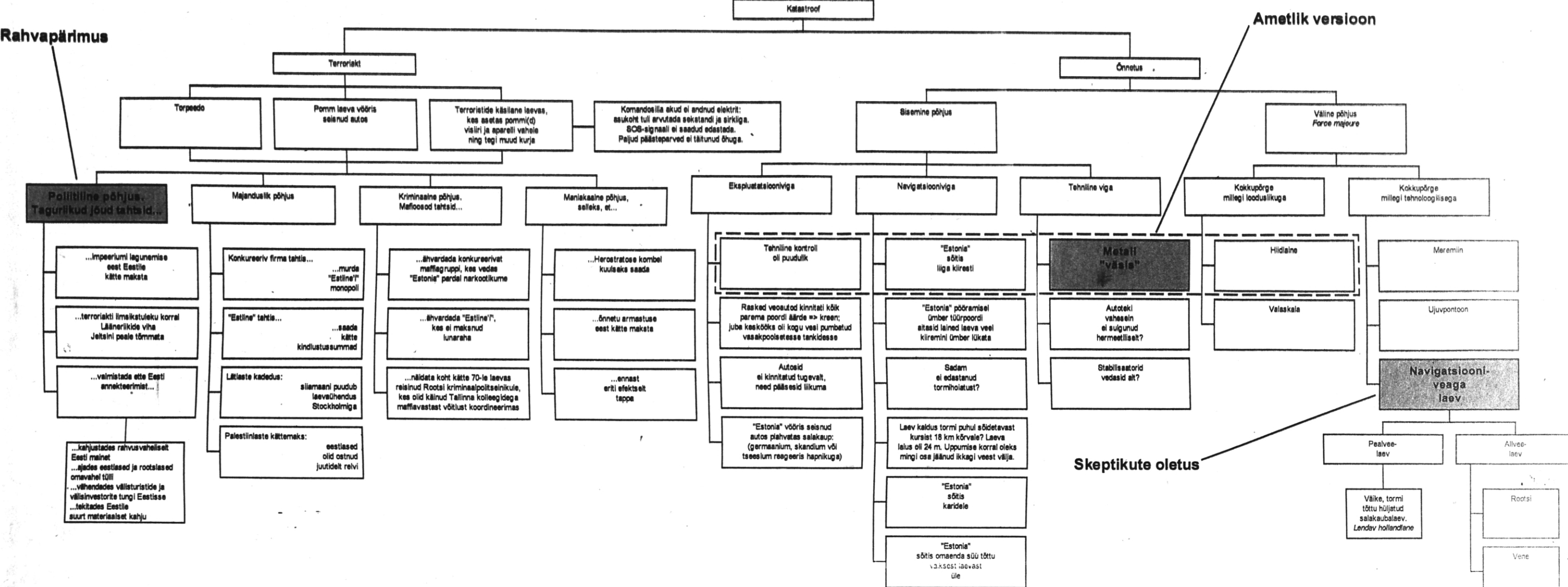


Miks uppus "Estonia"?



Mitme tundmatuga võrrand

Täpselt kuu aega on möödunud "Estonia" uppumisest. Katastroofist pääsenud on intervjuud andnud, ekspertsid on oma hinnangu olnud. Kõikidesed aitavad kokku panna mosaiikpildi tolt kohutavast õnnetusest. Kuid kuni kuu aega on möödunud, ei ole veel täpselt selge, mis põhjustas laeva põhjamineku. Võib siiski aimata, et põhjamineku põhjused on mitmed. Kõikidesed aitavad kokku panna mosaiikpildi tolt kohutavast õnnetusest. Kuid kuni kuu aega on möödunud, ei ole veel täpselt selge, mis põhjustas laeva põhjamineku. Võib siiski aimata, et põhjamineku põhjused on mitmed.



"Ühtki versiooni korralda ei ole võimalik. Seega me peame võtma arvesse kõiki võimalikke versioone. Kõikidesed aitavad kokku panna mosaiikpildi tolt kohutavast õnnetusest. Kuid kuni kuu aega on möödunud, ei ole veel täpselt selge, mis põhjustas laeva põhjamineku. Võib siiski aimata, et põhjamineku põhjused on mitmed.

REEDE, 28. OKTOOBER, NR. 410

POST

RAHVA TÕELINE HÄÄL

HIND 1.50

Laupäevane ilm

+6 +3

12.96 2.63 1.69
USD FIM SEK

Kellele oli see kasulik?

"Estonia" hukumine ei saanud mingi juhtumina olla kasulik. Kõikidesed aitavad kokku panna mosaiikpildi tolt kohutavast õnnetusest. Kuid kuni kuu aega on möödunud, ei ole veel täpselt selge, mis põhjustas laeva põhjamineku. Võib siiski aimata, et põhjamineku põhjused on mitmed.

Kas tegemist võis olla kokkupõrkega?

28. septembril tegi "Sky Channel" intervjuu ühe inglise meresõidu-ekspertiga, kes ütles: "Laev pidi millegagi kokku põrkama." ("The vessel should have hit something.") Kuid temalt küsiti: "Millega kokku põrkama?" Siis ei osanud vastata. Kõikidesed aitavad kokku panna mosaiikpildi tolt kohutavast õnnetusest. Kuid kuni kuu aega on möödunud, ei ole veel täpselt selge, mis põhjustas laeva põhjamineku. Võib siiski aimata, et põhjamineku põhjused on mitmed.

"Kassari" juhtum



Reisi-kaubalaev "Kassari" Pärnu lahel.

10. detsembril 1939 uputas "tundmatu" allveelaev Rootsi Tallinna sõitva aurulaeva "Kassari".

Tegemist ei olnud sugugi mitte tundmatu, vaid Nõukogude allveelaeva S-323 tahtlikult kallaletungiga erapoletu lipu all sõitvale reisilaevale, mis asus keset Soome lahte, 25 miili Hanko edelas. "Kassari" kapten Alfred Sörgo, üks üheksast pääsenust (laev



"Kassari" hukkumine. Erik Schmidt maal Eesti Meremuuseumis. Foto: Victor Burkivski

val oli ainult meeskond), rääkis juhtunust ajakirjanikele järgmist: "Kella kahe paiku öösel vastu pühapä-

va, kaks tundi enne minu laeva uputamist, aega pärast sama sõjaväe väljaviimist hukkus "Estonia".

IMBI KAASIK

TERRORISM

"Metallisti" lugu

1939. aasta 27. septembri õhtul levitasid Nõukogude raadiojaamad infot, et Narva lahes on uputatud kaubalaev "Metallist". Viis meeskonnaliiget jäi kadunuks. Samal ajal pidasid Nõukogude raadiosede Kremlis läbirääkimisi Eesti ja Nõukogude pool Venelased tõi "Metallisti" uputamise ettekäändeks, et NL-i julgeoleku tagamiseks tuleb Balti merel tagada kord.

TASS väitis, et kaubalaeva rammis tundmatu allveelaev, umbes samal ajal oligi nähtud allveelaeva periskoope. Kuid Eesti luurelennukilt nähti "Metallisti" koos Nõukogude miiniristlejatega. Kaldale mingit plahvatust kuulda ei olnud, kuid ühel hetkel oli laev kadunud. Hiljem, sõja ajal, langesid vangid kaks

vene ohvitseri. Nemad väitsid, et tõi "Metallisti" huku juures. Laeva pidid põhja laskma amad, st Nõukogude sõjalaevad, kuid nende torpedod ei tabanud märki. Lõplikult uputas "Metallisti" torpedopaat "Tutša", kes kaubalaeva rammis. "Metallisti" juhtum oli vägagi tõenäoliselt tolleaegse NL-i vaktuse järele, mis soovis provokatsioon suveräänsele Eesti Vabariigile surve avaldamiseks.

Seega on ühes reas Gleiwitzi raadiojaama omaga, kus sakslased ründasid oma raadiojaama, et saada ettekäändeks Poola ründamiseks, ning Mainia juhtumiga. Seal tulistasid Nõukogude suurtükid oma positsioonidele, et saada põhjust Soome ründamiseks.

Läänemeri kubiseb allveelaevadest

	Pikkus (meetrites)	Maksumus (miljardid)	Sukeldumiskõrgus (meetrites)
LOS ANGELES USA	110	30	450
AGOSTA PRANTSUS-MAA	68	20,5	300
KILO VENEMAA	73	25	N/A
TYPE 209 (SSK-1500) SAKSAMAA	64	22,5	N/A
UPHOLDER SUUR-BRITANNIA	70	20	>250
VÄSTERGÖTLAND ROOTSI	49	20	>300
ZEELEUW HOLLAND	68	21	300

Astas suudavad NATO riigid ehitada kuni 19 allveelaeva. Kõik need peale kahe kolme müüakse arengumaadele. Lisaks NATO liikmetele on traditsiooniliselt allveelaeva-riigid ka Rootsi ja Venemaa.

Pisike ja madal Läänemeri kubiseb külma sõja aastail allveelaevadest. Siin sõitsid ja sõidavad ringi Rootsi, Venemaa ja Saksa allveelaevad. Teiste Läänemere- ja ka Eesti jaoks on allveelaevad liiga kallid lõbu - üks selline maksab mitusada miljonit USA dollarit.

Balistiliste raketidega varustatud Vene aatomiallveelaevad tungisid külma sõja aastail kõikjale. Põhjamaade mereäärsete elanike standardnakkus kujunes vaikselt suvehitlutele Vene Saksamaa U-209 on hoolimata mudeli vanusest sama hea kui mis tahes teise tööstusriigi oma. Kuuekümmet nelja meetri pikkune U-209 arendab kuni 22-sõlmelise kiirust ning mahutab 8 torpedoparaati ja 14 torpedot. Peale selle saab laev ka miinitõkkeid paigaldada.

U-209 tüüpi diisel-laevade vastu tunneb huvi isegi ainult aatomiallveelaevadele spetsialiseerunud USA. Plaanis on üheskoos Saksa suurmaa allveelaevu tootva firma HDW-ga hakata USA-s tootma Ameerika standarditele vastavaid U-209id.

ROOTSI "VÄSTERGÖTLAND"

Oma rannikuvette kaitsmisele on tõsiselt mõelnud Rootsi kuningriik. Spetsialistide arvates pakuvad Rootsi "Västergötlanti" tüüpi allveelaevad Vene alustele tõsist konkurentsi. "Västergötlanti" on 49 meetrit pikk, sukeldub kuni 300 meetri sügavusele ja arendab 20-sõlmelise kiirust.

10 torpedoparaadiga varustatud laeva relvastuses on 18 torpedot.

VENE "WHISKEY" ON MINEVIK

Venemaa Balti laevastikus on paarkümmeend 1950-ndatel aastatel toodetud "Whiskey" ja "Juliet" tüüpi diisella-

veelaeva. Moraalselt vananenud "Whiskey" asemel plaanib Venemaa Läänemere paisata ekspordiks toodetud "Kilo".

"Kilo" on 73 meetrit pikk kuni 25-sõlmelise kiirusega laev, mis on varustatud 6 torpedoparaadiga ja 12 torpedoga. Torpedode asemel võib "Kilo" paigutada 24 miini.

ALLVEELAEV ON TÕHUS RELV

Hästi relvastatud tõsist konkurentsi diisellaallveelaevadele võib peavalu valmistada kümnelt pealveelaevale. Tänapäeval on võimalik teha varustada laevahävitusraketide, mis teeb allveelaeva eriti ohtlikuks.

Diisellaallveelaevade kasutamist piirab vajadus iga vee all veedada tunni kohta teatud aeg vee peal viibida. Aatomiallveelaevadest lühemad puudust ei ole.

METALLI VÄSIMINE

Läänemere ring: neljal laeval on selles piirkonnas olnud tõsiseid probleeme

Samal ajal kui tuhanded reisiladid rahulikkus ja magasid, pidi "Viking Line'i" laeva "Mariella" meeskond vaeva nägema vöörivisiliga. Kapten oli sunnitud laeva ümber pöörama ning tagurdama, et tühjendada autotekke veest. "Laev pääses katastroofist üle noatera", räägib Lennart Ahlberg Stockholm laevandusametist.

VISIIRID EI PEA VASTU

"Ma olen tulinud laevakompaniide seletustest. Lameda ninaga laevad on Läänemere jaoks täiesti valesti konstrueeritud. Selline laev ei pea vastu järsudele lainetele, mis purustavad vöörivisilid", räägib Ahlberg. Kui tugev peab olema laine, et visirid puruks lüüa? Ahlberg on näinud lainet, mis lõi puruks laevarestorani akna.

Mereteede ameti peadirektor Bengt Erik Stenmark kritiseeris vihaselt laevakompaniisid, kes merel juhtunud intsidendist pole ette kandnud. "Kui olek-

ga. Laev oli teel Helsingist Stockholm. Mereteede ametil on andmed, et vesi tungis autotekile, kuid "SF-Line" eitab seda. Igatahes oli kapten sunnitud laeva vastutult keerama. Mereteede ameti hinnangu kohaselt oli juhtum "peaaegu saatuslikult ohtlik".

* 1987. a. ehitati laevakompanii "Silvia" mootorlaev "Olympia" paar sentimeetrit suuremaks, et pälvida "maailma suurima laeva" nimetus. Kuna tal oli sama viga, mis "Mariella", ehitati tema vöörivisiri kohe tugevamaks.



"Viking Line'i" laeval "Olympia" oli sama probleem mis "Mariella". Laev ehitati õigeaegselt ümber.

dusametil on nüüd teada, leidsid aset samas piirkonnas, väljaarvutat intsidendi Rootsi ja Trellborgi vahel. Ohtlik piirkond asub Hangö lähedal Soome lahe suudmes. "Seal tekivad järsud lained", kinnitab Lennart Ahlberg.

Kui "Estonia" 1980. aastal Saksamaal Papenburgis "Meyer Schiffswerftis" ehitati, nõudis omanikud tõpni esiosa. See on kõige traditsioonilisemat sorti laev, enim levinud ka Rootsis.

Kõik laevakompaniid tahavad lameda esiosa laeva, sest neis on rohkem ruumi kajutitele ja autodele. See on majanduslikum, räägib laevainspektor Stellan Kvarforth.

Juba 80-ndate aastate algul ilmnisid reisilaevadel esimesed probleemid vöörivisiliga, mis tegelikult koosneb kahest osast: välisvisiirist ja siserambist. Sisemises osas asub lukustus.

* 1986. a. tekkis probleem maailma suurima reisilaeva "Mariella" vöörivisiri-

sime seda varem teadnud, oleks ehk saanud midagi teha, et "Estonia" katastroofi ära hoida, räägib ta. "Laevakompaniid on kohustatud õnnetustest teatama, seda nad aga ei teinud."

Nils-Erik Eklund, "SF-Line'i" peadirektor Mariehamnis lükkab Stenmarki sõnad tagasi. "Tea juhtumit "Mariella"ga". Sellest teatati otsekohe Soome mereteede ametisse."

Stenmarkil on aga täna teada viis juhtumit: * 1986. a. tekkis probleem maailma suurima reisilaeva "Mariella" vöörivisiri-

probleem vööriga. Laev võeti sedamaid käigust maha ning teda remonditi kaks kuud.

10. märtsil 1982 kirjutab "Dagens Nyheter": "Terav vöör, mis nüüd on ümber ehitatud, ei suutnud toime tulla tormise merega. Lained lõvavad tugevate raskustega vastu metalli ning laev raputab end nagu vettekastetud koer." (Gösta Rynning, "Silja Line'i" peadirektor)

"Admiral Nahhimov" nõudis 423 inimest

Kahesaja-aastat tagasi, 31. augustil 1886 porkasid õisel Mustal merel kokku reisilaev "Admiral Nahhimov" ja mootorlaev "Pjotr Vashev". Onnetuse põhjuseks peeti halvaks seisukorras olnud lokatsiooni seadmeid, mille tõttu ei õnnestunud jälgida merel olnud laeva. Reisilaeva kursi läheduses ankrus seisnud valgustamata "Pjotr Vashev" märgati alles viimasel hetkel ning otsasõitu

polnud võimalik enam vältida. Pärast kokkupõrget vajus reisilaev "Admiral Nahhimov" kreeni ning vesi tungis vigastatud laevakerre. Seitsme minuti pärast vajus Onnetuse põhjuseks peeti halvaks seisukorras olnud lokatsiooni seadmeid, mille tõttu ei õnnestunud jälgida merel olnud laeva. Reisilaeva kursi läheduses ankrus seisnud valgustamata "Pjotr Vashev" märgati alles viimasel hetkel ning otsasõitu

Tõnu E. PAAKSPUU

KOKKUPÕRGE

Venemaa reageeris otsekohe

28. september, Reuter-BNS: Vene merejõud on pakkunud oma abi kolmapäeva öösel Läänemerele upunud reisilaev "Estonia" olnud inimeste päästmiseks.

Kuningliku Tehnikaülikooli laevaehtusprofessor Olle Rutgersson ei pea 3000 inimest mahutava laeva ninas asuvat avastat õigeks. "Mehhaanilise visiiriga laeval on tarvis pidevalt valvata lukustust. Piisab kellegi hooletusest, ja katastroof ongi käes," leiab ta.

paigale, ütles Venemaa Välisministeeriumi esindaja Mihhail Demurin uudisteagentuurile ITAR-TASS. Moskva kontrollib parajasti, kui palju oli laeva pardal Venemaa kodanikke, ütles Demurin. Ta lisas, et ei Helsingi ega Stockholm ei ole veel Venemaa abipakkumisele vastanud.

VENE LAEVU ÕNNETUSE PIIRKONNAS POLNOD

Ei Venemaa ega ühegi teise riigi sõjalaevu ei viibinud 28. septembri öösel piirkonnas, kus uppus parvlaev "Estonia". Seda kinnitab BNS-ile Venemaa Balti laevastiku eriteenistusest.

Balti laevastiku valvekorpidajad, 1. järgu kapten Aleksandr Gorbatsuk kinnitas BNS-ile, et "Estonia" katastroofi ajal polnud selles piirkonnas ühtegi Balti laevastiku pealaeva. Gorbatsuk selgitas, et pärast Vene vägede lahkumist Balti riikest "ei vastuta" Balti laevastik enam Läänemere selle piirkonna eest, kus "Estonia" uppus.

Ainsad Balti laevastiku alused - kaks vahilaeva ja üks tanker -, mis "Estonia" õnnetuse ajal merel viibisid, asusid Põhjamerel Skageraki väinas. Ükski teine alus Balti laevastiku baasidest Kroonlinnas ja Kaliningradist ei väljunud, kuna oli torm, kinnitas BNS-ile korpidajad ahoovitser Gorbatsuk.

AS VATU

Seoses veoautode remondijaoskonna avamisega

- Ootame remonti Mercedes Benz ja Scania veoautosid
- Võtame tööle mehi, kes on huvitatud veoautode remondist ja oskavad seda

Kehtivad endiselt muud autoala teenused, vt. varem ilmunud reklaami

Hinnad soodsad, tähtajad lühikesed

keskuse ja töökodade aadress: Tallinn, Tuuliku tee 4

Tel. 598 285, 598 303 Bussid 9, 16, 33

Compromise BLUE

CB I CD

ÖHTU

EESLITALLIS 28.10.94

22.00 KELDRI BAAR

Jüri Kask: "Ma ei ole hakanud jumalat uskuma."

**JAAANUS
MARSOO**

[illegible]

— "Laeval on häire!",

Jüri Kask: "Need pildid on kogu aeg silme ees." Foto: Victor Burkiyski

kuus-seitse tundi, kui
tuli kopter, mis viis ta U
saarele.

"Estonia" on kadunud.

