

Matsalu ühepuuvene ehk *ussilaev*

Allan Jürgens

Resümee

Eestis on ühepuupaate tuntud kõikjal, kus on olnud liiklemiseks sobilikke siseveekogusid. 20. sajandi alguses leidis neid veel kolmes piirkonnas: Lääne-Eestis Kasari jõgikonnas ja Matsalu lahe ümbruses, Kesk-Eestis Pärnu jõgikonnas ning mõnevõrra ka Emajõe alamjooksul ja selle lisajõel Ahjal.

Tänu ehitus- ja kasutustraditsioonide jätkumisele on Soomaa ühepuupaat ehk haabjas saanud rohke tähelepanu osaliseks ning kantud UNESCO kultuuripärandi nimekirja. Seevastu Matsalu tüüpi ühepuupaat ehk vene on allikate puuduse tõttu vähetuntud. Siiski on Matsalu laht ja Kasari jõgikond mitmes mõttes eristuv piirkond, mis tingib vajaduse Matsalu tüüpi ühepuupaadi põhjalikumaks uurimiseks. Teistest Eestis kasutatud ühepuupaatidest eristusid Matsalu vened eelkõige suuremate mõõtmete, tihti parda kõrgendamiseks lisatud äärelaudade ning kolmnurkse otsakiiluga ahtri ja vööri poolest. Erines ka laotamise tehnoloogia. Kui Soomaa haabjat laotati tule ja vee abil, siis Matsalu vene pardad aeti enamasti laiali kuuma tõrvaga ja rehetoa partel. Soomaal ehitatakse haabjaid tänapäevani, kuid Matsalu vene ehitustraditsioonid hääbusid 20. sajandi esimesel poolel, põhjuseks peamiselt sobivate puude kadumine.

Käesolevas artiklis koondan Matsalu venesid puudutavad etnograafilised allikad (fotod, kirjeldused) ning annan ülevaate nende ehituslikest ja kultuurilistest eripäradest. Artikli esimeses osas avan lühidalt Matsalu ja Kasari jõgikonna ajaloolist ja kultuurilist tausta ning selle mõju ühepuupaatide levikule. Teises osas käsitlen Matsalu vene eripärasid ja selle ehitamise etappe. Kolmandas osas uurin erinevaid põhjuseid, mis viisid selle paadi tüübi kadumisele.

Võtmesõnad: arhailised veesõidukid, pärandtehnoloogia, käsitööstehnika, kultuuripärand, puutöö

Sissejuhatus

Ühest puutüvest õõnestatud paat on üks arhailisemaid liiklusvahendeid, mida on kasutatud kõikidel mandritel. Nende ulatuslik levik üle kogu Põhja-Euraasia ja Loode-Ameerika, samuti töövõtete sarnasus üksteisest

kaugel asuvates piirkondades lubab arvata, et tegemist on väga vana kultuurinähtusega.

Eestis on ühepuupaate tuntud peaaegu kõikjal, kus on olnud liiklemiseks sobilikke siseveekogusid, kuid nende kasutuselevõtu aja kohta puuduvad arheoloogilised andmed. Allveearheoloog Vello Mässi arvates võis see toimuda neoliitikumis umbes 6000 aastat tagasi (Mäss 1996: 33). Esimesena juhtis sellele arhailisele paaditüübile tähelepanu Soome etnograaf Ilmari Manninen. Tema teedrajava artikli „Zur Ethnologie des Einbaumes“ ilmumise ajaks 1927. aastal leidis ühepuupaate veel kolmes piirkonnas: Lääne-Eestis Kasari jõe alamjooksul ja Matsalu lahe ümber, Kesk-Eestis Pärnu jõgikonnas ning vähesel määral ka Ida-Eestis Emajõe alamjooksul ja selle lisajõel Ahjal. Mujal olid need kas täiesti tundmatud või säilinud ähmase mälestusena (Manninen 1927). Majanduslike ja looduslike olude tõttu jätkati ühepuupaatide valmistamist vaid Soomaal. Kuigi teistes piirkondades kasutati vanu ühepuupaate esialgu edasi, asendusid Kasari ja Ahja-Emajõe jõgikonna ühepuupaadid 1930. aastateks juba suures osas laudadest valmistatud paatidega ning uusi enam juurde ei valmistatud.

Pärnu jõgikonnas asuv soine ja raskesti ligipääsetav ala, praegune Soomaa rahvuspark, on ainus piirkond, kus ühepuupaatide valmistamise traditsioon on püsinud elujõulisena tänapäevani. 2021. aastal lisati see UNESCO kiireloomulist kaitset vajava vaimse kultuuripärandi nimistusse. Seevastu Matsalu lahe ümbruses ja Kasari jõgikonnas kasutatud paaditüüp on vähetuntud ning selle uurimisseis põgus ja laialivalguv. Käesolev artikkel püüab seda olukorda parandada (foto 1).



Foto 1. Ühest puust tehtud vene Matsalu lahes.
Foto H. Schultz, 1928. ERM Fk 482:18.



Foto 2. Vene. Aasopi talu, Kolu k, Kirbla khk.
 Foto Tamara Paevere (Habicht), 1947.

Terminoloogia. Praegu tuntud ühepuupaadi kauge eelkäija oli laotamata ruhe, mida paadiehituse tehnoloogia arenedes hakati eri viisidel laiemaks koolutama. Lääne-Eestis on painutatud külgedega ühepuupaati nimetatud peamiselt veneks, ehkki paiguti ka lootsikuks. Kuna Soomaa tüüpi ühepuupaati tuntaks haabjana, siis Matsalu ja Kasari jõgikonna ühepuupaadi eristamiseks nimetan seda edaspidi Matsalu veneks.

Ühepuupaadi valmistamiseks läheb tarvis mitmesuguseid kumera teraga kirveid, mida kasutati ka palkmajade ehitamiseks ja künade valmistamiseks. Sellest tulenevad ka tööriistade erinevad nimetused – vene-, vara- või küna-kirves (Viires 1960: 33).

Uurimisseis ja allikad. Ilmari Mannineni uurimuse kõrval on Matsalu venest ehk ussilaevast kirjutanud Guido Schneider oma artiklis „Das Schlangenschiff der Matzalswiek und andere Einbäume“ (1929), milles ta käsitleb ühepuupaatide ehitamist Euraasias. Nüüdisaegsetest uurijatest käsitleb Heiki Pärdi eelkõige Soomaal säilinud paadiehitustraditsiooni, kuid peatub põgusalt ka Kasari jõgikonnas kasutatud venel (Pärdi 2018).

Etnograafilistest allikatest moodustavad olulise osa küsimuslehed. Eesti Rahva Muuseumi (ERM) 1935. aasta küsimuslehele nr 11, milles paluti infot ühest puust õõnestatud lootsikute kohta, laekus eri piirkondadest 107 vastust (ERM KV 24). Väärtuslikku infot koguti ka pärast Teist maailmasõda (ERM KV 102). 1947. aasta augustis toimus Tamara Paevere (hiljem Habicht) ja Aliise Moora uurimismatk Matsalu lahe äärde. Lisaks teabe kogumisele ja ülesvõtete tegemisele ostsid nad muuseumi esemekogule kaks venet (ERM A 533:21 ja ERM A 533:22) (foto 2). Eesti muuseumites säilitatavad ja eravalduses olevad ühepuupaadid moodustavad samuti osa käesoleva artikli allikmaterjalist.

Matsalu laht ja Kasari jõgi

Kõrge elurikkusega Kasari jõgi suubub Matsalu lahte ning moodustab Kesk-Läänemaa ühe olulisema vääriselupaiga. Jõgede võrgustik hakkas sellel alal kujunema umbes 4000 aastat tagasi. Kevadise suurvee ajal jõgedest luhale valguv vesi uuristas savipinnasesse arvukaid voolusänge. Selle tulemusel tekkis rohketes harujõgedega delta, mille mitme meetri paksustel viljakatel setetel kasvav roostik takistas vee väljavoolu Matsalu lahte. Mida lähemal lahele, seda enam Kasari harud ummistusid ning jõgedena need enam lahte ei jõudnudki (Meriste 2005).

Enne 1930. aastatel ette võetud süvendustöid hargnes Kasari jõgi deltas paljudeks väikesteks, lopsaka taimestikuga kaetud harudeks, mis hargnemiskohtades muutusid ummistunud kraavideks ehk soonteks. Üleujutuste ajal luhale voolav vesi tõi kaasa peeneteralist materjali, mis settis kogu luhaalal (Meriste 2005). Nende protsesside tulemusel kujunes välja rikkaliku flooraga roostikumassiiv ja tihe jõeharude võrgustik.

Matsalu suudmes ja Kasari jõe ümbruskonnas tuntakse väljendeid „Matsalu mees“ ja „Vigala mees“. „Matsalu meheks“ kutsuti läänetuult, mis pressis merevee ülesvoolu ning ujutas üle sealsed luhad ja heinamaad. „Vigala mees“ oli läänetuul koos vihmahoogudega, mis samuti paisutas väikestest jõgedest koosneva delta üle kallaste (ERM KV 162:1). Ehkki Kasari luhtadel asuvad talud olid ehitatud veidi kõrgematele kohtadele, siis enne süvendustöid pääses üleujutuste ajal taludest liikuma vaid mööda vett.

Matsalu laht, Kasari jõe delta ja selle harujõed on ajast aega olnud ümberkaudsete elanike jaoks oluliseks elatusallikaks, liiklemisteedeks ja elu tuiksooneks. Lisaks jõedeltale rajati roostikus liiklemiseks veeteid, mida mööda liiguti paatidega talude, külade, heinamaade ja kalastuskohtade vahel. Veeteed hoiti pilliroost puhtana (ERM KV 162:1). Kuni 20. sajandi alguseni oli peamiseks liiklemisvahendiks vene (ERM EAp 216 EA 100:2).

Kõige põlisem elatusala Matsalu lahel ning sellesse suubuvatel jõgedel on olnud kalapüük. Igal talul oli oma püügikoht, kus harrastati peamiselt



Foto 3. Mõrrapüük, ühepuuvenes seisab kalur Jaan Sibul, 1970. aastad.
Foto autor teadmata.



Foto 4. Kolu küla inimesed vähki püüdmäs, 1930. aastad.
Foto autor teadmata.

mõrrapüüki (foto 3). Varustuse hoidmiseks ja ööbimiseks ehitati jõgede äärde paadi- ja võrgumajakesi. Ka kaugematest küladest tulnutel olid roostikus oma onnid, kus varahommikuseks kalastuseks või ööpüügiks valmistuda (ERM EAp 315 EA 77:8). Öist kalapüüki nimetati „tulel käimiseks“. Selleks kinnitati kaks venet laudadega teineteise külge. Keskmistele laudadele paigutati kolmjalal raudpada või plekkalus, millele tehti tõrvasest puust (tõrvakas) või kasetohust tuli. Öisel kalapüügil püüti peamiselt säinast ja haugi ning saak jagati kahe vene vahel pooleks. Kui ühe paadiga käidi, siis oli tuli vene ninas ehk vööris, sinna kinnitatud tuleraua (ERM KV 24:64). Lisaks rikkalikele kalavarudele oli Kasari jõgikond tuntud ka vähkide poolest. Nende püüdmine pakkus kohalike elanike jaoks tulusat kõrvalteenistust (foto 4).

Enne jõgede süvendamist asusid Matsalu lahte suubuvate jõgede ääres väärtuslikud heinamaad. Soodsal aastal võis hein kasvada enam kui inimesekõrguseks. Heinale mindi venedega mööda jõgesid ja veeteid või üleujutatud alasid. Martna Tammikääre küla Sääse talu vanaperenaine meenutas heinaleminekut nii: „Kos sa ilma, venesse laoti kõik trument (kraam), vikatid ja puha“ (ERM EAp 216). Vajaduse korral ühendati heinaveoks kaks venet laudadega teineteise külge (ERM KV 24:69/249). Leidub teateid ka piima vedamisest mööda jõgesid Kasari mõisa juurde kuuluvast meiereist, mis asus otse Kasari jõe ääres.

Matsalu linnurikas roostik ja laiad luhamassiivid meelitasid jahilisi linnadest ja ka välismaalt. 20. sajandi alguses oli Matsalu lähel kaks linnujahi hooaega – kevadel kütiti peamiselt luiki ja sügisel parte (foto 5). Matsalu lahe äärseid talusid kasutati tihti peatuspaikadena ning mõnest kujunesid jahiseltskondade alalised kokkusaamiskohad. Roostikus liiklemiseks palgati kohalikke veeteid tundev paadimees ehk roovaht (Pajumets 2014).



Foto 5. Pardijaht Matsalus 1920–1930. aastatel.
Heino Valgemäe erakogu.



Foto 6. Äärelaudadega vene, Keravere k, Martna khk.

Foto Tamara Paevere (Habicht), 1947. ERM Fk 1095:3.

Hans Sikevits Kullamaalt rääkis 1935. aastal haruldase loo, kuidas veel 20. sajandi alguses Matsalu lähel ühepuuvenedel kaubitseti ja kõrtsi peeti:

Riudes [Rõudes] tarvitakse venesid veel praegugi säinaste raiumiseks öösel. Venesid tarvitati kalapüükidel. Kahekümneviie aasta eest ma nägin Riudes ja Saastnas kõrtsusid ja poodisi venedel. Punane latern põles – seal oli kõrts. Sinine latern põles – pood. Poed ja kõrtsid olid kõik venedel. Kuus-seitse vene pandi suurte lattide ja raudadega kõrvuti ühte. Suured puud olid püsti. Puldan [jāme villane või kanepine riie] oli üle puude pandud. Tuli siis vihma või mis tahes, seal all oli kuiv ikka. Säina raiujad käisid sealt poodidest ja kõrtsudest ostmas. Puldani all oli paari vene sees kõrtsu materjal, teised vened oli ostjate tarvis. Samuti oli ka poodides. Poest said kõik mis tahtsid osta – tubakast, tikke, komposid [kompvekke], nõöri ja teisi asju. (ERM KV 24:64)

Võib vaid ette kujutada meeleolukat suminat venedele ehitatud kaupluses ja kõrtsis, paadinades vilkuvate tulede paistel.

Matsalu vene

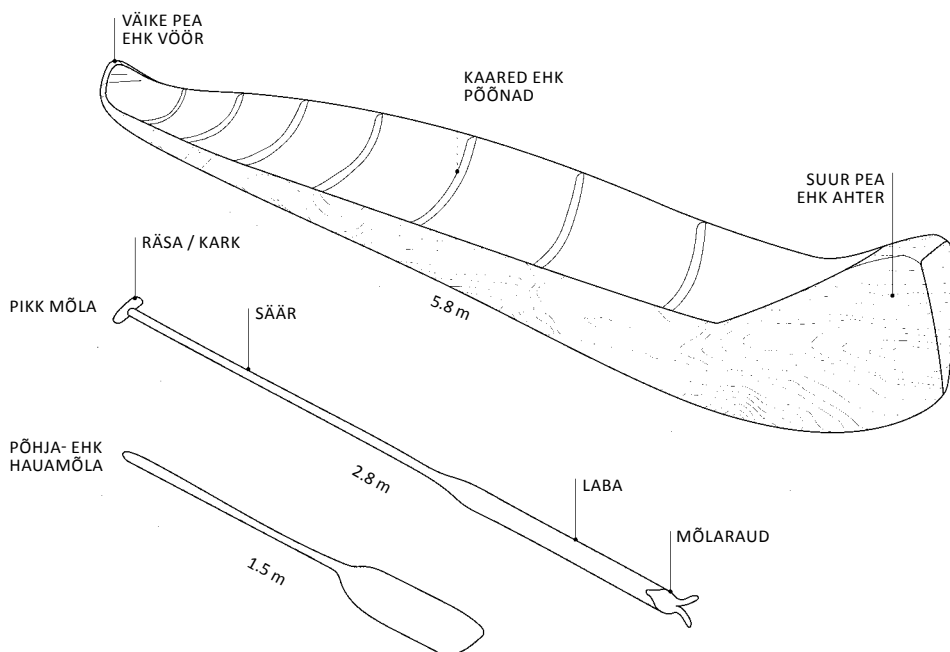
Millal ühepuuvenesid Kasari jõgikonnas ja Matsalus kasutama hakati, on allikate puudusel keeruline öelda. Küll aga on selge, et veel 20. sajandi alguses kasutati neid massiliselt Kolovere, Mõraste, Sipa, Riisipere, Kändu (Teenuse jõe alamjooks) jõgedel, kõige enam aga Kasari jõel (ERM KV 24:64). Kui Guido Schneider 1921. aastal Matsalu lahe kalapüügingimusi uuris, oli seal kasutuses 300–400 venet (Schneider 1929: 38). Ka ta ise liikus eri paikade vahel venes, mille kiirust ja mugavust ta kõrgelt hindas. Tema andmetel nimetati Matsalu kandis venet ka *ussilaevaks* (Schneider 1929: 36).

1947. aasta augustis toimunud Tamara Paevere ja Aliise Moora uurimismatka päevikus mainis Tamara Paevere, et kohati kasutatakse Martna ja Kirbla valdades vanu venesid merel kalapüügil. Siiski oli selleks ajaks venede arv aasta-aastalt vähenenud ja uusi polnud juba pikemat aega valmistatud. Leidus üksikuid paarikümne aasta vanuseid venesid, kuid nende valmistamine oli juba soiku jäänud. Küll aga „aasta 40–50 eest oli vene või veel mitugi peaaegu igas talus ja aasta 70 eest on olnud venede valmistamine väga tavaline. Haava kõrval valmistati neid harva ka pärnapuust. Kui venepuu on olnud kitsas, on löödud kummalegi äärele kõrgenduseks lauad“ (ERM EAp 180 EA 44:3) (foto 6). Sellest võib järeldada, et viimased Matsalu tüüpi ühepuuvened ehitati ilmselt 1920.–1930. aastatel. Guido Schneideri teatel tuli 1926. aasta suvel ühepuuvene eest välja käia 11000 Eesti marka (Schneider 1929: 38). Järelikult ehitati sel ajal neid veel müügiks. Sama summa eest võinuks osta näiteks uue rautatud vankri või sõidusaani (Kaja 1924).

Venesid kasutati ka mõisates. Sääse talus leidis 1947. aasta uurimisretke ajal katkine vene, mis olevat viiekümne aasta eest ostetud kohalikult mõisnikult parun Maydellilt¹ 10 kuldrubla eest. Seda ei tarvitatud kalastuseks, vaid suvisel ajal heinamaal käimiseks (ERM EAp 216 EA 100:2).

Matsalu vene esiosa nimetati „väikeseks peaks“ ja pära ehk ahtrit „suureks peaks“ (joonis 1). Venega liikudes seisis sõitja „suures peas“ ja tõukas põhjast pika mõlaga. Sügavates kohtades liiklemisel kasutati lühemat põhja- ehk hauamõla (ERM KV 3:252). Istepink venes üldiselt puudus, ehkki vahel võis „suures peas“ olla väike istelaud ehk piit. Mõla käepidet kutsuti räsaks või karguks. Selle teises otsas oli mõlaraud, mis pakkus lükkamisel kindlat tugipunkti ega lasknud mõla otsal mööda põhja või kallast libiseda. Sääse talu peremehe sõnul „teinekord on luhal kaua veel jää põhjas – hakkad lükkama, ei saa pidama ning kukud ise ka üle ääre vette“. Peale mõla kuulus varustusse puust kühvel (kappel või kapli), millega venest vett välja tõsteti. 1947. aastal osteti üks vene juurde kuuluv kappel ka Eesti Rahva Muuseumile (ERM EAp 180 EA 44:3/251-373).

1 Tõenäoliselt oli see Väike-Rõude mõisnik Harry von Maydell (toim).



Joonis 1. Matsalu vene ja piirkondlik terminoloogia. Kirbla kihelkond, Seli küla, Mikkle talu, 1880–1885. MM_1899 Aj ek 1460. Autor Luisa Männilaan.

Ühepuuvene eripäraks oli ebastabiilsus. Vähemagi vääratuse tagajärjel kippus see ümber minema, nii et mõrda või võrku välja võttes võis kergesti vette kukkuda. „Kuivamaa meestele”, kes esmakordselt Matsalu lahele venega sõitma tulnud, räägiti naljajuttu, et sõidu ajal ei tohi keelt suus liigutada, muidu võivat vene ümber minna (ERM KV 102:52/581–582). Jüri Uustalu sõnul oli sõiduk nii kipakas, et seda ei usaldatud poisikeste kätte lõbusõiduks anda. Kogenud sõitja käes aga oli vene parimaks omaduseks kiirus. Tänu teravatipulistele otsadele ja kergele kaalule „läks vene edasi kui nool”. Stabiilsuse parandamiseks asetati „väikese pea” põhja raskem kivi, et vene nina liiga kõrgele ei tõuseks (ERM KV 24:64).

Matsalu vene ehitamine

Matsalu tüüpi ühepuuvened olid üldiselt suured, umbes 5–7 m pikkused. Säilinud venede keskmine pikkus jääb 6 m ümber. Laiuseks oli vähemalt 1 m ning sügavuseks 35–40 cm. Kaarte arv varieerus vastavalt paadi pikkusele, kuid tavaline oli 6–8 kaart. Vene oli valmistatud ühest puust, eelkõige haavast, mis on kõige kergemini töödeldav ja paindub. Harvem kasutati pärna (ERM EAp 180 EA 44:3).

Puu valimine ja langetamine

Venepuu otsingud algasid varakult. Sügiseti viisid mõisate metsavahid ostjad kohtadesse, kus kasvasid sobivad haavametsad. Venepuu pidi olema suure juurega ning 3–4 sülla (5–7 m) kõrguselt mõõdetuna pidi selle jämedus jääma 24–30 tolli (30 tolli = ~76 cm) vahele (ERM KV 24:64). Guido Schneideri andmetel pidi sobiva puu läbimõõt olema vähemalt 46 cm ja pikkus 5–7 m. Eelistati võimalikult jämedat puud (Schneider 1929: 38).

Venepuu langetamise ja koju toomise kohta kasutati veel 1930. aastatel väljendit „venepuus käimine“. Selleks võis kuluda kuni kaks nädalat. 20. sajandi alguseks oli Matsalu ümbruses suuri haavapuid vähe järele jäänud ja seetõttu toodi venepuid Hiiumaalt Kõpust, kus olid säilinud vanad haavametsad. Martna ja Kirbla metsavaesed kihelkonnad hankisid venepuid Hiiu- ja Pärnumaalt ning isegi Lätist (ERM EAp 180 EA 44:3/251–373). Martnast käidi sobivat puud otsimas Virtsu ja Lihula kandist.

Venepuud käidi toomas talvel, kui väin oli jääs. Pika teekonna võtsid ühiselt ette 3–4 meest, kaasas nädalane toiduvaru leiva ja soolakalaga. Sääse talu vanaperenaine meenutas, kuidas „mo lapsepõlves võeti kaks–kolm leiba kaasa ja käidi venepuus“ (ERM EAp 216 EA 100:2). Hobusemoonaks võeti kaasa heina ja kaeratorp. Öömaja saadi saarerahva juures, aga sööta loomadele ja toitnud enesele ei olnud kombeks küsida (ERM KV 102:66).

Tsaariaegsete seaduste kohaselt pidi venepuu langetamiseks olema maaomaniku ehk mõisa esindaja luba. Näiteks Koluveres andis loa välja „krahv Buxhoevdeni praua või parun isiklikult“. Langetamise loa alusel juhatas metsavaht ostja sobiva puu juurde. Jüri Varblase sõnul oli venepuu hinnaks 5–6 rubla või rohkemgi, olenevalt sellest, kuidas mõisavalitseja või metsaomanikuga kaubale saadi (ERM KV 24:64). Võrdluseks: tsaariaja lõpul maksid tugevad nahast säärikud 5 rubla, korraliku hobuse võis osta 100 rubla eest, lihttöölised teenisid 1–2 rubla päevas. Venepuu ei olnud seega ülemäära kallis, ehkki mõnel juhul tuli selle summa teenimiseks töötada terve nädal. Kas raha maksti mõisavalitsejale või metsavahile, jääb selgusetuks.

Ühe teate kohaselt kooriti väljavalitud puu enne langetamist 2–3 jala (umbes 80–100 cm) kõrguselt ära ning lasti sel enne raiumist aasta aega seista (ERM KV 24:63). juures jälgiti kuuseisu. Eelistatud oli vana kuu, kui puhus põhjatuul. Usuti, et kui lehtpuud raiuda vana kuuga ja okaspuud noore kuuga, siis peab puit kauem vastu. Juhtus, et kohapeal oodati sobivaid märke mitu päeva ning mõnikord sõideti tühjade regedega koju tagasi.

Puu langetamine algas „mahajuurimisest“. Selleks kaevati puu ümbrus ümbert lahti ja raiuti väiksemad juured läbi, nii et alles jäi kõige jämedam,

paari–kolme jala (umbes 0,5–1 m) pikkune juur. Seejärel langetati tüvi kirvega (hilisemal ajal kahemehesaega) vastu tuult ehk põhja suunas. Tüve vajumise ajal löödi kirvepõhjaga kolm korda vastu puud, kuna uskumuse kohaselt ei pidanud siis puit pakatama ega mädanema. „Mahajuurimiseks“ kulus umbes pool päeva.

Hobuste veojõu ja jää kandevõimega arvestades saeti haavatüvi 3–3,5 sülla (umbes 5,4–6,3 m) pikkuseks. Koorma kergendamiseks enne pikka koduteed raiuti see kirveste ja künakirvestega suuremast laastust puhtaks. Seda tegevust nimetati lompimiseks (ERM KV 102:66).

Kui maa oli külmunud ja kandis, laaditi puu ühe- või kahehobusevankrile ja kodutee võis alata. Vesiselt ja madalalt „laane maalt“ ei saanud venepuud välja vedada enne külmade tulekut. Sel juhul pandi langetamisel tüve alla kännud või paar tugevamat palki ehk jõmpi, et venepuu maa külge kinni ei külmuks. Pakase saabudes tuldi venepuule järgi ja veeretati see ree peale. Kergema transportimise huvides toetati palgi tagumine ots palgiveokelgule (ERM KV 24:64).

Kuju andmine ja õõnestamine

Paadiehitaja õuel algas tulevase vene töötlemine. Tüvi kooriti ja selle kumeramast poolest sai vene põhi. Pealmine külg raiuti veidi lamedamaks ning otsad kas teravaks või ümaraks. Tooriku juurepoolne ots jäi „väikeseks peaks“. Kuigi vöör ja achter olid sarnased, kujundati esimene siiski veidi kitsam ja nooljalt ülespoole kaardu. Tooriku mõlemasse otsa jäeti kolmnurga- või kiilukujuline otsaviil (foto 7), mis on iseloomulik kõikidele Matsalu tüüpi venedele. Ühe teate kohaselt tõrvati toorik pärast välise kuju andmist väljastpoolt korralikult ära ning lasti tõrval kuivada. Alles seejärel hakati seda õõnestama (ERM KV 24:63).

Õõnestamiseks ehk lompimiseks kinnitati toorik kiiludega madala raami peale. Guido Schneideri andmetel võis selleks kuluda kuni 2 nädalat (Schneider 1929: 39). Selleks tööks kasutati küna- ehk kõver- ehk venekirvest. August Randpõld on venepuu õõnestamist kirjeldanud järgmiselt:

Jõudnud pikalt teekonnalt tagasi, algas muidugi peenem ja peamine töö. Puuriida kõrval, kus juba laaste olemas, anti venele tema õige paksus. Peamine oli muidugi, et ta vees hästi libiseks, õhuke ja kerge pidi olema. Seest raiuti vene õõnsaks vastava kirve abil – venekirves. Vene valmistaja pidi viimistlustöödel kirvest hästi käsitlema, et mitte vene külje sisse auku lüüa. (ERM KV 102:66 EA 236:5)



Foto 7. Kaks Matsalu ehk Kasari venet Viimsi Vabaõhmuuseumis.
Foto Vello Mäss, 1996. MM F 4040.

Lompimise algusjärgus võidi kasutada sulase abi:

Kui venepuu koju toodi, hakati seda künakirvega õõnestama. Alguses lasi raiuda sulasel, lõpupoole võttis peremees ise kirve kätte. Raiumise juures märgiti juba põõnade asemed sisse. (ERM EAp 216 EA 100:2)

Jüri Varblane (sündinud 1866) kirjeldas 1935. aastal venepuu töötlemist:

Vene akati kolme-nelja mehega tegema. Arilikult oli sedamoodi, et kui keegi tahtis vene teha, siis ta kutsus teisest perest paar meest abiks. Ja kui jälle teises peres vene akkasid tegema, siis mindi kahe mehega vastu. Niimoodi tehti ikka. Kõigepealt saeti puu kolme sülla pikkuseks. Vene pikkus oli ikka kolm sülda². Raiuti suur laba peale. Esiteks raiuti väljast parajaks. Otsad raiuti teravaks. See ots, kus juurikas oli, see ots jäi esimeseks otsaks. Raiuti nii, et juurikas püsti jäi. Väljastpoolt raiuti kirvega, aga seest raiuti künakirvega. Künakirvel oli poolümargune ots. Kõigeviimaks kaabiti oolmetega [voolmetega³] Oolmetega kaabiti ästi seest ära. (ERM KV 24:64)

2 Eesti rahvapärane käsisüld ehk laialisirutatud käte sõrmeotste vahe u. 1,8 meetrit.

3 Voolmed on ühe või kahe käepidemega kumera teraga tööriist, mida kasutati eelkõige puunõude sisekülje vestmiseks ja viimistlemiseks.



Foto 8. Laotamata venepuu. Martna, Suure-Rõude küla.

Foto Ilmari Manninen, 1925. ERM Fk 451:59.

Tooriku õõnestamisel tuli hoolega jälgida parraste ühtlast, umbes 2-sentimeetrist paksust. Üldise tava kohaselt testiti seda parrastesse puuritud aukude abil (ERM EAp 180 EA 44:3/251–373), mis hiljem puupunnidega suleti. Millist puitu selleks kasutati, ei ole paraku teada. Ühe Kirblast pärineva teate kohaselt asetati parraste paksuse proovimiseks kummulipööratud vene alla põlevad küünlad. Piisavalt õhukestes kohtades kumas valgus läbi parraste ning tõstis esile tumedamad kohad, mis vajasid täiendavat tahumist. Kuidas selline meetod praktikas töötab, vajaks katsetamist. Matsalu kandis on parraste paksust kontrollitud kirvega koputamise teel (Manninen 1927), mis on tõenäoliselt üks arhailisemaid meetodeid. Martna kihelkonnas kasutas vene-meister parraste mõõtmiseks sirkli⁴ (ERM EAp 216 EA 100:2).

Vene parraste painutamine

Kui vene pardad olid saavutanud ühtlase paksuse ja voolmetega viimistletud, algas nende painutamine ehk laotamine (ka „laiali ajamine“ või „laiali võtmine“) (foto 8). Laotamiseks pidi vene olema niiske, kuna elastne puit paindub paremini. Kui eelnev lompimine oli veninud pikale, tuli toorikut kuivamise

4 Kumerate haaradega sirkli kasutati puu- ja savikausside seinte paksuse mõõtmiseks. Ühepuuvene jaoks pidi aga tööriist olema kordades suurem.

vältimiseks leotada. Kirbla vallas Rätsepa talu maadel asunud tiiki kutsuti rahvasuus veneleotamise auguks, kuna seal olevat venesid leotatud (ERM EAp 200 EA 49:3). Kirjalikke allikaid vene leotamise kohta pole õnnestunud leida.

Vene laotamiseks tunti Matsalu lahe ümbruskonnas kahte meetodit. Schneider on kirjeldanud päikesesoojuse ja tõrva abil laotamist: õõnestatud vene asetati päikese kätte ning võõbati paksult üle tõrvaga, mis arvati aita vat puidu lõhenemise vastu. Parraste laiali surumiseks painutati nende vahele lepakaikad ehk põkispuid ehk põkised, mis olid vene otstes lühemad ja keskosas pikemad. Kui põkistega vene oli mõnda aega päikese käes seisnud, paigaldati selle keskosa kohal spetsiaalne seade, millega suruti järk-järgult parraste vahele vankriratas (Schneider 1929: 39). Johannes Valgma Kirbla kihelkonnast on kirjutanud, et „vene täideti sooja veega ja suruti vankrirataste abil laiali“ (ERM KV 24:57). Milline see survekonstruktsioon välja nägi või kuidas seda täpsemalt kasutati, ei ole allikate puudumise tõttu kahjuks teada. Samuti ei ole teada kasutatud vankriratta suurus. Schneideri järgi võib öelda vaid seda, et protsess võttis aega umbes 2–3 nädalat. Järk-järgult laiali ajamine ja korduv tõrvamine pidid vähendama parraste pragunemise ohtu. Kui vankriratas oli paadi põhja surutud, oodati paar päeva ning seejärel tõmmati tasapisi ratas ühepuuvenest välja. Lõpuks paigaldati parraste fikseerimiseks põõnad ehk kaared (Schneider 1929: 39).

Päikesevaesemal suvel või sügis-talvisel perioodil toimus vene laotamine rehetoas, mille kohta leidub märksa rohkem kirjeldusi. Korralikult tõrvatud vene pandi parsile soojenema ja laotati rehetoas. Tõrva asemel võidi kasutada ka keeva vett (ERM KV 24:69).

Kui paat raiutud, aeti vene rehetuppa partele. Rehetuba köeti hirmus kuumaks. Tõrv aeti pajas keema ning valati tulikeev tõrv õõnestatud venesse. Mees oli üleval partel alasti (!) hullemas kui saunaleilis. Niiviisi „aeti vene laiali“ ja pandi põõnad või kaared sisse. (ERM EAp 216 EA 100:2)

Reheahju tuli kütta nii kõvasti, et „venel vesi välja tuleb“ (ERM EAp 180 EA 44:3/251-373).

Teine ja hoopis tülikam töö algas talu rehetoas, kus vene partele kuumusesse tiriti, et talle lõppkuju anda. Ahju tuli kütta nii, et seinad särtsusid ja vene õhukesed küljed painduvaks muutusid, sellest on tulnud ka nimetus „vene tuli“. Aegajalt pandi venele õige kuju andmiseks vastavaid põkiseid. Pidevalt kuumendades pandi üha uusi vene külgi laiemale ajavaid põkiseid. Vahetevahel immutati vene tõrvaga, et see valmistamisel sitkemaks

ja edaspidisel tarvitamisel veekindlamaks muutuks. Teinekord aga juhtus äpardus ja vene kas liiga vähese sooja või töömehe räpakuse tõttu pragu-nes, tuli uus tülikas reis Hiiumaale ette võtta. Kergemal juhtudel pandi praole tõrvatud linane riie sisse ja löödi plekiga üle – muidugi sellist vene-meistrit ei hinnatud eriti kõrgelt. (ERM KV 102:66)

Arvestades Eesti ilmaolusid ja allikate arvu, võib oletada, et valdavalt toimus venede laotamine rehetoas. Läänemaal, kus taluarhitektuur säilis kaua muutumatusena ja rehielamuid ehitati veel 20. sajandil, säilis võimalus vene laotamiseks. Arvatavasti edenes see rehetoas kiiremini kui päikese käes.

Soomaal ja Emajõe-Ahja piirkonnas kasutati samuti tõrvaga laotamist, kuid pardaid kuumutati lõkketulel. See meetod oli laialt levinud ka Lääne-Soomes Satakunta maakonnas (Nikkilä 1936: 147), kuid Matsalu kandis seda teadaolevalt ei tuntud.

Vene pardaid fikseerivate kaarte (ribide, põõnade) valmistamist peeti tülikaks tööks. Kaarte jaoks koguti loodusest kõveraid puujuuri või oksi, kuid pole teada, mis liiki puiduga oli tegemist. Tõenäoliselt kasutati kuuske või tugevama puiduga lehtpuud. Kaared painutati ühes tükis või tapiti kokku kahest kõverast kaarepuust. Vanematel paatidel kinnitati need parraste külge puupunnidega, hiljem juba raudnaelttega (ERM EAp 216 EA 100:2). Kui kaared paigaldatud, tõrvati vene veelkord üle ja töö oligi valmis.

Siis, kui juba vene oli üks kolm jalga lai (90–100 cm), siis pandi juba päris kaared sisse. Ette juurika külge pandi raudpulk, mis pealt oli laiem. Juurika sisse puuriti pulga jaoks auk. Kalapäüügi ajal pandi tõrvakas senna põlema. See üüti vene raud. Lootsiku õõnestamisel ei tarvitatud kunste. Alla pandi venele veel saarepuust kiil. (ERM KV 24:64)

Mõnikord pandi vene keskkoha aerupaadile omased hargid:

Kahele poole külje peale just lootsiku keskkoha pandi kahearealine ark. Nende arkide peale pandi mõlad ja sõuti istudes kahe mõlaga. Mõlemad küljed olid selletarvis jäetud natuke paksemad keskkohast. Kus mõla põhja ulatas seal lükati mõlaga põhjast. Madalamatel jõgedel sõites ei olnudki mõlasid ega istepinki või lauda ka. Seal lükati ridvaga edasi. (ERM KV 24:64)

Igal kevadel enne jää lagunemist võeti vene räästa alt või kuurist välja, et selle seisukorda hinnata. Talv läbi seisnud vene hooldati ja vajadusel tõrvati. Kui

vene oli varem korralikult tõrvatud, vajutati väiksemad praod kuuma rauaga kinni, suuremad praod aga lapiti tõrvatud linase riide ja plekiga. August Randpõld on kirjutanud, et „kui aga oli sõiduk rohkem kannatada saanud, lohistati kuskile kaugemale, tehti tuli maha, kus paar vankrirehviraua otsa kuumaks aeti ja sellega kõik vahekohad kinni rugatati [suristati]. Müügil oli ruga – vastav tahke aine“ (ERM KV 162:1/111-220). Aeg-ajalt võeti ette venede korraline tõrvamine. Harilikult toimus see pärast kevadist kalapüüki, mil ilmad olid kuumad ja päike sulatas tõrva puu sisse.

Vaatamata sellele, et venede valmistamine lakkas juba 20. sajandi esimesel poolel, on säilinud mõningast infot ka nende valmistajate kohta. Enamasti olid nad kohalikud inimesed – vabadikud, väikekohapidajad ja suuremate talude peremehed, kes tegid venesid enda tarbeks, kuid tasu eest ka teistele. Nende kõrval leidis ka tunnustatud venemeistritest käsitöölisi („venetegija“, „venetegija meister“) (ERM EAp 180 EA 44:3/251–373). Sääse talu peremehe sõnul oli üks viimaseid venetegijaid Kaarli Tohvalt, Martna kihelkonna Võhma külas elanud vabadik. Venemeister oli ka Tammikääre küla Romandi talu perenaise isa Villem Leemet, kes pärines Tammiku talust. Sääse talu peremees oli nooruses olnud sulaseks Annimõisa talus, mille venemeistrist peremehel Jaan Pihjenil oli endal 5–6 venet ja kes ehitas neid ka tellimise peale (ERM EAp 216 EA 100:2). Venede valmistamisega tegelesid Eduard Rennig Laikülast (ERM KV 102:46), Kustas Mäll (ERM KV 102:66) ning Vana-Sassimetsa metsavaht Mart Kolovere valla Väike-Kalju külas (ERM KV 24:64). Venemeistreid on teada ka Rõude ja Kirbla kandist (ERM EAp 200 EA 49:3).

Kuigi vene valmistamise juures väidetavalt „kunste ei tarvitatud“, leidis rahvasuus siiski nendega seotud uskumusi. Venepuu langetamise tingimusi sai juba mainitud: vastupidavus ja mädanemiskindlus loodeti saavutada puu langetamisega vana kuu ajal ja vastu põhjatuult ning vajumise ajal kolm korda kirveseljaga vastu puutüve lüües (ERM KV 24:64). Martnast on teada komme, et vene vettelaskmist ei tohtinud näha naised, kuna see pidanud kalaõnne ära viima. Samuti tuli vene vee äärde viia tagumine ots ees (ERM KV 24:63).

Ühepuuvenede kadumise põhjuseid

Nagu enamuse kultuurimuutuste puhul ei saa ka Matsalu ühepuuvenede unustusse vajumist põhjendada ühe teguriga. Tõenäoliselt mängis selle juures kõige olulisemat rolli ehituseks sobivate vanade haavapuude nappus. Kahe maailmasõja vahelisel perioodil moodustas metsamaa osakaal Eesti kogupindalast vaid 20%. Pigem metsavaesel Läänemaal kadusid vanad haavikud paikades, kus varem oldi harjunud venepuus käima. Vajaduse sunnil tuli sobiva puu hankimiseks võtta ette retk Hiiu- ja Pärnusse või lausa Lätti. Vaevalistele



Foto 9. Rannamõisa kalasadam 1930. aastatel.

Foto autor teadmata. ERM KV 162:1.

otsingutele ja pikale teekonnale lisandus keeruline ehitusprotsess ja vene-puude kasvav hind, sest arenev tuletikutööstus vajas tooraineks just haava-palki (Schneider 1929: 51). Soodsad ja kergesti kättesaadavad saelauad andsid eelise laudadest lootsikule ehk ruubale. Ilmusid ka esimesed mootorpaadid.

Looduskeskkond muutus põhjalikult seoses Kasari ja tema harujõgede süvendamisega. Küsimus kerkis päevakorda 1925. aasta alguses toimunud Läänemaa põllumeestepäeval. Lihula, Kirbla ja Martna põllupidajad kurt-sid Kasari jõesuudme ummistumise üle, mis põhjustas nii era- kui ka riigi valduses olevate heinamaade liigset vesisust. Suudme süvendamise asjus otsustati pöörduda põllutöö- ja teedeministri poole (Kaja 1925). Jõesuudme süvendamisest kasvas välja ambitsioonikas suurprojekt, mille riigipoolseks eesmärgiks oli rajada laevatee Kasari sillani ja sadam põllumajandussaa-duste eksportimiseks (Koit 1925). Viimane plaan jäi küll teostamata, kuid üleujutuste ohjeldamine õnnestus edukalt. Kasari silla veemööduposti



Foto 10. Ühepuupaat Teenuse külas.
Foto Fredi-Armand Tomps, 1959. EVM F 50:1.

andmetel oli aastatel 1924–1929 keskmiselt 247 (!) üleujutuspäeva, mil aasta keskmine veetase kerkis 83 cm üle merepinna. Aastatel 1939–1943 oli üleujutuspäevi juba 189 ja keskmine veetase 63 cm üle merepinna. Edaspidi vähenes üleujutuspäevade arv veelgi: 1955–1959 oli neid keskmiselt 107. Aastatel 1965–1969 oli üleujutuspäevi keskmiselt vaid 78 ja suvised üleujutused lakkasid peaaegu täielikult (Jairus 2014).

Süvendamise tulemusel vähenesid üleujutused ja osa Kasari delta väiksematest harudest kuivas ära. Tahenenud heinamaadele pääsemiseks ei vajatud enam venesid, mistõttu hakkasid selle funktsioonid kitsenema. Lai sügavapõhjaline jõekanal soosis lootsikute kasutuselevõttu. Raske laudadest ruup sobis kiirevoolulisel jõel liiklemiseks tunduvalt paremini kui nooljas ja kergekaaluline ühepuuvene. Juba 1930. aastatel võis Rannamõisa sadamas näha valdavalt laudadest valmistatud lootsikud (foto 9).

Vaatamata sellele, et ühepuuvenesid enam ei ehitatud, kasutati olemasolevaid siin-seal endiselt. Mõned neist on praeguseks jõudnud muuseumitesse kui mälestus arhailisest eluviisist ja Matsalu omaaegsetest üleujutustest. Teised pureti ajahamba poolt kasutuskõlbmatuks ja häabusid tasapisi rahva mälust.

Kokkuvõte

Sajandeid toimus Matsalu lahel ja Kasari jõgikonnas elav liiklus ühepuuvenedel, mis olid asendamatud kalastamisel, heinamaale minekul, piima- ja heinaveol ning igapäevaste käikude tegemiseks üleujutusladel. Matsalu lahel kasutati venesid ka öiseks kalapüügiks ning neil on peetud poodi ja kõrtsi. Veel 20. sajandi alguses olid vened kasutusel Koloveres, Mõraste, Sipa, Riisipere,

Kändu (Teenuse jõe alamjooks) ja Kasari jõgedel (foto 10). Kunagi sügavale sisemaale ulatunud ühepuuvenede kultuur hääbus viimasena Kasari alamjooksul ja Matsalu lähel. Seetõttu on õigustatud selle venetüübi nimetamine Matsalu veneks.

20. sajandi alguses võeti sobilike venepuude hankimiseks ette kuni 10-päevaseid retki. Tooriku õõnestamisele ehk lompimisele kulus kuni kaks nädalat. Matsalu vene ehitustehnoloogia omapäraks oli laotamine õues päikse käes või rehetas partel. Valdavalt kasutati selle juures tõrva, harvem kuuma vett. Parraste laius fikseeriti kaartega ning pärast viimast tõrvamist oli vene veeskamiseks valmis.

Läänemaa ühepuuvenede hääbumise olulisemaks põhjuseks oli toormaterjali ehk vanade haavikute kadumine. Kasari jõe süvendamise käigus 1930. aastatel kuivasid mitmed harujõed ja üleujutuste arv vähenes drastiliselt, mistõttu kadus ka senine vajadus vesistel aladel liiklemiseks. Endisest madalapõhjalisest ja aeglase vooluga deltast sai sirge ja sügav jõesäng. Laial kiirevoolulisel kanalil osutusid praktilisemaks laudadest lootikud ehk ruubad. Tänu odavale ja kättesaadavale saematerjalile tõrjusid ruubad 20. sajandi keskpaigaks Matsalu ühepuuvened täielikult kõrvale.

Allikad

Jairus, Triinu 2014. *Muutused Kasari ja Rannamõisa-Rõude delta jõesuudmete arengus aastatel 2005–2013*. Bakalaureusetöö. Tartu: Tartu Ülikool, ökoloogia ja maateaduste instituut.

Manninen, Ilmari 1927. Zur Ethnologie des Einbaumes. – *Eurasia septentrionalis antiqua* I, 4–17.

Manninen, Ilmari 1929. *Soomo sugu rahvaste etnograafia*. Tartu: Loodus.

Meriste, Merike 2005. *Matsalu märgala maismaastumine*. Magistritöö. Tartu: Tartu Ülikool, geoloogia instituut.

Mäss, Vello 1996. *Muistsed laevad, iidset paadid*. Tallinn: Horisont.

Nikkilä, Eino 1936. Satakuntalaisen palko eli haaparuuhnen valmistus. – *Satakunta* X. Vammala. 134–155.

Pajumets, Marju 2014. Penijõe matkarada seob inimest, loodust ja aega. – *Eesti Loodus*, 6/7, 62–68.

Pärdis, Heiki 2018. Ürgne ühepuupaad – haabjas, lootsik, vene – Soomaal ja mujal Eestis. – *Soomaa. Suurem kui vesi: kohanemine ja toimetulek. Eesti Vabaõhumuuseumi Toimetised* 6, 59–91.

Schneider, Guido 1929. Das Schlangenschiff der Matzawiek und andere Einbäume. – *Terra, Geografiska Sällskapet i Finland tidskrift* 41.

Viies, Ants 1960. *Eesti rahvapärane puutööndus*. Tallinn: Eesti Riiklik Kirjastus.

Perioodika

Kaja, nr. 50, 21 veebruar 1924.

Koit, 27 oktoober 1925.

Arhiiviallikad

Eesti Rahva Muuseumi etnograafiline arhiiv

ERM EAp 180 EA 44:3; ERM EAp 200 EA 49:3;
ERM EAp 216 EA 100:2; ERM EAp 216 EA 236:5;
ERM EAp 315 EA 77:8

Eesti Rahva Muuseumi fotokogu

ERM Fk 451:60; ERM Fk 1093:4

**Eesti Rahva Muuseumi
korrespondentide vastuste arhiiv**

ERM KV 3:252; ERM KV 24:63; ERM KV
24:64; ERM KV 24:69; ERM KV 102:46; ERM
KV 102:52; ERM KV 102:65; ERM KV 102:66;
ERM KV 102:113; ERM KV 102:117; ERM KV
162:1/111-220

Allan Jürgens (s 1993) on omandanud bakalaureuse- ja magistrikraadi Tallinna Ülikooli ajaloo erialal. Ta on lõpetanud ka Olustvere Maamajandus- ja Teeninduskooli rahvapärase puutööstuse erialal, on tegelenud aktiivselt käsitööstuse ja kultuuripärandi uurimisega ning viinud läbi töötubasid üle Eesti. Praegu töötab Eesti Vabaõhumuuseumis muuseumipedagoogina.

Esemelised allikad

Eesti Rahva Muuseumi esemekogu

ERM A 533:21; ERM A 533:22



Foto Luca Berti

Traditional Dugout Canoes in the Matsalu Region and the Kasari River Basin

Abstract

Making dugout boats from a single log involve some of the oldest construction traditions known on almost every continent. In Estonia, dugout boats have been common in all regions where the waterways were suitable for navigation. At the beginning of the 20th century, they were still found in three regions: the western part of Estonia; in the Kasari river basin and around Matsalu Bay in central Estonia in the Pärnu river basin; and to some extent on the lower Emajõgi and Ahja rivers.

While the Soomaa dugout boat has received a lot of attention thanks to UNESCO and the continuation of its building traditions, the Matsalu-type dugout boat is little known due to a lack of sources. However, Matsalu Bay and the Kasari river basin are a distinctive area due to their maritime influence, which therefore merits a more in-depth study of the Matsalu-type dugout boat. Matsalu-type dugout boats differed from the boats used elsewhere in Estonia in that they were larger and often had an edge board attached to raise the sides. Other distinguishing features are the special triangular-shaped bow and stern, and the technology used to spread the sides of the boat. For example, while in Soomaa fire and water were used to spread dugout boats, in Matsalu they were generally spread using hot tar. This was done indoors in a traditional rehetuba, otherwise used mainly to dry grain. In contrast to Soomaa, where the tradition and production of dugout canoes has survived to the present day, Matsalu's dugout tradition died out in the first half of the last century. The main reason for this decline was the shortage of the old aspen trees that are suitable for manufacture.

The present article is an attempt to bring together the photographs and ethnographic records of Matsalu dugout canoes and to highlight their technical and cultural characteristics. In the first part of the article, I will briefly outline the historical and cultural background of the Matsalu and Kasari river basin and its impact on the spread of the dugouts. In the second part, the specific features of the Matsalu dugout canoe and the stages of its construction will be discussed. In the final part, I will examine the

various causes that led to the decline and disappearance of the Matsalu dugout. Since the aim of the article is to bring together various sources that mention the Matsalu dugout canoe, the most notable quotations will be presented in full.

Keywords: archaic boats, heritage technology, handicrafts, cultural heritage, woodworking