

Merekeele arendamisest Eestis¹

Tauri Roosipuu

Merekeele Nõukoja liige,
TTÜ Eesti Mereakadeemia üliõpilane

Enne merekeele arendamisest ülevaate andmist tuleks esmalt leida vastus küsimusele, mis see merekeel üldse on. Merekeel on merendusvaldkonna keskne erialakeel. Näiteks võib tuua sõnad, mille tähenduse selgitamisel võib tavainimene hätta jääda. Näiteks *kaadamine*, *kaadumine*, *kaar*, *kajalood*, *karlings*, *kavitatsioon*, *kepsel*, *kiilplokk*, *kimm*, *kingston*, *knii*, *kohverdam*, *kooming* ja *kronomeeter*. Mainida tasub sedagi, et merenduses võib mõnel sõnal olla hoopis teine tähendus kui samal sõnal igapäevakasutuses. Näiteks termin *kaar* on laeva pardatalastiku üks põhidetaile. Nendest sõnadest mitme puhul üritas tekstiõõtlusprogramm MS Word selle artikli kirjutamise ajal meeletult ja korduvalt mind „abistada“, asendades need talle teadaolevate sõnadega, rääkimata punasest allakriipsutusest enam kui poolte sõnade puhul. Võiks arvata, et ainult arvuti teadmised on puudulikud, kuid merendusterminite ebaõiget kasutamist võib sageli kohata ka ajakirjanduses, televisioonis, kirjanduses jne.

Eesti merekeelele on ajalooliselt võib-olla kõige rohkem mõju avaldanud hollandi keel, sest Holland on olnud läbi aegade suur mereriik, aga ka inglise, saksa ja vene keel. Võib öelda, et merekeel on tugevalt seotud mereharidusega. Eestikeelne merekeel hakkas tõenäoliselt hoogsamalt arenema pärast esimeste merekoolide loomist. Esimene merekool loodi 1864. aastal **Heinastes**, veel olid enne Esimest maailmasõda merekoolid **Narvas**, **Paldiskis**, **Käsmus** ja **Kuressaares**. 1919. aastal avati ka **Tallinna Merekool**. Pärast Eesti iseseisvumist hakati üha rohkem välja andma ka eestikeelset merendusala õppekirjandust, mis mängis merekeele arengu seisukohalt tähtsat osa. Merekeele loomuliku arengu peatas Teine maailmasõda ja sellele järgnenud poole sajandi pikkune Nõukogude okupatsioon, mis mõjus hävitavalt kogu eesti merekultuurile. Eesti Merelaevanduses sai kavapõhise väljatõrjumise tulemusel eestlastest vähemus ja mereharidusasutused hakkasid teenima üleliidulisi huve. Pärast Teist maailmasõda oli Eestis neli mereharidust andvat asutust, kus õppekeeleks oli valdavalt vene keel.

Need olid:

1. **Tallinna Merekool**, kus valmistati ette meremehi peamiselt kaubalaevastiku jaoks. Algselt kasutati õppetöös ka eesti keelt, kuid peagi mindi venestamise survele üle vene keelele.
2. **Tallinna Kalatööstuslik Merekool**, mis kandis läbi aegade muidki nimesid. Viimaseks nimeks oli **Tallinna Merkolledž**. Rahvasuus oli see tuntud kui kilukool, sest valmistas ette meremehi peamiselt kalalaevastiku jaoks. Õppetöö muutus ajapikku täielikult venekeelseks.
3. **Tallinna Kutsekeskkool nr 1**. Rahvasuus oli see kool tuntud kui „karukool“, sest asus Karu tänaval. Selles merendusala õppeasutuses oli eesti keele osakaal suurim.
4. **Pärnu Merekool**, kus valmistati ette reakoosseisu (madrused, motoristid) kaubalaevastikule.

¹ Artikli aluseks on k.a 28. aprillil Väike-Maarjas toimunud F. J. Wiedemanni keeleauhinna päeval peetud ettekanne. Kasutatud on ka Mereviki artikleid.

1970. aastatest alates oli Tallinnas ka **Eesti Kalatööstusliku Tootmiskoondise Ookean Tallinna Merekool**, kus valmistati ette reakoosseisu kalalaevastikule.

Pärast Eesti iseseisvuse taastamist tuli üleliidulistele vajadustele rajatud mereharidusasutuste struktuur ja sisu ümber korraldada Eesti vajadustele vastavaks. 1991. aasta 29. oktoobri määrusega nõustus Vabariigi Valitsus Haridusministeeriumi ettepanekuga asutada 1. novembril 1991 Haridusministeeriumi halduses oleva rakendusliku kõrgkooli õigustes **Eesti Merehariduskeskus**. Eesti Merehariduskeskus loodi Tallinna Merekooli ja Tallinna Merekolledži baasil. Tallinna Kutsekeskkoolist nr 1 sai **Eesti Merehariduskeskuse Ametikool**.

Õppetöös mindi üle eesti keelele. Seda raskendas eesti keelt valdavate õppejõudude vähesus ja eestikeelsete õppematerjalide puudumine. Nõukogude ajal küll ilmusid vene keelest tõlgituna mõned erialased õpperaamatud, kuid need ei katnud tekkinud vajadust ja olid koostatud aastakümneid tagasi. Nüüdseks on märkimisväärne osa eestikeelsetest õppematerjalidest ka raamatuna ilmunud ja uut eestikeelset merendusala erialakirjandust ilmub edaspidigi. Praeguses TTÜ Eesti Mereakadeemia raamatukogus, mis teenindab TTÜ Eesti Mereakadeemia õppejõude, üliõpilasi ja töötajaid ning Eesti Merekooli õpetajaid ja õpilasi, on umbes 55 000 teavikut.

1999. aastal nimetati Eesti Merehariduskeskus ümber **Eesti Mereakadeemiaks**. 2014. aastal ühines Eesti Mereakadeemia **Tallinna Tehnikaülikooliga**. TTÜ Eesti Mereakadeemia on nüüd üks TTÜ kolledžitest. Kuna seadus ei näe ette kutseõppe andmise võimalust ülikoolis, siis asutati samal aastal ka Haridus- ja Teaduministeeriumi hallatav kutseõppeasutus Eesti Merekool, mille nimekirja kanti Eesti Mereakadeemia kutseõppeosakonna (varem Eesti Mereakadeemia Ametikool ja hiljem Eesti Mereakadeemia Merekool) õpilased. Seega on praegu Eestis kaks mereharidust andvat asutust: kõrgharidust andev TTÜ Eesti Mereakadeemia ja kutseõpet andev Eesti Merekool, mis mõlemad asuvad samal territooriumil Koplis.

Nüüd käib merendusala õppetöö eesti keeles. TTÜ Eesti Mereakadeemias õpitakse lisaks ka erialast inglise ja vene keelt. Kuna rahvusvaheline merekeel on inglise keel, siis mitmes õppeaines õpitakse termineid paralleelselt ka inglise keeles. Kui Nõukogude ajal tuli eesti merekeelele ellu jääda vene keele surve all, siis nüüd avaldab survet inglise keel. Tulevased laevaohvitserid õpivad neli aastat eesti keeles, kuid kuna Eesti lipu all ei ole enam ühtegi rahvusvahelistes vetes sõitvat kaubalaeva, siis peavad paljud neist tööle hakkama teiste riikide lippude all, kus töökeeleks on enamasti inglise keel. Samuti on kõigi töös kasutatavate seadmete ja elektroonika kasutusjuhendid inglise keeles. Kui nüüd mõni tegevmeremees otsustab hakata õppejõuks, siis on ta paratamatult harjunud kasutama ingliskeelseid termineid. Parimal juhul harjutab ta ennast uuesti eestikeelset merekeelt kasutama. Ingliskeelsete terminite kasutamist õigustab mõnel juhul see, kui tõesti ei ole olemas head ja suupärast eestikeelset vastet, kuid leidub ka näiteid, mille puhul eestikeelne sobiv vaste on olemas, aga üle huulte lipsab ikkagi ingliskeelne. Näiteks ingliskeelne termin *thruster*, mille eestikeelseks vasteks on *põtkur*². Lisaks on tunda ka haridusmaastiku survet minna rohkem üle ingliskeelsele õppele, alustades üksikutest õppeainetest ja

² *Põtkur* – laeva manööverdusvõimet suurendav seade, milleks on tavaliselt laeva vööris olevas ja pardast pardani kulgevas tunnelis paiknev sõukruvi koos ajamiga, mis tekitab laeva vöörile põiksuunalist liikumist ehk pööravat efekti laevale.

lõpetades tervete õppekavadega. Üldjoontes võib aga öelda, et mereakadeemiat lõpetava tulevase laevaohvitseri eestikeelne merekeel on üsna hea.

Merekeele nõukoda

Kaugõidukapten **Uno Laur**, kes lõpetas Tallinna Merekooli esimese sõjajärgse lennu, õppides eesti keeles, suunati pea kümneks aastaks tööle Kaug-Itta. Pärast Eestisse tagasijõudmist tekkis tal soov eesti merekeele heaks midagi ära teha. Teda häiris, kui Eesti meremehed rääkisid eesti keeles, kuid kasutasid ka oma kõnes venekeelseid merendustermineid. Jaganud oma muret Meremuuseumi direktori **Ants Pärnaga**, loodi 1973. aastal Eesti Meremuuseumi juurde Eesti merendustermiнологia komisjon, mis töötab ühiskondlikel alustel oma liikmete kulu ja kirjadega. Selle liikmeteks on eri valdkondade merendusspetsialistid. Kapten **Uno Laur** sai loodud komisjoni esimeheks. Komisjoni töö tulemuseks oli „**Mereleksikon**“, mis ilmus 1996. aastal Eesti Entsüklopeediakirjastuse väljaandena. Selle teatmeteose eesmärgiks sai eesti-keelsete merendusosalaste oskussõnade elushoidmine. 2002. aastast töötab komisjon Veeteede Ameti juures. 2005. aastal võeti vastu põhikiri ja komisjoni uueks nimeks sai **merekeele nõukoda**. 2008. aastal ilmus „Inglise-eesti meresõnaraamat“³. 2011. aastal valiti merekeele nõukoja uueks esimeheks kapten **Peedu Kass**, **Uno Laur** valiti auesimeheks.

Merekeele nõukoja koosolekud toimuvad kord kuus Veeteede Ameti ruumides, välja arvatud suvekuudel. Koosolekul arutatakse teemad võib jagada kaheks: esiteks, jooksvalt esitatud päringutele vastuste leidmine ja päevakajalistele terminitele vastete leidmine; teiseks, pikemaajaliste projektide kallal töötamine. Sageli saab merekeele nõukoda päringuid tõlkijatelt, kes vahendavad Euroopa Liidu õigusakte eesti keelde. Pikemaajalisteks projektideks on näiteks ÕS-i merendusosalaste sõnade ja seletuste ülevaatamine või mõnelt ingliskeelselt merendusosalaselt veebilehelt kogutud terminitele seni puuduvate eestikeelsete vastete leidmine jne. Üks suurem projekt, milles merekeele nõukoda osales, oli Euroopa interaktiivse terminibaasi IATE eesti-keelsete mereterminite ülevaatamine, täiendamine ja loomine. Iga koosoleku kohta koostatakse teokiri, mis sisaldab koosolekul arutatut. Teokirjad on leitavad Veeteede Ameti kodulehelt.

Mereviki⁴

Tänavu aprillis möödus „Mereleksikoni“ ilmumisest kaksikümmend aastat. Nagu teistes valdkondades, on ka merenduses toimunud viimaste aastakümnete jooksul märkimisväärne tehnoloogiline areng. Seetõttu kerkis päevakorda uue merendusosalase teatmeteose loomine, mis sisaldaks uusimaid arenguid ja tutvustaks põhjalikumalt seni ebapiisavalt käsitletud või sootuks tähelepanuta jäänud teemasid. Otsustati kasutada veebientsüklopeedia võimalusi ja nii sündis **Mereviki**. Mereviki ehk mereentsüklopeedia veebis on mereteemaliste terminite, sündmuste, objektide, isikute ja muu selletaolise avalik andmekogu, mis asub Veeteede Ameti veebiruumis. Mereviki täiendatakse ja parandatakse pidevalt, see sisaldab eelkõige Eestiga seonduvat, aga ka muud. Mereviki loomise idee tekkis mõnel Veeteede Ameti töötajal 2008. aasta algul, siis asuti koguma märksõnu. Veeteede Ameti eestvõttel moodustati esialgne viieliikmeline korraldustoimikond, kuhu tollal kuulusid **Malle Hunt** – Veeteede Ameti teatmeteoste talituse juhataja, **Jüri Kask** – Eesti Mereakadeemia õppeprorektor, **Enn Kreem** – Eesti Laevaomanike Liit, **Jaan Lutt** –

³ Selle sõnaraamatu veebiversioon on kättesaadav aadressil <http://eki.ee/dict/meri/>.

⁴ Arvutivõrgus: <http://mereviki.vta.ee/>

Veeteede Ameti hüdrograafiaosakonna juhataja, **Vello Mäss** – Eesti Meremuuseumi teadur.
Mereviki olulisemad daatumid kronoloogilises järjestuses:

- 16. märtsil 2009 loodi esilehe põhi
- 18. märtsil 2009 loodi esimene lehekülg – märksõnade nimekiri
- 8. aprillil 2009 ilmus Mereblogis artikkel Mereviki loomise kohta
- 22. aprillil 2009 koostati esimene artikkel (Fabian Bellingshausen) ja algne esileht kutsega lüüa kaasa Mereviki koostamisel
- 23. mail 2013 ületati 1000 artikli piir
- 16. märtsil 2014 sai Mereviki viieaastaseks
- 12. märtsil 2015 kinnitati Mereviki logo
- 2015 kevad – suurem tarkvarauuendus

Algselt kandis Mereviki Eesti mereentsüklopeedia (lühend EME) nime ja asus aadressil eme.vta.ee. 2010. aasta lõpust alates otsustati kasutada Mereviki nime, kuna see on suupärasem, lühem ja viitab ka vikikeskkonnale. Võrguversiooni eelised paber kandja ees on järgmised:

- artiklite mahtu ei ole vaja piirata;
- illustratiivset materjali saab lisada rohkem ja vajadusel operatiivselt vahetada;
- hea ja lihtne kättesaadavus;
- pidev täiustamisvõimalus;
- olematud trükikulud.

Mereleksikonis avaldatud artikleid sisestatakse Merevikisse aegamööda ja vajadusel neid täiendatakse. Samuti on aja jooksul lisandunud muid mereteemalisi materjale, mida Merevikisse püütakse koguda. Mereviki toimetajad töötavad vabatahtlikkuse alusel. Toimetajate hulgas on praegu nii Veeteede Ameti töötajaid kui ka merekeele nõukoja liikmeid ja ka mõned abilised väljastpoolt. Kokku on Mereviki kasutajakonto (toimetaja) üheksal inimesel, neist muudatusi on teinud seitse kasutajat. Kuna töö Merevikis on vabatahtlik, mis väljendub ka toimetajate hulgas, siis kujutab praegune töö endast pigem ajaga võidujooksu. Uusi termineid ja täiendusi tuleb nõnda kiiresti juurde, et ainuüksi nende sisestamise ja olemasolevate artiklite päevakajalisena hoidmisega on tükk tegemist, vanadest ja seni puuduvatest artiklitest rääkimata.

Merevikis on praegu 1326 sisulehekülge, üles on laaditud 506 faili, redigeerimisi on kokku umbes 21 000 ja Mereviki lehte on külastatud üle kolme ja poole miljoni korra.

Mereviki on lisaks oma sisule tähtis ka keskkonnana, mis võimaldab avalikkuse keeleteadlikkust suurendada. Näiteks võib tuua termini *ujuklaev*. Tänu sellele, et vahetult enne esimese selletüübilise laeva jõudmist Eestisse loodi Merevikisse vastavasisuline artikkel, ei pidanud ajakirjanikud leiutama uut sõna ja juurdus täpne, eestipärane termin.

Merekeelest igapäevaelus

Tuleb tõdeda, et tavainimesed kasutavad ka mitmeid lihtsamaid merendustermineid valesti ja vales kontekstis. Seda põhjustab eelkõige nende terminite sisu mittemõistmine. Vast kõige rohkem on valesti kasutatud *praami*. Praam on pukseeritav, harvemini iseliikuv lai lamedapõhjaline madala süvisega laev, millega veetakse laste peamiselt siseveekogudel ja kaitstud

merepiirkondades. Praamiga ei veeta reisijaid. Reisijaid ja sõidukeid veavad mandri ja saarte vahel *parvlaevad*. Tüübilt on parvlaevad ka need laevad, mis viivad meid Soome ja Rootsi. Ei ole vaja nimetada neid *reisiparvlaevadeks*, sest parvlaev ongi reisijate ja sõidukite vedamiseks mõeldud liinilaev. Laevatüüpi, mida kasutatakse ainult veeremlasti vedamiseks ja mis ei vea reisijaid, nimetatakse *veeremilaevaks* või *ro-ro-laevaks*. Samuti ei mõisteta, mida *kruisilaev* endast kujutab. *Kruis* selles terminis tähendab ennekõike seda, et tegu ei ole liinilaevaga ehk laevaga, mis sõidab kindlal liinil ja graafiku alusel. Kruisilaev ei sõida kindlal avalikul laevaliinil. Tavanimene arvab, et *kruis* tähistab selle laevatüübi luksuslikku sisemust ja reisijatele pakutavat meelelahutust. Helsingi ja Stockholmiga ühendust pidavad laevad on *parvlaevad*, mitte *kruisilaevad*, sest nad sõidavad avaldatud graafiku alusel kindlal liinil. Kruisilaeva nimetatakse ka *ristluslaevaks*, kuid *ristluslaev* ja *ristleja* ei ole sünonüümid, nagu ekslikult arvatakse. *Ristleja* on sõjalaevatüüp. Veel on väga ehmatav lugeda, kuidas suured kruisilaevad Tallinna sadamas *randuvad*. Tegelikult on randumine randa sõitmine. Ei tahaks ette kujutada, kuidas 300 meetri pikkune laev Tallinnas randub, tagajärjed oleksid jubedad. Teiseks, sellist sadamat nagu *Tallinna sadam* ei ole olemas. Tegu on ettevõtte nimega. Kruisilaevad silduvad Tallinnas ikkagi *Vanasadamas*. Veel üks silmakriipiv sõna, millega tõlkijad eksivad, on inglise *engineer*, mille tõlkijad sujuvalt *inseneriks* tõlgivad, kuid laeval on selle termini vasteks siiski *mehaanik*. Kui ametinimeks on *chief engineer*, siis on tegu *vanemmehaanikuga*, mitte *peamehäänikuga*. Laevamehäänikute vastutusalasse kuuluvad *pea-* ja *abimasinad*, mitte *pea-* ja *abimootorid*.

Merekeelest õigusaktides

Haldusvõimekuse valdkondlik komisjon otsustas oma 17. mai koosolekul heaks kiita mereõiguse revisjoni algatamise. Eelnevalt oli vajalik kõigi asjassepuutuvate ministrite toetus mereõiguse revisjoni läbiviimiseks. Valminud on ka mereõiguse kodifitseerimise lähteülesanne. Mereõiguse revisjon on Eesti merenduse jaoks väga oluline projekt. Lisaks seaduste korrastamisele ja parandamisele on selle projekti käigus võimalik ühtlustada ka mõistete kasutamist, mis on eri aktides erinevalt määratletud.

Kokkuvõtteks

Eesti merekeel on säilinud ka keerulistel aegadel. Võib öelda, et praegu on eestikeelne merekeel üsna heas seisus, kuna selle arendamise ja säilitamise nimel on tehtud märkimisväärset tööd, samuti on meil antav mereharidus eestikeelne.