



Suur Tõll - 100

No kes siis jäämurdjat Suur Tõll ei tea, ikka teatakse – seda lihtsalt peab teadma! Aga kui hästi teatakse? Kas teatakse, et Eesti laevadest kõige kuulsusrikkama ja värvikama ajalooga jäämurdjaja tähistab sel aastal saja-aastaseks saamist? Eks tuletame siis tema siiru-viirulist elukäiku meelde.

TORMI SOORSK
FOTOD: EESTI MEREMUUSEUM, TÕNU OJALA

Üle-eelmisel sajandil hakkasid aurikud mereteedel aina enam purjekaid tasapisi välja tõrjuma. Massinaal ikka massina jõud, ei mina tema vastu saa, oli keegi kange mehepoeg õhanud, kui mäest alla veerevat rehepeksugarnituuri kinni pida da ei jõudnud. Eks nii võiks öelda ka aurikute kohta.

Aurumasinaga laev ei kartnud ebasoodsaid tuuli või tuulte puudumist, tema võis sõita igal ajal. Stopp, silki mitte igal ajal – kui meri tõmbas kaane peale, siis jäi ka aurik jõuetuks. Aga kaup tahtis ju ka talvel vedamist ning äri ajamist. Nõnda jõuti mõtetega laevadeni, mis oleks murdnud läbi jää ja teinud teistele laevadele tee lahti. Üldpilt saab selgemaks, kui liisada, et maailmas on vaid 32 riiki, kus vajatakse jäämurdjaid.

Esimene selleotstarbeline laev ehitati juba 1837 Philadelphias ja kandis nime City Ice Boat No. 1. Laev

oli puidust kerega (1) ja rautatud sõuratastega (sõuratastega jää sees!), ometigi oli ta Delaware'i jõel ammits 1917. aastani ehk 80 aastat! Aga läks hulk aega enne kui taolise otstarbega laevad hakkasid ilmuma siia Läänemere nurka. 1890. aastal said soomlased endale Murtaja ja siis olid Eesti veed ainukesed, kus ei tegutsenud võimsat jäämurdjat. Nii ei saanud see ometigi jääda ja 1895 tellis Tallinna Börsikomitee Stettinist 575 brt laeva mootmetega 48,7x12,7x6,1 m, mille aurumasinate võimsus oli 1600 hj. Nimeks sai see Stadt Reval ning tööd alustas 1896.

Vast on huvitav teada, et ka tulevane Eesti merejõudude juhataja Johan Pitka töötas seal 25aastasena tüürimehena.

Üsna kiiresti sai selgeks kaks asja: jäämurdjaja kasutamisest sünnib kaubandusele suur tulu, kuid 1600 hobusega masinas eriti paksu jääd ei murra. Aga Reval ehk praegune Tal-

☛ SUUR Tõll mõned aastad tagasi kai ääres seismas.



linn oli suure Venemaa teisejärguline provintsilinn ning lootust uue ja võimsama jäämurdja saamiseks eriti ei olnud. Kuid kus häda suur, seal abi lähedal - horisondil oli tunda suure sõja lähenemist ning tsaari sõjajõud otsustasid Läänemere mereleede, aga eeskätt Peterburi ning Kroonlinna mereväebaaside kaitseks luua siia suurejoonelise merekindluse ning mitmed uued sõjasadamad. Aga sõjalaevad peavad ju saama ka talvel sõita ning tõhusat jäämurdjat oli vaja nendegi sadamast väljajaitamiseks või sadamasse tagasipöördumiseks. Oli leitud õige nupp, millele vajutada, ning 1912. aastal kuulutas ki Venemaa kaubandus- ja tööstusministeerium välja konkursi Tallinnale jäämurdja saamiseks. Konkursil osalesid väärikad firmad Inglismaalt, Saksamaalt ja Venemaalt ja nüüd võib öelda, et läks hästi, et konkursi võitis Stettini (nüüd Poola Szczecin) mainekas firma Vulcan-Werke AG.

Hea asi on teadagi ka kallis, aga vana inglaste tööde on, et vaene peabki ostma kalleid ja kauakestvaid asju. Laeva hind lepiti kokku 970 310 rubla peale, järgmisel aastal valminud Estonia teatrimaja maksis 811 416 - seega oli laev kuuendiku võrra uhkest majast kallim.

Jäämurdja teenistuskäik algas kirjult...

Aluse ehitamist alustati 1913. aastal suvel ning lõplikult valmis laev 28. märtsiks 1914. Valmimisel sai see nimeks Tsar Mihhail Fjodorovitš. Tulevasse kodusadamasse Tallinnas jõudis jäämurdja 2. juulil 1914 ja laeva esimeseks komandöriks sai erukontradmiral Grigori Hagmann - ju siis peeti seda laeva nii tähtsaks.

28. juulil 1914 puhkenud Esimeses maailmasõjas kuulus alus esmalt Vene imperiumi, hiljem aga Vene SFNV Balti laevastiku koosseisu, kus laeva lisatulesandeks oli nii varustu-

☛☛ 2013. a sügisel laev dolkiti ja tehti vajalikud kere korrastustööd.

☛☛ KUIGI tööd veel käivad, võib kajutist üldmulje kätte saada.

☛ AHTRI sõukruvid suudaksid laeva 1 m paksuses jääs liigutada kiirusega 4-5 sõlme.

TEHNILISED ANDMED

■ Laeva veeväljasurve oli algselt 3619 tonni, mis hiljem kasvas 4234 tonnini, vesiballastiga kuni 4800 tonni.

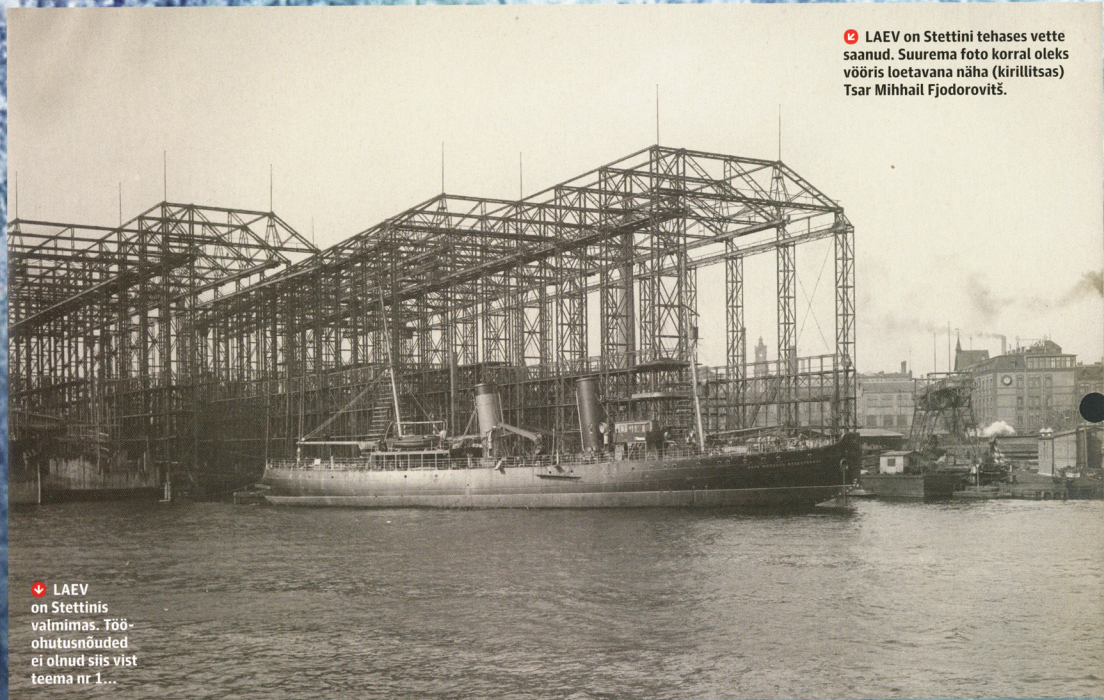
Laeva pikkus on 74,4 ja laius 17,5 m, sivis olevaltel veeväljasurvest 5,8-7,5 m.

■ Laeval on kolm peamasinat 3astmelise auru paisumisega, vastavalt sellele ka 3 silindrit: kõrgrõhusilinder Ø 523, keskrõhusilinder Ø 830 ja madalrõhusilinder Ø 1350 mm. Kolvi kõik on kõrgis silindreis täpselt 1 m.

■ Kolmest peamasinast kaks paiknevad ahtris, kumbki ajab ringi ühte sõukruvi. Norm. pööretega 104 p/min on nende võimsus kummalgi

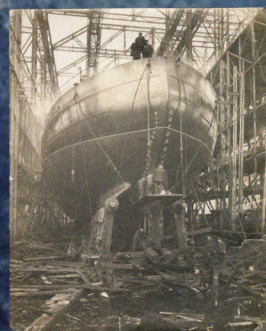
1900 hj, maks. pööretel 115 p/min on võimsust 2250 hj. Võõrisõukruvi käitava võõrimasina võimsus on norm. pööretel 114 p/min 2000 hj, maks. pööretel 128 p/min on võimsuseks 2400 hj.

■ Jäämurdja kiiruseks oli vabas vees 15 sõlme (28 km/h), ta murdis raskusteta kuni 1 m paksust jääd, liikudes samal ajal kiirusega 4-5 sõlme. Paksemas jääs tuli jõu võtteid kasutada: aeg-ajalt hoogu võtta, et oma kaldus võõrisaga jääle sõita; jää äärealust oma võõrisõukruviga utta (et jää murduma hakkaks); võõris olevatesse tankidesse vett pumbata, et võõri raskust suurendada, jms.



☛ LAEV on Stettini tehases vette saanud. Suurema foto korral oleks võõris loetavana näha (kirillitsas) Tšar Mihhail Fjodorovič.

☛ LAEV on Stettinis valmimas. Tööohutuse nõuded ei olnud siis vist teema nr 1...



teniks S. Juchnewicz, kes oli olnud laeva kapten ka ülevõtmise hetkel ja kes oli võtnud nüüd Soome koda-kondsuse. 28. aprillil sai laeva uueks nimeks Wänämöinen, kuigi meeskond oli eelistanud Leijonat – aga meeskond pole ju otsustaja...

...jätkus kirjult...

Meie jaoks tähtsad teod algasid jäämurdja abiga 1919. aastal Vabadussõjas. Juba 3. jaanuaril tõi Wänämöinen siia esimesed 135 Soome vabatahtlikku, kohe selle järel ka Põhja-Poegade rügemendi kaks osa ning 4. aprillil 189 Taani vabatahtlikku, lisaks hulgaliselt kõikvõimalikku varustust. Nende vabatahtlike teenet ei saa kuidagi alahinnata, nad andsid tugevat, nii lahingulist kui moraalselt tuge. Lisaks viis laev läbi jää sõja- ja transpordilaeva ja aitas pida sidet Helsingi ja Tallinna vahel.

2. veebruaril 1920 sõlmitud Tartu rahulepingu järgi pidi jäämurdja minema Eesti valdusesse, aga sama aasta 14. oktoobri rahulepinguga Soome ja Venemaa vahel pidi Soome laeva loovutama Venemaa-le! Soomlaste jaoks raske seis! Eestlastel oleks nagu eesõigus, aga suure

Laeva ülevõtmine soomlaste poolt

■ See punases Helsingis paiknenud jäämurdja ülevõtmise seik 29. märtsil 1918 oleks pärit nagu mõnest põnevusfilmist.

Laevale olid paigutatud revolutsioonilistest sõduritest valve-salgad, et va kontrad ei saaks midagi „paha“ teha. Kapten Theodor Segersven ja temaga kaasas olnud mehed esitasid eestistunud poolakast kaptenile Stanislaus Juchnewiczile (kes osutus hiljem väga eesti- ja soomemeelseks meheks) ja valvesalklastest laevakomitee esimehele Balti laevastiku peakomissari Izmailovi võltsitud allkirja ja pitseriga paberi, et pardale tuleb võtta 57 lootsi ning töömeest, kes tuleb viia Soome ranniku lähedale justkui uut jääteed välja mõõtma-rajama (ajalukku läinud Jäärtek alles kestis). Punakomissar ei osanud midagi halba arvata ja nii tulidki pardale 53 hõivajat. Neile lisaks oli siis jäämurdjal 98 meeskonnaliiget ja ainult 18 valvesalklast. Soome versiooni järgi olevat Segersven torganud punakomissarile püstoli nina alla ja kä-ratanud: „Käed üles, valgekaart!”

– ju siis läksid sõnad sassi! Kütjatel ja masinistidel paluti tööd jätkata. Kuna meeskonnast paljud olid eestlased ning sõit läks Tallina, siis kulges kõik rahulikult, kuigi ülevõtmisel leiti laevast 104 püssi ning kuulipilduja. Eestlastest raadiotelegrafistil paluti vaikida, aga et jäämurdja hakkas Soomest eemalduma, saadeti seda taga ajama ristleja Bajana. See aga jäi jääse kiini.

Tallinna tuli laev Soome lipu all, et Tallinnas olevad sakslased ei rekvireeriks laeva (Soomes valged ning sakslased tegutsesid liitlastena). Ometigi tulid veel 30. märtsil laevale Saksa keisri vend prints Heinrich ning kindralleitnant Adolf von Seckendorf, et keelitada juhtkonda andma laeva sakslaste teenistusse. Sakslased olid juba varem püüdnud Juchnewiczit suure rahasumma eest ära osta, et too loovutaks laeva sakslastele, kuid Juchnewicz keeldus, tema eelistas koostööd soomlastega. Aga et laev oli nüüd Soome oma, võttis kapten Theodor Segersven igaks juhuks juhtimise ajutiselt üle.

se kui ka sõdurite transport. 21. mail 1917 anti laevale uus nimi – Volõnets, ühe esimesena Ajutise Valitsuse poolle üle läinud Volõonia polgu auk.

29. märtsil 1918, pärast Theodor Segersveni juhitud edukat salooperatsiooni, sai punaste käes olnud Helsingis asunud jäämurdja valdajaks Soome vabariik. Soomlaste laevana läks Volõnets kapten Segersveni nõusolekul ajutiselt Saksa väejuhatuse teenistusse, et aidata vedada Saksa sõjaväelasi ning varustust Soomes tegutsevate punavägede murdmiseks. Juunikuus sai kap-

➔ SELLISENA nägi meie loo nimi-kangelane välja 1926. aastal.

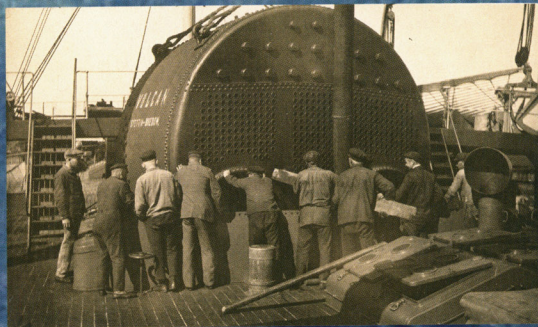
➔ 1926-1927 a. vahetati esimest korda katlaid.



naabriga ei saa ju ka ühe laeva pärast uuesti tulli pöörata. Kemplemist oli palju - see on olnud läbi ajaloo kõige keerulisem välispoliitiline olukord Eesti ja Soome vahel -, alles 30. novembril 1922 loovutas Soome aluse Venemaale, kes andis selle tund hiljem (!) üle Eestile. Pärast ülevaatus- ja ettevalmistustöid sõideti 7. detsembril Tallinnasse.

29. detsembril 1922 sai jäämurdja Saaremaa vägimehe järgi nime Suur Tõll.

Eesti-sugusele väikeriigile oli see asendamatu laev, mis võimaldas aastaringset merekaubandust. Laeva väärtusest annab ehk mingi pildi seegi, et kui 1927. aastal hinnatati Eesti väiksemate jäämurdjate Tasuja, Jüri Vilms ja Jaan Poska ko-



Pommid ja miinid ei tapa

■ 1941. aastal Leningradi jõudnud Suur Tõll jäi seal juba 11. septembril pommitamise alla. Tekile visati kolm süütepommi, mis meeskonna poolt kustutati.

6. novembril kukkus jäämurdja tekile mürsk, mis laevale küll suuremat kahju ei teinud, kuid purustas leivad teki all olnud proviandilaos. Leivad olid ju tol ajal Leningradis elujäämise võti.

Oöl vastu 24. novembrist sattus jäämurdja kolmele miinile: keskööl parempoolse vööriosa ja 8 minutit hiljem kahest kohast vasaku vööriosa. Need võisid olla dessanditõrje fugasid jääpankades või väikesed põhjamiinid. Kere rebendeid oli mõlemas pargas, vöörpiigis puh-

kes tulekahi, ujutati üle vööriuum ja masina laoruum kuni 1000 t vee-ga. Ohku paiskunud kuni pooletonnised jääkamakad purustasid alla langedes magnet- ja vurrkompassi, reelingud, kapteni ning tüürimehe kajutid. Õnneks ei olnud ohvreid rohkem kui 2 põrutatut. Peatähtis-kange laev jäi püsima!

22. mail 1942 sai laev 3 mürsutabamust, 27. oktoobril veel ühe. Vigastused olid väikesed.

1945. aasta 29. jaanuaril plahvatas tema lähedal põhjamiin - kaks minutit keres ning purunenud tööpink.

Igale kehvemale laevale oleks aidanud vähemaski, et logiraamatu sissekanded lõpeks.

güväärtuseks 63 miljonit marka, siis Suur Tõll üksi oli kolm korda väärtuslikum oma 176 miljoni margaga.

Iga raskema talve järel dokiti laev kere korramamiseks ning 1920. aastate lõpul ehitati kaptenisild kahekorruseliseks. Suurimaks tööks oli 1926-1927 aset leidnud katelde vahetus, mis läks riigile maksma 24 miljonit marka. Uued katlad telliti Vulcan-Werke AG tehastest ning vanad ehitati ümber naftapaakideks Virtsu ja Rohuküla sadamatele. Pärast Eesti annekteerimist Nõukogude Liidu poolt 1940. aastal läks alus

taas Nõukogude laevastiku koosseisu ja 11. novembril 1942 sai laeva nimeks taas Volónets. Nagu Esimeses maailmasõjas, nii tuli laevale ka selles sõjas täita jäämurdmise kõrval mitmeid ülesandeid - pukseerida vigastatud laevu, ujuvdokke ja -kraanasid ning vedada sõjavarustust.

Eraldi tooks välja tema lahkumise pikaks ajaks Eestist 28. augustil 1941, kus ta evakueeritavate kolonnis liikus miinitraalerite järel liipulaevaks olnud ristleja Kirov ees, küllap viimase lisajulgestusena.



Mis sest, et tema pardal olid Eesti NSV valitsuse ja Ülemnõukogu liikmed, Stalini jaoks oli tähtis ristleja! On ime, et meie kangelane pääses vist kõigi aegade suurimast ehk Juminda mere/miinilahingust tervena! Jääb veel lisada, et 25. detsembril (!) osa meeskonnaliikmeid arreteeriti ja pandi vangi, 1942. aasta alul aga saadeti allesjäänunutest mobilisatsiooniealised formeeritavasse 7. Eesti laskurdiviisi.

Sõja ajal kandis alus ka relvi, mille hulk ja kaliibrid vahetusid sageli, põhiliselt olid need mõeldud siiski õhutõrjeks.

...ja lõppes kirjult

1950. aastal jõudis Volõnets tagasi Tallinna. Nn sõjakahjude sildi all saadeti ta Soome Rauma-Raahel OY laevatehasesse remonti. Kaasa anti kapteni, mehaaniku ja spetsialistina mingid laevaasjades väga tumedad, aga see-eest usaldusväärsed mehed, kes võisid soomlasi hulluks ajada oma ebakompetentsusega. Õnneks teadsid soomlased ise, mida vaja teha. Vahetati sõjas viga saanud kereplaadid, pandi uued tekid, aga peatähtis - laev sai uued, Rootsisit toodud vedelküttega aurukatlad ja pumbad, mis on töökorras siiani, üle poole sajandi hiljem. Hili-

sematel aastatel tehti mitmeid väiksemaid ümberehitusi - sild ehitati kinniseks, ehitati uus umbreeling ja lainemurdja ning paigaldati uus puksäärseade.

1957. aastal suundus jäämurджа Kroonlinna, mis sai laeva püsiasukohaks. Teenistusse jäi jäämurджа ja 1980. aastateni. Aga 1967. aastal oleks laev äärepealt saadetud vanarauaks, põhjendus justkui hea: moraalset vananenud. Üheaegselt sattus laeva tegutsema kaks kanget komisjoni, millest kangema ehk merejõudude peastaabi komisjoni eesotsas olnud admiral päästis laeva, sõnades ülejäänuile: „Vaadake, härrad komisjonide liikmed, kui me praegu nõukogude mereväes kanname maha kõik moraalselt vananenud, jääme me piüksatal!“. Seltsimeestest said härrad - ju admiral oli keemistemperatuurini viidud...

1988. aastal andis Volõnetsi viimane veneaegne kapten Iljašenko meie meremuuseumile teada, et jäämurджа on otsustatud maha kanda. Meremuuseumi töötajad A. Pärna, J. Sammet ning M. Õun koostasid seepeale suure pataka vajalikke ja vähem vajalikke dokumente laeva tagasisaamiseks, millele ENSV Ministrite Nõukogu esimehe asetäitja Ain Soidla alla kirjutas.

↑ **SUUR TÕLL** - kuigi tähtsus teine - näitab, kuidas jäämurджamine käib.

→ **VÄGEV suitsusammas** rääkis suurest jõust. Ajad olid teised...



Patakas jõudis N. Liidu merejõudude juhataja V. Tšernavinini, kes vastas nõusolekuga. Järgnes veel hulk sebmist, aga 11. oktoobril 1988 võidi laev lugeda jälle Eesti omaks. Veel viimasel õl tegid aga endised „omanikud“ „soomust“, virutades laevalt tema uhke rooliratta - kül-lap kellegi suvilasse.

21. novembril 1988 sai laev tagasi ka oma nime - Suur Tõll. Järgmised aastad möödusid laeva korrastades ja remontides ning külastajatele avati jäämurджа 1995. aastal.

2013. aasta sügisel teostati laeva dokkimine ja kere korrastamine, loo

kirjutamise ajal on veel käsil siseruumide remontimine - suurimaks tööks on ohvitseride messi algse sisekujunduse taastamine. Lisaks ruumide renoveerimisele luuakse laeval uus ekspositsioon, mis annab ülevaate jäämurджа ajaloost. Mingem vaatama!

Autor tänab Teele Saart ning Minkel Karu Eesti Meremuuseumist nende lahke abi eest üleskerkinud küsimuste lahendamisel, samuti raamatu „Suur Tõll“ ja teised Eesti jäämurджad“ (2005) koostajat Mati Õuna. 7M