

Hiiumaa merega seotud aktiivturismi uuring rõhuasetusega sukeldumisturismil

LISA 1

Vrakid Hiiumaa rannikumeres

Tellijä: MTÜ Ajaloolised Võtted



LEADER
EESTI



Maaelu Arengu Euroopa
Põllumajandusfond:
Euroopa investeringud
maapiirkondadesse



Kärdla
2013

Sisukord

Krimulda	5
Krimulda kapten Ju. K. Roerich	6
Krimulda	6
Allikad, viited.....	7
Krimulda pildid	8
Miinitraaler nr 1 (Linnea)	13
Vrakk "Linnea"	13
Hiiumaa vrakid.....	14
Тральщик №1	14
Пароход "Линнеа"	14
Viited, allikad.....	14
Miinitraaler nr 1 (Linnea) pildid	15
Hüdrograafialaev Vest	19
Vrakk "Vest"	19
Цена победы : тайны гидрографии.....	20
Tüüp "Nord" - 3 laeva	20
„Гангут. 1941”	20
Viited, allikad.....	21
Hüdrograafialaev "Vest" pildid.....	22
Ilja Muromets	27
Böliinade vägilased	27
Viited, allikad.....	28
Ilja Muromets pildid	29
Miinitraaler T-208 Škiv	34
T-208 Škiv	34
Тральщик „Шкив”	34
Тип „Фугас” - 44 единицы	36
Балтийский флот СССР во время Великой Отечественной войны	36
Viited, allikad.....	36
Miinitraaleri Škiv pildid	37
Ujuvdokk	42
Viited, allikad.....	42
Ujuvdoki pildid.....	43
Liisa	46
Ärajäänud merereis. Endel Saar. Kärkla 1999	46
Soviet Merchant Marine Losses in WW2	49
Суда Министерства Морского флота, погибшие в период Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. [Союзморниипроект, 1989]	49
Allikad, viited.....	49
Liisa pildid.....	50

Hiiula	55
Merel ja rannal.....	55
Suvepilt 1941. aastast	56
Sortside saladused XII. Läänemaa- ja saarte kommunistid kutsetööl	56
„ХИИУЛА” (HIIULA), BT-594	56
Противостояние Люфтваффе и советского Балтийского флота	56
Hiiula	57
[??]	57
Viited, allikad.....	57
Hiiula pildid	58
Eevi	61
Madalikule sõitnud kaubalaev Eevi jääb Hiiumaa rannikule.....	61
Kaubalaeva Eevi last pole keskkonnale ohtlik.....	61
Kaubalaev Eevi vajub vaikselt.....	62
Eevi on endiselt lekkimisohtlik	63
Piirivalve asub kaubalaeva vrakki kütusest tühjendama.....	63
Veeteede amet tähistas Eevi vraki	64
Eevi pildid	65
Vrakk Mägipe rannas	71
Põhjasõja aegne Vene sõjalaeva vrakk	71
Mägipe ranna vraki pildid.....	72

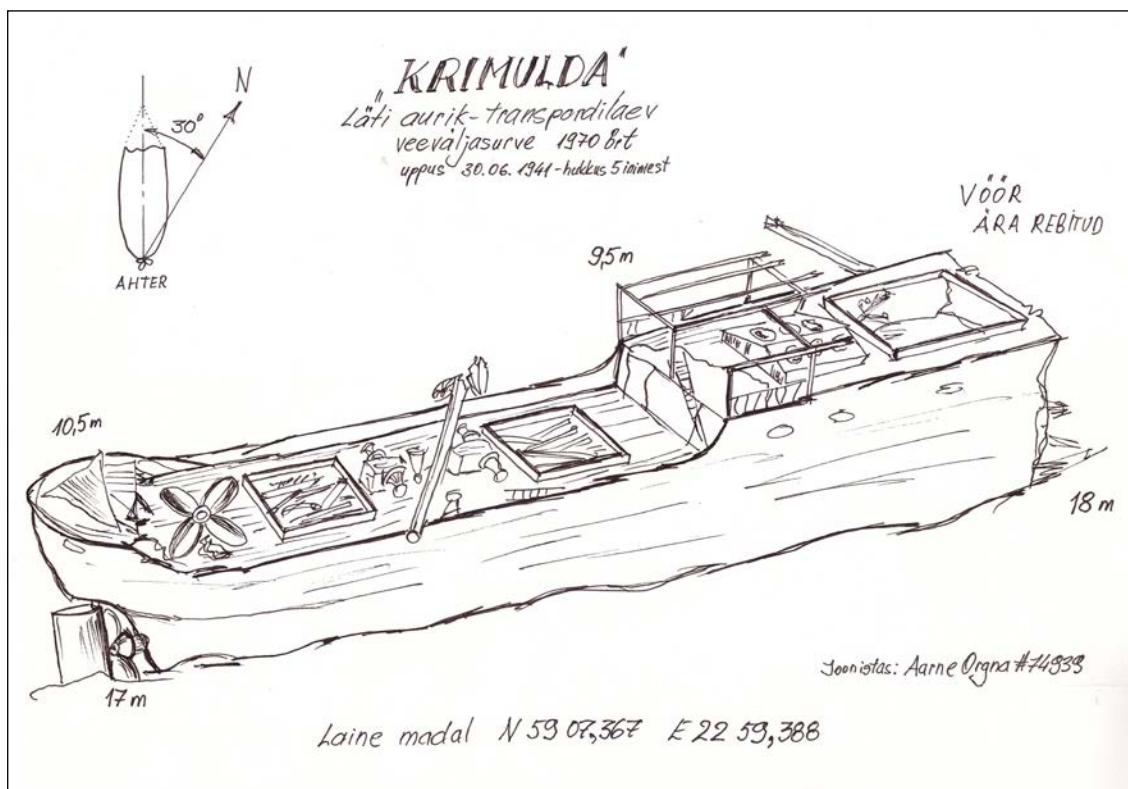
Krimulda

Viimane nimi:	Krimulda
Varasem nimi:	Komissar; General Dragomirov
Ehitatud:	1899
Gross tonnage:	1970
Materjal:	metall
Otstarve:	transpordilaev
Uppunud:	30.06.1941
Uppumise põhjus:	miin
Vraki asukoht:	Lainemadal N 59 07 E 22 59
Muinsuskaitse	Mälestise nimi: laevavrakk "Krimulda" Mälestise registri number: 27804 Ajutise kaitse alla võetud: 19.06.2006



Krimulda. Foto internet - Latvijas Valsts Kinofotonodokumentu arhive

Asukoht Hiiumaa rannikust ca 10 meremiili kirdes, Lainemadal. Metallist transpordilaev (aurik) hukkus 30.06.1941 plahvatuse tagajärjel koos 5 inimesega, samuti kaotas plahvatuse tagajärjel võõri, mis lebab vrakist ca 1 kaabeltau eemal. Krimulda ise lebab otse kiilul, 18m sügavusel, teki ehitus võrdlemisi hästi säilinud, viimstel aastatel on looduse mõjul masinaruumi katuse konstruktsioon sisse vajunud ja masinaruumi tekk deformeerunud. Vrak ulatub merepõhjast 9m, seega paiknevad esimesed teki ehitised merepinnast juba 9m merepinnast. Vrak on üle 60m pikk ja üle 10m lai. brt 1970. Laeval on mitu avatud trümmi, millest on võimalik läbi ujuda, kuid see on ohtlik. Tekil paikneb tagavra sõukruvi, vintsid kauba laadimiseks, trümmides rohkesti puitmaterjali. Aurumasin hästi säilinud ja vaadeldav. Samuti on ahtris hästi vaadeldav roolileht ja sõukruvi. Suuremate kogemustega sukeldujad saavad läbi vraki masinaruumi ujuda. Sobib algajatele vrakisukeldumiseks.



Krimulda vrakk. Joonis Aarne Orgna

Krimulda kapten Ju. K. Roerich



“Krimulda” osales Ventspils evakueerimisel 27. juunil 1941. Kapten hukkus koos laevaga 30. juunil 1941.

“Portrait of Ju. K. Rerikh, 1941”. Foto: Latvijas Valsts Kinofotonodokumentu arhive

<http://collections.yadvashem.org/photosarchive/en-us/9548427.html>

Krimulda

1899 Ehitatud firmas “Blyth Shipbuilding”. Nimi “Somerford”, Speeding & Marshall SS Co.

1910 Nimi “General Dragomirov”. Omanik “Gebrüder Seeberg”, Riia.

1915 3. detsembril võetud Balti laevastiku teenistusse.

1917 25. oktoobrist enamlaste valduses.

1918 Nimi “Komissar”. Laevandusettevõtte “Transbalt”.

1920 Nimi “Krimulda”. Vastavalt rahulepingule tagastatud 17. detsembril 1920 endisele omanikule “Gebrüder Seeberg”, Riia.

1940 juunis peeti kinni NSVL võimude poolt.

1940 29. oktoobril natsionaliseeriti

1941 30. juunil sõitis miinile ja uppus.

Posted by: Marty Bollinger (IP Logged) Date: June 27, 2005
<http://warsailors.com/forum/read.php?1,20802,20806#msg-20806>

Transpordilaev aurik „Krimulda” uppus 1941, sügavus 15 meetrit, veeväljasurve 2000 tonni.

<http://www.finnairinsukeltajat.net/retket/kesaleiri2005/Hiiumaan%20hylyt.htm>

Transpordilaev “Krimulda” (ЛГМП)

Kaubalaev, 970 brt. 27. juunil 1941 väljus evakueeritavate kaupadega kapten Roerichi juhtimisel karavani koosseisus Riist Tallinnasse. 30. juunil Muhu väinast väljumisel sõitis Vormsi saare piirkonnas miinile ja uppus. Hukkus viis inimest.

<http://wreck.ru/baltika.shtml>

“Krimulda”

Kaubalaev, 1970 brt, ЛГМП. Kapten - J. Roerich.

Hukkumise aeg ja koht - 30.06.1941, Vormsi saare juures, 59°08', 22°58'.

ЛГМП laevade karavani koosseisus lahkus 27. juunil Riist evakueeritavate kaupadega. Väinamerest väljumise sõitis miinile, hukkus viis inimest.

Эдлинский С. Ф. [39], с. 21; Сколис Я. Я. и др. [33], с. 99, 101; ЭГММ.

Суда Министерства Морского флота, погибшие в период Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. [Союзморниипроект, 1989]
<http://militera.lib.ru/h/mmfm/02.html>

Allikad, viited

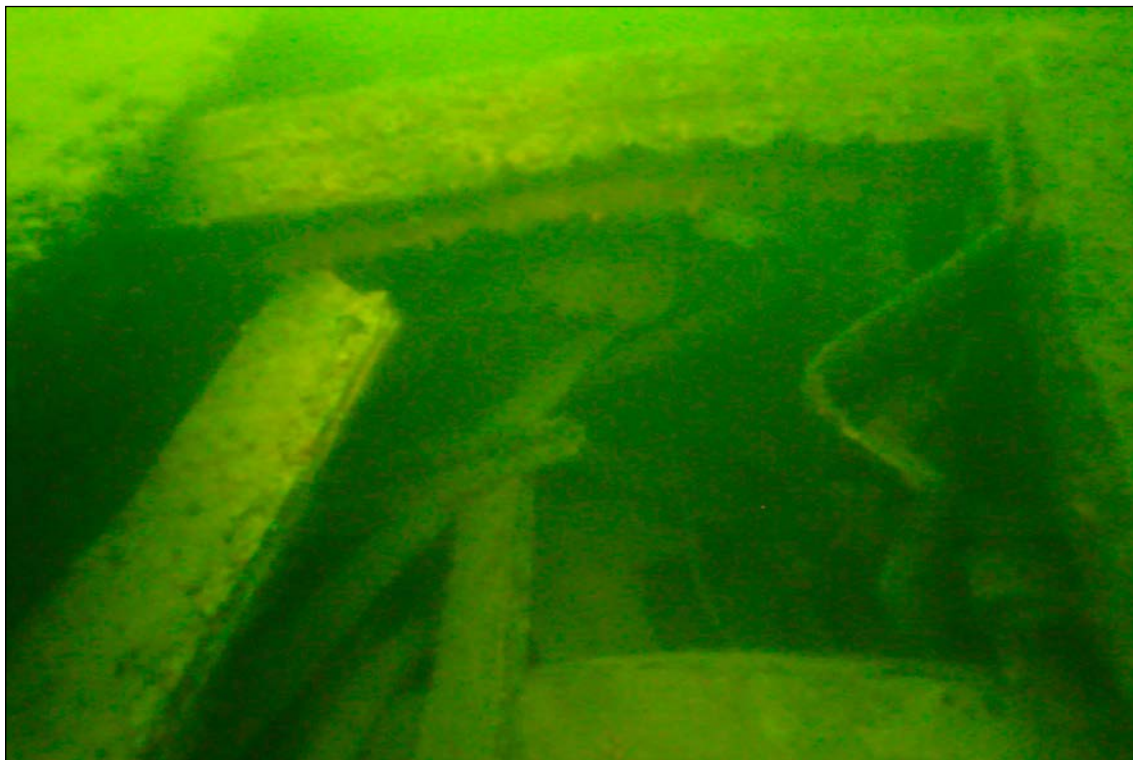
http://www.slps.net/slps/html/2005/dive_pictures/dive832.html

<http://www.sukeldumisklubi.ee/sukeldumine/sukeldumiskohad/vrakid/vrakk-krimulda/>

<http://register.muinas.ee/?menuID=monument&action=view&id=27804>

<http://wreck.ru/baltika.shtml>

Krimulda pildid



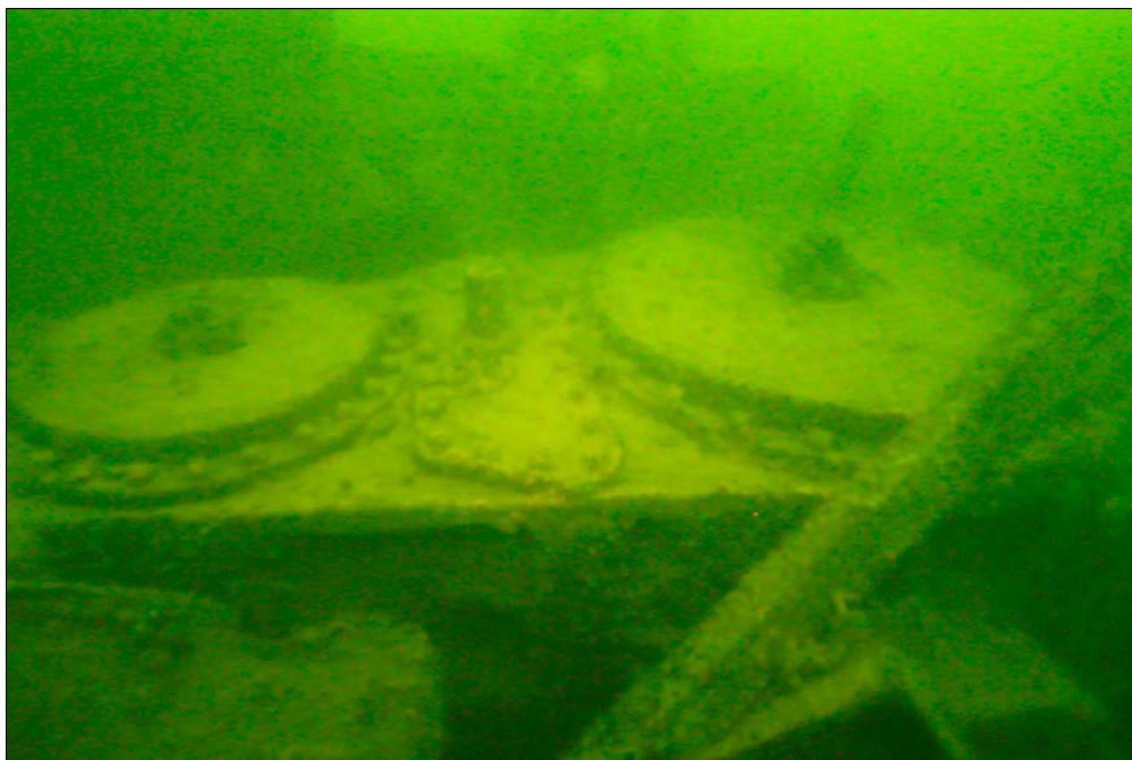
Krimulda vrakk. Foto Martin Kagadze 28.07.2012



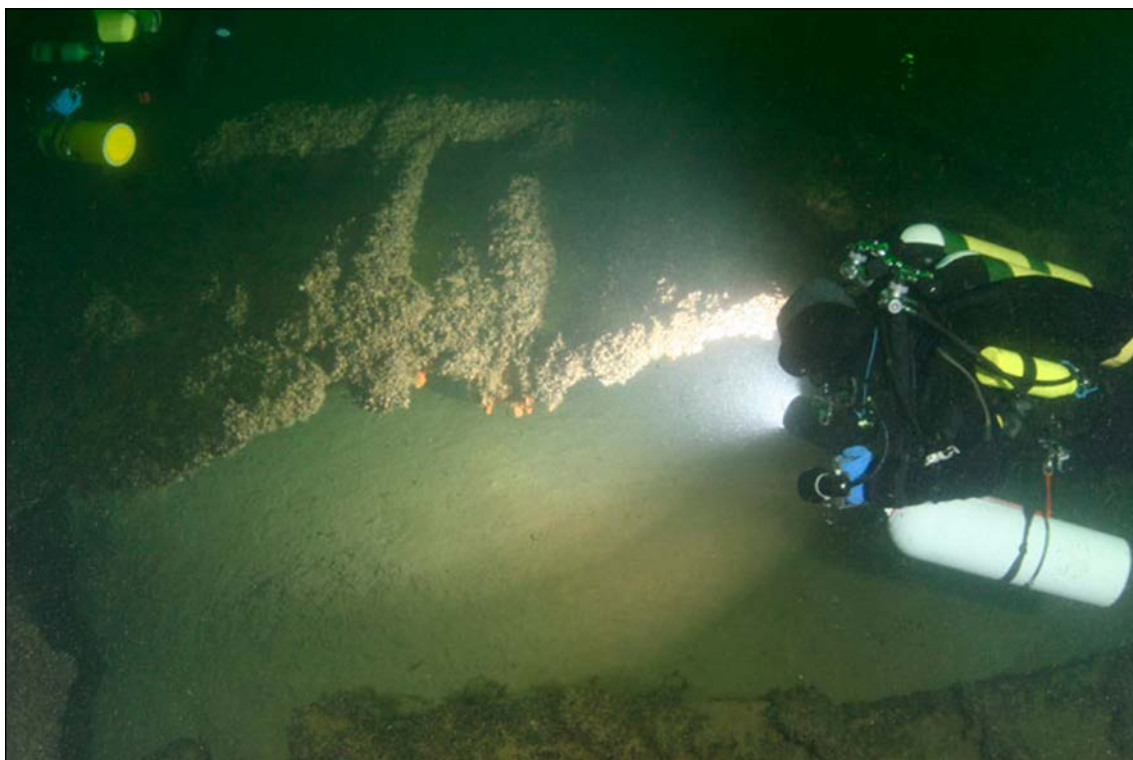
Krimulda vrakk. Foto Martin Kagadze 28.07.2012



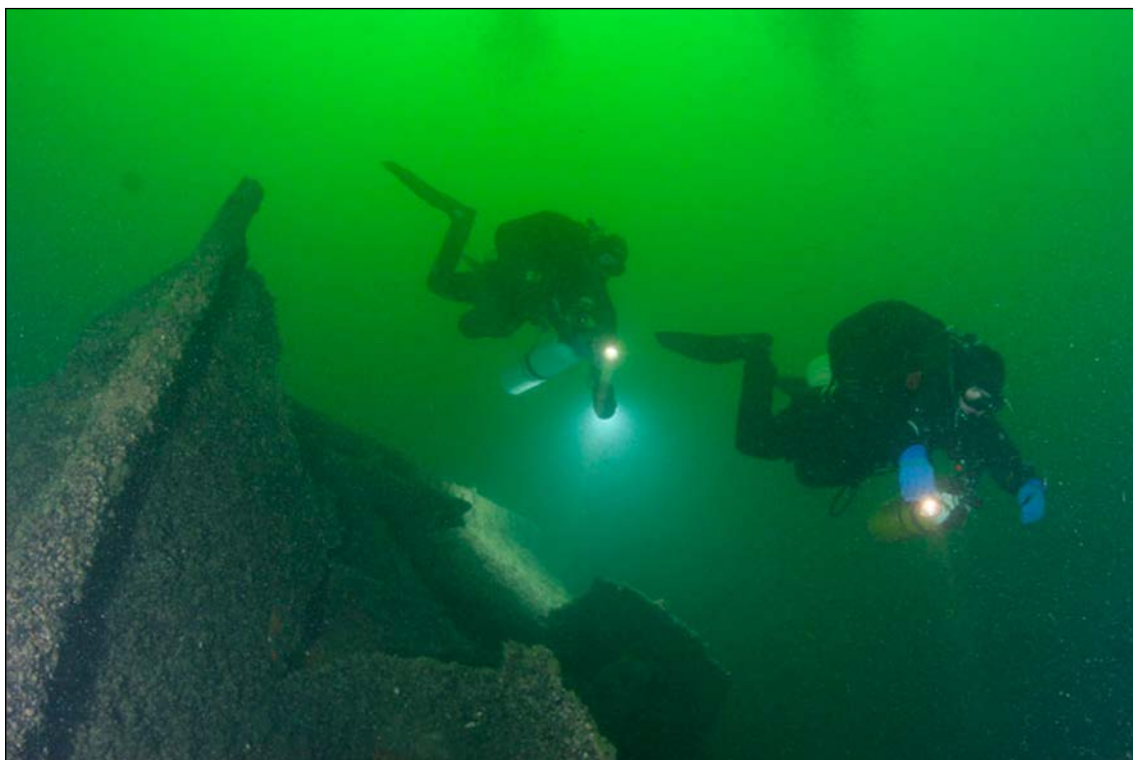
Krimulda vrakk. Foto Martin Kagadze 28.07.2012



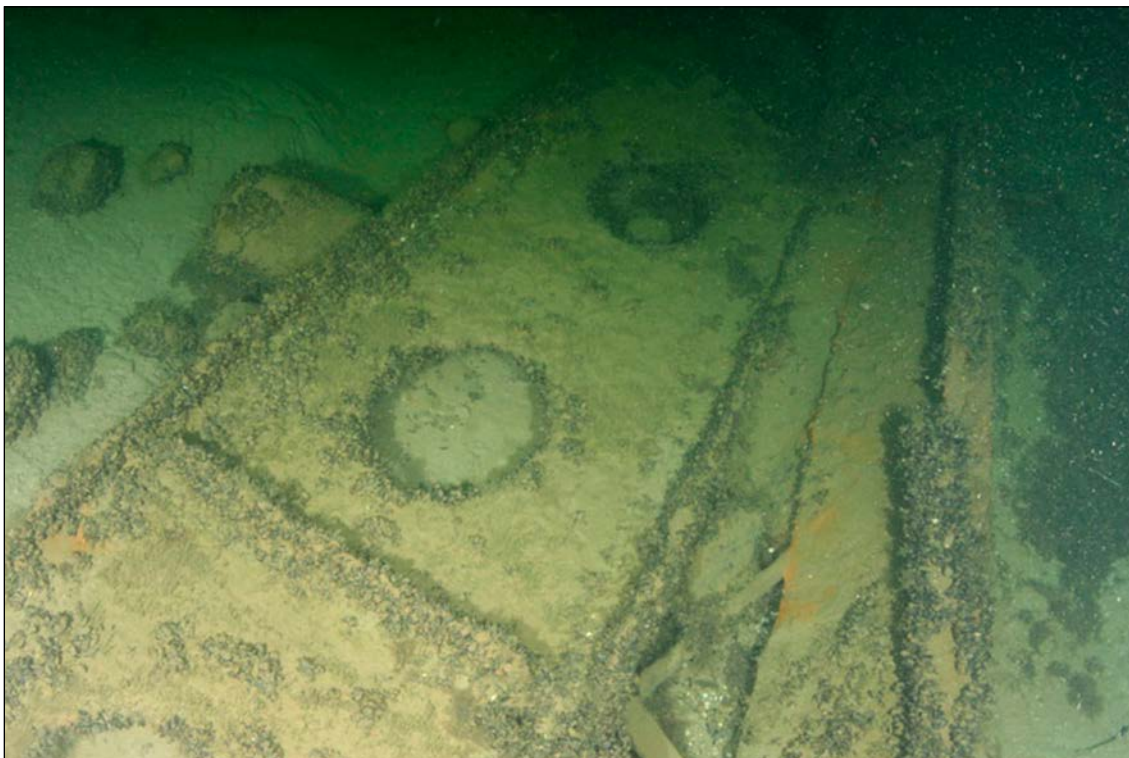
Krimulda vrakk. Foto Martin Kagadze 28.07.2012



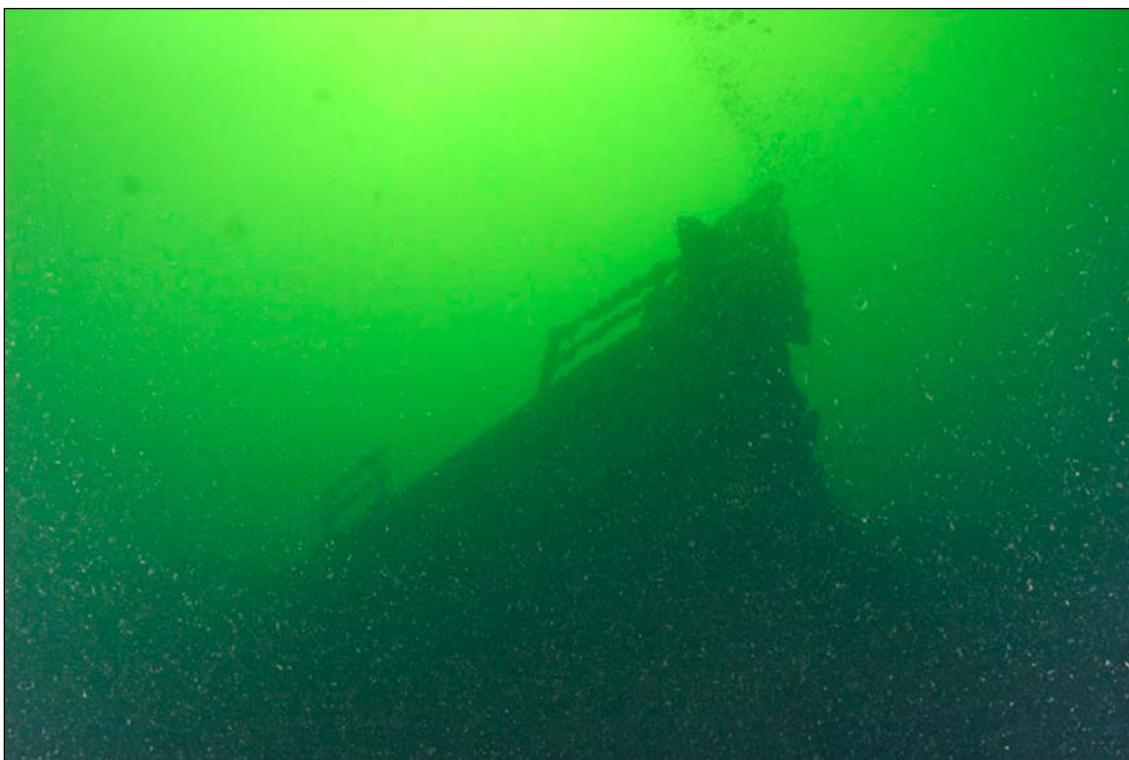
Krimulda vrakk, Hiiumaa. Foto 1804.
Foto saidilt: <http://www.slps.net>



Krimulda vrakk, Hiiumaa. Foto 1786.
Foto saidilt: <http://www.slps.net>



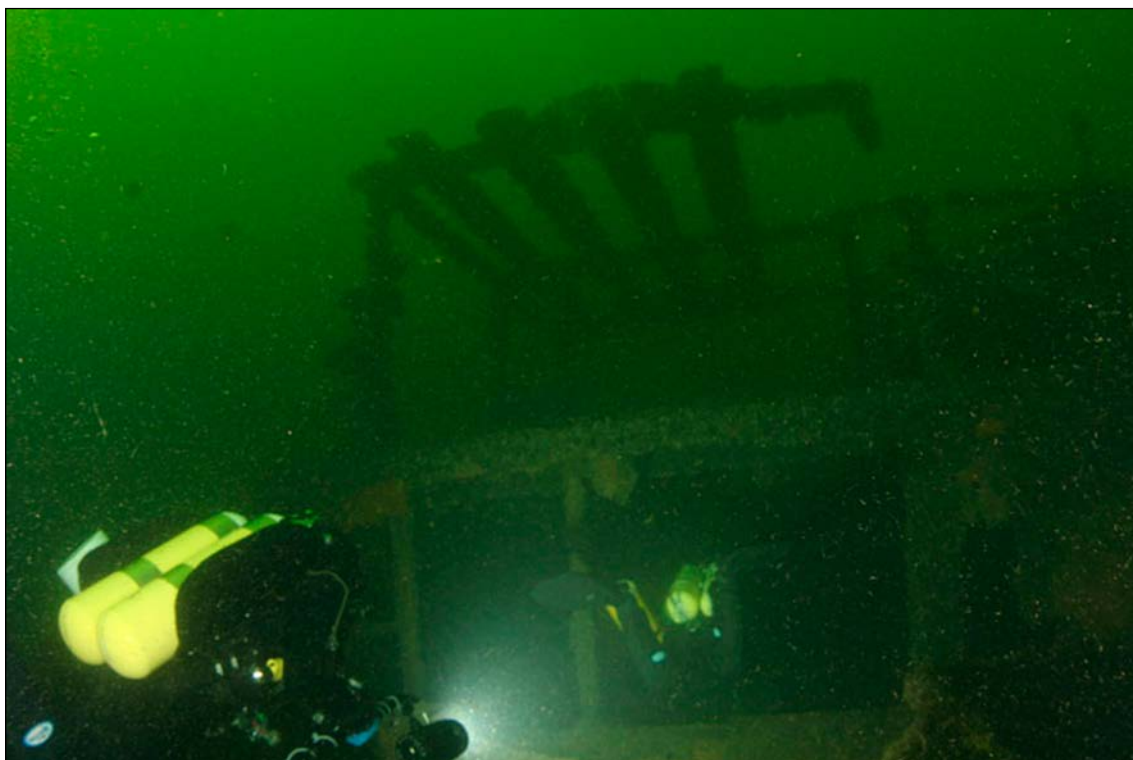
Krimulda vrakk, Hiiumaa. Foto 1833.
Foto saidilt: <http://www.slps.net>



Krimulda vrakk, Hiiumaa. Foto 1843.
Foto saidilt: <http://www.slps.net>



Krimulda vrakk, Hiiumaa. Foto 1856.
Foto saidilt: <http://www.slps.net>



Krimulda vrakk, Hiiumaa. Foto 1916.
Foto saidilt: <http://www.slps.net>

Miinitraaler nr 1 (Linnea)

Viimane nimi:	Miinitraaler nr 1
Varasem nimi:	Linnea
Ehitatud:	1892
Gross tonnage:	739 brt
Materjal:	metall
Otstarve:	miinitraal (kaubaurik)
Uppunud:	16.09.1915
Uppumise põhjus:	miin
Vraki asukoht:	Lainemadal N 59 06 E 23 01
Muinsuskaitse	Mälestise nimi: Laevavrakk "Linnea" Mälestise registri number: 27805 Ajutise kaitse alla võetud: 19.06.2006

Asukoht Hiiumaa rannikust ca 10 meremiili kirdes, Lainemadal. Metallist miinitraal pikus 40m, laius 6m, süvis 3m, brt 739. Hukkus 16.09.1915 a. Vrakki lebab otse kiilul 18m sügavusel, veepiirini on laeva tekilt 14m. Plahvatuse tagajärjel on vöör deformeerunud ja paremale poole kreenis. Vööris paikneb ka õhutõrjekahur, mis on hästi säilinud ja vaadeldav, tekil korstna kõrval paikneb ka teine kahuritoru. Üldiselt on palju vraki pealisehitustest säilinud, tekil puitplangutus. Sobib algajatele sukeldumiseks.

Vrakk "Linnea"

Miinitraaler NO.1, endise nimetusega "Linnea", uppus miine traalides Saksa allveelaeva UC4 veesatud miinil 16. septembril 1915.

Laeva pikkus 40 m, laius 6 m ja süvis 3 m ning mahuks 739 brt. Täpseks uppumiskohaks on nordväina madalast 1,5-4 miili westi ja nordwesti poole 13-21 meetri sügavune ulatuslik mereala ja koordinaatideks 59°06,13 N 23°01,78E. Laev lebab 18,2 m sügavusel, veepiirist 14,4 m sügavusel, täpselt kiilul. Miini poolt tekitatud vigastus, mille tulemusena murdus laev kaheks osaks ja eraldus 1/5 esiosa koos vööriga. Tabamuse sai alus vööri parempoolsesse pardasse. Vööris paikneb ka 35 mm õhutõrje kahur. Laeval oli kokku 2 õhutõrje kahurit. Teine õhutõrje kahur lebab tekil korstna kõrval.

Üldiselt on alus hästi säilinud. Samuti on säilinud aluse ahtrireeling, puidust tekiplangutus ja üks kahest puitmastist. Hästi on äratuntav ankur, mis lebab vööris, poolenisti üle parda. Hästi on ka vaadeldav sõukruvi ja roolileht. Kui alus ise lebab kiilul, siis vöör on ca 25° kreenis paakpoordil ehk paremal küljel ja samas ka ca 45° ettepoole kallutatud. Laeval on plahvatuse tagajärjel peaaegu täielikult hävinud pealisehitus. Korsten lebab peaaegu terve, pikki laeva diametraaltasapinda tekil tüürpoordis. Hästi on näha ka osa aurumasinast, mille ümbert seinad plahvatuse tagajärjel kadunud.

<http://www.sukeldumisklubi.ee/sukeldumine/sukeldumiskohad/vrakid/vrakk-linnea/>

Hiiumaa vrakid

<http://www.finnairinsukeltajat.net/retket/kesaleiri2005/Hiiumaan%20hylyt.htm>

7) “Linnea”. Ehitatud Soomes. Aurik, kaubalaev, hiljem traaler. Uppus 1915, sügavus 15 meetrit, veeväljasurve 450 tonni.

Тральщик №1

Traaler nr 1, endine soome aurik “Linnea”, ehitatud 1892. aastal, mobiliseeriti 1914. aasta augustis Balti laevastiku koossesitu transpordilaevana. 1915. aasta juunis relvastati ja kvalifitseeriti ümber traaleriks. Traalerite divisjoni koosseisus uppus 16. septembril 1915 Vormsi saaare piirkonnas. Sõitis Saksa allveelaeva UC-4 pandud miinile.

Меркушов В. А. Записки подводника 1905–1915. М., 2004

Пароход “Линнеа”

Активная минная война в 1914-1916 гг. вынудила российское правительство мобилизовать на нужды военно-морского флота многие гражданские корабли. Так финляндский грузопассажирский пароход “Линнеа” попал на службу во флот тральщиком, ему был присвоен бортовой номер 1. По своим параметрам (длина 40 м, ширина 6 м, водоизмещение 700 т (450 т), осадка порядка 3 м) корабль конечно не подходил для проведения тральных работ, что и доказало время. При тралении на главном фарватере в районе маяка острова Vormsi 16 сентября 1916 года тральщик N1 носом наскочил на мину и быстро затонул. Но при взрыве никто не пострадал, вся команда была спасена тральщиком N10 (бывший германский пароход “Примус”).

Пароход был построен в Финляндии, имел каюты для пассажиров, в которых были созданы все условия для приятного морского путешествия. Следы былой роскоши до сих пор можно наблюдать среди останков корабля. При последнем погружении мы видели осветительные люстры, осколки керамической посуды. При более ранних обследованиях этого объекта Морским музеем были обнаружены и подняты на поверхность некоторые хорошо сохранившиеся предметы, которые зимой 2004-2005 были выставлены в музее. Это были керамические раковины умывальников, хрустальные вазы, посуда. Сам wreck имеет хорошо сохранившийся металлический корпус, который поврежден в носовой части в районе взрыва мины. Повреждения в районе кормы произошли, скорее всего, от взрыва паровой машины. Деревянная надстройка верхней палубы практически полностью разрушена. Дымовая труба сохранилась неплохо и лежит по диаметральной линии корабля ближе к носу. Корабль имел артиллерийское вооружение в виде двух 35мм пушек. Они были предназначены для расстрела мин, всплывших при проведении тральных работ. Боеприпасы от одной из пушек довольно хорошо сохранились и до сих пор лежат в трюме, что представляет определенную опасность для любительского дайвинга.

Андрей 27.06.2005

<http://diving.ee/articles/art109.html>

Viited, allikad

<http://register.muinas.ee/?menuID=monument&action=view&id=27805>

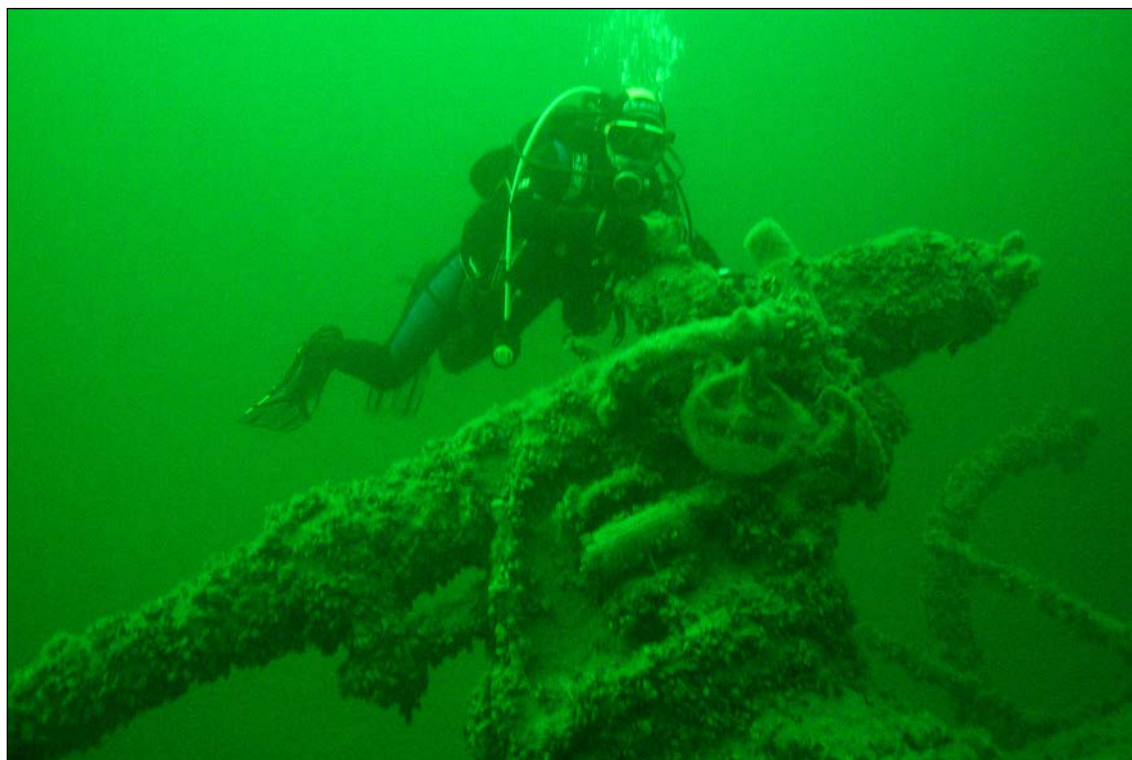
<http://diving.ee/articles/art109.html>

<http://www.finnairinsukeltajat.net/retket/kesaleiri2005/Hiiumaan%20hylyt.htm>

Miinitraaler nr 1 (Linnea) pildid



Soome kaubaurik Linnea, hiljem miinitraaler nr 1.
Foto saidilt: <http://www.maremark.ee>



Miinitraaler nr 1 vrakk. Foto Martin Kagadze



Miinitraaler nr 1 vrakk. Foto Martin Kagadze



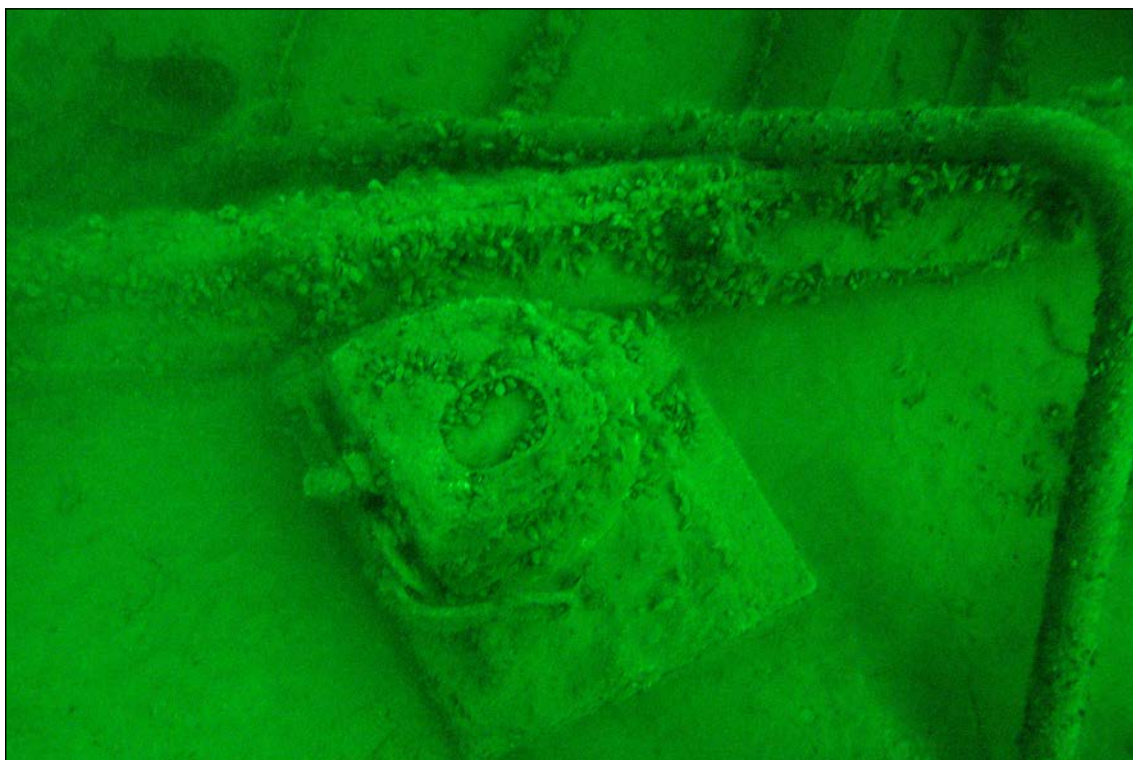
Miinitraaler nr 1 vrakk. Foto Martin Kagadze



Miinitraaler nr 1 vrakk. Foto Martin Kagadze



Miinitraaler nr 1 vrakk. Foto Martin Kagadze



Miinitraaler nr 1 vrakk. Foto Martin Kagadze



Miinitraaler nr 1 vrakk. Foto Martin Kagadze

Hüdrograafialaev Vest

Viimane nimi:	Vest
Varasem nimi:	
Ehitatud:	1936
Gross tonnage:	860 t
Materjal:	metall
Otstarve:	hüdrograafialaev
Uppunud:	23.06.1941
Uppumise põhjus:	miin
Vraki asukoht:	Lainemadal N 59 08,463 E 23 00,400
Muinsuskaitse	Mälestise nimi: Laevavrakk "West" Mälestise registri number: 27770 Ajutise kaitse alla võetud: 29.06.2006

Asukoht Hiiumaa rannikust ca 10 meremiili kirdes, Lainemadal. Metallist hüdrograafialaev pikkus 57 m, laius 9 m, süvis 3 m, brt 860. Hukkus 23.06.1941 a. Vrakk lebab 19 m sügavusel 30 kraadises kreenis tüürpoordi poole, veepiirini on laeva tekilt 14 m. Plahvatus tagajärjel on tekkinud laeva paakpoordi tsentrist vööri poole auk, mis on ka uppumise põhjuseks. Vrakk on hästi säilinud, vaadeldav on enamus pealisehitusest, vintsid, mastid, reelingud, ankur. Roolimaja kahjuks hävinud. Võimalik on ujuda osades laeva siseruumides ja parema parda teki koridoris. Sobi hästi algajatele sukeldujatele.

Vrakk "Vest"

Vest hukkus 23. juunil 1941 aastal. 1936. aastal ehitati NSVL merelaevastiku ümberrelvastamise programmi käigus vähemalt kolm hüdrograafialaeva: „Nord“, „Süd“ ja „West“. Sõja algusega seoses ehtiati hüdrograafialaevad sõja vajadustest lähtuvalt ümber. Näiteks „Nordile“ lisati relsid meremiinide vettelaskmiseks.

Vest. Laev oli 56,8 m pikk, 9,3 m lai ja 3 m süvisega. Veeväljasurve 860 tonni.

Mootor – kahe võlliga diiselmootor võimaldas arendada kiirust kuni 11,1 sõlme ja andis käigukauguseks 5300 miili.

Laeva relvastuseso oli üks 76,2 mm kahur, kuus 45 mm, kaks 20 mm, kaks 12,7 mm ja kaks 7,62 mm kuulipildujat.

Vrakk lamab põhjas kiilul, on hästi säilinud ja väga hästi vaadeldav. Magnetmiini plahvatusel purustatud keskosa on võib olla tema kõige põnevam vaatamisväärsus. Põhiliselt sai plahvatuses kannatada mess, kus siiaaani võib näha söögiriistu, taldrikuid, alustasse. Klaasialustel võib näha kirja „Artur Krup“, mis lubab eeldada mõnede esemete revolutsioonielse päritolu. Laeval võib näha tulekahju jälgi. Nii paremal kui vasakul pardal asuvatest käikudes saavad sukeldujad läbi ujuda. Mõnedes kohtades saab ka laeva sisse piiluda. Laeva vööriosa ehitised on väga heas seisukorras ja masinaruum on hästi vaadeldav ülemiste luukide kaudu. Kõik see lubab head sukeldumist ja teeb Vesti sukeldujatele üheks põnevaks ja ihaldatud sukeldumispäigaks.

<http://www.sukeldumisklubi.ee/sukeldumine/sukeldumiskohad/vrakid/vrakk-vest/>

Цена победы : тайны гидрографии

<http://www.echo.msk.ru/programs/victory/758241-echo/>

В.ДЫМАРСКИЙ: А какова судьба автора этих воспоминаний?

В.ЧУРОВ: Он выжил, несмотря на то, что судьба его военная была очень сложная. Вы перед передачей спрашивали, были ли у нас отечественной постройки специальные гидрографические суда. Да, были. Как раз предвоенная серия 1937 года, на Адмиралтейском заводе построили 3 единицы типа Норд. Норд, **Вест** и Зюйд. И, вот, на новейшем гидрографическом судне Вест в 1941 году начинал свою службу котельный машинист Николай Александрович Корольков. Но, к сожалению, судьба этого **Веста** была печальна, уже 27 июня, то есть на шестой день войны на магнитной мине на переходе из Таллина в Усть-Двинск, то есть в Ригу он подорвался, и из 50 человек команды спаслось 6, в том числе и, к счастью, Николай Александрович Корольков. Интересно, что его мемуары заканчиваются как раз тем, что на „Сатурне” уже в 1945 году он снова пришел в Таллин и встал практически у той же стенки причальной, от которой отходил Вест, погибший в 1941 году.

Вот так судьба сложилась у этого человека. И он описывает 3-х командиров. Сначала был гражданский капитан на нем Якименков, а затем назначили командиром лейтенанта Хачатура Николаевича Мамяна, гидрографа, папиного хорошего знакомого и друга. Мамян, кстати, тоже, Хачатур Николаевич, выжил в войну, и служил затем после войны заместителем командира базы на Дальнем Востоке. А третьим командиром был тоже гидрограф, Гречухин, старший лейтенант Гречухин и здесь есть интересные эпизоды не только боевых действий, но и гражданской жизни, как их другой, хорошо мне, кстати, известный человек Василий Ачкасов, комендант в Новой Ладого ловил вышедших на берег краснофлотцев, одетых не по уставу в расклешенных брюках и так далее, и так далее.

Tüüp “Nord” - 3 laeva

Veeväljasurve 850 tonni. Mõõtmed 57 x 9,3 x 3,6 meetrit. Jõuseadmeks 600 hj kahe võlliga diiselmootor. Kiirus 10 / 8 sõlme, sõidukaugus 6000 miili. Relvastus: 2 x 76 mm, 4 x 45 mm, 2 x 12,7 mm kuulipildujat. Meeskond - 46.

2. “Vest” (“ВЕСТ”)

Tehase number 85. Ehitust alustati 20.12.1935 Leningradi laevatehases “Sudomehh” („Судомех”). Vette lasti 8.10.1936, tellijale anti üle 1.05.1937 ja läks Punalipulise Balti laevastiku koosseisu. Hukkus miinil 23.06.1941.

http://sovnavy-ww2.narod.ru/hydrographic/typ_ost.htm

„Гангут. 1941”

Самолет приземляется на Ханко. Командный пункт в расщелине скалы. По первому сигналу армейцев. С ювелирной точностью. Хранится в музее штык...

19 июня 1941 года. Сажу в своем служебном кабинете, разбираю почту. Вдруг дверь с шумом распахивается. Сначала появляется большой чемодан, за ним грузная фигура генерал-лейтенанта И. С. Мушнова. Вместо приветствия Иннокентий Степанович ворчливо говорит:

— Хватит тебе тут сидеть. Уступай место старшим.

— Пожалуйста, — отвечаю, хотя и не понимаю еще, в чем дело. О приезде Иннокентия Степановича никто меня своевременно почему-то не предупредил.

Генерал-лейтенант Мушнов — начальник артиллерийского управления Наркомата Военно-Морского Флота. В силу каких-то обстоятельств он назначен вместо меня. Началась обычная сложная процедура передачи огромного хозяйства, знакомство с кадрами. Мы торопились. Мне предписывалось быстрее отбыть в Таллин. Приказом Главного Военного совета ВМФ, за подписями Н. Г. Кузнецова, А. А. Жданова и И. С. Исакова, я назначался комендантом сектора береговой обороны полуострова Ханко.

День 22 июня был для нас долгожданным. Инженеры, рабочие, служащие готовились в этот день к традиционным спортивным соревнованиям. Они проводились ежегодно и превращались в настоящий [68] праздник для всего нашего большого дружного коллектива. Утром сотни людей собрались на спортивной площадке. Многие пришли с семьями. Настроение у всех было приподнятое. И тут по радио прозвучали позывные Москвы... Война!

Вскоре я был уже в Таллине, а через некоторое время — на сторожевом корабле „Буря”. Есть такое крылатое выражение: „С корабля — на бал”. У меня получилось наоборот: с праздника — на корабль.

В море вышли ночью. Сторожевик „Буря” конвоировал в район острова Сааремаа гидрографические суда „Вест” и „Норд”. Впереди шли катерные тральщики. Около семи часов утра я стоял на мостике, когда сигнальщик громко доложил:

— Справа, курсовой сто тридцать пять градусов, вижу перископ подводной лодки! Мы вооружились биноклями, но обнаружить ничего не удалось. Море было все в пенистых барашках. Прошли считанные секунды, и раздался оглушительный взрыв. „Вест” на наших глазах подбросило кверху, и он сильно накренился на правый борт. Сигнальщик был, видимо, прав. Фашистский подводный корабль торпедировал наше судно.

В течение получаса весь личный состав „Веста” перевели на „Бурю”. Краснофлотцы сняли с палубы пулемет, удалось спасти наиболее ценные приборы. Через несколько минут корабль затонул.

И опять я на главной базе флота — в Таллине. Провалился ночь на диване в одной из комнат штаба. В конце следующего дня вылетел на Ханко. Моим попутчиком в полете через залив был бригадный комиссар Арсений Львович Раскин.

http://militera.lib.ru/memo/russian/sb_gangut_1941/index.html

Viited, allikad

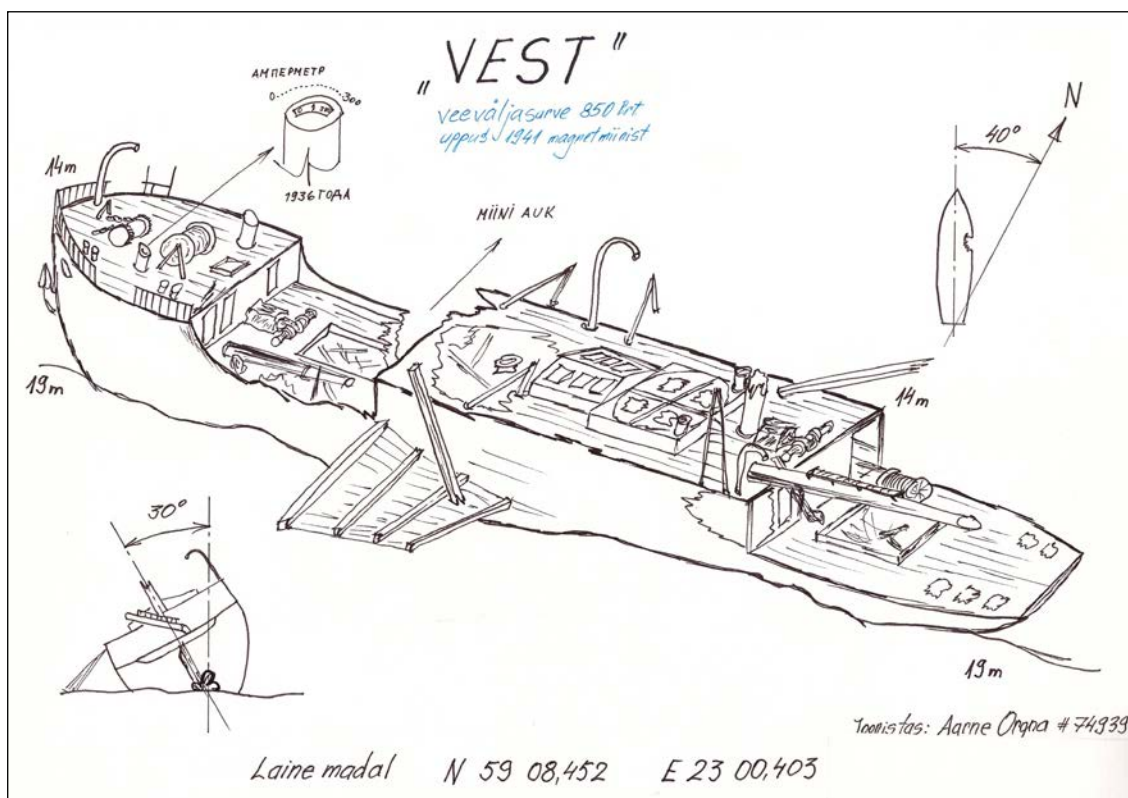
<http://www.sukeldumisklubi.ee/sukeldumine/sukeldumiskohad/vrakid/vrakk-vest/>

<http://register.muinas.ee/?menuID=monument&action=view&mtab=main&id=27770>

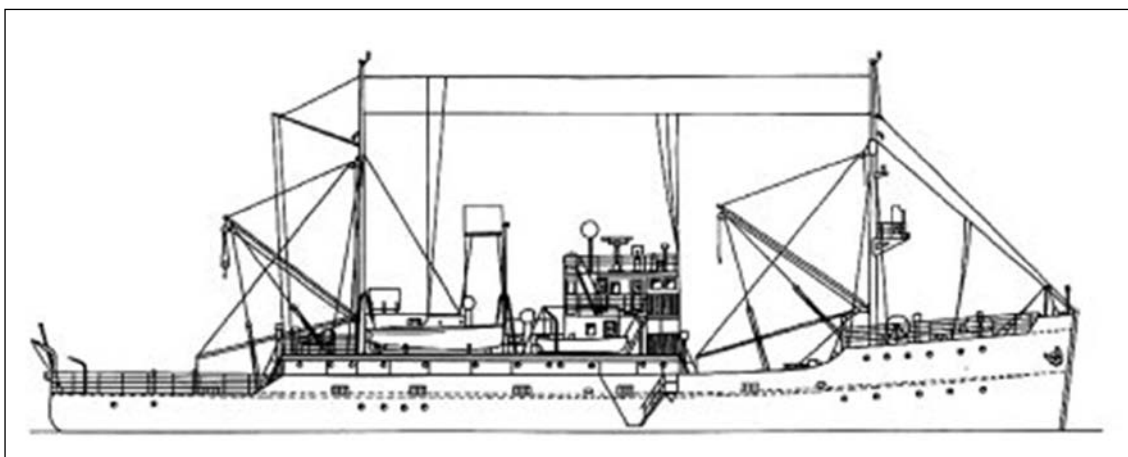
<http://diving.ee/articles/art086.html>

<http://www.finnairinsukeltajat.net/retket/kesaleiri2005/Hiiumaan%20hylyt.htm>

Hüdrograafialev "Vest" pildid



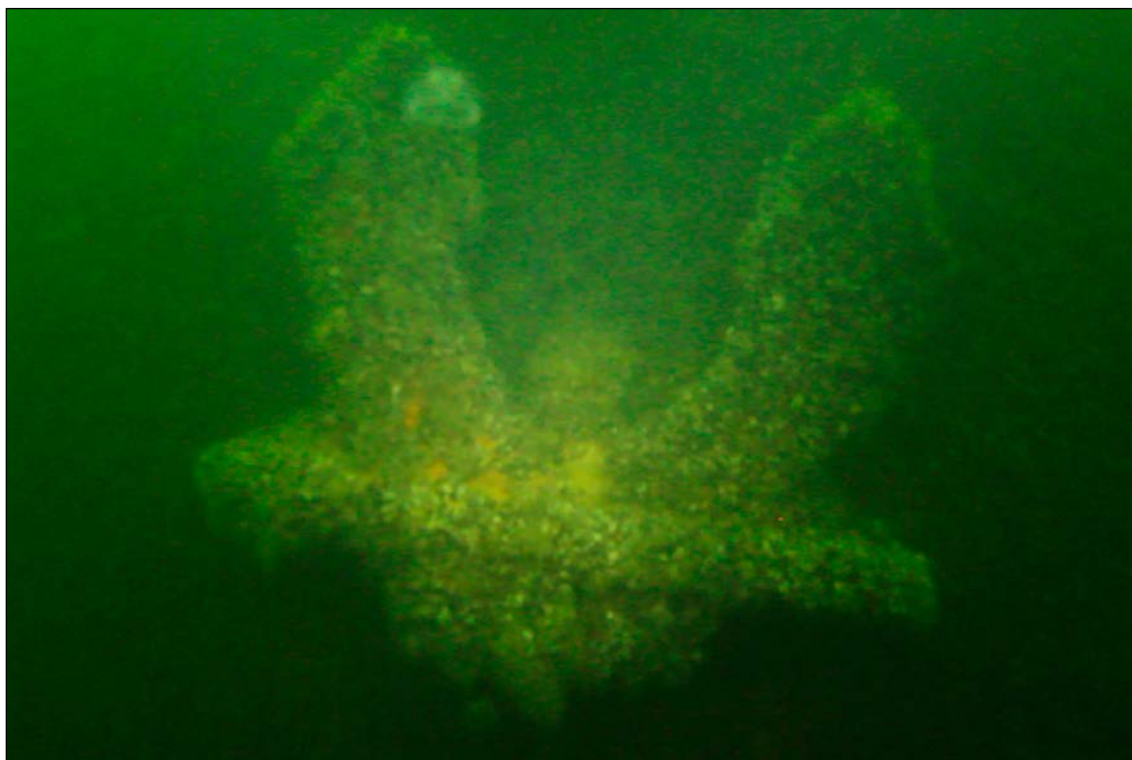
Hüdrograafialeva Vest vrakk. Joonis Aarne Orgna.
<http://www.sukeldumisklubi.ee/>



Hüdrograafialeva Vest.
Joonis saidilt: <http://diving.ee/>



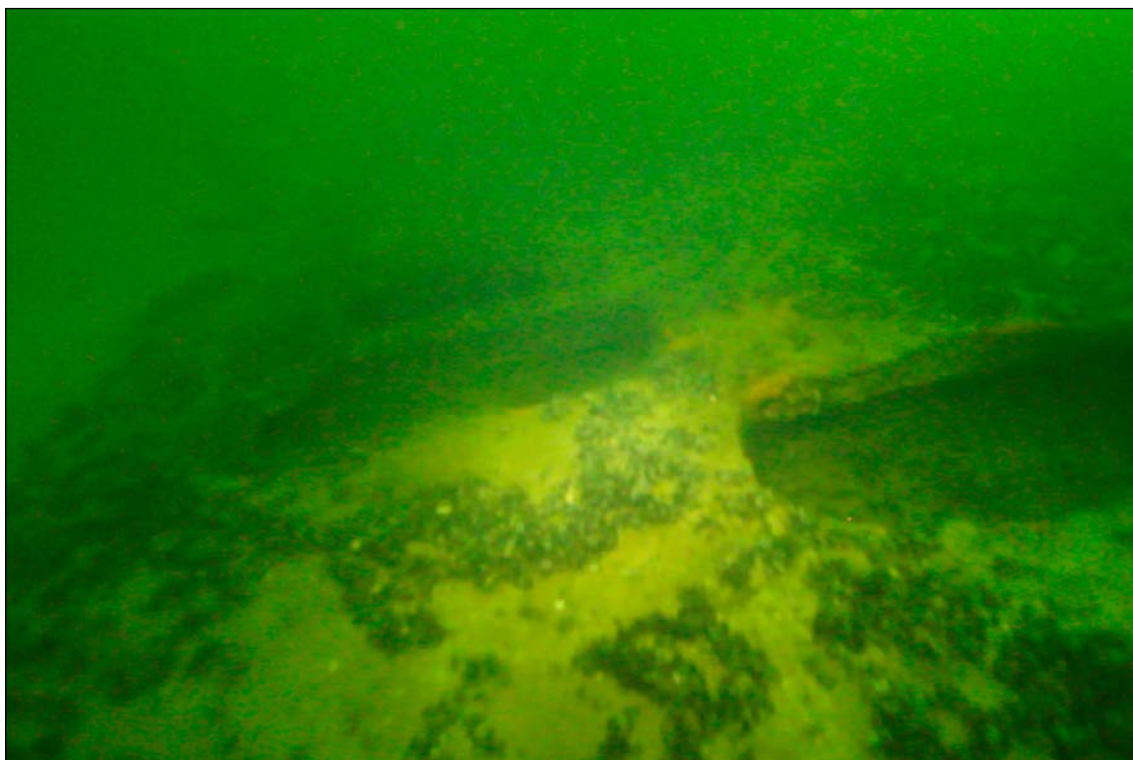
Vrakk Vest. Foto Martin Kagadze



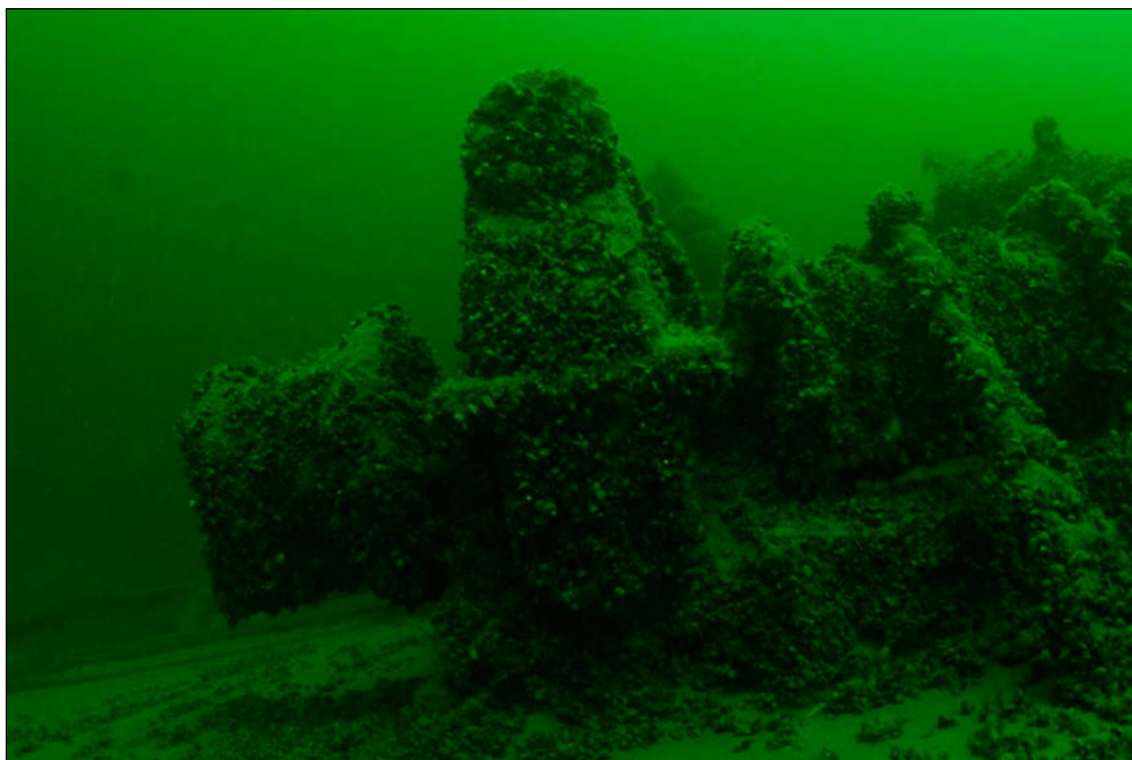
Vrakk Vest. Foto Martin Kagadze



Vrakk Vest. Foto Martin Kagadze



Vrakk Vest. Foto Martin Kagadze



Vest vrakk. Foto 1718.
Foto saidilt: <http://www.slps.net>



Vest vrakk. Foto 1708.
Foto saidilt: <http://www.slps.net>



Vest vrakk. Foto 1729.
Foto saidilt: <http://www.slps.net>



Vest vrakk. Foto 1738.
Foto saidilt: <http://www.slps.net>

Ilja Muromets

Viimane nimi: Ilja Muromets (Илья Муромец)

Varasem nimi:

Ehitatud:

Gross tonnage: 330 t

Materjal: metall

Otstarve: miinitraal, ehitatud merepuksiiriks

Uppunud: 23.08.1917

Uppumise põhjus: meremiin

Vraki asukoht: Lainemadal
N 59 06 E 23 00

Asukoht Hiiumaa rannikust ca 10 meremiili kirdes, Lainemadal. Metallist miinitraal pikus 33 m, laius 7 m, süvis 2,5 m, brt 330. Hukkus 23.08.1917 a. Vrakki lebab 15 m sügavusel ja on peaaegu täielikult hävinud plahvatuse ja ilmastiku tagajärjel. Siiski on tuvastatavad vraki ahter ja vöör, vrakk katab merepõhja ühtlase laialivalguva rauamassina, vööris on hästi vaadeldav ankruketi hunnik, samuti on äratuntavad paljud detailid laeva konstruktsioonist. Sobib hästi algajatele sukeldujatele.

Böliinade vägilased

Tundes Balti mere sõjategevuse piirkonnas teravat puudust miinitraaleritest, nõudis laevastiku juhtkond Venemaa valitsuselt pidevalt uute traalerite ehitamist. Kuid 1916. aastaks oli Venemaa majandus juba sellises olukorras, et kõik laevastiku uuendamise kavad lükati määramata ajaks edasi. Seetõttu otsustati rekvireerida tsiviillaevu, mis kõlbasid miinide traalimiseks.

Sellisteks laevadeks olid aktsiaseltsile "Sormovo" kuuluvad merepuksiirid Kaspia merel Bakuu sadamas. Mööda jõgesid toodi Balti merele kuus puksiiri: "Potok-Bogatör", "Svjatogor", "Dobronja", "Ilja Muromets", "Mikula" ja "Aljosha Popovitsh". Laevade pikkus oli 32-33 m, laius 7,3-7,4 m, süvis 2,5 m, kahe masina koguvõimsus 500 hj, kiirus kuni 11,5 sõlme. Kõik laevad määrati 8. divisjoni koosseisu.

23. augustil 1917 äsjaavastatud miinivälja traalimisel sattus "Ilja Muromets" miinile ja uppus. Miinid olid paigaldatud 2 meetri sügavusele. Edasine traalimine sellel miiniväljal tehti juba kaatritega. "Ilja Muromets" hukkus üsna lähedal traali nr 1 ("Linnea") hukkumiskohale. Juba 7. septembril hukkus samas kohas puksiir "Vims". Niimoodi tekkis üsna väikeses piirkonnas Lainemadalast lõunas omamoodi Eesti "Bermuuda kolmnurk", mis sai märkimisväärset täiendust ka Teise maailmasõja ajal.

"Ilja Murometsi" vrakile sukeldumisel on ahtris näha selle klassi laevale tüüpilised pukseerimisseadeldised. Keskosa koos pealisehitusega on nii tugevalt purustatud, et raske on ette kujutada algset olukorda. Keskosas on näha silindriline mahuti, tõenäoliselt diiselmootori reservuaar. Laeva aurumasinat näha ei õnnestu, sellele ligipääsu on sulgenud purunenud laevakere tükid. Mõnede leidude põhjal võib järeldada, et ühiskajut asus laeva ninaosas. Sealt on leitud sööginõude kilde, tualett-tarbeid ja seal asub ka vraki suurim vaatamisväärtus - hästi säilinud emailvann. Tasub meenutada, et 1912. aastal ei olnud kõik Venemaa elanikud näinud veel veekraanigi, seetõttu on vanni leidumine tavalisel puksiiril

üsna üllatav.

Fotosid laevast leida ei ole õnnestunud.

Андрей 07.09.2005

<http://diving.ee/article.php?id=168>

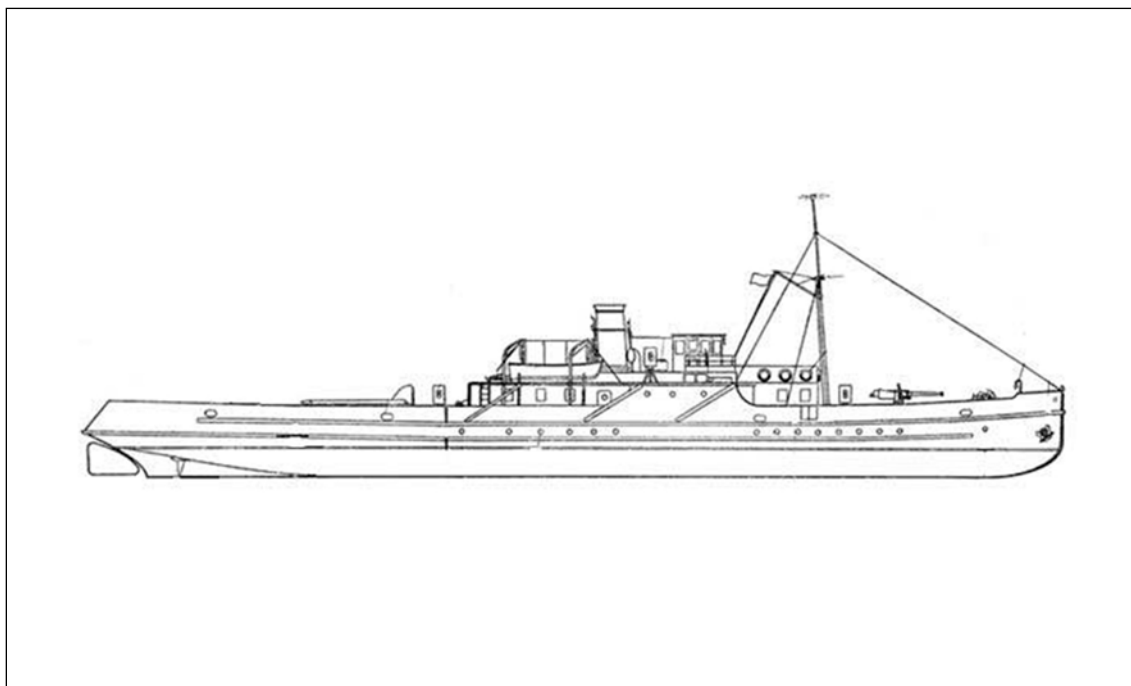
“Ilja Muromets” – aurulaev, algselt puksiir, hiljem miinitraaler, uppus 1917, sügavus 15 m, veeväljasurve 330 tonni.

<http://www.finnairinsukeltajat.net/retket/kesaleiri2005/Hiiumaan%20hylyt.htm>

Viited, allikad

<http://diving.ee/article.php?id=168>

Ilja Muromets pildid



Ilja Murometsa rekonstruktsioon veebilehelt <http://diving.ee>



Ilja Muromets vrakk. Sukeldumine juunis 2011. Foto Martin Kagadze



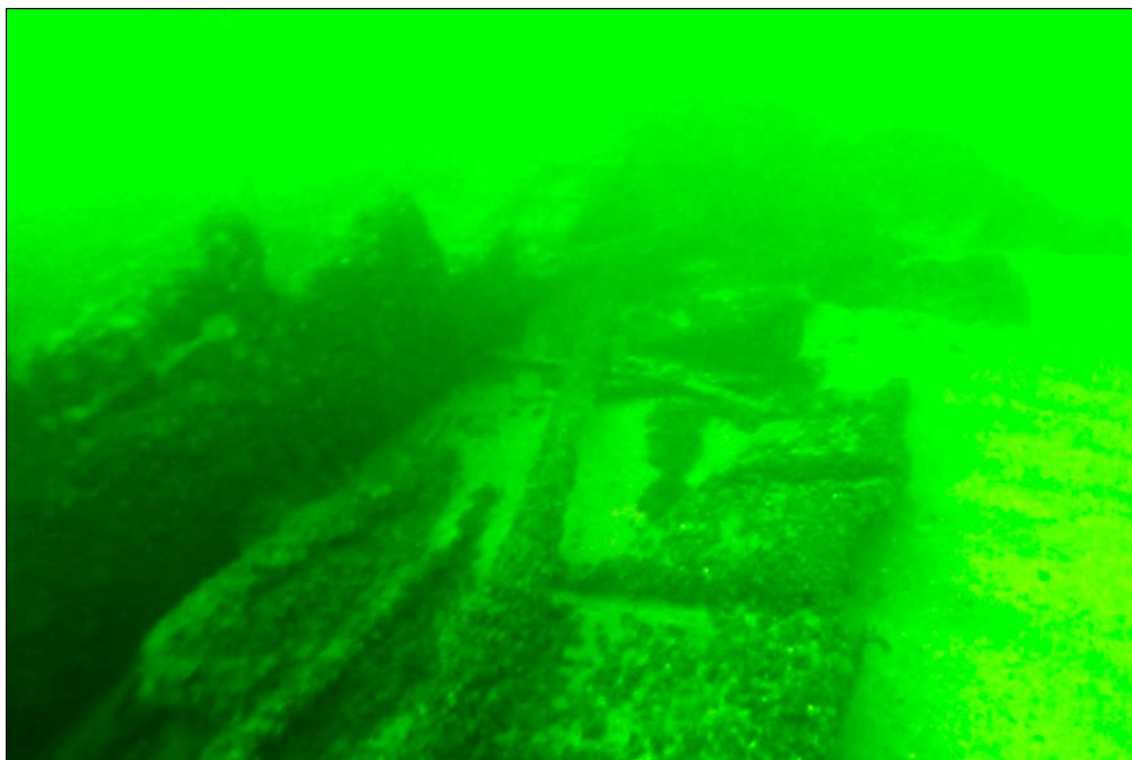
Ilja Muromets vrakk. Sukeldumine juunis 2011. Foto Martin Kagadze



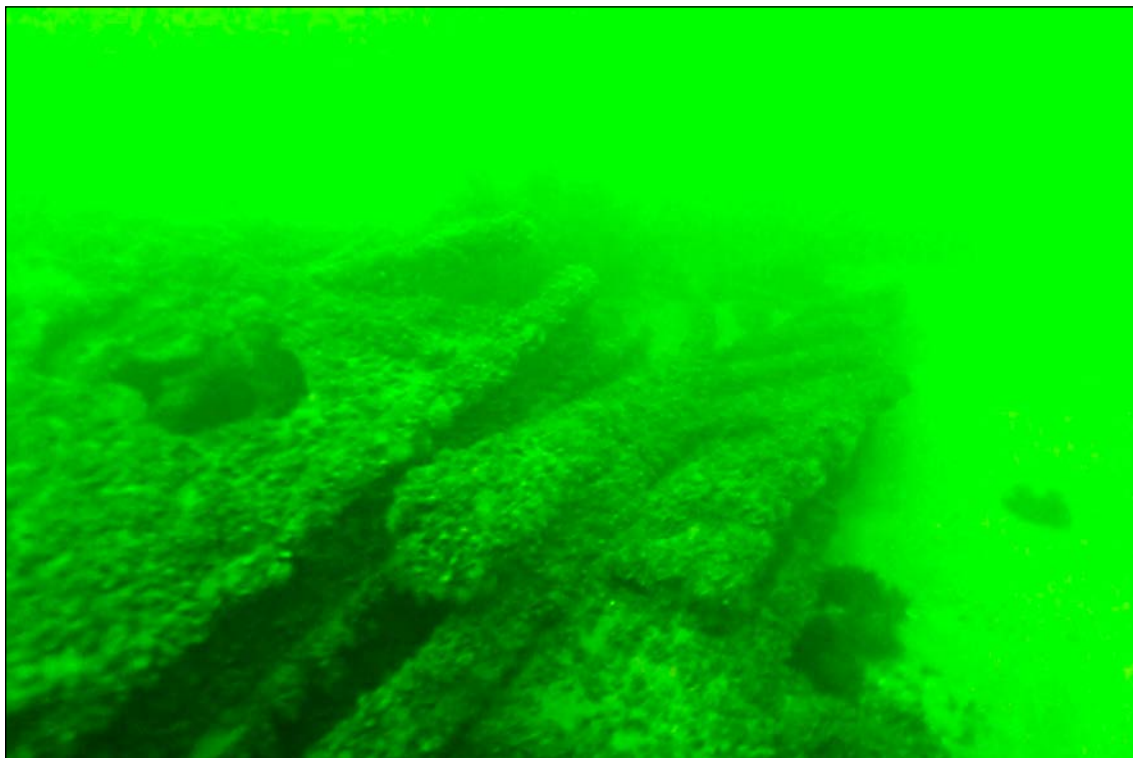
Ilja Muromets vrakk. Sukeldumine juunis 2011. Foto Martin Kagadze



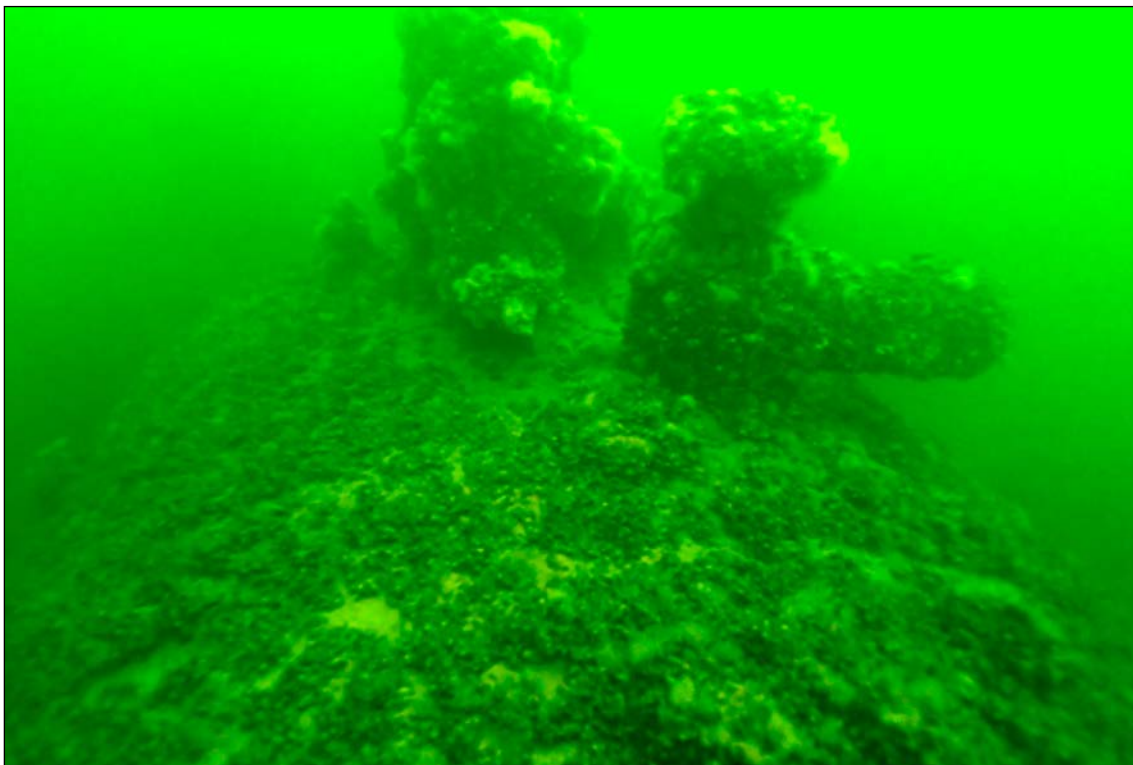
Ilja Muromets vrakk. Sukeldumine juunis 2011. Foto Martin Kagadze



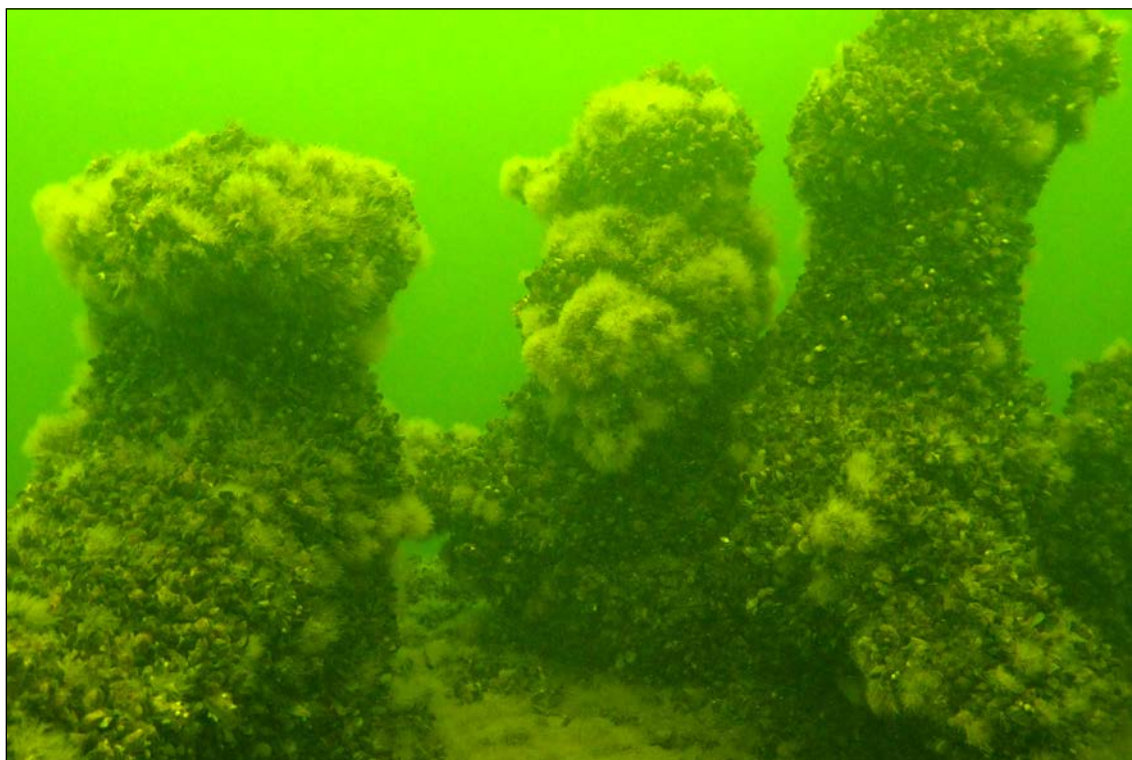
Ilja Muromets vrakk. Sukeldumine juunis 2011. Kaader videost. Foto Martin Kagadze



Ilja Muromets vrakk. Sukeldumine juunis 2011. Kaader videost. Foto Martin Kagadze



Ilja Muromets vrakk. Sukeldumine juunis 2011. Kaader videost. Foto Martin Kagadze



Ilja Muromets vrakk. Sukeldumine juunis 2011. Foto Martin Kagadze

Miinitraaler T-208 Škiv

Viimane nimi: Skiv

Varasem nimi:

Ehitatud: 1938

Gross tonnage: 490 t

Materjal: metall

Otstarve: miinitraal

Uppunud: 24.06.1941

Uppumise põhjus: saksa magnetmiin

Vraki asukoht: Lainemadal
N 59 07 E 22 59

Asukoht Hiiumaa rannikust ca 10 meremiili kirdes, Lainemadal. Metallist miinitraal pikus 62 m, laius ca 8 m, süvis 2,4 m, brt 490. Hukkus 26.06.1941 a. Tegemist oli suhteliselt kiire alusega, arendas kiirust ca 19 sõlme. Vrakki lebab otse kiilul 17 m sügavusel, veepinnani on laeva tekilt 13 m. Plahvatuse tagajärjel on laevalt rebitud võõr koos roolimajaga, võõr ise lebab natuke eemal ja on täielikult deformeerunud, hästi on näha ankur. Vrakil on rohkesti laskemoona mürskude näol, peale selle on säilinud mõningaid detaile ja mehhanisme pealisehitusest. Seisukord on kehv, vrakil sees ujumine välistatud. Sobib algajatele sukeldujatele.

T-208 Škiv

“Fugass”-tüüpi minitraalereid ehitati koku 44.

Tehase number 17. Ehitust alustati 18.11.1937 Ust-Ishorski laevatehases. Vette lasti 31.10.1938, ehitus viidi lõpule laevatehases “Sudomehh”. Veeväljasurve 490 tonni, mõõtmed 62 x 7,62 x 2,37 meetrit. Diiselmootorite koguvõimsus 2800 hj. Kiirus 18,9 sõlme.

Balti laevastiku koosseisus alates 12.10.1939. Sõitis miinile ja uppus 1941. aasta juunis Glotovi madaliku piirkonnas. Hukkamise kuupäevaga on segadus, eri allikates esineb 23.-26. juuni, tõenäolisem on 24.06.

Plahvatuse purustused olid kõige suuremad komandosilla piirkonnas, hukkus ka kapten. Suurem osa meeskonnast päästeti.

Vrakki on 14 meetri sügavusel, kahes osas, pooled on teineteise lähedal. Vrakil on palju kaste ja dokumente. Kuna hukkus lahinguülesande täitmisel, võib vrakis olla ohtlikke lõhkekehi. Laev oli uus ja värskelt värvitud, seetõttu on vrakk hästi säilinud.

Тральщик „Шкив”

Действия военно-морских сил Германии на Балтике проводились так же быстро и масштабно, как и на суше, т.е. по всему фронту одновременно. Уже в первые часы войны выставлялись минные заграждения вплоть до самого Кронштадта. И результаты были незамедлительны и весьма результативны. Здесь немцы взяли реванш за поражение в минной войне на Балтике в первую мировую.

23 июня 1941 года советское командование отдало распоряжение о постановке минных заграждений севернее острова Хийумаа. Для прикрытия был направлен отряд в составе миноносца „Гневный”, крейсера „Максим Горький”, эсминцев

„Гордый” и „Стережущий”. После выполнения своей задачи на обратном курсе этот отряд наскочил на немецкое минное заграждение. У миноносца „Гневный” взрывом была оторвана носовая часть до 44-го шпангоута. Но он оставался на плаву. Опасаясь атак с подводных лодок, было принято решение снять команду, а корабль - затопить. Артиллерийским огнем даже добились детонации боезапаса, но тонуть корабль не хотел. И только через несколько суток германская авиация смогла его уничтожить. Когда отряд двинулся дальше, подорвался на mine теперь уже крейсер „Максим Горький”. Разрушения были так же ужасны, оторван нос по 46-й шпангоут. Но бронированная переборка шпангоута спасла корабль и была даже восстановлена возможность движения корабля своим ходом. Командование отряда, напуганное столь крупными потерями, проявило нерешительность и корабли были поставлены на якорь в районе острова Вормси. Ждали поддержки с воздуха и подхода дополнительных тральщиков. Когда караван был сформирован вновь (24 июня в 5.00 утра), первыми пошли тральщики. За время, которое было потрачено на сбор каравана и ожидание подкрепления, немцы выставили новое минное заграждение на фарватере. Там были уже магнитные мины. Головной тральщик Т-208 „Шкив” не имел противоминной обмотки и не размагничивался. Он стал очередной жертвой немецких мин. Разные источники дают весьма противоречивые сведения относительно истории его гибели: одни утверждают, что корабль затонул мгновенно, другие - продержался на воде не менее 40 минут.

Учитывая то обстоятельство, что носовая часть корабля затонула, скорее всего, мгновенно, а сам тральщик сегодня лежит от нее довольно далеко, я остаюсь сторонником версии о том, что после взрыва корабль находился на плаву достаточно долго. Известно, что значительное число моряков с тральщика было спасено. Разрушения на корабле затронули главным образом капитанский мостик, где погибло командование перехода, включая капитана корабля.

Хочется дать предупреждение всем дайверам, что корабль погиб на боевом посту, так что весь боезапас, который находится в районе гибели корабля, весьма опасен. Но даже учитывая это, все равно есть что посмотреть, если соблюдать известную осторожность.

Вполне вероятно, что нас ожидает находка носа крейсера „Максим Горький” при проведении поисковых работ севернее мыса Тахкуна, запланированных на новый сезон 2005 года.

Оригинальных фотографий тральщика „Шкив” обнаружить не удалось, но речь идет о тральщиках типа „Фугас” проекта 53у („у” обозначает уширение корпуса). Из этой серии имеются фотографии тральщиков „Гак” и „Бутель”.

Водоизмещение „Шкива” 490 т. Размещения 62 x 7,62 x 2,37. Мощность дизелей 2800 л.с. Скорость до 18,9 узлов. Корабль был спущен на воду в конце 1939 года, погиб в середине 1941, за столь короткую жизнь он не совершил ничего героического, но благодаря свежей краске хорошо сохранился для дайверов.

<http://diving.ee/articles/art089.html>
14.12.2004 Андрей. andrei@diving.ee

“Skiv” – trawler, during the war – a headquarters boat. Built on 1938, sunk on 1941, depth 14m, length 62m. The vessel was hit by a bomb and is in half. The pieces are close together. Contains a lot of boxes and documents.

<http://www.finnairinsukeltajat.net/retket/kesaleiri2005/Hiiumaan%20hylyt.htm>

Тип „Фугас” - 44 единицы

Пр. 53 (1938-1944) — базовые ТЩ (БТЩ) — первые сов. ТЩ спец. постройки.

Т-404 „Щит”,

Т-208 (БТЩ-208) „Шкив” + 23/25.06.41 у сев. входа в прол. Муху-Вяйя (банка Глотова) подорвался на минах, выставленных герм. ТКА „S-35” и „S-60”.

Т-212 (БТЩ-212) „Штаг” + 3.08.41 в зап. части пр. Соэла-Вяйн (Соэла-Зунд) подорвался на мине.

Балтийский флот СССР во время Великой Отечественной войны

Состав флота

Части специального и тылового обеспечения

34 тральщика:

13 штук — «проекта 53у» (Т-205 «Гафель», Т-206 «Верп», Т-207 «Шпиль», Т-208 «Шкив», Т-209 «Кнехт», Т-210 «Гак», Т-211 «Рым», Т-212 «Штаг», Т-213 «Крамбол», Т-214 «Бугель», Т-215 (имя не присвоено), Т-216 (имя не присвоено), Т-218 (имя не присвоено)

4 — «проекта 3» (Т-201 «Заряд», Т-202 «Буй», Т-203 «Патрон», Т-204 «Фугас»)

2 — типа «Ударник» («Ударник» и «Клюз»)

2 — типа «Виестурс» (Т-298 «Виестурс» (быв. латышский) и Т-299 «Иманта» (быв. латышский)

2 — типа «Вирсайтис» (Т-297, «Вирсайтис» (капитан 2 ранга А. Мехероз) (быв. латышский), № 76 «Коралл» (англ.)русск. (быв. литовский «Президент А.Сметона»)

<http://ru.wikipedia.org/wiki>

Viited, allikad

<http://www.sukeldumisklubi.ee/sukeldumine/sukeldumiskohad/vrakid/vrakk-skiv/#>

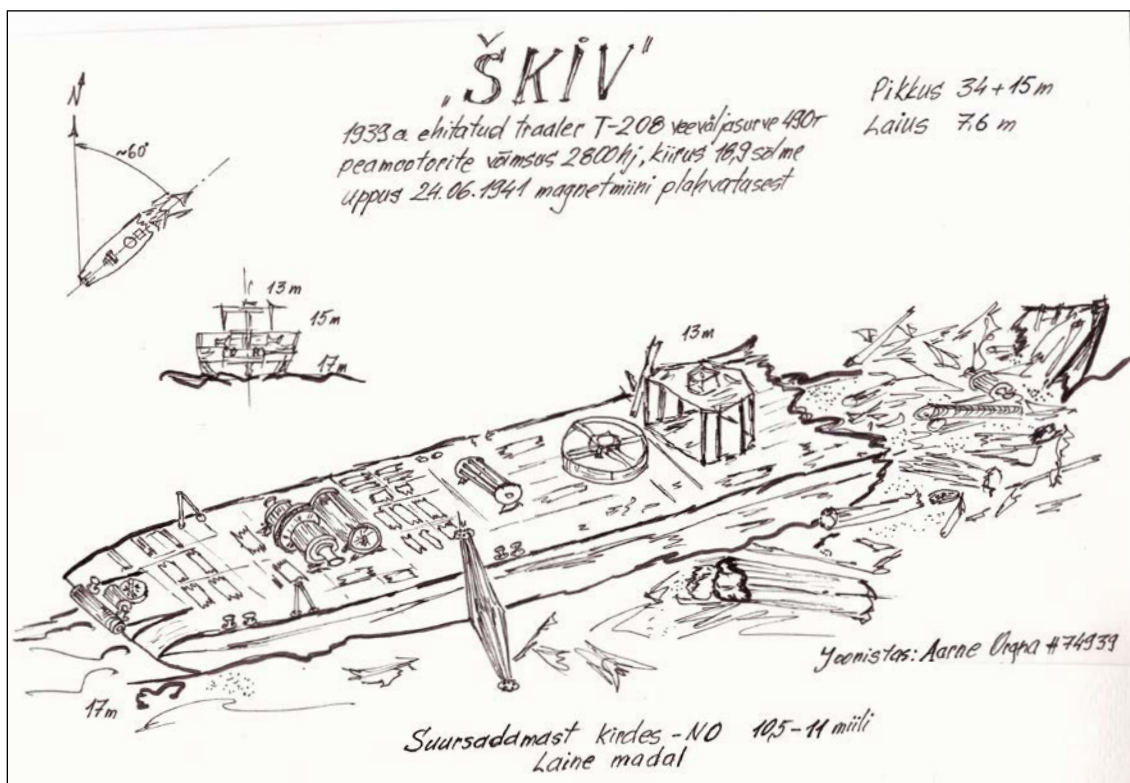
http://www.istmira.com/orujie-vtoroi-mirovoi-voiny/nadvodnyekorabli/03/su_02/index.html

<http://sovnavy-ww2.narod.ru/index.html>

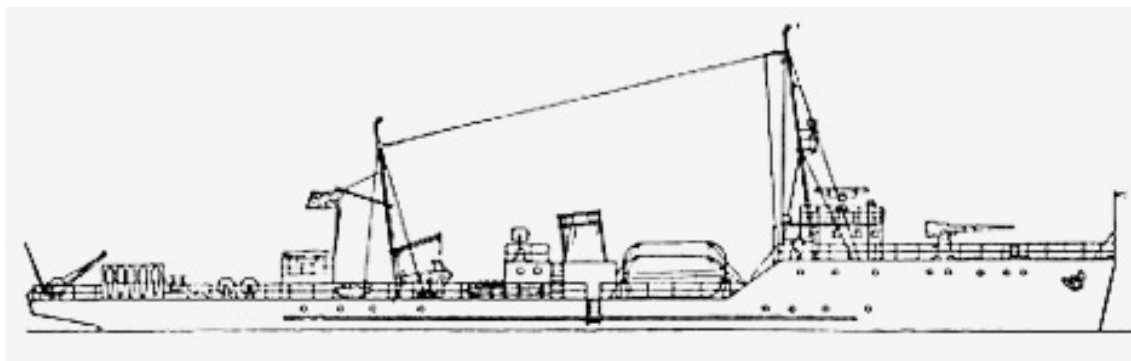
<http://ru.wikipedia.org/wiki>

<http://diving.ee/articles/art089.html>

Miinitraaleri Škiv pildid



Miinitraaleri Škiv vrakk. Joonis Aarne Orgna.
<http://www.sukeldumisklubi.ee>



Fugass-tüübi miinitraal.
 Joonis saidilt: <http://www.istmira.com>



Miinitraaleri Škiv vööriosa. Sukeldumine juunis 2011. Foto Martin Kagadze



Miinitraaleri Škiv vööriosa. Sukeldumine juunis 2011. Foto Martin Kagadze



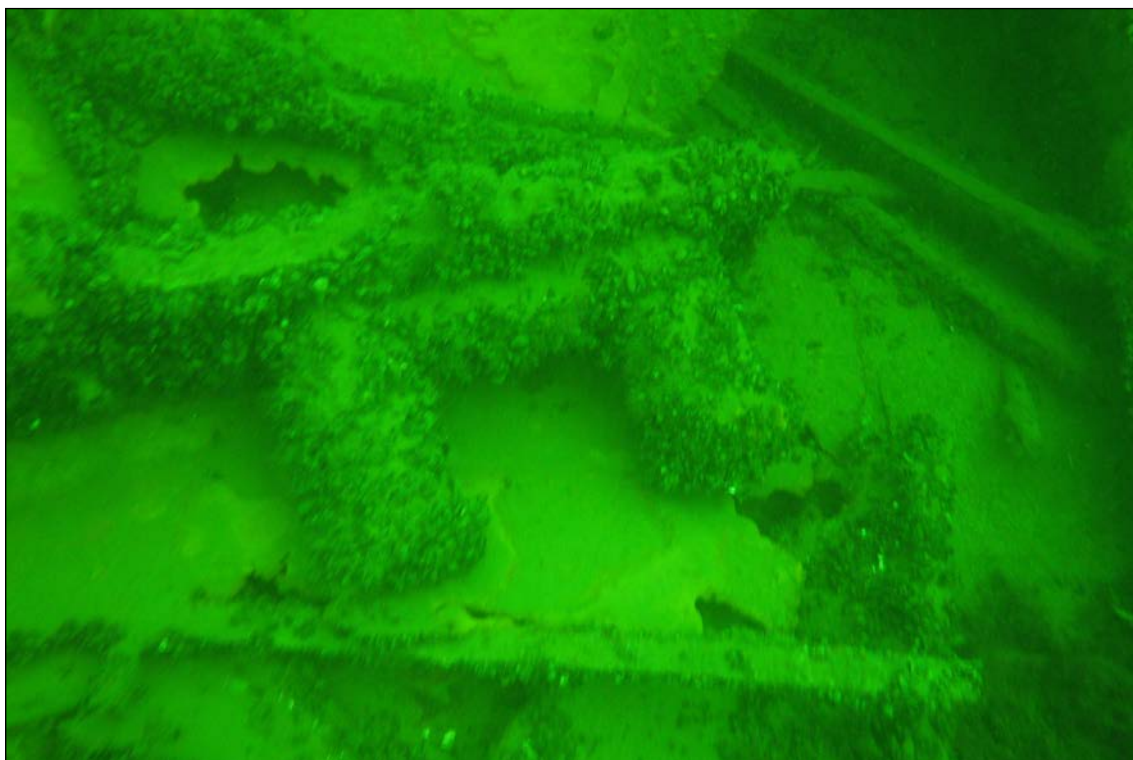
Miinitraaleri Škiv vööriosa. Sukeldumine juunis 2011. Foto Martin Kagadze



Miinitraaleri Škiv vööriosa. Sukeldumine juunis 2011. Foto Martin Kagadze



Miinitraaleri Škiv vööriosa. Sukeldumine juunis 2011. Foto Martin Kagadze



Miinitraaleri Škiv vööriosa. Sukeldumine juunis 2011. Foto Martin Kagadze



Miinitraaleri Škiv vööriosa. Sukeldumine juunis 2011. Foto Martin Kagadze



Miinitraaleri Škiv vööriosa. Sukeldumine juunis 2011. Foto Martin Kagadze

Ujuvdokk

Viimane nimi: ujuvdokk nr 58

Varasem nimi:

Ehitatud:

Gross tonnage:

Materjal: metall

Otstarve: ujuvtöökoda

Uppunud: 1941

Uppumise põhjus:

Vraki asukoht: Lainemadal
N 59 07 E 23 00

Ujuvdoki kohta mingit ajaloolist infot teada ei ole.

Asukoht Hiiumaa rannikust ca 10 meremiili kirdes, Lainemadal. Metallist ujuvplatvorm pikkusega ca. 70 m, laiusega ca. 25 m. Hukkus 1941 a. Tegemist on ujuva metallitöökojaga, plahvatus tagajärjel on kogu pealisehitus, pealt rebitud ja lebab alusest natukene eemal. Vrakki ise lebab otse põhjal, 17m sügavusel, merepinnast vrakini on 12 m. Tekk on tugevasti deformeerunud ja roostetanud, hästi on näha aluse metallsõrestik, mille vahelt on võimalik läbi ujuda. Sobib algajatele esimeseks vraki sukeldumiseks.

“Floating dock” - recommended night dive. Sunk on 1941, depth 17 m., length 70 m. Very complex metal construction, like a factory. It is called “monster-ship”, where there’s lots to explore.

<http://www.finnairinsukeltajat.net/retket/kesaleiri2005/Hiiumaan%20hylyt.htm>

Viited, allikad

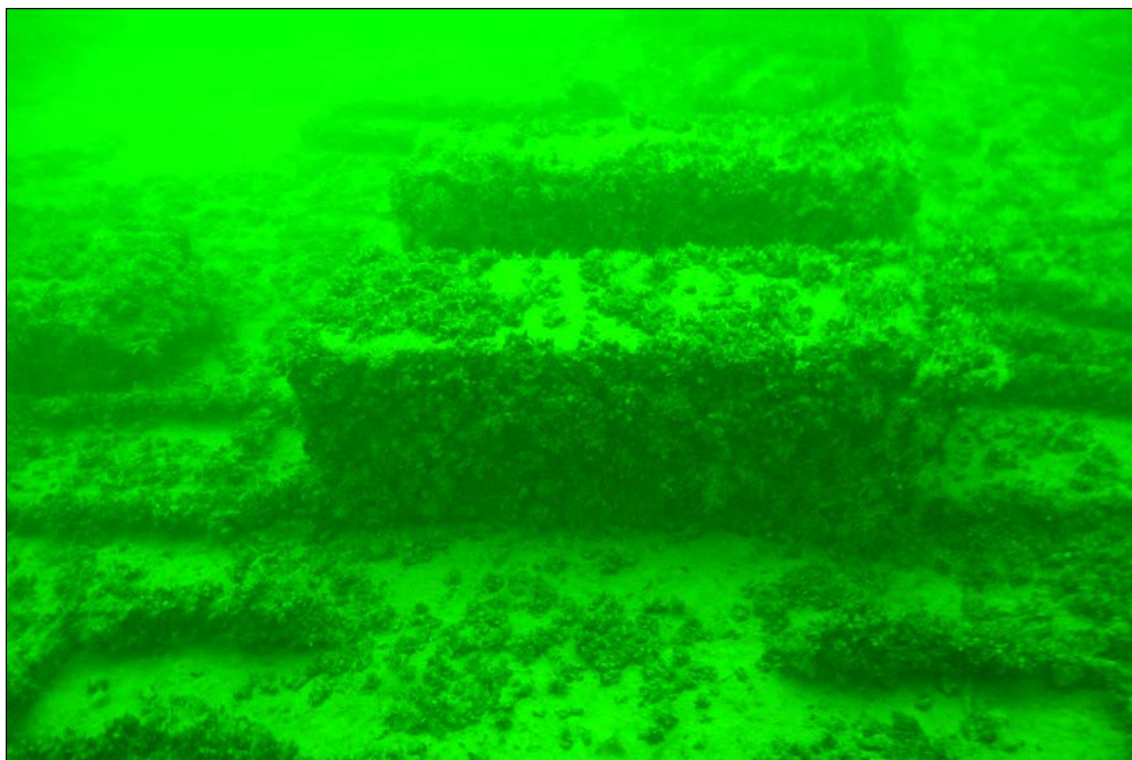
Ajakiri Navigaator 2007 / 1

<http://www.finnairinsukeltajat.net/retket/kesaleiri2005/Hiiumaan%20hylyt.htm>

Ujuvdoki pildid



Ujuvdokk. Sukeldumine juunis 2011. Foto Martin Kagadze



Ujuvdokk. Sukeldumine juunis 2011. Foto Martin Kagadze



Ujuvdokk. Sukeldumine juunis 2011. Foto Martin Kagadze



Ujuvdokk. Sukeldumine juunis 2011. Foto Martin Kagadze



Ujuvdokk. Sukeldumine juunis 2011. Foto Martin Kagadze



Ujuvdokk. Sukeldumine juunis 2011. Foto Martin Kagadze

Liisa

Viimane nimi:	Liisa
Varasem nimi:	Garibaldi
Ehitatud:	1902
Gross tonnage:	782
Materjal:	metall
Otstarve:	transpordilaev
Uppunud:	23.06.1941
Uppumise põhjus:	saksa torpeedo
Vraki asukoht:	Apollo madal N 59 13 E 22 46

Asukoht Hiiumaa rannikust ca 13 meremiili kirdes, Apollo madalik. Metallist transpordilaev pikkus 62 m, laius 8 m, brt 782. Hukkus 23.06.1941 a. Vrak lebab otse kiilul 33 m sügavusel, veepiirist tekini 23 m. Vrak on kaetud paljude võrkudega, eriti keskosas, suhteliselt hästi säilinud, tänu sügavusele. Plahvatuse tagajärjel on keskosast ärarebitud roolimaja ja selle all paiknevad ruumid, ahtris on näha vana purunenud rooliratas ja roolimehanism. Samuti on hästi säilinud ahtri ja vööri pealisehitised, vintsid, reelingud, mastid. Vööris 2 ankrut omadel kohtadel. Vööritrummist on võimalik läbiujuda ahtripoole ja väljuda vraki purustatud keskosast. Oma sügavuse tõttu on sobilik suuremate kogemustega sukeldujatele.

Aurik "Liisa", kapten Feliks Voolens, väljus 21. juunil 1941 Liepajast tsemendi ja okastraadi laadungiga Paldiskisse. 22. juunil algas Vene ja Saksa sõda. 23. juuni esimestel tundidel lähenesid kaks Saksa torpeedokaatrit, lasid põhja vaateulatuses olnud tulelaeva "Hiiumadal". "Liisale" määratud esimene torpeedo läks mööda. Torpeedokaatrit käsutati laev seisma ja meeskond päästepaati. Teise torpeedoga "Liisa" uputati, plahvatuse tagajärjel läks ülekoormatud päästepaat ümber ja kütja Valde Kivi uppus. Ülejäänud meeskond võeti torpeedokaatritele ja viidi Soome Rauma sadamasse.

Vrak on 34 meetri sügavusel

Ärajäänud merereis. Endel Saar. Kärkla 1999

Kes kuulusid „Alari” meeskonda?

[...] Kõige rohkem andmeid sain kapten Feliks Voolensi kohta. Tema kui sotsialistliku töö kanglane on kirjas entsüklopeedilistes väljaannetes. Voolensist rääkisid veel [5] Kärklas elavad sugulased, tema järeltulijad Tallinnast ja meeskonnakaaslane Leo Hiis.

Feliks Voolens oli hiidlane. Ta sündis 9. märtsil 1906 Kõrgessaare valla Suurepsi küla Madi talus vallaslapsena. [...] Üks Voolensite järeltulija, Kärklas elav pensionär Ada Lahe meenutab, et Feliks oli vaenelaps. Meie sajandi teisel kümnel oli Kõpus kooliõpetajaks Gustav Lauri. Talle hakkas see poiss silma kui hästi terane ja taibukas. Vana koolmeistrina mõistis Lauri, et selle pika, valge peaga poisi juuste all on midagi enam kui mõnel teisel temaealisel. Seepärast tahtis ta, et Feliks saaks kuhugi õppima minna. Nagu Ada Lahe mäletab, võttis Gustav Lauri Feliksi poisikesena enda juurde koduabiliseks, et ta midagi teeniks ja õppida saaks. Avastanud poisis huvi mere vastu, soovitas õpetaja minna Feliksil

suvevaheajal halupurjekale teenima. Nii läkski Feliks 14-aastasena esimest korda merele, mis otsustaski tema edasise elusaatuse.

1924. a. kevadel, kui Feliks oli saanud 18-aastaseks, viis elutee ta juba kaugsõidupurjekale madruseks. Tollest kevadest algas Voolensi töö maailmameredel, mis kestis rohkem kui 40 aastat. Tõsi, vahepeal sõjaajal tuli seilata ka kodustes rannavetes.

Et tõusta kaptenisillale, selleks tuli neli aastat merekoolis õppida. Seal tulid Feliksile käsuks kaugsõidukogemused madrusena ja temale omane andekus. Leo Hiis mäletab Feliksi enda juttudest, et merekooli noorematel kursustel õppides usaldati talle vahel tundide andmist isegi vanematele poistele, sest tal oli juba suur merepraktika.

Voolens lõpetas Tallinna merekooli 1935. aastal ja sai kohe kaugsõidukapteni diplomi. Kus ta seejärel töötas, pole teada, kuid nagu „Mereleksikonis” kinnitatakse, määrati Voolens peale merekooli lõpetamist 1939. aastal aurulaeva „Liisa” kapteniks. See oli oma aja üks suuremaid kaubalaevu Eestis. Kaks aastat kestis kaubavedu maailmameredel, peamiselt Euroopa sadamate vahel.

„Liisaga” surmasuus

22. juunil 1941, vaatamata Molotov-Ribbentropi mittekallaletungilepingule, alustas Saksa-maa sõda tollase Nõukogude Liidu vastu. See päev, õigemini järgnev öö, kujunes väga traagiliseks ka aurulaevale „Liisa”. Sain selle tragöödia kohta lähemaid andmeid Eesti Meremuuseumis talletatavatest materjalidest ja kuna kolm „Liisa” meeskonnaliiget kuulusid selle ärajäänud reisi ajal „Alari” meeskonna koosseisu, siis tahaksin sellest lähemalt rääkida. Siintoodud faktid pärinevad meremuuseumi teaduslikult töötajalt ja allveearheoloogilt Vello Mässilt, kellega oleme tuttavad juba ligemale paarkümmend aastat.

Meremuuseumis on hoiul „Liisa” meeskonnaliikme Alfred Kanti mälestused. Sealt võib lugeda, et aurulaev „Liisa” lahkus kapten Voolensi juhtimisel Liibavi (Liepaja) sadamast 1941. aasta laupäeva, 21. juuni õhtul kell 21.30. Laev oli täis laaditud tsemendikotte ja traadirulle, mis pidi viidama Eestimaale Paldiski sadamasse. Laev tossutas sõita kuni seitsmesõlmelise kiirusega, mis tänapäeva mõistes üsna vähene kiirus.

Järgmise päeva, s.o. 22. juuni varahommikul kuuldi raadiost uudist sõja puhkemisest Saksa-maa ja Venemaa vahel. Selle peale olevat pootsman Peeter Toll (hilisem „Alari” pootsman) öelnud: „Küll kalad varsti naeravad...” (Sel hetkel pootsman ei aimanud, et paarikümne tunni pärast on ta ka ise kaladele söödaks minemas.)

Hiiumaast mööduti mööda rahvusvahelist laevateed Näkmansgrundi lähedalt, kus pidas vahti tulelaev „Hiiumadal”, ja võeti kurss Osmussaare peale. Alalise tulelaeva tegevus äratanud „Liisa” meremeestes hämmastust: parajasti hiivanud „Hiiumadal” ankrut üles, võtnud seejärel „Liisa” kannul samuti kursi Osmussaare peale ja lahkunud seega oma alaliselt valvepostilt. Ennekuulmatu lugu! Hiljem on kuulda olnud, et nõukogude mereväebaasist olevat tulelaevale antudki käsk lahkuda postilt ja tulla Tallinna. „Hiiumadala” käik olnud kiirem kui kaubalastis „Liisal”. Peagi möödutud kaubalaevast ja hüütud viimasele ruupori kaudu, et sõidetakse Tallinna. Muide, see hüüatus jäi viimaseks sõnaks, mis jõudis tulelaeva meeskonnalt elavate keskele.

Oli valge suveöö. Kellaosutid hakkasid lugema esmaspäeva, 23. juuni esimesi tunde. Hiiumaa jäi laevade ahtri taha. Ees oli Apollo madal, kus keeratakse Läänemerelt tulles Soome lahte. „Hiiumadal” oli „Liisa” ees juba teatud edumaa saavutanud. Valge suveöö virvenduses märgati ühtäkki „Liisa” pardalt, see oli kella 1.30 ajal, et Tahkuna suunalt läheneb neile kaks kiirpaati. Hiljem selgus, et need olid saksa torpeedokaatrid. Veel polnud nad „Liisani” jõudnud, kui eespool kõmatas plahvatus ja seal, kus „Hiiumadal” sõitis, kerkis taeva poole vesi ja kõrge must suitsusammas.

Olgu siinkohal vahemärkusena öeldud, et Vello Mäss koos Rootsi uurimislaeva „Altair” tuukritega leidsidki 1994. a. suvel Apollo madalalt „Hiiumadala” vraki. Sellega oli otsustavalt ümber lükatud aastaid räägitud [6] legend, et tulelaev uputati otse oma valvepostil Näkmanil, kust seda asjatult ka aastaid otsiti.

Peab tunnistama, et rannarahval oli sellest „Hiiumadala” lahkumisest oma postilt mingi

aimdus, kuigi konkreetset keegi ei kõnelnud midagi. Ärevaks tegevalt jäi meelde hetk, kui Viskoosas avati mälestuskivi hukkunud tulelaevale. Punarättides pioneerid seisis samba juures auvalves. Pildistasin neid. Sel hetkel ilmus mu selja taha meretuultes parkunud näoga vana Kattel Eeri, purujõmmis nagu enamasti ikka. Ta salvas poolihääli torisedes: „Nüüd pannakse mälestusmärk ka neile, kes vahipostilt jalga lasid.”

Eeri läks taarudes edasi, järgnesin talle ja küsisin, et kuhu nad siis jalga lasid. Eeri õnnistas mind pilguga, et mis sa pärid, ise oled nende märgipanijatega kambamees ja salvas uuesti: „Eks nad teisele poole läksid.”

Ei sõandanud tookordsetele parteitegelastele vanalt viinaninalt kuuldot rääkida, sest nad olid asjast nii vaimus ja oleksin oma jutuga neile tõkatit meepotti valanud. Küll aga kõnelesin sellest samal sügisel Vello Mässile. Pärast seda laiendatigi tulelaeva otsimist Hiiu madalalt nii ühele kui teisele poole. Kõigepealt jõuti „Liisa” vrakini, mis Vello Mässi kinnituseel viis neid päris kindlalt mere põhjas Apollo madalal lebavatele tulelaeva jäänustele. Nõnda selgus, et Erich Katteli tookordsel jutul oli siiski mingi iva sees. Niipalju siis vahepalaks.

Edasi Alfred Kandi mälestustega. Kohe, kui „Hiiumadal” õhku lendas, märkasid mehed „Liisalt”, et neile määratud torpeedo tormas valget jälge järel jättes kaubalaeva vööri eest mööda. „Õnneks!” - hingati laeval kergendatult.

Samas jõudis torpeedopaat „Liisa” kõrvale. Laev kamandati seisma. Meestele anti käsk laevalt lahkuda ja päästepaati minna. Nii tehtigi, sest sõjalise jõu ees tuleb alistuda, kui endal puuduvad võimalused vastuhakuks.

Kui päästepaat „Liisast” eemaldus, saatis torpeedokaater laeva suunas teise mürsu, mis viiski „Liisa” merepõhja. Seal lebas ta purustatuna, kuid puutumata 49 aastat kuni 1993. a. suveni, mil Vello Mäss koos Rootsi tuukritega vraki leidis ja kindlaks tegi, et see on just „Liisa”. Laeva hukkimiskoht oli enne Apollo madalat edela suunal.

Päästepaat oli aga meestega üle koormatud ja plahvatusel tekkinud laine mõjul läks see ümber. Nii sattus kogu „Liisa” meeskond uppumisohtu, seega surmasuhu. Torpeedokaatri meeskond näitas üles siiski niipalju inimlikkust, et korjas merehädalised oma pardale. Ainult üks noormees, „Liisa” kütja Valde Kivi uppus seal. Ta oli Külamalt pärit Hiiumaa poiss, kellest koduvallas mõned teavad praeguseni, et Valde jäi sõjaajal teadmata kadunuks. Peale Alfred Kandi, kelle mälestustest eelpool juttu, teadis ka Leo Hiis Feliks Voolensi jutu järgi, et Valde Kivi uppus seal.

Torpeedokaater koos „Liisa” meestega sõitis edasi Apollo madalale, sinna, kuhu „Hiiumadal” oli uputatud. Kuid seal polnud vee peal ulpimas kedagi, kes vajanuks päästmist. Nii uputas saksa torpeedokaater sellel 1941. a. juuniööl kaks rahumeelset eesti laeva täiesti karistamatult vaid 6–7 miili kaugusel Tahkunast, kus sel ajal paiknesid Punaarmee võimsad rannakaitsepatareid. Aga kasu polnud neist midagi.

Torpeedokaater sõitis merest üles korjatud „Liisa” meeskonna liikmetega Soome Rauma sadamasse. Seal anti mehed üle kohalikele võimudele kui sõjavangid. Nende hulgas, kes meile huvi pakuvad, olid kolm hilisemat „Alari” meeskonna liiget Feliks Voolens, Peeter Toll ja August Mägi.

„Hiiumadala” meenutuseks

Vello Mässi hinnangul oli meremuuseumi jaoks suure väärtusega Alfred Kandi kirja pandud mälestuste saamine enda valdusse. Esiteks aitas see „Hiiumadala” saladuslikule hukule jälile saada ja tema vraki leida. Teiseks lükkab täielikult ümber nõukogude ajal aastaid levitatud kuulduse, et „Hiiumadala” uputas Näkmannil saksa allveelaev. Kolmandaks. Ajakirjanik Hamlet Tiits kirjutas omal ajal raamatu „Taastatud logiraamat”. Seal esitas ta tõe pähe müüdi, et „Liisa” meeskond jõudis pärast laeva uputamist paadiga Hiiumaale. Nagu nüüd teame, oli see täielik väljamõeldis. Olgu siinkohal lisatud, et peale meremuuseumist saadud andmete teab ka Leo Hiis Feliks Voolensi jutu järgi kinnitada, et „Liisa” meeskond ei pääsenud Hiiumaale, vaid viidi Soome vangi.

Lugejal võib siin tekkida küsimus, et miks siis Feliks Voolens vaikis, kui tema eluloo kohta

kirjutati valeandmeid. Vastus on lihtne. Kui Tiitsu raamat ilmus, polnud Voolens enam elavate hulgas.

Soviet Merchant Marine Losses in WW2

22.06.1941 – Liisa Cargo ship / 990 BRT / Estonian State Shipping Co. / Capt.F.Voolens; Dago; She was sunk by German torpedo boats; Crew were captured.

http://www.shipsnostalgia.com/guides/Soviet_Merchant_Marine_Losses_in_WW2

Суда Министерства Морского флота, погибшие в период Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. [Союзморниипроект, 1989]

„ЛИИЗА” (LIISA)

груз. п/х, 990 т (гр.), ЭГМП. Капитан — Ф. Вооленс.

Дата и место гибели — 22.06.41, у побережья о-ва Хийумаа (Даго). Следовал из Лиепай на Ханко. Был задержан и потоплен немецкими торпедными катерами. Экипаж взят в плен.

ЦГАНХ, ф. 8045, оп. 3, д. 760, л. 2; ЭГММ; ЦВМА, ф. 9. д. 33354, л. 123.

<http://militera.lib.ru/h/mmfm/02.html>

Its needs good weather: “Liisa” – a steamboat and merchant ship. Was sunk on 1941, depth 34m, Water displacement 1000t. It was carrying cement and barbed wire.

<http://www.finnairinsukeltajat.net/retket/kesaleiri2005/Hiiumaan%20hylyt.htm>

Allikad, viited

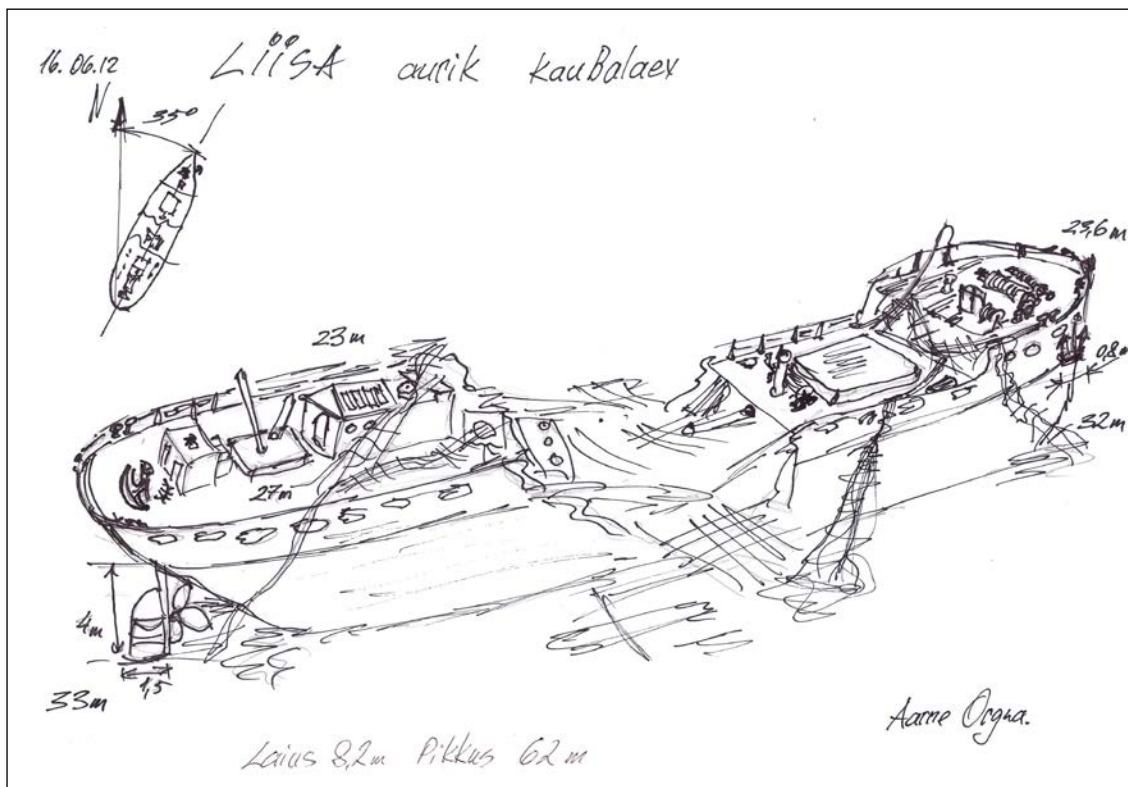
Meremeeste Kodu > 8. Laevade munsterrollid > “Liisa” 1939 - ERA.1682.1.4636

Ärajäänud merereis. Endel Saar. Kärdla 1999

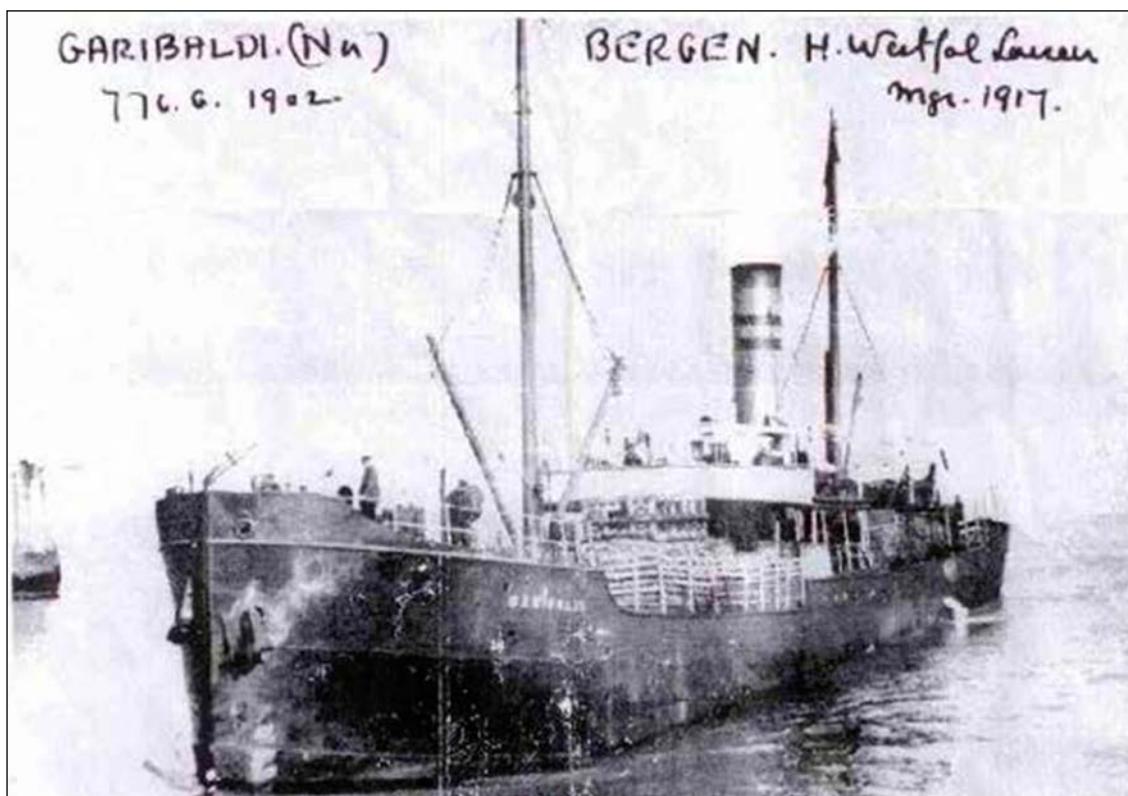
<http://militera.lib.ru/h/mmfm/02.html>

<http://www.finnairinsukeltajat.net/retket/kesaleiri2005/Hiiumaan%20hylyt.htm>

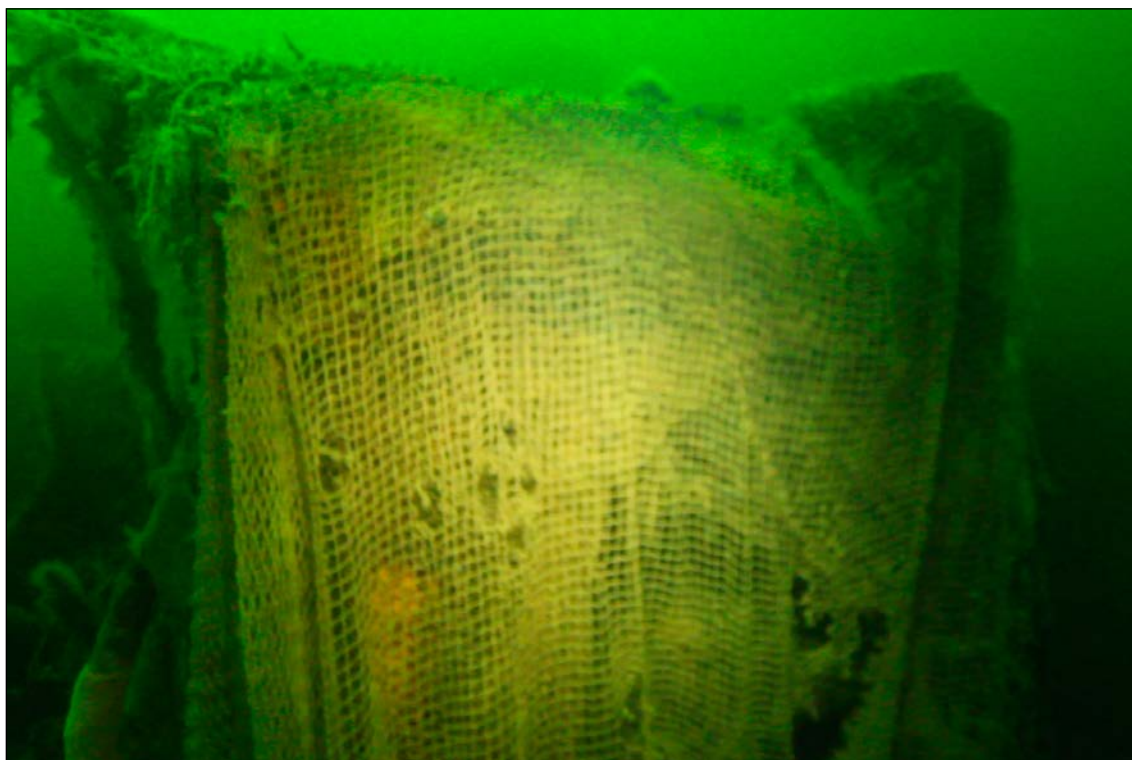
Liisa pildid



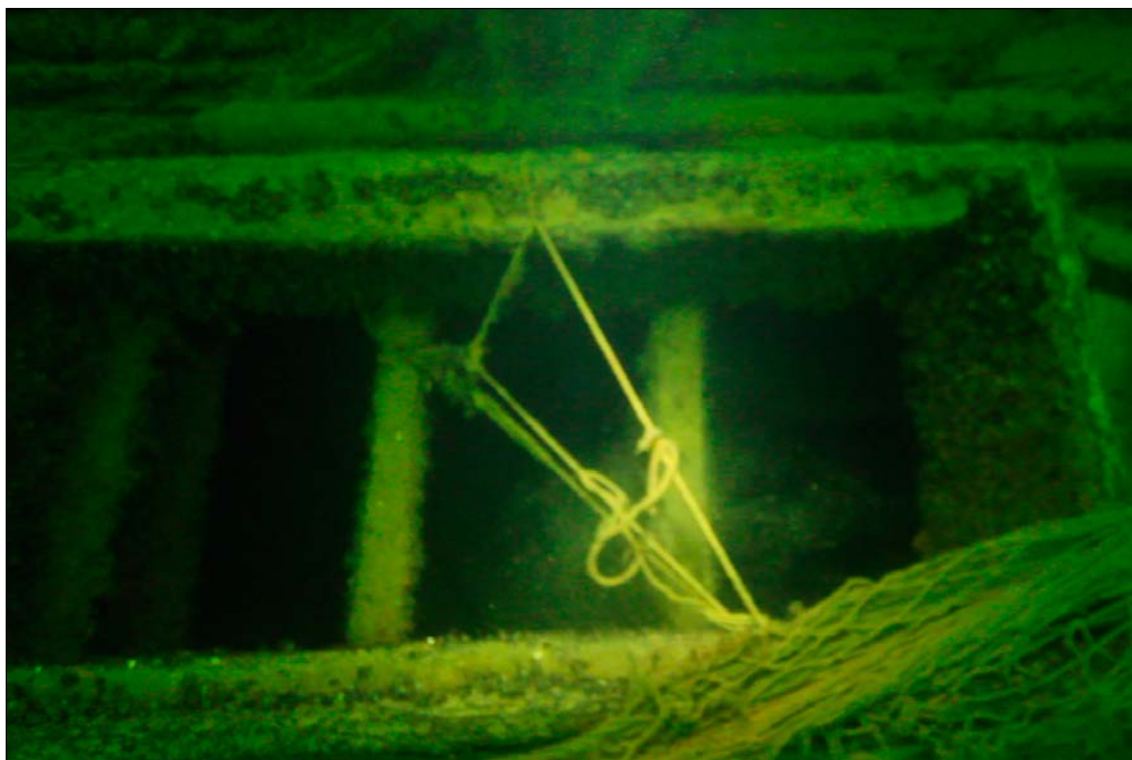
Aurik Liisa vraki visand 16.06.2012. Joonis Aarne Orgna



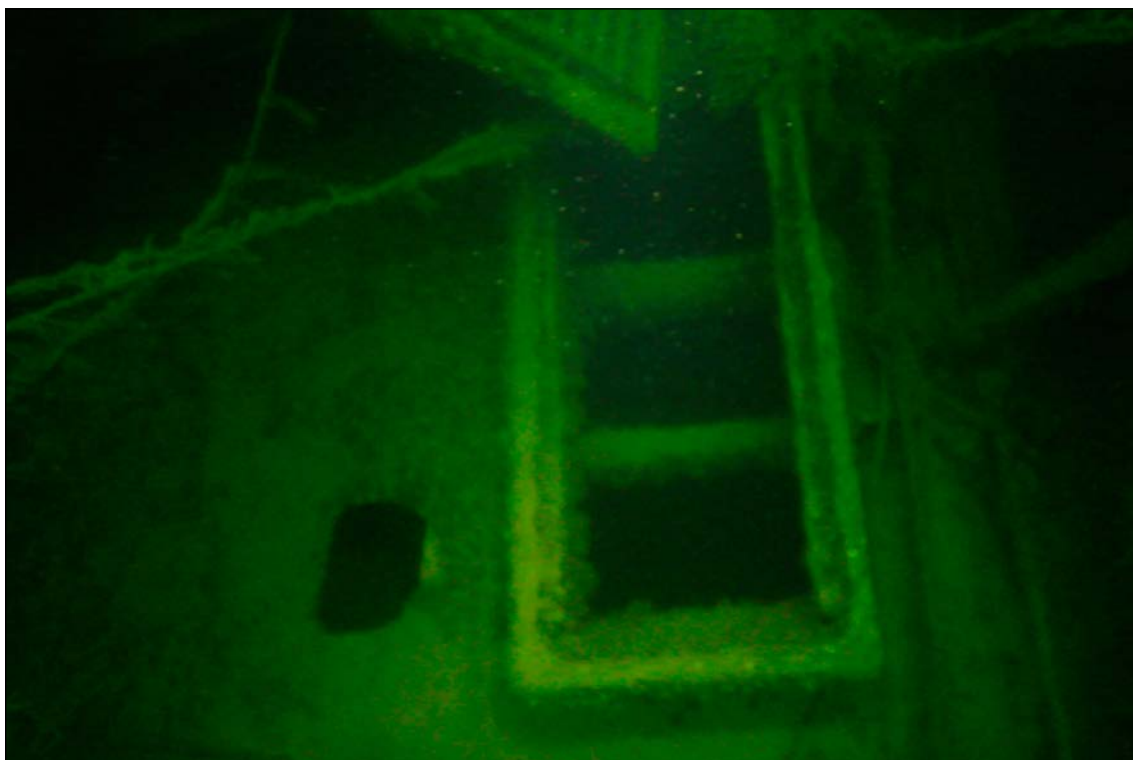
Aurik Garibaldi 1914.



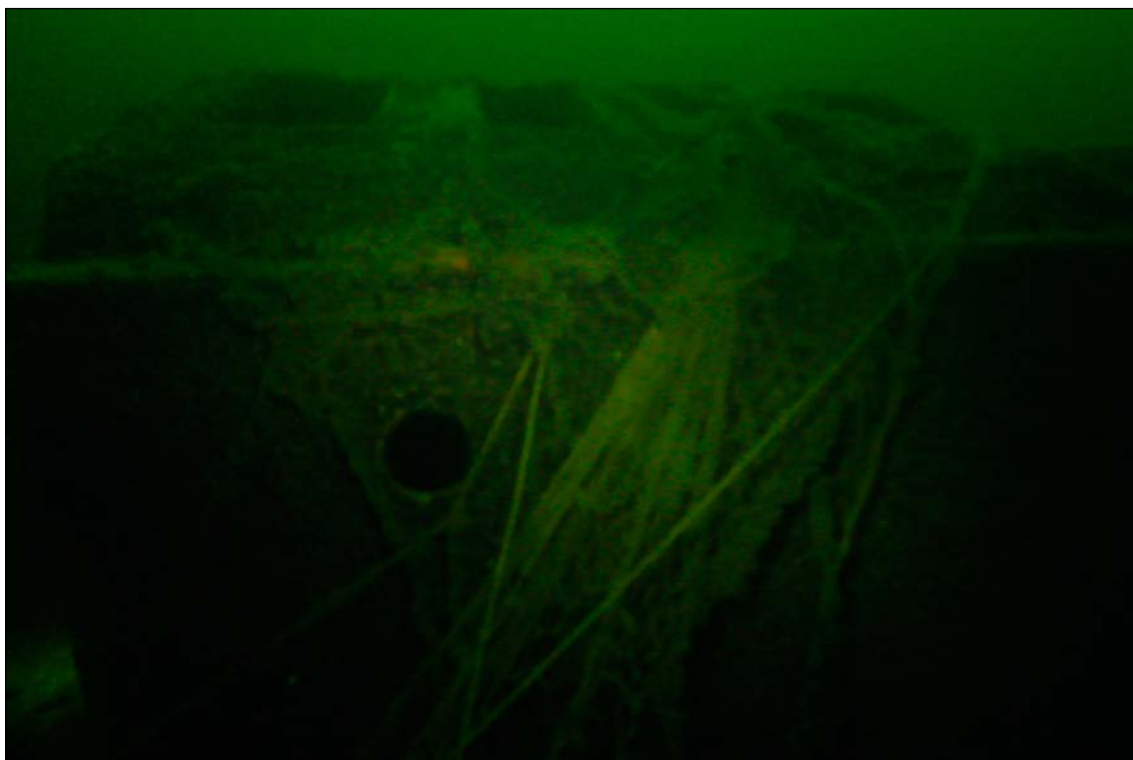
“Liisa” vrakk. Foto Martin Kagadze



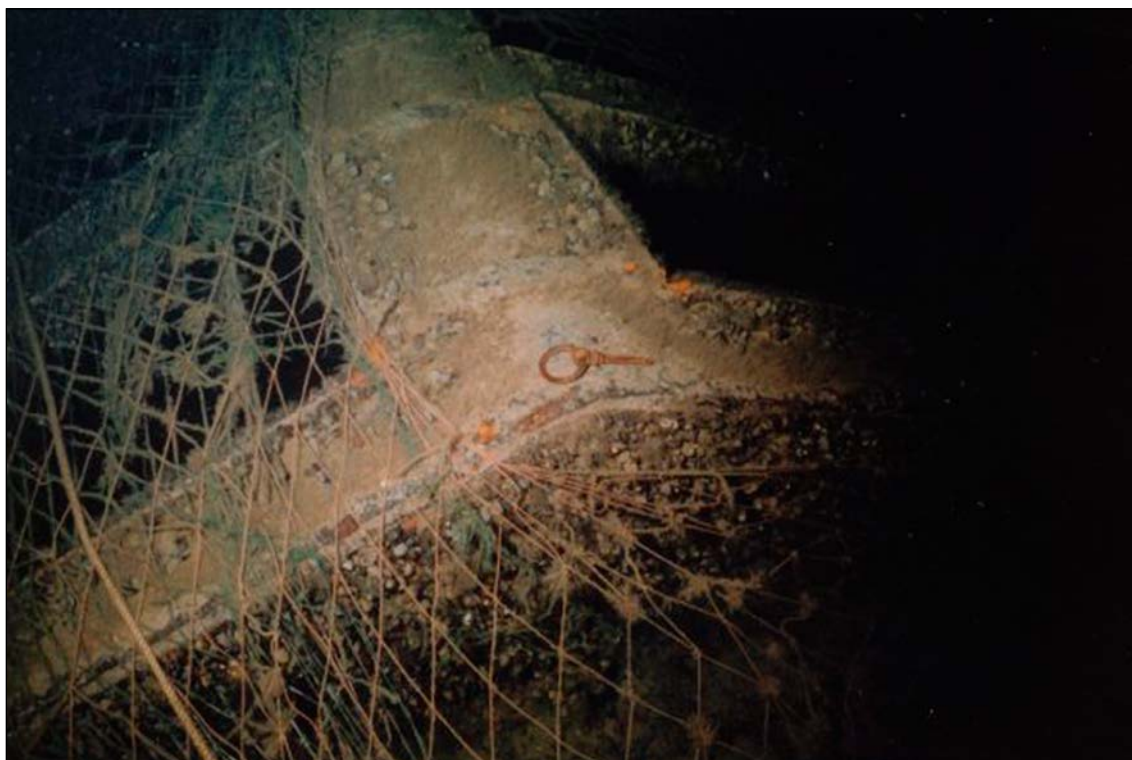
“Liisa” vrakk. Foto Martin Kagadze



“Liisa” vrakk. Foto Martin Kagadze



“Liisa” vrakk. Foto Martin Kagadze



“Liisa” keilut, MM F 4026, Eesti Meremuuseum.
<http://www.muis.ee/museaalview/121223>



Liisa kiip, MM F 4025, Eesti Meremuuseum.
<http://www.muis.ee/museaalview/128265>



“Liisa” vrakk, MM F 4027, Eesti Meremuuseum.
<http://www.muis.ee/museaalview/138779>



“Liisa” leiud, MM F 4041, Eesti Meremuuseum.
<http://www.muis.ee/museaalview/121226>

Hiiula

Viimane nimi:	Hiiula
Varasem nimi:	Virurand, Aviateur, Relis, Relli
Ehitatud:	1882
Gross tonnage:	350
Materjal:	metall
Otstarve:	kaubalaev
Uppunud:	13.09.1941
Uppumise põhjus:	lennukipomm
Vraki asukoht:	Tareste laht N 59 00 E 22 25

Aurik "Hiiula", kaubalaev, ehitatud 1882. Pikkus 44 m, laius 7 m, süvis 3,5 m. Kandejõud 350 tonni. Eesti registrisse kanti 1936, omanik Sergo ja Co. Uppus Kärkla reidil Saksa lennukipomi tabamusest 13. septembril 1941.

Asukoht Tareste laht, Kärkla vana sadama vahetus läheduses. Metallist kaubalaeva vrakk lebab 3 m sügavusel ja ulatub veepiirini. Ilmastik on vrakki sedavõrd lõhkunud, et järgi on jäänud umbmäärane metallihunnik. Äratuntavad on vööritäav, ja mõned detailid auru-masinast. Vrakki on proovitud üles tõsta ja sellest ajast on jäänud vraki külge suured pontoonid, mis on suhteliselt hästi säilinud. Väga hea sukeldumiskoht algajatele, sisse ujuda pole võimalik. Seisukord väga kehv.

Merel ja rannal

1930. a. asutas hiidlane Gustav Sergo laevaäri G. Sergo & Ko, ostes algul ainult 2 väiksemat aurikut „Gustavi”, 107,96 br.-reg. t., masin 245 HP, ehitatud 1899. a. Taanis, Haapsalu–Rohuküla–Heltermaa–Sõru liinile, kaptenid Rudolf Sergo, Priidu Kokla jt. ja „Rudolfi” Kuivaste–Virtsu liinile, kapten Mihkel Sergo. 1932. a. ostis sama äri Kalmarist „Kalmarsund VIII”, ehitatud 1905. a. Oskarshamnis, 212,43 br.-reg. t., pikkus 30,19 m, süvis 2,74 m, masin 250 HP, nimetades selle „Hansiks” ja rakendades Tallinn–Kärkla–Heltermaa–Orissaare–Orjaku–Sõru liinile, millest peatselt langes välja Kärkla. Kaptenitena sõitsid sellel Rudolf Sergo, August Niitim ja Priidu Kokla. Kuna tekkis tarve liiniaurikute puhastamisel ja remondis olekul tagavaralaevale, osteti Balti Päästeseltsilt selleks väike „Polaris”, ümbernimetatuna „Viire”, ehitatud Kielis 1890. a., 63,57 br.-reg. t., pikkus 21,78 m, masin 85 HP. 1936. a. lõpul ostis G. Sergo & Ko Balti Päästeseltsilt kõik selle rannasõiduliinide aurikud, nimetades need ümber „Eestimaa” – „Abruka”, „Grenen” – „Sömeri”, „Dagmar” – „Vilsandi”, „Endla” – „Kassari”, 395,99 br.-reg. t., masin 275 HP, ehitatud 1888 Soomes ja liikus varem Tallinna–Helsingi liinil nimega „Ebba Munck” (lasti põhja viimase sõja ajal Soome lahel), kaubaaurik „Beta” – „Vohi”. Peale nende olid laevaäril veel aurikud „Aegna” (Tallinn–Stokholm), „Ruhno” (Tallinn–Malmö–Kopenhaagen), „Juku” (Tallinn–Narva), „Hiiula” ja „Vaindlo”. „Abruka” senist liini Tallinn–Rohuküla–Kuivaste–Kuressaare pikendati Riiani.

Hiiumaa ja hiidlased. Ülevaade saarest ja rahvast. Elmar Vrajer. Toronto 1971

Suvepilt 1941. aastast

[...] Kui algas sõda, jäi Kärkla sadamasse sõitvaid merelaevanduse laevu järsult vähemaks, suurenes aga Balti Laevastiku sõjaväekaatriite arv. Sõjavarustust töid aurulaevad „Hiiula” ja „Salme”, purjekas „Edna” ning praame vedas puksiir „Vanags”. Jäid ära ka poiste käigud sadamasse, sest sõjakaatriite juurde meid ei lubatud. Tegevust sadamas võisime aga jälgida Põllumäelt, kust olid hästi näha ka kaugemal sõitvad laevad. Meil õnnestus näha aurulaeva „Hiiula” pommitamist ja uppumist juulis. Saksa lennukid lendasid madalalt üle linna, sadama, Põllumäe ja tiirutasid „Hiiula” kohal. Meie peitsime end kadakapõõsastesse, et mitte kuulipilduja märklauaks saada. Põõsastest oli vaade merele ja lennukile hea. Ja siis äkki nägime pomme otse „Hiiulale” langemas. Kostis plahvatus, nägime suitsu ja vee samast ja kui need hajusid, ei olnud laeva ahtrist näha muud kui reeling, vöör oli aga kõrgele püsti tõusnud. Üle veepinna ulatusid ka keskmised kajutid, paaditekk, kaptenisild ja roolikamber, oli näha askeldavaid mehi päästepaatide juures. Nagu hiljem selgus, oli laev saanud otsetabamuse ahtrilaadruumi tüürpoordi.

Uudo Koolmeister 28. august 1986 NH nr 101 lk 3

Sortside saladused XII. Läänemaa- ja saarte kommunistid kutsetööl

Tegevus Hiiumaal

Algasid Saksa lennukite pommitusretked. Nad valitsesid täiesti õhuruumi. Enamasti lendasid nad väga madalalt, tulistades halastamatult kuulipildujatest isegi üksikuid inimesi. Rohkesti süttis maju leekkuulidest. Seda kõike arvestades tuli koolid sulgeda. Kärkla sadamas uputasid Saksa lennukid laeva „Hiiula”. Madala vee tõttu see ei uppunud ja et õhust vaadatuna näis temaga kõik korras olevat, siis käidi seda kõrvetamas veel mitmel korral.

Koostanud Mart Arold. Tungal 2001

Läänemaa. Harald Kareva jutustus

ERA filiaal (Pa) F. 32, nim. 1, s-ü. 5, l. 33–44

„ХИИУЛА” (HIIULA), BT-594

груз. п/х, 330 т (гр.), ЭГМП (КБФ). Капитан — Э. Круусемяги.

Дата и место гибели — 13.09.41, на рейде Кярдла (о-в Хийумаа).

При стоянке на рейде Кярдла подвергся атаке самолета противника. От попадания авиабомбы взорвался вспомогательный паровой котел. От полученных повреждений судно затонуло. Сведений о погибших нет. В послевоенный период пароход разрезан на металл. ЭГММ.

Суда Министерства Морского флота, погибшие в период Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. [Союзморниипроект, 1989]
<http://militera.lib.ru/h/mmf/02.html>

Hiiula

Ex. Aviateur, Ex. Relli, Ex. Relis, Ex. Virurand

1 tekk, kaubalaev, teras

pikkus 44,05m, laius 7,12m, ruumi sügavus 3,12m

masinad - R.Smith- 1-comp.260 438x864 610 katlad 1-sil. 5,3/72

Vette lastud 1882 Preston

Kandejõud 350 tonni

Max. süvis 3.51

Mahutus (reg.tn) 321,71 bruto, 258,32 tekialune, 174,02 neto

Laeva klass G.L + 90 A Nords 9.36-9.39

Eesti registrisse kanti 1936

Omanik Sergo ja Co. Laevaühing, S.Patarei 18a, Tallinn

Kodusadam Tallinn

Kapten R.Sergo Tallinn - Klaipeda liinil

Hukkus 1941 juunis

[??]

Kaljol on meeles ühe Saksa pommilennuki tulek üle Tubala küla. See lennanud niivõrd madalalt, et teinud külarahvale hirmu: nüüd kukub kaela. Lennuki sihiks olid Kärddla rannas olevad kuulipildujapesad ja reidil seisev aurulaev Hiiula, mis oli punaväelaste teenistuses neile varustuse vedamisel. Madallennul tulnud lennuk lasi esimese pommi ühele rannas olevale kuulipildujapesale, mis sai täistabamuse. Seda pommiauku oskab teadja veel praegugi näidata – see jääb Rannapaargu ja vetelpäästeühingu sadama vahele. Teisest kuulipildujapesast tulistati lennukit, millele vastati õhust omapoolse valanguga. Siis tegi pommilennuk mere kohal pika tiiru ja tuli uuesti Selgrahu poolt madallennul Hiiula peale, andes laevale pommiga täistabamuse. Õhku kerkis tohutu veesammas, mis paistis päris kaugele. Peale Kaljo teavad veel mitu inimest rääkida, et sel hetkel kui pomm laeva tabas, oli meeskond maal ja jäi ellu. Laeva pardal viibis vaid lätlastest kokk, kes hukkus.

Hiiula kuulus Sergo laevakompaniile. Saksa ajal prooviti laeva üles tõsta. Kõigepealt pumbati laev veest tühjaks ja alus tõusis veepinnale. Kuid laeva ümber oli kogunenud nii suur liivavall, et ta liikuma ei pääsenud. Siis pandi laevale kahelt poolt pontoonid alla ja prooviti uuesti liikuma saada. Ent seegi katse ei õnnestunud. Pärast seda mootorid konserveeriti ja laev lasti tagasi põhja, et see edaspidi kunagi sadamasse tuua.

Poolest saadik vees seisvat Hiiulat mäletab kogu Kärddla vanem põlvkond. 1957. a. talvel, kui käis suur vanaraua kogumise kampaania, üritas tollane komsomoli rajoonikomitee esimene sekretär Harri Õismets Hiiulat vanarauaks viia. Nimetamisväärset sealt kätte ei saadud ja vana laev jäi ikka lainete loksutada. Hiiu Kaluri mehed proovisid ühel aastal Hiiulat üles tõsta, et selle all olevaid pontoone kätte saada. Nagu Meeliks Julge mäletab, jäi vee all käinud tuukritel puudu kompressorivoolikust, mis andnuks atmosfääri jagu survet pontoonide täispumpamiseks. Selle abil tõusnuks laevakere üles ja vabastanuks pontoonid. Hiiula jäi paigale. Soolane merevesi tegi aga raua kallal oma töö ja liikuv jää surus laeva peale, kuni Hiiula korpus vajus kokku ja kadus vaataja silmapiirilt vee alla.

Kuna purjetajale või paadiga sõitjale võib vee all olev laevavrakk ohtlik olla, märgistab vetelpääste igal kevadel Hiiula hukkumispäiga. Ka see on üks sõjast jäänud märk meie kodusaare piires.

Viited, allikad

Veeteede Valitsus > 11. Laevade kinnistustoimikud > Aurulaeva “Hiiula” kinnistustoimik 18.02.1939-15.05.1944 - ERA.1091.1.1998

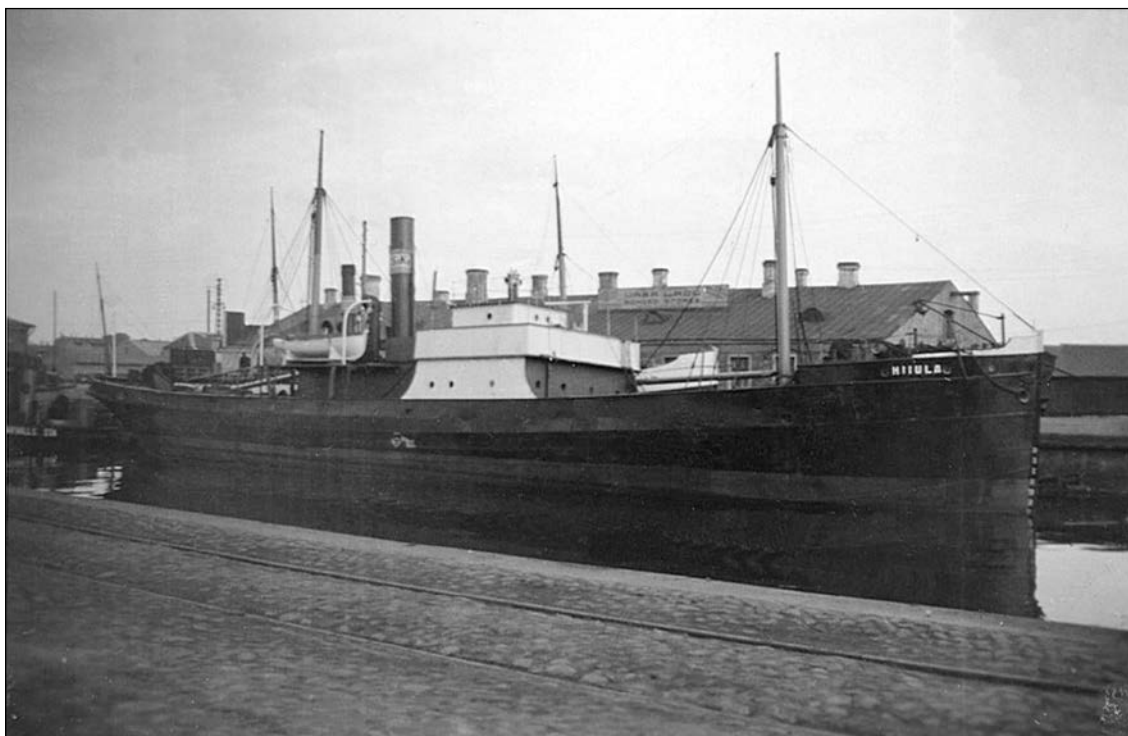
Meremeeste Kodu > 8. Laevade munsterrollid > “Hiiula” 1935 - ERA.1682.1.3027

NSVL Mereregistri Eesti Inspeksioon > 2. Laevade ülevaatuse aktid > a/l “Hiiula” 17.12.1940-02.06.1941 - ERA.R-1898.1.19

Hiiula pildid



Aurulaev "Aviateur" (hiljem "Hiiula") sadamas, MM F 263/3, Eesti Meremuuseum.
<http://www.muis.ee/museaalview/153868>



Aurulaev "Hiiula") sadamas.



Uppunud Hiiula Kärdla reidil 1948. aasta veebruaris.
Foto Dan Lukase kogust.



Hiiula vrakk. Foto Martin Kagadze



Hiiula vrakk. Foto Martin Kagadze



Hiiula vrakk. Foto Martin Kagadze

Eevi

Viimane nimi: Eevi

Varasem nimi:

Ehitatud: 1955

Gross tonnage:

Materjal: metall

Otstarve: kaubalaev

Uppunud: 23.03.2001

vrakk kadus vee alla jaanuaris-veebruari 2009

Uppumise põhjus: aeti madalikule

Vraki asukoht: Tareste laht, Lehtma sadamast 1,4 meremiili
N 59 03 E 22 44

Asukoht Tareste laht, Lehtma sadama vahetus läheduses. Metallist kaubalaev pikkusega 50 m, laiussega ca 10 m. Alus aeti lekkimise tagajärjel madalikule 2001 a. jäädes täielikult pinnale, 2009 a. oli jää ja lained teda sedavõrd lõhkunud, et kogu pealisehitus lõigati maha ja paikneb otse vraki kõrval. Hetkel on vrakk veepiiriga tasa ja lebab otse kiilul, sügavus antud kohas ca. 4 m. Väga hea sukeldumiskoht algajatele, saab ujuda trümmides ja mõnes suuremas ruumis, tegevus ohutu. Seisukord hea, konstruktsioonid tugevad.

Madalikule sõitnud kaubalaev Eevi jääb Hiiumaa rannikule

28.03.2001

<http://ap3.ee/default.aspx?PublicationId=376c9109-42c8-4258-8302-b32661db5c61>

Hiiumaa rannikul Lehtma sadama lähedal möödunud reede hommikul ninapidi liivamadalikule sõitnud kaubalaev Eevi jääb ilmselt taas üheks kurvaks meremärgiks, sest omanikul on kava laevast loobuda, kirjutab Postimees.

Möödunud reedel Hiiumaast möödudes lekkima hakanud ja uppumise vältimiseks lootsi poolt Lehtma sadamast nelja kilomeetri kaugusel liivamadalikule juhitud 50 meetrit pika laeva meeskond lahkus aluselt laupäeval, kui vesi täitis masinaruumi. Masinate seiskumine tõi omakorda kaasa elektri kadumise ning Hansaliisingule kuuluva Eevi meeskonna liikmed jätsid laupäeval laeva maha.

Postimehe andmetel naasid laevaomanikud ja meeskond kalalaevaga pühapäeval Eevi pardale, et tuua sealt ära navigatsiooniseadmed ja kõik vähegi väärtuslik laevakraam. Omaniku esindaja rääkis kaluritele, et kavatseb laeva hüljata, sest selle päästmine ei tasu ära.

Laeva trümmides on 653 tonni loomasööda lisandit, mis pole oluliselt keskkonnoohtlik. Tallinnast Poola teel olnud laeva pardal on kaheksa tonni kütust, mille viivad omanikuga kokkuleppel ära kohalikud kalurid.

Kaubalaeva Eevi last pole keskkonnale ohtlik

ETA 30. märts 2001

<http://www.epl.ee/news/eesti/kaubalaeva-eevi-last-pole-keskkonnale-ohtlik.d?id=50874130>

Lehtma sadama lähedal madalikul seisva kaubalaeva Eevi lastiks olev 652 tonni loomajõu-

söödalisandit ei kujuta keskkonnale ohtu, selgus lastist võetud proovide analüüsist. OÜ Eesti Keskkonnauuringute Keskuses läbiviidud analüüsi kohaselt sisaldab jõusöödalisand ühe kilogrammi kohta 299 grammi kaltsiumi, 6,3 grammi kaaliumi, 13 grammi magneesiumi ja 48 grammi naatriumi. Sellised ained on Läänemere jaoks tavalised, teatas ETAle keskkonnainspektsiooni peadirektori asetäitja kt Raivo Vadi.

Laeva kõrvalt võetud merevee proovi analüüs näitas, et selles on liitri kohta 0,056 milligrammi fofsorit, mis on mere fooniline väärtus.

Peale selle tehti laboratooriumis lahustuvustestiga kindlaks, et 20kraadise soojuse juures lahustub vees üldfosforina 0,02 protsenti ainest. Seega lahustub lasti uppumisel Läänemere 130 kilo üldfosforit, mis on võrreldav väiksema asula heitveepuhasti aastase reostuskoormusega.

Saastetasu oleks sellise reostuse puhul 500 krooni. Hetkel laadungil aktiivset kontakti ümbritseva merekeskkonnaga pole. Keskkonnainspektsiooni teatel võib tulevikus oht tekkida laevalt seni veel ümber pumpamata kütteõlist, mida on umbes seitse tonni külghutites ja 1,6 tonni põhjamahutites. AS Dagomar laevade abiga on püütud õli laevalt välja pumbata, kuid tugevnenud tuul on katsetused ajutiselt peatanud. Seni õlireostust laeva ümbruses täheldatud ei ole.

Möödunud reedel hommikul kaldus Tallinnas Poola teel olnud Eesti kaubalaev Eevi 12 miili kaugusel Tahkunast Eevi trümmi sattunud vee tõttu 15-20kraadisesse kreeni.

Eevi kapten võttis vastu otsuse suunduda Lehtma sadama poole, sest vaatamata kreenile oli laeva kõik säilinud ja mootorid töötasid. Inimesed pardalt ei lahkunud, kuna oht ei olnud nii suur. Laeva pardal viibis viis meeskonnaliiget ja üks reisija. Piirivalvekaatri saatel jõudis lekkiv laev Lehtma sadama lähedale, kuid seal avastati, et Eevi ei saa suure süvise tõttu sadamasse sõita. Laev juhiti liivasele madalikule kinni.

Kaubalaev Eevi vajub vaikselt

BNS 18. aprill 2001

<http://www.delfi.ee/news/paevauudised/eesti/kaubalaev-eevi-vajub-vaikselt.d?id=1427507>

Kütuse pumpamise enda peale võtnud AS-i Dagomar peakapteni Jüri Aamisepa sõnul on laeva achter vajunud ligi 1,5 meetrit ning aluse kütusetankid ja nende kraanid on jäänud vee alla.

“Ilmselt sattus laeva ahtriosa pehmele savipinnasele ning hakkas aeglaselt vajuma. Laeva peatekk on ligi meetri jagu vee all ning ilma spetsiaalse varustusega on laevalt kütuse väljapumpamine võimatu,” ütles Aamisepp BNS-ile.

Tema sõnul peavad laeva kütusemahutite kraanid õnneks vastu ning kütuse leket ei ole tekkinud.

Aamisepp märkis, et keskkonnaametnikud ja piirivalve üritavad praegu leida kõige sobivamat moodust, kuidas vee alla vajunud laevalt oleks võimalik kütus kätte saada.

Eevi pardal on ligi kaheksa tonni kütust.

Keskkonnainspektsiooni peadirektori asetäitja Raivo Vadi on varem öelnud, et kaubalaeva trümmides olev loomasööda lisand ei ole keskkonnale ohtlik ning reostusohu võib tekkida vaid siis, kui laeva kütusemahutites olev kütteõli hakkaks merre lekkima.

Hiiumaa rannikul Tahkuna tipu lähedal 23. märtsil madalikule sõitnud kaubalaeva Eevi meeskond jättis aluse päev hiljem maha, kuna selle masinaruum täitus veega.

Eevi omaniku OÜ Peleria esindaja on andnud mõista, et laeva madalikult lahtitõmbamisel ja remontimisel ei ole mõtet ning see jäetakse madalikule.

50 meetri pikkune kuivlastilaev Eevi sattus merehätta 23. märtsi hommikul kell 8.28, kui seni veel teadmata põhjustel hakkas aluse trümmidesse tungima vesi ning laev kaldus 15-20-kraadisesse kreeni.

Piirivalve alustas viis minutit hiljem päästeoperatsiooni, saates Hiiumaalt Lehtma sadamast sündmuskohale piirivalvekaatri, Paldiskist piirivalvelaeva ja Tallinnast lennusalga kopteri. Kuna kaubalaeva mootor töötas, otsustas aluse kapten meeskonna evakueerimata

jätta ning laev sõitis piirivalvekaatri ja kopteri julgestusel Lehtma sadama poole. Laev ei mahtunud suure süvise tõttu sadamasse ning seetõttu tüüriti alus Lehtma sadama lootsi juhtnööride järgi liivamadalikule.

OÜ-le Peleria kuuluv laev oli teel Tallinnast Poola, selle lastiks oli 653 tonni loomasööda lisandit.

Eevi on endiselt lekkimisohtlik

Küllike Rooväli, Postimees Hiiu Leht 19-04-2001

<http://www.saarlane.ee/uudised/arhiiv/2001/04/19/4420/>

Keskkonnainspeksioon ja piirivalve peavad otsustama, kas kaheksa tonni diislikütuse väljapumpamine Hiiumaa lähedal veega täitunud kaubalaevast Eevi on ohutum kui kütuse jätmine madalikule sõitnud laeva tankidesse.

Märtsi lõpupoole Lehtma sadama lähedal lootsi poolt madalikule juhitud uppumisohus kaubalaeva Eevi kütusetankid on tänaseni lekkimisohtlikud, sest neid pole saadud tühjaks pumbata. Algul takistas töid tehnika puudumine, hiljem kehv ilm.

Lihavõttepühade aegu möllanud torm vajutas Eevi ahtri ebakindlal liivaalusel veel umbes poolteist meetrit sügavamale, vöör on aga veidi tõusnud.

Koos ahtriga on poole meetri sügavuse vee alla kadunud ka kütusetankide kraanid, mille kaudu saaks tankid tühjaks pumbata.

Hiiumaa piirivalvepiirkonna staabiülem Uno Kangur ütles Postimehele, et eile Eevi pardal käinud piirivalvelaeva PVL-106 Maru meeskond tegi kindlaks, et kõik kütusekraanid on suletud ja otsest reostusohu pole. Küll aga loksus laeva masinaruumis õlisegune pilsivesi, mille puhastamiseks puistavad piirivalvurid sinna lähipäevadel õli imavat absorbenti.

Tormi ja laeva külastanud kohalike vandiraiujate koosmõjul on kadunud ka aluse omanikust maha jäänud varustust, näiteks päästeparv, trümmiluugid ja nende kattepresent.

Vööril on justkui minema puhitud fokkmast koos seal rippunud kerakujulise ankrumärgiga. Laeva trümmidesse jäänud 653 tonni loomasööda lisandit loksus lainega üle parda käivas vees.

Pärast laeva madalikule jäämist 23. märtsil lõi laevalt kütuse väljapumpamiseks laevaomaniku OÜ Peleriaga käed AS Dagomari peakapten Jüri Aamisepp, kellele laevaomaniku esindaja andis volikirja, mis jättis kütuse pumpajale.

Aamiseppa sõnul ei leidunud vajalikku pumpa reostusetõrjega tegelevatest piirivalvest ega päästeteenistusest.

Viimaks õnnestus leida Tallinna firma, kust saanuks tehnikat rentida hinnaga 1000 krooni ööpäev, siis aga puhkes torm.

Nüüd on Aamiseppa sõnul kütuse kättesaamiseks tarvis veelgi kallimat eritehnikat ja rohkem tööd, mille maksumus ületab kütusest saadava tulu ega ole erafirmale enam kasulik.

“Mõned on meid juba süüdistanud, et miks me kiiremini ei teinud. Olime nõus vaid appi tulema, reostusohu kõrvaldamise peab kinni maksma ikka riik,” selgitas Jüri Aamisepp. Piirivalve mereosakonna ülema asetäitja kaptenleitnant Jüri Kreek ütles Postimehele, et piirivalvel pole volitusi uppunud laevast kütust välja pumbata. “Päästeseadus käsib meil kõrvaldada tekkinud reostuse, kuid mitte reostusohu. Pealegi ei ole meil laevaomanikule kuuluva kütuse äraviimiseks juriidilist õigust,” nentis Kreek.

“Tuleb põhjalikult uurida, kas kütuse väljapumpamine on kasulik ja üldse võimalik. Keegi ei tea, kas kütus võib seal säilida aastaid või hakkab juba homme lekkima,” ütles Roose. “Enne aluse põhjalikku uurimist ei tasu meil ka laevaomanikule vastavat ettekirjutust teha.”

Piirivalve asub kaubalaeva vrakki kütusest tühjendama

ETA 23. august 2001

<http://www.epl.ee/news/eesti/piirivalve-asub-kaubalaeva-vrakki-kutusest-tuhjendama.d?id=50911780>

Piirivalveameti mereosakonna reostustõrjejaoskond asub esmaspäeval tühjendama Hiiu-
maa rannikul madalale aetud kaubalaeva Eevi kütusepaake.

Tõrjet teostavad reostustõrjelaev Triin, piirivalvelaevad PVL-106 ja PVL-006 piirivalve-
ameti mereosakonna reostustõrjejaoskonna ülema Silver Vahtra ja tehnikaala vanemamet-
niku Tauno Mettise eestvedamisel, ütles ETAlle Tiit Leis Piirivalveameti pressijaoskonnast.
Läänemere keskkonnakomisjoni Helcom'i koostöö raames osalevad operatsioonil ka kaks
Rootsi Rannavalve tehnilist konsultanti.

Kaldast pooleteise miili kaugusel mere põhjal lebava Eevi kütusetankides on vähemalt ka-
heksa tonni diislikütust. Soodsa ilma püsites on operatsiooni kestuseks planeeritud 8-12
tundi ja see läheb maksma 40-50 tuhat krooni.

Esmalt paigutavad spetsialistid ümber Eevi õlitõrjepoomi. Kuna Eevi ahter asub vee all,
siis ühendavad kaks piirivalve tuukrit kütusepaagi pumba külge ja Eevi paakidesse jäänud
kütus pumbatakse reostustõrjelaevade mahutitesse.

Tänavu 23. märtsi hommikul kaldus Tallinnast Poola teel olnud Eesti kaubalaev Eevi 12
miili kaugusel Tahkunast laeva trümmi sattunud vee tõttu 15–20 kraadisesse kreeni.

Eevi kapten võttis vastu otsuse suunduda Lehtma sadama poole, sest hoolimata kreenist
oli laeva käik säilinud ja mootorid töötasid. Inimesed pardalt ei lahkunud, kuna oht ei
olnud nii suur. Laeva pardal viibis viis meeskonnaliiget ja üks reisija.

Piirivalvekaatri saatel jõudis lekkiv laev Lehtma sadama lähedale, kuid seal avastati, et
Eevi ei saa suure süvise tõttu sadamasse sõita ja loots suunas laeva ninaga madalikule.

Veeteede amet tähistas Eevi vraki

Hiiu Leht 28. aprill 2009

<http://www.saarlane.ee/uudised/uudis.asp?newsid=37954&kat=5>

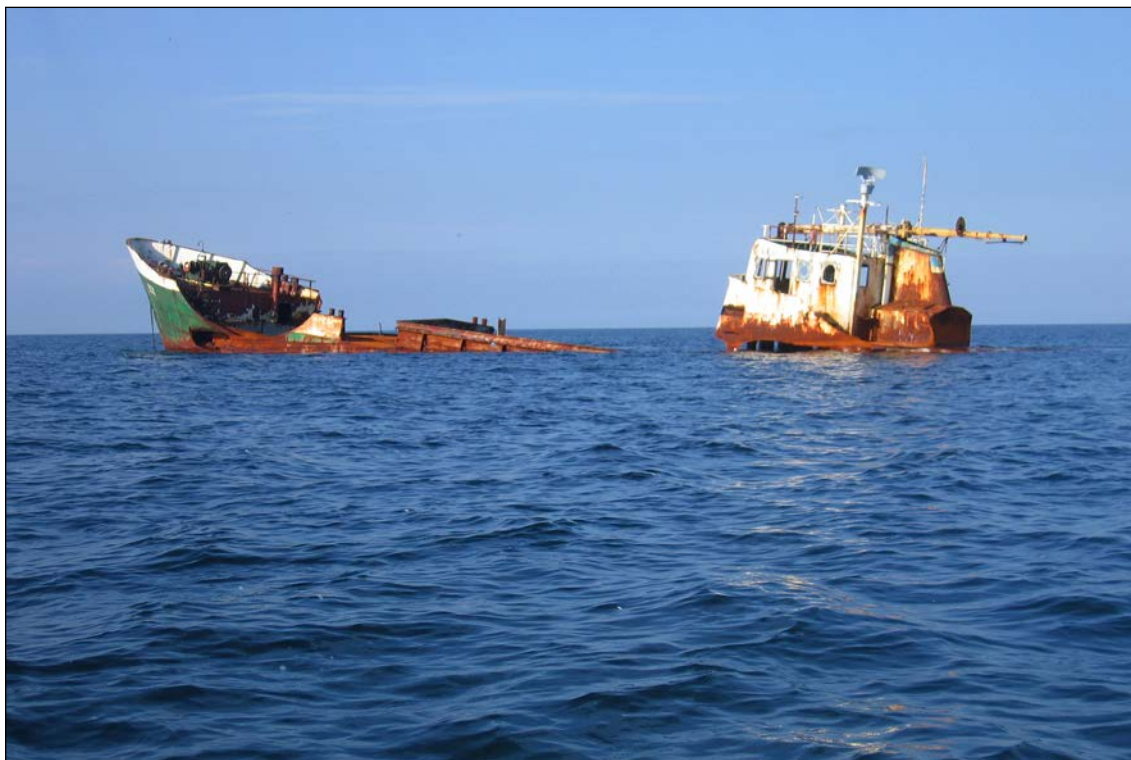
Lehtma sadama lähisel asuv kaubalaev Eevi vrakk märgistati toodriga.

Kolmapäeval, 22. aprillil paigaldasid Läänemaa navigatsioonimärgistuse talituse töötajad
Eevi vraki juurde toodri (EST 2117 Sihisuurrahu N põhjatooder; asukoht Lehtma sada-
mast 1.3M SE). Tooder on kasutusel 1. maist 1. novembrini ning varustatud helkuri ja
radaripeegeldiga.

“Sellega on meresõiduohutus vraki Eevi ümbruses tagatud,” kinnitas veeteede ameti avalike
suhete vanemspetsialist Malle Lõhmus. Talvel teatas piirivalveamet, et Eevi vrakk muu-
tus sel talvel veepealsest veealuseks.

Eesti lipu all sõitnud 1955. aastal ehitatud Eevi sattus uppumisohtu ja juhiti madalikule
selle aasta 23. märtsil. Keegi viga ei saanud, reostust ei tekkinud. Laeva trümmides olnud
kütus pumbati hiljem välja.

Eevi pildid



Eevi vrakk 1. mail 2005. Foto Martin Kagadze



Eevi vrakk 1. mail 2005. Foto Martin Kagadze



Eevi vrakk 28. aprillil 2009.
Foto Mart Mõniste



Eevi vrakk 28. aprillil 2009.
Foto Mart Mõniste



Eevi vrakk 28. aprillil 2009.
Foto Mart Mõniste



Eevi vrakk 28. aprillil 2009.
Foto Mart Mõniste



Eevi vrakk 12. juunil 2011. Foto Martin Kagadze



Eevi vrakk 12. juunil 2011. Foto Martin Kagadze



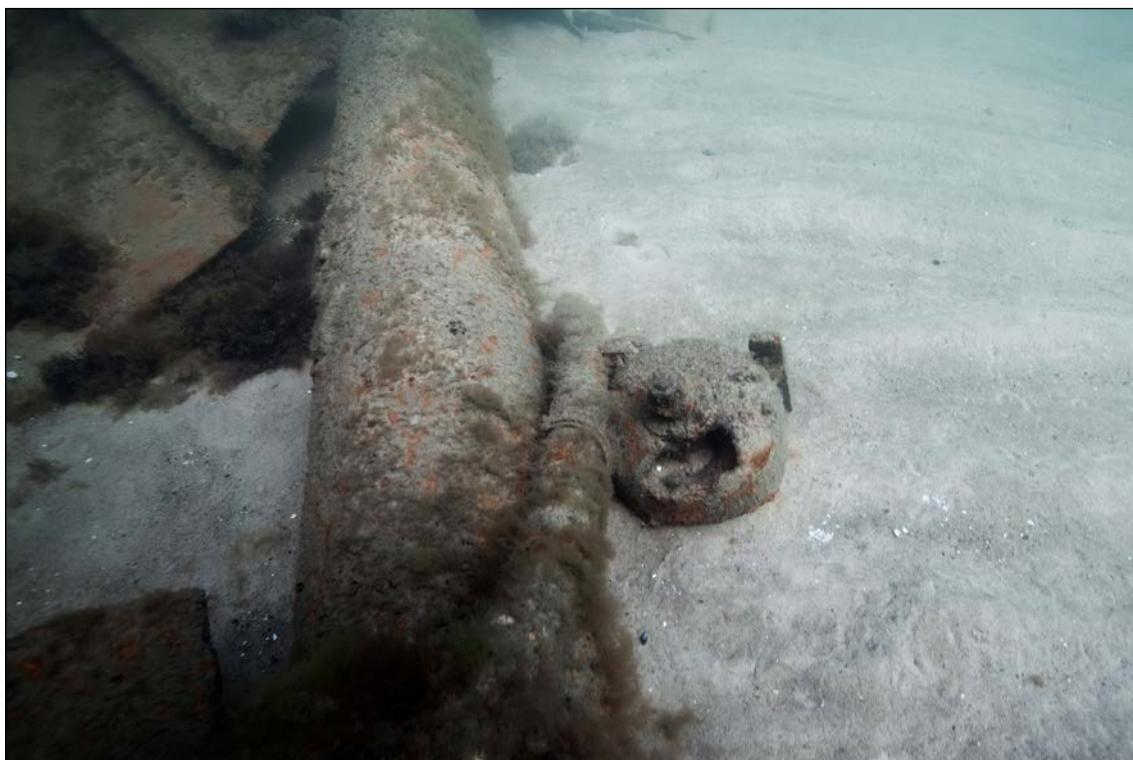
Eevi vrakk 12. juunil 2011. Foto Martin Kagadze



Eevi vrakk 12. juunil 2011. Foto Martin Kagadze



Eevi vrakk 12. juunil 2011. Foto Martin Kagadze



Eevi vrakk 12. juunil 2011. Foto Martin Kagadze

Vrakk Mägipe rannas

Viimane nimi:

Varasem nimi:

Ehitatud:

Gross tonnage:

Materjal: puit

Otstarve:

Uppunud:

Uppumise põhjus:

Vraki asukoht: Mägipe rand

Liinilaev "Astrahan" purunes Dago rannas 1761.a. Purunemise põhjus on registris teadmata. Ilmselt võis seal puhkeda tulekahju, kuna laeval oli peal ahi, mille tellised kandsid kõik tehase vappi. Laeval oli 66 suurtükki ja kaks kahuritekki. Laeva ehitati 1756 Arhangel'ski laevatehases ja seejärel toodi Läänemerele. Need seal olevad kahurikuulid on liiga väikse kaliibriga. Ilmselt peakaliibri kuulid ja torud on arvatavasti Kõrgessaare sadama kaudu ära viidud, sest laev tuli nii randa. Mingi lugu räägib ka et Kõrgessaares oli laadimisel üks kahuritoru kai ja laeva vahele kukkunud ja sinna jäänudki.

Vrakk asub 2,5 m sügavusel, kaldas ca 2 kaabeltau kaugusel. Puitvrakist on säilinud vaid väiksed fragmendid, hästi on äratuntavad puidust kaared.

Põhjasõja aegne Vene sõjalaeva vrakk

Folklooripärimus on talletanud Tuuru rehielamu hävimise loo 18. sajandil. Mägipe-rannas asetseb ka Põhjasõja aegne Vene sõjalaeva vrakk ... Laev on ehitatud tammepuust. Selle laeva randumise kohta on säilinud järgmine jutt. Pääle randumist toodud laeval leiduv sõjamoon, püssirohi ja muu sõjavarustus Tuuru tallu, mis on rannast umbes 1,5 km. Samma tallu kolinud ka laevameeskond. Meestel läinud aeg igavaks, et igavust peletada hakatud püssirohuga mängima: riputatud püssirohtu väikeste hunnikute kaupa põrandale ridamisi. Nüüd süüdatud hunnikute rida ühest otsast põlema ja vaadatud mõnuga pealt kuidas tuli ühelt hunnikult teisele üle kargab. Siis äkki karganud tuli ka püssirohu kasti ja tekitanud suure plahvatuse. Tuuru talu olnud kui ära pühitud. Ainult üks palk leitud veel Tuuru vanatoa mäelt.

EKM ERA II 229, 525–526 Gustav Lauri jutustus Hilja Laurüe 1939. aastal
Riho Saard. Mägipe ja Suurepsi. Kõpu poolsaare taevased külad 2007

Mägipe ranna vraki pildid



Vrakk Mägipe rannas. Foto Martin Kagadze



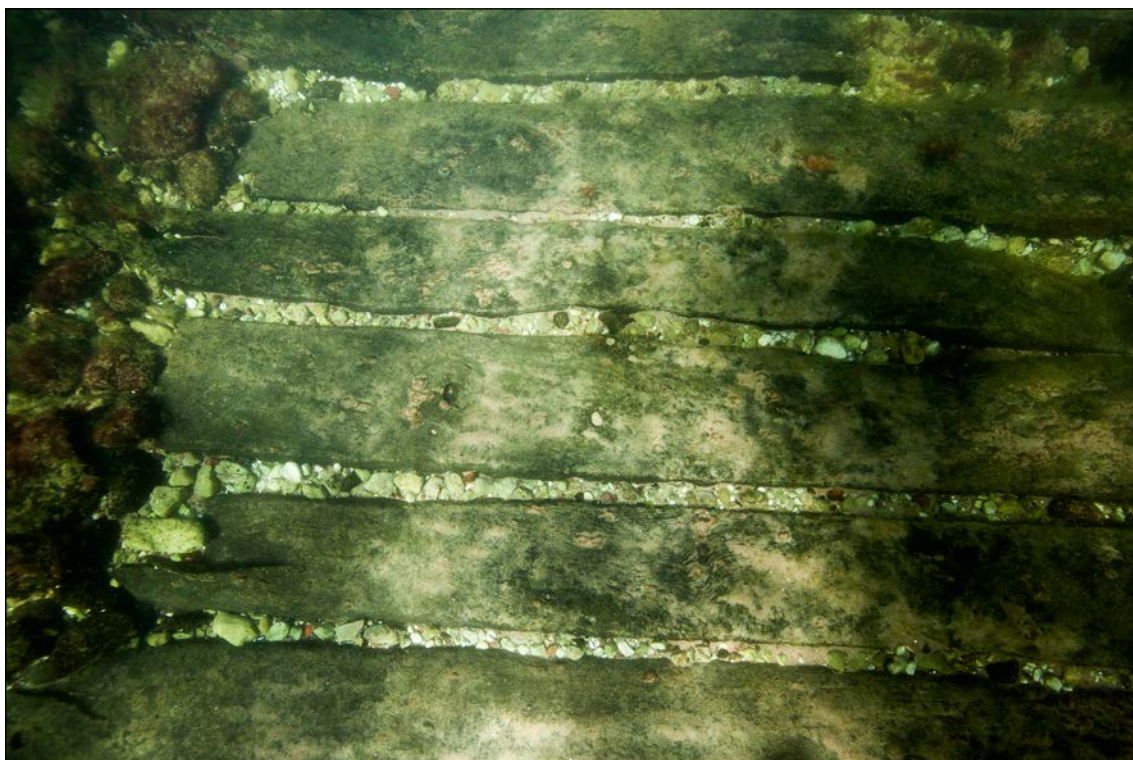
Vrakk Mägipe rannas. Foto Martin Kagadze



Vrakk Mägipe rannas. Foto Martin Kagadze



Vrakk Mägipe rannas. Foto Martin Kagadze



Vrakk Mägipe rannas. Foto Martin Kagadze



Suurtükikuul Mägipe ranna vrakilt. Foto Riho Sõrmus