

Allan Jürgens

# Matsalu *ussilaew* ehk ühepuuvene

Uurimus

[allan.jurgens@gmail.com](mailto:allan.jurgens@gmail.com)

+372 56601223

Lihula 2024

# Sisukord

Sissejuhatus.....	3
1. Kultuurilooline taust.....	5
1.1 Maastik.....	5
1.2. Kalastus Matsalu lahel ja Kasari harujõgedel.....	6
1.3 Põllumajandus.....	7
2. Matsalu ussilaew ehk vene.....	8
2.1 Üldist ja levik.....	8
2.2 Osade nimetamine ja mõõtmed.....	10
2.3 Venega liiklemine.....	10
3. Matsalu vene ehitamine.....	12
3.1 Puu otsimine ja valimine.....	12
3.2 Venepuu langetamine.....	13
3.3. Õõnestamine ehk <i>lompimine</i> .....	14
3.4 Seinte paksuse kontrollimine.....	16
3.5. Laotamine.....	16
3.6.. Kaared ja viimistlemine.....	18
3.7. Meistritest.....	18
3.7. Uskumusi.....	19
4. Matsalu vene hääbumise põhjuseid.....	20
3.1 Probleemid venepuudega.....	20
3.2 Kasari jõe süvendamine.....	20
3.3 Muutused paadivalmistamise tehnoloogias.....	22
Kokkuvõte.....	23
Kirjandus ja allikad.....	24

## Sissejuhatus

Ühest puutüvest õõnestatud paat on üks arhailisemaid liiklusvahendeid, mida on kasutatud pea kõikidel mandritel üle ilma. Vesi on olnud inimeste liitjaks ja lahutajaks, meri pillutanud inimesi üle ilma, jõed sidunud kokku muistseid kaubateid ja lubanud inimestel liikuda suuremate takistusteta pikki vahemaid. Arhailiste veesõidukite üheks silmapaistvamaks esindajaks on ühest puutüvest õõnestatud paadid. Algselt laotamata ruhesid hakati paadiehituse tehnoloogia arenemisel erinevatel viisidel laiemaks koolutama. Eestis on varasemal ajal olnud ühepuupaadid levinud pea kõikjal, kus on olnud liiklemiseks sobilikke siseveekogusid. Ka erinevad kirved, ilma milleta ühepuupaati teha ei saanud, olid kõikjal laialt levinud, sest samu tööriistu oli tihti tarvis ka palkmajade ehituseks ning künade valmistamiseks. Sellest ka nimetused *vara-* ja *künakirves*.

Väiksemate laudadest paatide leviku eelduseks oli aga mõistagi saagide laiemasse kasutusse tulek 19. sajandil. Kui kaua on ühepuupaate Eestis kasutatud, on keeruline öelda, sest allikaid sellise üldistuse tegemiseks napib. Ulatusliku leviku (kogu Põhja-Euraasias ja Loode-Ameerikas) ja töövõtete sarnasuse tõttu võib väita, et tegu on väga vana kultuurinähtusega. Ajal kui Ilmari Manninen seda tüüpi paadi teaduse jaoks Eestis avastas, leidis neid siin kolmes piirkonnas: Lääne-Eestis Kasari jõe alamjooksul ja Matsalu lahe ümber, Kesk-Eestis Pärnu jõgikonnas ning mõnevõrra ka Ida-Eestis Emajõe alamjooksul ja selle lisajõel Ahjal. Mujal olid need kas täiesti tundmatud/unustatud või mäletati neid veel üpris uduselt (Manninen 1927: 4–17). Seega olid Matsalu ja Soomaa kaks peamist piirkonda, kus majanduslike ja looduslike olude tõttu olid ühepuupaadid säilinud. Mitmetel põhjustel, milleni jõuan artikli edenedes, olid nende kahe piirkonna ajaloolised arengud erinevad. Soomaal suutis haabjakultuur säilitada järjepidevuse tänapäevani, Matsalus asendusid need 20. sajandi esimeses pooles suures osas laudadest valmistatud paatidega.

Soomaa haabja ja sealsete ehitustraditsioonide UNESCO-sse lisamine on andnud suure panuse selle ürgse liikumisvahendi säilitamisse. Matsalu lahe ja Kasari jõgikonna uurimisseis, kus on ühepuupaadid samuti olnud liiklemisel ja kalastuses kesksel kohal, on allikate vähesuse tõttu jäänud Soomaa varju. Seetõttu on ka käesoleva töö eesmärk anda ajalooline ja ehituslik ülevaade just Kasari jõgikonnas levinud ühepuupaatidest ehk venedest.

Painutatud külgedega ühepuupaadi vanu nimetusi on eesti keele murretes mitmeid. Seega tuleb ka siinse kirjatöö kontekstis õiendada ära erinevatele piirkondadele omased nimetused. Kuna tänane Soomaa haabjas on saanud oma nimekuju Soomaa Rahvuspargi ja kohaliku ühepuupaadi nimetuse kokkuliitmisel, kasutan edaspidi siin Matsalu ja Kasari jõgikonna ühepuupaadi

nimetamiseks väljendit Matsalu vene. Olgugi, et ka Lääne-Eestis nimetati paiguti ühepuupaati lootsikuks, oli nimetamine veneks siiski domineeriv.

Kui Soomaa *haabjas* on saanud varasemalt palju tähelepanu, seda nii järjepideva ehitustraditsiooni kui ka allikaterohkuse tõttu, siis Matsalu tüüpi *vene* on mainitud pigem hajuti. Viimane on tingitud allikate nappusest, mille põhjuseks on Matsalu venede varane hääbumine 20. sajandi esimesel poolel. Põhjuseid, miks Matsalu vene hääbus, on mitmeid aga seda juba allpool. Üks vanim Matsalu venest kõnelev artikkel on Guido Schneideri artikkel "Das Schlangenschiff der Matzalwiek und andere Einbäume". Autor annab hea ülevaate Matsalu ühepuupaadist, *venest* ning nimetab seda ka *ussilaevaks*. Ühtlasi on artiklis käsitletud ka ühest puust paatite ehitamist üle Euraasia. Teiseks oluliseks allikaks on Heiki Pärdi artikkel "Ürgne ühepuupaat – haabjas, lootsik, vene – Soomaal ja mujal Eestis.". Pärdi on küll Kasari jõgikonnas tarvitavat venet maininud aga seda pigem võrdluses Soomaa haabjatraditsiooniga. Pärdi artikkel annab hea ülevaate ühepuupaatidest Eestis, keskendudes eelkõige Soomaale. Matsalu laht ja Kasari jõgikond on mitmeski mõttes eristuv piirkond, mis tingib ka vajaduse Matsalu tüüpi ühepuupaadi põhjalikumaks uurimiseks. Siinne kirjatöö on püüdnud koondada ühte kõik Matsalu kättesaadavad venedest leidunud fotod, etnograafilised teated ning tuua välja nende ehituslikud ja kultuurilised eripärad.

Peamisteks allikateks on olnud erinevate Eesti muuseumite kogud, kirjandus/periodika aga ka need ühepuuvened, mis ei ole muuseumitesse jõudnud. Olulise osa allikates moodustavad küsimuslehed. Eesti Rahva Muuseumi küsimusleht nr. 11 ootas informantidelt infot ühest puust õõnestatud lootsikute kohta. ERMi kogust võib näha, et vastuseid laekus muuseumisse üle Eesti lausa 107. Väärtuslikku infot koguti ka peale Teist Maailmasõda. Näiteks toimus 1947. aasta augustis Tamara Paevere uurimismatk Matsalu lahe äärde. Peaülesandeks oli muuseumile vene hankimine. Eesmärgiks oli muidugi ka koguda teavet ning teha mõned ülesvõtted. Kuigi venede soetamise õnnestumisest uurimisraamatus märget ei ole, on kaks ERMi esemekogus olevat Matsalu vene otstetud just samalt retkelt. (ERM A 533:21 ja ERM A 533:22)

Artikli esimeses osas avan põgusalt Matsalu ja Kasari jõgikonna ajaloolise ja kultuurilise tausta. Teises osas tulevad käsitlemisele Matsalu ühepuupaadi eripärad ning sellega liiklemine. Kolmas peatükk on pühendatud kõikidele ühepuuvene ehitamise etappidele. Neljandas, viimases peatükis uurin erinevaid põhjuseid, mis viisid Matsalu vene hääbumisele ja kadumisele. Kuna artikli eesmärk on koondada kokku erinevad Matsalu venet mainivad allikad, on tähelepanuväärsemad tsitaadid esitatud täistekstina.

## 1. Kultuurilooline taust

### 1.1 Maastik

Matsalu laht, Kasari jõedelta ja selle harujõed on olnud ajast aega ümberkaudsete külade oluliseks elatusallikaks, liiklemisteedeks ja elu tuiksooneks. Kasari jõgedesüsteem on umbes 4000 aasta vanune. Toitaineterikka pinnase tõttu kujunes välja lopsakas taimestik, mis hakkas kevadise suurvee ajal takistama vee väljavoolu lahte. Peajõgedest luhta valguv vesi hakkas otsima väljapääsu ning uuristas savipinnasesse rohkesti voolusänge. Selle tulemusena tekkis rohkete harujõgedega delta. Tänapäevane jõgedevõrk kujunes välja pärast roostike tekkimist. Kasari jõe suudmes olevatele mitme meetri paksustele viljakatele setetele kasvas sedavõrd lopsakas roostik, et see hakkas takistama vee väljavoolu lahte. Mida lahe poole, seda enam Kasari harud ummistusid ning jõgedena need enam lahte ei jõudnudki. (Matsalu jõed, 2014)

Enne süvendamist hargnes Kasari jõgi deltas paljudeks väikesteks harudeks, kus peamine haru oli Mustjõgi (Arujõgi). Ülejäänud deltaharud olid tollal taimestikuga tihedalt kaetud ja muutusid juba ühe kilomeetri kaugusel hargnemiskohtadest ummistunud kraavideks, soonteks. See tingis tõenäoliselt üleujutuste ajal vee lausaliselt üle luha voolamise, mis kaasnes peeneteralise materjali settimisega kogu luhaalal (Meriste, 2005). Selle tulemuseks oli rikkaliku floriga roostikumassiiv ja jõeharude võrgustik. Kõrge elurikkusega Kasari jõgi suubub Matsalu lahte, mis moodustab Kesk-Läänemaa ühe olulisima vääriselupaiga. Matsalu lahe järgi on nime saanud ka täna samas asuv rahvuspark ning mõistagi on just Matsalu laht ja Kasari jõedelta olnud siinse elurikkuse allikaks. Kasari kui kohaliku majandamise tuiksoon, on vajanud erinevaid võimalusi ka liiklemiseks. Lisaks jõedeltale rajati paatidega roostikus liiklemiseks mitmeid nõ rajatud veeteid, mida mööda liiguti talude, külade, heinamaade ja kalastuskohtade vahel. Neid teid ning püügikohtasid hoidsid paadimehed pilliroost puhtana.



## 1.2. Kalastus Matsalu lahel ja Kasari harujõgedel

Kalastus on olnud Matsalu lahel ning temasse suubuvatel jõgedel põline elatusviis. Igal talul oli oma püügikoht, peamine oli mõrdadega püük. Jõgede äärde ehitati paadi- ja võrgumajakesi, mida kasutati varustuse hoidmiseks aga ka ööbimiseks. Ka kaugemate külade meestel oli roostikus oma onnid, kus varahommikuseks kalastuseks või ööpüügiks und ja aega mööda saadeti. Varem valmistati mõrrad vitsadest. 20. sajandi algul kasutati juba võrgust mõrdasid.. Võrgud kooti ise – säilinud on näiteks vabadiku ütlemine – "Anna lõnga, ma tee sulle võrgu, saan tubakaraha". Naised ketrasid võrguniite, mehed tegid mõrdu. Võrgu vitsasid/rõngaid nimetati pannadeks. Liiklemiseks kasutati aga ühest puust valmistatud paate, venesid. Venet tarvitati enamasti kalapüügiks, heinalkäimiseks ja üldiseks sõiduabinõuks.

Oluliseks elatusallikaks oli ka vähipüük. Vähkide rohkuse tõttu oli varasemalt just Kasari jõgikond üle-eestiliselt kuulus ning vähkide müük oli kohalikele väärtuslik kõrvalteenistus. Ka vähipüük toimus venedel.

Öist kalapüüki nimetati tulel käimiseks – selleks kasutati kahte vene. Selleks pandi keskele laud, millel tuleraud ja tulepuu. Püüti nii säinaid ja hauge. Paaris käies jagati pooleks, üksi käies jäi saak omale. Kui ühe paadiga käidi, siis oli tuli vene ninas - laua peale kinnitatud tuleraual.

### 1.3 Põllumajandus

Matsalu lahte suubuvate jõgede ääres on asunud ka väärtuslikud heinamaad. Enne jõgede süvendamist oli seal heal aastal ülepea hein ning hein ka väga kvaliteetne. Paljudes taludes ei kasutatudki venet kalastuseks vaid peamiselt heinalkäimiseks. Heinale mindi jõgesid pidi ja tihti mööda üleujutatud alasid. Säase talu vana perenaine ütleski heinale mineku kohta venega: "Kos sa ilma, venesse laoti kõik trument (kraam) vikatid ja puha". Samuti on teada heinaveost, mille jaoks seoti sarnaselt tulel käimisele kaks vene üksteise külge.







ERM Fk 451:60 Vene. Kirbla, Kasari jõgi Ilmari Manninen 1925

## 2. Matsalu ussilaev ehk vene

### 2.1 Üldist ja levik

Guido Schneideri andmetel nimetati Matsalu kandis ühepuupaati veneks või ussilaevaks. Esimese osas pole kahtlust, sest sama kordavad ka teised allikad. Ussilaevaks nimetamist esineb vaid samas artiklis ning rohkem allikaid selle väite toetamiseks ei ole. Sellele vaatamata ei saa nimetamist ussilaevaks päris kõrvale lükata. Edaspidi kasutan Matsalu ühepuupaadi nimetamisel aga ikkagi väljendit vene.

Venet on kasutatud nii kalapüüdmisel, heinatöödele minekul kui ka liiklemisvahendina ühest punktist teise. Matsalu rooaladel on olnud vene hädavajalik liiklusvahend heinaajal eriti enne Kasari jõe süvendamist. Ennemalt leidus ühest puust venesid kõikjal siinümbruse suurematel jõgedel. Kolovere, Mõraste, Sipa, Riisipere, Kändu (Teenuse jõe alamjooks) ja Kasari jõgedel olid vened rohkelt esindatud. Kõige rohkem oli aga venesi Kasari jõel, mis suubus Matsalu lahte. Ilmselt seetõttu on põhjendatud ka Lääne-Eestis levinud ühepuupaadi tüübi nimetamine *Matsalu veneks*. Guido Schneideri andmetel oli 20. sajandi alguses Matsalu suudmes tarvitusel 300-400 ühepuuvenet.

1947. a augustis toimus Tamara Paevere uurimismatk Matsalu lahe äärde ja selle peaülessandeks oli muuseumile vene hankimine. Tollal pandi kirja, et Martna ja Kirbla valdades leidub veel venesid. Kohati kasutatakse neid ka kalapüügil merel. Ometi oli selleks ajaks venede arv aasta-aastale vähenenud ja uusi ei valmistatud juba pikemat aega. Mõni üksik vene oli valmistatud veel paarikümne aasta eest aga venede valmistamine oli juba varem soiku jäänud. Küll oli olnud aga aasta 40-50 eest vene või veel mitugi peaegu igas talus ja aasta 70 eest on olnud venede



valmistamine väga tavaline. Valmistatud on need haava aga harva ka pärnapuust. Kui vene on olnud kitsas, on löödud kummagile äärelauid. (ERM EAap 180 EA 44:3/251-373)

Vene ei olnud ainult taludes vaid ka mõisates tarvitusel. Sääse talus oli 1947. aasta uurimisretkel üks katkine vene, mis 50 aasta eest oli ostetud 10 kuldrubla eest kohaliku mõisniku parun Maydelli käest. (toim. tõenäoliselt oli tegu Väike-Rõude mõisa paruni Harry von Maydell'iga.) Seda ei tarvitatud kalastuseks, vaid eriti suvel heinaajal heinamaale minekul ja tulekul. Heinal olles tuli mitmest veest üle sõita või õigemini sõidetigi vett pidi karjamaale.

Nähtavasti olid vened põllumajandusega ja kalastusega tegelemiseks lahutamatud abinõud. Venesid ei kasutatud aga pelgalt majandamiseks vaid ka liiklemiseks. Tihti sündis viimane just looduslike olude sunnil. Matsalu suudmes ja Kasari jõe ümbruskonnas tuntakse kõikjal väljendit – Matsalu mees ja Vigala mees. Matsalu mees oli läänetuul, mis pressis merevee ülesvoolu ning ujutas üle sealsed luhad ja heinamaad. Vigala mees oli läänetuul ja tugevad vihmad, mis samuti paisutasid väikestest jõgedest koosneva delta pea üle kallaste. Kasari ääres olevad talukohad ongi ehitatud kõrgematele kohtadele ning kuna üleujutuspäevi oli palju, siis pääses tihti taludest liikuma vaid mööda vett. Sarnaselt Soomaale, kasutati ka Kasari ääres selleks ühepuuvenesid. Teateid on ka piima vedamisest mööda jõgesid. Nimelt asus kohe Kasari jõe ääres (Kasari silla lähistel) meierei.

Sajandi eest oli Matsalu roostik tuntud veel ühe ala poolest. Selleks oli linnujaht ning Matsalu suudmes käisid jahituristid lähedalt ja kaugelt. Mõisaajal oli Matsalu lahel kaks olulist linnujahi objekti. Kevadel peeti jahti peamiselt luikedele ning sügisel partidele. Linnurikka lahe äärde sõitsid küttima linnadest ning isegi välismaalt kohale tulnud jahimehed. Matsalu lahe siseosa äärseid talusid kasutati peatuspaikadena. Mõnest kujunesid jahimeeste alalised kokkusõidukohad. Luikede ligimeelitamiseks kasutati puust meisterdatud ning valgeks värvitud peibutisi. Selleks, et roostikus liigelda, palgati tihti kohalik paadimees ehk roovaht, kes oskas roostikus asuvas läbikäiguvõrgustikus liigelda. Hilisemal ajal toimus jaht laudadest valmistatud lootsikus, varasemal ajal ka ühepuuvenes.

Millal ühepuuvenesid Kasari jõgikonnas ja Matsalus kasutama hakati, on allikate puudusel võimatu öelda. Selge on aga see, et neid kasutati veel 20. sajandi alguses massiliselt. Guido Schneider tutvus nendega 1921. aastal, kui ta käis uurimas Matsalu lahe kalapüügingimusi. Nimelt sai ta mitmel päeval eri paikades külastades liigelda just ühepuuvenes, mille kiirust ja mugavust ta kõrgelt hindas. Schneideri artiklist saamegi lugeda, et sajandi algusel oli kasutusel veel 300-400 ühepuupaati. Nende arv aga vähenes, sest neid asendasid laudadest valmistatud lootsikud ehk *ruubad*. Viimased on raskemad ja ebamugavamad aga ka odavamad. 1926. aasta suvel pidi ühe ühepuuvene eest välja käima 11000 Eesti marka.

Olgugi, et ühepuuvenede valmistamine hääbus 20. sajandi keskpaigaks täielikult, kasutati vanamoodsamaid venesid edasi. Kuna venesid juurde ei tehtud, levisid nende asemel odavamad ja kergemini valmistatavad lootsikud. Siinse uurimuse üheks eesmärgiks on Matsalu vene ehituslike andmete kogumise kõrval ka Matsalu vene ehitamistraditsiooni taaselustamine.

## 2.2 Osade nimetamine ja mõõtmed

Vene nimetus on üldiselt tarvitav ühest puust õõnestatud lootsiku kohta. Laudadest valmistatud nimetatakse lootsikuks või *ruubaks*. Vene esiosa on kandnud "väikse pea" nimetust kuna pera on tuntud "suure pea" nime all. (ERM EAp 180 EA 44:3/251-373)

Vened olid üldiselt suured, umbes 5-7 meetrit pikad. Säilinud venede keskmine pikkus jääb 6 meetri kanti. Laiuseks oli umbes 1 meeter ning sügavus 35-40 cm. Kaarte arv varieerus vastavalt paadi pikkusele aga üldiselt oli venedes 6-8 kaart. Järgnevalt toon välja paari konkreetse paadi mõõdud.

I

Pikkus 605 cm

Laius 100 cm

Sügavus 34 cm

Seinte paksus 2 cm (paiguti otstes ja pöödnade juures 3 cm)

Kaari oli 8 ning nende vahemaad (esimene ja viimane paadi otstest) järgmised:

46 cm, 70 cm, 70 cm, 70 cm, 70 cm, 56 cm, 68 cm, 66 cm, 72 cm, 77 cm.

II

Pikkus 585 cm

Laius 90 cm

Sügavus 38 cm

Seinte paksus 2 cm (samuti otstes ja pöödnade juures 3 cm)

Kaari oli 6 ning nende vahemaad järgmised:

106 cm, 73 cm, 73 cm, 73 cm, 73 cm, 73 cm, 107 cm.

## 2.3 Venega liiklemine

Venega liiguti edasi pika mõlaga põhjast tõugates. Sel puhul istus sõitja "suures peas". Madalamas vees istus sõitja venes ja tõukas venet edasi väikese põhjamõlaga. (/ERM EAp 180 EA 44:3/251-373) Mõlaraua ühes otsas oli mõlaraud ning teises otsas käepide, mida kutsuti *räsaks*. Mõlaraud oli oluline, et lükates oleks tugipunkt ning mõla ots ei libiseks mööda põhja või kallast.

Sääse talu peremees seletas, et "teinekord on luhal kaua veel jää põhjas - hakkad lükkama, ei saa pidama ning kukud ise ka üleääre vette" Peale mõla kuulub vene juurde veel puust kühvel (*kappel, kapli*) millega venest välja tõstetakse. *Kappel* (tuntud ka kui *hauskar* või *loop*) oli paatidest vee väljaviskamiseks üldtuntud tööriist aga pole olnud varem teada, et neid ka ühepuuvenede puhul kasutati. Moora sõnul osteti 1947. aastal üks vene juurde kuuluv kappel ka muuseumile.

Venel oli aga sõiduriistana seesugune halb omadus, et ta iga vähemagi vääratuse tagajärjel kippus ümber minema ja kalamees võis kalamõrda või võrku välja võttes kergesti märjad püksid saada. "Kuivamaa meestele", kes esmakordselt Matsalu lahele venega sõitma tulnud, räägiti et keelt ei tohi sõidu ajal suus liigutada, vene võib ümber minna. Kas lugu küll nii hull oli aga kerge oli vene ümber minema küll. (ERM KV 102:52/581-582) Jüri Uustalu sõnul oli sõiduk nii kipakas, et seepärast ei usaldatud seda poiste kätte lõbusõiduks jätta. Vene paremuseks oli aga see, et temaga sai kiiresti edasi liikuda. Mõlemad otsad olid teravad ja vene oli ka ise kerge - "läks edasi kui nool". Sellele vaatamat pidi venega sõitma õppinud inimene - kes sõita hästi ei mõistnud, see läks venega kergesti ümber. Laudadest lootsik oli lameda põhjaga ning see nii kergesti ümber ei läinud.

Matsalu lahel tarvitati vene enamasti kalapüügiks. Öösel kalapüügile minnes pandi kaks vene kõrvuti laudadega kokku. Löödi kaks lauda, üks ninapoolt ja teine tagantpoolt, üle venede naeltega kinni. Vene taga otsas oli võruga kolmjalg. Selle kolmjala peal oli kas väike vana pada või pajamoodi plekist taotud alus, mis oli traadiga raudade küljes kinni. Sellele alusele või patta pandi tõrvakas või kasetohust tehtud tuli.

Pinki venes üldiselt ei olnud. Vahel oli väike istelaud "suures peas" ehk vene tagumises otsas. Sõudja asus vene tagumises otsas ning vene "väikese pea" põhjas oli kivi, et vene eesots liiga kõrgele ei tõuseks.

Kullamaa mees Hans Sikevits on 1935. aastal rääkinud haruldase loo, kuidas veel 20. sajandi alguses Matsalu lahel venedel poodi ja kõrtsu peeti: "*Riudes tarvitakse venesid veel paergugi säinaste raiumiseks öösel. Venesid tarvitati kalapüükidel. Kahekümneviie aasta eest ma nägin Riudes ja Saasnas 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 (toim. jäme 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 (toim. kompvekke), nõöri ja teisi asju.*" Võib vaid ette kujutada venedele ehitatud kauplust ja kõrtsu, mida ööpüügil olevad kalamehed ilmselt tihti väisasid. Hämmastav tükike Matsalu ühepuuvenede kadunud kultuurist.



### **3. Matsalu vene ehitamine**

#### **3.1 Puu otsimine ja valimine**

Vene oli valmistatud ühest puust ja eelkõige haavast, kuna see oli puudest kõige kergem. Ühe allika väitel on valmistatud venesid ka pärnast. Vene valmistamine oli teataval määral tülikas ja aegaviitev. Sügiseti hakkasid need, kellel venepuud tarvis oli, varakult mööda mõisasid ja metsi käima. Metsavahid teadsid hästi, kus oli hea haavamets ning viisid otsjad sinna. Kui leiti hea puu, mis kolme-nelja sülla (5-7 meetri) kõrguselt 24-30 tolli (30 tolli = ~76 cm) jäme ja millel hea suur juurikas oli, jäeti see venepuuks. Guido Schneideri andmetel pidi puu olema vähemalt 46 cm läbimõõduga ning pikkusega 5-7,5 meetrit. Üldiselt võeti puu ikkagi nii jäme kui saadi.

20. sajandi alguseks leidis nii suuri haabasid Matsalu ümbruses vähe ning seetõttu toodi puu Hiiumaalt Kõpust või mujalt, kus oli säilinud veel vanu haavametsasid. Nii Martna kui ka Kirbla olid väga metsavaesed alad, mille tõttu tuli vene jaoks puu tuua kaugelt. Puud toodud Hiiu, Pärnu ja isegi Lätimaalt. (ERM EAap 180 EA 44:3/251-373) Samas on teada, et Martna mehed käinud ka Virtsu ja Lihula vahelt sobivat puud otsimas.

Veel 1930ndatel räägiti "venepuus käimisest", mis võtsid paar nädalat või kuni kümme päeva aega. Venepuud käidi toomas ainult talvel, kui väin oli jääs. Kolm-neli meest pidasid nõu kokku, sest üksinda polnud nii pika teekonna ette võtmine võimalik. Kaasa võeti nädalane leivakott, kus sees ka karbid soolatud latika ja vimmakalaga. Nagu ka Sääse talu vanaperenaine ütles: "Mo lapsepõlves võeti 2-3 leiba kaasa ja käidi venepuus" Hobusele võeti kaasa heinatagavara ja lisaks kaeratorp. Öömaja saadi küll lahke saarerahva juures kergesti aga sööta loomadele ja toitu enesele ei juletud küsida.

Tsaariajal pidi küsima luba sellest mõisast, kus metsas vanu haavapuid oli ja kes neid siis ka välja andis. Välja andis loa kas mõisavalitseja või krahv (näiteks Koloveres andis loa välja krahv Buxhoevdeni praua või parun). Luba viidi metsavahi kätte, see juhatas puu kätte. (Hans Sikevits) Jüri Varblane ütles, et venepuu hinnaks oli viis-kuus rubla ja rohkemgi. See oli nii, kuidas keegi mõisavalitsejaga või puuomanikuga kaubale sai. Võrdluseks maksid tsaariaja lõpul 5 rubla tugevad nahast säärikud, korraliku hobuse võis osta 100 rubla eest. Päevapalgad jäid lihttöölistel aga 1-2 rubla vahele. Venepuu ei olnud seega väga kallid aga tihti tuli mõnel selleks töötada lausa terve nädala. Kas raha maksti venepuu eest mõisavalitsejale või metsavahile, pole paraku teada.

Nagu mainitud, oli venepuude leidmine Matsalu lahe ümbruses raskendatud. Ilmselt jätkus metsavahtide kaudu puude otsimine ka Eesti Vabariigis. Samas puudub ka teadmine, millal viimane ühepuuvene Matsalu kandis valmistati. Ilmselt toimus see ikkagi Eesti Vabariigi ajal aga tollaste puude maksumuse ja ostutehingute kohta allikad puuduvad.

### **3.2 Venepuu langetamine**

Puu langetamisel pidi jälgima kuuseisu – selleks pidi olema vana kuu, tuul mis puhus põhjast ning järgiti muidki märke ennen kui asuti põlismetsade hiiglaste kallale. Levinud oli uskumus, et lehtpuu raiutakse vanakuuga, okaspuu noore kuuga – nii seisab puit kaua. Teinekord oodati kohapeal mitu päeva ja kui kõik märgid polnud sobivad, sõideti tühjade regedega koju tagasi. Kui tingimused õiged, puu oli langetatud ning vastava pikkusega pakk väljasaetud, polnud see veel kõik. Puu tuli koha peal kergemaks raiuda, et hobusel oleks kergem vedada. Selleks hakati puud sealsamas *lompima* (kirvega ja künakirvega suurest laastust väljaraiuma). Puu langetati kirvega, hilisemal ajal ka kahemehega.

Ühe teate kohaselt kooriti puu 2-3 jala (u. 80-100 cm) kõrguselt ära ning lasti puul enne raiumist aasta aega seista. Leidub ka teateid puu "mahajuurimisest". Ka "maha juurida" võis puu vana kuuga ja põhjatuulega. Puu "mahajuurimiseks" kaevati puu ümbrus ümbert lahti. Väiksed juurikad raiuti ära, kõige jämedam jäeti järele. See juurikas jäeti paari-kolme jala (u. 0,5-1 m)

pikkune. Raiumine ja juurimine võttis vahel pool päeva ära. Kui puu ümbrus kaevatud ja juuritud, lasti tüvi maha vastu tuult ehk siis langetati põhja. Vajumise ajal löödi kirvepõhjaga kolm korda vastu puud, siis ei pidand puit pakatama ega mädanema. Puu saeti seejärel kolm või kolm pool sülda pikk ( ~5,4-6,3 m) Kui maa oli kõva, siis pandi puu ka kohe vankri peale. Ostjal oli ühe- või kahehobuse vanker ning peale suuremast laastust puhastamist kulges tee juba kodu poole. Kus aga oli tüma ja "laane maa" (vesine, madal), sealt ei saanud venepuud enne kätte kui talvel. Selleks pandi puu mahavõtmisel paar tugevamat jõmpi (palki) venepuu alla. Vahel pandi tüve alla ka kännud, et venepuu maa külge kinni ei külmetaks. Talvel, kui maa oli külmunud ja tee paras, siis tuldi puule järele. Veeretati kahe-kolme mehega ree peale, tagumise otsa alla pandi palgiveokelk ja algas tagasisõit.



Foto: ERM Fk 1093:4 Tammikuääre küla Romedi talu perenaine, Martna khk Harri Moora, 1947

### **3.3. Kuju andmine ja õonestamine ehk *lompimine***

Venepuu toodi paadiehitaja õuele ning algas puu töötlemine. Esmalt kooriti tüvi puhtaks ning määrati vene kuju nii, et tüve kumeram pool jääks allapoole. Pealmine külg raiutakse veidi



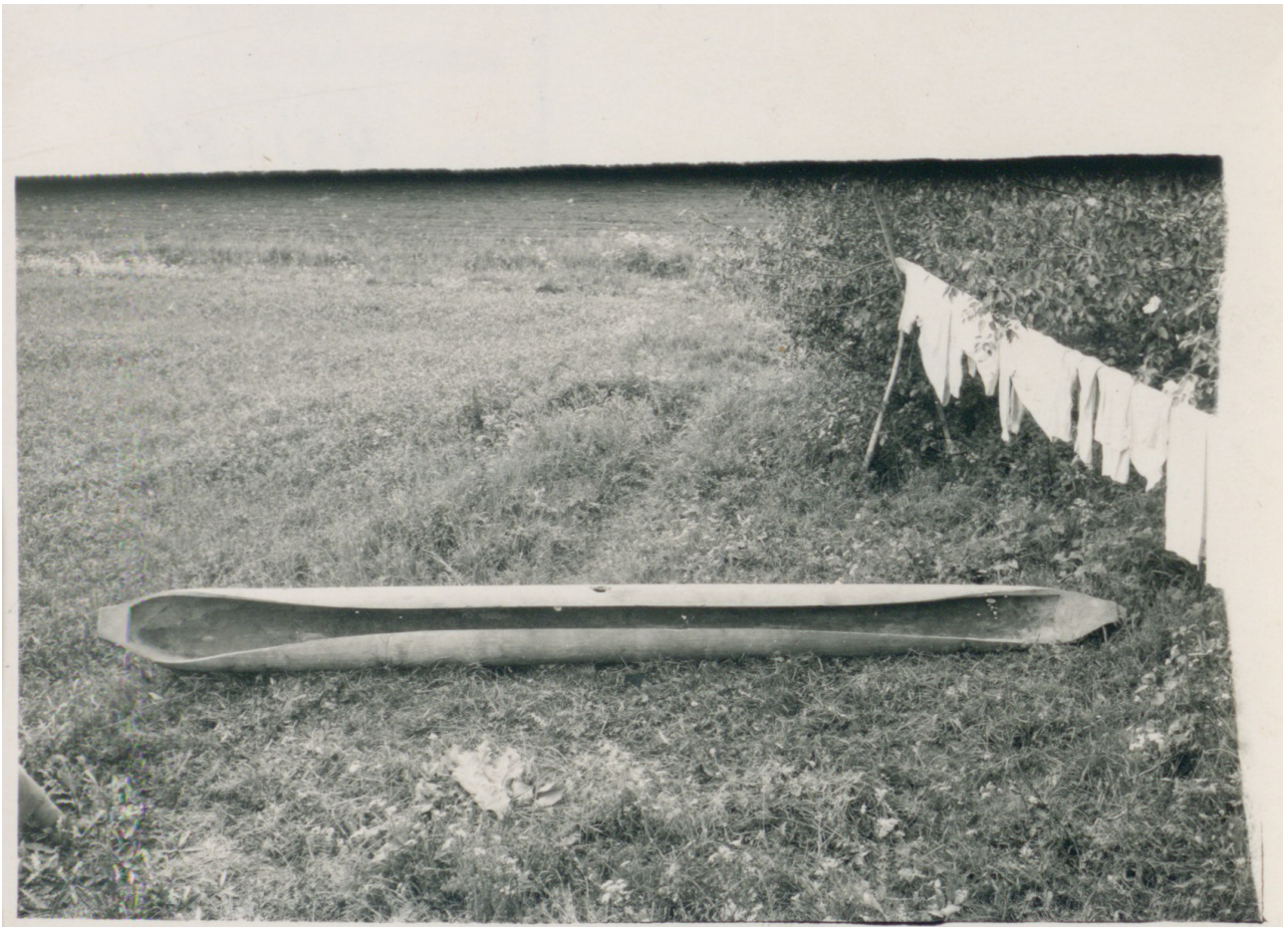
lamedamaks ning otsad raiuti teravaks või ümaraks. Valdavalt olid mõlemad otsad võrdlemisi sarnased aga paljudel juhtudel oli esimene ots siiski veidi kitsam ja nooljam. Juurikapoolne ots pidi jääma vene ninaks ning jälgiti, et see kaarduks veidi ülespoole. Seejärel kiilutakse toorik madala raami peale kinni ning algab künakirvega õõnestamine, mis võis Guido Schneideri andmetel võtta aega kuni 2 nädalat. Künakirvest nimetati nii küna-, kõver- kui ka venekirveks. Paadi seinad peavad jääma u. 2 sentimeetri paksused, mille saavutamiseks on kasutatud erinevaid meetodeid. Nendest aga järgmises peatükis täpsemalt.

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 – vene kirves. Vene valmistaja pidi viimistlustöödel kirvest hästi käsitlema, et mitte vene külje sisse auku lüüa."*

Üks teade räägib ka sulaste kasutamisest. *"Kui venepuu koju toodi, hakati seda künakirvega õõnestama. Alguses lasi raiuda sulasel, lõpupoole võttis peremees ise kirve kätte. Raiumise juures märgiti juba põõnade asemel sisse."*

Jüri Varblane (snd. 1866) on 1935. aastal kirjeldanud venepuu töötlemist nii: *"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. Kõipäealt saeti puu kolme sülla pikkuseks. Vene pikkus oli ikka kolm sülda. 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. Oolmetega kaabiti ästi seest ära."*

Ühe teate kohaselt tõrvati venetoorik peale välise kaju andmist väljast korralikult ära ning lasti tõrval ära taheneda/kuivada. Alles seejärel hakati paati seestpoolt õõnestama.



### 3.4 Seinte paksuse kontrollimine

Kirblast teati rääkida, et seal on vene paksuse proovimiseks pandud kummuli asetatud vene alla põlevad küünlad. Kas selline meetod ka reaalselt töötab, vajaks katsetamist. Üldiselt on ühtlase paksuse saavutamiseks vene seintesse naaskliga auke puuritud. (ERM EAp 180 EA 44:3/251-373) Millist puitu aukude täitmiseks kasutati, ei ole paraku teada.

Matsalu kandist ka pärineb teade seinte paksuse kontrollimisest kirvega koputamise teel. Tõenäoliselt on viimase puhul tegu ühe arhailisema meetodiga. Samuti on Martna kihelkonnast teada, et venemeister mõõtis vene külgede paksust sirkliga.

### 3.5. Laotamine

Kui vene seinad ühtlase paksusega ja voolmetega viimistletud, algas vene laotamine ehk painutamine. Tõenäoliselt algas see venetooriku leotamisega. Allikad küll selle koha pealt vaikivad aga Kirbla vallas, Rätsepa talu maa peal on olnud tiik, mida kutsutud veneleotamise auguks. Seal olevat venesid leotatud. Võimalik, et leotamise asemel on sama eesmärki kandnud kuum tõrv.

Lõkketulega laotamist Matsalu mail teadaolevalt ei praktiseeritud. Vene külgede laotamiseks oli Matsalu lahe ümbruskonnas kaks meetodit.

Esimene oli laotamine päiksesoojuse ja tõrva abil, mis võis võtta aega kuni 3 nädalat. Selleks toodi õnnestatud paat päikese kätte ning võõbati tugevalt tõrvaga üle. Tõrv aitavat puidu lõhenemise vastu. Vene sisemiste seinte vahele painutati pulgad (põkid/tugipulgad), lühemad paadi otstes ja pikemad keskel. Nii oli paat mõnda aega päikese käes. Seejärel kasutati spetsiaalset seadet, mis asus paadi keskosa kohal ning mille abil suruti järk-järgult paadi põhjani vankriratas. Milline see konstruktsioon välja nägi või mis moel vankriratast venesse suruti, ei ole teada ning selle kirjeldamiseks lisaallikad kahjuks puuduvad. Samuti ei ole teada, kui suure või mis tüüpi rattaga oli tegu. On vaid teada, et see protsess võis võtta aega 2-3 nädalat. Aeglaselt "laiali ajamine" pidavat vähendama pragunemise ohtu ning aegajalt tõrvatakse vene uuesti üle. Osad meistrid olevat paadi põhja ka keevat vett valanud. Kui vankriratas on jõudnud paadi põhja, oodati paar päeva ning seejärel suruti ratas vaikselt maha. Seejärel paigaldatakse ribad ehk kaared.

Teine meetod, mida kasutati jahedama suve või sügis-talvise veneteo puhul, oli laotamine rehetoas. Selleks pandi tugevasti ületõrvatud vene parsile sooja ja "aeti laiali"/"võeti laiali" rehetoas. (ERM EAp 180 EA 44:3/251-373) Ahju tuli kütta nii kõvasti, et "venel vesi välja tuleb". Selle meetodi kohta on juba märksa rohkem kirjeldusi ning need toon järgnevalt välja eraldi kirjetena:

*"Kui Paat raiutud, aeti vene rehetuppa partele. Rehetuba kõeti hirmus kuumaks. Tõrv aeti pajas keema ning valati tulikeev tõrv õnnestatud venesse. Mees oli üleval partel alasti (!) hullemas kui saunaleilis. Niiviisi "aeti vene laiali" ja pandi pöönad või kaared sisse. "*

*"Kui arvati seest paras suurus olevad, siis kõeti tuba ästi soojaks. Siis akati vene laiemaks tegema. Vene tõrvati ästi ära ja pandi parsile. Võeti parsilt maha ja aeti esiteks väikesed kaared sisse. Tõrvati jälle ästi ära ja pandi parsile. Siis tehte natuke suuremad kaared, vene võeti parsilt alla ja pandi need sisse, tõrvati jälle ära ja pandi parsile. Siis pandi ikka natuke ja natuke aaval suuremad kaared sisse. Tõrvati vahepeal jälle ära ja pandi parsile ja võeti jälle maha ja. "*

*"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 valmisstamisel sitkemaks ja edaspidisel tarvitamisel veekindlamaks muutuks. Teinekord aga juhtus äpardus ja vene kas liiga vähese sooja või töömehe rämpakuse tõttu pragunes, tuli uus tülikas reis Hiiumaale ette võtta. Kergemal juhtudel pandi praole tõrvatud linane riie sisse ja löödi plekiga üle – muidugi sellist venemeistrit ei hinnatud eriti kõrgelt."*

Arvestades Eesti ilmastikku ja ka allikate vahekorda, võib arvata, et valdavalt laotati venesid siiski rehetoas. Läänemaalt on teada, et taluarhitektuur säilis siin pikalt muutumatuna ning rehielamuid ehitati veel lausa 20. sajandil. Seega säilis rehetoaga ühes ka selle funktsionaalsus veneehituseks ning kindlasti sai sel meetodil ühepuuvene palju kiiremini laotatud kui päikese käes.

### 3.6.. Kaared ja viimistlemine

Kaarte tegemine olla olnud tülikas töö. Kaared valmistati kõveratest puujuurtest või okstest, mida koguti metsadest, niitudelt ja karjamaadelt. Mis liiki puitu täpsemalt kasutati, paraku teada ei ole aga tõenäoliselt kasutati selleks tugevamaid lehtpuid ja kuuske. Kaared pandi sisse kas ühest või kahest tükist (tapitud) ning need kinnitati omavahel puupunnidega. Vanematel paatidel on põõnad vene külge kinnitatud puupunnidega. Hilisemal ajal on venemeistrid lõõnud põõnad kinni juba raudnaeltega. Kui "ribid" sees, tõrvati vene veelkord üle.

*"Siis kui juba vene oli üks kolm jalga lai (90-100 cm), siis pandi juba päris kaared sisse. Ette juuriga külge pandi raudpulk, mis pealt oli laiem. Juurika sisse puuriti pulga jaoks auk. Kalapüügi ajal pandi tõrvakas senna põlema. See üüti vene raud. Lootsiku õõnestamisel ei tarvitatud kunste. Alla pandi venele veel saarepuust kiil."*

Mõnele venele pandi keskkoha ka 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. "*

### 3.7. Meistritest

Olgugi, et venede valmistamine lõppes juba 20. sajandi esimesel poolel, on säilinud mõningast infot selle kohta, kes venesid valmistasid. Vene valmistajaks olnud sageli kohapealsed inimesed ise, olnud aga ka venemeistreid ("venetegija, venetegija meister") (ERM EAp 180 EA 44:3/251-373)

Paate tegid vabadikud, väikekohapidajad aga ka suuremate talude peremehed. Paljud tegid omale ja ka teistele tasu eest venesid. Martna Tammikääre küla Sääse talu peremehe järgi oli 1940ndatel lõpul üks viimased venetegijad Martna kihelkonnas elanud Kaarli Tohvalt – vabadik Võhma külast. Tammikääre küla Romandi talu perenaise isa Villem Leemet (Tammiku talust) oli samuti venemeister. Sääse talu peremees oli olnud sulaseks Annemõisa talu peremehe ja

venemeistri Jaan Pihjeni juures. Seal oli oma 5-6 venet ja peremees tegi venesid ka tellimise peale. Lootsikuimeistreid elanud ka Rõude ja Kirbla kandis. Veel on allikates mainitud, et venevalmistamisega on tegelenud Eduard Rennig Laikülast, Kustas Mäll, Vana-Sassimetsa metsavaht Mart (Kolovere vald, Väike-Kalju küla). Üks paadimeister, keda mitmetes allikates mainitakse, on Karla Stein. Ants Sibula mälestuse järgi tehti Lihula pool Kirikukülas paadid ikka ise valmis aga parandamiste ja keerukamate olukordade puhul pöörduti ikka Karla poole. Ilmselt oli Karla Stein hiljem tuntud pigem lootsikumeistrina ehk parandas ja valmistas laudadest *ruupasid*.

### **3.7. Uskumusi**

Nagu juba ülal mainitud, pidi venepuu langetama vana kuu ja põhjatuulega vastu tuult – nii usuti saada vastupidav, tugev ja mädanemiskindel vene. Samuti löödi viimase kindlustamiseks puu vajumise ajal kolm korda kirveseljaga vastu puutüve.

Vene valmistamisega seotud uskumusi pole säilinud ning väidetavalt "õõnestamisel kunste ei pruugitud". Küllaga on Martnast kogutud teade, et vene vettelaskmist ei tohtinud naised näha – see oleks viinud ära kalaõnne. Samuti pidi vene viidama vee äärde tagumine ots eespool.

#### **4. Matsalu vene hääbumise põhjused**

Nagu paljude asjade puhul, ei saa me rääkida ühest ainsast põhjusest, miks Matsalu ühepuuvened minevikku vajusid. Uurides Matsalu ühepuupaate selgub, et hääbumise põhjuseid on mitmeid. Selles peatükis toon välja mõned olulisemad põhjused, mis aitasid kaasa muutustele paadikasutuses ja ehitustehnoloogias.

##### **3.1 Probleemid venepuudega**

Tõenäoliselt oli kõige olulisem tegur, mis venede valmistamist raskendas, sobiva haavapuu leidmine. Nagu oli juba ülal juttu, võeti juba 20. sajandi algul ette vaevalisi retki venepuu otsimiseks Hiiumaalt, Pärnust või lausa Lätist. Tollasel, pigem metsavaesel Läänemaal, pidi vana haavametsa otsima ilmselt tikutulega taga. Vanade haavikute vähenemine võis toimuda ka kohtades, kus varem oldi harjunud "venepuus käima". Samuti võis otsingute ja pika tee kõrval saada määravaks ka venepuude kallis hind. Lisaks olid 20. sajandi keskpaigaks saelauad aina kergemini kättesaadavamad ja ka odavamad.

Teisisõnu viis venede valmistamise hääbumisele eelkõige sobiliku venepuu ehk toormaterjali leidmine. On selgemast selgem, et kui puuduvad haavapuud, puuduvad ka vened!

##### **3.2 Kasari jõe süvendamine**

Matsalu lahe äärne rahvas tarvitas venesid kuni Kasari jõe süvendamiseni. Pärast süvandamist muutusid heinamaad kuivemaks, osa väiksemaid kasari delta harusid kuivas hoopis ära ning venede järgi kadus heinalistel tarvidus.

Üks hääbumise viimane ja saatuslik hoop näibki olevat Kasari ja tema harujõgede süvendamine. Nagu ülal kirjutatud, sõideti Matsalu kandis ühepuupaadis püsti ning paati lükati edasi pika puust mõlaga mööda põhja. Madalapõhjalised ja kerged paadid olid üleujutatud aladel liikumiseks ideaalsed. Kui aga vähenesid üleujutused ning jõed süvendati tunduvalt sügavamaks (sealhulgas kadus mitmetest väiksematest soontest koosnev delta), oli endisaegsete kergete ühepuupaatidega liikumine raskendatud. Näib, et üleminek *ruubale* ehk laudadest valmistatud lootsikutele kiirenes just Kasari süvendamise mõjul – laudadest aerupaat oli sügavaks kaevatud kanalis kindlasti praktilisem sõiduvahend. Kuna üleujutuse aeg vähenes mitmekordselt, vähenes ka



vajadus paadi järele või vähemalt jäid kitsamaks erinevad kasutusfunktsioonid. Ühejutuste vähenemisel kahanes seega proportsionaalselt vajadus ka paaditranspordiks talude vahel.

Miks aga võeti ette säärane ambitsioonikas projekt ning Kasari jõe süvendama hakati? 1925. aasta hakatusel toimunud Läänemaa põllumeestepäeval tuli päevakorda Kasari jõe süvendamine, kus kurdeti Lihula, Kirbla ja Martna põllumeeste heinamaade liigset vesisust. Viimast põhjustas peamiselt Kasari jõesuudme ummistumine. Otsutati pöörduda põllutöö- ja teedeministri poole, et Kasari jõesuue süvendataks, rõhutades seejuures, et ka riigi oma heinamaad selle liigvee all kannatavad. (Kaja, 1925) Sisevete Büroo teatab sama aasta sügisel, et Mereasjanduse Peavalitsusel on kavatsus ehitada Kasari jõkke suur laevatee, mis ulatuks kuni Kasari sillani. On öeldud, et hädatarvilik on küll Kasari jõesuue süvendamine ummistuse kõrvaldamiseks aga laevasõidukõlblikuks muutmine on teiseks oluliseks eesmärgiks. (Koit, 1925) Kuu aega hiljem teatab Mereasjanduse Peavalitsuse juhataja Oskar Tiedemann, et Kasari jõe süvendamine on ette nähtud veetee loomiseks, mille kaudu põllusaadusi välja vedada. Tööd olid mõeldud läbi viia 5 aastaga ning maksumuseks arvestati 17 miljonit marka. (Postimees, 1925) Seni olin arvanud, et Kasari süvendamine viidi läbi vaid kohalike inimeste hädade leevenduseks ehk üleujutuste vähendamiseks aga selline majanduslik ambitsioon oli mulle suureks üllatuseks. Matsalu lahe ümbruse vilja väljaveoks oli see aga hea võimalus, sest tollal olid teed Läänemaal viletsad ning puudus ka raudtee. Igatahes läks Kasari süvendamise aktsioon täiel mähinal käima ning näib, et Kasari alamjooksu oli kavandatud ehitada ka sadam. Sadamat aga ei tulnud kunagi. Kas selle põhjuseks on 1931. aastal valminud Rapla-Virtsu raudtee, jääb selgusetuks aga kindlasti väärub see küsimus edasist uurimist.

Selleks, et Kasari jõe süvendada, oli vaja ehitada spetsiaalsed süvendusmasinad, mille maksumuseks arvestati 12,5 miljonit marka. Jõe puhastamise enda kulud hinnati 4,5 miljoni marga peale. Süvendustööd kestsid kokku aga 12 aastat. Suuremahulised süvendustööd lõppesid alles 1938. aastal. (Jairus, 2014)

Kasari silla veemõõduposti andmetel oli aastatel 1924-1929 keskmiselt 247 üleujutuspäeva (aasta keskmine veetase 83 cm üle merepinna). Aastatel 1939-1943 oli üleujutuspäevi 189 (keskmine veetase 63 cm üle merepinna). Järgnevatel aastatel vähenes üleujutuspäevade arv veelgi: 1955-1959 aastatel oli neid keskmiselt 107. 1965-1969 oli üleujutuspäevi keskmiselt vaid 78, ning suvised üleujutused lakkasid peaaegu täielikult. Olgugi, et algseid sadamaehituse ambitsioone täide ei viidud, õnnestus üleujutamiste ohjamine edukalt. Üleujutuste vähenemine ja jõedelta muutumine sirgeks kanaliks, on siinkohal määrava tähtsusega ning selline mastaapne looduse ümberkujundamine tõi kaasa veel mitmeid tagajärgi kohalikus pärandkultuuris.

### 3.3 Muutused paadivalmistamise tehnoloogias

Vene tõrjus välja tema raske ehitustehingu tõttu hilisem sõudepaat – lootsik (ka *ruup*). Lootsik mis oli laudadest ja lameda põhjaga, oli juba palju vaiksem ning samuti polnud nende valmistamine seotud nii suurte raskustega. Laudadest valmistatud *ruup* oli süvendatud ja kiiremavoolulisel jõel liiklemiseks tunduvalt praktilisem kui nooljas ja kerge ühepuuvene. Sügavapõhjaline ja lai jõekanal soosis ka mootorpaatide kasutuselevõttu ning mootorite paigaldamist lootsikutele. Muidugi oli ka lootsiku ja lootsiku vahel oli vahe. Ka lootsikutegu vajas väärt meistreid, et paat oleks kalamehele meelt mööda. Üks parimaid lootsikumeistreid oli Martnas Marjapuu nimeline mees, kes suri juba aastaid tagasi, kuid tema nooljad lootsikud on veel mitmel Rannamõisa ja Rõude kaluril tarvitusel.



Foto: Rannamõisa sadam 1930ndatel – kuigi on märgata ühepuuvenesid, on enamus paate juba laudadest.

## Kokkuvõte

Sajandeid liikusid mööda Lääne-Eesti jõgesid ühepuuvened ehk ussilaevad, mida kasutati kalastuseks, heinamaale minekuks, piima- või heinaveoks ning igapäevaseks liiklemiseks üleujutusosaladel. Jõgesid mööda on põhiliiklus käinud juba hallidest aegadest. Kirjelduste kohaselt oli ühepuupaate veel 20. sajandi algusel leitud sügaval Kasari jõgikonna jõgedel. Kolovere, Mõraste, Sipa, Riisipere, Kändu (Teenuse jõe alamjooks) ja Kasari jõgedel olid vened rohkelt esindatud. Guido Schneideri andmetel oli 20. sajandi alguses Matsalu suudmes tarvitusel 300-400 ühepuuvenet. Ühepuuvenede kultuur näib ulatuvat Matsalust sügavale sisemaale. Viimane tõendab seda, et Eesti läänepoolseim haabja-ala ei koondunud vaid Matsalu lahe ja Kasari alamjooksule. Ilmselt oli Kasari alamjooks ehk Matsalu laht just see viimne paik, kus venede kasutamine lõpuks häabus ning mujal toimus see nähtavasti juba sajandivahetusel. Sestap ka paaditüübi nimetamine Matsalu veneks. Matsalu lähel on kasutatud venesid ka öiseks tulusepüügiks ning ühepuuvenedel on peetud poodi ja kõrtsi.

20. sajandil kogutud pärimuse järgi toodi venepuud kaugelt ning selleks võeti ette kuni 10-päevaseid reise. Ilmselt kajastab see juba olukorda, kus kohalik venepuude varu oli ennast ammendanud ning neid tuli otsida kaugemalt. See oli ka üheks ühepuuvenede kultuuri hääbumise peamiseks põhjuseks. Kui sobiv puu oli leitud ja tingimised õiged, juuriti või raiuti puu maha. Seejärel raiuti venepuud natukene tühjemaks, et hobusel oleks kergem vedada. Tee oli pikk ning kui naasti Hiiumaalt, ei saanud ilmselt ka raske lastiga riskida. Koju jõudes algas õõnestamine ning see võttis aega kuni 2 nädalat. Seinte paksust kontrolliti nii koputades, kui ka aukude torkamises külgedesse. Kui seinad olid 2 cm paksused, algas laotamine ehk laiali ajamine. Kui üldiselt on Matsalu vene valmistamine sarnane teiste ühepuupaatide valmistamise traditsioonidega, siis lahknevad ehitustraditsioonid laotamise juures. Matsalu vene teeb eriliseks laotamine päikse abil või rehetoas partel. Valdav on tõrva kasutamine. Kui sobiv laius (u 3 jalga ehk 90-100 cm) saavutatud, lisati puupunnide või naeltega ribad ehk kaared. Seejärel tõrvati vene uuesti põhjalikult üle ning vene oligi valmis.

Vene hääbumisele andis ehk olulisima hoobi jubamainitud venepuude puudus lähikonnas. Teise olulise põhjusena oli Kasari jõe süvendamine, mis muutis endise madalapõhjalise ja aeglase vooluga jõedelta sirgeks kanaliks. Kiire vool, lai ja sügav jõesäng ei olnud ühepuuvenega liiklemiseks enam nii soodne. Samuti vähenes drastiliselt üleujutuste arv (kolmekümne aastaga u. 250nelt päevalt aastas 80-le), mistõttu vähenes vajadus üleujutusosaladel liiklemiseks. Matsalu ühepuuvened asendasid pikkamisi laudadest valmistatud lootsikud ehk *ruubad*.

## **Kirjandus ja allikad**

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

Manninen, Ilmar 1929. Soome sugu rahvaste etnograafia. Tartu: Loodus, 107–108.

### **ARHIIVIALLIKAD:**

ERM Fk 451:60

ERM A 533:21

ERM A 533:22

ERM EAp 200

EA 49:3/209-603

ERM EAp 180

EA 44:3/251-373

ERM Fk 1093:4

ERM EAp 216

EA 100:2/154-329

ERM EAp 805

EA 236:5/212-231

ERM KV 102:52/581-582

ERM KV 102:46/569-570

ERM KV 102:66/612-613

ERM KV 102:117/713-714

ERM KV 102:65/610-611

ERM KV 102:113/707-708

ERM KV 24:64/201-223