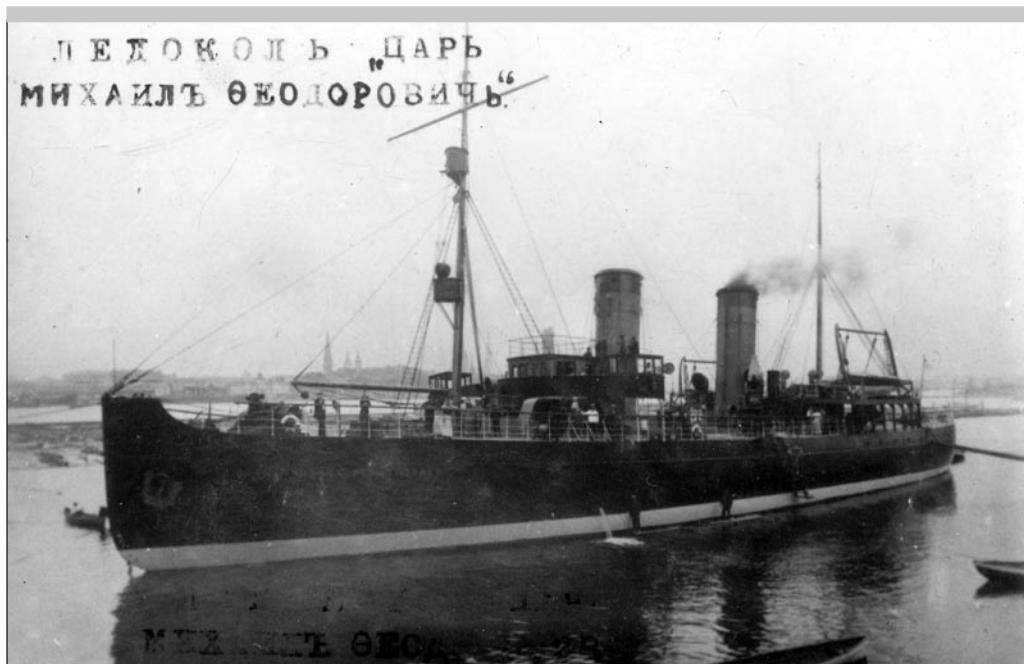


„Suure Tõllu” lugu



Jäämurdja Tsaar Mihhail Feodorovitš (Царь Михаил Феодорович) Stettinis(?) pärast valmimist 1914. aastal. EMM TA kogu

Eesti vanim aurik, jäämurdja „Suur Tõll” tähistab 2014. aastal oma 100 aasta juubelit. Sellest lähtuvalt on Eesti Meremuuseum pannud kokku fotoülevaate muuseumi kogudes olevatest jäämurdjaga seotud fotodest.

Vulcan Werke AG näol oli tegu ühe keiserliku Saksamaa tunnustatuima laevatehasega, kus ehitati 19. sajandi lõpul ja 20. sajandi alguses mitmed kuulsad Saksa ookeaniaurikud, nagu „Kaiser Wilhelm Der Grosse” ja „Kronprinzessin Cecilie” ning arvukalt erinevaid aluseid Preisimaa, Saksa Keisririigi, Hiina, Jaapani, Kreeka, Uruguai ja Vene Keisririigi laevastikele. Sõja- ja reisilaevade kõrval

ehitati tehases ka jäämurdjaid, nende hulgas 1885. aastal Tallinna Börsikomitee tellimusel jäämurdja „Stadt Reval”, mille asendamiseks telliti 1912. aastal uus jäämurdja.¹ See sai valmimisel nimeks „Tsaar Mihhail Feodorovitš” („Царь Михаил Феодорович”).

„Tsaar Mihhail Feodorovitš” ehitati Tallinna sadama tarbeks, et võimsama jäämurdja abil pikendada navigatsiooniperioodi. Laeva ehitus läks maksma 970 310 rubla.² Kuluka laevaostu kiitis Venemaa valitsus heaks eelkõige sellepärast, et Tallinna kavandatav Peeter Suure merekindlus koos sõjalaevastiku operatiivbaasiga pidi funktsioneerima aastaringsest.³

¹ C. Ostersehlte. The Builders. Vulcan Works in Stettin. The company history in a nutshell. Käsikiri, 2013 (Eesti Meremuuseum).

² Aasta varem valminud Estonia maja ehitus koos sisustusega läks maksma 811 416 rubla. J. Sammet, M. Õun. Jäämurdja „Suur Tõll”. 1. Saamislugu ja tehnilised andmed. „Suur Tõll” ja teised Eesti jäämurdjad (koostaja M. Õun). Sentinel, Tallinn, 2005, lk. 11.

³ A. Oll. Mereväe ohvitserid „Suurel Tõllul” teenistuses. Käsikiri, 2013 (Eesti Meremuuseum).

Aluse ehitamist alustati 1913. aasta suvel ning laeva kere oli valmis vette laskmiseks 26. detsembril 1913.⁴ Lõplikult valmis laev 28. märtsiks 1914. Laeva valmimisele järgnesid käigukatsetused. Laeva klassifikatsioonitunnistuse väljastas Prantsuse klassifikatsiooniühing Bureau Veritas. Käigukatsetuste järel sõideti laevaga Hankosse, kust loodeti leida jääd laeva võimekuse katsetamiseks. Kui seda ei leitud, siirduti edasi Peterburgi, kus toimus laeva pidulik üleandmine ja laiemale publikule esitlemine. Tulevasse kodusadamasse Tallinnas jõudis jäämurdja 2. juulil 1914 ja laeva esimeseks komandöriks sai erukontradmiraal Grigori Hagmann.

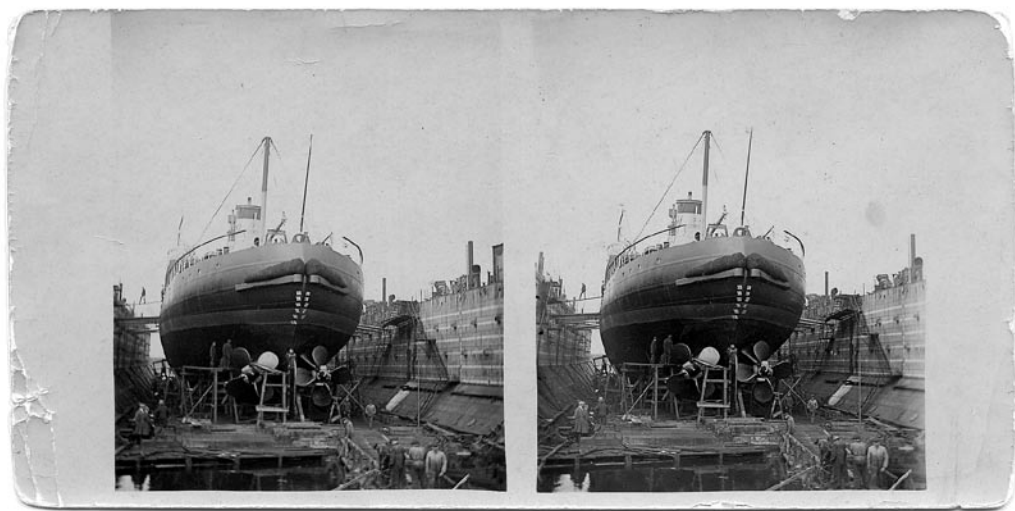
28. juulil 1914 puhkenud Esimeses maailmasõjas kuulus alus esmalt Vene Impeeriumi, hiljem aga Vene SFNV Balti laevastiku koosseisu, kus laeva lisaülesandeks oli nii varustuse kui ka sõdurite transport. 21. mail 1917 anti laevale uueks nimeks „Volónets”⁵.

29. märtsil 1918 sai pärast kapten Theodor Segersveni juhitud edukat salaoperatsiooni jäämurdja valdajaks Soome Vabariik ning 28. aprillil anti laevale ka uus nimi – „Wäinämöinen”. Vabadussõja ajal viis jäämurdja läbi jää sõja- ja transpordilaevu, aitas pidada sidet Helsingi ja Tallinna vahel ning

tõi Eestisse Soome ja Taani vabatahtlikke koos sõjavarustusega. Sõja järel jätkas alus teenistust Soome veeteede jäävabana hoidmisega.

2. veebruaril 1920 Tartus sõlmitud Eesti Vabariigi ja Vene SFNV vahelise rahulepingu kohaselt pidi jäämurdja minema Eesti valdusesse. Sama aasta 14. oktoobril Soome Vabariigi ja Vene SFNV vahel sõlmitud rahulepingu kohaselt pidi Soome laeva loovutama aga Venemaale. Sellest vastuolust tulenevalt ei soovinud Soome pikalt laeva Eestile loovutada. Alles 30. novembril 1922, pärast pikki läbirääkimisi loovutas Soome aluse Venemaale, kes andis selle koheselt üle Eestile. Laeva võttis vastu eestlastest 37-liikmeline meeskond kapten Ernst Attemanniga eesotsas ning pärast ettevalmistustöid sõideti 7. detsembril Tallinna.

29. detsembril 1922 sai jäämurdja nimeks „Suur Tõll”. Võimalike nimedena käidi ajakirjanduses välja veel „Jaan Poska” ja „Kalew”. 1. jaanuarist 1923 nimetati jäämurdja kapteniks kaugsõidukapten Benjamin Valter, kes jäi sellesse ametisse kuni 1940. aastani. Laeva ülesandeks oli Eesti Vabariigi olulisemate veeteede lahtihoidmine ja lepingu alusel lõhuti jääd ka Soome sada-



Stereofoto jäämurdjast Tallinna Sadamatehase dokis 1925. aastal. EMM F 992:16

⁴ Kõik kuupäevad on uue kalendri järgi.

⁵ Veebruarirevolutsioonis ühena esimestest meeleavaldajate poolele üle läinud Volõõnia polgu auks.

mates. Eesti-sugusele väikeriigile oli seega tegu asendamatu laevaga, mis võimaldas aastaringset merekaubandust. Samas esines ka talvi, kus ilmaoludest tingituna ei tulnudki laeval jääd murda. Ajavahemikul 1922–1940 jagunes jäämurdja meeskond kaheks – alaline ehk laeva juhtkond, kes hoolitses laeva eest ja valmistas ette jäämurdja valmisoleku talviseks navigatsiooniks, ning ajutine ehk hooajaliselt laevale võetud meeskond.⁶

1922–1940 teostati jäämurdjal mitmeid suuremaid ja väiksemaid remonttöid. Iga raskema talve järel laev dokiti kere korrastamiseks ning 1920. aastate lõpul ehitati kaptenisild kahekorruseliseks. Suurimaks tööks oli aastail 1926–1927 aset leidnud katelde vahetus, mis läks riigile maksma 24 miljonit marka. Uued katlad telliti Vulcan Werke AG tehaseist ning vanad ehitati ümber naftapaakideks Virtsu ja Rohuküla sadamatele.⁷

1940. aastal, pärast Eesti annekteerimist Nõukogude Liidu poolt läks alus taas Nõukogude laevastiku koosseisu ja 11. novembril 1942 sai laeva nimeks taas „Volõnets“. Sarnaselt Esimesele maailmasõjale tuli laeval sõjalolukorras täita jäämurdmise kõrval eriülesandeid – pukseerida vigastatud laevu, ujvdokke ja -kraanasid ning vedada sõjavarustust.⁸

Aastail 1950–1952 viibis jäämurdja Soomes Rauma-Repola laevatehases, kus tehti laeval sõjareparatsiooni korras põhjalik remont. Välja vahetati sõjas viga saanud kereplaadid ning uuendati ka tekke. Remondi käigus said siseruumid sisekujunduse, mis on valdavalt tänaseni säilinud. Suurimaks tehniliseks muutuseks oli kivisöökatelde asendamine vedelkütusel töötavate kateldega ning

pumbasüsteemide uuendamine. 1950. aastate teise poolde ja 1960. aastate algusesse jäävad mitmed väiksemad ümberehitused – sild ehitati kinniseks, ehitati uus umbreeling ja laine-murdja ning paigaldati uus puksiirseade.

Aastail 1952–1954 tegutses jäämurdja Tallinnas, kust suundus siis edasi Kroonlinna, mis sai laeva püsiasukohaks 1957. aastal. Teenistusse jäi jäämurdja 1980. aastateni.

Laeva vanarauaks sulatamisest päästmiseks asus Eesti Meremuuseum 1988. aasta alguses töötama selle nimel, et alus saaks tagasi Tallinnasse.⁹ See õnnestus teoks teha sama aasta oktoobris. 21. novembril 1988 sai laev tagasi oma nime – „Suur Tõll“. Järgmised aastad möödusid laeva korrastades ja remontides ning külastajatele avati jäämurdja 1995. aastal. 2014. aastal tähistab Eesti Meremuuseum jäämurdja „Suur Tõll“ 100. sünnipäeva. 2013. aasta sügisel teostati laeva dokkimine ja kere korrastamine ning plaanis on remontida ka siseruume – suurimaks tööks on ohvitseride messi algse sisekujunduse taastamine. Lisaks ruumide renoveerimisele luuakse laeval uus ekspositsioon, mis annab ülevaate jäämurdja ajaloost.

Mihkel Karu



Mihkel Karu

(1983), teadur,
Eesti Meremuuseum,
Pikk 70, 10133 Tallinn,
mihkel@meremuuseum.ee

⁶ A. Oll, *Op.cit.*

⁷ J. Sammet, „Suur Tõll“ Tallinna laevana. Aurulaev ajaloomälestisena. Eesti Meremuuseumi toimetised 1. Teaduste Akadeemia Kirjastus, Tallinn, 1999, lk. 14.

⁸ V. Kopelman. Tegevus II maailmasõjas. „Suur Tõll“ ja teised Eesti jäämurdjad (koostaja M. Õun). Sentinel, Tallinn, 2005, lk. 25.

⁹ 1988. aastal andis jäämurdja toonane kapten Oleg Iljašenko Eesti Meremuuseumile teada, et jäämurdja on otsustatud Nõukogude Liidu abilaevastikust maha kanda. Meremuuseumis koostati seepeale vajalikud dokumendid laeva tagasisaamiseks, millele kirjutas alla ENSV Ministrite Nõukogu esimehe asetäitja A. Soidla. Merejõudude juhataja kinnitas need paberid ning välja anti käsk üleandmise direktiivi koostamiseks. Jäämurdja ülevõtmine viidi lõpule 11. oktoobril 1988. Ülevõtmise komisjoni kuulusid Urmas Dresen, Roman Matkiewicz, Jaak Sammet, Mati Õun ja Vladimir Kopelman. Tallinnasse jõuti laevaga 13. oktoobril.

V. Kopelman. „Külma Sõja“ aastad. „Suur Tõll“ ja teised Eesti jäämurdjad. (koostaja Mati Õun). Sentinel, Tallinn, 2005, lk. 32–33.



Ohvitseride messi algupärane, hilisjuugendlik sisekujundus. Messi mööbel valmistati ettevõttes Fritz-Caspari Berlin-Marienfelde, millel olid tugevad sidemed Deutscher Werkbundiga. EMM F 1353:21



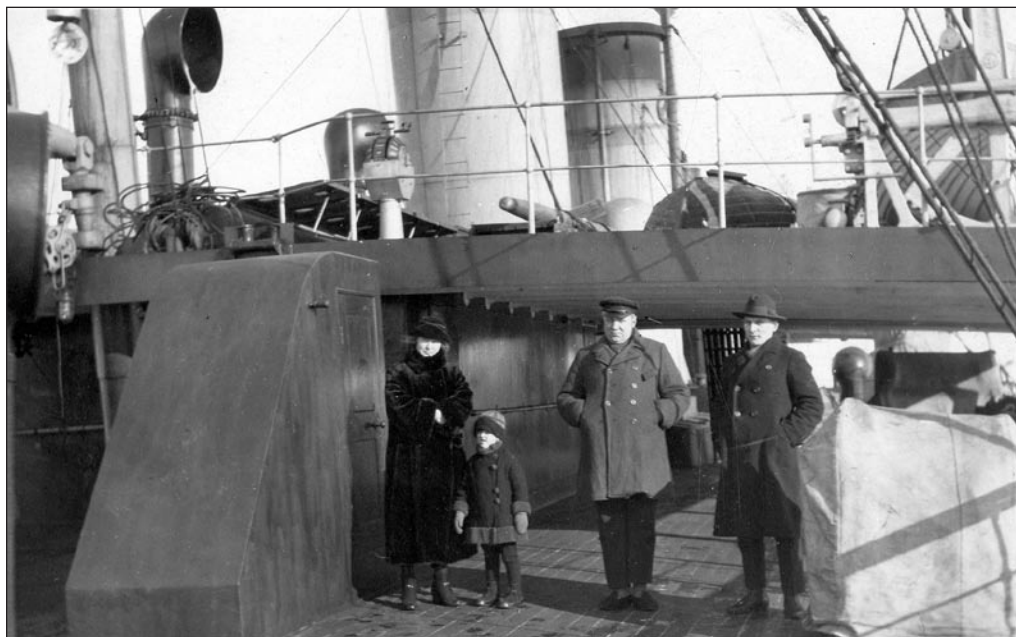
Ohvitseride messi algupärane sisekujundus. Ruumi kassettlage kaunistasid konsoolid ja ornamentaalsed ehisvööd ning illuminaatorite ette olid paigaldatud siseaknad. EMM F 1353:22



Jäämuraja masinaruum. Laeval oli kolm peamasinat – üks vööris ja kaks ahtris. Katlaid oli kokku kuus. Laeva algne kiirus oli 15 sõlme ning see suutis takistusteta murda meetripaksust jääd. EMM F 401:4



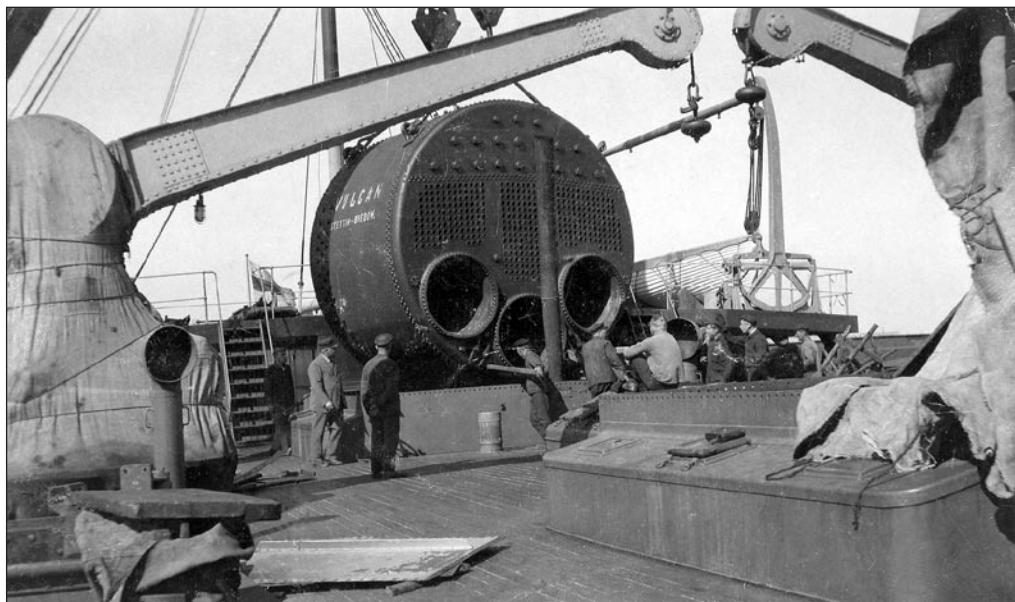
1925. aasta remondi pidulik lõpetamine. Tekst fotol: "Riigivanem Jaakson astub Suur-Tõllu tekile järel tulevate ministritega Tallinna ujukk dokis 28. Septembril 1925. a." EMM TA kogu



Peamehaanik Mihkel Silver (paremalt teine) koos külalistega jäämurdja tekil, 1930. aastad. EMM F 1811:15



Rahvas külastamas
jäämurdjat
merenduspäevade
ajal Tallinna sadamas,
1930. aastad.
EMM F 401:3



Jäämurdja katelde vahetus 1926.–1927. aastal. Katelde vahetus läks Eesti Vabariigile maksma 24 miljonit marka. Uued katlad telliti laeva valmistajatehasest Vulcan-Werke AG. EMM F 1811:13

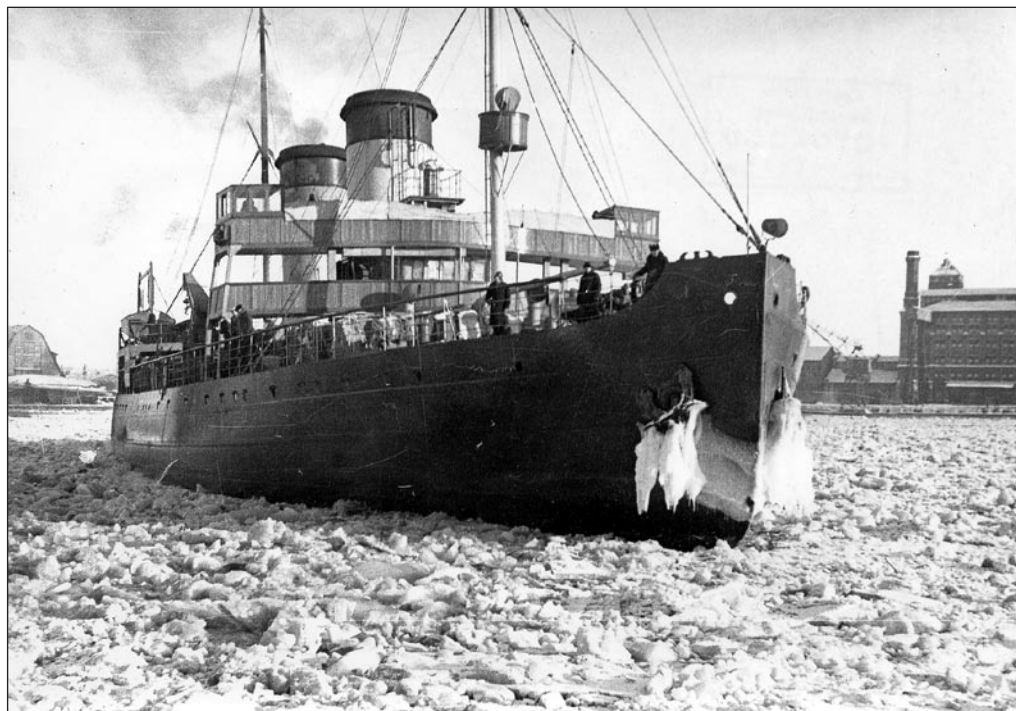


Jäämurdja Suur Tõll kütjad laeva tekil 1934. aastal. Erinevalt tänasest kattis laeva tekki puitplangutus. Plangutus on plaanis taastada. EMM F 611:6

Jäämurdja meeskonna naisliikmed
laeva tekil, 1930. aastad.
EMM TA kogu



Peamehaanik Mihkel Silver jäämurdja tekil, 1930. aastad. EMM F 1811:11



Jäämuraja Suur Tõll Tallinna sadamas, 1938–1940. Suurimaks väliseks muudatuseks laeval oli kaptenisilla ümberehitamine. EMM F 471:26



Merekaitseliitlased ja naiskodukaitsjad jäämuraja ahtritekil 1938. aastal. EMM F 1131:3

Nõukogude madrused
veetmas aega
jäämurdja ohvitseride
messis. Foto on võetud
enne 1950. aastat.
EMM TA kogu



Jäämurdja Volõnets
(Волынец/П-507)
murdmas jääd
Nõukogude laevastiku
koosseisus.
EMM F 8464



Vastuvõtt jäämurdja
messis. Esireas vasakult
kapten Olaf Vaarmaa,
meremuuseumi
varahoidja Katrin
Sepalaan, külaline
Niils-Erik Raurala,
Ants Pärna. Tagareas
vasakult Jaak Sammet,
vanem-tüürimees Jüri
Tõevälja, direktori
asetäitja Tiit Einberg,
teadur Urmas Dresen ja
külaline Eero Levanto.
EMM F 1832





III Suure Tõllu regatil osalevad meeskonnad Pirita jahisadamas, 29. august 1999. Suure Tõllu regatte korraldati aastatel 1997–2000. Foto: T. Einberg, EMM F 6008



Muuseumikülalised jäämurdja Suur Tõll pardal merepäevade ajal, september 2002. EMM F 5922



Jäämurdja töökoda, juunis 2013.
Sisseseade pärineb osaliselt
1914. aastast. Foto: A. Teiss.
EMM TA kogu



Jäämurdja Suur Tööl dokis Paljassaare
sadamas, oktoober 2013. Kere
korrastamisele ja värvimisele lisaks
teostati dokis tankide puhastus ning
kerepladistuse paksuse mõõtmine.
Foto: V. Lõhmus, EMM TA kogu