

Eesti kui mereriik

Mõistke, mõistke, mehed noored,
Teadke, teadke, naised targad,
Mis sääl Virus tehtanekse,
Viru kuuskede vilusa,
Harju tammede tagana?
Sääl tehta kallist kaubalaeva.
Viis oli viili viilimase,
kümme kervest kiilimase,
sada saagi saagimase,
tuhat nua tuupimase.
Siis sai laeva valmi'esa.
Pandi laevuke ladumaie,
piki merda, põiki merda,
Põhjamerda postilista,
Riia merda ristilista,
Narva merda nastalista,
Rootsi merda roosilista,
Tallinna tasasta merda.

Jõelähtme

Kui keegi kusagil kaugel sisemaariigis leiab maailmakaardilt ühe väikese Läänemereäärse maakillu, mille nimeks on Estonia, siis mõtleb ta vast, et näe – siin on üks väike mereäärne riik. Aga võib olla mõtleb ta hoopiski kadedusega, et näe – siin on veel üks mereriik. Kui vaatame kaardile, siis näeme, et Eesti on suures osas avatud merele: meie riigi merepiiri pikkuseks on 3794 kilomeetrit ja meie rannikumeres asub üle 1500 saare, millest mõningaid lausa maadeks kutsume – Saaremaa, Hiiumaa, Muhumaa... Samas oleme me aga avatud piiritule Maailmamerele, mis katab 2/3 maakerast. Seega ei ole mandrid midagi muud kui üksikud ulpivad saared keset lõputuid voogavaid vetelagendikke. Meri võib meid oma määratumas ürgses jõus hirmutada, aga samas ka vaimustada – ükskõikseks ei jäta ta kedagi. Olen südames nõus nendega, kes keset mõirgavaid vetevälju on enesele ütelnud: „Hirmus ilus!“. Merearmastus on omane paljudele inimestele...

Kunagi väga vanal ajal, kui toimus suur rahvaste rändamine, valisid meie esivanemad omale elupaigaks selle mereäärse, toona vast küll rohkem jää-äärse paiga. Kas nad oleksid pidanud valima mõne teise, soojema, turvalisema ja eksootilisema kui see tuulepealne maa, kus meie nüüd elame?

Kes oli see esimene, kes jõudis siia, mere äärde? Keegi pidi see ju olema! Võib olla, et see keegi oli just meie esi-esi-esiisa. Me ei saa seda iialgi teada, aga kuidas see võis juhtuda, seda võime küll ette kujutada. Suure tunnetusega on kirjanik ja riigimees Lennart Meri seda esmakohtumist merega kirjeldanud oma reisikirjas tuulest ja luulest ehk *Hõbevalges*:

“Ta hoidis käes lühikese varrega oda. See on hoolega lihvitud. Ta näojooned on kummalised, nukilised. Ta on karvane. Ta on pisut hirmul. Metsa hääled ei jäänud

vähemaks, kuid nad vajuvad kuhugi seljataha, jätavad ta silmitsi vaikusega, mis luurab eespool. Ta vähendab sammu, kuulatab. Kõik tema meeled on valmistanud muutuseks, ootamatu ja ikka veel tundmatu ohu kiireks tõrjumiseks. Ta tuleb sellega toime või ei tule. Aeg-ajalt uurib ta latvade vahelt taevast. Ta imestab: mis kummaline taevas, hoopis erinev sellest, mis seljataha jääb, ta on ju tühi! Tühjust hakkab tasahilju täitma kauge müha. Ta ei ole seda varem kuulnud. Linnukisa. Nii heledat ei ole ta varem kuulnud. Tõuseb tuul, mehe võbisevad ninasõõrmed tabavad erutavat lõhna: ta ei ole seda varem tundnud. Mis sunnib teda edasi, kui kõik kisub tagasi? Keelena pingul, lükkab ta kõrvale viimase sarapuuoksa. Ta ootas midagi, aga seda? Tema ees häilib mere ääretu süli, ühtaegu vaenulik ja lahe, tõrjuv ja kutsuv, metsast salapärasem, tähistaevast kodusem, ühe maailma lõpp ja teise, veel suurema algus.

Seega viie tuhande aasta eest või veelgi varem, jõudsime me mere äärde, lükkasime kõrvale metsa roheline eesriide ja tardusime paigale. Siin me nüüd oleme, ja kõik me kanname endas mere märke, kas me tahame seda või mitte.

Mis teeb ühest mere ääres asuvast maast mereriigi ja seal elavatest inimestest mereinimesed – laevnikud, kalurid, laevameistrid ja teised merega seotud inimesed? Et minna merele, kaugele silmapiiri taha, selleks on vaja julgust, eelkõige aga meretöö vilumust, oskusi ja haridust. Veel 500 aastat tagasi oli inimkonnal üpris udune arusaam, milline nägi tegelikult välja see planeet, millel nad elasid. Eelkõige olid just meremehed need, kes riskides oma elu ja tervisega, lõid sellise maailmapildi, mida me täna tunneme. Seega olid nad nagu hilisemad kosmose anastajad või kuu-uurijad. Just meremehed olid need, kes miil-miililt avardasid meie teadmisi planeet Maast ja seda katvast Maailmamerest, aga miks ka mitte – kosmilisest ruumist. Ega ilmaasjata kutsunud vanad kreeklased oma laevajuhte *cybernetic*’osteks.

Mereäärse maa teevad mereriigiks eelkõige seal elavad inimesed. Millised nad on, need merega seotud inimesed? Usun, et meremeeste, rannakülade elanike ja teiste merega seotud inimeste parimaks iseloomustamiseks võib tuua eelkõige nende külalislahkuse ja kareda abivalmiduse, mis mingilgi määral ei pretendeeri vastutasule. See on hingeomadus, mille sünnitajaks on olnud meri. Kui siia lisada veel riskimisjulguse, teatava koguse hulkurirahutust, huumorimeele, oskuse naerda enese üle ja suutlikkust vältida virisemist teiste ees, siis selline ta ongi – inimene keset merekultuuri maastikku. Nad võivad elada maailma mis tahes paigas, suurlinnas või väikeses külas, veepiiril või kõrgel kaljupangal – niikaua kui neile avaneb vaid merevaade ja kostab igikestev lainete müha. Need inimesed kaitsevad kiivalt oma kohalikke traditsioone, kuid jagavad oma unelmaid, kannatusi ja väljakutseid meelsasti teiste mereinimestega mistahes rannikult. Kogemused on pannud mind uskuma, et kõik läheb elus paremini, kui need, kes üheskoos peavad meres heitlema, on meremehed. Mitte et nad just kõik oleksid inglid või kangelased, kuid isegi kõige vähem julgemad toetuvad endast hoolimata mingile traditsioonile, solidaarsusele, mis kaitseb neid eelkõige iseendi eest. Just tänu taoliste inimestele kestab põlvest-põlve edasi iidne tunnuslause *Navigare necesse est!* ehk meresõit on vajalik! Selle jõul on alal hoitud merekultuuri, mille kohta on tabavalt kirjutanud merendusajaloolane ja kirjamees Bruno Pao:

''Kuna merekultuuri kohta pole täpset ja lühikest sisuseletust veel antud, peame selle sümboliks võtma laeva, mis on arenenud jää-äärniku algelisest paadist tuhandete aastate jooksul. Arhitectura navalis on merest mõjutatud loomevõime teostus. Kõik

sellega seotu jätab rannamaastikele kultuurijälgi, mis kujundavad ja väärtustavad merekultuurimaastikke. Neid paiku elustavad merekultuuri kandjad – meremehed, laevameistrid, kalurid ja paljud teised merega seotud inimesed. Neil on pikaajalise merega kokkupuutumise tõttu kujunenud aukartus mere vastu, kuid nad ei karda merd, sest mõõtmatu ei mahu kujutlusse, kus sünnivad hirmud. Mulle isegi tundub, et nad on sügavalt usklikud, uskudes mere vääramatut ülevõimu. See usk aitab neil säilida ja tekitada imetlust kontinentaalse mõtteviisiga inimeste hulgas...’’

Kuidas saadakse meremeheks? Ka selle kohta on Bruno Paol, vanade saarlastest meresõitjate järglasel, ütelda järgmist:

’’...Aastad on möödunud. On söödud silku ja leiba ning nähtud merd ja meremehi. Ometi pole kaasmaalaste peale mõeldes päriselt selge, kuidas mõnest saab meremees ja teisest ei saa. Kui palju kutset on sündides kaasa antud ja paljudest lühike elu jõuab õpetada?’’

Kapten Johan Pitka, meremehest aatemees, on mere kutses kirjutanud järgmist:

’’Merele! Kui aga saaks merele! Võtab enne palju aega, enne kui laevalagi jalgade all on!...

Sügisel, kui isa seadis koormat Tallinna viimiseks, andsin nõu seadida kaht koormat ja mind võtta teise hobuse juhiks. Nii sündiski. See matkamine 100 versta läbi sügava pori, jala koorma kõrval käies on mulle üks huvitavamaid eluaja pikkadest rännakutes. Eriti sügavat muljet avaldasid minusse jõed, milledest me üle läksime: ma polnud neid seni veel näinud. Kui jõudsim kolmanda päeva hommikul Iru mäele, kus isa peatas ja mu viis ühe inimese kuju sarnase kivi juurde ja sellest kõneles kui Linda kivikujust, mida inimesed on hakanud Iru memmeks hüüdma, siis avanes silmapiirilt pilt, mis mind nõnda üllatas, et muutusin ise teiseks Iru memmeks. Kuumus tungis südamesse ja pähe. Silmapiirilt sinetas päikeselisel valgel hommikul piiritu meri, millest ma olin nii kaua unistanud. Nii vägevana, suure ja ja ligitõmbavana ei olnud ma teda enesele suutnud ette kujutada. Neid tundeid, mis äratas minus meri säält Iru mäelt, ei ole võimalik ei kirjas ega kõnes edasi anda. Need tunded andsid mu elule kindla suuna: nad kasvatasid minus tahtejõudu, mis võitis kõik takistused, mis arvukalt ees ootasid ja tõkestasid pääsu merele. Üle nelja aasta tuli veel kanda südames põlevat igatsust mere järele, enne kui võisin Ansomardilt lahkuda, komps seljas, 2 rubla ema antud munaderaha taskus ja läbi maiöö matkata 18 versta kaugusel olevasse Lehtse jaama.

Pitka ise ei tea mingit muud oletust anda oma ihkamisele merd sõita, kui seda, et see on olnud tema loomuses. *’’ Et ma oma eelmistel elu cycli’ tel meresõitja olen olnud, see on kindel’’,* ütleb ta ise, nagu tunnistust andes oma usust hingerändamise ühte vormi:

’’Kuigi saatus mind mu lapsepõlves unistatud ja mehe-eas armastatud merest ära kiskus, siiski elan ma alati oma ajast merel, see on: magades tegelen ma pea iga ööl merel... Meri ja kauged ennenägemata võõrad maad tunduvad mulle kui vanad tuttavad. Mere vihaselt vahutavad murdlained olid mul algusest pääle kui vanad tuttavad, kelle mängu ma sooja huviga väsimata võisin vaadata, kui need laeva oma mängupalliks võtsid. Kunagi ei ole minus tekkinud mõtet, et nad mind võiksid hävitada. Ainult maa lähedus piitsutas üles muret ja hoolt ning sundis unustama une.

Mure ja hool, need ettevaatuse sünnitajad, on minust eemal hoidnud mereõnnetused minu poolt juhitud laevadel. Ükski neist viiest laevast, mida juhtisin kaptenina, ei saanud vigastadagi, hukkumisest kõnelemata.”

Nõnda kõneles Kesk Eestimaad, Järvamaa südames sündinud Johan Pitka oma kutsesest meremehena. Ta kõneles sellest kui läkitusest, nagu ülesandest, mille oli pannud temale üks eelmine elu...

Kuidas on läbi aegade suhtunud meresse ja merendusse meie ärkamisaja suurmehed? Kahte neist, kes ses suhtes on julgelt sõna võtnud, oleme me pidanud vääriliseks seisma meie riigi rahatähtedel – Jakob Hurt kümnekroonisel ja Carl Robert Jakobson viiesajakroonisel. Kui Jakob Hurt 6. juulil 1870 esines Helmes köster A. Erlemanni juures toimunud koosolekul kõnega ärkamisaja tegelastele, siis mainis ta, et kuigi me ilmselt ei saa jõult ega arvult suureks, kuid siiski võime saada suureks vaimult ja kultuurilt, mille üheks osaks on ka merekultuur ja mereharidus:

”Oled sa suure kapitali peremees, tee pung lahti, osta mõis või ehita vabrik, tööd võid sa mõlemates teha ja omale isamaale kasuliseks ja unustamatuks saada, niisama hästi, kui Saks Saksamaal, Venelane Venemaal, Inglise Inglastes, Prantslane Prantsuses. On sul himu meremeheks minna ja piirituimaid laeneid lõhkuda, siis tea, et meie mere sõit, et küll üsna mere ääres ja osalt saarte pääl elame, siiski veel kätkis on. Eestlased võiksid kauni kauba laevastiku kasvatada ja kallist kaupa meile ja meilt, muile ja muilt vedada. Mispärast peavad senni ja nüüdki Inglise ja mõned muud tegema? Kes keelab ka meid seda tegemast. Meie mere sõidul on veel lootusrikas tulevik, sest meie oleme suures Veneriigis, mis ise mannermaa riik, tähtsa mere randlased. Vanad Eestlased olivad kuulsad meresõitjad; kas meil häbi ei ole neist järele jääda? Ja me võime jo neist ka ses ette rutata, kui aga tahame...”

On kummaline kuulda täna arvamusi, nagu poleks meil Eestis mereharidust enam üldse vaja, sest miks kulutada maksumaksja raha, kui sini-must-valge lipu alla on jäänud vaid veel mõni üksik laev. Sellele arvamusele võiks vastu panna ühe meie teise ärkamisaja suurmehe – Carl Robert Jakobsoni arvamuse, mille ta pani kirja siis, kui oli tõlkinud vene keelest eesti keelde üleriigilise merekoolide seaduse, mis omakorda sai alguse 23. novembril 1864 asustatud Heinaste merekooli kogemusest. Selle seaduse tõlke eessõnas kirjutas Jakobson:

”...on mullu aasta üks seadus kinnitatud, kes meile kõik mered lahti teeb ja kelle järel ka kõige alamal talupojal võimalik on sest rikkusest osa saada, mis meremajandamine igapäevale toob, kes teda mõistlikult peale hakkab.”

Kuigi Carl Robert Jakobsoni tuntakse meil rohkem küll kui omaaegset eesrindliku põllumajanduse ja hariduse propageerijat, jälgis ta ka toetava huviga kohaliku merenduse, laevaehituse ja merehariduse kulgu.

Vene kirjanik Nikolai Leskov (1831 – 1895) veetis mitmed suvepuhkuseid Baltimaadel, neist aastatel 1886 – 88 Arensburgis, tänases Kuresaares Saaremaal. Siira kaastundmisega eestlastele on ta kirjutatud artikli *Pimenev rand* (1887), mis käsitleb gümnaasiumi astumise keelamist alamkihtide lastele. Leskov kirjutab, et: „ kui see seadus tõepoolest jõustub, siis toimub Arensburgis vältimatu gümnaasiumikrahh, sest 25 või 30 aadli- ja ametnikusoost õpilase jaoks tervet

gümnaasiumi ülal pidada pole mõistlik, ja see tuleb kahtlemata sulgeda, ning siis jäävad paratamatult nii suurte saarte, nagu Oeseli, Dago ja Mooni elanikud, kes hariduse tähtsust mõistavad, kõik haridusallikast ilma ja vajuvad tahtmatult vaimupimedusse..."

Nikolai Leskov lisab, et saarte elanikud tegelevad hulgaliselt meresõiduga ja nendib, et nad on sünnipäraseks meremehed ja nende osa Venemaa laevasõidus on väga suur:

„Lihtsad maainimesed Oeselilt, Dagölt ja Moonilt teenivad hulgaliselt aurikuil ja kaubapurjekatel, haritumad aga on kapteniteks, kippariteks, kippariabideks ja tüürimeesteks, Nende viimaste hulgas on rohkesti keskharidusega inimesi, ja tublil haritud kaptenil on alati eelised vastavate isikute ees, kellel pole haridust."

Kui me vaatame tänast Eesti merenduspoliitikat, siis senini on andnud tunda selle mõningane leigus. Mingil määral on see ka arusaadav, sest veel ei ole unustatud, kust me oleme tulnud. Sellest, millal meri jälle päriselt meie omaks sai, pole möödunud veel kahtekümmend aastatki. Tundub, et nõukogude korra aastatega tekkis meie rahva alateadvusse hirm mitte mere kui loodusnähtuse ees, vaid mere kui keelatud paiga vastu. Suurele osale meist oli meri suletud, eriti aga see osa merest, mis puudutas kaugesõitu ja välissadamaid. Välisviisa ehk meremehe passi saaja võis end tunda kui aadliseisusesse tõstetuna. Paljud rannaalad olid kuulutatud piiritsoonideks, kuhu pääsesid seal elavad inimesed vaid eriloa alusel, teised aga üldsegi mitte. Enamus väikesaari olid tühjaks tehtud, iidsed lautrikohad hävitatud, paadid pooleks saetud, kunagised kodud varemetes. Kindlasti mäletavad veel paljud, kuidas poisikestena nõukogude piirivalvega rannas „peitust sai mängitud" ja kuidas pimeduse saabudes hakkasid rannikuriba kobama võimsate helgiheitjate sinakad kiired. See kõik oli masendavalt heidutav ja paljudele halva mälestusena alateadvusse talletunud, mida nüüd tahaks unustada, aga päriselt ei saa. Olen seda kogenud, kas või siis, kui tuli piirivalvekordonist luba küsida, sukeldumaks oma koduranna vetes. Tõsi, luba küll tavaliselt anti, kuid käsk oli viibida vaatlustorni nähtavuses ning pärast tuli ette kanda oma tegevuse lõpetamisest. Pole siis ka ime, et selle vihatud valvetorni sõrestiku tipus asuv puust kong ühel tuulisel sügisööl vabadustõrvikuna põlema lahvas ning tuul põlevad tukid kaugele merre puistas. Nähes seda pilti tekkis võrdlus koonduslaagri vahitorniga, sest mis ta muud oligi. Minu koduküla vanad kalurid mäletasid veel oma endisi õigusi vabale merele. Neist üks, väga vana ja kühmus, kelle majake asus otse rannavalli taga, võttis, kui tervis seda lubas, pimeduse saabudes ämbri ja läks randa allikast vett tooma. Ta oleks seda võinud teha ka päevavalgel, kuid ta tegi seda nimme pimeduse saabudes, siis, kui rannas oli liikumise keeld. Ta ei teinud seda mitte end varjates varga kombel, vaid sirgelt ja ämbri koliseses, sest see oli tema esiisade põline rand ja meri, seega ka tema oma. Ja pea alati nabiti ta kinni, sest piirivalvesoldatitel oli selline käsk, pealegi asus valvetorn vaid paarisaja meetri kauguses. Mida oligi nõukogude piirivalvel teha selle tõrksalt vaikiva vana mehega – algul konfiskeeriti ämbrid, pärast enam mitte sedagi. Nii kordus see pea iga kord kui vana läks ämbriga allikale – võeti kinni, tuvastati isik, lasti tulema. Piirivalve pidas teda pisut napakaks – seega peeti mittealustumist vabaduse ahistamisele tolles suures impeeriumis napakuse tunnusemärgiks.

Mõni ehk mäletab Piiblist lugu Moosesest. Pärast Egiptuse vangipõlvest pääsemist laskis Mooses oma rahval ekselda kõrbes 40 pikka aastat, et rahvas vabaneks alistuvast mõtlemisviisist ja et peale kasvaks vabaduses elada oskav uus noor põlvkond. Moosesel oli kordades raskem, sest ta pidi oma rahvale elamiseks maa

leidma ja nad sinna viima – Töötatud Maale. Meil on sedavõrd kergem, sest meil on Oma Maa ja meil on veel enamgi – meil on ka Oma Meri. Kui kaua läheb veel aega, et kõik ühiskonnakihid hakkaksid ühtemoodi aru saama, mida mereharidus, meresõit ja meremajandamine meile kasulikku tuua võib? Meremajandamine ja meresõit on paljudele inimestele ainuvõimalik eluviis: nii nagu on tähtis põllumeestele põld, metsameestele mets, nii on tähtis ja asendamatu meremeestele ja kaluritele meri. Üks poeet on kord öelnud, et pole olemas ei eilseid ega homseid, on vaid hetked, milles elame praegu – seega tänases päevas. Täna on meil olemas edukalt tegutsevad Mereakadeemia ja Merekool, meil on mitmeski koolis merendusklassid, kus merehuvilised noored muu õppetöö kõrval koguvad oma esimesi meretarkusi- ja kogemusi. Mereharidus on olnud pidevas arenguprotsessis ja tundub et taas au sisse tõusnud – seda tõestab ilmekalt tänavuaastane vastuvõtt, kus ühele kohale kandideeris rohkem soovijaid kui kunagi varem. Mereakadeemiasse ja merekooli võeti vastu kokku 467 noort inimest, kõik nad on avaldanud soovi siduda oma tulevik merega.

Täna pidutseme siin, selles auväärses ja esinduslikus teadus- ja haridustemplis, siinsamas kõrval kohiseb ajatu meri, siin on sadam ja laevad ja pika traditsiooniga laevatehas. Kas mitte sellest ei unistanud me veel mõned aastad tagasi? Meil on ka mitmed edukalt tegutsevad merenduslikud organisatsioonid kelle sõnadel on kaalu ja väärtust nagu Eesti Meremeeste Liit, Eesti Laevamehaanikute Liit, Eesti Kaptenite Klubi, Eesti Laevajuhtide Liit, Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing, Eesti Laevaomanike Liit, Eesti Ajalooliste Laevade Selts, Merekeele nõukoda ja mitmed teised merekultuuriseltsid. Meil on ka oma häälekandjad igalaupäevase väsimatu *Meretunni* näol, samuti nagu ka ajakirja *Meremees* näol. Meil on suurepärane meremuuseum, kus talletatakse ja hoitakse alal Eesti merenduse ajalugu ja kultuuri. Traditsiooniliseks on saanud mitmed merenduslikud üritused nagu Tallinna ja Kuressaare merepäevad ja muud sarnased ettevõtmised. Me jääme veel kaua meenutama suvist merest inspireeritud kaunist tantsu- ja laulupidu. Kõiki neid organisatsioone ja ettevõtmisi juhivad ja veavad merd siiralt armastavad inimesed. Nende tegevus pole olnud asjata tuuletallamine. Neid on märgatud, nende tegevust on kaalutud ja neid on kuulda võetud. Oleme jõudnud lõpuks nii kaugele, et Eesti Vabariigi Valitsus on kiitnud heaks arengukava „Eesti merenduspoliitika”, kus on välja toodud peamised eesmärgid: teadvustada Eesti merenduse kui tervikliku olulisust ühiskonnas ja tagada meremajanduse jätkusuutlik, keskkonnasäästlik ning rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline areng ja Eesti meremajanduse konkurentsivõime kiire kasv, meremajanduse kaudu maksimaalse rahvusliku tulu saamine. See saab olema pikk ja raske protsess, sest lõhkuda on kerge, aga uuesti üles ehitada raske.

Mõnikord on ajakirjanduses kujutatud riiki kui laeva ja räägitakse riigilaevast ning selle tüürimisest. Tundub, et kõige paremini meie poliitikutest tabas omal ajal laeva ja riigilaeva olemust Lennart Meri. Oma noorepõlve rännakutel Kaug-Idas sattus ta kokku seal merd sõitvate Tallinna Merekooli lõpetanud poistega, kes talle seal siis nõu ja jõuga abiks olid. Neist noortest kaptenitest ja nende laevadest jäi talle eluaegne soe mälestus. Ega ta siis ilmaasjata oma reisiraamatusse *Lähenevad rannad* pannud kirja järgmised read:

„Naljakas, mõtlen, et Kaug-Idas olen sellest koolist rohkem kuulnud kui Tallinnas mitme aasta jooksul. Mida ma teadsin merekoolist? Et laupäevaõhtul kostub sealt pasunamängu; et Pärnu maantee trammipeatusest paistavad keldriruumid läikima hõõrutud vaskkateldegaga. Need on mälu momentvõtted, juhuslikud ja väheütleavad nagu

kümnetest teistestki majadest, millest päev-päevalt möödume pilku tõstmata. Ja nüüd äkki näen seda maja seestpoolt, paariteistkümmne tuhande kilomeetri tagant näen ma Tallinna merekooli esimest korda lähedalt. Me võime uhked olla: meremeeste seas on tal niisama kindel nimi ja koht nagu teadlaste hulgas Tartu Ülikoolil.”

Ilmselt on Lennart Meri olnud üks vähestest poliitikutest, kes lisaks riigitüürile on seisnud ka suure ookeanilaeva roolivahis. Vast sellest tundest sündis lõik tema kõnest Eesti Vabariigi aastapäeval 24. veebruaril 1995:

„Kui riigilaev on terve, lõikab ta laineid ja liigub meie ühise eesmärgi poole. Kui riigilaev on vigane, kui rahvusvaheline usaldus ei kanna Eesti Vabariiki, jääb meie ühine eesmärk saavutamata. Peame tundma järelikult kaarti, kronomeetrit ja kompassi, peame tundma ilmaennustusi, päri- ja vastutuuli, hoovusi ja peidetud karisid, oma masinate võimsust ja kiirust, samuti seda rahvusvahelist napisõnalist keelt, mida meiega kõnelevad vastutulevad või mööduvad või lõikuval kursil liikuvad riigilaevad. Ja ennekõike peab eesti rahvas, aga ka teised rahvad teadma, et meie laevasillal käib töö kakskümmend neli tundi päevas ja seitse päeva nädalas ja keegi ei kao nädalalõpuks õllesaali. Üksnes neil tingimustel toetub Eesti Vabariik rahvusvahelisele usaldusele, üksnes neil tingimustel usaldab eesti rahvas oma riiki ja tunnustab selle omaks”.

Mereharidus Tallinnas on saanud 90ne aastaseks. Elagu Tallinna merekoolid, elagu Eesti Mereakadeemia!

Rein Albri

Eesti Mereakadeemia

Ettekanne konverentsil ”90 aastat mereharidust Tallinnas”