

Russalka: ühe ilu

Kaunis monument Kardiorus seondub legendiga jäljetult kadunud sõjalaevast ja selle meeskonnast, kellele mererannal seisev tiivuline ingel nende viimse puhkepaigas hüvastijätuks viipab. Miks, kuidas ja kus hukkus soomuslaev Russalka, ei teadnud alates sõjalaeva huku päevast tol 1893. aastal kuni kõige viimase ajani, kokku ligikaudu 110 aastat, mitte keegi.

Vello Mäss, Eesti Meremuuseumi teadur, uurimislaeva kapten
Fotod Vello Mäss, arhiiv; Illustratsioonid Lembitu Mikker ja Roman Matkiewicz

Teatavasti lahkus Vene rannakaitse soomuslaev Russalka suurtükkipaadi Tutša seltsis Tallinna (Revali) sadamast 19. septembril 1893. aastal (vana kalendri järgi 7. septembril), et ületada Soome laht ning suunduda mööda skäärivedavahelist faarvaatrit Soome lahe idaossa, Björkösse (tänapäeval Primorsk). Tol ajal kasutati ohotuma meresõidu huvides sellist marsruuti sageli. Tingimused madala pardaga soomuslaeva Russalka reisis ei olnud aga siis soodsad. Kiiresti langev baromeetrinäit ennustas tormi. Kui laevad Tallinnast lahkusid, ei olnud tuul veel tugev, kuid kui nad Aegna tagant väljusid, läks lainehari valgeks. Kiiremaksõuline Tutša jättis korralduse soomuslaevaga koos sõita tähtmata ja kiirustas Helsingi poole, et ületada laht enne tormi puhkemist. Russalka jäi temast maha. Paraku jõudis torm kohale kiiremini, kui kardeti. Tallinnamadalal (Revalsteini) tulelaevast moodus Tutša juba noores tormis. Helsingimadalal (Årangsgrundi) tulelaevani jäi sõita viisteist mere miili. Kell 11.50 nähti suurtükkipaadilt järeltulevat Russalkat viimast korda. Tol hetkel oli soomuslaev Tallinnamadalal ligikaudu 6 miili pikkusest seljataha jätnud, ent Helsingi sadamast mõndeti *süd-vest*-tuule kiiruseks juba 20 meetrit sekundis. Suurtükkipaadi komandori sõnul: „Tutša sõostis laineharjale, tema nina- ja ahtriiosa tõusid vaheldumisi kõrgele üles ja langesid siis kiiresti nagu kuristikku alla.“ Nüüd otsustas Tutša komandor järeist halvaneva ilma tõttu Russalkat mitte järele oodata ja keskendus oma laeva ning selle sajalikmelise meeskonna ohutuse tagamisele. Kell 12.40 mooduti Helsingimadalal tulelaevaga ja võeti kullasadamale. Russalka oma 177 meeskonnaliikmega pardal ei jõudnud tulelaevani aga kunagi. Miks siis?

Miks?

Põhjusi oli mitu. Olulisimaks neist kahtlemata laeva tüüp. Teatavasti oli Russalka

ehitatud nn monitor-tüüpi rannakaitse soomuslaevana, peamiselt suurtükikütle andmiseks kaldal paikneva vaenlase pihta. Avameresõit ei kuulunud tema prioriteetide hulka. Soome lahel kasutati seda sorti sõjalaevu kaitse otstarbel vaid varjulistes skäärides ja pealinn Peterburi juurdepääsuteedel. Eeskujuks nii Russalka kui mitmete teistegi tolleaegsete soomuslaevade ehitamiseks oli USA-s 1862. aastal insener John Ericssonijooniste järgi tehtud uudne sõjalaev Monitor. See laeva tüüp, kus insener otsustavalt loobus nii mastidest kui igasugusest taglasest, avas uue epohhi meresõdade ajaloos. Erakordselt madal parras ei olnud küll soodne laeva kasutamiseks avamere tingimustes, ent oli tähtis sõjanduslikust aspektist, sest madalat laeva oli lihtsalt raske tabada. Pöörlev soomuslaevad torm laeva teki varjas tervelt kaht 280 mm suurtükki, mis tagasid Monitori hirmuäratava tulejõu.

Vene mereministeerium võttis uut tüüpi sõjalaevade ehitamise operatiivselt ka oma laevaehitusprogrammi. 1866. aastal pandi Peterburis Galeeri saarel asuvas laevaehitustehases kiilud maha kahele samatüübilesele, kahe pöördtorniga varustatud monitor-tüüpi sõjalaevale – Russalka ja Tšarodeika. 1871 tonnis veeväljasurvega laevade pikkuseks oli 62,3 meetrit, laiusks 12,8 meetrit, süviseks 3,3 meetrit, soomuse paksuseks 115 millimeetrit ning relvastuseks neli 229 millimeetrist suurtükki, kaks kummaski tornis. Lisaks neile oli veel kummagi torni lael kaks 88 millimeetrist riiflaskesuurtükki. Laeval oli kaks sõukruvi. Meeskonda kuulus projekt järgi 178 meest. Üle veepinna ulatava pardaosa kõrguseks oli vaid 0,75 meetrit. Sellest johtuvalt kerkisid esile omad, spetsiifilised probleemid. Isegi suhteliselt vähese lainetuse korral uhas vesi üle soomuslaeva teki, tungides kõikjal laeva sisemusse. Eriti raske oli muuta veetihedaks suurtükki-de pöördtornide ja ventilatsioonituru-

de kraesid ning teki luuke. Ka haigutatsid pöördtornide külgedel tohtud avad, kust suurtükitorud vastu vaatasid. Kõigi avade veekindlaks tegemine ei olnud lihtsalt võimalikki, sest laevaruumide sügavuses, aurukatelde all mühisevad kolded nõudsid piisavalt õhku. Järelikult kannatas laevade merrekindlus.

Esimese ohvrina läks merepöhja Monitor ise, juba oma eluea esimesel aastal. 1862. aasta 31. detsembri hommikul kell 00.30 uppis soomuslaev Atlandi ookeani rannikul, ligikaudu 16 miili Hatterase neemest ida pool ja vajus koos osa meeskonnaga 72 meetri sügavusse. Laeva hukukoht jäi tol hetkel fikseerimata. Õnnetuses olid süüdi laeva 61 sentimeetri kõrgune parras, avameri ja halb ilm.

1973. aastal avastas uurimislaev Eastward uppunud Monitori vraki sonari abil.

Russalkale oli saatus mõneti armulikum, sest enne hukkumist sai soomuslaev olla rivis 25 aastat. Seda suurem oli laeva hukkumisest tingitud šokk. Rahu ajal, kuid sügistormisel Soome lahel kodus 1877 liikmeline meeskonnaga jäljetult kadunud sõjalaeva hukku vapustas kogu Venemaal. Russalkat otsima saadeti Tallinnast, Kroonlinnast ja Helsingist 15 sõjalaeva. Tallinna ja Helsingi vaheline veeteed sõideti risti-põlki läbi. Otsingud kestsid kuu aega. Käidi läbi kõik lähemal ja kaugemal asuvad väikesaared. Leiti hulk Russalkale kuulunud esemeid: kolm paati, mitmesugust laeva varustust, kuid mitte sõjalaev

va ennast. Ainasa meeskonnaliikmena avastati ühest saarele uhutud paadist madrus Ivan Prunski surmukeha, kes Helsingi lruvamaal oma viimse puhkepaiga leidis.

Soov leida jääb

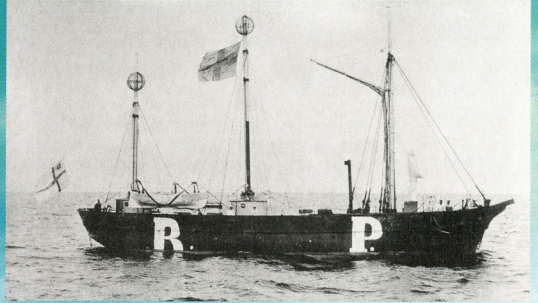
Järgmiselt, 1894. aastal tegeleti Russalka otsingutele terve suvi. Traaliti läbi suur mereala Helsingimadalal ümbruses, tehti 178 tuukrilaskumist, laevalt Samojed lasti trossi otsas üles õhupall koos kahe vaatlejaga 213 kuni 447 meetri kõrgusele ja veeti seda siis 150 miili mere kohal edasi-tagasi, kuid tulemusi ei olnud. Nelja kuu möödudes lõpetati töö, konstateerides, et „lootusetu on Russalkat leida, kui appi ei tule just üleloomulik õnn.“

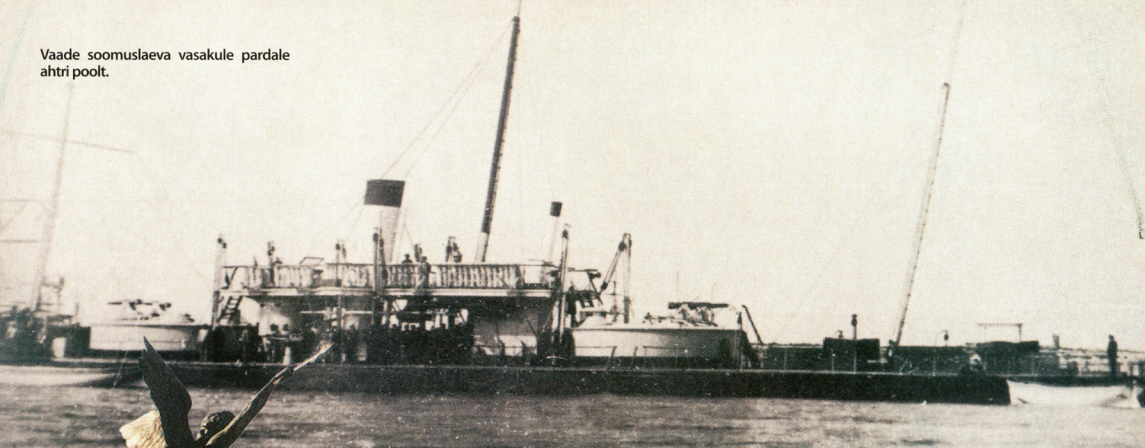
sa legendi lõpp



◀ Russalka komandör, 2. järgu kapten Viktor Jeni, kelle otsustusvõimeetus hukutas soomuslaeva koos meeskonnaga.

▶ Tallinnamadala (Revalstein) tulelaev, millest moodunud Russalkal jäi hukkumispäigani sõita veel 10 milli.





Venemaa avalikkus hakkas koguma raha mälestussamba püstitamiseks traagiliselt hukkunud sõjalaevale ja selle meeskonnale. Monument telliti eestlasest skulptor Amandus Adamsonilt, kes ausingale Kadrioru rannal ka väärilise koht välja valis. 19. septembril 1902. aastal, soomuslaeva hukkumise üheksandal aastapäeval avati monument, mille kohta kunstnik Ants Laikmaa ütles nii: "Minu arvates on Tallinn omaale mälestusmärgi saanud, mille peale mõni suurlinn kadedusega võib vaadata ja meister Adamson on selle loomisega oma nime äränagemata aegadeini auga Tallinna külge köitnud." Avalikkus oli rahuldatud. Rahva teadvusse kinnistus Russalka kui jäljetult kadunud laev, mida võimatu leida. Mitte keegi ei sõandanud otsinguid taasalustada.

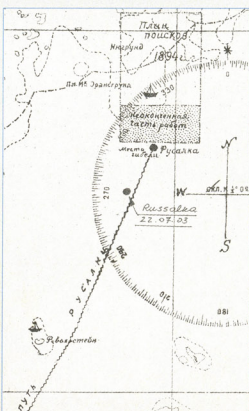
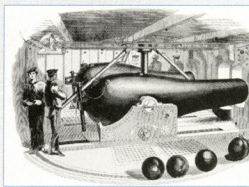
1931. aastal pörksid Helsingimadalal lähistel kokku kaks Vene allveelaeva, üks neist uppus. Järgmisel, 1932. aastal otsis eriotstarbeline allveetööde ekspeditsioon EPRON (Ekspeditsija Podvodnõh Rabot Osobogo Naznatšeni-ja) uppunud allveelaeva üles ja tõstis

► Monitori kahe 280 mm suurtükiga pöörorni sisevaade.

► Vene merekaardi fragment Russalka otsingualaga 1894. aastal, EPRONI eksliku otsingukohaga 1932. aastal ning vaki tõelise asukohaga 22.07.2003.

pinnale. Sukeldustööde käigus olevat üks tuukreist näinud allveelaeva läheduses veel teistki vrakki, mida peeti Russalkaks. Nii läkski käibebe jutt, et Russalka on leitud.

Eesti Meremuuseumi allveeuurijate 2003. aasta tööplaani lisati punkt Russalka hukupaiga leidmise, EPRONI versiooni kontrollimise ja õnnetuse asjaolu de väljaselgitamise eesmärgil. Juhuks, kui Vene versioon ei peaks paika pidama, kavandati iseseisvad otsingud. Merekaardile joonistati ruut, kus arvati vrakk peituvat. Kindlust alustata- vate ettevõtmisele andis asjaolu, et meremuuseumi allveearheoloogilisel tegevusel ja süstemaatilisel vrakiotsingul täitus just 25 aastat. Veerandsajana-



di pikkune töö, korralik uurimisi suhteliselt moodne otsimisaparatuur ja soliidne kogemustepagas lubasid meil vastu võtta selline väljakutse. Kuna tulevane otsinguala asus Soome Vabariigi majandustsoonis, tuli otsingus ja allveetöödeks taotleda eriluba. See meile ka anti. Informeerisime oma plaanidest ka Soome meremuuseumi ning andsime sellega impulsu Russalka otsingus teiselgi pool lahte. Aktiivset võttis vedu grupp noori sukeldumishuvilisi insenere, kes iseseisvalt otsinguid alustasid ja meilegi oma abi pakkusid. Vahetasime küll infot, kuid ühistööni ei jõudnud.

Keeruliseks osutus omaaegsete EPRONI materjalide kättesaamine Venemaalt. Peterburi sõja-meremuuseum meiega koostööd teha ei soovinud, sest neil olevat eestlastele pretensioone. Seevastu tuli appi Moskvas asuva O. Schmidt'i nimelise Maa Füüsika Instituudi professor Andrei Nilinovi. Ta leidis vajalikud materjalid Venemaa Teaduste Akadeemia raamatukogust ja saatis meile koopiad. Neist oli küll kasu, kuid ainult kaudselt.

Aeg saluteerida tuli

16. juunil käesoleval aastal läks meremuuseumi uurimislaev Mare merele ja suundus otse sinna, kus EPRON oli väidetavalt kadunud soomuslaeva vrakki näinud. Kuus tundi tööd sonariga ja Tuukritööde OÜ magnetomeetriga Vene dokumentides osutatud kohal ning ümbruskonnas veenis meid, et EPRON oli eksinud. Ei leidnud me sealt ei Russalkat ega ühtki teist vrakki. Ilmselt peeti uppunud laevaks mõnd põhjamudast väljaulatuvat graniitkaljunukki, milliseid seal leidub. Tuli minna oma teed. Omaenese laevajuhikogemustele tuginedes tõmbasime merekaardile Russalka arvatava kursijooni ja püüdsime soomuslaeva teekonda ja reisi juhtunut rekonstrueerida. See töö andis ka soovitud tulemust.

22. juulil hommikul väljus Mare Pirta sadamast aktiivsele otsingule. Programmis alale lähenedes panime sonari vette ja asusime kursile. 65 minuti möödudes fikseerisid nii kajalood kui sonar tundmatu laeva vraki merepõhjas, 74 meetri sügavusel. Vraki identifitseerimiseks tuli sinna sukelduda, ent me ei olnud selleks valmis. Muuseumi käsutuses olev tuukritehnika on vana, nendega sobi sellisteks sügavusteks. Pinge tõusis haripunktil! Kas oleme leidnud Russalka või millegi muu?

Võtsime operatiivselt kontakti soomlastest sukeldujatega, kes tulid küll kohale ja ka vee alla läksid, kuid vrakile ei jõudnud. Tugev hoovus viis mehed kõrvale. Järgmisel päeval läks üle Soome lahe äikesetorm, ent 24. juulil olid eestlased uuesti platsis. Lisaks Mare meeskonnale olid pardal ka

meie varustusega Tuukriteoode OÜ direktor Kaido Peremees ja Tartu sukelduja Indrek Ostrat, kes meile oma abi pakkusid. Korralikult ettevalmistatud allveetöö kandis vilja. Suletud süsteemiga hingamisaparaadid, võimas allveevalgusti, operatiivne side nii omavahel kui pinnal asuva uurimislaeva, allveevideokaamera – kõik see andis soovitud tulemust. Pärast meeste sügavusest naasmist ja allveevideokaardrite läbivaatamist oli selge – 110 aastat tagasi hukkunud sõjalaev on leitud!

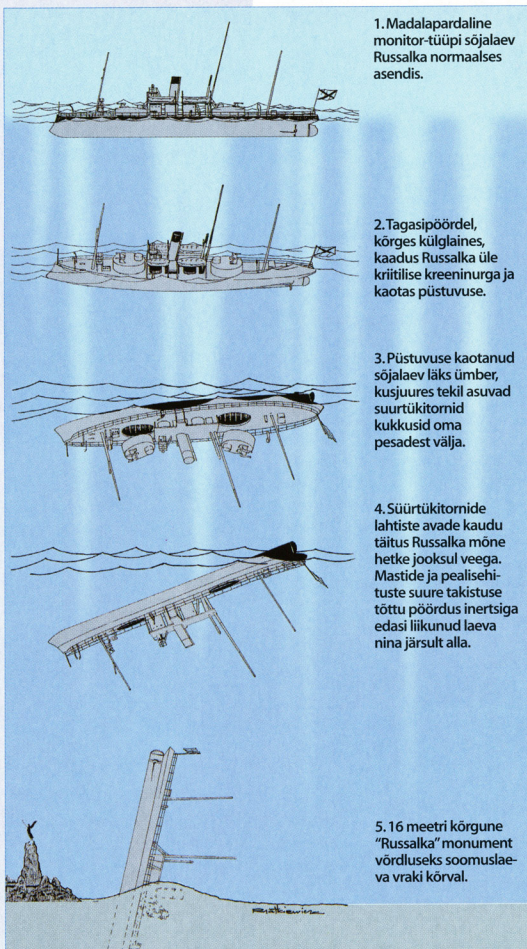
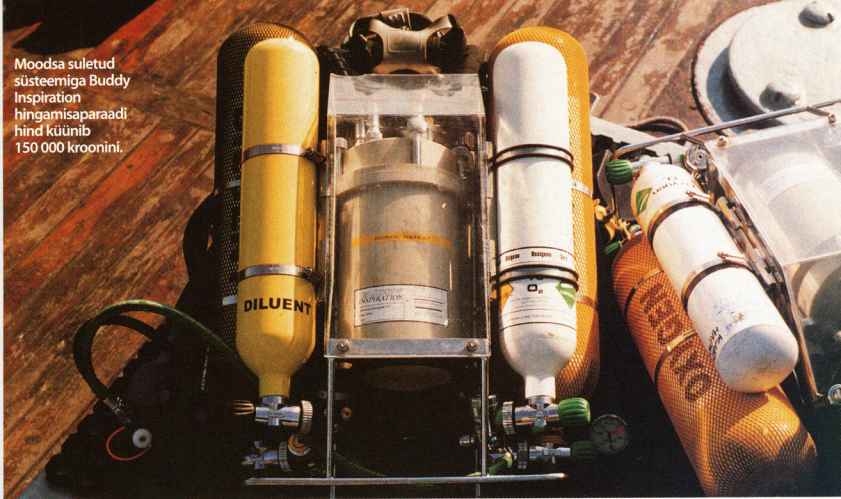
Monument mere põhjas

Nüüd oli vahepeal kohale jõudnud soomlaste kord vrakile minna, kes eestlastele küll leiu puhul naeratades õnne soovisid, ent sisimas pettumust tundsid, sest otsitud vrakk lebas ju nende vetes, kuhu eestlastel vaba ligipääs puudus. Ehkki olime sõbralikult kontaktis olnud, oli tegemist varjatud dujooksuga. Lahku läksime siiski sõpradena, otsusega Russalka asukohta koordinaate esialgu mitte avalikustada, sest vrakirüüstajatega on hädas kõik mereriigid, Soome ja Eesti ning nende hulgas. Pealegi on Russalka staatus üsna eriline. Merehauda, tehnika- ja sõjalaalomälestisena väjaks ta kaitses ja puutumatust.

Uudis Russalka leidmisest jõudis kiiresti pressile. Kontakti võttis ka Tallinnas asuva Venemaa suursaatkonna sõjaväeatašee abi, kes palus vraki koordinaate nende mereväe peastaabi jaoks, pidades võimalikuks mälestusremoniaat hukkunud sõjalaevale ja selle meeskonnale, kelle koosseisu kuulusid ka neli eestlast.

Tahtmatult kibup merendusajaloo uurija tõmbama paralleelle kahe sama tüüpi soomuslaeva – Monitori ja Russalka – saatuste vahel. Mõlemad leivad ligikaudu samas sügavuses, erinevus vaid paar meetrit. Mõlemad vrakid avastati 110 aastat pärast nende hukkumist. 2003. aasta 22. juulil, mil Russalka

Moodsa suletud süsteemiga Buddy Inspiration hingamisaparaadi hind küünib 150 000 kroonini.



1. Madalalpardaline monitor-tüüpi sõjalaev Russalka normaalses asendis.

2. Tagasipöördel, kõrges külglaines, kaadus Russalka üle kriitilise kreininurga ja kaotas püstuvuse.

3. Püstuvuse kaotanud sõjalaev läks ümber, kusjuures tekil asuvad suurtükitorid kukkusid oma pesadest välja.

4. Suurtükitoride lahtiste avade kaudu täitus Russalka mõne hetke jooksul veega. Mastide ja pealishütu suure takistuse tõttu pöördus inertsiaga edasi liikunud laeva nina järsult alla.

5. 16 meetri kõrgune "Russalka" monument võrdluseks soomuslaeva vraki kõrval.

leiti, oli tähelepanuväärseks daatumiks ka Monitori uurimise loos. Just samal päeval läks teele järjekordne allveeekspeditsioon vrakile eesmärgiga põhjalikult uurida Ameerika soomuslaeva ja dokumenteerida selle seisukorda. Ent on ka erinevusi. Kui Monitor lamab ookeani põhjas kummulpöördunud asendis, siis uppunud Russalka pakub lausa hingematvat vaatepilti. Ligikaudu 63 meetri pikkune soomuslaev seisab mere põhjas peaaegu püstiasendis. Pool laevast on tunginud sügavale põhjannatta, selle ahtriosa sirutu aga 33 meetri pikkuselt ülispoole, kuni kümnekordse maja kõrgusen! Võrdlusmomentina tuleks meenutada, et Russalka monumenti kõrgus Kadriorus on vaid pool sellest, täpselt 16 meetrit.

Mis on nüüd siis muutunud? Ühest legendist jäljelt kadunud sõjalaevast olemine ilma. Paljusid erutanud küsimus, kas ingliskuju monumenti tipus viipab ikka õiges suunas, on saanud jaatava vastuse. On ettekujutus, mis juhtus soomuslaevaga selle viimastel hetkedel. Vraki asend merepõhjas ja poordi keeratud roolileht lubavad oletada, et Russalka komandör otsustas halba ilma kartes Tallinna tagasi tulla, kuid tegi seda liiga hilja. Pööret lõpetav laev läks ümber, suurtükitorid kukkusid oma pesadest välja, laev täitus väga kiiresti veega ja uppus, nina ees. Soomustatud kere raskuse ja inertsi mõjul rammis ta end kaljudevahelisse mudasesse põhja ja jäigi sinna monumentina seisma.

Töö tulemusena võivad olla rahul nii meremuuseumi uurijad kui sügavuskeldjad. Veerandsada aastat tagasi alustatud katsetused merearheoloogia vallas ei ole jooksanud tühja. Tähelepanuväärne vraki leid annab tunnustust saavutatud tasemest. [22]