

# Eesti nokitseb garaažis:

Valdo Hallingu 1980. aastatel ehitatud haagissuvila osutus nii popiks, et tema jooniste järgi hakati sama-suguseid valmistama kogu Eestis. Praegu kasutab ta aga autoelamut, mille tegi Citroëni kaubiku põhjale – sest see on lihtsalt parem kui tehaste toodang!

**V**õhikule tundub Valdo Hallingu välja mõeldud ja 1980ndate keskpaigast pärinev haagissuvila, nagu võikski välja näha kunagine hea tehasetoodang: kergelt retrolik, aga korralik, hästi hoitud ning igati viisakas. Natuke paneb kahtlema vaid autopärasse pressitud nimi – Tarbatu. Kas tõesti valmistati Eestis säärase nimega haagiselamuid või on omanik helli-tusnime kasutusele võtnud?

Tegelikult on nime – ja mõistagi ka haagiselamu nime – taga hoopis sügavam mõte ja pikem lugu. „Tegemist on otsast lõpuni ise välja mõeldud ning valmis ehitatud haagissuvila-ga,” tutvustab autor oma kätetööd. „Alguse sai kõik sellest, et nägin kunagi Soome aja-kirjast Soliferi matkahaagise pilti. Kangesti meeldis ja oleks endalegi sellist tahtnud. Ent nagu teada, polnud tol ajal saada lihtsaidki asju, rääkimata nii moodsatest ja uhketest. Mis muud, kui tuli käised üles käärida ja töö-le asuda!”

## Kahe aastaga valmis

1984. aastal joonistega alustanud, sai haagiselamu valmis kaks aastat hiljem. Halling meenutab, et avalikult polnud saada siis ei vajalikke materjale ega oskusteavet, kõik tuli endal välja mõelda ning n-ö välja ajada. „Eks tehastest ja töökodadest sai althõlma palju abi, kuid komponeerimist oli siiski palju. Tarbatu karkass on karprauast, küljeplekid alumiiniumplekist, ise pidin valmistama soo-nimis-ja pressimismasinad ning kõik kätsiti kokku neetima. Tarbatu valisin nimeks aga seetõttu, et ma elan Tartus, ehitasin ta Tartus ja Tartu kunagine nimi oli Tarbatu.”

Tarbatu esimene pikem sõit viis kohe Kaukaasiasse ning seal üritasid jõukad lamba-ärimehed Hallingult seda peaaegu et jõuga käest ära osta. „Säärseid haagiselamuid polnud seal kunagi nähtud ning midugi oli imestamist ja imetlemist palju. Kuigi mulle lubati maad ja ilmad kokku, ei müünud ma Tarbatut ära. Esiteks oli see ju pärast suurt tööd äsja valmis saanud ning hingelähedane, teiseks oli reisilt tarvis koju tagasi saada ja lõpuks polnud kohalike rahatuusade vastu ka nii palju usaldust, et nendega äri teha.”

Esimene reis kohati põhjatutel teedel tõi välja ka sisuliselt ainsa konstruktsioonivea: murdus üks telg. See sai aga tee peal kokku keevitatud ning teise poole telge tugevdatud ning pärast seda pole mingisuguseid tehnilisi äpardusi esinenud.



Lõpuni läbi mõeldud: väikesesse Tarbatusse mahuvad nii köök, elu- kui ka magamistuba.

Furoori tekitas Hallingu kätetöö ka kodumaal. Kiiresti ilmusid ta jutule teisedki huvilised, kes kuulnud, et Tarbatu on otsast lõpuni ise ja sisuliselt koduste vahenditega ehitatud, otsustasid sama töö ette võtta. Hallingu jagas oma jooniseid ning aitas nii nõu kui ka jõuga – muu hulgas valtsis soovijatele külgeseinu välja – ning kokku valmistati üle Eesti tublisti üle 20 analoogi.

Kui Lõuna-Eestis tehti need nagu Hallingu omagi rauast ja alumiiniumist, siis Põhja-Eestis kasutati karkassiks puitu ja seinteks plasti. Seepärast on osa põhja pool ehitatud haagiselamuid praeguseks lagunenenud, kuid metallist tehtud peaks küll enam-vähem kõik alles olema. „Vahepeal tehti nendega ka rendiäri,” teab Halling. „Neid osteti üle Eesti kokku ja renditi soovijatele välja, ühel platsil seisab neid siiani mitu tükki reas. Nii et aja- ja kasutusproovile on mu konstruktsioon hästi vastu pidanud,” muheleb mees rahulolevalt.

## Iseõitev jäi pooleli

Tarbatuga Hallingu ehitamisisu otsa ei saanud: inspiratsioon tuli taas Soome ajakirjade piltidelt ja nüüd juba Ford Transitit põhjale ehitatud autoelamu kujul. Transitit polnud midugi kuskilt võtta, nii sai iseõitva elamu aluseks esiveoline Lada. Pärast suurt hulka tööd jäi ehitus 1989. aastal siiski seisma. „Ajad muutusid kiiresti ning ma läksin välismaale tööle. Peagi hakkasid meilgi läänes toodetud kasutatud matkaautod liikuma ning endad oma lõpetamisel ei näinud tol hetkel enam mõtet. Kahjuks pole ka poolvalmis masin enam säilinud,” kahetseb Halling.

Küll aga esitleb ta uhkelt oma praegust



2008. aasta Citroënist valminud autoelamus on neli magamiskohta ja väike WC-pesuruum, samuti välidušš ja päikesepaneelid, mis akusid laevad.



# autoelamud oma kätega



Foto: Pille Russi

Kui Tarbatus on lähedalt nõukaegsed materjalid, siis uues bussis moodsad ja kodused.



Bussi tagumise otsa võib vajadusel tühjaks visata ja sinna sisse ajada murutraktori.



Kui tahtmist on, saab kõigea hakkama, tõestas Valdo Halling 1980. aastate keskpaigas endale haagissuvilat (paremal) ehitades. Vasakul pool tema viimane kätetöö: kasutatud kaubiku põhjale tehtud matkabuss.



Bussi siseruumi saab mitmeti ümber seada, valgust annavad katuseaknad.

omatehtud reisisõidukit. Paari aasta eest valminud Citroën "Jumptari" meisterdas Halling valmis kahe talvega.

## Uus juba töös

Vahe 1980. aastate ja praeguste võimaluste vahel on meistrimehe sõnul meelestu: kui raha jätkub, saab teha ja osta kõike. Selle iseloomustamiseks näitab mees telefoniraamatu mõõtu kataloogi, mis on täis kõikvõimaliku matkaautode-haagiste valmistamiseks ja täiustamiseks mõeldud varustust: ole vaid mees, vali välja ja maksa ära. Miks ta siiski otsustas kasutatud või uue autoelamu soetamise asemel selle taas ise ehitada?

„Olen omanud ka suurtootja sarnast autot, kuid see ei meeldinud mulle. Küll oli üks asi vale koha peal, teine ei töötanud nii, nagu tahtnuks jne. Ise tehtud on ikka hästi tehtud,“ selgitab Halling. „Pealegi meeldib mulle oma kätega asju ellu viia. Nii et äsja soetasin veel ühe pikema kerega kaubiku järgmise „Jumptari“ jaoks, hankisin vajalikud load ning nüüd on tulevane talv sisustatud!“

MARGUS PIPAR