

5. Nasibullin, R. Zakamskije govorõ udmurtskogo jazõka. Dissertatsija na soiskanije utšjonoi stepeni kand. nauk. Moskva, 1977, s 7.

6. Nasibullin, R. O nazvanijah udmurtskih dereven basseinov rek Bui i Bõstrõi Tanõp. In: Onomastika Povolžja. 3. Ufa, 1973, s 308.

7. Lebedeva, S., Atamanov, M. Kostjumnõje kompleksõ udmurtov v svjazi s etnogenezom. In: Problemõ etnogeneza udmurtov. Ustinov, 1987, s 117.

8. Atamanov, M., Vladõkin, V. Pogrebalnõi ritual južnõh udmurtov. In: Materialõ srednevekovõh pamjatnikov Udmurtii. Ustinov, 1985, s 132.

## ÕNNELIKKU MEREREISI!

### USKUMUSTEST SEOSSES LAEVAEHITUSEGA

Reet Naber. Eesti, Tallinn

Oskar Loorits on üks neist vähestest, kel on jätkunud huvi ka eestlaste kui mere ja kalapüügiga lähedalt seotud rahva selleteemalise rahvapärimusega tegelemiseks ning selle publitseerimiseks. Eesti Rahvaluule Arhiivi toimetistes alustatud (kuid lõpetamata) sarja "Endis-Eesti elu-olu" I köide (1939) sisaldab lugemispalu kaluri ja meremehe elust.<sup>1</sup> Eelpoolmainitu oli mõeldud tähistama Jakob Hurda 100. sünnipäeva. O. Looritsa 90. sünniaastal on ehk viimane aeg meelde tuletada, et meresõidutradiitsioon on samasuguse enesestmõistetavusega kuulunud meie rahva elulukku kui põlluharimine või karjakasvatus. See kajastab elutunnetust ja mõtteviisi, kogemusi ja oskusi, mida rakendati läbi sajandite. Neid tuleb täie õigusega lugeda samuti eesti rahvakultuuri osaks, hoolimata sellest, et vägagi palju on võõrsilt laenatud, kuid koduseks mugandatut ja omaseks saanut.

Aastatuhandeid erinevate kultuuride ühendajaks-mõjutajaks olnud meresõit on oma olemuselt mitmekesisem ja kontaktialtim olnud kui mõnigi muu tegevusala. Meresõidualast terminoloogiat jälgides võib leida hulgaliselt kõrvalmõjusid, mis on enamasti tulnud lääne poolt, germaani kultuuripiirkonnast. Sama võib öelda ka mitmete uskumuste kohta.

Järgnevalt peatuksin nende uskumuste juures, mis seonduvad meresõidu algusega, selle hädavajaliku eeldusega - nimelt laevaehitusega. Kohalik suuremate puulaevade ehitamise tava ei ole küll eriti pikaealine, vaid paarsada aastat, kuid paate on randades ikka ehitatud ja paljud kombes on sarnased. Eks ole paadiehituse pinnalt esile kerkinud ka laevaehitajate kohalikud tuntud pered.

Laev, ka paat, on nii meremehele kui ka üldse randlasele tähtsaim. "Saarlane laevata on nagu saunaline vihata" oli rannameeste arvamine.<sup>2</sup> Laev ei ole pelgalt töövahend või kapitali paigutamise ja rahateenimise koht. Laev oli meremehele

pikemaks ajaks ainsaks pidepunktiks ja toeks, kui oldi silmitsi ürgloodusega.

Laev oli koduks, temasse suhtuti aukartuse ja austusega. Tihti on meremehed võrrelnud laeva naisterahvaga, inglasterel on laev (*ship*) naissoost. (Mõnikord küll öeldi, et see on sellepärast, et mida vanemaks purjelaev muutub, seda rohkem nõudvat ta triivimist, värvimist ning igasugust muud kohendamist.)<sup>3</sup> Seega on mõistetav, et laeva ehitamist alustades suhtuti kõigisse toimingutesse äärmise tõsidusega, püüti teha kõik õnneliku meresõidu tagamiseks.

Laevaehitamisel rakendati taigu ja jälgiti kõige rohkem endeid kahel etapil: materjali varumisel valmistatava laeva jaoks ning hiljem laeva vettelaskmisel.

Kindla ja korralike sõiduomadustega laeva saamiseks ei piisanud vaid kogemustega laevameistri ja heade töömeeste olemasolust. Kindlasti tuli saavutada ka haldjate-vaimude soosing, sest meremeeste saatus arvati olevat suures osas ikkagi nende kätes. Ja kuna meremehi on peetud eriti ebausklikuks rahvaks, ei suutnud ristiusu Jumal prioriteeti saavutada.

*Merimies läheb merele,  
kalamees kala järele,  
paneb selga surmasärgi,  
kalmukindad kädeje,  
kalmuräti kaelaale,  
tuleb koju vai ei tule,  
vai jääneb mere iivaksi, lauldi Haljalas.*<sup>4</sup>

Esimene otsustav aeg oli laevapuude varumine. Seda tehti talviti, samal kombel muude tarbepuude varumisega.<sup>5</sup> Eriliselt jälgiti kuu faase. Tavaliselt langetati puid vanakuu ajal, sest sel ajal usuti nad surnud olevat ning ei pidanud mädanema minema.<sup>6</sup> Mõnikord loeti parimaks ajaks ka noorkuu aega, seda just okaspuude (mänd, kuusk) puhul.<sup>7</sup> Eriliselt hoolikas tuli olla täiskuu ajal. Reigist on selline meenutus: “*Parim aeg puude raiumiseks oli nn “kuu kõrude aeg”, mil täiskuu ja päike olid üheaegselt nähtaval. See oli veebruaris, mil päikesetõusul täiskuu nähtav oli. Kuna see aeg oli lühike, tuli katsuda vähemalt puud ära märkida. Paksus metsas, kus nähtavus oli piiratud, tuli ühel mehel päikese ja kuu vaatlemiseks puu otsa ronida. Selliselt sai end varustada eriti hea puuduga, mis oli kõva, värvuselt kollane, kuivas kiiresti, ei mädanenud ega koitanud.*”<sup>8</sup>

Saarlastele jäi meelde naabrite hiidlaste eriline hool laevapuidu mahavõtmisel (hiidlasi on Saaremaal alati hulgaliselt laevu ehitamas olnud): “*Laevapuid tuli maha võtta täiskuu ajal. Hiiumaa mehed võtsid siin kaarepuuid isegi kella järgi maha, pidi olema täpselt täiskuu lõpp.*”<sup>9</sup>

Hoiduda tuli tuuleoksaga (tuleoksaga) puust - see oli puu, millel üks oks oli vertikaalselt ülespoole kasvanud. See puu usuti õnnetust toovat nii maha- kui ka laevaehitusel. Karta võis tuleõnnetust, laeval eriti hukkumist tormis.<sup>10</sup>

Tuul oli oluline enne veesõiduki ehituse alustamist, oli see ju suuremalt osalt liikumapanev jõud. Ega ilmaasjata arvanud põhjarandlased: “*Vaiki ilma on uue paadi surma*”.<sup>11</sup> Puude langetamine pidi toimuma põhja või vähemalt kirdesse (nordosti) nn kõva tuule sisse, mis pidi kindlustama paadile kiire käigu ja puidule tugevuse.<sup>12</sup> Saaremaal on püütud puu maha lasta selle tuule sisse, mida nimetati “siitmere tuul”. Siis pidavat alus ikka oma randa tagasi tulema.<sup>13</sup> Laevameister Herman Sepp meenutas, et see oli kõige kindlam tava, mida tema isa ja teised laevameistrid järgima pidid, olgugi et vahel puud olid nii kasvanud, et nende “õigesti” mahasaamisega tublisti vaeva näha tuli. Alles peale sõda lõpetati see ära, siis hakkas elu plaani järgi minema.<sup>14</sup>

Eriliselt hoolikas tuli olla kiilupuu (*ema, emapuu*) valimisel ja metsast toomisel. See oli uue laeva alustamisel otsustava tähtsusega. Tema kanda oli laev, ta oli esimene, mis “maha pandi”. Need, kes tahtsid kas väikest kalapiiügipaati või suuremat alust ehitama hakata, pidid põhjapuu valimisel hästi ettevaatlikud olema, sest selle küljes olevat aluse peal sõitvate inimeste õnn ja õnnetus seisnud.<sup>15</sup> Seega pärinesid uskumused seoses kiilupuuga mõlemast küsimuste ringist - temast olenes aluse õnnetus ja ka inimeste ohutus. Eriline hool on vanadel laevameistritel olnud laeva kiilu kohaleasetamise ja loodimisega, üldsusele tundmatud toimingud ja loitsimised olid vajalikud ka kotermani kohalemeelitamiseks ja tema hoolsuse tõstmiseks, et ta väldiks ehitatava laeva tulevastel merereisidel kõiki ebameeldivusi: halba purjespüsimist, vastutuuli, tormiseid ilmu ning igasuguseid avariisid.<sup>16</sup> Kiilupuuks kasutati kas mändi (Hiiumaal usuti parimaks olevat sirge kõrgel liivaseljäandikul kasvanud mänd, mis pidi kindlustama alati õnneliku, kaldalejõudva laeva<sup>17</sup>) või tamme, millistest hinnatuimad on olnud Saaremaal Sutru metsas (see on Viidumäe lähedal).<sup>18</sup> Üks toredamaid pajatusi kiilupuus otsimisest on kirja pandud laevameister Matis Hohensee (1859-1940) jutu järgi. M. Hohensee ise oli ehitanud 19 purjelaeva, tema jutuanniga ei suutnud samuti naljalt keegi võistelda. Ta olevat veel vanas eas “Juhani” ehitamiseks Saaremaal Papisadamas kõrke teinud. Iga kord, kui ta neid ära tooma tuli, kogunes ta ümber meestering, kellele ta oma rikkalikest kogemustest värvikalt pajatas. Peeter Sepp, kes meistriks oli, palus teda, et ta õhtupoole tuleks, sest ka kõige kohusetundlikuma töömehe suutis Matise jutuand töölt kõrvale meelitada.<sup>19</sup> Matise elavam jutt on purjelaev “Andreas Veide” kiilu otsimisest koos Vana-Veide endaga.

*“Tammesid kiilu ja täävi jaoks otsiti ilmtingimata teisipäeval. Oli küll reedereid, kes tõttasid otsima just neljapäeval. Neid oli vähe, see tähendas astuda liitu vanakuradiga. Tamme otsima minnes pidid hobuse rakendajad ilmtingimata olema mehed. Sõitu alustati öösel. See oli selleks, et kuri silm ei kaetaks ära. Naistest arvati, et need toovad ainult paha ja kui nad otsimistoiminguid näevad, läheb koterman laeva ja juba tamme otsimisel võib ette*

tulla viperusi. Sõidu algus oli siis nii, et hobune rakendati ette, ree aisad kodu poole. Oli hobune ees, mehed rees, alles siis keerati regi väravast välja minema. Põhjuseks oli see, et kardeti vanakurja, kes võis ilmuda kassi näol. Ehkki kass oli koduloom, kardeti teda rohkem kui vanakurja ennast. Oleksid reeaisad alguses värava poole olnud, oleks kass kogemata võinud üle tee minna. Ta oleks siis tulnud koduöues maha lasta. Selleks otstarbeks oli rees heinte all laetud püss. Püssil pohnud mingit luba, see oli isaisade muretsetud salajasi teid pidi ja hoitud ainult harukordadel kasutamiseks. Ja nii see oli salakombel sinna reele sattunud. Kui teel juhtus kass vastu tulema, tuli ta ka maha lasta, ja aitas ainult see, kui ta tiriti tagurpidi sabapidi üle tee tagasi. Oli aga kass vire ja suutis elu hoida, lasid mehed kolm pauku õhku, püüdes nii vanakurja minema peletada. Sülitasid veel kolm korda kumbki ise külge ja vastu tuult ning jätkasid siis sõitu edasi.

Järgmine häda, mida tuli karta, oli - naised. Sõitu oli küll alustatud öösel, et neid vähem liiguks, aga ikka juhtus, et mõni õnnetu juhtus teele käima. Kui naine tuli, ei tohtinud teda lasta hobusega kohakuti jõuda. Sellisel juhul pidi hobuse enne ringi keerama, tulema vähemalt versta maad tagasi ja siis keerama kuhugi kõrvalteele, et mööduda selle vastutulnud naise jälgedest. Sel reisil tulnud Hohenseele ja Veidele vastu mitu naist ja sõit kujunes ligi 30 versta pikkuseks. Hobune sai ühe ööga nii ära aetud, et muutus igasuguseks tööks täiesti kõlbmatuks. Aga kiirustada oli vaja, sest reis pidi öö jooksul tehtud olema ja puugi välja valitud.”<sup>20</sup> Selle laeva puhul aga ei aidanud need kunstid ikkagi, ta hukkus esimesel reisil Inglise rannikul udus.

Puu valimisel läks meister puu alla, ajas pea kuklasse ja vaatas üles. Astus siis kuus sammu puust eemale ja vaatas jälle üles. Ainuüksi kaela asendi järgi ütles, mitu jalga on puu.<sup>21</sup> Puukoore karba järgi võis mõista puu süü tihedust. Tiheda süüga oli “südame” puu ja tarvitamiseks otsitav.<sup>22</sup> “Igal kuusepuul olla tüves, juurika juures puu südame ümber kolm vaigulist lüli rõngast, üks suurem kui teine, ja seisavad üksteise sees. Kui nimetatud lülijooned mitte kindlaste rõnga kombel koos ei seisa, vaid tükikaupa lahus on, siis niisugune puu on kasutuseks kohane ja selle peale võib kartmata paati ehitada. Kui need jooned ühes tükis rõnga moodi koos seisavad, siis saab sellest valmistatud alus inimestele, kes tema peal sõidavad, varem ehk hiljem upumise surma tooma. Selles asjas ei ole mitte vanaaja ebausuga tegemist, vaid see on läbiproovitud tõeasi, mida veel praegugi tähele saab pandud,” pidas jutustaja vajalikuks kinnitada.<sup>23</sup> Head kiirust ennustas laevale see, kui langev puu kännu pealt kaugele kargas. Kui langetatav puu palju väiksemaid murdis (surmas), ei kõlvanud selline puu emapuuks, sest siis pidi ka laev palju inimesi surmama.<sup>24</sup> Rõõmustav oli, kui väljavalitud puul oli harude vahel linnupesa: sellisel juhul pidi tulema “õnnelaev”. Parimaks on peetud metstuvi

pesa, aga reederi süda olevat paisunud õnnest ja uhkusest, kui kulli või mõne suure linnu pesa oli - pidi saama kange ja tugev alus. Selja taga mahavõtjad küll sosistasid, et ega see reeder nende laevadega eriti ausat kasu ei hakka saama.<sup>25</sup>

Ka muid tseremooniaid on emapuu kojutoomisel kasutatud. Näiteks tuli metsa minnes kirves vasakule õlale võtta, esimese hoobi võis puule lüüa pereisa või laevaomanik. Igale palgile riputati kolm liivatera ja tõmmati erilise pulgaga rist.<sup>26</sup> Keulapuust esimese laastu löömise ülesande võis saada ka küla kõige kangem kalamees, kuigi ta ehitamisest osa ei võtnud. Hulk rannarahvast, vanu ja noori, kogunes vaatama “naaburimehe peretoitja” sündi. Sealjuures on loetud peale sõnad: “*Joosta vede vennikene, kanda kaela kaunikene, keulal koppin kuullamista, kaarilla käidan kakksirattu.*”<sup>27</sup>

Hea enne oli see, kui puu metsast toomisel tuli vastu mees suure koormaga - mida suurem koorem, seda suurem õnn ja võimalus vedada rohkem lasti laevale. Mõnikord on reeder esimesele vastutulijale hõberaha andnud.<sup>28</sup>

Kui muidu on randlaste-meremeeste seas vargust iidsest ajast häbiväärseks peetud ja seda karmilt karistatud, siis XIX-XX sajandil on ühel puhul erand tehtud: nimelt arvati, et varastatud (NB! ilmtingimata kroonu- või mõisametsast) emapuu kindlustavat kiire käiguga laeva, eriti kui õnnestus palk kibekähku koju toimetada.<sup>29</sup> Paadipuu äratoomine metsast olnud kardetavam kui tuulispasa lähenemine ulgumerel. “*Sõnalausumata, vaikides nagu vaimud kandsivad mehed oma saagi randa varjulisse kohta. Hirmu oli metsavahist, hirmu metsahaldijast.*”<sup>30</sup>

Mis aga muu materjali vargale juhtuda võib, selle kohta oli hoiatuseks hästi tuntud lugu laevast “Estland”. Selle purjelaeva ehtasid Jüri Loorents ja Prits Grünberg 1873. aastal Häädemeeste valla Jaagupi küla Tatra talus. Laevaehituseks vajalik rauamaterjal olevat varastatud Häädemeeste köstri Dubkovski ehitusplatsilt. Pritsu olevat kahtlustatud, käidud otsimaski, aga polevat midagi leitud. Otsijate ees olevat ta töotanud: “Kui siin laeva küljes midagi vargust on, siis mingi ta kõige sügavama mere kohal hukka.” 1874. aasta kevadel peale korralikke liikusid paiskas äikesetuule hoog laeva esimesel reisil ümber. Kuus meest uppus. Ainult üks omanikest, Jüri Loorents, kes vargusest midagi polevat teadnud, pääses. Säilinud on kohaliku lauliku Pime-Jüri loodud laul “Kuidas seitsmes mees surmast peases ehk koledus ja haledus ehk Loorentsi laeva laul”, mille ühes salmis manatakse:

*Nüüd oleme me kõik,  
ei näe me enam teineteist.  
Oh reeder, sinu ahnus seal  
on langenud meie kõige peal.*<sup>31</sup>

*Kui laevur ehitas laeva,  
saaks kerge kui linnuluust,  
et sõida kas teispoole taeva.  
Seks tihedast peepepuust  
veel viimseid laaste ta tahus,  
need ringi kui kajakalend,  
siis sala seal laastudekahus  
kui miski liigutas end...  
See oli koterman.*

Selline oli poetess Marie Underi nägemus laevahaldja kotermani sünnist.<sup>32</sup>

Laeva hea vaim koterman (ka poterman, klauterman jne) tulevat laeva esimese laastu löömisel emapuu küljest ja sellest hetkest alates tuleb tema kohalolekuga arvestada. Germaani traditsiooni XVII-XVIII sajandil ilmunud kotermani peeti ka meil laeva õnnekuse kindlustajaks, eriti just suurematel kaugesõidupurjekatel. Võõrapärane nimetus on tulnud kasutusele oma laevahaldja tähistamiseks. Laevahaldjas on samalaadne kui vee- ja metsahaldjaski. Tema tulek on laevameistri kätes, kelle löödud esimesest laastust ta sünnib. Et saada tööle hästi kaasa aitav "abimees", oli oluline, et emapuust löödud kolm (või ka üks) laastu kiiresti püksitaskusse peita jõutaks.<sup>33</sup> (Esimese laastu kukkumise viisi järgi oli lisaks sellele võimalik ennustada laeva saatust - kui laast kukub kummuli, ei kõlba see puu kiiluks, sest alus kummub meres.<sup>34</sup>)

Kotermanide vahel oli ka võistlust koha eest laevas - esmaõigused olid ikka sellel, kes tuli esimese laastu löömisega, mitte masti või kaare paikapaneku aegu. Ahvenamaa rootslastel olevat olnud laeva ehitamise juures maa- ja veehaldjas. Kui laev seisis viimast ööd maal, siis nad võitlesid. Kui veehaldjas võitis, tuli õnnelik laev.<sup>35</sup>

Laevaehituse käigus jälgiti erilise hoolega mastide kui teise konstruktiivselt tähtsama osa kohaleasetamist. Masti alumine osa pidi olema tehtud üheksast puust (3x3), kuna 9 oli õnnelik arv.<sup>36</sup>

Üldlevinud oli tava panna raha püstitatava masti alumise otsa alla *kiilsoni* pealsele nn *stepsile*. Hõbeda maagiline mõju oli tuntud ja hõberaha kasutamine selleks otstarbeks kõige enam levinud. Ka on kasutusel olnud kuldraha, millest usuti saavat tuge laevale teenistuse ja hea kiiruse tagamisel, nikkelraha pidi tooma uut ja värsket raha juurde.<sup>37</sup> Müntidest on mainitud "katariinasid", Eesti ajal kahekrooniseid, viiekümneandel aastatel olid muhulased oma kolhoosi paatidele kahekümnekopikalisi pannud.<sup>38</sup> Sama tava oli ka mastide vahetamisel.

1927. aastal tuli Suuremõisas kapten Gustav Tengi purjekal "Dione" mastid uuendada. Kuigi laev oli merel alles kolmandat aastat, leiti mastid olevat liiga peenikesed, et kannatada tugevat purjejõudu, mida kapten harrastas. Kui besaanmasti vahetati, oli Paulin Vilu kapteniga kahekesi laeva ruumis. "Uus

*mast viirati tasakesi allapoole, kapten võttis püksitaskust väikese paberitüki, ise hoidis küljega minu poole ja hakkas seda lahti rullima. Nägin vähemalt üht kuldraha (kümmnerublast) läikivat, enne kui ta vaatas minu poole. Ise edasi pusides kummardas ta ja pani raha kiilsoni tehtud auku, kuhu ka peatselt masti alumise otsa sisse juhtisime. Ei siis ega hiljem polnud sellest juttu.”<sup>39</sup>*

Samalaadne jutustus on 1920. aastal Rohuküla sadamas oksjonilt ostetud põlenud ja põhjavajunud purjeka ümberehitamisest Loksal. Ehitustööd juhtis laevameister Kiil.

*“Mastikand, mis on neljakandiliseks lõigatud, juhitakse tekis olevasse auku, ja antakse käsklus viiramiseks, st järgiandmiseks. Kui mastikand on jõudnud oma pesa lähedale, läksid kapten Robert Nelberg ja ehitusmeister kahe töömehega laeva ruumi. Mehed pöörasid masti otseks, ja veidi aja pärast oli käsk veel järgi anda. See oli fokkmast. Kas kapten ja ehitusmeister mastikanna alla kuldraha panid, ei tea, aga seal nad kahekesi midagi toime-tasid. Kuldraha mastikanna alla asetamine pidi tooma kiireid ja õnnelikke reise. Laev sai nimeks “Vanemuine”, kuid sama aasta lõpul jooksis Lääneme-res karile.”<sup>40</sup>*

Õnneraha asetamist võib vaadelda omamoodi ohvriannina, mille traditsioon on pikaealine. Igal juhul sai oma õnneraha kaasa viimane Papisaares ehitatud purjekas “Juhan”.<sup>41</sup> Teada on see toiming 1770. aastate Saksamaalt,<sup>42</sup> ka Ahvenamaal ja Rootsisis oli komme levinud.<sup>43</sup>

Mitmed mehed on arvanud, et vanade kommete täitmine 20.-30. aastatel oli rohkem kapteni ja reederite mure, paljudel aga erilist usku raha maagilisse toimesse ega hoolt oma kätetöö edasise saatuse pärast polnud. Viimast kinnitavad mitmed teated selle kohta, et raha tapist ära varastatakse, olgu siis põhjuseks peremehe poolt vähene viinaostmine või tavaline rahaahnus.<sup>44</sup>

Laevaehituse käigus jälgiti ka muid endeid ja analoogiaid, et alust ootamatuste eest kaitsta. Laialt levinud on näiteks arvamus, et vaimulike ja naiste viibimine ehitusplatsil õnne ei too. Vaimulike külustus tõi alati järgneva reisi kestel tugeva tormi ja igasuguseid õnnetusi kaasa. Veel suurema õnnetuse kutsusid välja naised. Neid kartsid kogu maailma meremehed nagu katku. Eriti hull lugu oli, kui keegi naine läks laevaehitusplatsile paljajalu. (Kuival maal õrnema sooga kokku puutudes ei kartnud meremees midagi!)<sup>45</sup> Heaks endeks laevale oli, kui ehituse ajal töötas paarisarv ühe eesnimega töömehi.<sup>46</sup> Rohkem kardeti halbu endeid. Kui ehitustöödel tuli ette õnnetusjuhtumeid või kui rongad ja varesed platsi juurde kogunesid, võis see halba tuua.<sup>47</sup> Hoiduda tuli arvust 13, eriti kui see arv mehi võis tööle tulla.<sup>48</sup> Ka viie reedega kuu oli töö alustamiseks ebasoodus.<sup>49</sup> Nädalapäeva järgimine oli oluline nii laevaehituse alustamise kui ka laeva vettelaskmise juures. Ei soovitatud alustada nende



töödega teisipäeval ja neljapäeval, reede aga oli täiesti ebasobiv, sel päeval alustatu ei saanud õnnestuda.<sup>50</sup> Kuupäevadest ei sobinud mingi töö tegemiseks 13. 1905. aastal ehitas Häädemeestel “Ingersolli” Gustav Martinson (reeder). Laeva vettelaskmist kutsuti juhatama meister, kes saabus kohale 13. kuupäeval. Kuigi laeva vettelaskmist 13. ei alustatud, juhtus edasiste tööde käigus niipalju õnnetusi, et sel aastal jäigi laev vette laskmata.<sup>51</sup>

Veel kardeti laeva kaetamist. Kui selgel kuuvalgel ööl viia keskmise masti kannu alla musta mähkumise saba ja laka karvad, samapalju kui laeval maste, teha neile sõlm sisse ja panna sinna kohta kalsingil, kust tuli masti kand, võis sellega palju kahju teha. Panija pidi asetama jõhvid nii, et kuuvalgus peale ei paistaks. Samal ajal pidi olema valvel, et keegi laevaehitusperest ei märkaks teoksilolevat ega saaks kunsti ära rikkuda.<sup>52</sup>

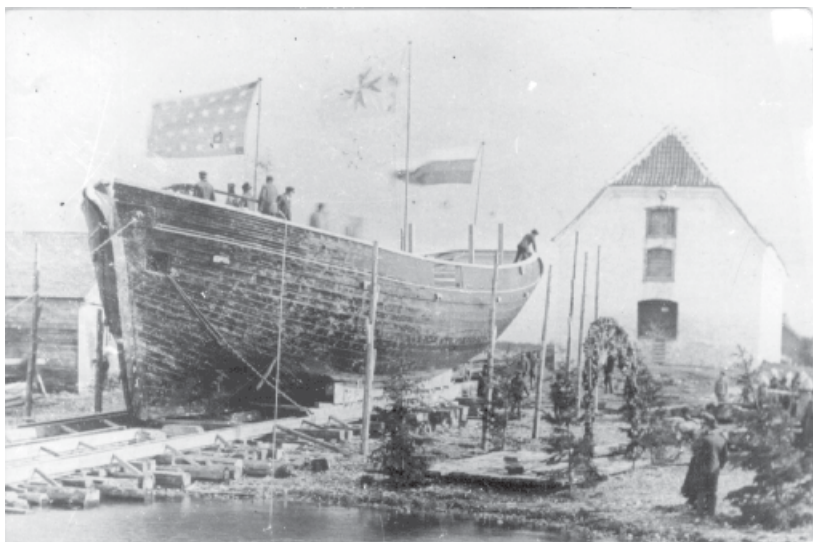
Nõiduse vastu võis kasutada näiteks sellist viisi: võtta kirju koera karvu või “kolmes tules” soojendatud tõrva, millesse on segatud hülgerasva ja valge lehma piimast saadud võid.<sup>53</sup> Aitas ka see, kui ehitusplatsile või laeva soola visata.<sup>54</sup> Kui jõudis kätte aeg laeva veeskamiseks, mida nimetatakse ka laeva pulmadeks, saabus järgmine otsustav moment. Nimelt oldi veendunud, et veeskamise käigu järgi saab laeva saatust ette näha. Enamasti olid need uskumused üles ehitatud analoogiamaagiale, samal ajal segunesid uued-vanad kombid. Kihnus lasti kõigekülgset soosingut lootes kaskedega ehitud ja kliiverpoomil lillepärga kandvat laeva kõigepealt preestril õnnistada ja pühitsetud veega piserdada, alles seejärel said talgulised peale hakata oma raske tööga.<sup>55</sup> Kui siis laev kõvasti kriiksus ja kiunus hoolimata renni rasvatamisest ja kiilu seebitamisest, ei tulnud tast õnnelikku alust. Ta ei tahtnud merre minna, nuttis. Seda on kaua mäletatud 1898. aastal Kablis vette lastud J. Marksoni ja M. Granti kolmemastilise kuunari “Arcturus” vettelaskmisest. Laev hukkus hiljem koos meeskonnaga.<sup>56</sup> Meister võis oma kätetööle edu soovides talle veel soola sisse visata või viljateri sisse panna, et laev paremini vett lõikaks.<sup>57</sup>

Pärast laeva vette saamist peeti korralik pidu, kus oluline oli viinaga kostitamine. Selle juures omanik kokku ei hoidnud. Saarlased on loomulikult ka koduõlut teinud.<sup>58</sup> Laeva nimepanekul viina- või šampusepudeli puruksviskamine vastu täävi on samuti jäänuk iidsest merejumalatele ohverdamisest. Ka usuti, et sel kombel pestakse maha varem ehituse käigus tehtud vead ja möödalaskmised.<sup>59</sup>

Kokkuvõttes võib öelda, et laevaehitamisel olid vanad tavad säilinud kogu purjelaevade ehitamise perioodil Eestis. Naabrite juures kogemusi omandanud laevameistrid said mõjustusi nii tehnika kui ka vaimse kultuuri alal. Palju oli mõjutusi germaani rahvausundist, oli iidseid metsarahvastele omaseid suhtumisi puusse ja veesse. Metsadest kaitstud rahva seast võrsunud laevaehitajad kandsid oma austuse üle laevale - seegi pidi sisendama turvatunnet meeskonnale,



oli ta ju osa igiammu tuttavast keskkonnast. Vähem oluline aga ei olnud meistri tahe teha turvaline laev, usk ja lootus oma võimetele ning kaaslaste toesse.



*Laeva vettelaskmine Suursadamas XIX sajandil.*

#### Kirjandus

1. Loorits, O. Endis-Eesti elu-olu I. Lugesipaluu kaluri ja meremehe elust. Tallinn, 1939. (Eesti Rahvaluule Arhiivi Toimetised)
2. ERM KV 85, 1.492. < Kihelkonna - Matis Hohensee (1859-1940), laevameister.
3. Kurgo, R. Meresõidust Pärnu rannas. 1963, lk 46. (Käsi kiri Meremuuseumis); E. Russow autorile.
4. H I 5, 96 (306) < Haljala khk, Selja v - M. Bachblum (1892).
5. Viires, A. Puud ja inimesed. Tallinn, 1975, lk 36-37.
6. ERM KV 85, 1.27 < Viru-Nigula khk, Mahu - A. Krikmann; ERM KV 85, 1.31 < Põide khk, Laimjala v, Saare k - A. Madal (s 1885); ERM KV 85, 1.94 < Laimjala khk, Pajukurdla k - A. Tiits (s 1886), K. Tiits (s 1911), K. Tustit (s 1880); ERM KV 85, 1.349 < Käina khk, v, Putkaste k - J. Magus (s 1875); Meremuuseumi ekspeditsioonide materjalid (1966); ERM KV 85, 1.143 < Muhu khk, Koguva k - M. Saadu (s 1891).
7. ERM KV 85, 1.79 < Käina khk, Utu k - J. Kall (s 1900); ERM KV 85, 1.187 < Kihnu - T. Saar; Meremuuseumi ekspeditsioonide materjalid (1962); ERM KV 85, 1.123 < Tremmani k - M. Seljak (s 1874), Meremuuseumi ekspeditsioonide materjalid

- (1967); ERM KV 85, 1. 186 < Pärnumaa, Lembre k - J. Poom (s 1896), E 86046 (4) < Pärnu - R. Mirk (1934); vt viide 1, Loorits, lk 203.
8. ERM KV 85, 1.437 < Reigi khk, Kõrgessaare k - P. Maasik (s 1874), A. Viin (s 1878), P. Uip (s 1903), K. Roolaht (s 1881).
9. Meremuuseum (1963); ERM KV 85, 1.54 < Mustjala - A. Kalmus (s 1883); H II 6, 284 (93) < Emmaste khk - G. Seen, P. Saul (1890).
10. ERM KV 85, 1.137; Saar, T. Laevaehitus Kihnus. 1958. (ERM KV 85), Reiman-Troska, G. Paadiehitus Jõelähtme, Kuusalu ja Haljala kihelkondades: Seminaritöö 1948/49, lk 38. (käsikiri Meremuuseumis); vt viide 5, Viires, lk 38.
11. ERM KV 85, 1.27.
12. ERM KV 85, 1.30, 137; Meremuuseum (1963); ERM KV 85, 1.26, 54, Meremuuseum (1967); ERM KV 85, 1.186.
13. ERM KV 85, 1.41 < Põide khk, Laimjala v - A. Madal (s 1885); A. Toomessalu.
14. H. Sepp (1911-1991) autorile.
15. Vt viide 10, Reiman-Troska, lk 34.
16. ERM KV 85, 1.35.
17. ERM KV 85, 1.349 < Putkaste - Peet.
18. H. Sepp autorile.
19. H. Sepp autorile.
20. ERM KV 85, 1.450-510.
21. Sepp, H. Laevameistritest. 1988, lk 2-3. (Käsikiri Meremuuseumis); ERM KV 85, 1.506.
22. ERM KV 85, 1.506.
23. E 50081/2 (1) < Kuusalu khk, Viinistu k - Lilhein (1916).
24. Vt viide 10, Reiman-Troska, lk 34.
25. ERM KV 85, 1.516.
26. E 86046 (4) < Pärnu - R. Mirk; vt viide 1, Loorits, lk 203.
27. ERM KV 85, 1.23, laulusõnad 1890. a sündinud Leena Meibaumilt.
28. ERM KV 85, 1.512.
29. E 84471 (1) < Varbla khk; H II 6, 284 (93).
30. ERM KV 85, 1.32.
31. Aruväli, F. Purjelaevade ehitamine Häädemeestes. Meremuuseum 2663, Paap, Ü. Laevaehitusest Kabli rannas. Õpilastöö. 1979. (käsitöö Meremuuseumis).
32. Under, M. Mu süda laulab. Tallinn, 1981, lk 232-234.
33. Loorits, O. Der norddeutsche Klabauteermann im Ostbaltikum. Tartu, 1939, S 89. (ÕES Aastaraamat 1929); ERA II 8, 646/7; ERA II 8, 572; Kurgo, R. Rannalautritelt maailmameredele. Tallinn, 1965, lk 85.
34. H II 9, 64, 7; vt viide 10, Reiman-Troska, lk 35.
35. Masing, U. Eesti rahvausundist. lk 119 (käsikiri, 1953); vt viide 1, Loorits, lk 101.
36. Vt viide 1, Loorits, lk 200.
37. Vt viide 3, Kurgo, lk 65.; Past, E. Meresõidu romantikat ja traagikat. Tallinn, 1936. lk 29-30; ERM KV 85, 1.82, 1.177; Meremuuseum (1960), 1.2, 1.143; Meremuuseum (1967) 1.189; vt viide 10, Reiman-Troska, lk 35.
38. Meremuuseum (1962), 1.26.

39. Rehvitud purjedega II. Sündmusi ja jutustusi meremehe elust. Toronto, 1982. lk 102.
40. Vt viide 39, lk 16.
41. H. Sepp autorile.
42. Wossidlo, R. Reise-Quartier in Gottesnaam. Rostock, 1981, s 23.
43. Papp, D. Åländsk Allmogese glation 1800-1940. In: Sjöhistoriska Museet Rapport 1/71, S 181; Westerdahl, C. Norrlandsleden I. Källor till det maritima kulturlandskapet. In: Arkiv för Norrländsk Hembygdsforskning XXIV. 1988-89, s 220-221.
44. Vt viide 1, Loorits, lk 201; H. Sepp autorile.
45. Vt viide 37, Past, lk 30.; ERM KV 85, 1.569; Meremuuseum (1960), 1.2; Meremuuseum (1967), 1.189.
46. ERM KV 85, 1.563.
47. ERM KV 85, 1.515; Mäger, M. Linnud rahva keeles ja meeles. Tallinn, 1967, lk 59.
48. ERM KV 85, 1.561.
49. ERM KV 85, 1.562.
50. Meremuuseum (1962), 1.26, Meremuuseum (1963), 1.136.
51. ERM KV 85, 1.563-565.
52. ERM KV 85, 1.563.
53. ERM KV 85, 1.23.
54. ERM KV 85, 1.177.
55. ERM KV 85, 1.288.
56. Kurgo, R. Meresõidust Pärnu rannas. 1965, lk 80. (käikiri Meremuuseumis).
57. Vt viide 1, Loorits, lk 200.
58. Vt viide 1, Loorits, lk 201.; Aruväli, M. Meremuuseum 2663.
59. ERM KV 85, 1.565.

## **LÕUNA-UDMURDI KEVADPÜHA AKAŠKA TAVANDILAULUVIISIDE TÜPOLOOGIAST**

Irina Nurijeva. Udmurtia, Iževsk

Käesoleva töö eesmärgiks on kindlaks määrata ühe tavandi juurde kuuluvate lauluviiside tüpoloogilised tunnused. Uurimisobjektiks on Tatari Kukmori rajoonis elava väikese udmurdi etnilise grupi kevadise akaška-püha laulude viisid.

Kukmori udmurdid on arski udmurtide järeltulijad, siinse asustuse põlisusele osutavad nii arheoloogilised, ajaloolised kui ka lingvistilised andmed. Va-