

Laev kui tehnika. Maailma tunnetamine laeva juhtimise kaudu

Ave Mets

Teesid: Laev ja tema juhtimine (navigeerimine) on tehniliselt keerulised ja mitmetahulised, toimides üpris keerulises keskkonnas, kus neile mõjuvad paljud tegurid. Neid hoomama ja valdama õppimine on pikaajaline protsess. Laevajuht peab laeva kui kompleksse tehnika kaudu õppima tunnetama teda mõjutavat maailma ja selles õigesti toimima. Ameerika tehnikafilosoofi Don Ihde käsitluses on tehnoloogia loodud suhteid inimese ja maailma vahel nelja sorti: kehastus, tõlgendus, teisesus ja taust. Analüüsin laeva põhjalikumalt nende suhtetüüpide raamistikus. Ühtlasi toon esile kitsaskohti Ihde skeemis.

Võtmesõnad: Don Ihde tehnikafilosoofia, postfenomenoloogia, laevajuhtimise fenomenoloogia, laevajuhtimise pragmaatika

DOI: <https://doi.org/10.7592/methis.v30i37.27263>

Laevtaju

Andmaks lugejale, kellel puudub laevajuhtimise kogemus, aimu sellest maailmast, mille üle ma artiklis mõtisklema hakkam, kirjeldan siin mõnd olukorda, kus olen laevajuht-praktikandina või roolimadrusena viibinud, seda, kuidas olen olukorda hoomanud ning kuidas need olukorrad või nende tajumine (kogemine) tundusid probleemsed. Järgnevas analüüsis kasutan mitmeid neist kogemustest Ameerika tehnikafilosoofi Don Ihde teooria rakendamiseks.

Juhtides üht Tartu keerulisemalt juhivat laeva Emajõe käändudel juba mitmendat korda, seega olles temaga juba tuttav ja olnud just napilt eelmisel korral ta roolimisega juba üsna rahuldavalt hakkama saanud, tundsin tol päeval, et laeva kursil hoidmine on kuidagi eriliselt raske. Olgu siis käänus või sirgel, alatasa tuli rooli palju keerata, kurssi parandada, ja ikka tundus, et keeratud sai kas liiga vähe või liiga palju. Justkui oleksin ma esimest korda selle laeva roolis, mõtlesin, nagu ei oskakski üldse. Pärast ütles kapten, et tuuleolud olid üsna keerulised. Kuid kas tõesti oli minu halb rooli- ja laevatunnetus sellest tingitud?

*

Et olen juhtinud Emajõel mitut laeva, kõik neist ühe sõukruviga, ning ka laevu Pärnu jõel ja Narva jõel, ka enamasti ühe sõukruviga, tekib paratamatult küsimus: kuidas on nii, et Emajõel pean ükskõik millise laevaga kogu aeg rooli keerama, kurssi parandama, samal ajal kui teistel jõgedel püsivad laevad väga hästi kursil ning võib pikka aega sõita, rool ühes asendis, või leppida vaid vähese roolikeeramisega, isegi liikuda ühest kokpitist teise kartmata laeva kursilt kaldumist? Kas kõik Emajõel sõitvad laevad on nii halvasti juhivad ja teistel jõgedel sõitvad laevad hästi juhivad? Või on asi veekogu iseloomus – kas

on ehk Emajõe vool nii ebaühtlane ja teistel jõgedel palju ühtlasem ning see mõjutab laeva kursil püsimist nii drastiliselt?

*

Hilissügis, veetase veekogudes on juba madal. Sisenesime praamiga saare sadama sissesõidukanalisse. Kiirus on normis. Kuid madrus helistab masinaruumist silda, et masinal on pööreid liiga palju. Ometi paistis sillast vaadeldes kõik korras olevat. Milles asi?

*

Sama aeg ja koht, mina pean laeva läbi kanali roolima. Kurss aga ei püsi sugugi otse. Mind instrueeritakse, et nii kui näen, et vöör pisutki kuhugipoole pöörama hakkab, tuleb rooliga vastu keerata. Aga kui ta juba on viltu, siis ta peab ju otseks saama? Ehk kui ta viltusest asendist hakkab tagasi otseks keerama, ei peaks ma ju keeramissuunale rooli kohe vastu hoidma, sest siis läheks ta ju tagasi sellesesamasse viltusesse asendisse? Kuid ikka õnnestub laev kaldasse ajada. Mõistmaks, mida tähendab „vöör hakkab pisut kuhugipoole pöörama“ ning „rooliga vastu hoidmine“ sellises olukorras, pean kõigepealt tähelepanelikult jälgima kogenud laevajuhi tegevust. Selle juures on suureks abiks need juhised, mis laeva juhtimise olulisi elemente esile tõstavad ja mu tähelepanu neile suunavad.

*

Keerulisim operatsioon – sildumine. Tuleb osata ennustada laeva liikumist nii pikisuunal kui ka küljele, ehk edasilikumise kiirust ja nurkkiirust („liikumisvektoreid“, nagu kapten seda väljendas), et vööri õigel koht õigel ajal ja õigel kiirusel kai ligi saada. Seejärel ka achter. Samas on vaja kasutada mitut jõuseadet (põtkurid, rool, kaks käigukangi ehk sõukruvi), millest igaühe eraldi toimet ja koostoimet pean olema suuteline hoomama, arvestades seejuures ka tuulega. See on paras koordineerimisharjutus, mis käib alguses pikka aega üle jõu.

*

Lagedal järvel, tuul on paremalt küljelt. Arvestades laeva suurt purjepinda (ehk laeva veest välja ulatuvat kerepinda), peaks selline tuul põhjustama laeva triivi vasakule ja selle ärahooldmiseks peaks rooli hoidma rohkem paremale. Kuid isegi rooli otse hoides tahab laev laevateelt paremale välja sõita. Seega on vaja hoida rooli vasakule, mis tundub vastuoluline. Ma tean, et kuna laeva purjepind on ahtrist oluliselt suurem kui vööril, siis lükkab tuul ahtrit rohkem ja laev tahab vööriga tuule poole keerata. Kuid kas tõesti on laeva jõuseadmed tuulest nii palju tugevamad, et suudavad ise triivile niimoodi vastu seista?

Sissejuhatus

Laevajuhtimise õppimine on pikaajaline protsess, mille juures õppija peab hakkama tunnetama konkreetse laeva sõiduomadusi, mis sõltuvad laeva kere kujust, jõuseadmetest, asendist vees (süvis, kreen, diferent) ja muudest laeva omadustest. Samal ajal sõltub iga sõit ka konkreetsest keskkonnaseisundist: veekogu omadustest ja ilmast. Ilm, eriti tuul, on alati pisut erinev, ning veekogu hüdrograafia on eri kohtades erinev, mis muudab algajale laeva tundmaõppimise keeruliseks: kas laev käitus selle koha peal selliselt oma omaduste, keskkonnatingimuste või minu tegevuse tõttu?

Laev on ilmselgelt tehniline asi: ta¹ on inimese loodud teatud otstarbega, teatud eesmärkide täitmiseks. Laevade otstarve on alati inimeste ja asjade hoidmine vee peal ehk tingimustes, kus nad loomupäraselt poleks, ning enamasti ka nende liigutamine soovitud suunas ja sihtkohta või nendega mingite tööde tegemine.² Tehnilisi asju luuakse üldiselt selliseks, et nad käituksid standardsel ennustataval ja ohjatel viisil, ning nende käitamiseks (või käitamise teatud aspektideks) on sageli eksplitsiitsed reeglid ja juhised. Samal ajal sõltub nende toimimine nende keskkonnast (maailmast), olles keskkonna ja asja enda toimimise koosmõju tulemus, ning mida keerulisem ja ebaregulaarsem on keskkond, seda keerukam võib olla asja toimimine selles ja tema ohjamine operaatorile. Operaator peab lisaks asjale endale olema kursis ka keskkonnaga ja nende koostoimega (vt nt Varend 1990).

Don Ihde (1990, ptk 5) on jaganud inimese ja tehnika³ suhte nelja põhikategooriasse. Need kirjeldavad, kuidas tehnika või tehnoloogiate abil maailma tajume ja mõtestame (nimetan neid suhteid siinkohal tehnilisteks suheteks). Ta eristab nelja suhtetüüpi: kehastus (*embodiment*), tõlgendus (*hermeneutic*), teisesus (*otherness*, *alterity*) ja taust (*background*). Sõiduki kohta esitab ta näite, et selle kaudu tajub inimene maailma umbes nagu läbi prillide ehk nii, nagu oleks see tema enda kehaosa või tajuorgan, millega ta „kompab“ maailma: tee iseloomu, maastikku tee ümber, kus fokaalseks tegevuseks on liikumine, ning lähimat ümbrust sõiduki gabariitide kaudu (samas, 74). Prillid või auto on nende kasutaja jaoks „kehastatud“ või nende kehaks muutunud, justkui ihuligidaseks harjutatud, neil on kehastussuhe, nagu Ihde seda nimetab (samas, 32, 72–75). Kas laeva võiks käsitleda samasuguse tehisenä, mille inimene on endale ihuligidaseks harjutanud ja mille kaudu oma ümbrust tajub – suhe, mille poole õppiv laevajuht peaks püüdlema? Milliseid maailma aspekte ja kuidas võiks laeva kaudu tajuda? On ju ilmne, et samuti nagu autosõidu, nii ka laevasõidu kaudu saab tajuda vaid osa aspekte, aga paljud jäävad varjule. Kas laev saab olla sama „läbipaistev“ tajuvahendaja kui head prillid või auto oskaja juhi jaoks? Ja mis siis, kui selline suhe pole veel välja kujunenud, ehk milline suhe on algajal laevajuhil maailmaga laeva vahendusel, kui ta pole laeva veel enda jaoks kehastanud⁴? Need on osa küsimustest, millele hakkab vastuseid otsima.

1 Kasutan laeva kohta asesõna *tema*, sest see on mererahva hulgas tavaline, see vastab mu tunnetusele ning ka siinsele teemale, kus laev on kui keeruline olend, olgugi et on inimese valmistatud tehis.

2 Käsitlen siin ainult vee peal sõitvaid laevu (seejuures ainult sõukruviga, aga mitte jeti-vm propulsioonimehhanismidega laevu) ega puuduta üldse vee all ega muudes keskkondades sõitvaid laevadeks nimetatavaid tehiseid.

3 Ihde määratleb tehnikat nii: „Tehnika (*technics*) on tehise ja kasutaja sümbioosi inimtegevuses (*human action*)“ (samas, 73). Tehnilisi asju ta nimetab *technology*, *artifact* või *machine*; siin nimetan neid vahel tehisteks, vahel muude nimetustega. Laeva võib käsitleda nii tehisenä kui tehnikana, kuna ta ise koosneb paljudest tehistest, millest siin ka juttu tuleb. Samuti on siin tehnika all silmas peetud reegli- ja eesmärgipäraseid tegevusi.

4 Kasutan siin sõnu *kehastama* ja *kehastuma* üksnes Ihde kehastustehnikatega seotud tähenduses.

Selles artiklis mõtestan peamiselt omaenda kogemusi õppiva laevajuhina. Teen seda Ihde tehniliste suhete postfenomenoloogilises raamistikus, sest fenomenoloogias ajendatuna käib see just inimliku kogemuse kohta ja tundub olevat ühismõõdu-line nii mu „puhaste“ tajude mõtestamise kui kateoreetiliselt⁵ õpitu ja selle kaudu tajude ja kogemuste mõtestamisega. Ihde käsitluse pragmatistlik alge hõlmab mu kogemuse teist aspekti: praktilist, mõtestatud ja eesmärgipärasest koostoimimist materiaalse maailmaga, materiaalsete vahenditega. Alustasin artiklit, tuues välja neid „puhtaid“ tajusid, kirjeldades enda olukordi ja toiminguid. Kasutan jutumärke, sest on kahtlane, kas mul on laevajuhtimisest olnud täiesti puhtaid, teooriavabu tajusid. Siiski suudan eristada olukordi, kus ma ei suutnud teatud probleemi tolle esinemise hetkel ratsionaliseerida, mis võis ka juhtuda juba õpitud teooria unustamise tõttu, või neid, kus olen võimeline tajusid ja nende ratsionaliseeringuid eristama. Kuid suur osa mu kogemusest oli juba algselt teooriast saadetud ja sellest rohkemal või vähemal määral mõjutatud. Hoolimata sellest, et kirjutan enamasti umbisikuliselt, tuleb kõike järgnevat ikkagi mõista minu enda kogemustele ja arusaamistele tuginevana – ehk kui kirjutan laevajuhist, siis mõtlen enamasti ennast kui laevajuhti, kuigi vahendan ka teiste inimeste kogemustel põhinevaid mõtteid, millest ise õppida saan.

Artikli esimeses osas esitan ülevaate Ihde tehniliste suhete klassifikatsioonist. Järgmistes osades rakendan seda klassifikatsiooni laevadele ja laevajuhtimise kogemusele, nii „puhtale“ kui ka ratsionaliseeritule, seega tuleb teooria kirjeldust ette ka siin: teises osas käsitlen kehastussuhet, kolmandas tõlgendussuhet, neljandas teisesust ja viiendas taustsuhet.

Ihde toob palju näiteid, kuid nii mõnigi siin asjakohastest ehk neist, mis mingil viisil seostuvad navigeerimisega, on üsna pealiskaudne. Keskendudes ühele, kuigi komplekssele tehnikavaldkonnale, tuleb mul paratamatult tema käsitlust oluliselt täiendada just mulle olulistest aspektides, ent paljud nüansid, mida ta vastavates peatükkides lahkab, jäävad kõrvale; rakendan ainult tema „esimest programmi“ (samas, pkt 5) – tehnika postfenomenoloogiat. Ühtlasi on mu eesmärgiks näidata – ning see ilmneb ka analüüsist –, et tema tehniliste suhete klassifikatsioon on ise problemaatiline: suhted pole mitte üksnes segunenud, vaid ka nende piirid ja eristused Ihde enda näidete varal ning veel enam minu valitud valdkonnas ei pruugi paika pidada ega olla piisavad tehnika rollide mõistmiseks kogemuses. Kui esmapilgul tekibki aim, et „puhtad“ tajud kuuluvad ennekõike kehastussuhtesse ning teooriad tõlgendussuhtesse, siis tegelikult on asjad pisut keerukamad. Eriti tajud ja toimetamised (kehastussuhete

5 Kasutan siin sõnu *teooria* ja *teoreetiline* mitte teaduslikus, vaid laias tähenduses: see võib olla miski, mida olin õppinud tunnis või lugenud raamatust või kuulnud juba sõidu ajal, kuid ei pruukinud tol hetkel osata sellisele olukorrale rakendada.

kaudu tehistingega) on sageli mõjutatud teooriatest ja tõlgendustest, see aga ajendab mõtlema neist teooriaistki kui tehnikatest (kuigi mittemateriaalsetest) Mario Bunge (2014, 192) tehnikate jaotuse järgi.⁶

1. Don Ihde tehnilised suhted ja tema näited laevadest

Don Ihde (1990) keskendub oma tehnikafilosoofias suhetele, mille tehnika tekitab inimese ja maailma vahel, ehk sellele, kuidas tehnika vahendab maailma inimesele. Ma nimetan neid suhteid tehnilisteks, kuna need on tehnoloogia (abil või kaudu) tekitatud või tekkinud, temast tulenevad. Ihde eristab nelja sorti suhteid: kehastus, tõlgendus, teisesus ja taust. Järgnevas selgitan neid lähemalt, jäädes paratamatult siiski ülevaatlikuks. Ühtlasi toon välja Ihde näited, mis puudutavad veesõidukeid või üldse sõidukeid, et saada vihjeid selle kohta, kuidas käesolevat rakendusvaldkonda – laevu ja laevajuhtimist – käsitleda. Mainin ära ka mõned korrigeerimist vajavad asjakohased puudused Ihde käsitluses, mida ma edaspidi süvenenumalt käsitlen.

Ihde (1990, 85) väljendab asjaolu, et inimene suhestub maailmaga tehnoloogia vahendusel, ehk tehnoloogia vahendab maailma inimesele, järgmise skeemi abil: *mina-tehnika-maailm*. Selle skeemi modifikatsioonid väljendavad ülalmainitud tehniliste suhete liike ja aitavad neid mõista.

Kehastussuhtes on tehnika justkui osa inimese kehast: (*mina-tehnika*) → *maailm*, ning tehnika abiga tajub ta maailma või saab maailmaga hakkama mingis mõttes paremini – tehnika aitab võimendada inimese teatud võimeid (Ihde 1990, 72–80). Sulud viitavad, et neisse viidud suhet ei tematiseerita, ta jääb mõistatuslikuks (*enigma*). Kehastussuhte näiteks on prillid, mis aitavad kehva nägemisega inimesel maailma teravamalt näha; aga ka teleskoop, mis aitab näha midagi, mida mitte keegi palja silmaga (nii hästi) ei näeks. Analoogsed on kuulmisaparaat ja vaegnägija kepp, millega ta kompab ümbritsevat, aga lisaks tajumise abivahenditele on seda ka toimimise tööriistad, nagu Martin Heideggeri paradigmaatiline näide haamer (Ihde 1990, 31–34, viidates Heideggerile ([1927] 1962)), mille käepärusus väljendab tema kehastamist tegevuses, mis on suunatud näiteks naelale ja kus haamer tööriistana ise justkui tõmbub tagasi, muutub teisejärguliseks. Ideaalis võiks selline tehnika olla „läbipaistev“ ehk nii hästi kehastatud, et inimene teda ennast ei taju, vaid tajubki ainult maailma, millega tehnika kaudu suhestutakse. Reaalselt aga ei saa tehnikat päriselt tajumata jätta: näiteks prillide kandja tunneb ikka prillide survet oma kõrvadel ja ninal. Isegi kõige lähemalt kehastunuks disainitud nägemistehnikad nagu kontaktläätsed ja laserlõikus (minu näited; vt ka Ihde 1990, 49) annavad endast tunda silmade kuivuse kaudu, esimesed ka vajaduse kaudu neid regulaarselt puhastada, eemaldada ja vahetada. Vaegnägija kepp

6 Mittemateriaalse tehnika potentsiaalne koht Ihde skeemis vääraks pikemat käsitlust, mis aga ei mahu siia artiklisse.

edastab küll teavet pinna reljeefist, kuid ei asenda kompamisvahendina inimese nahka ning nägemise aseainena ei anna infot nt valguse ja värvide kohta (minu näited).

Kehastussuhte peatükis toob Ihde näite autost kui kehastussuhte loojast (samas, 74). Inimese suhtes autoga on fokaalseks tegevuseks liikumine. Autoga liikumises olles tajub inimene maailma auto kaudu ning teeb seda minu tõlgenduses kahest eri aspektist: tajudes teed kui pinda, millele auto rattad toetuvad ja mida justkui kompavad, ning maailma kui maastikuvaadet – mis on ju ka automatkade üks eesmärke ja mida atlantes ning mõnedes maades ka maastikul märgitakse tähisega „ilus tee“ (*scenic route*). Kolmanda aspektina toob Ihde (samas) välja auto gabariitide tajumise (kuigi ta ei kasuta sõna *gabariidid*): parkides juht pigem tunneb kui näeb auto asendit kõrvalasuvate objektide (nt teiste parkivate autode) suhtes, ehk tajub ruumi auto kaudu.

Viimati toodud näidetes eristan kolme sorti kehastussuhteid ning nendele iseloomulikke võimalikke läbipaistmatusi ehk läbipaistvuse nurjumisi (Ihde ise pole neid sellisel viisil eksplitseerinud), mis mu analüüsis oluliseks osutuvad. Esiteks, tee pinna tajumise puhul, nt tajudes, kui konarlik või märg on tee, võib esineda olukord, kus tee tundub järsku konarlik, aga tegelikult on auto rehv purunenud. Sel juhul on tarvis autost kui „kompimisvahendist“ eraldi seisvat suhet või kontrollivahendit, näiteks nägemist – tuleb vaadata, kas tee paistab konarlik. Sel juhul on tööriist kaotanud oma funktsionaalsuse ühe oma detaili purunemise tõttu, ühtlasi auto ei toimi kompimisvahendina.

Ihde käsitleb analoogset olukorda ehk sõiduki juhtimisagregaadi riket tõlgendus- tehnikana (samas, 87); tööriista rikkest kirjutab ta eelpool mainitud Heideggeri haamri näites. Seejuures käsitleb Ihde ka akent tehisena, mis vahendab maailma vaatamist (samas, 47–49), mh raamistades vaataja nägemisulatust. See raamistamine rakendub minu arvates ka maailma ehk maastiku vaatamisele autosõidu võimaldatava tegevusena. Raamistamise ja auto suunatud liikumise tõttu ei saa autojuht näha kogu ümbrust, vaid tema vaateväli on külgedelt piiratud ettepoole jäävaga (ja peeglite abil nähtavaga). Piiravaks asjaoluks on ka kiirus, mille tõttu saab autos sõitja näha vaid kõige üldisemaid maastikujooni, mitte aga detaile, väikesi asju, näiteks väiksemaid olendeid, kes maastikul elavad. See on teine aspekt: auto kui laiema ümbruse tajumise riist. Kolmanda aspekti juures on oluline eeldus, mida Ihde ei maini: juht peab autoga olema väga hästi tuttav ning auto juhtimises juba väga osav, s.t ta peab olema suuteline autot kehastama, oma kehaosana tajuma. Ihde (1990, 74) küll tunnistab, et auto juhtimine haarab ka muid suhteid kui kehastus, kuid teisi suhteid ta ei käsitle. Kõige markantsem on, et isegi kehastussuhetest kirjutades unustab ta ära auto kui vahendi, kui tööriista: auto on ju transpordivahend, tööriist vahemaade kiiremini läbimiseks või suuremate raskuste vedamiseks, kui inimene oma jõududega seda suudaks. Sõiduki tööriistsusel on aga oluline roll tema käsitlemisel.

Hermeneutilises ehk tõlgendussuhtes (Ihde 1990, 80–97) suhestub inimene eksplitsiitselt tehnikaga, mis aga esindab maailma, annab maailma kohta mingit infot: *mina* → (*tehnika-maailm*). Inimene peab siis oskama tehnikat tõlgendada õigesti kui maailma kohta käivat. Kuna hermeneutikat on seostatud ennekõike tekstide tõlgendamisega, toob Ihde esimese näitena sellest just teksti kui „tehnoloogia“, mille tõlgendamine maailma kohta käivana on humanitaarteaduste ülesanne ning millega kirjaoskajad inimesed igapäevaselt tekste lugedes tegelevad. Selle sarnased on joonised ja kaardid, mille puhul on tõlgendus juba oluliselt läbipaistvam kui teksti puhul, kuna neil on oma osutatava reaalsusega isomorfism, mida tekstil pole. Mittetekstilistest tehnoloogiatest üks igapäevasemaid on termomeeter, mis ütleb midagi olulist selle maailma osa kohta, millega termomeetri kasutajal ei pruugi sellel kasutamise hetkel olla otsest kontakti. Samamoodi esindavad teised mõõtevahendid, näiteks baromeeter ja kell, aga ka kaardid ja skeemid mingil viisil maailma osa, mille kohta nende abil infot saame.

Ihde (1990, 87) toob veesõiduki puhul tõlgendussuhte näiteks käigukangi. Käigukangi tõlgendamine on üldiselt üsnagi otsene: lükates käigukangi sõiduki suhtes ettepoole (vööri poole), käivitub edasikäik ning veesõiduk liigub edasi; liigutades käigukangi sõiduki suhtes tahapoole (ahtri poole), käivitub tagasikäik ning sõiduk liigub tagasi. Tõlgendus on seega üsna otsene ja intuiitivne. Ihde enda näide on kogemusest, kus see tõlgendussuhe nurjus: kui käigukangi liigutati tahapoole, et sõidukit pidurdada, jätkas sõiduk ometigi samamoodi edasilikumist nagu enne. See illustreerib sulgudega markeeritud mõistatuslikku suhet, mis on tehnika ja maailma vahel. See suhe on mõistatus, sest tehnika kasutaja ei pruugi teada, kuidas täpselt see tõlgendussuhet võimaldav seos maailmas realiseerub. Ihde näites oli vaja paadi reduktor lahti võtta, et teada saada, miks see suhe ei toiminud.

Ihde teine laevadega seotud näide puudutab navigatsioonikaarti, mille puhul, nagu mainitud, esineb tehnika ja päris maailma vahel isomorfism, mida Ihde väitel on lihtne ära tunda kas otse või tehniliste vahenditega (kehastustehnikaga) linnulennu vaatepunktist (ta käsitleb seda lähemalt ruumitaju alapeatükis; samas, 67). Näiteks ranniku piirjooned ja silmapaistvad objektid on lihtsasti äratuntavad, kuna on isomorfsed nähtava maastikuga. Kuid taju objekt on ikkagi kaart, mis maastikku asendab, mitte maastik ise (samas, 81–82). Käsitlen seda teemat tõlgendussuhte alaosas.

Teisesussuhtes väljendab tehnika kui teine (Ihde 1990, 97–108) asjaolu, et fookuses on inimese suhe tehnikaga ning maailm ei pruugi selles tehnilises suhtes enam üldse rolli mängida: *mina* → *tehnika(-maailm)*. Kui eelmiste suhete puhul inimene suhestus maailmaga ja tegi seda tehnika vahendusel, siis siin inimene suhestub tehnikaga ilma eeldamata, et see viitaks millelegi tehnikast endast väljaspool, millelegi maailmas, mis oleks tehnikast sõltumatu. Sellise suhte näiteks on arvutimängud ja reliikviad (iidolid),

kuid Ihde toob ka näite sportautost võrdluses ratsaspordis kasutatava hobusega: mõlemaid võidakse pidada hingestatuks. See hingestatus viitab nende teisesusele (lisaks kehastussuhtele – mõlemad võimaldavad võimendatud kiirusega liikumist).

Tehnika kui taust (Ihde 1990, 108–112) viitab suhtele, kus tehnikat ennast ei panda tähele, sest ta on pelgaks fokaalsete tegevuste ja suhete taustaks, tehnilise taustmaailma osa. Ihde küll ei skematiseeri seda suhet, aga sellele võiks ehk anda järgmise kuju: (*tehnika*-)mina → maailm või mina → maailm(-*tehnika*). Üheks Ihde näiteks selle suhte kohta on tänapäevane valgustus, mis läheb tööle pelgast nupuvajutusest (tänapäeval ka vaid liikumisanduri tööalasse sattumisest) ning mis võimaldab meil teha muid asju, kuid millega me selle tegemise juures spetsiaalselt ei suhestu (esimene skeem). Teine näide on rikki läinud ja kolaks muutunud tehnika, mis enam ei täida vahendamise rolli, sest on muutunud ebafunktsionaalseks (teine skeem). Talle võib ka anda teise fokaalse funktsiooni (nt laevavrakke on kasutatud rannikukaitseks vee pealetungi eest või vee-elustiku elupaigana – minu näited).

Ihde ise, nagu mainitud, tunnistab, et asjad võivad olla eri tüüpi suhete vahendajaks inimese ja maailma vahel, ehk et need suhted pole maailmas selgepiirilisel tuvastatavad, kuid sageli ei too ta kõikehõlmavaid näiteid, mis sama asja eri tahke ja rolle välja tooksid. Juba tema enda näited tõstatavad sageli sellekohaseid küsimusi. Näiteks võiks käigukangi käsitleda hoopis tööriistana ehk kehastustehnikana laeva liigutamiseks edasi või tagasi, kiiremini või aeglasemalt (täpsemalt: laeva sõukruvi teatud viisil liikuma panemiseks), ja seega ka ise liikumaks vajalikul viisil. Samal ajal pole kahtlust, et käigukang teeb seda semantiliselt lihtsasti mõistetaval viisil, ehk käigukangi kui kompleksse tööriista käsitlemine tugineb selle tõlgendamisele. Semantiliselt sarnane on harjumuspärane rool, kus rooli keeramise suund osutab laeva soovitatavale liikumissuunale, samas on see ka kompleksne tööriist laeva manööverdamiseks. Tõlgendussuhe katkeb algelise rooliseadme – roolipinni – juures, kus pinni tuleb keerata just vastupidiselt suunale, kuhu laeva tahetakse liikuma panna.

Taustsuhte puhul tekib küsimus: kui nii kehastussuhtes kui ka taustsuhtes tehnika (laev) tõmbub tagasi, muutub märkamatuks – see on eriti tuntav nägemisega seotud näidetes – siis mis neil suhteliikidel õieti vahet on? Nagu prillid võimaldavad paremini näha, nii võimaldab ka valgus paremini näha; nagu teleskoop võimaldab näha midagi, mida mitte keegi palja silmaga ei näeks, nii võimaldab ka valgus näha, kui muidu valitseksid pilkane pimedus ja nägemiseks võimatud olud. Prillid peaksid ideaaljuhul olema nende kandjale märkamatud, nii nagu hea valgus ei anna endast märku. Kola ei pruugi küll saada sellises rollis esineda, kuid üldiselt on tehniline keskkond just selline. Aga kui tegu on näiteks lõbusõidulaevaga reisija jaoks, kes tuleb laevale ainult selleks, et sealt ümbrust nautida, aga kelle jaoks laev ise pole oluline – kas tema jaoks on siis laev kehastatav tehis või taust? Võiks mõelda, et laev on taust sellele, kes tema

olemasolust teab, aga kunagi tema peale ei lähe – ehk ei kasuta seda tehnikat selle tavapärasel rollil, kuid valgustus on Ihde käsitluses tausttehnika ka nende jaoks, kes seda kasutavad.

Järgnevalt vaatan laeva, nagu ta esineb minu kogemuses ja kooliteadmistes, neis erisugustes tehnilistes suhetes eraldi alaosades, näitlikustades seejuures nende suhete segunemist laeva puhul (õppiva/algaja) laevajuhi seisukohalt. Alustan Ihde enda kirjeldatud näidete laiendamisega, aga analüüsis selgub, et tehniliste suhete rollid on põimunud. Laeva juhtimiseks vajalikud tunnetused ja tegevused ei hõlma mitte ainult laeva, vaid ka muude asjade kehastamist ja tõlgendamist. Samuti on laev ise kompleksne tehis, mis hõlmab endas palju erisuguseid tehnoloogiaid. Seejuures peab mõistatuslik seos tehnoloogia ja inimese või tehnoloogia ja maailma vahel sageli olema või saama lahendatud, et laev saaks toimida selle tehnoloogiana, milleks ta on loodud, ning et laevajuht (laeva meeskond) saaks temaga turvaliselt toimetada. Nii mõnegi sellise mõistatuse lahendamise eest hoolitseb (teoorias) laevajuhi õppeprogramm ja kui hästi läheb, siis ka praktika.

2. Laev kui kehastustehnika

Lähtuvalt Ihde autonäitest võiks sõiduk luua inimesele vähemalt kolme laadi kehastust: tee tajumiseks, mida nimetan teetajuks; ümbritseva maastiku tajumiseks (ennekõike nägemiseks), mida nimetan ümbrusetajuks; ja sõiduki kui kolmemõõtmelise liikuri ehk inimkeha mobiilse laienduse kaudu lähema ümbruse tajumiseks, mida nimetan gabariiditajuks. Torkab silma, et kõik need suhted on seotud ümbruse tajumisega, kuid sõiduk on ometigi ennekõike transpordivahend ehk tööriist vahemaade kiireks läbimiseks ning isikute ja asjade vedamiseks või kandmiseks (viimane on lõbusõidu puhul sobivam sõna, sest veose vedamine toimub tõesti eesmärgiga selle asukohta muuta, lõbusõidu eesmärk aga on inimesi vee peal kanda). Selles mõttes sarnaneb sõiduk rohkem haamri kui prillidega, sest selle otstarve on tuua maailmas esile materiaalseid muutusi, näiteks muutusi kehade asukohtades ümbritseva suhtes.

Sõiduki kui tööriista käepärasus on miski, mida tuleb õppida. Ihde (1990, 73) mainib kehastussuhte õppimise vajalikkust prillide puhul, mis näitena on aga kitsas, kaasates ennekõike silmi, ja selles mõttes lihtne. Sõiduki kui kogu keha kaasava kehastustehnika (samas, 74) kehastamise õppimine on aga märgatavalt vaevalisem teekond. Hoiakut või arvamust, et autojuhtimine tuleb automaatselt, ehk et see on umbes nagu oma keha juhtimine, esineb küllalt inimestel, kes autojuhtimist väga hästi valdavad. Nende suhe sõidukiga on eelnimetatud ratsionaliseerimata mõistatussuhe. Sama esineb ka laeva juhtimist väga hästi valdavate inimeste puhul. Kui see on neil juba ammu selgeks õpitud, sisse harjunud, siis nad ei pruugi enam osata selgitada, mida nad täp-

selt teevad, kui nad laeva juhivad, ega ka õppijale selgitada, mida tema peaks kõige elementaarsemal operatsioonilisel tasandil tegema.

Ka laev on ennekõike transpordivahend ja seda keskkonnas, kus inimesed ja transporditav muidu üldse viibida ei saaks. Ta on tööriist, mille valdamist, kehastamist tuleb õppida. Ilmselgelt pole algaja kasutaja veel tehnoloogiat kehastama õppinud, tal pole sellega seda suhet, see tehnoloogia on talle võõras. Kuid mis suhe see siis on? Arvan, et laevale annab laiendada Ihde ideed filmi kui tõlgendustehnika algusaegadest, kus see tehnoloogia oli veel kõigile võõras, pigem teine (kirjutan sellest teisesusestehnika alajaotuses).

Kuigi Ihde inspiratsiooniks on olnud ka pragmatism, ehk praktikast tulenevad olukorrad ja ümberkäimised peamiselt ümbritsevate materiaalsete asjadega, ei erista ta piisavalt kahte eri sorti kehastussuhte – tajumuslikku ja toimimis- või loomissuhte. Ta küll kirjutab kehastussuhetest teadus- ja muusikainstrumentidega, millega kutsutakse maailmas esile teatud materiaalseid efekte, mida ta viimaste puhul ära märgib, kasutades seejuures sõnu *looma* ja *tootma* (*create, produce*), ei peatu aga sellel ega tee mingeid järeldusi (Ihde 1990, 94–95). Ometi on see fundamentaalselt erinev tajumuslikust kehastussuhetest, kus maailm, millega tehnika vahendusel suhtesse astutakse, on juba olemas. Loov- ehk kujundussuhte puhul see maailm alles luuakse, loojast endast väljas asuvat maailma kujundatakse, talle avaldatakse toimet, ja inimene on seal aktiivne, isegi proaktiivne. Tema kehalisel liikumisel, toimimisel, on maailmale mõju. Seda protsessi, ehk loovas, kujundavas kehastussuhtes toimimist ehk kujundustehnika⁷ kasutamist juhivad rohkem või vähem eksplitsiitsed reeglid ja juhised, isegi seadused (siinses kontekstis on asjakohased „Liiklusseadus“, „Laevatatavatel sisevetel liiklemise kord“ jne). Need seadused ilmselgelt mõjutavad selle kujundussuhte elluviimist ja õppimist (või vähemalt on mõeldud seda mõjutama). Samal ajal läheb selleks kujundussuhteks tarvis taju sellest, kuidas tehnika maailmaga toimib, milliseid efekte seal esile kutsub, ehk tagasisidet oma toimetamise kohta vastava kujundustehnikaga. Sõiduki ja laeva puhul on mõlemad suhted, taju ja toimimine, olulised ning sõltuvad teineteisest.

Järgnevalt analüüsin eespool nimetatud taju-kehastussuhte aspekte laeva puhul, toon välja kujundussuhteid kui tehnikaga, konkreetset siis laevaga ümberkäimise viise ning nende kahe kehastussuhte (taju- ja kujundussuhte) seoseid.

7 Ihde ei kasuta sellist mõistet. Kutsun siin kontekstis kujundustehnikaks sellist tehnikat, millega inimene on kehastussuhtes nii, et ta kutsub selle tehnika abil esile mingeid (materiaalseid) efekte, ning tajutehnikaks seda tehnikat, mis aitab tal maailma tajuda. Kuigi iga tajutehnika kutsub maailmas esile mingeid materiaalseid efekte, nt mõjutades inimese silma võrkkestale tekkivat kujutist, on need kogemuslikult erinevad viisil, mis on praeguses kontekstis oluline. Võimalik, et asjakohane oleks eristada ka kujundamise laade, kuid siinkohal ma sellesse ei süvene.

2.1. Ümbrusetaju

Laeva lõbureisija jaoks on ehk ilmselgeim suhe maailmaga ümbruse nägemine, mida eelpool mainisin kui probleemset: kas laev on selles suhtes kehastatud või pelk taust? Ilma mingi veesõidukita pole võimalik sellisel määral sellisest vaatepunktist – keset vett, vee pealt, mõne meetri kõrguselt vee pinnast – ümbrust nautida. Laev just kui võimendab inimese võimet ujudes vee pinnal püsivana näha maailma seesugusest perspektiivist ning ujumisvõimetu inimese jaoks võimaldab seda. Igäühele, kes viibib suurel veel laeva peal, pakub laev võimaluse teada saada, mis tunne on pikalt viibida keset laia lagedat vett, eemal igasugusest toetavast maapinnast.

Kehastussuhe ümbruse nägemisel võib kindlasti ka laeva juhile olla üks olulise- maid motivaatoreid üldse laeva juhtima hakata, laevajuhtimist õppima minna. Vete- avarus võib pakkuda liikumisvabaduse tunnet, rahuldades rännukihku. Ihde kirjutab (samas, 64–65) merereisidest kui ruumitajutehnikast. Ta peab küll ennekõike silmas neid meetodeid, mida läheb vaja laeva asukoha ja liikumise elementide kindlakstege- miseks maismaaorientiiride puudumisel (laakimiseks), kuid liikumine tundmatutes vetes ja ruumides annab ka teatud metataju või metanägemise ruumist, milles liigu- takse, selle üleinimlikest mõõtmetest. Tehniliste suhete kontekstis võiks seda meta- taju siin käsitleda teatud sorti tajusuhtena, mida laevaga teele asuja, näiteks ümber- ilmareisija, võib samuti ihaleda.

Ümbrusetajus on laevale kui tööriistale lisaks nähtavale oluline ka, ja pigem enne- kõike, „kombatav“ – atmosfääriolek: õhu liikumine, mis mõjub laevale (ja ka ümbritse- vatele) ja mida laevajuht kui selle tööriista käitaja peab arvesse võtma. „Komba- tav“ võib nähtavaks saada ka vahendajate kaudu: maismaaobjektide abil, nagu puud ja lipud, mis aitavad olla tähelepanelik laeva liikumise suhtes ning otsustada manööv- rite üle (sadamas või tagasipöörde kohas); lagedal veel lainete suuna abil (kuigi tuule suund võib muutuda kiiremini kui lainete suund, seega need ei pruugi ühtida); laeval oleva anemomeetri ning selle poolt repiiterisse (näiteks elektronkaardile) edastatud andmete (visualiseeringu) abil; ning ka ilmateate vahendusel, mis tuleb üle kanda enda konkreetsele kursile (näiteks teades, et tuul on põhjakaartest ja kurss on lääne- kaarde, saab järeldada, et tuul on laeva suhtes paremalt).

Seega võib see ümbruse aspekt olla nähtav otseselt, kuid sagedamini lihtsama või keerukama tõlgendustehnika abiga. Kas ja kuidas on see aga „kombatav“ laeva kaudu? Laeva roolis olija võib seda „kombata“ rohkem või vähem teadlikult. Näiteks märgates visuaalselt, et laev hälbib nõutud kursilt (kas maastiku visuaalsete märkide järgi või kompassi ja/või pöördekiiruse näitaja abil, teades kurssi, millel laev peab liikuma), keerab laevajuht rooli hälbimise vastassuunas, kuni laev hakkab tagasi kursile pöö- rama ja saavutab õige kursi, mille roolija samuti visuaalselt ära tunneb. Seejuures ei pruugi ta teada, miks laev kursilt kõrvale kaldus (õigemini, miks laeva asend kursi

suhtes muutus), näiteks kui ta ei tea (veel) purjepinna mõistet või kui ta laeva kuju ja/või tuule suuna järgi ei oska ennustada, kuidas tuul laevale mõjuda võiks. Siis ta küll tajub tuult laeva kaudu, kuid ei tea seda või selle üksikasju. Kui teada, kuidas mingi tuul mingi kujuga laevale mõjub, on see taju juba teadlik (tunnetus) ning ka juhtimis- või roolimisotsused selles olukorras teadlikumalt tehtud. Selleks aga on vaja laeva pisut paremini tunda, et teada ka tema käitumist keerulisema tuule korral.

Ümbrusetajust tuleb juttu ka järgmises alaosas, sest laevatee ise moodustab seda ümbrust ning tee tajumine on just laevajuhtimisel üks määravamaid tajusid, ja seda palju rohkematest aspektidest, kui Ihde auto puhul ära märgib.

2.2. Teetaju

Sõiduki kaudu tee tunnetamise osas vihjas Ihde (1990, 74) selgeimalt tee konarlikkuse tunnetamisele, võrreldes seejuures ka sportautot, mis annab edasi iga väiksema konaruse, vana suure autoga, mis on robustsem, sõidab sujuvamalt ja annab edasi vaid tee suuremad ebahütlused. Tema näide jääb lüheldaseks. Näiteks oleks ta võinud mainida ka auto amortisatsiooni rolli tee konaruste tajumises autos istuja poolt ning konaruste ja nende iseloomu endi tajumise mõju auto juhtimisele, nt seda, et konarlikumal teel vähendab juht kiirust, et autot säästa, ning kui konarused tulenevad kruusasest teepinnast, siis ka selleks, et vältida auto libisema hakkamist veereval kruusal.

Laeva tee on vesi, tavaliselt laevatee (faarvaater). Vee pinda, selle konarlikkust, on kindlasti võimalik laevaga hästi tunnetada: veete pinna konarlikkus tähendab lihtsalt lainetust. Auto suuruse mõjule on laevade puhul olemas ilmne vaste: mida suurem laev, seda suurem peab olema lainetus, et laeval olija seda tunneks. Samuti on erisuguseid „konarlikkusi“: näiteks ookeanilained, Läänemere lained või teiste veesõidukite tekitatud lained (mis väiksemal veekogul, eriti jõel, on peamised konarused) on kõik erinevad. Laineid tunnevad kõik laeval olijad; need võivad inimest pelutada laevale minemast, aga võivad teda sinna ka meelitada kui laevasõidu kõitvaim aspekt.

Laevajuhi jaoks aga on lainete puhul oluline see, kas laeva tohib mingis lainetuses juhtida või kuidas seda tegema peaks. Kas-küsimusele saab vastuse laeva dokumentidest, kus on kirjas suurim laevale lubatud lainekõrgus. See dokument aga on juba tõlgendustehnika, mille vaste äratundmiseks maailmas on vaja silmamõõtu, selle harjutamist ja teadmisi lainekõrguse mõistest. Konkreetse veekogu kindla aja seisundi kohta saab infot ka ilmateenistusest või sadamateenistusest. Kuid ka lubatud, aga võrdlemisi suure lainekõrgusega sõites tuleb osata õigesti sõita. On tarvis nii teadmisi lainete mõjust laevale ja reisijatele, näiteks et liiga tugev vastulaine võib laeva lõhkuda, külglaine aga tekitab liigset, potentsiaalselt ohtlikku, aga reisijatele igal juhul ebameeldivat külgekõikumist ja kreeni. Laevajuht peab oskama ära tunda, millal need lainete mõjud on liiga tugevad, ning toimima vastavalt: valima laeva kursi nurga lai-

nete liikumise suhtes õigesti ning vältima (suuremaid) laineid ehk sõitma lainete vahelt. Kuidas aga hoomata ja ennustada liikuvate lainete ehk nendevahelise vahe liikumist ehk tulevast asukohta nii, et selleks hetkeks, kui laev laineni jõuab, saaks ta just selle vahe kohale? Sellest ennustusest sõltub tema operatsioonilise tasandi tegevus ehk rooli liigutamine. Vastavat nõu andev kogenud laevajuht ei pruugi osata seda selgitada, sest temal tuleb see iseenesest ja laev on temale täielikult kehastatud ning vee tõlgendamine, veel liikumine on tema loomulik olek.

Analoogselt tuleb õppida käituma teise aluse tekitatud lainega, mis väiksematel jõgedel on tavalisem vee konaruse tüüp. Kas mingi laevaga tuleks ahtrilainesse risti keerata või mitte, kui kõrgesse ahtrilainesse ja, sõltuvalt jõe laiuselt, mispidi, kui tegemist on möödasõitva (mitte lahkneva⁸) laeva tekitatud lainetega?

Tee tajumises on aga teisi aspekte, mida Ihde välja ei too: tee on läbi maastiku kulgev riba, mida mööda juht peab sõidukit juhtima, ehk see märgib ära sõiduki liikumise trajektoori. Võimalik, et Ihde loeks seda aspekti ümbruse tajumise osaks, aga siis on tegu sellise osaga, mis on juba otseselt seotud sõiduki (ja laeva) kui kujundavtehnikaga ehk tööriistaga, kus on oluline inimese aktiivne agentsus tööriista ja selle objektiks oleva maailma vahelise suhte kujundamisel ning kus toimimiseks tuleb järgida reegleid ja on vaja maailma selgelt ja adekvaatselt tajuda.

Hea ilmaga on tee kui maastikus kulgev riba selgelt näha. Ka laevateed võivad olla sellised läbi maastiku kulgevad ribad – nagu jõed, kanalid, soodid, kraavid, kuid võivad ka olla mingi osa ühtlasena näivast veteväljast. Ent isegi selgelt ribakujulise laevatee ääred ja keskel pole enamasti selgelt eristatavad nagu autoteel, sest sageli pole need märgistatud; need ei ole jõe kaldad ega pruugi olla jõe keskel. Kui ollakse teoreetiliselt õppinud jõe veete elementide proportsionaalset asetust, siis on olemas mentaalne skeem (nt „jõe keskeljest paremale jääv laius jagada kolmeks, sellest parempoolseim kolmandik arvata laevateest välja“), mida saab projitseerida enda ees olevale jõealale. Funktsiooni poolest oleks selline skeem justkui tõlgendustehnika, sest sarnaneb plaani või kaardiga, mille abiga tõlgendatakse maailma; selle abiga justkui mõõdetakse maailma, seatakse talle mõttelised piirid. Kuid laevajuhi pilk ja tähelepanu pole sellel skeemil, vaid ikka maailmal, milles ta laeva juhib. Ses mõttes sarnaneb selline skeem tajutehnikaga, kuid on mittemateriaalne: laevajuht õpib selle kaudu nägema relevantset osa maailmast, see aitab tal õigesti tajuda enda jaoks olulist aspekti sellest. See nõuab visuaalset harjutamist ja pidevat pilguhoidu mitte ainult laeva ette ehk sõidusuunda, vaid ka külgedele, et tunnetada laeva asetust teel (mis on juba seotud gabariiditajuga), ja seda isegi kogenud laevajuhi poolt. Abiks võib olla interaktiivne navigatsioonikaart, kus laevatee on märgitud, kuid siis pole enam tege-

8 *Lahknema* tähendab 'vastutuleva laevaga mööduma'.

mist tee tajumisega laeva kaudu, vaid tõlgendustehnika kaudu, millest kirjutan järgmises osas.

Kui laevatee asub avaral veel, on kõrvalekaldumise ruumi tavaliselt rohkem, kuid see võib tähendada laevatee tajumise keerulisust, sest abiks tuleb võtta muud vahendid, nagu juba mainitud (elektroniline) navigatsioonikaart, visuaalsed märgid maastikus ja taevas (tähed), navigatsioonimärgid (ka kõrgveemärgid jõel), radar. Tänapäeval on tavaline interaktiivne kaart, kuhu on salvestatud laeva varasemad teekonnad ning mis aitab kindlaks teha laeva asukohta ja kurssi eeldusel, et selleks tarvilikud satelliitsüsteemid töötavad. Siinkohal on oluline, et tee tajumiseks vajalikud abivahendid on enamjaolt tõlgendustehnikad; siiski ei saa piirduda ainult nende jälgimisega, vaid pilk on ikka peamiselt maailmal, milles päriselt liigutakse. Tõlgendustehnikaid läheb üldiselt rohkem vaja siis, kui otsene pilk maailmale ei aita asukohta ja liikumist määrata, nt halva nähtavuse korral ehk kui taju ja tajutehnika (binoklite, akende) funktsionaalsus kahaneb (kuid lisatakse ka abistavaid tajutehnikaid nagu helisignaalid).

Nii kitsal kui ka avaral veel aitavad laevatee asukohta tuvastada ka navigatsioonimärgid: nii otseselt laevateed tähistavad kui ka need, mis ohtlikke kohti näitavad ehk mis siis pigem osutavad, kus sõita ei tohiks, aga ka piiritoodrid⁹ või nende puudumisel interaktiivne navigatsioonikaart. Kitsal veel asuvad laevatee ääre toodrid pigem ohtlikumates kohtades, kus madal või kivine põhi on näiteks keset jõge – seal, kus tavaline jõeala veeteeks jagamise skeem ei rakendu. Nende operatsiooniline tähendus ehk see, kummalt poolt neist tuleb mööduda, sõltub sellest, kas liigutakse alla- või ülesvoolu. Avaral veel on nad mingil määral analoogsed jõekallastega, kuid kui kaldad on suures osas pidevad, siis toodrid on diskreetsed. Ohtlikke kohti tähistavate kardinaaltoodrite operatsiooniline tõlgendus sõltub jällegi sellest, millisel kursil liigutakse.

Pangem tähele, et navigatsioonimärkide ja -tulede puhul on justkui tegemist tõlgendustehnikaga – nad on alati märgid, mis viitavad endast väljapoole, maailma mingile osale, ja nende tähendust tuleb õppida – kuid laevajuhi tähelepanu on tavaliselt maailmal, mille osa on ka need märgid ise, ehk laevateel ja sellel toimival, mida nende märkide abiga tõlgendatakse ja milles ta peab navigeerima. Tõlgendustehnika on nad laevatee, mitte laeva osad, mis näitab, et ka laevatee tajumine võib olla kaudsem kui autotee tajumine: laev ise on siin kehastustehnika, mille kaudu tajutakse tõlgendustehnikat (ja ühtlasi toimitakse sellele vastavalt), mis viitab maailmale endast väljaspool, nagu näiteks laevateele; ehk laevateed tajutakse sellele viitavate tehiste kaudu. Ka radar ja navigatsioonikaart on tõlgendustehnikad laevatee tajumiseks, aga

⁹ Tooder on veel olev navigatsioonimärk nagu poi, erinevus on kujus ja suurus; Eesti sisevetel poisid pole, on ainult toodrid.

need ei vabasta laevajuhti laevatee otsevaatlusest, vastupidi – silm- ja kuuldevaatlus peavad alati jääma ja on eluliselt tarvilikud.

Laevateel on aga veel üks fundamentaalselt oluline mõõde, mida autoteel üldse pole: sügavus. Laev ei istu tavaliselt mitte vee peal, vaid vee sees, ning seal mõjuvad talle eri viisidel mitmesugused tegurid, mille mõju sõltub nii laeva süvisest kui ka süvise ja purjepinna suhtest: vee liikumine (vooluvesi, nagu jões või hoovuses), vee hulk nii kiilu all kui ka üldiselt veetes, veete põhja iseloomust tulenevad vee liikumise ja sügavuse muutused – mille kõigi mõju sõltub laeva süvisest ja põhja kujust; taimestik, hõljum, kalavõrgud ja muu vees või vee pinnal ulpiv materjal; ning kõige elementaarsemana vesi ise kui vedel sõidukeskkond, mis on ise liikumises ja pakub sõidukile hoopis teistsugust pidet kui tahke pind, ennekõike vähesema ja sõiduki kerele teisiti jaotatud hõõrdumisega. Kas neid on võimalik laeva kaudu tajuda? Kõige elementaarsem on kõige esimene ja selgeim, mida tajuma hakatakse: laeva inertsivees liikudes on tunda näiteks laeva ümbruse abil, nähes, et käiku või rooli asendit muutes muutub laeva kiirus või nurkkiirus (mida tunnetatakse visuaalselt peilingu järgi) hilinemisega. Nagu maasõiduki, nii on ka veesõiduki inerts seda suurem, mida suurem ja raskem on sõiduk ise. Kuid veesõidukil on olulised erisused, mida maasõidukil pole ja mille äraõppimine nõuab harjutamist ka siis, kui teoorias seda juba teatakse: pööramisel tekib triiv, eriti suurelt vooluveekogus, ja see mõjutab nii laeva asukohta kui ka asendit, mida ei pruugi tajuda ilma seda spetsiaalselt jälgimata (sellest lähemalt järgmises alaosas). Samuti mõjutab inertsivee süvis ning selle hetke liikumist, nagu ikka, mõjutavad konkreetset keskkonnatingimused (veevool, sügavus, tuul), mis jällegi ähmastab selle mõistmist, mis laeva konkreetset liikumises toimus laevajuhi mingi liigutuse, mis keskkonnamõjude tõttu. Suurtel laevadel on manööverduse tunnetamiseks spetsiaalsed joonised pidurdustekondadest ja pöörderaadiustest eri kiirustel ja sügavustes, mis on laeva enda tunnetamiseks teoreetilisem tõlgendus- tehnika kui aknast välja vaatamine, orientiiri peilimine.¹⁰

Vaatame laevatee põhja sügavuse tajumise võimalikkust. Selleks võib vaja minna eelteadmisi. Näiteks võib juhtuda, et sõites laevaga teatud mootoripöoretel, langeb järsku laeva kiirus. Laevajuht võiks ju arvata, et äkitselt sattus laev vastutuulde või on jõuseadmetes mingi häire, näiteks miski keris ümber sõuvõlli ja takistab selle normaalset pöörlemist, või rike (selle osas kontrollib ta näidikuid). Kuid see võib olla tingitud ka vee vähesest sügavusest. Ainult teades, kus laev sõidab ja millised olud seal on ning et liiga madal vesi põhjustab laeva liikumise aeglustumist, võib laevajuht teada, miks laeva liikumine aeglustus. See teadmine on oluline ka laeva ohutuse

¹⁰ Laevas ilmneb akna tunnetustehnikana käsitlemise asjakohasus: akende ja nende vahede asetus võib isegi varjutada olulisi veete tühiseid ja orientiire.

seisukohast, sest annab märku vajadusest mootoripöördeid vähendada, vältimaks laeva veekogu põhja kinnitõmbamist (Varend 1990, 71–80); vastutuul annaks teatud juhtudel märku vajadusest pöördeid suurendada (näiteks et reisijad bussi peale jõuaksid). See teadmine aga saab tulla ennekõike muude abivahendite toel nagu navigatsioonikaart, lood või laevatee detailne kirjeldus (näiteks lootsiraamatus), mis on jällegi kõik tõlgendustehnikad, ning hetkeandmed veetaseme kohta, mis võib konkreetset paika tundva laevajuhi jaoks olla otse vaadeldav (nt veeliin kallastel). Loomulikult tuleb teada ka laeva süvist, et mõista, kui palju tal mingis kohas on kiilu all vett. Laevajuht ei pruugi aga laeva kaudu kindlalt ära tunnetada, et vett on kiilu all liiga vähe ja peaks pöördeid vähendama; teinekord võib olla tarvis ka vahetut asitõendit – ehk on vaja vaadata, kas ahtris keerab sõukruvi tekitatud veeliikumine põhjamaterjali üles.

Vee vool vooluveekogus on kolmas oluline element, mis laevatee sügavusdimensioonis laeva liikumist mõjutab ja seda mitmel viisil, mis võivad olla laeva enda kaudu kergemini või raskemini tajutavad. Roolimist õppides on üks üldine esimene asjaolu, mida õpitakse teoreetiliselt, voolu mõju erinevus alla- ja ülesvoolu sõites: ülesvoolu mõjub vool roolilabile tugevamalt ja rooli tuleb vähem keerata, et laev reageeriks. Kuid selle tegelikuks tajuma hakkamiseks võib tarvis minna palju roolipraktikat konkreetse laevaga konkreetset vooluveekogu lõigul nii alla- kui ülesvoolu, sest kui vool võib olla jõe eri kohtades niisamagi erineva iseloomuga ning lisaks mõjutavad laeva liikumist ka tuul ning laeva gabariidid ja jõuseadmed (süvis, purjepind, ühe sõukruvi korral selle käeliskus – laev kipub kalduma ühele poole; roolihüdraulika võib olla ebatihed, siis ei pruugi vähe kogunud roolisolija aru saada, miks laev reageeris mingi roolipööramise peale nii või naa. See aga tähendab, et laev pole talle piisavalt läbipaistev tehnika selle keskkonnaelemendi tajumiseks. Selgemalt äratuntavalt tajutakse ehk voolu turbulentsust, vähemalt kui laeva kursi hoidmine on juba „käpas“ ning konkreetsest veeteest on ka juba mingit aimu saadud ja kui turbulentseid kohti pole vees nii palju, et need oma erilisuses enam esile ei tõuseks (ehk et mitte kogu veeteel ei mõju laevale nii segadusseajavalt).

Päriselt saaks ehk laeva kaudu veekogu voolu tunnetada, kui oleks võimalus sõita sama laevaga eri veekogudel ning niimoodi tundma õppida laeva ennast erisugustes tingimustes. Teoreetiline taustateadmine selleks oleks järgmist laadi. Emajõgi on võrreldes näiteks Narva, Pärnu ja Sauga jõgedega suhteliselt kitsas ja kääneline, millest tulenevalt on tema voolu kiirus läbi voolusängi läbilõigete ebahütlane (jõejoom ehk kiireima vooluga jõesoon on kitsas ja looklev) ning aja jooksul tekivad setted teatud kohtadesse ning muudavad jõejoome asukohta. Lisaks setetele on Emajõe veeteel mitmel pool põhjas kive (Napits 2010, ptk 2 ja 3.3). Neist asjaoludest tulenevalt on mitmes kohas põhja ebahütlusi, mis ulatuvad veepinnale väga ligidale nii, et nende

tekitatud voolu ebaühtlus mõjutab laeva liikumist. Käänulisus oli navigatsiooniliseks probleemiks juba sajandeid tagasi, mistõttu Emajõe mitmel korral õgvendati ja kanaliseeriti (Napits 2010, ptk 2; Stuckenberg 1844, 321–322; Mieler 1926). Seevastu Narva jõgi Narva ja Narva-Jõesuu vahel on sügav ja lai, jõejoom jaotub jõe läbilõikes ühtlasemalt ja laiemalt ning põhja ebaühtlused asuvad laeva süvisest nii palju sügavamal, et ei mõjuta seda. Sauga jõe alamjooksu (Lauringson 2021, ptk 15) ja Pärnu jõe veetee põhi on suhteliselt ühtlane ja lauge, samuti on Pärnu jõgi väga lai nagu Narva jõgigi ning laevatee valimine seal on suures osas üsna leebelt reguleeritud. Kui nüüd seda teooriat kasutada tõlgendustehnikana, mida rakendada ühel kindlal laeval teda ülal kirjeldatud tingimustes tundma õppides, siis selle laeva kaudu saaks neid erisuguseid sõidutingimusi ehk juba selgelt tunnetada.

Veetee sügavusdimensiooniga on seotud teisi aspekte, mida laevajuht võib laeva kaudu tajuda, kuid neid kõiki ei saa siin lähemalt käsitleda. Kokkuvõtvalt tuleb aga nentida, et sügavuse tajumisega on samuti nagu mitmete teiste asjaoludega: et laevajuht teaks, et ta tajub just seda, on tarvis juba mingil määral tunda ja tunnetada nii laeva tema eri aspektides, laevateed ja sellel ning selles esineda võivaid ohte kui ka tuult; abiks võib olla tarvis ka tõlgendustehnikaid, mis vahendavad keskkonna elemente, näiteks sügavust ja tuult.

2.3. Gabariiditaju

Maailma kogemine sõiduki kui juhi keha laienduse kaudu oli Ihdel seotud paralleelparkimise näitega: juht pigem tunnetab kui näeb oma sõidukit selles protsessis, ehk juhi propriotsepsioon laieneb sõidukile, sõiduk justkui oleks tema keha (Ihde 1990, 74). Arvatavasti nõustuks ta, et suuremat sõidukit on keerulisem tajuda; näiteks suuri veokeid tihedalt laevale parkides tuleb nende juhte selle juures pidevalt käemärkidega ja viledega juhendada. Samuti tuleks sõiduki gabariitide tajumise juures rõhutada selle dünaamilisust ning juhi rolli selles: juhi juhtimisvõtted, tema liigutused rooli, pedaalide ja käigukangiga moodustavad osa gabariiditajust, sest just nende tulemusel see juhi keha teatud mõõtude ja kujuga ning manööverdusomadustega (jõuseadmetega) laiendus kui tema propriotsepsiooni objekt, kes on (Ihde sõnul) ühtlasi ümbruse tunnetamise subjekt, üldse liigubki.

Siinkohal on kindlasti olemas analoogia laeva ja auto vahel: suuremat sõidukit on raskem tajuda ning juhi tegevus sõiduki liikuma panemisel on taju osa. Nagu pika auto, nii ka pika laeva korral tuleb palju enam pöörata tähelepanu kogu laeva pikkusele, eriti läbides veetee käändusid, et mitte kalduda liialt vastassuunavööndisse ega ka liialt kaldaheintesse. Tasakaalu hoidmine nende kahe äärmuse vahel võib olla keeruline, eriti kui laeva ahter võib pöörde tegemisel mitu meetrit triivida. Kuid ka pika ja seetõttu kohmakana tunduva laevaga peab järgima laevatee lookeid ning selleks on

vaja osata osavalt juhtida, keerata rooli õigel hetkel õige kiirusega õige nurga alla. Siin ei päästa tähelepanelikkusest isegi juhi pikaajaline kogemus ja laeva hea tundmine: pilgu hoidmine ahtril on ikkagi vajalik, samuti kiire tegutsemine, kui laeva asend peaks ümbrust arvestades ohtlikuks muutuma. Kas Ihde mõistes tähendaks see, et selline laev pole piisavalt läbipaistev tajutehnika? Või pigem, et silmside ja teadlikkus selle hoidmise vajalikkusest kuulub tajusuhte juurde? Või hoopis, et tundmise roll säilib siin ikkagi selles osas, kus laeva gabariidid jäävad kaptenisillalt vaadates varjule, ning liikumisvektorite hoomamises?

Nagu eelmistegi tajude puhul, on ka siin erisusi võrreldes maismaasõidukiga: juba nimetatud süvis ja purjepind mõjutavad oluliselt laeva manööverdusomadusi ja asendit veetee suhtes (sügavusdimensioonis ning mõjutatavust tuule poolt) ning tema juhtimise reegleid.

3. Laev kui tõlgendustehnika

Ihde ei käsitle laeva ennast ega ka muid transpordivahendeid tõlgendustehnikana, küll aga on tal otseselt näide laeva jõuseadme osast tõlgendustehnikana – eelpool kirjeldatud käigukangi-näide (Ihde 1990, 87) – ning mujal toob ta merendusega seotud näiteid, mida võiks siinses kontekstis abiks võtta. Nende ja teiste navigatsioonitehnika kui tõlgendustehnika relevantsust laeva kui kehastustehnika mõtestamisel olen eelnevas analüüsis juba mitmeti näidanud. Ihde näitest lähtudes saaks tõlgendustehnikana tõlgendada laeva osi; laev ise kui tõlgendustehnika tema käsitlusest tuletatav pole.

Nagu eelnevalt välja pakutud, võiks käigukangist mõelda ka kui kujundavast kehastustehnikast, kus selle selline roll käib käsikäes tõlgendusrolliga. Samuti kehtib siin teda kui tööriista käsitsema õppimise vajadus, et laevajuht suudaks laeva manööverdada ilma, et ta peaks spetsiaalselt sellele ja teistele analoogsetele tööriistadele (juhtimisseadmetele) mõtlema: nende õige liigutamine teatud efekti saavutamiseks peab tulema iseenesest, olema lihasmälu, et juht saaks keskenduda laeva liikumisvektoritele ja nende juhtimisele. Sellisel juhul on need läbipaistvad ning hästi kehasutatud. Ihde näites on veesõiduki käigukast katki, ehk käigukangi kehastatus nurjub. Sellises olukorras näitab see end tõesti millegi muu kui kehastustehnikana: tõuseb esile selle teistsugune olemus, mille laevajuht ehk oma vilumuses võis juba olla unustanud, kuid mille põhjal ta seda käsitsema õppis. Ent kas see tõlgendussuhe on käigukangi ja laeva vaheline või käigukangi ja käigukasti (reduktori) vaheline? Muidugi peab käigukastis toimuv ettenähtud viisil mõjutama laeva liikumist ning see ühendus käigukasti ja laevakere vahel tõlgendub või laieneb tõlgendussuhteks käigukangi ja laeva vahel. Neid suhteid – kuidas toimivad reductor ja sõukruvi omavahel ning laeva ja maailma suhtes – on kvalifitseeritud laevajuht õppinud talle vajalikul määral. Seega

maailm, mida tõlgendatakse laeva käigukangi kui tõlgendustehnika kaudu, on käigukast ja laev ning laeva liikumine. Pangem lisaks tähele, et suhet käigukangi ja reduktori vahel aitab omakorda tõlgendada veel tahhomeeter, ehk tegemist on mitmekordse tõlgendusega, mis eelnevat sügavusdimensiooni analüüsi arvestades on laeva juhtimisel oluline. Kui tahhomeeter ei paikne silmaulatuses, siis võib olla tarvis kuulata masina müra, mispuhul käigukangi tekitatud tõlgendussuhe on otsesem, aga raske mini kehastuv, sest nõuab head kuulmist ja kuulmismälu.

Analoogselt käigukangile võib ühtaegu kehastus- ja tõlgendustehnikana tõlgendada teisigi laeva juhtimisagregaate nagu rool ja põtkurid. Mõlema puhul on tunnetatavaks suuruseks laeva nurkkiirus; rooli kehastama õppimisel võib tõlgendustehnikana abiks olla aksiomeeter (rooli nurga näitaja), ning rooli ja laeva liikumise suhte tundmaõppimisel lisaks kompass, interaktiivne navigatsioonikaart ja nurkkiiruse näitaja, kui need on laeval olemas.

Navigatsioonikaart, mille kasutamist kirjeldab Ihde pikemalt ruumitaju-tehnikate alapeatükis (samam, 64–68), pole tõlgendatav nii otseselt, nagu ta väidab. Laeval olija ei näe maastikku linnulennuvaatepunktist, vaid (kui üldse näeb, s.t kui kaugus selleni pole suur ja nähtavus on hea) hoopis teisest vaatepunktist, kus maastik näeb välja täiesti teistsugune ega ole isomorfne kaardiga: näha on laiemad või kitsamad kriipsud silmapiiril, enam-vähem samal joonel üksteisega, eristudes vaid kriipsu laiuse, värvi ja teravuse poolest; lisaks muud objektid, mida kantakse kaardile seetõttu, et nad on orientiirideks rajatud (navigatsioonimärgid: sihid, tuletornid) või sobivad (tornid, sidemastid). Seepärast lisasid ka „maadeavastajad“ oma „avastatud“ maade kaartidele joonistatud profiilid rannikutest merelt vaadatuna, et järgmine meresõitja need ära tunneks. Siin tuleb mängu perspektiivi mõiste ja seadused, mille Ihde ise toob oluliseks näiteks millestki mitte-iseenesestmõistetavast, sest kunstiski hakati seda nähtust teadvustama alles renessansiajal (Ihde 1995, 19). Objektide kauguse äratundmine maastikus nõuab harjutamist ning tehniliselt sarnaneb see eelpool kirjeldatud laeva-tee elementide äratundmisega skeemi alusel: meil on standardühikud, milles me oleme õppinud maailma mõõtma ning mille ligikaudsest pikkusest on meil mingi aimdus; võib-olla oleme õppinud standardobjektide suuruste või nähtavuse järgi ära tunda nende kaugusi (nagu näiteks sõdurid õpivad, et kui inimene asub 500 meetri kaugusel, siis ta „keha piirjooned on hajusad, pea pole enam eristatav“; KVÜÖA Lahingukool 2015, 32).

Ihde on mõõteseadmed selles tehniliste suhete skeemis klassifitseerinud tõlgendustehnika alla, kuid kui me kasutame igapäevakontekstis pikkuse mõõtmise vahendit, nt joonlauda või maamõõdusirkli, pole meie taju ja tähelepanu keskpunktis mitte mõõtevahend, vaid mõõdetav objekt ise. Mõõtevahend üksnes annab meile skaala ja mõõtetulemuse. Mõõdutunde evolutsiooni Ihde mõistestikus mõtestades võib siin

ehk eristada eelpool toodud etappe: kõigepealt on mõõtevahend teine, mida õpitakse tundma selle endana kui standardskaala ja -ühiku kehasajat; seejärel õpitakse seda tõlgendama maailmas olevate tuttavate või standardasjade abiga (tõlgendustehnika); ning lõpuks õpitakse selle tehnika enda abiga tõlgendama maailma. Viimases etapis on see lineaarse mõõdu tehnika kontseptuaalne ehk mõisteline ja mõtteline tehnika, ehk mitte enam alati tingimata materiaalne tehnika, kuid siiski inimese taju kujundaja või raamistaja (tajutehnika). Muidugi ei pruugi need etapid toimida sellisel selgel, eristataval ja fokuseeritud kujul, kuid mingi mõõdutaju inimesel tasapisi kujuneb. Laeva juhtimisel ja selles abiks olemisel on see aga väga oluline. Pikkusmõõdu äratundmine asjale peale vaadates, nagu see on võimalik kuni mõne meetri pikkuse asja puhul (sõltuvalt kaugusest; näiteks mu laual asuvate asjade omavahelised vahemaad), ja selle äratundmine kaugusesse (ruumilisse sügavusse) kulgeva asja puhul (minu ja järve teise kalda vaheline vahemaa) on aga üsna erinevad oskused. Viimase jaoks oleks tarvis perspektiiviseadusi, mis on pigem kunstivaldkonna teema. Navigeerimises õpitakse küll trigonomeetria seadustele tuginedes nurgamõõdu järgi (nt nurkmõõduga binokli abil) hindama objektide kaugusi eeldusel, et nende kõrgus on teada, nagu on navigatsioonikaartidel antud tuletornide kõrgused (sama meetodit õpetab ka sõduri käsiraamat; samas, 33). Sügavustajule võib navigeerimisel appi võtta radari, kui see on laeval kasutusel, või (navigatsiooni)kaardi, kui navigeerija asukoht on teada. (Sõduritel on jällegi analoog: tulekaart, mille puhul nad peavad rakendama silmamõõtu; samas, 44–45.) Lisaks laevateele on vaja ära tunda ka teiste veesõidukite kaugused, kus trigonomeetria ei pruugi aidata, sest teise laeva kõrgus ei pruugi teada olla, kuid kus samuti saab abiks olla radar. Raskem on aga hinnata objektide kaugusi öösel, kui neist on näha vaid tuled. Isegi teades, kui kaugele peavad mingi suurusega laeva tuled näha olema – see on seadusega sätestatud – võivad need tuled paista ka palju eredamalt, mis raskendab nende kauguse ja võib-olla isegi tüübi hindamist (kas tegu on pardatulega või mingi erimärgiga).

Lisaks neile on juba eelnevalt mainitud teisi tõlgendustehnikaid, mis aitavad laeva käsitseda ehk kehasada: radar, kompassid, nurkkiiruse näitaja, logi, lood, ilmaandmed. Neid kõiki tuleb õppida kasutama, sh tõlgendama, ja laevajuhtimisel arvestama, ning neil kõigil on referents lisaks laevale ka laevast väljas (laeva asend maastiku, geograafilise ja magnetpooluse suhtes, lineaar- ja nurkliikumise kiirus). Kas nende suhe oma referentsiga on mõistatuslik, nagu Ihde väidab? Kas see tohib seda olla? Ihde enda näites oli tarvilik mõistatuse lahendamine, et seadet parandada. Muidugi on laeval seadmeid, mida laevajuht ise parandada ei saa, kui ka vaja oleks. Siiski võib olla tarvis teada, mil viisil ja mis põhjustel seade võib ebaõigesti töötada. Näiteks magnetkompassi puhul peab teadma, millistes tingimustes ta võib hakata valesti näitama ning vajab uut devieerimist, s.t kompassi vea vähendamist.

Kas laev võiks siiski ka ise olla tõlgendustehnika? Ta võib seda kindlasti olla eri viisidel, näiteks võib kõrvalt laeva vaadates tõlgendada teda teatud lasti vedavana või teatud toiminguid tegevana – ülalnimetatud tuled on just sellised tõlgendustehnikad laeval – või tema liikumise järgi tõlgendada mingeid tema juhi või laeva enda omadusi. Olulisemad on aga viisid, kuidas laevajuht ise oma laeva võiks tõlgendada. Mulle tundub, et nii mõnigi varem toodud näide potentsiaalsest kehasussuhtest võib olla hoopis – või kehasamisprotsessi mingis etapis – tõlgendussuhe. Näiteks kui laev sirge rooliga kaldub kursist kõrvale, võib seda tõlgendada kui tuule mõju laevale või kui ühe jõuajami riket (kahe sõukruviga laeva puhul); kiiruse languse puhul võib seda tõlgendada kui laevatee põhja iseloomu muutust, jne. Kui juht on laeva täielikult kehas- tanud, siis ta tunnetab neid asjaolusid laeva kaudu; kui juht pole laeva täielikult kehas- tanud, siis ta tõlgendab laeva ning tema vaatepunktist on laeva ja keskkonna vaheline suhe veel mõistatuslik. Ma pole päris kindel, kas see Ihde tehniliste suhete karakteris- tikutele tuginev diagnoos peab paika. Igal juhul tuleb nii tunnetada kui ka tõlgendada nii laeva ennast kui ka keskkonda.

4. Laev kui teine

Eelnevalt kerkis küsimus, mis suhe on laevajuhil laevaga, kui ta pole seda veel kehas- tama õppinud. Vihje saame ehk teisesussuhte peatükist (Ihde 1990, 104–105), kus Ihde kirjeldab põgusalt filmi kui tehnika muutumist üht sorti tehnikast teist sorti teh- nikaks: alguses, kui film on kõigile alles uus ja võõras, on see teine, miski, mis ärat- ab uudishimu ja mida alles tundma õpitakse; alles arenemisel ja arendamisel saab ta tehnikaks, mille kaudu esitada maailma tõi- ku ning väljendada midagi, mis film ise ei ole, ehk see saab muutuda tõlgendustehnikaks. Üldistatult: kui tehnoloogia, mida tuleb käsitseda, millega opereerida, on veel uus ja tundmatu, tuleb kõigepealt seda tundma õppida selle endana, tutvuda selle toimimisega. Ometi, nagu filmi puhul ei saanud kõrvale jääda selle tõlgendussuhe ehk maailmas esineva esitamise (näiteks pildi edastamise kvaliteet), ei saa ka sõiduki tundmaõppimisel selle suhet maailmaga välja lülitada selleks ajaks, kui seda tundma õpitakse. See on võimalik mingis ulatu- ses: näiteks mingi kangi või nupu liigutamise kehalise tunnetuse võib saada, sõites lihtsamates oludes. Kuid sõiduki (laeva) käitumine maailma suhtes tema tundmaõppi- mise käigus tehtud liigutuste tulemusena on oluline osa sellest tundmaõppimise protsessist. Mida keerulisem on laev, seda kauem võtab aega tema tundmaõppimine, tema kehas- tamise protsess, seda kauemaks jääb ta õppija jaoks teiseks, võõraks.

Laev võib ehk teine olla ka reisija jaoks, nt lõbureisija puhul, kelle jaoks suure kruisilaeva atraktsioonistik on vee peal olemisest olulisem ning ta pühendubki just sellele; siis võib laev ka tema jaoks saada teiseks, kes endast väljapoole ei viitagi.

Võib-olla on siin just laevavälise maailma puudumine see, mis määrab reisija jaoks tema kogemuse erilisuse.

5. Laev kui taust

Esmapilgul tundub, et laev ei saa laevajuhi jaoks olla pelk taust, millele ei pöörata mingit tähelepanu. Võib-olla võib ta seda olla reisija jaoks vaatepildi nautimisel, osana sellest tehnieeritud maailmast, mille taustal, nagu Ihde mainis, me elame niikuinii ja mis lihtsalt aitab maailma näha või toimida tingimustes, milles see muidu poleks võimalik. Kuid seisu või lihtsamate sõitude ajal võib laevajuht tegelda ka muude asjadega, kui tema töö teeb ära automaatrool. Sellisel hetkel võib vist laeva tõesti käsitleda taustana laevajuhi hetkel fookuses olevale tegevusele.

Kuid taustast võib mõelda ka kui millestki, mis on maailmast lahutamatu ehk positiivses mõistes alati millegi taustal. On laevajuhte, kes ei oska oma elu väljaspool laeva eriti ette kujutada. Laevasolu ja laevajuhtimine saadab neid kogu aeg. Teine näide positiivsest taustast on laevatee pinna konarused, mis kummitusena jäävad laevaga lainetava vee peal viibinu sisse ka veel pärast maa peale tagasi jõudmist, kui kõikumine on tema jaoks väliselt lakanud. Sellist jäänuktunnet esineb ka teistes liikuvates keskkondades viibimise järel. Sellises tundes olemisest on juba kadunud tehise, aga ka tehise kaudu tajutud maailm, mis oleks nagu teisesussuhte ja tausta negatiivsed elemendid kokku. Kui tausta võib defineerida lisaks intentsionaalsele distantsile ka ajalise distantsi kaudu, võib see kummitustaju olla taustsuhe. Aga võib-olla tuleb siin hoopis leiutada uus suhtetüüp: kummitussuhe.

Kokkuvõte

Sain artiklis välja tuua vaid mõned aspektid ja tõigad laevajuhtimise praktikast, kuid need peaksid olema piisavad, et näidata, et laev kui tehnika ei mahu eriti mugavalt Ihde tehniliste suhete skeemi. Mitmetes tõiades on eri suhtetüübid tihedalt põimunud ning ka nendevaheline eristus hägune (eriti tausta- ja kehasussuhte, seda ka Ihde enda näidetes). Olulise eristusena pidin sisse tooma Ihde kehasussuhte jaotuse tajusuhteks ja kujundussuhteks vastavalt sellele, mida kehasustehnikaga tehakse. Ihde vaid vihjas sellele erinevusele, kuid siin on see oluline, sest laeva (kui sõiduki) juhtimine on tööriista, kujundustehnika käsitlemine, mis samas nõuab ka tema kehasustamist tajutehnikana, kuna tegemist on interaktiivse toiminguga, kus tegevusi tuleb kohandada vastavalt nende edukusele (nagu tööriistade käsitlemisel ikka). Laeva kui tajutehnika juures peatusin pikemalt kolmel tajuaspektil, mida Ihde oli sõiduki puhul maininud; tematiseerin need nende olulisuse tõttu, nimetades nad ümbruse-, tee- ja gabariiditajuks. Neil kõigil on oluline roll laeva juhtimises ehk laeva kui tööriista käsitlemisel.

Laev kui tõlgendustehnika viitab ennekõike temal kasutuses olevale navigatsiooniparatuurile, mis on ise tõlgendustehnikad, mille kaudu tõlgendada laeva enda parameetreid või ümbritsevat maailma, aga ka laeva ja maailma suhet (laeva kiirus ja kurss, tuule mõju jm). Seega on need sageli mitmesed, aga ka mitmeastmelised tõlgendustehnikad, samal ajal kui Ihde enda toodud näide selles valdkonnas on nii tõlgendus- kui kehastustehnika. Samuti tuli teatud mõõndustega kahtluse alla seada Ihde väidetud mõistatuslikkus või selle lubatavus tõlgendustehnika ja maailma vahel, mis tuli välja ka tema enda näitest: laeva ja tema seadmete töökorras hoidmiseks tuleb neid suhteid tunda ja vajadusel seadistada. Navigatsioonikaart kui Ihde käsitluses üks otsesemalt tõlgendatavaid tõlgendustehnikaid aga osutub palju keerulisemaks, selle tõlgendamata õppimine nõuab mitme eri oskuse treenimist.

Laeva võiks näha algaja laevajuhiga teisesussuhtes olevana tema praktilise treeningu alguses või uuele laevale minnes: uut laeva tuleb tundma õppida, ta on sageli ise keeruline tehnika oma erisuguste omaduste ja seadmetega. Siiski ei saa ta kunagi olla üksnes teine, sest laeva kui sõiduki omadused tulevad kogemuslikult esile alles teda juhtides, ning siis on teravdatud tähelepanu all juba paratamatult ka ümbrus, mida tema kaudu nii tunnetatakse, kujundatakse kui ka tõlgendatakse.

Taustana võib laev esineda samuti eri viisidel isegi laevajuhi jaoks, kui laeva juhtimine ei nõua tähelepanu, ning inimesse jääva laevaliikumise tundena.

Laevtaju, jätk

Oma esimese merepraktika tegin viies kahenädalases vahetuses suurel, poolesaja meetri pikkusel laeval. Iga kord oli sealt kurb lahkuda – laev ja ta inimesed hakkasid omaks saama. Kui varsti pärast mu viimast vahetust juhtus selle laeva peamasinaga suuremat sekkumist nõudev tõrge ja ta pikemaks ajaks dokki jäi, oli tunne, nagu oleks kodu katki läinud ja hüljatud. Mitte ainult inimesed tema peal, vaid ka ta ise oli justkui teine isik, kellega suhestusin. Mida ma aga märkasin ka järgmisel suurel merelaeval: see imestustunne, mida tekitab laeva olemus ise – tema hiiglaslikkus ja see, kuidas see hiiglane püsib ja kõigub ja ikka püsib püsti suure vee peal, ilma toeta, ise raske ja kandes kõiki neid raskeid masinaid, on nagu omamoodi ime.

Autor tänab laevajuhte ja ohvitseri, kes on teda juhendanud kui laevajuht-, madrus- või motorist-praktikanti kronoloogilises järjestuses laevadel Sailor, Cykas, Hiiuingel, Alfa, Koidula, Signild, Pegasus, Maar'a, Kuha, Pärnu, Caroline ja Baltic Queen; Endla Lõhkivi abistava mõttevahetuse eest perspektiivireeglitest; Margus Kiisi laevatehnika-teemalise nõustamise eest ning Taavi Paed juhatus eest ajaloolises geograafias. Tänu ka kahele anonüümsele retsensendile ja toimetajatele, kelle tähelepanelikule lugemisele tuginevad märkused aitasid teksti paremaks kirjutada.

Allikad

Bunge, Mario. 2014. „Philosophical Inputs and Outputs of Technology.“ – *Philosophy of Technology. The Technological Condition. An Anthology*, toimetanud Robert C. Scharff ja Val Dusek, 191–200, Madden; Oxford; Chichester: Wiley Blackwell.

Heidegger, Martin. (1927) 1962. *Being and Time*. Tõlkinud John Macquarrie ja Edward Robinson. New York: Harper and Row.

Ihde, Don. 1990. *Technology and Lifeworld. From Garden to Earth*. Bloomington, Indianapolis: Indiana University Press.

———. 1995. *Postphenomenology. Essays in the Postmodern Context*. Evanston: Northwestern University Press.

KVÜÖA Lahingukool. 2015. *Sõduri käsiraamat*. Võru.

Lauringson, Gustav. 2021. *Pärnu jõe paremkalda lisajõed: hüdromorfoloogilised kirjeldused, kalastiku liigiline koosseis ja liikide levik*. MTÜ Trulling.
<https://www.digar.ee/viewer/et/nlib-digar:676270/428644/page/1>.

Mieler, August. 1926. „Ein Beitrag zur Frage des Vorrückens des Peipus an der Embachmündung und auf der Peipusinsel Pirisaar in dem Zeitraum von 1682 bis 1900.“ – *Acta et Commentationes Universitatis Tartuensis (Dorpatensis)*. A. *Mathematica, Physica, Medica* IX, artikkel 2. Tartu.

Napits, Rainer. 2010. „Emajõe navigatsioonitingimused.“ Bakalaureusetöö. Juhendanud Arvo Järvet. Tartu Ülikool, Loodus- ja tehnoloogiateaduskond, Ökoloogia ja maateaduste instituut. Käsikiri Tartu Ülikooli geograafia osakonnas.

Stuckenberg, Johann Christian. 1844. *Hydrographie des Russischen Reiches, oder, geographisch-statistisch-technische Beschreibung seiner floss- und schiffbaren Flüsse und Seen, seiner Küsten, inneren Meere, Häfen und Anfuhrten*. Kd 1, *Das Baltische Bassin von der Oder bis Torneå*. St. Petersburg: Buchdruckerei der Kaiserlichen Akademie der Wissenschaften.

Varend, Rein, koost. 1990. *Laevade manööverdus*. Tallinn: Eesti Vetelpäästeühingu keskkomitee.

Ave Mets – PhD, on Tartu Ülikooli teadusfilosoofia teadur; õppis 2023–2026 Eesti Mere-
koolis sisevetelaevajuhi erialal. Akadeemilised huvid on teaduse (ennekõike keemia ja
füüsika) ja tehnika filosoofia ja ajalugu, mõõtmisteooria ning teaduslik maa-
ilmapilt ja põlisrahvaste teadmus.

E-post: [ave.mets\[at\]ut.ee](mailto:ave.mets[at]ut.ee)

Ship as Technics: Cognising the World via Operating a Ship

Ave Mets

Keywords: Don Ihde's philosophy of technology, postphenomenology, phenomenology of navigation, pragmatics of navigation

A vessel and operating it are complex, multifarious technics subject to multiple factors from the rather complex environment that they inhabit. Learning to cognise and master those technics is a long process. The ship operator, as a beginner, has to learn to perceive and comprehend the world affecting the vessel and to operate the vessel correctly as a response to influences from the world. At first, the aspiring navigator may not discern the various affects of the environment to the ship from one another and from those of their own actions with the control mechanisms. The relation that arises between the operator, the ship's control mechanisms, the ship, and the environment, remains enigmatic. I analyse those relations in terms of Don Ihde's phenomenology of technics: types of relations that he has discerned between human, technics and the world. I indicate some shortcomings in Ihde's schema and the real imbroglia of the relationships in actual situations.

The American philosopher of technology Don Ihde has conceived four types of relations that technology creates between humans and the world: embodiment, hermeneutics, alterity, and background. In embodiment relations, the human embodies, as it were, the technics that mediates the world to them, and the technology amends or enhances human capabilities. Examples are glasses that help vision and the hammer that helps hammering nails, whereby the technics themselves withdraw – they, ideally, are not perceived, while their user's attention is on the world they mediate. In hermeneutic relations, technology is the focus of attention and perception, but it refers to the world outside it, conveying it in a specified manner. Such are thermometers, charts and texts: we gain information about the world with their aid. In alterity, technology is again in focus, but without referring to anything outside it – it is the destination of human interaction. Such are, for instance, computer games and idols. In background relations, technology is a mere background to human doings, like junk or light.

Ihde has an example of a vehicle as embodiment technics (creating embodiment relation) through which the driver perceives the world. Could such an approach also hold good in case of a watercraft? He mentions three kinds of perception that a vehicle enables or creates that I call environment perception, path perception and dimensional perception. What diverges most from land vehicles in case of vessels may be path perception: for watercrafts, the path or way (fairway) is not always clearly defined but has to be practised visually; the surface of the path – waves – must be taken into account for the particular ship (and sometimes this will prohibit sailing); in addition, ships' path has depth, as they themselves have draught and underwater shape, and this relation between the ship and water considerably affects its operation. Also environment and its perception are more important and complicated than on land, since the wind greatly affects the ship's movement.

Another distinction that must be made in Ihde's category of embodiment relation that he does not expand on is that between manipulative embodiment and perceptual embodiment. The former concerns tools that are explicitly meant for bringing about changes in what is external to the tool's user. A ship, just like a land vehicle, is such a tool: it is meant for carrying people and things across

water. As such, it is subjected to rules and laws that regulate the above aspects (environment, path, dimensions) and their operation.

Ihde's example of a control mechanism links a vessel to hermeneutic technics: moving a gear stick forward or backward should make the boat move forward or backward correspondingly. Also many other examples related to navigation that he gives elsewhere can be thus interpreted, as can other control mechanisms on a vessel, such as the helm (rudder). A ship's bridge itself is full of technologies that provide its operator with information both about the ship as well as its environment: the state of the engines, rudder angle, gear, course, rate of turn, speed, location (navigational chart), depth, wind. Those help the first type of relation that was observed between the navigator and the world: perceiving the world by means of the ship as embodiment technics. Also hermeneutic technics outside the ship, especially navigational aids, serve this type of relation, specifically the path perception.

A beginner has an alterity relation to the ship as they get to know it, but not without reference to the outside world as the environment in which the ship moves and that provides reference to this movement. The ship as a background is a wreck, a dwelling place, or residual ghost undulation perception.

Ave Mets – PhD, is a research fellow of philosophy of science at the University of Tartu; she studied inland water navigation at the Estonian Nautical School in 2023–2026. Her research interests include philosophy and history of science and technology, especially of chemistry; scientific world picture and alternative, especially indigenous, world pictures; and measurement theory.

E-mail: ave.mets[at]ut.ee