandevõime ja stabiilsuse. Lengerkiilud aitavad ka paati laines stabiilsemana hoida, kaitsevad madalas vees kividega kokkupõrgete eest ning kui paat kaldale tõmmata, toetab see külje lengerkiilule, mitte paadiplanguga vastu maad.

Nende paatide ahtriosa on ehitatud samuti väga iseäralikul moel, mida ei Soomes ega ka teistel siiani säilinud Eesti traditsioonilistel puupaatidel teada ei ole. Kereplangud ei lõpe kõik ahtritäävi valtsis ehk täävi külgedel olevas soones, vaid osa plankusid on ahtris uputatud üksteise sisse juba enne täävini jõudmist. Selline võte annab paadile ahtriosas suurema mahu ja rohkem ruumi ilma, et oleks vaja ahtripeeglit täävipuu asemele.



Foto 10. Rootsi-Kallavere viislaid 2017. Pealtvaade. Toomas Tuule foto.



Foto 11. Rootsi-Kallavere viislaid 2017. Ahter. Toomas Tuule foto.

Paadil on aerude hoidmiseks lamedad puidust tullid ehk „tollid“, mis pandi spetsiaalsetesse ristkülikukujulistesse aukudesse pardas ja tõmmati veel vajadusel ka pealt nõõriotsaga kokku, et aer paremini sees seisaks. Parda peal oli hõõrdumise vähendamiseks kas nahast või tugevast tõrvariidest lapp, mis jäi sõudmisel aeru alla, aeru ja parda vahele ja ei lasknud parda või aeru puitu narmendada tõmmata.

Rootsi-Kallavere paadil tüüri küljes ei olnud, aga tüürisang on olemas. Nii kereplankude vahel kui ka täävides ja plankude jätkukohtades on kasutatud paksu männitõrva ja tõrvas keedetud või tõrvatud linatakku või takunööri. Kasutatud naelad on paadil üldjuhul raudnaelad, väga võimalik, et algselt on need olnud ka kuumtsingiga kaetud. Paadi kaared on koostatud mitmest tükist, tamme okstest või tammeplangust. Kaarte tükid on ühendatud tappidega kokku tervikkaareks, tapid on kokku ühendatud neetidega (nael ja seib) või naaglitega (puust nael, mis kinnitatakse kiiluga). Liimi või tõrva nende tappide vahel silmaga näha ei ole. Kaared on varatud ehk vastavalt sobitatud kereplankudega vastavas kohas.

Varatud ehk sobitatud kaared annavad parema toe kereplankudele lainete ja kivide vastu ja paat kestab kauem, sest plangud ei lõhene ja ei pragune nii palju väliste jõudude tõttu.

2018. aastal ehitas paadimeister Anti Kreem Viimsi Rannarahva Muuseumi tellimusel viislaid-tüüpi 7-meetrise traditsioonilise kalapaadi Suur Leenu.



Foto 12. Viimsi viislaid Suur Leenu.
Toomas Tuule foto.

Paadi eeskujuks võeti Rootsi-Kallavere muuseumi paat. See mõõdistati, tehti joonised ja dimensioneeriti siis Viimsi jaoks 7-meetriseks.

Varem on Anti Kreem ehitanud peamiselt viikingiaegsete laevade ja paatide koopiaid.¹⁷ Tegelikuses ei ole ükski puidust paat ega laev mitte kunagi oma baasmudeli või eeskuju täielik koopia või replika. Paadi ehitamine on alati looming. Iga paadimeister muudab midagi algse eeskuju uude vormi panemisel. Selle põhjuseks võivad olla olud, nagu näiteks ehitamiseks vajalike materjalide kättesaadavus ja kvaliteet, ehitamiseks kasutatavad tööriistad ja vahendid, ehituskoht, teadmised ja kogemused selles vallas jne. Teisel juhul muudetakse eeskujuks olnud paadi disaini teadlikult, nagu tehti Viimsi

viislaiuga – kuna ta muutus pikemaks, siis vastavalt suurenes ka paadi laius, paadikere kõrgus, plangukordade ehk laidude arv, paadi sügavus, kandevõime, purje suurus jne. Paadi kereplankude ja kaarte materjal oli eeskujust erinev, samuti naelad, tihendusmaterjal jne. Iga paadi ehitamine ükskõik millise eeskuju või mudeli või paaditüübi järgi on sisuliselt uue paadi tegemine selle paaditüübi raames ja oma olemuselt üdini loominguline protsess. Isegi kui püüda teha eeskujuks oleva traditsioonilise ja ajaloolise puupaadi täpset või „autentset“ koopiat, on see praktiliselt võimatu. Alati tuleb midagi muuta – ehk sisuliselt ei ole see enam autentne koopia või replika, vaid uus paat, mis näeb välja sarnane, on aga sisuliselt pigem sama paaditüübi näide.

17 Anti Kreemi laevad-paadid on: Islandil 12-meetrine Gokstadi laeva järgi tehtud laev; Käsmus Goskstadi seksringi järgi tehtud laev; Nõva kaksikud paadid, tehtud Gokstadi 6,5-meetrise faeringu järgi; Kiruverre Äge, tehtud Rootsi laeva ainetel; Maidla paat, tehtud Oselvari ainetel; Lahemaa mereklubi pisike siugpaat Oselvari ainetel; Saaremaa Karja küla paat, ligilähedane Gokstadi faeringule; Viimsi viislaid, tehtud Rootsi-Kallavere viislaiu järgi.

Kokkuvõte

ICOMOSi Veneetsia harta 50. ja Nara harta 20. aastapäeval aastal 2014 võeti professor Toshiyuki Kono eestvõttel Jaapanis ICOMOSi poolt vastu Nara 20+ dokument pärandipraktikatest (ICOMOS Nara 20+ 2014), väärtustest ja autentsusest. Pärandikaitsjate eksperdid kinnitasid selle dokumendiga veel kord, kui oluline on elava kultuuritraditsiooni ning pärandikogukondade roll pärandi määratlemisel, praktiseerimisel ning arendamisel. Selle dokumendiga rõhutati autentsust kui tähenduslikku loomet ning arenevat kultuuritraditsiooni, pärandit kui kultuurilise identiteedi hoidjat, pärandipraktikate tähtsust ajaloo ja identiteediväärtuse kandjana ning säästva arengu tagajana.

Et elavdada puupaaditraditsioone, peaksime tegema kõik võimaliku, et traditsiooniliste puupaatide ja laevade ehitus jätkuks iseseisva kultuuritraditsioonina. See tähendab selle kultuurikillu määratlemist läbi tema pärandiväärtuste: ajalooline substants, puupaadid ja laevad, laevameistrid ja puupaaditraditsioonidega seotud pärandikogukonnad, puulaevade ehitus kui traditsioon ja loome. Meil tuleks vabaneda koopiamentaliteedist suhtumises sellesse siinkandi kõige vanemasse ja auväärsemasse kultuuritraditsiooni, mida käputäis entusiaste Eestimaal üleval hoiab.

Autorite pakutud lahendus – puupaadikultuuri vaatlemine kultuuripärandi kaitse paradigmas – loob eeldused selle edendamiseks viisil, mis võimaldab nii traditsiooni autentsust säilitada kui uusloomingut võimaldada. Seega on ta ühelt poolt kaitstav ja väärtustatav kultuuripärandina ning talle rakenduvad intellektuaalse omandiga seotud õigused. Ehk on aeg täpsustada puupaatide kultuuritraditsioon, ajalooliste laevade ja puupaatide ehitus ka Eesti seadusruumis.

Meresõiduohutuse seadus näeb ette erisused seoses ajalooliste puupaatide ja -laevadega, käsitledes ajaloolise laevana ka laevatüübi koopiat (MSOS § 2 punkt 25). Autorid teevad ettepaneku lähtuda laevatüübi koopiat mõiste asemel traditsioonilise tüübi näitest. Loodud uus paat on enamasti unikaalne loomingu. Selline lähenemine oleks ka enam kooskõlas nüüdisaegse kultuuripärandikaitse paradigmagi.

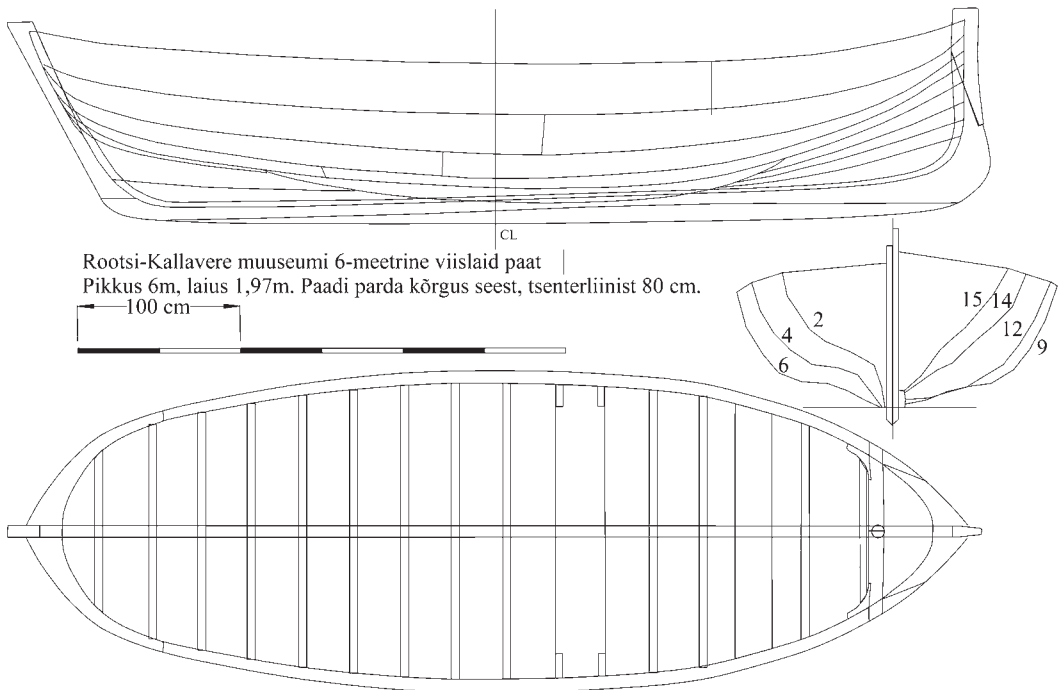
Ajaloolise puupaadi loomisel on ka mitmeid seoseid intellektuaalse omandiga. Nii paat ise kui ka selle aluseks olevad joonised võivad olla kaitstavad autoriõigusega. Paadi detailid võivad olla kaitstavad ka patendi ja tööstusdisaini õigustega. Paaditraditsiooni edendamiseks võib kasutada kaubamärki ja geograafilist tähist.

Eesti puupaaditraditsiooni praktikas ei tähtsustata intellektuaalse omandi kaitset. Peamiselt müüakse paate ja oskustööjõudu, vahel harva ka oskusteavet (nt paadi joonised). Üheks võimalikuks põhjuseks on asjaolu, et ajalooliste puupaatide ehitamisel puudub majanduslik tähtsus. Viimase, kuid mitte vähetahtsa asjaoluna tuleks arvestada, et intellektuaalse omandile tähelepanu pööramine loob eeldused ka loodud lahenduste äriliseks kasutamiseks.

Lisa 1. Rootsi-Kallavere viislaiu tehnilised joonised ja kirjeldused.

Paadi põhiandmed:

- Paadi täispikkus (LOA): 6 m
- Paadi laius: 1,97 m
- Parda sisemine kõrgus kiilu pealt paadi keskel: 80 cm
- Kiilu sügavus paadi põhjast väljastpoolt: 22 cm, paksus 7 cm, täävid: 16x7 cm vööritääv ja 14x7 cm ahtritääv.
- Vööritäävi kõrgus: 132 cm, ahtritäävi kõrgus: 123 cm
- Kaarte paksus ja kõrgus: ~5x6 cm, 16 kaart, iga 30–32 cm tagant, tammest tahatud ja varatud „kontkaared“. Kaared on tehtud mitmest tükist ja üheks tervikuks kokku needitud.
- 8 plangukorda (kaheksalaidne), mänd, plangu paksus 1,8–2 cm
- Klinkerplangutus, plankude ülekate 3 cm
- Üks mastikand, üks mast vööritäävi juures, 16. kaare kohal. Masti läbimõõt eeldatavalt 7–8 cm alumises otsas, pikkus umbes 4–5 meetrit. Masti ja taglastust paadi juures ei olnud.
- Plankude jätkukohad toestatud plangutükist jätkulapiga ehk jätkuklotsiga.
- Kereplangud on kinnitatud omavahel paadinaeltega, mis on seespool tagasi keeratud ja naela otsad plangu sisse löödud ehk „pinnitud“. Samamoodi on kinnitatud kaared plankude külge. Selleks on spetsiaalsed, veidi lapikud paadinaelad, et oleks parem naelu tagasi pöörata ja „pinnida“.



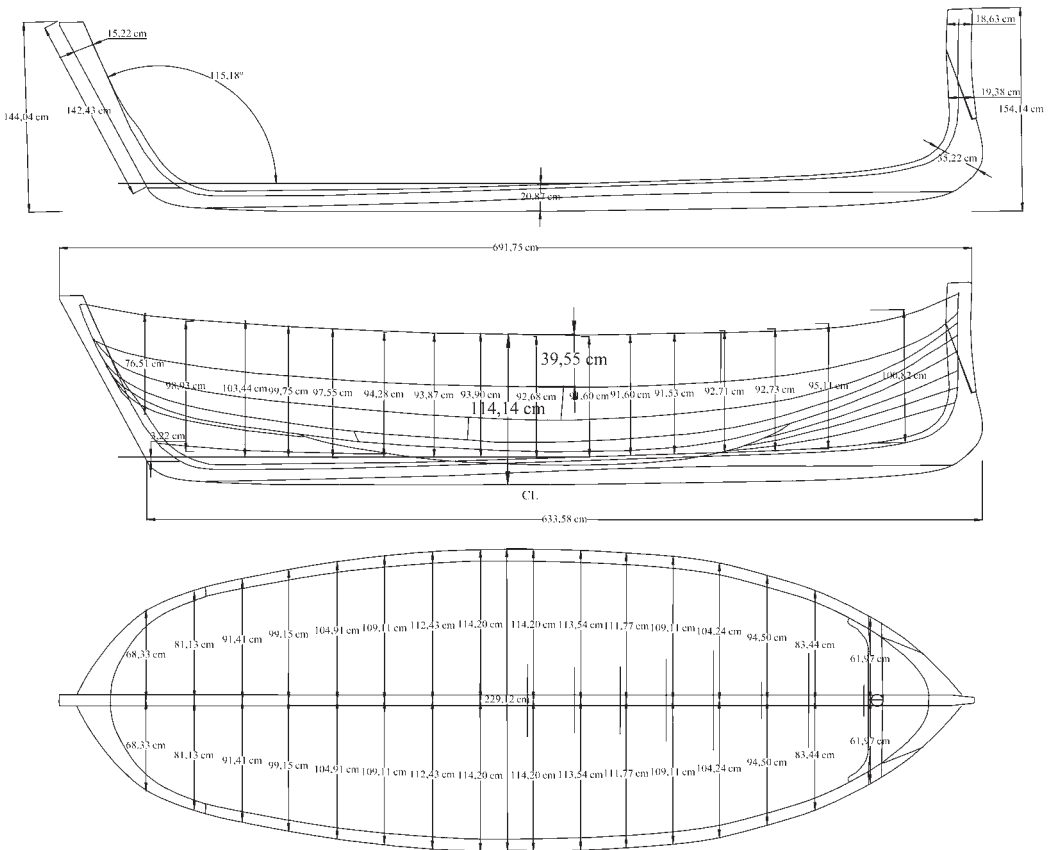
Joonis 7. Rootsi-Kallavere viislaiu tehnilised joonised. Anti Kreemi joonised.

Lisa 2. Viimsi viislaiu Suur Leenu tehnilised joonised ja kirjeldused

Paadi põhiandmed:

- Paadi täispikkus (LOA): 7,1 m
- Paadi laius: 2,3 m
- Parda sisemine kõrgus kiilu pealt paadi keskel: 97 cm
- Kiilu sügavus paadi põhjast väljastpoolt: 26 cm, paksus 8 cm, täävid: 15x8 cm vööritääv ja 15x8 cm ahtritääv.
- Vööritäävi kõrgus: 155 cm, ahtritäävi kõrgus: 145 cm
- Kaarte paksus ja kõrgus: ~5x6 cm, 16 kaart, iga 35–38 cm tagant, männist tahatud ja varatud „kontkaared“. Kaared on tehtud mitmest tükist ja üheks tervikuks kokku needitud.
- 8 plangukorda (kaheksalaidne), mänd, plangu paksus 1,8 cm
- Klinkerplangutus, plankude ülekate 3 cm
- Üks mastikand, üks mast vööritäävi juures, 16. kaare kohal. Masti läbimõõt 8 cm alumises otsas, pikkus umbes 6 meetrit.
- Plankude jätkukohad toestatud plangutükist jätkulapiga ehk jätkuklotsiga.
- Kereplangud on kinnitatud omavahel paadinaeltega, mis on seespool tagasi keeratud ja naela otsad plangu sisse löödud ehk „pinnitud“. Kasutatud on poest saadaolevaid kuumtsingitud ehitusnaela. Samamoodi on kinnitatud kaared plankude külge.

Joonisel olevad mõõdud on orienteeruvad; paat ise tuli algsest disainikavandist omakorda veelgi veidi erinev, aga mitte palju.



Joonis 8. Viimsi viislaiu tehnilised joonised. Anti Kreemi joonised.

Allikad

- Aksberg**, Harald 1985. Kalapüügi alused. Põhjarannik. – *Eesti Kalanduse minevikust II*. Stockholm: Eesti Kalurite Koondis, 61–74.
- Brandi**, Cesare 1963. *Teoria del restauro*. Roma: Edizioni di Storia e Letteratura.
- Collins**, Harry 2010. *Tacit and explicit knowledge*. Chicago, London: University of Chicago Press.
- Correa**, Carlos M. 2007. *Trade Related Aspects of Intellectual Property Rights. A Commentary on the TRIPS Agreement*. Oxford, New York: Oxford University Press.
- Kelli**, Aleksei, **Mets**, Tõnis, **Rebane**, Riin 2019. *Tööstusomandi kaitse ja kasutamine Eestis: majanduslik ja õiguslik perspektiiv* (RITA TO). RITA 4: TAI poliitika seire. Lõpparuanne. Tartu: Tartu Ülikool.
- Kelli**, Aleksei, **Mets**, Tõnis, **Vider**, Kadri, **Kull**, Irene 2017. *Avatud teadus Eestis ja Euroopas: õiguslik ja majanduslik lähenemine*. RITA 4: TAI poliitika seire. Lõpparuanne. Tartu: Tartu Ülikool.
- Kreem**, Anti 2017. Välitööd siin- ja sealpool Soome lahte. – *Põhjaranniku paadiehitustraditsioonid*. Käsmu: Käsmu Meremuuseum, 35–45.
- Lepik**, Gea 2015. Teose originaalsus Eesti ja Euroopa autoriõiguses. – *Juridica IX*, 600–612.
- Mäss**, Vello 2017. Eesti lähiajaloolised paaditüübid ja paadiehitajad. – *Põhjaranniku paadiehitustraditsioonid*. Käsmu: Käsmu Meremuuseum, 10–19.
- Paulus**, Ave 2017a. *Vernakulaarse pärandi kaitse: väärtused, kogukonnad, õigused*. Magistritöö. Tartu: Tartu Ülikool.
- Paulus**, Ave 2017b. Puupaaditraditsioonide kirjeldamine ja edendamine. – *Põhjaranniku paadiehitustraditsioonid*. Käsmu: Käsmu Meremuuseum, 3–9.
- Paulus**, Ave 2017c. Paadid ja paadimeistrid käsikirjalistes kogudes. – *Põhjaranniku paadiehitustraditsioonid*. Käsmu: Käsmu Meremuuseum, 46–66.
- Sandström**, Harri 1996. *Lahemaa randlased*. Tallinn: Eesti Entsüklopeediakirjastus, Lahemaa rahvuspark.
- Õun**, Mati 2019. *Kaduviku laevad. Noppeid Eesti purjelaevandusest viimasel poolteistsajandil*. Tallinn: Sentinel.
- Käsikirjalised allikad**
- Lepnurm**, Arno 1978. *Agumäe – mõned andmed Tsitrest*. Käsikiri Lahemaa rahvusparki arhiivis.
- Reiman**, Gea 1948. *Jõelähtme, Kuusalu ja Haljala kihelkondade rannik*. Välitööde materjalid. ERM EA 185, 563–875.
- Sandström**, Eino 2014. *Sajand muutusi Lahemaa lahtedes*. Avaldamata käsikiri Eino Sandströmi isikuarhiivis.
- Viidatud seadused**
- Autoriõiguse seadus (AutÕS). Vastu võetud 11.11.1992. – RT I 1992, 49, 615 ... RT I, 19.03.2019.
- Geograafilise tähise kaitse seadus (GTKS). Vastu võetud 15.12.1999. – RT I 1999, 102, 907 ... RT I, 19.03.2019, 5.
- Ebaaasa konkurentsi takistamise ja ärisaladuse kaitse seadus (ärisaladuse kaitse seadus, ÄKS). Vastu võetud 21.11.2018. – RT I, 07.12.2018, 2.
- Kaubamärgiseadus (KaMS). Vastu võetud 22.05.2002. – RT I 2002, 49, 308 ... RT I, 19.03.2019, 5.
- Looduskaitse seadus (LKS). Vastu võetud 21.04.2004. – RT I 2004, 38, 258 ... RT I, 14.11.2018, 4.
- Meresõiduohutuse seadus (MSOS). Vastu võetud 12.12.2001. – RT I 2002, 1, 1 ... RT I, 06.07.2018, 1.
- Meresõiduohutuse seaduse ja sellega seonduvate seaduste muutmise seadus. Vastu võetud 08.12.2010. – RT I, 22.12.2010, 1.
- Muinskaitseseadus (MuKS). Vastu võetud 20.02.2019. – RT I, 19.03.2019, 13.
- Patendiseadus (PatS). Vastu võetud 16.03.1994. – RT I 1994, 25, 406 ... RT I, 19.03.2019, 5.

Riigikohtu tsiviilkolleegium. T.R. vs. AS Laks & Ko (6. mai 1998). Lahendi number: 3-2-1-60-98.

Seletuskiri meresõiduohutuse seaduse ja sellega seonduvate seaduste muutmise seaduse 'eelnõu (653SEI) esimeseks lugemiseks esitatud muudetud tekstile (2010). <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/d0b9f3a8-181e-d40e-c8e2-ac4f3ee220bd> (8.7.2019).

Tööstusdisaini kaitse seadus (TDKS §). Vastu võetud 18.11.1997. – RT I 1997, 87, 1466 ... RT I, 19.03.2019, 5.

Viidatud programmdokumendid

Euroopa nõukogu raamkonventsioon kultuuripärandi väärtustest ühiskonnas (Faro konventsioon, Council of Europe Framework Convention on the Value of Cultural Heritage for Society), 2005. <https://rm.coe.int/1680083746> (10.7.2019).

Euroopa Nõukogu Firenze maastikukonventsioon 2000. <https://www.riigiteataja.ee/akt/228022018001>.

ICOMOS Venice Charter 1964. https://www.icomos.org/charters/venice_e.pdf (10.7.2019).

ICOMOS Nara Document on Authenticity 1994. <http://www.icomos.org/charters/nara-e.pdf> (10.7.2019).

ICOMOS Charter of Cultural Places 2008. http://www.icomos.org/charters/interpretation_e.pdf (10.7.2019).

ICOMOS Charter of Cultural Routes 2008. http://www.icomos.org/charters/culturalroutes_e.pdf (10.7.2019).

ICOMOS Florence Charter 2014. https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Secretariat/2015/GA_2014_results/GA2014_Symposium_FlorenceDeclaration_EN_final_20150318.pdf (10.7.2019).

ICOMOS Nara 20+: on heritage practices, values and the concept of authenticity. 2014. http://www.japan-icomos.org/pdf/nara20_final_eng.pdf (10.7.2019).

IUCN Guidelines for Protected Area Management Categories 1994. Gland: Switzerland/Cambridge: UK, IUCN.

Lahemaa rahvusparki kaitse-eeskiri 2015. <https://www.riigiteataja.ee/akt/126022015033> (10.7.2019).

Lahemaa rahvusparki kaitsekorralduskava 2016–2025. Koostajad Imbi Mets, Ave Paulus jt. Keskkonnaamet, 2015, lk 187–189. http://www.keskkonnaamet.ee/public/Lisa_1_Lahemaa_RP_KKK_20162025.pdf (10.7.2019).

UNESCO Ülemaailmse kultuuri- ja looduspärandi kaitse konventsioon 1972. <https://www.riigiteataja.ee/akt/13118943> (10.7.2019).

UNESCO Revision of the Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention: Report of the Expert Group on Cultural Landscapes, La Petite Pierre, France 1992; UNESCO world heritage centre background Document on UNESCO world heritage cultural landscapes, 1993. http://www.fao.org/fileadmin/user_upload/giahs/docs/WorldHeritage_CulturalLandscapes_MechtildRoessler.pdf (14.7.2019).

UNESCO Vaimse kultuuripärandi kaitse konventsioon 2003. <https://www.riigiteataja.ee/akt/12736412> (10.7.2019).

UNESCO Kultuuri väljendusvormide mitmekesisuse kaitse konventsioon 2005. https://www.kul.ee/sites/kulminn/files/content-editors/kultuuriline_mitmekesisuse_unesco_v2ljendusvormide_mitmekesisuse_konventsiooni_t6lge.pdf (10.7.2019).

WIPO (Ülemaailmse Intellektuaalse Omandi Organisatsiooni) asutamise konventsioon. Alla kirjutatud 14. juulil 1967. a., täiendatud 28. septembril 1979. a. – RT II 1993, 25, 55.

WIPO Standing Committee on the Law of Patents 2014. Exceptions and limitations to patent rights: prior use. https://www.wipo.int/edocs/mdocs/patent_policy/en/scp_20/scp_20_6.docx (14.7.2019).



Ave Paulus (s 1974) on omandanud magistrikraadid Eesti Kunstiakadeemias (muinsuskaitse ja konserveerimine) ning Tartu Ülikoolis (semiootika ja kultuuriteooria). Tema doktoritöö Tartu Ülikoolis on seotud kogukonnapõhise kultuuripärandi kaitse ja õiguste küsimustega. Ave Paulus on kultuuripärandi spetsialist Keskkonnaametis ja pärandiorganisatsiooni ICOMOS ekspertliige. Ta on kirjutanud mitmeid uurimusi, artikleid ning koostanud raamatuid kultuuripärandist ja selle kaitsest, koordineerinud kultuuripärandi arendus- ja teadusprojekte ning viinud läbi arvukaid koolitusi kultuuripärandi valdkonnas.



Aleksei Kelli (s 1977) on intellektuaalse omandi õiguse professor Tartu Ülikoolis. Tegeleb peamiselt digitaalsete keeleressursside õiguslike küsimustega. Aleksei Kelli juhtis intellektuaalse omandi õiguse kodifitseerimise töögruppi (2012.–2014. aastal justiitsministeeriumis) ning on osalenud mitmetes EL-i ning Eesti teadus- ja arendusprojektides. Ta on avaldanud teadusartikleid intellektuaalse omandi, autoriõiguse, innovatsiooni, teadmussiirde, isikuandmete kaitse ja nendega seotud teemadel.

Anti Kreem (s 1968) on õppinud Tallinna Tehnikaülikoolis ja töötanud peamiselt infotehnoloogia valdkonnas. Selle kõrval on ta tegele-
lenud ka viikingiaegsete, traditsiooniliste, aga ka uemate puupaatide ja -laevade disainimise, ehitamise ja restaureerimisega nii Eestis kui Islandil. Anti Kreemil on Eesti Veeteede Ameti tunnustusotsus puidust väikelaevade ehitamise, remontimise ja katsetamise kohta. Lahemaa paadipärandi uurimise projektides on ta osalenud puidust paatide ehitamise tehnoloogilise eksperdina ja leitud vanade paatide ülesmõõtjana ning tehnilise joonestajana.



The heritage value of historical wooden boat culture on the example of Lahemaa boat construction and *viislaid*-type boat

Abstract

Lahemaa region has been one of the main historical seafaring centres in Estonia. Nearly 50 wooden sailing ships were built there (Õun 2019) and hundreds of captains and steersmen trained, thus advancing marine culture. Every coastal village had its own boatwright. Marine culture traditions were abruptly cut off during the Soviet occupation that destroyed Estonian wooden boat culture. The main heritage of traditional coastal fishing and marine culture – a wooden boat – is no longer seen on the sea.

*The authors unravel the essence of wooden boat culture, exemplify the break of tradition on the example of a unique *viislaid*-type boat, and provide legal solutions to help revive the wooden boat heritage.*

*The authors define the nature of the historic wooden boat building tradition through its heritage values, drawing on the fundamental principles of heritage theory, and on the legal framework for the protection of heritage and intellectual property. Historical boat culture is conceptualised through the prism of its authenticity, based on the analysis of the boat as a heritage object and boat building as creation and tradition. The case study which exemplifies the analysis is Lahemaa's unique *viislaid*-type boat, its construction tradition and the cultural break therein. The article defines the tradition of boatbuilding in the context of heritage protection and maps an initial intellectual property strategy to ensure the survival of the boatbuilding tradition. The article summarises the authors' specific conclusions and suggestions in this area.*

*In their interdisciplinary approach to cultural heritage and wooden boat building, the authors draw on their previous research and practical experience in the field of cultural heritage, historic wooden boat building and law (see Paulus 2017a; Paulus 2017b; Kreem 2017; Paulus 2017), developing it further and adding new aspects, such as legal analysis. Sources include previously unpublished data on *viislaid*-type boats (including manuscripts, photographs, technical drawings).*

For a more comprehensive mapping of the situation, several Estonian wooden boat masters were contacted and asked to explain why they were active in the area under study. The main focus was on boatbuilding traditions and values, administrative regulations and the use of intellectual property instruments in the context of the wooden boat construction tradition. To protect the business interests and personal data of the interviewees, the results are presented as a



Foto 13. Rootsi-Kallavere viislaid. Sisevaade ahtri poolt. Toomas Tuule foto.

generalisation without identifying specific individuals. Any sensitive information remains with the authors.

On the occasion of the 50th anniversary of the ICOMOS Venice Charter and the 20th anniversary of Nara Charter, ICOMOS adopted ICOMOS Nara 20+: on heritage practices, values and the concept of authenticity in 2014. This document reaffirmed the importance of the role of vibrant cultural traditions and heritage communities in defining, practising and developing heritage. This document emphasised authenticity as a meaningful creation and evolving cultural tradition, heritage as a keeper of cultural identity, the importance of heritage practices as carriers of history and identity values and as guarantors of sustainable development.

The article describes one specific example of a wooden boat culture – a viislaid-type boat unique to Lahemaa. This is a unique type of boat, the distribution area of which has been described by authors' recent research (Mäss et al. 2017) only in the Lahemaa region and in Northern Estonia from Viimsi-Prangli to Karepa and Toolse. It is the largest dual-masted fishing boat (from 6.5–7 meters to 12 meters), with a unique stem and often also stern, as described by previous researchers and by locals. In the early and mid-20th century the boat was still present in descriptions, photographs and paintings. Unfortunately, to the authors' knowledge, currently only two examples of the ever-popular Northern-coast boat type exist. One is a historic boat preserved as a nelilaid-boat in Rootsi-Kallavere Museum. The second is a new Viimsi viislaid-type boat Suur Leenu built by the boat master Anti Kreem as a model of the boat type as a result of the authors' 2017 study (Mäss et al. 2017).

The solution proposed by the authors – observing the wooden boat culture in the paradigm of cultural heritage protection – creates the preconditions for its promotion in a way that preserves both the authenticity of the tradition and enables new creation so that it is protected and valued as a cultural heritage and enjoys intellectual property rights. Perhaps it is time to clarify the cultural tradition of wooden boats, the construction of historic ships and wooden boats in the Estonian legal space.

The Estonian Maritime Safety Act defines historical boats through the concept of a copy. The authors suggest that the concept of an example of traditional type should be followed instead. The new boat created is, as a rule, an original creation. This complies with the contemporary paradigm of cultural heritage protection. The observation of the boat construction tradition in the paradigm of cultural heritage protection creates the preconditions for its promotion in a way that preserves both the authenticity of the tradition and the new creation.

The creation of a historic wooden boat has many links to intellectual property. Both the boat itself and the drawings on which it is based may be copyrighted. Boat details can also be protected with patent and industrial design rights. Trademarks and geographical indications may be used to promote the boat tradition.

The protection of the intellectual property is not prioritised in the practice of the Estonian wooden boat tradition. Boats and skilled labour are the main objects of trade. Know-how (e.g., boat drawings) is sometimes also sold. One possible reason for not prioritising IP is that the construction of historic wooden boats is of no economic importance. Last but not least, attention to the intellectual property also creates the conditions for the commercial exploitation of the solutions created on the basis of the tradition.

Keywords: wooden boat, viislaid-type boat, cultural heritage, heritage value