

PRAKTILINE MEREKEEL, ESIMENE PEATÜKK

Alustame siis nõ ülevalt ja tuletame meelde, milliseid väljendeid ja mõisteid on purjelaeva taglase ja purjedega toimetamisel traditsiooniliselt kasutanud need mehed, kelle laevas ei olnud masinat ega elektrit. See on kõnepruuk, mis vääraks merekultuuriliselt elus hoidmist ka tänasel päeval purjetajate seas. Lihtsalt sel põhjusel, et nii näeb ette vana hea emakeelne meremeeste kõnepruuk.

Esimene termin on **LAEVA TAGLASTAMINE**, mis tähendab mastide ja teiste peelte ning seisev- ning jooksevtaglase paika panemist, kas siis uuel laeval või navigatsiooni hooaja alguses, kui talveks oli taglas maha võetud. Igaks juhuks olgu mainitud, et peeled on mastid, poomid, kahvlid ja kliiverpoom ning seisevtaglas on vandid, staagid, parduunid. Jooksevtaglase hulka kuuluvad bakstaagid, fallid, soodid, topenandid ja kontratopenandid, kontrasoot, leivaageni, ehk **LEIVANGI** otsad jne, ehk kõik mis laeva purje all sõidul on liikumises. Selle termini osas üldiselt ei eksita, kui seda teatakse.

Järgmine samm on purjetajate keeles **TAAGELDAMINE**, mida vanad eesti meremehed nimetasid **PURJEDE ALLA LÖÖMISEKS**. Põhimõtteliselt ei ole kumbki vale, aga teine on päris meie emakeelne. See on töö, mille käigus purjed kinnitatakse peeltele ja staakidele, et neid oleks merele minnes vajalikus järjekorras võimalik **JUURDE VÕTTA**. Palun peame silmas, et purjesid heisatakse ainult luuletustes ja maarottide poolt kirjutatud juttudes. Heisatakse lippe, aga mitte purjesid. Purjed kas **TÕSTETAKSE** või **VÕETAKSE JUURDE**.

REHVIMINE on termin, mis on kenasti kasutusel, kuid tahaksin rõhutada, et **REHVID VÕETAKSE SISSE**.

Sadamale lähenedes **LASTAKSE PURJED ALLA**, otstarbekas järjekorras, mis on igati korrektne väljend, kuid vanad eesti meremehed kasutasid väljendit **PURJEID KORISTAMA**. See on väljend, mis tasuks taas kasutusele võtmist, austusest meie pika meretraditsiooni vastu.

Peale koristamist **PUJED SORITAKSE** peelte külge, kasutades **SORINGUID** ehk **SORILIINE**.

Lõpetuseks olgu mainitud, et kui purjelaevas masin käima pandi ja käiku anti, siis logiraamatusse kirjutati „**MASIN JUURDE VÕETUD**“.

Soovin väga heatahtlikult need vanad head emakeelsed terminid ja väljendid au sees hoida.

Teie,

Mart Saarso

Jahtkapten, AB

PRAKTILINE MEREKEEL, TEINE PEATÜKK

Eelmises peatükis jõudsime laias laastus taglasest tekini, kuigi palju piasjasju jäi veel tulevikus täpsustamiseks. Nüüd vaatame tekile, et need, kes **TEKIL** või **TEKIS** (mõlemad on õiged) töötavad, teaksid millega nad töötavad.

Vööris vaatab meile vastu laeva ankruseade, millel saab olla nimeks kas **ANKRUPELI** või **ANKRUKESSEL**. Vahe teeb see, kas selle mehhanismi telg on vertikaalne või horisontaalne. Vertikaalse teljega on **ANKRUKESSEL** ja horisontaalse teljega on **ANKRUPELI**. Lihtne. Kui keegi kasutab sõna „ankruvints“, siis juhin tähelepanu, et need on üldjuhul vaid süvenduslaevadel.

Teeme asja selgeks. **VINTS** on seade, mis kerib kas vaieri või otsa enda trumli ümber, nagu näiteks traalvints kalalaevas või paaditreileri vints. Need riistapuud, kus ühest otsast jookseb ots peale, on pandud mõned keerud (laagid) ja teisest otsast võtab tekimees otsa sisse ei ole vintsid. Need masinad, sõltumata jõuallikast liigituvad **PELIDEKS** ja **KEPSLITEKS**.

PELI on avamerejahtidel tavaliselt masti küljes, et oleks mugav valli lõpuni pingutada. **KEPSEL** on aga see riistapuu, millega me tavaliselt eespurje sooti sisse võtame. Viimasel on inglise keeles nimeks „capstan“ ja seda keelt kõnelevad meremehed kutsuvad teda ka hellitavalt „niggerhead“.

Olgu veel lisatud, et traallaevades on peli sünonüümina kasutusel ka sõna „**KOPP**“ ja selle abil otsa sisse võtmist nimetatakse **KOPELDAMISEKS**.

Kokkuvõtlikult tahan ma rõhutada, et kui tuleb käsk geenuat sisse võtta, siis Te ei haara mitte vintsi-, vaid kepslivända järele.

Seitse jalga kiilu alla soovides,

Mart Saarso

Jahtkapten, AB

PRAKTILINE MEREKEEL, KOLMAS PEATÜKK

Eelmises peatükis jõudsime mastist all tekile ja jätkame siis tekil.

Laeva, ka purjejahi tekk lausa kubiseb kõikvõimalikest viguritest, mille nimetused ja otstarve on alustavale harrastusmeresõitjale vahel pisut segadust tekitav. Taas juhin tähelepanu, et kogenumatele on mu jutt täiesti kasutu, aga Teile see polegi mõeldud, proudad ja härrad „vanad kalad“.

Olulised asjad jahtlaeva tekil on **KNAABID**. Need pisut linnutiibu meenutavad vigurid on selleks, et kinnitada otsi. Mitte ilmaasjata ei kutsu venekeelsed meremehed knaapi „utkaks“, ehk pardiks. Nad on tavaliselt vööris ja ahtris, kuid suurematel jahtidel ka **MIIDLIS**. **MIIDEL** on kesklaev. Suuremal jahtlaeval on miidlis knaabid lausa hädavajalikud. Olgu kohe lisatud, et knaape kasutatakse ka masti küljes vallide kinnitamiseks ja vanamoelisematel purjekatel ka kokpitis sootide kinnitamiseks. Lisaks leidub korralikus jahtlaevas pisikesi knaape ka lipuvallide kinnitamiseks.

Knaapide asemel leidub suurematel jahtlaevadel ka **KAKSIKOLLAREID** ja **PIITENGE**. Kaksikpollar on, nagu nimi ütleb, paraja suurusega pollaripaar, piiteng aga pollaripaar, mida keskelt ühendab põikpuu, mis mõlemalt poolt „välja turritab“.

Kõik need lihtsad asjad on mõeldud otste kiireks ja kindlaks kinnitamiseks. Vanad purjetajad on andnud retsepti, et knaapi või piitengi tehakse otsaga algatuseks üks laak (ring) ja siis paar-kolm kaheksat, mis on ilmselgelt ennast tõestanud praktika. Suures laevas tehakse kaksikpollarile otsaga kohe kaheksad, sõltuvalt tingimustest kaks kuni viis.

Et kaiotsad oleks õigesti suunatud ega hõõruks **VALTSPOORDI**, on valtspoordil või teki servas, ehk **SANTEKI** äärel **KLÜÜSID**. Need metallist kahe sarvega vigurid on selleks, et kaiotsad laeva kõikumisest tuleneva kaiotste hõõrumisega laevale asjatuid vigastusi ei tekitaks. Kui klüüsid on olemas, siis tuleb neid kindlasti ka kasutada.

Selle peatüki lõpetan olulise õpetusega. Kui laev sildub, siis kaile antakse täpselt nii palju otsa, kui kinnitamiseks on vajalik. Ülejäänud ots jääb tekki ja otste pinge reguleerimine toimubki ainult laeva tekist, mitte kailt. Selleks need knaabid, kaksikpollarid ja piitengid mõeldud ongi.

Olgu lisatud, et kaiotsi ei ole kunagi mõistlik viimaseni pingule, ehk nagu elukutselised mehed ütlevad, „luuks“ tõmmata. Otsad peavad olema võrdsete pingete all, kuid peab jääma pisike mänguruum, kui sadamas veetase muutub või pisike laineloks sisse käib. See on **HEA MEREPRAKTIKA**. Otsad nimelt ei ole lihtsalt kinni, vaid töötavad.

Seitse jalga kiilu alla soovides,

Mart Saarso

Jahtkapten, AB

PRAKTILINE MEREKEEL, NELJAS PEATÜKK

Kuna oleme jõudnud tekile, siis oleks paslik see tekk ise üle vaadata.

Vanas heas emakeelses mereterminoloogias nimetatakse teki äärmist, ehk siis pardaäärset planku **SANTEKIKS**. Tänapäevastel plastikjahtidel on see mõiste küll oma tähenduse kaotanud, kuid puidust tekiga laevadel kehtib endiselt.

Suurematel jahtlaevadel ja näiteks kalalaevadel on parda äärt mööda niisugune renn, mida mööda tekile sattunud vesi **PIIGARDEID** pidi merre tagasi voolab. Selle renni nimi on **VAATERVEISS**. Kunagi õpetas mind kolhoosi „Saare Kalur“ legendaarne traallaeva kapten Valter Nuum, et need mehed, kes on viis aastat merd sõitnud, tohivad vaaterveissi kusta, aga kes kümme aastat, need võivad sittuda ka. Olgu sellega, nagu on, aga kogenud laevakoerad mujale oma hädasid ei tee, olen ise näinud.

Jahtlaeva teki ja kokpiti vahel on üks serviti laud, mille otstarve on hoida liigse vee tekist kokpiti valgumist. Sellel tarvilikul laual on kaks võrdõiguslikku nime ja need on kas **KOMINGS** (ka **KOOMING**) või **VARPELAUD**. Viimane on vägagi emakeelne, kuid meremehed kasutavad ikka esimest.

Teki sees on mõistagi luugid. Luuk, mis on ehitatud läbipaistvana, et valgust laeva siseruumidesse lasta, kannab ka kaunist nimetust **KEILUT**.

Tavaliselt on tekis veel üks auk, läbi mille istub mast **STEPSI**. Steps on see koht laevas, kuhu kinnitub **MASTI KAND**, aga selle ülitähtsa augu nimi on **PÄRTNÄS**. Pärtnäsi juures ümber masti on **MASTIKRAE**, mis vanasti tehti vanast tormijope varrukast või tormipükste säärest. Tänapäeval on palju paremaid lahendusi, aga pärtnäs jääb ikka omale kohale.

Veel on tekis **VALTSPOORD** ehk **VALEPARRAS**. Seda oma tegelikus tähenduses võib kohata vaid väga suurtel jahtlaevadel, kuid sama nime kannab ka see tavaliselt alumiiniumist serviti liist piki parda äärt. Nii oleks teda korrektne nimetada.

Seitse jalga kiilu alla soovides,

Teie,

Mart Saarso

Jahtkapten, AB

PRAKTILINE MEREKEEL, VIIES PEATÜKK

Et tekil lõpetada, tuletame veel meelde mõned terminid, mis võivad alustajatele olla teadmata.

Jahtlaeva vööris on üldjuhul roostevabast terasest tugev reeling, mille nimi on **VÖÖRIKANTSEL**.

Ahtrireelingu küljes on sageli üks roostevabast torust pesa, mille otstarve on hoida **LIPUSTOKKI**.

Kas läbi teki või parraste pealt ulatuvad välja tugevad konstruktsioonid, mille külge kinnituvad vandid, staagid ja ka parduunid. Nende nimi on vastavalt otstarbele kas **VANTPUTENSID** või **STAAKPUTENSID**. Et vandid-staagid-parduunid oleks õigesti pingutatud, on nende külge kinnitatud **TALREPID**, mida maarotid kruvipingutiteks kutsuvad.

Veel võib tekilt leida mitmesuguseid ventilatsiooniseadmeid. See kookus ja kõver toru, mis on tavaliselt tankide õhutamiseks mõeldud kannab nime **HANEKAEL** (ingl. k gooseneck).

Tundub, et teki asjus on põhiline nüüd lahti seletatud.

Seitse jalga kiilu alla,

Teie,

Mart Saarso

Jahtkapten, AB

PRAKTILINE MEREKEEL, KUUES PEATÜKK

Selles peatükis laskume tekilt jahtlaeva sisemusse ja tutvume sõnadega, mida pärismeremehed kasutavad.

Luugist alla minnes on tavaliselt jahtlaevas ühte kätt laeva köök, mille nimi on vääramatult **KAMBÜÜS**. Teises pardas on tavapäraselt **KAARDILAUD**. Seda kohta kiputakse sageli nimetama kapteni lauaks, mis on põhimõtteliselt vale. Selle laua ääres peab toimetama vahis olev **VAHITÜÜRIMEES**, kes on navigaator. Loomulikult on selle laua kõige tähtsam peremees ikka kapten, kuid korralikus meeskonnas on ka navigatsioonivõimelised vahitüürimehed.

Edasi jõuame **SALONGI** ja kajutitesse, kus on **KOID**, mida kuival maal vooditeks kutsutakse. Kuna purjelaeval on vedusas tuules komme olla kaldu, ehk **KREENIS**, siis korralikus purjelaevas on koidel tugevast riidest **TORMIPÕLLED**, mis tõstetakse kreeniga üles, et magav mees koist välja ei veereks.

Nagu olete tähele pannud, on ka salongi söögilaual **TORMILIIST** ja kambüüsis on pliidil **TORMIRAUAD**, et kosutav laevatoit kreeni ja lainega lendu ei läheks.

Kuskil mastist eespool leiame asutuse, mis kannab viisakat nimetust WC. Paraku on eestikeelsetes laevades ikka tavaks olnud kutsuda seda ruumi **PELDIKUKS**.

Tavaliselt kuskil kokpiti all asub ruum, mille sees on jahtlaeva **MASIN**, mis on tõepoolest mootor, kuid seda sõna kasutatakse merel ainult päramootori kohta. Seega, tegu on **MASINARUUMIGA**.

Kuskil, tavaliselt salongi istmete-koide all asuvad **TANKID**, ja mitte paagid, mis on autodel. Tankides on masina kütus, magevesi ja uuemal ajal ka see, mis laeva peldikust tuleb.

Kui salongis põhjaplaadid üles tõsta, satume laeva kõige sügavamasse osasse, mille nimi on **PILSS**. Pilsis on tavaliselt terve rida voolikuid ja sageli ka juhtmeid. Oluline on teada, et see on koht, kuhu valgub laeva siseruumidesse sattunud vesi ja sel põhjusel on pilsis ka **PILSIPUMP**, mis kaasajal töötab elektriga, kuid teda dubleerib kindlasti ka käsipump.

Seitse jalga kiilu alla soovides,

Mart Saarso

Jahtkapten, AB

PRAKTILINE MEREKEEL, SEITSMES PEATÜKK

Veel enne, kui süveneme laeva veealuse osa kallale, viskame pilgu purjedele. Me ei hakka siin lahkama ajalooliste purjelaevade purjestust, vaid piirdume sellega, mis alustaja teel ette võib tulla.

Niisiis ühemastilise jahtlaeva peapuri, mis kinnitub mastile ja **GROOTPOOMILE** on mõistagi **GROOT**. Mastist ees, ehk vööripool on vöörstaagile kinnituv eespuri, mille nimi on **FOKA**. Kui foka on nii suur, et ulatub oma **SOODINURGAGA** mastist ahtripoolsele, siis nimetatakse seda purje **GEENUAFOKAKS**, ehk meie merekeelde juurdunult lihtsalt **GENUKS**.

Kui ühemastiline jahtlaev on taglastatud nii, et ta kannab kahte eespurje, ehk on **KUTTERTAGLASEGA**, siis üldjuhul on esimese nimi **KLIIVER** ja mastipoolne kannab nimetust **TAAKSEL**.

Kahemastilise jahtlaeva puhul on asi pisut keerulisem. Esiteks tuleb teha vahet selle järele, kas esimene mast on kõrgem või hoopis tagumine. Kui esimene mast on kõrgem, on tegemist kas **JAULI** või **KETSÍGA**. Vahe on selles, kas tagumine mast asub roolimehest ees või tagapool. See ei ole formaalne, vaid sisuline vahe. Igal juhul on nii ketš- kui ka jaul taglasega jahtlaeva esimene mast **GROOTMAST**, mis kannab **GROOTI**. Ahtripoolne mast kannab nimetust **BESAAANMAST** ja ta kannab purje, mis kannab auväärset nimetust **BESAAAN**.

Kui jahtlaeva vööripoolne mast on ahtripoolsest madalam, on tegu **KUUNARTAGLASTUSEGA** ja sel juhul on vööripoolse masti nimi **FOKKMAST** ning ahtripoolne on **GROOTMAST**. Vastavalt nimetustele kannavad nad purjesid nimetustega **FOKK(PURI)** ja **GROOT**. Niisugust küllalt levinud purjestusega kahemastilist laeva nimetatakse **KUUNARIKS** ja mitte kaljaseks, mis on täiesti eraldi purjelaevalaevatüüp.

Kui suurel jahtlaeval on **PUKSPRIIT** ja sellele toetuv **KLIIVERPOOM**, siis võib eespurjesid olla kolm ja neligi. Sel juhul on nende nimetused klassikaliselt vööri poolt loetuna **VÄLISKLIIVER**, **KLIIVER**, **TAAKSEL** ja **FOKA**. Viimast ei tohi segi ajada **FOKIGA (FOKKPURJEGA)**, mis kinnitub **FOKKMASTI** ja **FOKKPOOMI** külge.

See kõik tundub paras peamurdmine, kuid laevas on see kõik väga lihtne ja loogiline, kui vaid satute kahemastilisele merelaevale tekitöid tegema. Kogu praktiline merekeel ongi just nii tekkinud nii, et oleks lihtne ja praktiline.

Seitse jalga kiilu alla soovides,

Mart Saarso

Jahtkapten, AB

PRAKTILINE MEREKEEL, KAHEKSAS PEATÜKK

Enne veel, kui viskame üldise pilgu jahtlaevale ja tema veealusele osale, teeme väikese vahelugemise.

Kui jahtlaev hakkab ennast merele sättima, siis on ülimalt otstarbekas teha selgeks, kuidas see laevakorra kohaselt käib. Esimesena annab kapten käsu kai äärest ära minemiseks. See on lihtne, kuid sageli seda asjade käiku ei järgita ning võib tekkida hulk segadust.

Asi käib nimelt nii, et kapten annab korralduse **OTSTE ANDMISEKS KLAARIKS**. See tähendab, et kogu meeskond, kes tekil, teab oma kohta ja kohustusi. Edasi annab kapten käsu otste kaupa. **MITTE KEEGI** ei tee midagi oma arvamise järele, vaid ootab konkreetset käsku.

Näiteks, kui öeldakse: **AHTRIOTS ÄRA ANDA**, siis vastab tekimees: **AHTRIOTS ÄRA** ja kui see on tehtud, siis vastab selge häälega **AHTRIOTS KLAAR**. Nii käib see kõigi otstega. Merelaeva sillast lahkumisel ja sildumisel on oluline kapteni ja tekimeeste vaheline kommunikatsioon. See tagab sujuva ning äpardusteta tegevuse.

Sama kehtib ka merel tehtavate manöövrite kohta. Kui roolimees ütleb näiteks **KLAAR PAUDIKS**, siis soodimehed panevad ennast ja soodid **KLAARIKS**, ning alles siis vastavad selge häälega **KLAAR ON**.

Eriolukordades on roolimehe (kapteni) ja meeskonna vaheline kommunikatsioon eriti oluline. Sel puhul ei lobiseta, vaid kasutatakse ainult merekeeles tuntud väljendeid ilma liigsete sõnadeta.

Olgu näiteks sõitmine kitsustes, kus kapten annab käsu **KURSS** (näiteks) **215**. Roolimees vastab selgelt ja kuuldavalt **215**, viib laeva nõutud kursile ja vastab **ON 215**.

Ainult nii ja mitte teisiti ei tagata korraliku merepraktika järgimist ning ohutut meresõitu.

Minu soovitus kõigile harrastajatele on püüelda professionaalsuse poole.

Seitse jalga kiilu alla soovides,

Mart Saarso

Jahtkapten, AB

PRAKTILINE MEREKEEL, ÜHEKSAS PEATÜKK

Nüüd viskame pilgu ühele jahtlaevale nõ üldiselt ja teeme selgeks, kuidas on tavaks seal nähtavat nimetada.

Tekimehhanismidest olen juba rääkinud, aga suures plaanis on veel mõned terminid, mis tasub üle korrata. Kui väga sportlikud jahtlaevad välja arvata, siis kõrgub keset tekki pealisehitus, mida jahtlaevas võib julgelt **KAJUTIKS** nimetada. Merematkamiseks mõeldud jahtidel, ehk **TUURISÕIDU** jahtidel, mootorpurjekatel ja mootorjahtidel ning kaatritel on kõrgem pealisehitus, kus tavaliselt asub kas ainus või siis dubleeritud rool. Selle ehitise nimi suurtes laevades on **KAPTENISILD** või lihtsalt **SILD**. Väiksemates laevades kutsutakse seda ehitist **ROOLIMAJAKS**. Muide, Väinamere parvlaeval on viimane sõna sillaga võrdselt kasutusel.

Nii kajuti kui ka roolimaja seintes on **ILLUMINAATORID**, mida oma suuruse tõttu on viimasel ajal just roolimajal puhul hakatud ka akendeks kutsuma. Viimast ei tasu väga suurte illuminaatorite juures vast põlata, kuid vähegi väiksemad „aknad“ on laevas ikka **ILLUMINAATORID**. Tasub veel teada, et levinud meremeeste slängis nimetatakse klassikalisi ümmargusi illuminaatoreid **PULLISILMADEKS**.

Nii kajuti kui ka roolimaja tekkides on avatavad või mitteavatavad valgusluugid, mis kannavad kaunist nime **KEILUT**. Avatava luugi puhul ei ole lihtsalt sõna **LUUK** mingil juhul vale. Lihtsalt mõni luuk ei ole valgust läbilaskev.

Paljudel tuurisõidu jahtidel ja kaatritel on roolimaja sarnane ehitis, millel puudub tagasein. Inglise keeles kutsutakse seda ehitist **DOGHOUSE**. Kuna „koeramajaks“ pole seda meie keeles keegi kutsunud, siis vast sobib ka selle ehitise nimeks **ROOLIMAJA**.

Üha levinumaks on saanud kokpiti luugi kohale paigaldatud tugevast kangast **SPRAYHOOD**, mis kohe kindlasti ei ole emakeelne termin. Paraku ei ole ma siiani praktikas kohanud emakeelset vastet. Küll aga teavad purjetajad, mis see on.

Paratamatult juurduvad meie praktilisse merekeelde ka täiesti toored laenud. Ma ei usu, et seda peaks kartma, sest meresõit on väga rahvusvaheline tegevusala.

Seitse jalga kiilu alla soovides,

Mart Saarso

Jahtkapten, AB

PRAKTILINE MEREKEEL, KÜMNES PEATÜKK

Nagu lubatud, heidame nüüd pilgu aluse sellele osale, mis asub allpool **LASTVEELIINI**, ehk jahtlaevade puhul lihtsalt allpool **VEELIINI**.

Tõstes üles pilssi katvad plaadid, ehk **LAIRED** või nagu pakub Merekeele nõukoda, **PLIIDID**, näeme **PILSIS** hulgaliselt voolikuid, võimalik, et ka torusid ja kaableid. Kaablid on tavaliselt pilsis sel põhjusel, et nii on nad kaitstud ning näiteks masti viivatele kaablitele paremat paigutust vast polegi. Kaablid ühendavad laeva akusid tarbijatega, milleks on kõikvõimalikud tuled ja elektroonika ning samuti on nad vajalikud andurite ja laeva elektroonika ühendamiseks. Teadupärast asuvad ju ka **KAJALOODI** ja **LOGI** andurid allpool veeliini.

Mida suurem alus, seda rohkem kogu seda juhtmestikku on, tavaliselt. Kui voolik ei ole just **KÜTUSE-** või **MAGEVEETANKI** ühendav, siis on tema üks ots ühendatud **KINGSTONIGA**. Nii nimetatakse laeva veealuse osa sisse tehtud avasid, mis maakeeli on nimetatud läbiviikudeks. On olemas **JAHUTUSVEE KINGSTON**, **PELDIKU KINGSTONID** (ühest tuleb loputusvesi sisse, teisest läheb kogu kraam välja), **MEREVEE KINGSTONI** kaudu varustatakse kambüüsi pardataguse veega, et hinnalist magevett kokku hoida. Lisaks on vanematel, kuid ka uuematel jahtidel selline **KINGSTON**, mille korki saab avada ainult väljastpoolt korpust. Selle tarviliku ava nimi on ka **VIKIPUNN**, ning ta asub laeva pilsi kõige madalamas kohas. Tema otstarve on lasta pilss talveks täiesti tühjaks, et jäätumine pilsis aluse kerele kahju ei tekitaks.

Kui vikipunn välja arvata, siis kuldne reegel nõuab, et kõigil kingstonitel peavad olema kuulkraanid, ning voolikud peavad olema kinnitatud kahe roostevaba klambriga. See on elementaarne ohutusnõue.

Olgu siinkohal ka väikese manitsusena lisatud, et peldiku kingstonid avatud asendis võivad avada pardataguse vee sissevoolu laeva, kui alus on **KREENIS**. Sestap tasub nende sulgemist suuremate kreenide puhul silmas pidada.

Aluse talvekorterisse panekul ei piisa vaid vikipunni avamisest või pilsi kaltsuga kuivatamisest. Kindlasti tuleb silmas pidada, et kõik merevee süsteemid oleks kas suruõhuga tühjaks puhutud või, mis lihtsam ja kindlam, täidetud talvise auto aknapesu vedelikuga. Nii väldime ebameeldivaid üllatusi kevadel.

Üks peatükk veealusest osast tuleb veel.

Seitse jalga kiilu alla soovides,

Mart Saarso

Jahtkapten, AB

PRAKTILINE MEREKEEL, ÜHETEISTKÜMNES PEATÜKK

Jahtlaeva **MASIN** toetub **MASINA VUNDAMENDILE**, mis asub üldjuhul allpool veeliini ning on tugevdatult seotud aluse **SÖRESTIKUGA**, mille moodustavad **EMAPUU, KAARED, STRINGERID** ja **FLOORID**. Kogu see konstruktsioonide komplekt koos **MASINA PATJADEGA**, mis amortiseerivad vibratsiooni, peab tagama masina kindla paigalpüsimise ning võimalikult vähese vibratsiooni kandumise ülejäänud korpusele.

Alustame masina poolt. Masinast järgmine oluline mehhanism on **REDUKTOR**. Tema ülesanne on sama, mis auto käigukastil, ainult nimetus ja ka käitumine on pisut teine. Kui autol on mitu käiku, siis laeval on **EDASIKÄIK, NEUTRAAL** ja **TAGASIKÄIK**. Neid lülitatakse **REEVERSIKANGIST**. Olgu siinkohal toonitatud, et kui näiteks edasikäigult minnakse üle tagasikäigule, tuleb kangi neutraalasendis teha hetkeline „peatus“, sest muidu võime reduktorit hävitavalt kahjustada. Veel terminitest. Laevale ei „anta gaasi“, vaid **LISATAKSE PÖÖRDEID**. Laevaga ei „tagurdata“, vaid **TÖÖTATAKSE TAGASIKÄIGUL**. On ka selliseid tehnilisi lahendusi, kus reevers ja pöörded on eraldi hoobade all, kuid see ei muuda asja. Igal juhul ei ole mõistlik liigutada reeversikangi kõrgetel pööretel.

Reduktorist järgmine oluline sõlm on **KUPLUNG**, mis lihtsamas tehnikakeeles kujutab endast reduktori ja sõuvõlli vahelist flantsiga ühenduslüli. Kaasajal on kasutusel inglise keeles „flexible coupling“, mis meie keeles võiks kanda nime „paindlik kuplung“. See on varustatud elastsest materjalist amortisatsiooniga, ikka vibratsiooni vähendamiseks. Konstruktsioone on palju ja nendesse me siin ei süvene.

Edasi jõuame sõuvõlli pidi ahtri poole liikudes olulise asjani, mille nimi on **TOPEND**. Tema ülesanne on mitte lasta pardatagusel veel piki sõuvõlli laeva tungida. Klassikaliselt on kuplungis tihedalt kokku keritud **RASVANÖÖR**, kuid uuemal ajal leidub ka arvukalt alternatiivseid lahendusi.

„Auk“, läbi mille sõuvõll laeva **AHTERTÄÄVIST** või **ROOLTÄÄVIST** välja ulatub, kannab nimetust **DEIDVUD**. Deidvudis on kas puks või mereveega end ise määriv lager.

Lõpuks jõuab sõuvõll **SÕUKRUVINI**, mida meremehed ka sageli venepäraselt **VINDIKS** nimetavad. Kena oleks ikka esimest kasutada.

Kuna lehekülg saab täis, siis jätan endale õiguse kirjutada veel, sest roolist pole ju veel juttu olnud.

Seitse jalga kiilu alla soovides,

Mart Saarso

Jahtkapten, AB

PRAKTILINE MEREKEEL, KAHETEISTKÜMNES PEATÜKK

Nüüd keskendume laeva ühe tähtsama seadme, nimelt **ROOLISEADME** vaatlemisele. Nagu me teame, on neid konstruktsioone väga erinevaid ning sestap püüame vaadelda nõ klassikalisi lahendusi, mis jahtlaevadel on levinud.

Esmalt aga küsimus, kas rool või **TÜÜR**? Praktikas on kujunenud välja, et tüüriks kutsutakse väiksema paadi rooliseadet, kui nii võib öelda. Kas teate, kust on pärit terminid **TÜÜRPOORD** ja **PAKPOORD**? Lugu on selles, et enne rooli leiutamist juhiti aluseid **TÜÜRMOLAGA**. Kuna enamus inimesi on paremakäelised, siis paiknes see näiteks viikingilaevas parema poordi ahtris, sest nii oli mugav roolida. Siit ka nimetus **TÜÜRPOORD** ning teine parras sai roolimehe selja järgi nimetuse **PAKPOORD**, ehk siis seljaparras.

Tänapäeval kasutavad tüürmöla vaid ajalooliste laevade huvilised. Meie ajastul muudab ja hoiab laeva kurssi ikka **ROOLILEHT**. Tõsi on kasutusel ka uuemad lahendused, kus roolilehte ei olegi ja laeva juhivad pööratav sõukruvi, kuid jäägem klassika juurde, mis jahtlaevadel kasutusel.

Roolileht on rooliseadmega ühendatud telje abil, mis kannab nimetust **PALLER**. Paller võib alumise otsaga toetuda **ROOLIKANNALE**, kuid paljudel jahtlaevadel see nii ei ole. Kui tegu ei ole **AHTERPEEGLILE** kinnitatud palleriga, siis läbib ta läbi laeva kere toru, mille nimi on **HELMPORT**.

Helmporti kohal asub kas otse kinnitus **ROOLIPINNILE** või **RUMPEL**, mis on sektorikujuline detail, mille ülesanne on ühendada prallerit ülejäänud roolimehhanismiga. Need mehhanismid on väga erinevad. Jõu ülekande **ROOLIRATTALT** rumpelile võib olla **ROOLIVAIERITEGA** (terastrossid), kettidega või ka hüdrauliliselt. Siin on kaasaja tehnika areng loonud palju võimalusi.

Oluline on teada, mis on **ROOLILEHT**, **PALLER**, **HELMPORT**, **RUMPEL**, **ROOLIPINN** ja **ROOLIRATAS**.

Nüüd minu ketserlik kommentaar sõnale **PÕTKUR**. Jah, niisuguse sõna pakkus välja minu hea sõber, kapten Uno Laur. Paraku räägib valdav enamus eestikeelseid meremehi ikka **VÖÖRI**- ja **AHTRISTRASERIST**. Praktikute keelepruugiga on raske ristsõda pidada. Sõna **TRASTER** on toorlaen, kuid paraku tegevmeremeeste seas kasutusel.

Seitse jalga kiilu alla soovides,

Mart Saarso

Jahtkapten, AB

PRAKTILISED MEREUSKUMUSED, KOLMETEISTKÜMMNES PEATÜKK

See on nüüd jutt, mis kannab pisut teist nime, aga olgu ta märgiliselt just kolmeteistkümnes. Peatüki initsieeris hr Tiit Lepp.

Alustuseks olgu kohe öeldud, et 13 ja reede on päev, mil merele ei minda ja kindlasti ei lasta uut laeva vette.

Laeva ristimisel, mis toimub mitte reedel ja mitte 13. kuupäeval lüüakse vastu võörtäävi puruks **PUNANE VAHUVAINIPUDEL**, sest väga ammusel ajal õnnistati laevu vereohvriga.

Etteruttavalt üks lugu minu enda praktikast, kui olin veel 15 aastat vana, aga juba väiksema avamerejahi kapteni seisuses. Ütlesin poistele, et Kihnu sadamast läheme raudselt välja enne kella nulli, sest homme on reede ja 13. Ei aidanud. Udu, vaikne tuul ja unine öine vaht vahetus sõnadega „**KRÜSSA**“. Mitte keegi kurat ei andnud generaalkurssi. Kapten (mina) magasin, kui käis jube pauk ja järgmisena kuulsin lehma ammumist kohe väga lähedal.

Veerandtonnine (vana IOR valemi järgi) MANNI oli kiiluga saunasuuruse kivi otsas, tuul ka otsas. Udu hajus ja asi sai klaariks. Hoolas roolimees muudkui **KRÜSSAS**, aga tuulehingus pööras. Sealt kivi otsast saime lahti vana nipiga – ikka spinn üles, poordi, laev kreeni ja let go.

Sõnaga 13 ja reede on päev, mil sadamas olla.

Üldiselt on merel tavaks järgmised kombid. Pollarile ei istuta, sest see tähendab pootsmanile pähe istumist, mida üks väärikas tekimees ei tee.

Laevas on need kõrgemad „lävepakud“, mida teadupärast **KOMINGSITEKS** nimetatakse. Nendele ei astuta kunagi, vaid astutakse üle.

Jahtlaeval LENNUK kehtis lihtsustatud laevakord, mis tähendas, et vaatamata troopikakuumusele ei tule keegi söögilauda ilma särgita. Suures laevas on nõutud ka sokid, kuid seda ma ei nõudnud.

Kui ma poisikesena õppisin vilistama, siis ütles mulle **EMA**, kes oli minu meremehest isa naine, et poiss, **LAEVAS EI VILISTATA**. See on vana eesti meremeeste komme ja minu isa on mulle ikka rääkinud, kuidas tema kõrva lõikas Antverpeni või Rotterdami lootside komme kaptenisillas juhtnõore andes vileniret suust välja ajada. Isa ütles, et tead, see ajab kohe närvi. Eesti meremees laevas ei vilista, välja arvatud ühel juhul. Kui purjekas on tuulevaikusel juba pikka aega, siis kapten läheb masti juurde, kraabib seda hellalt küüntega ja vilistab, aga väga tagasihoidlikult, et tuult kutsuda.

Veel on üks kena komme, mida olen rakendanud ka jahtlaevas. **MESSI**, mis teadupärast on laeva söögiruum, siseneb kestahes meeskonnaliige ja viisakusest küsib kapteni poole vaadates **KAS TOHIB?** Arusaadavalt noogutab kapten nõusolekuks. See pole loa küsimine, et süüa saada, vaid kena vana merekomme.

On veel üks komme, mis puudutab neid, kelle kõrvas on teenitud kuldne rõngas. Need on mehed, kes on purjetanud ümber Kap Hoorni neeme. Neile nimelt kehtivat kaks erireeglit mistahes laevas. Nad tohivad sülitada laeva tekile ja kusta vastu tuult.

Sellised kombes ja traditsioonid.

Seitse jalga kiilu alla soovides,

Mart Saarso

Jahtkapten, AB

PRAKTILISED MEREKOMBED, NELJATEISTKÜMMNES PEATÜKK

Esitaks tänan ma hr Raivo Kütti, kes juhtis vajalikele teemadele tähelepanu. Need on väga tähtsad asjad, mis meie rahvuslikus merekultuuris kindlasti säilima peavad. Alustame lihtsamast.

Juhiti tähelepanu, et sadamas ei ujuta ja kive vette ei loobita. Loomulikult mitte. Esimene nõue tuleneb ohutusest, teine tuleneb lugupidamisest nende töömeeste vastu, kes sadama rajasid ja süvendasid.

Nüüd siis lippudest. See on ja ei ole ka keeruline. Vabariigi lipu kandmise kohta laevadel on täpne statuut, mille leiab Veeteede Ameti (nüüd siis Transpordiameti) kodulehelt. Praktikas on paraku kujunenud välja nii, et kui jahtlaev on mehitatud, siis kantakse lippu ööpäevaringselt, mis pole mõistagi õige. Meie Skandinaavia naabrid on oma lipustatuudi osas täielik eeskuju. Olgem ausad, ka TS Laevad hoiavad riigilippu saalingus ööpäevaringselt. Tegelikult ma ei näe selles suurt pattu, sest need lipu heiskamise ja langetamise kellaajad on suviti ju kunstlikud. Las lehvib läbi öö, aga see on minu sügavalt isiklik suhe sellesse nähtusesse. Mida ma aga ei salli, on see, kui laeva korstna kõrval lehvib rābaldunud ja määrdunud lipujäänus. See ei ole ilus.

Peale riigilipu peab laevas olema ka kogu signaallippude komplekt ja siin tuleb asjasse süveneda. Esimene asi on, kuhu mingi lipp heisatakse. Olgu kõigile selge, et **SIGNAALLIPUD** heisatakse vasakusse saalingusse. Paremasse saalingusse tõstetakse **KÜLASTUSLIPP** (courtesy flag), mis on selle riigi lipp, kelle territoriaalvetesse sisenetakse. Olgu mainitud, et oma riigilipp peab alati asuma madalamal külustuslipust. Kui oma riigilipp vastavalt statuudile ööks langetatakse, siis külustuslipp jääb igal juhul lehvima.

Laevakompaniidel ja jahtklubidel on omad lipud ja neid kantakse samuti vasakus, ehk pakpoordi saalingus.

Signaallipud on tänapäevaste sidevahendite tõttu oma tähtsuse suuresti kaotanud. Siiski on kindel komme kasutada kolme signaallippu ja need on: **1. Alfa – hoidke eemale, mul on tuuker all; 2. Bravo – lastin, lossin või oman pardal ohtliku laadungit; 3. Quebec – minu laev pole nakatatud, palun tegevusvabadust.**

Viimase lipu tänane tähendus on, et olen sisenenud välissadamasse, kuid laev on veel **SISSE KLAARIMATA**. Seda lippu olen oma praktikas palju kasutanud.

Lõpetuseks olgu nimetatud pidulik nähtus, mille nimi on **LIPUGALA**, ehk siis laev lipuehtes pidulikul puhul. Ütlen ausalt, et on mitte liiga palju meremehi, kes gala õige järjekorra peast hoobilt välja laovad, aga see on kõigis käsiraamatutes olemas. Kindel on aga, et lipuehtesse laeva ei panda lippe suvalises järjekorras falli külge lükkides.

Ka mina pole täiuslik ega kõike teadev meremees, kuid jagan Teiega seda, mida elu on õpetanud.

Seitse jalga kiilu alla soovides,

Mart Saarso

Jahtkapten, AB